

# In 1185 Tagen um die Welt

Gesammelte Törnberichte der SY Macoma

## 1. Törnbericht Den Helder, 17.7.2003

Am Samstag, dem 5. 7. 2003, begannen wir unsere Reise Richtung Ostsee. Das Wetter blieb grau und regnerisch, unsere Zahnschmerzen wurden besser. In Stettin stellten wir den Mast, unterstützt von Peter und Sieglinde von der "Happy". Über das Haff, die Peene und den Greifswalder Bodden erreichten wir größtenteils kreuzend Stralsund. Bei stetigem Westwind ging es kreuzend weiter über Heiligenhafen nach Kiel. Den erhofften achterlichen Wind hatten wir erst im Nord - Ostsee - Kanal, den man unter Motor durchfahren muss. Um Ostwind und Tide zu nutzen, starteten wir morgens von Brunsbüttel aus um 3.30 Uhr, an Cuxhaven vorbei, auf die Nordsee nach Westen. Nach zwei schönen Segeltagen mit Ostwind schlug das Wetter um, und wir liefen den geschützten Hafen Den Helder an. Hier warten wir bei Südwest 5 - 6, in Böen 7, den Durchzug eines Sturmtiefs ab. Dann soll es weiter nach England gehen.

## 2. Törnbericht Weymouth, 31.7.2003

Wir verließen Den Helder am Samstag, dem 19. 7. 2003 gegen Mittag bei leichtem Südwestwind. Nach einer abendlichen Flaute setzte Nordostwind ein, der uns gut voran brachte. Voraus sahen wir Wetterleuchten und dunkle Wolken aufziehen. Gegen 4.00 Uhr schlug der Wind um, und kam - inklusive des Gewitters - mit 4-5 Bf aus Westen. Leider drehte er im Laufe des Tages weiter auf Südwest, und wir mussten uns gegenan kämpfen. Am Montag um 11.10 Uhr machten wir nach 159 sm in Ramsgate fest. Schon am nächsten Tag ging es von hier aus nach Dover, wo wir wegen des Wetters - Südwest 5-6 (7-8) Bf - drei Tage blieben.

Samstag den 26. 7. 2003 schafften wir den Sprung nach Brighton. Weiter ging es Richtung Westen über Cowes und Yarmouth auf der Isle of Wight. Leider haben wir immer Wind aus westlicher Richtung, meist aus Südwest, so dass wir uns recht mühsam voranquälen. Gestern haben wir in Weymouth festgemacht. Von hier aus hoffen wir über die Lyme Bay nach Dartmouth zu segeln.



## 3. Törnbericht La Coruna, 9.8.2003

Am Freitag (1. 8. 03) verließen wir Weymouth bei grauem, kühlem Wetter und Nieselregen wegen der Tide erst gegen Mittag. Wir wollten mit der Strömung um die Landspitze von

Portland Bill. Die See dort war bei nur 4 -5 Bft chaotisch, 2 - 3 m hohe sich aufsteilende, überschlagende Wellen. Wir waren froh, als wir die Portland Races hinter uns hatten. Die See war nun ruhiger, dafür zog Nebel auf. Es ist sehr schön Radar zu haben! Gegen Abend klarte es auf, dafür schief der Wind ein, und wir motorten durch die Nacht, vorbei an Dartmouth, denn wir wollten direkt nach Falmouth.

Da der Wetterbericht für die nächsten zwei Tage Nordostwind mit 3 - 4 Bft ankündigte, was in dieser Gegend eher selten ist, beschlossen wir, diese gute Prognose zu nutzen, und so drehten wir kurz vor Falmouth ab und fuhren auf die Biskaya hinaus. Leider kam der Nordost schwächer als angekündigt, und in der Nacht zum Sonntag (3. 8. 03) fuhren wir unter Motor. Der Sonntag war ein schöner Segeltag. Bei Rückenwind ging es wie im Passat voran. Die ersten Delphine begrüßten uns und begleiteten uns ein Stückchen. In der Nacht zu Montag sahen wir erst Wetterleuchten und Blitze, dann zog das Gewitter über uns hinweg. Es war eine unruhige Nacht, in der wir nicht genug Schlaf bekamen. Nachdem wir den Kontinentalschelf verlassen hatten und gut 4000 m unter dem Kiel hatten, nahm das Wasser einen wunderschönen leuchtendblauen, transparenten Farbton an - es heisst nicht umsonst Blauwassersegeln.

Bis Mittag nahm der Nordostwind von 5 auf 2 Bft ab, drehte dann über Süd auf Südwest und frischte wieder auf. Wir kreuzten wieder mal. Da der Wind abends abflaute, fuhren wir wieder unter Motor. Den ganzen Dienstag hatten wir leichten Wind oder Flaute. Erst gegen Abend drehte er wieder auf Nordnordost, nachts weiter auf Ost, und bei 4 - 5 Bft ging es flott voran. Die letzten Meilen motorten wir mit einem niederländischen Segelboot mit Motorschaden im Schlepp nach La Coruna, wo wir am Mittwoch (6. 8. 03) nach 528 sm und fünf Tagen um 13.00 Uhr an einer Muringboje festmachten.

Endlich in Spanien !!!!

#### **4. Tornbericht Bayona, 22.8.2003**

In La Cruna erholten wir uns von der Überfahrt, erledigten Notwendigkeiten wie Einkauf, Wäschewaschen, Wasserfassen, Tanken und allgemeine Bootspflege und genossen die lebendige Stadt, die viel an Kunst und Kultur zu bieten hat. Leider war es neblig, die schönen Ausblicke gingen ins Graue.

So besuchten wir das einfallsreiche Meeresaquarium, in dem uns die Nachbildung von Kapitän Nemos Unterseeboot "Nautilus" sehr gut gefiel. Durch einen dunklen Gang kam man über eine Treppe in den Ausguckbereich des Unterseebootes, und man hatte den Eindruck, rundum ins Meer zu blicken, wo große und beeindruckende Fische vorbeischwammen. Wir besichtigten auch den Leuchtturm "Torre de Hercules", der angeblich das älteste funktionierende Leuchtfeuer der Welt ist.

Nach vier Hafentagen ging es am Montag (11. 8. 03) weiter. Wir ankerten eine Nacht vor dem kleinen Fischerort Corne und genossen bei gutem Essen und Wein einen herrlichen Abend. Am nächsten Morgen ging es weiter Richtung Süden. Leider hielt der vormittags einsetzende Nordostwind nicht durch, und nach schönem, schnellen Segeln motorten wir bei völliger Flaute und Sonnenschein um Cap Finisterre, das berüchtigt für Stürme oder Nebel ist. Nachmittags setzte wieder Wind ein, diesmal aus West, und wir konnten wieder segeln. Gegen Abend ankerten wir vor dem alten, gut geschützten Fischerort Muros in der großen Ria (=Flussmündung) de Muros.

Wir blieben auch hier vier Tage und erkundeten den Ort und die nähere Umgebung. Am Sonntag (17. 8. 03) segelten wir bei nordöstlichem Wind von 1 ? 5 Bft in die Ria de Arosa und ankerten vor dem kleinen Ort Pueblo del Caraminal. Die Häfen hier bieten Seglern nur den Schutz eines recht sicheren Ankerplatzes, meist findet

man auch eine Mülltonne und natürlich die normalen Versorgungseinrichtungen des Ortes. Dafür liegt man aber auch kostenlos. Auch hier - wie in Muros - wurde eine "Fiesta" gefeiert, verbunden mit häufiger Böllerei, Musik, Rummel und Feuerwerk. Am Mittwoch (20. 8. 03) segelten wir bei angenehmen 3 - 4 Bft aus nördlichen Richtungen weiter und ankerten vor den schönen Inseln Cies unweit Bayona. Leider liegt man hier nicht sehr sicher, besonders nicht bei östlichen Winden - und die sagte der Wetterbericht voraus. So fuhren wir am nächsten Tag, nach einem schönen Spaziergang zum Leuchtturm auf dem höchsten Punkt der Insel, nach Bayona, wo wir an einer Boje des Yachtclubs festmachten. Hier gibt es auch wieder alle üblichen Serviceeinrichtungen wie Duschen, Toiletten, Wasser, Diesel,..., was zur Abwechslung auch ganz angenehm ist. Auch die Altstadt ist sehenswert und man trifft hier viele andere Segler.



## 5. Tornbericht Lissabon, 6.9.2003

Nach zwei schönen Tagen in Bayona ging es am Sonntag (24.08.03) weiter Richtung Süden. Das schöne Wetter während des Frühstücks blieb leider nicht bestehen, es zog Nebel auf. Wir fuhren durch kühles, feuchtes, graues Nichts.

Gegen Mittag erreichten wir unseren ersten portugiesischen Hafen: Viana do Castelo. Die Einklarierungsformalitäten wurden - Dank Europa- stark vereinfacht und vom Marinabüro miterledigt.

Leider war auch dieser eigentlich recht schöne Ort durch ein Fest in Aufruhr versetzt, und wir wurden nachts durch ein mächtiges Feuerwerk aus dem Schlaf gerissen. Am nächsten Tag ging es bei herrlichem Segelwind (NW 3-4 Bft.) und Sonnenschein weiter nach Leixoes. Von hier aus fuhren wir mit dem Bus nach Porto und genossen einen Tag in dieser alten, schönen am Fluss Duro gelegenen Stadt.

Die nächsten beiden Tage, d.h. eigentlich besonders die Nächte, brachten starken bis stürmischen Wind, so dass wir im geschützten Hafen blieben. An Bord gibt es immer genug zu tun, an solchen "Zwangshafentagen" können anfallende Arbeiten gut erledigt werden. Da das stürmische Wetter eine sehr hohe Dünung verursacht hatte, warteten wir einen weiteren Tag, und am Samstag (30.08.03) segelten wir weiter. Wie geplant fuhren wir kurz vor Hochwasser über die Barre in die Flussmündung von Aveiro und ankerten vor dem winzigen Ort S. Jacinto.

Leider ging es mir (Elke) nicht besonders gut und die beiden nächsten Tage lag ich krank mit Fieber im Bett.

Am Dienstag (02.09.03) ging es mir wieder besser und wir wollten zwei Häfen auslassen und einen längeren Schlag machen. Mittags setzte, wie hier anscheinend üblich, guter Segelwind ein, der bis Abend so zunahm, dass wir reffen mussten. Gegen Mitternacht verzichteten wir völlig auf das Großsegel und fuhren - mit nahezu gleicher Geschwindigkeit nur unter Genua weiter. Kurz vor 03.00 Uhr erreichten wir den Hafen Peniche.

Nach einem kurzen Schlaf wurde geduscht und Wäsche gewaschen. Dann erkundeten wir den Ort, der von Fischfang und Tourismus zu leben scheint.

Am nächsten Tag (4.9.03) fuhren wir weiter. Wieder nahm der angenehme Nordwestwind von 3 Bft. im Laufe des Nachmittags auf 5 - 6 Bft. zu. Um 18.00 Uhr ankerten wir in der geschützten Bucht von Cascais, da uns - wie sehr vielen anderen - der Preis der neuen Marina von 25 € pro Nacht für unser Boot zu hoch war. In der Regel liegen die Hafengebühren hier zwischen 10 und 15 €

Am nächsten Morgen segelten wir bei kräftigen und böigem Wind die kurze Strecke (9 sm) bis Lissabon. Wir bummelten bis zum Abend durch die wunderschöne Stadt und kehrten dann müde in einem kleinen Restaurant ein, wo wir uns an Fisch und Weißwein stärkten.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## 6. Bericht La Sociedad, Graciosa, 1.10.2003

In Lissabon erlebten wir zwei wunderschöne Urlaubstage. Wir erkundeten die schöne, interessante Stadt, fuhren - wie es Touristen eben machen - mit der kleinen, alten Straßenbahn, kehrten in kleinen Cafes ein und ließen es uns gut gehen. Der dritte Hafentag war eher interessant als schön, wir verbrachten ihn mit der letztendlich erfolgreichen Suche nach einem Zahnarzt, da sich bei mir (Elke) eine Krone gelockert hatte. Am Dienstag segelten wir, wegen der Tide am Nachmittag, zurück nach Cascais. Ausnahmsweise hatte der Wetterbericht mal recht, und wir hatten Böen von 7-8 Bft.. Trotzdem war der Ankerplatz gut geschützt und halbwegs ruhig. Am nächsten Morgen, der Wind hatte sich auf 3-5 Bft. abgeschwächt, segelten wir nach Süden, wo wir in dem kleinen, sehr touristisch geprägten Ort Sesimbra, Zwischenstation machten.

Am Donnerstag (11.9.03) ging es bei leichtem achterlichen Wind ins 30 sm entfernte Sines. Hier konnte man innerhalb des ölhafens, vor einem schönen Strand, hinter dem die Altstadt liegt, ankern. Hier stand mal wieder ein "Haushaltstag" an mit Putzen, Waschen, Diesel- und Wasserholen und allgemeinen Wartungsarbeiten. Natürlich erkundeten wir auch den kleinen Ort, der uns sehr gut gefiel. Und wir lernten Segler kennen, trafen andere wieder und tauschten Erfahrungen und Zukunftspläne aus. Wir überlegten, ob wir weiter nach Süden in die Algarve wollten, entschlossen uns dann aber dazu, von Sines Richtung Madeira zu fahren. So hieß es günstiges Wetter abzuwarten.

Nach zwei Tagen Flaute starteten wir am Dienstag (16.9.03) gegen Mittag nach einem letzten Einkauf bei angenehmem Nordwestwind. Leider ist der Wind in dieser Gegend eher unbeständig, schöner Segelwind wechselte mit Flauten. In der zweiten Nacht segelten wir durch ein Gebiet mit merkwürdigen Lichtern, wahrscheinlich beleuchteten Netzen und Fischerbooten auf unvorhersehbaren Kursen.

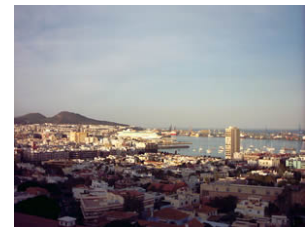
Wir waren froh, sie nach einigen Stunden hinter uns gelassen zu haben, ohne von ihren Netzen eingefangen worden zu sein. Und weiter ging es unter blauem Himmel auf blauem Meer. Einzige Unterbrechungen waren Schildkröten und Delphine. In der folgenden Nacht hatten wir leichten Nebel, aber zum Glück gibt es hier nur wenig

Schiffsverkehr. Leider drehte der unbeständige Wind von Südost über Süd nach Südwest, sodass wir zuerst dicht am Wind segeln und später dann kreuzen mussten. So ging es dann langsam voran. Nach einer Flaute in der Nacht zum Sonntag (21.9.03) stellte sich dann morgens zaghaft westlicher Wind ein, der im Laufe des Tages und der folgenden Nacht auf Nord drehte. Gegen 2.00 Uhr kam "Land in Sicht". Wir würden wieder mal bei Dunkelheit ankommen. Am Montag (22.9.03) um 5.00 Uhr ankerten wir nach 520 sm im Hafen von Porto Santo, der Nachbarinsel von Madeira.

Am Vormittag, nach einem gemütlichen Frühstück, verlegten wir uns an eine Muringtonne. Dann duschten wir und genossen das "Landleben".

Schon am Mittwoch (24.9.03) fuhren wir die 30 sm nach Madeira, wo wir in der neuen, gut geschützten Marina an der Ostseite der Insel, nahe des Flughafens, festmachten. Leider ist der nächste Ort Camical 5 km entfernt, am Hafen gab es nur ein Restaurant, das schon um 19.00 Uhr schloss. So mieteten wir für Samstag (27.9.03, Wilfrieds Geburtstag) ein Auto, das uns schon am Freitag nachmittags gebracht wurde, sodass wir es sofort für einen Besuch in Funchal, der Inselhauptstadt, nutzten. Am nächsten Tag starteten wir zu einer schönen Inseltour, erst zur Luvseite der Insel, dann zum höchsten Berg (1861m) und kreuz und quer über kleine Straßen zurück zum Hafen.

Am Sonntag (28.9.03) verließen wir Madeira mit Ziel Lanzarote. Knapp 300 sm lagen vor uns. Die Wetterberichte (Navtex, weather-online, Inmarsat, DWD) hatten gutes Wetter, d.h. Nordostwind, vorausgesagt. Leider trafen sie alle nicht zu. Zuerst hatten wir mit Flaute zu kämpfen, am dritten Tag setzte dann untypischer Südwestwind ein, der sich auf böige 5-6 Bft. steigerte. So kam ein Ankern im Südwesten der kleinen Insel Graciosa, die dicht nördlich vor Lanzarote liegt, nicht mehr in Frage, da die Ankerbuchten dort nur bei Wind von Nordost bis Nordwest gut geschützt sind. Wir fanden Unterschlupf in dem neu gebauten Hafen von La Sociedad auf Graciosa, wo wir am Dienstag (30.9.03) gegen 17.30 Uhr festmachten.



## **7. Bericht Las Palmas, Gran Canaria, 7.11.2003**

Wir blieben drei Tage in dem netten Hafen von Graciosa. Am Samstag (4.10.03) fuhren wir weiter nach Arrecife, der Hauptstadt Lanzarotes und ergatterten einen der wenigen Plätze am einzigen Steg im Hafen. Für Montag erwarteten wir Besuch von unseren Freunden Sylke und Toni aus Berlin. Gemeinsam erkundeten wir die kleine Stadt und mit dem Leihwagen das Innere der sehr wüstenähnlichen Insel mit seinen interessanten Weinanbaugebieten. Beeindruckend war die Fahrt durch das relativ junge, vulkanisch geprägte Gebiet des Timanfaya - Nationalparks mit seinen Kratern und Lavafeldern. Am Freitag (10.10.03) segelten wir weiter zur Marina Rubicon im Süden der Insel. Auch hier erkundeten wir zu Fuß die nähere Umgebung und per Auto das Inland. Am Dienstag (14.10.03) verabschiedeten wir unsere Freunde am Flughafen von Arrecife. Weiter ging es am Donnerstag (16.10.03). Eigentlich wollten wir hinter der kleinen Insel Lobos, nördlich von Fuerteventura, ankern, aber dort stand zu viel Schwell. Im Hafen der Hauptstadt Rosario gab es keine Liegemöglichkeit, und so liefen wir dann nach 29 sm im kleinen Hafen Puerto del Castillo ein, an den sich ein riesiges Tourismusgebiet anschließt.

Wir verließen Castillo schon am nächsten Tag, Ziel war der gut geschützte Hafen von Gran Tarajal. Die kleine Stadt bot gute Versorgungseinrichtungen und war so gut wie frei von Tourismus!

Wir haben angenehm viel Zeit, die wir auf den Kanarischen Inseln verbringen können, da wir sie wegen der Hurrikansaison in der Karibik erst Anfang Dezember verlassen werden. So verlebten wir sechs angenehm ruhige Tage in Gran Tarajal mit kleinen Landgängen, Bootsarbeiten, Einkäufen und Gesprächen mit anderen Seglern. Am Freitag (24.10.03) segelten wir bei unzeitigem Wind und Schauern vor und hinter uns ins 21sm entfernte Morro Jable im Süden Fuerteventuras, wo wir vier Tage blieben.

Um 9.00 Uhr am Mittwoch (29.10.03) starteten wir mit nördlichem Wind von 3-4Bft. Als wir aus dem Inselfschatten kamen, verstärkte sich der Wind auf gut 5Bft - und mit ihm die Welle - und wir segelten mit Höchstgeschwindigkeit nach Gran Canaria. Ein herrlicher Segeltag! Im letzten Tageslicht machten wir um 19.00 Uhr nach 58sm im großen Yachthafen von Las Palmas fest. Wegen der ARC, der "Regatta" über den Atlantik nach St. Lucia, die hier startet, dürfen alle Boote, die nicht teilnehmen, nur für 48 Stunden im Hafen bleiben. Aufgrund des Wetters, Nordwest 5-6, in Böen 7 Bft und Schauern, konnten wir um eine Nacht verlängern, dann ankerten wir außerhalb der Marina aber im Schutz der Hafentmolen. Bis auf den Verkehrslärm, den Bauarbeiten - der Strand wird verbreitert - und dem gelegentlichen Schwell von Fähren, Frachtern und Schleppern, liegt man hier recht ruhig und sicher. Auf den Kanarischen Inseln gibt es nicht viele Häfen, die bei jeder Windrichtung gut geschützt sind, und jetzt ist die Jahreszeit der unzeitigen - auch stärkeren - Winde. Ankerplätze außerhalb von Häfen kommen kaum in Frage. So nutzen wir die Sicherheit und die guten Versorgungseinrichtungen. Wir stocken unsere Lebensmittelvorräte auf, ein neues GPS war fällig, und natürlich genießen wir auch die Lebendigkeit der Stadt und die vielen Kontakte zu anderen Seglern.



## **8. Bericht San Sebastian, La Gomera, 29.11.2003**

Wir verließen Las Palmas am Mittwoch (12.11.03) gegen Mittag und segelten die Nordküste Gran Canarias entlang in den Abend hinein. Wir sahen kleine Wale! Da der Wind nach Sonnenuntergang auf 5-6Bft. auffrischte, segelten wir die Nacht über nur mit Fock und erreichten Los Christianos auf Teneriffa wie geplant am frühen Morgen (77sm). Schon am folgenden Tag ging es weiter zur nur 21sm entfernten Nachbarinsel La Gomera, wo wir in San Sebastian, in der einzigen Marina der Insel, festmachten. Wir erkundeten zu Fuß den Ort und den Nahbereich der schönen Insel. Gemeinsam mit einem jungen, deutschen Paar, das mit einem 24-Fuß-Schiff in die Karibik will, mieteten wir ein Auto und machten eine schöne Inseltour zum Nationalpark, dem höchsten Berg (Alto de Garajonay, 1487m), nach Valle Gran Rey und nach Santiago, wo wir vor acht Jahren so lange an Land stehen mussten. Auch diesmal "wollten" wir wieder an Land. Die Toilettenventile waren nicht ganz dicht, und wir wollten unser mitgenommenes Antifouling verbrauchen, besonders, da einige Dosen durchrosteten und undicht waren.

Sollten wir wieder nach Santiago oder besser nach San Juan auf Teneriffa? Das freundliche Marinapersonal führte die Telefonverhandlungen für uns, und nach einigem Hin und Her hatten wir einen Krantermin für Freitag (21.11.03) in San Juan. Wir fuhren schon am Donnerstag (20.11.03) hinüber nach Teneriffa. Nach einer äußerst unruhigen Nacht mit viel Schwell an der Hafentmole, wurden wir am nächsten Morgen wie verabredet gekrant. Die alten Ventile wurden ausgetauscht, das Unterwasserschiff gestrichen - jetzt ist es rot, die Wasserpumpe am Motor bekam zwei neue Dichtungen, der Auspuff wurde repariert und allerlei Kleinkram wurde erledigt.

Nach einer Woche waren wir am Freitag (28.11.03) wieder im Wasser und fuhren zurück nach San Sebastian. Hier treffen wir unsere letzten Vorbereitungen für die lange Überfahrt in die Karibik. Die Wasservorräte werden aufgestockt, Diesel muss von der Tankstelle geholt werden, Lebensmittel müssen gekauft und verstaut werden, zum Schluss die verderblicheren Dinge wie Gemüse, Käse und Brot, die letzte Wäsche wird gewaschen, und dann kann es eigentlich losgehen.

Jetzt hängt es nur noch vom Wetter ab, wann wir La Gomera verlassen. Vielleicht schon morgen (Sonntag, 30.11.03).

Viele Grüße, Elke + Wilfried



## **OHNE WORTE !!!! (Anmerkung d.R.)**

Am 29.11.2003 um 21.26 Uhr erreichte mich (Markus)die folgende SMS: "Hallo Markus, sind auf Gomera und fahren morgen nach Amerika. 2700 Seemeilen ohne Landsicht, 4 Wochen nur Wasser, mal sehen, wie es klappt. Salzige Grüße,Elke und Willi" Also am Sonntag, den 30.11.2003 "fuhren sie nach Amerika".Das liest sich erst einmal wie der Text einer der üblichen Urlaubskarten. 2700 sm ohne Landsicht - auf der MS Europa wohl auch kein Problem aber auf der 9m Macoma .... ich bekomme 'ne Gänsehaut. Die beiden haben in den letzten Jahren alle Energie in die Vorbereitung dieser Reise gesteckt und "alte Salzbucket" sind sie eh beide. Sorgen brauchen wir uns um die technischen Voraussetzungen dieser Reise bestimmt nicht machen. Je nach Wind- und Wetterlage wird die Passage wohl so 3-4 Wochen dauern. Das bisserl Glück, das man auch braucht um gesund drüben anzukommen wünsch ich den beiden von ganzem Herzen.- Markus

## **9. Törnbericht Bridgetown, Barbados, 27. 12. 2003**

Wir sind nach 26 Tagen und 2760 sm gut auf Barbados angekommen! Wie geplant verließen wir San Sebastian auf La Gomera am Sonntag (30. 11. 03), nachdem wir noch 20 frische Brötchen gekauft hatten. So musste ich die ersten Tage nicht backen. Bei schönem Wetter und herrlichem Blick auf Teneriffa, La Gomera und später Hierro ging es

los. Leider war der Wind hinter den Inseln sehr unregelmäßig, und wir mussten per Hand steuern.

Wenn man von den Kanarischen Inseln in die Karibik möchte, fährt man zuerst Richtung Südwest, bis man meint, die Passatwindzone erreicht zu haben. Erst dann ändert man langsam seinen Kurs nach Westen.

Die ersten Tage ging es bei nördlichen Winden gut voran. Am 5. Tag (Donnerstag, 4. 12. 03) drehte der Wind auf Ost. Wir hofften schon auf einen früh einsetzenden Passat, als wir am Freitag (5. 12. 03) über Kurzwelle eine sehr ungünstige Wettervorhersage hörten: Ein Sturmtief, das von Neufundland aus nach Europa zog, hatte das sonst stabile Azorenhoch mit nach England geschoben. Dadurch konnte sich auf 40°N, 20°W ein Tief bilden und mit seinem Frontensystem den üblichen östlichen Passatwinden entgegenarbeiten - eine Passatstörung. Für uns würde das Gegenwind oder Flauten bedeuten. So beschlossen wir, weiter nach Süden zu laufen, da der Bereich südlich von 15°N nicht betroffen sein sollte. Bei wechselnden östlichen Winden von 1 - 5 Bft., verbunden mit einigen Segelmanövern, ging es weiter. Zum Glück arbeitet unsere Windsteueranlage gut. Am Mittwoch (10. 12. 03) waren wir etwa auf Höhe der Kapverdischen Inseln. Das Tief sollte sich auflösen, und so änderten wir unseren Kurs weiter nach Westen.

Bordroutine war eingekehrt. Ich (Elke) habe regelmäßig gekocht und alle zwei Tage Brot gebacken. Während wir tagsüber flexible Wachzeiten haben, haben wir feste Nachtwachen. Meine Abendwache geht von 20.00 - 22.00 Uhr, dann darf ich bis 2.00 Uhr schlafen. Danach folgt die Nachtwache bis 6.00 Uhr, dann schlafe ich bis 8.00 Uhr, und dann gibt es Frühstück. Leider kommt man nicht immer in den Genuss von vier Stunden Schlaf hintereinander. Unregelmäßige Wellensysteme lassen einen oft unruhig schlafen, Segelmanöver stehen an. Am Freitag (12. 12. 03) drehte der Wind von Ost auf Ostnordost. Passat? Wir hatten meist graues Wetter, die typische Passatbewölkung, - weiße, regelmäßige, kleine Sommerwolken an blauem Himmel - wollte sich nicht einstellen. Aber der Wind kam stetig mit 4 - 6 Bft., und in der folgenden Woche kamen wir gut voran. Am Montag (15. 12. 03) hatten wir mit 138 sm unser bestes Etmal (gesegelte Seemeilen in 24 h, gemessen von Mittag bis Mittag). Wir hatten jetzt etwa die Hälfte der Strecke geschafft und stellten unsere Uhr eine Stunde zurück. Und weiter ging es Richtung Westen. Das Wetter war zwar gemischt, aber es war deutlich wärmer geworden. Die meiste Zeit fuhren wir unter ausgebaumter Fock und zweifach gerefftem Großsegel mit Bullstander. So steuerte die Windfahnensteuerung sehr zuverlässig und genau. Unsere Etmale lagen zwischen 100 und 130 sm.

Am Donnerstag (25. 12. 03) drehte der Wind plötzlich auf Südwest, aber zum Glück stellte sich schon nach wenigen Stunden wieder östlicher Wind ein. Viele dunkle Wolken brachten starken Wind und Regen mit sich, besonders nachts. Aber jetzt war es nicht mehr weit, und voraussichtlich würden wir sogar bei Tag ankommen!

In der Nacht zu Freitag (26. 12. 03) konnten wir den Lichtschein von Barbados am Horizont sehen. Als es hell wurde, war die Insel gut und klar zu erkennen: "Land in Sicht!". Um 12.00 Uhr Ortszeit (UTC minus 4 h, d.h. deutsche Zeit minus 5 h) liefen wir in den Deep Water Harbour von Bridgetown ein, wo wir einklarieren mussten. Nach den Formalitäten segelten wir zum Ankerplatz in der Carlisle Bay, wo wir um 14.30 Uhr in türkisblauem Wasser vor weißem Strand mit Palmen ankerten.

Gemeinsam mit befreundeten Seglern gönnten wir uns in der Strandbar "The boatyard" nach vier langen Wochen das erste kühle Bier.





## 10. Bericht Chaguaranas, Trinidad, 24. 1. 2004

Zwei Wochen blieben wir auf Barbados. Die ersten Tage genossen wir das karibische Flair und den ruhigen Ankerplatz. Natürlich musste auch wieder Wäsche gewaschen werden, und es waren einige kleine Instandhaltungsarbeiten durchzuführen.

Silvester aßen wir erst in einem kleinen Restaurant, später feierten wir gemeinsam mit anderen Seglern am Strand.

Mit dem Bus kann man gut und günstig Ausflüge über die Insel unternehmen. Der Staat Barbados ist kleiner als Bornholm, hat aber fast sechsmal so viel Einwohner. Die flache Insel, die im Gegensatz zu den benachbarten Kleinen Antillen nicht vulkanisch entstanden ist, ist so recht dicht besiedelt und wird intensiv landwirtschaftlich genutzt. Bei einer Bustour nach Bathsheba an der Luvküste der Insel fuhren wir durch weite Zuckerrohrfelder. Schließlich wird hier der gute Mont Gay Rum hergestellt.

In Luv der Insel, wo die Wellen des Atlantik an die Küste branden, möchte man nicht mit dem Boot sein, aber von Land aus hat man einen beeindruckenden Blick. Nachdem wir am Samstag (10. 1. 04) zum letzten Mal durch Bridgetown geschlendert waren und die letzten Barbadosdollar beim Einkauf und für ein kühles Bier ausgegeben hatten, verließen wir die Carlisle Bay am Sonntag (11. 1. 04) um 11.30 Uhr mit dem Ziel Tobago. Bei achterlich bis seitlichem Wind und seitlich bis vorderlicher Welle war die Überfahrt ungemütlich und anstrengend, aber wir kamen gut voran und erreichten die gebirgige Insel wie geplant bei Tageslicht. Am Montag (12. 1. 04) liefen wir nach 120sm um 13.30 Uhr in die Man of War Bay im Nordosten von Tobago ein.

Nach den Einklarierungsformalitäten sahen wir uns den kleinen Ort Charlotteville an, unternahmen eine interessante Wanderung durch den Regenwald und aßen Roti (gefüllte Teigtaschen) in einem kleinen Restaurant direkt am Strand.

Am Freitag (16. 1. 04) segelten wir die Südküste entlang und ankerten hinter dem Korallenriff bei Pigeon Point, wo wir drei Tage blieben.

Da das Wetter etwas unstet war, fuhren wir am Dienstag (20. 1. 04) in die nahe, etwas besser geschützte Milford Bay, von wo aus wir einen Ausflug zur Inselhauptstadt Scarborough unternahmen.

Wir verließen Tobago am Donnerstag (22. 1. 04) um 19.15 Uhr. Bei achterlichem Wind von 2-3Bft segelten wir durch die sternklare Nacht. Nach Sonnenaufgang zeigte sich uns die steile, ursprüngliche Nordküste Trinidads - so muss schon Kolumbus diese Küste gesehen haben. Wir fuhren in den Golf von Paria und erreichten am Freitag (23. 1. 04) um 11.30 Uhr Chaguaramas nahe der Hauptstadt Port of Spain.



## 11. Bericht Chaguaramas, Trinidad, 2.3.2004

Noch immer sind wir in Chaguaramas auf Trinidad, aber dafür gibt es viele Gründe! Zuerst einmal wollten wir kurz an Land, um weitere, neu aufgetretene Stellen von abblätterndem Lack auszubessern. Aber leider war dies nicht möglich, der weiße Lack löste sich großflächig zwischen dunkelgrünem Lack (von einem früheren Eigner nicht fachmännisch aufgebracht?) und hellgrüner Vorstreichfarbe. Frust, Frust, Frust! Nach einigen Überlegungen begannen wir, die lose Farbe mit dem Beitel abzukratzen, teilweise ließ sich der Lack gut in Stückchen abziehen aber eben nur teilweise. Aber nach drei Tagen waren wir soweit, mit dem Schleifen zu beginnen. Es ging voran. Außerdem freuten wir uns auf den Besuch unserer Freunde Toni und Sylke. Da bekam ich (Elke) richtig starke Zahnschmerzen!

Der Besuch bei mehreren Zahnärzten in Port of Spain, der Hauptstadt von Trinidad, war nicht gerade überzeugend. Einer fand gar nichts, der zweite meinte, eine Wurzelbehandlung wäre nötig, er wollte oder konnte sie aber nicht durchführen, er könnte mir den Zahn aber ziehen. Zum Glück verschrieb er mir Schmerztabletten und Antibiotika, so dass es mir etwas besser ging. Der Experte für Wurzelbehandlungen war nicht zu sprechen. Was sollten wir machen? Wir erkundigten uns nach weiteren Ärzten und nach Rückflugmöglichkeiten nach Deutschland. Dann kamen für eine Woche Toni und Sylke, die dann das Flugticket mitbrachten, um das wir sie telefonisch gebeten hatten. Nach drei Tagen wirkte anscheinend das Antibiotikum und ich musste nicht mehr ständig Schmerztabletten nehmen und konnte den Urlaub mit unseren Freunden auch genießen.

Mit einem Leihwagen erkundeten wir die Insel. Besonders schön ist der gebirgige Norden mit seiner üppigen Regenwaldvegetation. Hier gibt es noch einsame Strände mit Kokospalmen und bewaldeten Bergen im Hintergrund. Wir besuchten das Asa Wright Vogelschutzcenter, wo es viele Vögel zu beobachten gab, u.a. Kolibris! Nach einer Führung durch den Wald wanderten wir noch auf eigene Gefahr weiter. Natürlich waren wir auch baden und in downtown Port of Spain, einer lebendigen Stadt, mit vielen unterschiedlichen Läden, Einkaufspassagen und kleinen Restaurants.

Nach einer schönen Woche flog ich dann mit unseren Freunden gemeinsam nach Berlin, wo ich direkt vom Flughafen zu meinem "vorgewarnten" Zahnarzt ging, der sofort mit der Wurzelbehandlung begann. Es ist schon sehr schön, wenn man sofort Termine bekommt und sich auf deutsch verständigen kann.

Mein Aufenthalt im kalten Berlin war, neben dem Besuch meiner Eltern, bei denen ich wohnte, ganz durch meine Zähne geprägt. Eine Krone hatte einen Riss bekommen und musste erneuert werden - schließlich bekam ich drei neue Kronen, und das in zwei Wochen. Und ich hatte natürlich vor Beginn unserer Reise alles nötige machen lassen! Zähne sind unberechenbar.

Wilfried arbeitete währenddessen alleine am Boot. Da die Trockenzeit in diesem Jahr später

als üblich begann, und es häufig regnete, waren die Lackierarbeiten nicht leicht durchzuführen. Aber als ich nach zwei Wochen wieder auf Trinidad eintraf, war fast alles geschafft!

Da gerade Karneval war, gönnten wir uns die Zeit und genossen das bunte Treiben in Port of Spain. Wir sahen uns den Umzug mit interessanten Kostümen, Steelbands und lauter Musik und vielen, vielen ausgelassenen Menschen an und schlenderten zum Queens Park Savanna, dem Zielort des Zuges.

Dann ging es wieder an die Arbeit: Buchstaben aufkleben, Unterwasserschiff rollen, Toilettenpumpe reparieren, Fockfall und Steuerleinen für die Windsteueranlage erneuern,... . Aber auch in Berlin machen sich die Segler bald an ihre alljährlichen überholungs- und Reparaturarbeiten.

Morgen am Mittwoch (3.3.2004) werden wir gekrant werden, und dann kann es bald weitergehen!

## KEEPING IT SIMPLE

Rarely has the Carlisle Bay anchorage in Barbados seen such a nicely maintained small cruising steel sloop as the 9-metre *Macoma* with German owners Wilfried Rodemann and Elke Bock on board.

For them, the upkeep of the 30-odd-year-old long keeler is made easy by following the eternal, though in these heady days of electronic gadgets, surprisingly difficult maxim: "Keep It Simple".

Sure, they've got the ubiquitous hand-held GPS, but they also have a back-up sextant. They had their choice of various riveted-on metal mast steps, but they opted for homemade ratlines up the stays. The solid fiberglass dinghy is rowed or



*Look, no rust! For Elke and Wilfried, the key to maintaining a steel boat is eternal vigilance*

sailed. The original teak deck looked good but leaked. It was ripped out and replaced by steel.

One exception is the original Hasler self-steering gear which came with the boat when they bought it a decade ago in Bremerhaven. With its maze of control ropes and appendages, the Hasler contrasts with later versions like the Windpilot with its two or three moving parts.

As with most steel craft of that vintage, the round-bottom *Macoma* was made in the Netherlands in the mid-1960s.

The couple are active members of the Segler Vereinigung Tegel (Sailing Association Tegel) on a lake in the Berlin area. Elke and Wilfried left home port Berlin in July last year and took the traditional route across the Atlantic to Barbados. They were here on the same boat eight years ago. They are glad to be in the islands again but observe that things have changed, including a more noisy Carlisle Bay due to heavily amplified music at the Boatyard nightspot.

What about keeping rust at bay? "Here," says Wilfried as he opens a locker with tins of epoxy touch-up paints.

The last owner of the boat? "He got too old to keep painting her."

## 12. Bericht Colon, Panama, 6. 4. 2004

Am 3. 3. 04 war unsere Macoma wieder im Wasser! Einige Tage blieben wir noch in Trinidad. Wir besuchten den pitch lake, einen natürlichen Asphaltsee, im Süden des Landes. Von einem anderen Segler konnten wir günstig das Gestänge für ein Bimini (Sonnenschutz) kaufen und nähten dann aus Markisenstoff die Bespannung. Gar nicht ganz einfach, zumal mit einer geborgten Nähmaschine.

Zwei Tage warteten wir noch auf günstiges Wetter, und am Samstag (13. 3. 04) gegen Nachmittag verließen wir Chaguaramas. Mit frischem Wind aus Nordost segelten wir in die Nacht. Plötzlich richtete sich ein Scheinwerfer auf uns. Piraten?! Wilfried leuchtete mit unserem Scheinwerfer zurück: ein Fischerboot, das dann bald abdrehte und weiterfuhr. Man wird etwas ängstlich, wenn man so viele Geschichten über die Gefahren in Venezuela hört. Vormittags wehte der Wind meist um 4 Bft., um gegen Nachmittag auf 5 - 6 Bft. aufzufrischen. Da wir zusätzlich Strömung mit uns hatten, ging es flott voran. Am Dienstagvormittag (16. 3. 04) kam Bonaire in Sicht. Um 14.30 Uhr machten wir an einer Mooringboje in der geschützten Bucht vor Kralendijk fest. Für die 415 sm hatten wir nur knapp drei Tage benötigt!

Fünf Tage genossen wir die ruhige, sehr holländisch geprägte Insel, die besonders von Tauchtouristen besucht wird. Wir schnorchelten an einem kleinen Riff nahe unseres Bootes und bewunderten die vielen bunten Fische. Die Insel ist sehr trocken, es gibt viele große Kakteen. Wir sahen kleine, grüne Papageien mit gelbem Kopf, Flamingos in den Salinen und wilde Esel.

Am Montag (22. 3. 04) segelten wir nach dem Frühstück um 7.30 Uhr los. Unser Ziel war das nur 38 sm entfernte Curaçao. Wir ankerten um 14.15 Uhr in der sehr geschützten Bucht von Spanish Water.

Curaçao ist den meisten wohl eher als Likör ein Begriff. Wobei nicht ganz zu verstehen ist, warum Orangenlikör blau ist, und warum er auf einer Insel hergestellt wird, auf der es keinen einzigen Orangenbaum zu geben scheint. Aber wir waren nicht zum Trinken auf Curaçao, sondern um befreundete Segler zu besuchen.

Während Irene ein Praktikum im Sea - Aquarium macht, segelte Georg einhand und besuchte einige Inseln der kleinen Antillen. Günstigerweise traf er einen Tag nach uns in Spanish Water ein. Gemeinsam sahen wir uns Willemstad an, fuhren mit dem Bus zur Luvküste mit ihren interessanten Höhlen und Felsklüften, grillten gemeinsam und besichtigten natürlich das Sea - Aquarium.

Aber wir waren etwas in Eile, und da der Wetterbericht für die folgenden Tage etwas weniger Wind ankündigte, verließen wir Curaçao am Samstag (27. 3. 04). Normalerweise ist der Wind westlich der ABC-Inseln eher stark, und aufgrund der Strömungen soll sich eine sehr unangenehme Welle aufbauen.

Wir starteten mit einem gemütlichen östlichen Wind von 3 - 4 Bft. Nachts passierten wir Aruba, die dritte der ABC-Inseln, die mit ihren Raffinerien einen imposanten Anblick bot. Am Samstag flaute der Wind weiter ab, es ging langsam voran. Aber gegen Abend frischte er etwas auf. Nachts muss man hier aufmerksam Wache gehen, es sind einige Schiffe unterwegs. Wir fuhren mit ausgebaumter Fock und Großsegel platt vor dem Wind, die Windfahne steuerte. Dienstag erreichte der Wind wieder 5 Bft. die Mittwoch und Donnerstag anhielten. Am Freitagmorgen (2. 4. 04) sahen wir bei Sonnenaufgang die bergige, bewaldete Küste von Panama und konnten beim Frühstück diesen herrlichen Blick genießen. Oh, wie so schön ist Panama!

Gegen 13.00 Uhr ankerten wir vor dem Panama Canal Yacht Club, 715 sm lagen hinter uns. Da in Panama die Formalitäten kompliziert sind, nahmen wir die Hilfe eines Agenten, eines englischsprechenden Taxifahrers, der die Prozedur kennt, in Anspruch. Man fragt sich schon, wozu die Behörden Kopien von Pässen und Bootspapieren, Passfotos und Daumenabdrücke(!)

benötigen. Da das Vermessen des Bootes von Samstag auf Sonntag verschoben wurde, hatten wir Zeit, die Innenstadt von Colon anzusehen. Am Sonntag kam der Vermesser, ihm war aber unsere Macoma zu klein, um an Bord zu kommen, so wurden die immerhin neun Formblätter, die für die Passage durch den Kanal nötig sind, im Yachtclub mit Hilfe der Bootspapiere ausgefüllt. Alle Boote, die durch den Kanal wollen, werden behandelt wie Frachter. Leider auch, was die Bezahlung angeht. Die Durchfahrt kostet 600.00 US Dollar, weitere 850.00 US Dollar müssen als Sicherheit hinterlegt werden.

Wir haben soeben einen Termin für die Durchfahrt für Sonntag den 11.04.2004 um 04.00 Uhr erhalten, wir benötigen also nur noch drei Hilfskräfte zur Leinenbedienung in den Schleusen.



### **13. Bericht Bahia Naufragio, Isla San Christobal, Galapagos, Ecuador, 30. 4. 2004**

Am Sonntag (11. 4. 04) klingelte um 3.00 Uhr morgens der Wecker! Wir holten unsere Helfer, ein norwegisches Paar und einen Dänen, Segler wie wir, ab und warteten dann auf den Lotsen, der mit uns fahren würde. Alles verzögerte sich, wir warteten bei einem ersten Kaffee, bis um 5.15 Uhr der Lotse an Bord kam, und es losging. Um 6.20 Uhr fuhren wir in die erste Kammer der Gatunschleuse. Langsam wurde es hell. Da wir längsseits an einem großen Katamaran festmachen konnten, hatten wir wenig Arbeit, ich machte Frühstück. Schon um 7.45 Uhr verließen wir die dritte Schleusenkammer und waren im Gatunsee. Dieser Stausee ist erst beim Bau des Panamakanals entstanden, vielfach sieht man noch die Reste der untergegangenen Wälder. Dem See schloss sich ein Kanal (Gaillard Cut) an, und von 12.30 - 12.45 Uhr ging es in der Schleuse von Pedro Miguel wieder ein Stückchen "bergab". Dann gab es Mittag: Nudelsalat mit Würstchen. Von 13.05 - 13.40 Uhr passierten wir die beiden Kammern der Mirafloresschleuse. Die letzten Tore öffneten sich und wir waren im Pazifik! Um 14.45 Uhr ging der Lotse von Bord, und um 15.05 Uhr ankerten wir in der Flamenco Bay. Insgesamt hatten wir eine schnelle, problemlose Passage; auch wenn uns die Schleusen nicht so spektakulär vorkamen, auch auf den Lotsen hätte man gut verzichten können. Am Dienstag (13. 4. 04) fuhren wir mit dem Bus die 80 km zurück nach Colon - unser Boot lag sicher vor Boje im Balboa Yacht Club - um den Norwegern bei ihrer Kanalpassage am Mittwoch zu helfen. Auch diese verlief ohne Schwierigkeiten und an einem Tag. Eigentlich wollten wir Panama bald verlassen aber unser UKW-Funkgerät arbeitete unzuverlässig. In einer Werkstatt in Balboa fand man heraus, dass der Prozessor kaputt war. Dieser aber wäre in Panama nicht zu bekommen. So machten wir uns auf und kauften ein neues Gerät. Natürlich sahen wir uns auch Panama City an, die lebendige Einkaufszone, die imposante Skyline und die sehenswerte Altstadt. Und nach den letzten Einkäufen, dem Bunkern von Wasser und Diesel, waren wir bereit zur Weiterfahrt. Am Samstag (17. 4. 04) verließen wir um 14.00 Uhr den Balboa Yacht Club. 910 sm lagen vor uns, und das in einem Gebiet, das für seine unbeständigen Winde und Flauten bekannt ist

(Innertropische Konvergenzzone). Aber die erste drei Tage kamen wir im Golf von Panama bei nordöstlichen Winden zwischen 3 - 5 Bft. gut voran. Am Montag (19. 4. 04) nahm der Wind abends stark ab, die erste Flaute. Die nächsten anderthalb Tage hatten wir nur wenig leichten Wind aus unterschiedlichen Richtungen. Dabei dümpelten wir nicht etwa auf blauem Wasser unter blauem Himmel mit gleißender Sonne, sondern alles war grau in grau, am Dienstag regnete es für viele Stunden. So hatten wir uns den Pazifik nicht vorgestellt. Nach der Regenfront nahm der Wind auf 4 - 5 Bft. zu und drehte auf Südwest. Das bedeutete für uns Kreuzen! Zum Glück drehte der Wind am Donnerstag auf Süd (3 - 4 Bft.), und wir konnten unseren Kurs von 240° anliegen. So bolzten wir gegenan, und das Leben an Bord bei ständiger Schräglage und Wellen von vorne war wenig komfortabel. Aber es ging voran, und das Wetter war schön. Am Montag (26. 4. 04) um 13.30 Uhr überquerten wir den Äquator! Abends ließ der Wind wieder mal nach, und bald hatten wir eine totale Flaute mit spiegelglattem Wasser, in dem sich die Sterne spiegelten. Wir warteten noch ein Weilchen, entschlossen uns aber dann, erstmals auf dieser Etappe unter Motor weiterzufahren. So würden wir Galapagos bei Tageslicht erreichen. Leider brach das Endstück zum Einhängen von unserem Pinnenpiloten ab, und wir mussten per Hand steuern. Am nächsten Morgen (Di, 27. 4. 04) kam Isola San Christobal in Sicht. Wir segelten die Küste entlang und ankerten um 12.30 Uhr nach zehn Tagen in der Bahia Naufragio.

Dann standen die üblichen Einklarierungsformalitäten an, und wir tranken ein kühles Ankunftsbeer. Danach erkundeten wir den hübschen kleinen Ort und genossen es, wirklich und wahrhaftig auf Galapagos zu sein.

Am Donnerstag machten wir gemeinsam mit anderen deutschen Seglern eine Autotour über die Insel. Wir sahen die berühmten Riesenschildkröten, umwanderten den Kratersee und beobachteten Leguane, Seelöwen und die putzigen Blaufußtölpel! Die Tiere hier haben nur wenig Angst vor den Menschen. Daher ist es auch ratsam, das Dingi abends aufs Deck zu holen, da die Seelöwen kleine Boote gerne als Ruheplätze nutzen und die Gefahr besteht, dass sie Dingi samt Außenborder zum Kentern bringen.

Da nur zwei Häfen der Galapagosinseln von Seglern angelaufen werden dürfen, werden wir morgen (Sa, 1. 5. 04) mit einem Ausflugsboot zur unbewohnten Insel Espanola fahren.



## **Mail vom 05.05.2004**

Hallo Markus,

Wir sind noch auf Galapagos, fahren am Wochenende nach den Marquesas (ca. 3000 Seemeilen), wird wohl 4 - 5 Wochen dauern, denn der Passat ist nicht so beständig wie auf dem Atlantik, Macoma ist OK!

Viele Grüesse an dich, deine Familie und die Kameraden

Wilfried + Elke

## 14. Bericht Hiva Oa, Marquesas, Französisch Polynesien, 18. 6. 2004

Am Samstag (1.5.04) machten wir gemeinsam mit anderen Seglern eine Bootstour zur Isla Espanola. Wir beobachteten u. a. Leguane, Blaufußtölpel, Maskentölpel und Albatrosse. Am Strand lagen statt Touristen Seelöwen. Beim Schnorcheln sahen wir einen Weißspitzenhai. Es war ein wunderschöner Ausflug!

In den folgenden Tagen genossen wir die schöne Insel San Christobal und bereiteten uns auf die Weiterfahrt vor.

Am Samstag (8.5.04) verließen wir bei gutem Wind die Bahia Naufragio. Wir wollten es vom Wetter abhängig machen, ob wir noch zur Isla Isabela fahren oder direkt die Marquesas ansteuern. Der Wind ließ leider nach, und um 23.30 Uhr hatten wir fast völlig e Flaute und Nieselregen. Wir starteten den Motor. Merkwürdige Geräusche ertönten, der Keilriemen quitschte. Das eigentlich solide wirkende Winkelstück aus Aluguss, mit dem die Lichtmaschine an den Motor geschraubt ist, war abgebrochen! Wilfried schraubte die Lichtmaschine ganz ab, und wir fuhren zur Isla Isabela, wo wir um 14.10 Uhr ankerten. Im nahen Ort Villamil konnte uns eine kleine Werkstatt das kaputte Teil aus Stahl nachbauen - nicht besonders toll, aber es wird wohl eine Zeitlang halten.

Ansonsten gefiel es uns gut: der kleine Ort, eine Schildkrötenaufzuchtstation, ein menschenleerer Strand und die durch vorgelagerte Inseln gut geschützte Ankerbucht, in der es tatsächlich Galapagospinguine gab, die um die Boote herumschwammen! Sie können nur wegen des kalten Humboldtstroms so nah am Äquator leben.

Dummerweise ging es uns gesundheitlich nicht richtig gut: Magen-Darm-Probleme, Kopfschmerzen, leichtes Fieber. So wollten wir eigentlich nicht weiter, und wir warteten ein paar Tage ab.

Am Dienstag (18.5.04) verließen wir gegen 14.00 Uhr Isla Isabela. Knapp 3000 sm (etwa 5500 km) lagen bis zu den zu Französisch Polynesien gehörenden Marquesas vor uns! Die typische Flaute im Bereich der Galapagosinseln durchfuhren wir unter Motor. Schon am nächsten Morgen setzte Wind ein, und wir segelten. Wir lebten wieder nach unserer üblichen Seeroutine. Bei südöstlichem Passatwind von 2 - 4 Bft. segelte es sich bei nicht so hoher Welle sehr angenehm. Die mit uns laufende Strömung ließ uns schnell vorankommen. Unser bestes Etmal lag bei 157 sm. Das Wasser wurde langsam wärmer und somit auch die Lufttemperatur, und nach einer Woche brauchten wir nachts nicht mehr Jogginghose und Sweatshirt.

Am siebenten Tag auf See hatten wir eine recht nahe Schiffsbegegnung mit einem Fischtrawler aus Equador. Ansonsten Himmel und Wasser. Ich kochte regelmäßig und backte alle zwei Tage Brot. Hin und wieder empfangen wir die Wettervorhersage und lauschten der Funkerrunde der Segler auf Kurzwelle.

Nach zwei Wochen wurde der Wind stärker und unregelmäßiger. Da die Strömung schwächer wurde, waren wir aber nicht schneller, sondern segelten auf Grund des höheren Seegangs nur unkomfortabler. Trotzdem gab es meistens Filterkaffee zum Frühstück! Die Zeit wurde uns etwas lang, und das frische Gemüse wurde knapp. Dicke Wolken brachten nicht nur Wind und z.T. Regen mit, sondern auch starke Winddrehungen, so dass wir unseren Kurs oft korrigieren mussten.

Am 24. Tag auf See gegen Nachmittag kam endlich Land in Sicht! Leider bedeutete dies für uns einen Landfall bei Nacht. Am Samstag (12.6.04) um 2.45 Uhr ankerten wir nach 24,5 Tagen in der Bahe de Vierges der Insel Fatu Iva.

Erst am nächsten Morgen sahen wir die ganze Schönheit der Bucht: steile, dunkle Felshänge, Palmen und ein kleines Dorf. Eine Südseekulisse wie für den Film. Fast zu schön, um wahr zu sein. Und das Wasser klar und blau und gut 28 Grad warm.

Leider stehen nach langen Strecken auch Reparaturen (abgerissene Ausbaumerschiene) und andere Arbeiten (Wasser besorgen, Wäsche) an. Da es in dem winzigen Laden des Dorfes

weder Brot noch Gemüse gab, mussten wir weiter von unseren Vorräten leben. Gemeinsam mit anderen Seglern machten wir einen Ausflug zu einem Wasserfall und eine Wanderung über die bis zu 1000m hohe Insel. Der anstrengende Aufstieg wurde mit herrlichen Ausblicken belohnt.

Nach fünf Tagen verließen wir Fatu Iva und segelten zur nur 45 sm entfernten Insel Hiva Oa. Hier konnten wir endlich offiziell einklarieren und auch einkaufen. Es ist zwar alles sehr teuer, aber man bekommt die wichtigsten Dinge.

Demnächst werden wir noch weitere Inseln der Marquesas besuchen, bevor wir zu den Atollen der Tuamotus weitersegeln.



## **15. Bericht Maeva Beach, Papeete, Tahiti, 26. 7. 2004**

Nach vier Tagen verließen wir den Hafen von Hiva Oa und segelten zur nahen Insel Tahuata, wo wir in einer einsamen Bucht mit weißem Strand ankerten. Am Abend des folgenden Tages (Mi, 23. 6. 04) starteten wir zur nächsten Insel, Ua Pou, die 65 sm entfernt ist. Mit leichten östlichen Winden segelten wir in die Nacht. Bei Sonnenaufgang sahen wir die imposante Insel mit ihren vielen vulkanischen Basaltkegeln vor uns, und gegen 9.00 Uhr lag unser Anker im kleinen Hafen der Baie d`Hakahau. Befreundete Segler brachten uns frisches Baguette, und es wurde erstmal gefrühstückt! Wir erkundeten den kleinen Ort, grillten gemeinsam mit anderen Seglern am Strand und machten einen Ausflug zur nächsten Bucht.

Am Sonntag (27. 6. 04) verließen wir Oa Pou und segelten bei leichtem Wind und herrlichem Wetter ganz gemütlich zur 27 sm entfernten Insel Nuku Hiva, wo wir in der gut geschützten, tiefen Bucht, der Baie de Taiohae, vor dem Hauptort der Marquesas ankerten. Eigentlich wollten wir nach wenigen Tagen weiter zu den Tuamotus, aber der Wetterbericht meldete eine Passatstörung, ein Tief im Süden, das für uns Südwestwind, also Wind gegenan, bedeutete. So blieben wir noch und konnten uns am Samstag eine Veranstaltung, auf der traditionelle Tänze vorgeführt wurden, ansehen. Leider stellte sich das normale Passatwetter nicht so schnell wieder ein, mehrere Tiefdruckgebiete verzögerten unsere Abfahrt. Das Wetter auf Nuku Hiva war unbeständig und regnerisch. Für uns wurde die Zeit langsam knapp, da am 22. 7. 04 unsere Freunde Sylke und Toni auf Tahiti eintreffen wollten. Eine Reiseplanung mit festen Terminen ist auf Grund der Abhängigkeit vom Wetter für Segler immer problematisch. Nach 13 Tagen endlich verließen wir am Sonntag (11. 7. 04) Nuku Hiva. Am ersten Tag hatten wir leichten östlichen Wind, hin und wieder brachten dicke, graue Wolken Böen und Schauer. Am nächsten Tag hatte der Wind eine südliche Komponente, drehte nachts weiter auf Südost und nahm zu. Am Mittwoch wurde das Wetter schlechter, wir hatten graues Regenwetter mit Schauerböen von 5 - 6 Bft..

Am folgenden Morgen (Do, 15. 7. 04) kam das Atoll Ahe in Sicht. Die Atolle sind alle sehr flach und erst relativ spät zu sehen - besonders bei schlechten Wetterbedingungen. Da die



Einfahrten nicht einfach sind, die Ankerplätze bei wechselnden Winden zum Teil ungeschützt, und wir außerdem in Zeitdruck waren, fuhren wir an Ahe vorbei und steuerten direkt Tahiti an.

Das Wetter blieb unbeständig und regnerisch. Der Wind drehte von Südost auf Ost, nahm ab und wehte dann aus Nord, gegen Abend wechselte er auf Südsüdwest, um dann völlig einzuschlafen. Wir fuhren einige Stunden unter Motor, bis um 2.00 Uhr (Fr, 16. 7. 04) leichter Südostwind einsetzte, und wir wieder segeln konnten. Aber die Segelbedingungen blieben schlecht, der Wind drehte oft, es war böig und regnete viel.

Am Samstag (17. 7. 04) nahm der Wind wieder zu und bei 4 - 6 Bft aus Südsüdost segelten wir dicht am Wind gegen die Wellen. Um uns herum Regen, Regen, Regen. In der Nacht zu Sonntag kamen die Lichter von Tahiti in Sicht. Der Regen hörte zum Glück auf, und bei Sonnenaufgang lag die hohe, bewaldete Vulkaninsel etwa 10 sm vor uns. An der Hauptstadt Papeete vorbei fuhren wir zu einem durch das Außenriff gut geschützten Ankerplatz, wo wir um 11.00 Uhr, nach 755 sm, ankerten.

Das Wetter stabilisierte sich, und am Montag (19. 7. 04) klarierten wir ein, machten Einkäufe und Besorgungen. Auch sind immer Wartungs- und Reinigungsarbeiten zu erledigen. Am Donnerstag (22. 7. 04) holten wir Sylke und Toni vom Flughafen ab, Gemeinsam bummelten wir durch Papeete und erkundeten mit einem Mietgeländewagen die herrliche Berglandschaft im Innern der Insel. Eine Museumsausstellung über den traditionellen Bootsbau in Polynesien war sehr interessant.

Nächster Tage werden wir wahrscheinlich zur nahen Insel Moorea segeln.  
Viele Grüße

Elke und Wilfried



## **16. Bericht Uturoa, Raiatea, Französisch Polynesien, 20. 8. 2004**

Am Dienstag (27. 7. 04) verließen wir Tahiti. Unter Motor fuhren wir durch den Taapuna Pass, dann segelten wir. Der leichte Südwind frischte etwas auf, und bei herrlichem Wetter war es auch für unsere Freunde eine schöne, angenehme Überfahrt. Moorea, die ganze Zeit in Sichtweite, war bald erreicht, und wir ankerten in der tiefen Cook Bay im Norden der Insel. Hier unternahmen wir eine etwas anstrengende Bergwanderung, der Blick von oben entschädigte aber für den langen Aufstieg. Mit einem Mietwagen machten wir eine Inseltour. Abends saßen wir gemütlich an Bord bei Essen und Wein zusammen und genossen die Sonnenuntergänge, die kurzen Dämmerungen und die sternklaren Vollmondnächte. Am Samstag (31. 7. 04) verließen uns Sylke und Toni wieder und fuhren mit der Fähre erstmal zurück nach Tahiti. Wir ankerten noch einen Tag am Riff, wo man gut schnorcheln konnte, und am Montag (2. 8. 04) ging es nachmittags um 16.30 Uhr weiter Richtung Huahine. Mit leichtem Wind segelten wir in die Nacht. Später nahm der Wind auf 4-5 Bft. zu, so dass wir gut vorankamen. Zum Frühstück war Huahine in Sicht. Der Wind flaute wieder ab und so ankerten wir dann gegen 13.30 Uhr nach 87 sm vor Fare, dem Hauptort der Insel. Hier blieben wir für vier Tage. Der kleine, geschäftige Ort gefiel uns gut, es machte Spaß, das

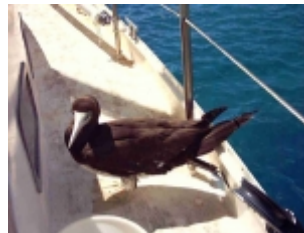
Entladen des kleinen Inselfrächters zu beobachten. Zu Fuß und per Anhalter konnten wir einen Großteil der Insel ansehen. Im glasklaren Wasser konnten wir schnorcheln, und abends saßen wir mit anderen Seglern zu einem Sundowner zusammen.

Am Sonntag (8. 8. 04) ging es weiter zur nur 24 sm entfernten Insel Tahaa, wo wir gleich nach der Passdurchfahrt hinter einem kleinen, palmenbestandenen Motu (Riffinsel) ankerten. Im klaren Wasser machte das Schnorcheln sehr viel Spaß.

Wir segelten weiter zur nahen Nachbarinsel Raiatea, die zusammen mit Tahaa von einem gemeinsamen Riff umgeben ist. Es gibt hier nicht so viele Ankermöglichkeiten, da es an vielen Stellen sehr tief ist. Und wir haben nur 50 m Kette, so dass wir nicht gerne auf mehr als 15 m Tiefe ankern. Wir nahmen eine Boje einer Marina in Anspruch und verwendeten einige Tage zur Bootspflege und entrosteten und pinselten kleine Stellen an Deck und im Cockpit. In der nahen Hauptstadt Uturoa konnte man gut einkaufen. Da das öffentliche Verkehrssystem nur andeutungsweise existiert, ist es durchaus üblich, per Anhalter zu fahren. Oft darf man auf der Ladefläche der hier üblichen Pickups mitfahren.

Am Mittwoch (18. 8. 04) fuhren wir in den Stadthafen von Uturoa, wo man für einige Tage kostenlos liegen darf. Eine amerikanische Seglerin und ihr Sohn nahmen uns zu einer Inselrundfahrt in ihrem Mietwagen mit, am Straßenrand kauften wir an kleinen Verkaufsständen frisches Obst und Gemüse ein. Die Besichtigung des Marae Taputapuatea in Opoa war sehr interessant. Es war der größte Kult- und Versammlungsort der alten Polynesier in dieser Region.

Die letzten Tage hatten wir zwar schönes Wetter aber nur sehr wenig Wind. Morgen (Sa, 21. 8. 04) wollen wir weiter nach Bora Bora und hoffen, dass der vom Wetterbericht angekündigte Ostwind auch einsetzen wird.



## 17. Bericht Neiafu, Tonga, 23. 9. 2004

Diesmal traf die Wettervorhersage zu, und bei angenehmen 3 - 4 Windstärken aus Südost segelten wir am Samstag (21. 8. 04) die 27 sm von Raiatea nach Bora Bora. Im türkisblauen Wasser der Lagune ankerten wir hinter einem Motu. Wir sahen uns Bora Bora an, wo wir viele Segler wiedertrafen. Abends fand ein Seglertreffen zum Sundowner auf dem kleinen Motu statt.

Auf Grund günstiger Wetterberichte verließen wir Bora Bora schon nach zwei Tagen. Am Dienstag (24. 8. 04) starteten wir; unser Ziel war die 490sm entfernte Insel Aitutaki, die zu den Cook Islands gehört.

Der östliche Wind hielt zwar an, aber eine steile, seitliche Welle war nicht sehr angenehm. So waren wir froh, als nach vier Tagen am Samstag (28. 8. 04) Aitutaki in Sicht kam. Langsam kamen wir in den Wellenschatten der Insel, und die See wurde ruhiger. Aitutaki hat, wie auch Bora Bora, nur eine Riffdurchfahrt, sie ist aber im Gegensatz zu Bora Bora, wo man jederzeit gefahrlos hindurchfahren kann, äußerst schmal und recht flach. Als wir gegen Mittag ankamen, stand eine sehr starke Strömung im Pass, und wir ankerten erstmal außerhalb. Gegen Abend, kurz vor Hochwasser, wagten wir uns dann hinein. In der Mitte der Passage, an

der flachsten Stelle, lag ein dänischer Segler fest und wartete auf Hochwasser, um frei zu kommen. Auch wir hatten kurz Grundberührung, kamen dann aber schnell frei und machten kurz vor Sonnenuntergang in dem kleinen Hafen fest, wo schon fünf Segler lagen. Aitutaki ist die zweitgrößte, des aus 15 Inseln bestehenden Staates Cook Islands, sie ist trotzdem nur ca. 10km lang und ca. 3km breit. Hinter dem kleinen Hafen liegt der Hauptort der Insel, wo wir einklarierten. Es gab auch einige kleine Läden, ein Postamt, eine Bank und ein kleines Restaurant. Die sehr freundlichen Einwohner sprechen neben polynesisch englisch, was die Verständigung für uns viel einfacher machte, als in Französisch Polynesien. Wir liehen uns ein Motorrad und erkundeten jeden Winkel der wunderschönen, kleinen Insel. Vom höchsten Berg (124m) hatte man einen überwältigenden Blick über ganz Aitutaki und die Lagune; und ringsum lag der dunkelblaue Pazifik!

Ein Tiefdruckgebiet zog durch, das eine Winddrehung über Nordwest und West auf Süd verursachte, bis sich nach drei Tagen wieder der Passat einstellte. Am Freitag klarierten wir für Samstag aus, wozu wir erst den zuständigen Zollbeamten von zu Hause holen mussten. Es fiel uns schwer, die schöne Insel mit ihren freundlichen Einwohnern zu verlassen. Aber der Wetterbericht meldete eine stabile Passatlage, und wir müssen leider weiter. So verließen wir Aitutaki am Samstag (4. 9. 04) gegen Mittag bei Hochwasser mit dem Ziel Tonga. Die ersten drei Tage hatten wir angenehmen Passat aus Südost, und wir kamen gut voran. Aber die Wettervorhersage, die wir über Kurzwelle mithörten, kündigte stärkeren Wind an. Es frischte dann am Dienstag (7. 9. 04) auch auf, und abends hatte der Südostwind eine Stärke von 5 - 6 Bft. erreicht, so dass wir nur noch unter Fock segelten. Leider nahm der Wind am Mittwoch weiter zu, und es baute sich eine hohe, steile Welle auf. Unsere Windsteueranlage hatte Schwierigkeiten. Nachmittags tauschten wir die Fock gegen unsere kleine Sturmfock aus. Wir hatten inzwischen beständige 6 - 7 Bft., in Böen auch mehr. Wilfried musste an die Pinne, da die Windfahne wegen der hohen Wellen nicht zuverlässig arbeitete. Nur unter der Sturmfock von ca. zwei Quadratmetern fuhren wir noch über 6kn. Es war eine äußerst ungemütliche Nacht!

Wir hatten uns entschieden, die nahe am Kurs liegende Insel Niue anzulaufen, wo wir in Lee Schutz suchen wollten. Am Vormittag des Donnerstags (9. 9. 04) kam sie in Sicht. Wir steuerten abwechselnd, der Wind hatte noch nicht nachgelassen. Langsam kamen wir in den Wellenschatten, und die See wurde etwas ruhiger, während noch Böen von 7 - 8 Bft. über uns hinwegfegten. Um 15.40 Uhr ankerten wir vor Alofi, dem Hauptort von Niue. Leider war uns keine ruhige Nacht vergönnt, die Ankerkette hatte sich um einige Felsen des unebenen Grundes gewickelt und kam kurzstag. Noch konnten wir mehr Kette strecken. Am nächsten Morgen versuchten wir, nachdem Wilfried mit Taucherbrille den Verlauf der Kette gesichtet hatte, unter Motor freizukommen, was uns glücklicherweise auch gelang. Der Wind hatte inzwischen auf West gedreht, so dass eine unangenehme Welle entstand, die direkt in die Bucht hineinlief. Da uns das Ankern vor einer Luvküste zu gefährlich erschien, kreuzten wir in der Bucht auf und ab. So verging der Tag und die folgende Nacht. Am nächsten Morgen kündigte der Wetterbericht Starkwind aus West oder Südwest an, so dass wir uns auf die andere Seite der Insel begaben. Wir probierten unser drittes Reff im Großsegel aus und refften auch unsere Fock. Als Wilfried sie wieder setzen wollte, blieb der Klappschäkel mit seiner kleinen Schlaufe irgendwo hängen und öffnete sich. Die Fock kam herunter, das Fall blieb leider oben. Natürlich haben wir ein "Notfall", da wir aber - noch - gutes Wetter hatten, entschlossen wir uns, es herunterzuholen. So zog Wilfried mich den Mast hoch, wo ich die lange Dünung doch ziemlich spürte. Nach einigem Bemühen bekam ich das verklemmte Fall frei und war sehr froh, wieder nach unten zu dürfen.

Zum Glück wurde das Wetter nicht so heftig wie befürchtet, und in der Nacht umrundeten wir die stockdunkle Insel, wobei uns unser Radar eine große Hilfe war. Der Wind drehte wieder auf Ost, und am Sonntagmorgen (12. 9. 04) ankerten wir wieder vor Alofi. Nach zwei Tagen und Nächten Segeln in Inselnähe konnten wir nun endlich an Land!

Hier wollten wir uns einige Tage erholen, besonders Wilfried, der eine gebrochene Rippe hat. Niue ist nur ca. 22km lang und ca. 16km breit und gehört so zu den kleinsten Staaten der Erde. Gleichzeitig ist sie eine der größten Koralleninseln, was ihr einen völlig anderen Charakter verleiht, als den hier sonst vorherrschenden Vulkaninseln. Die Steilküste ist zerklüftet und von vielen Höhlen und Klüften durchsetzt.

Mit einem Leihwagen fuhren wir über die Insel. Eine kleine Wanderung an die Luvküste führte uns durch eine total bizarre Landschaft. Zwischen steilen, spitzen Felsen lag ein kleiner "Strand", ein kleiner Bereich mit weißem Sand und Palmen. Eine Gegend, wie geschaffen, um einen Jules Vernes Film zu drehen. Wir erkundeten Klüfte und eine Höhle im Norden deren Korallenstrukturen von Tropfsteinen überformt worden waren. Und immer wieder hatte man herrliche Blicke auf von Felsen umschlossene Meeresbecken.

Die Einheimischen sind sehr freundlich und immer zu einem kleinen Gespräch bereit, da es außer einigen Seglern hier kaum Touristen gibt. Alle leiden noch unter den Folgen eines Hurrikans, der im Januar vieles auf der Insel zerstört hat. Von diversen Häusern sind nur noch die Fundamente zu erkennen. Aber das völlig zerstörte Krankenhaus und viele andere Häuser wurden schon wieder aufgebaut.

Leider war schon wieder ein Tief angekündigt, zum Glück brachte es uns nur schwache, umlaufende Winde, so dass wir diesmal auf unserem Ankerplatz bleiben konnten. Am Sonntag (19. 9. 04) um 11.00 Uhr segelten wir bei grauem Wetter und Nieselregen Richtung Tonga. Der angenehme südöstliche Wind brachte uns gut voran. Bald wurde auch das Wetter besser, und wir erreichten am Dienstag (21. 9. 04) nach 249sm um 15.00 Uhr die Vava`U-Gruppe von Tonga. Da wir aber inzwischen die Hälfte der Erde umsegelt sind und auch die Datumsgrenze überquert haben, war auf Tonga schon Mittwoch (22. 9. 04). Abends tranken wir an Land ein kühles Ankunftsbeer und gingen essen.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## 18. Bericht Suva, Fiji, 20. 10. 2004

In Tonga ankerten wir fünf Tage vor Neiafu, dem Hauptort der Vava`u - Gruppe. Der Ort ist nicht sehr groß, aber er hat einige "Supermärkte" und einen schönen Markt, wo es endlich wieder eine größere Auswahl an Obst und Gemüse gab. Auch einige kleine Imbisse und Restaurants machten das Leben angenehm, und wir konnten verschiedene einheimische Gerichte kosten.

Ansonsten ist Neiafu ruhig und verschlafen, in einigen Bereichen sind auf den Straßen mehr Hausschweine als Autos unterwegs.

Da Neiafu inmitten einer großen Anzahl von Inseln mit vielen geschützten Buchten liegt, suchten auch wir uns, wie die meisten Segler hier, ein nettes Ankerplätzchen. Gegen Nachmittag trafen sich alle Segler der Bucht an dem kleinen Strand, jeder brachte etwas zu essen und zu trinken mit, und abends wurde ein Lagerfeuer gemacht. Leider war das Wetter eher unbeständig und regnerisch. Und bei solch grauem Wetter kam es

uns vor, als ob aus den Palmen Kiefern würden, und wir in den schwedischen Schären wären. Wir sind zwar keine Amateurfunker, können aber Kurzwelle empfangen und hörten regelmäßig den Wetterbericht, der von einem deutschen Segler "gemacht" wird. Am Freitag (1. 10. 04) sagte er ein Wetterfenster für fünf Tage voraus, um mit leichtem achterlichen Wind nach Fiji zu kommen. So fuhren wir kurz entschlossen nach Neiafu zurück, wo wir einkauften und ausklarierten. Um 16.00 Uhr verließen wir die Inselgruppe mit Südostwind von 3 - 4 Bft.. Vor uns lagen 450 Seemeilen.

In den folgenden Tagen wurde der Wind noch schwächer, sodass wir manchmal mit flappenden Segeln mit nur 2 - 3 kn dahinschukelten. Aber das Wetter war schön, und die Überfahrt war sehr geruhsam. Wir lasen viel, und ich kochte jeden Tag. Am Mittwoch (6. 10. 04) kam Viti Levu, die Hauptinsel von Fiji, in Sicht. Im letzten Dämmerlicht passierten wir die Passage und tasteten uns im Dunkeln zum Ankerplatz vor der Hauptstadt Suva vor. Ein befreundeter brasilianischer Segler, der kurz vor uns angekommen war, half uns über Funk. Und so ankerten wir dann um 20.35 Uhr vor dem Royal Suva Yacht Club.

Obwohl man vor dem Einklarieren eigentlich nicht an Land darf, fuhren wir in den Yachtclub, wo wir uns ein kühles Ankunftsbeer gönnten.

Den folgenden Vormittag (Do, 7. 10. 04) verbrachten wir mit den Einklarierungsformalitäten. Zuerst kam ein Gesundheitsbeamter an Bord. Nachdem er uns gestattet hatte, die gelbe Q-Flagge herunterzuholen, durften wir in die Stadt zur Zollstelle, zur Quarantäne- und zur Einwanderungsbehörde. Und überall sind natürlich diverse Formulare auszufüllen. Aber alle Beamte hier sind ausgesprochen freundlich und hilfsbereit.

Als alles erledigt war, verlockten uns die vielen kleinen Restaurants zu einem verspäteten Mittagsimbiss, und wir bummelten ein erstes Mal durch die Straßen der Innenstadt. Endlich mal wieder eine richtige Stadt! Es gibt viele Läden unterschiedlichster Art, Supermärkte, viele kleine Imbissrestaurants und einen riesigen Markt, wo wir die unterschiedlichsten, uns oft unbekannt, Obst- und Gemüsesorten bestaunten.

Am Freitag (8. 10. 04) beantragten wir in der Botschaft Visa für Australien. Wieder war schnell ein Vormittag um. Da die Wartezeit ca. 10 Arbeitstage betragen sollte, hatten wir jetzt Ruhe und Muße die lebendige Stadt zu genießen, Wartungsarbeiten durchzuführen und abends in der angenehmen Atmosphäre des Yachtclubs mit anderen Seglern zusammensitzen.

Anfang der Woche wurde das Wetter unbeständig und regnerisch. Dies nutzten wir, um das sehr schöne, interessante Museum zu besuchen, welches reizvoll in einem botanischen Garten gelegen ist.

Die ursprünglichen Einwohner Fijis sind Melanesier, aber schon früh kamen Mikronesier aus dem Norden und Polynesier aus dem Osten. Ende des 19. Jahrhunderts brachten die Engländer für die Arbeit in den Zuckerrohrplantagen Inder ins Land. Sie machen heute mehr als 40% der Bevölkerung aus.

Die unterschiedlichen Kulturen wirken sich auch auf die Küche Fijis aus. So gibt es neben den ursprünglichen Südseegerichten mit viel Fisch, Kokoscreme, Jams, Manniok und Taro die indische Küche mit stark gewürzten Currys, Gemüse, Reis und Rotis. Außerdem findet man viele chinesische Restaurants, einige europäische und natürlich die üblichen amerikanischen Fastfoodketten. Letztere auslassend, aßen wir viele uns neuartige Gerichte und probierten uns unbekannte Gemüse und Knollen.

Am Dienstag (19. 10. 04) waren unsere Visa ausgestellt, und wir fuhren wieder zur Australischen Botschaft und holten sie ab. Dann erstanden wir beim "Ministry of Fijian Affairs" eine Fahrerlaubnis, die uns berechtigt, auch andere Inseln und Ankerbuchten anzulaufen. Und dann musste auch noch die Gesundheitsüberprüfung bei einer Unterabteilung des Gesundheitsministeriums bezahlt werden. So fuhren wir von Behörde zu Behörde quer durch die Stadt.

Da wir, wenn das Wetter mitmacht, morgen früh weiterwollen, müssen wir heute beim Zoll ausklariieren. So vergeht doch recht viel Zeit mit Behördengängen. Aber auch so lernt man Land und Leute kennen.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## 19. Bericht Noumea, Neukaledonien, 16. 11. 2004

Wie geplant verließen wir Suva am Donnerstag (21. 10. 04) und segelten die Südküste der Hauptinsel Viti Levu entlang. Der Wind frischte auf, und um die Mittagszeit hatten wir 5 - 6Bft. aus Ostsüdost, sodass wir flott vorankamen. Wir entschieden uns gegen einen Zwischenstopp an der wenig geschützten Küste und erreichten gegen Mitternacht die Navula Passage. Wind und Seegang hatten etwas nachgelassen, der Mond schien, und auch der Leuchtturm und die Richtfeuer funktionierten. Diese führten uns direkt in die Momi Bay, wo wir nach 90sm um 1.00 Uhr ankerten.

Am nächsten Morgen segelten wir im Schutz des Riffs 17sm bis zur Vuda Point Marina an der Ostküste, wo wir mittags festmachten und einklarierten.

Am Sonntag (24. 10. 04) segelten wir zur 16sm entfernten Insel Malolo Lailai Island mit ihrer großen, schönen Ankerbucht. Beim abendlichen Bier in der Bar lernten wir viele deutsche Segler unter anderem unseren "Wettermacher" kennen.

Nach drei ruhigen Tagen fuhren wir am Mittwoch (27. 10. 04) wieder zurück zur Vuda Point Marina. Von hier aus wollten wir dann Richtung Neukaledonien starten. Nach längerer Diskussion bezüglich der Wetterlage entschieden wir uns, noch über das Wochenende zu bleiben. Wir sahen uns die nahe gelegenen Orte Lautoka und Nadi an und fuhren mit dem Bus bis zu dem an der Nordküste gelegenen Ort Rakiraki. Diese Fahrt vermittelte uns gute Eindrücke von dem westlichen, in Lee des vorherrschenden Passatwinds und somit deutlich trockeneren Teils der Insel. In den Ebenen wird Zuckerrohr angebaut, auf den trockenen Hügeln grasen vereinzelt Kühe und Ziegen.

Am Montag fuhren wir mit dem Bus nach Lautoka und klarierten aus. Am nächsten Morgen (2. 11. 04) verließen wir die Vuda Point Marina. Leider war die Wettervorhersage nicht so sehr günstig: 5 - 6Bft. aus Südost. Wir starten lieber mit weniger Wind. Aber wir hatten keine Lust, wieder einzuklariieren, um noch einen weiteren Tag zu bleiben.

In Lee der Hauptinsel herrschte fast Flaute, der wirkliche Wind draußen war nicht einzuschätzen. Gegen Mittag fuhren wir durch die Wilkes Passage. Wind und Seegang nahmen zu. Ungünstigerweise kam der Wind nicht wie angekündigt aus Südost, sondern aus Süd, sodass wir dicht am Wind segeln mussten. Bei 5Bft. und der größer werdenden Welle schräg von vorne war dies recht ungemütlich. Ein vor uns segelndes Schiff drehte um, und nachdem die Spritzer einer Welle ihren Weg auf unsere Elektrik über dem Kartentisch gefunden hatten, entschlossen auch wir uns, die Nacht lieber in der ruhigen Bucht von Malolo Lailai Island zu verbringen.

Nach einer windigen Nacht flaute der Wind gegen Mittag langsam ab, und am Mittwoch (3. 11. 04) am Nachmittag starteten wir zum zweiten Mal. Der Wind draußen hatte nicht nachgelassen, aber er kam aus Südost, sodass das Segeln etwas angenehmer war. Wir segelten nur unter Fock und fuhren auch so zwischen 5 und 6kn.

Die ersten Tage hatten wir immer 4 - 5Bft., in Böen auch mehr. Am Sonntagvormittag (7. 11. 04) flaute der Wind auf 3 - 4Bft. ab, aber nur, um schon nachmittags mit 5 - 6Bft. weiterzuwehen. Wir hatten uns inzwischen wieder an die Schaukelei gewöhnt, und zumindest ging es schnell voran.

Ursprünglich hatten wir geplant, durch die Havanna Passage im Osten von Neukaledonien zu fahren, aber der starke Seegang in Luv und die ungünstige Hochwasserzeit mitten in der Nacht, ließ uns umdisponieren. Wir nahmen 50sm Umweg in Kauf, fuhren südlich um die vorgelagerten Riffe und Inseln und erreichten so am Dienstag (9. 11. 04) gegen Mittag den in Lee gelegenen, sicheren Boulari Pass. Um 16.20 Uhr machten wir in der Marina Port Moselle in Noumea, der Hauptstadt Neukaledoniens, fest. Wir waren die gesamte Strecke von 725sm nur mit der Arbeitsfock gesegelt und hatten dafür 6 Tage benötigt.

Das Einklarieren ging schnell und unproblematisch - schließlich waren wir in Frankreich. Die erste Nacht in der Marina ist für Boote "arriving from overseas" gratis; wir beschlossen, uns den Luxus des stadtnahen Liegens mit Landanschluss auch für die weiteren Tage zu gönnen. Noumea hat einen völlig anderen Charakter als Suva oder Lautoka: eine Mischung aus Südsee und Frankreich! Das Preisniveau ist deutlich höher, dafür gibt es wirklich alles Denkbare zu kaufen. Leider war es mit dem preiswerten Essengehen vorbei, aber im Supermarkt kauften wir Baguettes, Käse, Tomaten und Wein, noch ein paar Oliven dazu, und wir hatten ein herrliches Abendbrot an Bord.

Wir bummelten durch die Stadt, besichtigten das schön gestaltete Seefahrtsmuseum und besuchten ein Polynesisches Festival mit Tänzen und Kunsthandwerk aus Französisch Polynesien, das in dem sehr schönen Park in der Innenstadt stattfand. Ein Ausflug zum Parc forestier, einem kombinierten zoologischen und botanischen Garten, war lohnenswert. Wir sahen unter anderem den Cagou, den flugunfähigen Nationalvogel Neukaledoniens, die niedlichen Flughunde und viele einheimische und zum Teil endemische Vogelarten. Aber wir sind schon wieder auf dem Sprung - wir müssen weiter nach Australien. Wie vor jeder längeren Überfahrt rückt das Wettergeschehen in den Vordergrund. Man spekuliert immer auf ein "Wetterfenster", das einem eine angenehme Überfahrt ermöglichen soll. Immerhin liegen bis Brisbane mehr als 800sm vor uns.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## 20. Bericht Bundaberg, Australien, 24. 12. 2004

Da die Wetterprognosen gut waren, klarierten wir noch am Dienstag (16. 11. 04) für den folgenden Tag aus. Wir kauften ein und klärten das Boot auf.

Am nächsten Morgen (17. 11. 04) verließen wir Noumea (Neukaledonien). Der Wind war zu Beginn stärker und böiger als erwartet, und so fuhren wir bei 4 - 6 (7) Bft. nur unter Fock. Nach zwei Tagen ließ der Wind etwas nach, und das Segeln mit Fock und Großsegel (2. Reff) wurde etwas angenehmer. Und am Sonntag (21. 11. 04) hatten wir bei Ostwind von 4 Bft. richtig schönes Segelwetter! Aber schon am nächsten Morgen hörten wir über Kurzwelle, dass uns Südostwind von 7 Bft. erwarten würde. Noch war das Wetter gut. Wir überlegten, ob wir unter den zu erwartenden Bedingungen in der Lage wären, Brisbane anzusteuern. Der Wind würde für 300 Seemeilen recht vorderlich kommen und die letzten ca. 35 Seemeilen über die Moreton Bay müssten wir fast gegenan fahren. So entschieden wir uns, das weiter nördlich gelegene Bundaberg anzusteuern. Hier wäre auch die Einfahrt einfacher, da keine Sandbänke (Barren) vorgelagert sind.

Der Wind drehte über Nordost auf Nordwest, nahm ab, und abends hatten wir völlige Flaute. Wir hatten uns auf Starkwindbedingungen vorbereitet und warteten. Da das Dümpeln in der Flaute mit schlagenden Segeln sehr unangenehm war, bargen wir um 22.30 Uhr die Segel und fuhren unter Motor weiter.

Morgens um 2.00 Uhr (23. 11. 04) ging es dann los. Wind aus Südost setzte ein und steigerte sich in wenigen Minuten auf gut 7 Bft.. Wir setzten die Sturmfock und segelten so durch die Nacht. Schon am nächsten Morgen hatte der Wind soweit nachgelassen, dass wir unter Fock statt Sturmfock segeln konnten.

Wir näherten uns jetzt Australien und überquerten in der folgenden Nacht die Schifffahrtsstraße, dabei mussten wir gut auf Frachtschiffe aufpassen. Gegen Morgen (Do, 25. 11. 04) rundeten wir die Nordspitze von Fraser Island. Mit Kurs Ostsüdost bei Südwind von 5 - 6 Bft. bolzten wir unter Fock und dreifach gerefftem Großsegel durch die Wellen der Hervey Bay Richtung Bundaberg. Diese letzten 50 Seemeilen waren sehr unangenehm, aber zumindest erreichten wir die vorgelagerte Marina noch im letzten Tageslicht. Auf Grund der Quarantänevorschriften ankerten wir, aßen Abendbrot - endlich ohne Schaukelei - und gingen ins Bett. Es war keine angenehme Überfahrt gewesen, für die 837 Seemeilen haben wir neun Tage benötigt.

Am nächsten Morgen (Fr, 26. 11. 04) verlegten wir uns nach UKW-Absprache mit der Marina an den Quarantänesteg, der durch Zaun und Gittertür von den übrigen Liegeplätzen abgetrennt ist und warteten auf unsere Einklarierung. In Australien ist es streng verboten vor den Formalitäten das Land zu betreten. Wir erwarteten den Quarantänebeamten mit einer gewissen Spannung, da uns von anderen Seglern wahre Horrorstories erzählt worden waren. Aber wir hatten uns die Einreisebestimmungen (Seeweg) übers Internet geholt, unserer Meinung nach nichts Verbotenes an Bord und somit ein gutes Gefühl. Die Beamtinnen für Quarantäne und für Zoll und Einwanderung stellten sich dann als sehr freundlich heraus, die Formalitäten wurden ohne Schwierigkeiten abgewickelt, und viele Formblätter mussten ausgefüllt werden. Als alles erledigt war, durften wir die gelbe Q-Flagge streichen und endlich an Land! Wir waren wirklich in Australien!!!

Wir genossen das freitägliche Gratisbarbeque der Marina für ihre Gäste, dazu ein kühles Bier, ein Eis zum Nachtsch und ein nette Gespräche mit befreundeten Seglern. Schon am folgenden Abend - wir hatten Vollmond - machten wir mit einer kleinen Gruppe von Seglern einen Ausflug. Wir aßen in einem Restaurant, von dem aus wir, als es dunkel und spät genug war, zu einem kleinen Strand gingen, wo wir eine riesige Schildkröte bei der Eiablage beobachten konnten.

Wir blieben eine Woche in der Port Marina, die zwar schön ist, aber sehr abgelegen, weit außerhalb liegt; und Busse fahren nur sehr selten.



So fuhren wir am Freitag (3. 12. 04) mit steigender Tide den gut ausgetonnten Burnett River hinauf. Nach zwei Stunden machten wir zwischen zwei Mooringtonnen der Bundaberg Midtown Marina fest. Von hier aus fahren wir drei Minuten mit dem Dingi zum Anleger der Marina und sind nach drei weiteren Minuten zu Fuß in der Innenstadt von "Bundy", wie die Einheimischen ihr Bundaberg nennen.

Da es uns hier sehr gut gefällt, werden wir wohl die Zyklonsaison hier verbringen, wir brauchen nur noch eine Möglichkeit, unser Boot im nächsten Jahr an Land zu bringen, um die üblichen Überholungsarbeiten durchzuführen.

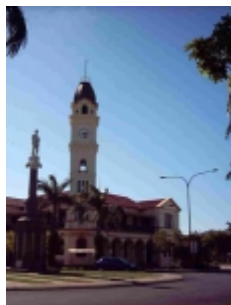
Es ist erstaunlich, wie sehr man es genießen kann, wieder richtige Supermärkte, Einkaufszentren mit unterschiedlichsten Geschäften, kleine Restaurants, Internetcafes und eine gute Stadtbücherei in der Nähe zu haben. Und die Preise hier sind in der Regel niedriger als in Europa.

Da wir länger in Australien bleiben werden und das Auto das hier übliche Verkehrsmittel ist, hatten wir die Idee, ein preiswertes, altes Auto zu kaufen. So studierten wir Autoanzeigen in der Zeitung und klapperten Autohändler ab. Die preiswerteren Autos sahen meist gut aus (kein Rost), waren aber schon sehr alt (über 20 Jahre), waren schon sehr viele Kilometer gefahren (in der Regel mehr als 200000km) und waren dafür ziemlich teuer. Nach langem Suchen entdeckten wir einen Toyota Corolla, den wir uns mit anderen Seglern teilen werden. Aber die Schwierigkeiten waren noch nicht vorbei: Erst wurde der Händler krank und sein Stellvertreter war nicht so richtig zuständig; kleinere Nachbesserungsarbeiten dauerten länger als geplant und bei der Zulassungsstelle mussten wir Reisepässe und zwei Kreditkarten vorweisen („die erstmal von Bord geholt werden mussten). Schnell war eine Woche um. Dann waren wir stolze Autobesitzer und machten einen wunderschönen Ausflug zu einem kilometerlangen, einsamen Strand.

Leider stellten sich dann noch einige neue Mängel heraus, die zu beheben waren. Wieder war schnell eine Woche um. Hoffentlich haben wir ab jetzt das Auto einfach nur zum Fahren! Neben den Schwierigkeiten beim Autokauf gab es natürlich auch noch Anderes: Wir erkundeten "Bundy", sahen uns den kleinen Zoo und den Botanischen Garten an und grillten zweimal im nahen Riverpark mit Blick auf unser Boot. Und uns begeistert das vielfältige Tierleben an und auf "unserem" Fluss. Hier gibt es trotz der Stadtnähe Pelikane, Kormorane, große Greifvögel, Reiher, Ibis und Eisvögel. Jeden Abend zur Dämmerungszeit fliegen Tausende von Flughunden (flying foxes) über uns hinweg, und an Land sieht man häufig die "rainbow lorikeets", kleine rotgrünblaugelbe Papageien, die zu zweit oder in lärmenden, kleinen Schwärmen in der Stadt unterwegs sind.

Vom vorweihnachtlichen Streß merken wir hier nichts, bei 30 Grad im Schatten kommt bei uns auch keine Weihnachtsstimmung auf. (Wir vermissen das kalte Wetter nicht!) Demnächst gibt es keine Segelberichte, wir werden mit dem Auto Australien erkunden. Viele, liebe Grüße aus "down under"

Elke und Wilfried



## 21. Bericht Bundaberg, Australien, 1. 3. 2005

Weihnachten, Sylvester und die Tage dazwischen verlebten wir sehr ruhig. In Australien war Haupturlaubszeit, Bundy war noch ruhiger und verschlafener; und es war heiß. Wir bummelten durch den Ort, besichtigten lokale Attraktionen und genossen die Ruhe. Anfang des Jahres standen kleine Erledigungen, Wartungsaufgaben und Besorgungen auf dem Programm. Unsere Bekannten waren mit dem Auto unterwegs. Am 7. 1. 05 kamen sie zurück, für die nächsten Wochen würden wir nun das Auto haben.

Am 11. 1. 05 ging unsere Reise, unser Urlaub vom Segeln, los. Macoma lag gut und sicher an ihren beiden Mooringtonnen im Burnett River. Da wir später mit dem Boot nach Norden segeln würden, führte uns unsere Reise zunächst die Küste entlang nach Süden. Wir blieben zwei Tage in Brisbane, einer schön am Fluss gelegenen Stadt, deren Nebeneinander von modernen Hochhäusern und alter Bausubstanz beeindruckend ist. Auf der offiziellen australischen Wetterseite im Internet sahen wir nach, ob für Bundaberg eine Flut- oder Zyklonwarnung ausgesprochen wurde. Dies würden wir die Reise über alle zwei bis drei Tage machen. Im Zweifelsfall müssten wir zurück fahren oder fliegen. Aber zum Glück änderte der tropische Zyklon "Kerry" zwischen Neukaledonien und Australien seine Richtung und schwächte sich ab.

Also ging es weiter Richtung Süden. Hier begann die angeblich schönste Küste Australiens mit kilometerlangen, weißen Sandstränden. Natürlich ist die Gegend stark touristisch geprägt. Der Gipfel war Surfers Paradise mit unzähligen, riesigen Wohnhochhäusern und Hotels direkt hinter dem Strand.

Wir bogen lieber ins Inland ab und genossen die schöne, hügelige Landschaft, die Einsamkeit und die Unberührtheit der kleinen Orte. Wir hatten ein kleines Zelt dabei und übernachteten auf Zeltplätzen. Da Camping in Australien sehr üblich ist, gibt es fast überall gut ausgestattete und recht preiswerte Plätze.

Nach knapp einer Woche waren wir in Sydney, wo wir drei Tage blieben. Wir sahen uns natürlich das berühmte Opernhaus an - einen besonders schönen Blick hat an von Bord einer kleinen Fähre -, wir besichtigten das tolle Aquarium, sahen endlich ein Schnabeltier, viele Haie und unzählige andere, uns zum Teil schon durchs Schnorcheln bekannte Fische. Sydney, die Hauptstadt von New South Wales, ist etwa so groß wie Berlin, ist ähnlich wie Stockholm herrlich an einer großen, tief eingeschnittenen, geschützten Bucht gelegen und fasziniert durch ihre Lage, den modernen Central Business District, den innerstädtischen Botanical Garden und seine Altstadt, die natürlich für europäische Verhältnisse nicht wirklich alt ist. Weiter ging es. Wir sahen unsere ersten freien Känguruhs, fuhren zum Teil an der Küste, zum Teil weiter ins Inland, wo wir meist übernachteten. Im winzigen Ort Bombala schienen wir seit Jahren die ersten Touristen zu sein, die im Pub ein Bier tranken. Das Wetter war meist recht schön, nachts wurde es aber merkbar kühler. Auch das Meer war kühl und lud nicht zum Baden ein. Aber es machte uns viel Spass, an schönen Stränden entlang zu spazieren und Muscheln zu suchen. Wir waren jetzt an der Südküste von Victoria und näherten uns Melbourne. Dort fanden wir etwas außerhalb einen toll gelegenen kleinen, hauptsächlich von Anglern genutzten, Zeltplatz am Endbahnhof der Vorortstrecke. Nachdem wir auch die dritte große Stadt besichtigt hatten, fuhren wir weiter die Küste entlang auf der Great Ocean Road, die wirklich großartige Ausblicke auf die zerklüftete Küste bietet. Wir hielten oft und machten kleine Gänge, sahen uns die steilen Inseln der "Zwölf Apostel" an, die Bay of Islands und weitere Buchten, Schluchten und Blicke. Nach drei Tagen an der herrlichen Küste mit schön gelegenen Zeltplätzen bogen wir kurz vor Adelaide ins Inland ab. Hier übernachteten wir in Hahndorf, einer ehemals deutschen Siedlung. Dann sahen wir uns Adelaide an. Ihre geplante Innenstadt ist von einem Grüngürtel eingerahmt. Wir fanden einen Zeltplatz an dessen Rand und konnten zu Fuß, durch den Botanical Garden, zur universitätsgeprägten Innenstadt laufen.

Wir hatten uns dagegen entschieden, mit unserem alten Auto die vielen hundert Kilometer - zum großen Teil Schotterstrecke - nach Alice Springs und Ayers Rock durch die Wüste zu fahren. Man kann einfach nicht alles sehen, so gerne man auch würde. Australien ist riesig! So befanden wir uns jetzt langsam auf dem Rückweg und ließen es etwas ruhiger angehen. Wir verbrachten schöne Tage im Barossa Valley, dem bekanntesten Weinanbaugebiet. Dann machten wir noch einen Abstecher an die Küste nordwestlich von Adelaide. Leider kam ein Wetterumschwung, es wurde regnerisch und kalt. Wir zogen unsere wärmsten Sachen an und mieteten für die Nacht einen Wohnwagen, da wir keine Einstellung hatten, bei Regen und Kälte zu zelten.

Über Peterborough, eine an der Bahnstrecke entstandenen Stadt, ging es durchs Inland Richtung Queensland. Wir blieben auf der asphaltierten Straße, die hier durchs Outback, einer menschenleeren, vegetationsarmen Gegend, führt. In Broken Hill, einer kleinen Bergbaustadt, stoppten wir. Dann ging es weiter durch die wellige, hier locker mit Sträuchern oder kleinen Bäumen bestandenen Gegend. Dazwischen sahen wir riesige Schafherden auf dem fast bloßen Boden weiden. Kleine, verlorene Orte liegen hunderte von Kilometern voneinander entfernt, dazwischen ist nur das "Nichts".

Je weiter wir nach Norden kamen, um so wärmer wurde es wieder. Nach dreieinhalb Wochen waren wir zurück in Queensland, wo wir im winzigen Ort Texas übernachteten. Wir beobachteten Kakadus, genossen den herrlichen Abend und ärgerten uns erstmals wieder über Mücken.

Über Rainbow Beach, Hervey Bay und Elliot Heads ging es dann zurück "nach Hause", nach Bundy, zu unserer Macoma, wo wir am 10. 2. 05 nach vier Wochen eintrafen, in denen wir gut 7500 km gefahren waren. Wir hatten viel gesehen und waren froh über die neuen Eindrücke und Erfahrungen.

Jetzt würde erstmal Arbeit am Boot anstehen, wir wollten für die üblichen Überholungsarbeiten an Land. Wir richteten uns wieder auf Macoma ein und machten einen Sliptermin klar. Wilfried wollte einen Ölwechsel machen, aber als er den Motor starten wollte, tat sich nichts. Auch per Hand ließ er sich nicht drehen. Was war passiert? War Wasser eingedrungen und hatte die Kolben in den Zylindern festfrostet lassen? Aber wir hatten doch alle Ventile geschlossen!

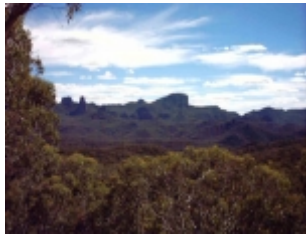
Unser Sliptermin verschob sich, da die Tide nicht hoch genug war, um auf den Slipwagen zu kommen. Wilfried schraubte den Kopf vom Motor und machte ihn vorsichtig wieder gängig. Aber waren die Zylinderwandungen zu sehr verrostet? Wir klapperten Motorenwerkstätten und -händler ab. Der Segleralltag hatte uns wieder.

Von der Werkstatt, wo wir den Kopf abgegeben hatten, erfuhren wir, dass Salzwasser durch den korrodierten Wasserauspuffkrümmer (aus Aluminium!) eingedrungen war. Zumindest waren wir nicht Schuld an dem Schaden.

Am Freitag früh (18. 2. 05) kamen wir mit dem Slipwagen an Land. Günstigerweise liegt der Slipway gegenüber der Marina, und wir konnten, da wir ja ohne Motor sind, hingeschleppt werden. Wir reinigten das Unterwasserschiff von beeindruckend vielen Seepocken. Am folgenden Morgen stellte uns ein Autokran vom Slipwagen an Land.

Wir arbeiteten am Boot und eruierten die Möglichkeiten, die uns hinsichtlich des Motors blieben: Überholung unseres Motors, Kauf eines gebrauchten oder eines neuen Motors. Wenigstens gibt es hier in Australien alle Möglichkeiten. Die Überholung des alten Motors wäre (u.a. wegen des nötigen Neukaufs des Wasserauspuffkrümmers von 1200 Euro) sehr teuer, nahezu wie ein neuer - und wir hätten immer noch den über 25 Jahre alten Motor. Zu einem gebrauchten, der schon auf irgendeinem Reisfeld gearbeitet hatte, hatten wir nicht so richtiges Vertrauen (und auch für ihn bräuchten wir den teuren Wasserauspuffkrümmer), höchstwahrscheinlich werden wir uns wohl einen neuen Kubota kaufen, der dann auch gleich ein paar PS mehr hat. Auf jeden Fall steht viel Arbeit an, für Wilfried motorbedingte, mir bleiben die Farbarbeiten. Aber das ist Langzeitsegleralltag.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



## 22. Bericht Bundaberg, Australien, 20. 4. 2005

Auf dem kleinen, recht gemütlichen, wenn auch rumpligen, unordentlichen Werftgelände, waren wir mit den ganz normalen Bootsüberholungsarbeiten beschäftigt. Und während man in Berlin im Frühjahr bei diesen Arbeiten immer frieren muss, hatten wir hier meist gute 30 Grad, was auch etwas anstrengend war.

Daneben kümmerten wir uns um einen neuen Motor. Günstigerweise bekommt man viele Informationen über die Motoren der verschiedenen Hersteller übers Internet. Wir tendierten wieder zu einem Kubota und fuhren zu einem Vertragshändler im nahen, 200 km entfernten Gladstone. Und am 14. 3. 05 holten wir dann dort unseren neuen Motor ab! Es ist wieder ein Dreizylindermotor, hat aber einige PS mehr und Zweikreiskühlung - und er passt gerade so ins Boot.

Mit dem Gabelstapler wurde der Motor ins Boot gehoben, und Wilfried begann mit dem Einbau. Mir blieben die Farbarbeiten. Wir waren etwas im Eile, da wir Besuch erwarteten, und das Boot zurück ins Wasser sollte.

Am 21. 3. 05 trafen Sylke und Toni aus Berlin ein, am folgenden Tag wurde unser Boot geslippt und an den Steganleger der Marina verholt. Auch für uns begannen jetzt zwei Wochen Urlaub.

Wir zeigten unseren Freunden "Bundy" und Umgebung, machten schöne Strandspaziergänge, bestaunten kleine, frisch geschlüpfte Schildkröten und unternahmen einen viertägigen Ausflug zu zwei Nationalparks im Innenland, wo wir auf schönen Wanderungen die beeindruckende Natur genossen.

Die Zeit ging schnell vorbei, und am 3. 4. 05 waren wir wieder allein. Weiter ging es mit Bootsarbeiten. Wilfried installierte Auspuff, Kühlung, Elektrik und Gas- und Getriebezüge. Dafür musste er zum Teil andere Halterungen bauen und neue Lösungen ersinnen. Ich lackierte das Deck.

Am 8. 4. 05 lief der Motor!

Ich lackierte den Kajütaufbau und versah das Deck mit dem letzten Antirutschanstrich. Leider war unsere alte Rettungsinsel nicht mehr zu überholen, wir benötigen eine neue. Nächster Tage werden alle Überholungs- und Reparaturarbeiten abgeschlossen sein, und die Weiterfahrt Richtung Norden steht bevor. Unser Auto haben wir wieder verkauft, und wir werden die letzten Tage hier in "unserem Bundy" genießen, bevor wir Ende des Monats erstmal zur 55 sm entfernten Atollinsel Lady Musgrave aufbrechen werden. Dann wird es endlich auch wieder Segelberichte geben.

Viele Grüße aus Australien  
Elke und Wilfried



### **23. Bericht Mackay, Australien, 1.6.2005**

Am Montag (25.4.05) verließen wir Bundaberg mit neuem Motor und neuer Rettungsinsel. Wir ankerten eine Nacht vor der Port Marina an der Mündung des Burnett River. Auf Grund des recht kräftigen Windes disponierten wir um. Unser ursprüngliches Ziel, die kleine Insel Lady Musgrave, würde bei dem bestehenden Seegang ein sehr unruhiger Ankerplatz sein. Die Alternative war eine Flussmündung am Festland. Wir verließen die Port Marina am Dienstag (26. 4.05) nachmittags bei Südostwind von 5 Bft., segelten durch die Nacht, die uns einige lästige Schauerböen brachte, und erreichten am nächsten Morgen nach 66sm um 8.50 Uhr den Pancake Creek, wo wir gut geschützt ankerten. Es blieb windig und böig, und wir blieben einen weiteren Tag, an dem wir einen schönen Spaziergang auf der nahen, bei Ebbe trockenliegenden, Sandbank machten.

Am Freitag (13. 5. 05) verließen wir den Pancake Creek kurz nach Sonnenaufgang und segelten ins 33 sm entfernte Gladstone. Wegen des Wetterberichts, der unübliche Tiefs für unser Gebiet voraussagte, blieben wir länger als geplant in der Marina und beschlossen, durch die Narrows, einen schmalen, bei Ebbe zum Teil trockenfallenden Meeresarm zwischen dem Festland und der Insel Curtis Island, zu fahren. Dafür warteten wir auf die Springtide. Wir verließen Gladstone am Mittwoch (4. 5. 05) und ankerten für die Nacht in dem im südlichen Teil von Curtis Island gelegenen Graham River, von dem aus wir am nächsten Morgen kurz vor Sonnenaufgang bei steigender Tide starteten, um bei Hochwasser über den flachsten Bereich der Narrows zu kommen. Die Fahrt durch die flache, mangrovengesäumte, günstigerweise gut ausgetonnte Passage war sehr interessant, so ganz anders als Seesegeln. Wir ankerten wieder in einem kleinen Fluss, dem Pacific Creek. Hier blieben wir wegen des noch immer unbeständigen Wetters zwei Tage, machten herrliche Strandspaziergänge und sammelten viele unterschiedliche Muscheln und Schnecken.

Am Sonntag (8. 5. 05) segelten wir bei Südostwind um 4 Bft. zur 23 sm entfernten Insel Keppel Island und ankerten dort vor einem schönen Sandstrand.

Weiter ging es zur nahen Rosslyn Bay Marina, wo wir im nahen Ort Yeppon unsere Frischvorräte ergänzten und einen Regentag abwarteten.

Am Freitag (13. 5. 05) brachen wir im Morgengrauen auf und segelten bei leichtem Wind und Sonnenschein die Küste entlang und ankerten kurz vor der Abenddämmerung in der schönen, kleinen Perl Bay. Von einem benachbarten Segler, der erfolgreich geangelt hatte, bekamen wir zwei große Fischfilets, ein leckeres Abendbrot! Wir blieben einen Tag in der schönen Bucht, in der wir gegen Abend eine Seekuh beobachten konnten.

Am nächsten Tag segelten wir bei schwachem Wind nur 11 sm bis zur Flussmündung des Island Head Creek. Unterwegs sahen wir Schildkröten und Delphine.

Dann ging es in kurzen Etappen von Insel zu Insel. Wir segelten gemütlich die 34 sm nach Hexham Island. Von dort aus starteten wir am nächsten Morgen bei Flaute, hatten 10 Minuten später 4-5Bft. aus Südsüdwest, kamen also schnell voran, aber nach drei Stunden kehrte

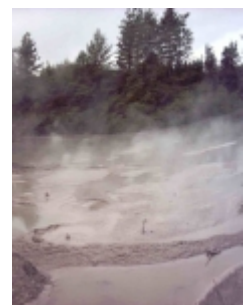
wieder Flaute ein, und wir fuhren die restlichen 5 von 19 sm nach Percy Island unter Motor durch die unangenehm aufgewühlte See. Kaum hatten wir geankert, drehte der Wind um fast 180 Grad auf Nordnordost und frischte auf. Sollten wir eine nach Nord geschützte Bucht aufsuchen, bevor es dunkel würde oder dem Wetterbericht glauben, der Südostwind angesagt hatte? Zum Glück ließ der Wind wieder nach, und wir konnten bleiben. Am Mittwoch (18. 5. 05) segelten wir bei herrlichem Wetter und 3 Bft. aus Südwest zur 28 sm entfernten Insel Digby Island, wo wir in einer wunderschönen, einsamen Bucht ankerten. Bei Niedrigwasser ruderten wir an Land, spazierten den kleinen Sandstrand und die anschließende Felsküste mit vielen Ebttöpfeln entlang. Da es uns gut gefiel, blieben wir einen Tag.

Am Freitag (20. 5. 05) brachen wir wegen der Tide wieder einmal kurz vor der Morgendämmerung auf. Bei einem Tidenhub von bis zu sechs Metern, den entsprechenden Strömungen und tide rips (sich aufsteilende See bei Strom gegen Wind) bestimmt der Tidenkalender die Abfahrtszeit. Nach 46 sm erreichten wir um 16.15 Uhr Mackay und machten in der Marina an einem komfortablen Schwimmsteg fest.

Hier würde unsere Macoma für eine Woche allein bleiben. Unsere Visa für Australien endeten am 26. 5. 05, und eine Verlängerung hätte uns fast 200 Dollar pro Person gekostet. Um diese ärgerliche Geldausgabe ohne richtigen Gegenwert zu umgehen, hatten wir schon in Bundaberg einen Flug nach Neuseeland gebucht. Wir gaben so zwar mehr aus, hatten dafür aber auch eine Woche Neuseelandurlaub.

Am Dienstag (24. 5. 05) flogen wir über Brisbane nach Auckland. In einem auch schon in Bundaberg angemieteten Campingbus fuhren wir nach Norden zur Bay of Islands, wo viele Langzeitsegler die Zyklonsaison verbringen. In einem Naturschutzgebiet bewunderten wir einen 2000 Jahre alten Kauribaum. Weiter ging es zur Coromandelhalbinsel im Osten. Leider wurde das Wetter schlechter und es schauerte häufig. Wir fuhren ins Inland durch eine vulkanisch aktive Gegend mit Schlammgeysiren und heißen Quellen. Dort badeten wir herrlich warm in einem von solch einer Quelle gespeisten Thermalbad. Wir fuhren weiter zur Westküste, wo wir einen herrlichen Strandspaziergang machten; Strand und Dünen bestehen dort aus schwarzem Sand. Den letzten Tag verbrachten wir in Auckland, dann flogen wir wieder nach Mackay zurück. Bei der Einreise nach Australien bekamen wir das neue Visum für weitere sechs Monate und beim Zoll im Hafen daraufhin das cruising permit bis Darwin. Nun kann es weitergehen!

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



## 24. Bericht Cairns, Australien, 24. 6. 2005

Nach unserem einwöchigen Herbsturlaub in Neuseeland verließen wir am Donnerstag (2. 6. 05) Mackay. Unsere erste Zwischenstation war nach 23sm Brampton Island, am nächsten Tag segelten wir durch die Inselgruppe der Whitsundays. Da in der anvisierten Ankerbucht viel zu viel Schwell stand, segelten wir weiter als geplant. Bei Südostwind von 4-5Bft. und grauem, bewölktem Wetter war die Stimmung eher nordseemäßig. Nach 45sm ankerten wir hinter Molle Island, wo wir trotz einiger heftiger Fallböen eine recht ruhige Nacht verbrachten. Am folgenden Morgen um 7.30 Uhr ging es weiter. Wir ließen die grauen Wolken in den Bergen der Inseln hinter uns und segelten bei schönem Wetter und 4Bft. nach Bowen, wo wir um 15.15 Uhr festmachten.

Da Wilfried Schmerzen in der Schulter hatte, suchte er einen Chiropraktiker auf, der ihm etwas helfen konnte. Auf Grund der Arzttermine blieben wir drei Tage in dem kleinen, verschlafenen Ort. Wir nutzten die Zeit für Einkäufe und kleine Spaziergänge in der näheren Umgebung.

Am Mittwoch (8. 6. 05) verließen wir Bowen um 14.45 Uhr. Unser Ziel war das gut 100sm entfernte Townsville. Bei Südostwind von 3-4Bft. ging es gut los. Leider wurde der Wind nachts sehr böig, und um 1.30 Uhr riss die Ausbaumerschiene vom Mast ab; alle Niete waren gebrochen. Gegen Mittag des Donnerstags (9. 6. 05) kamen wir in Townsville an. In der Marina waren alle Plätze ausgebucht, aber wir bekamen noch einen Platz in dem stadtnahen, wenn auch nicht ganz preiswerten, Verein. Dort machten wir um 14.00 Uhr fest. Leider hatte Wilfried wieder starke Schmerzen in der Schulter. Ein hilfreiches Vereinsmitglied vermittelte eine Physiotherapeutin, und wir entschieden uns, eine Woche zu bleiben. Townsville ist eine sehr schöne, kleine Stadt. Neben den Arztterminen blieb uns Zeit für Spaziergänge, aber auch Reparaturen standen an: Die Motorbolzen mussten ausgetauscht werden, in Bundaberg hatten wir keine aus dem gewünschten Material bekommen; die Ausbaumerschiene musste neu befestigt werden, diesmal mit M8er Schrauben! Und wir erledigten die aufwändige Papierarbeit (per Internet), die für die Einreise nach Indonesien nötig ist.

Wilfried ging es besser, und so segelten wir am Freitag (17. 6. 05) weiter Richtung Norden. Unser Ziel war Cairns. Da das Wetter unbeständig war, segelten wir nicht in einem Zug durch, sondern übernachteten nach 45sm hinter Orpheus Island. Und da der Wetterbericht ausnahmsweise Recht hatte, und der Wind aus Nordost wehte, fuhren wir in den Hinchinbrook Channel, einen schmalen Meeresarm zwischen gleichnamiger Insel und Festland. Die hohen Berge hielten den Wind ab, und bei strömendem Regen motorten wir den Wasserweg entlang: am Ufer Mangroven, an den steilen Hängen Regenwald und die hohen Gipfel in den Wolken. Wir ankerten in einem mangrovengesäumten Nebenarm. Das Wetter klarte auf, und wir sahen die imposanten Berge, aber der Wind kam aus Norden, was sehr ungünstig für uns war. Daher blieben wir zwei Tage an dem ruhigen, einsamen Ankerplatz.

Am Dienstag (21. 6. 05) verließen wir den Creek bei günstiger Tide um 6.10 Uhr; bei einsetzendem Ostwind ging es weiter Richtung Norden. Bei ungleichmäßigem aber zunehmendem Wind segelten wir während der Nacht nur unter Fock. Trotzdem waren wir so schnell, dass wir noch während der Dunkelheit ankommen würden. Daher ankerten wir kurz vor Cairns um 4.00 Uhr in der Mission Bay, schliefen drei Stunden, frühstückten und fuhren dann die restlichen Meilen bis Cairns, wo wir gegen 10.30 Uhr erstmal gegenüber der Marina im Flusslauf ankerten. Wieder mal gut 110sm geschafft.

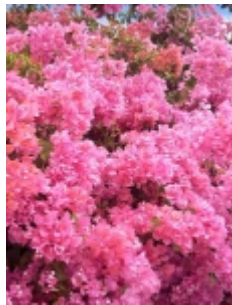
Am nächsten Tag wechselten wir in die Marina und gönnten uns damit den Luxus von fließendem Wasser, Strom, Toiletten, Duschen und Stadtnähe. Cairns wird wahrscheinlich unser letzter Hafen vor Darwin sein, da der Norden von Queensland sehr dünn besiedelt ist,

außer Cooktown gibt es keine richtigen Orte mehr, geschweige denn Häfen. So stand für uns hier das Verproviantieren für etwa vier Wochen an, wir bunkerten Diesel und Wasser, wuschen Wäsche und gingen ins Internet. Demnächst warten nur noch einsame Ankerbuchten auf uns.

Also genießen wir hier noch einmal die Annehmlichkeiten der Stadt, auch wenn sie sehr touristisch geprägt ist.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## **25. Bericht Darwin, Australien, 8. 8. 2005**

Nach den letzten Einkäufen verließen wir Cairns am Sonntagmorgen (26. 6. 05). Bei etwa 4 Bft. von achtern kamen wir gut voran. Ziel war die 145sm entfernte Insel Lizard Island. Da der Wind nachts zunahm, fuhren wir ab Mitternacht nur noch unter Fock und erreichten die schöne Ankerbucht um 11.00 Uhr. Nachmittags wanderten wir auf den 358m hohen Gipfel, von dem aus James Cook eine Ausfahrt für sein Schiff durch die äußeren Riffe gesucht hatte. Wir segelten ab jetzt wegen der Riffe und des Schiffsverkehrs (Fischer) meist in Tagesetappen, aber anders als auf der Ostsee erwartete uns gegen Abend kein sicherer Hafen, sondern eine mehr oder weniger geschützte Bucht oder nur der Leeschutz einer kleinen Insel. Am Dienstag legten wir so 54sm, am Mittwoch 33sm zurück. Am Donnerstag starteten wir im Morgengrauen, da 60sm vor uns lagen. Leider ließ der Wind uns im Stich, trotz Blister kamen wir nur langsam voran. Wir hatten keine Lust, den ganzen Tag zu motoren. Nach einer Stunde völliger Flaute setzte der Wind wieder ein, diesmal aus Nordost, also fast gegenan. Gegen Abend drehte er dann günstigerweise auf Ost, frischte aber dabei auch gleich auf 4-5Bft. auf; in Böen hatten wir auch 6Bft.. Trotzdem hatten wir keine Chance, noch bei Tageslicht unser Ziel zu erreichen. Bei völliger Dunkelheit mit Hilfe von GPS, Radar und Echolot tasteten wir uns an die Leeküste von Morris Island, um kurz vor der Riffkante zu ankern. Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem Dinghi zur Insel, die nur von Sträuchern und einer hohen Palme bewachsen ist, und spazierten um sie herum. Dann ging es bei grauem, nieseligen Wetter weiter zur nur 21sm entfernten nächsten Ankermöglichkeit.

Am folgenden Samstag (2. 7. 05) waren es 38sm bis zur Festlandsbucht von Portland Roads, einer winzigen, aus wenige Häusern - ohne Laden - bestehenden Siedlung. Der Wind nahm auf gut 5 Bft. zu, nachts war es böig und der Ankerplatz etwas rollig.

So entschieden wir uns trotz der Starkwindwarnung am nächsten Tag zu der geschützteren 43sm entfernten Margaret Bay zu segeln. Bei 4-5 Bft. aus Südost ging es flott voran, und wir ankerten dort gegen 16.00Uhr, bevor am späten Nachmittag der Wind auf 5-6, in Böen auch 7Bft. zunahm. Bei anhaltendem Wind und bestehender Starkwindwarnung "gönnten" wir uns hier einen Ruhetag.



Am nächsten Tag starteten wir schon um 2.00Uhr bei Dunkelheit und moderaten 3-4 Bft. aus Südost. Ziel war der Escape River, in den man nur bei Tageslicht und auflaufender Tide einfahren sollte, da eine Barre überfahren werden muss und im Flusslauf, den man 5 sm hinauf zum Ankerplatz fährt, viele Muschelzuchtanlagen für Perlmuscheln liegen. Wieder setzte Starkwind ein, und wir blieben zwei Tage in dem mangrovengesäumten Fluss. An Land konnten wir hier nicht, aber wir trafen uns mit anderen Seglern - es ankerten neben uns noch drei weitere Schiffe! Auch an Bord gibt es immer etwas zu tun. Vergeblich hielten wir nach Krokodilen Ausschau, die es hier geben soll.

Am Freitag (8. 7. 05) ging es um 6.30Uhr weiter, heute würden wir Cape York, die Nordostspitze Australiens passieren. Auf Grund der starken Tidenströmungen muss man hier die Zeiten gut kalkulieren. Wir kamen trotz Gegenwind gut aus dem Escape River, durchfuhren die Albany Passage wie geplant mit Wind und Strom - hier kann man bis zu 5kn gegenan haben! - rundeten Cape York und ankerten um 14.00Uhr nach 44sm vor dem kleinen Ort Seisia. Es war eine sehr schnelle Fahrt gewesen, durch die Strömung erreichten wir sonst unerreichbare 8-9 kn!

Die nächsten gut 800sm würden wir nun in einem Zug durchsegeln. Aber erstmal blieben wir zwei Tage in dem kleinen, hauptsächlich von Aborigines bewohnten Ort, in dem es sogar einen Laden und ein kleines Imbissrestaurant gab. Nach der vielen Einsamkeit genossen wir hier das bisschen Zivilisation und auch, dass es hier wieder die Möglichkeit zu Spaziergängen gab.

Am Montag (11. 7. 05) starteten wir dann Richtung Darwin. Wir kauften noch Brot und Tomaten und verließen Seisia um 11.00Uhr. Am ersten Tag kamen wir bei 3-4Bft. aus Ostsüdost gut voran, dann nahm der Wind ab, und es ging langsamer aber komfortabler weiter. Auch das Wetter, das bis Cape York bewölkt und grau gewesen war, wurde besser. Endlich wieder blauer Himmel! Leider nahm der Wind am Donnerstag weiter auf nur 2Bft. ab, und die Segel fingen an zu schlagen, und die Windsteueranlage hatte Schwierigkeiten. Aber ab Freitag ging es bei 3-4Bft. wieder besser voran. Bald waren wir am überlegen, ob es sinnvoll wäre, die kürzere Strecke durch die Dundas Strait über den Van Diemen Gulf zu nehmen, oder die längere aber sicherere Strecke um Melville und Bathurst Island zu wählen. Wir würden nachts bei ungünstiger Tide bei Cape Don, dem Eingang zur Dundas Strait ankommen, außerdem gab der Wetterbericht wieder eine Starkwindwarnung heraus, und den Van Diemen Gulf soll man nur bei leichtem Wind durchfahren, da sich ab 4Bft. gefährliche Wellen und Strudel aufbauen sollen. So entschieden wir uns lieber für den längeren Weg. In der Nacht zu Montag hatten wir Flaute und in Erwartung des angekündigten Starkwindes, der direkt gegenan käme, liefen wir unter Motor. Mitten im Beagle Gulf leuchtete plötzlich die Temperaturleuchte auf. Motor aus! Was konnte das nur sein? Bei einem neuen Motor ja wohl nicht der Impeller: Wilfried packte das Werkzeug aus und überprüfte es. Der Impeller war anscheinend falsch eingebaut worden und völlig kaputt. Zum Glück hatten wir Ersatz dabei. Bevor wir Darwin erreichten setzte der angekündigte Wind ein, günstigerweise nicht so heftig. Wir erreichten Darwin um 5.30Uhr. Der Mond war schon untergegangen und es war stockdunkel, als wir zwischen anderen zum Teil unbeleuchteten Schiffen in der Fannie Bay ankerten. Müde gingen wir ins Bett.

Vormittags sprachen wir mit anderen Seglern, direkt oder über VHF, die wir zum Teil schon länger nicht gesehen hatten. In Darwin trifft man sich wieder. Wir hatten Glück und bekamen noch einen Platz in der kleinen Tipperary Marina. Das Ankern in der Fannie Bay ist zwar sicher, aber wegen des Tidenhubs von bis zu 7m ist der Abstand vom Strand doch sehr weit, und auch der Weg in die Stadt ist lang.

Wir fuhren durch eine kleine Schleuse in die Marina und machten fest. Abends gingen wir mit befreundeten Seglern essen und gönnten uns ein kühles Bier!

Und immer, wenn man in einem Hafen ist, gibt es genug zu tun: Wir bestellten Seekarten, waren im Internet, beantragten die Visa für Indonesien, machten Einkäufe, wuschen Wäsche,

fürten verschiedene Instandhaltungsarbeiten aus und hatten natürlich auch Zeit, geruhsam und gemütlich Darwin zu erkunden.

Am Sonntag (24. 7. 05) kamen unsere Freunde Sylke und Toni in Darwin an. Sie waren bis Melbourne geflogen und hatten das Inland bis Darwin mit einem Leihwagen durchquert. Gemeinsam machten wir kleine Ausflüge, verbrachten drei Tage im Kakadu NP, wo wir kleine Wanderungen machten und dort auch tatsächlich Krokodile sahen! Bei einem Tagesausflug in den Litchfield NP erlebten wir ein Buschfeuer in unmittelbaren Nähe, sahen riesige Termitenhügel und schöne Wasserfälle. Nach einer schönen gemeinsamen Urlaubswoche flogen unsere Freunde nach Berlin zurück, während wir uns hier auf die Weiterfahrt nach Indonesien vorbereiten.

Viele Grüße

Elke und Wilfried



## 26. Bericht Bali, Indonesien, 7. 9. 2005

Wir blieben noch länger in Darwin als ursprünglich geplant. Wegen der im niedrigen Drehzahlbereich starken Schwingungen des Motors, baute Wilfried neue "Füßchen", Gummimotoraufhängungen, ein. Bei einer genauen Überprüfung stellte er fest, dass die Werkstatt, wo wir den Motor gekauft hatten, gefuscht hatte: Sie hatten unser altes Getriebe und den neuen Motor nur zusammengesraubt und weder die Mitnehmerscheibe auf dem Schwungrad noch die Getriebeglocke zentriert. Also stand wieder Arbeit an. Am besten ist es, wenn man sich nicht auf Werkstätten verlässt, sondern alles selber macht! Am Donnerstag (18. 8. 05) klarierten wir aus, kauften noch rasch eine neue Verbraucherbatterie (die alte war nach nur zwei Jahren defekt) und fuhren am Nachmittag aus der Tipperary Marina zum Ankerplatz in der Fannie Bay.

Von dort aus starteten wir am nächsten Morgen mit der Tide Richtung Kupang, Indonesien. Die ersten beiden Tage hatten wir nur sehr wenig Wind, so dass wir einen Teil der Strecke unter Motor liefen. Die See war glatt und friedlich, wir beobachteten Delphine, sahen Haie und Schlangen. Aber es ist natürlich schöner bei gutem Wind zu segeln als zu motoren, und wir waren froh, als am dritten Tag der Wind zunahm und stetiger wurde. Bei 2-3 Bft. konnten wir gut, wenn auch nicht schnell, segeln. Das Wetter blieb schön, und die übliche Bordroutine war eingekehrt. Der Wind steigerte sich auf 3-4 Bft., und wir kamen schneller voran. Bald begannen wir wie üblich zurechnen: Würden wir bei günstiger Tide und bei Tageslicht unser Ziel erreichen? Gegen Mittag des Donnerstags (23. 8. 05) kam die Insel Timor in Sicht. Aber es dauerte noch bis zum Nachmittag, bis wir sie erreichten und zwischen ihr und der kleinen Insel Semau auf Kupang zusteuern konnten. Und die Sonne geht in den Tropen einfach zu früh unter, nämlich gegen 18.00 Uhr, und es wird ohne lange Dämmerung schnell dunkel, sehr dunkel. So fuhren wir dann bei leichter Gegenströmung vorsichtig unter Motor durch die Dunkelheit und hielten gut Ausschau, da viele mittelgroße und kleine, zum Teil nur schwach oder überhaupt nicht beleuchtete Fischerboote um uns herum unterwegs waren. Schließlich fanden wir den Ankerplatz und ankerten um 21.00 Uhr neben fünf anderen Seglern vor

Kupang. Immerhin lagen wieder einmal 471sm und fünf Tage auf See hinter uns. Der nächste Vormittag verging mit Einklarierungsformalitäten. Wie hier üblich, mit Hilfe eines Agenten, wurden Zoll und Einwanderungsbehörde informiert, und Wilfried holte die Beamten mit dem Dinghi an Bord. Gegen Nachmittag waren "paperwork" und smalltalk in holperigem Englisch vollbracht, und wir konnten zu einem Landgang aufbrechen. Kupang ist eine laute, lebendige aber nicht sehr schöne Stadt. Anders als im reichen Australien ist der Lebensstandard deutlich niedriger. Die Preise sind für uns sehr günstig, aber Geschäfte und Restaurants erschienen uns größtenteils nicht wirklich ansprechend. Wir bummelten durch den Ort, abends kehrten wir gemeinsam mit norwegischen Seglern in der Seglerbar auf ein kühles Bintang Bier ein und aßen auch dort.

Leider ist der Ankerplatz vor Kupang offen und der am frühen Nachmittag einsetzende Seewind aus Nordwest verursacht eine unangenehme Welle. Man liegt sehr rollig, und das Anlanden an dem kleinen, schmutzigen Strand wird schwierig. So verbringt man den Nachmittag entweder schaukelnd an Bord oder an Land.

So wollten wir hier nicht mehr all zu lange bleiben, aber wir brauchten noch Diesel und wollten auch noch etwas mehr als Kupang von der Insel Timor sehen. Die Diesellieferung verzögerte sich wegen einer Verknappung. Wir organisierten eine Tour, üblicherweise mietet man hier ein Auto samt Fahrer und englisch sprechendem Führer.

Am nächsten Morgen erhielten wir unsere noch ausstehenden Papiere, 30 l Diesel und brachen gemeinsam mit den Norwegern zu der geplanten Tour auf. Wir besuchten ein Museum, ein Affenfreigehege und einen Wasserfall. Leider lag auch hier überall Plastikmüll herum, was die Naturidylle für uns doch sehr beeinträchtigte. Nach einem recht guten Mittagessen in einem hübschen Restaurant mit Blick aufs Meer besichtigten wir eine kleine Musikinstrumentenwerkstatt. Etwas außerhalb eines Dorfes durften wir zusehen, wie aus Palmsirup unter primitivsten Bedingungen eine Art Karamellkeks und Schnaps hergestellt wurden. Wir fühlten uns um Jahrhunderte zurückversetzt. Nahebei wurden per Hand aus Lehm Ziegel geformt, getrocknet, gestapelt und später gebrannt. Wir traten dann eine kleine Zeitreise an und gingen in einer modernen Einkaufsmall einkaufen. Insgesamt war es ein sehr interessanter, lohnender Ausflug gewesen.

Am folgenden Samstag (27. 8. 05) bekamen wir unsere restlichen 70 l Diesel, dann verließen wir um 8.00 Uhr Kupang. Wieder hatten wir einen etwas längeren Schlag geplant. Zuerst liefen wir bei Flaute unter Motor; wir wollten möglichst aus dem Einflussbereich der Insel Timor kommen, bevor dort der entgegenkommende nachmittägliche Seewind einsetzt. Ab Mittag segelten wir, nachmittags nahm der Wind zu, und auch die Strömung war mit uns. Leider kam unsere Windsteueranlage nicht so gut mit dem unregelmäßigen Wind und der Strömung klar, so dass wir phasenweise selbst steuerten, bzw. die Windfahne korrigierend unterstützten. So war die erste Nacht etwas anstrengend. Am Morgen kamen die hohen Vulkankegel der Insel Flores in Sicht. Der Wind nahm tagsüber ab, und es ging langsam voran. In der Nacht gab es einen starken Regenschauer. Mit dem Regen hörte leider auch der Wind auf, und um Mitternacht bargen wir die Segel und motorten. Der elektrische Pinnenpilot steuerte nach GPS und wir mussten nur noch Ausschau halten. Am Morgen ging es an der Westecke von Flores vorbei zur kleinen Insel Rinca, die unser Ziel war. Hier sollte es, wie auf der Nachbarinsel Komodo, die großen, urtümlich wirkenden, drachenähnlichen Komodowarane geben. Wir steuerten in die von einer Insel geschützten Südbucht und ankerten nach 240sm um 13..30 Uhr vor einem langen, einsamen Strand, an dem sich nur einige Affen aufhielten. Und beim Mittagessen im Cockpit sahen wir am Ufer tatsächlich unseren ersten Komodowaran! Hier in dieser nur für Boote erreichbaren Bucht konnten wir die Warane beobachten, ohne an einer Führung teilnehmen zu müssen. Die großen Echsen mit ihren gelben Zungen sind sehr beeindruckend. Und ich genoss es, den langen Strand entlang zu spazieren und Muscheln zu sammeln.

Nach zweieinhalb schönen, ruhigen Tagen ging es dann am Donnerstag (1. 9. 05) weiter. Ziel war die 271 sm entfernte Insel Bali. Wir motorten aus der Bucht, waren gerade am Segelsetzen, als es einen Ruck gab, und wir wohl irgend etwas im Propeller hatten. Rasch machten wir den Motor aus. Sollten wir gegenan in die Bucht zurückkreuzen? Wir entschieden uns zum Weitersegeln und suchten auf der Seekarte nach der nächsten Ankermöglichkeit. Dies war die 43sm entfernte Bucht Telok Sido auf der Insel Sumbawa. Leider nahm der Wind gegen Nachmittag ab, und es wurde wieder einmal viel zu früh dunkel. Beim letzten Dämmerlicht segelten wir langsam zwischen Fischern und Bojen hindurch in die Bucht und suchten nach einem Plätzchen zum Ankern. Die Bucht war in der Mitte sehr tief, beim zweiten Versuch hielt der Anker so einigermaßen in Riffnähe auf 7m. Nachts war es Windstill, so hatten wir keine Probleme. Am nächsten Morgen stieg Wilfried ins Wasser und konnte zum Glück ohne größere Schwierigkeiten den Propeller von einem dünnen, verknoteten Stück Plastikende befreien. Wir verabschiedeten uns von zwei einheimischen Jungen, die uns besucht hatten und machten uns auf die Weiterfahrt. Wie so oft war tags?ber wenig Wind, aber gegen Abend nahm er etwas zu, so konnten wir die Nacht hindurch ganz gut segeln. Auch am nächsten Tag hatten wir Wind und eine unangenehm hohe Welle. Wieder waren wir am Kalkulieren und Rechnen. Für den Bereich zwischen den Inseln Lombok und Bali hatten wir uns eher Flaute gewünscht, da hier bei Spring bis zu 8 kn Strom stehen kann, und sich bei Strom gegen Wind gefährliche, steile Wellen aufbauen können - und wir hatten gerade Neumond. Sollten wir in einer der Buchten an der Südküste von Lombok ruhigeres Wetter abwarten? Aber diese könnten wir nur nachts erreichen. Wir reduzierten die Segelfläche und fuhren nur unter Fock mit etwa 4kn an der Küste entlang. Morgens ließ der Wind nach, und als Sumbawa hinter uns lag, setzte Strömung gegen uns ein. Es baute sich eine merkwürdig chaotische See auf und selbst unter Maschine schafften wir gerade so 2kn. Sollte es in diesem Tempo weitergehen, stünde uns noch eine Nacht auf See bevor. Aber gegen Mittag schien Slag zu sein, und die See wurde glatter und wir schneller. Phasenweise hatten wir sogar Strömung mit uns, und gegen Nachmittag lag die Einfahrt von Benoa vor uns. Die spärlichen Daten über Tiden und Strömungen schienen in etwa zu stimmen, und bei Niedrigwasser fuhren wir in den Hafen. Da in der Marina angeblich kein Platz mehr frei war, ankerten wir in dem kleinen, engen Ankerfeld davor, bevor es dunkel wurde. Am nächsten Tag klärten wir auf, erkundigten uns nach einem Liegeplatz, verlegten unser Boot und brachten einen Heckanker aus. Abends gingen wir im Marinarestaurant essen. Da wenig Aussicht auf einen Platz in der Marina bestand, verließen wir den engen, lauten und schmutzigen Ankerplatz und fuhren zu einer nur wenige Meilen entfernten, ruhigeren Bucht. In den nächsten Tagen wollen wir versuchen, etwas von der Insel zu sehen.  
Viele Grüße  
Elke und Wilfried



## 27. Bericht Singapore, 10. 10. 2005

Wir blieben noch fünf Tage auf Bali, sahen uns das stark touristisch geprägte Kuta an und unternahmen einen Ausflug über die Insel. Gemeinsam mit einem schwedischen Seglerpaar bummelten wir über den Markt von Ubud, bewunderten die kunstvoll angelegten Reisterrassen, besichtigten Tempel und aßen Mittag mit einem herrlichen Blick auf den Vulkan Genung Batur und seinen Kratersee.

Am Dienstag (13. 9. 05) verließen wir Bali. Noch bestanden gute Chancen auf Wind, ab Oktober nimmt die Flaute-Wahrscheinlichkeit (33%) stark zu. Zu Beginn fuhren wir bei leichtem Wind unter Motor, um aus dem Gebiet der starken Tidenströmungen herauszukommen. Nachmittags frischte der Wind auf und wir segelten an der Ostküste der Insel entlang. Gegen Abend fuhren hunderte von kleinen Auslegerbooten mit ihren bunten, dreieckigen Segeln zum Fischen hinaus. Ein wunderschöner Anblick! Nach einem herrlichen Sonnenuntergang segelten wir in die Nacht. Unser Ziel war die Singapore gegenüber liegende Nongsa Point Marina, wo wir aus Indonesien ausklarierten wollten. Bis dahin lagen knapp 1000sm vor uns. Bei Wind von 2 - 3Bft., selten mal 4Bft., war es eine angenehm gemütliche Überfahrt, nur die Nachtwachen waren wegen des starken Schiffsverkehrs, Frachter und Fischer, anstrengend. Nach fünf Tagen sahen wir nachts erstes Wetterleuchten, und in der siebenten Nacht erwischte uns ein Sumatera, ein in der Gegend üblicher Gewitterwind. Eine schwarze Wolkenwand näherte sich uns, wir hatten gerade noch Zeit, den Baum aus der Fock zu nehmen und das Großsegel zu bergen, dann ging es los. Aber nach 20 Minuten mit Wind um 6Bft. flaute es langsam ab und begann für mehrere Stunden zu regnen. Nach acht Tagen überquerten wir am Mittwoch (21. 9. 05) den Äquator und sind jetzt wieder auf der Nordhalbkugel. Die Nacht zum Donnerstag fuhren wir bei sehr schwachem Wind unter Motor und kamen so am Mittag in der Nongsa Point Marina auf der Insel Batam an. Wir waren froh, die lange, für Flaute bekannte Strecke in zehn Tagen und zum größten Teil segelnd zurückgelegt zu haben.

Wir blieben eine Woche in der netten Marina, die zu einem Resort gehört, deren Einrichtungen wie Swimmingpool, Restaurant und Bar auch von den Seglern genutzt werden konnten.

Am Donnerstag (29. 9. 05) klarierten wir aus und fuhren ins nur 20sm entfernte Singapore, wo wir auf einem dafür vorgesehenen Ankerplatz einklarierten. Von dort aus ging es in die nahe, neue ein Grad 15-Marina, von der wir von anderen Seglern gehört hatten. Die großzügigen Steganlagen mit Wasseranschluss sind schon fertiggestellt, aber Strom fehlt noch und die Gebäude (Büros, Restaurants, Läden, Pool...) sind noch im Bau. Aber dafür liegen wir hier umsonst und relativ stadtnah.

Singapore ist eine moderne Großstadt und für uns die letzte gute Möglichkeit vor dem Mittelmeer, Ersatzteile zu bekommen. So erstanden wir Opferanoden für den Wärmetauscher, einen weiteren Ersatzimpeller, Öl- und Dieselfilter und einiges mehr. Natürlich sahen wir uns auch die Shoppingmeile, Chinatown und Little India an.

Leider ist das Wetter hier etwas anstrengend: schon früh am Morgen steigt die Temperatur auf über 30Grad, die Luftfeuchtigkeit ist hoch, und es ist oft windstill, unterbrochen von regelmäßigen Gewittern mit starken Böen. Auch nachts kühlt es kaum ab. Wir überlegen, ob wir noch hier oder lieber in Malaysia oder Thailand, wo es preisgünstiger sein dürfte, für einen letzten Antifoulinganstrich, neue Opferanoden und vielleicht einen neuen - oder steiler gestellten - Propeller an Land wollen. Wilfried eruiert im Internet. Ansonsten treibt uns nichts, das Wetter wird normalerweise erst ab November, wenn der Nordostpassat langsam einsetzt, günstiger zum Segeln und bis nach Phuket (Thailand), von wo aus wir erst ab Mitte Januar Richtung Sri Lanka aufbrechen können, sind es nur etwa 500sm. So haben wir Ruhe und Muße.

Viele liebe Grüße aus den heißen Tropen ins herbstliche Berlin

Elke und Wilfried



## 28. Bericht Singapore, 7. 11. 2005

Wir sind noch immer in Singapore, aber voraussichtlich werden wir morgen (8. 11. 05) nach Malaysia aufbrechen. Die lange Zeit hier haben wir sehr angenehm verbracht, einerseits hatten wir die Ruhe und den Komfort der Marina, auf der anderen Seite alles, was eine moderne Stadt so bietet.

Wir besuchten das sehr schöne Aquarium, sahen uns eine gute Fotoausstellung an, hörten bei "Jazz on the beach" südamerikanisch beeinflussten Jazz und schlenderten durch Einkaufszentren, Malls und Märkte. Sehr viel Spaß macht uns das Essengehen. Es gibt unzählige kleine Imbissrestaurants, wo man gut und preiswert essen kann. Der größte Teil der Bevölkerung Singapores stammt aus China, aber es gibt auch Inder, Malaien, Europäer, Araber,... . Dies spiegelt sich in der Vielfalt der Restaurants wieder, und wir konnten viele, für uns völlig neue Gerichte kennenlernen.

Obwohl, oder gerade vielleicht weil Singapore so klein und sehr dicht besiedelt ist, gibt es viele Parks, einen schönen Botanischen Garten und kleine Naturschutzgebiete, die sich als lohnende Ausflugsziele herausgestellt haben.

Inzwischen liegen etwa 20 Schiffe aus aller Welt in der Marina, von Norwegen bis Südafrika, von Kanada bis Australien. So lernten wir neue interessante Leute kennen und trafen alte Bekannte wieder. Und wichtig für Fahrtensegler ist natürlich immer der Informationsaustausch über Häfen, Ankerplätze, Einklarierungsformalitäten, Reparaturmöglichkeiten und vieles mehr.

Leider ist das Wetter noch recht unbeständig, der Nordostmonsun wird erst ab Januar konstant sein. So haben wir hier häufig Flauten, wechselnde, leichte Winde, die aber inzwischen häufiger aus Süd kommen und tägliche Gewitter mit heftigen Böen. Da wir aber noch Zeit in Malaysia und Thailand verbringen wollen, müssen wir weiter und haben uns darauf eingestellt, viel unter Maschine fahren zu müssen.

Unser erstes Ziel in Malaysia ist die Admiral Marina bei Port Dickson, die etwa 150sm von Singapore entfernt ist. Danach geht es die Malakkastrait weiter nach Norden.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



## 29. Bericht, Langkawi, Malaysia, 5. 12. 2005

Am Dienstag (8. 11. 05) fuhren wir bei der ersten Morgendämmerung aus der ein Grad 15 Marina, wo wir gut fünf Wochen lang zu Hause waren. Es fällt uns einerseits immer etwas schwer, einen Ort zu verlassen, an dem wir lange waren, und wo es uns gut gefallen hat, andererseits freuen wir uns natürlich auf etwas Neues.

Um 6.30 Uhr warteten wir auf der imigration anchorage auf unsere Abfertigung. Nach übergabe der Papiere zum Zollschiff in einer Plastiktüte mittels langer Holzstange mit Haken, bekamen wir diese erst einmal wieder zurück und mussten Ausklarierungsformulare ausfüllen. Diese wurden dann leider erst eine Stunde später abgeholt, und wir erhielten unsere Ausklarierungsbescheinigung und die Stempel in die Reisepässe. Um 8.00 Uhr ging es dann endlich weiter. Es war windstill, sonnig und wurde schnell warm. Wir fuhren unter Motor den stark befahrenen Schifffahrtsweg Richtung Malakkastraße. Gegen Abend begann das übliche Wetterleuchten, das näher kam und zum Gewitter wurde. In schneller Folge zuckten die Blitze über den Himmel, und es grollte der Donner. Dabei war es trocken und weiter nur schwach windig. Wir blieben am Rand der stark befahrenen Hauptroute der Großschifffahrt und hielten gut Ausschau, da auch noch kleinere Schiffe, Schlepper und natürlich Fischerboote unterwegs waren. Bei den vielen Netzen und den Gewittern ist es sehr beruhigend, einen Langkieler aus Stahl zu haben!

Die Strömung war interessanterweise fast die ganze Zeit mit uns gewesen, und so erreichten wir schon am nächsten Morgen um 9.10 Uhr nach 153sm die Admiral Marina in Malaysia. Das lästige Einklarieren übernahm für wenig Geld die Marina, und wir konnten die Umgebung erkunden. Mit dem Bus ist es nicht weit zum kleinen Ort Port Dickson, wo es gute Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants gibt. Wir gewannen unseren ersten Eindruck von Malaysia: Es ist zum Glück nicht so arm wie Indonesien, die Versorgung und die Infrastruktur erscheinen gut, und die Leute sind sehr freundlich.

Leider lädt das Meerwasser nicht gerade zum Schwimmen ein, und daher genossen wir die Abkühlung im schönen Pool auf dem Marinagelände.

Zwei Tage nach uns kamen unsere norwegischen Freunde in die Marina. Sie hatten Pech gehabt, unterwegs hatte ein Blitz in ihren Mast eingeschlagen. Ihnen und dem Schiff war nichts passiert, aber alle elektronischen Geräte (GPS, VHF, Radar, Computer,...) waren nicht mehr zu reparieren!

Da es uns gut in der Marina gefiel, beschlossen wir, etwas länger zu bleiben und von hier aus einen Ausflug nach Melaka und Kuala Lumpur zu machen. Am Samstag (19. 11. 05) brachen wir zu unserer dreitägigen Tour auf. Wir fuhren mit Bussen, die häufig fahren, bequem und ausgesprochen preisgünstig sind. Gegen Mittag waren wir in Melaka, wo wir uns ein Hotelzimmer suchten. Dann erkundeten wir die schöne, alte Stadt, von der aus schon früh Portugiesen und Holländer Gewürze und Kautschuk nach Europa brachten. Wir schlenderten durch die kleinen Gassen, wo kleine Läden, Werkstätten und Restaurants bunt gemischt

nebeneinanderliegen. Gegen Abend entdeckten wir einen night market, wo es neben Obst und Gemüse, Kleidung und CD's auch viele köstliche Imbisse gab, sodass wir dort zu Abend aßen.

Am folgenden Morgen ging es weiter nach Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, die wir nach zwei Stunden Busfahrt erreichten. Wieder suchten wir uns ein Zimmer und gingen dann auf Besichtigungstour. Wir bewunderten die glänzenden Doppeltürme des Kuala Lumpur City Centers, dem Wahrzeichen der Stadt, den hohen Fernsehturm und Chinatown, das Moderne und das Alte. Erschöpft gingen wir abends essen und bummelten danach noch ein wenig durch die lebhaften Straßen, bevor wir müde ins Bett fielen

Am nächsten Morgen waren die Straßen ruhig, alle Läden hatten jetzt, am Montagmorgen, geschlossen. Gegen Mittag fuhren wir zurück zur Admiral Marina zu unserer Macoma. Es war ein schöner, sehr lohnender Ausflug gewesen!

Wir blieben noch vier ruhige, schöne Tage in der Marina, bevor wir am Samstag (19. 11. 05) weiter Richtung Norden starteten. Wie üblich war Flaute oder schwacher Wind aus unterschiedlichen Richtungen, und wir motorten. Es dauerte nicht lange, und wir hatten etwas im Propeller! Wilfried tauchte und entfernte eine Plastiktüte. Eigentlich hatten wir geplant, wieder die Nacht durch zu fahren, aber gegen Nachmittag setzte Wind von vorne ein, und es zogen dicke Gewitterwolken heran. So disponierten wir um und suchten Schutz hinter einer Insel nahe des großen Hafens Port Klang. Kaum hatten wir um 18.00 Uhr geankert, als auch schon das Gewitter, diesmal mit starkem Regen, über uns hinwegzog.

Am nächsten Morgen ging es weiter. Wieder bekamen wir etwas, diesmal ein Gurtband, in die Schraube, und Wilfried musste tauchen. Nachmittags kam leichter Wind auf, und wir segelten für einige Zeit, aber gegen Abend herrschte wieder Flaute, und wir motorten. Es begann zu regnen, natürlich hatten wir auch Wetterleuchten und Gewitter. Regen und Gewitter hörten auf, dafür setzte Wind ein, und von 2.00 - 8.00 Uhr konnten wir segeln! Dann war wieder Flaute, bis eine dicke, graue Wolke uns Wind von vorne brachte. Wir fuhren wieder unter Motor gegenan. Aber zum Glück ist hier kein Wetter beständig, bald hatten wir wieder Flaute, und nachmittags konnten wir bei leichtem Westwind sogar wieder zwei Stunden segeln. Aber der Wind drehte auf Nordwest und wieder motorten wir gegenan. Der Wind nahm weiter zu, und eine hohe, unangenehm steile Welle kam direkt von vorne. Um 22.30 Uhr entschieden wir uns zum Umdrehen. Nach etwa 13sm erreichten wir eine kleine Insel, in deren Schutz wir ankern wollten. Wir fuhren vorsichtig in die kleine Bucht - und hatten wieder etwas im Propeller! Wir ankerten und gingen erst einmal schlafen; es war inzwischen 3.00 Uhr. Nach einer kurzen Nacht entfernte Wilfried die Plastiktüte aus dem Propeller, wir frühstückten und fuhren zwischen unzähligen Netzen und Fischerbooten hindurch in die neue Marina der Insel Penang, wo wir um 12.00 Uhr festmachten. Wir klärten auf, meldeten uns an, duschten und gingen dann erstmal essen. Die Stadt Georgetown ist sehr alt und gefiel uns gut. Leider war es grau und regnerisch.

Den nächsten Tag blieben wir im Hafen und erledigten so dies und das: Wäsche waschen, Keilriemen und Horn kaufen, Einkauf im Supermarkt und Diesel besorgen und umfüllen. Es nieselte den ganzen Tag. Aber bei der Wärme halten sich Niederschlag und Verdunstung die Waage, man wird zumindest nicht nass.

Am Donnerstag (24. 11. 05) fuhren wir weiter, Ziel war die 62sm entfernte Insel Langkawi. Zuerst war es nur grau und nieselte hin und wieder, später hatten wir starken Regen und Gewitter bei wenig Wind, und wir fuhren wieder einmal unter Motor. Das einzig positive war das Auftauchen eines Wals nicht allzu weit von uns entfernt! Durch den leichten Gegenwind und Gegenströmung kamen wir nicht auf den erhofften Schnitt von 5kn, und wir erreichten Langkawi nicht mehr im Hellen. Aber wenigstens hörte es auf zu regnen. Im Dunkeln fuhren wir zwischen einige vorgelagerten Inseln hindurch zur Marina, wo wegen einer Regatta kein Platz mehr für uns frei war. Also ankerten wir in der geschützten Bucht vor dem Hauptort Kuah. Von Singapore bis Langkawi hatten wir zwar nur gut 500sm zurückgelegt, diese waren



aber auf Grund der üblichen Wetterbedingungen in Äquatornähe nervig und anstrengend für uns gewesen.

Am nächsten Tag klarierten wir ein. In der Marina trafen wir Freunde wieder, die wir seit Fiji nicht mehr gesehen hatten. Da gab es viel zu erzählen.

Der Ort Kuah ist nicht sehr alt und nicht sehr schön, aber man kann sich gut versorgen, besonders da man zollfrei einkaufen kann. Das Wetter blieb wechselhaft und regnerisch. Nach drei Tagen fuhren wir vom Ankerplatz in den Royal Langkawi Yacht Club. Mit Hilfe von Internet und Telefon eruierten wir die Werftangebote auf Langkawi und in Thailand. Vor dem langen Schlag über den Indischen Ozean benötigen wir noch einen neuen Antifoulinganstrich, ein steilerer Propeller passend zum neuen Motor wäre gut, und unsere Ankerkette muss neu verzinkt werden. Wir studierten Angebote und Preise und machten einen Besichtigungstermin auf einer nahen Werft in Satun/Thailand aus.

Aber erstmal mieteten wir gemeinsam mit Freunden ein Auto und sahen uns Langkawi an. Besonders schön war die Fahrt mit der Seilbahn auf den gut 700m hohen Berg Mount Mat Cincang, von dem aus wir einen herrlichen Blick über die 99 Inseln von Langkawi und bis nach Thailand hatten. Interessant war ein Kunst- und Kulturzentrum und ein Museum, in dem Staatsgeschenke ausgestellt sind.

Am Freitag (2. 12. 05) fuhren wir dann mit der Fähre nach Satun. Die Möglichkeiten für Segelboote auf der Werft dort sind begrenzt, ein passender Slipwagen wäre erst ab dem 16. 12. frei - oder später. Ein anderer Wagen könnte eventuell verändert und früher eingesetzt werden. Wir überlegten und diskutierten und wägen ab, und entschieden uns letztendlich für eine Werft auf Phuket/Thailand, die Erfahrung mit Segelbooten hat und nahe des Hauptortes der Insel liegt. Wir bekamen dort einen Sliptermin für den 8. 12. Und waren froh und erleichtert, eine Entscheidung getroffen zu haben.

Am Sonntag (4. 12. 05) fuhren wir in die 17sm entfernte Telaga Marina im Nordwesten von Langkawi. Wieder bekamen wir unterwegs eine Tüte in den Propeller, Wilfried hat inzwischen schon Übung sie zu entfernen.

Von hier bis Phuket sind es etwa 120sm, morgen werden wir weiter fahren.  
Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **30. Bericht Phuket, Thailand, 9. 1. 2006**

Wie geplant verließen wir Langkawi am 6. 12. 05 in Richtung Thailand. Wir hatten, wie so oft, nur leichten Wind, versuchten es immer mal wieder mit Segeln aber motorten auch, um etwas voranzukommen. Gegen Nachmittag bildeten sich über Land dicke Wolken, und eine dunkle, gefährlich aussehende Front zog auf uns zu. Aber nichts passierte, weder Gewitter noch Regen oder Sturmböen, wir motorten weiter durch die Flaute, während die Wolkenfront über uns hinwegzog. Aber etwa zwei Stunden später, es dämmerte schon, kam plötzlich Wind

auf. Wir setzten Segel und bei 3 - 5 Bft. aus Ostnordost segelten wir in die Nacht. Da der Wind in der Stärke sehr unregelmäßig war und wie üblich sehr viele Fischerboote unterwegs waren, steuerten wir per Hand in zweistündigem Wechsel. Am frühen Morgen waren wir vor der Insel Phuket, und um 9.20 Uhr ankerten wir dann in einer kleinen Bucht. Am folgenden Tag gegen 13.00 Uhr zur Hochwasserzeit hatten wir unseren Termin bei der Werft Ratanachai. Wir fuhren den kleinen Fluss hoch bis zum Slipway, wo wir von freundlichen Arbeitern empfangen wurden. Das Slippen ging problemlos und sehr sicher, da die Stützen noch unter Wasser von Tauchern fixiert wurden. Nach der Hochdruckreinigung wurden wir weiter nach oben gezogen, wo wir auf weiteren Schienen quer auf unseren Platz verschoben wurden.

Insgesamt blieben wir fast drei Wochen auf der Werft, wir bestellten einen neuen Propeller aus Bangkok mit höherer Steigung, passend zum stärkeren Motor, überholten das Unterwasserschiff und erneuerten das Antifouling. Aus Deutschland trafen unsere kleinen, hier nicht erhältlichen Opferanoden ein. Leider war die Verzinkerei wegen einer Überschwemmung nicht in der Lage zu arbeiten, und wir konnten die Ankerkette nur mit Zinkspray behandeln. Da es trotz Trockenzeit häufig regnete, gingen die Farbarbeiten langsamer voran als geplant. Neben der Arbeit blieb uns so auch noch Zeit, kleinere Ausflüge zu machen, Proviant und Wasser zu bunkern und Phuket-Town anzusehen. Abends gingen wir meist in ein kleines Restaurant nahe der Werft. In diese Vorortstraße verirren sich nur selten Touristen, aber die freundliche Köchin konnte glücklicherweise etwas Englisch und kochte leckere Gerichte in zwei großen Woks. Und das Essengehen war zudem noch sehr preiswert.

Endlich, am 28. 12. war alles fertig. Da es hier üblich ist, bei Abslippen Feuerwerk abzubrennen, um das Schiff vor künftigem Unheil zu schützen, verzichteten auch wir nicht darauf. Unter Knallen und Krachen fuhren wir wieder ins Wasser zurück. Wir segelten nach Norden in die zwischen der Insel Phuket und dem Festland liegende Phangna Bucht, die für ihre steilen, bizarren Felsinseln bekannt ist. Dort ankerten wir hinter der kleinen Insel Koh Hong, die einen großen "Hong", eine nach oben hin offene Höhle hat, die wir mit dem Dinghi befahren konnten. Nur wenige Seemeilen weiter liegt die kleine Insel Koh Daeng Yai, die durch einen James Bond Film berühmt wurde. Sie wird meist James Bond Island genannt und ist eine Touristenattraktion. Auch wir besichtigten sie. Weiter ging es bis ganz in den Norden der Bucht zu einer Flussmündung, wo die Fischersiedlung Koh Pan Yi fast ausschließlich auf Stelzen gebaut unterhalb einer steilen Felsinsel liegt. Nur die Moschee des muslimischen Ortes steht auf einem kleinen Stück Festland. Leider ist dieser kleine Ort touristisch überlaufen, gegen Vormittag kommen viele sehr laute Ausflugsboote, und es gibt entsprechend viele neu gebaute Restaurants und Souvenirläden. Erst am späten Nachmittag kehrt wieder Ruhe ein. Am Silvestertag ankerten wir als einziges Boot hinter einem kleinen, zwei winzige Inseln verbindenden, weißen Sandstrand. Nach einem ruhigen Nachmittag gab es ein gutes Abendessen mit Wein, und dann saßen wir bis Mitternacht im Cockpit, über uns ein herrlicher Sternenhimmel!

Über eine weitere schöne Ankerbucht ging es zum Festland, wo wir in der Bucht von Ao Nang ankerten. Von hier aus besuchten wir mit dem Bus die nächste größere Stadt Krabi. Da auch in Ao Nang viele, laute Ausflugsboote unterwegs waren, fuhren wir weiter zur nur 4sm entfernten Insel Koh Dam Khwan. Bei einsetzender Dämmerung und Niedrigwasser machten wir einen schönen Strandspaziergang, sahen Tukans, die in Bäumen Früchte aßen und große Flughunde, die von ihren Übernachtungsplätzen zum Festland flogen. Auf der Insel Koh Phi Phi Don blieben wir einen Tag. Wir machten eine kleine Wanderung zu einem Aussichtspunkt, von dem aus man fast die ganze Insel überblicken konnte. Dann fuhren wir wieder zur Insel Phuket zurück, wo wir am Freitag (6. 1. 06) ganz im Südwesten, in der Nai Harn Bay ankerten. Am Sonntag fuhren wir weiter nach Norden zur Bucht Ao Patong, da der größere Ort uns bessere Versorgungsmöglichkeiten bot. Wir

besorgten Diesel, Benzin und Trinkwasser, kauften frische Lebensmittel, telefonierten und gingen ins Internet.

Am 11. 1. 06 müssen wir in Thailand ausklarieren, eine Visumsverlängerung ist kompliziert und teuer. Noch sind wir nicht sicher, ob wir Sri Lanka anlaufen sollten, wir hoffen, noch mehr Informationen über die politische Lage und die Situation für Reisende übers Internet zu bekommen. Sollte es uns zu unsicher erscheinen, werden wir wohl direkt zu den Malediven segeln.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **31. Bericht - Galle, Sri Lanka, 15. 2. 2006**

Am 11. 1. 06 klarierten wir fristgerecht in Thailand aus und verließen einen Tag später das Land. Da für die nächste Zeit nur sehr schwacher, unstabiler Wind vorhergesagt wurde, starteten wir noch nicht Richtung Westen, sondern fuhren die 120 sm zurück nach Langkawi (Malaysia). Nachts hatten wir sogar guten Segelwind. Am späten Vormittag kamen wir im kleinen Hafen Telaga an, wo wir gleich zu einer Stegparty eingeladen wurden. Auf Grund der Wetterberichte beschlossen wir, erstmal eine Woche zu bleiben. Da sowohl wir, als auch Macoma startklar waren, gab es an Bord wenig zu tun, und wir machten Urlaub! Wir mieteten einen Motorroller und fuhren über die schöne Insel, die besonders im Norden bergig ist, während sie in der Mitte eben ist, was Reisanbau ermöglicht. Es machte Spaß, einsame, idyllische Wasserfälle und kleine, menschenleere Strände zu besuchen. Und zur Mittagszeit war es leicht, ein kleines Restaurant zu finden und einen Imbiss einzunehmen. Ich nähte die Gastlandsflagge von Sri Lanka, das wir nun doch anlaufen wollten. Über andere Segler, die in Funkkontakt mit Freunden standen, die schon dort waren, hatten wir erfahren, dass die Situation für Segler wohl unverändert und sicher sei.

Wir kauften noch frische Lebensmittel ein, klarierten aus und verließen den Hafen am Dienstag (24. 1. 06) gegen Mittag. Bei leichtem Nordostwind segelten wir nach Westen. Abends drehte der Wind auf Nordwest und flaute dann völlig ab. Da wir keine Lust hatten, unter Maschine zu fahren, ankerten wir in der Südbucht der nur wenige Seemeilen entfernten Insel Koh Lipe.

Als nachts Nordostwind einsetzte, gingen wir ankerauf, und um 1.00 Uhr segelten wir aus der Bucht. Die nächsten Tage wehte der Wind beständig um die 3 Bft.. Am zweiten Tag auf See hatte ich seekrankheitsbedingte Kopfschmerzen, aber bald ging es mir wieder gut, und eine gemütliche Bordroutine stellte sich ein. Da wir keinen hohen Seegang hatten, gab es morgens guten Filterkaffee und auch mittags warme Mahlzeiten. Nachts gingen wir wie immer abwechselnd Wache, die Großschifffahrtsroute lag südlich von uns, und wir sahen viele Schiffe. Am sechsten Tag kam ein Segler in Sicht, und wir hatten Funkkontakt. Wir setzten unseren Blister und konnten so ganz gut mit dem größeren Schiff mithalten. Abends drehte der Wind auf Ost und flaute ab. Wir wechselten zu unserer Normalbesegelung: Großsegel (1. Reff) und Fock, nach Luv ausgebaumt. Bei leichtem Wind schlagen so unsere Segel noch am wenigsten. Der andere Segler startete seine Maschine und verschwand außer Sicht. Glücklicherweise nahm der Wind in den folgenden Tagen wieder zu, und da wir eine Strömung von gut 1 kn mit uns hatten, kamen wir gut voran. Meist hatten wir Etmale von etwa 120 sm. Am zehnten Tag (Do., 2. 2. 06), kurz vor Sri Lanka, frischte der Wind auf 4 - 5 Bft. auf, und mit der Strömung segelten wir rasant mit bis zu 8,5 kn! Um nicht bei Dunkelheit anzukommen, reduzierten wir Segelfläche und fuhren über Nacht nur mit der Fock. So arbeitete auch unsere Windsteueranlage genauer. Wir wechselten zu zweistündigen Wachen, da vor der Südküste Sri Lankas viel Schiffsverkehr, hauptsächlich Fischer, zu beachten war. Gegen Morgen (Fr, 3. 2. 06) flaute der Wind langsam ab, wir frühstückten in aller Ruhe, dann motorten wir zum Hafen von Galle. Wilfried meldete uns über Funk an. Es ist verboten in den Innenhafen einzulaufen, und wir warteten knapp zwei Stunden, bis ein kleines Navyschiff kam. Zwei Offiziere kamen an Bord, und nach den Einklarierungsformalitäten fuhren wir gemeinsam in den Innenhafen, wo wir als dritte im Päckchen an der Pier festmachten. 1167 sm lagen hinter uns.

In Sri Lanka muss man einen Agenten für die weiteren Formalitäten mit Hafenamtsamt, Einwanderungsbehörde und Zoll nehmen. Für den Hafen, egal ob man einen Monat oder nur einen Tag bleibt, muss man 100 US Dollar zahlen, weitere 70 US Dollar für den Agenten und den Zoll. Je ärmer das Land, desto höher die Gebühren. Aber wenigstens gingen die Formalitäten recht schnell und reibungslos. Ein Vertreter vom Zoll inspizierte unser Boot und zog mit zwei erbetenen Dosen Bier wieder ab.

In den nächsten Tagen sahen wir uns Galle an, besichtigten das schön gelegene Fort aus holländischer Kolonialzeit und probierten die lokale Küche. Es gibt sehr leckere Teigtaschen mit scharf gewürzten Gemüse- und Fischfüllungen und Reis mit Currys. Weiterhin eruierten wir die Möglichkeiten für eine Tour ins Inland. Da uns die Preise, sowohl von privaten als auch von offiziellen Anbietern, recht hoch erschienen, und wir auch keine Lust hatten, entweder diverse Souvenirläden oder sämtliche Heiligtümer zu besichtigen, entschlossen wir uns, auf eigene Faust zu reisen.

Am Mittwochmorgen (8. 2. 06) ging es mit leichtem Gepäck und einigen Kopien aus dem "Lonely Planet" los. Mit der Bahn, die aus englischer Kolonialzeit stammt und den Eindruck einer lebendigen Museumseisenbahn vermittelt, ging es langsam und ruckelig nach Colombo, der Hauptstadt Sri Lankas. An der Küste sahen wir viele durch den Tsunami verursachte Schäden. Oft waren nur noch die Fundamente der Häuser übrig geblieben. Behelfsmäßige Holzhütten säumten die Strecke. Aber wir sahen auch einige aus europäischen Spendengeldern finanzierte Neubauten aus Stein.

Von Colombo aus fuhren wir mit einem weiteren Zug ins Inland nach Kandy, wo wir ein Zimmer im "Olde Empire Hotel" fanden. Wir sahen uns die laute, quirlige, nicht sehr schöne Stadt an und besuchten den Botanischen Garten. Ursprünglich als Park eines Königs angelegt, beherbergt er mächtige, alte Bäume aus allen Gebieten der Tropen.

Nach einem Tag Aufenthalt in Kandy fuhren wir weiter mit der Bahn nach Ella. Die Strecke führte immer weiter ins bergige Hochland. Erst wurden Reis- und Bananananbau von kleinen Kartoffel- und Kohlfeldern abgelöst, später fuhren wir auf fast 2000 m Höhe durch Wälder

mit blühenden Rhododendronsträuchern und durch ausgedehnte Teeplantagen. Es wurde merklich kühler. Die kurvige Strecke führte durch viele Tunnel, und immer wieder eröffneten sich uns herrliche Blicke auf die bergige Landschaft!

Wir übernachteten in Ella in einem preiswerten, kleinen guest house und fuhren am nächsten morgen mit dem Bus zurück nach Galle. Der Bus war sehr voll, und so verbrachten wir den größten Teil der sechsstündigen Fahrt stehend, eng gedrängt und uns gut festhaltend, da der Fahrer sehr rasant durch die engen kurvigen Straßen fuhr. Aber es ist immer eine interessante Erfahrung, so zu reisen wie die Einheimischen. Nach vier lohnenden Reisetagen waren wir am Samstag (11. 2. 06) nachmittags wieder zu Hause auf unserer Macoma. Wir erledigten einige Wartungsaufgaben, ärgerlicherweise war unser Rotgrünlicht von einem herausfahrenden Segler (?) demoliert worden und musste erneuert werden (wir hatten Ersatz an Bord), wir besorgten Trinkwasser und kümmerten uns um Wettervorhersagen. Leider ist der Monsun nicht stabil, auf dem ersten Drittel der Strecke zu den Malediven hätten wir Westwind gegenan, danach sehr, sehr schwachen Nordostwind oder völlige Flaute. So werden wir wohl noch einige Tage bleiben, regelmäßig Wetterberichte im Internet ansehen und auf stetigen Segelwind hoffen

Viele liebe Grüße

Elke und Wilfried



### **32. Bericht - Djibouti, 21. 3. 2006**

Da wir nicht ewig auf optimalen Segelwind warten konnten, klarierten wir am 18. 2. 06, nach zwei Wochen Aufenthalt in Sri Lanka, aus und verließen den Hafen von Galle. Draußen wehte ein leichter westlicher Wind. Wir fuhren unter Maschine und hofften, dass sich der Nordostmonsun durchsetzen würde. Am folgenden Morgen war es soweit, und wir konnten segeln. Aber leider war der Wind sehr unstet, angenehme Segelphasen wechselten mit völliger Flaute, so dass wir immer mal wieder einige Stunden unter Motor fuhren. Am Mittwoch (22. 2. 06) erreichten wir den nördlichsten Atoll der Malediven und ankerten um 18.00 Uhr, gerade noch vor Sonnenuntergang, hinter der kleinen Insel Uligan. Es waren anstrengende 441sm gewesen.

Insgesamt ankerten hier vier Segler. Einer war kurz vor uns angekommen und hatte gerade die Offiziellen zum Einklarieren an Bord. Kaum war unser Anker auf dem Grund, kamen sie, fünf Mann von Zoll, Einwanderungs- und Gesundheitsbehörde, auch schon zu uns an Bord. Sie waren sehr freundlich, anscheinend freut man sich hier über jeden Segler. Bald waren die Formalitäten beendet, der Kaffee getrunken, und wir waren wieder allein und tranken erstmal ein - leider nicht sehr kühles - Ankunftsbeer.

Endlich ankerten wir mal wieder in klarem Wasser! Morgens konnten wir bei glatter Wasseroberfläche ohne Schwierigkeiten unseren Anker auf 10m Tiefe liegen sehen; und es gab viele Fische zu beobachten. In einiger Entfernung zogen Große Teufelsrochen (Mantas)

vorbei.

Die kleine Insel hat schöne, weiße Korallenstrände, die Häuser des kleinen Ortes sind aus Korallenkalk gebaut, und die Straßen bestehen aus weißem Sand. Die einzigen Verkehrsmittel sind einige Fahrräder und Schubkarren. Da es keine Restaurants gibt, wurde an einem Abend privat ein Abendessen für die Segler organisiert. Für 7 US Dollar pro Person konnten wir die einheimische Küche, die indisch beeinflusst ist, genießen. Nur Bier oder Wein gab es in dem streng islamischen Land natürlich nicht dazu.

Nach nur vier schönen Tagen mit Schwimmen, Schnorcheln und Strandspaziergängen, klarierten wir aus, und am Montag (27. 2. 06) verließen wir Uligan unter Segel mit Ziel Djibouti.

Wie zu erwarten, hatten wir besonders zu Beginn der Überfahrt nur leichten Wind und kamen nur langsam voran. In der zweiten Nacht hatten wir Flaute mit völlig glatter See, in der sich die Sterne spiegelten, und wir fuhren unter Motor. Aber meist segelten wir. Im Gegensatz zu anderen Seglern haben wir nur geringe Dieselmengen an Bord. Beim Tanken in Galle bestellte ein Segler aus Versehen 200 Liter Diesel zu viel. Das ist mehr als unsere gesamten Treibstoffvorräte! Viele Segler fahren auch lieber die kürzere Strecke bis in den Oman (1300 sm), obwohl vor der Küste dort fast immer Flaute zu erwarten ist, aber dort kann man Diesel kaufen. Wir altmodischen Segler haben manchmal das Gefühl, zu einer vom Aussterben bedrohten Art zu gehören; die meisten stellen den Motor an, wenn ihre Geschwindigkeit unter 3 oder 4 kn fällt. Wir segeln. Aber wenn fast 2000sm vor einem liegen, überlegt man schon des öfteren, wie lange man wohl bis zum Zielort brauchen wird. Andererseits ist die Wohnqualität bei leichtem Wind und entsprechend glatter See angenehm hoch. Wir saßen oft gemütlich im Cockpit, es war kein Problem zu kochen und allerlei Kleinigkeiten zu erledigen. So nähte ich die Gastlandsflaggen von Djibouti und Eritrea. Leider war der Wind weiterhin sehr unregelmäßig, sodass die Segel unangenehm schlugen, wenn der Wind abgenommen hatte, die Welle aber noch nicht. Auch die Windsteuerung arbeitete dann nicht sehr zuverlässig. Und natürlich sind die Nachtwachen auf Dauer anstrengend. Und es ist nötig, gut Wache zu gehen, die Großschiffahrt ins Rote Meer oder von dort kommend fährt den gleichen Kurs wie wir Segler. Nach etwa zwei Wochen näherten wir uns dem Golf von Aden, und die Gefahr, Piraten zu begegnen, nahm zu. Wir hielten uns gut von der zu Somalia gehörenden Insel Sokotra frei, und segelten durch die Mitte des Golfes. Normalerweise freut man sich, wenn man nach einer langen Überfahrt der Küste näherkommt und Fischboote sieht. Hier löst ihr Anblick traurigerweise eher Ängste aus.

Der Wind hatte etwas zugenommen, wir kamen ganz gut voran, und wir näherten uns unserem Ziel. Leider erfolgte der Landfall wieder einmal bei Nacht. Aber der Mond schien hell, die Einfahrt war gut ausgetonnt, und die Hafenanlagen beleuchtet. Am Sonntag (19. 3. 06) um 4.50 Uhr morgens ankerten wir in Djibouti. Wir hatten die 1844 sm in 20 Tagen bewältigt und nur 40 l Diesel verbraucht. Der Indische Ozean lag hinter uns! Leider ist die Stadt Djibouti nicht besonders ansprechend. Vom französischen Einfluss auf die ehemalige Kolonie ist bis auf die Sprache und die hohen Preise nichts mehr zu spüren. Alles wirkt verfallen, verkommen und ohne Chance auf Besserung. Aber immerhin gibt es Internetcafes, einen ganz passablen Supermarkt und Diesel. Nur mit der Trinkwasserversorgung sieht es nicht so gut aus.

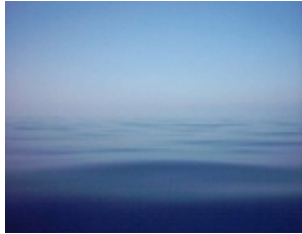
Am Montag kam die deutsche Fregatte Emden in den Hafen, und wir statteten ihr einen Besuch ab. Zur Piraterie in der Gegend befragt, antwortete ein Offizier, dass wir mit dem Golf von Aden das Schlimmste hinter uns hätten. Er sagt: "Ich würde da nicht langfahren." Aber das Rote Meer soll soweit sicher sein. Netterweise überließ er uns vier Kisten Mineralwasser aus den Schiffsvorräten.

Ansonsten versuchen wir, möglichst schnell alles Nötige zu erledigen. Wir kauften Vorräte ein und beantragten das Visum für Ägypten.

Wir hoffen, dass wir Freitag oder Samstag nach Eritrea aufbrechen können. Wer weiß, was uns dort erwarten wird.

Viele liebe Grüße

Elke und Wilfried



### **33. Bericht - Port Ghalib, 26. 4. 2006**

Am Freitag (24. 3. 06) klarierten wir am frühen Morgen aus, klärten das Boot auf und verließen Djibouti unter Großsegel und Fock. Spätnachmittags ankerten wir nahe des kleinen Ortes Obock, geschützt von Riffen. Solche Ankerplätze, wo einen nur Riffe, die unter Wasser liegen, schützen, statt Land, werden wir wohl in Zukunft öfter haben. Da diese Riffankerplätze nur sehr selten ausgetonnt sind, muss man sich an der Farbe des Wassers orientieren. Dies ist bei tiefstehender Sonne von vorne auf Grund der Spiegelung sehr schwierig, und wir waren froh, als wir am nächsten Morgen sicher hinaus ins Tiefe gelangt waren.

Die Meerenge des Bab El Mandeb, die den südlichen Eingang zum Roten Meer bildet, und die für ihre starken Winde berüchtigt ist, da hohe Gebirge an beiden Ufern zu einem Düseneffekt führen, der die Windgeschwindigkeit erhöht, lag vor uns. So frischte der Wind aus Ostsüdost auch bald von 2 - 3 Bft. auf 4 Bft. auf und verstärkte sich am Nachmittag weiter auf 5 - 6 Bft. Wir segelten nur unter Fock. Ein im "Red Sea Pilot" beschriebener Ankerplatz war viel zu ungeschützt, Schwell lief von beiden Seiten um die kleine Insel, und wir mussten weitersegeln. Kurz nach Sonnenuntergang mit der letzten Dämmerung erreichten wir die Insel Dumeira Island an der Grenze zu Eritrea. Sie bot Schutz gegen die recht hohe, steile Welle, aber heftige Fallböen kamen über ihre hohen Gipfel zu dem Ankerplatz, wo wir als einziges Boot lagen. Nach einer unruhigen Nacht verließen wir nur zu gerne schon um 6.30 Uhr nach einem schnellen Frühstück die Insel. Unter Fock segelten wir bei 5 - 6 Bft., in Böen auch 7 Bft. mit Höchstgeschwindigkeit Richtung Norden. Am frühen Nachmittag erreichten wir den kleinen Hafentort Aseb in Eritrea und ankerten hinter einem Wellenbrecher. Der Wind nahm weiter zu, und wir waren dankbar für diesen guten Schutz. Da sich bis zum Land eine solche Welle aufgebaut hatte, dass wir mit unserem Dinghi sicher nicht trocken dorthin und erst recht nicht zurück gekommen wären, wollten wir an Bord bleiben. Aber unser französischer Bootsnachbar, den wir in Djibouti kennengelernt hatten, kam zu uns geschwommen und bat uns um Hilfe. Er und seine Freundin waren vormittags bei weniger Wind an Land gerudert und schafften es später nicht gegenan zurück. Er war geschwommen, seine Freundin noch an Land. So kämpfte sich Wilfried mit unserem kleinen Dinghi mit dem 2 PS Außenborder durch die Wellen an Land und holte sie ab. Beide wurden pitschnass!

Erst am übernächsten Tag, als der Wind etwas abgeflaut war, fuhren wir an Land, klarierten ein und sahen uns den kleinen Ort an: auffällige Häuser, wenige Läden mit sehr geringem Angebot - immerhin bekamen wir Brot - und wenig Autos. Dafür gab es Eselskarren und auch einige Kamele.

Am Mittwoch (29. 3. 06) hatte der Wind auf 3 - 4 Bft. aus Ostsüdost abgenommen, und wir fuhren weiter nach Ras Terma, einer 24sm entfernten Bucht hinter einer Huk. Diese Bucht war zwar gut gegen südliche Winde geschützt, aber am nächsten morgen hatte der Wind auf Nord gedreht. Wir verließen die Bucht um 7.00 Uhr. Zu Beginn war es kein Problem, unter Motor bei 1 - 2 Bft. gegenan zu fahren. Aber der Wind nahm zu, und gegen die sich aufbauende Welle fahrend, kamen wir immer langsamer voran. Auch Kreuzen gegen eine solche Welle ist ziemlich aussichtslos, besonders, wenn man noch bei Tageslicht einen Ankerplatz erreichen möchte. Wir entschlossen uns, auch da uns der anvisierte Ankerplatz nicht wirklich sicher erschien, zu einer Kursänderung, und wir segelten zu den Hamish Islands, wo wir nach 51sm hinter der Insel great Hamish Island Schutz fanden. Der französische Katamaran hatte die gleiche Entscheidung getroffen und ankerte neben uns. Aber als wir am nächsten Tag in einer schönen Bucht der Nachbarinsel ankerten, erschien ein gut bewaffnetes Militärschiff, und wir wurden aufgefordert, die Inseln sofort zu verlassen. Die Inselgruppe gehört zu Jemen, und man bräuchte eine in Aden ausgestellte Besuchserlaubnis, die wir nicht hatten. Später erfuhren wir von anderen Seglern, dass diese Erlaubnis wohl generell nicht erteilt wird.

Wir verließen lieber rasch die anchorage, der Wind hatte zum Glück abgenommen, und wir motorten die Nacht über wieder Richtung Eritrea. Am folgenden Tag konnten wir bei gutem östlichen Wind segeln, und nach einer weiteren Nacht erreichten wir einen geschützten Platz hinter einer Insel vor der Küste Eritreas. Über eine weitere Ankerbucht ging es nach Massawa, dem Haupthafen des Landes, den wir am Dienstag (4. 4. 06) erreichten. Wilfried erledigte die Einklarierungsformalitäten, aber wir beantragten keine Visa, die für uns beide 100 US Dollar kosten sollten. Wir bekamen einen Shorepass, der uns den Landgang erlaubte und durften nur zwei Tage bleiben, was uns auch genug erschien. Am nächsten Morgen erfuhren wir von anderen Seglern das Wichtigste, leider war das Kaufen von Diesel auf legalem Weg so gut wie unmöglich, selbst der Mann vom Hafenamt schickte uns auf den Schwarzen Markt. Eigentlich wollten wir nichts Unrechtmäßiges machen, aber nachdem uns auf der Bank gesagt wurde, dass sie ihre eigne Währung nicht in Euro oder Dollar zurücktauschen würden, erwarben wir doch 20 l Diesel und kauften vom Restgeld Lebensmittel.

Wir waren nicht unfroh, als wir am Freitag (7. 4. 06) früh am Morgen Massawa verließen. Als der Hafen gerade hinter uns lag, lief der Motor plötzlich unregelmäßig. Wilfried musste den Dieselfilter reinigen und den Vorfilter ersetzen; der Diesel in Afrika ist oft verschmutzt und enthält Wasser. Ich segelte derweil bei westlichem Wind, der aber bald auf Nord drehte, so dass wir mal wieder unter Motor unser 27sm entferntes Ziel, zwei kleine Inseln zwischen denen man hinterm Riff ankern konnte, erreichten. Bei einem schönen Spaziergang am Strand der einsamen Insel sahen wir große Mengen von Einsiedlerkrebsen. So konnte ich keine schönen Schneckenhäuser sammeln, alle waren bewohnt.

Am nächsten Morgen ging es früh weiter. Wieder setzte Nordwind ein, und wir fuhren unter Motor. Da wurden uns die 37sm bis zur nächsten Insel mit Ankermöglichkeit ziemlich lang. Nördliche Winde sind im Roten Meer laut Literatur durchaus üblich, aber eigentlich sollten sie erst in der nördlichen Hälfte die dominierende Windrichtung ausmachen. Gegen 15.00 Uhr ankerten wir hinter der Insel Difnein, die im Grenzgebiet zum Sudan liegt. Bei einem Strandspaziergang blieb ich immer nah am Wasser, da im Innenland noch die Gefahr von Minen besteht.

Ankerplätze hinter Inseln haben den Nachteil, dass sie nur Schutz gegen etwa ein Viertel der Windrichtungen bieten. Als in der Nacht der Wind von Nord auf Südost drehte, lagen wir ungeschützt und aufländig. So verließen wir die Insel um 2.00 Uhr nachts, die beiden anderen Segler ebenfalls. Aber immerhin hatten wir mal schönen Segelwind! Er hielt den ganzen Tag an, und wir beschlossen, die nächste Nacht durchzusegeln. Während des Vormittags des nächsten Tages (Mo., 10. 4. 06) drehte der Wind langsam wieder über Nordost auf Nord, aber



zum Glück war es nicht mehr weit, und am Nachmittag ankerten wir nach 167sm südlich von Harorayeet (Two Islets); wir waren im Sudan.

Weiter ging es am nächsten Morgen zu einer hier Marsa genannten, sicheren Bucht im Saumriff bei geradem Küstenverlauf. Bei wie so oft auffrischendem Nordwind waren wir froh, schon um 10.00 Uhr nach 21sm sicher in der Marsa Esh Sheikh Ibrahim zu ankern. Obwohl wir ganz gerne darauf verzichtet hätten, einen Hafen im Sudan anzulaufen - auch die Sicherheitshinweise des Auswärtigen Amts im Internet lasen sich nicht gerade einladend - wollten wir doch Port Suakin im Süden des Landes ansteuern, wir benötigten Diesel, auch frische Lebensmittel waren knapp. Hier sollte es sicherer und preiswerter sein als in der größten Hafenstadt Port Sudan.

Wir fuhren am Mittwoch (12. 4. 06) um 10.00 Uhr in den kleinen Hafen, vorbei an der Altstadt, die nur noch aus Ruinen besteht, bis zu den gut geschützten Ankerplatz für die Segler. Im Sudan muss man einen Agenten nehmen; erstaunlich schnell erschien einer und stellte erstmal eine Preisliste auf. Immerhin erledigte er für 30 US Dollar sämtliche Formalitäten und besorgte uns Diesel und Trinkwasser. Nachdem ein "Health officer" an Bord gewesen war, durften wir an Land. In dem kleinen Ort dominierten Männer in langen weißen - oder ehemals weißen - Gewändern das Straßenbild. Sie waren in den Cafés, in den kleinen Läden, selbst auf dem Markt wurde Obst und Gemüse nur von Männern verkauft. Frauen sahen wir nur wenige, sie blieben im Hintergrund, waren natürlich verschleiert und bis auf Hände und Füße in erstaunlich farbenfrohe Kleider gehüllt. Das übliche Verkehrsmittel ist der Eselskarren, auch Kamele sahen wir. In den kleinen Läden konnten wir einige Konserven kaufen, auf den Markt bekamen wir gutes Obst und Gemüse, auch Brot, kleine Fladenbrote, die gut schmeckten, waren preiswert zu haben. Aber es erschien uns doch wie eine Reise in eine ferne Vergangenheit, und es ist nicht angenehm, angestarrt zu werden, obwohl ich natürlich lange Hosen, eine langärmelige Bluse und zum Verbergen meiner hier auffällig blonden Haare einen Hut trug. Aber unfreundlich oder feindselig war keiner. Am Freitag (14. 4. 06) fuhren wir weiter, leider erst um 11.00 Uhr, da erst ausklariert werden musste. Da gegen Mittag der Wind wie so oft auffrischte, gaben wir unser ursprüngliches Ziel auf und suchten Schutz in einer Marsa.

Früh am nächsten Morgen (6.00 Uhr) ging es wieder weiter. Vor uns lag eine längere Strecke ohne gute Ankermöglichkeiten, die wir in einer Nachtfahrt bewältigen wollten. Vormittags fuhren wir bei sehr schwachem Wind unter Motor vorbei an Port Sudan, nachmittags konnten wir segeln, bis der Wind nach Sonnenuntergang langsam wieder einschlief. Also motorten wir durch die ruhige Nacht. Leider setzte morgens Wind aus Nordnordwest ein, der direkt von vorne kam und schnell stärker wurde. (Ich scheine immer dasselbe zu schreiben, aber es war so.) Wir wurden immer langsamer, stampften uns in den steilen Wellen fest und entschieden uns, obwohl nur noch wenige Meilen vor uns lagen, zum Abdrehen. Wir segelten zurück nach Süden. Eine einige Meilen entfernte Ankermöglichkeit hinter einem langgezogenen Riff, auf dem ein Wrack liegt, erschien uns ungeeignet, selbst hinter dem Riff stand eine Windwelle von fast 1m. Also fuhren wir weiter zurück und fanden gegen 13.00.Uhr Schutz in einer Marsa. Wir waren froh, als wir heil durch die Riffe gekommen waren und der Anker hielt. Inzwischen hatten wir 6 - 7 Bft.. Wir blieben hier zwei Tage und warteten den Starkwind ab. Am Mittwoch (19. 4. 06) konnten wir dann unser ursprüngliches Ziel, die 30sm entfernte Khor Shinab erreichen. Eine Khor ist wie eine Marsa eine Riffunterbrechung, aber im Gegensatz zur Marsa folgt eine meist tiefe Bucht, eine alte Flussmündung, ins Land. Wir hatten den Eindruck, mit dem Boot direkt in die Wüste zu fahren. Früh am folgenden Tag fuhren wir Richtung Khor El Marob. Wieder frischte mittags der Wind auf, und wir waren froh, gegen 13.00 Uhr im Wellenschutz zu sein. Von unserem Ankerplatz hatten wir einen herrlichen Blick auf die hohen Bergketten im Inland. Da wir gute Wettervoraussagen hatten, verließen wir die schöne Khor schon am nächste Morgen (Fr., 21. 4. 06). Wieder lag eine längere Strecke vor uns, da wir gerne an der Foul

Bay mit vielen unbezeichneten Riffen und nur unsicheren Ankerplätzen vorbeisegeln wollten. Inzwischen sind wir froh über Flaute, bei der wir motoren können. Das ist immer noch um vieles besser als 5 Bft. oder mehr auf die Nase. So fuhren wir den Vormittag über gemütlich durch die Windstille. Mittags setzte nur leichter Gegenwind ein, aber es baute sich eine unerklärlich steile und lästige Welle auf. Als der Wind dann auch noch zunahm, suchten wir Schutz hinter der Huk von Ras Banas. Wir hatten mit 146sm immerhin gut die Hälfte der ursprünglich geplanten Distanz geschafft, und die Foul Bay lag hinter uns. Wir studierten den "Red Sea Pilot", und planten die Weiterfahrt in Tagesetappen. Da aber der Wind nachließ, die See glatt und friedlich wurde, und wir gerne das Wetterfenster nutzen wollten, fuhren wir am Nachmittag um 17.00 Uhr weiter und erreichten nach einer Nacht und 120sm am Sonntag (23. 4. 06) am frühen Nachmittag Port Ghalib, den ersten Einklarierungshafen in Ägypten. Die Formalitäten, die von der Marina übernommen wurden, dauerten leider bis zum Abend - Zeit hat hier eine andere Dimension - und wir kamen erst am folgenden Tag an Land. Hier gibt es wieder Internet, Telefon, einen Geldautomaten (am nahen Flughafen), einen gutsortierten Laden und Restaurants, obwohl die Ferienanlagen rund um die Marina noch im Bau befindlich sind. Jetzt liegen noch gut 300sm bis Suez vor uns.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **34. Bericht - Port Suez, Ägypten, 30. 5. 2006**

Nach vier Hafentagen verließen wir Port Gharib. Der Wetterbericht erwies sich als zutreffend, und bei leichtem östlichen, später sogar südöstlichen Wind ging es weiter Richtung Norden. Nachts war Flaute, und wir fuhren unter Motor. Bei aufkommendem Nordwind ankerten wir am Vormittag (Sa., 29. 4. 06) nahe Safaga. Da der Wind am folgenden Tag zunahm, suchten wir einen 4sm weiter nördlich gelegenen, durch eine Halbinsel gut geschützten Ankerplatz auf. Hier blieben wir wegen des ständig mit mindestens 4 - 5 Bft. wehenden Nordnordwestwinds vier Tage.

Dann nutzten wir ein Wetterfenster mit nur schwachem Gegenwind und fuhren 48sm weiter in die Marina von Abu Tig, die zu dem riesigen Ferienkomplex von El Gouna gehört. Es war schön, dort Annehmlichkeiten wie warme Duschen, Supermärkte, Restaurants und

Internetcafes zu haben, aber nach drei Tagen wären wir gerne weitergefahren. Diese auf Massentourismus ausgelegten, künstlichen Städte liegen uns nicht so richtig. Aber wir hatten starken Nordwind, der uns auch noch große Mengen Sand an Bord wehte. Selbst bis in die Kajüte drang der feine, graue Sand, grässlich!

Endlich, nach einer Woche, flaute der Wind ab, und am Sonntag (14. 5. 06) verließen wir die Marina. Aber wie hier so oft verstärkte sich der Wind bei unverändert blauem Himmel, und wir waren froh, im Schutz der kleinen Insel South Qeisum nach nur 18sm ankern zu können. Es dauerte nicht lange und wir hatten wieder 5 - 6 (7) Bft. aus Nordnordwest. Zwei weitere Schiffe, die ebenfalls aus Abu Tig kamen, ankerten neben uns. In den nächsten Tagen kämpften sich noch einige bis zu diesem Ankerplatz, so dass bald zehn Schiffe hier auf weniger Wind warteten.

Von South Qeisum am südlichen Ende des Golf von Suez bis zum Ort Port Suez sind es nur 160sm, aber selbst eine relativ kurze Strecke ist manchmal nur schwer zu bewältigen. Wir warteten. Angeblich sollte ein Wetterfenster Flaute oder sogar südöstlichen Wind bringen. Die nur aus Wüste bestehende Insel Qeisum war nicht sehr interessant. Wir durchquerten sie und sahen uns die Luvküste an, deren Strände mit großen Mengen Müll, Industrieschrott und einer asphaltartigen Schicht - wohl von den vielen Ölbohrinseln - überzogen waren. Wir vertrieben uns die Zeit mit Lesen und kleineren Bootsarbeiten. Es ist immer etwas zu tun; ich nähte Gastlandsflaggen. Jeden zweiten Tag trafen sich alle Segler am frühen Abend zum Sundowner am nahen Strand. Jeder brachte Getränke für sich und eine Kleinigkeit zu essen mit. Das Gespräch drehte sich oft genug ums Wetter. Informationen aus unterschiedlichen Quellen wurden ausgetauscht. Das Wetterfenster verschob sich immer weiter nach hinten. Wir warteten.

Am Mittwoch (24. 5. 06) flaute der Wind endlich ab, bald wurde auch die Welle etwas kleiner, und wir verließen um 13.30 Uhr nach zehn Tagen den Ankerplatz von South Qeisum. Bei leichtem nördlichen Wind fuhren wir nach Norden. Der angesagte Ost- oder Südostwind stellte sich natürlich nicht ein. Gegen Nachmittag drehte er stattdessen auf Nordwest und frischte auf. Noch kamen wir unter Motor mit gerefftem Großsegel ganz gut gegenan. Aber nach Sonnenuntergang nahm der Wind weiter zu. Sollten wir unter Maschine mit vielleicht noch 1kn Geschwindigkeit gegenanstampfen oder kreuzen ohne Meilen gutzumachen oder lieber bei Dunkelheit einen Ankerplatz aufsuchen? Wir entschieden uns für letzteres, obwohl es auch nicht gerade lustig ist, nachts in eine unbekannte, von Riffen umgebene Bucht zu fahren, in der laut Seekarte auch noch diverse Mooringtonnen für die Großschiffahrt lagen. Aber mit Hilfe von GPS, Radar und Echolot klappte es gut, und um 0.40 Uhr lagen wir sicher, wenn auch etwas rollig, vor Anker. Wir hatten 55sm, etwa ein Drittel der Strecke bis Suez geschafft.

Am folgenden Tag nahm der Wind wieder im Laufe des Vormittags ab, und wir starteten um 14.30 Uhr. Aber der Wind legte auch wieder nach Sonnenuntergang zu, und wieder ankerten wir im Dunklen, diesmal schon um 21.00 Uhr nach 28sm. Am nächsten Morgen hatten wir noch immer 6 Bft. aus Nord. Also warteten wir wieder einmal ab. Wir konnten kurz vor 14.00 Uhr aufbrechen und erreichten die nächste, diesmal gut geschützte Bucht - ganz ohne Schwell - die Marsa Thelemet, schon bei Sonnenuntergang.

Einer ruhigen Nacht folgte ein ruhiger Morgen, so dass wir schon früh, um 6.20 Uhr die Marsa verlassen konnten. Bei den Wetterverhältnissen hier wagt man kaum weiter als 10sm zu planen, aber ausnahmsweise hatten wir Glück, das ruhige, schwach windige Wetter hielt sich den ganzen Tag, und so schafften wir die gesamten 61sm bis Suez, wo wir um 17.50 Uhr im Suez Yacht Club zwischen zwei Mooringtonnen festmachten.

Wir waren sehr froh, nun auch den Golf von Suez, den nördlichsten und für uns letzten Teil des Roten Meeres bewältigt zu haben. Abends gingen wir mit den anderen Seglern, die größtenteils schon am Vortag eingetroffen waren, essen.

Am nächsten Vormittag wurde unser Boot zur Berechnung der Kanalgebühr vermessen. Leider mussten wir dann in Suez wieder einmal warten, diesmal nicht wegen des Wetters, sondern weil amerikanische Kriegsschiffe den Kanal passierten. Aber nach zwei Tagen, am Mittwoch (31. 5. 06) kam nach dem Bezahlen der Kanalgebühr und des Agenten ein Lotse an Bord, und um 11.15 fuhren wir los in den Suezkanal.

Die Fahrt bis Ismailia, das auf halber Strecke liegt, war unproblematisch, und der Lotse war - ähnlich wie in Panama - eigentlich völlig unnötig. Aber so wird Geld verdient. Wir erreichten die Marina um 19.30 Uhr. Von hier aus werden wir vielleicht Kairo und die Pyramiden besichtigen, bevor wir in einigen Tagen zum Mittelmeer aufbrechen.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **35. Bericht - Bodrum, Türkei, 30. 6. 2006**

Wie geplant fuhren wir von Ismailia aus mit dem Bus nach Kairo. Dort sahen wir uns die recht beeindruckenden Pyramiden und die Sphinx an, besuchten das Ägyptische Museum und bummelten durch die Innenstadt.

An den folgenden Tagen standen kleinere Bootsarbeiten an: Wilfried wechselte den Impeller, ich behandelte einige kleine Roststellen, Wäsche war zu waschen, und Wasser und Proviant mussten besorgt werden. Natürlich sahen wir uns auch Ismailia an, wo es bis auf einige Segler so gut wie keine Touristen gibt. Abends saßen wir meist auf ein Glas mit den anderen Seglern zusammen auf der Terrasse der Marina. Es wurde geduldet, dass wir Bier oder Wein von Bord mitbrachten, wenn wir uns etwas abseits setzten, denn in dem islamischen Land wird Alkoholkonsum nicht gerne gesehen, und die Marina, wie die meisten Restaurants, verkaufen keinen.

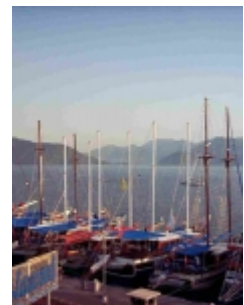
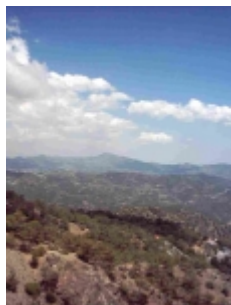
Nach einigen ruhigen Tagen kümmerten wir uns wieder verstärkt um Wetterberichte. In Port Said sind die Liegemöglichkeiten für Yachten sehr schlecht, außerdem muss man einen dritten Lotsen anfordern - und bezahlen - um die letzten Meilen aus dem Hafen zu fahren. Daher wollten wir gleich nach Zypern weiter und warteten auf ein günstiges Wetterfenster. Da der kommende Freitag günstig schien, meldeten wir, wie hier üblich, am Vortag unsere Weiterfahrt an, und es wurde uns zugesichert, dass der Lotse zwischen 9.00 und 9.30 Uhr käme. Aber am folgenden Tag warteten wir vergeblich. Nach langem Warten und wiederholtem Nachfragen erfuhren wir, dass der Lotse nicht heute käme, aber morgen würde

er um 6.00 Uhr da sein. Ärgerlich warteten wir auf den nächsten Tag. Hoffentlich würde das günstige Wetter anhalten.

Am Samstag (10. 6. 06) kam der Lotse dann eine Stunde früher, schon um 5.00 Uhr, und wir fuhren durch den langweiligen, größtenteils durch Wüste führenden zweiten Teil des Suezkanals. Wir erreichten Port Said um 14.00 Uhr, der Lotse ging von Bord, und froh fuhren wir hinaus aufs Mittelmeer. Leider hatten wir schwachen Nordwind und fuhren erstmal unter Motor. Am nächsten Tag drehte der Wind auf Nordwest und frischte langsam auf 5 - 6 Bft. auf, so dass wir dicht am Wind Zypern anliegen konnten. Nach einer etwas unbequemen Nacht ließ der Wind wieder nach und hörte ganz auf, als wir in den Windschatten von Zypern kamen. Wir erreichten die Marina von Limassol am Montag (12. 6. 06) um 14.40 Uhr nach 255sm.

Wir blieben hier eine Woche. Mit einem Mietwagen fuhren wir nach Larnaka, wo wir günstig Seekarten kauften, machten eine herrliche Spazierfahrt durchs bergige, erstaunlich bewaldete Innere der Insel, sahen uns den kleinen Hafen von Pafos an und natürlich auch Limassol. Es gefiel uns gut, auch wenn alles sehr teuer war. Besonders angenehm für mich war, dass ich wieder kurze Hosen oder Röcke und ärmellose Blusen tragen konnte! Am Montag (19. 6. 06) verließen wir am Nachmittag die angenehme Marina mit dem Ziel Türkei, und am übernächsten Morgen erreichten wir nach 190sm den Hafen von Finike südwestlich von Antalya. Nach einem Hafentag in dem netten, kleinen Ort ging es weiter. Ab jetzt konnten wir in kürzeren Tagesetappen reisen, an der reichgegliederten Küste gibt es sowohl Häfen als auch viele Ankerbuchten. Nach einem Stopp in solch einer Bucht erreichten wir Fethiye, wo wir ankerten, da die Marinapreise in der Türkei auch nicht mehr so günstig sind, wie sie wohl einmal waren. Aber insgesamt gefällt es uns gut, die Einheimischen sind trotz der vielen Touristen noch freundlich, überall gibt es Läden mit hervorragenden Lebensmitteln, und in kleinen Restaurants aßen wir leckere Vorspeisen und Gemüsegerichte. Weiter ging es nach Marmaris, wo wir einen Hafentag einlegten. Die beiden nächsten Tage ging es geruhsam nur 24 bzw. 19sm weiter zu den nächsten Buchten. Leider ist die Gegend segeltechnisch etwas gewöhnungsbedürftig. Oft herrscht Flaute, aber der Wind kann manchmal schnell auf 5 - 6 Bft. auffrischen, um nach einer Stunde wieder aufzuhören oder aus der entgegengesetzten Richtung zu wehen. Die Aussage eines mittelmeererfahrenen Engländers: "Sailing in the Med means motoring from gale to gale" scheint nicht ganz falsch zu sein. So wechselten sich auch bei uns Motoren, Motorsegeln und Segeln ab, und am Donnerstag (29. 6. 06) erreichten wir Bodrum, unseren letzten türkischen Hafen. Wir sind gut 220sm an der Küste entlanggefahren und werden von hier nach Kos, (Griechenland) und weiter durch die Ägäis segeln.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried





### **36. Bericht - Korinth, Griechenland, 27. 7.2006**

Am Montag (3. 7. 06) verließen wir die Türkei und fuhren zur nur 9 sm entfernten Insel Kos. Hier in Griechenland klarierten wir für Europa ein und sollten jetzt frei von all diesen Formalitäten sein. Mit einem Motorroller machten wir einen schönen Ausflug über die Insel. Unser Ziel für die nächste Zeit war es, langsam durch die Inselwelt der Ägäis bis Athen und weiter durch den Kanal von Korinth zu fahren. Da in den Sommermonaten häufig der Meltemi, ein starker Nordwind, auftritt, kümmerten wir uns trotz kurzer Entfernungen weiterhin gut um Wetterberichte. Glücklicherweise gibt es viele geschützte Buchten und Häfen. Wie verließen Kos am Mittwoch (5. 7. 06) und segelten bei nordwestlichem Wind von 4 - 5 (6) Bft. weiter nach Kalimnos. Der kleine Hafen liegt im Scheitelpunkt einer weiten Bucht, um die sich pastellfarbene Häuser ziehen. Es gefiel uns gut, und wir blieben zwei Tage. Besonders nachts war es sehr windig.

Dann war eine Phase mit schwächerem Wind angesagt worden, und weiter ging es zur 36 sm entfernten Insel Kinaros, wo wir in einer sehr schmalen Bucht vor Bug- und Heckanker übernachteten.

Am nächsten Morgen ging es früh weiter. Es herrschte noch Flaute. Gegen Vormittag setzte der Wind ein und frischte langsam aber stetig auf 6 - 7 Bft. auf. Wir waren froh, bald in Lee einiger kleiner Inseln zu sein. Aber nur die Welle ließ nach, der Wind wurde durch Fallböen, die von den Bergen kamen eher unangenehmer. Unvermutet ließ der Wind wieder nach, und es war fast wieder Flaute, als wir nach 41 sm in einer Bucht der Insel Ekhinousa ankerten. Wieder starteten wir früh am nächsten Morgen, kämpften uns motorsegelnd gegen den einsetzenden Nordwind durch die Enge zwischen den Inseln Paros und Andiparos nach Norden zur Bucht Paroikias im Nordwesten von Paros. Da der kleine Hafen voll mit Charterbooten war, ankerten wir nicht weit entfernt vor einem schönen Strand. Auf Paros blieben wir fünf Tage und warteten eine Starkwindphase ab. Wir genossen die Ruhe, bummelten durch die schöne Altstadt des kleinen Ortes und mieteten wieder einen Motorroller für eine Inseltour.

Am Sonntag (16. 7. 06) segelten wir weiter. Der Wetterbericht war günstig, und der Tag begann mit angenehmen 3 - 4 Bft. aus Nordnordwest. Aber bald ließ der Wind nach, um nach kurzer Zeit aus Nord einzusetzen. Bei 4 - 5 Bft entstand schnell eine unangenehme Welle, und wir entschlossen uns, statt zur angestrebten Insel Kithnos, zur südlich von ihr gelegenen Insel Serifos zu fahren. Beim Einlaufen in die geschützte Ankerbucht Livadhion kam uns der durch die Berge verstärkte Wind entgegen. Wir hatten 7 - 8 Bft., und die Bucht war weiß von kleinen Schaumkämmen. Wir waren froh, als wir geankert hatten und der Anker hielt. Am nächsten Vormittag war es ruhiger, wir fuhren an Land, sahen uns den kleinen Hafenort an und fuhren mit dem Bus zur Chora, dem alten auf einem Berg hoch über dem Hafen gelegenen Hauptort der Insel. Nachmittags fuhren wir in eine Ankerbucht an der Westseite

der Insel, um eine bessere Startposition für den nächsten Tag zu haben. Am späten Nachmittag war es auch hier wieder sehr windig und böig.

Wir brachen am folgenden Tag erst kurz vor Mittag auf, als es abzuflauen schien und fuhren unter Motor nach Norden zur Insel Kithnos. Bei 3 - 5 Bft. direkt von vorne waren es unangenehme 21 sm. Wir ankerten in einer schönen einsamen Bucht. Hier blieben wir vier Tage, da wir die ganze Zeit starken Nordwind von mindestens 6 Bft. hatten und nach Norden mussten. Wir erledigten Wartungsarbeiten, gingen in der Nähe spazieren und wanderten zum kleinen Hauptort der Insel. Endlich flaute es ab, und wir starteten früh am Sonntag (23. 7. 06), um möglichst bis zum Festland zu gelangen. Aber bald piff es wieder mit 5 - 6 Bft. und wir fuhren nur bis zur 13 sm entfernten Insel Kea.

Am nächsten Morgen ging es früh weiter, und wir erreichten glücklich das Festland und machten mittags in einer Marina in Athen fest. Wir blieben zwei Tage, nutzten den Wasseranschluss am Steg zum Wäschewaschen, Putzen und zum Entsalzen von Boot und Segeln. Dann besichtigten wir Athen und Piräus.

Am Donnerstag (27. 7. 06) segelten wir den Saronischen Golf weiter nach Westen. Wir hatten nördlichen Wind zwischen 2 und 6 Bft., da wir aber vom Festland gegen Wellen geschützt waren, ging es ganz bequem voran, und um 15.30 Uhr erreichten wir den östlichen Eingang zum Kanal von Korinth. Wir legten an, bezahlten die Kanalgebühr und fuhren durch den nur 3,2 sm kurzen, engen - nur 25 m breiten - Kanal, dessen steile Ufer bis zu 76 m hoch sind. Am späten Nachmittag erreichten wir dann den Stadthafen von Korinth.

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **37. Bericht - Elba, Italien, 26. 8. 2006**

Von Korinth aus fuhren wir ins 39 sm entfernte Itea an der Nordküste des Golfes von Patras, wo am Montag (31. 7. 06) für eine Woche unsere Freunde Sylke und Toni an Bord kamen. Gemeinsam fuhren wir mit dem Bus ins nahe Delphi und besichtigten die antiken Stätten. Am Mittwoch ging es 22 sm weiter zur Insel Trizonia. Wie auch in Itea gibt es hier einen halbfertigen Hafen - finanziert zu 55% von der EU - wo man kostenlos liegen kann. Die kleine Insel gefiel uns gut, und wir blieben einen Tag.

Am Freitag motorten wir zum nahen Ort Navpaktos. Dort hatten wir das Glück, einen der wenigen Plätze im winzigen Hafen zu bekommen. Auf dem Hügel über dem Ort liegt eine

Burg, deren Befestigungsanlagen bis zum Hafen reichen und ihn einschließen. Wieder blieben wir einen Tag, sahen uns Ort und Burg an und genossen die Ruhe und das griechische Essen. Bei leichtem Westwind segelten wir dann am Sonntag (6. 8. 06) ins 9 sm entfernte Patras, wo wir in der Marina festmachten. Am nächsten Tag unternahmen wir einen schönen Autoausflug. Wir fuhren über die neue Brücke zum Festland, besichtigten Mesolongia, wo Salz gewonnen wird und fuhren weiter ins bergige Inland mit schönen Seen. Nachmittags erreichten wir einen herrlich gelegenen Stausee. Leider waren die Straßen zum Teil nur schlecht ausgebaut, erst spät kamen wir wieder in Patras an. Den nächsten Tag verbrachten wir dort, bummelten durch den Ort und gingen abends gut Essen. Am Mittwoch (9. 8. 06) fuhren Sylke und Toni mit dem Bus nach Athen, um von dort zurück nach Berlin zu fliegen. Eine gemütliche Ferienwoche war vorbei, für uns stand nun die Weiterfahrt Richtung Italien auf dem Programm.

Nach einem frühen Frühstück verließen wir Patras am Donnerstag (10. 8. 06) um 6.30 Uhr. Trotz der eigentlich ganz guten Wettervorhersage hatten wir des Pech, in zwei Gewitter mit heftigen Böen und starkem Regen zu geraten. Wir waren froh, als kurz vor dem Erreichen der Insel Keffalinia der Regen aufhörte und wir, da der Hafen voll belegt war, um 17.20 Uhr nach 46 sm nahe des Hafens ankerten. Weiter ging es zu einer geschützten Bucht im Westen der Insel, wo wir eine Nacht im halbfertigen, EU-geförderten Hafen von Argostoli und eine weitere im nahen Lixouri verbrachten.

Am Sonntag (13. 8. 06) sahen wir uns ein letztes Mal die Wettervorhersagen im Internet an, dann ging es um 11.20 Uhr los nach Italien. Bei leichtem südlichem Wind, der langsam zunahm, motorsegelten wir erst, dann konnten wir segeln. Aber abends wurde das Wetter instabil, im Norden sahen wir heftiges Wetterleuchten, der Wind drehte auf Ostnordost. Nachts drehte er weiter auf Nordnordost zurück und verstärkte sich auf 6 Bft., als eine dunkle Wolkenfront durchzog. Wir bargen das Großsegel. Nach der Front flaute der Wind plötzlich ab, und von 0.10 Uhr bis 1. 35 Uhr fuhren wir ohne Segel unter Motor durch die unruhige See. Dann setzte Wind von 4 - 5 Bft. aus Nordost ein, und weiter ging es unter Fock, die wir um 3.35 Uhr, als der Wind auf Ost drehte, ausbaumten. Es war eine unruhige Nacht. Aber morgens hatten wir Ostwind von 3 Bft., wir setzten das Großsegel und baumten die Fock nach Luv aus. So konnten wir den Tag über gut segeln und abwechselnd etwas Schlaf nachholen. Leider nahm der Wind gegen Abend ab, und die zweite Nacht fuhren wir bei sehr schwachen Winden aus unterschiedlichen Richtungen unter Motor. Den Vormittag des dritten Tages motorsegelten wir bei leichtem Südwestwind. Bald kam Italien in Sicht. Um die „Stiefelspitze“ fuhren wir in die Straße von Messina, wo wir, verstärkt durch den Düseneffekt zwischen Italien und Sizilien, mal wieder lästigen Gegenwind hatten. Wir liefen den Hafen von Reggio Calabria an, wo wir um 17.20 Uhr an der Kaimauer des Fährhafens festmachten. Wir hatten die 249 sm bis Italien geschafft, Einklarieren war nicht nötig, eine Hafengebühr wurde nicht erhoben.

Am nächsten Morgen (Mi., 16. 8. 06) verließen wir um 7.00 Uhr den Hafen und fuhren bei ruhiger See weiter durch die Straße von Messina. Südwind, der schnell bei 5 Bft. lag, setzte ein, und wir segelten nur unter Fock. Westlich von uns lagen die Liparischen Inseln. Langsam flaute der Wind etwas ab, und ab 13. 45 Uhr ging es unter Großsegel und nach Luv ausgebaumter Fock flott voran. Wir beschlossen, die Nacht durchzusegeln, da das Wetter günstig erschien. Am späten Nachmittag lag die Vulkaninsel Stromboli querab. Leider schlief nach Sonnenuntergang der Wind ein, und wir fuhren unter Motor weiter. Jetzt bei Dunkelheit sahen wir hin und wieder den tatsächlich noch aktiven Vulkan Stromboli orangerot in der Ferne aufleuchten. Die Nacht verlief ruhig, ebenso der nächste Vormittag. Wir sahen einige Segelboote und viele italienische Motorboote aller Größen vor der Küste herfahren, angeln oder ankern. Der kleine Hafen von Acciaroli war voll von Dauerliegern, Gästeplätze gab es keine. So tankten wir nur und fuhren weiter. Auch der größere Hafen von Agropoli schien voll belegt. Schließlich machten wir mit Heckanker mit dem Bug zum Kai an einem kleinen



Plätzchen am äußeren Molenbereich fest, der für Gastlieger vorgesehen ist, die hier für 48 Stunden unentgeltlich liegen dürfen. Aber kein Schild weist darauf hin, alles musste erfragt werden - und natürlich gab es weder Wasser noch Toiletten oder gar Duschen. Von ausländischen Seglern wird wohl erwartet, dass sie die teuren „Nobel“-Marinas nutzen, wo eine Nacht leicht 50 - 100 Euro kosten kann. Wir sahen uns Burg und Altstadt an, waren im Internet und im Supermarkt und saßen abends gemütlich an Bord. Es war ein gutes Gefühl, wieder 144 sm geschafft zu haben.

Ziel des folgenden Tages war die 51 sm entfernte Insel Procida. Wie immer fuhren wir früh los, vorbei an der Insel Capri und erreichten die Ankerbucht um 18.30 Uhr. Leider kam etwas Schwell hinein, aber wir hatten schon Schlimmeres erlebt. Am nächsten Tag konnten wir bei leichtem Nordwind ein Weilchen dicht am Wind segeln, aber bald motorten wir wieder bei Flaute und heißem, schwülen Wetter. Um 15.55 Uhr fuhren wir über 13 Grad 17.3 Minuten, den Längengrad von Berlin (Tegel). Damit hatten wir zwei Kriterien für eine Weltumsegelung, das Kreuzen aller Längengrade und das zweimalige Überqueren des Äquators erfüllt. Jetzt müssen wir nur noch unseren Kurs kreuzen, was erst in Berlin auf dem Tegeler See vor der S.V.T. der Fall sein wird.

Um 16.50 Uhr machten wir nach 47 sm im kleinen Hafen von Terracina am Kai zwischen Fischerbooten fest, da es keine Gastliegeplätze gab. Leider war die Nacht etwas unruhig, da ein naher Rummelplatz bis nach 2.00 Uhr morgens Lärm verursachte. Trotzdem ging es am Morgen (So., 20. 8. 06) gegen 7.00 Uhr weiter. Das Meer an Italiens Küste ist stark von Abfällen verschmutzt, und um 8.30 Uhr war es soweit, wir hatten eine der vielen Plastiktüten im Propeller. Wilfried musste tauchen und sie entfernen. Um 14.00 Uhr machten wir nach 34 sm in Anzio mit Heckanker im schmalen Gastliegerbereich neben den Fähranlegern fest. Die Wetterprognosen waren nicht günstig für uns, und wir blieben zwei Tage. Endlich kam ich wieder mal zum Wäschewaschen. Wilfried füllte Diesel nach, reinigte den Vorfilter, erneuerte der Dieselfeinfiler und zog die Stopfbuchse nach. Natürlich sahen wir uns auch den recht schönen Ort an. Am letzten Abend gingen wir mit netten Bootsnachbarn aus Österreich Pizza essen.

Am Mittwoch (23. 8. 06) verließen wir um 7.30 Uhr Anzio; der leichte Südwestwind nahm zu, und ab 13.45 Uhr konnten wir segeln. Nach den zwei Hafentagen stand wieder ein längerer Schlag an. Ab Freitag sollte sich das Wetter verschlechtern, und wir wollten bis dahin auf Elba sein. So motorten wir wieder einmal bei Flaute durch die Nacht. Bei Sonnenaufgang setzte Ostwind ein, und wir konnten fast bis in die Bucht von Marina di Campo auf Elba segeln, wo wir, da der Hafen voll belegt war, um 14.00 Uhr nach 134 sm ankerten.

Von hier aus wollen wir über die Nordspitze Korsikas zur französischen Südküste segeln. Aber leider ist das Wetter dort äußerst ungünstig: Westliche Winde von 8 Bft. werden angesagt! So werden wir vielleicht noch etwas länger als die bisher zwei Hafentage bleiben müssen. Aber in so ein Wetter fährt man nicht hinein!

Viele liebe Grüße  
Elke und Wilfried



### **38. Bericht - Minden, Deutschland, 23. 9. 2006**

Am Montag (28. 8. 06) fuhren wir die nur 40 sm bis Korsika, in die Marina von Macinaggio ganz im Norden der Insel. Wir waren froh, in einem sicheren Hafen zu liegen, denn stürmisches Wetter wurde vorhergesagt. Nachmittags setzte Westwind ein, der abends 7 Bft., in Böen auch mehr, erreichte. Am nächsten Tag flaute es etwas ab, und wir konnten einen schönen Spaziergang machen. Aber für die Nacht war Wind bis 10 Bft. angekündigt. Und der Wetterbericht hatte Recht. So einen Sturm hatten wir noch nicht erlebt! Selbst im Hafen stand eine Windwelle, die Boote zerrten an Heckmoorings und Enden. Wir waren dankbar, als es gegen 2.00 Uhr langsam nachließ, und wir noch etwas schlafen konnten. Am nächsten Morgen sah es schon viel besser aus, aber bei 4 Bft. von vorne und der Welle vom Sturm wollten wir noch nicht weiter.

Wir starteten am Donnerstag (31. 8. 06); jetzt hatten wir Flaute. Wir motorten und bereiteten unsere Macoma schon zum Mastlegen vor. Eine letzte ruhige Nacht auf See, dann fuhren wir an der Südküste Frankreichs entlang. Erst nachts erreichten wir die westlich von Marseille gelegene Bucht von Foz, wo wir ankerten.

Der nächste Morgen begann mit Nebel. Vorsichtig fuhren wir in den nahen Hafen Port St-Gervais, wo wir tankten, Mastlegen wäre aber erst Montag wieder möglich gewesen. So fuhren wir weiter - der Nebel löste sich langsam auf - zum Port a sec, wo der Kranführer uns noch am Vormittag zwischenschieben konnte. Wir beeilten uns mit den letzten Vorbereitungen (Segel verstauen, Wantenspanner lösen,...), und um 12.00 Uhr lag der Mast. Wilfried machte rasch noch einen Ölwechsel, ein Segler nahm uns mit dem Auto zum Supermarkt mit und schenkte uns zusätzliche Karten von Rhone und Saone. Somit gut ausgerüstet fuhren wir am Sonntag (3. 9. 06) durch unsere erste Schleuse. Hier verließen wir das Meer und fuhren auf die Rhone, unsere Seereise war zu Ende, die Fluss- und Kanalfahrt begann. Neben etwas Wehmut kam auch Erleichterung auf, wir waren nicht mehr so wetter-, d. h. windabhängig, alles ist einschätzbarer.

Wir fuhren nur 44 km bis Arles, wo wir um 14,20 Uhr festmachten, da wir hier am Montag die Vignette, die man für das Befahren der Wasserstraßen Frankreichs benötigt, erwerben wollten. Den Nachmittag nutzten wir, um uns die sehr schöne, alte Stadt anzusehen. Am Montagmorgen kauften wir die Vignette (für unsere Bootsgröße: 35.50 Euro für 16 Tage) und fuhren los. Da wir Bergfahrer waren, und die Rhone schon noch etwas strömt ging es langsam voran. Aber das Schleusen ging gut, wir mussten fast nie warten, es gibt wenig Berufsverkehr, und meist waren wir allein in der großen Schleusenkammer. Am ersten Tag legten wir 72 km zurück und passierten drei Schleusen, bevor wir abends schon bei einsetzender Dunkelheit an einem öffentlichen Anleger festmachten.

Am nächsten Morgen hatten wir dichten Nebel und kamen erst nach 9.00 Uhr los. Wir fuhren durch die Rhoneschleuse mit dem größten Hub von 22 m. Die eher flache Landschaft gefiel uns gut, im Vorbeifahren sahen wir hübsche, kleine Orte und viel Natur. Am nächsten Tag wurde die Gegend hügeliger, wir sahen Burgruinen und erste Weinberge. Nach fünf Tagen auf der Rhone erreichten wir Lyon und fuhren ab dort auf der Saone weiter. In Chalon-sur-Saone fanden wir endlich wieder mal ein Internetcafe und einen Supermarkt (Carrefour). Die Strömung auf der Saone ist geringer, und wir schafften pro Tag etwa 90 km, wobei wir in der Morgendämmerung gegen 7.00 Uhr starteten und erst gegen 20.00 Uhr zur Nacht anlegten.

Nach dem Abzweig des Canal du Rhone au Rhin wurde der Fluss schmaler und die Schleusen kleiner. Sie funktionieren hier automatisch, man muss an einem über den Fluss hängenden Schlauch drehen und so einen Schalter bedienen, der die Schleusung einleitet. Wenn die Tore aufgehen und ein grünes Licht angeht, fährt man in die Schleuse, klettert an der Leiter nach oben, nimmt die Enden entgegen und löst dann von oben das Hochschleusen aus. Oben öffnen sich automatisch die Tore, und man kann weiterfahren. Das funktioniert sehr gut und dauert pro Schleusung, wenn man nicht warten muss, etwa 15 Minuten.

Am Montag (11. 9. 06) starteten wir wie immer früh und fuhren bei Corre, wo der schiffbare Teil der Saone endet, in den Canal de l'Est, der viele, viele Schleusen hat, alle mit einem Hub von etwa 3 m. Bis abends um 19.00 Uhr passierten wir 26 Schleusen. Am nächsten Tag ging es erst um 9.00 Uhr weiter, da die folgenden, handbetriebenen Schleusen erst ab diesem Zeitpunkt in Betrieb genommen werden. Ein Schleusenwärter bediente für uns die Schleuse. Während wir weiter motorten, fuhr er neben dem Kanal mit einem Motorroller an uns vorbei und öffnete schon die Tore der nächsten. Handbetriebene und automatische Schleusen wechselten sich ab; als wir abends festmachten, hatten wir wieder 26 Schleusen aber nur 29 km geschafft. Aber der „Aufstieg“ war geschafft, die beiden letzten Schleusen hatten uns schon wieder nach unten gebracht. Am Mittwoch (13. 9. 06) kamen wir auf unseren Tagesrekord von 28 Schleusen. Am Donnerstag (14. 9. 06) waren fast alle Schleusen handbetrieben, es klappte sehr gut, der Service für 35.50 Euro ist beeindruckend! Bei der 18. Schleuse in Neuves-Maisons verließen wir den Canal de l'Est und fuhren auf die Mosel. Hier gibt es etwas weniger Schleusen, und die Strömung war jetzt mit uns, und wir schafften wieder mehr Kilometer. Leider wurde das Wetter schlechter, es war kühl und grau, morgens oft neblig.

Am Samstag (16. 9. 06) erreichten wir gegen Mittag in Apach unsere 146. Schleuse und waren danach nach drei Jahren wieder in Deutschland! Ein komisches Gefühl. Leider ist der Berufsverkehr hier stärker, und wir mussten häufig vor den Schleusen warten. Das Wetter war regnerisch und kühl, so konnten wir die eigentlich schöne Mosel mit ihren Weinbergen und alten, kleinen Orten nicht richtig genießen. Am Montagabend (19. 9. 06) erreichten wir Koblenz und machten im Yachtclub fest, wo uns ein nettes Mitglied Bücher über Rhein und Kanäle borgte!

So fuhren wir am Dienstag (19. 9. 06) durch die Schleuse Koblenz und am Deutschen Eck in den Rhein. Durch die kräftige Strömung kamen wir flott voran. Es gab viel Berufsschiffahrt, und wir mussten gut aufpassen. Wir fuhren Dank Strömung 160 km bis Düsseldorf. Von dort aus war es nicht mehr weit zum Abzweig des Rhein-Herne-Kanals, der uns durchs Ruhrgebiet - und fünf große Schleusen - führte. Er mündet in den Dortmund- Ms- Kanal, von dem dann nördlich von Münster der Mittellandkanal abzweigt, den wir am Donnerstag (21. 9. 06) gegen Abend erreichten. Wir näherten uns unaufhaltsam Berlin! Weiter ging es bis Lübecke, am Samstag steht ein Treffen mit Wilfrieds Familie auf dem Programm. Ende nächster Woche werden wir dann in Berlin eintreffen, wir geben den Ankunftstag bekannt, sobald wir ihn sicher kalkulieren können.

Bis bald

Elke und Wilfried

P.S. Es gibt leider keine Bilder, mir ist die Kamera auf den Cockpitboden gefallen, wo sie gleich durch den Lenzer verschwunden ist. Ich habe mich sehr geärgert!

### **39. (Abschluss-) Bericht - Berlin, Deutschland, 23. 10. 2006**

Von Minden aus war es eigentlich nicht mehr weit bis Berlin. Aber als wir am Montag (25. 9. 06) die Schleuse Sülfeld bei Wolfsburg erreichten, sahen wir die Schleusenlichter rot über rot, und wir erfuhren, dass die Schleuse mindestens noch drei Tage wegen Überholungsarbeiten geschlossen sei. Wir ärgerten uns sehr, besonders, da wir sowohl bei einer Schleuse, als auch bei der Wasserschutzpolizei nachgefragt hatten, ob es bis Berlin irgendwelche Störungen gäbe. Von beiden hatten wir die Auskunft „bis Berlin ist alles klar“ bekommen! Wir blieben in dem netten, kleinen Yachthafen von Fallersleben, konnten aber unseren Zwangsaufenthalt nicht wirklich genießen.

Am Freitag (29. 9. 06) um 6.15 Uhr schleusten wir endlich, konnten aber unseren anvisierten Ankunftsstermin am Samstag nicht mehr einhalten. Am Sonntag mussten wir dann noch zweieinhalb Stunden vor der Schleuse Spandau warten, bis wir dann um 12.15 Uhr endlich auf den Tegeler See fuhren, wo wir von vielen Klubkameraden empfangen und zur S.V.T. geleitet wurden. Hier erst kreuzten wir unseren eigenen Kurs und beendeten damit unsere Weltumsegelung vor unserem Heimatverein. Es gab einen tollen Empfang von Familie, Freunden und Vereinskameraden!

Eine Woche später zogen wir in unsere neue Wohnung, eine weitere Woche später begann ich (Elke) wieder zu arbeiten. Das ganz normale Landleben hat uns wieder.

Viele Grüße

Elke und Wilfried

