

DIE HEIMREISE DER „MELTEMI“

ENDE GUT, ALLES GUT

Es hätte nicht viel gefehlt und die „Meltemi“ der Hanseatischen Yachtschule wäre wegen der Corona-Krise in der Karibik gestrandet. Aber sie konnte Kurs Heimat nehmen, wenn auch überwiegend nicht auf eigenem Kiel, sondern huckepack.

Eine der Yachten, die zu Beginn der Corona-Krise in der Karibik festlagen, war die „Meltemi“ der Hanseatischen Yachtschule. Die fast 17 Meter lange Oceanis 54, 2010 gebaut von der französischen Werft Bénéteau, war im vorigen Jahr auf eigenem Kiel von Glücksburg in die Karibik überführt worden, um dort eine Serie von Törnreisen zu segeln. Vor Martinique beendete die Corona-Pandemie das Unternehmen. Was nun?

Während Skipper und Crew der „Meltemi“ sich nach dem Abbruch der geplanten Törnserie mit Air Caraïbes auf den Heimweg machen – glücklicherweise und trotz der Corona-Umstände hat es geklappt mit den Flugtickets nach Paris –, schaukelt die „Meltemi“ vermurt in der Bucht vor Le Marin, Martinique. Dieser Liegeplatz bietet zwar einen gewissen, aber doch keinen absoluten Schutz vor Hurrikans und Plünderungen. Die Hurrikansaison beginnt offiziell am 1. Juni und eine unbemannte Yacht weckt gerade in dieser Region Begehrlichkeiten. Die „Meltemi“ hatte schon einmal ihr Beiboot samt Außenbordmotor eingebüßt, manche Yacht wurde völlig ausgeraubt. Die Karibik erweist sich also nicht nur als herrliches Segelrevier, sondern sie kann auch ein heißes Pflaster sein. „Meltemi“-Schiffsführer Markus Hecker und sein „Schassi“ Lars Kruse gingen auf Nummer sicher. Sie stauten an Bord alles so weit wie möglich hurrikansicher unter Deck, legten den Plotter in den Backofen und versteckten den Bordrechner. Aber ein sicherer Hafenliegeplatz wäre trotz der Betreuung durch Jean-Claude Hypolite, Mitarbeiter einer lokalen Charter-Firma, eindeutig die bessere Lösung




Skipperin Beate Nielhoff beim Auftakeln der „Meltemi“ in IJmuiden

gewesen. Aber für eine Yacht dieser Größe gab es keinen freien Liegeplatz. Nicht für Geld und gute Worte.

Auch und insbesondere Beate Nielhoff, bewährte DHH-Skipperin mit Karibik-Erfahrung, lässt diese Situation keine Ruhe. Schon während die Crew heimwärts fliegt, hat sie die Idee, die „Meltemi“ als Decksladung an Bord eines Frachters nach Europa zurücktransportieren zu lassen. Die Recherche nach einem geeigneten Schiff beginnt.

Schließlich kommt ein Angebot der Agentur der niederländischen Reederei Spliethoff Group. Deren Tochterunternehmen Sevenstar Yacht Transport ist auf diese Art Fracht spezialisiert. Der Preis für die Strecke Karibik-IJmuiden: 23.000 Euro, inklusive „Krisenaufschlag“. Am 23. April wird die „Meltemi“ mit stehendem Mast neben einigen weiteren Yachten an Deck des Frachters „Parkgracht“

gesetzt. Laut MarineTraffic soll die „Parkgracht“ am 6. Mai um 18 Uhr IJmuiden, den Nordseehafen von Amsterdam, erreichen. Kurz vor Redaktionsschluss ist das Schiff mit der „Meltemi“ dann dort eingetroffen.

Und wie geht es weiter zum Heimathafen? Der Plan ist – vorausgesetzt, man darf überhaupt an Bord –, die „Meltemi“ auf eigenem Kiel nonstop nach Glücksburg zu bringen. Eine Crew hat sich schon gefunden, sie wird die Yacht seeklar machen – und auf geht's! Für die Reise nach Glücksburg wird die „Meltemi“ schätzungsweise – je nach Wind und Wetter und abhängig davon, ob der Nord-Ostseekanal befahren werden darf – drei bis sechs Tage (und Nächte) brauchen. Dort wird man sie nach ihrer Odyssee mit großer Erleichterung und hoffentlich wohlbehalten in Empfang nehmen. 

Markus Hecker und Norbert Suxdorf

DIE „MELTEMI-ODYSSEE“

EIN KARIBIK-ABENTEUER IN CORONA-ZEITEN

„Wir bleiben zu Hause“ heißt es aktuell. Für die Segelyacht „Meltemi“ des DHH hätte die Devise beinahe gelautet „Wir bleiben draußen“ – und zwar ganz weit weg – in der Karibik. Wie die „Meltemi“ trotz der Krise schließlich doch den Heimathafen erreichte, wird in diesem ganz besonderen Törnbericht erzählt.

Der „Meltemi“ und ihrer Crew wäre es beinahe so gegangen wie zahlreichen anderen Blauwasserseglern mit ihren Yachten. Sie waren infolge der weltweit rasch zunehmenden Verbreitung der neuartigen Coronavirus-Infektion in der Karibik gestrandet, ihre Yachten wurden an die Kette gelegt, sie selbst durften nur zur Versorgung mit Lebensmitteln an Land. Diejenigen, die es irgendwie geschafft haben, ihre Yacht zurückzulassen, hatten große Schwierigkeiten wieder nach Hause zu kommen. Die Medien berichteten mehrfach darüber.

Eine der Yachten auf Langzeitreise war auch die „Meltemi“ des DHH. Die fast 17 Meter lange Bénéteau Oceanis 54 war im vorigen Jahr auf eigenem Kiel von Glücksburg nach Las Palmas de Gran Canaria überführt und von dort im Rahmen der Atlantic Rally for Cruisers 2019 nach St. Lucia in die Karibik gesegelt worden. Nach einem Weihnachts- und einem Sylvestertörn zum Jahreswechsel hatte der DHH in der Zeit vom 12. Januar bis zum 18. April 2020 eine Serie von insgesamt sieben weiteren Törnreisen im karibischen Traumrevier geplant. Unter anderem stan-



Sonnenaufgang vor Anker vor Road Town, Tortola (British Virgin Islands)

den Martinique, Guadeloupe, Antigua, St. Martin, die Britischen Jungferninseln, die Dominikanische Republik und die Bahamas auf dem Programm. Mehrere dieser Törns waren gut belegt, teilweise ausgebucht. Es hätte so schön werden können. Dann kam die weltweite Coronavirus-Krise. Aber der Reihe nach.

FREITAG 6. MÄRZ

+++ EU-Gesundheitsminister beraten über Corona +++ Zahl der in Deutschland bestätigten Corona-Fälle: 639 +++

Auf den Flughäfen in München und Paris huschen nur wenige Personen mit Mundschutz durch die Terminals. Spätestens nach

der Ankunft auf dem Princess Juliana Airport in Sint Maarten (dem ehemaligen niederländischen Teil von St. Martin) hat sich die Wahrnehmung der Coronavirus-Problematik weitgehend verflüchtigt. Vermutlich haben viele der anderen Fluggäste auf dem Flug von Paris nach St. Martin den Wunsch dieser irgendwie beunruhigenden Situation zu entfliehen. Nach der Einreise an dem im Improvisationsmodus laufenden Flughafen geht es mit dem Taxi nach Marigot auf die französische Seite der Insel. An Bord der „Meltemi“ angekommen, die längsseits am Zugangssteg zur Fort-Louis Marina liegt, ist die aktuelle Crew noch dabei, Reinschiff zu machen. Um schneller zum Sundowner übergehen zu können, wird mit angepackt.



Karibik par excellence, Anegada (British Virgin Islands) kurz vor dem Abbruch des Törns

SAMSTAG 7. MÄRZ

+++ Corona-Krise: Italien riegelt weite Teile des Nordens ab +++ Kurzarbeit gegen Corona-Einbußen? +++

Der Samstag beginnt ruhig und ohne große Hektik, es gibt die noch an Bord befindlichen Lebensmittelreste zum Frühstück. Nach einem heftigen Regenschauer werden noch die Restarbeiten für die Schiffsübergabe durchgeführt. Bis auf das vor ein paar Tagen unter nach wie vor ungeklärten Umständen verloren gegangene Dingi (ein neuer Außenborder konnte bereits von der alten Crew auf Tortola gekauft werden) sind auf der „Meltemi“ keine Probleme bekannt. In der Marina erinnert nur ein stiefmütterlich aufgehängtes Plakat der République Française daran, sich wegen Corona öfter gründlich die Hände mit Seife (sofern vorhanden) zu waschen. Am frühen Nachmittag verabschiedet sich die alte Crew, um noch auf dem Maho Beach vor dem Abflug Flugzeuge zu beobachten, die hier vom Meer

kommend wenige Meter über den Schaulustigen zur Landung ansetzen und abheben. Nach der Anreise von Markus und seiner Frau Barbara lassen wir den Abend auf der Dachterrasse eines Restaurants mit Blick auf die Bucht von Marigot ausklingen.

SONNTAG 8. MÄRZ

+++ Corona-Krise: Italien erweitert "rote Zone" im Norden +++ Spahn: Events mit mehr als 1000 Menschen absagen +++

Der Sonntag beginnt mit einer unangenehmen Überraschung. Nach einem Besuch im Hafencenter stellt sich heraus, dass die „hochmotivierte“ Mitarbeiterin keine Liegeplatz-Reservierung bis Montag finden kann. Darüber hinaus gab es offenbar ein Kreditkartenproblem beim vorigen Schiffsführer, sodass neben der Liegeplatzgebühr für zwei Tage auch noch die nicht unerhebliche Tankstellenrechnung zu begleichen ist. Die Aussicht, den Liegeplatz bis 12:00 Uhr mittags verlassen zu müssen, führt bei der aktuell

Zweipersonencrew dazu, das für Montagvormittag geplante Einkaufen vorzuziehen. Währenddessen macht der Schiffsführer seine finalen Checks und füllt die Wassertanks auf. Punkt 12:00 Uhr legt die „Meltemi“ ab, und wir verholen uns in die Ankerbucht von Marigot, um auf die Ankunft unserer noch ausstehenden Teilnehmerin Julia Seifert zu warten. Die Wartezeit wird überbrückt mit Schwimmen, Schnorcheln und der Finalplanung der Reiseroute, die mit circa 250 Seemeilen in zwei Wochen eher tropisch entspannt ausfällt. Am späten Nachmittag nehmen wir dann Julia und ihr Gepäck in der Marina auf und gehen erneut in der Bucht vor Anker. Es beschwingt uns ein Gefühl von Unabhängigkeit vom Weltgeschehen, als wir an Bord unser Abendessen genießen.

MONTAG 9. MÄRZ 2020

+++ Zwei Corona-Todesfälle in Deutschland +++ Italien weitert Sperrmaßnahmen auf das ganze Land aus +++

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker startet der Tag mit der obligatorischen Sicherheits-einweisung. An der in den Medien zunehmend alles beherrschenden Debatte über die möglichen Auswirkungen der Corona-Krise kommen wir nur über die Flashnachrichten auf dem Handy in Kontakt. Aber auch wir registrieren, dass die ersten Todesfälle die Diskussion enorm anheizen. Am Nachmittag lichten wir den Anker und nehmen Kurs auf den Industriehafen von Marigot, um dort auszuklarieren. In dem Hafen steht ein beachtlicher Schwell, und wir müssen die „Meltemi“ in sicherem Abstand neben der Pier schwoien lassen, um keine unangenehme Bekanntschaft mit deren hervorstehenden Armierungseisen zu machen. Nach schier endlos erscheinenden 30 Minuten, in denen sämtliche Fender an der Steuerbordseite der „Meltemi“ zum Einsatz kommen, sind die Formalitäten abgeschlossen, und wir können ablegen. Der Skipper setzt den Kurs direkt auf die British Virgin Islands ab, die nach circa 80 Seemeilen am nächsten Morgen in Sicht kommen sollten. Mit einem frischen bis starken achterlichen Wind von 5-6 Bft geht es nur unter der 80 m² großen Genua in die mondhele Nacht.

DIENSTAG 10. MÄRZ

+++ **Coronavirus: Geisterspiele in der Bundesliga** +++ **Coronavirus: Deutschland wappnet sich für mehr Fälle** +++

Um 4:00 Uhr morgens passieren wir die Round Rock Passage und steuern anschließend auf die Lichter von Road Town auf Tortola zu. Da es noch zu früh fürs Einklarieren ist und wir nur wenige Stunden Schlaf bekommen haben, bergen wir die Segel und gehen vor dem Road Town Ferry Terminal um kurz vor 6:00 Uhr vor Anker. Nach dem Frühstück, ist noch ein kleines Problem zu lösen: Wie mit den Schiffspapieren und Pässen an Land kommen ohne Dingi? Nachdem eine kleine US-amerikanische Segelyacht neben uns vor Anker gegangen ist, spielt Lars die Karte „Nachbarschaftshilfe“ aus und wird mehr oder weniger prompt von Josh und seiner Freundin in deren Dingi an Land zum Einklarieren mitgenommen (man sitzt ja in einem Boot). Nach einer zweistündigen Odyssee zwischen verschiedenen Kassen und Schaltern sowie dem Ausfüllen zahlreicher Formulare und Durchschläge erklärt uns die resolute Dame vom Customs Office als eingereist und stellt uns ein für vier Wochen gültiges Cruising Permit für die British Virgin Islands aus. Wieder zurück an Bord verholen wir uns in die Village Cay Marina im Innenhafen von Road Town, wo Markus vorher einen Liegeplatz reserviert hatte. Nach dem Mittagessen fassen wir einen wichtigen Termin ins Auge: Abholung des neuen Dingis, welches netterweise von der Vorcrew ausgesucht und vom Geschäftsführer des DHH per Wire Transfer vorab käuflich erworben worden war. Wie der Morgen gezeigt hatte, ist so ein kleiner Schlaucher in der Karibik unverzichtbar. Das Abendessen im Cockpit genießen wir mit kontinuierlicher Musikbeschallung aus der Stadt. Corona-Krise? Hier (noch) kein Thema.

MITTWOCH 11. MÄRZ

+++ **Italiens Coronavirus-Schutzzone: "Es ist die einzige Lösung"** +++ **WHO erklärt die bisherige SARS-CoV-2 Epidemie offiziell zur Pandemie** +++

Nach dem Frühstück führt uns der Weg zum Supermarkt. Die hiesige Lebensfreude wird mit Musik aus Autolautsprechern verstärkt. Sprich: ein ganz normaler Morgen in der Hauptstadt der Britischen Jungferninseln. Nach dem Verstauen des Proviantes und einem kleinen Imbiss, heißt es gegen 14:00 Uhr „Leinen los“ in Richtung Anegada, der nördlichsten Insel des Archipels, die von einem beeindruckenden Korallenriff umgeben ist. Zuerst motoren wir im Windschatten von Tortola Richtung Osten und nutzen die Gelegenheit, ein paar Sicherheitsmanöver zu trainieren bevor Großsegel und Genua an der Ostspitze von Tortola gesetzt werden können, um bei 3–4 Bft aus Ost und wenig Welle einen Anlieger bis zur Ansteuerungstonne des weit vorgelagerten Korallenriffs zu steuern. Echtes Karibiksegelfeeling kommt auf. Ab der Ansteuerungstonne müssen wir uns wegen der ausgedehnten Flachwasserzonen genau im Tonnenstrich halten und erreichen so unseren wegen des Tiefgangs der „Meltemi“ etwas weiter draußen gelegenen Ankerplatz vor der Insel. Weiter drinnen ankern zahlreiche Katamarane dicht an dicht, und auf der Insel scheinen einige Chartercrews, angeheizt von einem DJ in einer der Strandbars, ausgelassen zu feiern.

DONNERSTAG 12. MÄRZ

+++ **Coronavirus: USA erlassen 30-tägigen Einreisestopp aus Europa** +++ **Wirtschaft in Sorge vor Lieferengpässen** +++

Der Morgen beginnt deutlich leiser als der Vortag, und nach einem ausgiebigen Frühstück mit Blick auf Anegada und das türkisfarbene Wasser ringsherum wird das neue Dingi für seine Jungfernfahrt klar gemacht, um am Dinghy Dock von Anegada anzulanden. Nach einem kurzen Ausflug ins Innere der Insel, die außer Motoradroller-Verleihern, zwei oder drei kleineren Läden für den täglichen Bedarf, Ziegen und Gestrüpp nicht viel zu bieten hat, beschließen wir an den Strand zurückzukehren und von dort aus eine etwas weiter entfernte Strandbar aufzusuchen, wo es richtig guten Kaffee gibt. Gut für den Skipper, der schon regelrechte Entzugserscheinungen aufweist. Wieder zurück an Bord lässt eine SMS

von Jochen Kopf von der HYS mit der dringenden Bitte um Rückruf von Markus nichts Gutes ahnen. Nach dem Anruf ist schnell klar, dass unsere bisherige Planung, weitere neun Tage gemütlich von Insel zu Insel durch die British Virgin Islands zu schippern, Makulatur ist. Die Einreisebeschränkungen in den USA führen dazu, dass eine Vielzahl der Teilnehmer an den Nachfolgetörns die „Meltemi“ nicht mehr erreichen können. Zudem ist unklar wann und inwiefern die einzelnen Karibikstaaten ihre Einreise- und Aufenthaltsbestimmungen verschärfen werden. Grenada hatte seine Grenzen schon am Vortag geschlossen und, das wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht, die Regierung der britischen Jungferninseln plante eine 14-tägige Zwangsquarantäne unter anderem



Die Meltemi kurz nach dem Einklarieren in der Jolly Harbour Marina

für deutsche Staatsangehörige ab dem 13. März sowie ein komplettes Einreiseverbot ab dem 15. März. Insofern machte für die HYS sowie den DHH-Vorstand eine Fortführung der Törnserie mit der „Meltemi“ keinen Sinn mehr. Jochen und Markus beschließen Martinique als neues Ziel für den aktuellen Törn festzulegen und die circa 450 Seemeilen dahin (gegen die vorherrschende Windrichtung) so schnell wie möglich zurückzulegen. Die Wahl fällt auf Martinique als französisches Überseedepartment und damit Teil der EU mit voraussichtlich keinen größeren Einreisebeschränkungen, einer regelmäßigen weil notwendigen Flugverbindung ins Mutterland und einer hervorragenden Infrastruktur für Segelyachten, insbesondere für einen längeren

Aufenthalt. Zudem hat Martinique als die südlichste französische Karibikinsel das geringste Hurrikan-Risiko. Die Bucht vor Le Marin, dem neuen Zielhafen, gilt als hurricane hole. Jochen verspricht, sich um die Rückflugtickets für uns von Martinique aus zu kümmern. Wir beschließen aus dem verbleibenden Tag sowie dem restlichen Überführungstörn das Beste zu machen. Um 14:30 Uhr lichten wir den Anker und tasten uns zur Ansteuerungstonne zurück, von dort segeln wir, teilweise kreuzend, bei nahezu optimalen Bedingungen (3–4 Bft aus Ost-Südost, kaum Welle) und Bob Marley im Ohr die circa 17 Seemeilen nach Virgin Gorda, wo wir kurz vor Einbruch der Dunkelheit im Hafen von Spanish Town festmachen.

FREITAG 13. MÄRZ

+++ Fußball-Bundesliga stellt Spielbetrieb ein +++ Trump erklärt nationalen Notstand +++ Angst vor einer neuen Finanzkrise +++

Nach dem Ergänzen unserer Vorräte geht es nach nur drei Tagen statt zwei Wochen wieder ans Ausklarieren. Dabei ist die Choreographie ähnlich wie beim Einklarieren, dafür aber deutlich günstiger und wesentlich schneller. Nach den letzten Checks und nachdem Markus mit Jochen die Routenplanung konsentiert hat, laufen wir am frühen Nachmittag aus. Unser Kurs führt uns zunächst an den berühmten Felsformationen von The Baths vorbei, wo wir bei 2–3 Bft aus Südost die Segel setzen und kurz darauf die Round Rock Passage erreichen, von wo der Skipper den Kurs auf St. Martin absetzt. Da St. Martin praktisch in Windrichtung liegt und es zwischendurch immer wieder abflaut, muss die Maschine zu Hilfe genommen werden. Nachts beobachten wir aus der Ferne die eine oder andere imposante Gewitterwolke.

SAMSTAG 14. MÄRZ

+++ Corona: Abstand halten – das Virus bremsen +++ Frankreich schließt Restaurants und Läden +++ Spaniens Regierung erklärt Notstand +++

Nach etwas über 90 Seemeilen erreichen wir gegen 7:30 Uhr die uns schon bekannte Bucht von Marigot auf St. Martin und gehen dort vor Anker. Wir setzen die Flagge Q, klarieren aber nicht ein, da wir noch am selben Abend weiterwollen. Wir schlafen erst einmal aus, frühstücken spät und genießen den Tag an Bord mit Schnorcheln, Schwimmen, Lesen oder einfach Faulenzen, nur unterbrochen durch den einen oder anderen kräftigen Regenschauer. Nach einem späten Mittagessen lichten wir gegen 16:30 Uhr den Anker und nehmen Kurs auf Antigua. In den Sonnenuntergang begleiten uns fliegende Fische, die wie Silbertropfen über das Wasser flitzen.

So schnell wie möglich nach Martinique, „Meltemi“ unter Maschine im Windschatten von Dominica



SONNTAG 15. MÄRZ

+++ Handel und Corona-Krise: Es ist genug für alle da +++ Frankreich schränkt Verkehr ein +++

Nach einer windschwachen Nacht trotz vielen Gewitterwolken um uns herum befinden wir uns gegen 5:40 Uhr circa fünf Seemeilen nordwestlich von Antigua, als die Maschine einen kurzen Alarmton von sich gibt und danach sofort ausgeht. Da wir die ganze Zeit nur mit maximal Marschfahrt unterwegs waren, sollten sich bei circa 35 Betriebsstunden nach dem Törnstart noch 75 Liter Diesel im Steuerbordtank befinden; dieser ist aber offenbar komplett leer gefahren. Umstellen auf den vollen Backbordtank löst das Problem trotz selbstentlüftender Treibstoffpumpe nicht. Da inzwischen etwas Wind aufgekommen ist, setzen wir die Segel und begeben uns mithilfe der telefonisch zugeschalteten HYS-Technik auf die Suche nach dem im Handbuch nicht verzeichneten Dieselfilter, um die offenbar leergelaufene Treibstoffleitung vom Backbordtank manuell zu primen. Lars wird schließlich fündig, und beim zweiten Startversuch springt die Maschine tatsächlich wieder an. Wir lassen sie noch eine Weile mitlaufen und gehen bei leichter Krängung zu einem ausgiebigen Frühstück auf See über. Gegen 9:30 Uhr bergen wir circa drei Seemeilen vor English Harbour die Segel. Aufgrund von Hinweisen, dass wir dort bestenfalls einen Bojenliegeplatz bekommen und die Einklarierungsprozedur mehr als umständlich ist, beschließt der Skipper stattdessen circa 10 Seemeilen an der Küste von Antigua zurück nach Jolly Harbour zu laufen. Wie sich noch herausstellen sollte eine weise Entscheidung. Gegen Mittag erreichen wir die Marina, müssen aber vor dem Festmachen einen Zwischenstopp am Einklarierungskai einlegen. Nach einer knappen Stunde sind alle Formalitäten abgeschlossen, wir haben ein vierwöchiges Cruising Permit für Antigua und Barbuda und können uns nach dem langen Schlag (125 Seemeilen) an unseren Liegeplatz verholen. Im Marina Office erfahren wir dann, dass Antigua seine Grenzen nun auch schließen will und wir in English Harbour möglicherweise gar nicht mehr an Land gekommen wären. Von Gesichtsmasken oder besonderen Hygienevorschriften ist im Marina Office an diesem

Sonntagnachmittag noch nichts zu bemerken. Gegen Abend brechen wir mit dem Taxi nach English Harbour auf, um die (berühmten) Nelson Docks zu besichtigen und dort etwas zu essen. In den Nelson Docks herrscht Hochstimmung durch die Feierlichkeiten einer stattgefundenen Megayacht-Regatta. Von Anti-Coronavirus-Maßnahmen auch hier keine Spur.

MONTAG 16. MÄRZ

+++ RKI warnt vor "Coronaparties" +++ Der DAX stürzt ab +++ Folgen der Coronavirus-Krise: Chinesische Wirtschaft bricht ein +++

Nach einem späten Frühstück und einem Besuch im nahegelegenen Supermarkt, in dem es noch Klopapier in Hülle und Fülle zu kaufen gibt, geht es ans Ausklarieren. Eine Riesenschlange, alle Customs Officers mit Mund-Nasenschutz, Einmalhandschuhen und Desinfektionsmittel ad libitum, es darf nur einer nach dem anderen eintreten. Das exakt selbe Bild im Marina Office beim Bezahlen der eher moderaten Liegeplatzgebühr. Der nachfolgende Tankstopp zieht sich bedingt durch die Mittagspause des Tankwarts in die Länge, und so können wir erst gegen 14:00 Uhr auslaufen. Da wir den Schlag nach Guadeloupe über Nacht planen, gehen wir in der Bucht vor dem Hafen nördlich der Ansteuerungsrinne vor Anker und genießen den Nachmittag mit Schwimmen und Faulenzen. Nach einem frühen Abendessen holen wir um 18:00 Uhr unser Grundeisen ein und nehmen Kurs in Richtung Südsüdost; dank des schwachen umlaufenden Windes müssen wir die ganze Nacht motoren.

DIENSTAG 17. MÄRZ

+++ Ausgangssperre in Frankreich +++ „Luftbrücke“: Wie kommen Reisende zurück? +++ Mehr als 9.200 Infizierte in Deutschland +++

Die Freiwache von Lars wird unerwartet vom Skipper am frühen Morgen mit dem Satz „Wir müssen uns beraten“ unterbrochen. Frankreich hatte zum Dienstag eine strikte Ausgangssperre eingeführt, um die rasche Ausbreitung der Coronavirus-Infektion so gut wie möglich einzudämmen. Da unser nächster Hafen auf Guadeloupe liegt, das wie Martinique ein französi-

sches Übersee-Department ist und die Folgen der Ausgangsbeschränkung für uns nicht abschätzbar sind, besteht Klärungsbedarf. Werden wir auf Guadeloupe wahlmöglich unter Quarantäne gestellt? Werden wir unsere Reise nach Martinique ohne Probleme fortsetzen können? Der Versuch, die deutsche Botschaft in Paris zu erreichen, schlägt fehl. Nach Rücksprache mit Freunden in Frankreich wissen wir immerhin, dass man als EU-Bürger zwar problemlos einreisen darf, aber wenn man an Land geht, eine selbst ausgefüllte, eidesstattliche Erklärung mit sich führen muss, die nur ganz spezielle Zwecke wie Arztbesuche oder die Versorgung mit Lebensmitteln erlaubt. Ein weiteres Telefonat, diesmal mit dem Deutschen Konsulat in Lyon, bestätigt diese Information; außerdem rät man uns, Guadeloupe nicht anzulaufen, sondern die Reise nach Martinique fortzusetzen. Beate Nielhoff, die langjährige Skipperin der Meltemi, gibt Markus ebenfalls den Rat so schnell wie möglich nach Martinique weiterzulaufen, um dort vielleicht noch einen Liegeplatz zu ergattern. Da sich diese Ratschläge auch mit unserer eigenen Einschätzung decken, lassen wir Guadeloupe gegen 7:30 Uhr buchstäblich links liegen und ändern den Kurs von Nordost auf Südwest. Eine Stunde später kommt ein frischer Südost-Wind auf, also die Segel hoch und Maschine aus. Um die Mittagszeit erreichen wir die Nordspitze von Dominica und passieren die sehr gebirgige Insel in Lee mit Kurs Südsüdost; deshalb müssen wir wieder zeitweise die Maschine bemühen, um zügig voranzukommen. Am Nachmittag gegen 16:00 Uhr überqueren wir den 24 Seemeilen breiten Dominica Channel; jetzt weht es ganz ordentlich mit knapp 5 Bft aus Ost-südost, sodass wir am Wind mit einem Schrick in den Schoten knapp vier Stunden später die Nordspitze von Martinique passieren und in Lee der Insel unserem Zielhafen Le Marin, teils segelnd, teils motorend entgegenfahren.

MITTWOCH 18. MÄRZ

+++ RKI warnt vor Millionen Infektionen +++ Beatmungsgeräte: Kliniken kämpfen mit Lieferproblemen +++

Um 4:00 Uhr morgens erreichen wir die Bucht von Le Marin und folgen vorsichtig dem sich teilweise extrem windenden Fahrwasser in Richtung Marina du Marin. Die Stimmung ist

fast gespenstisch, da das einzige Zeichen menschlichen Lebens ein Polizeiwagen ist, der über die Küstenstraße fährt. Unmittelbar vor der Marina bietet sich kein anderes Bild, trotzdem lässt sich kein Liegeplatz finden, weder im alten noch im neuen Teil der Marina. Über 200 Seemeilen und 34 Stunden auf See liegen hinter uns, wir sind hundemüde. Deshalb machen wir erst einmal an einer der Mooring Bojen unmittelbar vor der Marina fest und verholen uns in die Kojen. Nach (zu) wenigen Stunden Schlaf geht es mit dem Dingi an Land zur Capitainerie, um einzuklarieren und die Liegeplatzsituation zu klären. In der Capitainerie dürfen sich maximal zwei Personen gleichzeitig aufhalten, beim Betreten muss man sich die Hände desinfizieren und einen Mindestabstand zum Marinapersonal einhalten; alle tragen einen Mund-Nasenschutz und Einmalhandschuhe. Während das Einklarieren zügig erledigt ist (schließlich war die „Meltemi“ dieses Jahr schon einmal hier) gestaltet sich die Suche nach einem Liegeplatz äußerst frustrierend. Dadurch, dass praktisch alle Charteryachten zurückbeordert worden sind, und das sind in Le Marin jede Menge, vor allem Katamarane, oder nicht mehr auslaufen dürfen, ist die Marina praktisch voll. Darüber hinaus ist der Internetanschluss der Capitainerie mehrere Tage ausgefallen, sodass auch die E-Mail-Reservierungsanfrage der HYS verloren gegangen ist, und ohne eine solche darf man sich ganz hinten in die Schlange einreihen. Selbst den Bojenliegeplatz kann man uns nicht länger als drei Tage garantieren. Mit Baguette im Gepäck aus der nahen Bäckerei, die unter ähnlichen Hygieneregeln geöffnet hat wie die Capitainerie, geht es zurück an Bord. Unabhängig davon wie sich die Liegeplatzsituation bis zum Ende der Woche entwickelt – diesbezüglich gibt es mehrere Telefonate zwischen dem Skipper und der HYS bzw. Beate Nielhoff, die sich dankenswerterweise einschaltet und eine Kontaktperson vor Ort vermitteln kann – sind noch genug Vorbereitungen zu treffen zu erledigen, um die Meltemi alleine zurücklassen zu können. So ist eine mehr als 50 Punkte umfassende Liste von Beate abzuarbeiten bis das Schiff am 21. März (der Rückflug der Crew ist für den 22. März von der HYS gebucht worden) verlassen werden kann. Angefangen vom Abbauen der Segel und des Bimini sowie der



Die Crew der „Meltemi“ beim Abtakeln vor Le Marin, Martinique

Sprayhood sind auch viele Reinigungsarbeiten zu erledigen, um Schimmel und Schädlingen keine Chance zu bieten. Und das ohne Landstromanschluss. Ebenso sind auch wichtige (Sicherheitsausrüstung) und teure Teile (Plotter) gegen Diebstahl oder Blitzschlag zu sichern. So machen wir uns an die Arbeit, um alle Punkte bis zum Samstag abzuarbeiten.

DONNERSTAG 19. MÄRZ

+++ Corona-Programm der EZB: 750 Milliarden Euro - oder mehr +++ Coronavirus – Trump sieht sich als Kriegszeiten-Präsident +++

Der Donnerstagmorgen beginnt wieder mit dem obligatorischen Besuch in der Capitainerie, um doch noch einen Liegeplatz zu bekommen, leider ohne Erfolg. Auch die mit dem DHH befreundete französische Segelschule Les Glenans, die einen Stützpunkt in der Marina hat, ist zwangsweise geschlossen und kann nicht helfen; genauso wenig wie der Kontakt von Beate Nielhoff, Jean-Claude Hypolite. Die Inspektion der Steganlagen zu Fuß und mit dem Dingi ergibt, dass es für eine 54-Fuß Segelyacht wie die „Meltemi“ definitiv keinen Platz gibt. Inzwischen sind auch die letzten freien Mooring Bojen belegt. So zeichnet sich die am wenigsten favorisierte Lösung ab: Die „Meltemi“ wird in der Bucht von Le Marin für

unbestimmte Zeit verankert bis sich eine Lösung für die Rückfahrt nach Europa abzeichnet. Jean-Claude, der bei einem der lokalen Vercharterer arbeitet, soll für die „Meltemi“ einen geeigneten Ankerplatz vorschlagen und nach unserer Abreise täglich nach dem Schiff sehen, vor allem, um Diebstähle zu verhindern aber auch um die Meltemi notfalls bei Starkwind mithilfe der Maschine an ihrem Ankerplatz zu sichern. Nach dieser ernüchternden Erkenntnis machen wir uns wieder an die Aufklarierungs- und Reinigungsarbeiten und lassen den Abend an Bord ausklingen.

FREITAG 20. MÄRZ

+++ Coronavirus: Bayern verhängt Ausgangsbeschränkungen +++ RKI: Menschen nehmen Corona-Krise nicht ernst genug +++

Der Freitag bringt nach unserem täglichen Ausflug ins Büro des Hafenmeisters keine Neuigkeiten, somit bleibt nur die Option die „Meltemi“ am nächsten Tag in der Bucht von Le Marin zu verankern. Ein ähnliches Problem haben zahlreiche andere Yachten mit den Flaggen diverser europäischer Länder, auch mehrere deutsche Segelyachten. Beate und die HYS werden informiert, auch dort macht sich eine gewisse Frustration breit. In der Marina und auch im Ort Le Marin ist es gespenstisch

still, ein paar Yachties huschen durch die Gegend, Einwohner sieht man kaum und die Gendarmerie patrouilliert durch die weitgehend verlassen Straßen; nur vor dem Supermarkt und der Bäckerei ist etwas mehr Betrieb. Der Eindruck täuscht aber, da man nur maximal zu zweit eingelassen wird. Zurück an Bord machen wir uns akribisch daran, die letzten Vorbereitungen für das Verlassen der „Meltemi“ am nächsten Morgen zu treffen.

SAMSTAG 21. MÄRZ

+++ Beratungen zu Corona: Kommen Ausgangsbeschränkungen? +++ Großbritannien: Gesundheitssystem droht der Kollaps +++

Der Tag beginnt früh und ohne Frühstück. Wir warten auf Jean-Claude, um die „Meltemi“ in die Bucht zu verholen. Gut eine Stunde nach der verabredeten Zeit kommt Jean-Claude in Sicht. Inzwischen hat sich vor der Tankstelle, wo wir ihn übernehmen sollen, eine lange Schlange von großen Katamaranen gebildet, die von ihren Einwohnern zurückkommen. Markus nutzt eine Lücke in der Schlange, um uns an die Tankstelle zu verholen. Dort setzen wir nicht nur Barbara und Julia und unser Gepäck ab, sondern nutzen die Gelegenheit schnell noch beide Dieseltanks vollzumachen. Nach einer weiteren Ehrenrunde im Hafen können wir schließlich Jean-Claude an Bord nehmen. Ohne Umschweife steuern wir den Ankerplatz an, der keine 300 m von der Marina entfernt ist und bringen auf 6 Meter Wassertiefe zuerst den Hauptanker und dann im 45°-Winkel dazu den Zweitanker aus, um auf Nummer sicher zu gehen. Anschließend folgt der finale Check an und

unter Deck. Die „Meltemi“ wird verschlossen und verriegelt. Schon merkwürdig ein Schiff so nackt zurückzulassen; mit diesem Gefühl fahren wir gegen Mittag mit dem Dingi an Land und übernehmen dieses an Jean-Claude. Nachdem dieser uns trotz mehreren abreisenden Chartercrews auf die Schnelle ein Taxi organisiert hat, geht es circa eine Stunde über leere Straßen in Richtung unseres Hotel auf der wirklich beeindruckenden Halbinsel Presqu'île de la Caravelle auf der Ostseite von Martinique, welches wir dank der Ausgangssperre aber nicht verlassen dürfen. Zu dumm, dass das Hotel seinen Airport Shuttle Service eingestellt hat. So verbringt Lars mehrere Stunden damit ein Taxi zum Flughafen in Fort-de-France für den nächsten Tag zu organisieren.

SONNTAG 22. MÄRZ


+++ Corona-Maßnahmen: Was man noch darf - und was nicht? +++ Merkel zu Corona-Maßnahmen: "Keine Empfehlungen, sondern Regeln" +++

Der Sonntag beginnt entspannt mit einem Frühstück in der Hotel Lobby mit einem fantastischen Blick auf die heranrollenden Wellen des Atlantiks, was uns fast die Gesamtsituation vergessen lässt. Das vorbestellte Taxi ist pünktlich da, und wir erreichen den Flughafen von Fort-de-France gut drei Stunden vor dem geplanten Abflug. Die Stimmung dort ist gespenstisch, alle Läden sind geschlossen und viele Flüge gecancelt. An der Gepäckabgabe zieht sich die Schlange durch die geforderten Abstände in die Länge. Langsam, aber methodisch werden wir durch das mit Gesichtsmas-

ken und Einweghandschuhen bewaffnete Flughafenpersonal abgefertigt bis wir schließlich vor dem Flugsteig stehen. Spätestens als der Flug aufgerufen wird sind alle Vorsichtsmaßnahmen in punkto Infektionsrisiko vergessen. Die Passagiere drängen sich dicht an dicht am Gate, als hätten sie keine Sitzplatzreservierung. Schließlich können auch wir unseren Platz an Bord einnehmen und starten pünktlich in Richtung Paris mit der untergehenden Sonne im Rücken.

MONTAG 23. MÄRZ

+++ Coronavirus: Etwas Alltag kehrt nach China zurück +++ Ifo-Institut: Corona-Krise könnte Hunderte Milliarden kosten +++

Die Maschine der Air Caraïbes landet überpünktlich am frühen Morgen in Paris Orly, Europa hat uns wieder. Da der reservierte Mietwagen am Flughafen Charles de Gaulle abzuholen ist – in Orly ist alles geschlossen – sprintet Lars los, um den Flughafenbus zu erwischen, während der Rest der Crew sein Gepäck einsammelt. Im Behelfsgebäude am Flughafen Charles de Gaulle, in dem die Mietwagenfirmen Ihre Schalter haben, geht es zu wie auf einem Basar. Nur mit Beharrlichkeit und viel Glück gelingt es Lars überhaupt noch ein Mietfahrzeug zu ergattern, da das vorreservierte Fahrzeug vermutlich wegen eines Unfalls nicht mehr verfügbar ist. Über die nahezu leere Ringautobahn Périphérique geht es zurück nach Orly. Nachdem das Gepäck im Fahrzeug verstaut ist, fahren wir in Richtung Westen auf die Autobahn, die abgesehen von einigen Lastwagen wie ausgestorben wirkt. Zwei Mal werden wir an Mautstellen von der Gendarmerie kontrolliert, die den Grund für unsere Reise bereitwilligst akzeptiert. Unsere Fahrt führt von Paris durch die Champagne, an Saarbrücken vorbei über Mannheim, wo Julia in den Zug nach Freiburg steigt, und Heidelberg, wo Barbara und Markus wohnen. Den Rest des Weges nach Ingolstadt geht es für Lars alleine weiter. Trotz Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen sind wir froh wieder zu Hause zu sein. 



Die nackte „Meltemi“ vor Anker neben dem Fahrwasser zur Marina du Marin, Martinique

*Lars Kruse, Markus Hecker
und Norbert Suxdorf*