

Vom Wind und der Neugier getrieben

Für meine Enkel Jan-Timo, Nele und Arne, ohne
deren Erscheinen in dieser schönen großen Welt
wir die Reise sicher noch um ein paar Jahre
verlängert hätten.

Inhalt	
Vorwort	3
Fradilira ist endlich unterwegs.	7
Fisch Tipp 1	13
Proviant Tipp 1	15
Pfingstsonntag	16
Ein Künstler in den Mangroven	23
Fisch Tipp 2	26
Der unfreiwillige Aufenthalt	27
Proviant Tipp 2	28
Dezember. 11°20'N, 055° W	29
Fisch Tipp 3	36
Proviant-Tipp 3	37
S.Y. Fradilira meldet sich mal wieder. (Annapolis)	38
Besuch nach Mitternacht	49
Fisch Tipp 4	51
Das ist noch mal gut gegangen	53
FRADILIRA meldet sich mal wieder (Guatemala)	54
Fisch Tipp 5	64
Die Staatsmacht an Bord	65
Zentralamerika vom Atlantik zum Stillen Ozean	67
Tausche Rum gegen Langusten	78
Fisch Tipp 6	81
FRADILIRA meldet sich mal wieder (Seattle)	82
Proviant Tipp 4	94
Wie man ein Schiff verliert	95
FRADILIRA meldet sich mal wieder. (Brisbane)	98

So ein Schiffbruch , der passiert nicht jedem	114
FRADILIRA meldet sich mal wieder. (Richardsbaai)	115
Fisch Tipp 7	120
Geentert auf hoher See	121
Eine GPS-Strandung	124
Fradilira meldet sich (vorläufig) zum letzten Mal.	125
Nachwort	129



Fradilira trockengefallen
zum Säubern des Unterwasserschiffs.

Vorwort.

Eine Reise von neun Jahren ist eigentlich nicht nur eine Reise, sondern ein Lebensabschnitt. In neun Jahren verändert sich ein Mensch im Körper wie im Geiste. Er erscheint seiner Umgebung bei der Rückkehr deutlich gealtert und eigentlich sollte er auch weiser sein. Als ich ausfuhr, waren meine Haare noch dunkelblond, bei der Heimkehr leuchtete das erste Weiß. Ähnlich lange Reisen machte man früher nur zu unfriedlichen Zwecken. Missionare und Kreuzritter hatten ein Sendungsbewusstsein und benutzten entsprechende Mittel. Uns dagegen jagte nur die Neugier hinaus. Eine Neugier, die kam daher, dass ich als Ingenieur die ganze Welt bereist hatte und doch nichts gesehen hatte außer den internationalen Hotels, den Verhandlungsräumen, Fabriken und den Stellen, die man in einem Land so besucht, wenn man mal ein paar freie Tage hat, was selten vorkam. Die Informationen über ein Land wurden mir stets von interessierter Seite eingeblasen, oder ich musste sie aus den Medien nehmen, deren Vertreter wir auf ihren Reisen häufig trafen. Die meisten machen sich ihre Aufgabe sehr einfach. Sie wissen, aus welchem Blickwinkel sie ein Problem oder ein Land darzustellen haben, damit sie ihren Bericht verkaufen können. Deshalb ist ihr Konzept meist schon fertig, bevor sie irgendwo ankommen. Vor Ort werden nur noch die Inhalte produziert, die auch ins Konzept passen.

Von der Reise habe ich Aufzeichnungen an meine Freunde und Bekannten geschrieben. Nicht alle sind auch Segler, doch der Blickwinkel des Seglers ist vorherrschend darin, und ich habe sie im Wesentlichen unredigiert in dieses Buch übernommen. Meine Freunde kannten mich schon als ungehobelten Klotz. Deshalb konnte ich in den Berichten auch

auf „political Correctness“ verzichten und die Dinge beim Namen nennen. Du als Leser wirst dich daran gewöhnen müssen, weil ich mich weigere, eine Sache mit einem sperrigen Namen zu verbergen. Der politisch Korrekte duckt sich hinter das zugelassene Wort und bleibt von lästigen Angriffen verschont. Zwar sagt man, die Sprache drücke das Denken aus, aber dieser Spruch gehört zu den populärsten Lügen, die verbreitet werden. Denn gäbe es diese Lüge nicht, wäre kein Raum für Heuchelei. Merke: Erst kommt der Begriff und danach das Wort dafür, und das ist beliebig austauschbar, kann je nach Windrichtung angepasst werden. Also schimpfe ruhig auf die Wörter, an den Tatsachen ändert das nichts. Als Trost sollen die Tipps dienen, die all denen nützlich sein können, die mal selber sehen wollen, wie die Welt wirklich ist und die dazu ein Segelschiff benutzen möchten.

Und wenn du oder deine Gefährtin auf haarsträubende Geschichten wartest, weil du dich vor Stürmen und hohen Wellen fürchtest, dann brauchst du das Buch erst gar nicht zu lesen. Denn auch das gehört dazu, dass ich mich weigere, solche Geschichten zu erfinden, damit sich das Buch besser verkauft. In den neun Jahren gab es nicht eine einzige lebensbedrohliche Situation auf See und auch die vielen Segler, die wir getroffen haben, blieben davon verschont, obwohl schon mal was Grausiges erzählt wird, um die Angsthassen zu veräppeln und die schönen Ankerplätze von ihnen frei zu halten. Und auch an Land sind die Gefahren zwar größer, jedoch beherrschbar. Später wird von Erlebnissen berichtet, die auch schlecht hätten enden können. Man hat es jedoch weitgehend in der Hand, sich je nach Selbstvertrauen und Abenteuerlust auf gewisse Situationen einzulassen. Und wer das Risiko klein halten will, kann auch ohne solche Erlebnisse die Welt umsegeln.

Die Vorbereitung auf diese Reise hat fünfundzwanzig Jahre gedauert. Das klingt sehr aufwendig, sagt jedoch nur aus, dass ich mir schon in jungen Jahren vorgenommen hatte, eine solche Reise zu unternehmen.

Schon während meiner Tätigkeit an der Technischen Universität in Berlin bin ich mit verschiedenen Segelbooten auf den Berliner Gewässern umher getobt, und als dann die finanziellen Möglichkeiten etwas besser wurden, kam das

erste Dickschiff, eine 29 Fuß Contest, auf der die ganze Familie Platz hatte für ausgedehnte Urlaubsreisen auf Ost – und Nordsee. Aber unsere beiden Kinder wurden größer, entwickelten eigene Vorstellungen vom Leben. Meine Zeit wurde auch zu knapp, um ein Dickschiff zu unterhalten und zu nutzen. Deshalb verkauften wir die erste Fradilira und ich begann mit der Ragattasegelei auf einem Strandkatamaran. Immerhin waren die seglerischen Vorrassetzungen schon bald geschaffen und auch die Vorstellung, wie ein Fahrtenschiff für mein Projekt auszusehen habe, entwickelte sich bei vielen Charterreisen im Mittelmeer. Aber die Zeit für das eigene Fahrtenschiff war erst gekommen, als unsere beiden Kinder mit dem Studium fertig waren und ich mich auch beruflich so organisiert hatte, dass die große Reise keinen Bruch in meinen Lebenslauf bringen würde, sondern ich nach der Rückkehr wieder als braver Steuerzahler weitermachen konnte.

Wir brauchten ein Schiff, das stark war, von uns beiden leicht zu beherrschen und das so auszustatten war, dass wir ein Höchstmaß an Unabhängigkeit erhielten. Schon früh war mir aufgefallen, dass schöne geschützte Ankerplätze nur mit wenig Tiefgang erreichbar waren, und dass man in Tidengewässern nur dann sorglos trocken fallen kann, wenn das Schiff ohne Wattstützen aufrecht stehen bleibt. Es kam also nur ein Kimmkieler, ein Schwenkkieler oder ein Katamaran infrage. Wir entschieden uns für den Schwenkkieler wegen der guten Eigenschaften am Wind, solide gebaut aus Schiffbaustahl mit großen Tanks für Diesel und Wasser. Den Schwenkkieler bekommt man nach einer Grundberührung durch Krängung leicht wieder frei, was weder für den Katamaran noch den Kimmkieler zutrifft. Diese Entscheidung haben wir nie bereut, sondern viele Male erleichtert genossen, wenn andere Yachten sich in überfüllten Ankerfeldern schwer taten, wegen zu kleiner Tanks Sklavendienste mit dem Kanister machen, oder manche schönen Gewässer nur aus Angst vor Grundberührung meiden mussten. Natürlich ist ein mit Blei gefüllter Schwenkkiel schwer aufzuholen, aber ich mache das immer noch mit der Handkurbel, die vorgesehene Elektrowinch musste ich noch nicht einbauen. Meist fahren wir auch

absichtlich auf Grund, Françoise am Ruder, ich hole am Kielfall nur die Lose. Das geht ganz leicht und kostet nur ein wenig Unterwasseranstrich unter dem Kiel.

Außerdem wollten wir ein großes Cockpit haben, denn das Leben in den Tropen spielt sich fast ausschließlich im Freien ab und Kojen brauchten wir nur für uns zwei und maximal zwei Gäste.

Den Rumpf ließen wir auf einer Werft in Ostfriesland bauen, weil die Leute dort besonders schöne Rundspanter bauen konnten ohne Wellen zwischen den Spanten, so dass man wenig Spachtelmasse braucht, um einen spiegelglattes Aussehen zu erzielen. Natürlich ist das Aussehen von untergeordneter Bedeutung, aber es erfreut doch immer wieder das Auge. Zum Ausbau ließen wir das Schiff dann auf eine Spezialwerft nach Westfriesland bringen, die wir auch wegen der guten handwerklichen Arbeit ausgesucht hatten. Nach mehr als einem Jahr Bauzeit konnte die neue Fradilira dann ihr Kutterrigg bekommen und ihre Probefahrten auf der Nordsee beginnen. Wir mussten uns erst an die vierzig Fuß Länge und die hohe Verdrängung gewöhnen und daran, dass sich generell große schwere Schiffe leichter manövrieren lassen als kleine leichte, mit denen der Wind machen kann, was er will.

Wir waren so frühzeitig mit dem Schiff fertig, dass wir noch viele Urlaubsreisen in der Nordsee und im englischen Kanal unternehmen konnten, bevor der große Abschied von Europa kam.

Fradilira ist endlich unterwegs.

5.9.

Françoise liegt in der Pflicht, auf der Bank durch das Spritzverdeck geschützt und hat noch immer etwas mit der Seekrankheit zu kämpfen. Wir machen wenig Fahrt- ca. 3kn bei leichtem SO. Über Frankreich hat sich ein Hoch verstärkt, aber mit diesem Lüftchen sind wir ja schon zufrieden. Stunden um Stunden haben wir in den letzten Tagen in Flauten gedümpelt. Die Etmale waren entsprechend. Nach mehreren Sturmtagen hatten wir am 2. September abends Falmouth

verlassen. Die Seekrankheit nahm uns beide gleich fest in den Griff. Die Aufregung der letzten Tage in Deutschland und in England- ob alles geregelt sei, das Schiff rechtzeitig seeklar werde- all das mag die Krankheit noch befördert haben. Mir geht es jetzt aber schon wieder so wohl, dass ich auch in der Kombüse arbeiten kann. Aber es bleibt eine Lethargie. Ständig lockt die Koje. Stolz bin ich also über meinen Sieg über den Stumpfsinn, da ich es also geschafft habe, mich zu einigen Notizen aufzuraffen.

Fradilira segelt- nein, sie schleicht mit Vollzeug auf Steuerbordbug dem Kap Finisterre entgegen. Es ist diesig und ich höre nur das Ticken des Küchenweckers, den Françoise nach einem Rundblick wieder auf 15 Minuten gestellt hat. Noch 300 Seemeilen bis Finisterre. Wenn das so weitergeht brauchen wir die doppelte Zeit wie geplant nach Villamoura. Wir sind jetzt schon dankbar für jede Abwechslung. Vorhin besuchten uns Delfine. Sie schwammen nur kurze Zeit dicht an der Bordwand neben uns und verschwanden wieder, nachdem sie uns beide in paar Mal angeblinzelt hatten. So ein lahmes Schiff interessiert sie nicht, mochte die Besatzung auch noch so sirenenhaft zwitschern und pfeifen.

So- jetzt ist es schon wieder aus mit der Ruhe. Das letzte Lüftchen hat ausgehaucht und die Segel schlagen zum Erbarmen. Diesmal hat die Umwelt über mich gesiegt- ich habe die Maschine angestellt. Aber zuvor musste ich noch die Erregerspannung von der 24V Lichtmaschine abklemmen, weil der Regler defekt ist (erst nach der Abreise bemerkt) und sonst die Batterien überladen würden. Ingenieur schööön!

Françoise hat sich in die Koje verkrochen- das Maschinengeräusch wirkt wie Baldrian und ich hatte ihr doch versprochen, noch ein paar zarte cornische Pellkartoffeln mit weißem Käse und „double cream“ zu servieren. Werde schon mal alles fertig machen, vielleicht muß ich doch nicht alleine dinieren.

6.9. 1900 UTC, SO 5-6

Endlich Wind. Wir machen gute Fahrt in die richtige Richtung. Der Wellengenerator summt. Das ist gut, weil wir dann nicht die Maschine anwerfen müssen, um die Batterien zu laden. Heute morgen haben wir über Brest Radio unseren Sohn in

England angerufen. Ich war über die Reichweite unseres UKW-Telefons erstaunt. Es waren fast 200 Seemeilen bis Brest. Die Stimmung an Bord ist prima, weil die Seekrankheit nun endgültig überwunden ist. Obwohl das Schiff in der dwars laufenden Windsee kräftig rollt, haben wir beide in der Kombüse unser Mittagsmahl gebraut: Kartoffelbrei aus der Tüte mit je zwei Spiegeleiern. Fröhliches Lachen über den Walzertanz der Dotter auf dem teilweise gestockten Eiweiß in der Pfanne bis die Dotter dann erschöpft zur Ruhe kamen und die Spiegeleier gar waren- noch etwas glibberig so recht nach meinem absonderlichen Geschmack. Draußen scheint die Sonne, aber es ist nicht warm. Heute haben wir zum ersten Mal unsere Seewasserdusche betrieben. Unter der Grätting der Pflicht haben wir einen Stutzen für den Schlauch zum Deckwaschen. Wenn die Pumpe ohne den Schlauch läuft, gibt es eine herrliche Fontäne an der man sich waschen kann. Françoise genießt das. Jetzt schreibt sie Tagebuch. Ich aber höre jetzt auf, weil meine Schrift zu schlecht wird bei der Rollerei. Nach vier Seetagen ist alles noch zu neu, als dass ich meine Eindrücke mit Abstand werten und beschreiben könnte. Die Schiffsführung nimmt mich noch mehr in Anspruch als das wahrscheinlich nötig wäre. Mir fehlt noch die Gelassenheit, um die See zu genießen. Immer wieder kontrolliere ich Kurs, Segelstellung, Position u.s.w.. Ich bin noch übertrieben vorsichtig.

8.9. 1400 UTC

Wir haben die Biskaya immer noch nicht hinter uns. Die vorletzte Nacht und gestern fast nur Flaute und dichter Nebel, so dicht, dass wir es nicht einmal wagten unter Maschine zu laufen. Die Sonne war erst gegen Abend kurz zu sehen. Nachts kam dann etwas NW auf, der bis jetzt durchgehalten hat. Wenn's weiter so bleibt, können wir morgen früh ein Glas auf die Biskaya trinken, die uns so lange festgehalten und liebevoll geschaukelt hat. Heute Nachmittag soll es noch eine Duschorgie in der Pflicht geben; wir stinken wie die Meerschweinchen. Wie werden wir uns danach fühlen? Schön ist, dass es auch jetzt nachts nicht mehr so kalt ist, aber in Badehose zu segeln, nein das ist wohl erst später möglich.

Ich habe heute Morgen einen abgebrochenen Niet an Deck gefunden, und ich weiß nicht, wo er herkommt. Das Problem wird mich so schnell nicht loslassen.

Wir haben die Genua ausgebaut und ich habe dann mit der Schotführung und der Handhabung der Bäume experimentiert, alles im Hinblick auf die spätere Passatsegelei. Die Bäume sind lang und schwer. Bei etwas Seegang muss man jeden Griff vorgeplant haben, sonst gibt es Bruch. Ich möchte nicht, dass Françoise mit auf das Vordeck kommt, um mir zu helfen. Wir müssen unsere Manöver noch besser abstimmen. Sie an der Schot und der Genua-Reffleine und ich am Baum und den Holleleinen.

Heute gab es die erste Seebestattung auf dieser Reise. Unser dritter Besuch (der erste eine Fledermaus und der zweite eine Goldammer sind nicht sehr lange geblieben) war ein kleiner grau-brauner Vogel, etwa wie eine Nachtigal. Er war so erschöpft, dass er trotz Françoises liebevoller Bemühungen nach einer Weile einfach umgefallen ist und sein kleines Leben ihn verlassen hat. Groll und Trauer bei Françoise über die Härte der Natur. Irgendwo müssen diese Illusionen ja herkommen, die ihr diesen Schmerz bereiten. Ich vermute, die Quelle liegt in der bürgerlichen Scheinwelt, aus der wir kommen.

10.10. 0930 UTC

Aus der Traum vom unbeschwerten Weitersegeln. Heute Nacht um drei weckt mich Françoise, weil das Schiff nicht mehr auf Kurs zu bringen ist. Ich stelle fest, dass ein Gussteil der neuen Windfahnensteuerung einfach weg gebrochen ist. Fehlkonstruktion. Die sicher notwendige Sollbruchstelle liegt genau in einem mit Bordmitteln nicht zu reparierenden Gussteil. Ich bin maßlos enttäuscht und kann, nachdem Fradilira unter elektrischem Autopilot weiterläuft, nicht schlafen, weil ich immer darüber nachdenken muss, wie das Problem schnell und dauerhaft zu lösen sei. Dabei entdecke ich weitere Konstruktionsfehler, die mich ärgern. Diesen Ärger werde ich nach bewährter Managermanier dosiert am Lieferanten auslassen, damit er ein schlechtes Gewissen bekommt und sich für mich ins Zeug legt. Das ist mir am Montag ein Seefunkgespräch nach Hamburg wert.

Jetzt laufen wir erst einmal Figueira da Foz an, um uns auszuschlafen und dann in Tagesetappen die Reise zu beenden. Machen wir das Beste daraus, und vielleicht sehen wir ein paar hübsche neue Orte. Im Laufe der Nacht ist auch noch der Wind eingeschlafen. So sorgen die Geräusche der Maschine und des elektrischen Autopiloten für die Musik, die mir die Stimmung zersägt. Aber ich will mir nichts anmerken lassen und Françoise von schlechter Laune verschonen. Die Gute schläft jetzt fest. Ich freue mich schon auf das Frühstück zur Mittagszeit.

23.9.

Zwei Wochen lang sind wir nun von Hafen zu Hafen gezogen. Da ist nicht viel von zu berichten. Zu viele oberflächliche Eindrücke. Ganz gewöhnlicher Tourismus eben. Es wurde von Meile zu Meile wärmer. Lange Hosen und Pullover sind in tiefe Winkel verstaut und hier in der Marina von Villamoura sitze ich unter dem Sonnensegel. Heimflüge für morgen gebucht, Seeventile geschlossen, Liegegeld für einen Monat bezahlt. Über mir kreist ein Ultraleichtflieger für Kronenburg Bier. Am Kai ist eine riesige Betonpumpe aufgefahren und pustet Kubikmeter um Kubikmeter dieses Blutes unserer Zeit zwischen die Schalbretter eines neuen Wohnsauriers, von denen hier schon eine ganze Herde stumm auf noch mehr und noch mehr Urlauber aus dem Norden wartet. Wir haben Segler hier wieder getroffen, die wir schon von der Nordsee und dem Kanal her kannten. Alle schimpfen über die Trostlosigkeit dieser Supermarina, aber sie bleiben hier, weil ihr Schiff sicher liegt, wenn sie es für andere Unternehmungen allein lassen wollen. Die umliegenden Luxuslokale werden an den Bootsleuten sicher nicht reich, denn die besuchen sich zu einem Glas Wein oder Bier auf ihren Schiffen oder gehen ins nächste Dorf in eine der Fischerkneipen zum Essen.

14.12. Candelaria (Teneriffa)

Zehn Tage vor Weihnachten, ich sitze in der Pflicht, nur leicht bekleidet- 23°C im Schatten. Weihnachtlich ist mir nicht zumute. Dies hier ist nicht der beliebteste Hafen auf der Insel. Keine Marina, kein Strom, kein Wasser, keine Beiboot - und

Fenderdiebe. Deshalb liegen hier auch nur vier Yachten am Kai mit Anker querab, damit der Schwell die Schiffe nicht gegen die Kaimauer knallt. Ein hübscher Blick auf jetzt grüner werdende Berge und Ruhe. Unsere Reise von der Algarve war sehr turbulent verlaufen. Uns ist widerfahren, was wohl jedem irgend wann mal passiert. Wir sind genau in einen neun Tage dauernden Sturm hineingesegelt, mit Unterstützung modernster Technik, denn am Tage der Abreise trafen wir einen Ami, der ein Wetterfax hatte und das zeigte ein nordwärts ziehendes Tief bei Madeira. Also los bei E 5-6 Richtung Kanaren. Bis wir da unten sind sollte das Tief schon nach Norden verschwunden sein. Aber dem war nicht so. Der Wind drehte auf SW und nahm zu 8-9. Zurücklaufen? Kam nicht infrage. Bei dem Sturm ist an der Algarve kein Hafen mehr anzulaufen. Also, genau gegenan mit kleinen Segeln mitten hinein in das jetzt festliegende Tief. Aus dem Tief herauslaufen geht ja auch nicht; dort liegt die afrikanische Küste. Zeitweise bläst es in Böen bis 11 Beaufort. Die See ist riesig. Wir drehen bei, um besser zu schlafen. Sobald der Wind auf 8 bft abgenommen hat, nehmen wir wieder das doppelt gereffte Groß und die kleine Fock hoch. Plötzlich in der ersten Morgendämmerung die böse Überraschung: Die Unterwanten sind auf beiden Seiten heruntergekommen, weil sich die „selbstsichernden“ Muttern des Mastbeschlages gelöst haben. Der Bolzen ist weg und Mijheer Brasker (der Mastenbauer) zu seinem Glück auch. Ich glaube, ich hätte ihn erwürgt. Hoch und heilig hatte er mir versprochen, dass mein altmodischer Wunsch nach Splinten gänzlich unnötig sei. Denkste- Jetzt tanzt der Mast wie eine türkische Bauchtänzerin. Ich befürchte seinen Todestanz. Mit Backstagen und Fallen versuche ich ihn so gut es geht zu sichern, aber an Segeln hoch am Wind ist nicht mehr zu denken. Also abfallen und mit Maschinenunterstützung mitten hinein ins Tief nach Madeira. Wir lassen uns sicherheitshalber von einem niederländischen Frachter bei der Küstenfunkstelle in Porto Santo anmelden, denn bis dorthin sind es noch 200 Seemeilen und es ist immer noch möglich, dass der Mast von oben kommt. Dann ist ja auch unsere UKW-Antenne weg. Mittlerweile hat der Wind zu allem Überfluss noch weiter nach West gedreht, so dass wir kein stützendes Segel mehr fahren

können. Mehr als 1-2 Knoten schafft die Maschine nicht gegen die wahnsinnige See, und mehr Fahrt hätte der Mast auch nicht ausgehalten. Jetzt freue ich mich meiner übergroßen Dieseltanks. Wir überholen sogar havarierte Yachten, denen der Treibstoff ausgegangen ist. Als wir dann endlich bei steigendem Barometer in Porto Santo vor Anker gehen, ist der Hafen voller Segler. Nicht einer hat den Sturm ohne Schäden überstanden. Wenn sie nicht auf See waren, so haben Sie im Hafen ihr Fett abbekommen, weil sich die Schwimmstege der kleinen Marina losgerissen hatten. Neben uns ankerte die „Kleine Insel“, die wir später noch häufiger treffen sollten. Sie hatte keinen trockenen Faden mehr an Bord, weil die Luken undicht geworden waren. Die häufigsten Schäden aber betrafen die Selbststeueranlagen und die Großsegel-Reffkauschen. Das war ein harter Urlaubstörn für Lilo. Wir wollten unserem Töchterchen mal eine Reise in Sonne und Wärme bieten.

Das Wetter hatte sich bald so beruhigt, dass wir nach Funchal auf der Hauptinsel Madeira verholen konnten. Da habe ich alle „selbstsichernden“ Muttern, auf denen Wechsellasten sind, mit zusätzlichen Splinten versehen. Auch wenn ich mich damit als altmodisch erweisen sollte. Fradilira war bald wieder klar und wir hatten Zeit, diese wunderschöne Frühlingsinsel genauer anzuschauen. Ein Paradies für Gebirgswanderer und ein Trainingsgelände für unsere schlaffen Seglerwaden. Abends sitzen wir an Deck und genießen das Panorama von Funchal mit den dahinter liegenden Berghängen, die bis ca. 500 Meter Höhe mit Bananen und Wein bepflanzt sind. Dabei üben wir uns im „Wegdenken“. Wir denken uns weg: Die Kreuzfahrtschiffe, die laute Diskomusik von der Strandpromenade, die Schreie der Anreißer, die Abgasschwaden, die manchmal zu uns herüberwehen und die Silhouetten des Sheratons und der sonstigen 5-Sterne-Hotelklötze. Dann kann ich mir hier meinen Großvater vorstellen, der vor fast 100 Jahren als junger Weinhändler für ein Danziger Handelshaus in Funchal tätig war. Aber trotz allen Wegdenkens ist Madeira immer noch ein Traum.

Nach drei Wochen wurde ich dann unruhig. Weiter wollte ich nach Süden. Auf dem Weg nach Teneriffa hatten wir einen Zwischenstop auf dem portugiesischen Steinhaufen

„Salvagem Grande“ eingeplant. Bei leichter Flaute aus NE haben wir nach zweieinhalb Tagen auch die 160 Seemeilen bis dahin geschafft, aber mein in Funchal bei den anderen Seglern großspurig angekündigter Landfall auf Salvagem fand dann doch nicht statt, denn als wir die Ankerbucht in etwa 0,3 sm Abstand passierten und sahen, wie sich der Schwell aus Süd zwischen den Steinen brach, da war unser ganzer Mut dahin. In dieses Loch trauten wir uns nicht hinein, obwohl wir den Inselwächter am Ufer stehen und sehnsüchtig auf uns warten sahen. Ich frage mich, ob wir am Ende unserer Reise abgebrühter sein werden und solche Ankerplätze anlaufen. Für die letzten 100 Meilen bis Teneriffa hatten wir wenigstens genügend Wind. Ich hoffe, dass wir hier auf den Kanaren noch eine schöne Zeit haben werden, bevor wir zu den Antillen segeln. Jetzt denken wir erst mal an die Weihnachtstage mit Besuch aus Deutschland, der Ersatzteile und Post mitbringen wird und an unseren Sohn Ralf, der aus dem kalten England angefliegen kommt.

Fisch Tipp 1

Fische töten.

Das Töten macht vielen Leuten Probleme, weil wir modernen Menschen in einer Scheinwelt leben, gerne Fisch oder ein Steak essen, aber unfähig sind, uns die Nahrung ohne fremde Hilfe zu beschaffen.

Für uns an Bord ist es wichtig, dass möglichst wenig verschmutzt wird. Fischblut stockt sehr schnell und gibt unangenehme Flecken. Deshalb muss es sofort weggespült werden. Ich schlachte meine Beute auf dem Boden der Pflicht. Dazu nehme ich die Würfelgrating weg, damit ich die nicht auch noch sauber machen muss. Wenn man den Fisch mit der Winkerkurbel erschlägt, spritzt zuviel umher. Besser ist ein beherzter Schnitt mit scharfem Messer von der Kopfunterseite bis zur Mittelgräte. Da quillt viel Blut hervor aber das Tier ist sofort tot, und man ist das meiste Blut schon los. Die amerikanische Methode ist sauberer: Whiskey oder Rum nehmen, Fischmaul aufsperrern und einen satten Schwall auf die Kiemen. Der Fisch bekommt einen Schock und stirbt. Dann aber das Ausbluten bei solchen Fischen nicht vergessen, deren rotes Fleisch man essen will. Manchen

Leuten soll das ja schmecken. Dasselbe gilt für das Töten mit elektrischem Strom..

Lachse in Kanada oder Alaska sind ein problematischer Fall. Wenn sie nahe an ihren Laichplätzen gefangen werden, ist ihr Fleisch schon sehr weich und sie fangen an zu bluten, sobald man sie aus dem Wasser holt. Auch wenn sie unverletzt sind. Deshalb möglichst außerhalb des Bootes töten. Hat man eine Badeplattform, ist man gut dran. Allerdings sollte man sich fragen, ob man nicht auf leichten Erfolg beim Fischen der Lachse vor Flußmündungen verzichtet, weil ja das Fleisch ohnehin labbrig ist und nicht mehr so gut schmeckt. Manchmal platzen die Tiere sogar regelrecht auf.

Man sollte übrigens beim Schlachten und Putzen der Fische Gummihandschuhe tragen. Fischeiweiß zieht in die Haut ein und man macht sich bei den Mitseglern durch den Gestank unbeliebt.

Fisch aus Bequemlichkeit an Bord einfach verenden zu lassen ist zwar beim Massenfang üblich, ich halte dieses Verfahren jedoch eines Fahrtenseglers nicht für würdig.



Eine Goldmakrele wird geschlachtet

Proviand Tipp 1

Butter

Es gibt zwar Büchsenbutter (Irische, Neuseeländische), aber sie ist schwer zu bekommen und schmeckt auch nicht besonders gut. Wir haben beste Erfahrungen mit folgender Konservierungsmethode:

Kleine Marmeladengläser gut reinigen, halb mit ganz frischer Butter füllen. Wasser stark salzen, abkochen, kalt werden lassen. Damit die Butter randvoll überschichten. Deckel drauf und möglichst so stauen, dass der Deckel unten ist. Die Butter hält ungekühlt mindestens für eine Ozeanüberquerung.

Pfingstsonntag

Eben habe ich gegen den Protest von Françoise den Blister aufgezogen und alles andere eingepackt. Jetzt ist kein Schatten mehr an Deck und es ist nur noch im Salon auszuhalten. Wir segeln von Graciosa (kleines Inselchen nördlich von Lanzarote) nach La Palma. Das sind nur 230 Seemeilen, aber wir werden wohl nicht mehr als 100 pro Tag schaffen. La Palma (isla bonita, wie die Palmeros sagen) ist die letzte Insel, die wir auf unserer Kanaren-Rundreise besuchen wollen, bevor wir zu den Kap Verdischen Inseln starten. Diese Rundreise war bis jetzt sehr schön, aber wie zu erwarten war, haben wir bei den vorherrschenden NO-Winden etliche Motorstunden zusammen bekommen. Es sind um diese Jahreszeit nur sehr wenige Yachten hier unterwegs, und so wundert es auch nicht, dass wir nicht viele Bekannte treffen. Das tut auch mal gut, alleine zu sein, um sich ganz auf die neue Umgebung einzustellen, anstatt jeden Abend Klönschnack. Auf den Inseln mieten wir uns zwei Tage lang ein Auto für eine Rundfahrt. In dieser Zeit kann man sich in Ruhe alles anschauen. Als „Kanarenexperten“ bezahlen wir auch mittlerweile fast die Hälfte des sonst üblichen Mietpreises, der ohnehin nicht sehr hoch ist. Faulenzen und Fischen wollten wir auf Graciosa, aber mit Fischen war nichts. Immer, wenn die Ratsche unserer Schleppangel zu hören ist, können wir auf Plastikfolie, Seegras oder höchstens mal eine Möwe hoffen- wie neulich, als wir eine am Fuß erwischt und wie einen Drachen hinter uns hergeschleppt hatten. Wir mussten Sie an Deck holen, um sie zu befreien. Der Haken hatte sich um ihr Beinchen gelegt, ohne sie auch nur im Geringsten zu verletzen. Heute könnte es gebratene Brieftaube geben, aber ich glaube Françoise schickt mir die Kündigung, wenn ich ihrer Freundin, die sie gerade in der Pflicht mit Wasser und Müsli bewirte, zu nahe trete. Also gibt es mal wieder Tomatensalat mit selbstgebackenem Brot. Das Brotbacken klappt jetzt ganz gut. Die Laibe sind locker und bleiben eine knappe Woche lang frisch. Ich kann mir aber vorstellen, dass wir in der Karibik oder in Südamerika Schwierigkeiten haben werden, Trockenhefe zu bekommen.

St.Cruz de la Palma

Mein Schreibfluss auf See war jäh unterbrochen worden durch einen dieser gefürchteten spanischen Trawler. Wir hatten ihn schon aus 5 Seemeilen Entfernung von Backbord direkt auf uns zu laufen sehen. Da wir selber ja ca. 4 Knoten liefen sollten wir eigentlich klar kommen. Er hatte die Sonne im Rücken mußte unseren bunten Blister gut sehen können. Aber als er noch 3 Meilen entfernt war, änderte er wieder den Kurs in unsere Richtung und tat das auch immer wieder, als ich schon verzweifelt versuchte, ihn über Kanal 16 zu rufen. Also, Maschine an und trotz Blister in den Wind. Er passierte dann in etwa 15 Meter Entfernung vor unserem Bug. Françoise zittert am ganzen Leibe und ich bin blind vor Wut. Steht der Typ noch auf der Brücke, winkt uns freundlich zu und im Heck die sonnenbadende Mannschaft johlt vor Vergnügen. Mit uns können sie ungestraft alles machen.

Jetzt liegen wir schon über eine Woche in St. Cruz de la Palma. Meist sind wir die einzige Yacht im Hafen, und für viel mehr ist auch kein Platz. Die Insel und die Stadt sind jedenfalls das Schönste was die Kanaren zu bieten haben. Die Versorgung ist problemlos und auch viel billiger als auf den anderen Inseln. Tourismus gibt es nur ganz wenig, weil keine großen Hotels und Appartementanlagen gebaut worden sind und offensichtlich auch in Zukunft nicht gebaut werden. Aber viele Deutsche haben sich hier niedergelassen. Die Kochs (durch ihre Bücher über ihre diversen Reisen vielen Seglern bekannt) wohnen auch hier, und wir haben sie am Sonntag besucht. Es war sehr nett und es wurde mehr über die Segelei geredet, als wir das eigentlich wollten. Aber die Beiden zehren wohl schon von ihrer Vergangenheit und betreiben ihr Leben an Land wie das Leben, das sie an Bord geführt haben. Er selbst hat diesen Vergleich angestellt- alles wird ängstlich geplant, nichts dem Zufall überlassen. In dem prächtigen subtropischen Garten ist keine Blattlaus ohne Kochs Erlaubnis am Werk. Er malt und schreibt, wenn er nicht Unkraut jätet. Aber schreiben, das tun hier auf der Insel viele Deutsche. Ihre Produkte erscheinen dann im Selbstverlag und liegen in den deutschen Geschäften der Inseln zum Verkauf aus. Das treibt manchmal sonderbare Blüten: Da auch der Inselklatsch per Buch verbreitet wird, gibt es schon mal Ärger und die Herren Schriftsteller zünden sich gegenseitig die Bude an.

Den Palmeros graust es offensichtlich vor der Teutonenflut und man trifft auf entsprechende Parolen, die an die Hauswände gesprüht werden. Wie das aussieht und empfunden wird, ist ja aus Deutschland bestens bekannt.



Fremdenfeindlichkeit wie in Deutschland
"Spekulantengefahr: Deutsche raus"

Das teilweise arrogante Auftreten unserer Landsleute tut ein Übriges. Françoise hat neulich mitgehört, wie sich ein Tourist in der Autovermietung bitter beklagt hat, dass dort weder deutsch noch englisch gesprochen wird. (Die Autovermietung gehörte übrigens einem Deutschen, aber das wussten nur wir.) Mit den Palmeros haben wir eigentlich nur gute Erfahrungen gemacht. Manchmal nehmen wir im Auto Anhalter mit, um abwechslungsreiche Kontakte zu bekommen. Ein junger Mitfahrer stellte sich gleich als Anhänger der spanischen Faschisten vor. Er regte sich darüber auf, dass auf der Insel die Deutschen Grundstücke und Häuser kaufen, war aber ganz platt, als wir ihm sagten, dass die Spanier in Deutschland ganze Fabriken kaufen und dass dies legal und

ganz in Ordnung ist.- Davon hatte er noch nie gehört. Mir lag auch noch auf der Zunge, dass die Spanier seinerzeit in der Karibik, in Süd- und Mittelamerika den Grund und Boden nie bezahlt haben. Aber ich wollte ihn nicht provozieren. Eine andere Anhalterin war eine steinalte Oma, die sich mit zwei Handtaschen, einem Sonnenschirm und einer mit Wasser gefüllten Cola-Flasche für ihren Rosenstrauß auf den Weg gemacht, und nur mal den Daumen raus gehalten hatte, wie die jungen Leute das so tun. Wir haben sie samt ihrem ganzen Krempel eingeladen. Am Zielort wollte sie unbedingt bezahlen, und als das nicht klappte, hat sie Françoise die schönsten Rosen aus ihrem Strauß geschenkt. Mit ein paar mickrigen Stängeln ist sie dann abgezogen, nachdem wir uns noch „mucha suerte“ für unsere Familien bis ins letzte Glied gewünscht hatte.

Über die einzelnen Inseln gäbe es sicher noch viel zu erzählen, aber jeder sieht ja was anderes und viele Leute halten den für einen Spinner, der von einer Insel schwärmt auf der es keine weißen Sandstrände gibt.

Leider mussten wir feststellen, dass die meisten Fahrtensegler rein gar nichts sehen. Die kommen in las Palmas auf Gran Canaria an, kaufen Proviant, basteln an ihren Schiffen und ab geht es in die Karibik möglichst alle im Pulk zuerst auch noch auf dieselbe Insel –Barbados. Das ist dann die ARC.

Das wollen wir nicht, und deshalb werden wir einen anderen Weg nehmen.

Aber weil wir uns die Welt auch unter Wasser anschauen wollen, haben wir auf Gomera einen Tauchkurs gemacht, die Ausrüstung aber erst nach dem Kurs aus Deutschland mitgebracht, weil wir erst die Erfahrung sammeln wollten, was man wirklich braucht und was am praktischsten ist. Einen kleinen Atemluftkompressor wollen wir mitnehmen, damit wir auch dort tauchen können, wo es keine Möglichkeit zum Füllen der Flaschen gibt.

Dakar, Senegal 19.10.

Um weiter zu schreiben, bin ich von Bord geflüchtet. Trotz Sonnensegel ist die Hitze dort unerträglich. Sie liegt wabernd und stinkend über der Baie de Hann bei Dakar. Das Wasser ist vermengt mit den Abfällen der nahen Schlachthöfe und der

Fischmehlfabrik. Hier sitze ich im Schatten unter hohen Bäumen im Segelclub, der sehr gastfreundlich ist, und trinke sogar ein kühles Bier. Wir liegen seit vier Tagen in der Bucht und warten auf unsere Tochter Lilo und unseren Schwiegersohn Dieter. Die kommen morgen Abend aus Europa, um mit uns drei Wochen Ferien zu machen. Der Hitzeschock ist ihnen sicher. Wir haben vor, zusammen in die Casamance zu segeln. In dieser Flußlandschaft sind sie dann auch sicher vor Seekrankheit. Deutsche Segler scheinen diese Gegend nicht zu befahren, aber wir wollen doch einen Eindruck von Westafrika nicht versäumen.

Von Puerto Mogán auf Gran Canaria sind wir Mitte September zu den Kap Verdischen Inseln gefahren und haben dort die entlegensten besucht: Sal (trotz des internationalen Flughafens ein verlorenes Fleckchen im Atlantik) und Boavista. Dort gibt es so gut wie keinen Tourismus dafür aber liebenswerte Menschen und jede Menge Fisch, Langusten, Sand und Sonne. Wir waren lange Zeit die einzige Yacht auf der Insel. Der Ankergrund ist auch extrem schlecht. Wer nicht taucht und seinen Anker säuberlich zwischen den Felsen verkeilt, der hat keine ruhige Minute. Die Insel ist sehr, sehr arm. Es gibt kaum Süßwasser geschweige denn Rohrleitungen dafür. Die Leute dort essen ihren Fisch mit dem Reis, den sie von USA oder sonst woher geschenkt bekommen. Man gibt sich offenbar sehr viel Mühe, auf eigenen Beinen zu stehen und versucht es mit dem Sozialismus. Allerdings, ohne die Menschen einzusperrern, was zur Folge hat, dass die aktivsten sich nach Portugal und viele auch nach Deutschland absetzen. Wenn wir im November über den Atlantik segeln, werden wir vielleicht noch eine andere Kap Verden Insel anlaufen. Bis dahin wollen wir erst einmal den Senegal außerhalb Dakars erleben. Dakar selbst ist kein angenehmer Ort. Wir sind auch prompt auf die hiesigen Geschäftsmethoden hereingefallen in unserer europäischen Naivität. Dass wir nicht vollständig ausgeplündert worden sind, lag nur daran, dass wir so gut wie kein Geld bei uns tragen, wenn wir irgendwo hingehen. Einkaufen kann man hier ohnehin nichts. Die Preise für Importwaren sind astronomisch und inländische Produkte annehmbarer Qualität gibt es nicht. Ein Glück, dass wir

Fradilira bis über den Wasserpass auf den Kanaren beladen haben. Wir sind also noch einige Monate autonom. So gibt's den ganzen Tag wenig zu tun. Unser Leben ist auf tropische Gangart geschaltet: wenig bewegen, immer im Schatten bleiben, sich auf eine Süßwasserdusche freuen, auf die kleine Senegalesin warten, die kurz vor Sonnenuntergang selbstgebackene Fischkuchen mit scharfer Soße zum Aperitif hier im Club verkauft, die Milane beim Fischen beobachten und was es sonst noch schönes gibt, wozu man sich nicht anstrengen muss. Um hier bei diesem Klima aktiv zu sein, sollte man eine Pferdenatur haben. Wir bewundern immer die Scharen der Kinder und Jugendlichen am Strand, wie sie begeistert Fußball spielen und das auch noch in einer Kleidung als spielten sie in Alaska. Zwischen den Spielen gibt es dann Konditionstraining mit einem Ernst und Eifer als wäre der Beckenbauer hinter ihnen her. Sicher haben sie das aus dem Fernsehen. Europa ist immer noch Vorbild. Überhaupt sind wir erstaunt, wie gut die Menschen über die Verhältnisse und Vorgänge in Norden unterrichtet sind. Wenn man es genau nimmt, ist das eine fehlgeleitete Aufmerksamkeit, denn für die Senegalesen gibt es wahrlich wichtigeres als die Bundesliga oder die Verhältnisse in der europäischen Union.

Ziguinchor (Casamance) 13.11.

Unsere Zeit mit Dieter und Lilo auf der Casamance geht zu ende. Jetzt wird auch das Wetter angenehmer. Der Passat weht als kühlendes Lüftchen und die Luftfeuchtigkeit ist auch geringer. Die Casamance ist eine weitverzweigte Flusslandschaft mit Mangroven"wäldern" und hinter diesen, weiter ins Land hinein die Savanne. Die Tide reicht weit flussaufwärts, so dass die Bedingungen ähnlich wie in unseren Wattengebieten sind. Tausende kleiner Inselchen gibt es bei Hochwasser. Dort nisten alle möglichen Wasservögel vom großen Pelikan bis zum kleinen Eisvogel. Die Eisvögel fangen ihre Beute, indem sie sich wie ein Stein ins Wasser stürzen, ein lautes Bombardement manchmal. Die großen Reiher stehen dagegen unbeweglich Wache am Rand der Mangroven, denen muss schon ein Fisch zwischen den Beinen durchschwimmen, den holen sie sich dann mit ihrem langen spitzen Schnabel. Leider ist das Wasser trübe, so dass

wir die Fische kaum beobachten können. Es gibt viele Arten und im Hauptstrom, wo es bis zu 20 Meter tief ist jagen sogar Delfine. Ein geschickter Angler hat immer was für die Pfanne. Man sammelt bei Niedrigwasser auf den Schlickbänken einfach einen Eimer Muscheln, deren Fleisch man dann als Köder verwendet. Wir gehören allerdings noch nicht zu den geschickten Fischern. Gestern haben mir die Fische alle Köder vom Haken geknabbert. Abends blieb nur der Griff in die Proviantbilge. Die Neger hier haben den Bogen besser raus, sie angeln erfolgreich mit primitivstem Gerät. Die Leinen sind manchmal nur aufgedröselte Kartoffelsäcke oder von den Freileitungen geklaute Telefondrähte. Das Leben in den Dörfern ist auf allen Gebieten äußerst einfach. Wir haben den Eindruck, dass kaum jemand an zivilisatorischen „Errungenschaften“ interessiert ist. Man nimmt zwar alles, was man geschenkt bekommt, vom Brunnen bis zum T-Shirt. Im Schnorren sind manche ausgesprochene Meister, aber es besteht kein Ehrgeiz, durch Arbeit irgendwelche Verbesserungen zu erreichen oder auch nur die geschenkten Dinge durch Pflege zu erhalten. Immerhin empfinden sie diese Situation nicht als erniedrigend und sie sind zu uns freundlich und nett, auch wenn sie nichts geschenkt bekommen. Seitenlang könnte ich über die hiesigen Verhältnisse berichten, so wenig entspricht die afrikanische Wirklichkeit den Vorstellungen und Bewertungen, die wir aus Europa mitgebracht haben. Allen, die sich bei uns im reichen Norden die Köpfe heiß reden über Entwicklungshilfe u.s.w. kann ich nur empfehlen erst mal hier eine Reise zu machen, natürlich nicht als Hoteltourist.

Vor dem großen Sprung über den Atlantik stand noch Françaises fünfzigster Geburtstag. Wir wollten ihn mit allen Seglern in der Casamance feiern. Unsere Einladung ging über UKW und Kurzwelle. Ein hübscher Platz bei dem Dorf Nioumoune soll Treffpunkt sein. Da gibt es nicht einmal eine Kneipe. Also wollen wir an Bord feiern und alle kommen mit Geschenken nach den Möglichkeiten des Landes von der Muschel bis zum Bananenkuchen. Soviel Yachten haben noch nie vor Nioumoune geankert.

Jetzt bleiben wir nur noch wenige Tage im Senegal. Wir werden Fradilira auf einer Sandbank trocken fallen lassen und

den Rumpf vom Bewuchs befreien. Zitrusfrüchte haben wir schon massenweise gebunkert. Morgen auf dem Markt werden noch Kartoffeln und Kokosnüsse besorgt. Wasser gibt es in Ziguinchor vom Schlauch direkt ins Boot und dann geht's ab Kurs Trinidad.

Wir melden uns wieder aus Amerika.

Ein Künstler in den Mangroven.

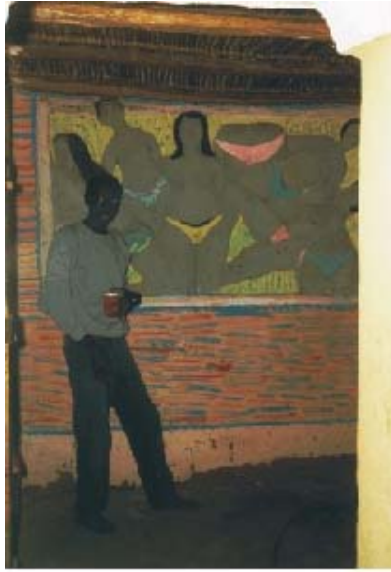
Im Senegal gibt es viele Völker und Sprachen, aber das Französische wird allen in der Schule gelehrt. Dadurch hatten wir es leicht mit der Verständigung. Die Neger haben meist Vertrauen zu den Europäern besonders zu Deutschen und Franzosen. So konnten wir auch leicht ihre ganz privaten Wünsche und Träume erfahren, Einblick erhalten in ihr Innenleben und uns an ihrer individuellen Klugheit freuen. In der Casamance sind viele verschiedene Religionen anzutreffen, hier sind die Moslems anders als im Norden nicht in der Überzahl. Wir konnten jedoch feststellen, dass wiederum die Moslems in ihrem Glauben am beständigsten waren. Die Anderen waren mal katholisch, mal protestantisch je nachdem, welcher weiße Missionar gerade in ihrer Nähe tätig war. Verschwand der dann, ohne dass ein Nachfolger kam, verfiel die Kirche und die Bewohner wurden wieder zu Animisten. Im Grunde ihrer Herzen waren alle, auch die Moslems geistergläubig. Zur Abwehr böswilliger Menschen und Geister hatte jedes Haus sein „gri-gri“. Ein „gri-gri“ konnte alles Mögliche sein, ein Besenstiel mit einer Coladose am Ende oder ein Kuhschädel auf dem Dach. Wichtig war nur, daß jeder sah, das muß ein „gri-gri“ sein. Von einem „gri-gri“ muß man Abstand halten, besonders wenn sein Herr nicht dabei ist, um es zu besänftigen. Auf Fradilira gab es deshalb auch eine solche Sicherheitsvorrichtung. Unser „gri-gri“ war ein langer Ast mit einem getrockneten Fischschwanz am Heckkorb festgebändselt. Unliebsamemer Besuch wurde dadurch zuverlässig fern gehalten.

Wir haben viele Beweise für die üppige Phantasie der Neger gefunden. Sie drückt sich häufig in Kunstwerken aus. Die Kunst ist anders als bei uns im Alltagsleben verankert und wird nicht als besondere Lebensäußerung wahrgenommen. Manche Künstler jedoch ragen hervor, wie der senegalesische

Staatpräsident und Dichter der Negritude, Sengor oder der Maler, Bildhauer und Architekt Jean YéYé, den wir in den Mangrovensümpfen besuchten. Wir hörten von Jean YéYé, dem Sonderling schon sehr bald nach unserer Ankunft in der Casamance. Jean galt bei den anderen Negern als Verrückter, der unbedingt eine case à étages (mehrgeschossige Hütte) haben musste, obwohl doch eine Hütte immer nur ein Geschoss hat, „ga ga“ der Typ. Wollte so leben wie in Paris. Da haben nur die ganz Reichen eingeschossige Hütten und je ärmer sie sind, desto mehr Geschosse haben ihre Hütten. Kannst Du sowas verstehen? Der will leben wie ein armer Franzose. Diesen „Irren“ wollen wir sehen. So machen wir uns auf die Suche nach seiner zweigeschossigen Hütte. Die Fahrt geht die Casamance aufwärts, wo die Mangroven immer dichter werden und der Fluß immer schmaler. Pelikane fischen im schwarzen Wasser aus dem die kleinen gelbschwarzen Wasserschlangen allendhalben hervorblitzen auf der Jagd nach unvorsichtigem Getier. Die Cola-Flasche, am Ufer auf einen Mangrovenast gesteckt, weist uns den Weg in einen Seitenarm. Da geht es weiter in die Sümpfe durch enge Wasserarme, nur bei Hochwasser befahrbar. Bald schon sitzen wir fest im schwarzen Schlick. Eine Hitze wie in der Sauna. Insektengesumme und sonst kein Laut. Mit der nächsten Flut geht es weiter immer tiefer ins Magrovendickicht. Ein Glück, kein hoher Baum steht am Ufer. Dessen Krone wäre unserem Mast zum Hindernis geworden. Und wir finden sie tatsächlich, die „case à étages“. Auf den ersten Blick eine Hütte wie die anderen doch etwas höher. Kein Stilbruch, sie passt tatsächlich hierher. Die Baustoffe sind das Treibholz und der schwarze Schlick der Sümpfe. Das Dach mit Palmblättern gedeckt. Ein kleines Segelboot liegt nahe bei. Damit verdient Jean etwas Geld. Er passt auf Boote auf, während der Eigentümer einen Besuch zu Hause in Frankreich macht. Jean begrüßt uns herzlich. Das tut jeder in der Casamance. Die Neger sind zwar alle Rassisten hier, sie wollen keine weißhäutigen Menschen in ihrem Land haben, aber zu Besuchern, die wieder verschwinden, sind sie offen

* *französisches Argot-Wort für verrückt*

und freundlich. So auch Jean, der gesehen hat, dass wir Tüten dabei haben mit halbvollen Farbdosen vom Schiff. Er weiß, dass wir ihm das schenken werden, damit er seine schönen naiven Wandgemälde schaffen kann. Er braucht viel Farbe, denn der getrocknete Schlick schluckt die Farben wie ein Schwamm und Jean hat noch nicht gelernt, die graue Oberfläche vorher zu versiegeln. Wir verzichten auf Entwicklungshilfe und lassen ihm die Freude, irgendwann diese Technik selbst zu entdecken. Meine französischen Segelfreunde lassen sich leicht zu dieser Nichteinmischung überzeugen. Jean lacht und freut sich über die Farbe. Er ist ein heiterer Mensch, seine Bilder, sie drücken diese Heiterkeit unmittelbar aus. Szenen aus der Bibel, Geschichten aus der großen weiten Welt, Astronauten, Flugzeuge. Alles Themen aus der Ferne. Auch seine Skulpturen aus Schlick, seine Halbreiefs und Bauelemente sind entweder rein dekorativ oder thematisieren den Traum von der Ferne. Vielleicht ist es auch das, was ihn und die Segler so nahe bringt. Sein ganzes Schaffen spielt sich im Inneren der „case à étages“ ab. Die Außenwände bleiben unbemalt. Sein einziger Respekt vor seiner Umgebung oder fürchtet er das Unverständnis seiner Mitbürger? Das ist ihm jedoch ohnehin sicher. Er kann sich an allem freuen und bekommt häufig Besuch von den wenigen Touristen, die den Senegal auf eigene Faust bereisen. Obwohl sehr bescheiden, macht er Eindruck. Wenn ein Besucher ihm später einen Gruß mit der Post schickt (ich staune, dass die ihn überhaupt findet), hat das für ihn einen Stellenwert wie für einen Europäer ein größerer Lottogewinn. Er zeigt uns eine Weihnachtskarte, die ihm eine deutsche Besucherin schickte, und die ihm einen fürchterlichen Schreck eingejagt hat. Denn als er die Karte aus dem Umschlag nahm und aufklappte, spielte ein Chip „stille Nacht, heilige Nacht“. Die Erinnerung an den Schreck ist so stark, dass wir in seinem braunen Gesicht einen grünlichen Schimmer aufkommen sehen. Auch uns verändert seine Gegenwart. Wir spüren, wie eine unbestimmte Freude unsere Brust weitet und wir plötzlich Dinge und Menschen mit staunenden Augen intensiver erleben. Schon allein dieses Gefühl ist Lohn genug für die beschwerliche Fahrt durch die Sümpfe.



Jean Yéye mit einem Topf Farbe von
Eradilia vor einem seiner Werke



"Case à étages" eine 2-geschossige Strohütte

Fisch Tipp 2

Länge der Schleppangel.

Macht die Angel nicht zu lang. 20 bis 30 Meter reichen vollkommen. Für Eure Beute sieht das Schiff wie ein großer Fisch aus, von dem sie einen Sicherheitsabstand hält aber dennoch hofft von dessen Beute Brocken zu erhaschen, wenn etwas verspeist wird. Da ist diese Länge gerade recht. Wenn

man mehr Leine gibt, wird der Köder zu ruhig, er hüpft nicht mehr so häufig aus dem Wasser, weil ihn das Gewicht der Leine nach unten zieht. Außerdem dauert das Einbringen der Beute nach dem Biß zu lange und der Geschmack des Fisches leidet.

Der unfreiwillige Aufenthalt.

Sie hatten das Schnäppchen ihres Lebens gemacht. In Dakar stand eine Yacht zum Verkauf, aus Holz gebaut, ein stabiler Karweel beplankter Rumpf, noch gut in Schuss und billig zu haben. Sie entschlossen sich zum Kauf. Das österreichische Pärchen noch jung aber mutig und unternehmungslustig wollte auf große Fahrt gehen. Gleich auf der anderen Seite des Atlantiks lag ihr Traumziel, die Karibik. Mit Holzschiffen hatten die Beiden noch keine Erfahrung, aber wenn man jung ist, hat man ja genug Zeit, solche zu sammeln. Also wurde gleich damit angefangen, Proviant gekauft, soviel eben in Dakar erhältlich war und hoch die Segel. Immer schön raumschots bei noch sehr leichten nordöstlichen Winden. Je näher sie den Kapverden kamen desto frischer wurde die Briese und sie machten mehr Fahrt aber eigenartigerweise auch mehr Wasser. Der junge Mann kam kaum noch von der Pumpe fort. Schon die geringe Krängung drückte das Wasser zwischen die ausgetrockneten Planken und sie konnten sich vorstellen, was passieren würde, kämen sie erst einmal in schweres Wetter. Es gibt ja auch Passat mit 30 oder 35 Knoten. Ihr Entschluss die Ilha do Sal auf den Kapverden anzulaufen und dort den Rumpf zu kalfatern, war deshalb durchaus vernünftig. Im Hafen der Insel stellten sie fest, daß ihnen keine Slipbahn zur Verfügung stand. Sal's Hafen ist ein Dreckloch. Segler, die ihn aus Versehen anlaufen, machen häufig nicht einmal fest. An welchem Schrottplatz sollten sie auch ihre Leinen opfern. Sondern sie segeln gleich weiter in den Süden der Insel, um sich dort vor Anker zu legen, etwas rollig aber sauber. Unsere beiden Abenteurer wußten sich jedoch zu helfen und organisierten den Schwerlastkran vom internationalen Flughafen. Der kam, bahnte sich einen Weg durch die Schrotthalde im Hafengelände, nahm Position an der Kaimauer, hievte den Segler aus dem Wasser und setzte ihn hoch und trocken auf einem freien Plätzchen im Müll ab. Da

stand er nun schön aufgepalmt in der glühenden Sonne der Kapverden. Die Luft, knochentrocken und staubschwanger sorgte schnell dafür, dass durch immer neue Ritzen die Sonne einen Weg ins Innere des Rumpfes fand. Dann begannen sie zu schuffen, tagelang, wochenlang, so viele Fugen waren zu dichten. Doch endlich war es soweit. Es wurde das Kommando „Wasser Marsch!“ gegeben. Das ganze Schiff sollte eine Woche lang feucht gehalten werden. Als sie glaubten, alles sei nun genug gequollen, machten sie sich auf zum Flughafen, um den Kran zu bestellen. Unser Kran? Der ist kaputt. Vielleicht nächste Woche. Dann wieder: Noch nicht fertig, vielleicht Anfang des nächsten Monats. Inzwischen mussten Sie die Berieselung einstellen, zu teuer. Der Mietvertrag für ihre Hütte im Dorf war auch schon verlängert. Als wir sie trafen, lebten sie schon seit Monaten auf der Insel, hatten sich an die Kargheit, den Schmutz und die Hoffnungslosigkeit gewöhnt. Das Schiff war mittlerweile vertrocknet und verstaubt. Der Chef vom Flughafen meint, die Reparatur des Krans lohne nicht mehr. Er würde für den Flughafen ohnehin nicht gebraucht.

Ob der Segler wohl noch immer hoch und trocken auf der Kaimauer steht?

Merke: in der dritten Welt geht nichts über eine gute alte Slipbahn.

Proviant Tipp 2

Brot.

Für den Segler aus dem deutschen Sprachraum ist Brot ein Kulturgut. Man erkennt das an den Gesprächen, die sich schon beim Erreichen der Britischen Inseln vorwiegend ums Essen und dabei hauptsächlich ums Brot drehen, denn dort beginnt das Leiden und später wird es immer schlimmer. Also wird selbst gebacken. Rezepte zum Brotbacken gibt es zu Hauf. Die meisten sind auch gut. Soviel Brotsorten es in Mitteleuropa gibt, so verschieden sind auch die Vorlieben unserer Landsleute. Wir selbst bevorzugen knusprige Sauerteigbrote aus feinem Mehl, Weizen oder mit Roggen gemischt. Vollkornbrot gibt es fast auf der ganzen Welt haltbar verpackt. Wir bunkern davon deshalb meist nur für drei Monate.

Eine knusprige Kruste rund herum erhält das Brot nur dann, wenn man es frei bäckt, das heißt: nicht in einer Form, sondern auf dem Blech. Damit nun der Teig nicht anklebt, ist es wichtig, dass der Ofen auf höchst mögliche Temperatur vorgeheizt wird, und dass das Blech im Ofen auch heiß ist. Dann schnell Klappe auf, Teig auf's Blech werfen, kräftiger Schnitt mit dem Messer in den Teig, Klappe zu. Nichts wird ankleben. Übrigens die hohe Temperatur nur etwa 10 Minuten beibehalten. Das Ausbacken geschieht dann bei 200 bis 180°C.

Also, man braucht nichts einzufetten, denn wenn Fett mit dem Teig in Berührung kommt, wird die Kruste weicher.

Wer gern Körnerbrot macht, bleibt besser bei der Backform.

Dezember. 11°20'N, 055° W

Mehr als 2000 Seemeilen Atlantik liegen jetzt achteraus und es ist die vierte Woche dieser Überquerung, In vier oder fünf Tagen sind wir in Port of Spain (Trinidad). War das nun ein großes Abenteuer? Ich bin gespannt, was mir von dieser Reise über die große Wasserwüste in Erinnerung bleiben wird. Hier im Süden des Passatgürtels war ja auch nichts Aufregendes zu erwarten. Es ist der „Damenkurs“ in die Karibik. Das ruhige Wetter mit vorwiegend schwachen Winden hat uns diese lange Reisezeit eingebracht. Wenn wir mehr Wind gewollt hätten, wäre vom Senegal aus ein nordwestlicher Kurs angebracht gewesen. Aber weder war Aufregung erwünscht noch erwartet. Uns stand nicht der Sinn nach blitzschnellen, hektischen Segelmanövern, abgebrochenen Fingernägeln und anderen Heldentaten im Kampf mit Wind und Wellen. Mehr erwartete ich neue, starke Gefühle. Vielleicht der Einsamkeit und Verlassenheit zwischen den Kontinenten. Aber nichts da, Françoise und Fradilira haben da nicht mitgespielt. Unsere kleine Welt an Bord funktionierte weiter unabhängig vom geografischen Ort. Also, doch wieder reisen mit perfektem Versicherungsschutz? Nein, sicher nicht. Es bleibt dieses herrliche Gefühl des Reisens ganz auf eigene Faust und Verantwortung. Niemandem, keiner Fluggesellschaft, keinem Taxifahrer und keinem Hotel muss ich Sorge um mein Wohlergehen abtreten. Und dann

diese schöne Langsamkeit. Kein hektischer Abschied mit dem Wissen, schon ein paar Stunden später in einem anderen Erdteil sein Bier zu trinken.. Wir werden am Ziel auch nicht brutal ausgespuckt auf den Taxistand irgend eines Flughafens. Der Abschied in der Casamance war friedlich und sanft. Wir haben unsere Sachen verstaut, noch ein paar Kokosnüsse geladen, das Sonnensegel zusammengelegt. Dann ging die Ankerkette hoch. Das Vorsegel. Und als Fradilira an den anderen Booten vorüberzieht: Auf Wiedersehn in der Neuen Welt oder wo sonst immer! In den nächsten Tagen lösten sich dann auch unsere Gedanken von Afrika, so wie sie sich jetzt an Amerika herantasten. Die nächsten Tage werden sich füllen mit tausenderlei Erwartungen: Sind Bekannte in Port of Spain? Werden wir einen angenehmen Ankerplatz finden? Und natürlich auch: wie wird das erste kühle Bier schmecken? Und was war in der Zwischenzeit? Viel Muße zum Lesen, zum Schlafen, zum Schauen. Endlich lerne ich wenigstens einen Teil des Sternenhimmels kennen und gebe gleich jede neue Entdeckung an Françoise weiter. Die Nächte sind warm und meist sternklar. Unser Verbrauch an Leibwäsche ist gleich null. Fradiliras Wäsche dagegen wird arg strapaziert. Wenig Wind, häufig schlagen die Segel erbärmlich. Den Blister hat sie schon eingebüßt. War's die Sonne, war's der hohe Seegang bei so wenig Wind? Vorgestern ist er aus den Lieken geflogen. Dann gab es da noch ein eigenartiges Erlebnis: Unser Ausguck beschränkt sich gewöhnlich auf einen Blick rund über den Horizont in regelmäßigen Zeitabständen, um andere Schiffe rechtzeitig auszumachen. Zufällig steige ich einmal an Deck und schaue ins Wasser voraus, da bläst ein Wal nicht weiter als hundert Meter direkt auf unserer Kurslinie. Das riesige Tier, etwa 15 Meter lang schläft offensichtlich. Es liegt unbeweglich an der Wasseroberfläche und auch noch quer zu unserem Kurs. Da blieb nicht viel Zeit. Windsteuerung ausklinken, geht nicht so schnell. Also, wer ist stärker ich oder der Windpilot? Ich greife ins Ruderrad und bringe Fradilira langsam, langsam zum Abfallen.(Anluven geht nicht wegen des Blisters) In nur etwa 5 bis 10 Meter Abstand passieren wir den Riesenschädel des Ungeheuers mit dem Höcker. Françoise macht noch schnell ein Foto. Das Tier bemerkt uns

erst, als wir schon vorbei sind und taucht langsam ab. Wir sind froh, daß Fradilira aus Stahl ist, aber ein Schlag mit der gigantischen Schwanzflosse hätte auch uns zumindest die Seereling, wenn nicht sogar den Mast gekostet. Ich bewundere den Mut derjenigen, die mit leichten Holz- oder Kunststoffbooten die Weltmeere befahren, in denen die Zahl der Großwale ständig zunimmt. Wir haben jedenfalls unser Glück gefeiert.



Reinohr kollidiert

Port of Spain

Nun sind wir schon drei Wochen hier vor Anker beim Trinidad und Tobago Yacht Club. Die letzten Tage auf dem Atlantik brachten uns nur schwache Winde mit Regenschauern. Tropisch warm aber dennoch erfrischend. Fradilira war reisemüde. Sie lief nur noch 3 bis 4 Knoten, und als ich hier getaucht bin, habe ich verstanden warum. Ca. fünf Zentimeter lang waren die Entenmuscheln, die dicht an dicht am Rumpf sitzen und sogar unter der Kielsohle. Jetzt sind sie schon zu kleinen Würmchen geschrumpft und nach einiger Zeit wird nichts mehr von ihnen übrig geblieben sein, weil sie nur im

klaren Atlantikwasser überleben können. Am letzten Morgen vor der Nordküste Trinidads haben wir die Maschine zur Hilfe genommen und das Kühlaggregat eingeschaltet, damit wir einen zünftigen kühlen Ankertrunk bekämen. Auf der ganzen Reise vorher war die Maschine nur zweieinhalb Stunden zum Batterieladen gelaufen, wenn mal der Himmel zu bewölkt war, so dass unser Quadratmeter Solarzellen nicht genügend Ampèrestunden in die Batterien schaufeln konnte.

Die geschützte Bucht beim gastlichen Yachtclub liegt nur zwanzig Busminuten westlich von Port of Spain. Wir liegen bewacht von der Coastgard und können das Schiff unverschlossen lassen, wenn wir an Land gehen. Françoise ist gerade auf einer Nachbaryacht, der „Hasardeur“ aus Bremerhafen. Dort gibt es eine Nähmaschine und jede Menge Stoff, auch zum Klönen. Ich höre derweil aus dem Radio pausenlos Calypso Musik. Der Calypso scheint hier das Medium zu sein, über das die Menschen erreicht werden. Es gibt Sendungen, in denen alle Calypsos Nachrichtencharakter haben, über den Nahen Osten, eine US-Invasion irgendwo in der Welt oder die Europäische Gemeinschaft. Dazwischen dann Reklame. Im Calypso Rhythmus werden Coca Cola, Schuhwichse und Damenunterwäsche angepriesen: „Mama – tsching tsching-wears pink,- tsching tsching- daughter wears blue–tsching tsching- underwear from P and U –tsching tsching–tsching tsching.“

Tobago, Januar

Wir haben uns entschlossen, auch den Karneval in Trinidad mit zu erleben. Die Vorbereitungen laufen schon auf vollen Touren. Ganz Port of Spain dröhnt wider vom Calypso der Saison: Go Go Go-No No No – we eh going home. Eine tägliche Steigerung der Lautstärke ist festzustellen. Auf Trinidad scheint es die meisten und stärksten Lautsprecher der Welt zu geben. Aber bis zum Höhepunkt des „Carnival“ ist noch ein Monat Zeit, und deshalb wollen wir gegen Wind und Strom zur Schwesterinsel Tobago. Die örtlichen Segler kennen den Trick: Man läuft unter Maschine in der Nachtflaute dicht unter Land im Neerstrom soweit es geht nach Osten, um dann mit der ersten Morgenbriese einen kurzen Schlag auf

den Haupthafen von Tobago, Scarborough, zu machen. Dort läuft dann die ganze karibische Prozedur mit Zoll und Immigrationsbehörde ab, obwohl wir ja immer noch in demselben Staat sind. Man weist uns auch genau die Ankerplätze auf der Insel an, die wir besuchen dürfen. Scarborough ist die „Hauptstadt“ der Insel. Malerische Holz und Blechhütten am Fuß des alten Fort George, das in der kurzen Geschichte dieser Region ein Dutzend mal den Besitzer gewechselt hat. Spanier, Franzosen, Engländer in wechselnder Reihenfolge. Im Augenblick herrscht hier „Leben“, denn der Hafen wird ausgebaut. Eine Anlegepier und ein großer Empfangspavillon für Kreuzfahrtschiffe sind im Bau. Vorläufig müssen diese Schiffe noch vor Pigeon- Point vor Anker gehen und ihre zum Teil steinalte Fracht umständlich ausbooten. Da bleibt so mancher Passagier lieber mit seinen Dollars an Bord. Wir lernen den Bauleiter des Hafenprojektes kennen. Es ein Deutscher, hat an der TU-Berlin Bauingenieurwesen studiert und lebt seit vielen Jahren als selbständiger Unternehmer mit einer Trinidadianerin verheiratet offensichtlich zufrieden in Port of Spain. Ich kann mir vorstellen, dass das Leben hier für viele hier sehr attraktiv ist. Rassengegensätze gibt es nicht. Die Neger scheinen recht wohlhabend, sind freundlich, selbstbewusst und offen, weil sie sich nicht zurückgesetzt fühlen müssen. Sie verzichten freiwillig auf eine höhere Bildung und überlassen die Führungspositionen den Weißen, Indern oder Chinesen. Wären nicht die aggressiven Moslemgruppen, so gäbe es in Trinidad keine Probleme. Es gibt wie in England einen staatlichen, kostenlosen Gesundheitsdienst, viele Vereine und Sekten. An den Häuserwänden künden Grafities: „Jesus loves you“ oder „Harry Krishna is our Lord“. Den Rest besorgt die Rumbuddel im Handschuhfach.

Wir ankern in einer stillen Lagune hinter dem großen Korallenriff der Inselgruppe. Fradilira liegt wie einbetoniert, während sich draußen die hohe Atlantikdüne am Riff die Zähne ausbeißt. Das ganze Riff ist Naturschutzgebiet, Fischen und Korallen sammeln sind verboten. Beim Schnorcheln finde ich eine riesige, rosarote Conch (Fechterschnecke). Sie ist lebendig, und ich nehme sie trotz Verbotes mit an Bord. Die ca. 3kg schwere Schnecke bringe ich in unsererer Pütz unter

und kann sie in den nächsten Tagen ausgiebig beobachten, wie sie ihr farbenprächtiges Gehäuse verlässt und ihren zitronengelben Atemmantel darüber breitet. Wir fotografieren sie von allen Seiten, denn sie ist der erste Zeuge dieser karibischen Wunderwelt, den wir in Händen halten. Dann bringe ich sie wieder an ihren Platz im Riff zurück.

Die Umgebung der Lagune ist flach, Mangroven stehen am Ufer, dahinter dehnt sich eine licht bewaldete Fläche, Kokospalmen, Akazien aller Art. Man kommt außerhalb der Trampelpfade manchmal auch ohne Buschmesser voran. Das gab es bisher noch nirgendwo. Der Regenwald ist sonst so dicht und undurchdringlich, dass selbst die von den Einheimischen geschlagenen Wege nach kurzer Zeit unpassierbar sind. Im Nordosten ist die Insel gebirgig und dort gehen wir in die Man-of-War-Bay, ein großer Naturhafen mit tiefem Wasser, aber von keinem Riff geschützt. Hier liegt das Örtchen Charlotteville. Die Leute leben vom Fischfang, und sie brauchen dazu mit ihren kleinen Booten kaum die Bucht zu verlassen. Der Fisch kommt zu ihnen, Thunfisch, Kingfisch, Haie, Rotbarben, riesige Makrelen. Wir ankern auf 15 Meter Wasser und liegen dabei schon sehr nahe an der Uferbrandung. Das Landen mit dem Beiboot ist eine spannende Angelegenheit. Im Ort herrscht eine wunderbare Stimmung, alle sind freundlich, nirgends liegen Abfälle. Die ausschließlich schwarzen Einwohner scheinen in einer intakten Gemeinschaft zu leben. Wir sehen niemanden herumlungern oder betteln. Es gibt einige europäische Touristen, Engländer und Skandinavier. Sie wohnen in Privatquartieren. Die Abwesenheit von Protzhotels, wo eine Übernachtung soviel kostet, wie der Monatsverdienst eines Fischers, scheint zu dieser ausgewogenen Situation beizutragen.

Jeden Tag fahren wir mit dem Beiboot zu einer anderen Stelle der Bucht, um zu schnorcheln. Meist bleiben wir länger im Wasser, als uns trotz Neoprenanzug gut tut. Soviel gibt es zu sehen. Nach ein paar Tagen bekomme ich auch prompt eine Erkältung mit Fieber und allem Zubehör. Da auch der Schwell so zugenommen hat, dass ein Landgang nicht mehr möglich ist, verholen wir uns in den Südwesten der Insel, wo es etwas ruhiger aussieht. Dort waren wir schon mehrmals, und die

Leute erkennen uns wieder. Ihre Freude ist echt, unsere auch. Da wir wissen, dass andere Segler in Trinidad auf uns warten, sammeln wir noch eine Ladung Kokosnüsse und brausen nach ein paar Tagen Genesungszeit für meine Atemwege jetzt mit Strom und Wind zurück durch die Boca de Monos (Affenmaul) in den Schoß der Trinidad and Tobago Yachting Association.

Auch im Club empfängt man uns wie alte Bekannte. Ich krame einen neuen Stander meines Berliner Yachtclubs aus dem Flaggenschapp und schenke ihn dem TTYA. Die Leute sind stolz, einen Berliner Stander in der Sammlung zu haben. Berlin ist ohnehin hier im Augenblick „in“. Sie hängen ihn in der Clubbar über den Whisky, vielleicht weil ich ihnen bei der Übergabe etwas über die Farben schwarz und weiß im Stander erzählt hatte. Wer kennt hier schon Preußen und seine Farben, wohl aber Jonni Walker.

Inzwischen ist das „Carnival“-Fieber noch höher gestiegen. In der Stadt stehen überall gigantische Lautsprechertürme. Die kleineren sind schon 3 bis 4 Meter hoch, voll aufgedrehte Verstärker müssen mit Ventilatoren gekühlt werden, damit die Calypsos auch mit der satten Lautstärke herausgeschleudert werden können, die erforderlich ist, um sich gegen die Konkurrenz zu behaupten, die schon 20 Meter weiter sich auch nicht lumpen lässt. Wir haben glücklicherweise an Oropax gedacht. Sind wir doch nicht so hart im Nehmen wie die Neger, die dicht vor den Lautsprechertürmen gedankenverloren im Calypsorhythmus tanzen, Bier –oder Rumflasche in der Hand. Nur das Weiße in den Augen ist noch sichtbar. Jeder Trinidadianer ist in einem Karnevalsverein organisiert. Mas Bands heißen die. Es gibt Hunderte mehr oder weniger wohlhabende, je nach Stadtbezirk. Alle Rassen nehmen teil. In den Vereinen werden die aufwendigen Kostüme entworfen und geschneidert. Die „Bandleader“ bereiten auch den großen Auftritt und Wettbewerb der Bands am Mardi Gras auf einer eigens zu diesem Zweck errichteten gut 150 Meter langen und 15 Meter breiten Bühne im Queens Park Savannah vor. Dort rollt dann das bunte Spektakel ab. Natürlich wieder unter Einsatz der modernsten Lautsprechertechnik ziehen und tanzen die Bands von früh morgens bis spät in die Nacht an Jury und

Publikum vorüber. Preise gibt es zu gewinnen für das bunte, das größte, das teuerste, das leichteste und das schwerste Kostüm. Oft müssen die Bands stundenlang in der glühenden Sonne warten, bis sie auf die Bühne dürfen. Zeit, sich ordentlich die Hucke voll zu saufen. Wenn so eine 200-köpfige Band aber dann mal auf der Bühne tanzt, ist es sehr schwer, sie von dort wieder zu vertreiben, um Platz für die nächste zu schaffen, die auch schon stundenlang gewartet und getrunken hat. Überall herrscht ein unbeschreibliches Gedränge und Geschiebe. Ist der Bühnenauftritt erst einmal vorüber, geht es noch lange nicht heim. In den Straßen von Port of Spain wird weiter getanzt, getrunken und an Hunderten von Buden gefuttert. Am Dienstag Abend liegt der Müll kniehoch in den Straßen. Doch als wir am Aschermittwoch mittags zu Auskläreren wieder in die Stadt kommen, ist alles blitzsauber, als wäre nicht am Vortag die Hölle los gewesen. Banken und Geschäfte, die noch gestern mit hässlichen, meterhohen Bretterwänden verbarrikadiert waren, stehen wieder mit offenem Visier zum Kampf um den Dollar. Kein Calypso ist mehr zu hören, nur in den Zeitungen findet der „Carnival“ ein leidenschaftliches Echo. „Carnival“ in Trinidad, der bunte, der lebendigste und der friedlichste Karneval der Welt: „Köln 10, Rio 86, Port of Spain vier Tote.“ Hunderte ausländischer Yachten lagen in diesen Tagen im Hafen, die jetzt alle weiterziehen so wie wir. Vielleicht eine Handvoll wird danach noch diese Insel besuchen, denn Trinidad gilt nichts im Charter –und Urlaubsbetrieb. Warum, das kann ich allerdings nicht sagen. Vielleicht später, wenn wir die anderen karibischen Inseln besucht haben werden, wird sich dieses touristisch –ökonomische Geheimnis lichten.

Fisch Tipp 3

Wann, welcher Fisch.

Dies ist eigentlich kein Tipp, sondern eher eine Information, denn wir müssen ja nehmen, was kommt. Wer in den Atlantik fährt, dem wird der Bonito nicht erspart bleiben. Rund um die Kanaren gibt es sie manchmal in Massen und auch weit draußen auf hoher See. Sie beißen, auch wenn man nur mit 3 Knoten dahindümpelt. Leider schmecken sie nur mäßig, denn

sie sind stark durchblutet und haben wenig helles Fleisch. Die spanische Makrele sieht ähnlich aus, ist aber viel leckerer. Man sollte sich übrigens ein Bestimmungsbuch für Seefische kaufen, möglichst eines, das auch die Namen in anderen Sprachen angibt. Hat man Glück und gute Fahrt, also mindestens 6 Knoten, dann kann man auch schon mal eine Goldmakrele (engl. Dolphin, span. Dorado, franz. Dorade coriphène, polynesisch Mai-Mai) fangen. Ein wunderschöner blau-goldener Fisch-solange er noch lebt- mit delikatem weißen Fleisch. Die Männchen haben einen runden Kopf, der Kopf der Weibchen ist schlanker und spitzer. Sie schwimmen meist als Pärchen, und wenn man zwei Schleppangeln ausgebracht hat, kann man Pech haben und zwei gleichzeitige Bisse bekommen..

Generell gilt: man wird mehr fangen, wo Meeresströmungen unterschiedlicher Temperatur aufeinander treffen. Der deutsche Wetterdienst sendet einmal wöchentlich über Kurzwelle ein Fax mit den Oberflächentemperaturen des Nordatlantik. Im Pazifik bekommt man das von Hawai. Aber was soll's? Kein Segler macht wegen des Fisches auch nur eine Meile Umweg zum Ziel.

Proviant-Tip 3

Hackfleisch und Gulasch konservieren.

Fleisch fertig braten und Fleischsoße nach Geschmack kräftig würzen. Alte Marmeladen- oder Gurkengläser mit unbeschädigtem Schraubdeckel in kochendem Wasser sterilisieren. (Deckel und Glasränder nach dem Sterilisieren nicht mehr mit der Hand berühren.) Heiße Gläser mit dem heißen Fleisch und kochender Soße füllen bis ½ cm unter dem Rand. Einen Esslöffel konzentrierten Alkohol (hilfsweise Rum) draufgeben, anzünden und Deckel zudrehen. Glas auf den Kopf stellen, bis es abgekühlt ist. Jetzt muss der Deckel wie bei einem ladenfrischen Glas etwas eingezogen sein. Vorrat ab und zu kontrollieren, ob die Deckel eingezogen bleiben. Haltbarkeit etwa 1 Jahr bei tropischen Temperaturen.

S.Y. Fradilira meldet sich mal wieder. (Annapolis)

Das Folgende habe ich auf unserer weiteren Reise von Curaçao, Venezuela, Grenada, St. Vincent, St. Lucia, Martinique, Dominika, Guadeloupe, Antigua, britische und US Jungferninseln, Puerto Rico, Bahamas bis in den Osten der VSA aufgeschrieben. Immer dann, wenn mir danach war, ohne auf eine Reihenfolge zu achten. Viele Inseln, über die in jeder Reisebeschreibung ohnehin immer dasselbe steht, habe ich auch gar nicht erwähnt.

Dieser Reisebericht umfasst gut 3800 Seemeilen, viel Landausflüge mit dem Flugzeug, zu Fuß, zu Pferd(!), im Mietauto oder einfach nur mit dem Beiboot. Diese vielen Eindrücke kann ich gar nicht lückenlos wiedergeben und ich will es auch nicht, weil ich bemerkt habe, dass alles was ich einmal niedergeschrieben habe, leichter ins Vergessen abrutscht.

Mancher wird auch meinen, dass wir in den vergangenen zwei Jahren noch nicht weit nach Westen vorangekommen sind. Viele Yachten umsegeln in drei Jahren den Globus; wir aber haben von den 360° erst etwa 75° „geschafft“. Mit den vielen Abstechern erinnert Fradiliras Kielwasser wohl an die Spur eines neugierigen Kötters. Aber die Gelegenheiten bieten sich jetzt, und sind wir erst einmal durch den Panamakanal(man achte auf den saugenden Klang der fünf as), dann ist es mit den Abstechern so eine Sache.

Cubagua (Venezuela) 11.2.91

Fradilira glänzt in frischem Weiß. Rumpf und Deck sind neu gemalt, Wasserpass und Scheuerleiste signalrot, das Unterwasserschiff hoffentlich der Fortpflanzungswut der Seepocken gewachsen. Nur das Holz bleibt noch als dauernde Aufgabe für die nächsten Monate. Jeden Tag ein Stückchen abziehen und malen. Ich müsste eigentlich schreiben: jeden Tag, an dem ich Lust dazu habe. Fast zwei Wochen und viele Liter Schweiß haben wir für die Schönheit geopfert auf der Werft in Puerto de la Cruz, Venezuela., wo die Sonne das Schiff täglich so aufheizte, dass wir nur morgens zwischen 6 und 9 Uhr malen konnten. Danach klebte der Pinsel am Rumpf fest. Als dann Fradilira endlich

wieder schwamm, gab es eine Flasche Sekt, die letzte aus der Bilge. Aber Martinique ist nicht mehr weit.

Jetzt sind wir schon unterwegs Richtung Bahamas, wo wir uns für Ende April mit der „Kleinen Insel“ aus Berlin verabredet haben. Da müssen wir viel Luv machen, aber wir sollten es doch bequem schaffen und noch Zeit finden, uns die Inseln anzuschauen, die wir letztes Jahr nicht besuchen konnten.

Heute haben wir uns jedoch in eine Bucht der Insel Cubagua verkrochen, weil der Passat uns mit 7 bis 8 Beaufort auf die Nase bläst und wir zu faul sind, dagegen anzukreuzen. So haben wir vielleicht ein letztes Mal Gelegenheit, dieses unberührte Inselchen zu genießen. Früher war hier mal das Zentrum einer Perlenfischerei bis ins 18. Jahrhundert hinein. Jetzt ist die Insel verlassen; nur ein paar Fischer übernachten manchmal unter einfachen Laubhütten am Strand. Süßwasser scheint es nirgends zu geben und der Pflanzenwuchs besteht nur aus niedrigem Buschwerk, in dem kleine Papageien hin und her flattern und mit Säuerstimmen „Bier, Bier; Bier „schreien.

Diese Idylle wird aber bald ein Ende haben, denn ein großes internationales Touristikunternehmen hat die Insel auf 100 Jahre gepachtet, wird Hotels und natürlich Palmen für die Kataloge pflanzen. Das Süßwasser kommt dann wie selbstverständlich aus Dusche und Wasserhahn. Für das Abwasser bietet sich diese Bucht an, wo es ohnehin nur Austern und Weichkorallen gibt.

Unser Anker hält hier prächtig. Der Wind pfeift mit 35 Knoten im Rigg, noch übertönt vom Sausen des Windgenerators. Wir schwelgen in elektrischer Energie, denn die Sonne scheint vom wolkenlosen Himmel auch noch auf unsere Solarzellen. Françoise muss Staub saugen, damit die Batterien nicht überladen werden.

Morgen fahren wir weiter zur Insel Margarita nur 25 Seemeilen nach Luv. Dort bunkern wir 30 Liter Rum. Venezuela ist für Segler ein Einkaufsparadies: Rum DM 2,50/Liter, Diesel 7Pf/Liter, Bier 0,90DM/Liter und alles für karibische Verhältnisse in hervorragender Qualität. Dann ist unser Schiffchen wieder so voll geladen, als ginge es über einen Ozean. Nur das Feine fehlt noch, z.B. guter Wein, und den gibt es auf Martinique. Wer das liest, könnte meinen, wir

lebten in Saus und Braus. Aber heute gibt es so etwas Einfaches wie Buletten aus Corned Beef mit Bratkartoffeln, dazu ein kühles Bier Marke „Polar“. Auch das ist ein Genuß nach dem Schwimmen (Wasser 22°C, Luft 27°C).

Traurig macht mich nur die Deutsche Welle mit ihren Berichten von der Machtpolitik am Golf. Wenn ich mir überlege, dass weder Hussein noch Bush die Schreie der Verletzten hören können und mancher Soldat, der vielleicht auch einmal von einer Segelreise geträumt hat, stattdessen von einer Granate zerrissen wird, alles für eine Zukunft, die nicht die seine ist.

Martinique. 8.März

Loblieder auf Martinique und seine Hauptstadt Fort de France sind schon genug gesungen worden. Betrachtet man es nüchtern, dann leben diese Lieder von Gegensätzen, denn ihre Sänger kommen entweder aus dem armen Norden oder dem noch ärmeren Süden der Karibik. Genießen doch hier die Einheimischen auch die Neger einen Wohlstand, den das Mutterland Frankreich garantiert: Sie ernähren sich gesünder, kleiden sich besser und arbeiten fleißiger als auf den ehemals britischen Nachbarinseln, die als Bananenrepubliken dahin kümmern.

Trotzdem gibt es Unabhängigkeitsbestrebungen, die ganz offen den wirtschaftlichen Niedergang einkalkulieren und die Armut der Bevölkerung als Preis für die Unabhängigkeit darstellen: „La liberté nous est chère et elle coûte cher.“ (Die Freiheit ist uns teuer und sie ist teuer.) Nun ja, das ist wie überall auf der Welt, dass die Protagonisten solcher Schlagworte selber niemals zu den Armen gehören würden, weil sie ja dann die „Befreiten“ und Verarmten beherrschen würden. Mich wundert nur immer, dass in Europa diese Argumentation der Befreiung auf so viel öffentliche Zustimmung trifft.

Dies schreibe ich in einem Straßencafé, und am Nebentisch läuft gerade eine hitzige Diskussion zwischen vier Negern auf französisch, also für mich verständlich. Einer von ihnen kommt offensichtlich aus Frankreich und beherrscht noch nicht einmal das ortsübliche Patois. Er hat wahrscheinlich in Paris studiert und tönt laut von der Befreiung und die Idee sei schließlich

das Wichtigste, der Mensch lebe ohnehin nur kurze Zeit. Nur ein alter Mann wagt zu bemerken, dass er lieber in Unfreiheit seine Stimme für die Nationalversammlung in Paris abgeben, in diesem Café seinen Rum trinken und selber bezahlen möchte, als in Freiheit wie auf den Nachbarinseln die Mülltonnen der Touristenhotels nach Brauchbarem zu durchwühlen. Im übrigen störe in ein weißer Präfekt solange nicht, wie dessen Kacke auch braun währe. Sklave, Sklave brüllt der Zugereiste wütend, die ganze Insel sei voller Sklaven, und deshalb käme man auch nicht voran mit der Freiheit. In diesem Fall ist es gut, dass die Wählerstimme eines „Sklaven“ genau so viel zählt wie die eines Intellektuellen, der das Pech hat, im unfreien Martinique mit vielen anderen in einen Leistungswettbewerb eintreten zu müssen, was ihm nach einer „Befreiung“ erspart bliebe. So jetzt reicht's mit der Problematik---Ober, zahlen! –

Dominica, 14.März.

Ich habe beschlossen, heute den Ganzen Tag an Bord zu bleiben. Meine Beine sind schwer wie Blei. Ein saftiger Muskelkater kündigt sich an. Françoise geht es nicht besser, und nahe bei ankert die Bumble Bee, auf der Karl-Heinz und Marianne ebenfalls ihre Wehwehchen pflegen.

Wir vier haben gestern mal sehen wollen, was unsere Knochen hergeben und sind sieben Stunden durch den Urwald gestapft, dreieinhalb Stunden bergan und die gleiche Zeit zurück. Meist in strömendem Tropenregen- ein Glück für uns, denn bei Sonnenschein wäre es die Hölle gewesen. So aber eine riesige Gaudi, Schlamm Schlacht und Rutschpartie. Ziel der Unternehmung war der „kochende See“ im vulkanischen Inneren dieser grünen Insel, hoch oben in den Bergen. Ein Kratersee, aus dem in regelmäßigen Abständen Dampfblasen von etwa fünfzig Meter Durchmesser aufsteigen und dabei das salzige, über einhundert Grad heiße Wasser in wallende Bewegung bringen. Kreisrund ist dieser meist in Dampf gehüllte See, ein wahrer Hexenkessel. Der Schwefelgeruch passt dazu. Auch die Umgebung ist nicht besser. Überall Erdspalten und tiefe Löcher aus denen es blubbert und zischt, mit pfeifendem Geräusch gelbe und schwarze Brühe in die Gegend spritzt. Dante hätte seine

Freude daran gehabt. Der Boden ist kochend heiß und verbrennt uns die Schuhsohlen. Karl-Heinz zieht seine Turnschuhe aus, die Zehen wie Brühwürstchen. Der Nagel des großen Zehs wird wohl dran glauben müssen. Wir hatten einen Führer genommen. Das ist in diesem unwegsamen Gelände sehr zu empfehlen. Der junge Dachs, er springt die Berghänge hoch, als müsste er nur mal eben in den ersten Stock. Wir halten uns aber auch wacker und kraxeln keuchend über Geröllhalden, Wasserfälle, durch Morastlöcher und recht schwierige Kamine. Nur Marianne, die Jüngste von uns droht schlapp zu machen. Aber ich tröste sie und prophezeie ihr, dass wenn sie erst mal unser Alter erreicht hat, dass sie dann auch flotter vorankommt, weil ihr dann ein starker Antrieb beisteht, nämlich dem jungen Gemüse mal zu zeigen, wie man so einen läppischen Spaziergang hinter sich bringt—sieh nur, Françoise ist immer ganz vorne. Wir sind also alle gut beisammen und werden geradezu euphorisch je mehr uns Schlamm, Schweiß und Regen dem Kreatürlichen näher bringen.

Als wir schon wieder die ersten Zeichen der Zivilisation wahrnehmen- Autohupen und eine leere Coladose im Gebüsch- kommt auch die große Verheißung zum Vorschein: Ein Wasserfall mit heißem und kaltem Süßwasser stürzt in ein natürliches Schwimmbaden zu seinen Füßen. Das ist der rechte Luxus und ein feucht fröhlicher Abschluss unserer Wanderorgie. Aber wie gesagt- der Tag danach!

Dominica ist jedenfalls ein Paradies in den Tropen und hat auch schöne Ausflüge in kleinerer Münze zu bieten. Massentourismus gibt es nicht und deshalb ist's noch richtig urig. Die Neger sind arm und freundlich und besonders die jüngeren klauen wie die Raben. Es bleibt aber glücklicherweise bei Kleinigkeiten, mal ein paar Schäkel hier und ein Beibootankerchen dort. Wir müssen eben besser aufpassen.

Die Insel wird wohl nie am großen Bootstourismus teilhaben können, besitzt sie doch keine geschützten Naturhäfen und das bergige Gelände erlaubt dem Flughafen nur eine kurze Landebahn. Hier gibt es noch das einzige Reservat für sogenannte Kariben, ein indianisches Volk, das selber die Ureinwohner der Insel schon aufgefressen hatte, bevor die

Spanier kamen, die wiederum den Kariben fast den Garaus gemacht haben. Auch die letzten Nachfahren der Kariben sehen wohlgenährt aus wie alle auf dem Eiland, denn es herrscht eine Armut in Anführungszeichen: Zu essen für jeden, soviel er will, praktisch gratis von der Natur geliefert. Was eben fehlt sind Luxusgüter wie Schäkkel (für die Schlüssel am Gürtel, das ist geil) und Beibootankerchen. Der eine oder andere hätte vielleicht auch gerne ein Transistorradio oder gar einen Fernseher, denn die Sendemasten von Guadeloupe liegen fast in Sichtweite.

Morgen fahren wir übrigens auch dorthin und damit in eine ganz andere Welt nur vierzig Seemeilen entfernt.

Antigua, 24.März

Hier liegen wir im berühmten English Harbour nicht weit von Nelsons Dockyard. Wir fassen es auf als Abschied von der Karibik. Heute abend werden wir noch einmal über die Hügel wandern zu einer Steel Band, ein letztes Mal lauschen auf Raggy und Calypso.

Das sind die Lieder der Karibik von den freien Nachfahren der Negersklaven erfunden und gespielt. Bis an die Hundert machen mit in einer Band. Sirrender Klang unverwechselbar aus den 35-Gallonen Fässern geschlagen im kunstvollen Zusammenspiel. Bei den tiefen Tönen ein Ton je Faß, bei den hohen Tönen auch mal 5 oder sechs Töne auf einem Fassboden durch Punzenschläge abgegrenzt. Diszipliniert sind Spielweise und Melodie einem strengen aber doch leichten Rhythmus unterworfen.

Auf Tobago haben wir einem Instrumentenbauer bei der Arbeit zugeschaut. Mit dem Ballhammer treibt er den geschlossenen Boden zu einer Kugelschale in das Fass, bis der richtige Grundton erreicht ist. Dann stimmt er ihn fein ab, dazu hat er immer ein paar Musterfässer bereitstehen. Höhere Töne können zu mehreren auf einem Boden untergebracht werden. Für den Spieler sind sie dann an begrenzten, unterschiedlich gewölbten Flächen zu erkennen. Die Klangfarbe wird variiert, indem das Fass gekürzt oder lackiert wird.

Steelbands üben mit großem Ernst, denn es geht um die Ehre. Leicht und mitreißend muss das Spiel sein. Sie versammeln sich unter einem niedrigen Sonnzelt. Jeder sitzt oder steht

inmitten seiner Fässer, die auf einem Fahrgestell montiert sind, denn zum Karneval geht's auf die Straße. Der Vorspieler gibt den Rhythmus an auf einer Felltrommel, darauf entfaltet sich der Calypso wie ein riesiger bunter Schmetterling.

Niemals habe ich einen Europäer getroffen, den das nicht bezaubert hätte. Leider sind die Bands wohl zum Aussterben verurteilt, denn die elektronische Musik ist lauter, erlaubt einen härteren Rhythmus und beansprucht weniger Platz. Für Touristen gibt es deshalb nur noch Mini-Steelbands mit 20 bis 30 Fässern. Die passen dann auf einen kleinen Laster, der von Hotel zu Hotel fährt. Die alten, großen Bands müssen in den Dörfern bleiben und verdienen keine Dollars. Aber dort unter Mangobäumen und Kokospalmen hört man sie noch manchmal spielen, leise, zart und federleicht erheben sich ihre Melodien. Die Spieler und Spielerinnen bewegen sich hinter ihren Instrumenten in einem orgiastischen Tanz voll Anmut und Eleganz. Das ganze Dorf tanzt mit, auch wenn die Arbeit weiter geht, denn für diese Menschen gibt es nichts, was nicht auch tanzend getan werden könnte, im sirrenden, schwirrenden Klang des Calypsos.

Antigua hat sonst eigentlich nicht viel zu bieten, was es nicht auch auf anderen Inseln gäbe. Die Spuren einstiger britischer Macht sind hier aber gedrängter und damit deutlicher zu sehen. English Harbour ist ein Touristen- und Charter-Zentrum mit massenweise Schicky-Micky- und Ibiza-Typen deren kostspielige Aufmachung den Negern als willkommenes Signal dient, wo die Dollars zu holen sind. Also, ran an die frische Lieferung aus Europa oder Nordamerika. Man kann allerdings feststellen, dass die Engländer bewusst oder notgedrungen diesen Fehler, sich durch teure Kleidung die Verkäufer auf den Pelz zu locken, nicht machen. Es wird wohl ihre Jahrhundert alte Reiseerfahrung sein. Sie werden in Ruhe gelassen.

St. Augustin (Florida), 24. Mai

Seit mehr als zwei Wochen sind wir im Sonnenstaat Florida. Von Palm Beach aus fahren wir den Intracoastal Waterway nach Norden. Glück haben wir mit dem Wind. Er weht fast täglich mit 15 Knoten aus Südost. Und meist fahren wir auch unter Segeln durch die geöffneten Brücken. Manchmal hat

man den Eindruck, dass sich die Brückenwärter mehr für den reibungslosen Verkehr auf dem Wasser als auf der Straße verantwortlich fühlen. Eine offene Brücke gewährt ihm im Wortsinne eine Verschnaufpause, obwohl kein Amerikaner seinen Motor abschaltet, wenn er vor einer offenen Brücke warten muss.

Wir haben noch alte Karten vom ICW und stellen fest, dass in wenigen Jahren schon viele bewegliche Brücken durch Festbrücken mit 19,5 Metern Durchfahrts Höhe ersetzt worden sind. Die Brückenwärter sterben aus.

Pech haben wir mit dem Wetter: Regen, Regen, Regen, es gießt in süßen Strömen. Fradilira ist ihr Salz schon lange los geworden. Seit zehn Tagen liegt ein Tief über dem Golf von Mexiko und saugt die feuchte Luft aus der Karibik an. Heute ist es so schlimm, dass wir das Schiff nicht verlassen können, obwohl wir nur 100 Meter vor St. Augustin liegen, eine der ältesten Städte der Vereinigten Staaten. Sie gilt als hübsch und sehenswert. Das bedeutet: sie sieht europäisch aus, besitzt einen Stadtkern und menschliche Maße.

Amerika haben wir zwar schon früher bereist, aber es jetzt vom Wasser aus zu erleben, gibt wieder neue Überraschungen und Einsichten. Es ist eben ein freies Land, wo möglichst nichts reglementiert wird. Und wenn doch ein Verbot ausgesprochen werden muss, dann mit Begründung und auf das Notwendige beschränkt. Zum Beispiel ein Schild in der Marina: „Angelleinen gefährden die Pelikane, deshalb ist das Fischen zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang verboten.“ Wie so etwas in Deutschland lapidar erledigt würde, kennt man ja. Die Amis halten sich auch an diese Verbote, erlaubt man ihnen doch sonst, sich nach Herzenslust auszutoben.

Was da alles übers Wasser braust und mit welchen Geschwindigkeiten, das raubt einem den Atem und manchmal auch die Laune. Kein Außenborder unter 50 PS. Meist röhren 2x 500Ps aus den Hecks, donnernde Flugboote auf denen die Fahrer die Flachwassergebiete „erleben“ und dabei Ohrenschützer tragen müssen, wenn sie vor dem großen Drahtkäfig sitzen in dem die Luftschraube saust. Wasserflugzeuge dekorativ vor der Villa geparkt und an privatem Kran 50 cm aus dem Wasser gehoben. Aber auch für

den sportlichen Macher die schicke Segelyacht, alles vom Feinsten. Jede Wansch mit Häubchen aus Persenningstoff gleicher Farbe, Bimini Verdeck, sogar der Niedergang und hölzerne Handläufe haben solche Überzüge. Die Pflicht liegt meist unter einer Kuchenbude, da lässt sich keine Schot mehr bewegen und keine Wanschkel drehen. Gesegelt wird ohnehin selten oder gar nicht. Die feuchtfrohliche Runde unter dem Bimini ist sportlich genug. Man kauft sich lieber eines dieser Videos, die man unbedingt vorher studiert haben muss, bevor man so gefährliche Gewässer wie den ICW oder den Golfstrom befährt. Da muss erst das Video her „Wie bereite ich mich auf die Überfahrt vor“, damit man die 50 Seemeilen zwischen Florida und den Bahamas auch schafft. Und trotzdem knallen sie auf die ersten Riffe, weil man ja als moderner Mensch nach Radar fährt und aus einer Kuchenbude eine schwache Brandung auch nicht sehen kann. Auf den Bahamas konnte ich mal aus so einem Wrack ein paar nützliche Dinge für die Ersatzteilkiste bergen. Beim Besuch verschiedener Wracks fiel mir auf, wie hauchdünn manchmal die Kunststoffrumpfe sind. Ich schätze, dass die Ausrüstung etwa den 6 bis 8-fachen Wert der Schale hatte. Es erscheint unsinnig, so wertvolle Dinge in diesen zerbrechlichen Rümpfen unterzubringen. Jedes Metallschiff hätte die Strandung ohne größere Schäden überstanden. Meist gelingt es nicht einmal, noch schwimmfähige Havaristen wieder ins tiefe Wasser zu schleppen, weil sie von der Schlepptrasse in Stücke gerissen werden.

Strandungen sind besonders in den Bahamas wegen der geringen Wassertiefen sehr häufig. Wir sind auf unserer Reise durch diesen riesigen Inselstaat unzählige Male auf Grund geraten. Aber Fradilira braucht sich davor nicht zu fürchten. Ihr nach achtern schwenkender Hubkiel, die 50mm starke Kielsohle und die 50 kW Maschine sind ihr Schutz. Auch hier im ICW ist das sehr nützlich, denn nicht immer findet man die tiefste Stelle des Fahrwassers. Manchmal hat auch die Landschaft mit ihren vielen Tieren so viel Interessantes zu bieten, daß man zu selten aufs Echolot schaut und schon steckt man tief im Dreck, denn in den meisten Wasserläufen ist brackig trübes Wasser, so dass die Wasserfarbe keine Auskunft über die Tiefe gibt.

Für die Amerikaner muss es ein fantastisches Erlebnis sein, aus Florida kommend die Wasserfarben der Bahamas zu sehen. Selbst für uns, die wir aus den klaren Gewässern der Karibik anreisen (wir haben die Strecke zwischen San Juan auf Puerto Rico und den südlichen Bahamas an einem Stück gesegelt) war diese Farbenpracht überwältigend. In Europa macht man sich keinen Begriff von der gewaltigen Ausdehnung dieses Staates mit Tausenden von unbewohnten oder nur schwach besiedelten Inseln. Sie schauen nur ein paar Meter aus dem Wasser, das meist nur wenige Faden tief ist. Es ist so klar, dass jede Koralle zu sehen ist. Man erkennt sogar die Rochen über dem Sandgrund und auch ihre Schatten. Hellbraun, gelb, hellgrün, türkis und dann alle Blautöne bis zum tiefsten Blau an den wenigen Stellen, wo sich der Meeresboden auf das normale Niveau des Atlantiks absenkt. Haben diese Inseln auch an Land nicht viel zu bieten, so ist's unter Wasser umso schöner. Fisch gibt es reichlich zum Aussuchen und auch Langusten. (Leider war während unseres Besuches Schonzeit.) Aber es gibt auch mehr Haie als in der Karibik. Ich habe die Angewohnheit, erlegte Fische am Bleigürtel mitzuschleppen, damit ich nicht wegen jedes Fisches zum Beiboot zurückschwimmen muss. Das Fischblut lockt natürlich die Haie an. Es dauert nicht lange, dann muss ich die Jagd beenden, weil der erste schon die Quelle erschnüffelt hat und mir der Mut fehlt, mich mit diesen Biestern einzulassen. Wenn man sich mit Schnorcheln begnügt und nur die herrliche Unterwasserwelt bei Badewannentemperaturen genießen will, sind die Haie aber kein Problem. Sie sind allgemein so scheu, dass ein Schnorchler sie nie zu Gesicht bekommt, nur Fischblut regt sie offensichtlich so auf, dass sie ihre Angst vor dem Menschen vergessen.

Auch das Segeln ist ein Genuss in den Bahamas. Selten gibt es raues Wasser. Der Wind bläst ziemlich stetig und berechenbar. Der Strom schiebt leicht nach NW und zwischen geschützten Ankerplätzen liegen nur wenige Meilen. Dafür besteht aber der Nachteil, dass das Land unerschlossen ist und außer in der Hauptstadt Nassau, die vom Massentourismus lebt, kann man sich fast nirgends verproviantieren. In Nassau haben wir dann unsere Freunde von der „Kleinen Insel“ wieder getroffen, mit denen wir schon

im vergangenen Jahr ein Stück durch die Karibik gefahren waren. Die Pechvögel hatten gerade ihren Propeller verloren, ihn in 8 Meter Tiefe geortet, kamen aber nicht ran, weil das Wasser zu tief und der Strom zu stark war. Mit dem Tauchgerät war das für mich kein Problem und nach einer Stunde Arbeit haben wir zünftig Wiedersehen gefeiert. Der Propeller war mit dabei. Fradiliras Bilge barg noch so manche Flasche.

Je weiter wir nach Norden kommen desto seltener treffen wir auf eine europäische Yacht, hier sind die Amis unter sich. Der Umgang mit ihnen ist angenehm. Ihre Freundlichkeit hinreißend. Man darf sie nur nicht missdeuten, denn mehr als ein Schmiermittel für das Alltagsleben ist sie nicht. Mancher Ami rennt auch mit einem eingefrorenen „cheese“ durch die Gegend, weil er vergaß, seine Gesichtsmuskeln zu entspannen. Wir Europäer (vom Kontinent) schmeißen schon mal gerne eine Handvoll Sand ins Getriebe. Dies jedoch ist den Amis fremd und unverständlich. Hier gilt die Devise, dass ein freundliches Wort nie fehl am Platze sein kann.

Annapolis, Juli

Seit zwei Wochen liegen wir an einem privaten Steg. Die deutsch-amerikanische Familie hat uns freundlich aufgenommen. Der Liegeplatz zwischen bewaldeten, hohen Ufern ist absolut hurrikansicher, hat aber damit den Nachteil, dass wir an Bord tüchtig schwitzen.

Von hier aus machen wir Ausflüge und können alles Wichtige für Fradilira in Annapolis beschaffen. Annapolis vor Washington die Hauptstadt der Vereinigten Staaten ist nun die Hauptstadt der Segler hier im Osten. Es ist alles auf sie zugeschnitten, ein prächtiger Platz, der zudem noch den Vorteil hat, nur 50 km von Washington entfernt zu sein, das man bequem mit der U-Bahn erreichen kann.

Im Herbst werden wir wieder nach Süden ziehen, um die großen Antillen und die westliche Karibik zu besuchen. Vielleicht gelingt es uns noch, Kuba im Zustand des reinen Sozialismus zu bewundern, bevor Fidel das Handtuch schmeißt.

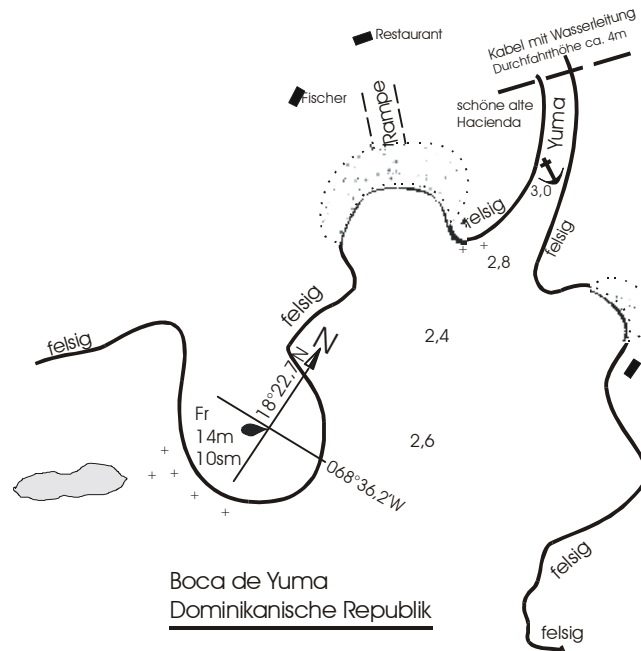
Besuch nach Mitternacht.

Wir segeln von der Samana- Bucht an der Nordostecke von Hispaniola an die Südküste der Dominikanischen Republik. Freunde an Bord fahren nicht gerne nachts, aber es wird doch Nacht, als wir in der Flaute in Lee der großen Antilleninsel dümpeln. Ich entschließe mich, in eine Bucht bei der Mündung des Flusses Yuma dicht unter Land zu gehen, um für den Rest der Nacht zu ankern. Vorsichtig tasten wir uns bis auf 15 Meter Wassertiefe und lassen den Anker fallen. Alle sind müde. Wir trinken nur noch einen kleinen Rum, das tun wir immer, damit der Anker auch gut hält. Dann wollen wir zur Koje gehen. Bei dem ruhigen Wetter verzichten wir auf eine Ankerwache, genießen die Stille und unseren Rum. Plötzlich draußen lautes Rufen. Ich springe mit dem Scheinwerfer an Deck. Der starke Lichtkegel erfasst auch sofort die Störenfriede. Ein kleines Boot mit zehn schwer bewaffneten zerlumpten Gestalten in zerrissenen T-Shirts und zerfransten Hosen. Sie drohen mit ihren Schnellfeuergewehren und einer radebrecht auf englisch seine Behauptung, sie seien vom Militär und wollten das Schiff durchsuchen. Einen lasse ich notgedrungen an Bord und muss ihn noch nicht einmal bitten, vorher seine Stiefel abzulegen, denn er ist wie seine Kumpane alle barfuß. Bei Besuchen von Beamten und besonders von Militärs verlange ich gerne, dass sie ihre Schuhe ausziehen. Ohne Schuhe wird ein Macho gleich sanfter, besonders wirksam bei Männern aus dem spanischen Kulturkreis. Die anderen Gestalten müssen in ihrem Kahn warten. Alle sind sehr nervös, weil sie vom Scheinwerfer geblendet, mich nicht sehen können, und scheinen deshalb von meiner forschenden Stimme etwas eingeschüchtert. Trotzdem besteht der Anführer, der an Bord gestiegen ist darauf, mich mit zum Kommandanten zu nehmen. Ich merke, dass er vor seinem Chef Angst hat und nehme mir vor, meine forschende Kapitänsrolle gleich weiter zu spielen und noch einen drauf zu setzen. Der Anführer unterwirft sich sofort, schleppt die Tasche mit meinen Papieren, räumt seinen Platz im Kahn für mich.

Die Sache beginnt mir Spaß zu machen. Als wir an Land sind, teile ich die Soldaten in zwei Gruppen, die marschieren links und rechts von mir die Dorfstraße entlang. Meine

Aufforderung ein Lied zu singen erzeugt Heiterkeit und einer beginnt tatsächlich eine Salza zu pfeifen, die anderen fallen ein. Den Kommandanten begrüße ich dann in einer Lautstärke, als wäre er schwerhörig. Daraufhin entschuldigt er sich erst einmal, dass er mich zu so später Stunde stört, aber unser Ankerplatz sei Sperrgebiet. Steht aber in keiner Seekarte und ist wohl eine Eigenmächtigkeit. Wir führen eine entspannte Unterhaltung, in der ich so nebenbei frage, ob seine Soldaten Uniformen und Schuhe hätten. Das will er mir beweisen, gibt seine Order und siehe da, nach ein paar Minuten steht meine Eskorte in zwar zerknitterter aber einheitlicher Montur bereit. Inzwischen machen unsere Freunde und Françoise sich Sorgen um mich und setzen ein Ruf über Kanal 16 ab. Weil das Funkgerät beim Kommandanten auf dem Schreibtisch steht, kann ich sofort das Mikrophon schnappen und sie beruhigen. Jetzt noch schnell was Positives erreichen: Der Kommandant muss mir versprechen, dass wir so lange bleiben dürfen, wie wir wollen. Er tut es und lässt mich wieder ans Schiff begleiten. Der Rückmarsch ist eine große Gaudi, alle reden auf mich ein, aber leider ist ihr spanisch für mich teilweise unverständlich. Die Aussprache ist ungewöhnlich und ich kann einen Analphabeten ja auch nicht ein Wort buchstabieren lassen, um es besser zu erkennen.

Am anderen Tag erweist sich unser Platz als Glücksfall. Wir verholen tiefer in die Bucht und sogar in den Fluß Yuma. Dort verbringen wir wunderschöne Tage mit Beibootausflügen flussaufwärts. Es gibt sauberes Süßwasser im Überfluss. Wer Lust hat, den Platz ebenfalls zu erkunden, dem soll die Skizze helfen. (Steht in keinem Handbuch)



Fisch Tipp 4

Wir Segler fischen eigentlich immer so nebenbei. Das heißt, wir ändern nicht den Kurs wegen eines Fischschwarms und erst recht nicht fahren wir in ein bestimmtes Seegebiet der Fische wegen. Deshalb ist es wichtig zu wissen, was man so nebenbei erwischen kann. Das sind grundsätzlich nur jagende Fische, die wir mit der Schleppangel fangen.

Wir werden eher erfolgreich sein, wenn wir dazu das richtige Geschirr benutzen.

a. Den richtigen Köder.

Wir selbst segeln nur zu zweit und wollen eigentlich nur einen kleinen Fisch fangen, der möglichst in einer Malzeit verspeist wird. Das bedeutet, ein großer Köder ist falsch, da beißt auch nur ein großer Fisch. Ein kleiner Köder ist aber keine Garantie, denn ein hungriger Großer verschmäht manchmal nicht was

Kleines. Was man dann mit dem überschüssigen Fleisch macht, steht unter den Proviant Tipps.

Der Köder darf billig sein, du bist mit ein paar Fransen aus einem alten Tampen oder etwas Plastikfolie der richtigen Farbe genauso erfolgreich wie mit dem superteuren Kunstfisch aus dem Laden. Probiere verschiedene Farben aus. Die Fische haben ihre Moden genau wie deine Freundin.

b. Der Haken.

Wir sind keine Sportangler, sondern wollen etwas zu essen. Also verwenden wir getrost Dreifachhaken, die halten besser. Aber wir sind auch keine Tierquäler, deshalb verschmähen wir Edelstahlhaken. Wenn ein Fisch so einen Haken davon schleppt, muss er jämmerlich zugrunde gehen. Der Stahlhaken ist im Nu verrostet und der Fisch ist wieder in Ordnung (aber schlauer geworden).

c. Das Vorfach.

Das sollte aus Niro-Draht sein, sonst verliert man zu viele Köder, denn manche Fische, Goldmakrelen zum Beispiel, kämpfen heftig und haben eine Nylonleine schnell durchgebissen. 50 cm Länge reichen im Allgemeinen aus und zwischen Vorfach und Leine muss ein Wirbel gebunden werden, damit die Leine nicht verdrillt wird.

d. Die Leine.

Eine starke Leine nehmen, denn wir können nach einem Biss das Schiff meist nicht stoppen. Dann muss sie die zappelnde Beute mit Rumpfgeschwindigkeit durchs Wasser ziehen. Wir wollen den Fisch ja auch nicht quälen, sondern ihn so schnell wie möglich in die Pfanne bringen. Einer, der zu Tode geschleppt wurde, schmeckt auch nicht mehr so gut. Wenn man es sich leisten kann, sollte man sich eine große Fischrolle mit Ratsche kaufen, die man am Heckkorb montieren kann. Natürlich tut es auch eine Handhaspel, aber dann muss man sich mit Gummistrops einen Alarm basteln, damit man den Biss bemerkt.

Das ist noch mal gut gegangen.

Mit unseren Freunden Ingrid und Gerhard von der „Kleinen Insel“ bereisten wir von Süden kommend die kleinen Antillen. Jedes Boot fuhr für sich allein, aber wir trafen uns dann und wann an einem Ankerplatz. Eines Mittags, wir lagen in der Tyrell Bucht von Carriacou vor Anker und waren gerade mit dem Essen fertig, als es über Kanal 16 tönte: „Fradilira für Kleine Insel“ – „Ja, hier Fradilira, geh mal auf 77“ „ Guten Morgen Dirk, wir haben hier ein kleines Problem und dachten, daß Ihr uns vielleicht helfen könnt“- „gern, Gerhard. Wo seid Ihr denn?“ „Auf der Südseite von Carriacou in der Grand Bay, wir haben unsere Kette mit dem Anker verloren und können sie nicht wiederfinden.“- „Geht in Ordnung, Gerhard, wir kommen, müssen nur vorher noch ausklariieren.“ Wir wundern uns zwar, wie man Anker und Kette verlieren kann, denken aber, dass sich das schon aufklären wird, wenn wir erst mal zur Stelle sind. Also, mit dem Taxi nach Hillsborough zum Auskariieren dann Anker auf und los unter Maschine. Die Grand Bay liegt in Luv von Carriacou und es ist nicht weit. Die Einfahrt in die Bucht ist dicht unter Land. Auf dem vorgelagerten Riff bricht sich der Schwell des Atlantiks. Schon von Weitem sehen wir die „Kleine Insel“ vor ihrem Reserveanker liegen. Als auch wir geankert haben, fahren wir mit dem Beiboot rüber und hören die ganze Geschichte. Die „Kleine Insel“ war in der Nacht dem Riff zu nahe gekommen und auf die Korallen gelaufen. Jede Welle setzte sie härter auf und warf sie höher auf das Riff. Schreckliche Stöße erschütterten das Schiff und alles flog durcheinander. Mittlerweile war die Schräglage so groß, dass schon die Reling eintauchte. Die Angst und das Gefühl der Machtlosigkeit nahm von unseren Freunden Besitz und sie dachten nur noch daran, die nötigste Habe zusammenzusuchen, und das Schiff zu verlassen. Plötzlich richtete sich die „Kleine Insel“ auf. Sie waren in ein Loch geraten. Schnell die Gelegenheit genutzt und Anker aus gebracht. Aber, oh Schreck, das Loch war nicht groß genug. Schon ging es wieder los mit den Schlägen und der Schräglage. Anker einholen ging nicht mehr, er saß in den Korallen fest und die Kraft der Winsch reichte nicht, das Schiff zurück zu ziehen. Also, Kette ganz fieren, damit wenigstens

die Möglichkeit gegeben war, dass die „Kleine Insel“ ganz über das Riff gespült werden konnte. Leider war am Ende der Kette kein Tampen angespleisst, den man hätte mit dem Messer kappen können. So blieb nur die mühsame und langwierige Arbeit mit der Eisensäge. Einmal von der Kette befreit, ging es wieder holterdipolter übers Riff bis in die Black Bay. Da lag sie nun endlich ruhig, aufrecht und machte kein Wasser. Großes Aufatmen. Die Suche nach Kette und Anker begann. Aber ohne Erfolg. Ein Glück, dass man in der Karibik immer jemand erreicht, der einem helfen kann. Den Funkspruch hatte auch noch die „Südwind“ mitgehört und ihre Hilfe angeboten. Wir hätten eine ganze Flotte von Helfern mobilisieren können, wenn das nötig gewesen wäre. Aber es war nicht nötig. An diesem Abend war es zwar schon zu spät aber am darauffolgenden Morgen ging Françoise gleich mit Schnorchel und Flossen auf Suche und es dauerte tatsächlich nicht lange, bis sie die Kette gefunden hatte. In der Zwischenzeit hatten wir mit unseren Beibooten alle Fender herangeschafft um damit die Kette anzuheben. Diese Arbeit war dennoch mühsam und auf dem Riff in den Brechern auch unangenehm. Ich glaube wir haben fast einen halben Tag gebraucht, bis alles wieder an Bord der „Kleinen Insel“ lag. Dann wurde aber gefeiert, und man feiert nie so unbeschwert wie nach einer solchen Erfahrung. Später haben wir die „Kleine Insel“ auf der Werft gesehen: Nur die Farbe am Kiel hatte sie verloren und noch nicht einmal eine Beule abbekommen.

FRADILIRA meldet sich mal wieder (Guatemala)

Port Antonio, Jamaika 29.4.

Vor einem dreiviertel Jahr haben wir unsere Reise in Annapolis, USA fortgesetzt. Seitdem habe ich noch keines der vielen Erlebnisse zu Papier gebracht. Das war sicher auch gut

so, denn jetzt entscheidet die Erinnerung darüber, was die Kraft hat, sich wieder ins Bewusstsein zu drängen und was darunter vorläufig schlummert als stille Reserve für später, wenn der große Haufen der Eindrücke nicht mehr wächst, wir ihn als alte Menschen langsam abtragen, alles noch mal genüsslich vor dem inneren Auge drehen und wenden, bis wir ganz unten angelangt vielleicht mit einem kindlichen Jauchzer Abschied nehmen. Ich glaube, das Gefühl, etwas versäumt zu haben, wird uns erspart bleiben.

Weil wir alles mehrmals erleben, zuerst in Realzeit und dann wieder und wieder als Erinnern, will ich das Neue so unvoreingenommen, wie möglich aufnehmen. Deshalb lese ich auch keine Reiseführer und keine Hafenhandbücher. Auch wenn ich mir das Zurechtfinden dadurch nicht gerade erleichtere, so tritt mir Neues bunter gegenüber, ich gerate leichter ins Staunen. Ideal wäre natürlich ein Kinderblick, damit nicht durch das Koordinatennetz unseres mitteleuropäischen Wertesystems peilend, ein unscharfes Bild einbrennt. Das ist aber ein Wunschtraum, wir kommen von uns selbst nicht los. Auch sind wir wechselnden Stimmungen unterworfen, weil unser Leben an Bord wie jedes andere Leben nicht nur heitere Tage hat. Da gibt es dann mal Mühseliges, Trauriges oder Unerfreuliches. Wir sind keine Amerikaner, wir lassen uns was anmerken.

Mühselig war sicher der Beginn in Nord Carolina, wo Fradilira auf die Werft musste, um wieder fit gemacht zu werden. Dort haben wir ihr auch einen Bugspriet verpasst, damit sie auf allen Kursen ausgeglichener segelt und auch mehr Segel tragen kann. Ein neuer großer dreiflügliger Propeller mit automatischer Segelstellung war auch zu montieren. Jetzt ist sie richtig schnell geworden und läuft schon bei wenig Wind Höchstgeschwindigkeit. Das haben wir dann sehr genossen, als wir, um einen Topf Unterwasserfarbe zu kaufen, auf den Weg von der Dominikanische Republik nach Jamaika einen 700 Seemeilen weiten Umweg über Curaçao gesegelt sind. So etwas hätte ich früher nie gemacht. Aber ich sollte vielleicht einmal der Reihe nach erzählen, was wir im vergangenen Jahr erlebt haben.

Als Fradilira nach dem Werftaufenthalt wieder im Wasser war, wurde sie erst einmal angebunden, damit wir zu Land eine

lange Reise durch die Vereinigten Staaten unternehmen konnten. Dazu haben wir uns mit unseren Freunden von der „Kleinen Insel“ zusammengetan, die ihr Schiff am selben Platz zurückließen. Weil es schon November war, gab es natürlich klimatische Wechselbäder, von der Jamsession bei brütender Hitze in Neu Orleans bis zur Schneeballschlacht in Colorado. Weihnachten waren wir wieder an Bord. Aber zuerst musste jede Mannschaft in heldenhaftem Kampf ihr Schiff von den Mäusefamilien zurückerobern, die wohl geglaubt hatten, das ideale Winterquartier gefunden zu haben. Besonders ärgerlich war, dass die Nager über das Stauen von Proviant andere Vorstellungen gehabt hatten als wir. So fanden wir dann Bohnen unter den Kojepolstern und Erdnüsse zwischen den Seekarten. Wir haben obsiegt und es war schön, wieder zu „Hause“ zu sein und die mollige Wärme eines beheizten Schiffes zu genießen. Morgens war manchmal das Deck mit Eis überzogen, der Tag dann jedoch durch die Sonne angenehm mild, wenn nicht gerade eine Kaltfront von den Großen Seen an der Ostküste der Vereinigten Staaten nach Süden rollte. Das passiert im Durchschnitt zweimal die Woche, und es hat uns noch in Florida häufig Bibberwetter gebracht, so dass wir erst in den Bahamas unsere Warmluftheizung einmotten konnten. Zum zweiten Mal haben wir die Bahamas durchsegelt. Diesmal auf einer anderen Route, um die wunderschöne Inselkette der Exumas abzuklappern. Fradiliras veränderlicher Tiefgang (1,10 bis 2,20 Meter) war dabei unser höchstes Vergnügen, denn die Angst vor dem Festkommen in flachem Wasser blieb uns erspart. Bei den anderen Yachten war das ein Dauerthema. Sie hat ihnen manchmal den ganzen Spaß verdorben und die schönsten Plätze verschlossen. Die Exumas sind ein geografischer Glücksfall, weil sie für den normalen Tourismus praktisch unzugänglich sind, denn bis auf Great Exuma gibt es nirgends Verkehrsflughäfen, Hotels oder Tiefwasserhäfen für Kreuzfahrtschiffe. Nur türkisfarbenes Wasser, bunte Korallenriffe, weiße Strände, seltene Vögel und Reptilien. Früher waren die Inseln mal von der Rauschgiftmafia benutzt worden, die mit flach gehenden Booten und kleinen Flugzeugen operierte. Aber seit die Amerikaner über Great Exuma einen Fesselballon in 3000

Meter Höhe platziert haben und mit Hilfe eines Superradars das ganze Archipel der Bahamas überwachen, findet man auf den Inseln kaum noch Menschen, nur verfallende Luxusvillen, Flugzeugwracks und sonstiger Zivilisationsmüll erinnern noch an diese ruhmreichen Zeiten.

Jetzt wohnen noch ein paar Vogelkundler und Einsamkeitsfanatiker dort, aber die freuen sich eigenartigerweise doch, wenn man sie besucht.

Wie eine Perlenkette ragen die Exumas an der Westseite eines Tiefwassergrabens nur 10 bis 15 Meter aus dem Meer. Zwischen den Inseln sind schmale Seegatten, die Verbindungen zwischen dem tiefen Wasser im Osten und der riesigen flachen Bank im Westen herstellen. Durch die Gatten strömt das Tidenwasser mit beträchtlicher Geschwindigkeit. Da auf der Bank nur 2 bis 5 Meter Wasser steht, fährt man immer zwischen dunkelblau und hellgrün. Man kann sich auf dem Weg nach Süden die Farbe aussuchen je nachdem, wo man bei dem jeweiligen Wind das glattere Wasser hat. Sichere Ankerplätze und schöne Schnorchelgründe gibt es überall, auf vielen Inseln seltene und seltsame Tiere.

Am Südende der Inselkette angekommen, haben wir dann auf eine Kaltfront mit Starkwind aus West gewartet und uns zu den Türks und Caycos Inseln blasen lassen. Geografisch gehören diese Inseln eigentlich zu den Bahamas, aber etwas abgelegen blieben sie noch englische Kolonie und werden wegen ihrer einsamen Lage von Yachten ganz selten besucht. Eigentlich handelt es sich nur um die verlandeten Teile einer von Korallenriffen gesäumten Bank nördlich von Hispaniola und westlich der berühmten Silberbank, wo alljährlich die Grauwale sich paaren. Da aber die Dominikanische Republik unser erstes Ziel auf den großen Antillen war, eignete sich dieser Platz ganz gut, um auf die richtigen Wetterbedingungen für die Fahrt nach Südosten zu warten. Die Bank kann man nur bei Tageslicht überqueren, weil überall Korallenköpfe lauern. Sobald die Sonne zu tief steht, muss man ankern. Es ist ein besonderes Erlebnis, ohne Landsicht auf 3 Meter Wassertiefe vor Anker zu liegen in absoluter Einsamkeit aber wie in einem geschützten Hafen. (Nur solange das Wetter ruhig ist, denn bei viel Wind steht auf der Bank natürlich eine

ruppige See.) Die kam auch prompt vor Sonnenaufgang und zerfetzte die Entlastungsleine unserer Ankerkette.

Die Türks und Caycos Inseln leben von Steuerflüchtlingen und vom Langustenfang. (Das Englische unterscheidet nicht zwischen Hummer und Languste, alles heißt „Lobster“.) Massen dieser Schalentiere, keines weniger als 1 Kilogramm schwer, werden in die USA verschifft. Die örtlichen Fischer bekommen aber nur 3\$ pro Kg, wobei sie mit ihren kleinen Booten weite Fahrten zu den Fanggründen unternehmen müssen. In jedem Kahn steht ein kleiner Luftverdichter. Ein Mann bedient den Außenborder, der andere ist unter Wasser durch einen etwa 30 Meter langen Luftschlauch mit dem Boot verbunden und sucht die Korallenköpfe nach Langusten ab. Stundenlang bleibt er unten, sammelt die Beute in einem Netz. Der Mann im Boot folgt nur den Luftblasen und stellt einfach den Verdichter ab, wenn er möchte, dass sein Kollege auftaucht. Getaucht wird ohne Wärmeschutzkleidung, weil die Wassertemperatur über 28°C liegt und die Leute fetten sich auch nicht ein, um den Wasserverlust über die Haut zu bremsen. Schon bei einem Dreißigjährigen sieht sie wie Pergament aus.

Die Entfernung von der Caycos- Bank bis zur Insel Hispaniola beträgt nur ca. 150 Seemeilen, weshalb einige Häfen in der Dominikanischen Republik von amerikanischen Yachten auf ihrem Weg in die östliche Karibik angelaufen werden. Ansonsten gilt sie als nicht geeignet für den Bootstourismus, und das merkten wir auch, als wir den zur Dominikanischen Republik gehörenden Inselteil umsegelt haben. Wir hatten Freunde an Bord und konnten denen so manches bieten, was man nur in einer echten Bananenrepublik erleben kann. Viele wunderschöne Ankerplätze haben wir erkundet. Nach einer Weile hatten wir uns auch an die unzivilisierten Machos gewöhnt, die in Uniform (manchmal auch nur im zerrissenen T-Hemdchen) dem Yachtmann allerorten das Schnellfeuergewehr unter die Nase halten. Oft ging es recht rabiät zu. Das hatte auch was Gutes, so konnte ich lernen, mit Rabauken umzugehen. Recht spannend war der Verkehr mit diesen Militärs, die auf der Insel alles fest im Griff haben. Sogar die Fischer brauchen von ihnen eine Erlaubnis, wenn sie ausfahren möchten. Wir mussten in jedem Hafen einen

Zettel ausstellen lassen, der dann im festgelegten Zielhafen abzugeben war. Meist anlässlich des Besuches einer Horde Soldaten an Bord, wobei sich Landstreitkräfte und Marine auch noch im Wettstreit befanden, denn während des Besuches wurde kräftig geschnorrt, was bei den Amis fast immer klappte. Diesen Zauberkettel nennen sie „Despachio“. Da steht drauf, wo wir herkommen, wer wir sind, welche Waffen wir mitführen und wo wir hinzufahren haben. Die autoritätsgläubigen Amis halten sich auch streng daran. Wir, jedoch hatten bald spitzbekommen, dass man nach Lust und Laune Zwischenstops einlegen konnte, wenn man dort gleich zum Kommandanten ging und einen Grund angab. Mit diesen Begründungen wurden wir dann immer dreister. War es anfangs nur ein erfundener Motorschaden, später Seekrankheit eines Besatzungsmitglieds, so ging es später bis zu Notstand, weil die Rumvorräte aufgezehrt waren. Alles wurde akzeptiert, um endlich auch mal auf einer Yacht herumturnen zu dürfen. Aber das Problem lag darin, dass dann ein kleiner Militärposten, wo nie eine Yacht auftauchte, ein neues despachio ausstellen musste. Dies lief an einem Beispiel verdeutlicht etwa so ab: Wir landen mit dem Beiboot und werden gleich von einem Marinesoldaten zum Kommandanten (Landstreitkräfte) geschleppt. Diesmal hatten wir kein Obst mehr. Also, erst mal Marsch mit dem Kommandanten zum Gemüseladen. Dann auf die Wachstube. Der Kommandant brüllt wie ein Stier in den Mannschaftsraum und ein junger schreibkundiger Soldat spurtet auf den Platz hinter der verstaubten Schreibmaschine. . Neues despachio-oh, jeh- kein Papier. Also, Sucherei in diversen Schränken und tatsächlich, irgendwo lässt sich noch ein unbeschriebener Fetzen abreißen. Einspannen und los geht's im auch hier bekannten Zwei-Finger-Suchsystem. Die alte Olympia kann sich aber nicht mehr zwischen kleinen und großen Buchstaben entscheiden und liefert hartnäckig einen : statt eines a –s. Endlich ist der Wisch fertig, wird gestempelt und müsste jetzt noch vom Kommandanten unterschrieben werden. Jetzt kommt das Verfahren ins Stocken, denn der Kommandant hat keinen Kugelschreiber, alles zum Schießen ist reichlich vorhanden aber in der ganzen Bude nichts zum Schreiben. Wieder ein Urwaldbrüllen, der nächste

Untergebene erscheint, bekommt einen Geldschein in die Hand und stolpert von der Faust des Kommandanten im Nacken schräg nach unten und vorwärts beschleunigt Richtung Dorf davon. Wir warten also weiter, beäugen neugierig diese fremde Welt, in die wir da geraten sind. Die verdreckte Wachstube, die Jungs mit ihren frisch geölten Spielzeugen unterschiedlichster Bauart, im Schlafraum die Etagenbetten, die sicher ein schützenswertes Biotop darstellen. Endlich erscheint der Untertan mit dem Kugelschreiber, der Kommandant legt eine phantasievolle Unterschrift mit vielen Schnörkeln und Punkten auf den erbärmlichen Papierfetzen und wir machen uns hoffnungsvoll davon Richtung Beiboot. Aber leider werden wir dort schon erwartet von einem jungen Mann der Marine, sagt er. Der verlangt das Despachio, liest und erklärt: alles falsch, großer Mist, neues despachio erforderlich. Er bringt uns also zurück zur Wachstube, wo wir langsam mitbekommen, dass der Kommandant gar nicht lesen kann. Die Häme auf den Gesichtern der jungen Soldaten spricht Bände. Es knistert nicht nur das Papier, als der Marine –Mensch das despachio zerreißt, sich selbst hinter die Olympia setzt, erfolgreich ist bei der Suche nach einem weiteren Fetzen Papier und drauf los tippt. Wieder Stempel und Unterschrift von einem total vergnatzten Macho und wir sind entlassen. Dieses despachio ist genau so wenig lesbar wie das erste, wird aber im nächsten Hafen vom wahrscheinlich ebenfalls leseunkundigen Kommandanten ohne Weiteres angenommen. Er braucht es auch nicht zu lesen. Denn er kann uns ja fragen, wo wir herkommen. Die Alemanes lügen nie.

Eigentlich wollten wir auf Hispaniola auch Haïti besuchen, woraus aber aus bekannten Gründen nichts wurde. Unsere Post aus Europa wird dort wohl verfaulen, denn die Anarchie und das Elend in dieser ältesten Negerrepublik der Welt nimmt kein Ende.

So sind wir nach unserem Abstecher nach Curaçao hier in Jamaika gelandet und genießen die wohl schönste Insel der großen Antillen. Besonders hier im Osten der Insel kann man herrlich leben, wenn man kein Hotel braucht. Nirgends (Tobago ausgenommen) sind wir mit den Negern so gut ausgekommen wie in dieser Gegend, wo der Tourismus keine

Rolle spielt und die Einheimischen trotzdem ihr Auskommen haben, ohne dass sie für die Weißen den Raggy singenden, tanzenden, Gras rauchenden Urlaubs-Bimbo spielen müssen.

Rio Dulce, Guatemala

Vor ein paar Tagen haben wir Fradilira für längere Zeit angebunden. Dies ist ein sicherer Platz. Das Schiff liegt herrlich in tropischer Umgebung 20 Seemeilen von der Küste hinter einem Gebirgszug, den kein Wirbelsturm überwindet. Unser Liegeplatz im Süßwasser ist umgeben vom Dschungel, überall schwimmen blau blühende Hyazinthen und an Land wohnen Indianer, ein paar pensionierte Amerikaner und auch echte Brüllaffen. Dies ist ein Geheimtipp in der westlichen Karibik und auch nur für Yachten mit weniger als 1,8 Meter Tiefgang zugänglich, aber so begehrt, daß manche Schiffe auch mit 2,4 Meter Tiefgang auf Biegen und manchmal auch Brechen die Sandbarre an der Flußmündung überwinden: Zwei Fischerboote werden angeheuert, eines zum Schleppen, das andere am Großfall zu Krängen, so wird die ca.200m breite Barre überwunden. Das Risiko ist gering, denn auf der Barre steht sehr selten Schwell und dahinter im Fluß wird es gleich sehr tief. Fradilira mit ihrem veränderlichen Tiefgang hatte wieder gar keine Probleme.

Als wir Jamaika verlassen hatten, sind wir mit etwas bangen Erwartungen nach Kuba gefahren. Natürlich ohne Erlaubnis. War auch nicht nötig, wir haben freundliche Aufnahme gefunden in einer überschwänglichen Einklarierungsprozedur, wie sie sich nur ein sozialistisches Land leisten kann: Sechs Behörden mit etwa einem Dutzend Beamten haben sich einen halben Tag lang um uns gekümmert, uns mit Fragebögen und Formularen großzügig versorgt. Die Beamten waren ausgesprochen freundlich, ja sogar herzlich und haben uns bei der Lösung der semantischen Probleme in den Fragebögen liebevoll geholfen und auch später ihre schützenden Hände über uns gehalten. Da Sozialismus im Gegensatz zu anderen, nur von Ignoranten begehrten Gütern, im Überfluss vorrätig war, hat man uns gleich einbezogen. Sprich , wir brauchten uns um nichts zu kümmern. Eine Flugreise nach Havanna gefällig, kein Problem, kostet nur 49US\$ pro Person hin und zurück, eine Mitarbeiterin von

Cubatur kommt zu uns an Bord, bringt Flugscheine mit Hotelbuchung und begleitet uns am Reisetag sogar von Bord den ganzen Flug bis ins Hotel in Havanna und später wieder zurück.

Für jede Kleinigkeit ist jemand da, und ich habe diese Leute bewundert, wie sie es schaffen, z.B. von morgens bis abends an der Hafemole auszuharren in der Hoffnung zweimal in der Woche einer Yacht beim Festmachen helfen zu dürfen. Die Enttäuschung muss man sich vorstellen, wenn die Yacht dann um 1710 einläuft und um 1700 war schon Feierabend.

Insgesamt hatte ich aber den Eindruck, dass sich die Kubaner im System so unwohl nicht fühlen, die von Fidel Castro auf zahllosen Spruchbändern verkündete Wahlmöglichkeit „Socialismo o muerte“ auch nicht ernst nehmen, zumal man ja nicht weiß, ob Fidel „Sozialismus oder Tod“ nicht nur für sich privat beansprucht. Sie schaffen es jedenfalls hier und da in den streng verbotenen Besitz von US\$ zu kommen. Diese Dollars in Importware umzusetzen, ohne von der Polizei erwischt zu werden, ist die letzte Hürde auf dem Weg zum Konsumglück. Stolz sind sie jedenfalls, diese Kubaner, die alle lesen und schreiben können, den wenigen Amerikanern, die ins Land kommen, freundlich gegenüber treten und insgesamt einen sehr zivilisierten Eindruck machen. Da ist schon ein gewaltiger Kontrast zu den anderen spanisch sprechenden Ländern in Zentralamerika. Keine Rabauken, keine Bettler, kein Rauschgift und kein Dreck. Zwar Armut an Gütern dafür aber soviel kultureller Reichtum, dass man manchmal vor Überraschung sprachlos ist. Und da wir ja nicht reisen, um die Leistungsfähigkeit der Tourismusindustrie zu prüfen, haben wir uns auf Kuba sehr wohl gefühlt, wohler als auf den französischen Antillen, wo es alles gibt, was man sich nur denken kann.

Auch die hygienischen Bedingungen sind ausgezeichnet. Man könnte meinen, Hygiene sei kubanisches Staatsziel und zu Erreichen dieses Zieles laufe irgendwo auf der Insel eine gigantische Lysolfabrik. Lysol ist jedenfalls DAS Mittel zur Desinfektion, und alles wird damit behandelt. Nicht nur die Toilettenbrillen sondern auch Obst und Eier, wobei man sorgfältig darauf zu achten scheint, dass dieser wundertätige Stoff möglichst tief in Tomaten, Gurken und andere

Nahrungsmittel eindringt, damit beim Verzehr jeder merkt, dass der Staat es gut mit ihm meint. Frisch desinfiziert haben wir uns nach einigen Wochen nach Mexiko aufgemacht, wo man der Natur nach alter indianischer Tradition eher ihren Lauf lässt, was sicher die Widerstandskraft der überlebenden Bevölkerung steigert. Wir sind aber offensichtlich im Laufe der Jahre so abgehärtet, dass Montezuma an uns keine Rache mehr nehmen kann und uns auch die dreckigste Kneipe nicht mehr einschüchtert.

Im Übrigen waren natürlich die Maya Ruinen Pflicht. Wir haben uns bei hoher Temperatur über die Trümmer geschleppt. Ich bin den Nachfahren dieser Mayas, die noch heute den Hauptteil der Bevölkerung Yukatans stellen, von Herzen dankbar, dass sie aufgehört haben, solche unpraktischen Bauwerke zu errichten und sich jetzt darauf verlassen, dass das Datum auf ihrer Digitaluhr stimmt. Ein Faltkalender ist doch flacher als eine Pyramide.

Viel Zeit hatten wir nicht mehr, die Wirbelsturmsaison hatte schon begonnen. Da wir noch ziemlich weit von einem richtigen „hurricane hole“ entfernt waren, mussten wir die Strecke an der Ostküste von Yukatán über Belize bis hierher ohne lange Zwischenaufenthalte absegeln. Da schon recht häufig wolziger und gewittriger Himmel war, hat uns unser neuer GPS-Navigator vorzügliche Dienste geleistet. Auf dieser Strecke gibt es Strömungen bis zu 6,5 Knoten im generell nach Norden setzenden Nordäquatorialstrom, der sich dort durch die Meerenge von Yukatán in den Golf von Mexiko zwängt, um diesen dann südlich von Florida als Golfstrom ebenfalls mit beträchtlicher Geschwindigkeit zu verlassen. So treten zwangsläufig hohe Unsicherheiten beim Koppeln der Kurse auf. Der GPS zeigt unsere Position auf 15 Meter genau an, aber ich kann jeden Schiffer nur davor warnen, alleine auf dieses fantastische Instrument zu vertrauen. Wenn es etwas anzeigt, sind die Daten zwar immer richtig, aber die Seekarten haben noch die alten Ungenauigkeiten, besonders dort, wo kaum Handels- oder Kriegsschiffe verkehren, an Berichtigung also nur wenig Interesse besteht. Was nützen 15 Meter Genauigkeit, wenn eine Untiefe oder Küstenlinie um 1,5 Seemeilen also ca. 2800 Meter falsch eingezeichnet ist. Diese Fehler sind fast ausschließlich Ost- West- Fehler wegen der

ungenauen Zeitmessungen. Viele Riffe sind bei Tag und glattem Wasser erst auf 100 Meter Entfernung mit dem Auge auszumachen und bei Nacht natürlich gar nicht. Die Einfahrt zum Rio Dulce haben wir jedenfalls auf altmodische Art und Weise angesteuert.

Hier in Guatemala machen wir erst einmal Pause, aus dem Stillen Ozean melden wir uns wieder.

Fisch Tipp 5

Krabbenfang

Am besten ist ein faltbarer Krabbenkorb. Wenn man ihn sich selbst baut, muss man beachten, dass man starre Gitter verwendet. Netzbespannung ist nicht geeignet. Weil die Tiere sich in losen Netzen verhaken und solche Fallen meiden. Besonders in Alaska und Britisch Kolumbien ist der Krabbenfang lohnend und dort gibt es für wenig Geld fertige Körbe zu kaufen.

Als Köder eignet sich ein frischer Fischkopf. Korb mit Holeleine und Fender in der Nähe des Ankerplatzes ausbringen. Dann ist es eine Sache der Erfahrung, wann man ihn inspizieren muss. Dort, wo es Seesterne gibt, muss man das alle halbe Stunde machen, denn sonst legen sich die Seesterne über den Köder und man fängt nichts.

Wichtig: Bei allen Krabbenarten immer nur die Männchen behalten, die Weibchen gleich wieder aussetzen. Sie sind ohnehin meist kleiner.

Man erkennt das Geschlecht an der Schalenform der Unterseite.





Seesteme gibt's in den Farben gelb bis violett

Die Staatsmacht an Bord.

Die Geschichte spielte sich auf der Jugendinsel (alias Ananas Insel oder Isla de Piñas) südöstlich der Hauptinsel von Kuba ab. Wir hatten vor, nach Mexiko zu segeln und wollten deshalb ordnungsgemäß ausklarieren. Da es in dem kleinen Hafen kein Telefon gab, machten wir uns zu Fuß auf in den nächsten Ort, um dort den Behörden unseren Wunsch kund zu tun. Als wir wieder an Bord waren, dauerte es auch nicht lange, dann rückten sie nacheinander an, wie das so üblich ist in den Bananenrepubliken. Jeder Beamte fühlt sich sehr wichtig, füllt Formulare zu Hauf aus, die dann irgendwo verstauben. Keiner kümmert sich mehr darum. Als letztes kam der Zoll, zu zweit. Den Offizier kannten wir schon, er hatte uns einklariert auf Cayo Largo einhundert Seemeilen weiter östlich. Man kann sich vorstellen, dass wir uns wunderten über die persönliche Betreuung. Der war uns also mit Fähre und Auto hinterher gereist. Als er an Bord war, merkten wir weshalb. Er begann

eine Durchsuchung, wie wir sie noch nie erlebt hatten. Ich erspare mir die Schilderung der Einzelheiten. Wenn ich erwähne, dass jedes Buch durchblättert, jede Seekarte aufgefaltet und sogar der Spiegel in der Toilette abgeschraubt wurde, um dahinter zu schauen, kann man sich vorstellen, was bei uns an Bord los war und wie lange die Aktion dauerte. Irgendwann bekam ich Mitleid und fragte den Offizier, ob ich ihm nicht helfen könne, was er denn suche. Keine Antwort eisiges Schweigen. Mir kam das Ganze nicht sehr professionell vor, denn um uns irgendeiner Schmuggerei zu überführen, hätte es doch zumindest der Frage bedurft, ob wir etwas zur Ausfuhr anzumelden hätten. Stumm suchten die beiden weiter und fanden natürlich nichts. Nach vielen Stunden war offensichtlich ihre Hoffnung ganz geschwunden und der Offizier kramte seine Formulare und die Stempel hervor. Das war der Augenblick, zu dem ich wagte meine Frage zu wiederholen und bekam dann endlich auch die Antwort. Die Staatsmacht hatte uns überwacht und mitbekommen, dass wir von Cayo Largo nach Havanna geflogen waren und vermuteten, dass wir dort Kunst gekauft hätten, Bilder, Silberwaren und ähnliches, um es illegal außer Landes zu bringen. Wir hatten aber nur auf Hemingways Spuren unseren Daykyrie getrunken, die Errungenschaften des Sozialismus bestaunt und uns vorgestellt, wie schön Havanna doch mal gewesen sein musste. Der Offizier hatte eine hübsche Tochter, die wir in Cayo Largo kennen gelernt hatten, weil sie ihren Papa beim Einklarieren begleitet hatte, um mal wieder deutsch zu sprechen oder als Dolmetscherin. Sie hatte nämlich in Freiberg studiert, war Diplom Ingenieurin der Fachrichtung Keramik. Sie sollte nach ihrer Ausbildung eine Tonwarenfabrik aufbauen, damit Kuba nicht jede Kloschüssel und jedes Waschbecken importieren muss. Aber über die Zeit ging dem sozialistischen Zuckerstaat das Geld aus, zu viele Segler mussten überwacht, zu viele Formulare ausgefüllt werden und keine Einnahmen aus Strafgeldern. Da blieb für Investitionen nichts mehr übrig. Die Diplomingenieurin mit der teuren Ausbildung in Übersee verkaufte auf Cayo Largo importierte T-Shirts an Touristen. Wenigstens pflegte sie ihr Deutsch.

Aber die behördliche Ineffektivität ist kein Privileg der sozialistischen Länder, das schaffen auch die westlichen Demokratien, denn deren geduldiges Stimmvieh lässt sich ja genügend Steuergelder abpressen. Eine Durchsuchung des englischen Zolls auf den Scilly Inseln stand der kubanischen in nichts nach, dauerte genau so lange und brachte auch nichts. Nicht nur weil wir nichts Unerlaubtes an Bord hatten. Denn selbst wenn wir Schmuggler gewesen wären von Rauschgift, Alkohol oder Waffen, sie hätten in der dreistündigen Durchsuchung nichts gefunden. Denn nie habe ich erlebt, dass Zöllner auf Yachten die Stellen prüfen, an denen Schmuggler ihre Konterbande verstecken können. Sie verstehen zu wenig von Yachten und die Ausbilder holen sich wohl auch keinen Rat von erfahrenen Fahrtenseglern, die die Welt und die Schiffe kennen. So wird das Geld verpulvert, weil man nur die Dummsten erwischt.

Fradilira meldet sich mal wieder
Zentralamerika, vom Atlantik zum Stillen Ozean

Diesmal soll mein Bericht so beginnen, dass sich jeder vorstellen kann, was mich umgibt, wenn ich dies schreibe.

Ihr kennt ja alle das Bild: Einer sitzt in einer Kneipe am Strand und bekritzelt fleißig seitenweise Papier.

So einer bin ich hier an diesem Morgen in Puerto Angel an der mexikanischen Westküste.

Es ist etwa 9 Uhr und die Sonne steht schon ziemlich hoch, hat aber noch nicht die angenehme Kühle der letzten Nacht vertrieben. Der Landwind, der nachts von den Bergen herab die Tagesglut aufs Meer hinaustreibt, weht nur noch leicht unter das Palmwedeldach dieser Kneipe.

In etwa 2 bis 3 Stunden kommt dann der feuchte Seewind, der so leicht nur ist, dass er kaum Kühlung bringt. Vor mir steht ein eisgekühlter Liquado von Papaya und ich fühle mich etwas außerhalb der Gegenwart, denn die ganze Stimmung passt mehr in die Jahrhundertwende.

Kein Autogeräusch, nur ein leichtes Rollen der Brandung, ferne Kinderstimmen und leise Mariachi-Musik, die im ewigen Dreivierteltakt dahindudelt.

Die einzigen schrillen Töne kommen von der Betonmole. Dort schleudert ein Spielmannszug der mexikanischen Armee Trompetensignale in den Frieden, die Trommler kollern drohend ihre Betonungen. Die hiesige Einheit der Marine-Infanterie übt dazu auf der Mole militärische Ballettschritte, Macho-Kommandos hört man und das Klatschen der Hände auf die Gewehrkolben, dann wieder rhythmisches Knallen der Stiefel auf dem Beton. Der Kommandant kombiniert Sport mit Mathematikunterricht, denn wenn Kniebeugen mit Gewehr im Nacken angesagt sind, muss die ganze Kompanie laut mitzählen. Immer hält einer die mexikanische Flagge hoch über das ganze Geschehen.

Die helle Sonne, die blauen Uniformen erinnern an das berühmte Historienbild von der Erschießung des Habsburgers Maximilian von Mexiko. Zum Abschluss wird dann tatsächlich mit Platzpatronen ein Salut geschossen. Unwillkürlich schaue ich rüber zu Fradilira, die aber noch heil vor Anker in der Dünung schaukelt und auch Fradiliralein, mein Beiboot liegt noch stramm aufgeblasen am Strand. Jetzt ziehen sie ab mit klingendem Spiel ins Wochenende und überlassen diese friedliche Bucht den mexikanischen Touristen.

Die Gegenwart kehrt langsam zurück; da sind schon die ersten Vogelstimmen zu hören und die Straßenkötter trauen sich auch aus ihren Verstecken. In ein paar Stunden werden wir ebenfalls aufbrechen und mit einsetzendem Seewind weiter nach Nordwesten segeln.

Mein nächstes Ziel ist Acapulco, das sind nur etwa 220 Seemeilen. Keine Ankermöglichkeit liegt auf der Strecke aber in knapp zwei Tagen werden wir da sein, wenn ich in den Flauten morgens und abends die Maschine laufen lasse.

Jetzt verlassen wir Zentralamerika, das Gebiet, worin wir uns im vergangenen Jahr aufgehalten haben und kommen langsam aus den Tropen wieder in erträglicheres Klima. Die Tropen sind in diesem Teil des Stillen Ozeans sehr belastend nicht nur für uns sondern auch für das Schiff, dem Sonne und Luftfeuchtigkeit arg zusetzen.

Wenn wir in den USA sind, werden wir neue Persenninge nähen und Liekbänder auf die Segel setzen lassen müssen. Holz unter Lack halten zu wollen, ist praktisch sinnlos und bei Teak ja auch nicht nötig. Die Karibik hatte zwar ebenfalls viel Sonne, aber die Tagestemperaturen lagen dort doch deutlich niedriger.

Unsere Zentralamerika-Reise begann im Rio Dulce-Guatemala. Das ist ein wunderschönes Segelrevier im Dschungel fernab vom üblichen Yachttourismus. Es gibt zwar ein paar winzige Marinas; dorthin gehen aber nur die Amerikaner, meist Rentner. Die bewegen sich dann auch nicht vom Fleck, weil die Marina alles bietet, was der Ami braucht: Eis, Waschmaschine, Dusche, Bar und nicht zu vergessen Fernsehen rund um die Uhr mit Video.

So ist man auf allen anderen Plätzen in diesem Revier meist allein. Segeln im Süßwasser, Ausflüge im Beiboot über die Barren der Flussmündung bis tief in den Dschungel, die Luft erfüllt vom Duft der Orchideen und dem Brüllen der Affen. Im Dschungel trifft man selten jemanden, vielleicht ein paar scheue Indianer. Die Verständigung ist schwierig, häufig können sie kein Spanisch. Trotzdem schien es mir wichtig, diese Sprache besser zu beherrschen. Deshalb habe ich erst mal Fradilira vor Anker gelassen unter Aufsicht eines italienischen Immigranten und bin nach Antigua aufgebrochen, der ehemaligen Hauptstadt von Guatemala, die jetzt nur noch Universitätsstadt ist. Dort konnte ich dann in einem Intensivkurs mein Spanisch soweit verbessern, damit ich mehr von den Kontakten mit den Einheimischen mitnehmen kann und mir auch sonst vieles erleichtere.

Dort, in Antigua ist immer Frühling, und es blühen Blumen überall und jederzeit. Das Städtchen liegt so hoch in den Bergen, dass man auch in der Sonne nie schwitzt und im Schatten häufig ein angenehmes Frösteln spürt. Die Spanier haben Antigua auf einem ebenen Stückchen Land im Quadrat angelegt und bevor vor etwa 15 Jahren ein Erdbeben riesige Schäden angerichtet hat, müssen seine alten Kolonialbauten prächtig gewirkt haben. Der "Volcan de Agua" überragt das Gelände noch um mehr als 1000 Meter und scheint ein bedrohlicher Wächter, enthält er in seinem Innern genug Wasser um die ganze Stadt zu ersäufen, was er bei

vergangenen Ausbrüchen auch schon getan hat. An seinen fruchtbaren Hängen gedeihen alle möglichen Nutzpflanzen aber leider ist der Kaffee mit dem chronisch niedrigen Weltmarktpreis das Hauptprodukt.

So wäre hier wohl alles in Armut erstarrt, wenn sich nicht eine ständig fließende Quelle in einer Marktnische des Tourismus aufgetan hätte. Mindestens zwei Dutzend Sprachschulen haben sich hier niedergelassen und bieten preiswerten und wirksamen Unterricht in aller angenehmster Umgebung.

Dadurch ist der Ort voller junger Leute aus der ganzen Welt, die meist bei einheimischen Familien wohnen, morgens fleißig spanisch büffeln, dann nachmittags bis abends spät die Straßen und Kneipen mit Leben füllen. Auch ich bin einer von den Büfflern, falle meiner grauen Haare wegen jedoch etwas aus dem Rahmen. Aber der Umgang mit dem jungen Gemüse macht mir genauso viel Freude, wie das Erfolgserlebnis, jetzt noch eine Sprache lernen zu können, von der ich allerdings einige Grundkenntnisse schon hatte. Natürlich habe ich das Angebot, für 35 US\$ pro Woche Unterkunft und Verpflegung in einer guatemaltekischen Familie zu finden, genutzt. So betreut und bekocht mich meine 80 kg schwere und 1,45 Meter hohe Carmencita. Mit ihrem Genuschel (sie kaut immer irgend etwas) sorgt sie außerdem dafür, dass mein Hochgefühl über meine Spanischkenntnisse regelmäßige Dämpfer erfährt. Zur Familie gehören noch zwei Köpfe deren einer ständig besoffen ist. Was von dem Suffkopf noch übrig ist, fungiert als Oberhaupt der Familie und als Lastwagenfahrer bei der Stadt und das gibt so manche Erklärung für den Verkehrsablauf in diesem Land. Der Sohn aber reißt als Bankangestellter alles wieder raus. Er hockt schon morgens beim Frühstück im blütenweißem Hemd mit Bankkrawatte und liebt es, mich mit Fragen zum europäischen Banksystem zu löchern. Dann gehört noch eine spindeldürre, stotternde und stets hungrige Bohnenstange von dänischem Theologiestudenten zu den Bewohnern unserer Hütte. Immerhin hat trotz der Enge jeder seinen eigenen Verschlag. Es gibt sogar eine Dusche, die hin und wieder ein paar warme Tropfen absondert. Richtige Wände hat die Hütte eigentlich nicht. Ein etwas kräftigerer Druck gegen eine Latte neben meinem Bett verschafft mir Zugang zum Fernsehprogramm im Nachbarhaus; und da

meine Spanischkenntnisse täglich besser werden, sind mir auch schon viele Einzelheiten aus dem Leben der Nachbarfamilie bekannt geworden. So läuft hier alles ganz einfach wenn nicht sogar recht primitiv ab; ich habe aber dadurch die Gelegenheit, etwas kennen zu lernen, was mir sonst verschlossen bliebe.



"Verdammte Einklarierungspapiere;
was soll ich bloß als Zweck der Reise eintragen?
Leider erwischte mich im kühlen Hochland eine üble fiebrige
Erkältung. Mir blieb nur die Flucht an den tropischen Lago
Isabal, wo Fradilira auf mich wartete. Françoise war noch in
Europa und als es mir endlich besser ging, habe ich erst
einmal meine Touren durch das Gebiet des Rio Dulce wieder
aufgenommen. Dabei entdeckte ich einen alten Steg bei einer
Forststation, wo man gut anlegen und in den Urwald
vordringen konnte. Leider gab es dort ein vorwitziges Äffchen.



Der Skipper wird abgeschleppt



Ein hinterlistiger Blick

Das macht sich an mich ran, verfolgte mich auf Schritt und Tritt, wollte auch immer an Bord kommen. Fradilira musste ich

deshalb vor Anker lassen und mit dem Beiboot zum Steg fahren. Das Äffchen mit seinen langen Klammerarmen wartete schon, wollte mit mir spazieren gehen und auf mir herumklettern. Einmal hatte ich aus Versehen meine Geldbörse mitgenommen. Blitzschnell war sie aus der Tasche geklaut und mein „Freund“ verschwand damit auf einen hohen Baum um sie zu untersuchen. Ein Schein nach dem anderen flog im Wind davon und die Münzen fielen in das Dickicht. Endlich hatte der Lämmel sich überzeugt, dass nichts Essbares in der Börse war, ließ sie fallen, kam vom Baum herunter und hatte noch die Unverfrorenheit, wieder mit mir anzubandeln. Die Börse und ein wenig Geld konnte ich retten. Es reichte gerade, um mir ein Bier zu kaufen. Als Françoise dann aus Europa kam, haben wir noch eine Rundreise durch Guatemala gemacht, wobei ich meine frischen Sprachkenntnisse angewendet habe, ob meine Gesprächspartner wollten oder nicht, englisch habe ich plötzlich nicht mehr verstanden.

Es war eine sehr interessante Zeit, zumal sie mit der Verleihung des Friedensnobelpreises an Frau Menchu zusammenfiel und die 500-Jahrfeiern zum Beginn der Conquista überall liefen. In Antigua fanden Kongresse statt und die Kneipen waren gespickt mit Völkerkundlern und Historikern aus aller Welt.

Ich hatte gerade die Kolumbusbiographie von Jakob Wassermann gelesen und mich durch die spanische Übersetzung des Maya Epos "Popol-Wuh" hindurchgekämpft, da konnte ich so manchem Fachmann bei einem Glas Bier noch mehr ausquetschen und mein Bild vervollständigen von dieser seltsamen, so auf Dauer angelegten Kultur. Klar ist mir immer noch nicht, wie diese Mayas so völlig unterliegen konnten und sich in einen Zustand zurückziehen, den Alexander von Humboldt so treffend mit "Versunkenheit" bezeichnet hat. Das Wort bezeichnet genau den Eindruck, den man bekommt, wenn einem die reinrassigen Nachkommen heute begegnen. Humboldt hat zwar seine "Reise durch Südamerika" seinerzeit auf französisch geschrieben, aber der Übersetzer hatte offensichtlich ebenfalls genauere Einsichten. (Wenn jemand weiß, ob A.v.Humboldt seine Schriften selbst ins Deutsche übersetzt hat oder wer sonst,

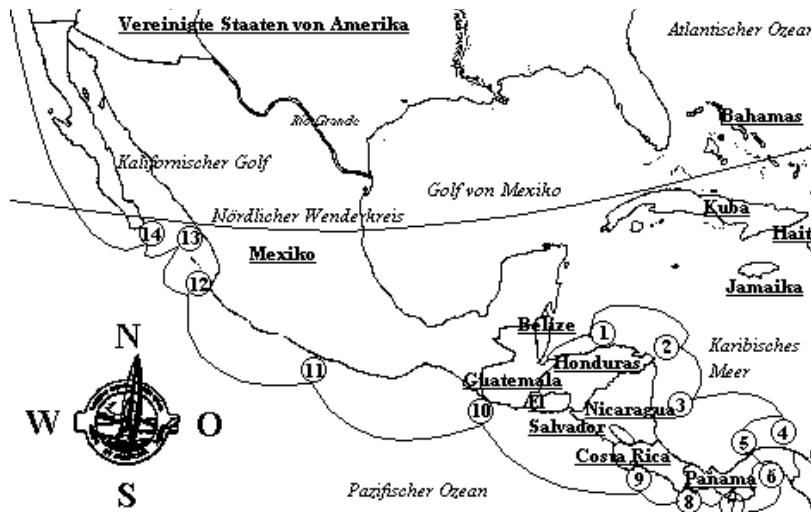
der soll mir bitte eine Nachricht schicken. Ich möchte das gerne wissen.) Diese Haltung der Indianer, sich wie selbstvergessen zurückzuziehen und in einer modernen Zeit ihr eigenes Leben weiterzuleben ohne deren Ideen, ohne deren Sprache und ohne deren Produkte, haben wir dann auch in Panama bei den Kuna-Indianern wiedergetroffen, und unsere Zeit auf den San Blas Inseln bei diesem Volk gehört zu der schönsten unserer bisherigen Reise.

Aber auf dem Weg von Guatemala nach Panama lag noch Honduras mit einem kurzen Werftaufenthalt für einen neuen Unterwasseranstrich und dem Besuch auf den Bay-Islands, wo wir auf eine ganze Kolonie deutscher Emigranten trafen, die sich dort niedergelassen hatten. Einige waren frühere Segler, die wir schon kannten, andere würde ich in die Kategorie der Frust-Emigranten einordnen, denen in Deutschland zuviel reglementiert und deren Arbeit zu hoch besteuert wurde. Wieder andere gehören zu der Gruppe derer, die seinerzeit vor der Kriegsgefahr geflohen sind und die jetzt natürlich ohne rechte Motivation dort festsitzen. Nur wenige verfügen über genügend Geld. Zu diesen wenigen gehört ein älteres Seglerehepaar, das sich dort eine ganze Insel gekauft hat, weil ihm die Seglerei mit zuviel Arbeit verbunden war (Reparaturen, Bootsunterhalt usw.) und das jetzt feststellen muss, dass seine Insel noch mehr von ihm verlangt. Die beiden müssen sich zwar um kein Ankergeschirr mehr kümmern aber mit der Organisation von Frischwasser, Strom und Abfallbeseitigung und der Pflege der zur Insel gehörenden Häuser sind sie noch mehr beschäftigt als früher mit ihrer Yacht. (Nach unserer Rückkehr haben wir erfahren, dass ein Hurrikan die ganze Insel weggespült hat. Eine halbe Million Dollar ist verloren.)

Wer in Lateinamerika Grund erwirbt, weiß häufig nicht, was ihn erwartet. Die rechtlichen Regelungen sind zwar von Land zu Land etwas verschieden, aber in den Grundzügen ist es noch altes spanisches Kolonialrecht. Das bedeutet, wer Land kauft, übernimmt nicht nur die Immobilie, sondern auch alle Menschen, die auf diesem Land wohnen, später noch darauf geboren werden oder eventuell von außen zuziehen. Für die ist er mit verantwortlich genauso wie für die Entwicklung des Landes, denn wenn er mit dem Besitz nichts anfängt, sondern

dort nur lebt oder es als Spekulationsobjekt lange Zeit ungenutzt und unkontrolliert lässt, dann gehört es ihm bald nicht mehr. Besitz muss in diesen Ländern ständig verteidigt werden. Viele sind davon überrascht und überfordert, zumal man ja auch mit der Eintönigkeit des Lebens in einem Entwicklungsland fertig werden muss. Das ist daran zu merken, dass manche von Europareise zu Europareise leben und sich somit nicht von deutschen "Werkträgern" unterscheiden, die von Urlaub zu Urlaub leben.

Wir hatten schon bisher keine Absicht, uns außerhalb Europas einmal niederzulassen, und das was wir in Honduras (und auch in anderen Ländern) erlebt haben, hat dies nur verfestigt. Die Freiheit ist der Druck auf den Heißknopf der Ankerwinde, wann immer man will. Wir bemühen uns, Fradilira und auch uns selbst in einem Zustand zu halten, der es erlaubt, dass zwischen einem Wollen und dem Einrasten des Ankers in den Bugbeschlag nie mehr als eine Stunde liegen.



- | | |
|--------------|-----------|
| 0. Rio Dulce | Guatemala |
| 1. Guanaja | Honduras |

2. Vivario Riff Honduras
3. San Andrés Kolumbien
4. San Blas Inseln Panama
5. Christobal Panama
6. Perlen Inseln Panama
7. Bahia Honda Panama
8. Golfito Costa Rica
9. Golf v.Nicoya Costa Rica
10. Puerto Madero Mexico
11. Acapulco Mexico
12. Puerto Vallarta Mexico
13. Manzanillo Mexico
14. Cabo san Lucas Mexico
15. San Diego USA

Panama, endlich, ist ein Land, das für Segler eigentlich nur aus dem Kanal besteht, und sie erfahren auch meist nur die Kanalzone. Manche besuchen dann auf dem Weg nach Polynesien noch die in der Bucht von Panama liegenden Perleninseln. Aber das Land hat außer den auf der Karibikseite liegenden San Blas Inseln noch viele schöne Plätze auf der Pazifikseite.

Es ist jedoch verständlich, daß Segler, die Panama zuerst in Christobal Colon am karibischen Kanaleingang erreichen, es so schnell wie möglich wieder verlassen möchten. Heute gehört diese Stadt nicht mehr zur Kanalzone sondern wird von Panama selbst "verwaltet", nachdem sich die Amis auf einen sehr schmalen Streifen beiderseits der Wasserstraße zurückgezogen haben. Dort ist nach wie vor alles bestens gepflegt und funktionstüchtig. Man merkt, dass viel Geld reinvestiert wird, obwohl laut Vertrag die Panamesen auch das letzte Stück übernehmen sollen. Dann werden dort der Dreck, das Verbrechen und die öffentliche Inkompetenz ebenfalls einziehen. Heute verdienen die Panamesen im Lande viel Geld, investieren dort selber aber nichts, sondern Ausländer werden mit allen möglichen Lockmitteln als Investoren ins Land geholt. Die panamesischen Banken hätten wahrscheinlich ohne Drogengeld oder europäische Steuerfluchtgelder wenig zu tun. Die panamesischen Finstermänner wollen natürlich vor allem an das Kanalgeld

kommen (ein mittlerer Container-Frachter zahlt rund 50.000,- US\$ für die etwa 6 Stunden dauernde Kanaldurchfahrt), aber es gibt auch widerstrebende Interessen: So zahlen z. B. die Amerikaner für die einfachsten Arbeiten an den Schleusen (Affenfäuste auf die Schiffe werfen zum Übernehmen der Festmacherleinen) 8US\$ pro Stunde. Der tägliche Mindestlohn im Lande beträgt aber nur 2 US\$. Die Amis dürfen nur Leute einstellen, die in der Gewerkschaft organisiert sind, die den Arbeitern den Unterschied zum Mindestlohn wieder abknöpft, also fast alles. Nur die firmeneigene Gesundheitsfürsorge bleibt ihnen als unraubbbarer Vorteil. Die Gewerkschaftsbosse werden wohl kaum ein Interesse daran haben, dass sich die Amerikaner zurückziehen, denn sie würden Einnahmen verlieren, von denen Herr Steinkühler nicht einmal zu träumen wagt. Von all dem bekommen die Segler so manches mit, wenn sie im gepflegten Panama-Yachtclub ihr tägliches Bier an der Bar trinken, vorausgesetzt sie interessieren sich dafür.

Später auf den Perleninseln im Pazifik können sie dann sehen, wie man in Panama lebt, wenn man Geld hat und sie werden nach einem traurigen Blick in ihre Bordkasse diesem Land das Heck kehren.

Die meisten sind schrecklich entrüstet und zeigen gar kein Mitgefühl für die Erfolgreichen, die beim Geldraffen Kopf und Kragen riskieren, kostet doch ein Mord in Panama angeblich nur 5.000,- US\$ und international soll es schon Angebote für 10.000.-US\$ plus Spesen geben. Das kann sich also auch schon einmal ein geprellter Geschäftsfeind leisten.

Wir hatten dann auf dem Weg nach Costa Rica noch viele schöne Ankerplätze weit ab von jeder "Zivilisation" mit grüner Landschaft, einfachen Bauern und Fischern. So blieb dieses Land doch milde in unserer Erinnerung. Wir haben dort noch tüchtig Tauschhandel betrieben, alte Seglerstiefel gegen Papayas oder Zigaretten gegen Langusten. Fisch gab es auf See im Überfluss und wir hatten regelmäßig Glück mit der Schleppangel. Erst dort wo die großen Tiere an der Küste überhand nehmen, war mit unseren Methoden nichts mehr zu fangen, was auch verständlich ist, weil wir meist nicht weiter als 30 sm von Land gefahren sind und selbst weit draußen noch massenweise Seelöwen, Robben und Seeelefanten

getroffen haben. An den Ankerplätzen waren ihre Kolonien so groß, dass uns bei ablandigem Wind ihr Mundgeruch manchmal den Appetit verdorben hat. Tiere gibt es an den Küsten des Stillen Ozeans jedenfalls noch genug. Vor Costa Rica, Nicaragua und Guatemala sind wir z.B. tagelang zwischen Millionen von Schildkröten gefahren. Wenn sie an der Oberfläche treiben, glänzen ihre nassen Panzer in der Sonne und sie bieten den Seeschwalben praktische Landeplätze zum Ausruhen. Allgegenwärtig sind natürlich die gefräßigen Delphine und weiter im Norden kamen dann die verschiedenen Wale dazu. Auch sie haben einen unangenehmen Mundgeruch, ihr Blas stinkt nach altem Fischweib.

Dieser Gestank trifft mich aus der Erinnerung sogar jetzt hier in der Kneipe und so werde ich wohl gleich an Bord gehen und mir dort einen ordentlichen Kaffee brauen, denn hier der mexikanische Kaffee steht dem nordamerikanischen an Laschheit nicht nach. Außerdem wird es mir langsam zu heiß unter dem Palmwedeldach.

PS. Mittlerweile ist die Hitze schon vergessen. Jetzt sind wir in San Diego, Kalifornien. Bereits im mexikanischen Niederkalifornien wurde es so kalt, dass wir nicht mehr baden konnten und nachts eine Decke brauchten. Die Fahrt nach Nordwesten ist recht mühsam gewesen, denn entweder war der Wind schwach oder er blies uns frisch auf die Nase. Über 1.000 sm Wüstenküste hatten wir an Steuerbord und nur wenige geschützte Ankerplätze. Auch auf dem weiteren Weg nach NW werde ich dem englischen Spruch, wonach ein Kavalier nie hoch am Wind segelt, nicht folgen können, sondern als echter deutscher Rüpel meinen Weg fortsetzen.

Tschüss, bis zum nächsten Jahr.

Tausche Rum gegen Langusten

Zu meinen Prinzipien gehört es niemandem etwas zu schenken, der bettelt. Das klingt sehr hartherzig, hat sich aber bewährt und mir immer die Achtung des Bettlers eingetragen. Besonders die Amerikaner neigen dazu, großzügig nach allen Seiten Geschenke zu verteilen. Sie wundern sich dann auch noch, dass die Beschenkten sie verachten, wenn nicht sogar hassen. Ich habe häufig versucht, ihnen die Gründe zu erklären aber auch diese Erklärungen verstehen sie nicht oder wollen sie nicht verstehen. Man hat manchmal den Eindruck als wäre ihnen Selbstgerechtigkeit anezogen worden. Ich versuche klar zu machen, welches Gefühl ein Bettler hat, der mit seinem Boot längsseits kommt, und mit Blick nach oben nach einem T-Shirt oder Angelhaken fragt. Die Bootsbesatzung beugt sich dann über die Reling. Er und sein Nachen sind schutzlos ihren abschätzenden Blicken ausgeliefert. Dann empfängt er die Almosen. Er wird sich klein und gedemütigt vorkommen je mehr er geschenkt bekommt. Dankbarkeit kann gar nicht das erste seiner Gefühle sein. Wir machen es anders. Wenn einer um einen Angelhaken bettelt, sage ich ihm gleich, dass ich gerne mit ihm tauschen möchte Haken gegen Fisch. Manchmal hat er schon Fisch im Boot, dann geht es schnell. Sonst bekommt er einen Haken und das Versprechen auf mehr, wenn er seinen Fisch abgeliefert. Er kommt sich vor wie ein tüchtiger Geschäftsmann und wird mich als Partner achten. Dankbar wird er sein, wenn ich ihm gute Haken gegeben habe. Nicht immer verwenden wir das Getauschte aber es geht ums Prinzip und die Würde. Werden die Forderungen der Bettler dreister, dann werde ich auch dreister z.B. „gib mir ein Bier“ meine Antwort „kannst du haben, ungekühlt 1\$, gekühlt 2\$“. Meistens hat er keinen \$ und nimmt mit einem Lachen Reißaus. Manchmal weiten sich solche Tauschgeschäfte zu kleinen Abenteuern aus, wie unser Erlebnis in Niederkalifornien. Wir hatten in einer einsamen Bucht geschützt vor dem steifen Nordwest geankert, kein weiterer Ankerlieger und an Land keine Häuser nur Wüste und zwei kleine Zelte, wo Wellenreiter hausten, die diesen Küstenabschnitt lieben, weil dort der Schwell des Stillen Ozeans im spitzen Winkel auf die Küste trifft und Brandungswellen erzeugt, die lange an der Küste entlang

laufen. Das gibt lange Ritte. Wir hatten es uns im Cockpit gemütlich gemacht, um unseren Ankommer und dann noch einen Sundowner zu trinken. Von Ferne lauter werdendes Außenbordergeräusch stört unsere Einsamkeit. Ein schnelles offenes Boot rast auf uns zu. Das bedeutet Besuch. Von Militär über Fischer bis Zoll ist alles möglich. Also, lieber schnell was anziehen und Fender bereitlegen. Jetzt können wir ein paar Köpfe erkennen und den Mann am 60 PS Außenborder, er sieht ziemlich verkommen aus, ist aber vorsichtig und manövriert zart längsseits. Die anderen sechs Burchen im Boot tragen auch keine Krawatten und blicken uns mit glasigen, rotgeränderten Augen an. Wegen des Windes können wir nichts riechen aber die Sache ist klar. Eine Horde Schnapsdrosseln beehrt uns. Der Steuermann kann noch etwas sprechen, versucht es erst auf englisch und ist richtig froh, dass ich es ihm leichter mache und auf spanisch frage, was sie alle denn hier wollen. Kein Schnaps mehr, das ist das Problem, bei dessen Lösung wir ihnen helfen sollen. Françoise bibbert vor Angst, denn die Flasche auf unserem Cockpittisch fesselt ihre Blicke. Sie fürchtet, dass die Bande Fradilira entert. Wären die alle nüchtern, so hätten wir keine Chance. Weil aber die Flasche glücklicherweise leer ist und sich die Kerle kaum auf den Beinen halten können, bin ich ganz entspannt, greife die Flasche am Hals drehe sie um und sage das international verständliche Wort „Katastrophe“. Alle lachen und schon ist auch der Gegner lockerer. Nun habe ich die Dramaturgie in der Hand und kann ihnen wieder Hoffnung machen, denn ich habe in der Bilge noch eine halbe Flasche Rum. Die verspreche ich ihnen, wenn ich dafür eine Languste, aber bitte eine große, oder besser zwei bekomme. Sie diskutieren, streiten sich ein bisschen. Leider kann ich nicht alles verstehen, bekomme aber mit, dass sie sich nicht ganz sicher sind was und wie viel ich will. Dass sie den Rum unbedingt brauchen, sagen mir ihre verschleierte Augen. Kurz entschlossen springe ich in den Kahn und ehe Françoise protestieren kann, sind wir schon über alle Wellenberge. Die Jungs sind außer sich vor Vergnügen und demonstrieren mir ihre Kunst beim Queren der Brandung vor einer kleinen Flussmündung in der Tiefe der Bucht. Die Mündung konnten wir von Bord gar nicht sehen und es war auch eigentlich kein

Fluss mehr dahinter sondern nur ein fast ausgetrockneter Tümpel. Dann ging es um einen kleinen Hügel herum und wir stoppten vor den Grashütten der Fischer. Hütte ist eigentlich falsch, eher für jeden Mann ein einfachster Sonnenschutz aus ein paar Ästen und einigen Blättern. Da hausten meine Suffköpfe, die alle auf mich einredeten und ihr fideles Fischerleben priesen, als wollten sie mich überzeugen zu ihnen zu stoßen. Ihre Lebensphilosophie war: sechs Tage Fischen, dann ins Dorf fahren, Fisch abliefern, saufen und ab und zu ficken. Ist das nicht herrlich? Caramba!

Die Reuse mit den Langusten war inzwischen gefunden und ich konnte mir zwei stattlich Tiere aussuchen. Dann ging es wieder mit Vollgas durch die Brandung Richtung Fradilira. Wegen der Gischt hatte ich mich in den Bug des Bootes geduckt und nicht bedacht, dass Françoise jetzt denken musste die Bande käme ohne mich zurück. Als ich schon wieder an Bord war konnte ich sie bleich vor Angst auf der Pistole sitzen sehen. Sie hatte wirklich geglaubt, ihr letzter Abend sei gekommen.

Meine Kunden nahmen hastig ihre Buddel und waren verschwunden. Später sahen wir sie um die Zelte der Wellenreiter torkeln, aber das waren Sportsleute, die wahrscheinlich mit Alkohol nicht dienen konnten

Fisch Tipp 6

Langusten.

Langusten heißen auf englisch auch „lobster“, weil die englische Sprache zwischen Hummer und Languste nicht unterscheidet. Langusten haben aber keine Scheren und auch in den Beinen ist keine lohnende Menge Fleisch. Wir finden es deshalb an Bord bequemer den Langusten den Kopf vom Schwanz zu trennen (Lederhandschuhe anziehen). Sie sind dann augenblicklich tot und man erspart ihnen den unappetitlichen Tod im kochenden Wasser. Bei Tisch hat man zwar nicht das hübsche Bild eines ganzen roten Tieres, spart aber außerdem noch Wasser und Arbeit. Die Kochzeit ist nur kurz, nicht mehr als fünf Minuten, sie werden sonst matschig. Wenn man Langusten angeboten bekommt, sollte man keine Weibchen mit Eiern kaufen, auch nichts zu den Schonzeiten. Die besten Tiere sind die kurz vor dem Häuten. Man erkennt

sie an ihrer dunklen Farbe und daran, dass ihnen das Fleisch schon zwischen den Schwanzringen hervorquillt, weil die Schale zu eng geworden ist. Nach der Häutung ist der Geschmack nicht gut und selbst in großen Schalen findet man wenig Fleisch.

Geht man selbst auf Langustenjagd, dann nie ohne Handschuhe, denn wenn man sie packt, schlagen sie heftig mit dem stacheligen Schwanz und nur ganz tapfere Jäger können sie dann festhalten. Immer den ganzen Körper packen nie an den Fühlern, die reißen ab. Langusten nicht harpunieren. Sie sterben von jeder Verletzung. Bis man dann wieder an Bord ist, hat die Zersetzung schon begonnen und der Geschmack leidet stark. Außerdem lockt Langustenblut die Haie an, sie sind geradezu wild danach.



Fisch gefangene Langusten

FRADILIRA meldet sich mal wieder (Seattle)

Hier, wie immer zuerst etwas über das Hier und Jetzt: Diesmal schreibe ich nicht unter Palmen, sondern sitze unter Deck, die Heizung läuft, es ist zwar mollig warm, aber wenn ich nur mal raus gehen möchte, um ein Fall festzubinden, muss ich erst den Anorak anziehen. Wenn ich mich dann aber umschaue, werde ich für die Kälte mit einem atemberaubenden Ausblick auf schneebedeckte Bergketten und einzeln stehende Vulkane von der Höhe des Mont Blanc entschädigt. Die Luft ist glasklar, der Himmel tiefblau, so dunkelblau, wie man ihn in den Tropen sehr selten sieht. Dies ist nicht etwa schon Alaska, soweit sind wir noch nicht, aber es ist noch früh im Jahr, und wir haben uns schon mal soweit wie möglich

rangemogelt, damit nicht später kostbare Sommerzeit für die Anreise verloren geht. Jetzt sind wir also erst auf 48° Nord, etwa auf der Breite Süddeutschlands, und wer eine Karte von Amerika hat, wird feststellen, daß die Berge im Westen die "Olympics" die im Osten die "Cascades" noch mehr nordöstlich der "kleine" Mount Baker mit nur etwa 3000 m und daß der große Brocken im Süden der "Mount Rainier" mit fast 5000m das Wahrzeichen des Staates Washington sind. Rainier ragt königlich hinter der Silhouette der Stadt Seattle in den Himmel. Diese junge Stadt hat schon richtig nordischen Zuschnitt. Nicht nur, weil die meisten Kerle, die gestern zu mir an Bord zum Plaudern kamen, "Ole", "Erik", "Sven" oder "Thor" hießen, sondern weil diese skandinavischen Einwanderer hier die Fischerei beherrschen und man ihren Lebensstil auf Schritt und Tritt spürt. Die Fischerhäfen, die Kutter, die Bärte und die Mützen könnten auch in Esbjerg oder Visby nach Fisch riechen. Seattle ist für die Fischerei, die höher im Norden betrieben wird, nur die technische Basis. Hier sind die Werften, die Ausrüster und der größte Arbeitgeber, die Flugzeugfirma Boeing. Hier wird Geld verdient, und es herrscht eine optimistische Stimmung. Es gibt außerdem noch eine ganz unamerikanische Besonderheit in dieser Gegend nämlich viele "Mikro"-Brauerreien mit eigenen Kneipen. Die brauen ganz vorzügliche Biere, die sich aber nicht weit verteilen lassen, weil sie im Gegensatz zu den Massenprodukten ohne Konservierungsmittel abgefüllt werden. Ole, Thor und Sven hatten sich gestern einen Spaß daraus gemacht, mir als Deutschen mal zu zeigen, was amerikanische Braukunst ist. Jeder brachte zwei "Pitcher" mit, einen Krug, der 1 US-Gallone faßt. Sehr gut, aber für mich zuviel. Der Brummschädel gehört auch noch zum Hier und Jetzt.

Nun aber etwas mehr über den Weg vom San Diego im Süden Kaliforniens bis hierher. Dabei lasse ich mal alle Landausflüge beiseite, da habe wir nur das abgeklappert, was sich andere Touristen aus Europa auch anschauen. Bleiben wir also auf dem Wasser. Der Stille Ozean bleibt auch weiter nördlich seinem Namen treu d.h. er ist in Landnähe meist ohne Windsee, weil besonders nachts kaum Wind weht. Aber mit zunehmender nördlicher Breite nimmt auch die lange Dünung

zu. Hier am Kap Flattery vor der Einfahrt in die Straße von Juan de Fuca erreicht sie beachtliche Wellenhöhen, wenn weit im Westen ein Orkantief tobt. Wir haben 6 Meter hohe Wellen erlebt, aber auch 10 Meter sollen im Winter vorkommen. Das hört sich wilder, als es ist. Die Wellenkämme haben einen Abstand von etwa 200 Metern, da paßt unsere Fradilira natürlich bequem in die Wellentäler, aus denen sie dann ganz gemächlich und sanft wieder auf den nächsten Kamm klettert. Nur wenn ohnehin schon wenig Wind bläst, reicht es unten im Tale zum Klettern nicht mehr aus, die Segel schlagen, und man kann schon mal ein paar Dollar für den Segelmacher zurücklegen. Da ist es schon billiger, gleich die Maschine anzuwerfen und für etwa 30 Pfennige pro Liter zu motoren. Das haben wir denn auch ausgiebig getan. Daß das der Stimmung an Bord jedoch nicht förderlich sein konnte, werden alle verstehen, die mich kennen. Wenn wenigstens mal ein Fisch an der Angel gewesen wäre, aber nichts auf einer Strecke von 1500 Seemeilen. Erst hier in der Nähe des Schmeichelei Kaps hat mein Freund Wolf einen kleinen Lachs aus dem Wasser geholt.

In der Nähe von Los Angeles liegen sehr schöne Inseln, die aber von den Seglern des Festlands ausgiebig besucht werden, so daß man kaum von Bord gehen kann, immer ist irgend jemand in der Nähe, der atemberaubende Ankermanöver fährt. Zum Glück sind es alles Kunststoffschiffe mit sehr leichtem Geschirr und wir wären im Ernstfall die Stärkeren.

Diese ganze Gegend um den Golf von Los Angeles ist zwar sehr lieblich aber zu windschwach und außerdem umgeben von Raketentestgebieten. Da geschieht es häufig, daß man von einem Coast Guard Flugzeug angerufen wird, das dann zwar sehr höflich aber bestimmt den Kurs vorschreibt, den wir in den nächsten Stunden zu laufen haben, egal ob der in Zielrichtung liegt oder sonst wohin führt. Am besten hat man in diesem Fall einen Maschinenschaden, der kurz vor dem Eintreffen des natürlich sofort herbeigerufenen Schleppfahrzeuges mit Bordmitteln behoben werden konnte. Inzwischen ist für die Krieger Feierabend und das Sperrgebiet wieder offen.

In diese Gewässer trieb mich vielmehr ein Jugendtraum; nämlich durch das goldene Tor zu segeln. Diesem Ziel galt ja das ganze Unternehmen. Das musste so sein wie in meinen Träumen als pubertierender Pennäler: Volle Segel, blauer Himmel, gute Sicht auf das goldene Tor und die Golden Gate Bridge und vielleicht noch an Deck ein Seemannschor, der von viel Gold an den Gestaden des Sacramento singt. Sehr naiv und kitschig alles, aber es klebt ein Leben lang und deshalb haben wir südlich des goldenen Tores auch solange gewartet, bis die Bedingungen dem Ideal nahe waren (d.h. ohne Chor, denn kein Platz an Deck für 15 Mann + Schifferklavier). Die Sonne schien, der Wind blies mit 5 kn aus West, der Tidenstrom in die Bucht von San Francisco setzte zu Mittag ein. Also Anker auf und los. Selbst bei nur 5 kn Wind von der Seite lief Fradilira wie ein liebester Backfisch bis vors goldene Tor. Dann war erstmal Schluß. Sie lag schon im einlaufenden Tidenstrom und der war viel stärker als die 5 kn Wind, sodaß für uns aus Westwind Ostwind wurde und wir unter der Brücke durchkreuzen mußten. Macht ja nichts, wenn nur volle Segel stehen. Die Wirklichkeit war aber mit an Bord. Denn als der Schatten der Brücke über Fradilira huschte, gab sie unserem Schiffchen den Segen mit einer reichlichen Ladung Sand aus einer Sandstrahlkabine, die genau dort unter der Brücke hing, wo unsere Wunschtraumpassage stattfand. Dem Schicksal hab ich es nicht nachgetragen, sondern genossen hab´ ich den Blick auf die Stadt, auf Alcatraz die Baybridge und das herrliche Land rund um die Bucht: Berkeley, Oakland, und die Insel Alameda, wo wir dann Gäste des Encinal Yacht Club waren, weil sich unsere Freunde Ilse und Rudi Grigoleit so heftig für uns eingesetzt hatten. Die beiden vertreten die deutschen Hochseesegler in dieser Gegend und da nur sehr wenige dort je erscheinen, ist die Fürsorge auch außergewöhnlich. Wir hatten viel Zeit, weil wir ja für Alaska auf den nächsten Sommer warten mussten und haben deshalb die riesige Bucht von San Francisco und die hunderte von Kilometern langen Binnengewässer im Delta der Flüsse Sacramento und San Joaquin befahren. Alles kann man mit stehendem Mast erreichen, die Brücken sind so hoch wie für die amerikanischen Kriegsschiffe nötig ist. Im Deltagebiet ist jeder

Kiesel während des Goldrausches mehrmals umgedreht worden. Millionen von Goldsuchern haben unter den erbärmlichsten Verhältnissen dort die Erde umgekrempelt. Durchstiche und Kanäle sind entstanden, die heute mit grünen einsamen Ufern eine liebliche Landschaft ergeben, voller Wasservögel Ottern und manchmal auch kleinen Delphinen. Während es im November in San Francisco schon mal ungemütlich kalt sein kann, ist es dort weiter landeinwärts viel milder und trockener.

Mitten im Delta steht auf einem sanften Höhenzug der größte Windgeneratorenpark der Welt. Bilder davon hat wohl jeder schon mal gesehen. Da haben gewitzte Geschäftsleute in der Endzeitstimmung während der Ölkrise ein heißes Eisen geschmiedet, politisch dafür gesorgt, dass Gesetze erlassen wurden, die den Bau von Windkraftanlagen förderten und die traditionellen Stromnetzbetreiber verpflichteten, zu festen Preisen Windenergiestrom aufzunehmen. Auf dieser Grundlage hat man dann das Geld von Investoren, die glaubten, eine neue Zeit sei angebrochen, eingesammelt und diese riesige Anlage gebaut. Heute läuft kaum noch einer der Apparate, denn die Investoren haben immer nur Verluste eingefahren. Zu teuer waren Wartung und Reparatur der Dinger und die Initiatoren haben sich natürlich mit saftigen Verwaltungskosten fürstlich bedient. Wenn der letzte Windgeneratoreigentümer keine Zuschüsse mehr locker macht, wird wohl die Tür zugemacht und der sanfte Höhenzug zum Schrottplatz.

Unsere Sorgen sind das nicht, die sind viel banaler. Irgendwann hat die Rollreiffanlage des Stagesegels den Geist aufgegeben, weil so ein Könner, der für die Montage der Anlage sogar eine Menge Geld verlangt hat, das Kunststoffrohr, das zwischen Profil und Stag liegt um etwa 50 mm zu kurz abgeschnitten hat. Normalerweise brauche ich dieses Segel nur bei wirklich schwerem Wetter, und ich hab' daraus gelernt, dass ich niemals mehr auch nur einen Dollar ausgeben werde, um jemanden etwas wichtiges an Bord machen zu lassen, wenn er mir nachher für blutige Rache nicht zur Verfügung steht. Jetzt fahren wir erstmal ohne Kutterstag, das hat in dieser windschwachen Gegend noch den Vorteil, dass die große Genua bei der Wende leichter

überkommt. Wieder etwas weniger Bewegung an Bord, keiner muss mehr das Schothorn auf die andere Seite tragen. Man sieht, wir nähern uns dem Rentenalter.

Im Übrigen ist Fradilira technisch gut in Schuss. Ich habe viel weniger Reparaturfälle, als noch in den ersten Jahren. Ich bin's zufrieden, weil der Erlebniswert einer Werkzeugkistenorgie bei mir nicht hoch im Kurs steht, und so mehr Zeit ist, die Angebote des Landes anzunehmen, das vor uns liegt.

ALASKA: Ziel der Reise, Land aus Eis Schnee und unerwartet lieblichen Farben. Viel Weiß, ja das haben wir erwartet, aber auch rot und gelb von Blumen, die es eilig haben, wie wir den Sommer nicht versäumen wollen, saftiges Grün knapp oberhalb der Baumgrenze und bis zu den Schneefeldern. Der europäische Blick sucht vergebens nach der Almhütte, da oben müsste sie doch stehen, so sind wir es gewohnt. Aber dies schöne Land ist "leer". Kaum Menschen, nur wenige Siedlungen am Wasser. Fast alle so klein, dass sie bei uns auf keiner Karte zu finden wären. Doch hier sind sie die menschlichen Reservate, wo man hoffen kann, eine Wäscherei zu finden und Lebensmittel zu kaufen. Dann wieder hundert Meilen Wälder bis ans Wasser, Ankerplätze so einsam, wie man sie sich nur wünschen kann. Die Ufer an den Bachmündungen manchmal unbewaldet, da wächst Gras und Schwarzbären kommen aus dem Dickicht, um sich davon ihr Frühstück zu rupfen. Ob da Bären zu erwarten sind, bestimmt häufig unsere Wahl, denn wählen kann man hier sofern genug Kette im Kasten ist. Die Wassertiefen sind beträchtlich und der Tidenhub auch. Wenn der Anker unten ist, die Schoten aufgeschossen und das Ankerwasser getrunken sind, muss zuerst das Beiboot klar gemacht, und der Krabbenkorb mit dem frischen Fischkopf vom Tagesfang ausgebracht werden. Gestern waren schon nach einer Stunde elf Dungeness-Krabben in der Falle. Die fünf größten Männchen habe ich behalten, sie brachten eine Riesenschüssel mit etwa eineinhalb Kilo feinstem Krabbenfleisch. Aber Alaskas Königskrabben sind noch größer, sie passen gar nicht durch die Öffnung meiner Falle, denn die Männchen erreichen einen Durchmesser von mehr als einem Meter. Ich stelle mir vor,

dass mir als Taucher solch ein Ungeheuer nicht begegnen sollte, in der Vergrößerung unter Wasser müssen sie furchterregend aussehen. Sie sind rot, stachelig und haben eine unerwartet weiche Schale.

Endlich klappt es mit dem Fischfang. In Kanada hatte ich für viel Geld eine Fischlizenz für Ausländer gekauft (die ist doppelt so teuer wie für Kanadier) und nur einmal einen Lachs gefangen. Diesen Fehler wollte ich nicht wieder machen. Also für Alaska keine Lizenz (Ausländerzuschlag wäre auch hier wieder fällig gewesen.) Diese Ausländer Zuschläge auf alle möglichen Dinge tragen hier wohl auch dazu bei, dass es keine Ausländerfeindlichkeit gibt, weil ein Gefühl, dass die Ausländer auf Kosten der Einheimischen leben, gar nicht erst aufkommen kann. Wir tun es aber trotzdem und mit Erfolg, denn jetzt gibt es Meeresfrüchte, wann immer wir wollen. Lachse, "Dungeness Crabs" mit viel Fleisch drinnen, Miesmuscheln, Austern und Dorsche waren schon auf dem Tisch. Die Spannung, nicht erwischt zu werden, trägt erheblich zum Genuss bei. Es geht schon soweit, dass ich die Stunde bestimmen kann, wann wieder ein Lachs an Bord muss. Dann wird die Schleppangel ausgebracht und wenig später haben wir ihn. Es ist aber auch keine große Hexerei, denn Fisch ist in unvorstellbaren Mengen da. Manchmal kommt das Echolot gar nicht bis zum Grund durch, so dicht gepackt ziehen die Schwärme in Richtung Laichgebiet. Die Aufsichtsbehörde schreibt beim "Pink Salmon", der kleinsten Lachsart, ein Mindestmaß von 30 cm vor, aber so einen winzigen Lachs haben wir hier noch nie gefangen. Die meisten sind über 70 cm lang und geben eine Mahlzeit für acht Personen. Da wir meist nur zu zweit sind, müssen wir also einlegen oder räuchern, um die Delikatesse nicht zu verschwenden. Zur Zeit laufen sogar meine Versuche, den Lachsrogen in Kaviar zu verwandeln. Wenn man richtig ausgerüstet ist und sich die Mühe macht, kann man außerdem am Strand riesige Muscheln für "Clam Chowder" ausgraben oder in Fallen massenweise Riesengarnelen aus 60 Meter Tiefe holen. Die Einheimischen betrachten die Lachsfischerei eher wie Äpfel pflücken, sie angeln viel lieber mit der Grundangel den pazifischen Heilbutt, der über 2 Meter lang wird und als wilder Kämpfer an der Angel beliebt ist. Nur was sollen wir mit so

einem Riesentier? Da ich kein routinierter Fischer bin und auch keine Lust habe, des Angelns wegen einen Umweg zu fahren, um zum Beispiel über einer Untiefe mein Glück zu probieren, hängt die Leine mit dem Haken stundenlang achteraus, so dass ich sie meist bald vergessen habe. Aber gerade dann, wenn's mir gar nicht passt, dann kommt der Biß. Da sind wir nur noch hundert Meter vom Ankerplatz und wollen schon die Segel wegnehmen- rrrrrrrr --rast die Leine von der Rolle. Schnell das Schiff stoppen, dass die Beute nicht abreißt. Segel runter, aber zum Auftuchen ist keine Zeit. Der ganze Wust bleibt an Deck liegen. Derweil driften wir gefährlich nahe an Land. Aber zuerst muss der Fisch geborgen werden. Leine Hand über Hand einholen, aufrollen später. Jetzt haben wir den Burschen längsseits und versuchen ihn in den Käscher zu buchsieren. Das klappt nicht, er ist zu groß. Also riskiere ich es, ihn am Haken über die Reling ins Boot zu schlenzen. Glück gehabt, er liegt auf der Gräting. Ach läg er dort nur fein stille! Das Vieh ist aber sehr nervös und tobt wie toll zwischen unseren Beinen. Da liegen aber die 100 Meter Angelleine, die jetzt zu einem wirren Knäuel verarbeitet werden. Füße kämpfen um ihre Freiheit, Augen spähen ängstlich nach dem nahen Land und aufs Echolot, Schweiß rinnt von der Stirn und nimmt gnädig die Sicht auf das Chaos. Messer her und erstmal den Kriegszustand beendet. Jetzt stehen die glücklichen Fischer mit Fischblut und glitzernden Lachsschuppen über und über geschmückt und werden mehr als eine Stunde brauchen, den Zustand zu beseitigen, der in wenigen Augenblicken entstanden ist.

Die Tage sind meist sonnig, wegen der hohen Breite bedeutet das im Sommer etwa 18 Stunden Sonnenschein. Dann folgt eine bitterkalte kurze Nacht, da stürzt die Gletscherluft aufs Wasser, das mit Kühlschranktemperatur auch nicht viel wärmer ist. Ein dünner Schleier liegt morgens über uns, aber oben hat die Sonne schon genug Kraft die Felswände aufzuheizen und die Nebelschwaden abzusaugen. Ab und zu kommt vom Pazifik eine Wetterfront angerauscht mit Wind und üppigem Regen. Der lässt dann die Gletscher frisch gewaschen zurück, so dass sie flaschengrün leuchten. Es ist

hier also selbst bei schönem Wetter ziemlich feucht, und wenn ich trotzdem braun werde, kann das auch Rost sein.

Dieses Land wurde von See erschlossen. Ich müsste aber sagen "wird erschlossen", denn noch ist es Pionierland. Selbst Juneau seine Hauptstadt, hat keine Straßenverbindung mit dem übrigen Alaska. Alles läuft hier auf angenehme Weise zwar zielgerichtet aber gemächlich ohne die Zeit-ist-Geld-Stimmung zu erzeugen, die gerade uns aber auch normale Urlauber zu reinen Dollarquellen degradiert. Die Alaska-Staatsfähre verbindet die größten Dörfer mit einander. Sie wartet viel und fährt wenig, nichts für Ungeduldige. Die Amerikaner sind ja für ihre Geduld bekannt aber hier im Norden erreicht sie engelhafte Gipfel. Alle nehmen Rücksicht und jeder versucht mit seinem Nachbarn ins Gespräch zu kommen. Das ist wichtiger als jeder Zeitplan. In Europa, wo viele Menschen dicht aufeinander hocken, besteht nicht nur ein besonders hoher Bedarf an Brot, Damenoberbekleidung und Eis am Stiel sondern auch ein extrem gesteigerter Bedarf an Macht, an Unterwerfung und an Rebellion. Das hat uns geprägt und deshalb erleben wir mit Genuß, die Auswirkungen dünner Besiedlung.

Der Überfluss an Wildtieren ist noch eine andere Auswirkung. Ihr Lebensraum ist kaum eingeengt, und so leben sie sogar in den menschlichen Ansiedlungen.

Kolibris. Ja hier oben im Norden sind diese Winzlinge heimisch. Zuerst wollten wir unseren Augen nicht trauen als sie um die Blüten schwirrten, aber dann haben wir überall an Wohnhäusern diese Nuckelflaschen für sie gesehen. Jetzt würde mich nur noch interessieren, wo sie im Winter bleiben, wenn das Zuckerwasser in den Nuckelflaschen gefroren ist.

Adler. Hunderte sind an einem Tag zu sehen. Fischadler und Weißkopfadler - die Wappenvögel der USA. Wer ist bloß auf den Gedanken gekommen, dass Adler adeln und sich für die Heraldik eignen? Hat er sie nie gehört? Sonst hätte ihm das jämmerliche Piepsen dieser Riesenvögel jeden Gedanken an Herrschaftlichkeit gelöscht. Oder galt etwa die Lebensweise des Räubers als Vorbild? Er gibt sich selten die Mühe, selber zu jagen, den Kleineren raubt er ihre Beute. Ein stolzer Vertreter des tierischen Oberbaus! Ein Eisvogel muss dann drei Fische fangen, damit er einen fressen kann. Da sind wir

mit unserem Einkommensteuersatz noch verhältnismäßig gut dran.

Hirsche. Ihrer gibt es so viele, dass jeder, der eine Jagdlizenz kauft (billig für Einheimische), in diesem Herbst sechs Hirsche mitnehmen darf. Das füllt seine Tiefkühltruhe. Zusätzlich steht ihm jedes 2. Jahr ein Schwarzbär zu, für Schinken und Wurst. Mit Fleisch und Fisch sind die meisten Alasker Selbstversorger. Viele haben gar nicht so große Kühltruhen und mieten sich Platz in den Kühlhäusern der Fischfabriken.

Ihr werdet Euch sicher wundern, weshalb in diesem Bericht so wenig von Landausflügen zu Fuß die Rede ist. Die Erklärung ist einfach: Es gab so gut wie keine Fußmärsche. Wenn man mit dem Beiboot ans Ufer fährt, ist die Bewegungsfreiheit meist auf einen schmalen Streifen zwischen Hoch- und Niedrigwasser beschränkt. Darüber hinaus muss man sich durch dichten Urwald kämpfen, der Waldboden ist selten sichtbar, umgestürzte Bäume bedecken ihn fast ganz. Eine Broschüre des Fremdenverkehrsamtes listet zwar für die Wildnis auch Wanderwege auf und gibt an, welche Höhenunterschiede zu überwinden und welche Entfernungen zurückzulegen sind, bevor man wieder ans Wasser kommt, aber welcher Art diese im Busch kaum zu erkennenden Wege sind, kann man sich vorstellen, wenn man liest, man solle z.B. für 6 Meilen und 450 Fuß Höhenunterschied 3 Tage einplanen. Aber vielleicht gilt das für Wanderer, die ihr Kanu mitschleppen. Erstaunlich viele junge Leute machen mit dem Kanu im Sommer strapaziöse Wanderungen, übernachten in winzigen Zelten in der Wildnis auf hartem Fels oder sogar auf dem Eis. Das passt alles nicht in das Klischee vom autofahrenden, komfortabhängigen Amerikaner.

Nun zum Abschluss und zur Abwechslung mal das Tagebuch einer längeren Seereise von (Alaska) nach San Diego (Kalifornien) 1650 sm (über 3000 km).

Abreise 17.8.

1. Tag: Wir füllen noch die Dieseltanks für den Fall, dass der Pazifik zu friedlich werden sollte und legen am späten Vormittag bei strahlendem Sonnenschein und bei leichtem NW ab. Im Sitka Sound fischen wir unseren Abschiedslachs. Am späten Nachmittag nimmt der Wind auf 25 kn zu, wir

laufen volle Geschwindigkeit nur vor ausgebaumter Genua. Zum Abendessen Lachs mit Bratkartoffeln.

2.Tag: Der Wind hält durch, aber es ist jetzt bedeckt. Wir haben heute Nacht erstmals ohne die sonst üblichen Wachen durchgeschlafen. Das war möglich mit dem neuen Radar, das eine gute Alarmeinrichtung hat und uns weckt, sobald ein Echo in einem von mir wählbaren Warnbereich auftritt. (war aber kein Schiffsverkehr). Abends nur Broccoli mit Butter.

3.Tag: Bedeckt, abnehmender Wind aus N. Das Groß ist wieder oben. Wir halten mehr Abstand von Land (jetzt ca. 120 sm), um der Flaute zu entgehen. Zum Dinner Hühnerschlegel mit glacierten Karotten.

4.Tag: Bedeckt Totenflaute. Wir liegen still, werden nachts über Funk von einem Frachter geweckt, der wissen möchte, an welcher Seite er uns passieren soll. Großzügig gebe ich ihm die freie Wahl und lege mich wieder hin. Morgens immer noch Flaute. Will die Maschine starten, geht nicht Starterbatterie schon wieder leer (warum?). Tausche sie gegen die Funkbatterie aus. Wir Motoren 3 Stunden lang durch den glatten Pazifik. Etwas Sonne, heiße Dusche im Cockpit. Ich schreibe an diesem Bericht und mache ein paar Wartungsarbeiten. Backe ein frisches Graubrot (herrlicher Duft). Spaguetti Bolognese. Großsegel an der Salingnock durchgescheuert. Reparieren Riß provisorisch mit Klebeband.

5.Tag: Wieder etwas Wind aus WNW aber nur 10 kn. Noch immer bedeckt, leichte See. Später nimmt der Wind zu, Regen. Reffen das Groß, nehmen es dann ganz weg. Laufen vor ausgebaumter Genua. Wind 25 kn aus WNW. Ich lese (Theater- und Literaturkritiken. Lachhaft hier draußen, geschrieben von Nichtteilnehmern für Nichtteilnehmer--am Leben. Mag Herr Reich-Ranicki nach so saftig formulieren, es wirkt hier nicht.) See geht höher. Keine Lust zum Kochen, deshalb nur Müsli.

6.Tag: Sonne, 10 kn Wind aus NW abnehmend. Segeln Schmetterling mit ausgebaumter Genua. Wenig Fahrt. Treffen ein paar Yachten auf der Reise aus Hawaii nach Seattle. New-York-Strip-Steak, in Butter gebackene Eiertomaten an frisch gehackter Petersilie, dazu wird feinstes Tafelwasser gereicht.

7.Tag: Wieder ruhige Nacht. Morgens schwachwindig sonnig. Mittags Flaute, motoren ein paar Stunden, das füllt die

Batterien. Es wird deutlich wärmer. Starterbatterie ist völlig hinüber, noch Garantie drauf, werde sie in San Diego umtauschen. Resteessen: Spaguetti Bolognese.

8.Tag:Wind schläft ein, Sonne. Motoren wieder ein paar Stunden. Keilriemen der 24V Lichtmaschine nachgespannt, hat fast eine Stunde gedauert. Beobachten einen Buckelwal, der auf Gegenkurs ganz dicht an Fradilira vorbeizieht. Nachmittags Bewölkungsaufzug aus NW. Erst leichter, dann zunehmender ONO, Regenböen Kommen gut voran. Ratatouille von Zucchini, Tomaten, Karotten, Mais, Zwiebeln, Knoblauch und Kartoffeln. Passieren die Mündung des Columbia Flusses (Grenze zwischen Washington und Oregon in 220 sm Abstand.

9.Tag: Nachts strömender Regen, viel Wind. Gegen 5Uhr morgens fährt der Autopilot aus einem Halbwindkurs eine Patenthalse, Schotschäkel an der Großbaumnock bricht, können aber den Großbaum gut einfangen, weil die Leine für die Bullentalje noch angeschlagen ist. Stelle auf Windfahnensteuerung um und verstaue erst mal den kranken Autopiloten. Neuer Schäkel, gleichzeitig Reff ins Groß und weiter geht's. Bin naß bis auf die Haut und friere, schnell wieder in die warme Koje. Bei "Sonnenaufgang" regnet es noch immer, aber Wind. Öffne den Autopiloten, Elektronik naß. Trockne alles, geht wieder. Mittags hört der Regen auf, Wind flaut auf 10 kn aus NNE ab. Abends etwas Sonne. Bratkartoffeln mit Spiegelei.

10.Tag: Wind schwach aber genug für 4 bis 5 kn Fahrt. Durchsegeln den 42. Breitengrad (Grenze zwischen Oregon und Kalifornien). Fischen ergebnislos. Pizza.

11.Tag: Bis Mittag schläft der Wind ganz ein. Sonne. Fischen einen Tun (Albacore). Kämpft tapfer. Thunfischfilet in Butter gebraten mit holländischer Soße und Salzkartoffeln. Auch Abends kein Wind.

12.Tag: Flautennacht Morgens Besuch von einem kleinen Landvogel (Drossel ?). Nimmt Einladung zum Frühstück nicht an, verschwindet nach einer Stunde wieder (sind 160 sm von Land entfernt).Haie umschwimmen Fradilira. Nachmittags endlich Wind, erst leicht, dann auf 15 kn zunehmend. Thunfischsteak mit Reis und Tomatensoße.

13. Tag: Nachts 25 kn aus NW, zunehmende See. Nehmen Groß weg. Rauschende Fahrt nur unter ausgebaumter Genua. Tagsüber sonnig, viel Wind. Fradilira fängt an zu rollen. Butternudeln mit Jerky (getrocknete Rindfleischstreifen). Passieren San Francisco in 70 sm Abstand. Treffen keine Schiffe.

14. Tag: Wind NW 30 kn, See ca. 4,5m. Etmal 160 sm. Bedeckt, kalt. Fradilira wird gebeutelt. Es ist schwierig, das Essen auf dem Teller zu halten. Salzkartoffeln gebratene Tomaten mit Rührei.

15. Tag: Wie 14. Tag jedoch ersetze Salz- durch Brat-.

16.Tag: Immer noch wolkig und kalt. Segeln im Sta. Barbara Channel. Viel Schiffsverkehr. Queren den Schifffahrtstrennungsweg von Los Angeles. Plötzlich ab Mittag blauer Himmel, Sonne, heiß. Guter Wind aus NW. Passieren zwischen den Channel Islands Sta Rosa und Sta Cruz. Mit Sonnenuntergang abnehmender Wind. Nochmal Rest Nudeln mit Gulasch.

17. Tag: Flaute die ganze Nacht. Tagsüber Sonne und guter Wind. Viel Bootsverkehr (langes Wochenende in USA). Abends wieder Flaute. Eierkuchen mit Karottenfüllung, zum Nachtsch Palatschinken.

18. Tag: Motoren in der nächtlichen Flaute und erreichen morgens das Zolldock von San Diego.

Proviant Tipp 4

Brotfrüchte.

In Polynesien gibt es bekanntlich viele Brotfrucht bäume, die durch Kapitän Blith und die Bounty als problematische Ladung bekannt geworden sind, war ihr hoher Wasserbedarf doch der Auslöser für die Meuterei, weil die Mannschaft wütend war, dass den Pflanzen mehr Süßwasser zur Verfügung gestellt wurde als ihr selbst. Der hohe Wasser- und Eiweißgehalt der Früchte ist auch der Grund für ihre leichte Verderblichkeit. Man verwendet sie deshalb immer unreif und behandelt sie wie Kartoffeln als Beilage. Wenn man sie haltbar machen will, gibt es folgende Methode: Brotfrucht schälen, dünne Scheiben

schneiden und in der Pfanne mit Öl goldbraun braten, dabei gerinnt das Eiweiß und das Wasser verdampft. Diese „Chips“ sind eine wohlschmeckende Beilage zum Aperitif. Man kann nach Geschmack würzen, salzig, süß oder scharf.

Wie man ein Schiff verliert.

In dieser Geschichte sind alle Namen geändert, weil ich die Beteiligten nicht mehr erreichen konnte, um sie um Erlaubnis zu fragen. Die Geschichte war für sie so traumatisierend, dass sie aus ihr als andere Menschen hervorgegangen sind. Am schlimmsten hat es Heinz getroffen, alle seine Hoffnungen und Pläne sind zerstoßen, lebt von Tag zu Tag, ist mager geworden, lacht wenig. Ein bitterer Zug um seinen Mund verschwindet nie. Vergessen bringt ihm nur noch ab und zu der Rum. Heinz besaß früher eine hübsche Scorpion. Damit stand ihm die ganze Welt offen. Er träumte von weiten Reisen, dem freien Leben des Langzeitseglers und er war mitten drin im wirklich gewordenen Traum, bis er in den Rio Dulce kam. Vor Fronteras, dort wo der Rio Dulce aus dem Lago Isabal fließt war er vor Anker gegangen. Viele Jachten lagen dort um die Hurrikan- Zeit in sicherer Umgebung zu verbringen. Da waren Amerikaner ein Schweizer und noch ein paar andere Europäer. Sie alle haben viel Zeit. Es ist heiß hier, das Boot schwimmt im 33° warmen Wasser des Flusses, der vom Regen des guatemaltekischen Dschungels gespeist wird. Die Luft ist feucht und nachts finden viele keinen Schlaf. Wer Geld hat, besteigt im Dorf einen Hühnerbus und fährt über holprige Pisten bis zu Straße die nach Guatemala Stadt führt. Mit dem klimatisierten Reisebus sind es dann aber noch viele Stunden bis in die Hauptstadt, wo man wieder auf die Annehmlichkeiten der Zivilisation trifft. Heinz hat nicht so viel Geld und auch Gerhard von der schweizer Jacht muß sparen. Eine Fahrt nach Guate, wie die Hauptstadt hier kurz genannt wird, wäre noch zu bezahlen, nicht aber Hotelkosten, ein Mietauto oder gar ein Heimflug. Die beiden freunden sich an, die gemeinsame Sprache ist ein Trost in der Eintönigkeit der Brutofens von Fronteras. Sie machen Ausflüge mit dem Schiff

auf den Lago Isabal und fahren mit dem Beiboot tief in den Dschungel. Der See ist wunderschön mit seinen schwimmenden Inseln aus Wasserhyazinthen und den grünen Ufern. Von ferne hört man mitunter das Bellen der Brüllaffen, die ihre Übernachtungsplätze verteidigen. Der Dschungel ist an manchen Uferteilen gerodet um Farmen Platz zu machen. Vor so einer Rodung ankern die beiden Schiffe eines Abends und treffen bei ihrem Landgang auf eine junge blonde Frau. Es stellt sich heraus, dass Susanne Schweizerin ist, und wieder stiftet die gemeinsame Sprache und Kultur ein Band des Vertrauens. Susanne hat die Farm von ihrem Großvater geerbt, der wohl wissend von der Flüchtigkeit lateinamerikanischer Besitzungen in seinem Testament gefordert hatte, dass Susanne das Erbe nur antreten darf, wenn sie nach Guatemala zieht und sich auf der Farm persönlich einsetzt. Sie baut Zitronengras an und verdient ganz gut damit. Heinz und Gerhard freuen sich über jede Bekanntschaft auch wenn sie nicht deutsch spricht. So sind sie auch gespannt was Jonny, ein Amerikaner, der schon länger im Lande ist, ihnen an Neuem bringt. Er lädt sie zu Bootstouren auf dem Rio Dulce ein und erweist sich als jovialer echter Amerikaner. Eines Tages steht mal wieder eine Bootstour an, Heinz und Gerhard sollen mitkommen, es ist Business fällig, wie Jonny sagt. Unterwegs schimpft Jonny, wie mühsam die Geschäfte in Guatemala sind, besonders mit den anderen Amerikanern. Heute ist aber ein guter Tag, denn er holt sich heute sein Geld ab. Sie fahren zu einem Steg am Fluß, den jeder dort kennt, denn jeder kommt auf seiner Fahrt zum Lago Isabal dort vorbei. Auf dem Steg soll Jonny seinen Geschäftspartner treffen. Unterwegs ist noch Jonny's Freundin zugestiegen und die vier warten nun darauf, dass das Geschäftliche erledigt ist, denn hinterher soll noch eine kleine Feier stattfinden, wie Jonny geheimnisvoll ankündigt. Die Wartezeit wird lang und Heinz bedauert schon, dass er mitgekommen ist, er hat noch so viel an seinem Schiff zu tun. Doch endlich erscheint jemand. Ein Mann kommt auf den Steg zu und Jonny geht ihm entgegen. Heinz und Gerhard können nicht verstehen, was die beiden sprechen, es interessiert sie auch nicht, weil Jonny offensichtlich nicht die Absicht hat, ihnen seinen Geschäftspartner vorzustellen. Das Gespräch

wird plötzlich heftig, alle wenden ihren Blick zu den beiden Männern und sehen, wie Jonny eine Pistole zieht und den anderen kaltblütig niederschießt. Heinz und Gerhard stehen wie betäubt. Diese Betäubung wird jahrelang anhalten und was jetzt über sie hereinbricht, ist zum größten Teil der Betäubung zuzuschreiben. Die Betäubung bewirkt einen Realitätsverlust. Alles erscheint ihnen wie ein böser Traum. Sie handeln nun auch wie Traumwandler, nicht berücksichtigend, dass sie es hier in Guatemala nicht mit einem mitteleuropäischen Rechtsstaat zu tun haben. Nachdem sie ungeschoren von Jonny mit der Mahnung den Mund zu halten in Fronteras abgeliefert wurden, machen sie sich bei der ersten Gelegenheit auf und gehen zur örtlichen Polizei, um das Verbrechen anzuzeigen. Dieser Besuch endet mit ihrer Verhaftung als Zeugen, wenn nicht gar als mögliche Täter. Jonny wird natürlich auch verhaftet. Ein guatemaltekisches Gefängnis kennt keine Pritschen zum Schlafen, kein ausreichendes Essen und keinerlei Hygiene. Einem Untersuchungsrichter wird man nicht so ohne weiteres vorgeführt. Einen Rechtsbeistand muss man sich selber besorgen und das kostet Geld und zwar im Voraus. Sie haben noch das Glück, dass sie nach ein paar Wochen Kontakt zu den deutschen und schweizerischen Vertretungen bekommen. Aber die Herren verhalten sich ungeschickt und äußern gegenüber dem Rechtsanwalt, der die beiden vertritt ihre Meinung zum Untersuchungsrichter, den sie für einen Alkoholiker und Verbrecher halten. Nicht wissend, dass Anwalt und Richter dicke Freunde sind. Schnell gaben die beiden Diener des Rechts herausbekommen, welche finanziellen Möglichkeiten die Häftlinge haben, und sie beginnen sie auszuplündern. Da gibt es Bestechungsgelder für eine Beschleunigung des Verfahrens und viele andere kleine Kosten, jeder hält die Hand auf. Heinz und Gerhard magern ab, werden depressiv. Heinz muss sein Schiff verkaufen, zu einem Schleuderpreis, sonst kann er die Anwaltsrechnungen und die Haftkosten nicht bezahlen. Susanne erfährt von der Sache und besorgt wenigsten Matratzen, damit die beiden nicht mehr auf dem nackten Beton schlafen müssen. Auch bringt sie ab und zu etwas zu essen. Nach monatelangem Tauziehen, als feststeht, dass bei den Häftlingen nichts mehr

zu holen ist, werden sie ohne Pässe freigelassen. Sie dürfen das Land nicht verlassen. Heinz hat nun nichts mehr, Gerhard noch sein kleines Schiff. Wie er das gerettet hat, weiß ich nicht. Vielleicht war er so schlau, in den Schiffspapieren nicht als Eigentümer zu erscheinen. Er hätte nun ohne weiteres auf seinen Pass verzichten und bei Nacht und Nebel aus dem Rio Dulce nach Panama segeln können. Aber dann wäre Heinz sofort wieder verhaftet worden. Heinz rettete immerhin noch genug Energie aus der Katastrophe, um ein kleines Gewerbe in Fronteras zu gründen und sich und seine Familie- seine Frau und zwei kleine Kinder zu ernähren. Das Ende der Geschichte blieb für uns im Kielwasser zurück aber die Lehren daraus haben wir mitgenommen. In diesen Ländern darf man vor der Staatsmacht nie als Zeuge auftreten, denn es droht Verhaftung. Wenn man unbedingt etwas sagen will, muss man zu einem Anwalt gehen, seine Aussage machen und sofort das Land verlassen. Außerdem ist es immer von Vorteil, der Skipper nicht offiziell Eigentümer des Schiffes ist. Fremdes Eigentum, darf nirgendwo an die Kette gelegt werden.

Nachsatz:

Am selben Ort wären wir beinahe in eine Falle getappt. Wir hatten vor, mit unserem Sohn, der aus England zu Besuch gekommen war, für eine Woche nach Belize zum Tauchen zu fahren. Beim Ausklarieren in Limington wollten wir aber unser Schrotgewehr, das wir beim Zoll abgegeben hatten gar nicht erst mitnehmen. Der Zollbeamte riet uns, doch bitte beim nächsten Einklarieren die Waffe mit an Bord zu nehmen, erkenne uns ja gut und das Teil störe ihn in seinem Büro. Zu diesem Vorschlag gab es von mir keinen Kommentar, vielmehr war ich so misstrauisch, dass ich auf der Rückfahrt nicht wieder nach Limington, sondern ein paar Meilen weiter nach Puerto Barrios zum Einklarieren gefahren bin. Und tatsächlich, ein paar Tage nachdem wir wieder vor Fronteras vor Anker lagen, kam die Wasserpolizei und durchsuchte die Jachten nach Waffen. Es wäre ja praktisch gewesen, schon das Schiff zu kennen, auf dem was zu finden war. Jetzt wird ein rostiges Schrotgewehr den Zöllner in Limington in seinem Büro noch immer stören.

FRADILIRA meldet sich mal wieder. (Brisbane)

Papeete, Ende Mai

Diesmal kommt mein Bericht wieder aus der Wärme. Von hinten bläst mir der Ventilator aus der Kombüse kühlende Luft zu. Draußen ist es außergewöhnlich heiß, die Eigenkonvektion der großen Insel Tahiti blockiert den Passatwind. Aber dieser Hafen ist ein nicht zu vermeidender, weil man hier einklarieren muss und für uns gibt es noch einen weiteren Grund: Unser Dieseltank an Steuerbord ist undicht geworden (schlechte Schweißnaht) und fast 500 Liter Treibstoff sind in die Bilge gesickert. Ich erspare mir eine nähere Beschreibung der Folgen, es war anstrengend für Nase und andere Nerven. Bevor ich an eine Reparatur denken konnte, musste erst einmal Platz für die 500 Liter geschaffen werden, also den Backbord-Dieseltank leerfahren und dann das Zeug dort hinein pumpen. Jetzt ist es soweit, jetzt fehlt nur noch der Schweißer aber er muss jeden Augenblick hier erscheinen und kopfüber durch den Tankdeckel seine Arbeit tun. Danach können nur noch die Zeit und die hohe Wassertemperatur helfen den Dieselgestank von Fradilira zu vertreiben. Dieses Tankproblem ist nur eines von vielen, mit denen Fradilira immer wieder für Leben an Bord und dafür sorgt, dass meine Hände mit der einsetzenden Altersstarre nicht zu Wiskyglas-Klauen versteifen. Aber so bleiben die Hände beweglich, das ist mir wichtig, denn sie sind für mein Hirn zusammen mit ihrer feuchten Schwester der Zunge die Pforten zur Welt. Schon meine Eltern meckerten über diese ewige Fummelei. Auch wenn der Kopf mal Pause hat, brauchen die Hände Bewegung. So hab' ich mich seit einiger Zeit aufs Hutflechten aus Palmblättern verlegt. Ich musste es mir selbst beibringen, denn im Lande der Kokospalme kann das kaum noch jemand, die Baseball-Caps überschwemmen die Welt. Das gibt mir Gelegenheit, die Produkte meiner Dämmerstunden zu verschenken und dafür von einer Schönen ein liebes Lächeln zu ernten, das mir sonst mit Sicherheit nicht mehr zuteil würde. Auf einem Atoll der Tuamotus fingen plötzlich einige

Frauen an, das Hutflechten zu üben, nachdem ich einem Fischer meinen Hut geschenkt hatte und so ein Modell da war.

Eben jetzt kommt der Schweißler. Ich habe Glück. Es ist ein kleiner magerer Bretone der bequem in meinen Tank passt. Er arbeitet mit Eifer und Sorgfalt.

Aber jetzt sollte ich doch mal anfangen, von der Reise zu erzählen, denn immerhin sind wir jetzt schon über 3000 Seemeilen von San Diego entfernt. Dort waren wir lange in einer Marina, haben mit der Familie Weihnachten gefeiert und Fradilira neuen Glanz gegeben. Leider war der Winter außergewöhnlich feucht und stürmisch (it never rains in Southern California). Für Abwechslung war aber gesorgt, denn an unserem Platz waren sechs der zehn Mannschaften für das Americas Cup Rennen stationiert. Ein Millionen- Dollar-Trübel, allein die französischen Mäzene hatten 45.000.000 US\$ für das Rennen bereitgestellt. Aber das hat alles nichts geholfen. Erst fiel ihnen eines ihrer Schiffe aus dem Kran und auf den Beton, sodaß der Kiel an Deck stand. Dann wurde das Ganze mit einem riesigen Aufwand repariert, nur damit das selbe Schiff den mühsam angeklebten Kiel bei einer späteren Trainingsfahrt auf See wieder verlieren konnte. Mast nach unten schwamm das Prachtstück zwar noch, wurde dann aber doch auf den Müll geworfen. Mit einem schnell eingeflogenen neuen Boot haben sie zwar ihre Wettfahrten gemacht, sind aber nicht einmal in das Halbfinale gekommen. Bei der vorletzten Wettfahrt gab es dann auch noch einen Mastbruch aber das sind Kleinigkeiten, denn ein Mast kostete nur 250.000 \$ und Ersatz war vorhanden. Bei dieser Wettfahrt war mal ausnahmsweise etwas mehr Wind 18 bis 22 Knoten (zur Erläuterung für Nichtsegler: Das ist etwa eine Windgeschwindigkeit die wir für angenehm halten.) Aber für diese Eierschalen war das schon zuviel, denn das australische Boot brach auf einem Amwindkurs gegen Team Newzeeland hinter dem Mast einfach quer durch, klappte wie ein Taschenmesser zusammen und verschwand in der Tiefe. Vor Ende des Rennens haben wir aber die Walstatt verlassen, denn wir wollten soviel Zeit wie möglich in ‚Polynesien verbringen, endlich mal wieder schwimmen und tauchen. Die Zivilisation mit dem ganzen Komfort hatten wir ja lange genug

genossen und so verschwand am 6. März das Land der pflanzenden Ketchup-Flaschen und des Silikon-Sex-Appeal am Horizont. Die Seewassertemperatur im Süden Kaliforniens steigt nie über 19°C, im Frühjahr sind es nur 15° und das bedeutet ungemütlich kalte und feuchte Nächte auf See. Noch 600 Seemeilen weiter südlich war es kaum wärmer. Aber dann kletterte die Wassertemperatur innerhalb von 100 Meilen auf über 25°C und die Tropen machten sich überfallartig bemerkbar. Schon bei 10° Nord sind wir in die Kalmen geraten und die haben uns dann bis zu den Marquesas bei 10° Süd nicht mehr verlassen mit Flauten, tropischen Regengüssen und drehenden Winden. Eines Abends bekamen wir Besuch von einem Töpel, der nach mehreren vergeblichen Landeanflügen seinen Platz zum Ausruhen auf unserer Heckreling gefunden hatte. Da alle Seevögel als vorsichtige Flieger immer mit dem Schnabel nach Luv sitzen, um stets startbereit zu sein, zeigte sein Auspuff in unser Cockpit, das er kaltblütig in einen Guanofelsen verwandelte. Zwei Meter weit schoß alle paar Minuten sein Kotstrahl in unsere Richtung. Er hatte offensichtlich tüchtig gespeist. Deshalb wohl auch seine tölpelhaften Landeversuche. Drei Tage lang ist er bei uns geblieben. Wir hatten uns gut aneinander gewöhnt. Seine Scheißerei nahm bald ein Ende, weil er nichts mehr fraß und Françoise konnte die Deckwaschpumpe anschalten und den ganzen Dreck wegspritzen. Dabei war er sehr kooperativ, hat erst das linke und dann das rechte Beinchen angehoben als Françoise seinen Sitzplatz saubermachte. Für die Überquerung des Äquators hatten wir ideales Wetter mit Wind und Sonnenschein und ich konnte die signalrote Schwimmleine, die auf See den Äquator markiert gut ausmachen. Weil ich aber Angst hatte, dass sie sich in meiner Selbststeueranlage verfängt, habe ich sie mit dem Bootshaken aus dem Wasser gehoben und einfach durchgeschnitten. Jetzt ist bei 130° 58,'W eine Lücke, daraus tauchte dann Rasmus auf. Er hatte sich mit Neptun und Poseidon geeinigt, an diesem Tag, der zufällig auch mein Geburtstag war, den Job zu übernehmen und Françoise die Äquatortaufe zu verpassen. Er war prächtig anzusehen mit seiner Krone aus einem alten Eierkarton und dem Putzlumpenbart. Er schien sich auch länger Zeit nicht mehr abgeseift zu haben, denn der

Fischgestank war eine Wucht. Seine Visage sah ungefähr so



aus: Er hat dann Françoise den Käscher über den Kopf gehauen und sie im Netz gefangen, bevor sie kübelweise mit Seewasser übergossen wurde. Vor dieser Aktion hatte er noch eine zotige Rede gehalten, die ich hier aber nicht wiedergeben kann. Als er endlich weg war, haben wir zur Feier des Tages eine halbe Flasche Sekt getrunken. Die andere Hälfte ging dann auf mein Wohl, weil ich doch Geburtstag hatte. Als der Zirkus vorbei war, tauchten am südlichen Horizont schon die nächsten Gewitterwolken auf. Es war eine mühsame Segelei und wir haben erst nach 27 Tagen unseren Landfall auf Nuku Hiva gemacht. Immerhin noch früh genug, um ein außergewöhnliches Schauspiel und Jahrhundertereignis für Polynesien mitzerleben. Ausgerechnet in der Bucht, die wir als Ankerplatz ausgesucht hatten, trafen sich eine Woche nach unserer Ankunft Segelkanus aus dem ganzen polynesischen Kulturkreis um zum ersten Mal seit 430 Jahren ihre Zusammengehörigkeit zu feiern und vielleicht auch ein bisschen gegenüber den jeweiligen Schutzmächten zu demonstrieren. Es waren Boote aus Neuseeland, Hawaii, den Cook Inseln, Tonga und aus Tahiti dabei. Eine Veranstaltung von Polynesiern für Polynesier mit Tänzen und Liedern. Es wurde vorwiegend Polynesisch gesprochen, wobei die Leute jedoch feststellen mussten, dass sie sich nur mit Mühe verständigen konnten., weil es keine einheitliche polynesische Schriftsprache gibt. Wenn man dann auf Englisch oder Französisch ausweichen musste konnten auch wir etwas verstehen. Besonders die großen Segelkanus mit bis zu 15 Mann Besatzung haben mich besonders interessiert. Ich war erstaunt, wie einfach und sogar primitiv die Leute dort an Bord leben. Aber mit GPS und Funk sind alle ausgerüstet sonst dürften sie ihre Häfen gar nicht verlassen. Das mütterliche Auge der Schutzmächte! Immerhin war es ein Fest, das eine Woche gedauert hat, und wir konnten ahnen, wie Polynesien früher zur Zeit der

Walfänger und Handelsfahrer einmal war. Heute bestimmen die großen Touristikunternehmen das Bild, das heißt sie schreiben bis ins Detail vor, wie sich eine Insel zu präsentieren habe, damit z.B. eines der großen Kreuzfahrtschiffe ihnen die Ehre eines vielleicht zehnstündigen Aufenthalts gibt. Was sollen sie auch anderes machen, wenn ihre Kunden mit dem Reiseprospekt in der Hand nur auf die Gelegenheit für eine Regressklage lauern. So werden dann schnell die Blumenkübel an die Pier gebracht, das Rattenkommando auf Jagd geschickt und der Aufruf kommt übers Radio: -Morgen früh sollen bitteschön alle Tänzer im festgelegten Ornat auf der Gemeindewiese sein, der Musikedampfer soundso geht für ein paar Stunden von Anker.

Der Tourismus hat aber auch seine positiven Seiten, denn er unterstützt zusammen mit einigen wenigen, die zum Beispiel dieses Kanutreffen organisiert haben, den Erhalt der alten Traditionen. Man merkt sehr deutlich, dass die breite Bevölkerung daran überhaupt kein Interesse hat. Sie steht zu ihrer Volksmusik und zu ihren Tänzen ganz ähnlich wie die meisten Deutschen, die auch schnell den Sender wechseln, sobald ein deutsches Volkslied ertönt. Auf dem Atoll "Ahe" in den Tuamotus habe ich mal einen Ausflug mit der gesamten männlichen Dorfjugend in unserem Beiboot gemacht.



Der Hut ist fast fertig

Wir haben Palmzweige für meine "Hutproduktion" geschnitten und sie haben mir gezeigt, was gut schmeckt an keimenden Kokosnüssen. Von mir wollten sie wissen, ob ich ihr Idol

Michael Jackson schon mal lebendig gesehen habe, und ich musste ihnen seine englischen Liedertexte übersetzen, die sie alle nach Gehör auswendig kannten. Ich hatte das Gefühl, dass sie meinen Palmhut eher doof fanden, eine amerikanische bunte Baseball Kappe schätzten sie dagegen sehr. Ich will damit sagen: gäbe es keinen organisierten Massentourismus, so wäre es ähnlich wie in Europa, nur die großen Fernsehgesellschaften nähmen mit ihren von der Werbung bestimmten Programmen Einfluss auf das Wertesystem dieser Menschen. Sie sorgen mit ihren direkt strahlenden Satelliten für einen weltweiten Einheitsbrei, der überall mit Begeisterung geschleckt wird. Das hat zur Folge, dass das Fremdartige, das man ja auf einer solchen Reise sucht, immer schwerer zu entdecken ist und viele Segler auch keinen Kontakt mehr zu den Einheimischen mehr suchen, sie finden die Fremde leichter in einem Hotel beim Cocktail, wo sie für die Touristen künstlich erzeugt wird. Aber wenigstens bleibt so noch ein kleiner Rest der ehemaligen Kultur erhalten, wenn auch deformiert und für den Massentourismus aufbereitet. Die meisten bleiben nur wenige Tage an einem Ankerplatz und hetzen dann weiter immer auf der Suche nach dem Platz, wo sie das Paradies endlich treffen. Sie wollen einfach nicht verstehen, dass heute auch im Paradies Coca Cola serviert wird.

So richtig schön ist die Südsee aber unter Wasser. Wir haben endlich wieder mal geschnorchelt und uns die vielen neuen Arten von bunten Korallenfischen angeschaut. Ich bin nach Perlaustern getaucht und habe Dutzende der leckeren Tiere verspeist aber nicht eine einzige Perle gefunden. Auf einigen Atollen waren Zuchten für schwarze Perlen. Die Perlaustern-Farmen werden unter japanischer Anleitung betrieben. Ab und zu fliegen japanische Arbeiter ein, die die Technik beherrschen, die Austern zu "impfen". Achtzehn Monate braucht es dann bis eine Perle gebildet ist. Aber ich konnte nicht erfahren, wie hoch die Ausbeute ist. Wird nicht früh genug geerntet, so verwächst die Perle mit dem Perlmutter der Auster, ist sie nicht lang genug im Wasser so ist sie noch unregelmäßig und klein. Viele Austern sterben auch an der "Impfung". Hier in Papeete sind an jeder zweiten Ecke

Juwelierläden, wo die Touristen die Perlen dann in den scheußlichsten Fassungen erwerben können.

Pago Pago (amerikanisch Samoa)

Jetzt sind wir schon über 1000 Seemeilen weiter westlich. Der französisch polynesischer Edeltourismus liegt weit zurück.. Fern, von all diesem, auf den anderen Inseln oder selbst auf den Touristikinseln etwas abseits vom Trubel gibt die Südsee immer noch ihre Anmut und Süße zum Geschenk, so dass man Vergangenheit und Zukunft vergessen kann, um von ihrer unerschöpflichen Gegenwart beliebige Mengen zu genießen. Von den Gesellschaftsinseln will ich gar nicht sprechen. Sicher ist Bora-Bora schön, auch Rayatea und Huaine. Aber in den europäischen Reisebüros stapeln sich die Prospekte darüber. Wir haben deshalb den Versuch unternommen, zwei kleinere Atolle der Gesellschaftsinseln anzulaufen. Bei Maupiti ist uns das auch gelungen, und wir haben dort eine wunderschöne Zeit verbracht. Nur zwei befreundete Yachten waren mit uns. Die Einheimischen hatten ihren Spaß an dem seltenen Besuch. Danach wollten wir noch Mopelia besuchen. Aber vor der Riffeinfahrt angekommen, sahen wir, wie uns das Wasser entgegenschoß. Bis auf dreißig Meter schaffte es die Maschine unter Volllast. Aber der Strom war zu stark. Ich schätze, dass er mehr als zwölf Knoten an der engsten Stelle hatte. Immerhin konnten wir noch einen Blick auf die Wrackreste von Graf Luckners „Seeadler“ werfen, bevor den Versuch aufgeben mussten, um das nächste Paradies anzusteuern.

Das haben wir auf dem Atoll "Suwarow" in den nördlichen Cook Inseln angetroffen. Der Riffkranz mit seinen Inseln, den Motus, hat etwa einen Durchmesser von 10 Seemeilen, aber nur eine vierköpfige Familie lebt dort, um für die Regierung der Cooks darauf zu achten, dass dieses Naturschutzgebiet unversehrt bleibt. Ist sie eine typisch polynesischer Familie, die wir da kennen lernten? Ich weiß es nicht, mir fehlen die Vergleichsmöglichkeiten. Das Oberhaupt ist der fast siebzigjährige Tangi Jimmy. Er ist tief religiös und hat Schmerzen in den Knien, reibt sie sich mit "Wachs" ein, gelbes, hartes Zeug.- Hilft es? -Ja mit Gottes Hilfe -Was ist es?- Weiß nicht, jemand hat es mir geschenkt.- Jimmy nimmt

seinen Auftrag, den Naturschutz im Atoll ernst. Besuchsverbot für die Vogelinseln, keine Ausnahme auch nicht für die eigene Familie. Als sein Schwiegersohn mit einigen Yachties dieses Verbot übertritt und zum Langustensammeln an das Ufer einer solchen Insel fährt, ist der Familienkrach da. Den ganzen Nachmittag wird kein Wort gewechselt. Erst am Sonntag nach der "Kirche" werden die Langusten aufgetischt und auch Jimmy lässt es sich schmecken. Die "Kirche" macht Jimmy mit seiner Tochter Frances zusammen. Der Ritus ist katholisch. Frances liest Texte in polynesischer Sprache. Wir verstehen so gut wie nichts. Es wird abwechselnd niedergekniet und gesungen, das Kreuz geschlagen, wieder gesungen. Zum Schluss geht Jimmy feierlich auf den kleinen Hausaltar zu, kniet nieder, schlägt ein Kreuz. Dann steht er wieder auf und dreht vorsichtig den Schlüssel zu einem kleinen Kästchen. Drinnen eine Petrischale mit ein paar Hostien. Erst verspeist er selber eine, dann gibt er eine seiner Tochter und einer Frau von einer Yacht, die danach verlangt. Letztes Lied und aus ist die "Kirche". Jimmy strahlt über sein braunes verwittertes Gesicht, alle Yachtbesatzungen sind zu ihm in die Kirche gekommen. Die Kirche ist der größte Raum in seiner Hütte und wird zu nichts anderem gebraucht. Sauberer mit Linoleum ausgelegter Fußboden, Blumenschmuck, ein paar Familienfotos, Heiligenbildchen und ein Kruzifix. Nach der Kirche das große Sonntagsessen mit allen Yachties. Die Trinknüsse, der polynesischer Aperitif, liegen schon bereit und Schwiegersohn Tomaroa schlägt sie auf. Jeder hat was gekocht und auf den großen Tisch gestellt. Bei fünf Yachten kommt so ein reichhaltiges Menü heraus. Frances hat außer den Langusten noch Fische und Hühner gebraten. Die Hühner laufen auf der ganzen Insel mit ihren Küken frei umher und legen gerade dort, wo sie wollen. Wer findet also die Eier zuerst? Die Ratten, die Kokosnusskrabben oder Frances. Aber das ist in Polynesien überall so. Warum einen Stall bauen? Frances lacht über die Vorschläge der Yachties. Jimmy ist auch der Meinung, wenn Gott will, dass Frances Eier findet, wird er die anderen Tiere solange ablenken. Frances ist der "Immigrationsbeamte". Sie hat ein winziges "Büro" (der kleinste Raum in der Hütte). Dort trägt sie die Daten aus den Pässen sorgfältig in ein Gästebuch ein. Über

ihrem Schreibtisch hängt ihr Gewehr, das sie aber nur benutzt, um die Hühner zu schießen, weil, wie sie sagt, zu faul ist, ihnen hinterher zu laufen. Trotz ihrer etwa 120 kg erscheint sie aber recht flink. Sie ist ja auch erst 26 Jahre alt. Mit siebzehn hatte sie ihr erstes Kind. Das hat ihr die Familie weggenommen, damit sie erstmal in die Schule gehen und erwachsen werden kann. Geheiratet hat sie dann erst viel später den jungen Tomaroa und mit ihm den jetzt fünfjährigen Hirikia bekommen. Mit ihrer Ehe ist sie ganz zufrieden, wie sie uns treuherzig erzählt. Tomaroa hat sie einmal in der Öffentlichkeit geschlagen, das mag sie nicht. Beim zweiten Mal hat sie ihn dann rausgeschmissen und ihn erst wieder aufgenommen, als ihre Mutter sie darum bat, weil Hirikia so traurig war. Aber Tomaroa mußte versprechen :-Nie mehr in der Öffentlichkeit!- Wir staunen und geben keinen Kommentar. Tomaroa ist am liebsten mit den Yachties zusammen beim Tauchen und Fischen. Sein Schwiegervater verlangt aber manchmal seine Hilfe. Da mußte eine alte Zisterne entleert und neu abgedeckt werden. Die Yachties haben alle mitgeholfen, eine Eimerkette gebildet und wie die Besessenen geschuftet. Am nächsten Tag hatten alle Kreuzschmerzen und auch Tomaroa keine Freude am Fischen.

Es gibt viele Seevögel auch seltene Arten dort und wir konnten uns die rotschwänzigen Tropikvögel von Nahem beim Brüten anschauen. Schildkröten schwimmen in der Lagune, die Fisch und natürlich auch Haie im Überfluss bietet. Wir hatten Glück, dass gleichzeitig eine australische Ketsch dort war. Die Australier waren vorzügliche Taucher und Unterwasserjäger. Mit ihnen und Tomaroa , Jesus (schweizer Segler), Roman Scholl-Latour(deutscher Segler und Sohn des bekannten Journalisten) bin ich fischen gegangen, obwohl die ganze Lagune mit Haien verseucht ist. Wenn man nur schwimmt, lassen sie sich nicht blicken, aber sobald man einen Fisch speert, sind gleich fünf oder mehr Riesenhaie da und wollen was ab haben. Manchmal war es zwar ausgesprochen ungemütlich, aber meist genügte es, wenn einer den Haien auf die Nase haute, während der andere seinen Fisch ins Beiboot brachte. Wir hatten jedenfalls täglich frische, köstliche Beute. Nur einmal hatte ich ein etwas ungemütliches Erlebnis: Ich hatte mich von der Gruppe

entfernt, die hauptsächlich Jagd auf Barsche machte, weil mir einige große Kraken aufgefallen waren, die mir über einer freien Sandfläche leicht zu erjagen schienen. Den ersten Einzelgänger hab' ich dann auch harpuniert, seine Schwimmkraft aber weit unterschätzt. Mit durchbohrtem Leib schleppte er mich mühelos bis zum nächsten Korallenstock und verkroch sich dort. Weil es etwa 10 m tief war musste ich zwischen den Versuchen, meine Harpune und die Beute da raus zu zerren, zum Luft holen immer wieder auftauchen. Das habe ich dann ohne Erfolg ein paar mal gemacht und war schon ziemlich erschöpft, als plötzlich ein gutes Dutzend Haie da war und auch in wilder Aufregung an dem Octopus herum riß. Da habe ich dann doch all meinen Mut verloren, meine Harpune erstmal fahren lassen und bin in mein Beiboot gekrochen (beim Fischen wurden die Beibootanker immer mitgeschleppt). Aus der Sicherheit konnte ich so den Kampf um meine Beute beobachten. Der Octopus hat sich lange erfolgreich gewehrt, bis ein Riesenhai kam und das Tier mit einem einzigen mächtigen Ruck aus seinem Schlupfloch riß und verschluckte.. Dabei verschwand auch meine Harpune, wurde aber glücklicherweise gleich als ungenießbar erkannt und wieder ausgespuckt. Ich brauchte jetzt nur noch zu warten, bis sich die Aufregung da unten gelegt hatte, um sie mir wieder zu holen. Ein Octopusarm war immer noch daran festgesaugt. Ich hab ihn dann als Köder zum Angeln benutzt, und was hab ich gefangen? -einen mittelgroßen Hai! Also kein Glück an diesem Tag. Den Fisch zum Abendessen haben uns die anderen Segler abgegeben.

Brotfrüchte und Kokosnüsse gab es von der Inselfamilie geschenkt. Wir konnten uns nur mit ein paar Streichhölzern, Zwiebeln, Erdnussbutter und anderen Kleinigkeiten bei der Familie bedanken. Sie bekommt nur einmal im Jahr Besuch von einem Patrouillenboot, das ein paar Lebensmittel bringt. Die Leute haben fast nichts nach europäischen Maßstäben, aber sie haben eine genaue Vorstellung von dem, was sie wirklich brauchen. Eine gebrochene Machete wieder repariert zu bekommen war ihnen viel wichtiger als ein paar Liter Benzin für den Honda Generator, den sie ohnehin nur den Yachties zuliebe anschmissen, wenn sich das Essen an Land bis in die Dunkelheit ausdehnte.

Trotzdem haben sie viele Fertigkeiten verlernt. So konnte der etwa fünfundzwanzigjährige Tomaroa, der für die Versorgung der Familie mit Fisch zuständig war, nicht segeln und paddelte sein Auslegerkanu meilenweit, teilweise gegen kräftigen Passat. Seltsamerweise musste sich der Schweizer Jesus erbarmen, Tomaroa in seinem Segeldinghi unterrichten und ihm für sein Kanu ein einfaches Rigg mit einem Lateinersegel basteln.

Auf der Fahrt von Suwarrow hatten wir guten Ostwind mit 20 bis 25 Knoten und wir liefen flott nur mit ausgebaumter Genua. Plötzlich ein lauter Knall und ich sah unsere Genua mit dem ganzen Vorstag dem Schiff vorausfliegen. Der Beschlag am Buggspriet war gebrochen und die Rolleinrichtung fegte ab und zu wie ein Dreschflügel über das Vorschiff und gegen die Bordwand. Ich hab mich, so gut es ging, hinter dem Kutterstag versteckt und bei einer günstigen Gelegenheit die Refftrommel mit einer Leine eingefangen und am vorderen Festmacherpoller verzurrt. Dann haben wir beide die Genua aus der Nut gezogen und sogar heil an Deck bekommen. Das Schiff lief ohne Segel immer noch 3,5 kn. Es war ein Glück, dass der Spinnakerbaum das Schothorn so hoch aus dem Wasser hielt, dass sich kein Wassersack bilden konnte und dass alles am frühen Nachmittag passierte und wir viel Licht zum Arbeiten hatten. Dann habe ich mit Genua- und Spinnaker Fall den Mast nach vorne gesichert. Die letzten zwei Tage konnten wir also nur noch das Kutterstagsegel und das gereffte Groß fahren. Gestern habe ich glücklicherweise einen Kanadier aufgetan, der mir einen neuen Beschlag, den ich mit von einem Chinesen hatte anfertigen lassen, an den Buggspriet geschweißt hat. Morgen muss ich noch die Reparaturstelle grundieren und neu malen. Außerdem habe ich bei der Demontage der Rollreffanlage festgestellt, dass in einigen Edelstahlteilen schon Haarrisse sind und das Aluprofil war uns schon auf der Reise von San Diego zu den Marquesas gebrochen. Jetzt ist bei dieser Gelegenheit also auch noch eine neue Reffanlage fällig. Für andere Segler will ich an dieser Stelle nicht meine schlechten Erfahrungen mit den Produkten eines lübecker Segelmachers verschweigen. Ich bin der Meinung, daß diese Firma viel Geld für minderwertige Ware verlangt. Das trifft auch für die Segel zu.

Jedenfalls kostet mich der Ersatz (in hoffentlich besseren Qualitäten aus USA und Hong Kong) heute weniger als damals vor zehn Jahren in Deutschland. Mit anderen deutschen Marineprodukten z.B. VDO-Instrumenten musste ich ähnliche Erfahrungen machen. Diese Bemerkungen sollen auch etwas die überzogene Hochachtung dämpfen, die man in Deutschland von deutscher "Wertarbeit" hat.

Wir sind hier zwar in den Vereinigten Staaten, aber überall arbeiten Samoaner und das sind Polynesier, alle lieb und nett aber nicht die effektivsten. Man kann sich zwar alles aus VSA einfliegen lassen, aber es gibt auch weit und breit keine Walzmaschine, um Terminals anzuwalzen. So muss ich versuchen, eine Reffanlage zu bekommen, die man auch mit Norseman Terminals installieren kann. Das wird seine Zeit dauern.

Zu den Samoanern noch eine Bemerkung: Robert Louis Stevenson nannte sie "wandelnde Götter". Ich habe damit meine Schwierigkeiten, aber vielleicht haben sie sich wirklich gewandelt, denn heute können die meisten kaum noch wandeln, eher schon watscheln; sie haben sich zu watschelnden Fleischbergen gewandelt. Aber dennoch machen sie einen glücklichen Eindruck, wohl auch weil ihnen alles Essbare so gut schmeckt. Stevenson hoch oben in seinem Grab über Apia, der Hauptstadt von Westsamoa, liegt ihnen noch immer sehr nahe und sie haben ihr Bier "Vailima" nach seinem ehemaligen Wohnhaus benannt. Übrigens das beste Bier, das wir im Südpazifik angetroffen haben. Mal ein positives Beispiel deutscher Qualität, die bayrische Brauerei wirbt zu Recht damit.

Heute hatten wir wieder Funkkontakt zu unserem Freund Thomas E. In San Diego haben wir ihn auf seiner ersten Segelreise kennengelernt. Physiker aus Düsseldorf hat er sein Geld mit einer Software Firma für Makintosh gemacht. In seiner Freizeit ist er viel in der Luft gewesen aber als er nicht mehr zu arbeiten brauchte, wurde ihm die Fliegerei wohl langweilig und die See hat ihn gelockt. Sein 38 Fuß Segelboot hat er sich mit viel Liebe und Sachverstand in San Francisco ausgerüstet. Fast gleichzeitig mit uns ist er in den Südpazifik aufgebrochen und der fast zwei Meter lange klapperdürre Thomas hat sich unterwegs als zäher und fleißiger Segler

erwiesen. Dort, wo wir zu faul zum Segelwechsel waren und lässig auf etwas mehr Fahrt verzichteten, hat er keine Mühe gescheut, aus seinem Schiff das Letzte herausgeholt und uns bei den Marquesas fast eingeholt, obwohl er 4 Tage später aus San Diego ausgelaufen war. Er segelt mit wechselnder Mannschaft, die er entsprechend fordert, was viele nicht lange aushalten. In Suva (Fidschi) traf er die Leute vom "Rainbowwarrior II", die ihn für eine Protestaktion gegen die französischen Kernwaffenversuche gewannen. Ohne zu zögern, ist er wieder Richtung Osten gegen Wind und Strom losgesegelt, um noch rechtzeitig vor Mururoa zu erscheinen. Soviel ich bis jetzt weiß, ist seine Tara das einzige deutsche Schiff das dort die Greenpeace Flagge zeigt. Gestern hatte er noch 800 sm vor dem Versuchsgelände seinen Kurs geändert, um ein mit Maschinenschaden in der See treibendes Motorschiff mit 70 Passagieren anzulaufen. Thomas meldete über Funk, daß unter den Passagieren auch die stellvertretende SPD Vorsitzende Wieczorek-Zeul und viele Journalisten seien. Er konnte aber nur eine Mitarbeiterin vom Spiegel (oder war es der Stern?) übernehmen, denn er hatte schon vier Personen an Bord. Dann ist er wieder hoch am Wind auf Kurs gegangen von seinen Begleitern die gleiche Härte verlangend wie von sich selbst. Nur wer schon mal auf so einem kleinen Boot mehre Tage lang bei 35 Knoten Wind (etwa Windstärke 8) hoch am Wind gesegelt ist, kann ermessen, was das bedeutet: Etwa 35° Schräglage, geschlossene Luken, stickige Luft, nasse Kojen, weil die Tara aus Kunststoff ist und sich im Seegang so stark verformt, dass viele Abdichtungen anfangen zu lecken. Dazu kommt noch die Seekrankheit der seeungewohnten Journalisten. Wir können Thomas' Idealismus nur bewundern und hoffen, dass seine finanzielle Entschädigung großzügig bemessen wird, obwohl wir befürchten, dass für die jeweiligen Redaktionen Thomas vergessen sein wird, sobald die Stories im Kasten sind. Wenn Ihr meinen Bericht lest, werden die Französischen Atomversuche ebenfalls aus dem Bewusstsein der Weltöffentlichkeit verschwunden sein. Idealisten sind für Realisten immer eine leichte Beute. Kaum habe ich dies geschrieben, erfahre ich aus einem weiteren Funkgespräch mit Thomas, dass die

Spiegelreporterin schon schlapp gemacht hat. Thomas musste eine der Australinseln anlaufen, um sie abzusetzen. Zurück bleibt eine verstopfte Toilette, viel Spaß für Thomas. Eine weitere Neuigkeit war, dass das einzige Patrouillenboot der Cook Inseln das havarierte Schiff mit den Politikern und Journalisten ins Schlepp genommen hatte aber schon nach wenigen Stunden die eigene Maschine überhitzt und außer Gefecht gesetzt hat. Bei dem plötzlichen Stop ist das geschleppte Schiff dann dem Patrouillenboot ins Heck gefahren. Thomas erzählt, dass auf dem Havaristen wohl schlimme Zustände herrschen und ich konnte meine Schadenfreude nicht verbergen. Da hatten wohl einige gehofft, sich auf angenehme Weise ein hübsches "Image" zu verschaffen und die Rechnung ist nicht aufgegangen.

Tonga 1.10.

Die Zyklonjahreszeit rückt näher und wir müssen daran denken, die Tropen zu verlassen, obwohl es noch recht kalt ist. Manchmal lese ich morgens auf unserem Thermometer im Salon nur 19°C und auch tagsüber steigt die Temperatur nie über 24°C. Wenn ich längere Zeit tauchen will, muss ich einen Neoprenanzug tragen, also gar keine tropischen Bedingungen. Das macht wohl auch Tonga so beliebt bei den Europäern (vorwiegend Deutschen), die sich hier niedergelassen haben. Es kommen laufend mehr, jetzt sogar "Ossies". Immerhin haben sie schon die Tourismusindustrie in ihrer Hand und füllen ihre Bankkonten in Deutschland ganz legal, ohne irgendwo Steuern zu bezahlen. Aber es gibt auch Lebenskünstler, die gar kein großes Geld mehr machen wollen, und ihr Gewerbe hier nur zum Spaß betreiben. Von denen profitieren dann die Rucksacktouristen, weil sie Nasenpreise machen und schon mal jemand durchfüttern, der kein Geld mehr hat.

Den ganzen September haben wir in der nördlichen Vava'u-Gruppe verbracht. Das ist ein herrliches Segelrevier mit vielen kleinen Koralleninseln und viel geschütztem Wasser dazwischen. Es gibt einige Sandstrände und unzählige Riffe zum Schnorcheln und Tauchen. Das Leben dort ist ruhig und angenehm. Deshalb haben sich auch die vielen Europäer dort eingenistet. Der König und der Adel haben wohl eine

Schwäche für alles Deutsche, weil sie so viel Geld ins Land bringen, sich gut anpassen und keine politischen Mitspracherechte fordern wie die Neuseeländer und Australier. Aber es gibt in der Hauptstadt Nukualofa noch keine deutsche Schule, obwohl sie die stärkste Ausländergruppe versorgen könnte und so bleibt diese Auswanderungswelle auf Menschen beschränkt, die sich über die kulturelle Zukunft ihrer Kinder keine besonderen Gedanken machen. Erstaunlich ist, dass es sich bei den Deutschen meist um hochqualifizierte Handwerker handelt, die keine Lust haben, sich in Europa abzurackern und dafür noch hohe Steuern zu bezahlen. Hier dürfen sie alles, was sie verdienen, behalten, bekommen dafür vom tonganischen Staat aber auch keinerlei Unterstützung. Das stört sie jedoch nicht, sondern sie genießen Eigenverantwortung und Freiheit. Es ist irgendwie bestürzend, wie viele junge, unternehmungslustige Leute sich von unserem hypertrophen Staatsapparat verklavt fühlen und außer Landes treiben lassen. Ich vermute, dass es in Zukunft noch viel mehr werden, denn es herrscht stürmisches Wirtschaftswachstum im gesamten pazifischen Raum. Hier lohnen sich Ideen und Taten wirklich.

Südlich der Vava'u Gruppe liegt die Hapai Gruppe, viele niedrige Inseln mit herrlichen Sandstränden. Das Wasser ist smaragdgrün und glasklar, eine richtige noch unentdeckte Südseeidylle. Weil es nur einen Flughafen für kleine Maschinen gibt, kommen nur wenige Touristen mit Handgepäck hierher; sie bleiben dafür aber immer recht lange. Es ist ideal für Taucher und jüngere Leute, denen an Kontakten zu den Einheimischen gelegen ist. Leider sprechen die älteren Tonganer kaum englisch und die jüngeren nur sehr wenig.

Brisbane, Ende November

Der Stille Ozean liegt hinter uns und Fradilira hoch und trocken auf der Werft. 6500 Seemeilen hat sie seit San Diego unter dem Kiel und jetzt braucht sie etwas Pflege. Die soll sie dann bekommen, wenn ich im Februar von unserem Heimataufenthalt zurückkehre, um sie auf den Indischen Ozean vorzubereiten. Die kommende Etappe gehört schon zur Heimreise und eine etwas wehmütige Stimmung befällt mich

manchmal, wenn ich daran denke, dass dieser Lebensabschnitt bald zu Ende sein wird. Seit Tonga sind wir wieder auf der östlichen Halbkugel, die Auswirkungen der großen Wirtschaftszentren im Westpazifik waren bei jedem Landfall deutlicher zu spüren. Schon Fidschi kennt Massentourismus, Überangebot an Waren und andere Zeichen dafür, dass man dem Hexenkessel näher kommt. In Neukaledonien kam dann die Umweltverschmutzung dazu: Nickelstaub überall, auf den Straßen, an Deck, auf den Lebensmitteln, es gibt keinen Schutz davor. Hier in Brisbane war es soweit. Überall Enge, man kann die Straße, nicht mehr überqueren, wann und wo man will. An den Kreuzungen stehen Zäune wie an Viehverladestellen und auf den Gehsteigen muss man dauernd ausweichen. Schuhe schmerzen an den Füßen, die sie nicht mehr gewöhnt sind, die Nase ist ständig beleidigt und die Ohren werden mit Geräuschen verstopft, um deren Quellen man sich nicht kümmern darf, weil man sonst den Verstand verlöre. Aber ich bin überzeugt, dass wir nach einiger Zeit wieder hinreichend abgestumpft sein werden, um Deutschland zu verdauen, das dann dem bitteren Gebräu noch sein Klima und die Verdrießlichkeit seiner unglücklichen und unfreundlichen Bewohner hinzufügen wird.

Das klingt mir aber alles ein bisschen zu negativ, denn selbstverständlich freuen wir uns auch auf Europa, besonders natürlich auf unsere Familie und Freunde, alle diejenigen, die uns insgeheim für verrückt erklärt haben und denen wir dann beweisen, dass wir eigentlich ganz "normal" sein können und durchaus in der Lage, das Gewusel mitzumachen. In der kommenden Weihnachtszeit ist ja dazu Gelegenheit genug. Und so wünsche ich allen viel Spaß am Jahresende auch den Feiglingen, die zu den Feiertagen eine Reise in die Tropen gebucht haben, um ihr Gemüt zu schonen.

So ein Schiffbruch , der passiert nicht jedem.

(Namen geändert)

Die Tama ist eine hübsche Amel- Yacht aus Kunststoff. Sie gehört Fritz und Fritz gehört schon zu den älteren Semestern. Er ist also in einem Alter, wo man keine Bäume mehr ausreißt,

was einen aber nicht daran hindert, noch zu glauben, man könne es. Besonders wenn hübsche junge Damen diesen Glauben erwecken, um sich seiner für ihre persönlichen Pläne zu bedienen. Fritz besaß also nicht nur das Schiff, sondern auch die Aufmerksamkeit so einer jungen Dame . Die wohnte aber auf Kuba und wollte da weg. Deshalb liebte sie Fritz und schrieb ihm glühende Briefe von Liebe und so... Fritz zog es nach Kuba, obwohl dazwischen noch die halbe Welt lag und die Jahreszeit der Stürme auf der südlichen Halbkugel nicht fern. Da Fritz, wie gesagt schon etwas alt, jedoch noch nicht ganz von der Vernunft verlassen war, hatte er einen jungen Mitsegler an Bord genommen, der ihm die Einhandsegel ersparen sollte. Über Kurzwelle hatten wir täglich Kontakt zu Fritz. Wir hatten ihm in Samoa lebewohl gesagt, als wir merkten, dass Kuba zu laut schmachete, ihn nichts mehr hielt und auch ein warnendes Fax seines Freundes H. aus Deutschland daran nichts ändern konnte. Die regelmäßigen Funktermine hatten wir vereinbart. Da waren auch noch viele andere Segler auf der Frequenz. Alle wussten von Fritzens Hast und teilten die Besorgnis um ihn. Geschwind segelte er nach Westen der Sonne hinterher und seiner Sonne entgegen. Jeden Morgen meldete er sich pünktlich. Wir atmeten auf. Fritz macht es doch gut, nicht wahr? Aber eines Morgens keine Meldung. Auch am Tag danach nicht und überhaupt nicht mehr. Was war los? Dann ein Funkspruch von den Louisiaden. Fritz selber am Mikrofon. Schiff kaputt, Besatzung wohlauf. Der Funkspruch kam von einer Missionsstation. Was war passiert? Fritz hatte abends die Louisiaden angelaufen, um hinter dem Riff über Nacht zu ankern. Morgens sollte sein Gefährte weiterschlafen, während Fritz Anker auf ging und die Riffausfahrt ansteuerte. Aber Ruder gehen kam nicht infrage. Fritz wollte ja den Funktermin nicht versäumen. Er stellte also den elektrischen Autopiloten ein und zog sich ans Funkgerät zurück. Auf der vereinbarten Frequenz war schon Betrieb und Fritz machte sich durch ein paar Rufe bemerkbar. Jedes Mal, wenn Fritz die Sprechtafel drückte, kam sein Autopilot ins Schleudern. Das passiert bei fast allen Schiffen und Fritz war das bekannt. Auch bei unserer Fradilira fängt der Fluxgate-Kompaß das Funksignal auf. Weil er dumm ist, denkt er, das Schiff sei vom Kurs abgekommen,

gibt der Steuerung einen neuen Wert, die reagiert und gibt kräftig Ruder. So fuhr also auch die Tama aus ihrer eingestellten Kurslinie bis es krachte, denn Riffeinfahrten sind selten so breit, dass man sich so etwas leisten kann. Dann dauerte es kaum eine viertel Stunde, bis Fritz die Korallen im Salon hatte.

Moral von der Geschichte: Niemals kann ein Funktermin so wichtig sein, dass man das Ruder unbesetzt lässt, wenn Gefahr in der Nähe ist.

Übrigens war die Tama nicht versichert, denn Fritz hatte vergessen, das Fahrtgebiet anzumelden. Aber hätte hier eine Versicherung überhaupt bezahlt?

Inzwischen haben wir erfahren, dass Fritz seine kubanische Sonne geheiratet hat, mit ihr auf die Kanaren gezogen ist, ihr dort seine Immobilie überschrieben hat, worauf sie ihm den Laufpass gegeben hat, um einen jungen Einheimischen zu ehelichen.

Fradilira meldet sich mal wieder (Richardsbaai)

Dezember

Diesmal gibt es nur einen ganz kurzen Bericht und das hat mehrere Gründe.

Es ist nicht etwa so, dass wir nicht viel erlebt hätten, aber wir mussten doch feststellen, dass sich viele Erlebnisse beinahe als Wiederholungen der vergangenen darstellten. Auf so einer langen Reise bemerkt man, dass sich die Verhältnisse zum Beispiel in den vielen armen Ländern, die wir besucht haben, doch sehr ähneln und wir deshalb auch immer wieder in ähnliche Situationen geraten. Was nicht bedeutet, dass sie für uns keinen Erfahrungsgewinn mehr brächten, denn es ist sehr interessant, wie unterschiedlich die Vertreter der verschiedenen Kulturen betteln, klauen, betrügen oder uns übers Ohr zu hauen versuchen und das manchmal auch schaffen. Ein weiterer Grund für die Kürze des Berichtes ist die Länge der gesegelten Strecke unter ziemlich gleichmäßigen Bedingungen. Mal mehr mal weniger Wind. Mal Erfolg beim Fischen mal keiner. Aber keine berichtenswerte Katastrophen, was bei den meisten Weltumseglern so ist. Weshalb sie eine rege Phantasie im Erfinden von brenzligen Situationen und haarsträubenden

Erlebnissen entwickeln müssen, falls sie ein Buch über ihr Abenteuer schreiben wollen. Das habe ich vorläufig nicht vor und berichte deshalb ganz nüchtern das Alltägliche, das oft ganz anders aussieht, als man aus der Ferne vermuten würde. Zum Beispiel unser Start zur Reise in Brisbane. Da klappte zuerst gar nichts. Plötzlich verlangte unsere Maschine nach einer Generalüberholung. Wir mussten zwei Wochen länger auf der Werft bleiben, als vorgesehen, weil Ersatzteile aus ganz Australien und sogar aus Übersee herbeizuschaffen waren. Dann ging's los aber nicht mit angenehmer Küstensegelei innerhalb des Barrier -Riffs sondern mitten hinein in eine lange Schlechtwetterperiode, wie man sie im Frühjahr an der Nordsee antreffen kann. Es stürmt und regnet wochenlang. Der Wind bläst meist mit 30 bis 40 Knoten aus Südost und Regenböen fegen über die niedrige Küstenlandschaft. Alles verschwimmt in Grau. Nur wenn der Wind mal etwas abflaut, segeln wir zum nächsten Loch, wo wir uns zwischen Mangroven verkriechen. Die Luken bleiben geschlossen. An Land gehen können wir nicht, weil wir in kürzester Zeit durchnässt wären und nichts trocknet an Bord. Für Friederike, unseren Gast aus Deutschland, ist das zum Heulen. Die kostbare Urlaubszeit geht dahin und immer noch keine Hoffnung auf Sonne. Als Urlauber hat man ja immer das Gefühl, etwas zu verpassen, und wenn die Erwartungen sich nicht erfüllen, kleben die Gedanken an ihnen fest und das Hirn ist für alles andere blockiert. Als endlich, nach drei Wochen das Wetter sich langsam beruhigt, segeln wir längst in den tropische Breiten von Queensland aber es sind die kältesten Tropen, die wir je angetroffen haben. Erst als wir Kap York, den nördlichsten Punkt des Kontinents, umrundet haben, werden auch die Nächte wieder mild. Abends nach dem Essen können wir noch in der Plicht sitzen, ein letztes Glas Wein unter südlichem Sternenhimmel trinken. Wie ungewohnt sein Bild. Der große Wagen tief am nördlichen Horizont erscheint riesig und der Skorpion über uns ist ganz klein. Andere Maßstäbe, die mich immer wieder staunen machen. Die Ankerplätze sind ruhig und einsam. Rundum Buschfeuer. Rötlich ihr Widerschein. Ab und zu sieht man sogar spitze Flammenzungen. Nachts werden sie meist kleiner, weil der Wind einschläft aber mit aufgehender Sonne wird sie der

Passat wieder kräftig anfachen. Dies sind die Feuer, die dieses Land prägen, von denen es lebt. Da platzen Samenkapseln, die jahrelang nur darauf gewartet haben, dass endlich ein Feuer ihren immer noch keimfähigen Kern freigibt und ihm mit Asche einen Nährboden bereitet. Da bildet Feuerglut im Grasbaum endlich die besonderen Zucker, die bewirken, dass sich ein Blütenstand entwickelt. Aus dem verkohlten astlosen Stamm schießt ein phallischer Stängel, noch einmal so hoch wie der ganze Baum und trägt an seinem Ende die Blüten. Später werden ihn auch wieder neue grasartige Blätter wie Schamhaare umgeben. Das Feuer frisst nur das trockene Gras und abgestorbene Pflanzen, eine dünne Vegetation, die verbrennend es nicht schafft, die wasserreichen Arten den Eukalyptus und die Succulenten so aufzuheizen und auszutrocknen, dass auch sie in Flammen aufgehen. Auch die Tierwelt widersteht. Was nicht fliehen kann, das bleibt und hat vorgesorgt. Die Termiten in ihren gotischen Türmen und die Mäuse in ihren Höhlengängen. Der Mensch sucht sich eine günstige Stelle und durchspringt mühelos die Feuerwand, denn sie ist selten breiter als zwei Meter. Die Feuer werden zu Beginn der Trockenzeit gelegt, wenn nur das Gras entflammbar ist. Seit mehr als 10.000 Jahren halten die Aborigines das so und verhindern damit verheerende Buschbrände am Ende der Trockenperiode. Mittlerweile haben diese sinnvolle Vorsorge Weiße übernommen und werfen Brandsätze sogar vom Hubschrauber aus. Aber nicht nur solches ist jetzt in weißer Hand, sondern ich habe den Eindruck, dass sie die gesamte Kultur der Aborigines in Obhut genommen haben, um sie zum Nutzen der Tourismusindustrie zu erhalten. Denn erst die Begegnung mit ihrem Weltbild gibt der Australienreise seine Würze. Dabei kommt man den Apartheitsbestrebungen (die hier nicht von den Weißen ausgehen) so weit wie möglich entgegen. Aborigines dürfen in weißen Wohngegenden sich niederlassen aber nicht umgekehrt außer mit einer schwer zu erhaltenden Sondergenehmigung. Wir bemerken aber überall, dass die Kultur der Aborigines eigentlich schon untergegangen ist. Ihre Basis war ja das Nomadenleben unter einfachsten Bedingungen, Nahrungssuche im Busch, Wassermangel, Isolation. All dies ist Vergangenheit. Der

Toyota bringt den Mann schnell zur nächsten Tankstelle, wo er fast alles kaufen kann und die Staatsrente steht ohnehin jedem zu. So sind die Mythen ohne lebendige Funktion und nur noch museal. Deshalb ist es von großer wirtschaftlicher Bedeutung, das Museum zu pflegen. Die Leiter der Aborigines-Kultur-Zentren sind auch alle Weiße. Weiße verkaufen die Malereien und Schnitzereien. Weiße machen aus den Aboriginessprachen Schriftsprachen. Weiße lehren sie wiederum den Aborigines, was der eigentlichen Kultur widerspricht, in der nur das meist geheim gesprochene Wort und das Gedächtnis zählten. Immerhin bekommt der Tourist dadurch Zugang zu dieser eigenartigen mythischen Welt in der alles erdbezogen ist. Von Tieren, Pflanzen, Felsen und den Ahnen ist die Rede. Nichts über Sonne Mond und Sterne. Sehr sonderbar.

Jetzt bin ich schon wieder vom Thema abgekommen. Das passiert mir immer, wenn ich doch eigentlich von der Reise berichten will. Diesmal waren wir ja sehr lange auf See, was beschäftigt uns bei so einer Passage? Hier als Beispiel unser abendlicher Kampf mit den Tölpeln. Tölpel sind Seevögel die man auf allen Weltmeeren fern jeder Küste trifft. Vorzügliche Flieger sind sie sehr schlecht zu Fuß und wie schon ihr Name verrät tölpelhaft bei der Landung. Wenn sie den ganzen Tag viel Fisch gefressen haben, suchen sie zum Verdauen häufig einen sicheren Platz auf einem Schiff. Dort sitzen sie dann wie alle Vögel mit dem Schnabel nach Luv und dem Auspuff nach Lee. Da wir ja meist vor dem Wind segeln, bedeutet das, dass die Vögel sich unser Kielwasser anschauen und lustig ihren weißen Scheiß übers Schiff spritzen. Wenn die Sonne untergeht, segeln oft mehrere ums Schiff und suchen einen Landeplatz. Beliebt sind die Flügel des Windgenerators wenn er steht, also lasse ich ihn drehen aber dann wird der Vogel beim nächsten Anflug geköpft, weil er die neue Situation nicht überblickt. Ich stoppe deshalb die Windmühle wieder und versuche es mit dem Bootshaken. Machtlos sind wir aber, wenn sie es auf die Mastspitze abgesehen haben, da hilft weder das Nebelhorn noch Rütteln am Rigg. Einer setzt sich garantiert auf den Verklicker und verbiegt ihn oder macht ihn sogar ganz kaputt. Wenn es dunkel ist und wir froh sind, ohne blinden Passagier zu sein, stellen wir nach dem Abendessen

fest, dass doch noch einer gelandet oder besser gesagt abgestürzt ist, denn oft hängt ein Tölpel verklemmt im Heckkorb und wehrt sich auch noch, wenn wir ihn befreien wollen. Früher haben wir die Vögel gewähren lassen, aber unsere Tierliebe hat sehr nachgelassen. Sollen sie doch auf dem Wasser übernachten, Haie haben auch Hunger. Da schweife ich gleich wieder ab und überlege mir, warum Menschen Vögel sympathischer finden als Fische. Es liegt wohl an der stammesgeschichtlichen Entfernung. Eigentlich wäre ich lieber gefühlsmäßig weniger genetisch determiniert. Was gibt es sonst noch merkwürdiges zu erzählen von langen Seereisen. Einundzwanzig Tage für einen 3000 Seemeilen breiten Ozean erscheinen für die meisten Landmenschen ja unvorstellbar lang. Für uns unerwartet kurz, hatten wir uns doch mit unserem überladenen Schiff auf geringere Geschwindigkeit eingestellt. Aber wenn der Wind ordentlich bläst und es läuft, warum sollte man es nicht ausnutzen. Der Passatwind treibt Fradilira vor sich her, die größeren Wellen von achtern geben ihr jedes Mal noch einen Schubs dazu. Andere Wellen kommen vielleicht von der Seite und lassen sie rollen, wieder andere stürmen ihr sogar gleichzeitig entgegen und bringen sie zum Springen wie ein Ziegenbock. Alles bewegt sich um uns und am Anfang der Reise auch in uns, so daß der Würfelhusten droht. Nach einer Weile nehmen wir das alles in wachem Zustand gar nicht mehr wahr, so sehr sind die Bewegungen zum Bestandteil unserer Umwelt geworden. Aber Nachts im meinen Traum bin ich noch der Landmensch und die Schauplätze meiner Träume liegen alle an Land oder zumindest an einem geschützten Ankerplatz. Da sitze ich etwa mit Leuten im Kreis bei einem Glas Wein in bequemen Sesseln und unterhalte mich. Plötzlich reißt mich eine innere unsichtbare Kraft in die Höhe und läßt mich sogleich wieder zurückfallen. Befremden in der Runde. Dann geht es wieder eine Weile gut bis zum nächsten Hupfer. Alle anderen sitzen still, nur ich kann mich offensichtlich nicht beherrschen. Hupf schon wieder, ich kann es nicht verhindern, so sehr ich mich bemühe. Die anderen lachen schon. Hupf- was ist los mit dir? Hupf - was für einen Sessel habt ihr mir da gegeben. Hupf, der Traum wird zum Alptraum. Als ich endlich erwache, merke ich, dass Fradilira solche Bocksprünge macht und ich in der

Vorkoje manchmal den Kontakt zur Unterlage verliere. Da frage ich mich, wie breit ein Ozean und wie lang eine Reise sein müssten, dass auch mein Unterbewusstsein sich ganz darauf einstellen könnte.

Weiteres zu berichten fällt mir jetzt nicht ein außer, dass wir in Australien viel gestaunt, in Indonesien Beamte bestochen, in Madagaskar Lemuren beobachtet und in Südafrika Fradilira bis zum nächsten Jahr angebunden haben und nun mit unseren drei Enkelkindern im kalten Norden Weihachten feiern wollen.

Beim nächsten Mal schreibe ich wieder etwas mehr. Bis dann wünsche ich allen ein frohes Fest und alles Gute im nächsten Steuerjahr.

Fisch Tipp 7

Austern.

Frische Austern esse ich leidenschaftlich gern. Wer das auch mag, sollte sich eine stabile Austernklinge mitnehmen und sie immer dabei haben, wenn er in klaren Tidengewässern Klippenspaziergänge macht. Leider sind ja wilde Austern meist mit einer Schale am Stein festgewachsen. Wenn man aber das Messer dabei hat, kann man sie auf der Stelle öffnen und frisch genießen. In Alaska und in Britisch Kolumbien haben wir aber viele Kiesstrände getroffen, auf denen die wilden Austern die Menge lose umherlagen. Es war eine sehr schmackhafte Art. Übergroße Exemplare schmecken aber bitter, wenn man sie gleich genießt. Der bittere Geschmack verschwindet vollständig nach drei Tagen in einem Eimer mit klarem Seewasser. Sie müssen offensichtlich etwas hungern. Wir hatten Freunde zu Besuch, die mochten keine frischen Austern, deshalb haben wir welche über einem Holzfeuer in der Schale gegrillt. Das schmeckt auch sehr gut, aber natürlich nicht mehr nach Auster, sondern nach den Geschmacksstoffen, die sich beim Grillen aus der Schale lösen.

Perlaustern aus den tropischen Gewässern Polynesiens kann man zwar auch essen, aber es ist wenig daran, weil die Schalen ja sehr flach sind. Bei der schwarzlippigen Perlauster schneidet man besser den Atemrand ab, weil er nach nichts schmeckt. Ich finde ihn außerdem etwas zäh.



Wilde Austern, Britisch Kolumbien

Geentert auf hoher See.

Wir Seesegler haben leider das Pech, uns in der Nähe von Hoheitsgrenzen herumzutreiben. Der Zoll und die Küstenwache haben uns auf ihren Radarschirmen und häufig schicken sie eine Patrouille, um das Echo zu überprüfen. Solange sie dann nur Fragen nach Namen, Heimathafen und Sonstiges mit uns per Funk stellen, geht das noch an. Ärgerlich wird es jedoch meist dann, wenn sie sich entschließen an Bord zu kommen. Dabei ist der Mut der Beamten sehr unterschiedlich, manche machen das nur bei absolut glattem Wasser, andere haben sportlichen Ehrgeiz und wagen kühne Sprünge von der Barkasse an Deck, sodass das ganze Schiff erzittert. Schäden gibt es also häufig. Mit Nagelschuhen zerkratzter Lack, verbogene Relingstützen mit Waffen verschrammte Einrichtung oder ausgerissene Türscharniere. Man muss alles erdulden, auch dass ein Drogenhund in den Betten umher wühlt.

Auch außerhalb der Hoheitsgewässer ist man nicht sicher, denn dort zählt nicht das Gesetz, sondern die Macht, und auf dieser Skala stehen wir ganz unten.

Wir segelten nördlich von Venezuela in internationalen Gewässern. Der Wind war schwach achterlich, deshalb lief die Maschine mit. Wir beide dösten im Schatten unseres kleinen Sonnensegels es war entsetzlich heiß. Plötzlich meldete sich über Kanal 16 die Us-amerikanische Coast Guard um uns mitzuteilen, dass wir in Kürze „geboardet“ würden. Da erst sahen wir eine riesige Fregatte. Sie hielt sich in 5-Uhr Position auf etwa dreihundert Meter Abstand. Natürlich hätte ich mich

auf meine deutsche Flagge berufen und vielleicht die Amerikaner abweisen können. Aber ich sagte mir, dass ich lieber Amerikaner an Bord haben wollte als Venezuelaner, die sicher, von den Amis alarmiert, uns im nächsten Hafen gefilzt hätten. Wie leicht kann sich ein Zöllner versucht fühlen, uns ein Päckchen Kokain an Bord zu verstecken, das sein Kollege dann prompt finden kann. Weg ist das Schiff.

Also habe ich dem Funkoffizier nur gesagt, dass das Kommando entweder barfuß oder mit Decksschuhen an Bord kommen dürfe, und dann haben wir gewartet, was passieren würde.

Zuerst nahmen sie auf der Fregatte die Persenning von der Bordkanone. Das Rohr richteten sie auf uns aus. Wir fühlten uns sehr geehrt und wollten das mit der Videokamera festhalten. Das ging aber nicht, denn auf dem Kontrollmonitor war nur weißer Schnee. Das war also der Funknebel der Fregatte und zwar auf allen Frequenzen außer UKW. Der GPS fand keine Satelliten mehr und die Kurzwelle war auch gestört. Dann ließ man drüben ein riesiges Schlauchboot zu Wasser. 15 Mann kletterten rein alle mit dicken Pullovern und Schwimmwesten bei 30 Grad Hitze. Wollten die alle an Bord kommen? Die Barkasse raste los, umrundete uns einmal, dann stoppte sie geschickt auf unserer Steuerbordseite. Zuerst kam ein Offizier an Bord, der sich als „Boarding Officer“ vorstellte. Als er aber unsere Pflicht sah, gab er den Befehl, dass nur acht Mann an Bord kommen sollten. Die setzten sich alle auf die Cockpitbänke, wo sie während der ganzen Aktion ohne zu Murren in der Sonne schmorten, weil Françoise das Sonnensegel vorsorglich weggenommen hatte. Der „Boarding“ Offizier ging mit mir unter Deck, einen Stapel Fragebögen in der Hand, die er alle brav ausfüllte. Dabei wurde er wegen der Hitze (die Jungs kamen ja von einer klimatisierten Fregatte) und der ungewohnten Schaukelei immer grüner im Gesicht. Ich bekam schon Angst um unsere Polster und stellte heimlich eine Plastikschüssel bereit. Aber er war beim letzten Fragebogen und der letzten Frage angelangt. Das war die Nummer unseres Motors. Dass ich die an allen möglichen Stellen notiert hatte, behielt ich für mich und bot ihm an, die selbst abzulesen. Dazu müsse er den Deckel zum Maschinenraum im Cockpitboden öffnen. Dann kopfüber in

den Motorraum hängend, könne er die Nummer leicht am Motorblock finden. Die Temperatur im Maschinenraum betrug zu der Zeit etwa 50 °C. In seinem grüngrauen Gesicht war der Kampf zwischen Pflichtgefühl und Selbsterhaltung deutlich zu verfolgen. Es siegte der Mensch, der sein Mittagessen behalten wollte. Das brachte sich nämlich schon mit kräftigen Stößen an seinen Adamsapfel in Erinnerung. Der Herr Offizier packte seine Fragebögen, hastete an Deck und verließ uns mit acht gar gebratenen Männern. Alle waren freundlich und sehr schnell wieder auf ihrer klimatisierten Fregatte. Es war ohne Durchsuchung und ohne Schäden abgegangen. Trotzdem gab es zum Schluss noch die Rache des Schwachen. Denn wir luvten sofort nach Steuerbord an und passierten die Fregatte dicht unter ihrem Heck. Dort waren wir die Stärkeren nämlich gegenüber einem Dutzend Schleppangeln.

Eine GPS- gesteuerte Strandung.

Unsere Freunde Inge und Werner segelten mit ihrem kleinen selbst gebauten Kimmkieler aus Schiffbaustahl, der „Ingwer“, zu den Fidjies. Die „Ingwer“ aus Bremen hatte schon die halbe Welt umsegelt, und ihr Ziel war Suva. Von Osten näherte sich die Ingwer der Lau-Gruppe. Als es dunkel wurde zeigte der GPS immer noch einen gehörigen Abstand zum östlichen Riff dieser Gruppe. Aber was hilft es, wenn man genau weiß, wo man ist, wenn da wo man ist, nicht das ist, was auf der Karte eingezeichnet ist, nämlich tiefes Wasser. Kurz gesagt: Es krachte plötzlich in stockdunkler Nacht. Die „Ingwer“ war auf das Riff gefahren. Dann läuft das ab, was man schon oft gehört oder gelesen hat. Jede Welle wirft das Schiff höher aufs Riff. Angst und Schrecken verbreiten sich an Bord. Der Motor wird gestartet und man versucht verzweifelt, wieder frei zu kommen. Aber was hilft es, bald wird der Propeller beschädigt, die Maschine überhitzt, weil sie bei großer Krängung kein Öl mehr bekommt. Dann ist Stille im Maschinenraum, alles festgefressen. Nur die ohrenbetäubenden Schläge zittern durch den Rumpf, wenn er mit steigender Flut mal wieder angehoben und auf den

nächsten Korallenkopf gesetzt wird. Manchmal steht die "Ingwer" auf ihren Kimmkielen so hoch, daß sie nur noch vom Schaum umspült wird. Bis der nächste Kaventsmann kommt und sie wieder ein Stück mitnimmt. Morgens vor Sonnenaufgang, als das Wasser abzulaufen beginnt, hat die "Ingwer" ihren Weg über das Riff hinter sich und schwimmt mit wenig Wasser unter ihren Kielen. Über UKW hatte sie Kontakt zu einem amerikanischen Vermessungsschiff, das in der Nähe arbeitete, und das schickte bei Sonnenaufgang ein großes Schlauchboot. Es hätte die "Ingwer" mühelos in tiefes Wasser schleppen können. Die Amerikaner durften das aber nicht in den Hoheitsgewässern der Fidjies. Deshalb nahmen sie nur Werner an Bord um ihn auf der nächsten Insel abzusetzen. Dort besorgte er sich dann acht Fischer mit einem starken Boot, die dieses Geschäft besorgen konnten. Die „Ingwer“ war wieder frei und segelte drei Tage bei flauen Winden nach Suwa. Dort auf dem Trockenen kam der Schaden ans Licht. Weil die Kiele mit Blei gefüllt waren, konnten sie sich nicht viel verformen. Alles war dicht, die Konstruktion hatte die Kräfte aufgenommen. Ein paar Beulen im Rumpf sind geblieben. Damit segelt die „Ingwer“ heute noch (z.Zt. in Alaska). Der größte Schaden war die Maschinenanlage aber so etwas läßt sich fast überall beheben.

Fradilira meldet sich (vorläufig) zum letzten Mal.

Wir wollten eigentlich nur einmal um die Welt segeln und uns das anschauen, was auf dem Weg läge. Aber in den neun Jahren, die wir unterwegs waren, sind wir über 78.000 sm gesegelt, weil wir aus Neugierde so viele Umwege gemacht haben. Das hätte für mehr als zwei Weltumsegelungen gereicht. Die längste und auch die sportlichste Einzelstrecke war die Reise von St. Helena im Südatlantik nach Horta auf den Azoren im Nordatlantik, wovon wir 3000 sm hoch am Wind gegen den Strom aufkreuzen mussten. Belohnt wurden wir für diese Anstrengung durch die letzte Reise von den Azoren nach England, wo wir eigentlich mit ruppigem Wetter gerechnet hatten aber durchgehend mäßigen raumen Wind und angenehme See geschenkt bekamen. Auf den Scilly

Inseln, die wir schon vor vielen Jahren mehrmals besucht hatten, haben wir dann erst mal Pause gemacht, um uns an Europa zu gewöhnen. Das war auch nötig, denn selbst diese entlegenen Inseln sind heute von Menschenmassen überschwemmt und an Ankerplätzen, wo wir früher alleine waren, liegt man heute dicht an dicht und muss teilweise sogar dafür noch bezahlen. Glücklicherweise gibt es dort aber noch zwischen den Klippen an etwas schwierigeren Stellen ruhige Plätze. Später in England und Frankreich trafen uns die europäischen Hafengebühren mit voller Wucht und wir haben, wenn es irgend ging, vor den Häfen auf See geankert. Dort war es viel ruhiger und die Campingplatz- Stimmung der großen Marinas blieb uns auch erspart. Ob das wohl noch lange geduldet wird ? Ich schlage vor, dass man sofort kassiert, wenn das Beiboot eines solchen Ankerliegers irgendwo festmacht.

Im englischen Kanal hatten wir auch Glück mit dem Sonnenschein bis Ende September fast ohne Unterbrechung dafür aber immer NO-Wind auf die Nase. Acht Wochen lang haben wir mit unseren drei Enkelkindern und unserer Tochter diese Zeit in der Normandie genossen. Eng war's an Bord aber lustig. Jetzt liegt Fradilira in einem belgischen Hafen und wartet auf ihre Zukunft, über die ich mir noch nicht im Klaren bin.

Zur Zeit sind wir dabei den ganzen Kram den wir vom Schiff mitgebracht haben hier im Haus unterzubringen. Nachdem wir auf der ganzen Welt unsere Duftmarken pflichtgetreu hinterlassen haben, verfolgt uns wiederum der "Duft der weiten Welt" bis in den letzten Winkel unseres Heims.

In Horta prangt selbstverständlich an der Hafensemole unsere Maling mit TO-und JSC-Ständer, und vielen gastfreundlichen Clubs und netten Menschen haben wir unterwegs unseren Ständer geschenkt.

Und hätten wir mehr Wimpel zur Verfügung gehabt, so wäre das besser gewesen, denn wir haben häufiger besondere Gastfreundschaft angetroffen als erwartet, obwohl wir feststellen konnten, dass diese Haltung immer mehr abnimmt. Hauptsächlich, weil es einer kleinen Minderheit von Fahrtenseglern durch unverschämtes und rücksichtsloses Benehmen gelingt, auch die großzügigsten Clubs zu

verprellen. Wir haben beobachtet, wie Leute das Clubschwimmbad blockierten, indem sie darin ihre Segel badeten, wie sie im dreckigen Arbeitszeug an der Clubbar erschienen und gehört, dass einige sogar schon abgereist sind, ohne ihre Rechnungen an der Bar zu bezahlen. Es waren glücklicherweise nicht alle Deutsche aber auch deutsche Segler fühlen sich häufig nicht als Botschafter ihres Landes und neigen deshalb zu Unverschämtheiten aus mangelndem Nationalstolz. Besonders verbreitet ist die Einstellung, dass man sich alles erlauben dürfe, weil man ja Geld mitbringe. Besonders erschüttert hat uns auch, dass sogar die deutschen Medien die Menschen in anderen Ländern herabsetzen und lächerlich machen. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel dafür war eine Sendung der ARD über Namibia, die wir bei unserem letzten Besuch in Deutschland gesehen hatten. Beinahe hätten wir uns von dieser Sendung so beeinflussen lassen, dass wir an diesem schönen Land vorbeigesegelt wären. In der Sendung wurde der Eindruck erweckt, dass dort das Leben von primitiven Nazis und ewig gestrigen bestimmt wird. Diese Grüppchen mag es wohl dort geben (wo nicht? sogar in Europa) gesehen haben wir keine, sondern sehr umweltbewusste moderne Farmer getroffen, die ihr Land lieben. Viele von ihnen haben zwar noch verwandtschaftliche Beziehungen zu Deutschland, stehen aber diesem Land mehr als skeptisch gegenüber, weil sie von ihm nichts mehr erwarten können weder kulturelle noch politische Unterstützung. Die deutsche Öffentlichkeit hätte für eine solche Unterstützung auch kein Verständnis angesichts solcher Fernsehsendungen. Die müssen aber so reißerisch gestaltet werden, weil sie sonst keine Einschaltquoten vorweisen können. Wir waren jedenfalls angenehm überrascht von der Wirklichkeit und hatten außerdem noch das Glück, dass nach vielen Dürre Jahren erstmals wieder reichlich Regen gefallen war und die Wüste vor Leben überschäumte. Riesige Herden von Gemsböcken, Springböcken, Zebras und allen möglichen afrikanischem Groß- und Kleinwild konnten wir sogar außerhalb der Etoscha Pfanne sehen. Wir haben meist auf den Gästefarmen gewohnt und uns immer reichlich Zeit gelassen, um mal dieses Land im Einzelnen zu erleben. Ich glaube das ist uns auch ganz gut gelungen, denn private

Gespräche haben wir nicht nur mit Farmern sondern auch mit den kleinen Leuten , den Handwerkern, Diamantentauchern und Bantus gehabt. Unser Schiff lag an einer Boje vor dem Lüderitz Yachtclub. In Lüderitz ist zwar der Hund begraben, das Wasser war bitterkalt und der Wind aus der Wüste scharf wie ein Sandstrahlgebläse, aber es war der einzige sichere Platz in Namibia, wo wir Fradilira allein lassen konnten. Von dort sind wir dann auch nach St. Helena gestartet, wo wir es sogar mehr als eine Woche ausgehalten haben. Wir konnten aber nur zum Schlafen an Bord, denn in jedem Sturm liegt das Schiff ruhiger als auf der Reede von St. Helena. Die Insel ist jedoch eine willkommene Unterbrechung auf der langen atlantischen Nord-Süd-Route. Nie liegen viele Jachten auf Reede und nie sind es unbekannte. Alles alte Blauwassersegler mit Salzbucket und der typischen Gelassenheit. Man trifft sich bei Anne's Place zu einem Bier und um Abschied zu nehmen, denn manche fahren nicht nach Europa, sondern nach Brasilien oder in die Karibik. Alle aber haben auf St. Helena die letzte Gelegenheit, ihren schlaffen Seglerbeinen ein paar Muskeln anzutrainieren. Dazu besteigt man die Jakobsleiter von Jamestown. Es sind mehr als sechshundert Stufen. Ich hab' nachgezählt.



Jakobsleiter von St.Helena

Insgeheim hatten wir gehofft, wie alle Franzosen, vom französischen Konsul ins Napoleonhaus zum Essen eingeladen zu werden aber der Herr war eine Woche vor unserer Ankunft mit dem Postschiff in Begleitung des britischen Gouverneurs nach Europa auf Jahresurlaub gefahren. Die Insel war dann drei Monate ohne Regierung, wir haben aber trotzdem darauf verzichtet, dort eine anarchistische internationale Seglerrepublik auszurufen obwohl wir genügend Schiffe waren (2 deutsche, 1 Schweizer, 1 Franzose, 1 Südafrikaner)Die Bevölkerung wäre auf unserer Seite gewesen. Alle wollten aber weiter und haben auch brav die Postsäcke der Königlichen Post mitgenommen, denn das einzige Postschiff die HMS St.Helena kommt nur alle sechs Wochen. (Auf der Insel gibt es keinen Flughafen.) Bis zum Äquator und sogar noch bis 5°N hatten wir eine traumhafte Reise schnell und ruhig ohne Schiffsverkehr und bestem Wetter. Aber dann war der SO Passat alle. Nach nur einem halben Tag Maschinenfahrt durch die glücklicherweise extrem schmale Kalmenzzone kam dann der Wind aus NNO und auch

der Strom machte sich aus dieser Richtung bemerkbar. Die Sterne und der Komet Halbop (so hörte sich der Name über Funk an) waren unsere Abendunterhaltung, jeden Tag sah der Riesenschweif etwas anders aus und wir mußten lange unsere Kurzwellenkontakte bemühen, bevor wir herausbekamen, wie dieser geheimnisvolle Himmelskörper überhaupt hieß. Da wurde uns deutlich, wie anders wir lebten, als die Informierten in Europa, die sicher alle den Namen schon kannten, zum größten Teil das Ding nie mit eigenen Augen gesehen und es heute schon vergessen haben.

Es begann unsere sportliche Reise fast 3000 Meilen hoch am Wind mit dicht geholten Schoten. Ursprünglich wollten wir auf den kapverdischen Inseln einen Zwischenstop machen. Aber wir konnten Brava nicht anliegen und waren zu faul, noch einen halben Tag für einen zusätzlichen Schlag zu opfern, zumal wir zwar nicht diese Insel jedoch andere der Kapverden schon kannten. Nach fünfunddreißig Seetagen haben wir dann heil und gesund unsere bisher längste Passage in Horta auf den Azoren beendet. Lediglich ein Unterwant war uns unterwegs gebrochen, aber das war kein Drama. Ich war ja auf solche Havarien vorbereitet und der Schaden in ein paar Minuten behoben. Trotzdem habe ich dann auf den Azoren alle vier Unterwanten erneuert, weil wir mit hartem Wetter im NO-Atlantik rechneten. Aber es kam anders, siehe oben. Wir haben natürlich unser Logo nach alter Tradition auf die Hafenummauer von Horta gemalt.

Neun Jahre hat diese Reise gedauert, und es waren die längsten neun Jahre unseres Lebens. Jetzt wird die Zeit wieder im wahrsten Sinne des Wortes verrinnen. Und wir werden uns überlegen müssen, woher wir lange Weile bekommen können, damit die restliche Lebenszeit nicht zu schnell vergeht. Wir werden es mit etwas Anstrengung schon schaffen und uns anpassen. Wenn man ein paar Jahre lang aus der Marschkolonie der Irren ausgeschert ist, weiß man ja nicht, welche Psychose gerade in Mode ist. In der deutschen Volksbeschäftigung des Angst habens sind wir ganz aus der Übung geraten.

Bald werden wir ein Händi kaufen müssen, obwohl wir keines brauchen. Und ob wir wohl auch dem Informationszwang

unterliegen, Internetz, wer weiß wie viele Fernsehkanäle, Video und keine Zeit mehr zum Nachdenken?
Wir werden sehen. Jedenfalls ist der Vollbart auf dem Ankunftsfoto schon der Zivilisation zum Opfer gefallen.

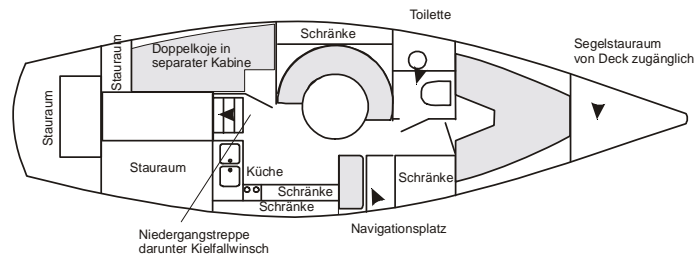
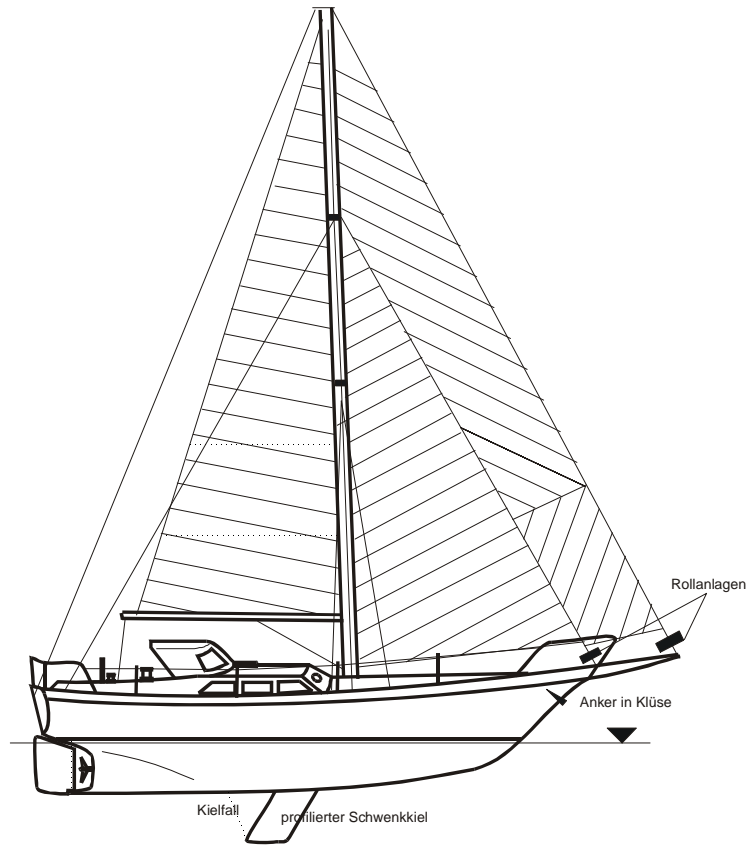
Nachwort.

Diese lange Reise war das zentrale Ereignis unseres Lebens. Wir haben noch eine bunte Welt kennen gelernt, eine Welt, die leider immer mehr an Farbenpracht verliert. Alles strebt hin auf eine Vermischung der Kulturen, teilweise politisch von Fanatikern gewollt, teils als notwendige Folge der globalen Information. Wo sieht man noch Menschen in ihrer traditionellen Kleidung? T-Shirts, Baseballcaps, wohin man blickt, Lederhosen und Sarongs sind auf die Bühnen verbannt. Die Salatsoßen auf der ganzen Welt scheinen alle aus dem selben Tank zu kommen, und aus den Lautsprechern tönt es weltweit ohne Unterschied. Noch kann man meine Sätze für übertrieben halten, aber die Tendenz ist klar erkennbar. Wir Langzeitsegler werden sie nicht aufhalten. Jeder, der sich für „Multi-Kulti“ begeistert, sollte bedenken, dass wenn man alle Farben mischt, nur noch grau erhält, grau mit einem Wasserzeichen von „Stars and Stipes“. Wenn alle am großen materiellen Reichtum teilhaben, kommt die Welt zum Stillstand und gleicht einem grauen Eintopf, den man solange gerührt hat, bis alles zerfallen ist. Spätere Langzeitsegler werden dann diese Brühe schlürfen müssen. Ob das dann noch ein Genuss sein wird? Ich rede nicht der Armut das Wort, um den wenigen Auserwählten eine bunte Welt zu erhalten. Vielmehr ist mir klar geworden, dass das was wir gemeinhin als Wohlstand bezeichnen, von vielen Menschen gar nicht vermisst wird. Mancher Seefahrer kommt ohne ihn zu seinem Glück. Auch dort, wo er seinen Anker fallen lässt, wird er viele glückliche und lachende Menschen sehen, die nach unseren Begriffen bettelarm sind. Aber sie sind gesund und gut genährt, fühlen sich wohl und strahlen eine Würde aus, die dem Dollar-Jäger aus der hochzivilisierten Welt schon abhanden gekommen ist. Außerdem besitzen sie etwas von hoher Kostbarkeit, das man weder kaufen, horten oder ersetzen kann. Sie besitzen Zeit und genießen sie. Die

Missachtung der Zeit als dem höchsten Gut der Menschheit hat in unserer Gesellschaft so beängstigende Ausmaße angenommen, dass sie sich schon in der Sprache niederschlägt. Oder was soll man von dummen Sprüchen halten wie: Zeit ist Geld oder: sich die Zeit vertreiben? Wer, der alle Sinne beieinander hat, vertreibt schon das einzige was ihn mit dieser Welt verbindet. Auch wenn es nicht politisch korrekt ist: Nach den Erfahrungen unserer Reise kann ich diejenigen verstehen, die die westliche Kultur ob ihrer Würdelosigkeit und Unmenschlichkeit hassen.

Wir können jedem, der mit dem Gedanken spielt, aus Neugier auf die Welt, diese zu umsegeln, nur empfehlen, den Sprüchen, den Empfehlungen der Segelhandbücher und der anderen Segler zu misstrauen, sich überall ein eigenes Urteil zu bilden und auch einmal dorthin zu segeln, wo sonst niemand hinfährt. Er wird dann am meisten von seiner Reise haben, wenn er es versteht, unauffällig aufzutreten und wenn er sich keinem festen Zeitplan unterwerfen muss.

Jedenfalls ist unsere Neugier voll befriedigt, jedoch nicht gestillt worden und auch ohne Sendungsbewusstsein haben wir uns immer so verhalten, als seien wir Botschafter Europas und besonders unserer beiden Heimatländer Deutschland und Frankreich, die wir lieben trotz allem. Sind doch die Verhältnisse hier so, dass jeder nach seinem Willen und seinen Fähigkeiten sein Leben gestalten kann, wie er möchte und wir die Reise so unternehmen konnten, wie wir es getan haben.



FRADILIRA ist ein kuttergetakelter Langfahrtsegler auf Basis "Glacer 40, Wattenkreuzer"

Durch ihren schwenkbaren Ballastkiel ist der Tiefgang zwischen 2,2m und 1,1m veränderbar.
Das Schiff kann auf Kies, Sand und Schlick trocken fallen und benötigt dabei keine Stützen. Die schönsten und sichersten Ankerplätze dieser Welt haben wenig Wasser!
Länge: (Ohne Bugspriet und Windfahnensteuerung) 12,20m
Breite: 3,5m
Die vorhandene Panamakanal-Vermessung berücksichtigt jedoch Bugspriet und Windfahnensteuerung.(ca 13,5m)
Besegelung:
Die Erfahrung auf allen Weltmeeren und mein Streben nach Sicherheit und Bequemlichkeit hat dazu geführt, dass ein ungelattetes Groß gefahren wird. Man refft bequem auch vor dem Wind ohne Kursänderung. Wer schon mal bei 30 Knoten Wind auf raumem Kurs in den Wind gehen musste, nur um das Groß zu reffen, weiß was man sich dadurch erspart. Dieses Verfahren widerspricht zwar allem, was von klugen Segellehrern verkündet wird, schont aber Kräfte, Nerven und Material. Voraus gesetzt immer, man verzichtet auf Latten im Groß oder eine Großsegelrolleinrichtung. Die Flächeneinbuße wegen der fehlenden Latten ist für ein Fahrtenschiff ohne Bedeutung.
Rollfock und Rollklüver werden nur bei Halbwindkursen gleichzeitig gefahren.
Auf Am- Wind-Kursen entweder Fock oder Klüver.
Auf Raumschotkursen fahren wir Groß und Fahrtenspinnaker, Groß und Klüver , oder bei Starkwind nur den Klüver.

