

Just do it's Standortmitteilungen

SOM 8:

Von den Kapverden nach Brasilien

Eines Morgens in Tarrafal. Bin gerade aufgestanden und blicke verschlafen aus dem Niedergang, da entdecke ich von der Morgensonne in warmes Licht getaucht die ALEXANDER VON HUMBOLDT.

„Schau mal aus dem Fenster!“

„Wieso denn?“

„Nu schau doch mal. Die ALEXANDER VON HUMBOLDT liegt da.“

Eigentlich war heute eine Wanderung geplant. Aber jetzt müssen wir doch erst mal der ALEX einen Besuch abstatten. Nach dem Frühstück paddeln wir rüber.

Hoch über uns beugt sich jemand über die Reling.

„Moin. Die Crew der JUST DO IT bittet an Bord kommen zu dürfen.“

„Weiß nicht ob das geht, ich frage mal.“

Wir eiern zur Galley, wo eine Pforte offen steht.

„Geh doch hoch und mach die Leine fest.“

„Ich geh doch nicht an Bord, wenn wir keine Erlaubnis haben.“

„Hab dich nicht so, das ist doch ein TO-Schiff.“

Unser Anrufpartner erlöst uns aus dem Disput und kündigt Einwilligung von höchster Stelle an. Wir entern auf und verbringen dann längere Zeit an Bord. Interessante Gespräche und Schiffsbesichtigung. Und außerdem eine Einladung zum Mittagessen. Es gibt kaltes Schweineschnitzel mit Kartoffelsalat und Ei.

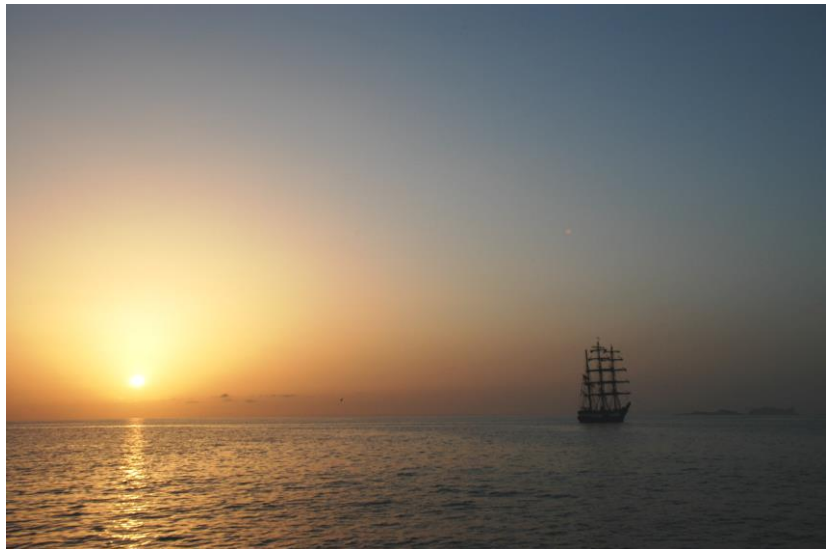
„Na, wohl lange kein Fleisch mehr gegessen.“

Komisch, dachte ich auch gerade.

„Na lang mal zu, nimm dir noch ein Schnitzel.“

Offenbar mache ich einen sehr ausgehungerten Eindruck. Jedenfalls bekommen wir zum Abschied noch ein Carepaket mit vier Schnitzeln.

In Tarrafal hält es uns nur begrenzte Zeit, Santa Lucia lockt. Nach einem kurzen Halbtagestörn erreichen wir gemeinsam mit der ANTJE die unbewohnte Insel und gehen vor einem langen, weißen Sandstrand vor Anker. Hier verbringen wir einige traumhaft einsame Tage, faulenzten am Strand, besteigen Hügel und schnorcheln im warmen Wasser. Die Landgänge sind recht abenteuerlich, vor allem, wenn der Schwell etwas stärker ist und



entsprechende Brandung erzeugt. Aber wir kommen stets heil durch. Am letzten Abend sind wir bei Norbert und Antje zum Abschiedessen eingeladen.

Wegen des zunehmenden Windes peilen wir ständig wir nach unserm Boot. Und tatsächlich JUST DO IT beginnt zu driften. Wir ärgern uns über uns selbst, da wir wussten, dass der Anker nicht hundertprozentig eingefahren war. Aber nach 20 m greift er wieder und jetzt richtig. Leider lässt uns unsere Unruhe nicht mehr los, und so beschließen wir, direkt wieder an Bord der JUST DO IT zurückzukehren. Antje und Norbert haben Verständnis und geben uns noch ein Carepaket mit: Zwei gegrillte Fische und Kartoffelsalat. Komischerweise lässt der Wind nach, kaum dass wir an Bord sind. Aber jetzt ist es egal, das Carepaket wird hier verspeist.

Von Santa Lucia geht es wieder zurück nach Tarrafal. Martins Magen-Darmprobleme lassen eine direkte Rückkehr nach Sal nicht zu. Von Tarrafal geht's weiter nach Carrical ganz im Osten von Sao Nicolao, und von dort kreuzen wir dann gegen den Passat nach Palmeira. Hier verbringen wir noch weitere schöne Tage, erhalten alle erwarteten Paket- und Briefsendungen und genießen die Gastfreundschaft von Carlos und Elisabeth, die hier einen Trans-Ocean-Stützpunkt betreiben. Doch irgendwann zieht es im Innern immer stärker, und der längst überfällige Aufbruch wird nicht mehr verschoben.

Ein letzter Landgang mit den absolut allerletzten Einkäufen, Abschied von Carlos und Elisabeth und all den andern Freunden, dann verlassen wir am Donnerstag, den 10.02. um 14:00 unseren Ankerplatz und streben bei schönstem Sonnenschein dem blauen Horizont entgegen.

Der Tag vergeht, und am nächsten Morgen stehen wir zwischen San Sebastian und Fogo. Den ganzen Tag über können wir jetzt das Panorama von Fogo, einer Vulkaninsel ähnlich wie Teneriffa, bewundern. Leider geraten wir hier in einen unerwarteten Gegenstrom, der uns fast 20 Meilen unserer Tagesleistung kostet.



Die Tage verstreichen recht ereignislos. Seit dem dritten Tag gibt es bedeckten Himmel, der von nun an unser stetiger Begleiter wird. Nix Passat mit Passatwolken. Am vierten

Tag löst sich beim Segelwechsel das Fall, mit dem Martin das Vorsegel hochziehen will und vertört sich um Vorstag und Babystag und hängt in unerreichbarer Höhe. Es hilft nichts, Martin muß in den Mast und das Fall vom Top aus klarieren. Premiere bei Seegang auf hoher See. Anke wird vom Zuschauen noch schlechter als Martin selbst, der ist schließlich beschäftigt und kann sich über seine Situation gar nicht so viele Gedanken machen. Es geht aber alles gut, und kurz vor Dunkelheit ist wieder alles klar.

Die Angelei bereitet unerwartete Probleme: Die Fische reißen die Köder ab, die Sehne bricht, die Fische haken wieder ab, ein einziges Desaster. Einzig zwei armselige Strumpfbandfische verunglücken an den Haken. Da sie extrem grätenreich sind, verwendet man sie am besten in einer passierten Suppe. Am sechsten Tag bemerken wir, daß unser Trinkwasser im Tank trübe wird. Wie gut, daß wir einen Wassermacher haben und uns frisches Wasser in Kanister abfüllen können. Dafür schaffen wir heute unser bisheriges Rekordetmal von 129 Meilen. Die Tage bleiben grau und kühl. Ich verbreite über Funk, dass uns Hagelschauer heimsuchen, denn die anderen Segler berichten von drückender Hitze, was wir bald gar nicht mehr glauben wollen. Erst am achten Tag, kurz vor dem Äquator erreicht die Lufttemperatur mit einem Mal 32°C. Am 10. Tag haben wir das schlechteste Etmal der ganzen Reise: 52 Meilen.

Wir richten uns mit unserem Kurs nach den Anweisungen aus kaiserlichen Zeiten. Auf den Kapverden gab es zahlreiche Diskussionen, auf welcher Länge der Äquator am besten gequert werden sollte. Die meisten Boote vor uns queren die Linie recht weit im Osten bei 25 oder 26° W, da sie befürchten, den Südostpassat auf der „anderen Seite“ zu stark von vorn zu bekommen, und alle bleiben darauf hin in den Doldrums hängen. Wir wollen sie bei 29° oder 30° queren. Und die alten Anweisungen erweisen sich als zutreffend (oder haben wir nur Glück?), wir kommen praktisch ohne nennenswerte Windstillen durch die Doldrums. Der Wechsel von Nordost- auf Südostpassat erfolgt mit einer Bö, die vielleicht eine Stunde anhält, und schon sind wir auf der meteorologischen Südhalbkugel:

11. Tag: Anke sitzt an der Amateurfunke und hört das Wetter von Intermar-Klaus, ich schlafe in der Vorschiffskoje. Wache auf, weil ich seitlich wegrutsche. Höre sofort schlagende Segel: Na; angeluvt denke ich und zähle bis zehn. Jetzt müsste sich eigentlich etwas tun. Und tatsächlich, das Boot richtet sich auf, das Schlagen der Segel endet. Aber nur wenige Augenblicke später legt sich der Kahn wieder auf die Seite und das Schlagen der Segel beginnt erneut. Ich jumpe aus der Koje und stürze nackt wie ich bin zum Niedergang. Anke kämpft am Steuerrad. Es schüttet wie aus Eimern.

„Ich kann das Boot nicht halten. Und kannst du mir die Öljacke bringen?“

Ich hole die Jacke und übernehme das Ruder. Der Wind hat erheblich zugenommen. 20 bis 23 Knoten, gelegentlich mehr. Unter dem *Blister* ist das Boot nur mit Mühe auf Kurs zu halten. Es will immer in die Sonne schießen. Steuere wie ein Lämmerschwanz und versuche, das Boot direkt vor dem Wind zu bringen, um die Belastung für das Segel so gering wie möglich zu halten. Es muß unbedingt runter, nur wie? Erst mal alles vorbereiten und hoffen, daß der Wind wenigstens etwas nachläßt. Als es uns so erscheint, tauschen wir die Rollen. Anke geht ans Ruder, ich aufs Vorschiff. Auf mein Zeichen wirft Anke die Blisterschot los und ich zerre am Niederholer für den Bergeschlauch. Der rührt sich nicht einen Zentimeter, obwohl ich mich mit meinem gesamten Gewicht daran hänge. Muß schon ein witziger Anblick sein, denke ich. Martin nackt bei strömendem Regen an einer vom Mast hängenden Leine auf und nieder hüpfend.

„Wir müssen das Ding so runter holen. Ich fiere das Fall, luvé du etwas an.“

Hand über Hand lasse ich kontrolliert das Fall kommen, das den Blister normalerweise im Masttop hält. Der Blister schwebt immer weiter weg, aber immerhin senkt er sich langsam Richtung Wasseroberfläche. Als er erst ein paar mal etwas eingetaucht ist senkt er sich wegen des zunehmenden Gewichtes schneller. Anke steuert derweil das Boot so, dass das Segel immer seitlich von uns fliegt bzw. schwimmt. Nun kommt der schwerste Akt, das ganze nasse Ding an Deck zergeln. Brauche für die ersten zwei Meter Tuch meine ganze Kraft, aber dann geht es zunehmend besser und schließlich ist das ganze Segel samt Bergeschlauch geborgen. Wir stopfen erst mal alles in den Segelsack und transportieren den in das Cockpit. Ganz schön schwer, so ein nasser Blister - an sich ein federleichtes Segel.



Am nächsten Tag erhalten wir unerwarteten Besuch, Jimmy, ein rotfüßiger Tölpel landet auf unserem Hecklicht und begleitet uns die ganze Nacht. Will wohl mit uns den Äquator überqueren. Früh morgens um 06:25 ist es so weit. Auf 030°09,4´ W queren wir die Linie. Neptun und Rasmus haben uns nicht besucht. Darüber waren wir auch nicht undankbar. Vermutlich hatten sie mit dem McDonalds zu tun, der auf 30° W auf die Segler wartet und gerade umgebaut wird.

Wieder ein Tag später, es wird dunkel. „Ich hole mal eben die Angel rein.“

„Oder besser, ich lasse sie noch eine Viertelstunde draußen, bis die Dämmerung zugenommen hat.“

Der beste Weg, die Leine zu vergessen. Es dauert auch nur etwas mehr als 20 Minuten, da surrt die Leine los. Surrt? Ach ja, habe vergessen die Ratsche einzuschalten. Hin zur Rolle, Bremse anziehen. Die Sehne läuft und läuft und läuft immer noch und ist kaum zu bremsen. Die verbleibende Leine auf der Rolle wird so wenig wie noch nie. Und plötzlich ist der Zug weg.

„Mist. Abgehakt.“

„Doch nicht, ist doch noch da. Anke mach mal lieber das Gaff klar.“

Ich kämpfe eine halbe Stunde mit der Rolle. Anfangs zieht der Fisch stetig Leine, aber dann lässt der heftige Widerstand nach und er sperrt sich nur gegen das Einholen. Endlich ist er kurz hinter dem Schiff.

„Licht, wir brauchen Licht.“

Ein langgestreckter, eher hechtartiger Körper.

„Eine Goldmakrele ist das nicht.“

Anke turnt bereits mit dem Gaff auf die Heckplattform.

„Anke, kann das ein Barracuda sein?“

„Ein Hai ist das doch nicht. Das ist doch kein Hai?“

Auf Hai habe ich wirklich keine Lust.

„Nein, das ist kein Hai.“

Ich ziehe den Fisch bis unmittelbar an die Plattform und Anke schlägt beherzt mit dem Gaff zu. Keine feine Methode, aber es gibt keine bessere. Dann übernehme ich das Gaff vom Heck aus und ziehe den Fisch hoch. Der Fisch wird immer größer. Ziehe ihn über die Großschotschiene, bleibe an den Leinen der Selbststeuerung hängen, aber schließlich habe ich ihn im Cockpit. Bereits auf dem Weg dorthin gießt Anke ihm Hochprozentiges in die Kiemen. Zur Sicherheit bekommt er aber auch noch einen Stich ins Herz. „Kann nur ein Wahoo oder auch Kingfish sein.“

Er hat einen langgestreckten, blaugrauen Körper, Rücken dunkler als Bauch, mit einer doppelringelartigen Bänderung am Rücken. Die Flossen unterstreichen seine Verwandtschaft zu den Thunfischen. Wir messen 1,20 m bis zur Schwanzwurzel und 1,40 bis zur Schwanzspitze. Damit ist der ruhige Abend natürlich im Eimer, und sogar der normale Wachplan. Der Fisch muss zerlegt werden, um das empfindliche Fleisch möglichst schnell in den Kühlschrank zu kriegen. Wohin bloß mit dem vielen Fleisch.

Am 24. Februar sind wir den ganzen Tag unruhig und halten ab Nachmittag ständig Ausschau nach Land. Aber erst bei Dunkelheit tauchen plötzlich Lichter auf. Wo Lichter sind,



ist gewöhnlich ein Ort, und ein Ort befindet sich vermutlich auf einer Insel. Von den Feuern ist dagegen nichts zu sehen.

„Noronha in Sicht!“

Da wir keine genaue Papierseekarte haben legen wir einen sorgfältigen Kurs auf der elektronischen Karte fest und tasten uns dann vorsichtig in die Ankerbucht, wobei wir die äußere Wirklichkeit ständig mit dem Bild auf unserem Computer vergleichen. Eine Viertelstunde vor Mitternacht sitzt der Anker im Grund, der Motor er stirbt. Wir sind angekommen. Nach 14 Tagen und 9 Stunden, bei 1387 Meilen über Grund und einem Durchschnittsetmal von 96,5 Meilen, wobei wir nie den Motor zu Hilfe genommen haben. Setzen uns auf ein Glas Wein ins Cockpit und reden wenig. Im Mondlicht grüsst der Morro de Pico, der erhobene Zeigefinger der Insel.

Früh am Morgen sitzen wir wieder im Cockpit. Bestaunen das Grün rings um uns her. Wir sind in den Tropen angekommen. Unverkennbar. Das ist eine ganz andere Insel als alle, die wir bisher gesehen haben. Üppig bewachsen, grün, mit frischem Geruch. Fregattvögel und Tölpel in der Luft, bunte Boote an den Moorings. Delphine als Morgenbegrüßung. Freundliche Menschen. Wir klarieren ein und zahlen für vier Tage, bleiben aber letztlich 10 Tage. So gut gefällt es uns hier. Genießen die Strände, das ruhige Leben, lernen Tinio und sein esoterisch-anarchistisches Restaurant kennen. Er bereitet den besten Fisch im Bananenblatt auf der ganzen Insel. Zweimal besuchen wir sein Palmenblattrestaurant und geniessen seine Kochkünste. Ganz nebenbei macht er mit uns kleine Exkursionen. Zeigt, wo welche Früchte angebaut werden, und wir werden von den Landwirten beschenkt mit Cashew, Limonen, Mango, Mangito, Karambolen, Avocado und und und. „Wozu Gemüse und Obst kaufen, wenn man es für ein Dankeschön bekommen kann?“ meint Tinio.

Mit Schildkröten, Rochen und Delphinen tauchen wir um die Wette. (Ärgerlich, immer verlieren wir.) Es ist schon faszinierend, wenn dich ein Delphin von unten antaucht, um dich kreist und dann vor dir im Wasser verschwindet. Hier könnte man lange bleiben, und so mancher ist hier auch hängen geblieben, z.B. McDorian, ein Schotte, der hier eine Kneipe betreibt.

Schließlich geht es aber wieder weiter. Fernando de Noronha ist eine wunderbare Insel, aber der „Eintritt“ ist zu teuer. Das Liegen kostet 50 EUR pro Tag (Hafen- und Naturschutzabgabe), wobei es darüber viel Streit gibt und auch Einheimische meinen, daß dies unzulässig ist. Als der Anker auf geht meldet sich der Hafenmeister per Funk: „You should come ashore, we have to talk about your fee for the last days.“ Wir wollen nicht so richtig. „Did I understand correct, your dingi is broken?“ Ah, die goldene Brücke. „Positiv, positiv, our dingi is broken.“ „Doesn't matter, have a good trip.“



Von der folgenden Überfahrt gibt es nicht viel zu berichten. Es war unsere bisher schönste, recht zügig, kaum Welle, immer guter Wind aus der richtigen Richtung. Zwar treibt es uns erst zu stark auf die brasilianische Küste zu, aber wir richten uns nach den Anweisungen des Segelhandbuchs für die kaiserliche Marine, und danach soll man nicht zu früh kreuzen, sondern erst dann über Stag gehen, wenn das Land dazu zwingt. Meist ändert sich der Wind

noch. Und so ist es auch. Wir segeln die ganze Strecke bis Salvador auf einem Bug. Einziger Schönheitsfehler, bei einem Bergemanöver reißt ein Loch in den Blister. Schade, jetzt müssen wir auf unser Leichtwindsegel verzichten.

Das Festland zeichnet sich eines Morgens als weißlicher Streifen ab: Blendende Dünenlandschaften, etwas weiter südlich grau werdend, und dort schält sich die Skyline einer Millionenstadt aus dem Morgendunst. Salvador. Der Wind steht wunderbar durch, und wir halten auf die Einfahrt der Bahia de Todos os Santos zu. Auch die Tide unterstützt uns, und mit über 8 kn über Grund rauschen wir unserem Ziel entgegen. An der Hafeneinfahrt des Stadthafens empfangen uns Norbert und Antje mit dem Dingi und lotsen uns an eine freie Mooring. Dann heißt es, erst mal die Aufregung der Ankunft fallen lassen, und den Neue-Welt-Ankunftssekt köpfen.

(Und da wir jetzt im prallen Leben der Bahia und Salvadors versacken, hört hier die SOM 8 auf. Euch allen Daheimgebliebenen und Woandersreisenden gute Zeiten und fair winds

Martin + Anke

SY JUST DO IT, z. Zt.
Salvador de Bahia, Bahia,
Brasilien



Zu den Fotos:

- Die Alex auf Reede vor Tarrafal, Sao Nicolao
- Angelandet auf Santa Lucia
- Abendstimmung kurz vor Fogo
- Blistern bei Nacht
- Badefreuden mitten auf dem Atlantik
- Ein fetter Wahoo
- Morgendliche Aussicht auf Fernando de Noronha
- Im Bananenblatt gegrillter Fisch in Tinhos esoterisch-anarchistischem Restaurant
- Fregattvogel