



Berichte von Bord der Haspa Hamburg



**Nordsee, 08 Juli 2007
Zu Hause**



Die letzten Stunden waren doch schon sehr aufregend, um nicht zu sagen, die Nerven waren zumindest bei mir ein wenig angespannt. Andauernd die Frage "Wie lange noch?" und "Wie viele Meilen noch nach Helgoland und danach wie viele Meilen noch nach Cuxendorf?" lassen einen jeden, der gerade am Rechner sitzt, kontinuierlich seine Arbeit unterbrechen.

Die letzten Meilen sind wir gut vorangekommen. Bei Wind in Böen bis 28 Knoten true sind wir anfänglich mit unserem schweren Spi und später mit dem Reacher eine sehr gute Geschwindigkeit gelaufen. Die Nordsee begrüßt uns, wie ein Segler es sich nur wünscht, der in den letzten Tagen einige Stunden in der Flaute hing. Die Sonne scheint, hohe Wellen und wie bereits erwähnt, eine ordentliche Portion Wind war auch noch dabei. Wir surften hier brav entlang und ein Schrei folgte dem Nächsten, denn wir kommen wieder in fast vergessene Dimensionen was die Zahl auf unserer Speed-Anzeige betrifft. Es bedarf stetig einen neuen Tagesrekord zu brechen und meistens dauert es nicht lange, dann war schon wieder jemand schneller als man selber. Gut so!

Später hatte der Wind ein wenig abgenommen. Bei einer wahren Windgeschwindigkeit von gerade mal 11 Knoten schafften wir eine Geschwindigkeit über Grund von ca. 9 Knoten. Die Wellen schoben ein wenig und der Strom war noch eine Weile gegen uns.

Wir sind mit Spi in die Elbe eingelaufen und konnten, dank des Stromes mit uns, einen Speed von 13,5 Knoten über Grund hinlegen. Zum Schluss haben wir noch einmal die Genua 3 gesetzt und sind mit einem Schwung um 06:30 Uhr Ortszeit über die Ziellinie gerutscht. Der Empfang war einmalig. Ein Kasten gekühltes Bier stand parat und auch das Frühstück war bereits angerichtet. Einige Mammis, Papis, Geschwister und Freunde haben uns in Empfang genommen. Alle wollten wissen, wie es so war. Natürlich war es SUPER. Ich glaube, Einzelheiten kommen im Laufe der nächsten Tage. Es gibt viel zu erzählen, denn man hat in den vergangenen Tagen nicht wenig erlebt!

Frisch geduscht und voller Elan und mit viel Energie, motoren wir Richtung Landungsbrücken, wo der Hauptteil unserer Freunde und Familie wartet. Ich persönlich bin sehr aufgeregt und ich weiß, viele meiner Crew-Kollegen auch.

Liebe Leserinnen und Leser der Berichte von Bord der Haspa Hamburg.

In den vergangenen Tagen haben wir versucht so viel Bordleben und Emotionen wie nur möglich in schriftliche Form zu bringen. Sie konnten einen sehr amüsanten Bericht über unseren Vorschiffsaffen Julian, der wirklich immer für Spaß sorgt, ob gewollt oder nicht, lesen. Unser Skipper hat sich auch zwei Mal ausführlich mit interessanten Berichtserstattungen von Bord gemeldet und auch die Backbordwache hat sich gestern in einem sehr schönen Bericht vorgestellt. Selbst der Wachführer aus unserer Wache hat sich mit einem sehr lebhaften Bericht über die Navigation zu Worte gemeldet. Katrin, Tommy und



Michael wurden sehr häufig in meinen Berichten genannt, somit sollten alle Crewmitglieder vorgestellt worden sein.

Bis zur nächsten Regatta verbleiben wir mit vielen Grüßen
Im Namen der Haspa Hamburg Crew
Christina Böge



07.07.2007 **Backbordwache**

Moin

Da die meisten Berichte an Bord der Haspa Hamburg von der Steuerbordwache geschrieben werden, wollten wir gerne auch einmal die Backbordwache vorstellen.

Angeführt werden wir von Jonas, unserem IIWO. Seine Aufgabe ist es, unseren Haufen zusammen zu halten, was wir ihm natürlich nach Kräften erschweren. Nebenbei hat er auch über Kleinigkeiten wie anstehende Manöver, Segelführung oder den zu steuernden Kurs zu entscheiden. Obgleich der

zweitjüngste unserer Wache, schafft er es beide Aufgaben unter einen Hut zu bringen und dabei seine Fröhlichkeit nicht zu verlieren. Seine gute Laune ist nur durch ausgiebige Gesangsdarbietungen der Wache gefährdet. Dies geschieht allerdings zu seinem Leidwesen gern und häufig.

Bereits bekannt ist unser Vorschiffsäffchen Julian, der an Bord sichtbar zu wenig Auslauf hat. In seiner äußerst aufgeweckten Art wandelt er die überschüssige Energie in meist produktiven Aktionismus und hebt die Stimmung an Bord. Im seltenen Fall, dass die Wache für diese Masse an positiver Energie nicht aufnahmebereit sein sollte, hat er zum Beispiel für sich die Aufgabe auserkoren auf jede Leine, ob sinnvoll oder nicht, mindestens(!) einen Takling zu setzen.

Amelie ist unser Nesthäkchen, außerdem die jüngste Teilnehmerin dieser Regatta und bei Manövern am Klavier zu finden. Sie sorgt oft unter Deck für unser leibliches Wohl. Wie viele Male hat einer ihrer köstlichen Tees, mit einem Lächeln serviert, uns über den toten Punkt der Hundewache geholfen. Sie ist sehr reinlich, was sich positiv auf den Zustand des Bootes, aber auch auf den Verbrauch von Shampoo und Duschgel auswirkt.

Hermann, unser Bär der Bb-Wache, ist bei Manövern meist am Mast zu finden und als Inspektor des Schiffes für die gesamte Technik an Bord zuständig. Zu seinem alltäglichen Amusement gehört beispielsweise Reparatur von Ruder, Beseitigung von Störungen der Bordtoilette und die Feineinstellungen der Satelliten - Kommunikationsanlage. Auffällig ist auch seine Fähigkeit jeden Sturm mit Leichtigkeit zu übertönen. Nach getaner Arbeit gönnt er sich auch gerne mal ein Nickerchen auf der hohen Kante. Ansonsten versucht er, die Allgemeinbildung der Wache voran zu bringen, indem er zum Beispiel mit Nachdruck klarstellt, dass "Die Leiden des jungen Werther" nicht etwa von C. D. Friedrich verfasst wurden.

Caroline ("Küken") ist unsere Mutter der Wache. Wir alle hätten längst eine dicke Erkältung oder wären über Bord gegangen, wenn uns nicht ständig eine besorgte Ermahnung anhalten würde, ob wir auch brav unseren Lifebelt benutzen oder dass wir uns doch gefälligst eine warme Mütze aufzusetzen hätten. Sie steuert ausdauernd, gerne und gut und ist auch sonst beim Trimmen sehr feinfühlig und versiert. Ihre besondere Liebe gilt der Spi-Schot, von der sie nur rohe Gewalt trennen kann. Bei Flaute jedoch fällt es ihr mit jeder Sekunde schwerer die Fassung zu wahren und sie beißt aus Frust dann auch gerne mal ins Steuerrad. Ihre positive Stimmung ist stets ansteckend, was allerdings in Kombination mit Julian manchmal zu einem schieren Gute-Laune-Overkill führen kann.

Zusammen sind wir Fünf ein engagierter Haufen Segler, die sich als stolze Transatlantikbezwinger fühlen, seit wir vor kurzem Fair Isle gerundet haben. Beim Anblick von Skroo Lighthouse haben wir uns vom Nordatlantik fürs erste verabschiedet. Die letzten drei Wochen hat er uns gar nicht so grimmig behandelt, so dass wir alle noch nicht ausreichend abgeschreckt sind. Wir haben ein faires, spannendes Rennen gehabt und würden uns auch für die nächste Herausforderung in dieser Formation aufstellen lassen. Die Backbordwache kommt wieder!



Bis bald von Bord der SY Haspa Hamburg
Die Backbordwache



Nordsee, 06 Juli 2007 Sherry Schlacht

Kalt, grau und stürmisch. Schottland, da wo die Scharfe ein besonders dickes Fell und die Ponys kurze Beine haben. Ja, das stimmt genauso wie der böse, harte Nordatlantik. kalt, grau und stürmisch. Entweder lag ein arg derber navigatorischer Fehler vor, oder wir haben einfach mal ein wenig Pech gehabt. Schottland, die Sonne geht blutrot unter / auf, es ist tatsächlich kalt und wir hatten keinen Wind. Wir fuhren mit unserem leichten Spi bei einer Windgeschwindigkeit von maximal 7 Knoten true Wind und einem Speed von 3,6 Knoten über Grund (bei 1,5 Knoten Strom gegenan) unserem nächsten Wegepunkt, Fair Island, entgegen. Der Wegepunkt war die ganze Zeit so nah und dennoch in so weiter Ferne.

Doch dann war es endlich so weit. Mal wieder Land in Sicht, mal wieder die Frage, ob das Land noch weit entfernt ist oder nicht. Katrin, Tommy, Michael und ich hatten Freiwache und lagen in der Koje. Tommy und ich konnten nicht schlafen. Ich hörte nur aus Tommys Mund irgendwas mit Sherry und das war doch ein Grund mal kurz aufzustehen! Wir haben uns ein wenig gefreut und wollten Katrin und Michael natürlich auch mit teilhaben lassen. Kurzerhand wurde Katrins Nase zugehalten (im Schlaf) sie musste quasi Ihren Mund aufmachen, um zu atmen und schwups war der Sherry im Rachen. Tolle Sache! Michael hingegen hat das Ganze nicht mit soviel Humor aufgenommen und ich hatte tatsächlich ein schlechtes Gewissen. Ich wurde auch böse beschimpft. Lustig war es dennoch! Wie dem auch sei, also Fair Island war in Sicht und die Stimmung stieg noch mehr. Wir haben uns den Felsen im Dunst angeschaut und noch schnell einen Schluck Sherry zu uns genommen und dann wieder ab in die Koje. Irgendwann hörten wir dann, dass wir rum waren. Herrliche Sache, nun endlich sind wir im heimisch klingenden Gewässer der NORDSEE!

Es wurde festlich diniert. Es gab Sauerkraut, mit KAPÜ und Würstchen. Danach gab es jedoch einen High-light für unseren Gaumen. Gin Tonic und wer wollte Rum Cola. Ja, aber das war noch nicht alles. Gerd hat für jeden eine Zigarre besorgt. Die Jungs haben eine richtige dicke Zigarre und wir Mädels haben ein etwas dezenteres Rauchetwas bekommen (wir alle waren uns nicht sicher, ob man das dezente dünnere braune qualmende Etwas auch Zigarre nennt). Es war ein Genuss und jeder hüstelte ein wenig vor sich hin. Gerd sagte nur: "Ey Leute, ihr habt den Atlantik überquert!" Recht hat er!!!

Als wir um den Felsen rum waren, nahm der Wind stetig zu. Hoch am Wind überqueren wir nun die Nordsee. Kein Sonnenstrahl wurde von einer Wolke unterbrochen und unsere Haspa Hamburg fuhr quasi wie auf Schienen. Es war ein herrlicher Tag um Fair Island zu umrunden und das gebührend zu "feiern".

Die Nordsee ist ein wirklich spannendes Gewässer. Viele Sachen sieht man hier. Ich war eben kurz der Meinung eine brennende Fähre zu sehen. Die Versuchung kurz abzufallen und zu Fragen, ob da ggf. ein saftiges Steak abfällt, war groß. Bevor ich mich weiter mit diesem Gedanken befassen konnte, kam sehr schnell die Ernüchterung von Michael. Es war nur eine große Bohrinself und keine Fähre die brennt. Pardon, die Bohrinself hat natürlich nicht gebrannt, sondern nur Gase oder so verbrannt.

Der nächste Wegepunkt liegt in der deutschen Bucht exakt 46 NM vor der Ziellinie. Bis dahin sind es noch ca. 368 NM. Der Wind ebbt grade eine wenig ab und wir bewegen uns mit 6,7 Knoten Speed over ground bei einer Windgeschwindigkeit mit 14,3 Knoten (app) unserem Bier entgegen. Unsere gute Laune steigt und steigt immer weiter. Das Strahlen in den Gesichtern wird immer intensiver und ein jeder freut sich auf seine Lieben zu Hause! Jetzt steigt der Adrenalinpiegel noch einmal richtig in die Höhe. Wir müssen weiterhin mit mehr als 100% beim Segeln sein. Es wurde sogar Wind bis zu 22 Knoten Nordwest bis West in den kommenden Stunden angesagt. Aber ehrlich gesagt, das kann uns nur Recht sein. Samstag soll es sogar noch mehr Wind geben Wir haben in den letzten Tagen gelernt und lassen uns einfach mal überraschen. Nun geht es wieder Richtung Süden. Wir befinden uns auf 58 27 69 N und 00 01 034 W.

Henning, wir versuchen die Sonne mit nach Hamburg zu bringen!
Viele Grüße von Bord der Haspa Hamburg
Christina Böge



05.07.07
Good bye Atlantic,
Welcome North Sea



Endlich haben wir Fair Isle erreicht. Der Nordatlantik liegt hinter uns und die Nordsee begrüßt uns mit flauen südöstlichen Winden. Seit 18 Tagen sind wir bereits in See, unser Log hat schon über 3400 Seemeilen auf der Uhr. Die Etappe von Point Alpha bis Fair Isle mit ca. 2000 Seemeilen zog sich länger hin als wie ich es in diesem Seegebiet bisher kennengelernt habe. Die schwachen Winde der letzten Tage zeigen, dass der Nordatlantik auch anders kann, zumindest immer für Überraschungen gut ist und so oder so eine echte Herausforderung darstellt. Diesmal weniger in Form von schweren Wetter, dafür aber an Geduld und gute Nerven. Erzwingen kann man nichts, ETA-Berchnungen sollten tunlichst unterbleiben. Die Crew muß aus der vorgefundenen Situation das Beste machen.

Nachdem wir Point Alpha gerundet hatten, verlief unser Kurs vorerst nördlich, um dort günstige Winde zu suchen. Es galt die Flaute aufgrund einer Hochdruckbrücke zu umgehen, die einige Schiffe vorgefunden hatten. Der weitere Kursverlauf orientierte sich dann deutlich östlich der Rhumbline, da dort die zu erwartenden Windbedingungen mit dem Aufbau einiger Tiefdrucksysteme günstiger erschienen. Insbesondere die strategische Positionierung gegenüber dem heranziehenden Sturmtief und dem zu erwartenden Gegenwind war uns wichtig. Vorerst hatten wir uns in den Treck der Regattaflotte eingereiht und es war "Straßenbahn fahren" angesagt. Wir konnten sehr viel Genaker segeln und kamen zügig voran. An Positionsveränderungen gegenüber den anderen Yachten war auf diesem Kurs vorerst nicht zu denken. Die relativen Geschwindigkeitsunterschiede waren einfach zu gering. Also hieß die Devise, sich in Geduld zu üben und frei nach dem Motto "die Kasse steht am Ende des Supermarktes" auf unsere Chancen zu warten und diese dann nutzen. Was wir brauchten wäre am besten eine harte Kreuz oder irgendetwas anderes, was das Feld mal aufmischt. Bis dahin segelten wir mit einer mittlerweile top eingespielten Crew, viel Spaß und tollem Team Spirit unseren Kurs über den Atlantik. Es wurde kälter und nasser an und unter Deck. Hoch motiviert wurden mit vielen Segelwechseln der jeweiligen Windsituation Rechnung getragen. Eines Nachts flog uns plötzlich mit lauten Knall unser leichter Genaker aus den Lieken. Eine unerwartete Bö trennte sauber den Hals vom übrigen Teil des Segels ab. All hands an Deck, Segel runter und ein Neues

hoch und weiterfahren. Eine andere haarsträubende Situation war kurz nach Point Alpha, als sich bei moderatem Wind, dabei jedoch zuviel Welle der schwer kontrollierbare Spi ums Vorstag mehrfach vertörnte. Der Spi war so dermaßen fest verknotet, dass unser Vorschiffsmann umgehend in den Mast musste, um das Segel zu retten. Wir ließen den Vorschiffsmann bei wild um sich schlagenden Segel (das Fall war bereits im Top ausgeklinkt) am Vorstag runter aber es war nichts zu machen. Vielmehr liefen wir Gefahr, dass unser Mann im Mast bei den heftigen Schiffsbewegungen selber den Halt verlor oder noch schlimmer, vom Spi erfasst und mit vertörnt wurde. Schnellstens wurde er wieder in den Top hochgezogen und dann sicher an Deck abgefiert - das Problem mit dem Spi blieb bestehen und musste sofort gelöst werden. Die Situation verschärfte sich, als sich unser gesamtes Vorstag (eine spezial Kunststoffschiene - tuff luff) bereits mehrfach verdreht hatte. Ein Messer musste her und der Spi brutal weggeschnitten werden. Bei Verlust unseres Tuff luffs wäre das weitere Race für uns gelaufen gewesen, da wir keine Vorsegel mehr hätten setzen können. Plötzlich, wie durch Geisterhand und nochmaligem Gezerre enttörnte sich der Spi, was 30 Minuten lang nicht möglich war und wir konnten glücklich und ohne Schaden das gute Stück bergen. Ein kleiner Riß war schnell fachmännisch repariert. Das Vorstag blieb heil.

Die Bordroutine nahm seinen Lauf. Die Tage verschwammen und nur der Blick ins Logbuch verriet, welcher Wochentag anlag. Man lebte von Wache zu Wache. Das Leben an Bord wurde deutlich mühsamer, immer wieder viele Schichten (Ölzeug, Fleece, Midlayer, Funktionswäsche) anziehen und ausziehen, sich in die enge Koje quälen, gefrieretrocknete Mahlzeiten usw. Die Kojen sind sehr klamm und auch richtig naß. Bei modernen Yachten schwabbt das ins Schiff eingedrungene Seewasser bei der permanenten Schräglage die Bordwand hoch und läuft in Staufächer und durchnässt die Kojenpolster. Insofern waren wir sehr daran interessiert, Tag und Nacht das Schiff lenz zu halten. Schwamm und Pütz waren im Dauereinsatz. Unvorstellbar auch die menschlichen Ausdünstungen in den Kojen. Diese waren ja rund um die Uhr bei 10 Mann Besatzung permanent belegt. Lüften oder Polster und Schlafsack trocknen war quasi nicht möglich und dann merkt man erst einmal, wie viel Flüssigkeit der Mensch so verdunstet.

Endlich war das seit Tagen angekündigte Sturmtief im Anmarsch und auf Konfrontationskurs, genauer gesagt passierte es uns auf seinem Ostkurs südlich - also demnächst Gegenwind für uns. Mit Durchgang der Okklusion wurde uns stürmischer Wind vorhergesagt. Die Front haben wir dann frühmorgens erlebt. Schwere, sintflutartige Regenschauer und Böen bis 30 Knoten über einige Stunden - das war's dann. Wir wetterten den Starkwind mit zweifach gerefften Groß und Genua IV ab und dann war elende Flaute angesagt. Über 12 Stunden kein Wind, schlagende Segel. Andere Yachten hatten das Tief anders erlebt - wie wir später erfuhren - und mussten abwettern. Insgesamt ist das Regattafeld jedoch mal etwas durchgeschüttelt worden und das war schließlich auch die Chance, auf die wir warteten. Das tagelange in Linie hintereinander her fahren war durchbrochen. Jetzt galt es, Fair Isle zu erkämpfen bei Schwachwind, mit Kreuzschlägen aber auch bei vorübergehend kräftigen Wind auf dem Weg zu den Hebriden. Ein Power Reach mit unserer neuen Genua II brachte super Speed und uns Plätze nach vorne. Eigentlich waren wir übertakelt aber unsere eher für schweres Wetter gebaute Yacht preschte mit Höchstgeschwindigkeit nach vorne, so dass wir alles Tuch stehen ließen. Das neue Segel war glücklicherweise sehr stabil gebaut und so wurden nur wir stark durchgeschüttelt und es kann

ordentlich Seeschlag an Deck und Wasser ins Schiff.

Den Flauntpoker ab Höhe der Orkney Inseln haben wir mit Hilfe des Wetterroutings, dem genauen Studium der aktuellen Winddaten auf unserem Navigationscomputer und sehr hoher Motivation in der Crew gemeistert. Es heißt jetzt, gute Nerven behalten, nicht nervös werden, auf keinen Fall ETA's berechnen (das demoralisiert) und schnell zu segeln. Mit dem Proviant sollten wir gerade noch hinkommen, so dass auch von dieser Seite her die Moral der Crew bis zum Schluß hoch sein sollte.

S.Y. HASPA HAMBURG
Gerd Nodop
Skipper



04.07.07
Land in Sicht!

Ja, das waren die Worte nachdem ich eine Stunde versucht habe einzuschlafen und es auch endlich geschafft hatte. Nun lag ich da wieder wach und dachte: "Na toll, das war's. Steigst Du jetzt aus Deinem warmen Schlafsack raus, um in der Ferne ein paar Felsen zu sehen?" Nein, ganz klare Sache!

Ich blieb liegen und versuchte erneut einzuschlafen. Als dann Wachwechsel war, konnte ich die Felsen der äußeren Hebriden Schottlands aus aller Nähe betrachten. War schön anzugucken. Die Sonne schien und es schlich ein Wind von 10 Knoten über den Atlantik. Wir bewegten uns mit einer rasenden Geschwindigkeit von gerade mal 6 Knoten über Grund unserem nächsten Wegepunkt entgegen. Ich freue mich schon auf die 30 Zonen in Hamburg, da bekomme ich bestimmt einen Geschwindigkeitsrausch!

Langsam kommt man der Zivilisation näher. Über Funk kann man wieder Gespräche und Wetter verfolgen. Hier und da sieht man einen Fischer oder Frachter. Die Tiefe des Atlantiks hat sich arg verringert. Wir fahren gleich über eine Sandbank, die nur 34 Meter unter uns liegt. Ehrlich, wir haben schon ein paar Schweißperlen auf der Stirn. 6.000 Meter zu 34 Meter, da kann das Herz mal Aussetzer haben. Nein, ganz so schlimm ist es auch nicht, aber wie gesagt nach knapp 17 Tagen doch recht ungewohnt. Ja, 17 Tage auf See. Das ist schon eine Zeit, die nicht jeder von uns ununterbrochen an Bord eines Schiffes war. Heute haben wir auf Grund der Sonne, die uns anlächelte, einen Washtag eingelegt. Die einen waren sehr vorsichtig, die anderen sehr mutig. Bei 14 Grad kaltem Wasser war es in der Tat eine Erfrischung. Die harten Jungs haben komplette Pützen über sich gegossen. Katrin war auch relativ mutig und hat sich sogar die Haare gewaschen! Ich hingegen habe mich auf die Füße und Arme konzentriert. Das reicht. Wirklich!

Auf Grund der ruhigen Wetterlage konnten wir wieder ein wenig basteln. Jonas hat bei seinem Routine-Besuch im Mast wieder festgestellt, dass das Großfall leicht angescheuert war. Wir haben Michael nachher in den Mast gezogen. Gerd konnte das Fall dann unten reparieren und alles ist wieder in bester Ordnung. Ansonsten ist alles im super Zustand!

Nachdem wir uns die ganze Wache über Kochrezepte und Steaks unterhalten haben, hatten Katrin und Tommy die Idee der Ideen. Es gab zum Abendbrot selbstgebackenes Brot und dazu Rührei aus Eiern von glücklichen amerikanischen Hühnern! Das Essen war ein Gedicht sondergleichen!

Gut genährt nähern wir uns unserem Ziel Fair Isle. Es geht zurzeit auf Grund von ca. 16 Knoten Wind mit einem Speed over Ground von ca. 6 Knoten (hier ist Strom von 1,5 Knoten gegenan) etwas schleppend voran. Trotzdem ist unsere Motivation nach wie vor super und wir sind mit über 100% bei der Sache!

Wir befinden uns zurzeit 58 50 70 N und 06 20 26 W und es sind nur noch 150 NM zu Fair Isle. Norden wir kommen!

Eisige Grüße im Namen der gesamten Crew der Haspa Hamburg!





03.07.07 Krasse Flaute!

Laut Wetterdaten sollten wir die letzten 24 Stunden schon in einer "Flaute" sein. Vier Windstärken waren maximal angesagt. So, und nun Butter bei die Fische. Wir hatten bis zu 35 Knoten Wind und sind mit G2 und später mit einem Reff über die Wellen gebraten. Bis zu 10 Knoten über Grund haben wir an Geschwindigkeit machen können. Geile Flaute! Es war total toll, Michael und ich hatten ein stetiges Grinsen im Gesicht. Es ist so irre, wenn das Schiff ins Tal hinabsaust und die letzten Tropfen der Gischt bis zur ersten Saling reichen. Der Mensch krallt sich am Steuer fest, der Magen dreht sich. ja, so habe ich es mir vorgestellt!

Jetzt sieht es aber leider wieder etwas anders aus. Ich glaube Rasmuss verträgt das Porridge nicht (was ich gut verstehen kann). Immer wenn wir den Rest Porridge über Bord geben, haben wir kurze Zeit später wesentlich weniger Wind. Soviel Sherry können wir gar nicht nachschütten, um uns zu entschuldigen. Ach ja, und wenn auf der gegenüberliegende Seite unserer Erde leichte Erderschütterungen zu verzeichnen waren, dann entschuldigt sich hiermit die Crew der Haspa Hamburg in aller Öffentlichkeit. Grund: Wenn dieses Porridge auf dem Meeresboden aufkommt, kann es nur zu Erschütterungen kommen. Aber wohin mit den Resten, wenn wir dieses durch die Toilette dem Meer zufügen, streikt der Donnerbalken wieder und Tommy ist am Fluchen. Eigentlich ganz einfach, am besten kein Haferschleim mehr, aber ich glaube, dann bekomme ich Ärger mit unserem Skipper und anderen Porridgeliebhabern.

Je länger man auf See ist, desto geringer die Schmerzgrenzen. Unsere Jungs fingen gestern an Trockenpflaumen zu essen. Die schmecken ja ganz gut und sind so schön erfrischend. Super, unsere Klopumpe (die zurzeit fast einwandfrei funktioniert) sowie unseren Klo- Ingenieur freut es sehr. Katrin und ich haben dann noch einmal erwähnt, dass die Trockenpflaumen gegen Verstopfung und nicht gegen Langeweile sind. Wie dem auch sei, die einen lesen ein Buch, die anderen essen Trockenpflaumen.



Ein Dialog zweier FRAUEN in der Koje:



A) Hmm, irgendwas mieft hier, aber ich bin´s nicht!

B) Ups, ich glaube das bin ich. Ich wasche morgen meine Füße und wechsle auch die Socken, versprochen!

A) Nee, das bist Du nicht, es riecht nicht nach Socken.

Wir wissen jetzt was riecht. Es sind die Polster! Tja, wie gesagt, alles ist ein wenig feucht hier.

Achtern Backbord hat ja noch Glück. In der Koje ist es nur feucht. Achtern Steuerbord hingegen ist es richtig nass. Wir fahren seit nunmehr ca. 4 Tagen auf Steuerbord Bug und das ganze Wasser aus der Bilge, das durch den Mast kommt, läuft in Tommys Koje. Also langsam tut er mir ein wenig leid, aber so hat hier jeder sein Leid zu klagen, der eine mehr, der andere weniger. Wobei Tommy sich nicht wirklich beklagt.

Man hört immer nur ein lautes Fluchen und ein noch lauterer ICH RASTE AUS!!! Ansonsten ist alles in bester Ordnung.

Wir haben zurzeit einen wahren Wind von ca. 16,5 Knoten. Gut, 16,5 Knoten sind okay, aber die Wellen kommen noch aus der Zeit als wir 33 Knoten wahren Wind hatten. Die Wellen bremsen uns und lassen das Spi segeln zu einer Kunst werden. Wir bewegen uns mit knapp 7 Knoten über Grund unserem Ziel Fair Island entgegen und es sind nur noch 300 NM. "RASMUSS puste doch mal doller, wir sind doch auf dem Atlantik und nicht auf der Ostsee!"

Heute kam die erste Frage, wonach unsere kulinarischen Gelüste nach Ankunft an den Landungsbrücken sind. Das Thema mit dem Döner haben wir ja schon abgehakt. Fleisch Snacks wurden uns angeboten. Juhu, das nehmen wir doch sofort dankend an. Am schönsten fanden wir jedoch die Frage, welche Biersorte wir bevorzugen.

Nach Norden kämpfend melden wir unsere Position mit 57 33 95 N und 010 37 51 W und verbleiben mit flauschigen flaute Grüßen!

Ahoi und im Namen der gesamten Crew
Christina Böge



02.07.07
"Vorschiff!"

So, ich wurde gebeten auch mal einen Bericht zu schreiben und dieser soll von dem Leben an Bord des Vorschiffsmannes handeln. Da ich diese Position besetze, passt das eigentlich auch ganz gut.

Der Vorschiffsmann oder auch manchmal liebevoll Vorschiffsaaffe genannt, hält sich wie der Name eigentlich schon sagt, gerne auf dem Vorschiff auf. Dort hat er nämlich sein eigenes Revier und dort ist er der Chef. Er muss nicht wie der Rest der Crew im Cockpit zusammengepfercht sitzen, sondern hat vorne volle Entfaltungsmöglichkeiten. Der Bereich des Vorschiffs fängt am Mast an und hört vorne an der Spitze des Bugs auf. Hier kann er rumbrüllen und rumturnen (daher vielleicht auch der Name Vorschiffsaaffe) und seinen gewaltigen Kräften freien Lauf lassen.

Nach dieser Beschreibung wird eigentlich jedermann klar, dass man nicht einfach jeden aufs Vorschiff lassen kann, denn man braucht neben Muskelkraft auch noch Geschick, Einfallsreichtum, Schnelligkeit und räumliches Vorstellungsvermögen.

Für die nötige Muskelkraft braucht der Vorschiffsmann normalerweise immer eine extra Portion Fleisch, leider ist der Anteil des Fleisches in dem Speiseplan für die Crew nicht in ausreichender Menge enthalten. Daher stehen aber auch für die kurzen Belastungen genug zuckerhaltige Lebensmittel wie Schoko- und Cornyriegel sowie Cola zur Verfügung.

Nach umfangreichen Test und Überprüfungen bekamen Michael und Ich die Erlaubnis als Vorschiffsmann arbeiten zu dürfen. Hier ein Dank an denjenigen, der uns diese Möglichkeit eröffnet hat. Da wir manchmal nicht alle Aufgaben alleine erledigen können und z.B. zum Segelbergen einfach eine große Anzahl Manneskraft brauchen (da unsere Crew zu 40% aus Frauen bestehen könnte ich wohl auch Frauenkraft sagen. (Aber existiert dieses Wort eigentlich im richtigen Leben?)) unterstützen uns immer noch ein paar weitere Leute der Crew. Mit von der Partie ist unser Wachführer Jonas, der bei jedem Segelwechsel ganz vorne mit dabei sein möchte. Es versteht sich natürlich von selbst, dass das nur unter Michaels und meiner Anweisung funktionieren kann.

Manchmal ist auch einfach nur brutalste Gewalt und Gewicht gefragt; gerade wenn wir mal den Reacher setzen ist Hermann gerne am Mast zu sehen.

Zu den weiteren Aufgaben zählen natürlich alle Arten von Vorsegeln, Genua sowie symmetrische und asymmetrische Spinnacker in möglichst geringer Zeit anzuschlagen und zu setzen, so dass der Geschwindigkeitsverlust des Schiffes relativ gering ist. Da die Haspa Hamburg von der Werft aus nicht für einen asymmetrischen Spinnacker ausgelegt wurde war es gerade zum Anfang der Reise immer wieder eine kleine Herausforderung, dass alles reibungslos abläuft. Aber natürlich haben wir auch dieses Problem erfolgreich gelöst. Als weiteres Merkmal braucht der Vorschiffsmann ein scharfes Auge, so dass er sofort sieht, wenn irgendwo eine Leine falsch läuft oder noch schlimmer eine Leine durchscheuert. Gerade wenn im Masttop ein Leinenchaos herrscht oder beim Spinnackermanöver eine Leine reißen sollte gibt es eine "riesen Baustelle", was nicht gerade unserem schnellen Zieleinlauf förderlich wäre. Wenn wider Erwarten doch ein Problem in dieser Richtung auftauchen sollte, dann lösen wir es natürlich mit Geschick. Als etwa vor eine Woche relativ wenig achterliche Winde (10kn) und eine Dünung von 2-3m vorherrschten sind wir natürlich Spinnacker gefahren. In einer unglücklichen "Abbremsbewegung" hat sich dieser ums Vorstag gewickelt. Sozusagen der worst case

beim Spi segeln. Leider hat er sich durch jegliche Zugversuche und eine Halse nicht lösen lassen. Also haben Michael und ich blitzschnell gehandelt und schickten Michael hoch in Mast um dieses Problem an der Quelle allen Übels, also am Vorstag, zu lösen. Schnell hat er sich unseren, noch kürzlich in Newport erworbenen, Klettergurt umgeschnallt und ist wie ein Affe in den Mast geklettert. Durch verschiedene Dreh- und Wendeversuche bekam er das leichte Tuch vorerst nur auf halbe Vorstagshöhe. Der Erfolg war aber abzusehen. Nachdem Michael dann sein Bestes getan hatte, holten wir ihn auch wieder herunter und nun kam unsere Hilfs-Vorschiffsscrew zum Einsatz. Jonas und Hermann haben anschließend angefangen durch verschiedene Konstruktionen das Spinnackerknäuel zu ent-turnen. Mit der guten Zusammenarbeit der Cockpitcrew haben wir dann schließlich das Vorsegel ohne irgendwelche Blessuren geborgen.

Über das Thema Kommunikation zwischen Vorschiff und Cockpitcrew könnte man auch ganze Romane bzw. Studien schreiben, dafür ist hier aber leider nicht genug Platz, also begrenze ich das ganze auf ein paar Sätze.

Wenn es mal passieren sollte, dass irgendwelche Manöver mal in die Hose gehen sollten oder irgendwas zulange dauert, dann gibt es anschließend im Cockpit immer heiße Diskussion. Wer ist schuld? Wer war zu langsam? Warum ging das nicht schneller? Aus der Sicht des Vorschiffsmannes ist natürlich immer die Cockpitcrew zu langsam. Die gucken nie nach vorne, sehen nicht welches Fall oder welche Schot man anschlagen will und sind meistens auch noch schwerhörig. Diese und weitere Probleme kosten dem Vorschiffsmann viel unnötige Kraft und auch Nerven.

Mittlerweile sind wir aber alle über uns hinausgewachsen und haben solche Probleme nicht mehr. Selbst im Dunkeln funktionieren alle Manöver einwandfrei und wir stoppen inzwischen schon immer die Zeit, in welcher wir einen Segelwechsel bewältigen. Und wir werden immer besser..

In diesem Sinne.wir sehen uns auf dem Vorschiff..

Viele Grüße von dem rauen Atlantik.

Julian Drichelt



01.07.07

**Pos. 55 06 85 N und 018 16
52 W**



Ich bin begeistert, denn in der vergangenen Nacht hatten wir zur Abwechslung mal keine Flaute. Wir sind mit stetiger Luftgeschwindigkeit hoch am Wind weitergesegelt. Die Geschwindigkeit beträgt im Durchschnitt ca. 7,5 Knoten. Das Wellenbild ist etwas ruhiger geworden und das Schiff lässt sich angenehmer steuern. Mit einer Windgeschwindigkeit von ca. 12 Knoten bewegen wir uns mit ca. 7,5 Knoten speed over ground unserem Ziel entgegen.

Laut Wetterbericht ist in den nächsten Tagen nicht unbedingt mit mehr Wind zu rechnen. Alles in allem ist es ein sehr ruhiges Segeln, was Michael und mir nicht so gefällt, denn wir wollen schon ein wenig schneller vorankommen.

Mir wurde eben zugerufen, dass einige meiner Mitsegler einen Döner bei Ankunft in Hamburg haben wollen.

Das soll ich doch bitte schreiben, damit

ein jeder weiß, was er mitbringen soll. Ganz ehrlich, schmeckt kalter Döner? Ich bin mir jetzt nicht so sicher. Also, ich möchte keinen Döner bitte. Danke!

Tommy zaubert grade ein Frühstück. Rührei ohne Speck. Der Speck ist uns vergammelt. Schade, nun gibt es ganz normales Rührei nur mit Zwiebeln.

Das Barometer steigt wieder. Ich möchte nicht, dass es steigt, ich möchte Wind haben. Wir wollen doch zu Fair Island und das recht fix! Mit Flaute wird das so schnell nichts. Böser Atlantik!

Zu Fair Island sind es round about noch 550 NM. Wenn wir so weiter fahren wie jetzt, benötigen wir noch ein paar Tage. Wir lassen uns überraschen. Wir befinden uns zur Zeit auf 55 06 85 N und 018 16 52 W und sind gespannt, was uns der heutige Tag noch so bringt.

Die ganze Crew der Haspa Hamburg lässt grüßen.
Christina Böge



30.06.07
Böser Nordatlantik?



So, langsam reicht es! Alle erzählten etwas vom bösen Nordatlantik. Kalt und Nass, stürmisch soll er sein und hohe Wellen haben. Ja, wer behauptet denn so einen Schmarren?

Okay, der Mensch kann natürlich auch Pech haben und ich kann mir durchaus vorstellen, dass es hier und dort bestimmt auch mal etwas schnellere Luft über dem Nordatlantik gibt. Ansatzweise durften wir das ja auch schon einmal kennen lernen.

Wir dümpelten nach wie vor rum und warteten auf den Wind, der uns ja versprochen wurde. Leider gab es wiedererwartend wenig Wind und somit dümpelten wir auch diese Nacht mit einem true wind speed von ganzen 7,4 Knoten und einem Speed over ground von gerade mal 3,5 Knoten unserem Ziel entgegen.

Gegen Morgen schlief der Wind komplett ein und die Segel schlugen nur so um sich. Wir hatten keine Fahrt im Schiff, so haben wir uns zu Gunsten der Segel entschlossen, diese zu bergen, damit uns die Segel nicht kaputt gehen. Es hat aber zum Glück nicht lange gedauert, da kam auch schon wieder Wind auf.

Durch das Tief, was wohl mehrere Schiffe etwas intensiver als unseres miterlebt hat, stand eine ziemlich hohe Dünung. Mit relativ wenig Wind und somit auch wenig Fahrt im Schiff, waren die Wellen schon eine Herausforderung. Tommy meinte er würde die Alpen sehen, so hoch waren die

Wellen. Nein, wir sind für Land in Sicht noch zu weit weg!

Hoch am Wind sind wir gestern mit einem Speed over ground von ca. 8 Knoten unserem Ziel entgegen gesegelt. Mal schien die Sonne, mal regnete es. An Hand des wechselhaften Wetters merken wir, dass wir

immer mehr gen Norden kommen.



29.06.07 / Schnelle Luft
Pos. 52 37 68 N und 22 41 08 W

Die letzte Nacht war mal wieder spannend. Der Wind hat eine konstante Stärke und wir fahren mit 2 Reffs im Groß und der G4. Der Wind pustete uns mit 28 - 32 Knoten um die Ohren und wir näherten uns mit 8 Knoten über Grund unserem Ziel.

Zu unserem nächsten Wegepunkt sind es noch ca. 880 NM (Fair Island), man könnte also fast sagen, dass Land in Sicht ist. Die Wellen haben wieder eine Höhe erreicht, wo jeder Griff an Bord in Zeitlupe abläuft. Die Bewegungen werden immer langsamer. Das Doofe ist, dass der Mensch nur zwei Hände hat. Es heißt immer, eine Hand für sich die andere für das Schiff. Hmm, also ich brauche grade beide Hände für mich, ansonsten würde ich hier so gnadenlos durch die Gegend purzeln. Langsam wird es wirklich kalt. Selbst unter Deck ist es jetzt gut auszuhalten. Der Reißverschluss vom Schlafsack wird wieder geschlossen. Die Thermounterwäsche kann man gleich anbehalten. Die Socken, die in den Seestiefeln leicht feucht geworden sind, kommen mit in den Schlafsack, um zu trocknen. Sowieso ist

die Zeit der Baumwolle jetzt endgültig vorbei. Die Feuchtigkeit im Schiff wird von Tag zu Tag höher und die Klamotten immer klammer. Alle frischen Sachen, die wir noch dabei haben, sind separat in Müllbeutel eingepackt, um diese vor der Nässe zu schützen. Nach 13 Tagen an Bord wächst der Wunsch zu duschen. Gut, ich persönlich habe es mir schlimmer vorgestellt, aber so langsam könnte mein Körper mal warmes Süßwasser sehen. Neben der warmen Dusche kommt jetzt hier und da mal das Verlangen nach einem Steak. Wie bereits oben genannt, ist ja schon fast Land in Sicht, das heißt, dass das Steak in greifbare Nähe rückt. Zum Glück habe ich von meinem Freund die schriftliche Zusage erhalten, dass er mir ein Steak brät, wenn ich wieder zu Hause bin.

Ich sitze hier in der Navi und gucke mich um. Überall hängen Sonnenbrillen, nasse Handschuhe, Sonnenhüte, nasse und trockene Segel, Rettungswesten, Polo-Shirts zum Trocknen, Seestiefel und alles andere was der Mensch bei einer Atlantiküberquerung sonst noch so benötigt. Ich gucke die Sachen an und kann sie riechen. Alles riecht, alles ist nass, ich rieche und ich bin nass. Selbst der Blick in die Gesichter der Crew überrascht mich positiv. Man kann so viel ablesen. Man schaut sich so an, sagt nichts und weiß dennoch was der andere wohl grade denkt. Ich habe versucht Erschöpfung in den Gesichtern zu finden, aber es gelingt mir nicht. Jeder von uns ist nach wie vor fleißig dabei und gibt sein Bestes. Ob an oder unter Deck, jeder ist mit über 100% bei der Sache. Der Wind ist vor lauter Pusten müde geworden und treibt uns jetzt mit ca. 16 Knoten voran. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 8,6 Knoten über Grund ist es jetzt eine ganz angenehme Fahrt. Man kann sich mittlerweile besser bewegen, da das Wellenbild etwas ruhiger ist.

Heute gab es Suppe, ja Gemüsesuppe aus der Dose! Die war ja so lecker.. Aber sehr flüssig. Suppe halt. Es war eine Kunst die Suppe zu essen, aber es ging ohne große Katastrophen aus.

Unsere Position beträgt zurzeit 52 37 68 N und 22 41 08 W. Schon wieder ist ein Tag um und eine DIN A4 Seite voll.

Ahoj,
Christina Böge



28.06.07 / Juhu ein neues Tief?
Pos 51 36 25 N und 26 23 61 W



Die Hälfte der Meilen haben wir schon etwas länger hinter uns, also das Bergfest stand schon länger vor der Tür. Unser Skipper, immer für Überraschungen gut, hat uns gestern bekocht. Es gab Labskaus und ein BIERCHEN. Ja, ein so genanntes Bergfest Bierchen. Zudem gab es noch Geschenke. Die Jungs bekamen den Playboy und wir Mädchen die Gala. Wir Mädchen haben Gerd dann mitgeteilt, dass es eine Zeitschrift namens Playgirl gibt (wegen der Gleichberechtigung).

Letzte Nacht war es nicht einfach den Wind zu finden. Wir hatten flauschige 6-8 Knoten Wind und sind nur unter Spi mit ca. 5 Knoten dahin gedümpelt. Die Wellen und die Winddreher ließen den Spi immer wieder zusammensacken. Viel Kurbeln war angesagt, so dass wir immer Speed im Schiff hatten. Wir haben alle sehr viel getan und wenig Wind ist meist anstrengender als viel Wind. Heute Morgen durften wir einen wunderschönen Sonnenaufgang miterleben. Das Wasser des Atlantiks war lila gefärbt und wir kamen, wie schon des Öfteren auf dieser Reise, nicht mehr aus dem Staunen heraus. Der Wind frischte auf und wir konnten auch wieder das Großsegel setzen. Das Groß hatten wir auf Grund des andauernden hin und her Schlagens eingeholt, damit das Material nicht so beansprucht wird. Da der Wind von hinten kam, hat das Groß eh dem Spi nur das bisschen Wind geklaut. Der Wind nahm stetig zu und wir hatten wieder ordentlich Speed. Wir erhielten das Ranking und mussten leider feststellen, dass wir auf Platz 20 sind. Die Stimmung bei mir ging leider ein wenig in den Keller. Wir alle sind sehr ehrgeizig, wie wohl jeder auf dieser Regatta, aber motivierend ist so ein Rückfall nicht wirklich. Gut, wer innerhalb von zwei Tagen 6 Plätze zurück fällt, kann ja auch innerhalb von 2 Tagen wieder aufsteigen. Unser Skipper weiß zu motivieren (deshalb ist er unter anderem vielleicht auch Skipper?) und konnte mich mit weiteren Taktiken wieder motivieren. Außerdem sagte er mir, wenn ich nicht motiviert sei, habe ich auch nichts mehr am Steuer zu suchen. Recht hat er und so etwas lasse ich mir auch nicht sagen. Also war ich wieder gut drauf, wir fuhren und wie würde Julian sagen.. Alles war wieder safe! How ever!

Der Wind hatte heute Vormittag ordentlich aufgefrischt (bis 23 Knoten in Böen) so dass wir mit der G3 und einem Reff im Groß mit ca. 8,5 Knoten Speed over ground gefahren sind. Jetzt hat der Wind wieder etwas nachgelassen. Die Windgeschwindigkeit beträgt zurzeit ca. 15 Knoten und unsere Geschwindigkeit

über Grund beträgt ca. 9 Knoten. Wir fahren mit G1 und ausgerefftem Groß. Der Wind soll die Tage noch zunehmen und ganz ehrlich, wir freuen uns darauf. Die letzten Tage waren ein wenig anstrengend, aber jetzt bringt es wieder eine Menge Spaß. Die Bewegungen unter Deck sind wieder anstrengender und man braucht für alles wesentlich mehr Zeit. Da auf Grund des heftigen Regens der letzten Stunden, alles recht nass unter Deck ist, rutscht man zusätzlich noch ordentlich umher. Hier betätigt man Muskeln, von denen man nicht einmal wusste, dass es diese gibt. Auf einem Schiff gibt es primär zwei Orte an denen man sich abwechselnd aufhält. Entweder in der Koje oder an Deck. Wie sagte Tommy so schön, er fühlt sich wie eine Pizza: Tommy (die Pizza) kriecht in den Schlafsack (Backofen), der Käse schmilzt, die Pizza fängt an zu riechen und muss aus dem Ofen. Draußen kühlt sie dann wieder ab, also muss die Pizza wieder zurück in den Ofen. Oder anders, Tommy bezeichnet seinen Schlafsack auch als Bratschlauch. Kurz gesagt, es ist immer noch recht warm unter Deck. Gut, es ist schon etwas angenehmer als die letzten Tage, aber trotzdem, wir alle haben uns den Atlantik kälter vorgestellt.

Da wir uns immer mehr gen Norden bewegen, wird die "Qual" der Hitze auch bald der Vergangenheit angehören. Ich bin mir sicher, dass wir uns schon sehr bald die Wärme zurück wünschen. Meinen Schal habe ich mir schon einmal rausgeholt und dicke Klamotten haben wir auch schon alle an. Es wäre schade, wäre es nicht wenigstens ein paar Tage kalt, denn der ein oder andere von uns hat sich doch noch zusätzlich mit warmen Klamotten ausgestattet.

Wir befinden uns zurzeit auf 51 36 25 N und 26 23 61 W. Von dieser Position grüßt die Crew der Haspa Hamburg.
Christina Böge



27.06.07
Navigation - oder die Kunst
ans Ziel zu kommen
von Thomas Hornig



Skipper: "He Navi ich brauch mal COG, SOG, DTW und TTG zum nächsten Wegpunkt."

Navigator: " 265°, 8,5 Knoten, 4,25 sm, 30 min."

Was sich wie das Gespräch unter Mitgliedern eines Geheimbundes anhört ist nur ein Beispiel für die tägliche Kommunikation zwischen Skipper und Navigator auf einer x-beliebigen Regattayacht. Die oben genannten Dreiergruppen im Einzelnen zu erläutern führt hier zu weit, es sei nur darauf hingewiesen, dass die von der Person Skipper geforderten und von dem Navigator gelieferten Werte über Ankommen oder eben nicht entscheiden. Was aber ist Navigation? Navigation ist die Kunst, ja es ist eine Kunst, dort anzukommen, wo man es sich vorgenommen hat. Im Vergleich zu der Landnavigation gibt es auf See keine Straßennamen, keine Richtungsschilder, die einen Punkt für Punkt über die Meere führen. Man muss sich mit dem behelfen, was die Mathematik und die Physik einem zur Verfügung stellt. Und das, geneigter Leser, ist eine Menge. Bis noch vor wenigen Jahren, war der Navigator besonders bei Transozeanreisen die erste Anlaufstelle, wenn es um die Frage nach dem Ankommen am Zielpunkt ging. Atemberaubendes Schweigen umgab ihn, wenn er täglich den Sextanten an das Auge setzte und die Sonne schoss. Ein lautes, seinem Adjutanten zugerufenes "NULL", durchbrach alsbald die Stille, kurz bevor er mit ernster Miene zu weiteren Berechnungen in der Navigationsecke verschwand. Einige Zeit später und nach doppelter Kontrolle seiner Berechnungen erschien dann ein nicht selten sichtlich gelöster Navigator wieder an Deck und verkündete mit den Worten: " Wir sind auf dem richtigen Kurs" die von allen erwartete frohe Botschaft. Soviel zu der guten alten Zeit.

Im Zeitalter von Computern und Satelliten ist der Navigator zu einem "User" dieser elektronischen Medien geworden. Wo in vergangener Zeit die Seekarte auf dem Navigationstisch lag, liegt heute eine PC Funktastatur (welch ein Glück, müsste ich dies Zeilen doch sonst per Hand schreiben), die Seekarte ist zu einem elektronischen Datensatz mutiert und wird über den 19" Widescreen LCD Monitor dem Anwender sichtbar gemacht.

Verstehen Sie, geneigter Leser, mich bitte nicht falsch. Ich bin froh, dass ich nicht mehr tagein tagaus den Sextanten und Adjutanten bemühen muss, um meiner Crew mitzuteilen, dass wir auf dem richtigen Kurs fahren und damit das Ankommen, das Anlegebier und die heiße Dusche gesichert sind. Ich habe hier an meinem Navigationstisch alle wichtigen Daten auf dem Monitor. Bekomme unsere Position auf 20 Meter genau von einer Reihe die Erde umkreisende Satelliten, das Wetter und die sich daraus ergebenden Kursempfehlungen per E-Mail und die Seekarten wie schon erwähnt aus dem Computer. Der Navigator rechnet nicht mehr, er schwingt keine Kursdreiecke und Zirkel, er liest fertig berechnete Werte ab und gibt Sie weiter. Er ist kurz davor dem Computer zum Opfer zu fallen, wenn dieser auch noch das Sprechen lernt. Im Auto ist der Beifahrer bereits dem Navigationsrechner zum Opfer gefallen. Doch schade ist dies nicht, gibt es einem doch Zeit sich den schönen Seiten des Segelns hinzugeben. Dem Genießen der Freiheit, des Meeres und des Abenteuers.

Doch halt,
warum
sollte man
eigentlich
dann noch
einen
Navigator
mitnehmen!?

Die
Antwort ist
einfach,
nicht mehr
Kursberechnungen
gilt es zu
lösen,
sondern
EDV
Probleme.
Der
Navigator
der
Zukunft ist



mehr und mehr ein Systemadministrator, der sich mit WLAN und Satellitenmodem beschäftigt und weniger der konventionellen Navigation.

Doch keine Sorge: Ich werde auch in Zukunft meinen Sextanten, Taschenrechner und meine Handbücher auf lange Segelreisen mitnehmen. Man weiß ja nie.

In diesem Sinne möchte ich mich von Ihnen verabschieden und für Ihre Aufmerksamkeit danken.

Thomas Hornig



26.06.07 / Immer noch Nebel



Der Nebel liegt seit nunmehr fast 30 Stunden über uns. So etwas habe ich noch nie erlebt. Die Luft ist feucht und alles ist mit "Tau" bedeckt, selbst unser Rudergänger Michael.

Heute Nacht hatten wir Wetterleuchten und zu allem Überfluss hat es auch noch geregnet. Der Nebel ist noch genau so hartnäckig wie zuvor. Dieses Phänomen läuft einem auf der Ostsee seltener über den Weg. Heute wurde wieder rumgebastelt. Jonas wurde erneut in den Mast gezogen und hat das Großfall repariert. Ansonsten sind wir gesegelt. Alles in Allem war es ein sehr ruhiger Tag und wir haben uns auf die Fortbewegung der Haspa Hamburg konzentriert.

In einer ruhigen Minute fragte ich Michael, ob die Regatta so ist, wie er sie sich vorgestellt hat. Er guckte mich an wie ein Auto, denn ich saß mit einem Block und einem Stift vor ihm. Mein Vorhaben war nämlich ein Interview. Michael ist an sich ein eher ruhiger Zeitgenosse und redet tatsächlich nur, wenn er etwas zu sagen hat. Eigentlich ganz toll! Egal, zurückführend auf das "Interview" hatten wir sehr viel Spaß, denn seine Antwort zur oben genannten Frage war wie folgt: "Ja also, Grundsätzlich hatte ich den Atlantik als gemein gefährlich im Ohr. So mit angriffslustigen Möwen, schlafenden Walen, kalt, windig.einfach böse halt. Bin jetzt zum Glück positiv überrascht, wegen dem warmen Wasser im Golfstrom, der faszinierenden Tierwelt sowie..." Ja, weiter wusste er nicht und ich sollte noch einmal vorlesen. Ich las seine Antwort noch einmal vor und wir mussten schon ein wenig lachen. Die Antwort hört sich schon ein wenig blauäugig und naiv an. Michael bat mich darauf hin meine Fragen aufzuschreiben, er würde sie dann in einer ruhigen Minute ganz spontan schriftlich beantworten. Das Gute ist, dass ich weiß was er meint und ich denke auch, dass meine Frage vielleicht für eine entspannte Seele ein wenig gemein ist. Ganz ehrlich, wir

sind hier nicht um zu denken, sondern um zu segeln. Gut okay, ein wenig denken muss man beim Segeln auch. Mit mehr oder minder stetigem Wind bewegen wir uns mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 Knoten Speed over ground gen Fair Island zu. Die Distanz beträgt zu Fair Island nur noch knapp 1.350 NM. Es wurde ein Tief angekündigt und wir sind sehr gespannt. Ein wenig mehr Wind und Abwechslung wäre super! Allerdings soll der Wind aus Osten kommen, was den Nachteil hat, das wir kreuzen müssten. Wir lassen uns jedoch überraschen, es kommt eh immer alles anders als man denkt. Wir werden bis zum Eintreffen des Tiefs noch ein paar Mal den Gennacker gegen den Spi und umgekehrt austauschen.

Christina Böge



Bericht 25.06.07 / Was zum Segeln noch dazu gehört

Jetzt, wo wir weniger Wind und ruhigere See haben, können wir das laufende Gut in Ruhe begutachten, welches in den letzten Tagen doch recht beansprucht wurde.

Jonas war gestern im Mast und hat sich das Großfall angeguckt. Auf der Steuerbordseite ist es ein wenig angescheuert. Des Weiteren wurde das Rigg noch einmal kontrolliert. Die Niederholer haben auch etwas gelitten und wurden zusätzlich noch einmal mit Leder gestärkt. Die Spuren der letzten Tage sind

sichtbar und es ist wie überall, fängt man einmal an zu basteln, fallen einem tausend Sachen auf, die noch erledigt beziehungsweise ausgebessert werden müssen. Es soll ja auch nicht langweilig werden. Neben häufigen Spi und Gennacker Wechsel wird genäht, gespleißt, aufgeräumt und umgestaut.

Nicht nur das Material braucht sehr viel Aufmerksamkeit, sondern auch die Lebensmittel! Am siebten Tag fing der Kühlschrank langsam an zu müffeln. Katrin unsere Proviant und Schatzmeisterin hat sich bereits vor Start zur Aufgabe gemacht für unser leibliches Wohl zu sorgen. Neben dem Einkauf bei der Metro (ich musste helfen..never ever again), hat sie hier an Bord alles unter Kontrolle. Wenn man den Pfefferminztee, oder andere Spezialitäten sucht, sagt sie einem sofort, wo etwas zu finden ist. Sie ist eine verdammt strenge Schatzmeisterin und ein jeder von uns bekommt sofort was auf die Finger, wenn er ein Schapp öffnet, wo er nichts dran zu suchen hat (selbst der Skipper hat einen riesen Respekt vor ihr). Die Haspa Hamburg hat viele Schapps und wir dürfen nur an zwei oder drei ran. Am Kühlschrank und Schapp hängt ein Zettel, wie viel man wovon am Tag essen darf. Ein Müsliriegel pro Person pro Tag, zwei Schokoriegelchen (sehr klein) pro Person pro Tag und so weiter und so fort. Mittagessen und Abendessen hat Katrin zuvor in Tüten abgepackt, so dass man nur einen Handgriff tätigen muss, damit man alles zum Kochen zusammen hat.

Wie gesagt, am siebten Tag machte sich der Kühlschrank mit einem nicht so leckeren Credo aufmerksam. Es schwamm eine undefinierbare Brühe am Boden der Kühleinrichtung. Was ist das? Keiner wollte es wissen, somit wurde radikal ausgemistet und weggeschmissen, was wirklich im Herzen wehtat, denn es war nicht wenig. Das Kühlgerät wurde mit Sagrotan ausgewischt und desinfiziert, denn was kann einem am Bord schlimmeres passieren, als einen Virus in den Umlauf zu bringen?

Heute ist der neunte Tag auf See und wir alle sind wohlauf! Es ist nach wie vor eine super Stimmung an Bord und das Segeln ist ein Traum. Durch das ruhigere Wetter haben wir viel mehr Zeit uns Sachen zu erzählen. Wir lernen uns von Tag zu Tag mehr schätzen und der Zusammenhalt wird immer extremer. Ich glaube, in Hamburg kann uns so schnell nichts auseinander bringen und die erste Zeit an Land, wird der eine oder andere den einen oder anderen sehr vermissen. ABER bis dahin segeln wir ja noch ein paar Tage zusammen. Das ruhige Wetter ist zum "Luftholen" wirklich ganz schön gewesen, aber jetzt könnte mal langsam mehr Wind kommen. Der Atlantik gleicht momentan der Ostsee, es fehlt nur noch Dänemarks Küste an der Kimm.

Heute Nacht kam dichter Nebel auf und es war irgendwie unheimlich. Wir fingen davon an zu sprechen, ob es Geisterschiffe wirklich gibt. Wir sind zu keinem Entschluss gekommen, haben uns aber wilde Gruselgeschichten erzählt, die Umgebung lud dazu ein.

Zum Glück bedeutet Nebel ja nicht immer komplette Flaute, so fahren wir jetzt mit ca. 10 Knoten Wind und einem Speed over ground mit ca. 7,5 -8,5 Knoten über den Nordatlantik. Unsere Position beträgt 46°12.44 N 040° 40.66W und wir hoffen, dass sich der Nebel bald auflöst. Es wurde auch schon ein Stück blauer Himmel gesichtet, wo weiß ich nicht, als ich in den Himmel sah, konnte ich nur schwer die

Mastspitze sichten, aber die Hoffnung stirbt zuletzt. Uns bleibt nur eines übrig, um aus diesem Nebel raus zukommen. Wir müssen weiter segeln und weiter versuchen die höchste Geschwindigkeit mit den Mitteln, die uns zur Verfügung stehen, rauszuholen.

Christina Böge



24.06.07 / Der Atlantik lebt
Position 44°16. 47 N 042° 43. 89W

Wie unser Skipper Gerd gestern schon ausführlich geschrieben hat, haben wir Point Alpha passiert. Seitdem scheint die Sonne, die Wellen des Atlantiks gleichen denen der Ostsee, die Temperaturen sind sommerlich. Es ist einfach super noch einmal Sonne zu tanken, bevor wir weiter nördlich uns das kühle Nass an Bord holen.

Alle Schlafsäcke, das Ölzeug und die klammen Jacken werden von der Sonne getrocknet und selbst uns lüften wir bei dieser Gelegenheit ordentlich aus. Wir segeln in Shorts und T-Shirts. Die Sonnenmilch kommt zum Einsatz und die Sonnenbrillen werden auch wieder getragen. Wir befinden uns zur Zeit in einem Hochdruckgebiet und wir bewegen uns bei 11 Knoten Wind mit ca. 8 Knoten Speed over ground gen Norden zu. Unsere Position ist 44°16. 47 N 042° 43. 89W.

Als wir gestern unter Spi segelten, kam auch ich endlich mal in den Genuss Flipper zu sehen. Und wer hätte gedacht, dass Flipper so viele Freunde hat. Es war wirklich atemberaubend wie die Tiere um unsere Haspa Hamburg herum geschwommen und gesprungen sind. Es ist so schön anzusehen, dass diese Tiere in der freien Wildbahn genauso verspielt sind wie in den Delphinarien! Wir alle sind begeistert und der Höhepunkt der Begeisterung war, als Tommy mit einem -"ÄÄHHHH, ich glaube es kommt etwas Großes auf uns zu"- am Ruder stand. Tommys Blicke folgend, sahen wir in die Richtung wo das große Etwas sein sollte. Wahnsinn, da kam doch tatsächlich ein Tier auf uns zu. Es war definitiv nicht Flipper, denn das Tier trug die Nase auf der Stirn und nicht im Nacken. Dieser Wal - es könnte ein Pottwal gewesen sein -kam uns entgegen und schwamm ca. drei Meter neben der Haspa Hamburg vorbei. Es war noch ein kleiner neugieriger Wal (haben wir uns jetzt mal so gedacht), die anderen seiner Gruppe schwammen einige Meter weiter an uns vorbei. Es ist genial, wenn die Wale auftauchen und eine kleine Wasserfontäne ausstoßen. Was muss ein Wal wohl denken, wenn er an einem Segelboot vorbei schwimmt? Komischer Genosse, der trägt seine Rückenflossen am Bauch? Wir wurden angehalten, einen riesen Bogen um die Wale zu machen, aber mal ganz ehrlich. Auf einmal sind die da, schwimmen still und heimlich auf und wir sind mitten drin. Wir haben gar keine Chance einen Bogen zu machen. Aber das Gute ist ja, dass es Delphine gibt. Letzte Nacht haben die Delphine so in unserer Bug und Heckwelle rumgespielt, dass sie vor Freude gequitscht haben. Somit haben sie dann die dösenden Wale aufgeweckt, denn bei diesem Lärm konnte wirklich keiner schlafen. Für uns Segler ist auf dem Atlantik der dösende Wal eine recht große Gefahr, denn die Wale dösen kurz unter der Wasseroberfläche. Wenn man gegen einen solchen Koloss mit einer gewissen Geschwindigkeit fährt, kann man nicht nur am Tier viel kaputt machen, sondern auch am Schiff. Es wäre ein Alptraum, wenn etwas mit dem Ruderblatt oder der Ruderanlage passieren würde. Für mich, und ich denke auch für die anderen meiner Wache, war der heutige Morgen mit den Delphinen die uns tatsächlich vier Stunden mit ihrem Gesang begleitet haben, eine riesen Freude. Ich hätte noch Stunden zuhören können, hätte mich nicht irgendwann die Müdigkeit eingeholt.

Christina Böge



23.06.07
Point Alpha



Um 06.20 Ortszeit (23.06.07) haben wir Point Alpha gerundet, der erste Abschnitt des Blue Race ist damit vollbracht. Ein Drittel der zu segelnden Distanz liegt hinter uns. Zeit für einen kleinen Rückblick.

Wir sind seit einer Woche auf See und die gesamte 10 köpfige Crew hat mittlerweile Seebeine. Die Bordroutine ist perfekt eingespielt, was auch notwendig ist, um die noch vor uns liegende Strecke bewältigen zu können. Unser Rhythmus wird bestimmt vom Zwei - Wachensystem mit tagsüber jeweils im Wechsel 6 stündigen Wachen und nachts von 20 Uhr bis 08 Uhr jeweils 4 Stunden on bzw. off. Ansonsten heißt die Devise: segeln, essen, schlafen, segeln, ...

Permanent wird der Segeltrimm optimiert, um möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erreichen. Tag und Nacht finden Segelwechsel statt, die nach 7 Tagen auf See zur Gewohnheit, wenn auch bei viel Wind oft zur Schwerstarbeit werden. Neben dem Segeln verlangt die Bordroutine u.a. das Kochen unserer "leckeren" gefriergetrockneten Trekkingmahlzeiten, Reinschiff machen und verschiedene Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführen. Das Schiff befindet sich auch nach der bisher absegelten Distanz von 1200 Seemeilen im technisch guten Zustand, was für die bevorstehenden Herausforderungen unumgänglich ist. Allerdings wurden unser Bordinspektor und die technisch versierten Crewmitglieder in den letzten Tagen schon des öfteren gefordert, verschiedene Reparaturen, sei es an der Toilette, den Pumpen, den Segeln, die Beseitigung von Leckagen etc. durchzuführen. Für uns ist es wichtig, selbst auch nur kleine technische Probleme sofort in den Griff zu bekommen, um das Schiff permanent in top condition zu halten. Die Erfahrung zeigt, daß gerade bei einem Ocean-Race aus kleinen schnell große Probleme werden können.

Die von uns gewählte Route von Newport bis zum Point Alpha verfolgte die Strategie, den Stömungsvorteil des Golfstroms zu nutzen. Dieser schiebt im Idealfall mit 2-4 Knoten pro Stunde und verhilft einem zu wertvollen "kostenlosen" zusätzlichen Seemeilen.

Vom Wetterrouting her wurde uns aus diesem Grunde von Newport ausgehend ein Südkurs empfohlen, um schnell in den Golfstrom zu gelangen. Die gewählte Route bedeutete jedoch auch, einen längeren Seeweg bis Point Alpha von über 100 Seemeilen in Kauf zu nehmen, was jedoch durch den Geschwindigkeitsvorteil hätte ausgeglichen werden sollen.

Rückblickend betrachtet wäre der kürzere direkte Weg von Newport zu Point Alpha der schnellere gewesen. Im Golfstrom gerieten wir in zwei so genannte Cold Eddies. Diese Stromwirbel entstehen vereinzelt am Rand des Golfstroms, wo sich das 25 Grad warme Wasser mit kaltem Atlantikwasser vermischt und dann für sehr starken Gegenstrom sorgt. Dieser Gegenstrom führte in Verbindung mit starkem Wind um 25 bis 35 Knoten zu einer sehr konfuse und ruppigen Kreuzsee, welcher wir zwei Tage lang ausgesetzt waren und

was zumindest für Mensch und Material eine erste Härteprüfung darstellte. Die Strategie, den Strömungsvorteil des Golfstroms zu nutzen wurde dadurch völlig aufgehoben.

Seit Point Alpha rauschen wir mittlerweile bei mäßig starken Südwest Wind unter Spi und sehen damit gespannt dem zweiten Abschnitt des Blue Race entgegen. Nun heißt es, 1900 Seemeilen von Point Alpha bis nach Fair Isle zu meistern. Die Strömung des Golfstroms spielt keine große Rolle mehr.

Strategie bestimmend sind jetzt die richtige Positionierung zu Tiefdruckgebieten und das Umgehen von schwachwind Zonen unter Hochdruck Einfluß.

Gerd Nodop
Skipper S.Y. HASPA HAMBURG



22.06.07
Endlich mal auf ´nem
anderen Bug

Point Alpha noch ca. 166 NM von uns entfernt
Pos. 40°54N31´ und 48°38W80´

Ich weiß nicht wie viele Tage mein Körper ins Lee-Segel gedrückt wurde. Der Rücken tat weh und wenn ich nicht weit genug nach unten in meine Koje gerutscht bin, hing mein Kopf bei meiner Kojen Nachbarin Katrin auf dem Kissen (welches aus einer zusammengefalteten Fleece Hose besteht, die nicht mehr wirklich frisch ist). Gestern hat die Steuerbord-Wache eine Halse gefahren. Sensation, und wir haben den Augenblick verschlafen, aber als wir geweckt wurden, klebte ich an der Holzverkleidung der Bordwand. Tolles Gefühl! Die Steuerbordwache hatte das Groß und den Reacher oben. Bei 17 Knoten Wind haben wir noch kurz überlegt, ob wir die Segel wechseln. Es fing an zu regnen und wir entschieden uns, erst einmal abzuwarten, was die Wolke so mit sich bringt. Da wir die Wache von 00:00 - 04:00 Uhr Morgens hatten, war es leider so duster, dass wir wirklich nichts erkennen konnten. Unser Abwarten hat sich gelohnt, denn kurze Zeit später frischte der Wind auf 36 Knoten auf.

Unser Skipper, selbst während seines Schönheitsschlafes immer mit einem Ohr beim Schiff, kam uns zur Hilfe, als der Reacher runter und die G4 hoch sollte. Zuvor hatten wir schon ein Reff im Groß. Der Wechsel war eine sehr nasse Angelegenheit für Skipper Gerd, Wachführer Tommy und Michael. Ja, und das Schlimmste beim Segelwechsel war der rege Schiffsverkehr mitten auf dem Atlantik! Tatsächlich sahen wir auf einmal Lichter am Horizont und die waren gar nicht so weit weg. Ich fragte Katrin unentwegt, ob sie ein grünes Lichtlein sieht, denn dann hätten wir ein Problem. Die Drei haben sich wirklich einen abgekämpft und der erste Spruch vom Skipper war, dass er nicht gedacht hätte, dass er in seinem Alter noch aufs Vorschiff muss.

Die Stimmung war super nach dem Segelwechsel. Wir sind bei halben Wind die Wellen runter gesurft. Das hat uns allen (mir am meisten, denn ich stand am Steuer) einen riesen Spaß gemacht. Bald schon sollten wir aber das Steuer aus der Hand geben, denn die Steuerbord Wache war am Zuge. Die Mädels und Jungs sind bei "Flaute" in die Koje gehüpft und wurden in Böen bis 36 Knoten und einer SOG Geschwindigkeit von 13,5 geweckt. Die Steuerbord Wache war noch nicht einmal richtig wach, da wurde schon wild diskutiert, wer steuert, aber unser zweiter Wachführer Jonas hat es gut in der Hand gehabt. Warum diskutieren? Er steuert und aus die Maus! Es war wirklich schön mit einem Rauschen von vorbei strömenden Wasser am Ohr einzuschlafen, aber viel viel schöner war es von einem jugendlichen Gequietsche und Geschrei aufzuwachen, als Julian die 18,5 Knoten Grenze erreicht hat. Schön, dass ein jeder von uns so viel Spaß an dieser Regatta hat.

Jetzt hat der Wind ein wenig abgenommen, dennoch bewegen wir uns mit knapp 10 Knoten SOG auf Point Alpha zu, der noch ca. 166 NM von uns entfernt ist. Zurzeit befinden wir uns $40^{\circ}54'N31'$ und $48^{\circ}38'W80'$ und die Stimmung ist sehr ausgelassen. Die alltägliche Arbeit fängt gleich wieder an, d.h. aufräumen, feudeln, abwaschen und die Nasszelle putzen. Dann Essen vorbereiten, und die Steuerbord Wache mit dem Duft von Schicken-Sahne-Soße zu wecken. Heute gibt es mal kein Trekkingfutter! Juhu, mir werden meine Hosen auch langsam zu weit!



21.06.07

Wasser findet immer seinen Weg



Speed over ground von 9,5 Knoten, noch 361 NM bis Point Alpha
40°07'N843' und 052°50'W024'

Der gestrige Abend fing genauso an wie die vorherigen Abende.

Der Wind frischte auf, die Wellen wurden höher und kamen aus verschiedenen Richtungen. Das Steuern ist bei stockdunkler Nacht kein Vergnügen, aber eine Herausforderung. Tommy unser Klo Ingenieur stand am Steuer bis Gerd, unser Skipper, den Kopf aus dem Niedergang steckte und sagte, dass Tommy bitte sofort mal nach unten kommen soll. Gerd ist von dem gluckern unter seiner Koje aufgewacht. Nachdem die Matratzen hochgenommen und in den Stauraum unter den Kojen geguckt wurde kam heraus, dass ein nicht geringer Wassereinbruch Steuerbord in der Achterkoje ist.

Pütz, Pumpen groß und klein, Schwämme etc. wurden zum entfernen des Wassers eingesetzt. Nach einer Stunde Arbeit konnte die Freiwache wieder schlafen gehen. Das Wasser wurde zum größten Teil zwar erst einmal entfernt, jedoch wurde die Ursache des Wassereintruches noch nicht behoben. Bei Tageslicht wollten wir gucken, woher das Wasser kommt. Eines war sicher, es handelt sich um Salzwasser.

Zuerst einmal wollten wir schlafen gehen. Aktionen wie Wassereintruch im Schiff, zerren sehr an den Kräften des Körpers. Als wir zu Bett gingen, streikte zur Abwechslung mal wieder unser Donnerbalken, bzw. die Vakuumpumpe. Michael und Gerd haben also im Anschluss noch das Klo repariert, was auch kaum weniger als eine Stunde dauerte. Michael der großen Einsatz in der vergangenen Nacht gezeigt hatte, hat dafür heute eine Stunde extra Schlaf bekommen.

Nach einem ausführlichen Frühstück, konnte die Backbord Freiwache schlafen gehen (die Kojen waren ja trocken). Die Steuerbord Wache ist auf die Suche nach dem Wassereintruch gegangen. Nach vielem

gucken war klar, dass das Wasser durch die Cockpit-Lenzaustritte kam. Ursache gefunden, Ursache behoben. Wie? Wir haben den Lenzschlauch neu angeschraubt und hoffen nun, dass er auch hält.

Der Lenzschlauch an sich war in Ordnung.

Nicht alleine durch unsere nächtlichen Arbeiten, sondern auch von den ganzen Eddies in die wir leider immer wieder geraten, kommen wir nur schleppend voran. Es ist schade, denn eigentlich machen wir ganz gute Fahrt durchs Wasser, aber wenn man zum Teil einen Strom von ca. 3 - 4 Knoten gegenan hat, kann man noch so schnell segeln, voran bringt es einen nicht wirklich. Wir bewegen uns grade mit einem Speed over ground von 9,5 Knoten auf Point Alpha zu der noch genau 361 NM vor uns liegt. Wir befinden uns zurzeit $40^{\circ}07'N843'$ und $052^{\circ}50'W024'$.

Das Barometer steigt langsam wieder und wir hoffen, dass die See ein wenig ruhiger wird. Vor allem hoffen wir aber, dass wir keine erneuten Wassereinbrüche haben und dass das Klo mal einen Tag ohne Aussetzer funktioniert.



20.06.07 Der Bananen-Dampfer

Wie allgemein bekannt, gibt es im Golfstrom auch so genannte Eddies. Einen solchen haben wir dummerweise erwischt. Somit hatten wir leider knapp 20 Stunden den Strom nicht mit, sondern gegenan. Dementsprechend war auch dann die Stimmung ein wenig betrübt. Als wir dann noch hörten, dass kein Kontakt mehr zur Norddeutschen Vermögen bestand, kam auch noch ein wenig Sorge hinzu. Jedoch haben wir kurze Zeit später erfahren, dass alle auf der Norddeutschen Vermögen wohlauf sind. War wohl ein technisches Problem. Laut Wettervorhersage sollte es letzte Nacht Böen bis 50 Knoten geben. Wie wir alle so schön beim SSS-Kurs gelernt haben, sollte man vor dem Sturm alles in Sicherheit bringen und wenn es geht, noch einmal ordentlich essen. Es gab Trekkingmatsche alla Ungarn irgendetwas. Im Topf sah es echt übel aus. Wenn man davon aß, wurde dem einen oder anderem schlecht. Wir haben beschlossen,

dass Bananen doch viel besser seien als dieses Ungarnzeug im Kochtopf. Wir saßen nun alle auf einem Haufen und wenn einer Lust hat) einfach mal an Hagenbeck denken, dort sitzen Lebenswesen auch alle auf einem Haufen und essen Bananen. Der Spaß war groß.

Als die Dunkelheit einbrach, hatten wir bereits die G4 oben und zwei Reffs im Großsegel. Sollte es mehr als 35 Knoten aufbrisen, wollten wir das Groß runter nehmen und nur mit der G4 weiterfahren. Als wir unsere Wache um 00:00 Uhr antraten, war es auf Grund der dichten Wolkendecke enorm finster draußen. Keinen einzigen Stern konnte man am Himmel sehen. Auf einmal war vor mir eine schwarze Wand. Wie bereits erwähnt, man konnte nicht viel sehen, aber was wir sahen gefiel uns nicht. Also haben wir das Großsegel geborgen und haben mit der G4 bis 10,5 Knoten Speed durchs Wasser gemacht. Wir sind immer noch auf dem Weg zu Point Alpha. Wir haben noch ca. 564 NM vor uns. Zurzeit bewegen wir uns mit einer Geschwindigkeit von SOG 11,5 Knoten auf unser Ziel zu. Mittlerweile ist der Atlantik wohl so, wie es sich ein jeder in dieser Runde vorgestellt hat. Das Wasser kommt von oben und von unten, überall Salz auf der Haut, selbst der Schokoriegel schmeckt salzig. Das ist auf Dauer ein wenig anstrengend, aber wir haben es uns ja so ausgesucht. Spaß macht es dennoch, wir sind ja auch noch nicht so lange unterwegs. Wir sind gespannt, was uns noch erwartet.

Als ein Mitsegler sich alleine in der Navi wähnte, sagte er leise zu sich selber: "Lotti, wenn du wüsstest, was dein Papi gerade für verrückte Sachen macht."

Nun, langsam kann man sich nicht mehr verstellen und man lernt allmählich die Gewohnheiten eines jeden Mitseglers an Bord der Haspa Hamburg kennen. Mittlerweile sagen Blicke tatsächlich mehr als tausend Worte.

Wir verstehen uns alle sehr gut. In der Zwischenzeit hat sich der Alltag auch sehr gut eingespielt und jeder kennt seine Rollen.

Alle sind wir sehr aufmerksam und genau so sollte es meiner Ansicht bei einem solchen Unternehmen wie der Transatlantik-Regatta auch sein. Jeder sollte sich auf jeden blind verlassen können und ich denke, dass wir das ohne bedenken tun.



19.06.07
Kommt nun das Tief?

Tagsüber war es unerträglich heiß. Die Wassertemperatur beträgt inzwischen 25 Grad, der Wind wehte heute Mittag bis 31 Knoten in Böen bei halbem Wind. Unsere "dicke Lady" kam zum Teil recht gut ins Rutschen, so schafften wir über 17 Knoten. Das war Klasse und der Jubel an Deck war groß. Ganz zum Nachteil der Freiwache, die auf Grund der mindestens 35 Grad im Schiffsinnen eh nicht wirklich schlafen konnte. Die Ausrufe von fliegenden Fischen ließen die Freiwache auch immer an Deck rennen. Calli scheint wirklich ein Auge für die Tiere dieses Gewässers zu haben. Ich rufe zwar immer nach Flipper, aber er lässt sich einfach nicht blicken. Na, der kann was erwarten, wenn ich ihn sehe! Eigentlich sollte es jetzt da sein, unser Tief auf das wir seit Stunden warten. Es wurde genau für jetzt angesagt. Die Sonne ist verschwunden, die Wellen werden höher und der Wind frischt jetzt wieder ein wenig auf (in Böen bis zu 25 Knoten). Die G1 tauschen wir gegen die G3. Gleich wird noch einmal so was wie Nahrung zubereitet (Trekkingmahlzeit), damit jeder etwas im Bauch hat. Alles ist seefest, das heiße Wasser für Tee oder Brühe wird vorbereitet. Langsam fängt es hier recht dolle an zu schaukeln und draußen sind auf Grund der Wolken und des Windes die Temperaturen gesunken. Hier im Inneren unserer Haspa haben wir immer noch Schweißperlen auf der Stirn. Lüften können wir leider nicht, da immer wieder Gischt über das Deck fliegt. Die Nacht über hatten wir im Durchschnitt 22-25 Knoten Wind. Das Steuern macht wahnsinnig Spaß, zumal wir dank dem Golfstrom noch zwei Knoten mit hatten, dadurch kamen wir manchmal auf einen S O G von 15 Knoten mit einem Reff und der G3. Gegen Morgen frischte der Wind auf 35 Knoten auf und es war kurzfristig eine sehr unangenehme Welle. Mittlerweile haben wir uns aber an das Geschaukel gewöhnt und das Segeln bei momentanen 24-28 Knoten ist nicht mehr ganz so unangenehm und macht sogar Spaß.

18.06.07

Karibische Verhältnisse

klar) Nordatlantik muss kalt sein! Dank Jeantex haben wir alle sehr gute Thermounterwäsche, Fleece Oberteile sowie dickes Ölzeug erhalten. Das muss ja angezogen werden! Welche Temperatur wir letzte Nacht hatten, kann keiner von uns genau sagen. Auf Grund von schlecht Wetter Vorhersage, haben wir uns professionell angezogen und geschwitzt wie nichts Gutes! Es war irre warm und das nachts! Tommy, Katrin, Michael und ich hatten die Wache von 00:00 - 04:00 Uhr Morgens. Am Horizont sahen wir Wetterleuchten und es war dort irgendwie dunkler als über uns. Langsam verschwanden die Sterne, eine steilere und höhere Welle baute sich auf. Der Genaker musste runter und die G3 sollte hoch. Das alles kurz vor Wachwechsel. Da wir nur zu viert waren, haben wir unseren Skipper Gerd, der wachfrei fährt, aus seinem wohl verdienten Schlaf geholt. Amelie, die auch wachfrei war, ist von dem Lärm an Deck aufgewacht und wollte nach dem Rechten schauen

und ihre Hilfe anbieten. Super Idee von ihr, denn sie konnte somit den Genaker unter Deck annehmen. Ich glaube wirklich, dass es schönere Situationen gibt, um aufzuwachen, als ein nasses Segel entgegen zu nehmen.

Gerd und Michael haben die G3 gesetzt und die andere Wache stand an Deck, um unseren Kurs Richtung Golfstrom und somit auch Richtung Point Alpha in einem angemessenen Stiel mit einer dementsprechend angemessener Geschwindigkeit fortzusetzen.

Wir die Bb-Wache haben in der Tat mit dem vorhergesagten Tief gerechnet. Als wir vier Stunden später von Julian mit den Worten)"Neben uns sind ganz viele Delphine und die Sonne scheint)" geweckt wurden, glaubten wir zu träumen. Kein Tief über uns, wenig Wind und wie sagte Gerd so schön, "das Meer hat ein tierisch kitschiges Blau". Er hat Recht! So ein Blau hat noch keiner von uns je zuvor gesehen. Das Meer lebt und man mag es kaum glauben, neben Delphinen und anderen komischen Vögeln, die verdammt viel Ausdauer haben, kommen uns kurze und lange Kanthölzer entgegen. Tommy unser "Klo-Ingenieur" findet Kanthölzer auf See auch nicht so schlimm. Da fährt man einfach gegen und dann sind die kaputt, weil sie schon ganz doll aufgeweicht sind. Ehrlich gesagt, mir sind Kanthölzer auch lieber als schlummernde Wale oder umher treibende Container, aber dagegen fahren, muss ja auch nicht wirklich sein. Jetzt sitzen wir hier und Tommy versucht unter Spi neue Speed-Rekorde aufzubauen. In kurzer Hose mit T-Shirt und Schwimmweste warten wir auf das Tief, was uns laut Aussage von Meeno Schrader heute Mittag erreichen soll. Das Barometer fällt bereits, aber das hat es gestern auch schon getan.