

Zu zweit mit WorldARC um die Erde (1)

Saint Lucia bis Hiva Oa (Marquesas)

WorldARC fährt in nur vierzehn Monaten um die Erde und besucht die schönsten Flecken auf unserem Planeten. Die kurze Zeit gibt auch berufstätigen Menschen die Möglichkeit teilzunehmen, wenn sie sich für diese Zeit frei machen können. Etwa die Hälfte der Teilnehmer waren solche Menschen im Alter um die 40 bis 50; es ist also heute möglich. Zwei Schiffe hatten je zwei Mädchen um die 8 Jahre an Bord, auch das geht.

Vierzehn Monate sind eine kurze Zeit für die immense Strecke und nur möglich, weil die Rally perfekt organisiert ist, und die Rallyleitung alle unnützen Wartezeiten wegzaubert. So gibt es z.B. keinerlei Warten vor dem Panamakanal. Die vier 40 m-Leinen und die Autoreifen-Fender liegen parat, der Vermesser und der Lotse kommen an Bord und die kleine Flotte wird separat durchgeschleust. Man muss sich also nicht vor dem Schraubenwasser der Großschiffe fürchten.

Auch das sonst so zeitraubende An- und Abmelden bei den Behörden wird von der Rallyleitung organisiert. Die Beamten kommen an Bord oder warten am Steg, und wenn es notwendig ist, dann beauftragt die Rallyleitung einen Agenten. Die zahlreichen Landausflüge sind perfekt organisiert und so wie auch die meisten Behörden- und Marinagebühren im Preis enthalten.

Es gibt Strecken, wo man frei segeln kann, etwa um Australien oder Südafrika herum. Man kann natürlich auch ausscheren und eine andere Route fahren. Wir fuhren beispielsweise von Suwarow nicht über Niue, sondern über Pago-Pago auf US-Samoa nach Tonga. Andere ließen Brasilien aus und fuhren von St. Helena direkt nach Grenada in der Karibik.

Die Route beginnt in Saint Lucia in der Karibik und führt über die St. Blas-Inseln zum Panama-Kanal. Über Contadora (Prinzen-Inseln) geht es zu den ecuadorianischen Galapagos-Inseln und von dort erreicht man nach 3200sm die französischen Marquesas. Dann geht es über die Tuamotos nach Tahiti, der Hauptinsel von Französisch-Polynesien und weiter über Moorea und Huahine nach Bora-Bora. Von dort geht die offizielle Route über die unbewohnte Insel Suwarow und über Niue nach Vavau im Königreich Tonga. Wir fuhren allerdings nicht über Niue, sondern über Pago-Pago in US-Samoa.

Von Tonga fährt man auf beliebigem Kurs nach Fidschi. Wir klarierten in Savusavu ein und fuhren dann die Nordküste der Hauptinsel entlang nach Musket Cove. Von Musket Cove geht es wieder gemeinsam nach Vanuatu zu der sehr ursprünglichen Insel Tanna. Hier besichtigt man einen aktiven Vulkan und fährt anschließend zur Hauptstadt Port Vila. Zum Abschluß der Pazifik-Überquerung geht es durch die Hydrographers-Passage des Great-Barrier-Riffs nach Mackay, Queensland, Australien.

Nach drei Wochen Aufenthalt in Mackay fährt man auf beliebigem Kurs zur Nordspitze Australiens. Wir fuhren über Cairns und die Whitsunday-Inseln nach Norden, vermeideten Thursday Island und fuhren durch die Endeavour Strait nach Darwin. Nach weiteren zwei Wochen geht es dann weiter nach Bali in Indonesien. Dort bleibt man eine Woche und fährt dann über Christmas Island und Cocos Keeling nach Mauritius. Wir machten wetterbedingt einen Zwischenstopp auf der Insel Rodrigues. Von Mauritius geht es über das französische Reunion nach Richards Bay in Süd-Afrika.

In Süd-Afrika hat man einen Monat Aufenthalt. Man kann das Land besichtigen und bei passender Wetterlage die Passage um das Kap Aguilas und das Kap der Guten Hoffnung nach Kapstadt machen. Wir blieben über Weihnachten und Neujahr in Hout Bay bei Kapstadt.

Von Kapstadt führt die Route dann über den Süd-Atlantik zur englischen Kronkolonie St. Helena und dann nach Salvador die Bahia in Brasilien. Dort ist dann Karneval. Danach fahren wir über Recife nach Fortaleza. Von hier führt dann die letzte gemeinsame Etappe nach Grenada in die Karibik. Nach einem weiteren Aufenthalt in der Marigot Bay auf Saint Lucia überquerten wir die Startlinie von Rodney Bay – und haben die Erde umrundet.



Die Route der WorldARC

Bevor wir am Sonntag, den 8. Januar 2012 in Rodney Bay die Startlinie überqueren können, hatten wir noch zwei unangenehme Abenteuer zu bestehen:

Unser Schiff war während des Sommers 2011 in Jolly Harbour auf Antigua hurrikansicher gelagert, und wir hatten es in gutem Zustand und mit neuem Antifouling versehen vorgefunden. Auf der kurzen Fahrt zum Rigg-Check bei Antigua Rigging in Falmouth Harbour drehte der elektrische Furling-Motor im Mast nicht mehr. Wir konnten das Großsegel nicht ausrollen. Nun ist glücklicherweise Antigua Rigging eine Selden-Vertretung; man hat schnell den Motor ausgebaut und einen internen Kurzschluss festgestellt. Von Selden wurde dann ein neuer Motor geliefert, der erheblich besser verdrahtet und isoliert war.

Der neue Motor war noch nicht eingebaut, da erhielten wir die nächste Hiobsbotschaft per Email: Selden rief einige Masten zurück, weil die obere Aufhängung des Vorstags fehlerhaft geschweißt war. Auch unser Mast war von dem Rückruf betroffen. Nach einiger Wartezeit traf auch die verbesserte Aufhängung aus Göteborg ein und wurde von Antigua Rigging eingebaut. Dazu musste allerdings der Mast gelegt werden; die Umbau-Anleitung von Selden funktionierte bei uns nicht.



Unsere Trinkwasser-Reserve – neben den 500 l im Haupt-Tank

So war es dann Weihnachten als wir endlich nach Saint Lucia aufbrechen können. Alle anderen Pläne – Einbau einer AIS-Anlage etc. – bleiben auf der Strecke. Lediglich ein größeres Schlauchboot mit Aluminium-Boden, eine neue Ankerkette als Ersatz für unsere verrostete alte und vier neue Service-Batterien haben wir bei Budget-Marine in Antigua gekauft. Das waren unsere einzigen Neu-Anschaffungen für die Erd-Umrandung.

Nein, nicht ganz. Bei der peniblen Sicherheits-Prüfung durch die WorldARC-Rallyleitung wird unsere Rettungsinsel beanstandet. Sie hat nicht die ab 1. Januar 2012 geltende ISO-Zulassung. So müssen wir eine neue Viking-Rettungsinsel bestellen, die dann in Panama City ausgeliefert wird.

Nach all den Aufregungen und vielerlei Veranstaltungen und Partys starten wir dann am Sonntag, den 8. Januar 2012 zu einem der größten Abenteuer unseres Lebens. Zusammen mit 25 Schiffen aus Japan und Russland, aus den USA, Australien und Europa verlassen wir unter dem Getute der anderen Schiffe die Rodney Bay. Wir nehmen den direkten Kurs auf die südliche Einfahrt zu den St. Blas-Inseln und schnell stellt sich die Routine ein. Wir hatten noch nie und auch später nicht Probleme mit den Nachtwachen und Wachwechseln. Das pendelt sich ohne festen Plan immer von selbst ein.



Start in Saint Lucia

Auf halbem Wege nimmt dann der Wind zu, aber – oh Schreck – das Großsegel lässt sich nicht einreffen. Der Furling-Motor dreht zwar hörbar, aber er dreht die Aufrollstange im Mast nicht. Wir rollen dann Großsegel manuell ganz ein; das geht mit einem Schneckengetriebe, ist mühsam und dauert lange. Inzwischen hatte der Wind entlang der kolumbianischen Küste gehörig zugelegt, so dass wir mit unserer Fock ausreichend besegelt sind. Stellenweise, oder besser einige Tage lang, haben wir an die 40 kn Starkwind.



Vor der Küste Kolumbiens

Am ersten Ankerplatz auf den St. Blas-Inseln öffnete ich die Abdeckung des Furling-Motors und konnte schnell die Ursache der Panne feststellen und beseitigen. Die Kupplung zwischen Motor und Drehstange war nicht eingerastet, oder hatte sich vielleicht beim Mastlegen in Antigua teilweise gelöst. Jedenfalls ist die Reparatur kein Problem und – um das gleich festzustellen – die elektrische Roll- und Reff-Anlage des Großsegels funktionierte dann ohne weitere Probleme bestens und war uns eine große Hilfe.

Die St. Blas-Inseln überraschen uns mit einer sehr üppigen tropischen Vegetation. Dorthin kommen keine Hurrikane, die auf den östlichen Karibik-Inseln die Pflanzenwelt (und gelegentlich mehr) niedermähen. Wir klarierten in Porvenir ein, gültig für ganz Panama, besuchen mehrere Inseln und werden von einer Einheimischen-Delegation freundlichst bewirtet. Wir erleben ein sehr geschütztes und schönes Segelrevier ohne die übliche Versorgung. Die Segler dort organisieren Versorgungsfahrten nach Colon im eigentlichen Panama. Alle zwei Wochen fährt jemand dorthin und bringt das mit, das man vorher bestellt hat.



St. Blas

Oh, wie schön ist Panama!

Wer kennt nicht die schön gezeichneten Geschichten von Janosch? Am Freitag, den 20. Januar 2013 machen wir in der Shelterbay-Marina in Colon fest. Hier ist es schön, und die Marina wird erweitert und hergerichtet. Die vier sauber verpackten Autoreifen-Fender und die vier 40 m langen Schleusenleinen liegen bereit; auch die Kanal-Vermessung geht schnell vorüber. Ein Studenten-Pärchen von einem Nachbarschiff kommt zu uns als Linehander, denn vier Personen sind pro Schiff vorgeschrieben. Hier verlässt uns das erste Schiff. Dem Eigner war der Wind vor der Küste Kolumbiens zu stark, und seine Crew fährt von nun an auf verschiedenen anderen Schiffen der ARC Flotte mit uns um die Erde.



Fertig für den Kanal

Am Abend des 23. Januar warten wir am Ankerplatz F auf den Advisor, der sich als sehr netter Mensch entpuppt und das Ganze locker angeht. Es ist auch kein Problem. Die WorldARC-Schiffe werden zusammen ohne Berufsverkehr geschleust. So hat man keine Probleme mit dem Schraubenwasser der großen Pötte. Wir bilden vor der ersten Schleuse ein Dreier-Päckchen: der große Katamaran „Anastasia“ in der Mitte, wir und eine andere Einrumpf-Yacht seitlich. Der Katamaran kann bestens manövrieren, so dass wir in der Mitte der Schleusenammern bleiben. Nach der dritten nächtlichen Schleusung ankern wir um Mitternacht im Gatun-See und der Advisor wird von einem Lotsenboot abgeholt.

Wir decken noch die großen Decksluken mit Kissenfedern ab und die gläserne Spritzschuttscheibe mit einer Bettdecke. Dies soll verhindern, dass die „Affenfaust“, mit denen der Schleusenbedienstete die 40 m-Leinen aufs Schiff wirft, Schaden anrichtet.

Die erste Schleuse



Millaflores-Schleuse



Am Morgen um 0630 Uhr kommt ein neuer Advisor, und wir fahren den Schiffahrtsweg entlang bis zur nächsten abwärts führenden Schleuse. In der Millaflores-Schleuse warten zahlreiche Schaulustige auf uns, und eine Web-Kamera überträgt Bilder der schleusenden Schiffe ins Internet. Schließlich erreichen wir nach der letzten Schleuse den Pazifik.

Es war ein beklemmendes Gefühl, als sich die letzten Schleusentore öffneten und sich dahinter der riesige Pazifik ausbreitet. Natürlich freuen wir uns auf die Südsee, aber die immensen Entfernungen betrachten wir mit gebührendem Respekt. Dann fahren wir zum Ankerplatz vor der Marina La Playita, wo uns der Advisor verlässt.



Panama City

La Playita ist eine kleine Marina, die nicht genug Platz hat für die ganze WorldARC-Flotte. Nur für Reparaturen oder zum Tanken kann man innen anlegen, ansonsten muss man vor der Marina ankern, allerdings sehr geschützt und sehr schön. Panama City ist eine riesige Stadt mit allen Einkaufsmöglichkeiten. Auch Seekarten-Kopien bekommt man für billiges Geld. Wir kaufen ein – es soll bis Tahiti reichen. Auf unseren Einkaufsfahrten sehen wir genug von der Stadt. Die Spuren der US-Besatzung sind deutlich zu sehen und auch im Bewusstsein der einheimischen Bevölkerung eingeebnet. Wir legen erstmals (und dann sehr viel öfters) Wert darauf, Deutsche zu sein.

Beim Tanken in La Playita berechnet man uns 10 Dollar für die Benutzung der Tankpier – das hatten wir bislang noch nicht erlebt. Am Donnerstag, den 2. Februar ankern wir vor der Insel Contadora im Perlen-Insel-Archipel. Hier ist es schön und ruhig, wir erholen uns und bereiten uns auf die Fahrt in den Pazifik vor.

Nach einer Woche, am 9. Februar starten wir in Richtung Galapagos. Die Schiffe der WorldARC sind mit einem Transponder von Yellowbrick ausgerüstet. Er sendet alle vier Stunden unsere Position an die WorldCruising-Zentrale nach Cowes und ins Internet. Dort kann jeder die Fahrt der Schiffe verfolgen. Um 0900 Uhr und um 1800 Uhr finden Funkrunden auf SSB-Kurzwellen statt, die Frequenzen werden vor dem Start vereinbart. Morgens gibt jeder seine Position durch und am Abend einen kurzen Zustandsbericht. So weiß jeder, wo der andere ist und die anderen wissen, wo man selbst ist und ob man Probleme hat.



Start in Contadora

Am Dienstag, den 14. Februar überqueren wir um 0957 Uhr den Äquator auf der Position 88° 33,7'W. Nüchtern wie wir sind, gibt es keine Äquatortaufe, aber wir freuen uns, zum ersten Mal auf der Süd-Halbkugel zu sein. Noch steht die Sonne im Süden von uns – es ist Nord-Winter und Süd-Sommer. Erst am 21. März wird sie wieder über dem Äquator stehen und dann im Norden von uns stehen.

Um Mitternacht des 14. Februar fällt unser Anker in der Bucht Baquerizo Morano auf San Cristobal.

Bevor wir an Land dürfen, ist Einklarieren angesagt. Am frühen Morgen kommt eine Schaluppe längsseits und ein halbes Dutzend Uniformierte entern unser Schiff. Es sind meistens weibliche, gut aussehende und sehr lustige Behördenvertreter und sie vertreten die Einreisebehörde, die Hafenbehörde, den Zoll, die Gesundheitsbehörde, das Landwirtschaftsamt und die Drogenkontrolle. Wir schreiben alle Daten unseres Schiffes, der eingebauten Geräte und unseren Lebensmittelbestand, dazu die letzten angelaufenen und die voraussichtlich nächsten sechs Häfen, die Krankheiten und Toten seit Panama und die an Bord befindlichen Tiere in mehrere Formblätter. Meine Frau hält mich mit einem Fußtritt davon ab, korrekterweise „Ameisen“ als Tier-Passagiere anzugeben, denn wo Ameisen sind, ist meistens auch Gift und das wäre sicherlich unerwünscht wie auch alle anderen Chemikalien. Das Formblatt für die Gesundheitsbehörde muss allerdings der Bordarzt unterschreiben; aber natürlich haben wir so einen an Bord. Da wir auch keine Waffen an Bord haben, steht dann unserer Einreise nach Ekuador nichts mehr im Wege. Eine der Damen spricht perfekt Deutsch, aber sie verrät uns nicht, wieso. Wir verbringen einen amüsanten Vormittag und

bekommen für 220 \$ vier schöne Stempel in unsere Pässe, je einen von Ekuador und einen von Galapagos.

Dann fahren wir mit dem Hafentaxi an Land und bewundern die zahlreichen Seelöwen, die überall herumliegen. Sie sind nur solange putzig anzuschauen, solange sie im Wasser schwimmen und nur mit den Köpfen herausschauen. Liegen sie auf den an Bojen oder vor Anker liegenden Schiffen herum, dann sind sie sehr unförmig. Und sie machen gewaltig Dreck.

Baquerizo Moreno entpuppt sich als angenehmer Ort mit sehr freundlichen Menschen. Im Hotel Miconia ist jeden Abend Happy Hour, wo sich Alles trifft. WorldARC hat einen Boots-Ausflug zu den vorgelagerten Felsen und Lagunen organisiert, wo man die einzigartige Fauna und Flora bewundern kann. Auch für mich nüchternen Menschen war dies ein ausgesprochenes Highlight.



Floreana

Wir bekommen die Erlaubnis, vier Inseln des Archipels anzulaufen. So nehmen wir Kurs auf Floreana, ankern vor Velasco Iburra und segeln anderntags zur Insel Isabel und ankern in Puerto Villamil. Dann segeln wir zur Hauptinsel des Archipels, nach Puerto Ayora auf Santa Cruz.

Die Insel-Hauptstadt entpuppt sich als ansprechendes angenehmes Örtchen, in dem wir uns gerne aufhalten. Überall sieht man Baumaßnahmen, der Ort putzt sich heraus. Und es ist ein Gerücht, dass man hier nicht Einkaufen kann. Es gibt alles, auch Motor-Ersatzteile. Nur die Geld-Automaten sind notorisch leer.



Puerto Ayora





Ein Bötchen fährt mit Plastik-Fässern an Bord herum und versorgt die ankernden Schiffe mit Diesel und Wasser. Man füllt uns 300 l Diesel in unseren oberen Tank. Der fasst zwar nur 250 l, aber so ist das eben in Ekuador. Vor der langen Strecke zu den Marquesas brauchen wir volle Tanks. Ein weiteres Schiff, die irische „Sea Fever“ verlässt die Rally und dreht um.

Während ich friedlich im Wasser schwimmend unser Schiff umrunde, beißt mich ein großer Fisch in die Zehen. Es blutet heftig und ich sprühe eine Menge Jod darauf. Dann rufe ich drei Pelikane zu Hilfe. Sie jagen den Fisch, fangen ihn und fressen ihn auf.

Am Sonntag, den 4. März 2012 klarieren wir aus; die Behörden-Vertreter hatten sich im Rock Cafe versammelt. Und um 1200 Uhr starten wir zu der längsten Etappe unserer Reise, zu den Marquesas.



Der Stille Ozean

In der Nacht des 18. März erschreckt uns ein heftiger Knall aus dem Rigg. Im Scheinwerferlicht sehen wir die Beschädigung: die untere BB-Zwischenwank ist gerissen. Dies ist die Verbindung von der unteren BB-Saling zum Mast in Höhe der mittleren Saling. Wir rollen sofort das Großsegel ein und starten den Motor. Bei Tageslicht sieht man, dass nun der Mast im Seegang schwingt; es sieht sehr unerfreulich aus. Wir beschließen, die verbleibenden 792 sm zu den Marquesas unter Motor zu fahren. Mit 1400 Upm fahren wir 5,5 kn, und das sollte reichen. Wir informieren die Rallyleitung und die anderen Schiffe und geben sicherheitshalber zweimal täglich unsere Position durch.

Am Samstag, den 24. März 2012 erreichen wir mit wenigen Litern Diesel im Tank Hiva Ova auf den Marquesas, 3474 sm von Galapagos. Am Abend ist große Willkommen-Party mit lokalen pazifischen Tänzen und wir bekommen einen Blumen-Ring umgehängt. Es ist sehr schön hier: Südsee-Atmosphäre, sehr kultiviert und freundlich. Die malerische Bucht wird von eleganten Villen umringt. Auffallend aber: auch die anderen Segler sind fix und fertig und erschöpft.

Stefan von der „12moons“ verbindet mit einer Dyneema-Leine unsere BB-Saling mit dem Mast und stabilisiert so das Rigg.



Hiva Ova (Marquesas)



Die gebrochene Zwischenwand

Zu zweit mit WorldARC um die Erde (2)

Hiva Oa (Marquesas) bis Musket Cove (Fidschi)

Die Rallyleitung organisiert einen Tankwagen mit Diesel, denn auf dieser Insel gibt es keine Tankstelle. Wir bekommen nach einer akrobatischen Schlauch-Übergabe 100 l Diesel. Allmählich tritt wieder Ruhe ein und wir genießen die großartige Landschaft.



Tanken auf Hiva Ova

Für Freitag, den 30. März ist das Versorgungsschiff angekündigt; wir müssen die Bucht räumen. So fahren wir zunächst zur Nachbarinsel Tahuata und ankern dort. Es ist hier zauberhaft – wie im Bilderbuch. Und am Traumstrand keine Menschenseele. Anderntags fahren wir zur Insel Ua Pou und schließlich nach Nuku Hiva, dem Hauptort des Marquesas-Archipels. Hier können wir voll tanken und einkaufen für die Passage zu den Tuamotos und nach Tahiti.



Tahuata (Marquesas)



Ua Pou (Matquesas)



Rangiroa (Tuamotos)

Am Donnerstag, den 5. April sind wir wieder unterwegs zu den Tuamotos und fahren am 9. April morgens durch die Passage nach Rangiroa ein. Am 1. April erreichen wir Tahiti und versuchen im Norden von Papeete zu ankern. Unsere Ankerkette wickelt sich um einen Korallenstock und kommt nicht frei. Drei Einheimische helfen uns, sie wieder frei zu bekommen und zeigen uns einen Ankerplatz ohne Korallen.

Am Donnerstag, den 12. April fahren wir durch die Haupt-Einfahrt von Papeete und durch den Flughafen-Kanal zur Marina Taina. Wir wollen zunächst vor der Marina ankern, aber dann kommt ein freundlicher Franzose per Dinghi angefahren, zeigt uns seine Boje, die frei ist und lädt uns ein, sie zu benutzen. So hängen wir nun die nächsten Tage an einer schönen Boje. Man sieht die Bilderbuch-Insel Moorea und die anfliegenden Flugzeuge über uns. Die von Air Tahiti haben eine große Blume auf dem Leitwerk.

Am Samstag, den 14. April verholen wir uns in die Marina Taina. Ich pumpe mit der kleinen, fest eingebauten Handpumpe 2 l dreckigen Diesel aus dem unteren Tank.

Wir bleiben bis Freitag, den 27. April in Papeete und genießen die große Stadt, Restaurants, alle Einkaufsmöglichkeiten und den Flugplatz, wo unser Besuch nach einem Marathon-Flug ankommt. Papeete hat über 100.000 Einwohner und den entsprechenden Autoverkehr. Und das in der Südsee! WorldARC organisiert eine ganztägige Insel-Rundfahrt mit Besuch des Gauguin-Museums und des Tahiti-Museums. Außerdem eine Vortrags-Veranstaltung mit Informationen über die Inseln Französisch-Polynesiens und wie immer einen großen Party-Abend mit Preisverleihung, Tanz und

Snacks. Die Preisvergabe nimmt niemand so richtig ernst, auch wir bekommen einen Preis aus Schokolade, damit wir uns freuen, was wir auch machen.



Moorea (Französisch-Polynesien)

Am Freitag, den 27. April legen wir ab nach Moorea; wir ankern dort in der Cooks Bay und bleiben eine Woche dort. Moorea ist – zusammen mit Bora-Bora – die wohl bekannteste Südsee-Insel. Es ist hier auch tatsächlich so schön, wie auf den zahlreichen Aufnahmen, die Südsee-Bücher schmücken. Mit dem Beiboot kaufen wir täglich frische Brötchen, bis dann der Außenbord-Motor streikt. Er wird zerlegt und gereinigt und läuft dann wieder.

Am Samstag, den 5. Mai fahren wir zurück nach Tahiti und unser Besuch fliegt nach Hause. Am nächsten Tag fahren wir erneut nach Moorea und dann weiter über Raiatea nach Bora-Bora, wo wir am Donnerstag, den 10. Mai an einer Boje vor dem Yachtclub festmachen. Die Südsee-Atmosphäre hat alle Segler erfasst. Es herrscht bei der abendlichen Happy Hour eine unglaubliche Stimmung. Am nächsten Tag findet eine Spaß-Regatta mit den Beibooten statt. Sogar wir nehmen teil und bekommen dafür wieder einen Preis.



Bora-Bora (Französisch-Polynesien)

Dann entschließen wir uns, die gesamte WorldARC mitzumachen. Wir hatten vorsichtshalber zunächst nur bis Australien gebucht, aber nun sehen wir, dass wir auch die ganze Strecke schaffen können.

Wir starten am Mittwoch, den 16. Mai zu 700 sm entfernten Südsee-Insel Suwarow. Die Insel ist eher ein großes Atoll und völlig unbewohnt. Alle Schiffe ankern vor dem traumhaft schönen Sandstrand und genießen die Atmosphäre. Am Freitag, den 25. Mai nähert sich eine Sturmfront – exakt nach Gribfile-Vorhersage. Es regnet Bindfäden und stürmt. Um 1800 dreht der Wind überraschend auf Süd und legt auf 35 kn zu. Wir alle hängen nun auf Legerwall vor dem Traumstrand und jeder flüchtet ins freiere Wasser – sofern der Anker frei kommt. Das ist nicht einfach, weil die Korallen Anker und Kette blockieren. Schließlich ankern alle in der Mitte der Lagune – bis auf den Katamaran „Ensemble“. Man bekam den Anker nicht frei und wurde auf die Korallen getrieben.



Suwarow

Am nächsten Morgen wird die „Ensemble“ frei geschleppt und die Tauchexperten unter den WorldARC-Seglern versuchen, die großen Löcher im Rumpf der „Ensemble“ zu schließen. Sie arbeiten zwei Tage lang; alle haben Dichtungs-Material und verwendbare Gegenstände gespendet, um die Ensemble dicht zu bekommen. Wir haben die Schäden gesehen, es war schrecklich. Ein Katamaran hat einen dünnen Rumpf und große Flächen, die leck schlagen können. Sechs Schiffe, darunter wir, beschließen, die „Ensemble“ nach Pago-Pago auf US-Samoa zu begleiten, wo man hoffentlich den Katamaran reparieren kann.

Am Dienstag, den 29. Mai startet die kleine Flottille nach Samoa – aber erst nach stundenlangen Versuchen und Tauchgängen, um die Anker frei zu bekommen. Unterwegs droht die „Ensemble“ zu sinken. Die „Zoe“ hat eine extrem große und leistungsstarke motorgetriebene Pumpe an Bord. Die Pumpe wird auf der „Ensemble“ installiert, und wir erreichen Pago-Pago am Samstag, den 2. Juni 2012. Dort begrüßt uns in der Einfahrt ein großer knallgelber McDonalds.



Pago-Pago (US-Samoa)

Ja, wir sind in den USA. Das merkt man auch am Diesel-Preis. Nirgendwo haben wir so billig getankt wie hier. Aber: ein Sicherheits-Offizier verlangte kategorisch, dass wir zum Tanken eine rote Flagge setzen. Glücklicherweise hatten wir so etwas aus Bodensee-Zeiten an Bord. So war er und wir zufrieden. Leider hatten wir sehr schlechtes Wetter in Pago-Pago und dort ist der Ankergrund recht mäßig. Täglich trieben ankernde Schiffe herum und mussten neu ankern. Und ebenfalls typisch USA: Auf Kanal 2 A läuft ein automatischer Wetterbericht, den wir mit unserem Icom empfangen können.

Am Freitag, den 8. Juni fahren wir mit den anderen ab Richtung Vavau auf Tonga. Nur die „Ensemble“ bleibt zurück. Sie kann auf US-Samoa nicht repariert werden, voraussichtlich nur in Australien. Später erfahren wir, dass sie als versicherungstechnischer Totalschaden abgerechnet wurde.

Auf dem Wege nach Tonga überqueren wir die Datumsgrenze. Nun sind wir Europa voraus. Wir erreichen Vavau auf Tonga am Dienstag, den 12. Juni, hängen uns an eine Boje in der schönen und sehr geschützten Hafengebucht, klarieren ein und bekommen Besuch von dem örtlichen Trans-Ocean-Vereiner. Das ist schön und das erste Mal.

Die Flotte trifft sich wieder in Musket Cove am Weststrand von Fidschi. Bis dahin kann jeder fahren wie er will und wann er will. Musket Cove soll ein weiteres Highlight sein; daher bleiben wir nicht lange in Tonga und wollen ausklarieren. Aber das geht heute nicht: es ist Sonntag. Die Einwohner des Königreichs Tonga sind sehr religiös und am Sonntag alle in der Kirche.

Am Montag, den 18. Juni klarieren wir aus und nehmen Kurs auf Savusavu im Norden von Fidschi. Dort kommen wir am Donnerstag, den 21. Juni an. Auf dem Wege dorthin passieren wir den Längengrad $180 = 0$ und sind nun östlich von Greenwich.

Die Coprashed-Marina in Savusavu ist gemütlich und familiär, und es gefällt uns sehr gut hier. Wir liegen an einer Boje vor der Marina neben einem japanischen Schiff, das wir von New York her kennen.



Die Coprashed-Marina in Savusavu (Fidschi)



Die Coprashed-Marina in Savusavu (Fidschi)

Im Straßenbild und in den Geschäften fällt uns sofort das Problem Fidschis auf: rund die Hälfte der Bevölkerung sind Inder. Wir gehen indisch essen und einkaufen; es gibt Geschenke und Lebensmittel. Alles ist erstaunlich billig.

Wir bekommen Besuch von dem Trans-Ocean-Vertreter. Er bringt uns in Kopie genaue Seekarten und Wegpunkte zur Passage durch die mit Riffen gespickte Bligh-See. Am Dienstag, den 26. Juni machen wir uns auf dem Weg. Die anderen Segler meiden diese Passage und fahren einen deutlichen Umweg.



Die Nordseite von Fidschi



Die Nordseite von Fidschi

Dank der erhaltenen Karten und Wegpunkten haben wir eine leichte Fahrt durch die Bligh-See und fahren dann am Nordrand der Hauptinsel Fidschi entlang und an Lautoka vorbei bis zur Denarau-Marina. Dort füllen wir Wasser und Diesel nach und fahren dann nach Musket Cove, wo wir am Freitag, den 29. Juni ankommen.

Musket Cove ist wunderschön; die Wirklichkeit übertrifft alle Beschreibungen. Wir ankern knapp außerhalb der Marina und fahren im Weiteren immer mit dem Beiboot an Land. Unserem Außenbord-Motor gefällt das nicht. Er streikt öfters und wir müssen abgeschleppt werden. Im architektonisch anspruchsvollen Restaurant der Hotelanlage, zu der die Marina gehört, gibt es Willkommens-Drinks, Barbecue und ein festliches Dinner. Hier kann man es sich wirklich schön machen.



Musket Cove (Fidschi)





Musket Cove (Fidschi)

Zu zweit mit WorldARC um die Erde (3)

Musket Cove (Fidschi) bis Bali (Indonesien)

Am Samstag, den 7. Juli 2012 startet die ganze Flotte in Richtung Tanna im Inselstaat Vanuatu. Nun ist der Pazifik kein Stiller Ozean mehr: es bläst mit 30 kn und rollt erbärmlich. Ich falle schlafend aus dem Bett, und das ist recht schmerzhaft, weil man sich im Schlaf nicht abstützen kann. Wir kommen am Dienstag, den 10. Juli um 0200 Uhr nachts in Tanna an und ankern in der Bucht Port Resolution.

Tanna ist eine Insel ohne moderne Infrastruktur. Es gibt keine Straße oder Wege, nur Pisten durch den Tropenwald. Wir werden in einem Geländewagen im Schritttempo durch die Insel gefahren, zuerst zu einer Siedlung auf Baumhütten und dann zu dem aktiven Vulkan Yasur. Die Einheimischen leben mehr als ursprünglich; man zeigt uns, wie man durch Reiben auf Holz Feuer machen kann. Gewaltiges Feuer spuckt auch der Vulkan Yasur aus. Man kann dort bis an den Kraterrand gehen und hineinschauen.

Am nächsten Tag werden wir offiziell von den Bewohnern Tannas begrüßt. Sie bringen uns Seglern Körbe mit Obst und Gemüse als Geschenk und wir revanchieren uns mit Kleidung, Werkzeug, Geschirr und Ähnlichem. Am Abend serviert man uns ein Dinner mit einheimischen Gerichten; sie sind arg gewöhnungsbedürftig. Auf der nächtlichen Fahrt mit dem Beiboot zum ankernden Schiff streikt der Außenbord-Motor erneut, und wir werden wieder abgeschleppt.



Auf Tanna (Vanuatu)



Auf Tanna (Vanuatu)



Mt. Yasur



Auf Tanna (Vanuatu)

Am Sonntag, den 14. Juli 2012 legen wir ab nach Port Vila, der kleinen Hauptstadt von Vanuatu, wo wir Sonntag-Nacht, den 15. Juli ankommen. Bei Yachting-World wartet die bestellte Navionics-Karte Australien auf uns, die wir für die Fahrt durch das Great Barrier Riff dringend brauchen. Wir bringen unsere Gasflaschen zum Füllen, und am Abend gibt es ein feines Dinner.

Die europäischen Gasflaschen werden nicht gefüllt. Ich baue um und schließe unsere US-amerikanische Flasche an.

Hier verlassen uns mehrere Schiffe. Sie wollen länger in der Südsee bleiben, nach Neu-Kaledonien und Neuseeland fahren oder nach Sydney. Mit der nun jährlich verkehrenden WorldARC werden sie nächstes Jahr weiter fahren.



Port Vila (Vanuatu)



Port Vila (Vanuatu)



Pot Vila (Vanuatu)

Am Donnerstag, den 19. Juli 2012 legen wir ab nach Australien. Der Pazifik will nun alles an Wind und Wellen nachholen, das uns bisher verschont hat. Es bläst konstant mit 30 kn und die Wellen erreichen 3 m und kommen seitlich aus Steuerbord. Unser Steiner-Fernglas fliegt quer durch das Schiff und bricht in der Mitte entzwei. Christel schreibt am Kartentisch eine Email, als sich das Schiff auf Steuerbord legt. Sie fliegt quer über den Salon an den Herd und verbringt die nächsten Tage vorwiegend mit Voltaren im Bett.

Am Donnerstag, den 26. Juli 2012 passieren wir um 0310 Uhr nachts die Ziellinie vor der Einfahrt in die Hydrographers Passage durch das Great Barrier Riff. Und um 1800 Uhr legen wir am Zollsteg in Mackay an. Nun haben wir alle fünf Kontinente besucht.

Am nächsten Morgen kommen um 0700 Uhr mehrere Einklarierungs-Beamte mit Amtshund zu Besuch. Bei uns ist nichts zu beanstanden. Wir haben alle Lebensmittel aufgegessen, der Hund riecht keine Drogen, und für unser Unterwasserschiff haben wir bereits einen Neu-Anstrich in der hiesigen Werft vereinbart. Der Travellift hebt uns gut 15 m hoch an Land.

Die Aussis erweisen sich als sehr gastfreundlich. Am Abend werden wir im Yacht-Club bewirtet; die Mitglieder haben für uns gekocht. Am nächsten Tag veranstaltet der Club einen Vortrag über das Revier Nord-Australien von Mackay bis Darwin. Es ist kalt in Mackay, tagsüber maximal 14 ° C und dazu weht ein eisiger Wind aus Süd, aus der Antarktis.



Am Zollsteg in Mackay, Queensland, Australien



An Land in Mackay



An Land in Makay

Unser Schiff wird zweimal mit schwarzen Micron 66 gestrichen, ein neues Seeventil und ein neuer Keilriemen werden eingebaut, und der Impeller überprüft. Ich kaufe ein kleines Verlängerungskabel und baue damit einen Elektro-Anschluss für unser Schiff. Wir haben zwar ein reichliches Sortiment Elektro-Stecker an Bord, aber für die australischen Steckdosen passt keiner. Schließlich wird unser Schiff wieder ins Wasser gesetzt, und wir verlegen uns an einen schönen Liegeplatz.

Es gibt wieder Partys und eine Preisverleihung. Wir bekommen einen Preis, weil wir tatsächlich die Zweiten nach Berechnung waren. Die Aussis der „Glamorous Galah“ verlassen uns; sie sind zu Hause und fahren nach Sydney und weiter nach Perth. Sie schenken uns zum Abschied zwei Galahs aus Plüsch. Galahs sind eigentlich recht dumme australische Vögel. Ein anderes australisches Schiff, die „Spirit of Alcides“ kommt in die Rally.

Ein weiteres Schiff scheidet aus. Der Skipper ist erkrankt, bringt uns seine Bord-Apotheke, die er nun nicht mehr braucht und fliegt nach Hause. Wir verlegen anderntags sein Schiff auf den Liegeplatz eines Brokers, der es verkaufen soll. Uns ist zum Heulen zumute.

Am Samstag, den 4. August legen wir ab und fahren zu den Whitsunday Inseln. Dies ist ein geschütztes Insel-Revier und wir können die nächsten Tage immer am Abend ankern und gemütlich schlafen. Wir besuchen die fashionable Hamilton-Insel und ankern vor Magnetic Island. Hier fällt der Steuerkompass des Plotters aus und zeigt eratische Werte. Wahrscheinlich kommt dies von dem magnetischen Einfluss der Insel. Später erfahren wir, dass bereits Kapitän Cook diesen Effekt bemerkt und beschrieben hat.



Whitsunday Inseln

Am Sonntag, den 12. August legen wir in der Marlin-Marina Cairns an. Wir bekommen Besuch und legen am Freitag, den 17. August ab Richtung Lizard Island. Dort lässt es sich gut ankern und erholen.

Am Mittwoch, den 22. August erreichen wir die Nordspitze Australiens. Wir fahren bei starker Gegenströmung durch die Albany Passage und ankern vor Possession Island. Dann fahren wir durch die Endeavour Strait Richtung Darwin. Wir haben Thursday Island ausgelassen, wo sich die Flotte

versammelt hat und wo man recht ungünstig liegt. Am Kap Wessel treffen wir wieder auf sie. Navtex meldet sich wieder; es war den gesamten Pazifik über ohne Empfang.



Die Endeavour Strait an Australiens Nordspitze

Wir kommen am Dienstag, den 28. August in Darwin an und ankern in der Fanny Bay. Nächsten Morgen um 0730 Uhr kommt die Pest Control und spritzt Desinfektions-Lösung in die Ein- und Auslässe im Rumpf. Rally Control fährt mich und andere Skipper zum Zollamt und wir bekommen ein Papier, womit wir zollfrei tanken können. Das machen wir auch und fahren anschließend durch eine Schleuse in die Tipperary Marina. Dies ist eine sehr feine Marina und wir genießen den Aufenthalt in Darwin, besuchen den Botanischen Garten und die zahlreichen Geschäfte. Aber auch hier füllt man die europäischen Gasflaschen nicht, lediglich unsere amerikanische Flasche.

Am Dienstag, den 4. September klarieren wir aus, fahren bei Hochwasser aus der Schleuse und nehmen Kurs auf Bali in Indonesien. Dort kommen wir am Montag, den 10. September um Mitternacht an.

Wir passieren die Ziellinie vor Benoa auf Bali am Dienstag, den 11. September 2012 nachts um 0046 Uhr und machen längsseits an dem Tankschiff fest. Dort tanken wir am nächsten Morgen und fahren dann mit Rally Control in einem Taxi zu den fünf Einklarierungsbehörden. Danach dürfen wir uns an einen schönen Liegeplatz mit Fingerstegen, Strom- und Wasseranschluss verholen.

Am Donnerstag, den 13. September machen wir einen ganztägigen Ausflug ins Innere und in den Norden Balis. Wir sehen unzählige Tempel, Reisfelder, den Vulkan Mt. Setur, die Stadt Ubud mit feinen Geschäften und einen Affenwald. Wir kommen erledigt zurück.



Reisfelder auf Bali





Tempel auf Bali

Zu zweit mit WorldARC um die Erde (4)

Bali (Indonesien) bis Kapstadt (Süd-Afrika)

Am Tag darauf fahren wir mit einem Taxi zu dem Touristen-Ort Kuta zum Einkaufen bei Carrefour. Dort ist es so gepflegt wie bei Carrefour üblich und erstaunlich billig. Wir kaufen erhebliche Mengen, um damit bis zum nächsten Carrefour auf Reunion zu kommen – auch Motoröl, weil es so günstig ist.

Als wir zum Schiff zurückkommen, wird gerade die australische „Spirit of Alcides“ in den Hafen geschleppt und neben unser Schiff bugsiert. Sie haben unterwegs ihren Propeller verloren.

Tags darauf, also am Samstag, wird die „Bronwyn“ in den Hafen geschleppt. Sie hatte gleich nach dem Start in Darwin kapitalen Motorschaden und muss ab jetzt bis Süd-Afrika ohne Motor auskommen. Die Kurbelwelle des Volvo Penta ist gebrochen.



Tempel auf Bali



Tänzerinnen auf Bali

Am Abend ist großes und sehr gutes Dinner mit Preisverleihung. Wir bekommen einen Preis, eine schöne geflochtene Schale, weil wir bisher auf der gesamten Rally stets nachts in völliger Dunkelheit angekommen und in die Häfen eingefahren sind.

Wir starten nach umständlichem Ausklarieren am Montag, den 17. September 2012 in den Indischen Ozean. Gleich darauf ist Aufregung im Funk: bei „Betoo“ ist das Epirb ins Wasser gefallen, wo es aktiviert wurde. Man konnte es wieder auffischen und abstellen. Rally Control informiert die verschiedenen Behörden von dem blinden Alarm.

Unterwegs nach Christmas Island macht uns ein knarrendes Geräusch im Rudergestänge nervös. Wir öffnen die Abdeckung des Kardan-Antriebs und sehen den Grund: dort befindet sich ein Getriebe, das die Drehbewegung des Steuerrads und des Autopiloten in eine lineare Schub- und Zug-Bewegung für den Ruder-Quadranten umwandelt. Einer der drei Füße ist gebrochen und das Getriebe bewegt sich knarrend mit den Ruderbewegungen. Wir fürchten, dass die verbliebenen zwei Lager auch bald brechen werden und ich bastle eine Not-Reparatur: Ich schraube ein Schlauchschelle unter den gebrochenen Fuß, ziehe eine stabile Drahtschlaufe durch die Schlauchschelle und wickle sie um den Getriebekasten. Mit der Schlauchschelle ziehe ich den Draht stramm und das Getriebe kann sich nun nicht mehr bewegen. So fahren wir bis Christmas Island, wo wir wieder in der Nacht, am Donnerstag, den 20. September um 2300 Uhr ankommen. Wir machen an der „Ruby“ fest, die an einer Boje hängt. Zum Ankern ist es hier zu tief.



Christmas Island (Australien)

Am nächsten Morgen kommt ein Techniker an Bord. Rally Control hatte die Ingenieure der Minengesellschaft auf Christmas Island von unserem Problem informiert. Der Techniker überlegt kurz und fährt wieder zur Werkstatt der Minengesellschaft. Am Nachmittag bringt er zwei Platten. Die eine schraubt er an die drei Bolzen im Rumpf fest, die andere legt er über den Getriebekasten. Dann schraubt er die beiden Platten mit vier langen Gewindebolzen zusammen. Der Getriebekasten ist nun zwischen zwei Metall-Platten eingespannt und fixiert. Diese geniale Sandwich-Konstruktion hält bis heute perfekt.



Christmas Island (Australien)

Am Dienstag, den 25. September Mittag sendet die „Ciao“ einen Pan-Pan-Hilferuf. Sie ist rund 60 sm voraus, wir können sie nicht hören, aber andere Schiffe geben die Meldung als Relais-Stationen durch. Ein Unterwasser-Gegenstand hat das Ruder der „Ciao“ getroffen und schwer beschädigt. Der Wasser-Einbruch ist nicht zu beherrschen. Die „J’Sea“ erreicht die „Ciao“ und versucht sie zu schleppen. Aber das Schiff schwimmt bereits zu tief im Wasser und die Schleppleinchen brechen. Um 1400 verlassen die beiden Eigner ihr Schiff und werden von der „Spirit of Alcides“ aufgenommen. Kurze Zeit später versinkt die „Ciao“ im Indischen Ozean.

Am Samstag, den 22. September legen wir ab Richtung Cocos Keeling,

Wir erreichen Cocos Keeling wie immer in der Nacht und ankern um Mitternacht in der Lagune. Am Mittwoch müssen wir erneut die gesamte australische Einklarierungs-Prozedur überstehen, obwohl wir von der ebenfalls australischen Christmas Insel kommen. Dann erst können wir die schöne Landschaft genießen. Cocos Keeling sieht aus, wie man sich das Paradies vorstellt; schwer zu beschreiben, wenn man nicht ins Schwärmen kommen will.



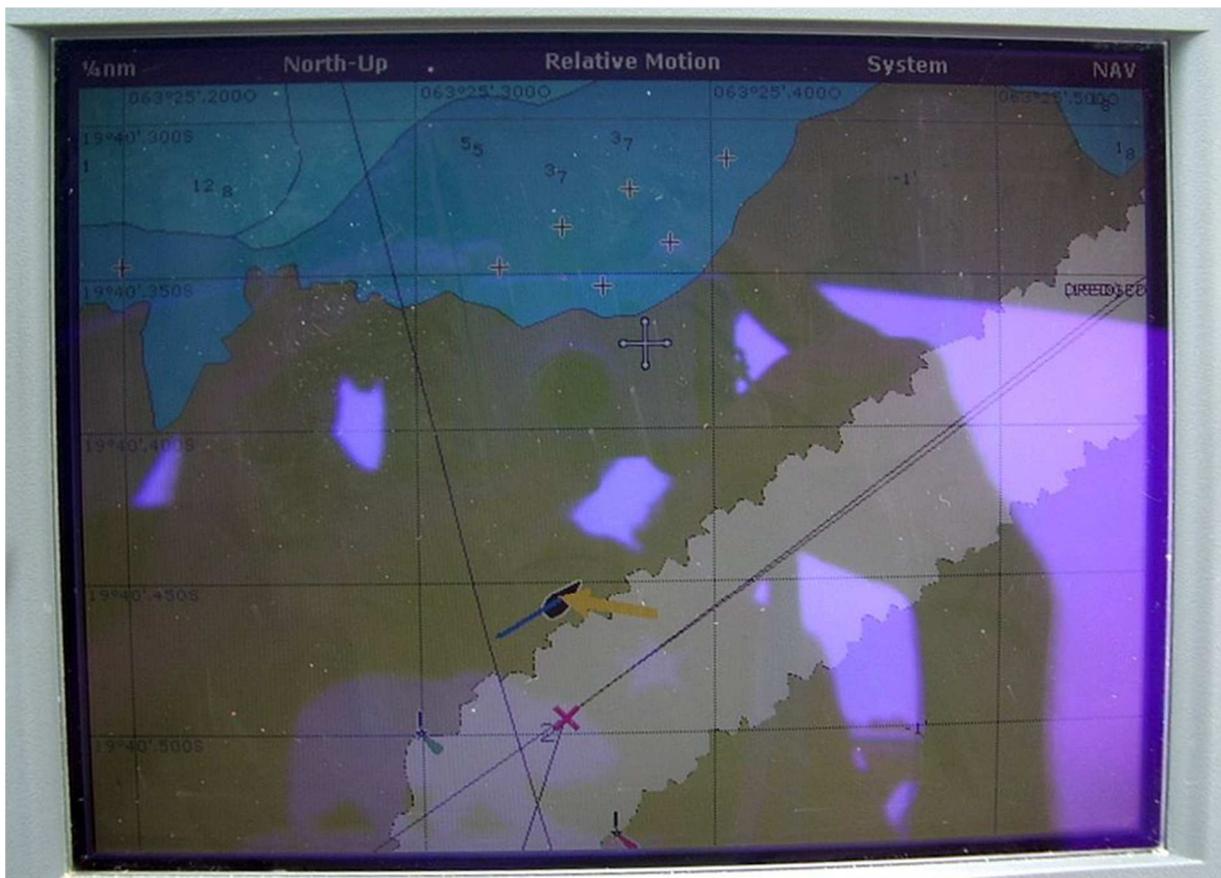
Cocos Keeling (Australien)

Am Sonntag, den 30. September gibt es ein Barbecue mit Preisverteilung. Wir bekommen tatsächlich erneut einen 2. Preis nach Berechnung. Am Montag klarieren wir aus und starten am Dienstag, den 2. Oktober nach Mauritius. 2600 sm Indischer Ozean liegen vor uns.

Der Indische Ozean zeigt sich sehr unfreundlich. Täglich Regen, Squalls und starker Seegang. Er hat unser gutes Steiner Fernglas schon wieder auf dem Gewissen. Es ist zum zweiten Mal quer durch das Schiff geflogen und in der Mitte auseinander gebrochen. Ich klebe es wieder mit Zweikomponenten-Kleber; das hält vorerst, aber man kann den Augenabstand nicht mehr verändern.

Südlich von Madagaskar entwickelt sich ein Zyklon; so heißen hier die tropischen Wirbelstürme. Es ist der erste Zyklon dieser Saison, bekommt den Namen Anais und kommt viel zu früh. Unsere Sailmail-Gribfiles lassen vermuten, dass der Zyklon über oder nahe an Mauritius hinwegziehen wird. Das ist uns zu riskant. Wir gehen auf einen südlicheren Kurs, der uns an der Insel Rodrigues vorbei führt. Der große Katamaran „1+1“ hatte die gleiche Idee und ist bereits dort; die „Mr. Blues“ folgt uns.

Es ist wie immer stockdunkle Nacht als wir uns in den kleinen Hafen von Rodrigues hinein tasten. Die „1+1“ gibt uns über Funk Hilfestellung. Das ist auch sehr nützlich, denn unser Plotter zeigt unsere Position auf dem Land neben der Einfahrt. Entweder die Navionics-Karte oder das GPS irren sich. Um Mitternacht fällt der Anker in Rodrigues. Wir lotsen dann „Mr. Blues“ durch die Einfahrt.



Hier irrt der Plotter



Rodrigues (Mauritius)

Rodrigues gehört zum Inselstaat Mauritius und wir werden hier mit viel Papier umständlich einklärt. Aber dann erweist sich die Insel als sehr sympatisch und freundlich. Freundlich ist auch der Zyklon Anais; er zieht nördlich von Mauritius vorbei. So klarieren wir am Mittwoch, den 17. Oktober aus und fahren bei böigen und regnerischem Wetter mit den beiden anderen Schiffen Richtung Mauritius. Die „1+1“ fährt uns natürlich davon. Sie wird von der „Rainbow Warrior“ angerufen und soll den Kurs ändern. Aber „1+1“ gibt keine Antwort und reagiert nicht.

Am Freitag, den 19. Oktober 2012 kommen wir am Abend in Mauritius an und werden von den anderen Schiffen mit großem Hallo begrüßt.

Am Montag ist ein ganztägiger Ausflug über die Insel am Programm. Wir besichtigen Zuckerrohr-Plantagen, eine Zucker-Fabrik und eine Destillerie. Wir bekommen 80-prozentigen Rum zum Kosten, schrecklich.



Mauritius

Mauritius ist eines der wenigen Länder der Erde, in denen alle Religionen gleichberechtigt vertreten sind. Das führt natürlich auch dazu, dass alle Feiertage aller Religionen gefeiert werden und arbeitsfrei sind. Der Inselstaat profitiert sehr von der religiösen Toleranz und macht einen politisch stabilen Eindruck. Davon profitiert wiederum die Wirtschaft und der Tourismus.

Die Haupt-Attraktion von Mauritius ist seit mehreren hundert Jahren ausgestorben: der flugunfähige Vogel Dodo. Sein Bild prangt überall auf Tüchern, Taschen, Schalen etc., nur auf die Nationalflagge hat es der Vogel noch nicht geschafft. Er muß sehr schmackhaft gewesen sein. Vielleicht findet man noch seine DNS und reanimiert ihn.

Wir werden mit einer einmaligen Zeremonie verabschiedet. Die Vertreter von sechs Religionen halten jeder eine kurze Ansprache und wünschen uns eine gute Fahrt. Das Bild der sechs Priester einträchtig auf dem Podium nebeneinander beeindruckt uns.



Mauritius



La Reunion (Frankreich)

Nach einer feinen Party und dem Skippers Briefing im Hotel Le Bordonais klarieren wir aus und nehmen am Freitag, den 26. Oktober Kurs auf La Reunion. Dort kommen wir am Samstag Vormittag an und liegen dann längsseits an der russischen „Royal Leopard“. Das Einklarieren erfolgt echt französisch. Die Beamten freuen sich riesig über unseren Besuch, schauen keinerlei Pässe oder Papiere an und heißen uns willkommen in Frankreich. So haben wir das gerne.

Am Abend ist große Willkommens-Party und wir bekommen wieder einen Preis, eine große Flasche weißen Rum für jeden von uns. Am Montag fahren wir ganztägig über die Insel La Reunion. Es geht aufwärts zu den Bergen und einem Vulkan. In großer Höhe und dem entsprechendem Klima sind große Rinderherden zu sehen. La Reunion hat alle Einkaufsmöglichkeiten und eine Infrastruktur wie jede französische Stadt; und das im Indischen Ozean. Am 31. Oktober feiern die Amerikaner Halloween. Die Franzosen und wir schauen zu.

Wir machen einen Rigg-Check. Die massive runde Stange um das Achterstag, die das kardanisch aufgehängte Radar-Antenne trägt, hat einen Riß. Es ist kaum vorstellbar, dass das ewige Geschaukel diesen massiven Stahl zerbricht. Sicherheitshalber ziehe ich am Achterstag eine stabile Leine durch das Auge am Isolationsej; wir haben ein isoliertes Achterstag als Antenne. Diese Leine führe ich um die Radar-Antenne; so ist sie nun gesichert.



Abschied von Reunion

Am Samstag, den 3. November legen wir ab und nehmen Kurs auf auf Richards Bay in Süd-Afrika,.

Die 1500 sm nach Süd-Afrika erweisen sich als unangenehm bis widerwärtig. Es herrscht kontinuierlich Nordwind um 30 kn; er kommt zunächst querab, dann aus etwa 40 Grad. Das gibt ein schreckliches Gehacke. Wir reffen deutlich, damit wird es etwas besser. Dafür werden wir langsam, sind nun die letzten der Flotte. Selbst „At Last“ hat uns überholt.

Der Riss in der Stange um das Achterstag reißt weiter. Die Radar-Antenne schwingt im Seegang ständig seitwärts. Schließlich bricht die Stange durch. Die Radar-Antenne hängt nun an meiner Aufhängung.

Der Katamaran „Southern Cross“ kommt in Sichtweite; das ist fein. Sie haben ebenfalls die Geschwindigkeit gedrosselt, weil die See zu stark zwischen den beiden Rümpfen durchläuft.



Unterwegs im Indischen Ozean



Unterwegs im Indischen Ozean: "Southern Cross"

Am Dienstag, den 13. November 2012 fahren wir zusammen mit „Southern Cross“ über die Ziellinie vor Richards Bay in Süd-Afrika. Geschafft.

Der Zululand-Yachtclub entschädigt für die elende Überfahrt. Wir bekommen T-Shirts mit der Aufschrift „Zululand YC – worth crossing an ocean“. Das stimmt. So ein Willkommen haben wir auf der gesamten Fahrt noch nicht erlebt. „J’Sea“ fährt uns mit einem Leihwagen ins Einkaufszentrum. Am Abend ist feines Essen im Yachtclub. Wir bekommen natürlich keinen Preis; aber das stört nicht. Die Jugendlichen des Yachtclubs tanzen für uns. Es sind nicht die üblichen traditionellen Tänze mit Lokalkolorit, sondern Modern-Dancing, etwas zu „I’m singing in the rain“. Ein Stadtrat hält einen Vortrag. Man spürt daraus, wie schwer die Zeit der Apartheid noch auf der schwarzen Bevölkerung lastet.

In Süd-Afrika gibt es nun jeden Service. Wir bestellen bei Quantum Sails ein neues Großsegel. Man mißt das alte aus und wird das neue ohne vertikale Segelstangen machen. Es soll in Durban geliefert werden. Wir geben zusätzlich unsere Genua zur Reparatur; sie braucht einen neuen UV-Schutz. Zu unserem großen Schreck bemerken wir, dass sich die äußere BB-Want auflöst; drei Drähte haben sich bereits gelöst. Wir organisieren einen Rigg-Service für Durban. Dort sollen die Außenwanten und das Vorstag erneuert werden.

Wir lassen ein neues oberes Lager in unser Ruder einbauen. Und ich säge die gebrochene Radar-Aufhängung ab, bohre zwei Löcher hinein und schraube sie erneut an. Nun hängt die Radar-Antenne 30 cm tiefer, aber das sollte nicht stören. Schließlich ersetzen wir die Einroll- und Reffleine der Rollfock. Die bisherige hatte an mehreren Stellen gescheuert.



Die gebrochene Radar-Aufhängung

Am Donnerstag ist ein ganztägiger Ausflug zum KwaZulu-Nationalpark am Programm. Wir fahren durch die Landschaft, sehen die schäbigen Wohnhäuser der Bevölkerung und schließlich Afrikas große Tierwelt in freier Natur und nicht im Zoo eingesperrt: Antilopen, Büffel, Nashörner, Zebras, Giraffen, Elefanten und einiges mehr in großartiger Landschaft. Nur Löwen sehen wir nicht. „The lion sleeps to-night“ und auch am Tage.

Bis zum 3. Januar 2013 macht die WorldARC-Rally Pause. Dann werden wir uns in wieder zur Abfahrt über den Süd-Atlantik in Kapstadt treffen. Die eineinhalb Monate dazwischen kann jeder machen und fahren wie er will. Manche fliegen nach Hause, andere fahren quer durch Süd-Afrika und Namibia. Wir wollen zunächst ein günstiges Wetterfenster ausnützen und zügig nach Kapstadt fahren.

Am 20. November kommen wir in Durban an. Wir hatten per Email die Marina informiert, dass dort etliche Arbeiten am Schiff gemacht werden müssen. Die Marina teilt uns über Funk mit, dass sie keinen Platz für uns haben, wir sollen vor Anker gehen. Das machen wir nicht, informieren den Rigger und er besorgt uns einen Liegeplatz in dem kleinen Bluff Yachtclub. In der sehr familiären Anlage liegen wir die nächsten Tage am Ausrüstungssteg und bekommen neue Außenwanten, ein neues Vorstag und eine neue untere Zwischenwant an StB. Der Rigger überprüft und justiert das gesamte Rigg, das einiges erlebt hat. Er kürzt das neue Vorstag um einige Milimeter, damit der Mast gerader steht. Quantum Sails bringt unser neues Großsegel und es passt und rollt perfekt. Die Genua bekam einen neuen UV-Schutz. Wir sind sehr zufrieden mit dem Rigger und Quantum Sails.

Am Samstag, den 24. November fahren wir in die Innenstadt und wollen ausklariieren. Wir bekommen bei der Immigration unsere Ausreisestempel und sollen noch zur Zoll-Abfertigung bei Trans Net und zum Hafenmeister. Beides hat geschlossen, obwohl man uns noch bei der Immigration versichert hatte, dass man täglich 24 Stunden pro Tag abgefertigt wird. Das war eben falsch.

Wir verbringen ein ruhiges Wochenende in Bluff und klarieren dann am Montag aus. Am Dienstag, den 27. November verlassen wir Durban, tanken noch in der ungastlichen Stadt-Marina und machen uns auf den Weg nach Süden.

Am Mittwoch kommen wir in den Bereich des Alghuras-Stroms, der uns mit 3 kn nach Süden schiebt. Der Wetterbericht verspricht uns ein günstiges Wetterfenster mit Nordwind. So fahren wir an Port Elisabeth vorbei, bis auf Höhe von St. Francis der Wind umspringt. Wir kommen dann am Freitag, den 30. November um 0100 morgens in St. Francis an. „J'Sea“ und „At Last“ kommen ebenfalls in den kleinen Hafen.

Die Frischwasser-Druckpumpe stellt ihren Betrieb ein. Wir kaufen in dem Marina-Shop eine Florjet-Pumpe. Sie passt und funktioniert und ist leiser als die alte. Der Wetterbericht der Segler-Station Peri-Peri meldet für morgen ein nächstes Wetterfenster mit Nordwind. So legen wir zusammen mit „J'Sea“ am Montag um 1730 Uhr ab.

Am Mittwoch, den 5. Dezember 2012 passieren wir um 0830 Uhr die Südspitze Afrikas am Kap Algulhas. Hier empfängt uns der Atlantik mit drastischer Windzunahme. Wir messen manchmal 50 kn und retten uns nach Simonstown, das rundum geschützt ist. Erst am nächsten Morgen umrunden wir das Kap der Guten Hoffnung und kommen um 15 Uhr in Hout Bay bei Kapstadt an. Dort werden wir bis Anfang Januar bleiben.



Das Kap der Guten Hoffnung

Zu zweit mit WorldARC um die Erde (5)

Kapstadt (Süd-Afrika) bis Saint Lucia



Hout Bay (Süd-Afrika)

Hout Bay ist ein emsiger Fischerhafen mit einer sehr freundlichen Club-Marina. Man legt uns an einen sehr geschützten Liegeplatz. Der kleine Ort bietet alle Einkaufsmöglichkeiten, hat einen Sandstrand mit hohen Dünen, die an Sylt erinnern und eine halbstündliche extrem billige Bus-Verbindung nach Kapstadt. Das nützen wir aus und fahren gelegentlich nach Kapstadt. Wir kommen uns vor wie im Urlaub.

Wir bleiben vier Wochen in Hout Bay. Alan, der Club-Präsident, hat uns auf einen schönen und gut geschützten Platz gelegt. Wir verzurren unser Schiff auch mit den Ruckfendern, denn Hout Bay ist berüchtigt für starke Fallwinde. Tatsächlich bläst es auch öfters mit 35 kn und mehr, gelegentlich auch genau in die Hafeneinfahrt hinein. Aber wir liegen hier ganz prima.

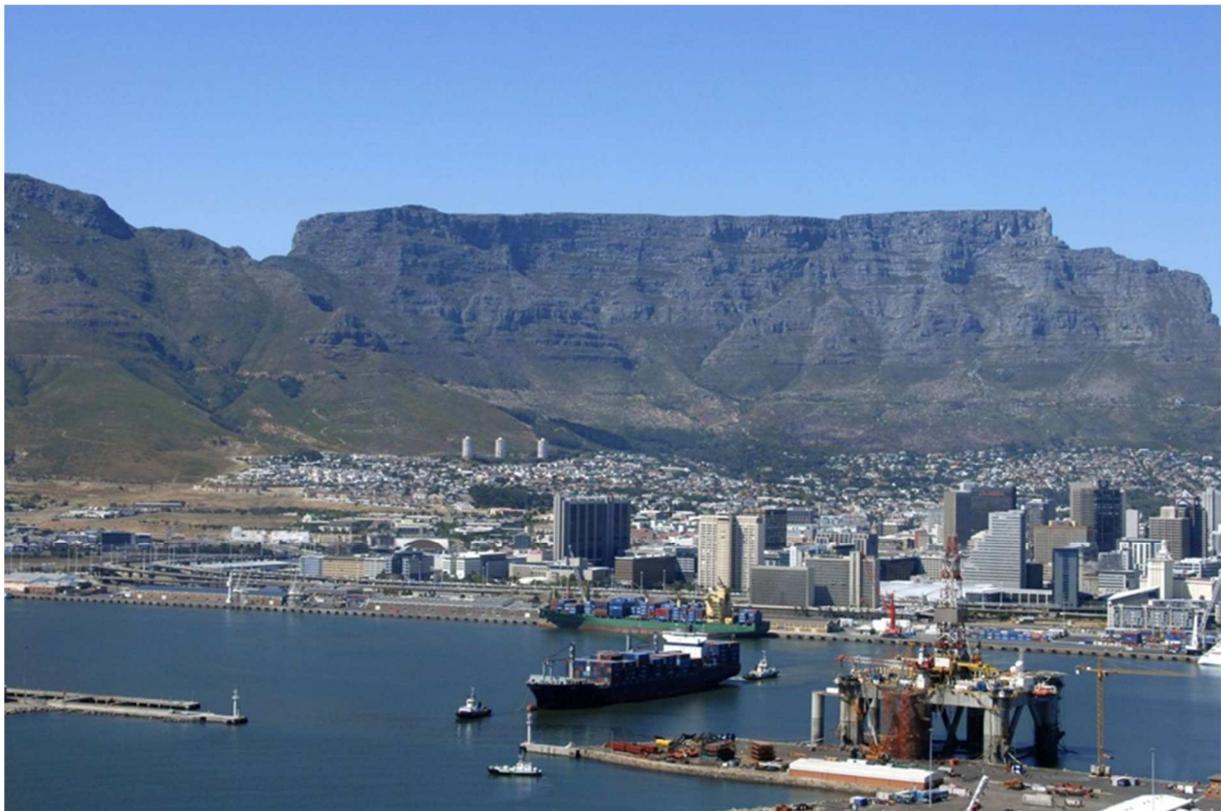
Der gastfreundliche Club hat ein gepflegtes Clubhaus mit Fernsehen und Bibliothek, auch ein Klavier ist da. Hier lässt es sich gut leben. Jeden Morgen geht der Präsident über die Stege und sieht nach dem Rechten. Und jeden Morgen gibt es auch fangfrischen Fisch, denn der Club teilt sich den Hafen mit einer großen Fischfang-Flotte.

Ein halbstündig verkehrender Linienbus bringt uns für 1 € nach Kapstadt. Es ist eine schöne Fahrt entlang der malerischen Süd-Atlantik-Küste mit Blick auf das Kap der Guten Hoffnung und den

Tafelberg. Auch Kapstadt gefällt uns gut. Was wir von Süd-Afrika gesehen haben, hat uns sehr gut gefallen.

Wir gehen sehr oft den schönen Sandstrand mit Dünen entlang zu den Kaufhäusern und Geschäften; alle sind lange und auch am Sonntag geöffnet. Auf dem Wege dorthin fallen mehrere mondäne Kleinkliniken auf. Hier wird medizinischer Service rund um die Schwangerschaft auf hohem Niveau und ohne Einschränkungen praktiziert, wenn gewünscht auch anonym. Die Groote-Schuur-Klinik, an der die Aufsehen erregende erste Herz-Tansplantation geglückt ist, bildet Mengen qualifizierter Ärzte aus.

Es ist Weihnachten. Wir sehen Filme im Bordkino und hören Weihnachtslieder von den Harlem Gospel Singers.



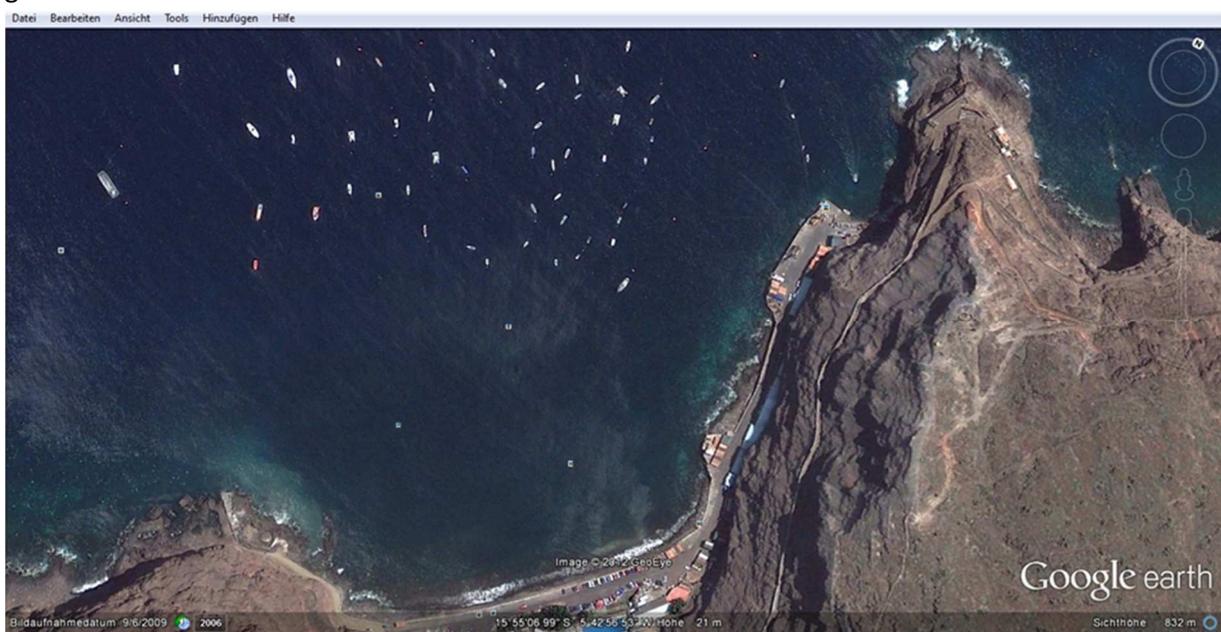
Kapstadt (Süd-Afrika)



Kapstadt (Süd-Afrika)

Ehe wir es uns versehen, ist es Mittwoch, der 2. Januar 2013, und wir legen ab nach Kapstadt zum Royal Yachtclub. Dort gibt es am Donnerstag ein schönes Wiedersehen mit den anderen Seglern und am Samstag, den 5. Januar 2013 starten wir in Richtung St. Helena. Doch vorher gibt es noch eine Panne: Die Batterien in unserem kleinen Hand-GPS sind ausgelaufen und haben den Apparat zerstört. Ich will ungern ohne ein zweites GPS auf die Transatlantik-Strecke gehen und bekomme von „Zoe“ ein nagelneues Garmin-GPS geliehen.

Die Fahrtbedingungen im Süd-Atlantik sind angenehm. Dies ist der einzige große Ozean ohne tropische Wirbelstürme. Allmählich wird es wieder wärmer; in Kapstadt hatte das Wasser nur 13° C. Ein kleines Problem bereitete uns die Navionics-Karte. Weder auf der Afrika-Karte noch auf der von Süd-Amerika ist St. Helena kartographiert. Aber mit Google Earth und dem Internet haben wir uns in Kapstadt mit Kartenmaterial eingedeckt. Auf meine Beschwerde per Email stellte Navionics die genaue Karte von St. Helena zum Runterladen ins Internet.



St. Helena Reede vor Jamestown



St. Helena

Am Sonntag, den 13. Januar begegnen wir dem Motorschiff St. Helena. Dies ist die einzige und zweiwöchig verkehrende Verbindung der Insel mit der Außenwelt. Einen Flughafen gibt es nicht, und es gibt auch keinen Hafen. Wir machen am Donnerstag, den 17. Januar an einer Muring vor Jamestown fest. Den Ort erreicht man nur mit einem Wassertaxi, das möglichst nahe an eine sehr kurze Mole zwischen den Felsen heran fährt. Wenn das Boot in der starken Dünung gerade auf Höhe der Mole ist, dann muss man hinüber springen. Das ist ein Spektakel – und durchaus gefährlich.

In St. Helena darf man nur 48 Stunden bleiben. Mehr ist auch nicht nötig. Hier ist die Zeit vor hundert Jahren stehen geblieben, und man ist zufrieden, eine englische Kronkolonie zu sein.

Am Sonntag, den 20. Januar legen wir ab nach San Salvador di Bahia in Brasilien, erneut 1.800 sm Trans-Atlantik, von Kapstadt hierher waren es 2.000 sm. Die Fahrt verläuft ohne Aufregung und ohne Starkwind; es weht meistens um die 15 kn.



Abschied von St. Helena



Salvador di Bahia (Brasilien)

Am Dienstag, den 5. Februar machen wir fest im Terminal Nautico in San Salvador di Bahia; wir sind nun in Brasilien. Hier ist bereits alles auf Karneval eingestellt. Die große Stadt steht Kopf. Wir bleiben bis Sonntag, den 17. Februar in San Salvador und bekommen die Stadt per Stadtrundfahrt und organisiertem Rundgang gezeigt. Sie ist sehr schön und festlich. Allerdings sind in den Hauptstraßen alle Häuser mit hohen Zaun-Wänden verrammelt, damit die Karnevals-Jecken nicht alles kaputt machen.

Wir fahren dann zunächst bis Recife, wo wir nach 500 sm am Mittwoch den 20. Februar auf der Reede vor der Stadt ankern. Wir bleiben bis Freitag, den 1. März in Recife und fahren dann nach Fortaleza. Dort gehen wir am Montag, den 4. März vor der Marina vor Anker. Leider streikt unser Außenbord-Motor; so müssen wir stets auf freundliche Fahrgelegenheiten warten.



Freundlichen Empfang in Salvador





SY SOPHIE unterwegs

Am Freitag, den 8. März verlassen wir Fortaleza und freuen uns auf das 1700 sm entfernte Grenada. Es ist eine angenehme schnelle Fahrt, und als die Berge von Grenada auftauchen sind wir richtig glücklich: wir haben es geschafft. In St. George gehen wir in die neue Marina Port St. Louis. Das ist wieder ein sehr feines Ambiente; Karibik vom Feinsten.



SY SOPHIE unterwegs



St. George auf Grenada



Saint Lucia – die Pitons

Wir kaufen bei Island Water World drei Fußschalter und ersetzen die kaputten Schalter der Ankerwisch und der Elektro-Wisch. Der Schalter der Ankerwisch ließ sich mal nicht einschalten, mal nicht ausschalten. Letzteres kann ganz schön gefährlich werden.

Am Montag, den 25. März verlassen wir Grenada und fahren nun auf bekannten Wegen nach Saint Lucia. Am Donnerstag, den 28. März überqueren wir unsere Startlinie vor Rodney Bay. Dort ankern wir und bauen die neuen Druckschalter ein. Jetzt funktioniert die Ankerwisch wieder zuverlässig. Dann zerlege und reinige ich zum x-ten Mal den Außenbord-Motor. Er läuft wieder, allerdings recht unzuverlässig. Wir fahren täglich in die Marina; hier ist dichter Beiboot-Verkehr und notfalls werden wir abgeschleppt.

Am Mittwoch, den 10. März fahren wir zur Marigot Bay. Die dortige Marina ist eine der schönsten und gepflegtesten der gesamten Reise. Sie bietet auch hurrikansichere Unterbringung an. Am Abend ist große Willkommens-Party.

Auch am nächsten Tag gibt es eine tolle Party. Ein Freund der „Gunvor“ bewohnt ein schönes Haus mit prächtiger Aussicht und hat freundlicherweise uns alle eingeladen. So erfahren wir auch einiges über das Leben in der Karibik als Resident.

Am Samstag, den 13. April fahren wir und alle Schiffe im Konvoi nach Rodney Bay. Dort findet am Abend in einem feinen Hotel das Abschiedessen mit Preisverteilung statt. Wir werden gelobt und bekommen Beifall, weil wir die ganze Passage zu zweit gefahren sind.





Ankunft in Rodney Bay auf Saint Lucia

Die ersten Schiffe verlassen Saint Lucia – es ist ein wehmütiges Gefühl nach eineinhalb Jahren Gemeinsamkeit auf den großen Ozeanen. Auch wir verabschieden uns und legen am Mittwoch, den 17. April 2013 ab nach Curacao.

Auf einer solchen Reise ist ein Schiff eine Überlebens-Kapsel. Daher gebührt unserem Schiff der erste Anerkennungs-Preis: es war immer zuverlässig, schnell und groß genug, und wir fühlten uns nie unsicher oder unwohl darin. Seit wir es am 5. Mai 2008 in der Werft abgeholt haben sind wir 65.000 sm damit gefahren. Und sieht es nicht immer noch aus wie neu?

Gleichauf bewerten wir den Yanmar-Motor. Er läuft nun ebenfalls seit dem 5. Mai 2008 zuverlässig schnurrend wie eine Nähmaschine, ohne jemals irgendein Problem zu machen. Auch die anderen technischen Gewerke waren sehr zuverlässig; es gab keinen Ausfall des Autopiloten oder der Raymarine-Anlage.

Die gelbe Zitrone gebührt der südafrikanischen Marina in Durban, die es nicht geschafft hat, die ortsansässigen Techniker von Qantum Sails und dem Rigg-Service an unserem Schiff arbeiten zu lassen.

Dieser Bericht wäre unvollständig ohne Dank an die Organisation der WorldARC, an die beiden perfekten Event Manager Paul Tetlow und Suzana Buraca und an den Direktor Andrew Bishop (ist nicht im Bild).



Paul Tetlow, Suzana Buraca und ein indonesischer Einreise-Beamter