

## Von St. Martin nach Bermuda

Mittwochs nachmittags treffen sich die Segler, die zurück Richtung Europa wollen, bei „Chez Coco“ in Marigot und tauschen sich aus. Wann los, Wetter, Bermuda oder Azoren...

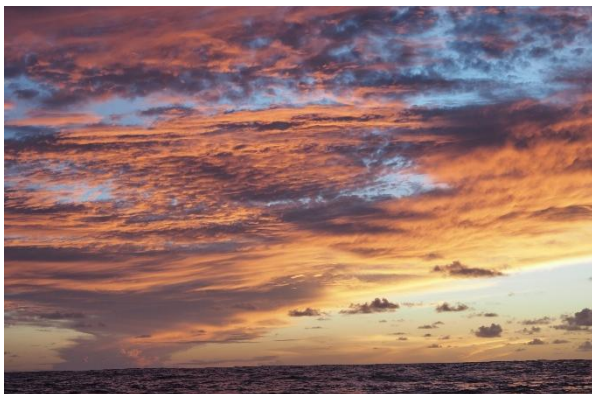
Die Vorhersage von PredictWind verspricht eine gute Wetterlage und wir beschließen, am 1. Mai loszusegeln. Ausklariert am 30. April, alle Dokumente für Bermuda ausfüllen, Sailclear Arrival Notification absenden. Morgens wird der Außenborder an den Heckkorb gehievt und die Luft aus dem Dinghy gelassen. Es wird als Wurst vor dem Mast verzurrt. Und Anker auf um 10 Uhr.

Der erste Tag auf See beginnt mit sehr leichtem Wind. Wir segeln um die westliche Spitze von Anguilla, dann durch den Dog Island Channel. Ab jetzt ist nichts mehr im Weg: Kurs 355°. Die Inseln verschwinden langsam im Dunst achteraus. Stians erste Nachtfahrt ist sehr komfortabel: halber Wind, kaum Seegang und der Mond erhellt die Nacht. Wir machen wieder die bewährten 6-Stunden-Wachen, aber mit Wachwechsel 08.00 Uhr und 02.00 Uhr. Stian geht 20.00 Uhr bis 02.00 Uhr, ich übernehme dann bis 08.00 Uhr morgens.

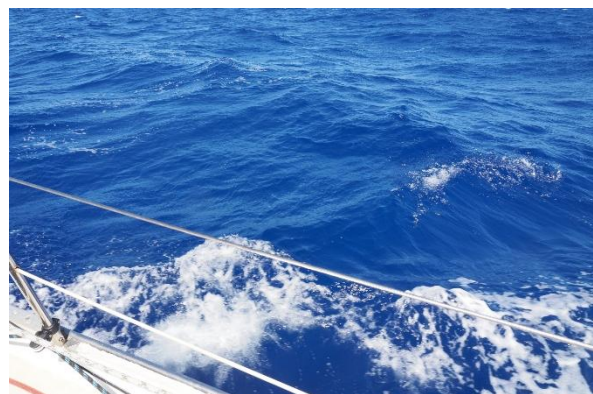
Zweiter Tag auf See: der Tag beginnt mit der Aktualisierung der Wetterdaten und der Bestimmung der Mittagsposition um 12.00 Uhr UTC\*, das entspricht 08.00 Uhr Bordzeit. Dann gibt es Kaffee und Frühstück. Ein herrlicher Tag, um uns herum nur hellblauer Himmel und tiefblaues Wasser. Allerdings ist es sehr heiß. Unter Deck liegt die Temperatur bei 33°C, nachts kühlt es auf 29°C ab.

Dritter Tag auf See: die Mittagsposition ergibt ein Etmal von 103 Seemeilen. Nicht zu schlecht für den leichten Wind. Die Sargassosee hält – wie sollte es anders sein – wieder reichlich Sargassogras bereit, dass wir den Autopilot nutzen anstatt der Windsteueranlage, da sich das Kraut ständig am Pendelruder verfängt. Auch angeln können wir deshalb nicht. Ein paar Delfine kommen vorbei, verschwinden aber zügig wieder, da wir mit 4,5 Knoten kein attraktives Spielgerät bieten. Über 5 Knoten müssen es schon sein, damit sie eine Weile vor dem Bug herumspielen.

Das Abendessen ist diesmal missglückt. Die oft als Soßenbasis genutzte Kokoscreme hat sich diesmal als stark gesüßte ölige Flüssigkeit herausgestellt. Aber schwupps ist der Inhalt der Dose schon über dem Angebratenen in der Pfanne. Da ist nichts mehr zu retten. Wir essen also süße Thunfisch-Paprika-Pfanne mit Reis. Ist auch eine Erfahrung.



Es werden schöne Sonnenuntergänge geboten



Das intensive Blau des Wassers fasziniert immer wieder

\*UTC (= Universal Time Coordinated) ist die Weltzeit und entspricht der Ortszeit am Null-Meridian, also auf dem Längengrad von Greenwich.

Vierter Tag auf See: Immer noch halber Wind und das Etmal beträgt 116 Seemeilen. Noch ist es nicht wirklich kühler geworden, die Temperaturen bleiben hoch. Der Wind dreht weiter südlich auf Südost, wir nehmen das Großsegel runter und wechseln auf Passatbesege lung, die Genua bleibt in Lee, die Fock wird nach Luv ausgebaumt. Der Tag vergeht mit Lesen. Einen Angelversuch gebe ich nach kurzer Zeit auf. Es ist zwar deutlich weniger Sargassogras auf dem Wasser, aber trotzdem findet der Haken ständig ein Büschel.

Abends gibt es Chili con Carne.

Fünfter Tag auf See: das Etmal von 131 Seemeilen ist sehr erfreulich. Morgens ist Bergfest: die Hälfte der Strecke ist geschafft. Wir haben noch 430 Seemeilen vor uns. Nach den gleichförmigen und ereignislosen vergangenen Tagen wird heute einiges geboten. Die vorhergesagte Winddrehung von Südost auf Südwest erfordert das Schiften der Segel. Genua nach Steuerbord, ausgebaumte Fock nach Backbord. Dann kommt Westwind Bft 5 mit Regenschauern, also Genua weg, Ausbaumer weg, Groß mit erstem Reff. Dann schläft der Wind ein und lässt uns allein mit dem inzwischen zwei Meter Seegang. Segel weg, Motor an und ab geht die Schaukelei. Später dann wieder guter Südsüdwestwind, Passatbesege lung setzen, bis er wieder einschläft und wir ab 20.00 Uhr den Motor starten und torkelnd durch die Nacht dröhnen. Zwischendurch verputzen wir den Rest Chili con Carne.



Bermuda Longtails begleiten uns



Die Gewitterfront hält Unangenehmes bereit

Sechster Tag auf See: In der Nacht Wetterleuchten und Gewitter in der Umgebung. Gegen Morgen steuern wir direkt auf ein dickes Gewitter in der Gewitterfront zu. Blitze zucken, schwarze Wolken kübeln Wasser in Mengen aus. Ich ändere den Kurs nach Backbord, um es zu umfahren. SY Stella Nova, die auch von St. Martin gestartet ist, liegt 10 Seemeilen vor uns und dreht ebenfalls nach Backbord ab. Wir kommen alle gut dran vorbei.

Je direkter wir in die Sargassosee hineinfahren, um so weniger Sargassogras treibt herum.

Morgens klappt der Download des Wetterberichts noch hervorragend, ab dem Vormittag ist keine Kommunikation mehr möglich, kein Download, kein Chat, kein Telefonieren. Das Iridium-Satellitentelefon hat den Geist aufgegeben.

Siebter Tag auf See: Flaute. Spiegelglattes Wasser. Der Motor brummt eintönig vor sich hin. Zwischenzeitlich setzt ein leichter Wind ein, leider aus Nord, also gegenan, aber für die Gelegenheit, den Motor mal abzustellen, setzen wir Segel und kreuzen. Bis der Wind erneut einschläft und der Motor wieder dran ist. Dann sorgt aber eine Gruppe Delfine für Abwechslung, ungefähr 15 bis 18 Tiere.



Delfine üben sich im Synchronspringen

Achter Tag auf See: morgens um 02.00 Uhr kommt endlich der (im veralteten Wetterbericht) für früher angekündigte Südwestwind und wir setzen die Genua. Ich halte die Geschwindigkeit auf maximal 4,5kn, da wir ungedrosselt eventuell bereits in der Dunkelheit der kommenden Nacht ankommen würden. Ich laufe in unbekannte Häfen lieber bei Tageslicht ein.

Neunter Tag auf See: morgens weht der Wind aus Nordost, ein Amwindkurs für das letzte Stück. Nur unter Fock segeln wir schließlich westwärts durch den Town Cut in die große allseits geschlossene Bucht von St. George's. Der Anker will sich zunächst in dem harten lehmigen Grund nicht recht eingraben, aber beim vierten Versuch klappt es dann endlich.



Einfahrt durch den Town Cut



Ankerfeld im St. George's Harbour

Das Einklarieren in St. George's bricht alle Rekorde. Zweieinhalb Stunden warten wir geduldig in der Schlange der angekommenen Segler. Um die Wartezeit zu versüßen beschäftigt man uns mit weiteren Zetteln, die wir mit hinlänglich bekannten Daten füllen sollen. Wenn wir endlich dran sind und ins Büro dürfen, erleben wir ein Musterbeispiel ineffektiver Büroarbeit. Papiere und Pässe werden weitergereicht, kopiert, mit Computerinhalten verglichen, wieder weitergereicht, zwischendurch findet man noch weitere Beschäftigungen. Nach anderthalb Stunden dürfen wir endlich diese Prozedur bezahlen und sind dann tatsächlich fertig. Inzwischen ist es drei Uhr nachmittags und wir hatten noch kein Frühstück. Ab ins nächste Restaurant.

St. Georges ist ein sympathischer kleiner Ort, sehr aufgeräumt, sehr britisch. Und sehr teuer. Auch die Preise hier brechen Rekorde. Im Restaurant sind Nudelgerichte, Pizzen oder Burger die günstigsten Gerichte, die bekommt man „schon“ für etwa 25\$ bis 30\$. Da kommt natürlich noch 18% Service Charge obendrauf. Ein halbes Pfund Butter kostet im Supermarkt 5\$, für ein watteartiges Brot, 300g, muss man 7,25\$ hinlegen.



St. George's



Am Dinghy-Steg darf man auch in dritter Reihe parken

Die ersten Tage vor Anker im St. George's Harbour werden Boote und Ausrüstung einem Härtestest unterzogen. Wir haben zwei Tage und Nächte Sturm, die Wetterstation hat Windspitzen von 57 Knoten gemessen. Die Bilanz der zwei Tage: Fünf Yachten laufen mit zerfetzten Vorsegeln ein, eine weitere muss eingeschleppt werden. Im Ankerfeld slippt der eine oder andere Anker, ein Boot hakt die Kette eines Nachbarbootes mit seinem slippenden Anker, beide kollidieren, sie lösen ihre Kette und erhalten – nun ohne Anker – Hilfe von der Hafenaufsicht, sie bekommen eine Mooringtonne für große Yachten zugewiesen. Und an Land fliegt einem Haus das Dach weg.

Mein Anker hält, ich habe bei 5,5 Meter Wassertiefe 40 Meter Kette gesteckt. Ein Stahlschiff, das langsam auf mich zu driftet, verzieht sich glücklicherweise ans Südende der Bucht.



Ankerlieger im St. George's Harbour



Zwei aufregende Tage und Nächte

Am späteren Nachmittag des zweiten Sturmtages lässt der Wind etwas nach und die Wellenhöhe ist unter einem halben Meter. Stian geht von Bord. Ich kann ihn mit dem Dinghy an Land fahren und absehbar ohne vom Wind umgeworfen zu werden auch wieder zurück an Bord.

Die folgenden Tage ist es wieder ruhig und sonnig. Ich erledige die notwendigen Dinge: große Wäsche im Waschsalon und Verpflegung für die Passage zu den Azoren einkaufen. Mit all den Einkaufstüten dann über ein bis zwei Dinghys turnen ist die nächste Herausforderung. Segeln ist eben vielseitig.

Ralf kommt an Bord und hat die langersehnte Ausrüstung dabei: Starlink mini, eine hervorragende Internetlösung, viel zuverlässiger, viel bessere Bandbreite und viel preiswerter als die Iridium Technik, die ich inzwischen als dürftig einstufen muss. Ich weiß inzwischen von zwei weiteren Booten, bei denen Iridium mitten auf dem Ozean den Dienst versagt hat.

Atma ist vorbereitet und proviantiert für die nächste Etappe. Der Wetterbericht verspricht guten Wind für die kommenden Tage, nachdem wir drei Tage im Zentrum eines Hochs fast Windstille hatten.

Ralf und ich wollen morgen auslaufen zu den Azoren.



Die Nordküste von St. George's



St. George's



Die Hauptstadt Hamilton



Die weißen Dächer von Bermuda