

2007 Long Island/NY-Bahamas-Lymington/UK mit der SY " SWEYA "

Reise Teil I

von Long Island nach Fernandina Beach / Florida

Wir wollten schon vor einer Woche lossegeln, aber der Prozessor des Autopiloten arbeitet nicht mehr. An die Elektronik wage ich mich nicht heran, und der Fachmann benoetigt viel Zeit, um das Ersatzteil zu besorgen und auszutauschen. Die Wartezeit verbringen wir mit vielen netten Amerikanern aus dem Northport Yacht Club, die wir in dem letzten Jahr kennengelernt haben. Wir werden so richtig herumgereicht. Als der Autopilot wieder wie gewohnt arbeitet verlassen wir sofort Long Island. Das sind Jytte, unser langjaehriger Freund Peter D. und der alte Segelkamerad aus Bayern Wolfgang U. Es ist furchtbar kalt, als wir im Morgengrauen mit dem Strom durch Hells Gate den East River befahren. Bei herrlichem Sonnenschein erleben wir dieses Mal die Ostseite von Manhattan. Wir verabschieden uns von der Statue of Liberty und machen uns auf den Weg nach Cape May am Eingang zur Delaware Bay. Der Stopp in Atlantic City versetzt uns in das Spielermilieu von "Las Vegas East". Dort verlaesst uns aber leider der bis jetzt herrschende gute Wind, doch dafuer haben wir das Anglerglueck nun auf unserer Seite. Die Delaware Bay zu befahren ist keine aufregende Sache: ohne Wind mit Motor, und tagsueber haben wir den Strom gegen uns. In dieser Jahreszeit durch den C&D (Chesapeake-Delaware) Cannel mit den Herbstfarben der Waelder zu fahren lohnt sich. In Georgetown machen wir, bedingt durch eine Kaltfront mit starkem Wind, einen Fahrradausflug. In Anapolis verweilen wir fuer zwei Tage. Den Ersten nutzen wir zum Kennenlernen der huedschen Stadt, den zweiten Tag fuer einen Ausflug nach Washington. Leider herrscht in der Hauptstadt so eine Kaelte, dass wir bei der Besichtigung nicht viel Freude haben. Bei morgentlichen Temperaturen von 4°C rasen wir in stuermischen Wind in den kommenden Tagen durch die Chesapeake Bay in Richtung Atlantik. Kurz vor Norfolk, bei starkem achterlichen Wind hoeren wir auf Kanal 16 ein MayDay. Auf der "Dream Ketcher" ist der Skipper ueber Bord. Die Frau die das VHF-Geraet bedient ist verstaenlicherweise sehr aufgereggt und gibt weinend die Position durch. Bis ich einen Bleistift in der Hand habe mischt sich die Coast Guard ein und wiederholt die Position in einer Geschwindigkeit wie ich noch nie jemanden habe sprechen hoeren. Es sind viele Segelschiffe auf dem Weg nach Sueden. Ich bin noch am Ueberlegen ob ich die Position noch einmal abfragen soll, da melden sich schon Segler, die die Yacht ausgemacht haben. Nach 20 Minuten ist der Mann wieder an Bord. Wir lassen den Anker

gegenueber Norfolk unterhalb vom Fort Monroe neben der "Dream Ketcher" fallen. Zwei Tage bleiben wir auf dem Ankerplatz ohne die Besatzung zu sehen. Sie halten sich unter Deck auf und verarbeiten sicher die Erlebnisse vor denen jeder Segler sich fuerchtet.

Die kommenden Tage verbringen wir mit Besichtigungen und Reparaturen an Bord. Am dritten Tag wird wieder Sturmwarnung gegeben - trotzdem verlassen wir den Hafen. Gegen Abend soll es ruhiger werden. Es wird sogar so ruhig, dass wir um das beruechtigte Cape Hatteras motoren muessen. Die folgenden Stopps sind ueberwiegend in den Inlets, den Muendungen von Fluessen. Oft haben wir den Strom gegen uns. Wir koennen es uns nicht aussuchen, dass am Abend immer auflaufendes Wasser herrscht. Den Intercoastal Waterway zu befahren ist fuer uns leider nicht moeglich, da unser Mast bei 22m Hoehe nicht unter die "Fixed Bridges" passt. Nach ueber 1.000sm erreichen wir die Old Fernandina Marina, wo die "SWEYA" fuer die kommenden Monate an Land gestellt wird, einen neuen Unterwasseranstrich erhaelt und die Topsides poliert und gewachst werden. Die Ostkueste der USA zu besegeln ist immer wieder ein Erlebnis fuer sich.

Reise Teil II

von Fernandina Beach zu den Abacos/Bahamas und nach Hollywood/Florida.

Nach drei Monaten schwimmt unsere Yacht wieder im Wasser. Sie sieht wie neu aus. Einen vollen Tag brauchen wir um genug Lebensmittel, hauptsaechlich Getraenke einzukaufen. 1 1/2 Monate wollen wir uns in den Abacos/Bahamas aufhalten. Wir sind nicht gewillt, fuer eine Buechse Bier 3US\$ auszugeben. Nicht nur Bier, auch saemtliche Lebensmittel sind auf den Inseln sehr teuer. Nach kurzer Zeit verlassen wir Fernandina Beach. Wir sind von Freunden in der Naehe von Fort Pierce zur Super-Bowl-Party eingeladen. So segeln wir mal schnell die 200sm und sehen in der Nacht die weitaus sichtbaren Startrampen des Spaceshuttles von Cape Canaveral. Eine weitere Nacht segeln wir durch. Nach der Ueberquerung des Golfstroms faellt der Anker auf der Little Bahama Bank. Gute zwei Wochen verbe ich mit Jytte in einem Segelrevier das ich gerne als „Nudeltopp“ bezeichne: Faulenzen, kleine Schlaege bis zur naechsten Ankerbucht, Schwimmen und Schnorcheln. Leider sind in diesem Jahr neue Gesetze in Kraft getreten. So duerfen pro Yacht nur sechs Langusten am Tag gefangen werden, Conchs duerfen nur noch von den Einheimischen vom Grund geholt werden, das Fischfangen ist ebenfalls eingeschraenkt worden. Wo wir frueher 60 Langusten in der Stunde gefangen haben sind wir heute froh, nach

stundenlangem Schnorcheln mit zwei Exemplaren zurueck zukommen. Amerikaner - brufsmaessige Fischer als Touristen getarnt - sind in den letzten Jahren von Florida gekommen und haben Conchs und Langusten in Unmengen gefangen. So jedenfalls haben uns die Einheimischen die Situation erklart. Auf jeden Fall fangen wir ausreichend Fisch. Fuer knapp drei Wochen kommt meine Tochter Carla mit ihrem Freund Stefan an Bord. Mit ihnen geht der Muessiggang weiter. Auf besonderen Wunsch ziehe ich einmal in den drei Wochen das Grosseegel hoch. Die kurzen Tageshuepfer macht man hier eigentlich nur mit der Genua. Wir lernen viele nette Segler kennen. Vor sieben Jahren waren wir auf dem Manjack Cay als Leslie und Bill begannen ein Haus zu bauen. Heute steht dort ein wunderschöner Komplex. Sie haben uns nicht vergessen und laden uns zu jeder von Ihnen fuer die Segler arrangierten Strandparty ein. Carla und Stefan geniessen die Zeit in dieser herrlichen Inselwelt und machen mich, wie sich einen Monat spaeter herausstellt, zum Grossvater.

Danach kommen Wolfgang U. und Arndt K. an Bord. Leider verlaesst uns

Arndt vorzeitig. Er hat fuer diese Reise von seinem Arzt "Gruenes Licht" erhalten. Aber mit seinen drei Beipaessen fuehlt er sich nach einer Woche an Bord so unwohl, dass er sofort wieder nach Deutschland zurueckfliegt. Wir bedauern das sehr. So geht die Reise zu dritt weiter. Doch auch diese Reise geht zu Ende. Wir haben noch ein unvergessliches Segeln ueber die Little Bahama Banks und dem Golfstrom nach Ft. Lauderdale. Wieder gibt es Schwierigkeiten einen geeigneten Liegeplatz fuer die "SWEYA" mit ihren 2.0m Tiefgang zu finden. Aber Jytte hat vorsorglich bei der Hollywood Municipal Marina einen Platz reserviert, den wir dann auch belegen.

Reise Teil III

Von Hollywood nach Halifax

Auch diese Jahr segelt mein Freund Tom mit mir die "SWEYA" nach Long Island. Wir landen in Ft. Lauderdale und fahren schnell mit dem Mietwagen zum Schiff. In Hollywood angekommen gehen wir sofort zur Hochzeitsfeier eines Freundes, der in Miami Beach lebt. Wir sind nach dem Flug zu muede, um viel Spass an der Feier zu haben. Der naechste Tag wird zum Bunkern genutzt. Wir wollen wieder.- wenn moeglich - nonstopp nach New York segeln. Tom hat nicht viel Zeit und moechte noch ein paar Tage in der Metropole verweilen. Nach nicht ganz sechs Tagen faellt der Anker noerdl. der Liberty. Wir hatten in den vergangenen Tagen unterschiedlichen Wind: am Cape Hatteras natuerlich (wie so oft) viel Wind, d.h. bis 7 Bft. von vorn bei sehr grober See. Die hauptsaechliche Nahrung auf dieser Reise bestand aus

Fisch. Ein 10,5 kg schwerer Mahi Mahi reicht fuer zwei Personen schon eine lange Zeit. Der Hoehepunkt dieser Reise ist die naechtliche Ansteuerung von New York. Mit Maschine haben wir die letzten 7 Stunden lang 27sm gegen Strom und 6-7 Bft Wind von vorne angebolzt. Bei dem engen Fahrwasser und starken Schiffsverkehr finden wir das Aufkreuzen nicht so empfehlenswert. Die Brecher kommen bis ins Cockpit und es ist richtig kalt. Auf dem Computer koennen wir feststellen, dass wir - ohne es zu bemerken - vor der Varazeno Narrows Bridge eine viertel Meile zurueckversetzt werden. Eine Nacht die wir so schnell nicht vergessen werden. Doch als der Anker faellt liegt Manhattan in der Morgensonne. Wir fallen erschoeepft aber gluecklich in unsere Kojen. In den zwei New Yorker Hafentagen erleben wir die MOMA, die Oyster Bar in der Grand Central Station, das Metropolitan Museum of Art und den P-Liner "Peking". Noch ein paar Meilen und wir liegen wieder wie im letzten Jahr in Northport an der Boje. Treffen unsere Freunde im Yachtclub und in ihren Haeusern. Nach zwei Tagen bringe ich Tom zum Flugplatz und hole Jytte ab. Das Timing klappt ausgezeichnet. Nur das Besorgen und der Einbau einer neuen Wasserpumpe zur Motor-kuehlung dauert eine Woche. Nach der unbeabsichtigten Ruhepause koennen Jytte und ich endlich die Reise nach Kanada antreten. 15 Stopps machen wir in den kommenden vier Wochen. Leider wehen wir in einem kleinen Hafen in Nova Scotia fuer sechs Tage ein. Die Einheimischen haben es noch nie erlebt, dass so starker NO-Wind fast eine Woche anhaelt. Als der Wind nachlaesst segeln wir sofort nach Halifax. Das ist auch gut so, da am darauffolgenden Tag wieder Starkwind aus NO einsetzt. Leider koennen wir durch den Zeitverlust die schoenen Inseln der Mahone Bay nicht besuchen. Doch es war sicher nicht das letzte Mal, dass wir hier segeln. Die "SWEYA" legen wir fuer die kommenden fuenf Wochen an eine Boje des Royal Nova Scotia Yacht Squadron.

Reise Teil IV

Von Halifax nach Lymington/England

Der eigentliche Plan zu diesem Reiseabschnitt war von Halifax nach Grönland zu segeln, dort drei Stops an der Ostkueste einzulegen., um dann ueber Island, Faroer und Irland Lymington zu erreichen. Wochenlange Beobachtungen der diesjaehrigen Eislage brachten uns zu der Erkenntnis, dass wir leider den Plan verwerfen und auf einen anderen Zeitpunkt verschieben muessen. Die Eisabruoeche am Packeisguertel sind derzeit so stark, dass bis zum Kap Farvel (und sogar noch 80 sm die Westkueste nach Norden) alle Fjorde nicht befahrbar sind. Da die SWEYA nun schon in Halifax

lag, war es neheliegend, direkt nach Irland zu segeln. Am Sonntag den 22. Juli sitzen Wolfgang E., Peter H. und ich im Flugzeug nach Halifax. Dort landen wir so frueh, dass wir noch vor Einbruch der Dunkelheit die Sprayhood aufbauen, die Segel anschlagen und das Schiff startklar machen. Nun koennen wir den ganzen naechsten Tag dazu nutzen, fuer die kommenden drei Wochen zu proviantieren. Das wird alles problemlos von uns erledigt, und zwar in so kurzer Zeit, dass wir am Nachmittag noch Zeit finden, um in Halifax auf dem Boardwalk zu spazieren und um uns die Stadt ein wenig anzuschauen. Zum Abendessen treffen wir uns mit Freunden aus Lunenburg in einem gemuetlichen Pub unterhalb der Zitadelle. Der Dienstag wird dazu genutzt, die Wasser- und Dieseltanks zu befuellen und anschliessend Freunde zu besuchen. Erst geht es mit dem Mietwagen nach Pleasant Ville wo wir dort Peters Freund treffen. Danach geht es nach Lunenburg zu einer Verabredung mit meinen berliner Freunden. Der Hafenmeister des Nova Scotia Yacht Squadron hat uns einen Liegeplatz am Steg fuer die letzte Nacht zugewiesen, damit wir nicht darauf angewiesen sind, um 2200 Uhr das letzte Launchboot (Klubeigenes Wassertaxi) zu erwischen. Nun koennen wir den letzten Tag in Kanada entsprechend ausdehnen. Dem Hafenmeister Wayne schenke ich am folgenden Morgen eine Flasche Tawny Port mit der Bemerkung er moechte ein Glaeschen mit seiner Frau nach dem Essen trinken, denn der Desertwein ist sehr suess. Worauf er erwidert: das trifft sich gut meine Frau ist auch sehr suess. Ein Hafenmeister wie man ihn gerne in jedem Hafen sehen wuerde. Peter zieht mich noch einmal kurz in den Mast. Das Schaufelrad der Windanzeige dreht sich nicht. Das ist schnell erledigt und dann geht es los. Kaum sind wir aus der Bucht von Halifax, mitten in einer Nebelbank - ein Vorgeschmack auf das was uns die naechsten Tage erwartet. Erst als wir die Grand Banks hinter uns haben laesst der Nebel nach. Aber mit dem Radar war das alles kein Problem. Mein Freund Wolfgang hat dafuer etwas Probleme mit der Seekrankheit. Nach drei Tagen ist er aber wieder voll einsatzfaehig. Ein Vorteil hatte es. Unser Biervorrat reicht nun locker bis England. Aber es wird sowieso wenig Bier getrunken, hoechstens zum Abendessen. Da wir keine Moeglichkeit haben an Bord ins Internet zu gelangen, nehmen wir den Wetterdienst von Meno Schrader in Anspruch. Jede drei Tage lassen wir uns eine Prognose ueber das Iridium-Telefon durchgeben. Das ist ein zu empfehlender Service. So segeln wir die gesamte Strecke mit den Tiefdruckgebieten im Norden und den Hochs im Sueden. Also immer den Wind aus westlichen Richtungen. Zwei Kaltfronten muessen wir ueber uns ergehen lassen. Die Erste mit "near Gale" und die Zweite mit "Gale". Doch sie ziehen verhaeltnismaessig schnell durch. Darauf folgt meistens ruhigeres Wetter mit teilweise leichtem Wind

und viel Sonne. Bei der permanenten hohen Duenung muessen wir schon motoren selbst wenn der Wind noch mit 12kn weht. Am Anfang der Reise lassen wir das Grosseegel noch stehen, aber schnell sind durch das Schlagen des Segels Risse in der Unterliek. Die letzten Tage segeln wir nur noch mit dem ersten Reff im Gross, da sich die Risse schon in der untersten Segelbahn andeuten. So vergehen die Tage. Wir bemerken bald, dass auf der Logge zu wenig Seemeilen angezeigt werden. Wir koennen an den Geraeten nur die Fahrt durchs Wasser kalibrieren, nicht die gesegelten Meilen. Am Ende der Fahrt sind es ueber 10%, die zu wenig angezeigt wurden. Unsere Etmale lagen so zwischen 120 und 190sm. Wir sind zufrieden. Mich aergert nur, dass ich das vermeintlich saubere Unterwasserschiff in Halifax nicht mehr gereinigt habe. Das hat uns doch zwei Tage gekostet. Obwohl wir die Schleppangel die Haelfte der Strecke aussenbords haben, fangen wir keinen Fisch. Nur zwei Moewen fliegen in die Angelschnur. Aber sie lassen sich ohne Beissen und Fluegelschlagen von der Leine befreien. Wolfgang und Peter sehen Wale, ich leider nicht. Wolfgangs kann in seiner Wache einen treibenden toten Wal fotografieren, an dem wir dicht vorbeisegeln. Wenn ich die Groesse der unzaehlichen Moewen mit dem Kadaver vergleiche, dann wird mir ganz mulmig bei dem Gedanken mit so einem Koloss zu kollidieren. Ansonstern vergeht die Reise ohne Zwischenfaelle, nicht einmal ein kleiner Kratzer an den Haenden. So muss es sein. Als Landfall haben wir uns Crookhaven an der Suedkueste von Irland ausgesucht. Genau nach 15 Tagen legen wir uns dort an eine Boje und geniessen die schoene Bucht mit der uns umgebenden gruenen Landschaft. Wir gehen nicht von Bord. Morgen bei Tagesanbruch wollen wir schon wieder weiter. Ich stelle den Wecker um 0530. Doch um diese Zeit ist es noch dunkel wie sich herausstellt. Wir haben naemlich vergessen die Zeit umzustellen. So kann ich ein grosses Fruehstueck zubereiten. Meinem Freund Peter zu liebe motoren wir nach Crosshaven. Er moechte unbedingt den Hafen kennenlernen und einen Ausflug nach Cork machen. Normalerweise wuerde ich bei den Windverhaeltnissen sofort die naechste Bucht anlaufen, aber um einen guten Freund gluecklich zu sehen ertrage ich das Motorengeraeusch fast den ganzen Tag. Noch ein Stopp in Falmouth - Wolfgang verlaesst uns. Er muss am Montag wieder arbeiten und moechte noch das Wochenende ruhig mit seiner Freundin in Berlin verbringen. In den folgenden zwei Tagen liegen drei Racer bei uns laengsseits. Sie haben das laufende Fastnet-Race wegen zerrissener Segel abbrechen muessen. So poltern 38 Segler teilweise mit Holzpantinen an den Fuessen ueber unser Deck. Kaum auszuhalten. Auch Telefongespraechen werden auf unserem Schiff stehend abgehalten. Ich glaube nicht, dass der Empfang auf unserem

Schiff besser war, doch sicher ungestoerter als auf dem eigenen Schiff. Unser Missfallen aeussern wir durch "Zaehneknirschen". Ich segle mit Peter die "Sweya" nach Lymington. Es ist nicht der schoenste Segeltag der gesamten Reise aus dem Gedanken heraus, dass wir mal wieder problemlos ueber den Atlantik gesegelt sind, sondern weil wir bei schoenem Wind und Wetter die 134sm nur unter Segeln zuruecklegen koennen. In den kommenden Tagen saeubern wir unser Schiff, stellen es an Land und geniessen die Abende ohne Schiffsbewegung in den Pubs. Der Plan ueber Groenland nach Europa zu segeln muss erst einmal im wahrsten Sinne des Wortes uns "auf Eis" gelegt werden. Doch diese Reise war ein grosser Erfolg fuer uns. Fuer jeden von uns war es die erste Atlantikueberquerung auf der noerdlichen Route. Mit unseren 60plus sind wir jung genug, um es noch einmal zu versuchen. Ich als Skipper kann nur sagen: mit dieser Crew immer wieder!