

Klenkes-Gruß in der Karibik populär gemacht

Aachener Crew in 15 Tagen über den Atlantik – Nr. 2 unter den deutschen Yachten – Perfekter Speiseplan

Aachen. Sie sind zurück! In nur 15 Tagen haben acht Aachener Familienväter mit der Yacht „Klenkes“ den Atlantik überquert. Ein guter Riecher für ideale Winde, eine solide Vorbereitung und auch ein wenig Glück sorgten dafür, daß die Crew aus Aachen bei der Siegerehrung „das Silber abräumte“. Hier ist der Bericht von Skipper Bernd Dreyer:

Von 176 Yachten aus 28 Nationen sind wir nach berechneter Zeit als achte angekommen (von den 50 deutschen Yachten als zweite), in unserer Gruppe passierten wir als erste die Ziellinie, außerdem bekamen wir den Pokal für das schnellste Serienschiff (Hallberg-Rassy-Preis).

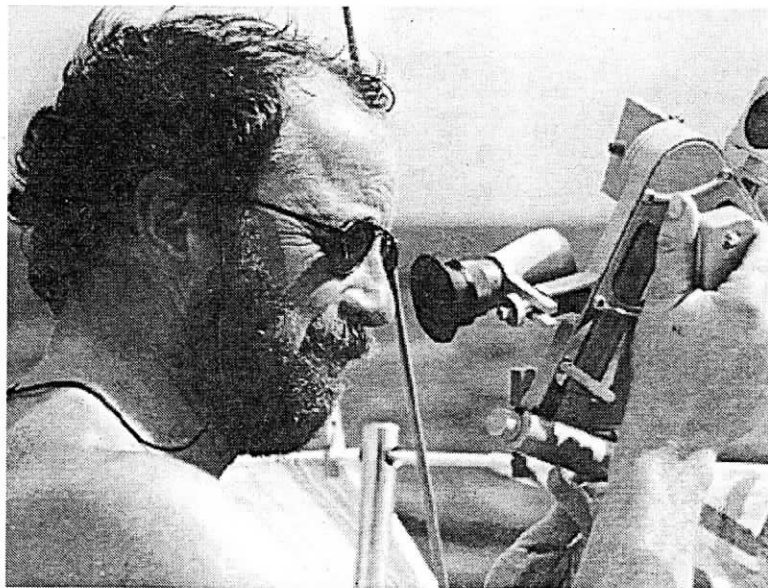
Am meisten ehrt uns aber der Preis „Spirit of the ARC“. Die ARC ist eine Rallye und keine Regatta im herkömmlichen Sinne. Diese Rallye soll internationale Kontakte herstellen und pflegen, den Seglern eine sichere, gemeinsame Passage über den Atlantik ermöglichen. Die Crew, die diesen Gedanken am besten verkörpert, erhält von der internationalen Jury den „Spirit of the ARC AWARD“.

Winkend verabschiedet

Im Jubiläumsjahr, der zehnten ARC, wurde uns dieser Preis vom Ministerpräsidenten von St. Lucia überreicht. Bei der Siegerehrung waren mehr als 800 Segler und Gäste anwesend, die uns nach einem stürmischen Applaus mit dem Klenkes winkend von der Bühne verabschiedeten. Ein einmaliges, unvergeßliches Erlebnis! Bekommen haben wir diesen Preis wohl wegen unserer vielfältigen Kontakte zu anderen Yachten. Unser „Orchester“, bestehend aus Schifferklavier, Gitarre, zwei Mundharmonikas und diversen Trommeln, war überall bekannt. Beim Auslaufen sangen mit uns etwa 250 Zuschauer am Kai „Muß i denn zum Städtele hinaus“ und winkten mit dem Klenkes, dessen Bedeutung wir zunächst per Zeichensprache erklärt hatten. Diese Szene ist später im spanischen Fernsehen gezeigt worden.

Vorbildliche Vorkehrungen

Während des Törns haben wir die Besatzung einer anderen Yacht, die einen Ruderbruch erlitten hatte und nun manövrierfähig in meterhohen Wellen trieb, moralisch wieder aufgebaut und fachlich beraten, so daß sie aus eigener



Positionsbestimmung auf dem Atlantik: Skipper Volker Dreyer bei der Arbeit mit dem Sextanten.

Kraft einen Nothafen auf den Kapverden anlaufen konnte. Anerkennung bekamen wir auch für unsere umfangreichen Sicherheitsvorkehrungen. Unser Suchschema bei „Mann über Bord“ ist von der Organisation übernommen und an alle Schiffe weitergeleitet worden. Zum Glück wurde es nicht gebraucht. Die Reise selbst war geprägt von starken, manchmal auch stürmischen Winden aus Nordost, also aus der richtigen Richtung. Sie sorgten für eine rauschende Fahrt von durchschnittlich fast acht Knoten (14 km/h), aber auch für fortwährendes Rollen (so nennt der Segler die Bewegung um die Längsachse von bis zu 60 Grad). Schlafen oder essen war nur unter argen Verrenkungen möglich.

Nordstern an Steuerbord

Wirklich beeindruckend, wenn die „Klenkes“ nachts unter 240 Quadratmeter großen Segeln mit einer Spannweite von 14 Metern ihre Bahn über den Atlantik zog. An Steuerbord der Nordstern, an Backbord das Kreuz des Südens, unter uns 5000 Meter Wasser und über 2000 Kilometer bis zum nächsten Land. Andere Schiffe haben wir schon bald

nach dem Start nicht mehr gesehen, aber Fische waren ständige Begleiter. Delfine, Wale, auch Haie waren nahezu täglich zu beobachten. Jeden Morgen sammelten wir fliegende Fische vom Deck. Vier Goldmakrelen von bis zu 80 Zentimeter Länge bereicherten unseren ohnehin schon nahezu perfekten Speiseplan.

Alle Mann an Deck

„Houston, wir haben ein Problem.“ – In Anspielung auf den Kinofilm „Apollo 13“ weckt mich die Wache. Der Spinnakerbaum ist gebrochen und schlägt nun unkontrollierbar umher. Alle Mann an Deck, und bald ist das acht Meter lange Trum geborgen. Nach kurzer Besprechung versenken wir die Reste im Atlantik, da wir sie nicht sicher verstauen können. Schade, wir können die Spiere zwar notdürftig durch den Großbaum ersetzen, aber trotzdem wird das für uns einige Stunden Zeitverlust bedeuten.

Schlimmer traf es uns, als am Wasserkessel der Henkel abbrach. Diese vermeintliche Lappalie sorgte letztlich für die einzige Verletzung: Zum Kaffeekochen mußte nun das Wasser per Schöpfkelle aus dem Topf in den Filter befördert

werden. Bei den erheblichen Schiffsbewegungen kein leichtes Unterfangen, das trotz größter Vorsicht doch einmal zu einer Verbrennung am Unterarm führte. Von da an gab es zum Frühstück nur noch Kaltgetränke.

Heimlich „entwässert“?

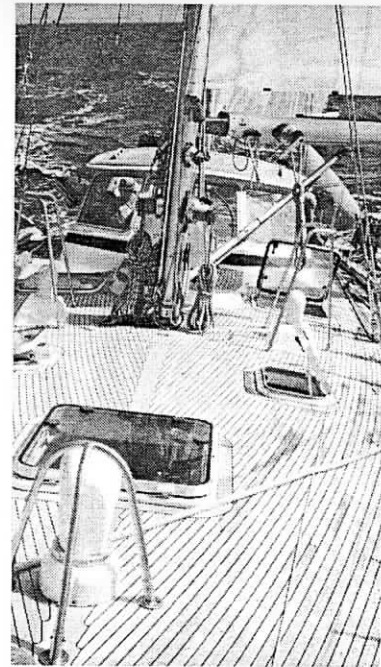
Obwohl der Wassertank schon nach zehn Tagen leer war, hat uns das nicht im mindesten beeinträchtigt. Spülen, waschen, auch Zähne putzen oder Kartoffeln kochen kann man bestens mit dem glasklaren Salzwasser. Und unseren Skipper hat der zusätzliche, bremsende Ballast sowieso gestört. Die Crew hat ihm sogar unterstellt, heimlich die Hähne geöffnet zu haben...

Die „Klenkes“ ist mit allem ausgerüstet, was das Herz eines Navigators höher schlagen läßt: Global Positioning System (GPS), Radar, Wetterfax, Navtex, Kurzwelle, vorausschauendes Echolot usw. Trotzdem haben wir uns nicht auf die Technik verlassen, sondern täglich die Mittagsposition wie einst Kolumbus per Astronavigation ermittelt. Wenn auch anfangs die Ergebnisse etwas daneben lagen, hat die Arbeit mit dem Sextanten doch allen viel Freude bereitet. Und spätestens zur Halbzeit paßte der Standort auf wenige Seemeilen genau.

Langeweile kein Thema

„Ist das nicht langweilig, solange nur Wasser zu sehen?“ – Das ist die am häufigsten gestellte Frage nach unserer Rückkehr. Aber Langeweile ist absolut kein Thema an Bord. Stundenlang kann man die bis zu vier Meter hohen Wellen beobachten, die sich bedrohlich hinter dem Heck der „Klenkes“ auf türmen und gurgelnd weiße Gischt verbreitend unter dem Schiff verschwinden.

Zeit für Spiele wie Doppelkopf oder Schach blieb nicht viel, tägliche Routine wie technische Kontrollen, die Navigation, Funkkontakte, aber auch das Angeln nahm einige Zeit in Anspruch. Und wegen der unruhigen Schlafes durch die starken Schiffsbewegungen verzieht man sich auch tagsüber mal in die Koje, wenn Zeit ist und das Schiff ruhiger liegt. Der Schlüssel zum Erfolg der Reise war aber nicht die Zuverlässigkeit der Yacht oder das Glück mit dem Wind, sondern die Harmonie an Bord. Als gute Bekannte sind wir gefahren, als Freunde zurückgekommen. Jeder hat auf seine Art zum Gelingen beigetragen, es gab niemals Streit oder auch nur ein lautes Wort.



In 15 Tagen über den Atlantik: Unter den 50 deutschen Yachten belegte die „Klenkes“ mit ihrer Aachener Besatzung den zweiten Platz.

Nicht selbstverständlich, wie wir später auch von anderen Yachten in St. Lucia erfahren haben, wenn man so lange auf engstem Raum eingepfercht ist.

Die Crewmitglieder

Unsere Crew bestand aus: Skipper Volker Dreyer (42, Segellehrer), Hartmut Fuchshuber (50, Beamter), Rudi Roth (41, Kaufmann), Ralph Saade (47, Fluglotse), Dieter Eckstein (51, Dipl.-Kfm.), Hartmut Medefindt (50, Architekt), Herbert Runte (46, Dipl.-Ing.) Hajo Uerdingen (46, Statiker).

Die ARC (Atlantic Rallye for Cruisers) ist eine von englischen Journalisten 1986 ins Leben gerufene Regatta von Gran Canaria nach St. Lucia. Anlässlich der zehnten ARC 1995 waren 176 Yachten gemeldet. Die schnellsten Schiffe benötigten für die ca. 2800 Seemeilen lange Reise 14 Tage, die langsamsten etwa einen Monat.

Die Größe der Schiffe reicht von knapp neun bis über 35 Meter Länge. Täglich wird von allen Teilnehmern per Funk die Position übermittelt, womit im Ernstfall eine Hilfeleistung anderer erleichtert würde. Trotzdem ist letztendlich jeder auf sich gestellt. Ein Begleitboot oder ähnliches gibt es nicht.