Zuerst ein paar Daten der Überfahrt La Palma - Curacao:

Atlantiküberquerung
Abfahrt: 14.12.2010, 12:00 utc (La Palma)

Ankunft: 09.01.2011, 13:30 utc (Rodney Bay auf St. Lucia)

Seemeilen: 3032 nm (Es wären ca. 2.900 Meilen gewesen, bei optimalen Bedingungen)

Durchschnittsetmal/ - geschwindigkeit: 112 Meilen/Tag; entspricht 4,7 kn

Flauten: nur zwei Stück (10 Stunden nachts und an einem anderen Tag 8 Stunden tagsüber)

Wind: Die ersten acht Tage wehte der Wind aus Süd bis Südwest mit 3 bis 7 Windstärken, erst ab 20 °N drehte der Wind auf Nord und dann auf Nordost

Wetter: Im Passat zogen aller drei Tage Schlechtwetterfronten durch. Diese brachten bedeckten Himmel mit dem Durchzug von Regenfronten mit sich. Die Fronten verharrten ca. vier Tage. Danach änderte sich wieder das Wetter. Im Passat war der Wind in der Stärke sehr unbeständig.

Karibik
Abfahrt: 09.01.2011, 16:30 utc (Rodney Bay auf St. Lucia)

Ankunft: 13.01.2011, 16:30 utc (Curacao, Spanish Water)

Seemeilen: 511 nm

Wind: sehr wechselhaftes Wetter, jeden Tag zogen mehrere Regenfronten durch. Beim Durchzug der Fronten war der Wind in Richtung und Stärke sehr unbeständig. Die See war sehr unruhig, keine gerichtetes Wellenbild war auszumachen

Reparaturen auf See:
- Zweimal mussten Nähte (Länge 1m) der 40 Jahre alten Genau von Reckmann (ansonsten super Qualität) nachgenäht werden
- Erneut Risse in der Steuersäule, in welcher sich die Lager des Steuerrades befinden, Haben diese mit Gurtband und Holz stabilisiert und alles für den Einsatz der Notpinne vorbereitet.
- Drei Schrauben der Frau Mangold (Windpilot), womit das Rad zur Umlenkung der Steuerseile befestigt ist, lösen sich. Die Reparatur konnte nur vor Anker ausgeführt werden, da die komplette Anlage demontiert werden musste, um an die drei Schrauben zu gelangen.

Motorstunden:
Der Motor lief auf der gesamten Fahrt von La Plama nach Curacao nur 3,5 Stunden. Zwei Stunden fuhren wir an der Küste von La Plama nach Süden - Flaute. Für 30 Minuten musste er zum Aufladen der Batterien auf dem Atlantik (wollten am Abend funken) gestartet werden und eine Stunde brauchten wir, bis wir die endgültige Parkposition im Spanish Water auf Curacao eingenommen hatten. In der Rodney Bay konnten wir ohne Motor den Anker werfen und auch wieder wegsegeln….

Wasser/Müll:
Wir haben in den 30 Tagen auf See ca. 140 Liter Wasser für Trinken, Essen kochen und Waschen verbraucht. Zusätzlich tranken wir ca. 15 Liter diverser Säfte.

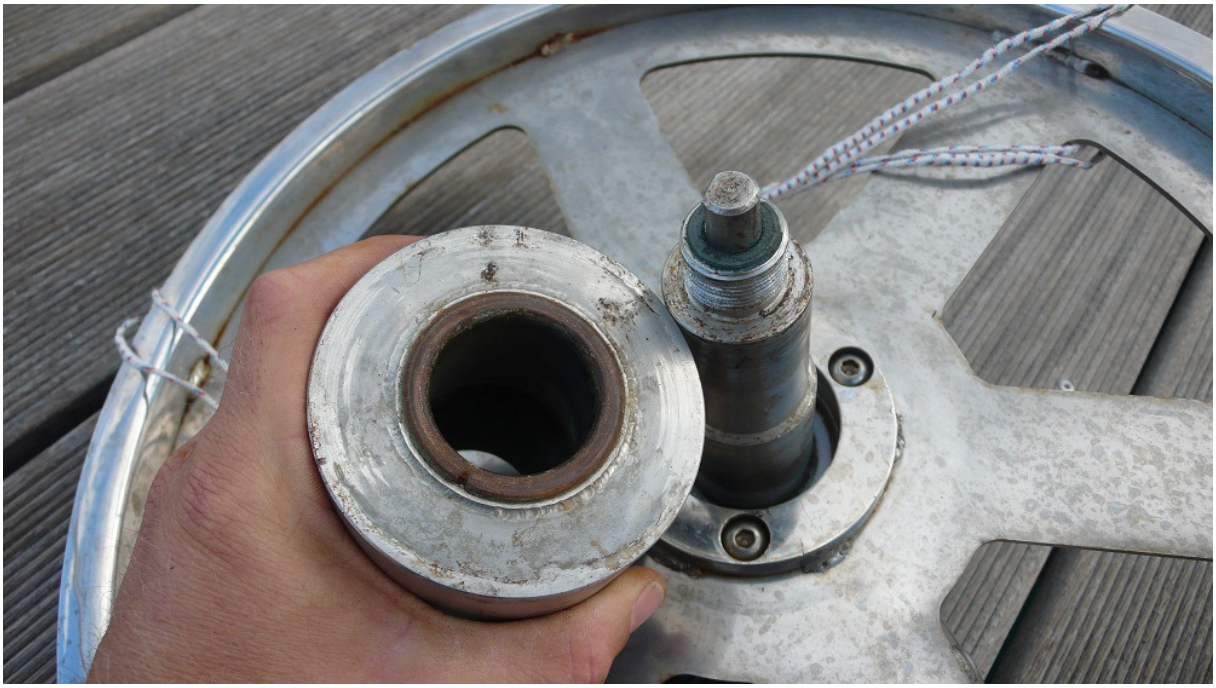
Der Müll wurde in unsere leeren Saft-/Cola-Plastikflaschen gefüllt. Da stinkt nichts mehr und es gab ja eh Platz für diese Flaschen an Bord. Es sind fünf Flaschen und eine Mülltüte entstanden. Die konnten wir in Curacao entsorgen. Dosen aus Metall und Glas sind über Bord gegangen. Darin können sich kleine Tiere ein Versteck vor großen Angreifern bauen.

Doch nun der kleine Reisebericht:
Vor uns legten die beiden Engländer Robert und David vom Steg der Marina La Palma ab. Sie wollen direkt nach Grenada segeln. Beim Auslaufen stand Robert am Steuer. Nachdem Marcus ihm sagte, wie schön doch sein Schiff sei, rief er uns zu: „We make the ocean more beautiful with our both ships“! Yep! Wir recht er doch hat. Seine Contessa „Silver Harmony“ mit klassischem Riss ist auch schon 30 Jahre alt. David und Robert hatten für die Atlantiküberfahrt soviel Lebensmittel gebunkert, dass der Wasserpass (Linie, wo das Wasser eigentlich stehen sollte) ca. 10 cm tiefer lag.

Natürlich waren wir ein bisschen aufgeregt vor der Atlantiküberquerung. Dennoch bereiten wir mit einer gewissen Ruhe unsere Abfahrt vor. Bei einem Monat auf See kommt es auf zwei Stunden mehr oder weniger nicht an… Auf jeden Fall genossen wir noch einmal die frischen und knusprigen Brötchen vom Spar. Die letzten für ein paar Wochen, Monate, Jahre…? Mittags legen wir mit einem guten Gefühl ab. Wir motorten durch das fast 1 km lange Hafenbecken von La Palma auf den Atlantik hinaus. Von der Aida, die im Hafen lag, winkten uns ein paar Passagiere von ihrem Balkon zu. Jetzt geht´s los! Jetzt geht´s los!
Doch es fing gar nicht gut an, da wir fast die gesamte Küste bis zu Südspitze von La Palma motoren mussten – Flaute. Bei dem leisesten Wind wurden natürlich Segel gesetzt und so waren wir nur knapp zwei Stunden mit dem Motor unterwegs. Es ist immer wieder eine Wohltat, das Brummen des Diesels nicht mehr zu hören. Wir glitten mit zwei Knoten Fahrt dahin…

Kurze Rückschau: Es liegen vier anstrengende, aufregende und schöne Wochen auf La Palma hinter uns. Aufregend vor allem wegen des Orkans, der für zwei Tage über den Hafen pfiff… Aufregend aber auch, weil sich eine Woche später das Hafenbecken in ein Wellenbad verwandelte. Es war mit dem früheren Wellenbecken im SEZ in Berlin zu vergleichen. Da bin ich (Marcus) zur Schulzeit als Auszeichnung mal hin, weil ich das meiste Altpapier für Nicaragua in die Schule und nicht zum Altpapierhändler geschafft habe und mir damit einiges an Geld durch die Lappen ging...

Anstrengend, weil es sehr viele Arbeiten an der flow zu erledigen gab und der Regen ein flüssiges Arbeiten am Schiff nicht zuließ. Die größten Posten waren die Reparatur der Steuersäule, die Risse aufwies, das ausgeschlagene Lager der Frau Mangold und der Schiffspropeller.



Als der Udo von der „La Boehme“ mir beim Reinigen des Unterwasserschiffes half, entdeckte er, dass an unserem zweiflügligen Propeller ein geldscheingroßes Stück fehlt. Zwei Tage beschäftigte uns die Klärung dieser Sache. Diesen Propeller gab es nicht mehr zu kaufen, weil er einen Konus besitzt, der seit 15 Jahren nicht mehr hergestellt wird. Ist Man konnte sich für viel Geld eine neue Welle mit Propeller in Deutschland bestellen oder sich auf die Suche nach einem neuen/alten Propeller machen. Diesen habe ich bei Proppeller-Schmidt in Berlin gefunden. Nach langem Hin und Her haben wir uns entschieden, als Lieferadresse den TO-Stützpunkt auf Curacao anzugeben. (PS: Am 17.01.2011 konnten wir den Propeller ohne jegliche Zollformalitäten beim Hauptpostamt abholen, Gott sei Dank!)
Die Zeit auf La Palma war auch schön, weil wir wundervolle Stunden mit Udo und Heidi von der „La Boehme“ und mit Barbara, Hans und Frank von der „Resolute“ verbracht haben. Beide Schiffe fahren nicht in die Karibik. Sie wollen via Kap Hoorn in die Südsee gelangen. Toll! Und dann gab es viele, viele tolle Wanderschaften auf der Insel. Mit Frank übernachtete Marcus auf einem Zeltplatz und lief für mehrere Stunden in einem Flussbett. Gerade noch rechtzeitig erreichten sie den Ausgang, weil es heftig zu regnen anfing und sich das Flussbett schnell füllte…

Aber nun zum „Abenteuer Atlantik“: Es war zu befürchten. Anne wurde gleich am ersten Tag mit Einbruch der Dunkelheit seekrank. Sie hütete dann für drei Tage und drei Nächte die Koje. Es war so schlimm, dass „der Kapitän“ schon daran dachte, wieder zu den Kanaren umzudrehen. Doch Anne war tapfer und wollte es durchstehen. Dafür einen großen Respekt vom Kapitän ausgesprochen! Neben der Seekrankheit von Anne hatte uns auch das Wetter voll im Griff: Ein kurzer Auszug aus dem Logbuch: 2. Reisetag, 15.12.2010 *„Die Sonne scheint bei 6 Windstärken. Es kracht und knarrt in der flow. Anne (seit Abfahrt) bisher 1 Müsliriegel, 1 Keks, ½ Apfel gegessen…. Müssen schnell nach Süden - 20°N, sind auf 25°N, noch drei Tage… Halten wir das aus? Suche Karten der CapVerden raus. Wollen Zwischenstopp machen…“*

Zusätzlich stellt Marcus am dritten Tag der Reise fest, dass die Reparatur der Steuersäule eine Nullnummer war. Es waren wieder Risse zu sehen und es lagen noch 500 Meilen zu den Kap Verden und 3.000 Meilen bis in die Karibik vor uns. Einem Zwischenstopp auf den Kap Verden stand nun gar nichts mehr im Weg. Diese Option versetzt Anne wieder in Hochstimmung, die Lebensgeister kehrten zurück und von Championsuppe wurde ganz schnell auf Nudeln umgestellt (und damit ist ja bei Anne alles wieder in Ordnung).
Die Steuersäule wurde, wie sagt man so schön, mit Bordmitteln repariert und als uns endlich der Passat um die Ohren blies, waren die Kap-Verden-Pläne auch verflogen und wir streiften die Inseln in einem Abstand von ca. 300 Meilen.

Zum Anfang der Reise trafen wir auf einige Frachter. Aber auch eine mega noble Yacht kreuzte in sehr geringem Abstand unsere Kurslinie. Wir würden gern mal wissen, wie viel Tonnen Diesel die verbrennen, um in der Karibik anzukommen? Davon könnte man sich sicherlich eine kleine Segelyacht kaufen und den Atlantik überqueren…

Je weiter wir nach Süden segelten, desto größer wurde der Abstand zu den Tiefausläufern, die über die Kanaren hinweg zogen. Dementsprechend schwächer wurde der Wind und der Atlantik verwandelte sich in einen „Binnensee“. Mit voller Besegelung ging es weiter nach Süden. Tolles Segeln für wenige Stunden…

Nach acht Tagen drehte der Wind über West, Nordwest auf Ost bis Nordost. Wir waren endlich im Passat! In der Nacht bevor der Wind auf Nord drehte, faszinierte uns dieser brennende Himmel beim Untergang der Sonne. Es war schön anzusehen, jedoch zogen in der Nacht genau diese Wolken über uns hinweg.

Das Wetter im Passat war nicht so, wir es uns erwünscht hatten. Es gab immer dreitägige Schlechtwetterperioden. Danach schien die Sonne wieder für drei Tage usw. Wir suchten vergebens nach den Passatwölkchen. Naja, wir waren schon etwas enttäuscht, hatten wir uns doch ein tolles Segeln mit gleichbleibenden Wind und Sonnenschein gewünscht, wo man sich nicht ums Segeln, sondern nur um sich selbst zu kümmern hat. Sozusagen Urlaub auf´m Atlantik … so wie vor drei Jahren.

Die Tage vergingen wie im Flug. Da gab es was an den Segeln zu tun, dann musste das Essen vorbereitet und natürlich gekocht werden, dann sind da plötzlich Delfine zu bewundern und immer wieder fliegende Fische. Einmal sahen wir vielleicht 100 Pilotwale an uns vorbeiziehen. So wurden manche Tage echt zum Erlebnis.

Wenn dann noch ein Fisch am Hacken war, wurde es hektisch an Bord. Die Handlungen überschlugen sich bis der Fang gesichert an Bord landete. Wir spritzen den Fischen immer unseren 96% Alkohol (zum Vorwärmen des Petroleumherdes) ins Maul oder hinter die Kiemen und Schwupps isser hin… Ein besonders großes Exemplar (96 cm lang) gab uns Filets für drei Mahlzeiten… Diese wurden sorgfältig auf beiden Seiten abgeschnitten.

Zweimal kam es vor, dass sich plötzlich Nähte an der Genua lösten. Da musste jedes Wetter genutzt werden, um unseren Hauptantriebsmotor wieder schnell einsatzbereit zu haben…

Das Schönste war jedoch, als plötzlich ein verstörter Santa Claus mit an Bord saß und uns bescherte. Seinen kleinen Engel hatte er auch mit im Gepäck. Freudig nahm er zu Kenntnis, dass wir brav unseren Weihnachtskalender gelehrt hatten.

Je weiter wir uns der Karibik näherten, desto beständiger wurde das Wetter. Oft stand tagelang die Passatbesegelung. Damit kam die flow beim Heruntersurfen von Wellenbergen oftmals ins Gleiten. In der Nacht war diese Bugwelle von phosphorisierenden Teilchen gefüllt und erleuchtete alles um uns herum. Frau Mangold (Windpilot) tat ihren Job wunderbar. Doch auch nach drei Jahren musste Marcus mal wieder dazulernen, denn bei viel Wind hat das Wegklappen der Windfahne (Holz, was vom Wind angeströmt wird) dem Steuerverhalten der flow viel Positives gebracht. Die Fläche für den Wind war nicht mehr so groß und wir fuhren weniger Schlängellinien. Man lernt eben nie aus!!!

Seit La Plama begleite uns ein kleiner Vogel mit weißen Streifen auf dem Gefieder. Er ließ sich jeden Morgen und jeden Abend blicken. Nach ca. zwei Wochen war er nicht mehr zu sehen. Dafür stellten wir fest, dass ein kleiner, schwarz-blau gestreifter Fisch in unserer Bugwelle nahezu mühelos mitsurfte. Er war immer dabei, egal ob wir zwei oder sechs Knoten segelten. Kurz vorm Erreichen der Karibik waren wir ihm wohl zu langsam.

Auf unserer Reise vertilgten wir vier Brotbackmischungen. Da kamen acht verführerische Brote heraus. Immer mit einer leichten Kruste. Mhhh lecker... Auch diese haben wir wieder in der Pfanne gebacken. Ging wunderbar und spart Energie.

In der Nacht vor unserer Ankunft sahen wir an Backbord die Lichter von Barbados, die die Wolken am Horizont erleuchteten. Das Gleiche konnten wir voraus sehen, denn da lagen Martinique und St. Lucia.
Am Morgen wären wir ca. 15 Meilen (ca. 30 km) vor St. Lucia fast in ein Stellnetz von Fischern, die mit ihren kleinen Booten in den Wellen auf und ab schwankten, reingerasselt. Das nur 100 m lange auf der Wasseroberfläche schwimmende Fischernetz lag ausgerechnet direkt auf unserer Kurslinie. Anne hat´s bemerkt. Glück gehabt. Minute um Minute wurden immer mehr Details der Insel sichtbar. Die Villen, die wie Schwalbenester in die Felsen angeheftet sind; der schmale Strand, der die Rodney Bay von den hohen Wellen des Atlantiks schützt und natürlich das Fort Rodney, was den Eingang in die Rodney Bay kennzeichnet. Immer mehr Segelschiffe kamen aus der Bucht und richten ihren Bug nach Martinique. Langsam wurde uns bewusst, dass wir es geschafft haben. Gemeinsam haben wir zum zweiten Mal den Atlantik überquert. Diesmal war es etwas anstrengender als beim ersten Mal. Es ist schön zu sagen, dass alles Bestens ist, wir gesund sind und die paar Probleme an Bord mit Bordmitteln behoben werden konnten. Als wir unter Segeln in die Bucht einliefen, wollten wir unseren Augen nicht trauen. Es war einfach nur proppevoll. Der Unterschied zwischen Neben- und Hochsaison ist gewaltig (wir waren damals in der Nebensaison da.). Jede Menge Charterboote, Fahrtenyachten, Jetskis … war auch nicht anders zu erwarten. Wir ankerten weit ab von allem Trubel. Bereits nach fünf Minuten kam der uns bekannte Fruitman vorbei. Sein Arbeitstag zählte vielleicht gerade mal drei Stunden. Das Geschäft muß jedoch schon so gut angelaufen sein, dass er seinen heißen Körper mit einem kalten Bier abkühlen musste…

Die drei Stunden Aufenthalt waren echt ausreichend. Uns reizte es nicht, an Land zu gehen. Schnell reparierte Marcus Frau Mangold. Die ganze Selbststeueranlage musste vom Heck abgenommen und in Einzelteile zerlegt werden, um an die drei Schrauben zu gelangen. Was uns überraschte, war der ernorme Bewuchs des Unterwasserschiffes. Eine dreiviertel Stunde brauchte Marcus, um vielleicht 75 % der Entenmuschelpopulation abzukratzen…

Dann setzen wir wieder Segel in Richtung Curacao. Für die Überfahrt hatten wir vier Tage kalkuliert. Doch uns überraschte die enorme Strömung von bis zu zwei Knoten und so schossen wir mit 6 bis 7 Knoten dem Ziel entgegen. Nach zwei Tagen zeichnete sich ab, dass wir mit dieser Geschwindigkeit Curacao mitten in der Nacht erreichen würden. Das wäre nicht gut, denn die Passage zum Ankerplatz ist sehr eng. Rechts und links befinden

sich Riffe, die nur von 40 cm Wasser überspült sind. Kurz entschlossen segelten wir deshalb nach Bonaire. Diese Insel liegt ca. 40 Meilen vor Curacao. Wir legten uns an eine Boje vor der Stadt Kralendijk. Glücklicherweise waren wir vor drei Jahren schon mal hier. Da war die Aufregung die entsteht, wenn man bei Nacht einen Hafen anläuft, nicht so groß. Wir schliefen den Schlaf der Gerechten und haben es natürlich verpennt. So kamen wir am 13. Januar 2011 nicht pünktlich zum Frühstück bei Tom & Thea von der TINTO auf Curacao an, sondern erst zum Mittag.

Nun sind wir glücklich mit unseren Freunden Thea und Tom zusammen. Die beiden hatten wir bei unserem ersten Aufenthalt in Curacao 2008 kennengelernt. Wir verstanden uns sofort. Zwei Jahre haben sie auf uns gewartet. Und nun können wir endlich zusammen in die Südsee reisen. Bei unserer Ankunft war die Freude auf beiden Seiten entsprechend groß. Den restlichen Tag saßen auf der TINTO, ihrem Wharan-Kat, im Schatten. Es wurde viel Seemansgarn gesponnen. Am Abend wurden wir mit einem köstlichen Essen verwöhnt – ein herzliches Willkommen.

Nun machen wir uns daran, die vielen kleinen und größeren Reparaturen an der flow zu beheben, bevor es weitergeht...

Das nächste Foto ist kurz nach unserer Ankunft auf Curacao entstanden.

Tschüß sagen Anne und Marcus….