

## LOTTA kann alles...

Beim Lesen unserer FSC-Mitteilungen fand ich im Frühjahr einen Artikel über ein Transatlantik -Unternehmen (Atlantik-Square) des KYC und des FSC mit der neuen LOTTA von Jochen Frank. Sofort ging ich auf die angegebene Internetseite und fand weitere Einzelheiten über das Projekt, Reiseplan, Skipper, Teilnehmerlisten usw. Das Ganze war kaum zu glauben.

Nachdem ich das meiner Frau Anke erzählt hatte, war ihr einziger Kommentar: „...und, hast' dich schon angemeldet?“ „Wer ich?“ „Ja, wer denn sonst; Zeit hast du doch jetzt genug.“ Das war's; ich wusste mit meinem neuen Glück von Freizeit noch gar nichts anzufangen. Auf der Internetseite studierte ich den Tourenplan und kam zu dem Schluss, dass eigentlich nur ein Trip infrage kam: die Teilnahme am ARC (Atlantik-Rallye for Cruisers), bei dem jedes Jahr von Gran Canaria aus ca. 240 Boote den Atlantik in Richtung St.Lucia überqueren. Das war die Gelegenheit, einmal Atlantikluft vom Segelboot aus zu schnuppen.

Die Anmeldung per Internet ging einfach und schnell. Nun stand ich auch auf der Teilnehmerliste, auf der ich sonst niemanden kannte. Die Frage, auf was ich mich da eingelassen hatte, beantwortete meine Tochter sofort (als Kind begeisterte Astrid Lindgren Leserin), als sie den Bootsnamen hörte. „LOTTA kann alles...“. Damit war dann auch der letzte Zweifel verfliegen.

Eine E-Mail von Rolf, dem Skipper der Tour, lud die Crew zur Kieler Woche ein, wo Lotta zum Kennenlernen bereit lag. Leider war das Wochenende am ersten Tag von Regen und am zweiten Tag von Flaute geprägt. Von unserer Crew blieben Rolf und ich die Einzigen. Das Fazit für mich: Skipper und Boot waren schon mal sehr gut.

Anfang Oktober hatte Rolf dann die Teilnehmer zu sich nach Hause eingeladen. Die Crew konnte sich in Augenschein nehmen und einander vorstellen. Rolf, von Beruf Arzt, hatte bereits diverse Hochsee-Reisen und Regatten als Schiffsführer auf der „Zukunft“, dem Vereinsboot des KYC, einer Baltik 52 durchgeführt. Jup (Jens-Uwe P.) hat vor 4 Jahren mit der „Kuh“ („Zukunft“) am ARC teilgenommen, und war so angetan, dass er es mit uns noch einmal machen wollte. Er führte zur Einstimmung eine DVD der Tour vor. Dass wir beide früher mal Kollegen bei der Fliegerei waren, freute mich besonders. Dietrich hatte gerade das Berufsleben als Physiker beendet, und hatte jetzt auch Zeit, sich den Wunsch einer Atlantiküberquerung zu erfüllen. Die Ostsee hatte er im letzten Sommer in 3 Monaten mit seiner Frau umrundet. Auch Ralf sah das Projekt Atlantik-Square als willkommene Gelegenheit, Atlantikerfahrung zu sammeln, und sich aus seinem Geschäft auszuklinken. Seine Familie gönnte es ihm, die gesamte Adventszeit nicht anwesend zu sein. Als Charterer hatte er Erfahrung auf div. Booten. Susanne, eine Journalistin aus Hamburg, hatte von dem Unternehmen gehört und sich relativ spät angemeldet, nachdem noch Plätze frei waren. Als begeisterte Seglerin sagte sie später einmal, dass sie lieber am Blue-Race teilgenommen hätte, aber die „Warmduscher-Tour“ wäre schon ein guter Einstieg in die Hochsee-Segelei. Als einziger durfte ich dann die FSC-Quote repräsentieren. Mein seglerischer Erfahrungsbereich beschränkte sich bis dahin auf Nord- und Ostsee sowie auf einer lange zurückliegenden Karibik-Chartertour.

Nachdem wir nun das Wichtigste voneinander gehört hatten, wurden erste Aufgabenverteilungen vorgenommen. Susanne und Ralf meldeten sich für die Proviantierung, die auf Jup's Erfahrung vom letzten Mal aufgebaut werden sollte. Dietrich als Laptopspezialist, machte sich mit der Iridium-Kommunikation und dem an Bord verwendeten Navigationsprogramm vertraut. Ich bekam das Ressort „Sicherheit an Bord“. Rolf blieb es, sich um den ganzen „Rest“ zu kümmern.

Von nun an verging die Zeit sehr schnell. Am 19.11. reisten Anke und ich mit Hapagfly nach Gran Canaria. Wir hatten uns eine Ferienwohnung und ein Auto gemietet. Unser erster Weg führte uns natürlich zum Jachthafen in Las Palmas, wo wir Lotta und Rolf dann auch am Steg 10 schnell fanden. Er war schon einen Tag vorher angereist, um noch jemanden von der vorherigen Crew anzutreffen, was jedoch nicht geklappt hatte. Noch während wir mein Gepäck an Bord brachten, traf auch Jup aus Hamburg ein. Da an dem Abend nichts mehr geplant war, fuhr ich mit Anke in unsere Wohnung, mit der Auflage, mich morgen um 9 an Bord einzufinden. Nach einer unfreiwilligen Sightseeingtour durch die Stadt (der Tunnel unter der Autobahn zum Yachthafen war wieder nicht zu finden) kamen wir fast pünktlich am nächsten Tag wieder zum Boot. Rolf hatte inzwischen eine Liste von 2 DinA4-Seiten mit den zuerst zu erledigenden Aufgaben erstellt. Meine bzw. unsere erste Aufgabe war (wegen des Autos) mal eben die Kiste mit Ausrüstung und zugelassener Rettungsinsel aus Agüimes (30 Km) von der Spedition abzuholen. Diese war angeblich abends zuvor mit Jup's Flieger aus Kiel bzw. Hamburg dort eingetroffen. Um es ganz kurz zu berichten: bis die Kiste vor dem Boot stand, vergingen 5 Tage und es waren ca.300 km Autofahrt fällig, weil die Spedition die Kiste nicht aus dem Zoll bekam. Jeden Tag hatte Orla, die einzig englisch sprechende

Mitarbeiterin der Spedition neue Auflagen und Forderungen vom Zoll erhalten. Eigentlich war es gar nicht möglich, die Kiste an einen Nichtspanier zu schicken. Es mussten Steuer- bzw. Passnummern vom KYC, dem Eigner, des Skippers und diverse weitere Unterlagen beschafft werden. Nicht zuletzt ein Schiffsstempel. Während Anke und ich wegen der Kiste in der Gegend herumfahren, wurde an Bord ununterbrochen die Liste abgearbeitet. Anke war, statt Urlaub zu machen, inzwischen voll in die Arbeiten mit eingeplant. Da wir in der Racing-Klasse gemeldet waren, musste das Boot nach den Special ISAF Regulations ausgerüstet werden. Dieses wurde von der freundlichen und sehr kompetenten Repräsentantin des RORC Punkt für Punkt überwacht und auf einer langen Liste gewissenhaft abgehakt.

Hierzu gehörten auch die Schwimmwesten. Einige von ihnen hatten bei der Vorgängercrew „wegen viel Wasser“ ausgelöst. Diese mussten nun gepackt, und mit neuen Patronen versehen werden. Durch versehentliches Auslösen beim „Pillencheck“, hakten wir dann auch die Schwimmwesten-Demonstration ab, die mit zur Sicherheitseinweisung gehörte. Das Probesetzen der roten Try- und Sturmsegel war obligatorisch.

Das Programm der ARC-Organisation erwies sich als sehr umfangreich. Jeden Tag fanden tagsüber Informationsveranstaltungen oder Lehrgänge über Atlantikwetter, Rettungsinselhandhabung, Pyrotechnik, erste Hilfe an Bord usw. statt. Außerdem war jeden Abend „etwas los“, wie Party, Empfänge mit Dinner etc.

Einer der Höhepunkte war eine sog. „Fancy-Dress-Party“ bei der alle Crews verkleidet erschienen. Die Vielfalt der Kostüme war überwältigend und konnte, was Einfallsreichtum um Stimmung betraf, mit dem Kölner Karneval gut mithalten. Woher hatten die andern Besatzungen nur die Zeit, sich auch noch um solche Dinge zu kümmern?

Nachdem wir unsere Kiste in Empfang genommen hatten und mit den darin befindlichen Beschlägen das Notruder aus Spinnakerbaum und Kojenbrett gebaut hatten, kamen wir erst am Freitag vor dem Start (Sonntag) dazu, das erste Mal die Leinen los zu werfen. Schließlich mussten wir uns ja mal einen Überblick darüber verschaffen, was sich so an Garderobe in den Segelsäcken befand. Auch musste der Watermaker ausprobiert werden, was nur auf See möglich war. Dieser stellte sich jedoch stur, und wollte beim besten Willen noch nicht die für uns ausreichende Wassermenge liefern.

Ein leicht quietschendes Geräusch in der Ruderanlage wurde ignoriert, weil abends noch die ca. 50 Kartons Proviant verstaut werden mussten. Ein Teil der Nacht wurde mit in Anspruch genommen.

Am nächsten Morgen wurden nach nochmaligem Studium der Gebrauchsanweisung des Watermakers alle Filter gewechselt. Danach stand das Verstauen des inzwischen gelieferten Frischproviantes auf dem Plan. Das beanspruchte viel Zeit, da das gesamte Gemüse auf dem Steg erst einmal in Salzwasser gebadet wurde, um so den eventuell daran befindlichen Kakerlakeneiern Herr zu werden.

Ein am späten Nachmittag durchgeführter Probeschlag war dann auch in Punkto Watermaker erfolgreich. Nachdenklich wurden wir dann aber wieder beim Anlegen. Das ächzende Geräusch in der Steuersäule hatte zugenommen. Zuerst versuchten wir die Ursache durch Abbau des Kompasses von oben her zu finden. Dieses führte jedoch nicht weiter. Morgen 2700 Meilen vor uns....die Stimmung war gedämpft. Dank der konsequenten Vorgehensweise von Rolf und Jup, die inzwischen durch Entfernen der Verkleidungen die Ruderanlage unter dem Cockpit frei gelegt hatten, wurde ein Lager unterhalb der Steuersäule gefunden, welches flehend nach Wartung rief. Glücklicherweise war es noch nicht ernsthaft beschädigt, und konnte nach Versorgung mit Winschenfett komplett beruhigt werden. Durch diese Maßnahme wurde uns die Benutzung des Notruders früher oder später ganz sicher erspart.

Nach einem Super-Abendessen in einem spanischen Restaurant und dem nächtlichen Abschieds-Feuerwerk war dann die Stimmung auch wieder da, wo sie immer war, nämlich ganz oben.

Sonntag, Tag des Starts; für uns, die Racer um 12:40. Die Cruiser sollten um 13:00 auf die Reise geschickt werden.

Im Hafen von Las Palmas war Volksfeststimmung. Tausende von Menschen hatten sich am Hafen versammelt. Anke tauschte noch die letzte auf der Tankstelle verfügbare 3. Campinggasflasche. Angesichts der vielen Brötchenbackmischungen an Bord, kamen Rolf Zweifel an unserem Gasvorrat. Apropos Vorräte: Die Berechnung für kalkulierte 15 Tage mit 6 Personen auf See und einigen Reserven ist trotz sehr verschiedener Essensmengen pro Person noch relativ einfach. Zieht man aber all die Möglichkeiten einer solchen Reise in Betracht, die die Fahrtzeit glatt mal `ne Woche länger werden lassen können, sieht das schon anders aus. So kam es, dass wir sehr gut versorgt waren.

Auf den Stegen herrschte reges Treiben und alle, die man in der Woche so gesehen und kennen gelernt hatte wünschten viel Glück und „we`ll see us in St.Lucia“. Für 11:00 war das Ablegen geplant, und wir verabschiedeten uns von Anke und dem Ehepaar Miehe, die maßgeblich im Atlantik-Square-Organisationsteam mitarbeiten.

Unter dem Klang mehrerer Bigbands wurde abgelegt. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, die Leinen und Fender in dem Bewusstsein zu verstauen, sie für mindestens 14 Tage nicht wieder zu sehen. Was lag da außer 2700 Meilen Atlantik vor uns.....??

Nach einer kleinen Runde im Hafen (für die Fotografen) ging es dann los in Richtung Startschiff. Dieses war ein ausgewachsenes Fährschiff, das die 253 gemeldeten Boote auch bis St.Lucia begleiten sollte. An Bord war dort auch mit den Passagieren das ARC - Organisations -Team.

Nach unserem perfekten Start unter Gennaker (später Spinnaker) begann die Fahrt an Gran Canaria entlang in Richtung Süden. Das Feld zog sich sehr schnell auseinander, nachdem wir noch einige, nicht so gut gestartete Maxi-Racer vorbei ziehen lassen mussten.

Die Spannung der letzten Woche legte sich, und der zuvor eingeteilte Wachdienst begann. Die Wachen bildeten Rolf und Susanne, Dietrich und Ralf sowie Jup und ich. Wir gingen tagsüber jeweils 4 und nachts ab 20:00h 3 Stunden wache. Dadurch kam ein Wechsel zustande, der gerechter kaum sein konnte und sich gut bewährte.

Im Bereich der Inseln schwankte der Wind so mit 4 bis 5 Bft. und wir liefen mit guter Fahrt unter Spinnaker in den Sonnenuntergang. Für die Nacht rechneten wir wegen der „Düsenwirkungen“ zwischen den Inseln mit einigen windigen Unregelmäßigkeiten, die sich jedoch in Böen mit etwa max. 25 kn in Grenzen hielten und durch unsere Eigenspeed von 9 kn kaum spürbar waren. So gingen die Freiwachen dann auch unter Deck um vor der eigenen Wache noch etwas Schlaf zu finden, was unter den Gegebenheiten wie Geräuschen und Schiffsbewegungen nicht immer gleich so richtig klappte. Deswegen traute ich meinen Ohren nicht, als es plötzlich von draußen nicht laut, aber bestimmt hieß: „Alle Mann an Deck!“ Als ich mit Schwimmweste ausgerüstet noch etwas verschlafen an Deck kam, sagte Rolf kurz: „Wir müssen den Spinnaker bergen!“ Dieser flatterte, aus den Lieken gerissen in Lee des Großsegels soweit ich das im Taschenlampenlicht erkennen konnte. Ich weiß nicht, wie lange es dauerte, aber schließlich lagen die zerrissenen Tuchmassen gebändigt im Salon. Bis die Fock dann gesetzt war, begann schon der Morgen zu dämmern. Bei Tageslicht fing dann die Schadensursachenforschung an. Dazu ließ sich Rolf in den Mast ziehen. Wie konnte es sein, das unter diesen Bedingungen ein Spinnaker aus den Lieken fliegt?

Zwei Möglichkeiten kamen in Betracht. Einmal fand Rolf am obersten Salingbeschlag eine kleine Einrissmöglichkeit, die er sofort mit Tape entschärfte. Zum anderen kam das Gurtgebilde zur Verhinderung von Spinnakertörns um das Vorstag in Frage, was aber eigentlich auch gar nicht sein konnte. Bei diesen Untersuchungen stellten wir fest, dass das Spinnakerfall kurz über dem Schäkel mehr als halb durchgescheuert war. Die Ursache war die obere Fallführung, die mit weiteren 4 Mastgängen von Rolf soweit modifiziert wurde, dass wir unseren 2. Spinnaker setzen konnten. Diesen brauchten wir auch, da der Wind am 2. und 3. Tag auf etwa 10 bis 15 kn abflaute. Wir lagen „zwischen den Fronten“. Der Wetterbericht versprach im Norden von uns durch nordatlantisches Wettergeschehen starke, günstige Winde. Im Süden sollte uns der Passat vorwärts treiben. Da wir durch unser Genua-segeln schon gut Süd gemacht hatten, entschieden wir uns für die 2. Variante, und somit an die alte, bewährte ARC-Wetterregel: Von Las Palmas aus erst in Richtung Süden, bis Butter und Schokolade weich werden, und dann einfach Richtung West bis St.Lucia.

So nach und nach kam dann auch der Wind wieder, und der Bordalltag wurde Routine. Schon in der Nacht wurde der Brötchenteig angesetzt. Gebacken wurde am Ende der letzten Nachtwache. Ab 08:00 wurde dann im Cockpit ausgiebig incl. Filterkaffee gefrühstückt. Nach dem Abbacken und aufklaren des Bootes wurden die angefallenen Arbeiten erledigt, oder man widmete sich persönlichen Belangen sowie dem Seewasserduschen. Dieses und einige andere Themen wurden bereits von Ralf in den täglichen Bordberichten behandelt, die noch auf der Internetseite (Reise 5/6) [www.fsc.kyc.de](http://www.fsc.kyc.de) nachzulesen sind. Mittags um 12:00 UTC wurden über Satellitentelefon (Iridium) die ARC- und die für Lotta bestimmten E-Mails abgerufen, und unsere weggeschickt.

Ralf fiel schon auf, dass ich mich trotz der Hitze im Boot, in dieser Zeit oft in der Navigation aufhielt, um nachzusehen, ob meine Frauen sich gemeldet hatten, oder um selbst einen Gruß abzuschicken. Die Hitze war es dann indirekt auch, die unserer Computertastatur das Leben kostete. Damit es in der Naviecke etwas erträglicher war, war das Skylight geöffnet worden. Das Niedagewesene trat ein. Ein durch eine Kreuzsee verursachter „Seiteneinsteiger“ fand den Weg in den Salon, und ergoss sich auch über die Navigationsecke. Auch die anschließende Behandlung der Tastatur mit Süßwasser blieb erfolglos. Der Nachmittag war, wenn nicht gerade Wolken den Himmel verdeckten durch die Sonneneinstrahlung schon unangenehm warm. Sonnenöl mit Faktor größer 20 musste es schon sein. Umso schöner war es dann gegen Abend, wenn sich die Crew im Cockpit zum Nachmittagskaffee oder „Sundowner“ versammelt hatte. Mit der Musik von Rod Stewart oder Enigma aus der Bordanlage mit teils mehr als 10 kn die Wellen runterzurauschen, den Steven in Richtung Abendsonne; das war es, was den Hochseesegler begeistert.

Im Gegensatz dazu war die Tropennacht, wenn der Mond noch nicht aufgegangen, und

der Himmel bedeckt war eher anstrengend, wenn man in der Dunkelheit weder Wolken (Squalls) noch Wellen sehen konnte und das Boot mit hoher Geschwindigkeit ins Schwarze fuhr. Außer dem Kompass und den Instrumenten war einfach nichts zu sehen. Ich nannte es „Instrumentenflug“. Wir lösten uns alle 30 Min. am Ruder ab.

Ich weiß nicht mehr genau ob es der 6. oder 7. Tag war an dem wieder alle Mann an Deck gerufen wurden. Dieses Mal wurde unser 2. und letzter Spinnaker völlig zerrissen in den Niedergang gezogen. Da noch einige Quadratmeter Tuch in dem schon erwähnten „Verhütungsnetz“ hing, war dieses als Spinnakerkiller entlarvt, was uns allerdings auch nicht mehr schneller weiter brachte. Weil wir jetzt nur noch mit ausgebaumter Fock (nicht sehr groß) segeln konnten, mussten wir den Traum von einem der ersten Plätze der Racing-Gruppe begraben. Ralfs versprochenes Gala-Dinner zu seinem Geburtstag am 9. Dez. musste nun auch statt im Nobelrestaurant, an Bord auf See stattfinden. Jedenfalls hatte Susanne einen ausgezeichneten Geburtstagskuchen gebacken, der schon nachts, mit Wunderkerzen verziert, überreicht wurde.

Glücklicherweise blies der Wind die ganze Zeit mit zwischen 20 und 30 Knoten, so dass wir auch mit dieser „Notbesegelung“ Geschwindigkeiten von 18,5 Kts. im Surf erreichten. Nur die Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. einem Knoten weniger, ließ uns über die Distanz, wie Jup ausrechnete, einen Tag verlieren.

Durch die nun entstandene asymmetrische Besegelung vor dem Wind und den ständig von achtern auflaufenden Seen wurde das Rigg und die Ruderanlage besonders beansprucht. Diese meldete sich dann auch wieder mit unangenehm knarrenden Geräuschen, verrichtete ihren Dienst aber zuverlässig.

Anders der Rodkicker, der zur Entlastung der gepfeilten Salinge durch das Großsegel sehr stark durchgesetzt war; er quittierte seinen Dienst mit lautem Knall.

Solche Zwischenfälle trugen dann auch nicht zur allgemeinen Aufheiterung bei. So paradox es klingt, aber wenn wir über die ARC-Emailnachrichten erfuhren, dass andere Boote mit Mastbrüchen, kranken oder über Bord gegangenen Besatzungsmitgliedern konfrontiert waren, wurde uns wieder bewusst, wie gut wir es hatten, und es stellte sich Zufriedenheit ein.

Viel Spaß bereitete uns Dietrichs und Ralfs verbaler, täglicher „Kleinkrieg“ über die Vor- und Nachteile der Microsoft bzw. Mac. Computersysteme.

Etwa 300 bis 400 Meilen vor St. Lucia wurden Zieldurchgangszeiten von allen geschätzt. Diese lagen zwischen dem 11.12. 19:00 UTC (Dietrich) und dem 12.12. 03:00 UTC (Ralf). Seine Schätzung versprach ihm nur Vorteile: Freude, wenn wir früher ankommen, oder den Sieg, wenn es später wurde.

Am Morgen des letzten Tages wollte Rolf es dann wissen, und setzte damit seine auch späte Zieldurchgangsschätzung aufs Spiel. Wir zogen den Gennaker hoch und zwar wie einen Spinnaker am Baum gefahren. Das Segel „stand wie `ne 1“ und wir liefen bei sonnigem Wetter mit Rumpfgeschwindigkeit und mehr dem Ziel entgegen. Nun hatten wir die Chance, noch halbwegs bei Tageslicht das Ziel zu erreichen. Als St. Lucia in Sicht kam, fing schon der eine oder andere an, sich landfein zu machen.

Die roten T-Shirts wurden nach und nach angezogen, und Susanne putzte Ihre Segelschuhe. Die letzte Halse und das Bergen des Gennakers hätte eine Profiregatta-Crew nicht besser machen können. Durch einen hohen Felsen vor der Hafeneinfahrt von Rodney Bay, verloren wir durch den dahinter fehlenden Wind einige Minuten. Vielleicht hätten wir dann meine geschätzte Zieldurchgangszeit auf die Minute genau um 21:45 UTC erreicht; so war es jetzt 21:51 geworden, bis wir unsern „Tut“ vom Zielschiff bekamen. Damit hatte ich die Ehre gewonnen, die erste Getränkerunde in Rodney Bay zu spendieren. Der Yachtfotograf Tim Wright (Beken der Karibik) kam uns entgegen, und machte einige schöne Fotos von unserer Ankunft. Bis Rolf das Boot an unserem über UKW zugewiesenen Liegeplatz perfekt rückwärts eingeparkt hatte, war es schon stockdunkel geworden. Der Empfang durch das ARC-Team war herzlich, und wir nahmen unseren Empfangsdrink und einen Obstkorb entgegen.

Wir hatten die ARC in 15 Tagen 9 Std. und 11 Min. ein wenig stolz und glücklich beendet. Dieses wurde dann auch mit einigen Drinks in einer Bar am Hafen gefeiert.

Am nächsten Tag begann das, womit wir in Gran Canaria aufgehört hatten: Arbeiten am Boot. Ausrüstung wurde umgestaut, das Beiboot aufgeblasen, Segel getrocknet und Jup und Ralf gelang es sogar, den Rodkickbeschlag schweißen zu lassen und wieder einzubauen. Auch mussten die zerrissenen Spinnaker auf Reisegepäckgröße verpackt werden. Den ganzen Tag über kamen Boote an, die mit Sirenen und Cocktails empfangen wurden. Für den nächsten Tag hatte Ralf für uns eine vom ARC organisierte Regenwaldtour ausgeguckt, bei der man am Drahtseil hängend durch den Wald schwebt. Hörte sich gut an. Unter dem Motto „heute bleibt die Küche kalt, wir fahren in den Regenwald“ starteten wir am nächsten Morgen zusammen mit einer Crew aus England im Kleinbus und Fahrer Dave in Richtung Castries. Er erzählte während der Fahrt viel über die Insel, die Politik und wie die Bananen-

farmer es hinkriegen, das ganze Jahr über zu ernten.

Das Duschen unter einem Wasserfall und der Ritt am „dünnen Draht“ machte allen viel Spaß. Die Rückfahrt führte uns über eine Straße von der aus wir die Stadt Castries und den Norden St.Lucias von oben betrachten konnten. Ein fantastischer Ausblick.

Am 15. 12. flog Jup nach Hause und statt seiner kam Sabine, Dietrichs Frau.

Ab hier benutze ich Rolfs Tagebuchtext. Von St. Lucia sind wir direkt nach Bequia gesegelt um möglichst schnell die Tobago Cays zu erreichen. Dort gefiel es uns natürlich soooo sehr, dass wir zwei Tage blieben. Wir lagen direkt an einer Insel, hinter einem großen Riff. Den Atlantik hörte man rauschen, die Sonne schien, das Wasser in den traumhaftesten Farben... was wollte man mehr? Den folgenden Tag nutzten wir zu einer kleinen (35 sm) Erkundungstour durch die Grenadines. Leider mussten wir feststellen, dass Sandy Island sich stark verändert hat. Früher war es eine super Postkarteninsel, jetzt leider gänzlich ohne Palmen. Auf diese Ernüchterung hin, ankerten wir an Palm Island, einer Hotelinsel mit unzähligen Palmen, auch sehr schön. Dort konnten wir einen kühlen Drink nehmen und nach Mayreau in die Salt Whistle Bay fahren. Abermals lagen wir in einer traumhaften Palmenbucht! Nach einem kleinen „Vergiftungsunfall“ mit Versorgung an dem Kreuzfahrtschiff „Blue Moon“ segelten wir wieder nach Bequia zum Ausklarieren. Ein leckeres Abendessen bei "Devils Table" rundete diesen Tag ab. Der folgende Tag führte uns über 60 sm wieder 'gen Norden nach St. Lucia in die traumhafte Marigot Bay. Dort hatte bereits Admiral Barrington seine Flotte vor den Franzosen versteckt. Wegen des besagten Unfalls verlegten wir unser nächstes Ziel direkt nach Le Marin auf Martinique. Hier gibt es ein gut ausgerüstetes Krankenhaus. Den letzten Tag nutzten wir zum saubermachen, so dass Lotta nun wieder an die nächste Crew übergeben werden konnte.

Jetzt bleibt uns nur noch allen herzlichen Dank zu sagen, die an diesem Projekt mitwirken und uns damit diese herrlichen Erlebnisse ermöglichen!

H.-Peter May