

Baby an Bord

Georg Seifert segelte mit Kind und Kegel von West nach Ost über den Atlantik. Ein Törn zwischen Seemannschaft, Elternpflichten und der strengen Rationierung von Tabakwaren

Fünftausend!

und wieder trudelt eine leere Konservendose ihrem rostenden Ende entgegen. Sinnierend blicke ich ihr in die kristallklare, intensiv blaue Tiefe nach. Wie lange es wohl dauern mag, bis sie unten ankommt? Eine Stunde, zwei Stunden, Tage? Wie lange hat die Titanic wohl gebraucht, bis sie berstend am Meersgrund aufschlag? Nun, der Tag ist viel zu schön, um trübsinnig dem Weg der Büchse zu folgen. Bestimmt schauen heute wieder Delfine vorbei, um kurz in der Bugwelle zu reiten und zu schauen, was da wohl für komische Laute aus diesem seltsamen Segelboot kommen. Nanu, ein glucksendes Baby?

Wahnsinnig

ist noch mit die gnädigste Bezeichnung, die wir von Eltern, Kinderärzten, Anverwandten und Segelfreunden erhalten. Nicht von allen muss ich einschränken, doch das Gros der lieben Mitmenschen erklärt uns schlicht für verantwortungslos, irrsinnig und das Schicksal herausfordernd. Unsere Tochter Jule ist gerade sieben Monate alt, als wir per Massengutumschlag (besser kann ich den Transport im Charterflieger nicht umschreiben) in Miami ankommen. Der nachfolgende zweimotorige Inselhüpfer nach Nassau/Bahamas ist dagegen die reine Erholung.

Während des Inselhüpfens ist beim Betrachten der aus der Luft wunderschönen, in Pastellfarben hingestreuten Inseln des Bahama-Archipels letztmalig Zeit, die vergangenen zwei Jahre Revue passieren zu lassen. Beinahe zwei Jahre hatten wir mit fünf Crews geplant, Seekarten und Pilot Charts gewälzt, Termine festgelegt und verworfen und uns den Mühen der Astronavigation unterzogen. Unser altes Schiff wurde komplett zerlegt, neue Tanks geschweißt, die Elektrik und Leitungen komplett neu aufgebaut und – in letzter Minute ein neues altes Schiff gekauft, das alte schnell verkauft und das neue in Rekordzeit an unsere Bedürfnisse angepasst. Stress lass nach, das waren interessante Monate.

Nach langen Jahren des Segelns haben wir den Wusche, einen wirklich langen Schlag auf hoher See zu machen. Aufgrund begrenzter Urlaubsmöglichkeit ist schnell klar, dass das nur in Etappen geht. Und so segeln meine im achten Monat schwangere Frau Christa, drei Freunde und ich das Schiff von dem

Heimatrevier Ems über Cowes und Guernsey nach Brest. Dort übernehmen Freunde zur Überstellung nach Gran Canaria, wo mein Vater mit zwei Freunden das Schiff ohne ARC und Tamtam nach St. Lucia segelt.

Die erste Atlantiküberquerung der *JÜRN JAKOB SWEHN* ist gelungen, die zweite beginnt stürmisch. Wiederum übernehmen gute Freunde die Yacht und segeln über Cuba in Richtung Bermudas. Nur ist Skipper Frank wohl durch das mit Maschinenpistolen nächtlich geforderte „Boarding“ der US Coast Guard so nachhaltig irritiert, dass er den Hinweis des netten kubanischen Hafenmeisters: „Oh, you cannot leave the Port, fourty-five“, mit vier bis fünf Beaufort übersetzt. Der meint leider 45 Knoten Wind, wie Frank feststellen muss, satte neun Windstärken. Und das in den relativ flachen Gewässern der Karibik, nun, auch das ist eine eigene Story und endet mit einem Rippenbruch, zwei Totalausfällen wegen Seekrankheit, einer Platzwunde beim Skipper – nur eine absolute Erstseglerin ist vor Ausfällen gefeit. Folglich können wir das Schiff nicht wie geplant ab den Bermudas, sondern in dem wegen einiger geplatzter Segel angefahrenen Hafen Nassau auf Grand Bahama übernehmen.



Auch beim Proviant verlangt der Nachwuchs sein Recht

Einkaufen...

Vor das Auslaufen haben die Götter bekanntlich das Einkaufen gesetzt. Frank hat dankenswerter und erwarteter Weise das Schiff



Mit dem Baby über den Atlantik, da werden ganz neue Fertigkeiten vom Rudergänger verlangt

in perfektem technischen Zustand hinterlassen, alle Reparaturen nach der dreitägigen Sturmfahrt sind abgearbeitet. Letztlich war es richtig, dass er die Bahamas mit ihren guten Versorgungsmöglichkeiten und Reparaturbetrieben anlief, obwohl das für uns 600 Seemeilen mehr Strecke bedeutet.

Wiewohl wir in heimischen Ländern beim größten Schiffausrüster Europas (Feinkost-Aldi) gut eine Tonne Lebensmittel in eingedoster Form gebunkert haben, ist nun doch für das „Schiffsmädchen“ Jule und für uns einiges nach- und einzukaufen. Große Lücken haben drei hungrige Crews in die Vorräte gefressen, Windeln und Kinderfutter sollen eh' vor Ort eingekauft werden. Oh, wie groß ist unser Erstaunen über die nicht erwartete Fülle, aber auch über das Fehlen von für unverzichtbar gehaltenen Lebensmitteln in den endlosen Gängen amerikanisch geführter Lebensmittel-Hallen! Keine H-Milch, dafür Trockenmilch, keine Mahlzeitgläschen für kleine Leckermäuler, sondern winzige Gläschen einzeln abgefüllter Komponenten zusammenzuführender Babynahrung! Unser Kassenbon misst am Ende einen ganzen Meter, beläuft sich auf 830 amerikanische Dollar und umfasst 283 Positionen. Das sind vier große Paletten hoch gestapelt mit Lebensmitteln, Wasser in gallonengroßen Kanistern, Äpfeln, Bananen, Säften und eine halbe Palette Windeln.

Vorbereitet

haben wir uns schon auf dieses Abenteuer mit Kind und Kegel über den Atlantik. Ärzte wurden aufgesucht und um Medi-

kamente gebeten, Impfungen gegen alles und jeden durchgeführt und die Gesundheit aller drei Crewmitglieder gecheckt. Auf See wird uns kein Virus überfallen, was wir essen und trinken, muss einwandfrei sein, und im Falle eines Falles liegen die nötigen Medikamente griffbereit. Außer einem Sturz und damit verbundener Verletzungen, so hoffen wir, kann uns nichts Vorhersehbares mehr passieren. So nehmen wir nach der Plackerei des Stauens der Verpflegung, dem Auffüllen der Wasser- und Dieseltanks und nach einem letzten Wettertelefonat mit der Landstation „Holger“ die erste Etappe in Angriff.

Nassau/Bahamas - Bermudas

Als Karibikneulinge nutzen wir noch in der Hafenausfahrt direkt den ersten besten Korallenstock als Test, wie stabil denn unsere 18-Tonnen-Stahlyacht nun ist. Dass die Gewässer nicht besonders betont sind, ist uns klar, aber dass sie stellenweise so flach sind, ist selbst mit Blick auf Karte und GPS kaum zu erklären. Vielleicht haben uns auch die kleinen Privatyachten am Kai von Nassau irritiert, zwei Hubschrauber müssen es auf den kreuzfahrtschiffgroßen, chromblitzenden Superyachten wohl schon sein, um überhaupt noch Beachtung zu finden.

Aufgrund des guten Wetters, der Stimmung und des selig schlafenden Kindes in seiner Seekoje beschließen wir, nicht wie geplant noch Eleuthera als Zwischenstopp zu nutzen, sondern gehen direkt Richtung Bermudas. In der Nacht sind wir das erste Mal allein auf hoher See. Die nimmt uns gnädig auf, wiegt uns sanft

und auch der Wind ist eher schwach. Langsam baut sich eine Dünung auf, so ganz anders als in der bekannten Nord- oder Ostsee. Auch mit den Wellen des Mittelmeeres hat diese Dünung nichts gemein. Wir werden noch lernen, dass die Seen im großen und tiefen Atlantik auch von vergangenen oder kommenden Stürmen, manchmal weit weg, kündeten und zwar hoch, aber im Allgemeinen auch kommod zu meistern sind. Unserem Langkieler jedenfalls behagt das durchaus, und so sind auch wir nicht unzufrieden.

Drei Tage gibt uns Neptun Zeit, sich an sein Reich zu gewöhnen. Und das haben wir auch nötig. Die Bordroutine muss sich einstellen, Wachpläne werden angepasst und auf die Bedürfnisse unseres



Jule schiebt Wache

einzigen und wertvollsten Passagiers abgestimmt. Letztlich sieht es so aus, dass wir alle Wachpläne wie die organischen Abfälle über Bord gehen lassen. Einer ist immer auf Wache, einer beim Kind unten. Das schläft gottlob mehr als es wach ist, und so kann die „Freiwache“ hinreichend Schlaf bekommen. Im Laufe der Zeit wechseln wir so alle vier Stunden, plus/minus einer Stunde, unsere Schichten.

Die umsichtige Konstruktion unseres Schiffes (gedankt sei dem Erbauer!) als Kutter mit fester Baumfock und Rollgenau erlaubt es auch bei 18 Tonnen und 90 Quadratmetern Segelfläche, das Schiff alleine zu führen, zu reffen oder zu wenden. Einzig das Reffen des Großsegels erfordert beide an Deck, weil das Cockpit verlassen werden muss und wir als Shorthander kein Risiko eingehen wollen. Nachts darf das Cockpit nicht verlassen werden und ja, wir gehen 24 Stunden Wache und nachts brennt die Navigationsbeleuchtung.

Die „Freiwache“ schläft dann, wenn Baby Jule schläft, spielt mit ihr, wenn sie wach ist und bereitet das Essen vor – vornehmlich für das Kind. Das ist unersättlich, nimmt erstaunlich zu und bekommt jede Woche unproblematisch einen Zahn. Seeluft macht müde, und so schläft sie im Mittel 16 Stunden am Tag. Vielleicht ist auch die permanente Bewegung des Schiffes oder das Plätschern des Wassers an der Bordwand in ihrer Seekoje so einschläfernd – es ist schlicht ein Wunder. Wir haben uns die größten Sorgen um das Wohlergehen unserer kleinen Seejungfrau gemacht und stellen erstaunt fest, die einzigen, die Probleme haben, sind wir.

Es ist überraschend anstrengend, bis auf die Ruhepausen immer aktiv zu sein. Die dauernden Schiffsbewegungen sind ungewohnt, das Festhalten und Abstützen bei jeder Tätigkeit muss erst noch in Fleisch und Blut übergehen. So holen wir uns in den ersten Tagen manche Beule, stoßen uns die Schienbeine und brauchen für die Segelmanöver doppelt so lange wie bei den gewohnten Tagestörns.

Starkwind

kommt am vierten Tag auf. Schon Stunden vorher nimmt der Seegang zu, die Wellenhöhe steigt, das Barometer sinkt. Langsam dreht der Wind über Südost auf Südwest und im Höhepunkt West-Nordwest, um dann langsam wieder auf Nord zurückzudrehen, ein Schema, das wir noch drei weitere Male erleben sollen. Weiß man, was einen erwartet, hat man genug Zeit zur Vorbereitung. Beeindruckend-beängstigend dann der erste graue Morgen: Wellen, so hoch und lang, dass man es nicht glauben mag. Ich stehe im Niedergang und sage leise: „Das gibt es doch nicht.“ Gibt es aber doch, und da der Wind noch zwei Tage durchsteht, werden die Wellen noch beeindruckender. Na ja, es sind halt die ersten Hochseewellen, die wir sehen, und so sind wir gebührend beeindruckt.

Nicht so das Schiff, es lässt sich nach oben tragen, um den runden Buckel wieder hinabzugleiten. Unspektakulär, ohne dass jemals eine Welle das Cockpit erreicht. Jule findet auch, dass Essen wichtiger sei, als die Gebirge aus grauem Wasser ehrfürchtig wie die Maus die Katze anzustarren und fordert nachhaltig Futter. So tragen auch wir notgedrungen die Situation mit Fassung und flüchten uns in die Bordroutine. Kinder füttern bei Starkwind will geübt sein, nicht in das Ohr, sondern in den Mund muss der Brei auf dem Löffel. Auch daran gewöhnt man sich, und ein lachendes Kind lenkt herrlich ab von dem Heulen des Windes in der Takelage.



Kinder wollen auch bei Starkwind essen

Bermuda

Kaum sind uns bei nachlassendem Wind und beruhigter See sind Seebeine gewachsen, liegt schon wieder Land im Weg. Ehrlich gesagt haben wir uns die Bermudas bewusst als Zwischenstopp ausgesucht, können wir doch im Notfall von hier aus nach Hause fliegen und das Schiff später heimholen, sollte unsere Planung nicht mit der Realität übereinstimmen. Und so sitzen wir auch am

Abend nach erfolgreich gemeisterter Immigration, Health- und Customs-Prozedur (war nur ein Beamter in Personalunion, sehr nett, unkompliziert und schnell) im Hafenrestaurant von St. George, das wir auf Empfehlung eines Segelfreundes statt der (teuren) Hauptstadt Hamilton als Liegeplatz gewählt haben.

Nun, aufgeben kommt nicht in Frage (sonst wäre unsere Geschichte hier ja auch bereits zu Ende) und sooo schlimm war es ja auch nicht. Sechs Tage auf See, nur noch rund drei Wochen bis zu den Azoren. Also schnell noch einkaufen, was auf den Bahamas vergessen wurde und noch frische Milch für Jule, Obst für Mama, Zigaretten für den Papa, und auslaufen. Die doch zu optimistisch geschätzte Reisedauer soll noch für eine besondere Episode auf hoher See sorgen, nur wissen wir es da noch nicht.

Die Bauweise der Häuser, begutachtet bei unseren Shopping-touren, hat es in sich: Dächer aus Beton oder Steinplatten, tonnenschwer, haben wir bisher noch nie gesehen. Grund: Während der Hurricane-Saison ziehen oftmals Wirbelstürme über die Inselgruppe und würden jedes herkömmliche Dach hinwegfegen. „Very British“ vor allem die Alteingesessenen, die Bermuda-Shorts als Teil des Gesellschaftsanzuges tragen nur noch sie.

Bermuda - Azoren

Die Einheimischen haben uns mitleidig belächelt: Gehen doch die „Bloody German sailors“ schon Anfang April im Wasser der wirklich schönen Horseshoe-Bay schwimmen, wogegen jeder Bermudianer nicht vor Mai seine Füße benetzt. Und dann segeln sie auch noch los, kaum dass sie angekommen sind. Viel zu früh im Jahr, wartet doch noch bis Mitte Mai! Würden wir ja gerne, geht aber wegen des auf sechs Wochen limitierten Urlaubes nicht.

Und schon hat uns der Atlantik wieder, von nun an hagelt es vor allem nachts fliegende Fische an Deck. Wahrscheinlich durch Räuber gejagt und durch unsere Positionslaterne irritiert, knallen sie in die Segel und landen an Deck. Wir bekommen das oft gar nicht mit, erst am nächsten Morgen sorgt müffelnder Fliegefisch

für eine Aufräumaktion. Delfine gibt es so viel und häufig, dass wir uns bald nicht mehr darauf aufmerksam machen. Eine Freude ist es, ihnen beim Spielen, Springen und Schwimmen zuzusehen. Ganz anders als der Flipper aus Kindheitstagen sehen sie aus, größer und eher bräunlich als silbergrau. Ebenso auffällig die Portugiesische Galeere, eine hochgiftige Quallenart, die mit einem Luftsack als Segel die Meere durchquert.

Am dritten Seetag gleich zwei fette Frachter am Horizont innerhalb weniger Stunden, beide antworten auf unsere UKW-Anrufe über Kanal 16 und geben uns den aktuellen Wetterbericht. Die aus Nordenham kommende *CORPUS CHRISTI* ist besonders nett: Als sie hören, dass ein Baby an Bord ist, senden sie ein teures Fax per Satellit an die bangenden Großeltern. Generell sollte man nach unseren Erfahrungen die „Dicken“ direkt mit der Frage nach dem Wetterbericht ansprechen, das verstehen die Berufsseeleute und man kommt ins Gespräch. Bitten auf Funk- oder Faxweiterleitungen stoßen eher auf taube Ohren, es wird zumeist gar nicht geantwortet.

Leben auf See

Der sechste Tag sieht uns bei leichten südlichen Winden beim Großreinemachen: Alles wird aufgeräumt, für uns je ein Teekessel warmes Wasser zum Haarewaschen und Jule bekommt ein ausgiebiges „Wannenbad“ im größten verfügbaren Eimer. Findet sie überhaupt nicht komisch, dieses lästige Nassmachen des ganzen speckigen Körperchens mitsamt Haaren und Gesicht.

Zu kurz, aber durchaus erträglich, kommt die zu Hause bei manchen schon übertriebene, klinisch-sterile Reinlichkeit. Von den alten Entdeckern und Eismeerfahrern ist bekannt, dass sie sich monatelang nicht wuschen, und keiner ist daran gestorben. Auch wir haben nur alle vier bis fünf Tage das Bedürfnis nach einer gründlichen Wäsche. Auch dem Kind schadet das offensichtlich nicht, naja, sie wird ja auch vier bis sechs Mal täglich neugewandelt und kurz feucht abgewischt. →

Trewes 44

Kuttergetakelter Langkieler aus Stahl



Baujahr:	1969
Länge über Alles:	14.65 m
Breite:	3.90 m
Tiefgang:	1.90 m
Verdrängung:	18 t
Segelfläche:	90 m ²
Wasser:	500 l
Diesel:	800 l
Entwurf:	van der Meer
Rumpf und Inneneinrichtung:	wie die „Wanderer IV“ von Hiscock
Navigation:	GPS und Sextant, nautische Tafeln, Seekarten, Sharp programmierbarer Taschenrechner.
Wetter:	Seefunkempfänger Kenwood
Sicherheit:	Kein EPIRB, kein Kurzwellenfunk, nur UKW, Rettungsinsel, Signalaraketen

Wir haben rund 500 Liter Trinkwasser mit und kalkulieren sicherheitshalber mit 50 Tagen, also nur drei Liter für uns und vier für Jule. Da wir das Wasser aber fast nur zum Kochen und Trinken verwenden, werden wir noch 200 Liter zu den Azoren mitbringen. Wasser sparen war also kein Thema, Essen auch nicht, Genuss-Proviant schon.

Schnell stellen wir fest, dass die Leseleckerchen für die Nachtwache nicht bis zu den Azoren reichen werden. Die jeweilige Wache macht es sich im Cockpit in der beleuchteten Leseecke bequem, greift das Buch und die Leckerdose. Nach jeder Seite einmal kurz gucken, nein, wie immer ist da draußen nichts, ein Leckerchen greifen und die nächste Seite in Angriff nehmen. Christa futtert mehr, Papa raucht. Das Kind schläft nachts zuver-



Papa ruft Trinkhalle ...

Georg Seifert

Vom Vater mit zwölf Jahren in einer Jolle auf der Ostsee alleine rausgejagt, kam nach dem Überleben dieser Aktion nur noch Segeln als Hobby in Frage. Angefangen über Jollen und Charterfahrten auf Nord- und Ostsee kommt bald ein erstes eigenes Schiff – ein 15er Jollenkreuzer – ins Haus. Mit Frau Christa dann der Aufstieg zum ersten Schiff mit Toilette: eine Domp von 7,20 Metern Länge aus Stahl. Es folgten eine Fellowship 27 und wieder ein Stahlschiff von 9,20 Metern, der erste Langkieler. Mit diesem dann ernsthafte Gehversuche in Nord- und Ostsee, aber auch weiter Charterfahrten im Mittelmeer. Seit 1992 gehört die Trewes 44 JÜRN JAKOB SWEHN zur Familie. Die Reise von den Bahamas via Bermuda zu den Azoren wurde mit Frau und Baby über ein Jahr vorgeplant und das Schiff in fünf Etappen rund Atlantik mit wechselnden Crews geschickt. Reisen nach Schottland, Norwegen, immer wieder England und zuletzt Island weisen zum nächsten großen Ziel: Grönland.



lässig durch, also keine Probleme für die nächsten zwölf Stunden und ein bis zwei Wachen, es sei denn Rasmus meint, er müsse uns mal wieder ein Tiefdruckgebiet quer über den Kurs schieben. Dann ist es nicht so gemütlich, einreffen und ausreffen ist angesagt und ab und zu den Kurs zu korrigieren. Obwohl wir von der vorangegangenen Etappe die rollenden Gebirge schon kennen, sind

wir immer wieder zutiefst beeindruckt. Langweilig ist es jedenfalls nie, beängstigend selten und imposant immer.

Unglaublich klar der Sternenhimmel bei guter Sicht, Sternschnuppen zuhauf und ein tolles Bild der Milchstraße. Das verführt zum Träumen, und so wache ich mehr als einmal während des Falls von der Bank Richtung Cockpitboden erschrocken auf. Ein anderes Phänomen erschreckt uns zuerst, wird nach zwei Wochen auf See aber als normal hingenommen: Da ist noch jemand draußen, Stimmen sprechen die Nachtwache an, ganz klar sind noch Leute da im Dunkel. Man traut sich erst nicht, den Partner darauf anzusprechen, aber ist es dann heraus, kommt die Bestätigung. Nun, an den Klabaftermann glauben wir nicht und so muss es natürliche Erklärungen geben wie Wale, Delphine, Geräusche des Schiffes oder ... doch der Klabaftermann? Nach unserer Reise bekommen wir vor allem von Short- und Singlehandern die Bestätigung, das sei völlig normal. Es muss an der Einsamkeit des Wachenden nachts auf See liegen, große Mannschaften haben dieses Erlebnis nie.

Wo bitte ist die nächste Trinkhalle ?

Nach drei Wochen auf See ist klar, weder Obst noch Gemüse und schon gar nicht meine geliebten Zigaretten werden bis zu den Azoren reichen. Wohlgermerkt, an Vorräten mangelt es uns nicht, wir könnten notfalls noch zwei Monate auf See bleiben, aber die kleinen Freuden der Wachen sind zu winzigen Resten zusammengeschmolzen. Zu langsam sind wir, betreiben mit Inbrunst „die Entdeckung der Langsamkeit“. Wir reffen zu schnell ein und zu langsam aus, mehr als 90 Seemeilen Etmal sind selten. Peinlich, einige unserer Vor-Fahrer haben 170 Seemeilen erzielt. Aber eben mit großer Mannschaft, immer zwei Leute im Dienst, um das Schiff voranzubringen. Auch der Bewuchs hemmt unsere Fahrt doch sehr, das Schiff ist nun ein Jahr unterwegs und das sieht man dem Schiffsbauch auch an.

Sei es wie es sei, es muss etwas passieren. Notfallpläne schmiede ich nachts. Den MacMillan Nautical Almanac als Papier, aber was als Tabakersatz? Tee haben wir genug, aber ein Versuch bringt mich hart an die Brechgrenze. Da muss noch viel kommen, bis diese Schwelle überschritten ist. Und sie kommt, die Rettung: eine große, weiße Trinkhalle mitten auf dem Atlantik!



... und die Trinkhalle kommt

Christa sieht am nächsten Morgen mal wieder ein Schiff am Horizont, groß und weiß ist es. Klar, ein Kreuzfahrer. Na, den funke ich an, ist doch klar, auf See helfen sich Seeleute in der Not! Und welche Überraschung, es ist eine dieser winzigen Privatyachten aus Nassau, mit 62 Metern über Alles, schon imposant. Der am Funk wachende Erste Offizier hat wenig Verständnis, ich greife schon mal in Gedanken den MacMillan und stecke die letzte Marlboro von den Bermudas an. Dann ein Wunder, nur auf See kann es so etwas geben: Der Kapitän schaltet sich ein, er hat eine deutsche Frau in Hamburg, findet ein Baby an Bord hochinteressant und ändert seinen Kurs! Nun wird erst mal Seemannsgarn gesponnen, während der weiße Riese näher kommt. Nach den Bedürfnissen von Kind und Frau wird gefragt, der aktuelle Wetterbericht übermittelt und das Woher und Wohin ausgetauscht.

Die Übergabe der Konterbande gestaltet sich allerdings schwieriger als vorgestellt, erschreckend hoch ist die Dünung, von uns gar nicht mehr wahrgenommen. Eine Wurfleine an einer Affenfaust verhilft uns dann, in Lee des Riesen mühsam unter Maschine Schritt haltend, zu einer umfangreichen Proviantspende. Meine Freude über die Stange Zigaretten ist gleich der meiner Frau über geeisten Orangensaft, Schokolade, Kracker, Bonbons, Nachschub ohne Ende für die Leckerbüchse und Milch und Bananen für die Kleine.

Wir stehen bis zum Horizont in Funkkontakt, werden den netten Kapitän und sein Schiff noch später einmal treffen und ihm stolz die dann laufende kleine Jule, das Baby vom Atlantik, zeigen können.

Sturm im Bett

Leider war der Wetterbericht von der miesen Sorte: Sieben bis acht Beaufort sind angesagt. In der Nacht geht es langsam los, der Wetterfunk des amerikanischen Militärs verspricht noch einen echten Neuner als „Nachschlag“. Das wird lustig. Also das Sturmprogramm: Erst alles aufräumen, einreffen, sichern. Das Kind kommt in die geräumige Kiste unter den Salonkojen, sie guckt uns ungläubig an und denkt sich wahrscheinlich ihren Teil. Dann abwarten, bangen, hoffen. Und los geht's: Kaum wird es hell, fallen starke Böen ein. Das Rigg heult, so was

haben wir noch nicht gehört. Draußen schlägt ein irrer Riese auf den Rumpf, der dröhnt wie eine Glocke. Echt ätzend. Bangen und warten auf den großen Schlag, längst haben wir beigedreht. Der Langkieler verhält sich prima, das Essen für Jule kann mit Mühe gekocht werden. Die meint, alles halb so wild und schläft gesättigt in ihrer „Panikkiste“. Dann ein 200-Meter-Frachter auf Kollisionskurs, nicht zu fassen. Den sehen wir wegen Regen und Seegang sehr spät, er uns trotz hoch geriggtem BSH-zertifiziertem Radarreflektor anscheinend gar nicht (oder guckt ein spannendes Video). Auf meine unwirsche Aufforderung, doch bitte den Kurs zu wechseln, muss er uns erst einmal suchen! Und es ist ein deutsches Schiff mit deutscher Besatzung. Nicht zu fassen, haben wir doch immer von schlecht bezahlten und nicht ausgebildeten Drittlandmatrosen gehört, nur denen würde so etwas passieren. Nun, der Dicke dreht ein wenig ab und wir gehen einige hundert Meter vor seinem Bug vorbei.

Dann passiert es: Ich sitze in der Navigationsecke und lausche dem Wetterbericht, Christa steht draußen im Sturm und steuert per Hand, als es schlagartig wie unter einem Wasserfall regnet. Unglaubliche Mengen Wasser drücken in Minuten die Wellengebirge auf „Normalmaß“ zurück. Die Front ist rasend schnell durch, das Wetter normalisiert sich.

Azoren

Einen Tag später stehen wir bei immer noch hohem Seegang, aber stark abflauendem Wind 70 Seemeilen vor den Azoren. Aus Spielerei stelle ich den UKW an und werde mit einer stabilen Funkverbindung belohnt. Dass die Antenne von Horta Radio auf 70 Meter Höhe steht, erklärt die ansonsten nicht mögliche Reichweite. Schnell melden wir ein Telefongespräch an, um die Lieben



Konterbande auf See, eine Privatyacht rettet die Crew vor dem Schlimmsten

daheim von unserer Rückkehr ins „normale“ Leben zu unterrichten. Wir sind sechs Tage überfällig, der Flieger nach Hause ist lange weg, der Urlaub überzogen – und wir überglücklich.

Bei der Landung im Hafen von Horta auf der Azoreninsel Fayal wird uns erst nachts bewusst, wir haben es geschafft. Ohne ernsthafte Probleme, mit gesundem Kind und intaktem Schiff. Lediglich zwei Segel hat das Schicksal wiederum ereilt, die ein deutscher Auswanderer schnell und gut repariert.

➤