



Einmal über den Atlantik - aber auch wieder zurück!



Im Zeitalter des Massentourismus ist dieser Wunsch und dessen Realisierung kein Privileg der Reichen mehr. Per Charterflug ist man in wenigen Stunden und relativ wenig Geld über den „Großen Teich“ gehüpft. Von vielen schon praktiziert.

Es geht aber auch anders. Und diesen Traum erfüllte sich Günter Püstow, unser langjähriger und immer noch amtierender Präsident des FTV, zu seinem 60. Geburtstag.

Eigentlich wollte er auch mit seinem überaus aktiven Engagement für seine Tiefbaufirma Schluss machen, ... aber das ist ein anderes Thema.

Das ist zwar schon ein bisschen her, aber da der Atlantik und seine unberechenbaren Wetterkapriolen sich wohl nie verändern, scheint es uns wert und immer aktuell, von dieser insgesamt über 8 Monate dauernden Seereise zu berichten.

Günter Püstow, kein Mann vieler Worte, aber der großen wie stillen Taten, war nur mühsam davon zu überzeugen, seine damaligen Tagebuch-Aufzeichnungen (oder wie Seeleute zu sagen pflegen: Logbuch-) und Reiseberichte von Mitabenteurern einer größeren Leserschaft zur Kenntnis zu geben.

Es wäre wirklich schade darum gewesen diese spannenden Schätze in den Schubladen seiner „No Problem“ verstauben zu lassen.

Wir beginnen unsere Erlebnisberichte mit der 3. Etappe, die von Puerto Rico auf Gran Canaria über den unberechenbaren Atlantik nach Santa Lucia, einer der beliebten Karibik-Inseln, führte. Uwe Führer, seinerzeit Polizeichef von Travemünde und Clubmitglied von Günter Püstow, war einer der 4 Seefahrer und hat die Atlantiküberquerung spannend geschildert.

„Einmal über den Atlantik in die Karibik segeln!“

... ein Wunsch, ein Traum, den viele von uns Seglern insgeheim hegen!?! ...



Clubfreund Günter Püstow machte es möglich: im Sommer '90 bot er mir die Chance und ich griff zu.

So warfen 4 Männer am 26.11.1990 im Hafen von PUERTO RICO/GRAN CANARIA die Leinen der „NO PROBLEM“ los und ab ging's auf einer HallbergRassey in Richtung Passatwinde.

Der erste Kurs zeigte in Richtung der KAP VERDEN, weil in den dortigen Breiten - 16° N - zu dieser Jahreszeit die beständigsten Ost-Westwinde zu finden sind.

Die Bunker der „NO PROBLEM“ waren randvoll mit Diesel, Frischwasser und sonstigem Proviant gefüllt.

Skipper Günter und sein Bruder Hartmut waren bereits sturmgeprüft. Sie hatten im September und Oktober die wilden Wellentänze im Englischen Kanal und in der Biskaya miterleben dürfen; die beiden anderen (Snooper und ich) mußten sich erst noch bewähren.

Der „GROSSE ATLANTIK“ war auf dieser ersten Etappe äußerst

friedlich; zeitweise zeigte er sich sogar platt und glatt wie ein „ölicher Teppich“ auf See.

Dafür begeisterten uns wunderbare Sonnenauf- und untergänge mit bislang nicht gekannten Farbtönen über den ganzen Himmel. Nachts erlebten wir von Horizont zu Horizont eine Sternenvelt, die jedes Seglerherz in freudige Erregung versetzt.

Ergänzt wurden diese unvergeßlichen Eindrücke durch unsere bordeigene „Delphin-Show“, bei der sich 10 bis 12 dieser intelligenten Wesen um den Bug spielend herumtummelten, wobei die Freude hierüber offensichtlich auf Gegenseitigkeit beruhte.

Das Ganze wurde noch abgerundet von häufig auftauchenden fliegenden Fischen; sie durchbrachen urplötzlich in einem Schwarm von 15 bis 20 Artgenossen die Oberfläche und flogen ca. 150 Meter weit dicht über dem Wasser und waren ebenso schnell wieder verschwunden; einige



landeten nachts unfreiwillig bei uns an Bord.

Nach 7 Tagen und 7 Nächten kamen die KAP VERDEN in Sicht; zur Ergänzung unseres verbrauchten Trinkwassers entschloß sich der Skipper, den Hauptversorgungshafen der Inselgruppe anzulaufen.

So hatten wir nach 955 Sm nun wieder Land unter den Füßen, weitere über 2000 Sm bis zu den ersten karibischen Inseln standen uns noch bevor.

Der Landurlaub auf den KAP VERDEN war auf die 25.000-Einwohnerstadt MINDELO beschränkt und von zwei konträr wirkenden Ereignissen/Erlebnissen bestimmt:

Da war einmal das lange quälende Warten auf das Nachbunkern von





Frischwasser und Diesel unter sengender Sonne (äußerst feuchtheißes Klima) und andererseits die höchst interessante Begegnung mit der lauten Betriebsamkeit in den Gassen einer Hafenstadt, die sehr stark vom portugiesischen Kolonialstil geprägt ist.

Am 5.12.90 hieß es „Anker Auf“ und jetzt ging es absolut westwärts über den Atlantik.

Neben den vollen Frischwasser- und Dieseltanks gesellten sich 1 Sack Kartoffeln, 1 Sack Zwiebeln, 1 Sack Karotten und eine erhebliche Zahl Frischbrote als Ballast an Bord.

Hier, spätestens zu Beginn der zweiten Etappe, sollte ich kurz den Tagesablauf, d.h. die bewußt gewollten bzw. die angeordneten und die sich zufällig ergebenden Funktionen an Bord erklären:

Grundsätzlich waren alle Funktionen bis auf die des Skippers austauschbar. Mehr oder weniger ergab es sich doch, daß einige Funktionsbereiche allmählich ganz von selbst dem einen oder anderen zufielen....

An herausragender Stelle ist natürlich die des Kochs zu nennen; hier regierte das Fachwissen von Schopper, der nicht nur bloße Konservenkost verabreichte, sondern, dem jeweiligen erschlafenen Zustand bzw. der Stimmung der Mannschaft angepaßt, die entsprechende Mahlzeit mit Phantasie zubereitete ... und diese Kunstwerke wurden bei jedem Wetter unter Deck gefertigt, (z.B. Tee- und

Kaffeewasser aufbrühen und bei jeder Lage aufgießen / Aufopferung für die Kameraden bis zur übergroßen Brandblase!!).

Hartmut wiederum, auch als IWO bezeichnet, war der Fachmann auf den Vorschiff - gemeint ist hier das mit vielen Spielvarianten zu übende Manöver mit den Vorsegeln (Lieblingsobjekt war der „BLIESTER“), hier hatten Schopper und ich, die beiden „SCHLAPPSACK“ bzw. „FAULEN SÄCKE“!-Kommentar des Skippers, viel nachzuholen.

Ich selbst übernahm die Führung des Logbuches und eine darüber hinausgehende Dokumentation in Bild, Ton und Schrift. Daneben fügte es sich, daß ich mit Hartmut zusammen die tägliche Küchenabwäsche übernahm (Hartmut saß oberhalb des Niederganges und wusch in der „PÜTZ FÜR ALLE FÄLLE“ das Geschirr mit entspanntem Atlantikwasser ab; ich trocknete am unteren Ende des Niederganges die verklebten Einzelteile und ordnete sie den einzelnen Schapps mit wechselnden Variationen zu).

Losgelöst von diesen quasi festen Funktionen, hatte jeder in einem festgelegten Rhythmus, ab Sonnenuntergang seine 2-stündige Ruderwache zu gehen, die spätestens mit dem immer wieder zu begeisternden Sonnenaufgang endete.

Mal wurde auch von der „Schiffsleitung“ als Beschäftigungstherapie Deckschrubben oder sonstiges

Aufklaren angesetzt, aber all diese „Zeitvertreiber“ füllten natürlich nicht ganze 24 Stunden Tag und Nacht aus.

Sonnen, Träumen, Lesen, ausgiebige Körperpflege und letztlich (außer Schopper) das Skatspiel waren das selbstgestrickte Angebot der atlantikbeschränkten Freizeitbranche.

Stimmungen und ihre Schwankungen waren mehr oder weniger abhängig von den Atlantikwellen und den Passatwinden, d.h. je besser und konstanter die Segel standen, desto ausgeglichener und freundlicher war unsere Gemütsverfassung!

Nun zurück zu der eigentlichen Atlantiküberquerung, die ja eigentlich erst so richtig mit dem Ablegen aus dem Hafen von Mindelo/Kap Verden am 5.12.1990 begann.

Wie bereits erwähnt, hatten wir jetzt natürlich Westkurs, der Kompaß schwankte zwischen 275° und 290° .





Wir durchsegelten mit Groß und Genua die Enge zwischen den beiden nordwestlichen Inseln Sao Vicente und Sao Mateo, der offene Atlantik kündigte sich alsbald mit recht beachtlichen Wellentälern an, auf dessen Kämmen sich schon vermehrt das überkippende Weiß zeigte.

Kaum waren die letzten Konturen der Kap Verden am Horizont verschwunden - wir machten eine sehr gute Fahrt! - erwischte uns eine Fall- oder sonstige hinterhältige Bö und zerriß uns mit einem Peitschenknall das Vorsegel: die Genua, eines der idealen Passatsegel war nicht mehr!!

Das drückte für eine gewisse Zeit auf die Stimmung, aber irgendwann wurde es auch wieder überwunden nach dem Motto:

„Was hilft's, alles ist vergänglich, es geht auch so!!“

Nach diesen anfänglich guten Winden flaute es in diesem Passatgebiet wieder zunächst ab. Enttäuschung, trüber Sinn stellten sich und den Diesel ein, letzterer kam - auf

gewisse Zeit gesehen - schwer an den Nerven kratzen.

In dieser Phase entschloß sich der Skipper nach kurzer Diskussion mit seiner klugen Mannschaft, den 17.° nördlicher Breite zu verlassen und sich dem 14°. zu nähern.

Wir hatten Glück, es brachte uns nach einigen unmenschlichen Wartezeiten (nächtliches Dieseln ist unmenschlich und pervers!) die ersehnten und beständigen Passatwinde ... so, wie wir es immer in den Büchern gelesen hatten, nur bald schon nicht mehr daran glauben wollten.

Nun konnten wir zeitweise über mehrere Tage und Nächte durchgehend an Backbord das Groß mit einem Reff und den Bliester ohne irgendwelche Korrektur stehen lassen, während immer stärker und höher werdende Dünung mit aufgesetzten Wellen von raum-steuerbords achtern die „NO PROBLEM“ und ihre wilden Gesellen über den ach so großen Atlantik in Richtung Westen

den Karibischen Inseln entgegnetrug. Der Autopilot leistete hierbei trotz achterlicher See erstaunlich gute Arbeit. Die See als auch die Winde waren stets gut kalkulierbar, gefährliche Situationen stellten sich zu keiner Zeit ein.

Ja, wenn dann denn alles so wie fast von selbst funktioniert, was macht man denn mit den Gedanken: ... so soll das jetzt noch mindestens 2100 Sm weitergehen, Welle für Welle, Tag für Tag, Nacht für Nacht, immer die selben Gesichter, die selben Sprüche ... und das bei einem Raumvolumen von 3.60 x 11.60 m!?!

Wir konzentrierten uns mehr und mehr auf das zu erreichende Tagesetmal, griffen immer häufiger die zurückgelegte Strecke auf der Karte ab, errechneten die Halbzeit/Atlantikmitte und schlossen schließlich Wetten über das „Ankunftsdatum Karibik“ ab.

Darüber hinaus bemühten wir uns um so lebenswichtige Dinge,



wie: WANN GEHT WOHL UND IN WELCHEM WINKEL ZU UNSEREM KURS DIE SONNE AUF UND WO UND WANN WIEDER UNTER?!

Das gleiche Spiel konnte auch nachts betrieben werden, jeder hatte dabei so seinen heimlichen Lieblingstern!!

50 stand sehr bald das Thema „Navigation“ mit teils unsinnigen teils sinnigen Formeln und Gedanken auf der Tagesordnung.

Bald wurde es sogar für eine gewisse Zeit zu einem wirklich-ernsten Thema:

Plötzlich und für alle unerwartet - verstarb zwar nicht, aber kündigte der Satellitennavigator seine Mitarbeit für immerhin ca. 24 Stunden auf!

Hier schien es Schopper an der Zeit, nicht nur das Kochen sondern auch die Astronavigation als seine Domäne auszuweisen. Er zeigte uns anschaulich anhand von Schüsseln, Tellern etc. wie was wo kreist und

wann es wo verschwindet. So sollte in einem Schnellkurs uns all das vermittelt werden, was bisher so bequem die Technik abnahm.

Ehe wir es so richtig begreifen konnten, funktionierte am späten Abend der Sat.-Navigator wieder.

Ein weiteres Interesse galt unserer Bananentaude. Diese hing seit Kap Verden im Achterstag, nach Steuerbord zum Heckkorb abgebunden.

Eigentlich konnte sich jeder nach Lust und Laune dieser so wichtigen Vitamine bedienen. Doch jedes

Mal, wenn wir uns morgens die Staude betrachteten, war sie jeweils erheblich abgemagert; dies ließ bei uns Vieren den unterschwellig angedeuteten Schluß zu, auf den Planken der „NO PROBLEM“ geht ein BANANEN-GROSSFRESSER um; später hieß es schon: „ein noch unbekannter Dieb“ ist hier an Bord!! Als der kritische Zeitpunkt gekommen war, zu dem nur noch 4 armselige Exemplare ihre scharfen, verlockenden Konturen in den gold-gelben Abendhimmel zeichneten, meinte ich mich aus polizeilicher als auch aus psychologisch-wissenschaftlicher Sicht heraus berufen zu fühlen, die Dinger für die Mannschaft zu retten.

Ich nahm sie während meiner nächtlichen Ruderwache ab und versteckte sie hinter dem Echolot; diese Selbstherrlichkeit kam mir teuer zu stehen!!:

Als der Schrei nach den verschwundenen Bananen immer lauter wurde, offenbarte ich mich und wollte eigentlich mit einem gewissen

Stolz darlegen, daß ich mit dieser Handlung für jeden die letzte Banane gerettet habe und wir diese jetzt genüßlich verspeisen könnten!!

Nach kurzem, betroffenen Schweigen knallten mir aus drei verschiedenen Ecken die vorwurfsvollen, verärgerten Fragen entgegen, wie: was wolltest Du eigentlich damit bezwecken!?! Wer bist Du denn, daß Du meinst, Du müßtest das tun!?! glaubst Du denn, Du bist unser wissenschaftlicher Berater, was sollte das denn beweisen!?!

Es wurde mir sehr schnell und deutlich klar

hier hast Du wieder einmal „in die Scheiße gegriffen“!!!

Die Vorräte gingen zwar noch nicht bedenklich zur Neige, aber irgendwann beginnt man, insgeheim die Tage und Nächte zu zählen und dann auch offen und, laut die Frage zu stellen:

„Wie lange noch, bis LAND IN SICHT kommt!?!“

In der anbrechenden 4. Woche änderte sich kurzfristig die Windrichtung auf nördlicher als Ost, dabei kühlte es spürbar ab. Zur gleichen Zeit wechselte an dem vor uns liegenden Horizont das Wolkenbild, es war jetzt geschlossener im Westen und in einer anderen Tönung.

In der Nacht zum 21.12.90 wurden wir auf schwach leuchtende „Himmelsflecken“ im Südwesten aufmerksam, später waren auch





der uns mit seinen Orts- und Sachkenntnissen zur Verfügung stehen sollte in der „ACH SO FREMDEN NEUEN WELT“ (Kolumbus soll das seinerzeit auch getan haben!).

Das Unterwasserschiff von NO PROBLEM wurde von den erschreckend zahlreichen ansitzenden Seepocken befreit - auch hier bedienten wir uns der angebotenen einheimischen Hilfe! ...natürlich gegen EC-Dollars (East-Car.-Dollars).

Als dann schließlich unser Dampfer seinen Durst mit Diesel und Frischwasser

gestillt hatte, ging es ab „Down-Town“ in 2 Gruppen aufs erste Sight-Seeing.

Der erste Weg führte zum Telefon-Office; die Heimat sollte Kunde haben von unserer glücklichen Ankunft; danach folgten Einkäufe und sonstige Info-Gänge.

In der Hauptstraße von. Castries, der „Bridge-Street“, umging uns zum ersten Male bewußt das karibische Leben und Treiben mit seiner Hektik im Straßenverkehr, dem lauten Gestikulieren, untermalt mit karibischen Rhythmen, die wiederum jeden zweiten Straßenpassanten zu tanzenden Bewegungen animierten.

Das ganze Panorama, das Flair dieser Stadt, seiner Gassen und kleinen Marktflecken wurde umrahmt von einem üppigen Vegetationsgürtel, der die umliegenden Berghänge wie ein dichter Moostepich bedeckte und in der Abendsonne eine wunderschöne Kulisse bildete.

Günter und ich suchten noch schnell den Polizeichef auf, machten

ein kurzes Interview und zwei Stunden später saßen wir glücklichen Vier in einem Restaurant, 15 Meter von NO PROBLEM entfernt, ließen die Sonne untergehen und die exotischen Speisen und Drinks in uns eindringen.

Es war schon ein merkwürdiges, herrliches Gefühl, so von allen Seiten bedient zu werden (dazu noch von exotisch anmutenden Karibik-Fräuleins!!), ein Gitarrist spielte verträumte Melodien von Tisch zu Tisch und so feierten wir von paradiesischem Vogelgezwitscher begleitet und durch reichlich Rum-Cocktails animiert unsere ATLANTIK-BEZWINGUNG bis tief in die Nacht hinein.

Am nächsten Tag lockte der Ruf zur angeblich schönsten Bucht in diesem Teil der Karibik: „MARIGOT-BAY“ war ihr wohlklingender Name und lag nur 6 Sm südwärts.

Als wir in sie hineinfuhren, fanden wir diese Bewertung bestätigt; d.h., wo hatten wir eigentlich bisher große Vergleichsmöglichkeiten??

Jedenfalls war auch diese Bucht eine der besonderen Ganzleistungen unseres Schöpfers; sie war tief eingeschnitten, an ihren Hängen wiederum üppige Vegetation und als besonderen Clou eine in die Bucht hineinragende Landzunge mit lichtem, traumhaft schönen Palmenbestand und vorgelagertem Sandstrand; diese Formation teilte die Marigot-Bay in ein sogenanntes Vorbecken zum Schnorcheln und Surfen, und in ein Hinterbecken zum Anker.

Im hinteren Teil hatte eine weltbekannte Chartergesellschaft ihren geschützten Stützpunkt einschließlich Hotelapartements, Restaurants und Swimmingpools

Gewiß, damit war die paradiesische Einsamkeit dahin, aber man konnte sich auch schnell an diese Annehmlichkeiten gewöhnen, zumal wir an diesem Abend von äußerst netter und aufmerksamer Bedienung verwöhnt wurden: SOGAR die Servietten wurden uns mit sanfter, tiefbrauner Hand liebevoll auf den Schoß platziert!!

voraus Lichterscheinungen auszumachen. Es war geschafft: Barbados in SSW und voraus die Durchfahrts-passage zwischen den beiden Karibikinseln ST. LUCIA im Süden und MARTINIQUE im Norden!

Ein paar Stunden weiter - am späten Vormittag des gleichen Tages legten wir in einem Seitenarm der GASTRIES BAY an einem kleinen Versorgungssteg an.

Endlich wieder Land unter den Füßen; welch seltsam herrliches Gefühl! Als zweites Gefühl stellte sich der Stolz ein, den Atlantik überquert zu haben! Das dritte Gefühl lag ausschließlich im Körperlichen: jetzt, wo man festes Land unter den Füßen hatte, schwankte plötzlich der Körper und im ersten Moment befürchtete man, noch nachträglich seekrank werden zu können.

Der Papierkrieg mit der Einwanderungsbehörde wurde verhältnismäßig schnell und siegreich geführt; danach heuerten wir einen „Bimbo“ an - besser natürlich einen GUIDE -



Am folgenden Morgen, wir hatten nunmehr den 23.12., begaben wir uns mit einem gemieteten Kleinbus samt Fahrer in das Landesinnere zu dem einzigen in der Karibik existierenden „Drive-in-Vulkan“ und zu den „Sulfur-Springs“, vorbei an den Kegelbergen, den PITONS, entlang weiterer malerischer Buchten wie die von Soufrière.

Sowohl der immer noch teilaktive, kochende Krater mit seinem stark schwefelhaltigen Wasser (wie faule Eier stinkend) als auch der anschließend besuchte Paradiesgarten mit dem malerisch schönen Wasserfall (der Film „Dr. Doolittle“ wurde hier eingespielt) und nicht zuletzt die nachhaltigen Eindrücke bei Durchfahren der kleinen und mittleren Dorfgemeinschaften mit ihren bunten, aber oft erbärmlich kargen Behausungen wurden für uns zu unvergeßlichen Erlebnissen.

Am Heiligabend nahmen wir Abschied von diesem herrlichen

stückerde und segelten nach Norden zur RQDNEY-BAY, um hier zu einen das Weihnachtsfest zu feiern und zum anderen so ganz nebenbei die 30 Liter Diesel wieder zu bekommen, die wir einem Teilnehmer der Transatlantic-Race-Regatta unterwegs geliehen hatten.

Um es gleich zu sagen, das mit dem Diesel klappte nicht und mit einem festlichen Heiligabend, wie wir ihn zuhause kennen, war es auch nicht so weit her. Laute Musik, hektisches Treiben (mehr Silvestergehebe!), trockner Truthahn und die fehlende Weihnachtsstimmung brachten uns an diesem Abend verhältnismäßig früh in die Kojen.

Nächstentags besuchten wir noch die nahegelegene Festung auf

RODNEY-ISLAND; hier hatten sich im 18. und noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts die Franzosen und die Briten laufende Scharmützel zu Lande und zu Wasser mit wechselndem Erfolg geliefert, bis schließlich nach 14-maligem Niederholen und Setzen der jeweiligen Flaggen das Große Britannien Sieger blieb und sich auch diese Insel seinem Weltreich einverleibte.

Bei dieser Geschichtsbetrachtung ging unser Blick nach Norden, wo der Franzose mehr Glück hatte, nämlich zu der 50 km entfernt liegenden, französischen Insel MARTINIQUE

Dieser Blick setzte ein Zeichen und so richteten wir am nächsten Tag den Bug der NO PROBLEM nach Norden in Richtung dieses französischen Departements.

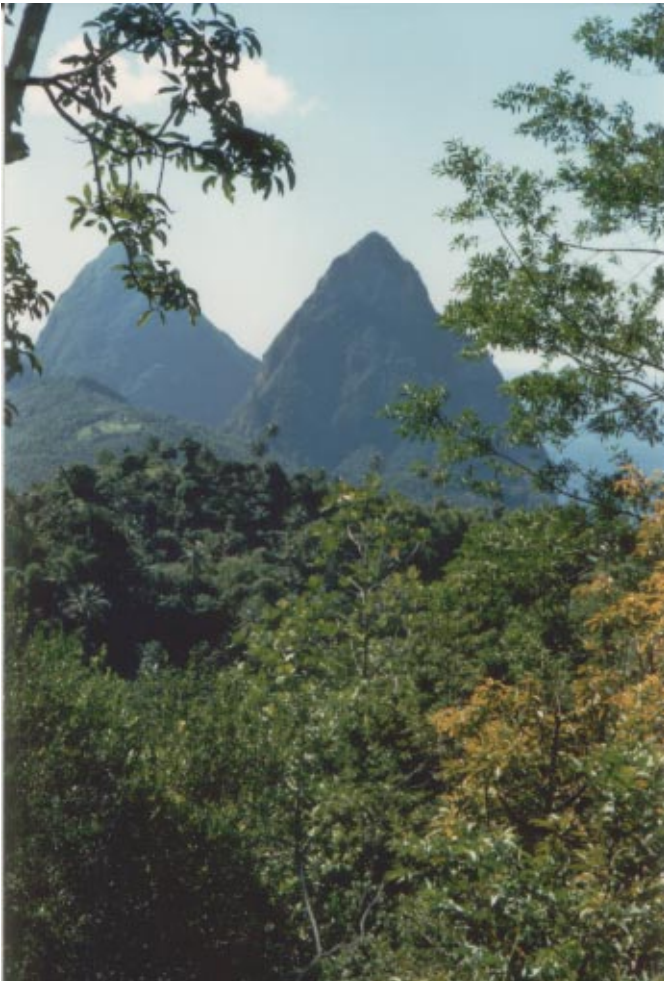
Am Wind liegend und bei aufgewühlter See machten wir gute Fahrt, der bis dahin erste und einzige Regen begleitete uns für ca 20 Minuten, und nach kurzem Törn liefen wir in die große, weitgefächerte Bucht von FORT-DE-FRANCE ein. Hier empfing uns ein steifer, frischer Wind direkt aus der Gegenrichtung, so daß wir unter Motor auf die Hauptstadt zuliefen.

FORT-DE-FRANCE scheint nicht unbekannt zu sein, in der Bucht lagen vier große Kreuzfahrtschiffe und luden ihre teure, gutzahlende Fracht in Richtung Land ein und aus. U.a. hatte sich auch unsere deutsche MS EUROPA dazugesellt und unser





Skipper führte wie ganz selbstverständlich beim Passieren ein Gespräch von „Brücke zu Brücke“ über Funk (ca 40 m Höhenunterschied ... aber.... gleichwertig!!). Sein Gesprächspartner war ein ihm bekannter



Steward; Verabredungen wurden getroffen, kurz darauf fanden wir unseren Ankerplatz mit Blick auf die dicken Mauern des alten französischen Forts.

Von Günter und mir wurden wiederum die Formalitäten an Land erfüllt; die Einwanderungsbehörde war recht schläfrig, sie zeigte deutlich, was sie von einer Störung dieser Art um die „Mittagszeit“ - es war 15.00 Uhr - hielt; aber auch hier half schließlich bzw. überwand das Gefühl von Kollege zu Kollege im Sinne unseres IPA-Mottos „SERVO-PER-AMIKECO“ die Bequemlichkeit.

Eine kurze Stippvisite als Vororientierung durch die hafennahen Gassen schloß sich an, um dann mit dem Dingi an Bord der NO PLOBLEM zurückzukehren.

Als auf den Kreuzfahrerschiffen am Abend überall die Lichter festlich die Decks erleuchteten und offensichtlich in den dortigen Speisesälen die 5-Gänge-Menüs bei leiser Musik aufgetragen wurden, öffneten WIR unsere letzten Konserven, lauschten dem Glockenschlag einer romanisch-europäischen Kirche aus dem nahen FORT-DE-FRANCE und krochen bald unter die Decke.

Am darauffolgenden Tag verlegten wir quer über die Bucht nach Süden in einen Yachthafen,



weil NO PROBLEM nun endlich ihren überfälligen Ölwechsel haben sollte. Währenddessen wollten Schopper und ich die Zeit nutzen, uns um die Chancen und Termine eines Rückfluges zu bemühen.

Bei diesem Versuch kam sehr schnell die ernüchternde Erkenntnis, daß unser Karibiktrip ein jähes, vorzeitiges Ende finden muß: die AIR FRANCE gab uns an diesem Tage (dem 27.12.) die vorerst einzige, einigermaßen günstige Chance nach Europa zu fliegen, spätere Flüge seien entweder bereits ausgebucht oder erheblich teurer!

Die Entscheidung fiel schwer aber sie fiel; hastig packten wir die notwendigsten Sachen, der Skipper schien zunächst

unsere Aufbruchsstimmung verständnislos zu betrachten, zeigte aber schließlich doch ein Einsehen zu dem merkwürdigen, überhasteten „ABMUSTERN“.

Auf dem Flugplatz ging es dann auch noch einmal „Hüh und Hott“, als wir angesichts unserer „Stand-By-Buchung“ bis zuletzt um unseren Flug zittern mußten.

Erst nachdem wir unsere Plätze einnehmen durften, fiel die Hektik der letzten Stunden allmählich von uns ab und nun setzte während des Fluges - während dieser ca. 8 Std. über den Atlantik zurück - das erste Nachdenken und Verarbeiten der 5 1/2 Wochen Transatlantik entgegen unserer jetzigen Flugrichtung ein.

Es ist bis heute noch nicht ganz aufgearbeitet!!

Uwe Führer