

Eine Seefahrt die ist lustig... Seekrankheit, Stagbruch, Segel in Fetzen: USA zu den Bahamas

Eiszapfen am Rigg

Ein Sturmtief ist in der Nacht über uns hinweggezogen. Warmer Wind und Regen, der Tag wollte gar nicht hell werden. Wir liegen noch am Steg in Beaufort, warten auf das Wetterfenster, das uns gestattet nach Puerto Rico zu segeln, bleiben an Bord,



im Bett, am Laptop, Helga backt Lebkuchen, wir hoffen auf

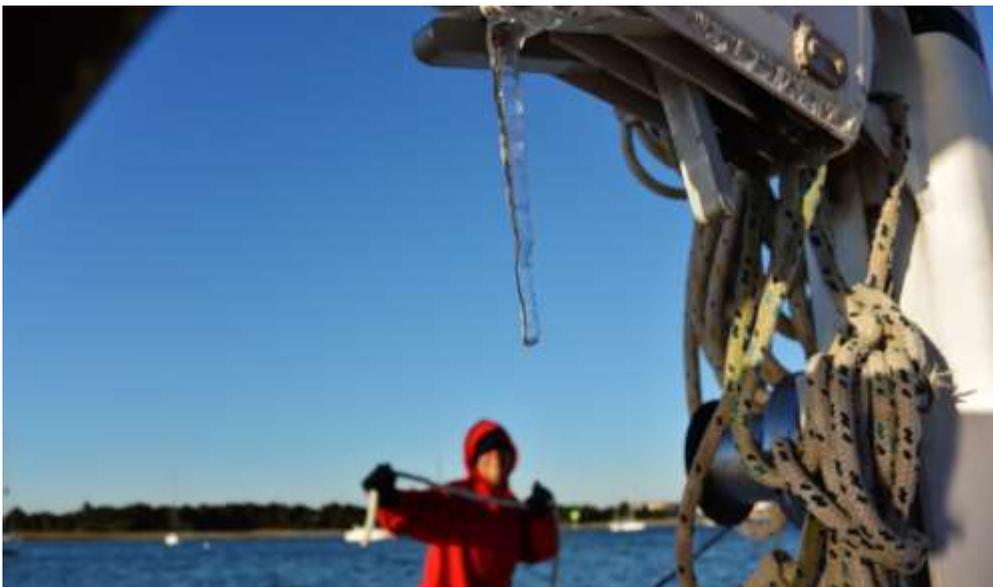


Morgen. An der Rückseite des Tiefs dreht der Wind, statt aus Süden brist es nun aus Nordwesten, mitten in der Nacht fallen die Temperaturen auf -3 Grad, bei Sonnenaufgang hängen Eiszapfen am Rigg, glänzen im Licht des Morgens, der Himmel ist leergefegt und klar.

Wechselwarme Gegenden: der Golfstrom

Donnerstag, 28.11.2013

Die Leinen sind steifgefroren, die Maschinen müssen etwas länger als sonst vorgeglüht werden und statt der Bordschuhe ziehen wir unsere Fellhausschuhe sowie zwei Paar Socken über



die Füße. Ablegen um 07:45h, noch ist niemand unterwegs. Die Twiga zieht an Beaufort vorbei, wir haben uns bei diesem zweiten Besuch wohlgeföhlt, viel erledigt, gebunkert, drei weitere E-Books fertig gestellt, liebe Freunde wiedergetroffen. Nun ist es Zeit weiter zu ziehen.

An Fort Macon vorbei, zwischen den Untiefen folgen wir dem Fahrwasser nach Südosten, daneben liegt in 15 Metern Tiefe das Wrack der „Queen Anne`s Revenge“, dem Schiff Kapitän Blackbeards. Über den Sänden stehen die Brecher der Brandung; seit einem halben Jahr sind wir nicht mehr längere Strecke gesegelt. Mir ist etwas mulmig zumute, wie immer wenn wir nach einiger Zeit der Ozean-Pause aufs Neue losziehen.

Wir setzen die Genua, 20 Knoten achterlicher Wind und etwas Ebbstrom lassen die Twiga galoppieren, bis zu 12 Knoten zeigt die Logge an. Pelikane begleiten uns bis zu den östlichen Fahrwassertonnen, umkreisen die Twiga, unterbrechen zu unserer Freude ihre Futtersuche.





Drei Meilen hinter uns erspähen wir ein Segel, es sind Jim und Carola auf der „KOZA“, sie wollen nach Charleston. Noch ein kleiner Plausch über Funk, kann sein dass wir sie im Süden wieder treffen werden.

Nach vier Stunden erreichen wir den Golfstrom. Innerhalb weniger Meilen klettert die Seewassertemperatur von 13 Grad Celsius auf badewarme 29,7 Grad. Zwanzig Meilen weiter steigt die Temperatur von Europas Zentralheizung sogar auf 30,9



Grad an. Der Wind bleibt zunächst eisig kalt, nur langsam erwärmt sich die Luft, gegen Abend sind es immerhin schon 15 Grad. Vor der Küste von Beaufort ist der Golfstrom relativ schmal; zusätzlich macht ein kleinerer Teil einen Schlenker nach Osten, den wir erwischen wollen. Der kalt-klare Tag zieht



das Wasser förmlich aus dem Meer, wie mit Schleivorhängen drapiert zeigt sich der Horizont in der Abendsonne. Der Wind schläft gegen Abend ein, ungehorsam der Wettervorhersage trotzend die kontinuierliche, zwei Tage anhaltende, zwanzig Knoten-Winde aus NNO angesagt hatte. Dichter Schiffverkehr fordert Wachsamkeit, der gesamte Verkehr in Nord-Südrichtung bündelt sich hier direkt unter dem Kap Hatteras.



Und so müssen wir die Maschine anwerfen um manövrierfähig zu bleiben, zudem treibt der Golfstrom uns in diesem Abschnitt mit 2 Knoten nach Nordosten, das passt auch nicht. Die See hat sich von dem Sturm des Vortages schon wieder beruhigt, die Wellenhöhe mit maximal drei Metern ist ok. für uns.

Seebeine müssen uns offensichtlich erst wieder wachsen; ich werde hundemüde und Helga käsig um die Nase, sie bleibt an Deck, ich verhole mich für zwei Stunden in die Koje, danach bin ich wieder fit. Helga fühlt sich mies, ab in die Koje mit Sonnenuntergang.

In der Nacht mühsames Vorankommen, der versprochene Nordostenwind bleibt lau. Die Maschine muss lange mitlaufen, zahlreiche schnelle Frachter sind unterwegs, passieren uns mit ihren zwanzig Knoten Fahrt in Abständen von unter einer Meile, einer an Backbord, ein anderer gleichzeitig an Steuerbord, so muss sich ein Wachtel-Ei zwischen zwei großen Baguettes vorkommen!; wenn wir unter diesen Bedingungen keine

halbwegs konstante Fahrt machen ist der Ort der dichtesten Passage trotz AIS weder für die anderen noch für uns kalkulierbar...

Kreuzseen , Wasser-Chaos und Starkwind: Freitag, 29.11.2013

Erst gegen 02:00h kommt wieder guter Segelwind aus Osten auf, den Schiffahrtsweg haben wir auch hinter uns, Maschine kann ruhen, der Speed nimmt wieder zu und am Morgen haben wir trotz des schwachen Windes in der Nacht ein Etmal von 140 Nm auf der Logge.

Auch die Luft wird wärmer, milde 20 Grad erreichen wir am Vormittag, die erste Kleidungshülle unserer zwiebelartigen Vermummung kann abgelegt werden.

Der Wind brist im Laufe des Tages immer weiter auf. Osten Wind mit 20–25 Knoten Stärke, zur Nacht, 220 Meilen südöstlich von Beaufort, wird die See unruhiger. Auf die großen langen Wellen setzen sich Kreuzseen, die Twiga bockt und pflügt durch das Wasserchaos. Der Wind wird zum kleinen Sturm, mit 35 Knoten pfeift es im Rigg; schrittweise haben wir heruntergerefft, schließlich stehen nur noch 10m² der Genua,



soviel wie bei einer Pirat-Jolle .Und dennoch läuft das Schiff mit 9 Knoten durchs Wasser, veranstaltet einen Höllenradau im Inneren, schlägt auf das Wasser, fällt in Schlaglöcher, stolpert, rauscht torkelnd mit schraubenden Bewegungen weiter, Wellen knallen von unten gegen das tiefliegende Brückendeck. Es ist als ob man in einer Berg-und Talbahn auf einem Motorroller über eine Schlaglochstrecke brettern müsste. Helga ist heftig seekrank, die Nachtwache bleibt bei mir. Meine Sorge ob die TWIGA diese Haue, dieses Gehopse ohne Schaden wegstecken kann hält meinen Adrenalinpiegel auf Wachniveau. Heftige, steile Wellen brechen sich von Backbord kommend, steile Gischt-Wände schießen in die Luft, der Wind packt sie, schlägt sie nieder auf das Schiff, das wie mit einem Seil gezogen zur Seite ausweicht. Erstmals haben wir auch grünes Wasser auf dem Kajütdach. Neptun ist auch besorgt um die Sauberkeit der

Plicht; schon ein wenig beleidigend wie häufig er diese glaubt spülen zu müssen...

Babystagbruch und Wasserberge: Samstag, 30.11.2013

Der Neumond beschert uns eine finstere Nacht. Gelegentlich reißt die Wolkendecke auf, es wird diffus-hell, die Milchstraße erscheint, Backbord voraus steht der Gürtel des Orions, achteraus der große Wagen. Im Heckwasser glitzert Leuchtplankton; bei dem Lärm des Heckwassers kommt mir das Schauspiel eher wie das Funkensprühen eines Auspuffs vor. Der Autopilot macht beste Arbeit, um Strom brauchen wir uns nicht zu Sorgen, der Superwind schnurrt eifrig, da bleibt sogar noch was übrig.

Im morgendlichen Licht dürfen wir die Wellenberge bewundern,



und versuchen regelmäßig in Deckung gehen wenn es mal wieder nass wird. Helga ist wie gerädert von der Nacht die sie unter Deck wie im Inneren einer Trommel verbracht hat, doch

die Seekrankheit ist schon besser geworden. Ich bin nach 12 Stunden Nachtwache reif für die Koje, egal wie stark es dort



lärm.

Unsere Begeisterung für die Barfußroute, für Segeln mit dem Passat im Rücken erfährt an diesem Tag einen gewaltigen Aufwind. Wir hatten in der letzten Zeit den Plan gehätschelt nach der Passage des Panamakanals via Hawaii nach Seattle zu segeln, im Sommer die Westküste hinunter und erst danach Richtung Südsee. In diesem Augenblick will keiner von uns beiden diesem Vorhaben mehr folgen: Raue Küsten, kalte Meeresströme, wechselhafte Winde... ne. Wir sind ganz offensichtlich keine Abenteurer.

Wir fragen uns kurz ob wir nicht lieber abfallen wollen um statt Puerto Rico(850 Nm) die Bahamas(300 NM) anzulaufen,

entscheiden uns aber dagegen, schließlich kommen wir voran und nix ist kaputt...

Ruppiges Segeln, ein perfekter Regenbogen lädt ein ihn zu durchsegeln, angeblich soll die Welle dahinter netter sein.



Bis zur Mittagszeit, geht alles gut dann entdecken wir das gebrochene Babystag, die Rollreffanlage mit dem Kuttersegel drum herum ist ungewöhnlich schlapp. Die Pressung oben am Mast ist gerissen, eine Reparatur unterwegs traue ich mir – ohne akute Not – nicht zu. Bei dieser See oben im Mast zu arbeiten erscheint zu riskant. Das Kuttersegel hält über das Fall, ich hole es auf feste Spannung, es muss vorübergehend das Stag ersetzen. Dann sehen wir, dass die Regenhutzen, die wir in Herrington über den Fenstern montiert hatten an der Luvseite von den Seen gelockert worden sind, eine ist schon verschwunden, zwei andere können wir noch retten. Ich bin beleidigt, sie sahen doch so fesch aus!

Das Maß ist voll!!! Wir fallen ab, setzen Kurs auf die Bahamas. In ca. zweieinhalb Tagen sollten wir dort sein, müssen uns mit der Besegelung natürlich zurückhalten um das Rigg zu schonen. Möglicherweise können wir an einem ruhigen Ankerplatz den Schaden am Babystag mit Bordmitteln heilen, genug Material sollte in der Rigg-Kiste liegen.

Auf neuem Kurs wird es sogleich gemütlicher, die achterliche See lässt uns in der Plicht trocken bleiben, nur das scheint Rasmus auch nicht zu passen, also schickt er eine Regenfront, während ich in der Vorschiffkoje döse und Helga Wache schiebt.



Wachwechsel.um 19:00h

Helga sieht das Bett und schläft sofort. Draußen ist es wieder trocken, der Wind kontinuierlich, die Nachtwache beginnt mir zu gefallen.

Die Twiga tragt mit harmonischen Bewegungen und zart rauschendem Kielwasser unter halber Genua und 18 Knoten Wind mit 6.5 Knoten Speed den Bahamas zu.

Atempause: Sonntag, 01.12.2013, erster Advent

Sternenklare, mondlose, etwas wärmere Nacht als zuvor. Gute Sicht, der Horizont ist gerade zu erahnen, die Milchstraße überspannt die TWIGA. Ein Frachter und ein Passagierschiff passieren uns in 2,4 Meilen Distanz, ihre Lichter sind noch lange zu sehen. Wachwechsel um 02:00h

Das Wasser zwischen den Rümpfen der Twiga rauscht beim Aufwachen wie in einem Tunnel, während ich noch ein wenig den Übergang vom Schlafen zum Tag dehne. Regen klopft auf die Decksluken, gleichzeitig scheint die Sonne, ein kontrastreicher Tagesbeginn.



Und wieder ist es wärmer geworden 25 Grad Lufttemperatur, Sonne und Wind kann wieder an die Haut. So richtig Urlaubsstimmung kommt aber nicht auf, der Wind fängt an langsam nach Süd zu drehen, er wird voraussichtlich in den nächsten 24 Stunden Richtung Westen marschieren. Wir laufen mit 6–7 Knoten hart am Wind, wechseln uns mit Ruhen und Wachen ab, sind beide müde und angespannt; der erste Advent bleibt ein friedlicher Tag. Ich habe wieder die erste Nachtwache ab 19:00h. Ein friedlicher Abend, eine ruhige Nacht ohne Störungen. In die Sterne schauen, den Kurs angleichen wenn der Wind wieder etwas weiter nach Süd dreht, mehr ist nicht zu tun. Vor dem Schlafengehen gegen 02:00h fällt mir ein, dass meine Haut juckt und wir die neue Decksdusche auf der



Badeplattform noch nicht benutzt haben. Premiere in der Nacht bei lauem Wind. Das Wasser aus dem Tank ist auf Meerwassertemperatur angestiegen, fast 30 Grad angenehm warm.

Auch Helgas Wache verläuft ruhig, die TWIGA zieht konstant ihre Bahn. Ein riesiges Passagierschiff war über zwei Stunden in der Nähe, eine schwimmende Kleinstadt, hell erleuchtet, die armen Passagiere haben gar keine Chance den Sternenhimmel zu betrachten; überstrahlt, ausstrahlt vom Himmel durch gleißende Decksbeleuchtung.

Fantastische Farben, Sturm und Segelriss: Montag, 02.12.2013

Der Morgen beginnt mit einem fantastischen Farbenspiel das über dem Heckwasser der Twiga den Tag einleitet.



Der Wind hatte während Helgas Wache auf Südwest gedreht.

Ich stehe gegen 09:00h auf und der Friede ist dahin. Es brist auf, Regenfronten bauen sich geschwind auf, das Wasser hat 32 Grad! Und der Westwind kommt aus den kalten USA. Wir befinden uns 50 Meilen östlich von den Bahamas. Und wieder wird die Welle bockig, Kreuzseen bauen sich auf, der Wind brist

innerhalb weniger Minuten auf 35 Knoten auf, die Twiga knallt wieder in Schlaglöcher, doch wenn wir abfallen würden wir die Bahamas nicht erreichen und den Kreuzseen könnten wir eh nicht ausweichen... Das Dingi auf dem Vorschiff ist etwas lose gekommen, zu viele Wellen sind in den letzten zwei Tagen darüber gestolpert. Also Klamotten runter, Anschnallgurt angelegt, hinaus aufs Vorschiff um es zu sichern.



Das warme Wasser ist angenehm und der Wind pustet mich schnell wieder trocken; danach ist die Jacke wieder gut gegen den Wind. Besser so als in nassen Klamotten nach einer Decksdusche zu frieren.

Stark gerefft bleiben wir hart am Wind, die Böen nehmen zu, Regen gemischt mit Gischt kommt waagrecht geflogen.



Ich will die Genua ganz wegnehmen, rolle sie ein, etwas Ruhe kommt ins Schiff, die 17 m² Großsegelfläche sind völlig genug für diese Situation. Die Reffleine ist sicher belegt, ich traue meinen Augen kaum, als sich die Genua selbsttätig zu einem Drittel ausrollt und dann blockiert. Eine neue Böe fällt ein, 45 Knoten Wind pfeifen im Rigg, es knallt, das Segel reißt, ein Fetzen knattert wie ein defektes Moped. Wir versuchen das kaputte Segel wieder einzurollen, doch es geht weder vor noch zurück.



Wir beobachten das Segel eine Weile, der Riss wirkt wie der Durchlass beim Parasail, gar nicht so übel! Wenn man mal davon absieht, dass das Segel hinüber ist. Inzwischen hat sich der Wind zu einem Sturm entwickelt, mit Böen über 45 Knoten, ein regionales Ereignis, ein sogenannter Squall. Eine halbe Stunde geht es so flott voran, dann knallt es wieder, die Rollreffanlage hat sich wieder gelöst, die Genua kommt frei, entfaltet sich voll und löst sich in langen Fetzen auf, dabei ist sie erst drei Jahre alt und von NORTHSAIL. Wir hatten uns in Südafrika für diese Firma entschieden, weil sie angeblich bessere, wenn auch teurere Segel als QUANTUM herstellt.



Ein Höllenkonzert setzt fortissimo ein mit Schlägen, Trommeln und Pfeifen. Hm, erst mal nachdenken... was nun? Zu retten ist das gute Stück nicht mehr. Wir besprechen das Manöver. Helga bleibt in der Pflicht bei den Schoten und dem Genuafall, Wir holen die Steuerbordschot nach Backbord, können so das wild schlagende Ende der Genua nach vorn und achtern bändigen, denn wenn dieses die Flügel des Windgenerators trifft gibt es noch weiteren und gefährlichen Bruch. Das Unterliek säbele ich mit dem



Gerbermesser durch, Helga reguliert die Schoten, lässt dann das Fall langsam nach während ich verkeilt auf dem Vorschiff



das Vorliek hinunter ziehe bis die traurigen Reste dieses vormals schönen Segels an Deck sind. Beschläge abmontieren und die noch verbliebenen Fetzen bleiben im Kielwasser zurück.

Bei der späteren Schadensanalyse finden wir, dass die Ursache in einem Defekt der ebenfalls neuen Rollreiffanlage von Harken liegt: die Scheibe mittels der die Reffleine die Trommel dreht besteht aus zwei Elementen, die zusammenschraubt werden.



Diese Verschraubung ist ausgebrochen, so etwas dürfte bei einem Qualitätsprodukt nicht vorkommen! Eine potentiell lebensbedrohliche Schwachstelle. Und ohne Verschraubung rutscht die Scheibe, die Reffleine kann die Refftrommel nicht mehr halten, der obige Ablauf muss seinen unaufhaltbaren Weg nehmen.



Unter Großsegel allein sind wir bei den folgenden Winden um 15-20 Knoten zu langsam, wir müssen das Kuttersegel hinzunehmen, obwohl das Babystag gebrochen ist. Also wieder auf das Deck hinauf und in der



fliegenden Gischt das Segel klarieren, es muss wegen des gebrochenen Stages mit Hand abgerollt werden, der Deflektor an der Top ist ebenfalls hinfert gerissen.

Der Tag ist wie im Fluge vergangen, das Wetter hat seine Arbeit verrichtet, es geht zur Ruhe, der Wind dreht auf NW, versttigt



sich, es klart auf. und gleichzeitig beginnt der Sonnenuntergang. Helga ibernimmt noch fur drei Stunden Wache obwohl sie schon seit 02:00h auf ist, ich gehe fur diese Zeit ruhen um ab 20:00h die erste Nachtwache zu ibernehmen. Vereinzelt kommen in Helgas Wache noch Brecher iber das Deck, ein Nachschlag auf den Tag.,

Bahamas voraus: Dienstag, 03.12.2013

Mitternacht ist durch, trotz aller Widrigkeiten haben wir ein Etmal von iber 140 Meilen raussegelt. Die langgestreckte Insel Eleuthera liegt Steuerbord voraus, Seegang und Wind



werden ruhig, wir haben Glück, die Flut beginnt gerade, so haben wir den Strom mit uns. Ansonsten ist das wie beim Fahrradfahren: fast immer Gegenwind bzw. hier Gegenstrom... Der Wind riecht ein wenig nach Land, der Schiffverkehr wird dichter, Frachter, Passagierschiffe, sogar eine Motoryacht ist unterwegs. Bis zur Passage an der Südspitze, Eleuthera Point, sind es noch vierzig Meilen, gegen 08:00 bis 09:00 werden wir dort sein, bis nach Georgetown können wir es heute bei Tageslicht nicht mehr schaffen. Mal schauen, vielleicht ankern wir bei Farmers Cay.

Wachwechsel um 06:00h. Erholsamer Schlaf, das Wasser plätschert nur mehr, der Wind ist schwach, es ist warm. Gegen 11:30 geht mein Gehör wieder auf Empfang, die Augen auf, die Sinne an. Sonne, tiefblaues Wasser, am Horizont noch die flache Küste von Eleuthera, Helga hat aufgeräumt, es ist wohnlich an Bord.

Mit dem Eintritt in die Bahamas sind wir tatsächlich in eine andere Welt hineingesegelt, jetzt können wir verstehen warum sich die US-Amerikaner so auf das Ankommen auf den Bahamas freuen. Der Kontrast zwischen den spätherbstlich-kalten, stürmischen USA und hier könnte nicht größer sein. Delphine kommen auf eine Stippvisite vorbei, der Bugkorb wird



wieder zum beliebten Sitzplatz, die verhedderte Leine des



Lazyjacks im Mast lässt sich ohne weitere Sicherung klarieren.
Das Leben wird wieder einfacher.



Vor Anker bei Major`s Spot, 24°,10´,950 N/76°, 26´, 778W

Schadensbetrachtung

Die Überfahrt war ein Härtetest für die Twiga.

Die Genua ist zerfetzt, die Reste sind im Atlantik versunken. Die Genua Rollreffanlage hat einen Bruch, das Babystag ist gebrochen, die Reffanlage des Kuttersegels hakt ebenfalls, ist schwergängig (genaue Analyse steht noch aus) und hat in der Top den Deflektor verloren. Die UV Schutzstreifen des Achterlieks und des Unterlieks des Kuttersegels sind teilweise abgelöst. Im Vorschiff muss ein Leck zwischen Ankerkasten und Kajüte entstanden sein, denn unter der Koje steht etwas Wasser. Eine der neuen Regenhutzen hat Rasmus geraubt, zwei weitere sind abgelöst. Alle Hutzen über den Fenstern müssen

zusätzlich zur Klebung(Der Hersteller hat natürlich versichert, dass die Klebung bärenstark und völlig ausreichend sei...) verschraubt werden. Bevor wir den nächsten größeren Törn beginnen brauchen wir eine neue Genua. Rigg und Ruderanlage müssen wir noch genau inspizieren um sicher zu stellen, dass dort keine weiteren Schäden entstanden sind. Die Iridium-Verbindung funktioniert auch nicht, als Fehler heißt es, „timed out“, möglicherweise hat die regelmäßige Abbuchung mit dem Provider nicht geklappt, hier ist Klärungsbedarf. All dieses werden wir nicht innerhalb von zwei Wochen erledigen können(Das Geld für eine neue Genua, ca. 4500€, fehlt auch) und danach wird es zu spät im Jahr um den Törn über die karibische See nach Kolumbien anzutreten.

Wer mag schon gerne Schuhe tragen?

Wir entschließen uns diese Saison in der Karibik zu bleiben, alles zu richten und zur Hurrikan Saison im Sommer zu den ABC Inseln zu reisen. So können wir in 2014 in Muße reisen und ab März/April 2015 in den Pazifik segeln, Richtung Barfußroute, wer mag schon immer Schuhe tragen????