

Die Passatroute: Kapverden bis Barbados

Der Wind bläst kräftig aus Nordost. Sehr kräftig. Und in der Stärke sehr ungewöhnlich für diese Jahreszeit. Wir warten auf ein wenig Wetterbesserung, die sich tatsächlich für Freitag abzeichnet. Der Wind soll auf Bft. 5 abflauen und der Seegang ist mit 3,5 Metern abnehmend vorhergesagt.

Wasser bunkern, Obst, Gemüse, Eier einkaufen, ausklarieren. Der Grenzbeamte fragt für seine Formulare „Next port?“. Ich höre mich „Barbados“ antworten. Es kribbelt richtig.

Beim Lösen der Mooringleine stütze ich mich auf die Reling und der obere Relingsdurchzug reißt. Mist, aber besser jetzt als auf See. Echter Ersatz würde hier mindestens eine Woche Verzögerung bedeuten. Also flicken und los.

Tag 1 auf See: Die Düsenwirkung zwischen São Vicente und São Antão ist der Turbo für Wind und Seegang, aber wir sind da zügig durch und setzen dann beide Vorsegel mit Ausbaumern. Passatbesegelung, die wir aber recht weit reffen müssen, da wir mit der Welle auch mit dieser reduzierten Besegelung noch zwischen 7 und 9 Knoten laufen. Später in der Nacht erreichen wir die etwa 50 Seemeilen lange Windabdeckung von São Antão, wo der Wind nicht nur zeitweise nachlässt, sondern auch 90 Grad in verschiedene Richtungen dreht. Die Windsteueranlage hält uns wacker vor dem Wind, was uns merkwürdige Kursänderungen beschert, aber wegen der kurzzeitigen Abweichungen sind aufwendige Segelmanöver Unsinn. Der Nordost gewinnt am Ende immer.

Tag 2 auf See: Der Seegang schräg von achtern lässt uns stark rollen, was uns wiederum den Schlaf raubt. Wir machen relativ lange Wachen. Die Nächte teilen wir durch zwei: die erste Wache geht von abends 21.00 Uhr bis 03.00 Uhr des nächsten Morgens, die zweite geht von 03.00 Uhr bis 09.00 Uhr. Da wir nur zu zweit sind und die Wachen im Normalfall nicht besonders anstrengend sind (kein Rudergehen, keine Segelmanöver, die über ein- oder ausreffen der Vorsegel hinausgehen), überwiegt der Vorteil der sechsstündigen Freiwache, die eine gute Zeit zusammenhängenden Schlafs ermöglicht. Wenn einen das Rollen nicht wachhält...

Morgens sammle ich fünf Fliegende Fische aus der Pflicht, allerdings sind sie alle zu winzig für ein Fischessen, wir haben leider nur den Kindergarten erwischt.



Gereffte Passatbesegelung



Die Wellen rollen von achtern heran

Tag 3 auf See: Es entwickelt sich wieder Bordroutine. Wir schlafen besser. Das Wetter ist ein wenig ruhiger geworden, Ostnordost 4 bis 5 Bft., die See nur noch 2,5m, überwiegend bedeckter Himmel. Der Wassermacher füllt den Tank wieder voll. Ich hole alle Flaggen und Stander ein, sonst sind die beim nächsten Landfall nur noch Fetzen. Der TO-Stander hat seine Lieken bereits zu Dreadlocks gerubbelt. Etmal 106sm.

Tag 4 auf See: Morgens sammeln wir wieder ein paar kleine Fliegende Fische vom Deck, zu klein für die Pfanne, vielleicht als Angelköder zu verwenden.

Ich bemerke, dass das Unterliek der Genua auf einer Länge von etwa 1,2 Meter abgerissen ist. Ich nehme den Genuabaum weg. Für die Reparatur reffen wir die Genua bis etwa zum Beginn des Risses. Hier starte ich mit Handnähahle und Segelgarn, das Liek wieder anzunähen. Stück für Stück refft Andreas jeweils etwa 12 bis 15 cm aus, damit ich die Naht fortsetzen kann. Knappe drei Stunden verbringe ich in unergonomischer Körperhaltung am Vorstag, bis das Liek wieder angenäht ist.



Das abgerissene Unterliek...



...wird mit der Handnähahle wieder angenäht

Das Sargassogras stört beim Angeln erheblich. Ständig bleibt das Seegras an den Haken des Wobblers hängen. Ein seegrasfester Köder muss her. Aus einem Fliegenden Fisch von letzter Nacht und einem Haken mit Stahlvorfach baue ich einen Köder mit „innenliegendem“ Haken. Da bleibt nichts dran hängen, außer dem Fisch, der ihn schluckt. Nach einer halben Stunde beißt ein Mahi Mahi, ein schönes Exemplar, 78cm lang, 4 kg schwer. Das Essen für zwei Tage ist gesichert. Heute gibt es gebratene Filets mit Reis und einer Kokos-Gemüsesoße. Etmal 115sm.



Ein schöner großer Mahi Mahi geht an die Angel

Tag 5 auf See: Der Tag begrüßt uns mit Sonnenschein. Es ist warm, der moderate ONO-Wind treibt uns zügig voran. Ich warte die Angelrolle, die – eigentlich hochseetauglich – erste Schwergängigkeiten durch das Salz zeigt. Das Pedelruderblatt der Windsteueranlage hat sich nach hinten verstellt, vielleicht hat ein besonders großes Bündel Sargassogras daran gezerrt. Ist schnell wieder korrigiert.

In der vergangenen Nacht war ein Fliegender Fisch so rücksichtsvoll, direkt in die Schüssel am Boden der Plicht zu springen, und so die übliche Sauerei mit all den verteilten Schuppen zu vermeiden.

Abendessen: Fischcurry von der zweiten Hälfte des Mahi Mahi mit Reis.

Etmal: rekordverdächtige 131 sm.

Tag 6 auf See: Das Wetter ist unverändert, Ostnordost 4 bis manchmal 5, der Seegang ist nur noch 1,5 Meter hoch. Tagesroutine: Morgenkaffee, Fliegende Fische einsammeln, Frühstück, kleine Morgentoilette, Segelstellung ggf. anpassen, Mittagsposition (1200 UTC) nehmen, Etmal ausrechnen, Wetterdaten runterladen, Wassermacher starten, Köder bauen und Angel raus, Zwischenmahlzeit, mit anderen Booten oder mit zuhause chatten, Tee und Keks, Abendessen, Logbuch schreiben.

Heute haben wir drei kleine schwarze Vögel gesehen. Die brauchen wohl keinen festen Grund unter den Füßen, die nächste Insel ist immerhin rund 600 Seemeilen entfernt.

Etmal: 128 sm.

Tag 7 auf See: Der Tag beginnt mit dem Frachter MSC Carmen, der mit Kollisionskurs von Nordwesten auf uns zu kommt. Erst ein Anruf über UKW klärt, dass wir ein Segelfahrzeug sind. Etwas unwillig bestätigt der Wachhabende, hinter uns zu passieren. Mit 2,7 Seemeilen Abstand unsere dichteste Schiffsbegegnung.

Das Angeln hätte erfolgreich sein können, wären nicht offenbar viel zu große Brocken an die Köder gegangen. Gleich zweimal wird unsere 72kg Schnur abgerissen. Ich nutze nur billige Haken, die bald wegrosten werden, also haben die beiden Fische gute Chancen, keinen dauerhaften Schaden davontragen.

Das Unterliek der Genua droht weiter einzureißen, es bekommt einen Klebeflicken auf die Schwachstelle. Wir haben heute das erste Drittel der Strecke geschafft.

Etmal 122 sm.

Tag 8 auf See: Die See ist zwar nicht hoch mit 2 Metern, aber durch Kreuzseen von Nord recht konfus, dass wir viel stärker rollen als am Vortag.

Wir sehen heute gleich drei verschiedene Seevögel: kleine schwarze, die an Schwalben erinnern, eine Art schwarz-weißen Basstölpel und einen weißen möwenähnlichen mit schwarzem Kopf, ähnlich einer Seeschwalbe, aber mit sehr kurzem Schwanz.

Ein Kohlkopf winkt uns mit welken Blättern zu und will verarbeitet werden. Es gibt Kartoffel-Kohl-Eintopf mit Hackfleisch, das ich noch in Hamburg eingekocht hatte.

Das Sargassogras bleibt in größeren Bündeln am Pendelruder hängen und beeinträchtigt die korrekte Funktion der Windsteueranlage. Über den Heckkorb gebeugt versuche ich das Pendelruder mit dem Peekhaken vom Seegras zu befreien, was meistens gelingt, aber heute Nacht wird mir der Peekhaken bei einem Ausschlag des Pendelruders aus der Hand gehoben und er verschwindet im Kielwasser. Mist. Ich hatte nur den einen. Die Aktion mit dem kürzeren Gaff durchzuführen, ist anstrengend, aber zunächst erfolgreich.

Etmal 120 sm.

Tag 9 auf See: Gegen Morgen erreichen wir den Punkt der größten Distanz zum Land: 890 Seemeilen zu den Kapverden und zu der südamerikanischen Küste sowie 1100 Seemeilen zu Barbados.

Der Wellengenerator* liefert zu wenig Strom. Als Ursache stellt sich heraus, dass sich Sargassogras im Propeller verfangen hat, das ihn zwar nicht blockiert, aber deutlich verlangsamt. Wir starten den Motor und kuppeln abwechselnd vorwärts und rückwärts ein. Das befreit den Propeller und er läuft wieder in gewohnter Weise.

Auch das Pendelruder der Windsteueranlage wird durch das Sargassogras beeinträchtigt. Größere zusammenhängende Seegrassbündel hängen sich vor das Ruderblatt und kippen es in seiner Klemmung nach achtern, was die Rotation behindert. Wir stellen um auf elektrischen Autopilot.

Gegen 23.00 Uhr Bordzeit haben wir Bergfest: 1040 Seemeilen geschafft, weitere 1040 Seemeilen liegen noch vor uns.

Etmal 118 sm.



Das Sargassogras...



...bildet großflächige Teppiche

Tag 10 auf See: Der Passat will sich einfach nicht beruhigen. Ostnordost 5 bis 6 Bft. mit 3m Seegang schräg von achtern. Anstrengend. Bis 3m Wellenhöhe kochen wir noch. Zum Frühstück gibt es Omelette mit Schinken und Pilzen, abends dann Spaghetti mit Thunfisch-Muschel-Tomatensoße.

Heute fahren wir per Autopilot, wir haben viel Seegrass, da gibt es sonst wieder Probleme mit der Windsteueranlage.

Der Vollmond erhellt die Nacht.

Unser Rekordetmal: 138 sm.

*Der Wellengenerator ist eine Lichtmaschine, die mittels einer Keilriemenübersetzung von der Propellerwelle angetrieben wird. So liefert diese Lichtmaschine nicht nur bei Motorfahrt Strom, sondern auch beim Segeln, wenn der Festpropeller ab etwa 3,5 Knoten Fahrt mitläuft.

Tag 11 auf See: Ein Tag ohne besondere Vorkommnisse. Der Wind ist annähernd konstant bei 5 Bft, die See chaotisch durch Kreuzseen. Die vom Wetterbericht angekündigte Wetterberuhigung lässt auf sich warten. Angeln ist kaum möglich mit dem vielen Sargassogras. Etmal 127 sm.

Tag 12 auf See: Der Kontrast zum Vortag: Tag der Ausfälle. Der Klebeflicken am Unterliek der Genua hält nicht, ich muss ihn mit der Nähahle nach bewährter Methode nachnähen. Dann liefert der Wellengenerator wiederholt sehr wenig oder gar keinen Strom: mehrfach muss der Motor gestartet werden, um durch vorwärts und rückwärts Einkuppeln den Propeller wieder vom Seegras zu befreien. Als nächstes fällt der Autopilot aus, der Fluxgate Kompass, der am Mast drei Meter über Deck montiert ist, liefert keine korrekten Daten. Ich muss hoch zu ihm und ihn wieder flott machen. Während der Zeit der Reparatur muss die Windsteueranlage wieder ran, die natürlich sofort Seegras einfängt und daher nicht sauber steuert. Zu guter Letzt ist das Navi-Tablet, auf dem die Seekarte läuft, plötzlich dunkel. Es hat keinen Strom mehr, da das USB-Versorgungskabel offenbar kaputt ist. Das ist nun schon das dritte defekte USB-Kabel. Dass eine der kleinen Salonlampen nicht funktioniert, ist am heutigen Tag kaum der Rede wert.

Etmal 124 sm.

Tag 13 auf See: Ein sonniger Bilderbuchtag mit kleinen Passatwolken zur Dekoration. Seetang im Propeller, mehrfaches Freifahren mit dem Motor ist schon Routine. Nachts haben wir unseren ersten Squall, eine passattypische Schauerbö. Ich hechte raus zum Reffen der Vorsegel und werde im warmen Regen pitschnass. Einreffen beendet, der Regen hört auf. Da ich nur mit Badehose und Rettungsweste/Lifebelt bekleidet bin, trockne ich schnell wieder. Ich rühre noch Brotteig an, der am kommenden Morgen gebacken werden soll.

Etmal 118 sm.

Tag 14 auf See: Das Brot ist nicht perfekt geworden (war ja Premiere), aber akzeptabel in der Form und sehr gut im Geschmack. Das Propeller-vom-Seegras-Befreien ist inzwischen tägliche Routine. Wenn wir durch kompakte Sargassograsfelder hindurchfahren, hört man ein reibendes, schleifendes Geräusch am Rumpf. Peeling fürs Unterwasserschiff. Die Windsee aus Ostnordost läuft quer zu alter Dünung aus Nord und der Mix schaukelt uns kräftig durch. Hat uns der Wetterbericht nicht abnehmenden Seegang versprochen? Hoffentlich bald.



Der sternenklare Himmel zeigt uns das Kreuz des Südens.

Etmal 122 sm.

Tag 15 auf See: Wind und Seegang beruhigen sich merklich. Das Sargassogras ist nach wie vor ein Problem. Heute fahren wir durch einen etwa 150 Quadratmeter großen dichten Teppich. Danach steht der Propeller still. Die inzwischen mehrfach am Tag erforderliche Prozedur Motor starten, rückwärts und vorwärts mit etwas Gas, behebt das Problem schnell. Die Welle des Propellers dreht sich wieder.

Heute habe ich erstmals mit dem Sextanten aus zwei Sonnenhöhen und Versegelung einen Standort bestimmt. Der Ort stimmt mit der GPS-Position recht gut überein, der Abstand beträgt etwa 4 Seemeilen.

Am Nachmittag kommt ein Squall von achtern auf und beschert uns neben leichtem Regen auch einen schönen Regenbogen.

Etmal 117 sm.



Der Squall ist auf dem Radargerät gut zu erkennen...



...und zeigt uns einen schönen Regenbogen

Tag 16 auf See: Der Wind flaut stark ab und dreht wie vorhergesagt auf Ostsüdost, auch die See wird deutlich ruhiger. Wir laufen streckenweise unter 3 Knoten. Das ruhige Wetter eröffnet die Möglichkeit eines ausgiebigen Eimerbades auf dem Vorschiff. Endlich mal wieder richtig einseifen. Das Salzwasser wird hinterher mit anderthalb Liter Frischwasser abgespült. Ich fühle mich wie in einer Wellness-Oase.

Wir üben wieder Sextantenhandhabung und Astronavigation: Standort aus zwei Sonnenhöhen und Versegelung. Die Kontrolle mit den GPS-Daten zeigt nur geringe Abweichungen, 4sm bei mir und nur 2sm bei Andreas. Das viele Sargassogras verhindert das Angeln. Etmal 95 sm.



Tag 17 auf See: Der Tag überrascht mit völlig seegrasfreiem Wasser, was auch den ganzen Tag so bleibt. Der Wind lässt weiter nach, wir laufen zeitweise unter 2 Knoten, aber die Ruhe ist äußerst entspannend. Das seegrasfreie Wasser fordert zum Angeln auf, es geht ein kleiner Thunfisch (50cm, knapp 2 kg) an den Haken und beschert uns zunächst das frischeste Sashimi unsers Lebens und später am Abend saftige Thunfischsteaks. In unserer Nähe sehen wir jagende Delfine und ihre im Sprung flüchtende Beute.

Abends im Dunkeln hören wir schnarrende Vogellaute. Zwei graue Seevögel haben sich auf unser Solarpanel gesetzt und unterhalten sich. Sie scheinen uns Glück zu bringen, der Wind kommt wieder, wir laufen wieder 4,5 Knoten.

Als ich nach meiner Wache in die Kojen steigen will, entdecke ich einen Fliegenden Fisch auf dem Laken. Er hat tatsächlich den Weg durch das Vorluk hierher gefunden.

Etmal 75 sm.



Einer unserer zwei Passagiere



Fisch fliegt in die Koj

Tag 18 auf See: Tag der wechselnden Winde. Von Ost 5 über Windstille bis zu Nord 2 bis 3 ist heute alles vertreten. Zur Windstille kam dann noch der Schwell aus Nord und die alte Windsee aus Ost. Die Segel schlagen und wir haben kaum noch Ruder im Schiff. Segel weg und Motor an. Erstmals seit Mindelo. Aber nach kurzer Zeit setzt ein leichter Nordwind ein und wir können wieder segeln. Zuerst drei, später fünf Knoten. Unsere Ankunft in Port St. Charles auf Barbados erwarten wir für morgen Vormittag.

Es treibt wieder viel Sargassogras um uns herum, heute mit den größten Teppichen, die wir bislang erlebt haben, einige hundert Quadratmeter. Den umfangreichen Rest unseres Thunfisches verarbeite ich zu einem Fischcurry, das wir mit Reis essen.

Die zwei Seevögel, die die vergangene Nacht auf dem Solarpanel verbracht haben, lassen sich zum Abend wieder bei uns nieder. Das Rollen gefällt ihnen auch nicht, ihren Protest krähen sie laut heraus.

Etmal 98 sm.

Tag 19 auf See: Am Morgen schält sich die flache Silhouette von Barbados an Backbord voraus aus dem Morgendunst. Der Atlantik zeigt noch mal, was er kann: drei Meter hohe Wellen schieben uns um den Norden von Barbados. Der Küstenlinie folgend und in gebührendem Abstand zu den eindrucksvollen Brechern am vorgelagerten Riff segeln wir nach Port St. Charles, wo am Morgen der Anker fällt.

2080 Seemeilen in 17 Tagen und 20 Stunden. Das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,9kn. Wir haben es geschafft!

