Dienstag, 27.10 – Freitag, 30.10.:

Dienstagmittag gehe ich beim – noch nicht geöffneten - Regattabüro vorbei, um mal „die Lage zu peilen“ und möglichst schon nach einem Termin für den Sicherheitscheck zu fragen. Dort erfahre ich, dass man schon für den Checkin einen Termin vereinbaren muss. Ich bekomme den Checkin-Termin für morgen, 10 Uhr; der Safety-Check soll ebenfalls morgen stattfinden.

Anschließend krame ich die gesamte für den Safetycheck erforderliche Ausrüstung zusammen, lade alle elektronischen Geräte in den Grabbags (IPhone, GPS, Handfunkgerät, Garmin InReach-Sender und PowerBanks) auf.

Die Analyse der Wetterprognosen von Wetterwelt und Predict Wind verspricht für die nächsten Tage überwiegend Flauten. Wenn wir heute oder morgen starten würden, hätten wir mit einer Reisezeit von etwa sieben Tagen für die 860 Seemeilen nach Mindelo zu rechnen. Hoffentlich ändert sich das noch…

Am Mittwochmorgen stehe ich um viertel vor zehn am Race-Village und bin tatsächlich der erste, der eingecheckt wird.

Bevor das aber losgeht, werde ich von der stark geschminkten Besitzerin eines asiatischen Feinkostladens malträtiert, die mir vorgekochte Thai-Gerichte an Bord liefern möchte. Nein Danke, kein Bedarf. „Okay, did you know that we supply to your boat without extra costs?“. „No, thanks again, we have already bought our food provisions“. Als ich auch auf ihren Hinweis, dass das Essen „super delicious“ sei, nicht reagiere, lässt sie mich endlich in Ruhe.

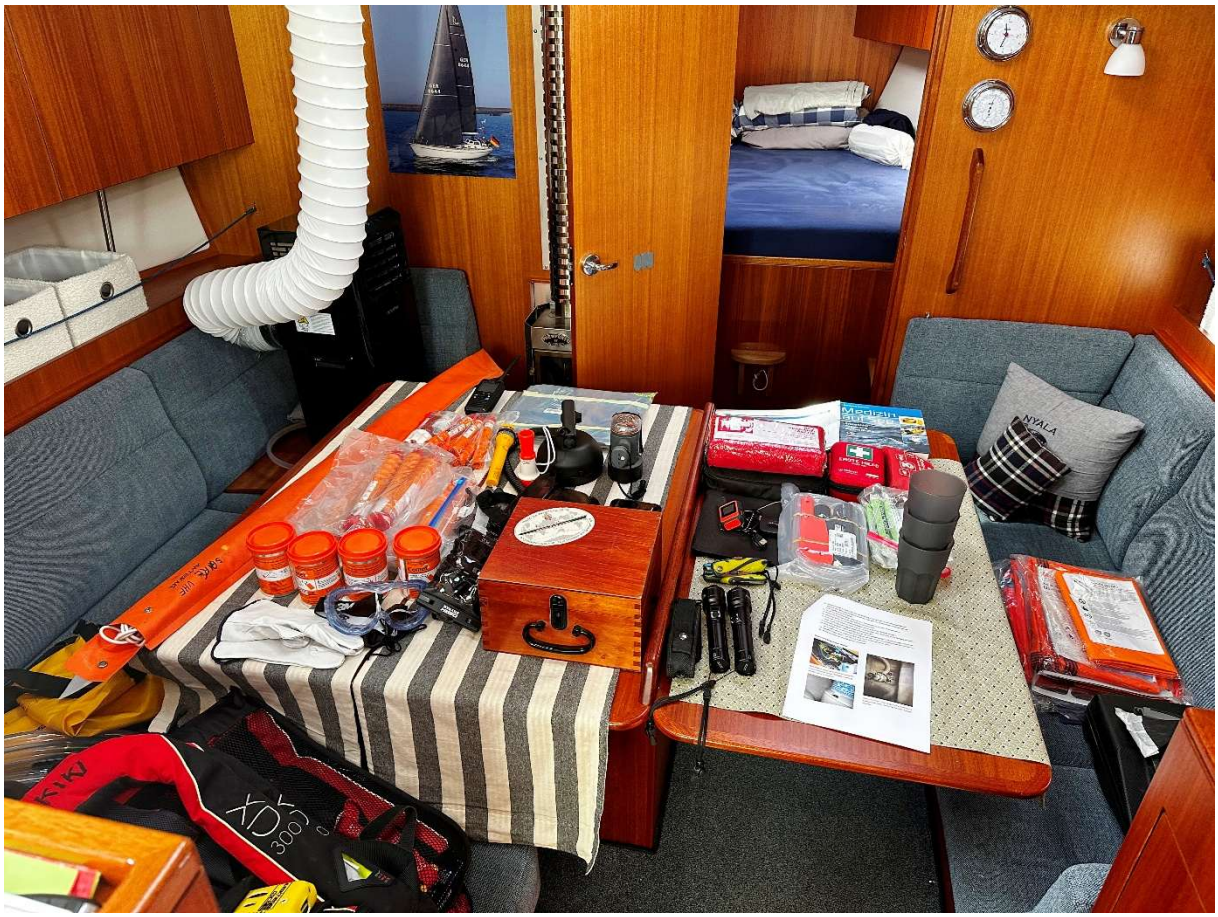
Erst dann merke ich, dass die Lady einen kleinen Porbiertisch aufgebaut hat, der mitten zwischen den mobilen Containerbüros steht. Nicht nur dass World Cruising für die Hydrovane-Windfahnenanlage unangemessen viel Verkaufsförderung betreibt, nee, auch für irgendwelche Essenshöker!

Nach dem in zehn Minuten erledigten Checkin, bei dem wir nochmal eine ganze Tüte voll Werbebroschüren erhalten haben – frage ich nach dem Termin für den Safety-Check. Obwohl ich schon gestern sehr früh danach gefragt habe, hat mich die Dame von gestern vergessen einzutragen. „No worries mate, we can do that tommorow afternoon..“

Wie bitte? Morgen Nachmittag? Gemäß dem Wunsch der Organisation hatte ich heute morgen das ganze Sicherheitsgefraffel überssichtlich auf dem ausgeklappten Salontisch, die Kojen-polster im Salon und in der Achterkajüte drapiert. Der Salon ist dementsprechend nicht mehr nutzbar.

Phil, einer der Sicherheits-Prüfer, kann meinen Unmut verstehen und bietet an, den Check nun sofort zu erledigen. Prima, damit bin ich natürlich einverstanden. Die Prüfung geht schnell und sehr professionell über die Bühne. Phil fragt nach dem Alter des stehenden Guts, nach dem letzten Riggcheck und ist beruhigt, als ich ihm sage, dass die Drähte erst 6.000 Seemeilen auf dem Buckel haben und das Rigg bei mir nach jeder Etappe umfassend gecheckt wird. „That’s how I like it“, grinst er verschmitzt.

Das Einzige, was er zu bemängeln hat, ist das Fehlen eines Einrichtungsplans mit den eingezeichneten Stauplätzen für das Sicherheits-Equipment. Ich zeige ihm meine nach Themen und alphabetisch sortierte Liste mit der genauen Beschreibung aller Stauplätze für die rund fünfzig (!!!) Artikel, die die Regeln fordern.



Safety-Equipment für die ARC auf und um den Salontisch und „Feuerlöscher-Parade“



Phil sieht ein, dass ich unmöglich alle in eine Skizze einzeichnen kann. Dann soll ich eben eine Skizze anfertigen, wo wenigstens die Stauplätze von EPIRB, Grab Bags, Feuerlöschern, Lenzpumpen und dem medizinischen Equipment eingezeichnet sind. Das ist schnell erledigt. Brav fahre ich nochmal zum Büro, um die Skizze zu präsentieren und treffe Phil und einen Kollegen. „Thank you, Kiki you have passed the Safety Check now“ sind die beruhigenden Worte.

Phils Kollege kam gerade von einem anderen Boot zurück, wo der Eigner nicht so gut vorbereitet war. Erst musste der Eigner einige Dinge erst suchen (obwohl er eine Liste der Stauplätze vorweisen muss), außerdem fehlten viele Dinge, die eindeutig gefordert waren und nun eine weitere Inspektion nötig machen.

Mir ist schleierhaft, warum die Prüfer nicht gleich kehrt machen, wenn die Inspektion nicht ordentlich vorbereitet ist. Nach dem „Go“ von Phil mache ich noch einen Abstecher zu Rolnautic, um den genauen Krantermin für nächste Woche zu erfragen und noch ein paar Meter 3mm und 5mm-Bändsel zu kaufen.

Geplant ist, dass wir am Dienstag um 08:30 Uhr aus dem Wasser gehen und um 15:30 Uhr wieder eingekrant werden. Das sollte für Uwe und Jens reichen, um die Anoden zu wechseln, die Propellersteigung zu modifizieren, die Borddurchlässe und einen Aktivierungsanschliff des Coppercoats auf dem Unterwasserschiff zu machen. Nici und ich haben an dem Tag ein Seminar.

Am späten Nachmittag kann ich kaum glauben, was ich am Familiensteg sehe. Da baumeln – auch noch gleichzeitig – zwei junge Mädels in nicht ohnmachtssicheren Klettergurten an zwei Fallen lustig um den Mast einer Bavaria herum und rutschen dabei teilweise nur um Haaresbreite am Mast vorbei.



Lebensgefährlicher Wahnsinn auf einer norwegischen Bavaria: Schwingen am Mast.

Die jungen Damen schwingen teilweise bis zum Vorstag und fast bis zur achteren Großbaumnock. Natürlich barfuß, mit offenen, langen Haaren und ohne Helm. Wie Eltern sehenden Auges so das Leben oder wenigstens die Gesundheit Ihrer Kinder aufs Spiel setzen kann ich nicht begreifen! Ein Wunder, dass (bis jetzt) noch kein Krankenwagen kommen musste…

Um halb sieben gibt es den ersten – heute von World Cruising gesponsorten – Sundowner im Dinghy Park des Varadero Yachtclubs. Am Eingang werden die erst heute morgen erhaltenen Crewpässe benötigt. Jeder erhält zwei hölzerne Biermarken mit ARC+ Branding und los geht's. Schnell lernen wir erst Hector und Sarah aus Sydney kennen und wundern uns über ihr gut verstehbares Englisch. Schnell stellt sich heraus, dass sie beide in Großbritannien aufgewachsen und erst spät nach Australien ausgewandert sind.



Eheleute Goecke-Wilke beim Sundowner im Dinghy Park des Varadero-Yachtclubs…

Auch ein paar lustige Dänen aus Aarhus und Kopenhagen lernen wir kennen. Um Punkt acht ist die Veranstaltung zu Ende, was aber immerhin den Vorteil hat, dass wir in der Sailor's Bay noch einen Happen essen können.

Unser Freund Reto aus Zug in der Schweiz hat uns einen Platz freigehalten. Heute teste ich das Entrecote mit Pommes für neunzehn Euro und bin wirklich positiv überrascht. Im Vergleich zu den Pizzen zu je 14 Euro und Nicis Salat für 15 Euro ist das ein wirklich fairer Preis.

Zwei Stunden und weitere vier Gläser Bier später geht es auf die Koje. Ich bin froh, dass wir den Sicherheitscheck schon in der Tasche haben.

Am Freitag stehen wir früh auf und sind schon um halb neun im 12 Kilometer entfernten Tamaraceite, wo es einen guten ALDI-Markt geben soll. Dort ist auch der große LEROY MERLIN-Baumarkt, wo wir

Klettband als Meterware und Isolierschläuche für Heizungsrohre kaufen wollen. Daraus wollen wir einen Schamfilschutz für das Großsegel an den Achterkanten der beiden Salingpaare basteln.

Der ALDI-Markt ist prima, gar kein Vergleich zu dem eher ungepflegten und schlecht sortierten ALDI-Markt in Las Palmas, in dem wir vor einigen Tagen waren. Vielleicht können wir hier unseren gesamten restlichen Bedarf an Frischproviant abdecken. Wir wollen versuchen, den gesamten zu kühlenden Frischproviant für mindestens zwei Wochen in die Pantry-Kühlbox einzustauen, die wir relativ problemlos auf 0° bis -2° runterkühlen können.

Im Baumarkt erstehen wir alles, was wir für unsere Segelschoner auf den Salingen benötigen. Zunächst wollen wir die Schläuche nur auf die Achterkante der Salinge setzen und mit Tape fixieren, später wollen wir noch ein paar Stoffüberzüge dafür nähen.

An Bord werden die Einkäufe verstaut und dann gefrühstückt. Anschließend zieht mich Nici in den Mast. Am Bootsmannstuhl hängt neben dem üblichen Werkzeug und einer Menge weißem TESA Perfect Power Gewebetape ein Beutel mit den Schaumstoff-Schläuchen, einer Rolle Küchenpapier und einer Flasche Glasreiniger, mit dem ich die Salinge vor dem Betapen reinigen will.



Nicht schön, aber wirksam: Segelschoner auf den Achterkanten der Salinge aus Schaumstoffrohren

Nach einer halben Stunde sind die Salinge „safe“, morgen wollen wir uns an die Überzüge machen. Wir hatten kurz überlegt, ob wir nicht schon heute damit beginnen, es ist uns aber eindeutig zu warm zum Ausräumen unserer begehbaren Backskiste. Da flüchten wir lieber unter Deck, wo uns die Klimaanlage sehr erträgliche Bedingungen spendiert.

Für den abendlichen Sundowner im Dinghy-Park sind wir mit Sophie und ihrem Mann von der belgischen Segelyacht „Nomad“ verabredet. Sophie hat über die ARC+ WhatsApp-Gruppe einen Arzt oder eine Krankenschwester gesucht, die Impfstoffe verabreichen kann. Das macht Nici gern, wenn die beiden selbst neben dem Impfstoff auch Spritzen und Nadeln mitbringen. Davon haben wir nämlich nicht allzu viele an Bord.

Beim Sundowner werde ich vom vierjährigen, rothaarigen Maxim von der „Stella Maris“ im wahrsten Sinne des Wortes „abgeschleppt“. Der total süße kleine Junge ist der jüngste Sohn von Yann und Emanuella und scheint mich sehr zu mögen. Er nimmt mich bei der Hand und schleppt mich zu seiner Mutter, die heute ohne den Vater und mit nur einer Schwester gekommen ist. „Kiki, come with me, I told my Daddy that you are here“. Ich sage kurz bei Emanuella hallo und gehe dann schnell wieder an unseren Tisch, an den sich in meiner Abwesenheit zwei Schweden, ein Australier und ein Schotte gesellt haben, die Nici anflirten.

Mit David, Grant, Joakim, Oskar, Julian und Sascha sitzen wir danach noch lange in der Sailor’s Bay. Abwechselnd wird eine Runde Bier nach der anderen bestellt, als wir uns trennen sind wir ganz schön strunkelig.

Neben uns am Tisch saß die Crew der „Peter von Seestermühe“, die heute Nachmittag angekommen ist. Bei Christoph von Reibnitz, dem Eigner, hatte und ich 2022 zwei Kojen für die Antigua Classic Week gebucht und – auf Bitten des Eigners- damals sofort voll bezahlt, weil Geld für umfassende Refitmaßnahmen an dem inzwischen 90 Jahre alten, aber perfekt gepflegtem, Klassiker anstanden.

Christoph hatte uns damals gebeten, Flüge und Hotel auf Antigua erst zu buchen, wenn seine Partnerin das „Go“ dafür gibt. Das grüne Licht dafür kam irgendwann im Spätsommer. Eine Woche später, die Buchungen hatten wir inzwischen getätigt, kam eine Email von Christoph. Er informierte uns, dass die Classic Week verschoben worden sei und er nun mit uns einen Törn rund Antigua und nach Barbuda machen wollte, weil der neue Termin für die Regatta nicht in seinen restlichen Zeitplan für das Jahr passte. Die Kosten sollten die gleichen sein, obwohl seine Aufwendungen nun schon geringer waren.

Ich habe selbst insgesamt fünfmal während der Antigua Sailing Week als Charterskipper für sechs bis acht Leute Törns um Antigua und Barbuda gemacht. Nee, das war mir zu langweilig. Dementsprechend habe ich unser Geld zurückgefordert, was Christoph überhaupt nicht gefiel, weil die Verschiebung als „höhere Gewalt“ einzustufen und nicht von ihm zu verantworten gewesen sei.

Durch Recherche und Korrespondenz mit der Organisation der ACW habe ich dann rausbekommen, dass die Terminverschiebung schon vor unserem „Go“ durch seine Partnerin an alle Teilnehmer undaa auf der Webeseite der Veranstaltung kommuniziert wurde. Das habe ich sogar schriftlich vom Veranstalter bekommen.

Damit war klar, wo die Verantwortung für den Fehler und die uns entstandenen Stornokosten lag. Auf die Stornokosten habe ich sogar verzichtet und nur das Geld zurückgefordert, was wir an Christoph gezahlt haben. Zähneknirschend hat er mir die Rückerstattung gewährt. Nach meinem Kenntnisstand haben noch weitere Crewmitglieder für diesen Törn abgesagt, schlussendlich fiel der ganze Törn aus, warum auch immer.

Bei unserem nächsten zufälligen Treffen ein Jahr später in Kappeln anlässlich der „Schiffahrtsregatta“ wollte ich nochmal vernünftig mit ihm über das Debakel reden, weil ich sein Verhalten ziemlich unprofessionell fand und er uns einen schönen Urlaub zerstört hat. Das hat er abgelehnt, stattdessen wollte er mir „eins in die Fresse hauen“ Gestern habe ich ihn gefragt, ob er sich daran noch erinnern könne. Antwort: „Klar, das würde ich ja am liebsten immer noch tun…“

Seemännisch ist Christoph sicherlich ein absolutes As, es dürfte wenige Menschen in Deutschland geben, die über einen ähnlich beeindruckenden Erfahrungsschatz mit mehreren Hunderttausend Seemeilen im Kielwasser verfügen. In anderen Punkten hat er sicherlich ein paar Defizite, O-Ton Christoph: „Ich bin Seemann, kein Reiseveranstalter…“ Erhebliche Defizite habe ich natürlich auch, aber immerhin bin ich nicht ganz so nachtragend.

Freitagmorgen haben wir einen leichten Hangover und Nici eine Blasenentzündung. Deshalb sagt sie die für heute geplante Wanderung ab. Nach dem Frühstück kommt Sofie mit ihrem Mann zum Impfen vorbei, danach zieht Nici mich wieder in den Mast, wo ich die Salingnocken beledere und das Aufmaß der UV-Schutzpersenninge für unsere neuen Segelschoner auf den Salingen mache.

Eine knappe Stunde verbringe ich in luftiger Höhe, dann macht Nici einen prima Job an der Nähmaschine beim Fertigen der Persenninge. Blöderweise habe ich nicht richtig über die Langseiten der Saling gepeilt und habe diese in den Fertigungsskizzen als nur einfach (vom Mast zur Nock gleichmäßig) verjüngt angenommen, habe also einen kleinen Knick in der Saling übersehen.

Das Resultat ist, dass die Bezüge in der Mitte nicht passen, es klafft ein kleiner Spalt zwischen dem Klettverschluss. Ich könnte mir – wenn ich es den könnte – selbst in den Hintern beißen. Um das ordentlich hinzubekommen müssten zumindest die unteren Bezüge neu gefertigt werden. Stattdessen werden einige Lagen Tape auf die Fehlstelen gewickelt und (erstmal) gut. Der nächste Satz wird besser passen, ich schwöre!

Als alles wieder aufgeräumt und die Nähmaschine wieder verstaut ist, wird es schon Zeit für den nächsten Sundowner, diesmal im Restaurant „Barracuda“. Wir wundern uns am Eingang, weil wir heute keine Biermarken erhalten. Sollen wir heute etwa jeden Drink bezahlen???

Das Gegenteil ist der Fall, es gibt – wenigstens für zwei Stunden – Getränke bis zum Abwinken und dazu erst leckerstes Fingerfood und dann Paella. Köstlich! Wieder dürfen wir zwei neue Typen kennenlernen, die abwechselnd einen 52-Fuß Katamaran skippern. Die Eigner kommandieren die beiden von einem zum anderen Hafen im Mittelmeer und wollen nun über den Atlantik in die Karibik.

Einer der beiden Skipper erzählt uns, dass die Eigner das Boot vielleicht in der Karibik lassen und ein zweites, ähnliches Boot für das Mittelmeer kaufen würden. Dekandenz pur!!!