

**„ATLANTIK RUND“ Etappe 15
Nassau (Bahamas) – Portsmouth (USA)**

Bank von Bremen, 19. Mai bis 3. Juni 2007

Reisebericht



Steuerbordseite



Atlantikwasser wie blaue Tinte

Am 18. Mai flog die Crew von Düsseldorf zunächst nach Miami. Während sich dort sieben Mann in einem Hotel einquartierten, nahmen Jens und ich noch am selben Abend einen

Flieger nach Nassau/Bahamas, um dort mit der abgebenden Crew eine ordnungsgemäße Schiffsübergabe durchzuführen. Diese fand am Samstag, dem 19. Mai gegen 06.00 Uhr statt und klappte vorzüglich. Unsere sieben Segelkameraden, die in Miami übernachtet hatten, trafen dann gegen 12.00 Uhr an Bord ein.

Nach einem Rundgang über das Schiff und der Zuteilung der Kojen konnten wir uns schnell mit den zahlreichen Funktionen der „Bank“ vertraut machen, denn die meisten von uns kannten das neue SK-Schiff bereits. Die Aufgabenverteilung an Bord wurde abgestimmt wie folgt:

Rainer Persch: Schiffer
Götz-Anders Nietsch: Schiffer-Stellvertreter und Wachführer II
Jens Lindemann: Wachführer I

Wache I: Jens Lindemann, Lutz Berlinicke, Siegfried Paluschnick, Andreas Becker

Wache II: Götz-Anders Nietsch, Dietfried Schiel, Peter Calais, Karsten Richter

Den Rest des Tages verbrachten wir mit dem Beschaffen und Verstauen des Proviantes. Dabei nahmen wir uns viel Zeit, denn Jetlag und Klimastress wollten erst einmal verarbeitet werden. Um der sengelnden Sonne zu entgehen, suchten wir so oft wie möglich Schutz unter dem Sonnensegel oder nahmen ein Bad in der brühwarmen See.

Laut Reiseplanung wollten wir von den Bahamas über die Bermudas nach Portsmouth segeln. Die Wetterprognosen von Sonntag, dem 20. Mai kündigten für die folgenden Tage ein kleines Tiefdruckgebiet bei Florida mit südöstlichen Winden um 4 – 5 Bft. an. Daher beschlossen wir, noch am Sonntag in See zu stechen, um so schnell wie möglich NE in Richtung Bermudas gutzumachen.

Leider spielte uns jedoch der Wettergott einen Streich, denn an der amerikanischen Ostküste bildete sich ein Hochdruckgebiet, das sich bis weit über die Bermudas hinaus erstreckte. So hatten wir es nicht mit den erhofften südöstlichen, sondern mit nordöstlichen Winden zu tun. Dieses Hochdruckgebiet sollte bis nach New York unser Wetter bestimmen. Von dort bis nach Portsmouth begleitete uns ein lokales Gewittertief mit Winden aus unterschiedlichen Richtungen.

Reiseverlauf

Bevor wir in Nassau den Anker lichten, führen wir noch einen Sicherheits-Check durch und verstauen unsere persönlichen Habseligkeiten seemäßig. Unter Großsegel und Code 4 segeln wir sodann am Hafen von Nassau vorbei und erreichen kurz darauf die offene See, wo wir sofort empfangen werden von einem Wind aus NE mit zunächst 4, später bis zu 7 Bft. - vom Wetterdienst so nicht vorhergesehen. Die Segel werden entsprechend verkleinert, und hoch am Wind geht es in den Providence Channel hinein. Diese Passage muss nach NE durchkreuzt werden, um von Great Abaco Island freizukommen und in den Atlantik zu gelangen. Für diese Aktion benötigen wir gut zwei Tage. Götz notierte im Logbuch: „Alles sehr ungemütlich an Bord, Seekrankheit, Hitze, kein gutes Vorankommen.“

Am Dienstag, dem 22. Juni nimmt der Nordostwind etwas ab. So können wir den Watermaker (macht Trinkwasser aus Seewasser) in Gang setzen. Das Bordleben normalisiert sich. Andreas sorgt trotz „großer Lage“ im Schiff dafür, dass wir alle satt werden. Der folgende Tag

beschert uns wieder zunehmende Winde um 6 – 7 Bft. aus NE. Eine ziemlich grobe See trägt nicht gerade zur Erheiterung bei. Wegen des anhaltenden Starkwindes aus NE beschließen wir, einen Zwischenstopp auf den Bermudas aus dem Reiseprogramm zu streichen und stattdessen direkten Kurs auf New York zu nehmen.

Während wir die „Bank“ durch die aufgewühlte See monövrieren, meint es wenigstens die Sonne gut mit uns: Sie schickt uns ihre höllisch heißen Strahlen, die unter Deck zu Temperaturen von etwa 40° C führen. Im eigenen Saft schmort die Freiwache in ihren stickigen Kojen vor sich hin und ist dabei unserem bockigen Schiff hilflos ausgeliefert. Wer dabei auch noch schlafen will, müsste sich bereits hochgradig erschöpft ins Bett geworfen haben. An Deck ist die Lage erträglicher. Zumindest die Sonnenanbeter und Genießer unter uns blühen auf beim Anblick des weiten Horizonts über einer azurblauen, 29° C warmen See. Gegen Abend haben wir einen Unfall zu beklagen: Dietfried stürzt bei Arbeiten im Cockpit und prellt sich mehrere Rippen. „Er ist unglücklich gefallen“, heißt es. Dabei stellt sich auch die Frage, ob der schmerzgeplagte Dietfried eigentlich auch glücklicher hätte fallen können. Peter als unser Bordarzt verordnet jedenfalls Schonung und Schmerztabletten.

Am fünften Tag unserer Seereise bricht mitten in der Nacht das Steuerbord-Ruderseil. Sofort sind alle Mann an Deck, um sämtliche Segel zu bergen und den Schaden zu begutachten. Da das Backbord-Ruderseil noch seinen Dienst tut, segeln wir nun unter Code 4 unverdrossen weiter.

Inzwischen hat der Wind wieder auf 6 – 7 Bft. zugenommen. Nach dem Frühstück verkrümelt sich Jens in die Achterlast und beginnt mit der Reparatur der Ruderanlage. Die Freiwache hilft ihm dabei. Unter Deck kommt nun Peter zu Fall: Er stürzt dabei mit viel Schwung auf die Werkzeugkiste – natürlich auch „unglücklich“. So mutiert unser Doc zum Patienten und wird sofort in die Koje verfrachtet, wo er wegen heftiger Rückenbeschwerden die gleichen Schmerzmittel wie Dietfried einnimmt. Was wir mangels geeigneter Durchleuchtungsmethoden pauschal als „Prellung“ einordnen, diagnostizieren wir wenig später noch zweimal: Bei ruppigem Seegang und widerborstigem Stampfen des Schiffes wird zunächst Karsten von der Navigation aus in Richtung Küche katapultiert. Sein geprellter Oberschenkel sieht aber mehr nach einem „glücklichen“ Unfall aus, so dass Karsten nicht wie seine beiden Vorgänger als Totalausfall verbucht werden muss – auch nicht temporär. Sozusagen mit blauem Auge, also einer leichten Schulterprellung, kommt auch Lutz kurze Zeit später davon. Was soll's : Unsere „Bank“ ist eben keine Rentnerbank zum Taubenfüttern.

Was soll man mit einer derart geprellten Crew anfangen? Götz und ich halten es für notwendig, einen erholsameren Kurs einzuschlagen und den nächsten größeren US-amerikanischen Hafen anzusteuern, um der Mannschaft eine Verschnaufpause zu gönnen. Wir entscheiden uns für Norfolk / Chesapeake Bay. Bei dieser Kursänderung müssen wir das gefürchtete Cape Hatteras passieren und den Golfstrom durchqueren.

Da wir uns nun gründlich ausgeprellt haben, gelingt alles problemlos. Auch der Wind spielt nicht mehr Prellball mit unserem Schiff, sondern nimmt ab und wird ziemlich sanft. Neptun ist so milde gestimmt, dass er sogar unsere heimlichen Wünsche erfüllt und uns mit einer leichten südwestlichen Brise um 3 Bft. voranschickt. Zur Feier des Tages können wir heute zum ersten Mal den Gennaker setzen.

Bei einer routinemäßigen Inspektion sehen wir uns die Ruderanlage genauer an und spannen die Seile nach. Als Ergebnis der Mastkontrolle stellt sich heraus, dass die Topplaterne nicht mehr funktioniert. Sie ist nicht nur geprellt, sondern sogar abgebrochen. Da können wir noch nicht einmal Bettruhe verordnen – eine Heilung auf See ist nicht möglich.

Unsere Leute in der Krankenstube sind nicht gerade besonders gut drauf, genießen jedoch die nun eingetretene Ruhe im Schiff und behaupten tapfer, ihre Schmerzen seien dadurch erträglicher geworden.

Nach siebentägiger, abwechslungs- und ereignisreicher Seefahrt – lustig wäre übertrieben – erreichen wir bei herrlichem Sonnenschein die Hafenstadt Norfolk/Virginia und machen gegen 14.00 Uhr in der städtischen Marina fest. Für US-amerikanische Verhältnisse sind die ausgeklügelten Einreiseformalitäten erfreulich straff und zügig durchorganisiert. So dürfen wir bereits nach vier Stunden „God’s own country“ betreten. Nach einer ausgiebigen Dusche gehen wir in ein Restaurant, lassen zahlreiche Köstlichkeiten auftischen und genießen den schönen Abend. Die gesamte Innenstadt von Norfolk befindet sich in einem karnevalsähnlichen Trubel, denn an diesem 26. Mai feiert die farbige Bevölkerung den Jahrestag ihrer afrikanischen Abstammung mit Musik und Tanz bei natürlich exzessivem Getrommel. Die Ordnungshüter haben aber die ausgelassene Massenparty voll unter Kontrolle und sorgen dafür, dass um 24.00 Uhr Ruhe einkehrt.

Am nächsten Morgen besichtigen wir die „Wisconsin“, angeblich das größte jemals gebaute Schlachtschiff der Welt (die Japaner sehen dies etwas anders). Als Teil der „eingemotteten US-Flotte“ gehört die „Wisconsin“ zum „Nautical National Maritime Center“, in dem die Entwicklung der US-Kriegsmarine von den Anfängen im 18. Jahrhundert bis in die heutige Zeit veranschaulicht wird. Mittags verlassen wir Norfolk und erreichen bei Cape Charles wieder die offene See. Bei südlichen Winden können wir unter Großsegel und Gennaker Nord gutmachen. Auch am nächsten Tag, dem 28. Mai, verholen wir uns langsam weiter in Richtung New York. Dabei müssen wir einige Winddrehungen in Kauf nehmen. So wehen uns nachmittags plötzlich nördliche Winde entgegen, die uns zu einer heiter beschwingten Kreuz zwingen – bei sehr moderaten Windstärken, guter Sicht und menschenfreundlichen Temperaturen keine besondere Herausforderung für uns.

Ein Übernachtungsversuch vom 28. auf den 29. Mai bei Cape May schlägt leider fehl, weil wir keine für unseren Tiefgang geeignete Marina oder Hafenanlage finden und uns auch ein Aufenthalt im Sonderhafen der Coast Guard nicht erlaubt wird. Daher nehmen wir bei weiterhin ständig drehenden Winden zwischen 3 und 4 Bft. wieder Kurs auf New York.

Nachts segeln wir am hell erleuchteten Himmel von Atlantic City vorbei, der im Vergleich zu Las Vegas ziemlich lausigen Stadt der Massenvergnügungen und des Glückspiels vor den Toren New Yorks. In zügiger Fahrt passieren wir die zu später Stunde menschenleeren Strände von New Jersey und kommen dabei flott voran, weil wir uns außerhalb der Schifffahrtsroute bewegen und keinem Dampfer ausweichen müssen.

Längst haben wir mehr als 1.000 sm zurückgelegt. Bei schneller Fahrt mit Schiebestrom lassen wir unseren Plan fallen, bei Sandy Hook vor Anker zu gehen, einer Halbinsel an der Nordspitze New Jerseys. Dort hätten wir einen Blick auf „Sandy Hook Lighthouse“ werfen können, den ältesten Leuchtturm der Vereinigten Staaten. Stattdessen nutzen wir die Gunst der Stunde, um noch am Abend des 29. Juni eine Bleibe in New York finden zu können. In der Ferne baut sich bereits die unnachahmliche Silhouette von Manhattan auf – auch ohne World Trade Center.

In einiger Entfernung kommt uns die stolze „Queen Mary II“ auf ihrer Reise nach Southampton entgegen. Angesichts dieser ausgesprochen imposanten, majestätischen Erscheinung könnte man fast zum Monarchisten werden. Wenig später segeln wir unter der mächtigen Verrazano-Narrows Bridge hindurch, die Brooklyn mit Staten Island verbindet. Als die symbolträchtige Freiheitsstatue bei strahlendem Sonnenschein und aktuell östlichen Winden von 3 – 4 Bft. in Sicht kommt, sind wir alle so aufgekratzt, dass wir meinen, die legendäre alte Dame hätte unserem Bremer Schiffchen und seiner Besatzung freundlich zugezwinkert. Mit einem Passagierdampfer oder einem Flieger nach New York kommen kann schließlich jeder. Das Hochgefühl steigert sich noch, als wir in rauschender Fahrt unter Großsegel und Gennaker auf die Südspitze von Manhattan zulaufen. Die Blessuren vergangener Tage werden einfach ausgeblendet. Niemand spürt auch nur einen Hauch von

irgendwelchen Prellungen – weder an den Rippen oder der Wirbelsäule, noch an Oberschenkeln oder Schultern.



Der Schiffsverkehr stört unser munteres Treiben nicht. Mit der Dämmerung lässt der Wind langsam nach. Bevor wir die Segel bergen, bieten wir den Leuten im Financial District von Lower Manhattan mit unserem Gennaker einmal so richtig die Stirn – präsentiert unser buntes Vorsegel doch das Logo der mächtigen Bremer Landesbank, nach der unser Schiff benannt ist.

Kurz darauf, am Dienstag, dem 29. Mai gegen 20.00 Uhr, machen wir in einer Marina von New Jersey fest. Am folgenden Tag verkleiden wir uns als Touristen und legen einen New York-Tag ein. Keiner von uns wird wohl jemals die beiden Nächte in unserem Stützpunkt New Jersey vergessen (abgesehen von möglicherweise auftretender Demenz natürlich). Wie in einem gigantischen Freilichttheater türmt sich vor uns die Kulisse von „Big Apple“ auf – und das auch noch bei Vollmond XXL.

Der letzte Tag im Mai überrascht uns morgens mit unverhofften Arbeitsaufträgen: Aus Bremen wird uns mitgeteilt, dass der uns vorliegende Messbrief für die „Bank von Bremen“ fehlerhaft sein soll. Nun werden also diverse Nachmessungen an Mast und Segeln notwendig. Dem Auftrag der Vereinsspitze kommen wir unverzüglich nach, zumal ein für uns vorteilhafteres Vermessungsergebnis zu erwarten ist – besonders interessant im Hinblick auf die Etappe 16 mit der Transatlantik-Regatta.

Danach müssen wir schnell in die Puschen kommen und die Marina verlassen, um den Tidenstrom im East River in Richtung Long Island Sound pünktlich mitnehmen zu können. So motoren wir zunächst den Hudson River entlang und grüßen unterwegs die „Peter von Seestermühe“ (ehemals „Peter von Danzig“), die dort an einer Hafenterrasse liegt. Der Anblick des Schwesterschiffs unserer „Roland von Bremen I“ hat für uns einen hohen Wiedererkennungswert – schließlich gewann die Yacht der Bremer Segelkameradschaft 1936 das Transatlantik-Rennen Bermuda – Cuxhaven.

Die „Peter von Seestermühe“ wird ebenso wie unsere „Bank“ am bevorstehenden HSH Nordbank Blue Race teilnehmen. (An diesem Tag weiß allerdings noch keiner, dass die hoch betagte Yacht dabei in ihrer Klasse 2 c den ersten Platz belegen wird. Respekt!)

Auf dem East River kommen wir auch an den United Nations Headquarters vorbei. Zahlreiche Brücken werden unterquert, von weitem grüßt das Chrysler Building. Bei Hell Gate treffen East River und Harlem River aufeinander. Die berühmten Strömungen am „Tor zur Hölle“ bleiben uns aber erspart, alles bleibt friedlich. Vor uns öffnet sich der Long Island Sound. Die Segel werden gesetzt und wir lassen Manhattan und die Bronx hinter uns.

Bei östlichen Winden von 3 – 4 Bft. düsen wir hoch am Wind unserem Ziel Portsmouth / Newport entgegen. Allmählich wird es diesig, ein Gewitter liegt in der Luft. Bei

Sonnenuntergang wird der Wind böig und nimmt zu auf 6 Bft. Um uns herum zucken die ersten Blitze auf, aus der Ferne ist Donnerrollen zu vernehmen. Eine örtliche Regatta, deren Verlauf wir aufmerksam verfolgt haben, wird vorzeitig beendet. Die Teilnehmer haben es eilig, in ihren schützenden Hafen zu kommen. Und wir? Uns können doch solche Wetterverhältnisse nicht wirklich etwas anhaben. Da bringen wir einfach die Blitzketten aus und meistern das nächtliche Gewitter unter kleiner Besegelung.

Am vorletzten Tag unserer Reise werden uns noch einmal Winde in zahlreichen Variationen serviert. Bei wechselnden Richtungen kommt neben den Standard-Vorsegeln auch der Gennaker zum Einsatz. Längst beteiligen sich unsere Prellungsgeschädigten wieder aktiv am täglichen Bordleben. Ein Blick in die Seekarte lässt darauf schließen, dass wir mit einigem Glück unser Ziel Portsmouth in der Narrangansett Bay am nächsten Tag gegen 04.00 Uhr erreichen könnten. Um eine riskante Nachfahrt durch unbekanntes und unübersichtliches Gewässer zu vermeiden, gehen wir jedoch um 20.00 Uhr mit einsetzender Dämmerung in dem kleinen Schutzhafen von „Point Judith“ vor Anker, kurz vor der Einfahrt zur Narrangansett Bay.

Während das Schiff an Deck aufgeklart wird, kramt Andreas in den Regalen herum, stellt die letzten Reste unserer Verpflegung zusammen und bringt noch einmal ein formidables Menü auf die Back. Dazu werden die letzten Tropfen einer Flasche gelenzt, die uns die Leute von Etappe 14 als angeblich karibischen Rum dagelassen haben. Ist ja auch egal: Wir lassen uns dieses Gebräu schmecken, das wir zuvor mit Tonic Water gestreckt haben.

Der nächste Tag beginnt für uns gegen 06.00 Uhr morgens. Dietfried hat bereits heißes Kaffeewasser parat und ruft zum Frühstück. Um 07.00 Uhr wird der Anker gelichtet. Teilweise unter Motorkraft legen wir die letzten Seemeilen nach Portsmouth zurück. Dort haben wir die „Bank“ schon vor langer Zeit für etwa zwei Wochen bei NEB (New England Boatworks) angemeldet. Dieser Werftaufenthalt ist notwendig, um den Dampfer für die Transatlantik-Regatta fit zu machen.

Gegen 11.00 Uhr liegt die „Bank von Bremen“ gut vertäut in der NEB-Marina fest, wo wir vom Manager der Werft empfangen werden. Keiner kann sich jedoch danach auf die faule Haut legen, denn das Schiff muss aufgeklart werden, wobei wir sämtliche Segel von Bord schaffen. Die Arbeit wird uns aber versüßt durch den unverhofften Besuch eines ehemaligen SK-Mitglieds: Walter Giese, der als junger Mann in die Vereinigten Staaten auswanderte und unserem Verein immer noch in Freundschaft verbunden ist, begrüßt uns mit Bier, Brot und deutscher Leberwurst. Dann hilft er uns als „Manager vor Ort“ und besorgt zusammen mit Andreas ein Fahrzeug.

Am Sonntag, dem 3. Juni verbringen wir den letzten gemeinsamen Tag an Bord, der wiederum dem Arbeitsdienst gewidmet ist. Der Mast soll am Montag gezogen werden. Deshalb müssen wir u.a. den Baum demontieren. Kleinere Arbeiten an und unter Deck gehören zu einem vielseitigen Beschäftigungsprogramm. Abends wird der Container mit diversen Ausrüstungsgegenständen aus Deutschland ausgeladen. In einer Lagerhalle der Werft dürfen wir Equipment für das bevorstehende „HSH Nordbank Blue Race 2007“ (Newport – Cuxhaven) zwischenlagern.

Von dieser Regatta hat auch Jeff Wayland gehört, der vor vielen Jahren als Austauschschüler Bremen kennen lernte und seitdem der Segelkameradschaft als Mitglied die Treue hält. Jeff beschenkt uns mit allerlei Flüssigem, das uns wie gerufen kommt. So können wir beim anschließenden gemütlichen Beisammensein an Bord die Gläser füllen und Erinnerungen an unsere Reise austauschen.

Der Skipper, der auch an Etappe 16 teilnehmen wird, spricht der ganzen Mannschaft seine Anerkennung aus für ihren unermüdlichen Einsatz während der Reise und in der Werft. Dabei legt er Wert auf die Feststellung, dass neben der eigentlichen sportlichen Betätigung ohne viel Aufhebens regelmäßig zahllose Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten am Schiff vorgenommen wurden, die auch und gerade im Hinblick auf Seetauglichkeit und Erfolgsaussichten unserer „Bank“ während der Atlantiküberquerung besonders wichtig waren. Die Solidarität mit den Kameraden der folgenden Crew geht ja auch so weit, dass mehrere von uns noch ein paar Tage länger in Rhode Island bleiben werden, damit Schiff und Mannschaft am 16. Juni zwar nicht in trockenen Tüchern sind, jedoch bestens vorbereitet in Newport an den Start gehen können.

Im Logbuch ist vermerkt, dass wir genau 1.458 sm zurückgelegt haben, davon 90 sm unter Maschine. Geprellte wie Ungeprellte sind sich einig: Die Wetterbedingungen waren oft ziemlich ätzend, aber insgesamt bleibt unterm Strich ein beachtliches Guthaben an positiven und bewegenden Erlebnissen.

An dieser Einschätzung können auch die Diagnosen der Ärzte nichts ändern, die später in Deutschland unsere Prellungen unter die Lupe nehmen. Bei Dietfried und Peter stellt sich heraus, dass es sich eigentlich um Brüche handelt: Dietfried musste sich einen fünffachen Serienbruch der Rippen bescheinigen lassen, während bei Peter ein Lendenwirbel zu Bruch ging. Beide werden aber diese Schattenseiten unserer Etappe 15 einfach an das Schicksal zurückgeben und – nach Art der Sonnenuhr – nur die vielen schönen Stunden zählen.

Rainer Persch (Skipper)