



Von **Papeete (Tahiti)** nach **Porto Williams (Kap Horn)**

3. November: Es geht los

„Normally he is use to be on the bay in front Marina Tahina.
17° 35' 10" S 149° 36' 54" W.“

Das hat Jeanette von SIM Expeditions geschrieben. Das ist also mein erstes Ziel:

Tahiti, Papeete, Marina Tahina 17° 35' 10" S 149° 36' 54" W. Südhalbkugel, fast auf der anderen Seite der Welt. Zeitverschiebung -11h. Allein die Namen wecken Fernweh.

Es ist Dientsag Nacht und noch sitze ich in der Keplerstraße und versuche den Rechner noch mit ein paar Programmen zu versorgen. Verschiedenes einzurichten, dass die Kommunikation nach Hause klappt. Irgendwann bin ich damit fertig, zum Schlafengehen ist es schon zu spät. Müde bin ich überhaupt nicht: Reisefieber.

Der endlos scheinende Flug nach Papeete startet schon am Morgen um sechs in Tegel. Dazu muss ich erst mal nach Berlin und vorher müssen noch alle Sachen für die Tour in den Seesack.

„Das geht ja ganz schnell, ich habe ja meine gut gepflegte Checkliste, ratz bats ist alles in der Tüte“ denke ich jedes mal (eigentlich müsste ich sagen „bilde ich mir ein“, denn mit denken hat das nichts zu tun, höchstens mit „Denkste“.)

Das dauert dann regelmäßig doch immer mindestens zwei Stunden, so auch diesmal.

Bleibt gerade noch Zeit für eine Dusche, ein Kuss für Kerstin und dann geht's los. Etwas zu spät, dicker Nebel und ich bin nun plötzlich doch ordentlich müde. Zum Wachbleiben gibt's Watschen, gegen den Nebel hilft nur langsam zu fahren. Doch die Zeit bis zum Abflug rennt.

In Berlin muss ich noch „schnell“ die Mietkalesche zurückbringen: „Findet man ganz leicht“ hat der Typ von der Vermietung gesagt. Ich fahre in den inneren Tegelhof. Super, eine große Säule mit „Sixt“ drauf ist zu sehen. Da muss es sein! Je weiter ich darauf zu fahre, um so mehr solcher Säulen sind da. Nur Werbung. Mist, ich fahre eine Ehrenrunde, dann verlasse ich den Zirkel für einen neuen Anlauf. Die Zeit läuft immer noch. Beim Rausfahren sehe ich dann ein Schild, auf dem alle Autovermietungen Rücknahme versprechen. Ich stelle das Auto irgendwo in den Weg und suche einen Nachtsafe für den Schlüssel. Und suche und suche und die Zeit läuft.

Ich kriege den Flug, noch etwas feucht unter den Achseln und gründlichst sicherheitsgecheckt. (Vielleicht habe ich doch nicht geschwitzt.... Das Grabbelmännchen von der Security hatte feuchte Hände ???!)



In der Röhre

Auf jeden Fall sitze ich im Flugzeug, das macht seinem Namen überhaupt keine Ehre. Steht herum, nix mit Fliegen....

Bis Paris habe ich schon mal eine gute Stunde Verspätung.

Der Flughafen dort heißt „de gaulle“ (oder so) und **ich** mache seinem Namen alle Ehre. Trabe wie ein Gaul endlose Gänge entlang, lasse mich mehrfach, wie auf dem Pferdemarkt, besichtigen. Zum Schluss sitze ich dann doch in so einer endlos langen Röhre (Boing 777). Die bewegt sich endlich, wie schon in Berlin auch hier mit einer halben Stunde Verspätung.

Und zunächst so, wie es jeder Stadtbus kann: sehr bodennah. Kurz vor dem Atlantik geht das Unge-

tüm dann doch in die Luft.

Der Flug ist recht angenehm, ruhige freundliche Sitznachbarn. Ab und zu gibt es was zu Essen und wenn ich nicht gerade meinen abstinenten November hätte, wäre sogar ein Cognac drin.

In Los Angeles die gleiche (Flugplatz-)Nummer: Die Verspätung vom Start in Paris holt der Lotschik während des Fluges zwar raus, verbummelt sie dann in LA wieder beim Einparken. Dadurch wird die Umsteigezeit knapp. Jetzt muss ich die humorlosen Typen von der Immigration (vorher an eine lange Schlange anstellen) hinter mir lassen, danach Gepäck fassen, am Zoll vorbei (nach einer langen Schlange natürlich). Jetzt das Gepäck wieder abgeben (ebenfalls nach einer langen Schlange).



Nun das neue Terminal finden. Jemand mit einem Schild am Revers sagt „Take this exit!“, ich „take“, finde einen Bildschirm, da stehen eine ganze Menge Flüge drauf, nur meiner nicht. Lieber nochmal checken, es sind wirklich eine ganze Menge, nee nichts. Der nächste mit einem Schild am Revers schickt mich nach rechts zum Terminal B. Rechts, auch ganz weit rechts, kein Hinweis auf Terminal B.

Der nächste mit einem Schild am Revers schickt mich nach oben. Da ist auch nichts, kein Bildschirm mit meinem Flug und auch kein Terminal B. Wieder einer mit einem Schild am Revers macht es ausführlicher:

„Raus auf die Straße, diese dann 10 min entlang, leichte Linkskurve, blaues Werbeschild, Glaswand ... Terminal B“. Im Terminal B, auf der Anzeige: mein Flug!! Nur ohne Gate. Ist egal, es gibt sowieso nur eine Schleuse zu den Gates. Dort „gatet“ aber für mich nicht weiter. Diesmal **eine** mit einem Schild an Revers: „Neuen Boarding Pass ausstellen lassen!“ „Wo?“ „Am Schalter von (es folgt eine undefinierbare Ansammlung von Lauten)“ „Hää“ „(die Ansammlung nochmal)“. Ist egal, vielleicht finde ich ihn auch so.

Nota bene: „Hää“ spricht man hier ungefähr so „plieskänjubiesokeindliändripietitmääm“.

Ich laufe durch drei riesige Hallen mit Unmengen von Schaltern von Un-Unmengen von Airlines. Vermutlich hat jeder zweite der nun 7 Milliarden Erdenbürger eine eigene Luftfahrtgesellschaft. In der dritten (und wahrscheinlich letzten) Halle finde ich eine Airline mit Tahiti im Namen... Bingo! Neue Bordkarte macht der Computer schnell, auch ohne lange Schlange. Man muss nur durch das Labyrinth von Absperrbändern meandern, in der sonst eine Riesenschlange Platz hätte.

Jetzt geht es wieder durch drei riesige Schalterhallen zurück, an der Dame mit dem Schild am Revers vorbei. Jetzt „gatet“! Dann endlich... richtig! Eine lange Schlange. Irgendwann bin ich der Kopf der Schlange, dann das Maul, die Zunge, die Zungenspitze...geschäft: Ich darf vortreten. Schuhe aus, Taschen leeren, Notebook auspacken, „The other electronic devices also?“ „Yea“ „This little calculator?“ „Yea, put it in the box“. Die Boxen sollen dann durch so eine Art Pizzaofen fahren. Meine Boxen fahren nicht, weil die Kumpels in Blau nun schon zum dritten mal eine Tasche reinstecken und zu viert die Bilder, die der Pizzaofen macht, bestaunen. Sie holen dann noch eine fünfte blaue Gestalt dazu und staunen und staunen. Mir ist aber nicht langweilig, weil Obamas Bruder, auch in Blau, derweil mit mir Späße macht. In Englisch, ich verstehe die sogar halbwegs. Liegt vielleicht auch daran, dass er mir seine Jokes immer gleich noch erklärt.

Irgendwann kümmert sich Obamas Bruder um andere Leute, und ich darf durch das Stargate treten, es piept. Das Grabbelmännchen mit dem Handpipser sondiert alle meine Hautfalten von oben bis unten, bis er dann endlich einen kleinen Metallhaken findet, der meinen Hosenbund zusammenhält.

Um es kurz zu machen: Ich komme im Flieger an, natürlich nicht ohne eine lange Schlange beim Boarding. Der Flieger hat es auch diesmal nicht so eilig, steht erstmal eine halbe Stunde herum, man dankt uns mehrfach und mehrsprachig für unsere Geduld.

Dann geht's hoch und ich sehe zum ersten Mal in meinem Leben den Stillen Ozean. Der sieht so aus, dass auch ich ihm diesen Namen gegeben hätte.

Auch dieser Flug ist sehr angenehm, zur Begrüßung gibt es eine kleine stark duftende Blüte. Nee, essen soll man die wohl nicht. Hinterm Ohr hat sie einen guten Platz, machen die anderen auch. Essen gibt es auch hier wieder an Bord, schmeckt eigentlich ganz gut, nur mit dem ganzen Verpackungskram muss man auf dem kleinen Tisch irgendwie zurechtkommen. Meine Nachbarin ist eine Französin, die ihre Kinder auf Tahiti besuchen will, spricht ganz gut Deutsch (sechs Jahre in Berlin), viel Quatschen ist eh nicht, dafür viel Schlafen.

4. November: Auf der Insel

Der Flieger landet. Irgendwann kommen sie ja alle mal runter, könnte man Kalauern. Diesmal sogar dort wo es geplant war und nur mit mäßiger Verspätung. Das ist mir jetzt auch egal.

Die Flugzeuge auf diesem Flugplatz sind fast alle ziemlich groß, sie müssen ja über den großen Teich. Dafür ist der Flughafen schön klein. Man geht zu Fuß zum Empfangsgebäude. Dort spielen zwei Herren Südseeweisen, eine stilgerecht herausgeputzte Polynesierin schwenkt dazu die Hüften. Einzelne Touris wittern die Möglichkeit, sich gleich mal in folkloristischem Ambiente fotografieren zu lassen („Guck mal, der Bapa und die Hula-Mädchen, is sit nich schen!?“)

Es gibt auch wieder diese Blüten, und natürlich auch eine Grenzkontrolle, eine Zollkontrolle und eine Gepäckausgabe.

Gepäckausgaben nach langen Flügen mit vielen Umsteigern haben so ihr Eigenes: Immer diese Spannung, ob der Sack angekommen ist. Und die Rowdies verstehen es auch, diese aufrecht zu erhalten:

„Hmm, das rumpelt dahinten nicht mehr, scheinbar haben sie schon alles abgeladen. Der bunte Koffer und die LKW-Reifen sind auch schon zweimal vorbeigekommen...“

„Na ja, es stehen schon noch einige andere Leute herum...“

„Liegt ja auch noch einiges auf dem Band...“

„War ja ein Super-Durcheinander in LA bei der Rückgabe, da kann schon mal was schief gehen...“

„Jetzt rumpelt es wieder! Zweite Ladung? Na klar, war ja ein Riesenbrummer von Flugzeug...“

„Nee meiner ist aber noch nicht dabei...“

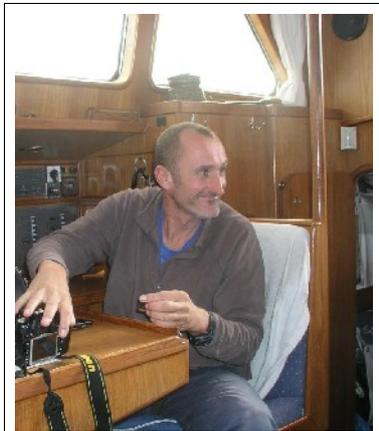
„Wenn der wirklich nicht ankommt, der Eiertanz dann wieder...“

„Ah, da ist er ja! Puah, ganz schön warm hier!“

Draußen ist es noch wärmer, also erst einmal ein Hemd aus. Nee, abholen tut mich keiner. Taxi? Gibt's dahinten. Geld? Hier ist Frankreich, dann doch sicher Euro. Nee soviel Frankreich dann doch nicht. Hier gibt es Polynesische Franc. Zum Geldautomaten! Wie viel? Was hatte das Mädels über den Umrechnungskurs gesagt? Vergessen, als unwichtig ausgeblendet. Die vorgeschlagene Summen sind alle in Tausenderbereichen. Irgendwas in der Mitte wird schon passen. Dann zum Taxi, nee auf dem Weg zum Stand lasse ich mich nicht wegfangen, ihr braucht mich gar nicht anzuquatschen!

Dann mit einem Kleinbus (oder Großraumtaxi) zur Marina, die Hälfte meines Geldes ist schon mal weg. Bevor ich mich auf die Suche machen kann, kommt der Hafenmeister und lotst mich weiter in Richtung Steg. Der Hafenmeister kennt das Schiff, es liegt ca. 1 Kabel (1/10 sm) entfernt vor Anker.

Sehe ich da noch Licht? Ich hatte ja dem Skipper Martin meine Ankunft gemailt, nur geantwortet hat er nicht. Wie macht man sich bemerkbar? Gut, der Hafenmeister (der eigentlich nur der Wachmann ist) hat eine Funke, die hilft aber nicht. Pfeifen und Brüllen auch nicht. Von den kleinen Booten hier am Steg kann man sich auch keines „ausleihen“. Maximal den Opti-Ähnlichen da hinten, jedoch der ist halb voll Wasser. Paddel gibt es da, vielleicht klappt es. Der Harbourmaster radebrecht noch irgendwas, verspricht, dass er mich rüber bringt, und muss erst mal in sein Büro.



Martin, der Skipper

Ich nutze die Zeit und setze mich auf einen Stuhl auf der Terrasse einer Kneipe. Die hat natürlich schon geschlossen, es ist ja schon halb eins in der Nacht. Mal schauen, ob es hier freies WLAN gibt. Vielleicht habe ich doch noch eine Mail bekommen, in der steht wie ich mich bemerkbar machen kann. Haut aber nicht hin. Dafür kommt ein Bursche mit Fahrrad und Hemd mit Aufschrift. Noch ein Wachmann. Der Hafenmeister kommt zurück und bringt mir bei, dass ich Alarm ausgelöst habe. Ich bin durch eine Lichtschranke gelaufen. Macht nix, man versteht meine Notlage.

Wir versuchen das Boot klar zumachen, plötzlich kommt ein Typ mit noch 'nem Typen, riecht nach Alkohol und sagt, dass das sein Boot ist. Aber er will mich rüber bringen. Wir laden ein: Die Typen, zwei Kinder, die sie im Schlepptau haben, meinen Sack und mich. Die kennen das Schiff, „Ja, das sind Deutsche und die haben unseren

Kindern zu Halloween viele Süßigkeiten geschenkt“ Das ist ja prima, mein Fäherschein.

Am Schiff angekommen, versuche ich mich bemerkbar zu machen. Erst passiert nichts, dann kommt Jeanette an Deck. Doch ich bin nicht willkommen. „Keiner weiß was, ich hätte auch ins Hotel gehen können, das haben die anderen auch gemacht, die Reise beginnt sowieso erst am 4.11“. Sie ist jedenfalls einigermaßen überrascht und überfordert. Dann kommt Wolf an Deck und quartiert mich ein und ich habe erst mal eine Schlafstätte im Salon. Macht keinen Spaß, wenn man so wenig willkommen ist.

Morgens kommen dann die anderen Crew-Mitglieder, die Begrüßung ist freundlich und auch Jeanette ist jetzt ausgeschlafen. Nach dem Frühstück will Jeanette noch einen Obolus für die Zusatznächte. Prima, den soll sie haben, dann brauche ich mich nicht so geduldet fühlen.

Nun muss ich erst mal die Kommunikationssituation nach Hause klären. Die Lümmel von Vodafone haben wohl keinen Vertrag mit Vini (so heißt die einzige Mobilphon-Gesellschaft hier). Das Netz wird empfangen, aber der Zugang ist gesperrt.



Santa Maria Australis

In der Nähe gibt es ein Einkaufszentrum und dort soll auch einen Telefonladen sein. Da will ich eine Karte kaufen, so dass ich angerufen werden kann. Dort angekommen muss ich feststellen: Auch hier gibt's keine Karte ohne Ausweis. Den habe ich schon sicher verpackt auf dem Schiff verstaut.

Na gut, dann hole ich ihn eben. Vorher brauche ich noch ein paar Franc. Drei Automaten gibt es, der erste kennt meine Bank nicht, der zweite ist in Wartung. Der dritte zählt schon die Scheine hinter

dem Blech, dann überlegt er es sich doch anders und gibt sie nicht raus.

Hmm, na gut, der Hairdresser macht's mit Karte. Wenigstens einen Punkt abgehakt.

Zurück zum Schiff, es schiff und ist eigentlich nicht Südsee. Den Ausweis einpacken. Wieder durch den Regen, der wird immer stärker, zurück. Nun kann es los gehen, ... doch nur mit Cash sagt die Telefonmamsell.

Also nochmal die Automaten gecheckt. Wieder das gleiche. Der dritte zählt wieder, diesmal macht er den Mund auf und spuckt die Scheine aus. Den letzten, unteren allerdings nur total zerknittert und nur halb. Dann beißt er wieder zu. Das gönne ich dem Ding nicht! Nach einem Zerren und Zanken habe ich den Schein erobert, allerdings ist der ziemlich lädiert. Einen Biss haben diese Dinger! Der hätte das zähe Steaks aus dem Marktkrug neulich spielend geschafft.

Bald habe ich es auch geschafft, und bin Mitglied im Club der tahitianischen Mobilfunker. Jetzt kann ich wieder mit meiner Liebsten fernmündlich kommunizieren, yeah.

Zurück auf dem Schiff gibt's die Baguettes vom Morgen. Erstaunlich wie schnell aus einem halbwegs knusprigem Gebäck in wenigen Stunden ein Fitnessgerät für die Kaumuskulatur wird.

Am Schiff ist noch was zu reparieren. Es soll ja alles in Ordnung sein, wenn wir auf die große Etappe durch die brüllenden Vierziger gehen. Und irgendwas ist immer zu reparieren an solchen Schiffen. Manche Weltumsegeler sagen, dass sie nicht um die Welt segeln, sondern sich um die Welt reparieren.

Wir haben hier und da zu bauen, Wanten ersetzen, Fallen und Schoten

tauschen und und und. Das größte Projekt ist die Rolleinrichtung des Kutterstags. So kriegt man den Tag rum.... Doch Basteln macht ja Spaß und Schiffs-Feeling gibt's allemal.

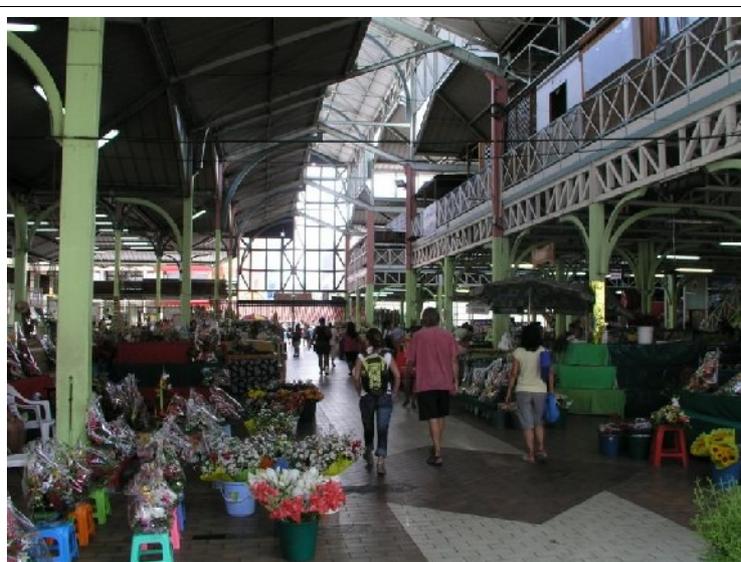
Abends gehen wir dann noch in die Kneipe direkt am Steg. Gehen heißt bei uns immer mit dem

Dingi ans Ufer. Dabei muss man immer beachten, dass das Dingi dann dort landet, wo es das nächste Mal gebraucht wird. Das klappt immer irgendwie. Zur Not nimmt man sich eben eine Handfunke mit und ruft sich das Wassertaxi (sprich ein Besatzungsmitglied mit Dingi).

In der Kneipe gibt freies WLAN. Das ist der Grund dorthin zu gehen. Sun-downer sind, wegen des abstinenten Novembers, gerade nicht so interessant für mich. Aber ich kann meine Mails checken, ein bisschen Heimat. Auf den Schiff wird es die Möglichkeit geben Mails zu schreiben. Das geht über



Abends in der Lagune



Die Markthalle in Papeete

Satellit, gegen Dollar und ins gemeinsame Postfach, immerhin. Vor ein paar Jahren undenkbar.

Zurück an Bord geht es in die Koje. Ich teile die Kammer mit Hans, einem schweizer Fassträger, Schnacker und Schnarcher. Letzteres bin ich ja auch und müde genug außerdem.

In der Nacht fängt es dann plötzlich an zu pfeifen, dann kommt der Regen. Also hoch und alle Luken dichtmachen. Es ist halb drei, der Jetlag macht sich bemerkbar. Einschlafen geht schwer.



Markt in Papeete

Draußen am Ufer krähen die Hähne wie verrückt... mitten in der Nacht? Können Hähne eigentlich so schnell und weit fliegen, dass sie einen Jetlag bekommen?

Wir stehen schon um sechs auf, das passt mir gut. Wir wollen auf den Markt frisches Grünzeug kaufen. Zunächst müssen wir durch einen Stau auf einer dreispurigen Stadtautobahn. Neben der Autobahn sieht es etwas möhlig aus. So wie schlecht gepflegte Kleingärten zu Hause. Teilweise ist Autobahn in den Fels gemeißelt, der sieht dann braun aus, fast wie Erde.

Der Markt ist eine Markthalle, logisch in der Sonne hätten die Waren keine Chance. Wir kaufen alles ein was einigermaßen haltbar und unreif aussieht. Ist ziemlich teuer alles. Ein großer Teil des Marktes ist mit Souvenirständen voll. Die interessieren uns nur am Rande.

Auf dem Rückweg fahren wir noch zum Supermarkt um Äpfel, Zwiebeln und ähnliches zu kaufen. Dort finden wir einige Souvenirs wieder, die es auch auf dem Markt gab. Allerdings zum halben Preis.

Mit unserem Wassertaxi bugsieren wir die ganze Ladung auf das Schiff. Dort ist sowieso schon ein gehöriges Durcheinander wegen der Arbeiten am Schiff. Jetzt kommen wir mit unserem Gemüse und natürlich kommen nun noch die fehlenden Besatzungsmitglieder inklusive Gepäck.

Doch nach und nach kommt alles ins Fach. Wir bauen noch das Kutterstg fertig. Glücklicherweise klappt alles. Es braucht ja nur ein Bolzen mal 2/10 mm zu dick zu sein, schon ist der Stress da.

Wir fahren Tanken, nur noch heute gibt es den Sprit steuerfrei. Und das muss genutzt werden. Um 5:00 Uhr macht die Tanke zu, wir müssen uns beeilen. Außerdem wartet die Happy Hour in der Marina-Kneipe.

Wir tanken 500l Diesel. Mannix: „Viel haben wir seit Haiti nicht gebraucht, wir konnten immer segeln“ Ich frage mich, wieviel hätten wir getankt hätten, wenn sie öfter motort hätten?



In der Lagune

Wasser bunkern wir auch gleich noch. Ist einfacher, schneller und billiger als den bordeigenen Wassermacher zu nutzen. Plötzlich kommt der Tankwart und dreht den Hahn ab: „5:00 Uhr, Feierabend“ Das ist tahitianische Pünktlichkeit!

Wir müssen auch pünktlich sein, um die Happy Hour in der Hafenkneipe nicht zu verpassen. Die Hafenkneipe ist eine wirklich schöne Bar. Dort kann man schnell noch die Mails checken und dazu was Schönes trinken. Machen die andern auch, ich trinke ein Tonic.

Unser Bootsmann erzählt von Dutch Harbour. Dort haben sie mit den Fischern, die wirklich raue Burschen sind, um die Wette getrunken. Wenn die Fischer dort leichteste Anzeichen von Trunkenheit zeigten, dann sind die Knaben lieber freiwillig gegangen. Es reichte schon, das sie beim Hinsetzen nur mal so abgerutscht sind. Mit Trunkenbolden hat man dort oben im Norden sonst nicht viel Federlesen gemacht.

Ich sitze nun so bei meinem Tonic, die anderen werden immer lustiger, ich immer müder, der Jetlag zehrt immer noch. Bei einem kurzen Nickerchen falle ich bald vom Stuhl. Ein Glück dass ich jetzt nicht in Dutch Harbour bin, denn gehen kann ich nicht. Das Dingi-Problem!

Eigentlich wollten wir zwischen der Happy Hour und dem Abendessen nochmal zurück an Bord und uns landfein machen. Das fällt aus, mittlerweile finden wir uns fein genug. Wir ziehen einen Tisch weiter und essen ganz passabel. Die „Spaghetti aux fruits de mer“ (hoffentlich liest das kein Franzose) sind zwar mit allerlei edlem Fischzeug angemacht, doch die Italiener können es besser. (Kerstin's Lieblingsitaliener auf jeden Fall auch).



Zum Landgang

5. November: Auf dem Wasser (Thahiti - Raivavae)

Das Wetter ist heute wunderbar, ein paar Wolken, leichter Wind und super Badewasser. Schöner Ort, trotzdem wollen wir ihn verlassen. Endlich auf's große Wasser.

Also „Anker auf“ und durch die Lagune dampfen. Tahiti ist fast vollständig von einem Riff umgeben. Da muss man erst einmal raus. Es gibt Durchfahrten (Passes), die sind auf natürlichem Wege entstanden und dementsprechend scheinbar zufällig verteilt. Wir brauchen nicht weit zu fahren. Vorbei an ein paar schwimmenden Wochenendhäusern, die in der Lagune ankern, geht es raus auf den Pazifik. Das erste mal!



Schwimmende Wochenendhäuser



Tahiti

Segel hoch, drei Bf fast von achtern, super blaues Wasser, viel blauer als ich es je gesehen habe. Die Inseln liegen leicht im Dunst und sind gewaltig anzusehen. Die Ansiedlungen, die man anfangs noch deutlich sah, verschwinden langsam. Teils, weil es auf der nun sichtbaren Seite der Insel weniger Ort gibt, teils weil kleinere Siedlungen und einzelne Häuser nicht mehr zu sehen sind. Das Wasser ist 2sm vom Ufer schon 2000m tief. Es ist gewaltig... schön.

Der Wind schläft nach ein paar Stunden ein. Dass Geklapper des Riggs geht einem (Segler) ganz gewaltig auf den Zünder. Also starten

wir die Maschine, Segel runter.

Die Maschine ist gut schallgedämmt, hat einen richtigen, begehbaren Maschinenraum. Ungewöhnlich für eine Yacht. Diese ist ein wenig größer, als die, auf denen ich bis dato gefahren bin. Die Rennziegen sind sowieso anderes.

Diese Schiff ist überhaupt ein richtiger Komfort-Dampfer: Große Kammern, breite Kojen, für jeden eine!!, geräumige Nasszellen zu jeder Kammer, Vakuum-Klo, große Messe, fast ein Tanzsaal, Wassermacher, ein überdachtes Steuerhaus.

6. November: 2. Tag auf dem Wasser (Thahiti - Raivavae)

Langsam kehrt Bordroutine ein. Die Wachen sind eingeteilt. Wir gehen zu zweit Wache, jeweils zwei Stunden, dann sechs Stunden frei. Das ist sehr kommod. Ab Raivavae wird uns Nati verlassen, dann werden wir nur noch drei Gangs sein. Wir werden einen 3-Stunden-Rhythmus gehen: 3 Stunden Wache, 6 Stunden frei. Ist auch nicht schlecht.



Hans

Ich gehe mit meinem Kammergenossen, Hans, einem Schweizer, Wache. Der ist ein wenig anstrengend, doch es gibt schlimmere Zeitgenossen. Auf jeden Fall hat er wohl schon ordentlich ein paar Meilen auf dem Buckel.

Ansonsten sind noch an Bord:

Martin, der Skipper. Mit ihm bin ich schon zweimal die Nordsee-woche gesegelt.

Mannix, der Bootsmann. Es ist schon seit Mai (Hallifax) auf dem Schiff und nutzt die Zeit zwischen zwei Jobs. Er ist total fit, macht wohl jede exotische Sportart und spricht ein herrliches Bayrisch.



Reto

Reto: jung, lustig und Schweizer. Er kennt Martin auch schon von einer früheren Reise.



Mannix

Denni: Er ist Franzose. Wenn er englisch spricht, hört es sich immer wie „Puschel-TV“ an.

Toni: Ein Kanadier, ursprünglich aus Serbien. Er ist mit Denni zusammen unterwegs. Die kennen sich, weil ihre Töchter gegenseitig beim Praktikantenaustausch jeweils bei der anderen Familie gewohnt haben.

Nati: ein lustiges Huhn. Sie lebt in Ushuaia. Sie wird uns in Raivavae verlassen.



Nati

Bordsprache ist Englisch, man hört auch Französisch, Swizerdütsch, Deutsch und Bayrisch. Auf Tahiti, als Jeanette und Wolf noch da waren, gab es noch Spanisch.

7. November: 3. Tag auf dem Wasser (Thahiti - Raivavae)

Das Wetter ist unverändert, die meiste Zeit laufen wir unter Maschine, nutzen jeden Windhauch. Doch viel mehr als zwei Stunden unter Segel pro Tag kommen da insgesamt nicht zusammen.

Die Stimmung an Bord ist super, es wird viel gelacht. Wir versuchen Fische zu fangen, bisher haben wir nur Köder eingebüßt. Ansonsten sieht man wenig Lebewesen. Schiffe haben wir noch gar nicht gesehen. Ab und zu ein paar Seevögel, sonst nix.

Kochen ist auch immer ein Highlight. Heute kocht der Skipper Stew: Rindfleisch, Kohl und Kartoffeln. Wie immer schmeckt das Essen gut, es wird ordentlich gelobt. Was übrig bleibt, findet am nächsten Tag guten Absatz. Mannix backt noch einen Zopf (eine Art Hefestollen) riecht schon mal super. Schmeckt auch so.



Denni und Toni

8. November: Auf Raivavae

Am frühen Morgen, noch vor 6:00 Uhr laufen wir in die Lagune von Raivavae ein. Es regnet ordentlich, der Wind ist ein wenig stärker geworden, nützt uns aber nichts, jetzt wollen wir nicht segeln. Zur Begrüßung schwimmt wieder eine kleine weiße Blüte im Wasser.

Die Insel sieht sehr einsam aus. Es sind vom Wasser nur ein paar wenige Häuser zu sehen. Wir finden einen Ankerplatz. Das ist nicht schwer: Wir sind die einzige Yacht.

Nach dem Frühstück machen wir uns auf den (Dingi-Wasser-)Weg, die Insel zu erkunden. Die Vegetation hier ist wirklich üppig. Überall am Straßenrand wachsen Bananen, Mango, Papaya und was weißichnichtnochalles. Blumen und Blüten zuhauf, Hibiskus meterhoch.



Ankunft in Raivavae am Morgen

Auch die Häuser sind ganz gut in Schuss. Neben manchem ist ein Schwein angebunden, das grast da so vor sich hin. Und es laufen allerhand Hunde herum. Meist Rüden, so eine Art Steffort. Die begleiten uns eine ganze Strecke. Irgendwann wird es den Viechern langweilig und sie hauen ab. Dann kommen andere, doch die merken schneller, dass bei uns nicht wirklich was zu holen ist.



Anlegerbier

Wir laufen immer die Straße entlang, teils am Wasser, teils durch die Landschaft. In vier Kilometern Entfernung soll es eine Pension geben, in der wir einkehren wollen. Ein richtiges Restaurant oder Cafe gibt es auf der ganzen Insel nicht.

Nach gefühlten 8 km drehen wir um. Nati und Mannix hinter uns sind schon lange nicht mehr zu sehen. Die beiden vor uns, Hans und Toni, treibt es wohl mehr, die sind auch schon aus den Augen.

Wir halten ein Auto an und lassen uns von einem „Weltmann“ fahren. Vater Deutscher, Mutter Chinesin, wohnt in Papeete, ist auf Raivavae um Geld zu fangen (catch money) und kennt sogar noch weitere Inseln. Seinen Freund, eine Bierbüchse, hat er auch dabei. Aber freundlich und hilfsbereit ist er, wie alle Leute hier.

Reto und ich lungern den Nachmittag auf dem Schiff herum, essen Salat und von Mannix Hefezopf. Und schwadronieren über Politik und alles mögliche andere. Als die anderen wiederkommen, machen wir mit dem Dingi einen Ausflug zu einer kleinen Insel im Riff. Der Sandstrand ist gut zu sehen und türkises Wasser. Schuhe braucht man sicher nicht.



... und viele andere

Das Wasser ist wirklich türkis und hellgrün. Der Strand besteht jedoch nicht aus Sand, sondern aus Korallenschrott. Faust- bis kinderkopfgroß. Und kantig. Auf den Steinen an der Ostsee versuche ich mit Entspannungatmung und Konzentration barfuß zwar, aber zweibeinig und halbwegs würdig einherzuschreiten, manchmal gelingt es. Hier habe ich keine Chance.



Der „Sandstrand“

Jeder Ostseurlauber, der nach Tagen Gehens mit gesengtem Haupte über steinige Strände, dann eine Beute von drei Donnerkeilen und einem halben, steinernen Seestern nach Hause trägt, hätte hier seine Freude. In einer Viertelstunde hätte er hier eine Wagenladung voll exotischer Steingebilde für den Abtransport bereit.

Durch die begrenzte Schrittweite und auch deren geringer Frequenz ist mein Aktionsradius auf der Insel nicht sehr groß. Dafür ist die Insel größer als geschätzt. Ich hätte gern die See-seite gesehen, aber ich freue mich, die paar Schritte zu Dingi zurück zu schaffen.

9. November: Abschied von Raivavae

Heute ist der Abschied von Raivavae angesagt. Gleichzeitig auch der Abschied vom Land für längere Zeit. Nächster Wegepunkt ist Kap Horn. Zwischendurch werden wir kein Land mehr sehen.

Bis Kap Horn sind es 4100 sm, wenn man einen Strich auf der Seekarte zwischen unserem Standort und Kap Horn zieht. Ein Motorschiff könnte noch ein paar Meilen (ca. 150 sm) sparen, wenn es auf der Orthodrome (der Großkreis auf dem Globus der beide Punkte schneidet) fährt. Wir haben jedoch ein Segelschiff und fahren zunächst nach Süden, um in die Westwindzone zu kommen. Auch später werden wir sicher noch einige wetterbedingte Haken schlagen müssen.



Das Eiland in der Lagune

Erst einmal ist noch einiges zu tun. Das gesamte Deck muss freigeräumt werden. Da müssen zwei Segel, drei blaue Plastikfässer, zwei Dingis, ein Aussenborder, ein Karibu-Geweih, eine ganze Batterie Fender und allerhand anderes verstaut werden. Es soll nichts mehr auf Deck bleiben. Die erwarteten großen Wellen werfen ihre Schatten voraus.

Zu reparieren sind noch ein paar Kleinigkeiten. Ich widme mich dem Kühlschrank. Wir haben zwei Kühlschränke und eine Tiefkühltruhe an Bord. Einer der Kühlschränke hatte schrittweise den Geist aufgegeben.

Nie hätte ich gedacht, dass ein Steuergerät eines Kühlschranks solch ein Elektronik-Grab ist. Eine lackierte Leiterplatte mit massenweise SMD-Bauelementen. Keine Ahnung, wozu das alles gut ist.

Am Ende der Aktion kühlt er wieder, nur das Licht brennt noch nicht. Dazu hätten wir ein Kabel ziehen müssen. Doch das ist hier nicht so einfach. Der Kompressor und das Steuergerät sind separat und nicht unbedingt nahe beim Kühlschrank montiert. Das heißt, das Kabel verschwindet in den Tiefen des Schiffes und kommt dann innen im Kühlschrank wieder zum Vorschein. Aber Licht ist nicht eines Kühlschranks erste Aufgabe. Nur der blöde Witz mit dem Küchenlicht und dem Kühlschrank funktioniert nun nicht. Das ist auch in Ordnung so, der Joke ist weder neu noch gut.

Ein kleiner Abschied wird schon mal vorab zelebriert. Nati verlässt das Schiff. Sie wird noch ein paar Tage auf Raivavae bleiben und dann nach Papeete zurückfliegen. Wir werden sie sicher in Ushuaia noch einmal sehen.

Auch wir werden nun bald „Anker auf“ gehen. Viel haben wir nicht mehr zu tun. Nochmal ausführlich baden. Unterwegs wird es maximal nur noch Meerwasserduschen aus der Pütz geben.

Dann motoren wir durch die Lagune, die Häuser auf Raivavae werden langsam kleiner. Viel haben wir von der Insel nicht gesehen, doch beim Abschied beschleicht einen dann schon ein wenig Wehmut. Ist ja für fast 30 Tage das letzte Land.



10. November: Auf See



Klein und lecker

Wir segeln!! Bei besten Bedingungen: Moderater Wind von 3..4 Bft. Wir segeln am Wind. In die richtige Richtung. Wichtig ist sowieso nur, dass wir weiter nach Süden kommen, um in die Westwindzone zu gelangen. Das klappt.

Im Salon hängt eine Staude Bananen. Leckere kleine Dinger (ganz genau 127 Stück), jederzeit essbereit. Die haben wir gestern, neben anderem Grünzeug, vom Pfarrer geschenkt bekommen. Ansonsten konnten wir keine weiteren Vorräte erwerben. Ist auch nicht wirklich notwendig.

Nur Brot wäre nicht schlecht. Dann hätten wir die nächsten Tage keines zu

backen brauchen. Das hat bisher immer Mannix gemacht. Ich möchte mich auch gern in die Geheimnisse des Bordbrotbackens einweisen lassen.

Wir essen unterwegs immer gemeinsam zu Abend. Da wird für alle gekocht. Die anderen Mahlzeiten verteilen sich auf Grund der Wachen über den Tag. Jeder bedient sich nach Bedarf. Ich muss aufpassen, dass ich auf dieser Tour nicht zunehme.

Heute koche ich Kartoffelsuppe. Überschwengliches Lob ernte ich nicht, jedoch der große Topf wird alle.



Der Pfarrer von Raivavae

11. November: Segeln im Passat

Bei diesen Windverhältnissen braucht man fast nichts zu tun. Die Segel stehen nun schon seit zwei Tagen unverändert. Wir versuchen soweit wie es geht nach Süden zu kommen und dabei keine Meile nach Osten zu verschenken. Das geht ganz gut.

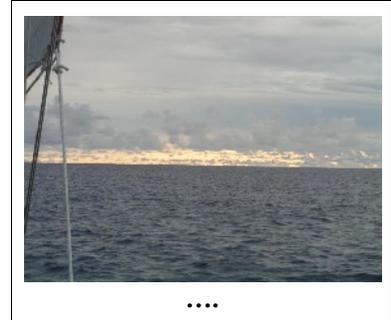
Wache gehen bedeutet im Moment nur, dass man hinter dem Ruder steht und immer mal schaut, ob das Schiff noch in die richtige Richtung läuft. Wenn nicht, dann muss man ein paar Grad am Rad drehen. Nicht oft.

An Bord passiert unter diesen Bedingungen nicht viel. Es werden Wachen gegangen, das macht aber, wie schon gesagt, nicht viel Stress. Es wird gegessen, geplaudert, gelacht. Gekocht...

Heute versuche ich einen Schichtkohl zu kochen, der Rotkohl wird fällig. Doch ein richtiges Geschmackserlebnis ist es nicht. Die Kartoffeln werden ewig nicht weich, haben eine Konsistenz so zwischen Gummitier und überlagerten Weihnachtsapfel. Das Corned Beef als Hachfleischersatz ist auch nicht das Wahre.

Während ich koche, ist die Gasflasche leer. Die neue ist vorne in der Ankerlast gestaut. Es ist dunkel, es bläst ein wenig mehr. Also muss einer den Lifebelt anziehen und nach vorne. Der Skipper macht's.

Gleichzeitig beißt ein Fisch. Alles auf einmal. Das sind schon mal so Aufreger!



12. November: Fische



Das wäre eigentlich eine Überschrift für gestern gewesen. Doch im Moment habe ich das Gefühl, dass ich mit Überschriften haushalten muss (mir fällt nichts mehr ein). Deswegen gibt es sie heute.

Wir versuchen schon seit Beginn der Reise zu angeln. Ständig werden ein oder zwei Köder hinterher gezogen. „Auf den vorherigen Etappen haben fast jeden Tag Fische gebissen“: beteuert Mannix, „Die wenigsten haben wir an Bord bekommen, aber einige sind doch in der Pantry gelandet“.

Außer gestern Abend ist auf unserer Tour noch nichts passiert. Gut, zwei Köder sind weg, Es gibt also Fische, haben wir uns getröstet.

Nun haben wir einen. Man ist der durchaus umstrittenen Meinung es sei ein Barracuda. Der sieht aus wie ein Hornhecht, minimal größer. Wenn es nicht unser erster wäre, hätten wir ihn sicher ins Meer zurückgelassen. So wird er doch im Topf landen.

Nicht in den Topf gewandert ist ein fliegender Fisch, der morgens an Deck lag. Der war allerdings schon etwas steif. Also flog er ein letztes Mal.

In der Nacht ist der Wind auf südliche Richtung gedreht und auf 5..6 Bf



aufgefrischt. Wir haben ein Reff im Groß und die Genua ein wenig eingedreht. Wir segeln nach Osten. Das ist auch in Richtung Ziel.

Heute Nacht war auch das erste Mal ein Pullover im Einsatz. Wir nähern uns dem 30sten Breitengrad. Morgens bei der Meerwasserdusche konnte ich mich dann wieder aufwärmen.

Luft 20° Wasser 23°!

Der Wind nimmt am Abend wieder ab. Wir holen alles Tuch heraus. Trotzdem läuft manchmal die Maschine zur Hilfe mit.

Der Sonnenuntergang findet heute öffentlich statt, nicht wie sonst hinter einem Wolkenvorhang. Das wird fotografisch auch dementsprechend gewürdigt.

13. November: Sonntag

Die Wochentage spielen an Bord eigentlich keine Rolle. Aber Hans hat gestern „Swiss sunday bred“ gebacken. Und uns natürlich eine Geschichte dazu erzählt. „Swiss sunday bred“ ist ein Butterzopf, den es zu Hause, in der Schweiz, immer sonntags gibt. Schmeckt lecker zu Süßem.

So haben wir auch unsern Sonntag.

Das Wetter macht heute auch Sonntag:

Es ist freundlich, die Sonne scheint, ein paar Wolken drapieren den Himmel, 26° C, es wehen 4 Windstärken. Die Windwellen, die es bei 4Bf auf der Ostsee auch geben würde, sind hier unterlegt von einer 2-Meter-Dünung, die uns alle ca. 7..10 Sekunden in die Höhe hebt. Es ist, als wenn man mit einem Schaukelpferd über mecklenburgische Hügel reitet. Dazu dieses phantastische Blau des Wassers.

Heute haben wir zwei geografische Ereignisse zu würdigen. Erstens überqueren wir den 30. Breitengrad nach Süden. Wir überqueren ja laufend Breitengrade, das Besondere an diesem ist halt, dass es ein runder ist. Der erfahrene Nautiker wird nun einwenden, dass alle Breitengrade rund, rund wie unser Erdball sind. Die haben es besser als die Längengrade, die sind nur halbrund. Nur der 30ste ist noch ein bisschen runder.

Zweitens haben wir den 142,5ten Längengrad nach Osten überquert. Dabei ist das Besondere, dass hier eine Zeitzonengrenze ist und wir unsere Uhren eine Stunde vorgestellt haben. Das wiederum hat einerseits den Effekt, das meine Wache eine Stunde kürzer ist, andererseits leben wir nun UTC-9h.

Die Uhren werden wir bis zum Ziel noch fünf mal vorstellen.

Das Abendessen heute ist auch sonntäglich besonders. Der Pfarrer hat uns noch einen Beutel mit irgendwelchem tiefgekühlten Wurzelzeug mitgegeben. Das sollen wir kochen oder braten.

Das fühlt sich nach dem Auftauen ein wenig schleimig an, wie Pilze. Wir schneiden es in Stücke und Martin zaubert daraus ein leckeres Gericht. Das sieht fast wie Gulasch aus. Die Stücke sind fester als vor dem Kochen, bissfest und faserig. Schmeckt sehr gut, nur keiner weiß was es ist.



Im Cockpit

14. November: Bye, Bye Banana

Heute geht der Strunk von den Bananen über über Bord. Er hing schon fast zwei Tage stark entlaubt im Salon. Die restlichen Bananen sollten noch reifen. Heute ist die letzte der 127 Bananen geerntet worden. So geht nach und nach unser Gemüse zur Neige.



Nach knapp drei Tagen

So wie gestern, als wir nicht wussten, was wir essen, geht es uns auch heute. In unseren Vorräten finden wir kindskopfgroße runde Dinger. Die sehen ein wenig so aus wie kleine Melonen, nur ganz hellgrün und fest. Die haben sich in den Tagen, in denen sie hier an Bord sind auch noch kein bisschen verändert. Wir schneiden sie auf, der Inhalt sieht weiß aus, wie Kürbis oder Melone. Schmeckt so zwischen Gurke und nichts. Wir beschließen ihn (oder es) mit in den Salat zu schneiden. In diesem finden auch unsere letzten Gurken, Zucchini, Petersilie und unser vorletzter Rettich ihr würdiges Ende.

Ansonsten schleichen wir uns bei wenig bis null Wind aus unterschiedlichen Richtungen über den Pazifik. Es ist munter an Bord, doch die Welt rundum scheint ausgestorben.

Schiffe haben wir bisher überhaupt noch nicht gesehen, ab und an und eher selten begleitet uns ein Vogel. Die Fische interessieren sich weder für unseren Köder noch für die frische Luft hier oben. Sie bleiben lieber unter der phantastisch blauen Wasseroberfläche.

15. November: Eiermann und Obstler

Neben dem Skipper und den Wachen gibt es noch wichtige andere Funktionen an Bord.



Der Eiermann

Zum Beispiel der Eiermann: Denni muss täglich einmal die Eier wenden. Dazu muss er alle Eierverpackungen auf den Kopf stellen. Weil Eier nämlich nur deshalb schlecht werden, weil das Eigelb bis auf die Schale nach unten durchsackt und dort die Verderbnis ihren Lauf nimmt. Regelmäßig gewendet, wandert das Eigelb zwar durch das Ei, erreicht aber die Schale nicht.

Reto und ich, wir sind die Obstler: Jeden Tag müssen wir die Bodenbretter im Mittelgang anheben. Darunter sind unsere Obst- und Gemüsevorräte eingelagert. Dann werden alle Knollen und Früchte peinlichst inspiziert und auf Reifegrad oder gar Überreifegrad untersucht. Alles was durch die Prüfung fällt, kommt in andere Körbe in der Pantry oder geht, in seltenen Fällen, gleich über Bord. Die Körbe in der Küche bestimmen dann oft unseren Speiseplan.



Das Gemüsefach

Der Segelreport für heute ist keiner: Wir motoren seit gestern Abend ununterbrochen. Der Wind ist nun ganz weg oder zumindest nicht nutzbar. Doch das Hoch soll bald durchgezogen sein. Wir bewegen uns ja auch noch. Tröstlich.

Ansonsten sind die Temperaturen ein wenig gesunken. Nachts ist die lange Hose schon mal nötig. Tags, wie jetzt bei Sonnenschein, ist „oben ohne“ angesagt.

16 November: The day after



Der Fang

Gestern in der Abenddämmerung ist uns der große Fang geglückt. Wir hatten einen schönen Thunfisch von ca. 80 cm an der Angel. Und wir haben es geschafft ihn auch an Deck zu bekommen. Dann entwickelte sich ein martialisches Gemetzel: Hungrige Seebären stützten sich mit Knüppeln und bloßen Händen auf das Tier, um es roh zu verspeisen...

Nein im Ernst, wir haben den Thun sauber geschlachtet und zerteilt, ein Stück Sashimi, im Meerwasser gewaschen, gab's gleich.

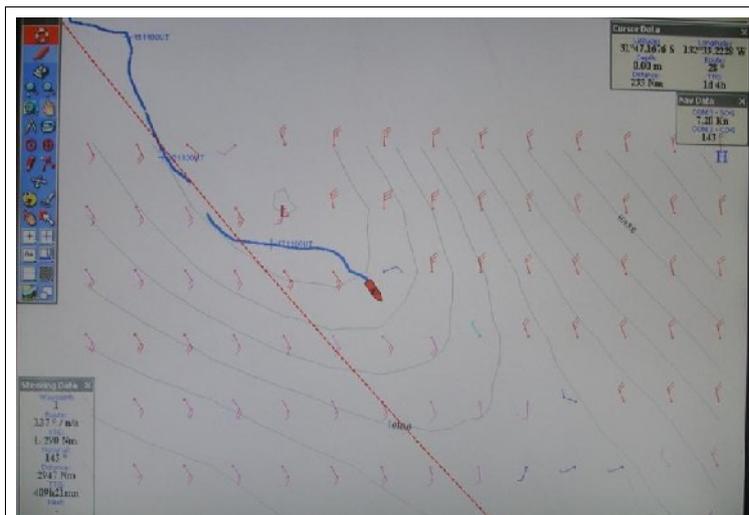
Eine halbe Stunde später standen die feinsten und frischesten Thunfischsteaks auf dem Tisch. Die Bratkartoffeln standen schon im Rohr. Auf die dazu geplanten Spiegeleier haben wir, in Anbetracht der Alternative, gern verzichtet.

Außerdem ist heute noch der Tag nach dem Tag des Motors. Seit vorgestern Abend sind wir unter Motor gefahren. Selten mit Segelunterstützung. Heute morgen um 0430 Bordzeit haben wir Segel gesetzt und den Matukkel abgestellt.

Das heutige Abendessen ist auf jeden Fall bemerkenswert:

1. Gang: Frischen Thun in dünne Scheiben schneiden, diese in mundgerechte Stücke teilen. Mit Sojasoße und Limettenspalten servieren, ggf. dazu Wasabi reichen.
2. Gang: Zwei Zwiebeln klein würfeln, in Olivenöl anschwitzen. Büchsentomaten dazu, mit Salz, Pfeffer, Chili, Zitrone und einer Spur Zucker abschmecken. Ein paar Kapern dazu. 5 Minuten vor dem Servieren den in 2x2cm große Würfel geschnittenen Thunfisch dazugeben. Dazu wird ein mildes Gemüserisotto mit Karotten und Erbsen gereicht.

17. November: Auf der Rückseite des Tiefs



Das Tief und wir

Unsere Wetternachrichten von gestern sagten uns den Durchzug eines Tiefs voraus. Wenn wir auf dem bisherigen südöstlichen Kurs weiter gelaufen wären, hätte uns der Wind geradewegs ins Gesicht geblasen. So sind wir nach Osten gelaufen. Dabei haben wir den Kern des Tiefs mehr über uns hinweg ziehen lassen, als dass wir ihn gequert hätten. Der Kern des Tiefs brachte

kräftigen Regen und ließ den Wind einschlafen.

Jetzt sind wir auf der Ostseite des Tiefs und haben 6Bf aus Nord. Das ist der Wind, für den dieses Schiff gemacht ist. Wir laufen mit fast 10kn. Nur das Steuern erfordert hohe Konzentration. Wenn das



Der richtige Wind

Schiff einmal vom Kurs abgekommen ist, weil das Boot beispielsweise durch ein Bö angeluvt wurde, dann hat man eine Weile zu kurbeln um es wieder zu beruhigen.... Wenn man nicht rechtzeitig gegengesteuert hat. Ist halt eine Frage der Konzentration.

Und wir steuern. Und das Tief zieht. Und der Wind wird stärker. Und wir binden das erste Reff. Und wir müssen uns beim Steuern noch ein bisschen mehr konzentrieren. Und der Wind wird noch ein wenig stärker. Und wir binden das zweite Reff. Und... Und... Und am Abend fahren wir nur unter der kleinen Fock mit zehn Knoten bei einem Nordwind, nein es ist ein ausgewachsener Sturm mit 10Bft und Windspitzen bis zu 70kn.



Wellen bei 10 Bft

Das Schiff hält sich einwandfrei. Es segelt trocken, selten kommt mal Gischt über. Im Salon ist es richtig gemütlich. In der Koje muss man sich trotz der Leeseegel gut verkeilen. Die Geräuschkulisse muss man ausblenden, überall klappert irgendetwas, an Deck schlagen Taue ans Schiff, der Wind ist auch zu hören. Glücklicherweise knarrt das Schiff nicht überall, so wie man es von den schwimmenden Joghurt-Bechern kennt.

Rudergehen ist bei diesem Wetter allerdings richtige Schwerstarbeit. Ich brauche in nächster Zeit gewiss kein Fitness-Studio mehr. Steuern ist jetzt eine Frage der Konzentration und eine Frage der Kondition.

18. November: Normalität

Am Morgen lässt der Wind nach. Wir haben nur noch 6..7Bft Wind, Böen bis 40kn. Das Groß ist wieder oben, allerdings im 2. Reff. Die Fock ist eingerollt, die Genua ist nicht ganz ausgerollt. Angenehmes Segeln.

Wir müssen die Sturmschäden beseitigen: Im Kühlschrank ist ein 800ml-Glas mit in Öl eingelegten Chilischoten aufgegangen. Glas heil, Deckel auf, wie auch immer. Das Zeug ist von unseren Vorgängern, steht schon ewig im Kühlschrank herum. Keiner benutzt es, keiner wollte es wegwerfen. Das liegt jetzt im gesamten Kühlschrank herum. Das Öl ist in alle Verpackungen gekrochen. Die noch original verpackten Joghurtbecher haben wir noch nicht aufgemacht, doch vermutlich ist es auch da drin.

Es ist jedenfalls eine gute Gelegenheit den Kühlschrank und gleich die ganze Küche zu säubern. Ein Spaß bei der Wackelei.

Das ist der einzige Sturmschaden, wenn man mal von den kleinen Beulen und blauen Flecken absieht. Die hat man sich meist unter Deck bei wilden Bocksprüngen, an einem Bein die Hose, die man gerade ausziehen will, geholt. Oder auch einfach nur bei dem Versuch eines schnöden Ortswechsels von der Küche zum Salontisch.



...

19. November: Schlechte Laune

Der Wind hält an. Über Nacht ist er noch auf 8Bft angestiegen. Aber aus einer guten Richtung. Wir haben ein Reff mehr eingebunden und weiter geht die Fahrt. Dafür gibt es mitunter Kreuzseen. Das sind alte Windseen, die meist quer zur derzeitigen Wellenrichtung daherkommen.

Diese Biester fluten unser Deck. Ganz so trocken, wie in der letzten Nacht angenommen, segelt das Schiff dann doch nicht. Stört nicht, das passiert ja draußen. Selbst der Rudergänger steht im Haus.

Nur findet der eine oder die anderen Tropfen den Weg in unsere Kammer. Sie tropfen dort von der Decke und auf Grund der (Schräg-)Lage nicht auf den Boden, sondern in unsere Kojen. Der eine würde mich nicht stören, aber die anderen! Wasserbetten finde ich doof, das ist Geschmackssache, doch feuchte Laken machen mir schlechte Laune!



Regenrinne

Die Tropfen kommen durch eine Windhuze, die man aus Komfortgründen (Was hat ein feuchtes Laken mit Komfort zu tun?) in die Kajütendecke eingebaut hat. Die sind unter Fahrt zwar „brutal“ dicht verschlossen. Hilft nur nicht, das Wasser findet seinen Weg. Es ist eine Binsenweisheit, dass jeder Durchbruch, jede Öffnung im Schiff, und sei sie noch so klein und noch so perfekt verschlossen, ein potentiell Leck mehr ist. Nun habe ich eine Regenrinne gebaut und leite damit das Wasser an den Kojen vorbei auf den Boden.

Außerdem haben wir noch den Bordcomputer, der bei einem Bocksprung der Yacht aus der Wand kam, wieder angeschlossen und ihm bei der Gelegenheit einen ordentlichen Stecker für die Stromversorgung verpasst. Und die gerissene Reffleine im Großsegel ist auch wieder ok.

Alles wieder in Butter. Das bessert die Laune doch ungemein. Noch ein „Bisschen“ zum Frühstück essen, Morgentoilette (ja in dieser Reihenfolge, wenn ich um 0600 Bordzeit von Wache komme) und die Laune bessert sich noch einmal. Noch diese Zeilen schreiben, die Laune ist wieder auf Normalpegel.

20. November: Immer wieder Sonntag...



„Swiss Sunday bred“

... gibt es das „Swiss Sunday bred“, Hans hat wieder gebacken. Leckerer Naschwerk.

Das Wetter ist auch wieder auf Sonntag getrimmt: Die Sonne scheint, der Wind bläst mit moderaten 4Bft aus NW. Das Leben, dass sich in den letzten Tagen



Große Wäsche

zunehmend in den Salon verlagert hatte, findet wieder im Cockpit und auf dem Achterdeck statt.



Das Sonnendeck

Die Wäsche wird gewaschen und trocknet auf der Seereling. Es wird geplaudert und gelacht.

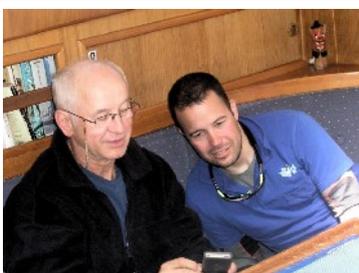
Die Temperaturen sind gesunken, in der Nacht sind es teilweise nur noch 10°C, das Wasser hat nur noch 11°C, da ist die Meerwasserdusche schon eine Herausforderung. Doch wenn die Sonne scheint ist es angenehm. Das ist so ein Tag: Good feeling but nothing happens.

Stimmt ja doch nicht so ganz, das mit „nothing happens“: Heute stellen wir wieder die Uhr um eine Stunde vor. Wir haben nun den 127,5 Längengrad nach Osten übersegelt. Alle 15 Längengrade, das sind auf dieser Breite ca.

650sm, hat eine Wache eine Stunde weniger Dienst und die anderen Wachen eine Stunde weniger frei.

Außerdem sind wir jetzt südlicher als der 40ste Breitengrad. Wir sind jetzt in den roaring forties. Heute „roaren“ sie nicht: Sonntagswetter!

21. November: Halbzeit



Toni (66) und Reto(33)

Heute ist Halbzeit: Offiziell geht unsere Reise vom 4.11 bis 8.12. Die Hälfte unserer Reisezeit ist vorüber. Die Hälfte der Strecke haben wir auch zurückgelegt. Insgesamt haben wir 4400sm zu segeln. 2200sm sind im Kielwasser.

Der Wind hat wieder etwas zugenommen. Es gibt 7 und 8 Windstärken aus nördlichen Richtungen. Alles in allem kommen wir gut voran. Unser heutiges Etmaal sind 193sm. Das ist der bisherige Rekord.



22. November: Tag des Albatros

Immer wenn kräftiger Wind abflaut und noch eine aufgewühlte See ist, kommen sie, die Majestäten. Die Albatrosse und Sturmvögel besuchen uns hier, mehr als 1500sm vom nächsten Land entfernt. Sie segeln ohne einen Flügelschlag wahrhaft majestätisch über die Wellen. Dabei streicheln ihre Flügelspitzen (Spannweite bis 3,5 m) manchmal die Wasseroberfläche. Es ist wirklich ein gewaltiger Anblick. Solche Eleganz in dieser Weite.

Heute gibt es bestes Wetter. Die Sonne scheint den ganzen Tag, es weht mit 6Bft. 4..5-Meter-Wellen leuchten blau. Perfektes Segeln, beeindruckende Natur, unendliche Weite des Ozeans und eine Mail von zu Hause.



Albatros
Foto: Martin Zeyer



23. November: Walbekanntschaften

Segeln. Sonst ist nichts los heute. Wir haben 6Bft, das passt. Der Himmel ist bedeckt. Die Freiwachen sitzen im Salon oder schlafen. Jeder macht irgendwas. Lesen, MP3-Player belauschen, dösen, schreiben.

Mannix und Reto haben Wache, albern herum und gackern wie die Hühner.

Heute haben wir den letzten Kohlkopf, die letzten Rosinen, die letzten Äpfel, die andere Hälfte dieser ominösen grünen Frucht zu einem Krautsalat verarbeitet. Das frische Obst und Gemüse geht langsam zu Ende. Deswegen müssen wir noch lange nicht hungern.



Vorräte (nicht die einzigen)



Der Wal

Foto: Martin Zeyer

uns, dass es ein Mink-Wal sei. Die Fibel ist englisch, vielleicht hat das Tier im Deutschen einen anderen Namen. Sie werden 6..8m groß, treiben sich oft in der Nähe von Booten herum, sind jedoch im Wesentlichen nicht sehr fotogen. Große Posen haben wir also nicht zu erwarten.

Er begleitet uns eine ganze Weile, zeigt öfter mal seine Rückenflosse, bläst ab und irgendwann taucht er ab. Beeindruckende Begegnung!

Wir haben noch wenigstens eine Tonne Konserven, Tüten, Schachteln und Gläser an Bord. Der Tiefkühler ist auch noch gut bestückt.

Es sind ja auch nur noch 1946sm bis Kap Horn. Heute haben wir die 2000-Meilen-Grenze geknackt.

Es sind wieder viele Albatrose und andere, vermutlich Sturmvögel, mit uns unterwegs. Und plötzlich auch ein ganz großer Fisch. Unter Wasser zeichnet er sich ab. Dunkelgrau und weiß. Dann taucht er auf, knapp 5m neben dem Schiff. Unsere Bestimmungsfibel sagt



Martin im Rigg

24. November: Bye, Bye Genua

Heute Morgen, bei einer Rigginspektion findet Reto, dass mit den Profilen der Genua-Rolleinrichtung am Vorstag etwas nicht stimmt. Tatsächlich haben sich die Verschraubungen, die jeweils zwei solcher Profiltteile zusammenhalten, gelöst. Dadurch sind die Profile auseinander gerutscht. Das muss repariert werden. Martin besichtigt das Problem oben am Vorstag und befindet, dass wir das Segel zuerst bergen müssen. Aber nicht einfach aufrollen, sondern richtig einholen.



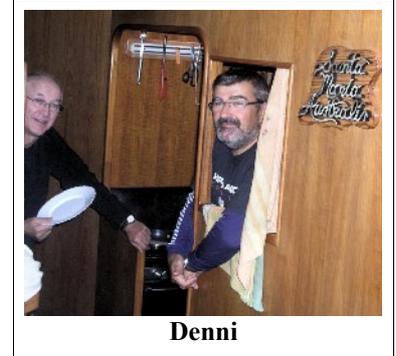
Der Schaden am Segel

Das ist nicht so einfach. Der Rutscher, an dem der Kopf des Segels befestigt ist, will nicht über die defekte Stelle am Vorstag.

Also müssen wir zunächst das halb herunter gelassene Segel bändigen. Man glaubt ja nicht wie viel Kraft ein bisschen Wind und ein Tuch entwickeln. Dann muss Martin wieder hoch ins Vorstag und den Kopf des Segels losschneiden.

Letztendlich haben wir das Tuch gebändigt, gebündelt und im Cockpit verstaut. Eine Reparatur, die im Hafen kein großer Akt wäre, ist hier auf dem offenen Meer nur unter deutlich ruhigeren Bedingungen möglich. Schlimmstenfalls müssen wir bis zum Ende der Reise mit der Fock fahren.

Als alles wieder sicher ist, ist Crêpes-Time im Salon. Gestern sind ein paar Eier zu Schaden gekommen. Daraus zaubert Denni wunderbare Eierkuchen.



Denni

25. November: Das ist nicht mein Tag

Schon morgens: Um 3:00 Uhr zur Wache komme ich überhaupt nicht in Schwung. Es ist fröstelich, ich bin müde. Am besten man bleibt im Bett.

Dahin verschwinde ich auch gleich wieder, nachdem meine Wache zu Ende ist. Und vielleicht sollte ich auch dort bleiben.

Beim Reffen stehe ich am Mast an der Winsch. Mit dieser Winsch wird die Reffleine durchgeholt. Diese zieht das verkleinerte Segel auf den Großbaum. Das klappt immer ganz gut. Es ist zwar ein lautes Unternehmen, weil man zum Reffen das Segel in den Wind stellen muss. Und dann schlägt es. Da man immer dann refft, wenn viel Wind weht, schlägt es noch etwas stärker. Killende Segel verursachen einem Segler jedoch physische Schmerzen. Das nicht nur, wenn er das schlagende Schothorn um die Ohren bekommt, sondern rein akustisch.



Segelnähen live

Deshalb soll alles immer sehr schnell gehen. Und wenn dann etwas schief geht, hat man, bevor man den Ruf des Skippers aus dem Cockpit hört, vielleicht schon einen Schaden angerichtet.

So auch hier: Das Segel hatte sich so ungünstig gelegt, dass ein wenig Tuch mit der Reffleine durch die Kausch im Segel gezogen wurde. Dort ist es für Segel und Reffleine zu eng, im Tuch entsteht ein Riss. Risse im Segel verursachen dem Segler noch mehr Schmerzen als schlagende Segel. Und zwar solange bis die Löcher zu sind. Also muss genäht werden.

Das macht regelmäßig keinen Spaß. Einerseits ist das Tuch so fest, dass man kaum mit der Nadel hindurch kommt, andererseits ist meist auch eine sehr ungünstige Arbeitshaltung nötig.

In einer Pause bei der Schneiderei nutze ich die Zeit und schneide eine fast durchgescheuerte (schamfeilte sagt der Seemann) Reffleine ab. Mit dem guten Willen, dass sie uns nicht bei schwerem Wetter reißt und in dem guten Glauben, dass sie nach der Kürzung noch ausreichend lang ist. Ist sie jedoch nicht. Der Skipper ist hochofrenut. Shit!

Nach dem Nähen muss das Segel wieder gesetzt werden. Damit die Nadel nicht verlorengiht, steche ich sie mir in den Ärmel. Nachdem das Segelsetzen fertig ist, bin auch ich fertig und die Nadel weg. Irgendwann aufs Deck gefallen und weggespült. Verluste!

Beim Vorbereiten des Abendessens befreie ich ein paar Büchsenmakrelen von ihrem Knochengerüst. Dabei läuft auf dem Teller allerhand Suppe zusammen. Das Schiff macht einen Satz und die fischige Soße geht auf Reisen: über den Tellerrand, über den Süllrand der Back, geradewegs auf meine Hose, Schuhe und Socken. Stinkt!

Nach dem Hosenwaschen, nach dem Abendessen und vor der Wache will ich noch schnell einen Tee trinken. Im Halbdunkel finde ich zwar die Pumpkanne mit dem Tee, sehe aber nicht, wo deren Rüssel ist. Ichpumpe trotzdem schon mal los, nachdem ich die Tasse irgendwo ins Halbdunkel halte. Der heiße Tee kommt und geht .. jedoch nicht in die Tasse, sondern über meine Finger. Schmerzt!

Als die Wache zu Ende ist, ist auch dieser Tag zuende. Der war nicht meiner.

26. November: Putz- und Flickstunde



Nähzirkel im Südpazifik

Samstag Nachmittag ist Putz- und Flickstunde. Das Wetter ist einigermaßen ruhig, es regnet nicht. Und so wird auf dem Achterdeck die Genua ausgepackt. Eine Nähmaschine wird aus den unerschöpflichen Werkzeug- und Ersatzteilverräten des Schiffes geholt und wir versuchen der lästigen Handnäherei zu entgehen. Die etwas altersschwache Nähmaschine sieht das anders, der Faden auch. Das passt alles nicht zum schweren Tuch. Also wieder per Hand.

Die Genua wird wieder benutzbar. Das Vorstag muss noch einmal nachgearbeitet werden. Die Schrauben sind zu lang.

Wir nähen bei der Gelegenheit auch gleich noch einen kleinen Flicker auf eine Scheuerstelle im Großsegel und die von mir gekürzte Reffleine ersetzen wir durch ein vernünftiges Ende. Perfekt, Mariechen wird wieder schön.

Mannix schafft es sogar auch noch die Nähmaschine zu einem Saum an seiner Hose zu überreden.



Nun will se!



Abend

27. November: Am Wind

Heute ist Sonntag. Hans hat wieder gebacken, doch das Wetter ist davon unbeeindruckt. Der Wind dreht sogar auf SO. Das ist die ungünstigste Richtung. Wir müssen einen Am-Wind-Kurs fahren. Dabei kommt man nur langsam voran und das Schiff stampft immer gehörig in die Wellen ein. Das ergibt eine schöne Wackelei unter Deck. Da ist das Kochen eine Herausforderung. Martin schafft trotzdem was Leckeres: Es gibt Spinat-(Büchsen-)Thunfisch-Risotto.

Eine angemessene Kulisse für den Sundowner gibt's auch noch.

28. November: Sommer



Wasser: 7°C Luft: 10°C

Hier ist bald Sommeranfang. Am 21. Dezember ist auf der Südhalbkugel der längste Tag des Jahres. An den Zeiten des Sonnenauf- und -unterganges merkt man das am meisten. Es wird schon morgens um 0300 Bordzeit dämmerig. Das ist angenehm, weil man dann von Instrumentenflug auf Sichtflug übergehen kann. Die Temperaturen sind weniger angenehm: Wir haben 7°C Wassertemperatur. Die Luft ist oft auch nicht wärmer. Lediglich wenn die Sonne scheint, wird es mal 15°C warm.

Trotzdem ist die Meerwasserdusche noch nicht ganz aus der Mode. Auch wenn Clärchen blinzelt, fordert sie schon einige Überwindung. Dafür gibt es aus der Cockpitdusche dann einen Schluck warmes Wasser zum Abspülen des Salzes. Warm ist es jedoch nur dann, wenn der Motor läuft oder vor kurzem lief.

Unter Deck ist es aber immer schön warm. Irgendwann anfangs der 40'er Breiten haben wir unseren Diesellofen eingeschaltet. In allen Kammern und in den Nasszellen sind kleine Radiatoren angebracht. So ist es warm und trocken im ganzen Schiff. Ein Wasserkessel macht jederzeit warmes Wasser. Wie Oma's Herd!

Nachmittags ist es sonnig, es ist wenig Wind und moderate Dünung. Wir machen die Genua wieder einsatzbereit. Es muss noch der letzte



Der Ofen

Flicker gesetzt werden und sie kann wieder vorgeheißt werden. Martin muss (will, soll, geht) ins Vorstag. Sieht wieder richtig gut aus.

Mannix repariert den Motor. In der Nacht ist die Auspuffanlage der Backbordmaschine teilweise verschmort, weil das Kühlwasser sich einen anderen Weg suchte. Das Kühlwasser kühlt zuerst den Motor und muss dann noch die Abgase kühlen, damit der große Kunststoffopf, der auch als Schall-dämpfer dient, nicht überhitzt. Das ist nun doch passiert. Ein Ersatz ist an Bord, jedoch Mannix arbeitet das alte Teil wieder auf. Einbauen, abdichten, läuft!

Es ist zwar Montag aber das Wetter ist Sonntagswetter, auf dem Achterdeck kann man den Albatrosen zusehen. Die haben sich in unseren Köder, den wir endlos und erfolglos hinter uns herziehen, verliebt. Immer mal landet einer der Vögel auf dem Wasser und rennt dann dem Gummiring hinterher. Glücklicherweise schnappen sie ihn nicht. Ein Glück, denn an Bord weiß niemand wie Cordon Bleu vom Albatros schmeckt.

Es ist Sonntagswetter und es gibt Sonntagessen. Martin kocht (wie fast jeden Abend). Heute gibt es Schweinefilet, Rahmsoße mit Champignons, Erbsen und Salzkartoffeln. Daumenlecker!

29. November: Flaute

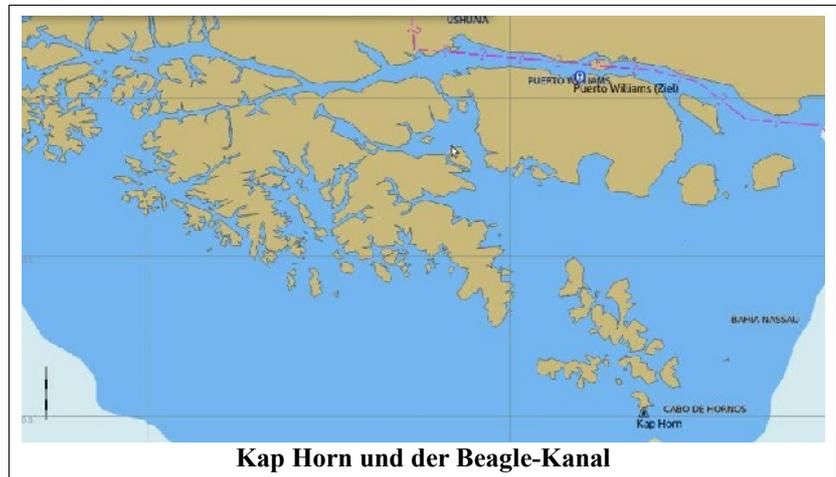
Der Tag beginnt mit einem schönen Morgen: Die Sonne scheint, der Wind bläst schwach, jedoch so, dass sich das Segelsetzen lohnen könnte. Wir bringen die reparierte Genua zum Ersteininsatz. Die funktioniert prima, die Reparatur-Aktion hat sich gelohnt.

Es gibt Pfannkuchen mit Apfelmus, Honig, Ahornsirup oder einem Löffelchen aus dem letzten Marmeladenglas. Schöner Morgen!

Später trübt sich das Wetter ein. Der Wind wird wieder schwächer, die Segel müssen runter. Der Restwind kommt aus einer so blöden Richtung, dass er sich als Motorunterstützung oder wenigstens als Stabilisator für das Schiff nicht eignet. Deshalb tanzen wir wie ein Badeschiffchen über die Wellen. Wegen uns braucht der Wind solche Kapriolen nicht machen. Einen Probelauf der reparierten Backbordmaschine hätten wir schon organisiert!

Das Hoch nordwestlich hat uns ordentlich im Griff. Schon seit Tagen geht es nicht richtig voran. Die Grip-Files sagen für die nächste Zeit auch nichts Besseres voraus.

Es werden Hochrechnungen über unsere Ankunftszeit angestellt. Es wird eng. Schlimmstenfalls müssen wir auf die Rundung von Kap Horn verzichten und gleich von Westen her in den Beagle-Kanal einfahren. Das würde der ganzen Tour schon die Krönung nehmen. Aber wir haben ja noch ein paar Tage Zeit.



Kap Horn und der Beagle-Kanal

30. November: Roaring Forties adê

Heute verlassen wir die Vierziger Breitengrade, die Roaring Forties. Sie haben ihrem Namen keine Ehre gemacht. Sie waren eher die Rolling Forties. Wir hatten durchgehend nur leichten Wind bis Flaute (Wobei bei diesem Schiff alle Winde unter 20kn, das sind 5Bft, als Flaute zu bewerten sind).

Mal schauen was uns die 50'er bringen werden. Auch den 100'sten Längengrad haben wir überfah-

ren. Jetzt sind die Längengrade bloß noch zweistellig. Der Seemann schreibt trotzdem die führende Null, um sie besser von den Breitengraden unterscheiden zu können: Die gehen nur bis 90°, ist also immer zweistellig.

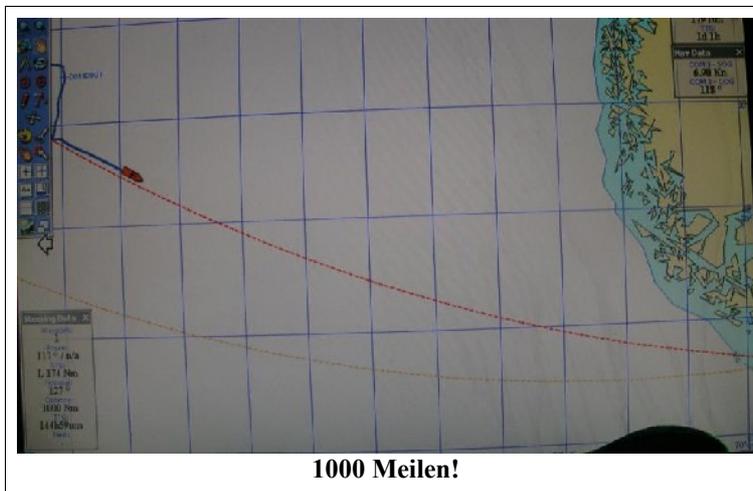
Kurzzeitig meldet sich Herr Robertson wieder zum Dienst. Das ist die Selbststeueranlage der gleichnamigen Firma. Er gibt den Dienst jedoch schnell wieder auf mit der Ausrede: „No response from rudder“. Die Antwort vom Ruder fehlt mir auch öfter. Ich mache jedoch immer weiter.

Er steuert genauer, ich aber länger! (Ein bisschen genauer würde ich auch gern steuern.)

1. Dezember: 1000 Meilen zum Horn

0455 Bordzeit: Wir sind auf Position 51°21'S 094°13'W. Bis Kap Horn sind es noch genau 1000sm. Wenn man auf der Orthodrome dorthin fahren würde. Die Orthodrome ist die kürzeste Entfernung auf der Erdkugel, ein Stückchen vom Großkreis.

Auf der (Mercator-)Karte ist das ein leichter Bogen. Man müsste also den Kurs immer anpassen, um der Orthodrome zu folgen. Das würden wir ja auch tun. Doch Wind und Wellen zwingen uns mitunter andere, längere Wege zu nehmen.



Von Tahiti zu unserer Position ist die kleinste Entfernung 3303sm. Unser GPS hat mitgezählt, wir sind bis hier 3781sm gefahren. Ein ganzes Stückchen mehr. Selbst wenn man die Etmale (das ist jeweils die gerade Verbindung der Positionen eines Schiffes am Beginn und Ende eines Tages) zusammenzählt, kommen wir auf 3491sm.

Wir werden also auf jeden Fall mehr als 1000sm segeln müssen. Ein gehöriges Stück näher sind wir dem Kap dennoch.

Nach den Flaudentagen haben wir ab Mittag endlich wieder Wind, der uns vorwärts bringt. Die Maschine, die in der letzten Zeit öfter lief, haben wir schon am Morgen abgestellt. Es segelt wieder!

Eintragung ins technische Logbuch: Toilette repariert. Die Membran der Vakuumpumpe der WC-Anlage war defekt. Unangenehme Arbeit. Auch hier unser Skipper an vorderster Front.

Tag	Lon (°)	Lon (°)	Lat (°)	Lat (°)	Wolken	Druck	Segel	Wind	etmal	Summe	Zum Ziel	ETA
05.11.11	149 39	17 35	2/8	1009	G+G	N2-3						
06.11.11	149 11	19 57	7/8	1012	M	NO2		144	144			
07.11.11	148 24	22 18	5/8	1013	M	N2		148	292			
08.11.11	147 41	23 52	4/8	1015	Anker	N2		102	394			
09.11.11	147 41	23 51	4/8	1015	G+G+F+M	E2		1	395			
10.11.11	147 5	25 56	4/8	1016	G+G+F	E4		129	524			
11.11.11	145 46	27 53	7/8	1017	G+G+F	NL2-3		137	661			
12.11.11	143 47,5	29 1,6	4/8	1017	GLR+G	S4-5		125	786			
13.11.11	141 32	30 22	2/8	1015	g+g+f	SSW2-3		143	929			
14.11.11	139 42,8	31 17,1	7/8	1015	G+M	SSE 2		109	1037	3290		
15.11.11	138 58	33 14	1/8	1012	M	NW1-2		123	1160	3179		
16.11.11	136 44	34 34,7	8/8	1008	G+G+B+F	N3		137	1297	3048		
17.11.11	133 44	35 53,6	8/8	993	G3+F	N10		167	1464	2885	08.12.11	
18.11.11	131 13	37 34	5/8	1004	G+G+B+M	W7		157	1621	2732	07.12.11	
19.11.11	128 46,2	39 36	2/8	1016	G+G	W5		167	1789	2565	06.12.11	
20.11.11	126 43	41 14	2/8	1020	G+G+B	NNW3-4		136	1924	2432	07.12.11	
21.11.11	122 59	42 51,7	2/8	1004	G2R+F	NNW7-8		193	2117	2242	05.12.11	
22.11.11	119 44	43 48	0/8	1022	G1R+G	W6		153	2270	2095	06.12.11	
23.11.11	116 49	45 37	4/8	1010	G1R+G90°	NW7		165	2435	1932	05.12.11	
24.11.11	112 47,2	45 59,4	7/8	1006	G-F+B	NW5		170	2605	1780	05.12.11	
25.11.11	108 58	45 39	5/8	1006	G+F	NW8		161	2766	1667	06.12.11	
26.11.11	105 53	47 2	5/8	1001	G-F+B	W5		152	2919	1515	06.12.11	
27.11.11	102 43	47 32	4/8	1015	G1R+F	SO5-6		132	3051	1393	06.12.11	
28.11.11	100 14	47 39	0/8	1024	G+M	SO1 2		101	3152	1305	07.12.11	
29.11.11	97 21	48 48	8/8	1023	G+G+B	NW4		134	3286	1172	07.12.11	
30.11.11	95 13	50 44	7/8	1015	G+G+B+M	nww4		124	3410	1075	07.12.11	
01.12.11	92 2	51 55	8/8	1005	G+G+B	Nww4-5		172	3582	963	07.12.11	
02.12.11	87 6	53 31,8	5/8	995	G1R+G	N6		204	3786	700	06.12.11	
03.12.11	81 44,5	54 29,5	8/8	986	G2R+F	NNW5-8		198	3984	502	06.12.11	

Der Etmal-Rechner

2. Dezember: Dat löpt

Wir haben jetzt endlich wieder richtigen Wind. Die Flaute der letzten Tage ist vorbei.

Auch der Nebel der letzten Tage ist verschwunden, wir haben auch mal wieder Sonne.

Es gibt einen richtigen Wettbewerb der Wachen: Welche Gang segelt das Schiff in ihrer Zeit die größte Strecke in Richtung Ziel. Der und vor allem der Wind bringen uns ordentlich voran. Heute

haben wir das Rekordetmal von 203sm gesegelt. Unser Naviprogramm zeigt manchmal schon 72 Stunden Fahrtzeit bis Kap Horn an. Es rechnet dazu die aktuelle Geschwindigkeit hoch. Das ist natürlich nicht sehr realistisch. Ich rechne jeden Tag auch das Etmal. Ich schätze eher konservativ und danach müssten wir am 6.12. in Puerto Williams ankommen.

Allerdings ist noch einiges offen. Das Wetter kann uns noch einen Strich durch die Rechnung machen. Und es kann noch irgendwas kaputt gehen. Das ist halt Segeln.

3. Dezember: Wasser

Dagmar hat mich in einer Mail gefragt, ob ich denn überhaupt noch Wasser sehen kann.

Natürlich kann ich noch. Der Ozean ist wirklich faszinierend: Die Farben des Wassers, die Wellen und die Weite.

Die Farben: Das Wasser in der Südsee ist hellblau, leuchtend. In den Lagunen ist es türkisblau. Wie man es halt von den Werbebildern der Reisebüros kennt. Hier weiter im Süden, in höheren Breiten, ist das Wasser dunkler, aber immer noch intensiv blau. Wie Tinte.

Wenn der Wind mehr, sprich stürmischer wird, verändert sich die Farbe des Wassers. Es wird dann noch dunkler, dunkelblau bis grau. Nur manchmal, wenn die Wellen brechen, leuchtet es türkisblau auf. Als wenn dort beleuchtetes Gletschereis verbaut wurde.

Die Wellen: Sie bauen Landschaften. Einmal, wenn eine Welle das Schiff hoch hebt und man in das Tal und zum nächsten Wellenberg schaut, kann man sich vorstellen, auf dem Fluseck zu sitzen und zur Schlossalm herüber zu schauen. Ein Andermal sitzt man in einer Talmulde, wie in den Dünen bei Prerow, wo man sich ein geschütztes Plätzchen für ein Picknick gesucht hat. Für Sekunden, dann ist alles weg und anders.

Die Weite: Fast schon Unendlichkeit. 4000sm kein Land. Mehr als 5000m tief. Unendlich viel Wasser. Jeder Kubikmeter 1t schwer und mit 35kg feinstem Fleur de Sel gewürzt. Derer gibt Milliarden.



Es sieht anders, ganz anders aus!

Doch ich kann es nicht beschreiben, dazu fehlt mir das Format. Und man kann es nicht fotografieren. Wer es erleben will, der muss herkommen und es sich selbst anschauen.

4. Dezember: Ziel in Fühlweite

Wir kommen seit vorgestern gut voran. Allerdings haben wir auch einen Rückschlag erlitten. Gestern morgen hatte unsere Genua einen langen Riss entlang des Vorlieks. Wir mussten sie bergen und werden sie bis zum Ende der Reise nicht mehr benutzen können. In Puerto Williams muss sie genäht werden.

Das macht uns bei Wind bis ca. 6 Windstärken langsamer. Bei mehr Wind fahren wir sowieso die Fock. Wie jetzt. Es ist also kein so großer Nachteil, was unser Fortkommen anbelangt. Doch ein Verlust ist es auf jeden Fall.

Unser Wettermann, der uns regelmäßig mit Wetterdaten versorgt, hat ein Grip-File geschickt. In zwei Tagen soll entlang der chilenischen Küste ein Sturm durchziehen. Das Grip-File spricht von bis zu 45kn Wind. Die Grip-Files untertreiben immer, meist sind es wenigstens 5kn mehr. Dazu muss man immer noch mit Böen von 10..15kn über den angekündigten Windstärken rechnen.

Wir (oder besser der Skipper) müssen nun die Entscheidung treffen, ob wir auf der offenen See bleiben und Kap Horn ansteuern. Oder ob wir uns in Richtung chilenische Küste bewegen und uns dann zwischen den Inseln durch die Kanäle nach Puerto Williams durchschlagen.

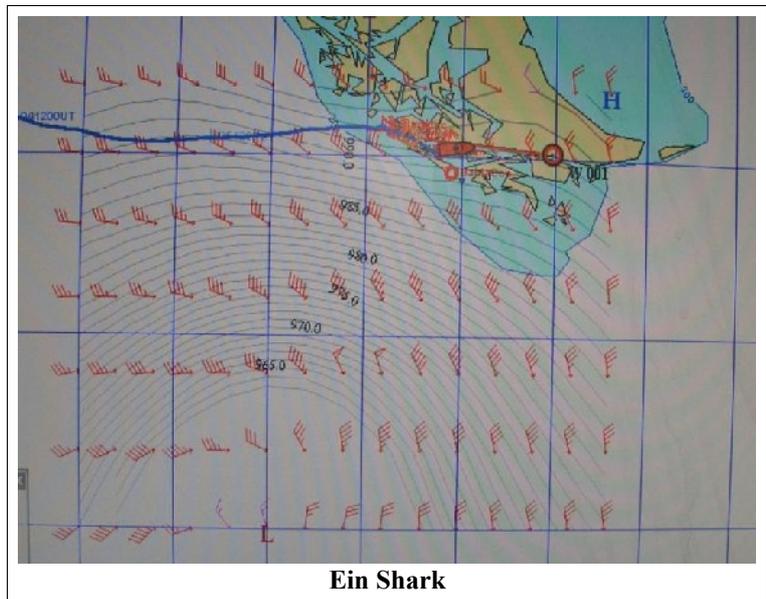
Auf jeden Fall fahren wir nördlicher, um uns die verschiedenen Optionen offen zu halten.

Ansonsten spüren alle schon den Stallgeruch: Das Ziel ist nahe, es ist abschätzbar, wann wir in Puerto Williams anlegen werden. Heimreisepläne werden konkret. Die Zivilisation rückt näher.

5.Dezember: Entscheidung

Wir haben ein neues Grip-File. Es ist noch mehr Wind angesagt, auch in Küstennähe. Ein „Shark“: Bei Windstärken über 50kn werden auf der Wetterkarte keine Federn mehr an die Windpfeile gemalt sondern Dreiecke. Haifischzähne!

Also trifft Martin die Entscheidung, dass wir uns zwischen die Inseln verziehen. Wenn wir noch vor dem Sturm an der Küste sind, werden wir also durch die Kanäle fahren. Wenn wir es aber nicht mehr rechtzeitig vor dem Sturm schaffen, werden wir uns möglichst weit von der Küste freihalten und den Sturm irgendwie abwettern.



Zunächst bin ich enttäuscht. Ziel der Reise war Weg, der Ozean **und** das Runden des Kaps. Kap Horn, Olymp der Seesegler, adé!

Doch Sicherheit geht vor, wenn es eine Möglichkeit gibt, Crew und Material einer solchen Belastung nicht auszusetzen, dann muss man es tun. Auch das ist Segeln.



Wir kommen gut voran. Wir werden vor dem Sturm an der Küste sein. 1045 Bordzeit ist es dann soweit: „Land in Sicht“. Das erste mal nach vier Wochen auf See. Man kann es kaum im Dunst erkennen, ein karger Felsen, aber Land!

Das Wasser verändert sich. Es sieht grünlicher aus. Es riecht (anders). Das heißt, wir nehmen überhaupt einen Geruch wahr. Vermutlich hat es draußen auf See auch gerochen, doch das haben wir adaptiert, ausgeblendet.

Dann fahren wir an einem Felsen vorbei, auf dem Seevögel ihr Gemeinwesen betreiben. Das gibt wieder andere Gerüche, kräftigere. Dass die Guano so stinkt, hätte ich nicht gedacht.

Das Land kommt immer näher, Bergketten sind zu sehen, schneebedeckt, beeindruckend. Die Wasserflächen werden kleiner.



Patagonien

Für die Nacht suchen wir uns eine Bucht zum Anker. Die ist eng, kaum Schwöikreis für das Schiff. Aber auch wegen des angekündigten Windes bringen wir noch drei Landleinen aus. Dazu brauchen wir ein Dingi.

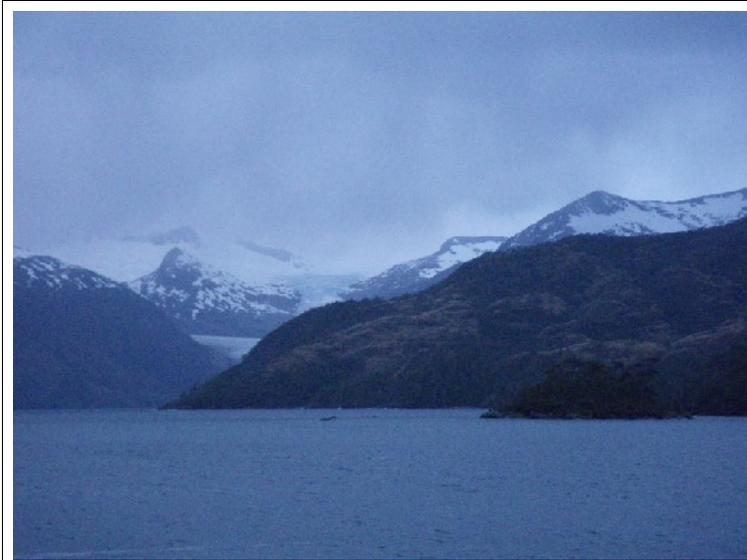
Wir haben neben den zwei Schlauchbooten ein Gummi-Kanu an Bord, das wird aufgeblasen. Dann bringen Reto und Mannix die Leinen aus. Lange dicke Dinger. Glücklicherweise Schwimmleinen, sonst würden sie die mit dem Kanu gar nicht wegbringen. Es ist schon recht spät, als dann das Schiff sicher liegt und es endlich das Ankerbier gibt. Mein erstes nach 5 Wochen. Beim Ausbringen der Landleinen hatte Mannix entdeckt, dass da am Felsen ganze Kolonien von feinsten Miesmuscheln kleben. Reto und Mannix ernten eine schöne Portion und es steigt eine richtige Party im Salon. Draußen ist es still, ungewöhnlich still, die Ruhe vor dem Sturm.



Fertig.

6. Dezember: Kanäle

Am frühen Morgen fängt es an zu blasen. Wir haben uns zwar hinter dem Felsen verkrochen, trotzdem kommen kräftige Böen und Fallwinde bei uns an. Die Paddel aus dem Kanu sind schwimmen gegangen. Ein Cockpitkissen badet auch, das holen wir zurück.



Die Kanäle

Nach dem Anker-auf-Manöver, geht es durch die Kanäle. Das sind die natürlichen Wasserflächen zwischen den Inseln. Manchmal schmal, vielleicht eine halbe Seemeile breit, manchmal gibt es auch größere Flächen, so groß wie zum Beispiel der Greifswalder Bodden. Überhaupt kann man diese Kanäle mit den Rügensch Gewässern vergleichen. Nur sind die Berge bis 1000m hoch und teilweise schneebedeckt. Die Tiefe der flachsten Stellen ist ca. 10m, meist ist es jedoch über 200m tief. Unser Echolot sieht selten bis auf den Grund.

Die Landschaft ist überwältigend schön. Karg, einsam. Die Mischung

von Wasser und Bergen hat mich schon immer angezogen. Schnell reift die Erkenntnis, dass die Entscheidung, durch die Kanäle zu gehen, die Reise eher aufwertet. Es ist mehr als ein Ausgleich für das Kap.

Und draußen auf dem freien Wasser tobt der Sturm. Hier zwischen den Inseln sind wir geschützt, nur es ist sehr böig. Manchmal pfeift es mit 50kn über uns hinweg, doch wir haben kaum eine Welle. Und des Seglers Stress ist ja nicht der Wind, sondern die Welle.

Trotzdem verbringe ich mehr Zeit im Ölzeug als auf dem freien Wasser. Wegen der Berge gibt es durch Abdeckungen und Backwinde laufend Änderungen der Windstärke und Richtung. Das bedeutet laufende Manöver(-bereitschaft). Einmal machen wir eine der gefürchteten Patenthalsen. Die Winddrehung kommt urplötzlich, innerhalb von Sekunden und radikal. Vielleicht 90°. Denni ist am Ruder und kann nichts machen. Wir holen stark über, jedoch es geht nichts kaputt. Nur die Möhle im Salon fliegt durcheinander. Mennix ist nämlich gerade - wiederum – dabei, das Vakuum-Klo zu reparieren. Das bedeutet, dass man das halbe Schiff ausräumen muss. Die Pumpen befinden sich im zweiten Kellergeschoss unter den Salonbänken.

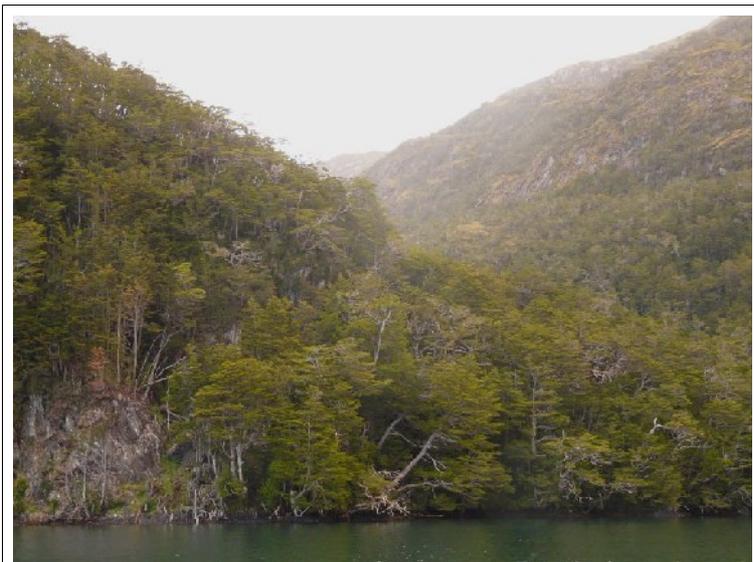
Später wird es etwas ruhiger, der Wind weht stark, aber gleichmäßig. Wir haben wieder mehr Zeit, die Landschaft zu betrachten. Auf einer kleinen Felsinsel sehen wir Robben, die sind doch weit weg. Mein Fotoapparat schafft das nicht. Sowieso kann man die Eindrücke, die diese Landschaft vermittelt, nicht wirklich auf Fotos bannen.

Kurz darauf sehen wir die erste menschliche Behausung seit vier Wochen. Es ist ein chilenischer Militärposten, halb Haus, halb Container. Der zählt alle Schiffe und fragt nach dem Woher und Wohin.

Uns bemerkt er nicht. Vermutlich ist er über seiner anstrengenden Arbeit eingeschlafen. Wir sind sicher schon das zweite Schiff diese Woche.



Fotosession



Südbuchen

Auch für diese Nacht suchen wir uns eine Ankerbucht. Wir fahren ja quasi ohne Karte. Die Gegend ist so schlecht vermessen, dass wir laut der elektronischen Karte laufend über Land fahren. Eine mehr als 20 Jahre alte Papier-Seekarte gibt uns grobe Orientierung. Unter solchen Umständen ist eine Nachtfahrt nicht angeraten.

Wir finden eine muggelige Bucht, geschützt, weit eingeschnitten, steile Hänge mit Südbuchen (das sind Nadelbäume!) bewaldet.

In die Bucht hinein begleiten uns zwei Delfine. Sie spielen um den Bug, kommen öfter zum Abblasen aus dem

Wasser. Nur aus der Hand wollen sie mir nicht fressen.

Nach dem Ankermanöver gibt's Ankerbier und Abendessen und Rum.

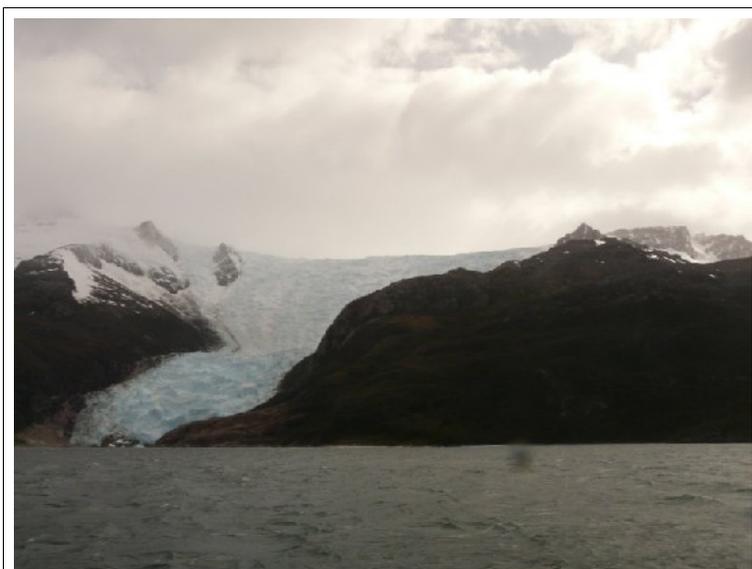
7. Dezember: Gletscher

Der Morgen bringt Regen, der Anker und die Kette bringen schwarzen Schlamm vom Grund nach oben. Der ganze Humus dieser Gegend liegt hier wohl auf dem Grund der Kanäle und Buchten. Auf den Felsen ist jedenfalls nicht viel davon zu sehen. Dafür aber jetzt auf meinem Ölzeug.

Wir fahren auf dem Nord-West-Teil des Beagle-Kanals in Richtung Ushuaia und Puerto Williams. Gletscher bestimmen zunächst das Bild. Einer endet direkt im Wasser. Es ist beeindruckend. Sie bringen eine Menge sedimentreiches Wasser von den Bergen herunter.

Wir segeln mit achterlichen Winden, sind ständig in Manöverbereitschaft.

Der Wind weht mit 40kn (das sind 8Bft) und es gibt Böen bis 60kn. Da sind mitunter zügige Manöver erforderlich, denn die Felsen kommen schnell näher.



Gletscher am Beagle-Kanal



Die Schiffsbegrüßung

Später erreichen wir den Hauptarm des Beagle-Kanals. Hier haben sich der nordwestliche und südwestliche Teil vereint. Es ist mehr Vegetation zu sehen, die Landschaft ist nicht mehr so karg. Die Berge werden hügeliger und runder.

Am Ufer sind einzelne Häuser zu sehen. Auch wieder solch ein Spähposten. Dieser bemerkt uns. Und befragt uns. Als wir ihm sagen, welcher unser letzter Hafen war, fragt er mehrfach nach. Das liegt wohl hinter seinem Horizont. Nun sind wir registriert, halb

Chile kennt uns jetzt.

Er sagt uns noch, dass wegen des Wetters der Hafen in Puerto Williams gesperrt ist. Das verursacht an Bord einige Aufregung. Da hilft nur ruhige norddeutsche Abwartehaltung: „Dat ward schon!“

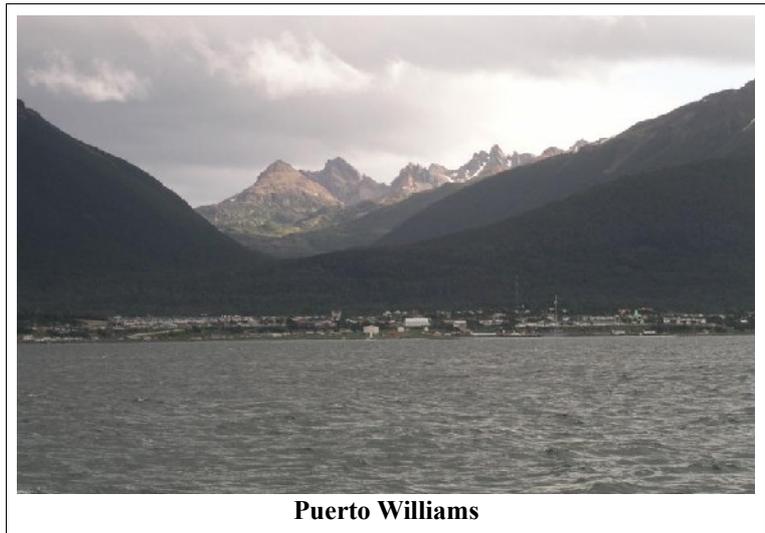
Ushuaia kommt in Sicht. Das ist die südlichste Stadt der Welt und eine der wenigen Ansiedlungen in diesem Teil der Erde. Hier gibt es auch wieder ein Mobilfunknetz und das erste Gespräch nach Hause.

Der Zielhafen Puerto Williams liegt jetzt noch 25sm entfernt in östlicher Richtung am Beaglekanal. Diese letzten Meilen strecken sich in die Länge. Jetzt wollen alle ankommen.

Wir legen auch diese letzten Meilen zurück. Der Wind hat nachgelassen. Der Hafen ist auch wieder freigegeben („Sach ich doch!“).

Der Hafen von Puerto Williams besteht aus einem etwas größeren Anleger und dem Yachtclub. Der Anleger ist der Marine und dem Fährboot vorbehalten. Der Yachtclub ist ein auf Grund sitzender ehemaliger Rheindampfer. Von diesem Schiff gibt es einen Steg zum Land. Alle Yachten liegen auf der Wasserseite des Dampfers in drei Päckchenreihen.

Wir finden zunächst keinen Platz. Es liegen, wegen des Sturms, mehr Yachten als üblich hier (fest). Die Päckchen sind recht groß und außen liegen kleinere Yachten. Da können wir mit unserer großen Semmel nicht ran.



Wir machen dann ziemlich abenteuerlich fest: Vor Buganker und mit dem Heck zwischen den Vorschiffen des Rheindampfers und eines daneben liegenden Traditionsseglers. Der Landgang ist etwas erschwert. Man muss sich auf den Heckkorb stellen, sich möglichst lang machen, um die Reling des Rheindampfers zu greifen, ja... und dann irgendwie hoch. Da sind Bergsteigerqualitäten gefragt.

Doch das Schiff liegt gut. Es gibt Anlegerbier. Andere Yachties schauen über die Reling. Unsere Ankunft und Herkunft hatte sich, wegen des perfekten Meldewesen der Chilenen, schon bis ins Café herumgesprochen. Wir erfahren, dass Morgen viele Yachten weiterfahren werden. Dann können wir uns verhohlen.

Ich besuche noch Andreas und Nana. Sie haben Fotos von unserem Schiff beim Anlaufen gemacht. Die beiden sind aus Hamburg, jung und mit ihrer ETAP 38i auf Weltumseglung. Beneidenswert!

Abends entern wir noch alle auf den Rheindampfer und trinken im Club (das ist die ehemalige Brücke des Schiffes) Pisco sour.

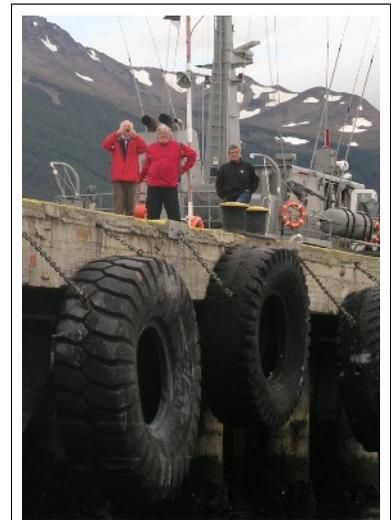
8. Dezember:Abschied

Heute heißt es Abschied nehmen. Um 11:30 Uhr geht unser Fährboot nach Ushuaia. Vorher müssen wir noch einklarieren, um dann sofort wieder auszuklarieren. Da sind die Chilenen eigen. Doch das geht erst ab 10:00 Uhr: „Vorher ist noch kein Officer da.“ Um 10:00 Uhr auch noch nicht. Als er dann kommt, geht alles ganz schnell: Meldebogen ausfüllen, Stempel „ein“, Stempel „aus“, fertig.

Mehr Mühe bereitet das Einklarieren des Schiffes. Da wird wirklich jede Holzschraube erfasst. Doch darum müssen sich Martin und Mannix kümmern.

Wir müssen uns schnell verabschieden, das Boot wartet. Hans, Toni und Denni begleiten Reto und mich noch zum Anleger. Dann ist auch hier die Abschiedsstunde gekommen. Ich fahre zusammen mit Reto nach Ushuaia. Morgen werden wir von dort nach Hause fliegen. Reto über Buenos Aires und Amsterdam und ich über Buenos Aires und Paris.

Jetzt sitzen wir in dem Fährboot. Ein Flitzer für ca. 20 Personen. Schnell noch ein paar Blicke zurück. Die drei auf dem Steg werden schnell kleiner. Hans, der Schweizer mit den unendlichen Geschichten, Denni, der freundliche Franzose und Toni, dem Mann mit den tausend Ideen zum Einsatz von Papier-Küchentüchern.



Toni, Hans und Denni



Mariechen

Dort oben in der kleinen Baracke beim Flaggenmast kämpfen Martin und Mannix mit den Behörden. Martin, unser Skipper, der erste Mann auf der Brücke und in der Pantry, und Mannix, der Bayer und Bootsmann mit den goldenen Händen.

Da liegt auch die „Santa Maria Australis“. Unser „Mariechen“. Sie hat uns gut beschäftigt mit ihren Wehwehchen und mit ihren Kapriolen am Ruder. Doch sie hat uns sicher und gut über den Ozean gebracht. 4806 Seemeilen, von Tahiti bis hierher, ans Ende der Welt.

Macht's gut, Auf Wiedersehen, Ahoi!

