

Auszug aus dem Seglerhausbrief 2009

. . . anders als man denkt . . .

Peter Lühr

Unser Plan für den Sommer in 2008 ist es, Neufundland zu runden, um anschließend über die Great Lakes Chicago anzulaufen. Es fängt alles vielversprechend an. Unser Neukauf, eine 25 Jahre alte, von German Frers gezeichnete F&C 44 liegt in Man-O-War / Abacos/Bahamas am Steg. Wir haben sie vor zwei Monaten gekauft, nachdem wir 12 Jahre lang versucht haben, sie zu erwerben. Dieses Mal konnte der Eigner unserem Angebot nicht widerstehen. Wir haben Kenntnis über den Zustand des Schiffes, das seit 20 Jahren an der selben Stelle gelegen hat und gelegentlich vom Eigner gesegelt wurde. Dementsprechend ist der Zustand der Yacht. Aus gutem Grund verzichten wir auf einen Gutachter. Wir wissen, dass – wenn wir das Gutachten sehen – wir die Yacht nicht gekauft hätten. Aber seit 18 Jahren haben wir mehrmals versucht, eine F&C 44 zu kaufen, leider ohne Erfolg. Nun soll es endlich klappen. Die „WHITE WITCH“ schaukelt zwischen den Dalben. Wir wollen sie endlich wieder zu neuem Leben erwecken und in ihr Element zurückbringen.

Das Einrichten der Yacht dauert zwei Tage. Natürlich müssen wir uns auch mit den Geräten an Bord und mit den vorhandenen Sicherheitseinrichtungen vertraut machen. Alle Sachen des Voreigners schieben wir in das Vorschiff und in die vordere Toilette. Wir haben versprochen, ihm seine Sachen nach Annapolis zu bringen.

Das war ja vorauszusehen. Jytte sitzt im Cockpit, und der erste Mann, der an unserer Yacht vorbeikommt, fragt Jytte: „Are you the ‚White Witch‘“? Nachdem wir den Bootsnamen in „FREYA“ (nordische Göttin der Liebenden und der Magie) geändert haben, geht es los. Aber beide Tiefenmesser an Bord zeigen keine Tiefe an. Wir segeln über die Bucht nach Marsh Harbor. Dort lebt der Elektronikexperte, der das Schiff seit Jahrzehnten betreut. Alles kein Problem, nach 15 Minuten geht der Raymarine Depthsounder wieder. Nun fahren wir über die Bucht zur Bunkerstation. Die zwei Dieseltanks werden gefüllt. Als wir ablegen, geht der Tiefenmesser erneut nicht. Ich mache mich an dem alten B&G zu schaffen und bringe ihn zum

Laufen. Da es spät geworden ist, schaffen wir nur noch die paar Meilen bis Great Guana Cay. Wir bleiben an Bord und wollen unser neues Schiff so richtig genießen.

Die letzten Tage hat es aus NO gestürmt. Wir können nicht durch die nach Osten offene Whale-Passage. Am nächsten Tag ankern wir in der Bucht davor. Am darauffolgenden Tag hören wir vom Cruisers Radio nichts Negatives über das Befahren der gefährlichen Passage. Also los. Mit Kurs nach NW haben wir die hohe See direkt von STb. Kein Problem. Doch als wir die Kursänderung nach SW vornehmen, beginnt Jytte zu zetern. Mir wird auch ganz anders, lasse es mir aber nicht anmerken. An der flachen 5 m tiefen Barre bricht sich die See gewaltig. Ich schicke Jytte unter Deck, sie soll sich festhalten, und starte den Motor. Mit den mir zur Verfügung stehenden 76 PS und den Segeln schiebt uns eine riesige Welle über die Barre. Glücklicherweise kann ich die Geschwindigkeit so fahren, dass die Welle mich nicht überholt. Das Getöse hört plötzlich auf, und Jytte erscheint im Niedergang und blickt in unser Fahrwasser, wo sich in der grösser werdenden Entfernung weiterhin die hohen Wellen brechen. Noch ein Stop in Big Sales Cay. Am nächsten Tag geht es über die Little Bahama Bank. Immer wieder erfasst mich ein mulmiges Gefühl. Den ganzen Tag segeln wir in 3-4 m tiefem Wasser, sehen den Grund und wissen, dass es neben unserem Kurs Korallen und Sandbänke gibt. Aber mit den heutigen Navigationsmitteln ist das kein Problem. Gegen Abend erleben wir das immer wiederkehrende Schauspiel, aus dem grünen Wasser kommend plötzlich in tiefem blauen Wasser zu segeln. Guter Wind empfängt uns im Golfstrom. Nur leider fällt bei zunehmender Welle und Wind unser Autopilot aus. Das heißt, bis nach Ferdinandina Beach/FL müssen wir steuern. Jytte ist nahe am Verzweifeln. Nach zwei Nächten und über 200 sm greifen wir eine Boje direkt neben Freunden, die wir seit zwei Jahren nicht mehr gesehen haben. Große Freude, sie wollen auch nach Norden. Vor der Weiterfahrt repariere ich den Autopiloten. Danach segeln wir gemeinsam

mit unseren Freunden Dan und Maureen im Atlantik und motoren im Intracoastal Waterway (ICW) bis Savannah. Hier kommt unser lieber Freund Tom an Bord. Auch in diesem Jahr will er mit mir nach New York segeln. Der Wind kommt aus Nord, und wir bleiben im ICW. Nach vier Stunden ist unsere Fahrt plötzlich beendet. Der Motor hat sich mit einem lauten Knall verabschiedet. Wir werden von TowBoat US in die nächste Marina geschleppt. Was dann kommt, haben wir in englischer Sprache verfasst und an einige amerikanischen Yachtzeitschriften zur Veröffentlichung geschickt. Bis jetzt wissen wir nicht, ob eine der Zeitschriften den Mut hat, unseren Artikel zu drucken. Um es kurz zu machen: nach sechs Wochen flüchten wir aus der Marina, motoren mit einer nur 2,5 kn fahrenden neuen Maschine gegen Strom und Wind zurück nach Savannah zu Hinckley. Dort wird der Motor zu unserer Zufriedenheit zum Laufen gebracht. Dafür können sie unsere Skylights nicht abdichten. Zwei Mal versuchen sie es erfolglos. Auf dem Weg nach Norden sind die Kojen im Vorschiff und der Tisch im Salon unter Wasser. Und für diese Arbeit haben wir nach langer Diskussion 2.500 US \$ bezahlt. Sie wollten 3.000 US \$ mit der Begründung, sie hätten 48 Stunden für die Arbeit benötigt. Wir sind nun entgültig fertig mit der Welt. Zum Einen müssen wir die vergangenen zwei Monate verkraften, zum Anderen sind unsere Pläne mit Neufundland gänzlich gestrichen. Zusätzlich sagt noch ein langjähriger Segelfreund ab, der mit uns diesen Törn machen wollte. Seine Be-



Was für ein Segeltag im Atlantik!



gründung: Nova Scotia sei uninteressant für ihn. Er ist noch nie in den USA gesegelt und ist bei unseren anderen Segelfreunden als "Der Segeltourist" bekannt. Macht nichts, Jytte und ich müssen erst einmal das Vertrauen zu unserer Yacht zurückgewinnen. Gegenseitig bauen wir uns auf. Die Ereignisse der letzten Zeit haben dazu beigetragen, dass ich viele Zugeständnisse machen muss. Mehr Hafentage als sonst werden geplant, oft werden Segel nicht gesetzt und zu unüblicher Zeit Häfen angelaufen, nur um nicht eine Nachtansteuerung machen zu müssen. Mir fällt das alles sehr schwer, aber eine so gute Segelkameradin will ich einfach nicht verlieren. So segeln wir auch nicht um das berühmte Cape Hatteras. Jytte will endlich einmal das Cape umgehen und im geschützten ICW nach Norfolk motoren. Bald muss aber auch sie feststellen, dass, den ICW zu befahren, eine sehr langweilige Angelegenheit ist. Ich lehne einen Plotter am Ruderstand kategorisch ab. Diese antiquierte Einstellung macht die Fahrt auf dem ICW zu einem stressvollen Abenteuer. Ich sitze am Kartentisch vor dem Computer, springe ins Cockpit, gebe meiner Rudergängerin die nötigen Instruktionen und verschwinde wieder unter Deck. Mitunter gibt es Verständigungsschwierigkeiten aus der Tatsache heraus, dass Jytte Dänin ist.

An der letzten Brücke vor Savannah müssen wir auf die Öffnung warten. Uwe und Eva rufen uns über VHF. Am nächsten Tag besuchen sie uns auf unserem Ankerplatz. Sie leben seit zehn Jahren auf ihrem Katamaran, die meiste Zeit im Pazifik und in Alaska. Sie sind mit der Segelei am Ende und träumen davon, die europäischen

Gewässer mit einem Motorboot zu befahren. Wir treffen sie noch einmal vor der Küste auf dem Weg nach Beaufort/NC. Ihr Unterwasser-schiff ist stark bewachsen, und nach zwei Stunden können wir sie achteraus nicht mehr ausmachen.

Nach eintönigen Strecken im ICW folgen Ankerplätze in der Einsamkeit. In den Swamps können wir in der Nacht keine Lichter erblicken, die auf bewohnte Gebiete hinweisen. Beim Befahren des ICWs muss auf Krabbenkörbe Obacht geben werden. Es bleibt nicht aus, dass wir einmal eine Boje übersehen, was zu einem Ankermanöver unter Segeln und einem unfrei-willigen Tauchgang führt. Die im Wasser stehenden Zypressen geben eine Chemikalie ab, die das Wasser dunkelbraun färbt. Die Leine über dem Propeller muss ich ertasten. Eine einsame Bluecrab sitzt im Korb. Wir überlassen sie dem Fischer.

Die 400 sm auf dem ICW von Beaufort/NC nach Norfolk werde ich so schnell nicht vergessen und rate jedem gestandenen Segler vom Befahren des ICWs ab, es sei denn, er hat den Plotter vor der Nase, sitzt gemütlich hinter dem Rad mit einer Büchse Bier in der Hand und läuft in den flachen Gewässern auf. Alle amerika-nischen Freunde sprechen davon, wie oft sie und wo sie aufgelaufen sind. Wir jedenfalls sind auf Grund unserer doppelten Aufmerksamkeit nicht in diese Situation gekommen.

Auf dem Weg nach Norfolk werden wir von Klaus und Sara über VHF angesprochen. Er ist ein ruhiger Hamburger in meinem Alter und sie eine nicht kreischende Amerikanerin. Sie sind auf dem Überführungstörn ihrer Yacht von Miami nach Plymouth/MA. Wir motoren gemeinsam bis Norfolk. Während sie die Chesapeake Bay nach Annapolis segeln, fahren wir den direkten Weg nach NY.

In Norfolk verlassen wir endgültig den ICW. Es hat gereicht. Wir haben das Gefühl, als wären wir und die „FREYA“ befreit. Gewitterböen bis 7 Bft. lassen uns unbeschwert dahinssegeln. Wir fangen auch wieder Fische. Im ICW haben wir oft Delphine gesehen, die in dem flachen Wasser langsam vor unserem Bug schwammen. Aber im Atlantik springen sie hoch aus dem Wasser und erfreuen uns immer wieder.

Die Verabredung mit Klaus und Sara klappt ausgezeichnet. Die „CARA“ erscheint pünktlich in der Newport Marina. Sie haben unseren Spi-Baum und den Jockey-Pole mitgebracht, den sie

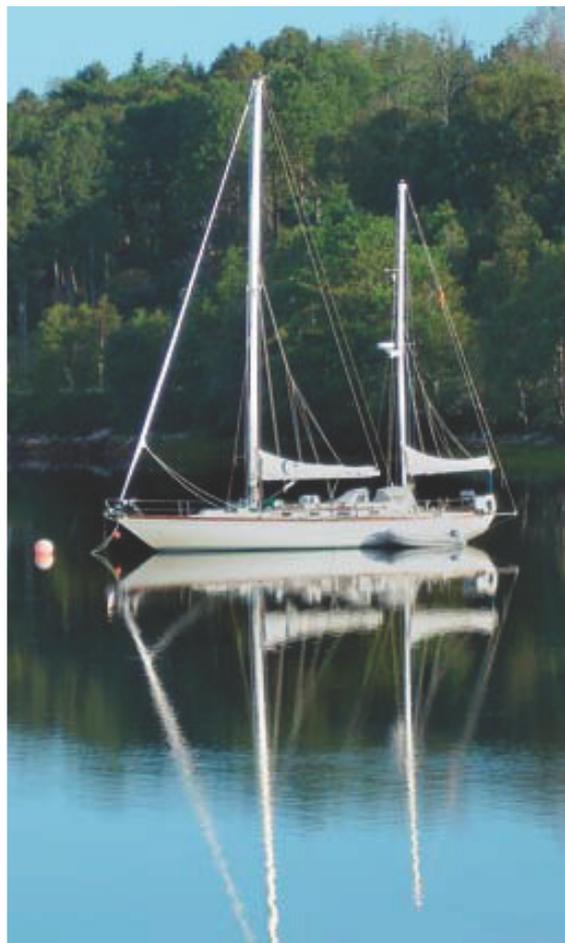
in Annapolis von dem Voreigner unserer „FREYA“ abgeholt haben. Es folgt ein netter Abend auf ihrer Channon 43. Nach etlichen Bieren, die Damen trinken Wein, verlassen wir in guter Stimmung ihre Yacht. Lange halten wir uns nicht in Jersey und NY auf. Zügig geht die Fahrt durch den East River/NY in den Long Island Sound. Leider trennen sich nun unsere Wege. Als wir die Huntington Bay querab haben, sehen wir die „CARA“ im Dunst entschwinden. In Northport besuchen wir Freunde. Dort haben wir im letzten Jahr Sachen zurückgelassen. Danach beginnt ein ruhiger Abschnitt. Neufundland ist aus dem Sinn, nun ist Nova Scotia das neue Reiseziel geworden. Die zwei Monate Zeitverlust haben dazu geführt, dass wir zu spät Neufundland erreichen würden. Die Umrundung der Insel muss auf das nächste Jahr warten. Jetzt haben wir Zeit, Häfen und Ankerplätze zu erkunden und lernen auf dem Wasser neue Segler und an Land nette Amerikaner kennen. Das Wetter ist angenehmer als in den ersten drei Monaten unserer Fahrt. Endlich ist es nicht mehr so heiß. Wir können besser schlafen, und die Zeit der verschwitzten Bekleidungsstücke ist auch vorbei.

Keine besonderen Vorkommnisse auf dem Abschnitt bis Westport/MA. Die schöne Einfahrt zieht sich wie ein Fluss durch die Marschlandschaft. Wir bekommen eine Mooringboje von einem Mitglied des Yachtclubs zugewiesen. Der junge Mann erzählt uns, dass vor zwei Stunden ein Gewittersturm durchgezogen sei, der eine Yacht an Land geworfen hat, und dass mehrere Jollen teilweise beschädigt hoch und trocken an Land liegen. Das hat man hier noch nicht erlebt. Wir haben von alledem nichts mitbekommen. Es wird ein gemütlicher Abend an Bord. Um 0300 werden wir wach. Ein neuer Gewittersturm tobt. Gottlob liegen wir nicht vor Anker, denn dann müsste ich jetzt Wache gehen. Also wird weitergeschlafen. Um 0400 werden wir erneut wach. Dieses Mal wecken uns nicht Blitz, Donner und Sturm. Ein Knirschen kommt vom Heck. Nackt springen wir aus der Koje und an Deck. Wir sehen nichts, Blitze blenden uns in der stockdunklen Nacht, und der Sturm peitscht uns den Regen in die Augen. Wir liegen mit dem Heck am Wellenbrecher des Yacht-hafens. Schnell fendern wir das Schiff achtern ab. Die Mooring ist mit uns geslippt. Ich bringe eine Leine an den Steg. Aber das hilft nicht. Die

Lage wird immer ungemütlicher. Der Motor wird gestartet, und ich schneide die Mooringleine los. Sie hat sich an der Klampe unlösbar festgezogen. Am Heck knackt es bedenklich. Der Sturm und der starke Tidenstrom treiben uns auf die anderen Yachten zu. Jytte versucht in der Dunkelheit mit den Gegebenheiten klar zu kommen. Ich bringe mit klammen Händen Fender und Leinen aus, während Jytte Kreise um die an den Moorings liegenden Yachten dreht. Dann fährt sie ein tolles Anlegemanöver an die als Wellenbrecher dienende Holzwand. Ich balanciere mit den Leinen auf der Wand und belege sie an geeigneten Stellen. Eine Stunde dauert der Spuk, dann liegen wir zitternd im Bett und können einfach nicht warm werden. Als es hell wird, stehen wir auf und legen ab. Wir sind verärgert, dass man uns eine Mooring gegeben hat, die vermutlich für ein kleines Schiff ausgelegt war. Später erzählt man von dem Gewittersturm, den in dieser Stärke hier noch niemand erlebt hat. Wir sind glücklich, denn es war nur der Flaggenstock mit der aufgerollten Nationalen, der abgebrochen ist und als Totalverlust im Logbuch eingetragen wird.

Bis nach Rockport/Ma ist nur der Cape Cod Canal zu erwähnen, den wir mit optimalem Strom befahren, und der Nebel auf der Strecke von Plymouth nach Boston. Der Nebel macht uns nichts aus. Aber wie werden sich die anderen Schiffe verhalten? Wir sehen ein Echo auf uns zukommen. Kein Grund zur Besorgnis. Das Wasserfahrzeug wird uns an Backbord passieren. Doch kurz vorher verschwindet es vom Bildschirm. Ich springe ins Cockpit. Als ich den Autopiloten ausschalte, sehe ich plötzlich eine grosse Segelyacht in dichtem Abstand vor uns durchlaufen. Ich kann nur noch nach Backbord ausweichen. Aus der Kuchenbude grüsst freundlich ein Segler mit Handzeichen. Ich drehe mich um und verfolge seinen Kurs. Er dreht nach

Martin Cove



FREYA in der Martin Cove

Steuerbord ab und geht auf seinen alten Kurs zurück. Verdutzt stehe ich hinter dem Rad, einfach nicht zu glauben, was da soeben passiert ist. Wenn ich nicht im Cockpit gewesen wäre, nicht auszudenken.

In Rockport/MA kommen Pricilla und John aus Florida an Bord. Wir kennen sie seit Jahren. Ihr Schiff liegt in der Türkei. Dort können sie in diesem Jahr aus geschäftlichen Gründen nicht segeln. Wir haben sie eingeladen, uns nach Nova Scotia zu begleiten. Bei leichtem Wind segeln wir die 250 sm bis Chelburne. Ein Städtchen wie aus dem Bilderbuch. Sie waren noch nie hier, und wir freuen uns, ihnen den alten Ortsteil zu zeigen. Ein ähnlich eindrucksvoller Ort ist Lunenburg. Herrlicher Wind, in Spitzen mit 35 kn, bringt uns unter voller Besegelung mit bis 9 kn Fahrt dorthin. Hier gehen unsere Freunde nach

VSaW SHB 2009

sechs Tagen von Bord.

In der Mahone Bay wohnen seit 10 Jahren Berliner Freunde. Wir liegen in der Bucht vor ihrem Haus. Pittas und Gerds Nachbarn sind Brigit und Andre, die wir aus den Bahamas kennen. Was für eine kleine Welt. Das sagt auch unser langjähriger Freund und Clubkamerad Wolfgang, der mal eben für 12 Tage aus Berlin einfliegt, um mit uns hier einige schöne Tage zu verbringen. Leider spielt das Wetter nicht mit. Aber darüber ärgern wir uns mehr als unser Freund, der mit allem zufrieden ist. Solche Mit-segler haben wir gerne an Bord. Wir segeln nicht so viel wie sonst. Die Strecken sind kurz. In Halifax liegen wir zwei Tage im Royal Nova Scotia Yacht Squadron. Es gibt nur sieben Royal Yacht Squadrons auf der Welt. Der älteste wurde 1924 in Cowes in den Stand erhoben. Danach kam Prince Philip, Duke of Edinburgh, nach Halifax und tat das Gleiche 1937 mit dem RNSYC. Ein entsprechend nobler kleiner Club. Obwohl am Abend Jackett und Schlips in den stilvollen Räumen Vorschrift sind, nimmt niemand Anstoß an unseren Jeans und Pullovern. Im Yachthafen liegt noch eine F&C 44. Wir treffen den Eigner Ken mit seiner Opern singenden Gemahlin. Wir fachsimpeln stundenlang und zeigen uns gegenseitig unsere Lieblingsspielzeuge. Wolfgang kauft noch einige Bekleidungsstücke mit den Vereins- emblemen, damit hoffentlich jeder im VSaW nachfragt wo er mit uns gesegelt ist. Als das Wetter wieder besser wird, bringen wir Wolfgang zum Flughafen.

Wir liegen mal wieder in der Martin Cove. Pitta und Gerd brauchen nur über eine Wiese zu laufen, um am Steg von mir mit dem Dinghy abgeholt zu werden. Die nächsten drei Tage laufen wir gemeinsam nette Buchten an. Das Wetter ist ausgezeichnet. Unsere Freunde sind keine Segler. Sie haben aber viel Freude daran, auch wenn Gerd am zweiten Tag bei bis zu 25kn Wind recht blass im Cockpit sitzt. Aber kaum liegt die „FREYA“ am Steg, da hat er den Sundowner fest in der Hand, und die Cracker schmecken auch. In Chelburne verabschieden wir uns von ihnen, nachdem wir bei Kathleen und Roland im Restaurant „Charlotte Lane“ vorzüglich gespeist haben.

Am nächsten Tag verabschieden wir uns auch von Nova Scotia. Die Zeit hier hat uns unsere verlorenen zwei Monate etwas vergessen lassen. Jetzt müssen wir aber wieder nach Maine





segeln und uns entscheiden, wo wir der „FREYA“ im Winter ein Refit verpassen lassen. Das berühmte Cape Sable runden wir genau in berechneter Zeit mit Strömung von achteln. Da der Wind dagegen steht, rappelt es ganz heftig. Selbst bei 3 Bft können wir nicht segeln. Die Segel schlagen zu sehr. Als die See ruhiger wird, lässt der Wind nach und Nebel kommt auf. Ich kann mich nicht erinnern, in meinem Leben jemals 110 sm ununterbrochen motort zu haben. Es scheint als gleiten wir auf einem Spiegel dahin. Gegen Morgen kommt leichter Wind auf, der im Laufe des Tages kräftig zunimmt. In der Penobscot Bay haben wir dann auch noch einmal den Wind gegen die Strömung. In den „Eckigen Wellen“ sehen wir die Lobsterpots erst kurz vor dem Bug. Das führt zu einer beispiellosen Slalomfahrt. Als am Abend zu dem Regen noch Nebel aufkommt, setzen wir den Kurs sofort auf Rockland ab, obwohl unser Ziel Camden nur 8 sm entfernt ist. Wir wollen bei diesem unsichtigen Wetter nicht auch noch einen Lobsterpot mit der Schraube einfangen. Das Mooringfeld sehen wir nur in Form von einer Yacht, neben der eine freie Boje liegt. Mooring fest, Schiff aufgeklart und schnell unter Deck, Abendessen – Jytte schläft am Tisch ein – und ab in die Kojen. Nach den 205 sm sind wir entsprechend müde. Als ich am Morgen an Deck stehe, sehe ich neben uns die „RHAPSODY“ liegen, eine F&C 44. Das haben wir am Vorabend in der Dunkelheit und bei dem Nebel gar nicht bemerkt. Schade, dass niemand an Bord ist. Es stürmt gewaltig. Vor uns liegt ein grosser Seeraum, der hohe Wellen entstehen lässt, die uns nicht gefallen. Mit dem Dinghy an Land zu fahren, ist derzeit nicht möglich. Wir bleiben an Bord, denn hier gibt es genug zu reparieren. Auch am Abend ist es nicht möglich, an Land zu kommen, es sei denn, einer meiner Mitsegler benötigt Zigaretten. Dieser eine heisst Jytte, ich kann niemand weiteres entdecken. Im Ölzeug erreichen wir den weit entfernten Dinghysteg. Die Suchtmittel sind schnell gekauft. Die Stadt ist so trostlos, dass wir nicht einmal eine Bar finden, in der wir unseren Sundowner bekommen. Also zurück an Bord.

Es ist ein sonniger Tag ohne Wind und nur 8 sm bis Camden, wo wir eine Verabredung mit dem Service Manager der Wayfarer Marina haben. Bevor wir seemännisch angelegt haben, sind schon einige Bootsbauer an Bord, die wissen wollen, was über Winter alles repariert werden

soll. Das geht auch noch den nächsten Tag so weiter. Alles sehr professionell. Die Werft besteht seit über 150 Jahren. Ihr diesjährig größtes Refit ist die 92 Fuß lange, von Bruce King gezeichnete „Whitehawk“. Ein Traumschiff, so wie das Schwesterschiff, die „Whitefin“, auf der ich 1986 sein durfte. Wir sind mit unseren 44 Fuß eine ganz kleine Yacht an der Brücke von Wayfarer. Aber man behandelt uns wie einen „Großen“. Als wir nach dem arbeitbedingten Hafentag ablegen wollen, sehen wir, dass wir vergessen haben, die Achterspring zu belegen. Bis auf den Hafenmeister hat es hoffentlich niemand bemerkt.

Die Penobscot Bay ist das schönste Segelrevier in Maine. Dazu gehört auch Mt. Desert Island mit dem Acadia National Park. Hier liegen viele berühmte Yachtwerften. Leider ist derzeit die einzige Werft, die noch Segelyachten baut, die Firma Morris. Bei Hinckley ist das letzte Schiff angeblich vor acht Jahren gebaut worden. Dafür sind die bekannten, motorbetriebenen „Picnic Boats“ der Werft ein grosser Verkaufsschlager. Und jede Werft hat natürlich ihren edlen Daysailer im Programm, den sie für 500 bis 800 Tausend \$ verkaufen. Wir segeln zu Hinckley im South West Harbor. Hier werden nun die in Savannah unzureichend gedichteten Skylights repariert. Das wird natürlich einige Tage in Anspruch nehmen. So haben wir Zeit, alte Freunde zu besuchen. Richard und Temple wohnen in einem bezaubernden Holzhaus mit in den USA ungewöhnlich großen Fenstern. Durch sie sehen wir auf die Bucht. Im Vordergrund schwojt ihre „ARTEMIS“ – eine Hinckley 58 – an der Mooringboje. Hinzu kommen noch die schon herbstlich gefärbten Bäume – Indian Summer –, so dass der Eindruck entsteht, in ein Gemälde zu schauen.

Die Tage werden uns nicht lang. Als die Skylights wieder eingebaut sind, fahren wir schnell zum North East Harbor. Beim Einlaufen in die geschützte Bucht sieht Jytte die „RHAPSODY“ aus Rockland hinter uns. Wir legen uns nebeneinander an die Mooringbojen. So haben wir es nicht weit, uns gegenseitig zu besuchen und Erfahrungen auszutauschen, die wir mit unseren F&C 44 gemacht haben. Bud und Wendy besitzen ihre Yacht seit 16 Jahren. Sie ist in einem ausgezeichneten Zustand. Die nächsten Tage verbringen wir gemeinsam und segeln zu schönen Buchten. Somes Harbor

erscheint uns zu offen für einen Hurrikan der Stufe 1. So segeln wir nach North East Harbor zurück, der einem Hurricane Hole nahe kommt. Seit Tagen verfolge ich das Wetter mit meinen Grib Files. Ich bin besser informiert als der Weather-Channel und die hiesige Rundfunkstation. Noch am Nachmittag – es regnet aus Kannen – sprechen sie von 70+ kn Wind für die Nacht. Wir müssen vom Schwimmsteg weg und uns an eine Mooring legen. Alle sind aufgeregt, der Hafemeister inbegriffen. Und meine Grib Files lassen „Kyle“ im Atlantic an uns vorbeiziehen. In der gewohnten nächtlichen Schlafunterbrechung säuselt der Wind mit 3 Bft. Durch das Rigg. Nur der Regen hört nicht auf. Trotzdem machen wir am nächsten Morgen eine lange Wanderung durch die Berge.

Jetzt wird es Zeit, zurück nach Camden zu segeln. Wenn wir uns nicht entscheiden, Wayfarer als Werft für das Refit zu beauftragen, dann müssen wir nach Jamestown / RI. Dort befindet sich eine weitere Werft, die uns ein vielversprechendes Angebot gemacht hat. Aber wir werden mit Wayfarer „handelseinig“. In den nächsten Tagen müssen wir die „FREYA“ ausräumen. Sie soll ein neues Teakdeck be-

kommen. Dadurch muss die gesamte Decke im Schiff demontiert werden, um die Unterseite der Decksbeschläge zur Demontage zu erreichen. Dazu kommen noch zwei neue Schränke im Salon mit entsprechenden staubigen Arbeiten. Unser Flug nach Berlin geht in vier Tagen. Die fünf Monate, in denen wir uns viel vorgenommen haben, sind anders verlaufen. Es sind nur drei Monate gewesen, in denen wir segeln konnten. Die verlorenen zwei Monate haben viele Nerven gekostet. Auch nach drei Monaten haben wir die versprochenen 1.000 \$ für unseren „alten“ Motor noch nicht erhalten. Scheinbar ist der sonst so hochgepriesene Service in den USA noch nicht bis zu Yanmar/NA vorgedrungen.

Wir haben uns nicht unterkriegen lassen und haben mit der „FREYA“ Nova Scotia erreicht. Der Plan, Neufundland zu runden, ist nicht aufgehoben ist aufgeschoben.

Für diese Reise wurde Peter Lühr von der Kreuzerabteilung des DSV im Fahrtenwettbewerb mit einer Silbermedaille in der Kategorie Hochsee ausgezeichnet.

Außerdem erhielt er Gold' im Fahrtensegler-Wettbewerb des Berliner Segler-Verbands.