Just do it - das Tagebuch

Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

Teil 321 – 360: Ilha Bela bis Imbituba

Strandszene auf *Ilha Bela*

321. (Do. 28.07.05) Eigentlich wollten wir heute gleich weiter, aber wie das so ist. Gemeinsam mit Tom und Tatjana ordern wir ein Wassertaxi des Clubs und lassen uns an Land fahren. Bei der Einklarierung erfahren wir, daß wir vier Tage umsonst liegen dürfen. Wassertaxi, Duschen, Sauna usw. inbegriffen. Der Club ist hübsch angelegt und macht einen wohlhabenden Eindruck. Auf dem Clubgelände befindet sich ein Restaurant, eine Bar, und neben den üblichen Facilities gibt es noch Schulungsräume, Einkaufsgelegenheiten und eine Babystation mit Babykrippen und Wickeltisch. Auch Tennisplatz und kleiner Strand gehören dazu. Das muß man sich mal in Deutschland vorstellen.
Bummeln durch den Ort, der recht touristisch ist, aber dabei nicht überkandidelt. Viele hübsche Anwesen und Häuser. Den Strand entlang gibt es einen kleinen Park, der zur parallelen Straße hin durch einen Fuß- und einen Radweg abgegrenzt wird. Die beiden haben es in sich: man hat viel Rücksicht auf die Natur genommen und mitten in Rad- und Fußweg stehen Bäume und Sträucher. Wie war das? Man stelle sich das mal in Deutschland vor. Der Gemeindeunfallversicherungsverband würde Kopf stehen. Kehren in einem kleinen *a Kilo* ein, bei dem ich mir nicht sicher bin, ob er falsch abrechnet und das Gewicht der Teller mit in die Preise einrechnet, essen Eis, besuchen ein Internetcafe und kaufen etwas Frischproviant ein. Dann gehen wir wieder zurück zum Club und lassen uns an die Boote bringen. Tom und Tatjana wollen schnell wieder an Land, da Tom eingefallen ist, daß er noch unbedingt eine ganz bestimmte Pumpe kaufen muß (obwohl die beiden sich erst vor ein paar Tagen über geplante Käufe und mangelndes Geld gestritten haben), und sie wollen im Club duschen. Wir wollen dagegen erst mal ein Abendessen bereiten. Sind dann aber faul und es bleibt bei einem Salat. Verabreden uns aber zu einem Drink in der Club-Bar.

Kunst im öffentlichen Raum

Als wir dort eintreffen ist von den beiden noch nichts zu sehen. Stecken noch unter den Duschen. Wir schlendern ein wenig über das Gelände und überlegen, wo wir uns hinsetzen sollen. Vielleicht dort, bei den gepolsterten Stühlen?
„Anke, schau doch mal dort an der Theke, was die da für Stirnbänder tragen!“

Es ist nicht zu glauben, aber die scheinbare Bar ist eine Sushi-Bar. Und tatsächlich befindet sich dort eine gläserne Vitrine mit frischem Fisch.
„Du, Tatjana hat ja gesagt, sie hat noch nie rohen Fisch gegessen. Das wär doch die Gelegenheit. Sie haben ja auch noch nichts zu Abend gegessen. Und bei uns, na, ein Sushi paßt doch noch rein, oder?“
Und tatsächlich, Tom und Tatjana lassen sich verführen. Zunächst gibt es *Maki* und *Nigiri-Sushi* zum antesten. Da sie Anklang finden bestellen wir zwei Varianten *Urimaki*. Bevor der freundliche Ober die serviert, erhalten wir als „courtesy of the house“ vier Stücke *Joy*, Reisbällchen mit Lachs umwickelt und mit Lauch-Lachstartar gefüllt. So lecker, daß wir gleich noch acht weitere *Joy* bestellen. Kaum haben wir die genossen, bringt uns der Ober noch weitere *Urimaki* mit gegrillter Lachshaut. Hat offenbar gemerkt, daß uns diese vorher besonders geschmeckt haben. Überhaupt ist die gesamte Mannschaft sehr freundlich, der Caipi vorzüglich und wir sind geschlossen der Meinung, es ist ein sehr gelungener Abend. Und ich habe zumindest was die *Urimaki* und die J*oy* angeht, endlich mal wieder eine Qualität geschmeckt, die sich meinem geliebten Soho ein wenig annähert.

Wie entstehen Fischpralinen?

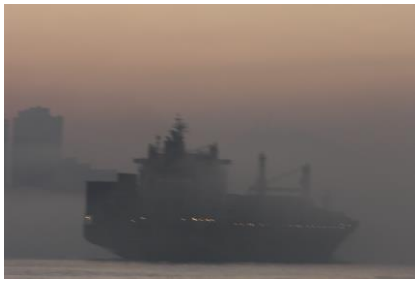
29.07.05. – 30.07.05
Ilhabela – Guarujá
64,0 sm (8.104,7 sm)
Wind: SW 2
Mooring, Liegeplatz frei

322. (Fr. 29.07.05) Am Morgen kommen Tom und Tatjana zwecks Bildertausch vorbei. Die moderne Technik macht doch vieles möglich. Bilder werden digital aufgenommen und können per Memory-Stick von Computer zu Computer werden. Noch vor wenigen Jahren war ein Bildertausch praktisch unmöglich. Nochmals mit gemeinsamem Wassertaxi an Land. Hier trennen sich fürs erste unsere Wege. Abschied von Tom und Tatjana. Sie bleiben noch einen Tag und wollen dann gleich ein wenig durchstarten. Wir werden noch duschen und dann hauen wir ab. Ich sinniere zwar noch, ob man nicht noch bis Mittag bleiben sollte, noch mal Sushi essen, aber dann siegt die Sorge um die Tide. Sie müsste bald kentern, und dann haben wir den Strom gegen uns. Nehme mir daher auch nicht die Zeit für einen Fotoabstecher zu einem weiteren Boot Amyr Klinks, das hier liegt, und das mir von allen seinen Booten am besten gefällt.
Erstaunlicherweise haben wir Wind, und obwohl ich wegen der Tide lieber motoren würde widerstehen wir der Versuchung und segeln. Noch schiebt uns der Strom. Und er schiebt und schiebt und kentert nicht. Sehr merkwürdig. Gestern ist die Strömung sichtbar gekentert. Heute kentert jedoch nichts. Vielleicht gibt es im Kanal eine Art Hochwasserscheide: wir sind mit auflaufendem Wasser über die Scheide und werden jetzt auf deren jenseitiger Seite mit ablaufendem Wasser in die gleiche Richtung gezogen. Wer weiß? Vielleicht macht sich auch der Wind bemerkbar und beeinflußt die Oberflächenströmung.
Gemütlich zieht *Ilhabela* an uns vorbei. Wir bewundern die zahllosen Anwesen, immer wieder mit sehr ansprechender Architektur, inmitten herrlicher Gärten und mit wunderbarer Aussicht. Wenn man vom Oilterminal absieht, das sich am gegenüberliegenden Ufer erstreckt.
Am Ende des Kanals ist der Wind plötzlich weg. Einfach so. Unverschämtheit. Wie ausgeschaltet. Was hilft das Lamentieren. Motor an, und weiter geht´s. Während ich mich per UKW mit der BREAKPOINT über die SSB-Frequenzen verständige, mit denen wir in den nächsten Tagen in Kontakt bleiben wollen, geht ein Alarm los.
Die Motorbilge.
Wasser im Schiff.
Funke aus.
Motor aus.
Die Wasserpumpe läuft.
Wasserpumpe aus.
Motorlukendeckel auf.
Tatsächlich. Da unten schwabbert schon wieder Wasser. Wieso ist der Alarm erst bei diesem Wasserstand angesprungen? Mal wieder ist ein Schlauch abgesprungen. Bestimmt zum dritten mal am Wasserboiler. So ein Mist. War doch schon doppelt gesichert. Anke regt sich auf.
„Immer dieselbe Scheiße.“

Ich schluck den Ärger lieber runter. Was hilft´s. (Wird langsam ein Lieblingssatz von mir.) Erst mal mit der Handlenzpumpe lenzen, bis sie Luft zieht. Dann räume ich den Stauraum hinter dem Motor leer, baue die Motorverkleidung ab. Die Ursache ist sofort zu sehen. Tatsächlich der unterste Schlauch am Wasserboiler. Schiebe ihn jetzt mindestens 5 cm auf den Stutzen und sichere ihn mit drei Schlauchklemmen. Anschließend gehen wir daran, das Wasser aus der Bilge zu pumpen. Die kleine Gardena-Pumpe, die man in Bohrmaschinen einsetzen kann hat sich schon viel bewährt. Aber heute macht der Akkuschrauber schlapp. Keine Kraft mehr in beiden Akkus. Also Generator an und meine große Bohrmaschine dranhängen. Habe zwar etwas Bedenken wegen des hohen Anlaufstroms. Aber der ist bei begrenzter Drehzahl offenbar doch nicht so hoch. Jedenfalls geht der Generator nicht in die Knie. Nach zweieinhalb 8L-Eimern zieht die Pumpe Luft. Das war es dann. Alles wieder verstauen und zusammenbauen. Die ganze Aktion hat vom Alarm an 45 Minuten gedauert. Sind mittlerweile gut trainiert. Zum Trost gibt es jetzt Wind. Erst unter Genua, dann unter Groß laufen wir mit raumem Wind. Das ist für JUST DO IT immer ein schwieriger Kurs. Das Groß deckt die Genua ab und behindert deren Stand. Selbst zweifach gerefft ist es schwierig, also nehmen wir es lieber ganz weg. Kommt der Wind zu sehr von achtern steht die Genua auch nicht mehr richtig, müsste ausgebaumt werden, aber das Schothorn unseres Riesenlappens steht soweit hinten. Kaum machbar. Also geht die Genua wieder schlafen und das Groß wird gesetzt. JUST DO IT ist auf solchen Kursen allein unter Groß erstaunlich gutmütig. Heute schläft der Wind natürlich ein, kaum daß das Groß oben ist. Also wieder ein Reff rein und Motor an. Wir fahren das Groß unter Motor meist als Stützsegel, das mindert die Rollerei und wenn der scheinbare Wind nicht direkt von vorn kommt kann es sogar einen halben Knoten Geschwindigkeit bringen. Das Reff ist an sich nicht nötig. Aber unser Groß ist konvex geschnitten und scheuert, wenn wir es bei Wind von vorn mittschiffs fahren mit einer Latte am Achterstag. Das wird durch das Reff vermieden. Wir quirlen also vor uns hin. Mit niedriger Drehzahl, da wir nicht zu früh in Santos ankommen wollen. Und da Anke sich ein Bier aufgerissen hat gehe ich zuerst in die Koje. Nach einer Stunde bin ich wieder draußen. Kann nicht schlafen und außerdem jucken die Bisse der Sandflies. Mein rechter Fuß ist wegen zahlreicher Bisse dick geschwollen und auf meiner linken Hüfte erhebt sich eine flächige, heiße Beule. Da kann ich auch Wache gehen und schicke Anke in die Koje.

Wir nähern uns *Santos*

323. (Sa. 30.07.05) Es ist vier Uhr Morgens. Habe meine zweite Wache. Die sternenklare Nacht wird mittlerweile etwas getrübt. Leichter Dunst ist seit Mitternacht zu ahnen. Um halb fünf mache ich eine Logbucheintragung und vermerke, daß der Himmel 2/8 bedeckt ist. Starte mal kurz Computer und C-Map schaue mir unsere Position auf der elektronischen Seekarte an. Eine Viertelstunde später bin ich wieder im Cockpit und ganz verblüfft. Kaum noch Sterne. Nur noch über uns. Der Himmel hat sich ringsum zugezogen. Mindestens 5/8 Bedeckung. Um 0500 ist der Himmel geschlossen. So was. Ich aktiviere das Radargerät und lasse es auf Standby laufen, die Sicht wird auch schlechter. Ein Blick ins Radar bestätigt zahlreiche Ankerlieger auf der Reede vor Santos. Da und dort bewegt sich ein Echo, Schiffe in Fahrt. Eine Stunde später runden wir *Punta Grossa* bei mäßiger Sicht in einer halben Meile Abstand und erreichen damit die Einfahrt von Santos. Es ist immer noch dunkel. Aber in wenigen Minuten wird die Dämmerung einsetzen und dann wird es schnell heller.



Mit dem beginnenden Tag öffnet sich ein spektakulärer Blick. Nebel in Schichten und Bänken, dahinter schemenhaft und teilweise

körperlos die Hochhäuser von Santos. Zahlreiche Fischerboote kommen uns entgegen und streben aufs Meer. An Backbord kommt ein Frachter auf, passiert und dreht vor uns in das enge Flussfahrwasser ein, zieht vor den Hochhausschemen vorbei. Nach wenigen Augenblicken wird das riesige Schiff von einer Nebelbank verschluckt. Spurlos. Das wirkt so gespenstisch, daß es mich nicht wundern würde, wenn das Schiff am Ende der Bank nicht wieder auftauchte. Das Bermuda-Dreieck lässt grüßen. Wir folgen dem gleichen Weg. Schauder. Freundlicherweise öffnet sich die Nebelbank für uns und macht es uns einfacher. Noch eine Biegung, dann den zweiten Stichkanal rechts. Fahren durch eine runtergekommene Gegend. Industrieruinen. Sind wir hier richtig? Da ist schon der Kanal. Kurve nach rechst. Es wird schnell flacher. Sehr flach.
„Anke, sind wir hier richtig?“
Dann kommt uns bei 1,80 Wassertiefe auch noch ein Fischer entgegen. Aber es geht alles gut. Sehen jetzt sogar Masten in der Ferne. Im Grunde erinnert das ganze an Stichkanäle in Deutschland. Noch eine letzte Biegung. Man sieht schon zahlreiche Motoryachten und Segler, Pfähle, flache busch- und krautbestandene Ufer, Angler, die sich gerade für den Angeltag einfinden. Hinter den vertäuten Yachten löst sich ein Person aus dem grauen Nichts und kommt zu den Stegen. Wir werden an einen freien Platz gelotst. Das Anlegemanöver klappt nicht ganz reibungslos, aber JUST DO IT läßt sich auf kurze Distanz nicht gut gegen den Radeffekt rückwärts steuern. So würgen wir uns mit etwas Hand- und Schiebehilfe um einen Pfahl bis wir endlich in die Box rutschen. Man empfängt uns freundlich und per Handschlag. Die Verwaltung ist noch nicht geöffnet, aber man zeigt uns schon mal die Duschen. Können uns frisch für den Tag machen. Wir ziehen aber erst mal ein ruhiges Frühstück vor. Trotz der abschreckenden Zufahrt ist es hier, in der Werftmarina „Supmar“ , sprich: *Supimar*, recht nett. Viel Natur ringsum, freundliche Leute, alles sehr ordentlich und hübsch gemacht. Die Facilities 1a, sogar ein Restaurant gibt es auf dem Werftgelände.
Die Einklarierungsprozedur ist schon lustig. Der junge Mann im Büro benötigt diverse Papiere und findet in unseren Unterlagen auch alles. Dann fragt er nach einer CPN-Nummer. Wir sind ratlos. Er auch. Er kramt in seinem Rucksack und holt eine Art Ausweis. Sieht ganz so aus wie ein deutscher Personalausweis. Auf dem sind seine Daten und eindeutig eine CPN-Nummer. Aber was sollen wir damit? Benötigen wir für diesen Bundesstaat eine Art Ausweis? Oder hält er uns für Brasilianer aus einem anderen Bundesstatt, die seine Sprache nicht sprechen? Haben Glück und sein Manager kommt. Alles löst sich ganz schnell. Der junge Mann hat offenbar noch nie einen Reisepaß gesehen. Jedenfalls hat er unsere Pässe ignoriert. Die Nummer der Pässe ist aber die, die er braucht. Nachdem das geschafft ist radeln wir in die Stadt. Kaufen Öl, vorsichtshalber gleich 12 Liter, um wieder einen Vorrat zu haben, Dieselleitung, Edelstahlspachtel und diverse andere Kleinigkeiten. Auf dem Rückweg kehren wir in die benachbarte Marina „Pier 26“ ein. Hier finden wir den lang gesuchten Epoxyspachtel, der auch unter Wasser verarbeitet werden kann, und LED-Leuchten. Ein weißes Anker- und Stroboskoplicht und eine Dreifarbenlaterne. Sehr ordentlich verarbeitet und mit rund 100 EUR pro Stück für europäische Verhältnisse recht günstig.

Der Ölwechsel ist vorbereitet

Wieder an Bord sind wir noch recht eifrig. Öl- und Ölfilterwechsel an der Maschine, Motorbilge endgültig trockengelegt, Dingibretter angeschliffen, Wassermacher gespült. Anke schleift die Bretter des Dingis an. Und sie entdeckt die abgebrochene Spitze eines Haizahns in OHs Pendelruder. Zur Entspannung sehen wir am Abend das „Wunder von Bern“. Wollten anfangs nur einen Teil schauen, aber der Film fesselt uns so sehr, daß wir ihn bis zum Ende sehen.

324. (So. 31.07.05) Heute erst mal ausgeschlafen. Gestern Abend eine Stunde lang Mückenjagd betrieben. Licht aus - Licht an. Licht aus. Eine Mücke. Unüberhörbar. Licht an – Licht aus. Und so fort. Ärgerlich, das Ganze, da wir in der Nacht zuvor auch nicht gerade viel Schlaf hatten.
Trotzdem waren wir heute fleißig. Die Dingibretter werden beidseitig gemalt, und dann macht sich Anke daran, JUST DO IT gründlich zu putzen. Dagegen widme ich mich der

technischen Seite: Ölwechsel an der Dieseleinspritzpumpe, Keilriemenwechsel, Säubern des Abscheiders vor den Dieselfiltern und Einbau eines umschaltbaren Verteilers in die Dieselleitung. Jetzt kann der Dieselstrom zwischen Motor und Ofen umgeschaltet und zugleich die Dieselversorgung unterbrochen werden. Und im Gegensatz zum bisherigen Unterbrechungsschalter ohne irgendwelche Verkleidungen abnehmen zu müssen. Der Umschalter befindet sich direkt neben den Batteriehauptschaltern. Nebenbei wird der Grill abgeschrubbt. Erstaunlich, wie effektiv ein Sonntag sein kann. Am Steg bummeln öfter Brasilianer vorbei und schauen mit verhaltener Neugier, wer wir sind. Nicht anders als bei uns.
Am Nachmittag wird mein Vertrauen in die brasilianischen Motorbootfahrer arg erschüttert. Ein kleineres Sportboot kommt, und obwohl neben uns genug Platz ist, um längsseits anzulegen, versucht der Skipper rückwärts einzuparken. Im Heck des Bootes stehen drei Mäuse, vermutlich die Töchter, stolz wie Oscar. Jedenfalls bleiben sie bereits am Pfahl vor unserem Boot hängen. Der Junge, der am Bug sitzt, hält das Boot ab, aber niemand gibt ihm eine Leine, um das Boot nun mit dem Pfahl zu verbinden. Schließlich hangeln sie das Boot an unserer Bordwand entlang bis zum Steg. Fingern dann eine Leine heraus und lassen dann eine der Töchter mit der Leine in der Hand am Steg stehen. Sie war immerhin so aufmerksam und hat die Leine um einen Poller gelegt, wusste aber nicht, wie diesen zu belegen. Weitere Anstalten, des Boot zu sichern wurden nicht unternommen. Glücklicherweise gibt es in Brasilien in jeder Marina Helfer und Stegwarte, und die hiesigen sind auch wirklich plietsch und kennen ihre Materie. Jedenfalls kam einer der Warte und stieg bei dem Bötchen an Bord und machte es erst einmal vernünftig fest, soweit die spärlichen Leinen reichten. Beim Abgang von Bord konnte er sich aber auch nicht eines gewissen Lächelns enthalten. Schließlich vermuteten wir, daß die Leute das Boot frisch gekauft hatten, es zur Überholung in die Werft brachten, und wahrscheinlich noch nie selber ein Boot gefahren sind.
Anschließend haben wir uns unter der Dusche selbst geschrubbt und sind ins Werft-Restaurant gegangen. Waren ziemlich überrascht, für umgerechnet 10 EUR bekamen wir ein mit Käse überbackenes Steak mit Pommes und Reis. Das heißt, eine Portion für zwei Personen, aber zum Sattessen. Und dazu noch lecker und zart. Die Küche des Restaurants ist auffallend italienisch, wie überhaupt hier auch viele Menschen italienischer Abstammung sind.

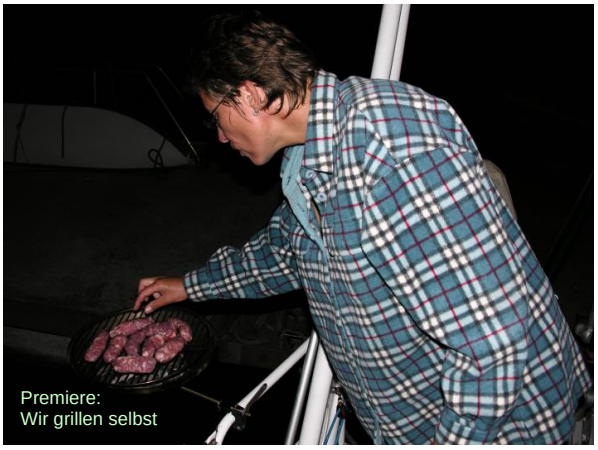
325. (Mo. 01.08.05 bis Do. 04.08.05) Im Gegensatz zu Anke lese ich wenig. Nicht das ich nicht lese, aber da ich viel schreibe und abends regelmäßig mit der Funke und dem Pactor kämpfe, bleibt mir einfach weniger Zeit. Aber ich habe gerade ein neues Buch angefangen, genauer gesagt, ich lese es zum zweiten Mal: „Der Freisegler“ von Peter Nichols. In ihm kommt ein Limerick vor, der in deutsch ziemlich flach ist. Aber Limericks lassen sich schlecht übersetzen. Jedenfalls lese ich gerade an dieser Stelle, als Anke auf dem Klo mit Mücken kämpft. Bin spontan inspiriert und dichte meinen ersten selbstverfassten Limerick. Und weil es Spaß macht kommt gleich noch einer dazu. „Tom´s Limerick“. Habe ihn schon weiter oben in das Tagebuch eingefügt. Es werden wohl noch mehr folgen.

> Zur See fuhr ´ne Anke aus Bremen,
> Ließ den Gang zum Klo sich nicht nehmen.
> Da saß ein saugendes Untier
> Das sie mit Verve zerdrückte.
> So´n Schiet - dachte die Mücke.

Die Tage vergehen wie im Fluge, und es wird schwierig, sie im Kopf zu behalten. Jeden Tag arbeiten wir am Boot oder versuchen etwas zu organisieren. Anfangs sind wir uns auch unschlüssig, ob wir zügig weiter sollen, oder ob es besser ist, die uns wichtigen Arbeiten hier zu erledigen. Ein Gespräch mit dem hiesigen Raymarine-Händler gibt schließlich den Ausschlag. Wir bleiben hier. Ob es in Uruguay oder Argentinien viel günstiger ist, ist fraglich, und ob die Arbeiten zügiger erledigt werden ebenso. Hier bei Santos hat man immerhin die Möglichkeit, an alles Benötigte mit relativ begrenztem Aufwand heran zu kommen. So arbeiten wir jeden Tag am Boot, schleifen, malen, installieren, planen und skizzieren. Ganz nebenbei warten wir vergeblich auf versprochene Schweißer, kaufen ein und versorgen uns mit den Dingen, die wir für das Boot brauchen. Soweit es sich nicht um Importwaren handelt sind die Preise günstig. Und als wir in einem kleinen Lokal Mittag essen sind wir wirklich überrascht, zwei Hot Dogs (*cachorro quente*) mit einer großen Cola und einem großen Bier kosten sagenhafte 2,50 EUR.
Bei der Installation der LED-Dreifarbenlaterne auf dem Masttop geht es sonderbar zu. Klebe die neue Lampe mit Epoxy auf die alte und habe zunächst die Verkabelung mit etwas Glück zusammen. Konnte sogar auf das Ziehen neuer Kabel verzichten, da sich unbelegte Kabel nutzen ließen. Als alles verbunden ist tut sich nichts. Rauf in den

Amyr Klinks PARATII

Mast, runter vom Mast. Insgesamt dreimal. Finde auch eine lose Kabelpressung unmittelbar hinter der Schaltpaneele, aber auch nachdem das behoben ist, tut sich nichts. Als ich zum dritten Mal im Masttop stehe fällt der Groschen. Hatte Anke nicht gesagt, daß die Lampe einen Sensor hat? Am helllichten Tag kann sie danach gar nicht leuchten. Und siehe da, nach ein paar Stunden Geduld, mit Eintreten der Dämmerung, leuchtet sie wie geplant. Tatsächlich, die Lampe ist sensorgesteuert.
Als wir mal wieder die Nachbarmarina besuchen fällt Anke ein Aero-Rigg auf. Da ich etwas größer bin, kann ich auch einen Teil des darunter liegenden Aufbaus sehen.
„Du, das ist bestimmt die PARATII."
Nichts wie hin. Und tatsächlich, hier am Steg der Marina Pier 26 liegt die ursprüngliche PARATII. Ein ziemlich solider Kahn. Alles schlicht und einfach gehalten. Die Steuerseile für das Ruder sind beispielsweise über dem Deck geführt. Also jederzeit zugänglich. Wegen des Aero-Riggs gibt es an Deck kaum Beschläge, Blöcke und Umlenkrollen. Wanten und Stagen fehlen auch. Das Ruder ist trotz der Bootsgröße achtern angehängt. Dem Schiff sieht man an, daß es harte Reisen hinter sich hat. Leider wird es wenig gepflegt. Amyr Klink widmet sich wohl mehr seinen neueren Booten, mit denen er vermutlich auch seinen Lebensunterhalt verdient.


Premiere:
Wir grillen selbst

An einem der Abende haben wir unsere persönliche Grillpremiere. Zum ersten Mal nutzen wir unseren Grill ganz für uns alleine. Haben preisgünstig Würstchen erstanden und wollen uns mal ohne fremde Hilfe versuchen. Sind ja beide keine geübten Griller. Anfangs hat Anke, die das Feuer startet, einige Probleme, dasselbe in Gang zu bringen. Die Kohle die wir gekauft haben ist auch wirklich schlecht. Völlig unterschiedliche Stückgrößen und anscheinend auch noch feucht geworden. Erst mit Hilfe von reichlich Grillanzünder kommt die Sache ein wenig in Schwung. Offenbar fehlt unserm Grill auch ein wenig der Luftzug. Es herrscht Windstille und laut Anleitung ist für unseren Grill ein wenig Wind förderlich. Ein Brett leistet Abhilfe und wir wedeln munter drauf los. Nachdem wir zweifelsfrei und übereinstimmend Glut festgestellt haben übernehme ich die Aufgabe, die Würstchen zu betreuen und zu wenden. Um an die einzelnen Würstchen besser ran zu kommen drehe ich den Rost ein wenig, er ist auf einem zentralen Schraubengewinde drehbar gelagert, und verursache eine Würstchen-über-Bord-Katastrophe. Gott sei Dank bleiben einige auf dem Rost. Später bedauern wir das Malheur nicht mehr so, denn die Würstchen sind arg fetthaltig. Hätten vielleicht auf das Sonderangebot verzichten und stattdessen an der normalen Fleischtheke einkaufen sollen. Ein paar Tage später erfahren wir, daß dieses Katastrophenszenario den Brasilianern durchaus vertraut ist. Nicht umsonst ist der heimische Nachbau unseres original US-amerikanischen Magma-Grills mit einer Grillrostreling versehen. Tja, manchmal ist die Kopie besser als das Original.

Aufs Meer zog´s ´nen Knaben aus Peine,
hatte Appetit auf Fisch nicht alleine.
Drum drehte den Grill er lebhaft im Kreise
Beschleunigte neun Würstchen -
Da gingen dieselben auf Reise

326. (Fr. 05.08.05) Gestern hatten wir mit dem Schweißauftrag immer noch keinen Erfolg, aber wir konnten immerhin eine Holzarbeit an den Mann bringen. Aufgrund der unvermeidlichen Verständigungsprobleme sind wir uns aber nicht einig, ob der gute Mann gestern gerne unser altes Steckschott als Vorlage mitnehmen wollte oder nicht. Vorsichtshalber suchen wir gleich heute den Zimmermann auf. Ja, in anderthalb Stunden kommt er an unser Boot. Und er kommt tatsächlich, misst noch ein wenig, nimmt das alte Steckschott mit und sagt wenn wir es richtig verstanden haben zu, daß er morgen das neue bringt. Dann machen wir uns mit unseren Rädern auf zur Asturia-Werft, einen der drei von unserem Werftchef empfohlenen ortsansässigen Schweißer aufsuchen: Chileno. Nein, er ist nicht da. Wir sollen bei *Pier Vintisete* fragen. Sind überrascht, daß ein Pförtner eine solche Auskunft nach einem Blick in seine Unterlagen geben kann. Nun gut, wir radeln einen Teil des Weges zurück. Der Pförtner an Pier 26 kennt uns mittlerweile und die Schranke öffnet sich unaufgefordert. Schlau wie wir halt sind fragen wir ihn aber nach *Chileno.* Nein, der sei nicht da. Aber

man habe uns gesagt, er sei hier zu finden. Nein bestimmt nicht. Wir sollen es bei *Pier Vintisete* probieren. Anke ist verwundert, der erste Pförtner hat doch ganz bestimmt Pier 24 gesagt.
„Wieso Pier 24, wir waren doch eben bei Pier 26!“
„Pier 26? Oh dieses Portugiesisch.“
Wir radeln noch ein wenig weiter. Das Gelände von Pier 27 ist mit einem Gitterzaun umfriedet, also einsehbar. Und was erwartet uns? Eine Bootswerft, die sich ganz offensichtlich auf den Bau von Stahl- und Alurümpfen spezialisiert hat. Hier sind wir richtig, hier muß es sein. Das Tor wird uns gleich geöffnet, und Chileno ist auch da. Alles wirkt organisiert und aufgeräumt. Neben diversen im Bau befindlichen Stahlkaskos, die teils noch über Kopf liegen, nimmt ein großer Alurumpf Formen an. Chileno steht unmittelbar davor und ist damit beschäftigt, Alurohre zu biegen und diesen Vorgang einem Lehrling zu erklären. Ja, der Alukasko ist für eine Reise vom Amazonas in die Antarktis geplant. In zwei Jahren soll das Projekt starten. Chileno weiß bereits grob über unser Anliegen Bescheid. Er will in 30 Minuten zu unserem Boot kommen. Wir radeln zurück. Und nicht viel später trifft auch Chileno ein. Wir erklären ihm unsere Vorstellungen und können uns ganz gut verständigen. Chileno spricht Portugiesisch und Spanisch und kann auch ein paar Brocken Englisch und Französisch, was die Sache erleichtert. Er versteht wirklich was vom Schweißen und hat eine ausgezeichnete technische Auffassungsgabe. Wenn er diese Zeilen lesen würde, wäre er bestimmt beleidigt. Jedenfalls ist die Anfertigung des Schiebeluks mit seinen Details zur Dichtsetzung kein Problem, und für das Einschweißen des Ofenrohrs brauchen wir seiner Meinung nach nicht einmal das Teakdeck abnehmen. Er wird nur in kurzen Stücken schweißen und zwischendurch werden wir das Deck mit Wasser kühlen. Er fragt nach dem Woher und Wohin und erzählt seinerseits, daß er eigentlich Peter, also Pedro, heißt und aus Punta Arenas kommt. Dort leben seine Mutter und fünf Brüder. Wir sollen sie besuchen, wenn wir dort sind. Ein paar Boote weiter liegt das Stahlboot seines besten Freundes, das wir bereits bewundert haben. Alle Edelstahlarbeiten an Bord dieses Bootes hat Pedro gemacht. Und die zeugen in der Tat von erstklassiger Handwerkerarbeit. Er will noch prüfen, welches Material er hat, denn dann können wir die Details der Arbeit festlegen. Morgen früh will er mit einem Helfer kommen und die Arbeiten vorbereiten.

Auftragsgespräch mit Pedro

Als er geht, haben wir das Gefühl, in guten Händen zu sein. Mit der Wahl von Santos, besser *Guarujá* haben wir bestimmt keinen Fehler gemacht. Mittlerweile fühlen wir uns wirklich wohl hier und speziell ich fühle mich ein wenig an eine Ruhrgebiets-(Industriebrachen-) idylle erinnert, also heimisch.

327. (Sa. 06.08.05) Wir sind noch gar nicht richtig mit dem Frühstück fertig, da steht Pedro bereits an der Pier. Er hat seinen Freund mitgebracht und will auch noch Marcello als Übersetzer holen. Marcellos Boot SERENATA, ein sehr überzeugend gebauter Stahlknickspanter mit vielen guten Details, haben wir bei unseren Spaziergängen über den Steg schon mehrfach bewundert. Ich versuche Pedro dazu zu bewegen, an Deck zu kommen und will ihm den Schritt an Bord erleichtern, in dem ich ihm die Plastiktüte abnehme, die er in der Hand hält. Sie ist mit diversen Kuchen gefüllt.
„Um presente.“
Sagt er. Ich bin ganz verblüfft und will es nicht glauben. Aber er bestätigt. Ich bedanke mich. Zum ersten Mal seit ich mich erinnern kann, bringt ein Handwerker dem Auftraggeber ein Präsent. Ich werde allerdings den ganzen Tag das Gefühl nicht los, daß der Beutel gar nicht für uns gedacht war, und ich ihn nur in eine Situation gebracht habe, in der er nicht nein sagen konnte. Vielleicht kann ich das ja noch erfahren. Als wir vollzählig versammelt sind erörtern wir unsere Vorstellungen. Pedro meint, daß alles so gemacht werden kann, wie ich es geplant habe. Er wird mit dem

Schiebeluk anfangen, da ihm für den Ofenrohrdurchbruch noch das Material fehlt. Marcello ist von unserem Entwurf ebenfalls angetan, da er bei seinem Schiff die gleichen Probleme lösen will. Dann erhalten wir von Marcello noch ein Angebot, daß sich ein Deutscher wohl kaum vorstellen kann. Wir können sein Auto benutzen, um unsere Einkäufe zu erledigen. Schlüssel steckt, Papiere liegen im Aschenbecher. Aber zunächst kommen wir gar nicht dazu. Kaum ist Pedro mit seinem Freund gegangen, taucht der Zimmermann auf und bringt eine fertig zugeschnittenes Schott. Prüfen gemeinsam die Passgenauigkeit, dann macht er sich daran, das gute Stück zu überarbeiten. Zwischen Anke und mir herrscht Uneinigkeit, ob das Schott, das er mitgebracht hat, ein Modell oder das endgültige Stück ist. Aber wir halten uns nicht lange auf und machen uns auf den Weg. Marcellos Auto ist ein Volvo 850. Bekomme richtig heimische Gefühle, erinnert er mich doch an meinen geliebten V 70. Im empfohlenen Laden, *Portmar*, kann man fast alles, was sich aus Edelstahl herstellen lässt, bekommen, Und noch ein paar zusätzliche Dinge. Zwar haben sie Spannschlösser in der Art, die wir wollen, nicht, aber kein Problem, am nächsten Dienstag können wir sie abholen. Bis dahin sind sie angefertigt.

Wieder am Boot beginnen wir mit ersten Vorbereitungen für die Schweißarbeiten. Z. B. Ofenrohr abbauen, stillgelegten Drehzahlmesser ausbauen usw. Anke vergnügt sich wieder mit Malerarbeiten. Am Nachmittag kommt der Zimmermann und hat sowohl die Schotten als auch die Hölzer für die Rahmenverstärkung des Niedergangs dabei. Die Schotten passen nicht ganz genau, da ihm ein kleiner Denkfehler Unterlaufen ist. Kein Problem, er schneidet zwei neue, er hat ja jetzt schönste Schablonen. Die Rahmenverstärkung setzt er gleich mit Epoxy und Nägeln an unserem Niedergangrahmen an. Bin völlig erschüttert, da ich sofort erkenne, daß die Nägel die Leisten nicht ausreichend am Platz halten und sich Spalten öffnen. Wasserdichtigkeit war aber unser Hauptziel! Ich warte, bis er gegangen ist, um ihn nicht vor den Kopf zu stoßen, und dann reiße ich die Hölzer so schnell es geht wieder ab. Und runter mit dem Epoxykleber. Er ist glücklicherweise nicht schnell härtend angemischt. Gerade noch einmal gut gegangen. Da habe ich ja morgen eine schöne Aufgabe.

Am späten Nachmittag kommen Marcello und Dieter, um uns zu einem *Churrasco* (Barbecue) einzuladen. Sie haben gerade an einer Regatta teilgenommen und gewonnen – selbstredend, Dieter führt in der Meisterschaft - und im Apartment eines der Segelschüler Dieters soll gegrillt werden. Rätseln, wie wir uns am besten anziehen. Ob es ein großer oder ein kleiner Balkon ist, ob man sich mehr drinnen oder draußen aufhält. Am frühen Abend machen sich neun Personen vom Steg aus auf den Weg. Die Fahrt geht in einen von Hochhäusern geprägten Stadtteil von *Guarujá*. An einem der Hochhäuser machen wir Halt. Vorbei geht es am Pförtner und ab in den Aufzug. Als wir im 17. Stock ankommen und die Fahrstuhltür sich öffnet, bin ich verwundert, nur zwei Wohnungstüren und ein ganz kleiner Flur. Wahrscheinlich gibt es noch mehr Aufzüge. Dann öffnet Marcello die Tür – unser Klingeln hat offenbar niemand gehört – und wir treten ein. Ein großer Raum empfängt uns. Rechts geht ein langer Flur ab, mit diversen Türen zu weiteren Räumen und zur Küche. Zur linken ein Balkon. Flüchtig schätze ich die Wohnfläche auf mindestens 120 qm. Von oben kommt Ronaldo, der Gastgeber, herangeeilt. Von oben! Dort gibt es noch eine weitere Etage, kaum weniger groß, aber einschließlich Dachterrasse mit Swimmingpool, Außendusche, fest eingebautem Grill und Arbeitsplatte mit Waschbecken gleich neben dem Grill. Aussicht inklusive. Gleich hinter der nächsten Hochhauszeile ist bereits der Strand. Swimmingpool mit Penthouse und Strandblick. Nicht schlecht. Ich muß meine Pläne, in Deutschland eine weitere Eigentumswohnung zu erwerben wohl überdenken. Vielleicht doch lieber ein bescheidenes Apartment in Brasilien.

Marcello nimmt sich sofort der Aufgabe des Grillmasters an. Als „*Gaucho*“ aus dem Süden Brasiliens muss er es ja wissen. Es gibt diverse Würstchen, scharf und mild,

verschiedene Sorten Rindfleisch, Rippchen und Schweinefleisch mit Limone. Gewürzt wird lediglich mit grobem Salz. Nur das Schweinefleisch macht mit der Limone eine Ausnahme. Wir unterhalten uns mehr oder weniger fließend mit den Gästen. Das geht recht gut, da die meisten Englisch sprechen und verstehen, und Dieter sowie Luzia, Ronaldos Frau deutsch können. Es erstaunt uns auch, daß viele der Gäste davon träumen, mit einem Boot um die Welt zu segeln. Graça, Dieters Frau beeindruckt ebenfalls. Sie stammt aus Mozambique, hilft ihm tüchtig bei der Überholung von Yachten, und segelt häufiger auch einhand. Weiter fällt auf, daß die meisten häufiger im Ausland waren. Deutschland ist erstaunlich oft besucht worden. Und Claudio war ein Jahr in Italien und drei Jahre in den Vereinigten Staaten, in New York. Wir haben den Eindruck, daß junge Leute hier viel mehr Welterfahrung haben als bei uns.

Morgenidyll mit Fischern

328. (So. 07.08.05) Schlecht geschlafen. Bis nachts um drei sorgt eine Disco in der Umgebung für nächtliche Unruhe. Je weiter der frühe Morgen voranschreitet, desto lauter wird die Musik. Als endlich Ruhe eingekehrt ist, wache ich plötzlich von Windgeräuschen und einem Scheppern auf. Raus aus dem Bett, draußen höre ich Stimmen, Mist, auch noch rinn in die Hosen, und dann raus aus dem Schiff. Der Wind hat offenbar unser auf dem Steg deponiertes, gefaltetes Banana-Boot umgeworfen und auf das davor gelegte Ofenrohr geschmissen. Die aufmerksamen *Marineros* oder Nachtwächter der Werft haben Beiboot, Ofenrohr und Zubehörteile bereits geborgen und sicher gelagert. Sehe sie gerade auf dem Steg von dannen ziehen. Sie winken mir zu. Wirklich gute Leute hier. Klare noch das Vorschiff auf und verzurre alles sturmsicher, dann wieder ins Bett.
Auch wenn heute Sonntag ist, es wird gearbeitet. Schleife von den gestern „geretteten“ Hölzern den Kleber ab und passe sie noch ein wenig genauer an. Dann klebe ich sie mit Epoxy an den zugedachten Ort, zur Außenseite setze ich aber sicherheitshalber noch einen Streifen Sikaflex vor den Kleber. Und statt der Nägel werden die Hölzer angeschraubt. Das zieht wenigstens vernünftig. Wenn erst mal alles klebt, kann ich die Schrauben ziehen und die Löcher mit Zapfen verschließen. Anke bringt dagegen eine erste Lackschicht auf die neuen Steckschotten und funktioniert unser Sonnensegel in eine Regenplane um. Die Ankunft einer Front wird für morgen vorhergesagt.

Bei mir siegt mittlerweile die Faulheit und ich überrede Anke zu einem Stegspaziergang. Nicht ohne Folgen. Auf halber Strecke stoßen wir auf Marcello, Claudia, Dieter, Graça, Rinaldo und Luzia, Ronaldo, x unc y und Claudio. Sie beschließen gerade, am Abend gemeinsam in einer Pizzeria zu gehen. Ob wir nicht mitkommen wollen. Vorher besichtigen Ronaldo und Claudio noch unser Boot. Beide träumen ebenfalls von einer solchen Reise. Claudio ist sowieso von der Südsee infiziert. Seine Freundin hat auf Tahiti eine zeitlang gearbeitet und ihn mit Fotos von traumhaften Inseln verzaubert. Brenne den beiden eine CD mit meinem Tagebuch. Sie wollen Dieter mit der Übersetzung betrauen. Der Arme.

Wir treffen uns im Restaurant der Werft, und nachdem die Biere und Caipis geleert sind geht es mit einer Autokarawane in das Stadtzentrum. Die Pizzeria besteht aus einem langgestreckten, hellerleuchteten Raum. Vielleicht 8 x 25 m. Zur Straße hin ist sie in der ganzen Breite völlig geöffnet, nur die eigentliche Backecke engt den Zutritt ein. Am jenseitigen Ende befindet sich eine weitere Küche. Wände, Decke und Fußboden sind blendendweiß bzw. hell. Alle Tische mit weißen Tischtüchern. Die Einrichtung ist schlicht und nüchtern. Hinter der Pizzabackecke türmen sich Pappkartons für den Lieferservice. Der Patron, etwas rundlich und stets um seine

Gäste bemüht, sieht aus wie ein Italiener und ist wahrscheinlich auch einer. Oder zumindest italienischer Herkunft. Wir sind zu neunen, und es gibt zunächst mal Oliven und feingehackten, gerösteten Knoblauch. Dann werden grob gehackte Hühnchen (*Frango passadinho*, wörtlich übersetzt: Huhn kleiner Vogel) mit Pommes serviert. Die Unart, Hühnchen grob zu hacken, kann ich nicht verstehen, macht sie doch das Aussortieren der Knochenstücke nur schwierig. Aber sie sind herrlich knusprig und schmecken tun sie. Dann kommt die erste Pizza. *Formate gigante*. Sie wird vom Kellner in etwa zwölf Teile geteilt, und jeder bekommt ein Stück. Ich natürlich zwei. Dann kommt die nächste Gigante. Ergattere wieder zwei Stück. Ob ich unangenehm auffalle? Und zum finalen Endschlag folgt ein Zitronenkuchen der allerfeinsten Sorte. Leider gibt es nur ein Stück für jeden. Auch für mich. Waren wohl abgezählt. Auf besonderen Wunsch von Anke muß ich hier noch mal erwähnen, daß die Pizzen superlecker waren, und der Zitronenkuchen auch. Beides mit ganz dünnem Teig und viel drauf. Unsere Gastgeber sind auch stolz, hier gibt es die beste Pizza außerhalb Italiens. Wir können nur zustimmen. Ronaldo bringt uns mit seinem S-Klasse Mercedes zurück. Besichtigen noch sein Boot AUDAZ. Der Name bedeutet wörtlich übersetzt kühn. Und er ist treffend gewählt. Französischer Riß, 52 Fuß, Aluminium, sehr flaches Unterwasserschiff, pfiffig ausgebaut. Am meisten beeindruckt mich der im Salontisch verborgene Motor. Die Franzosen sind erfrischend unkonventionell und innovativ. Immer wieder begeisternd. AUDAZ ist aber in Brasilien gebaut, in Sao Paulo. Das einzige Boot seiner Art in Brasilien. Es läuft bis zu zwanzig Knoten, ist aber zwangsläufig etwas nervös. Ronaldo wird Ende des Monats nach Recife segeln, um an der Regatta Recife - Fernando de Noronha teilzunehmen. Gemeinsam mit Dieter und Graça. Dieter wird Skippern und ist Garant für eine gute Platzierung.

Die nächste Lackschicht wird vorbereitet

329. (Mo. 08.08.05) Die Front ist endgültig da. Wie üblich ist der Luftdruck gestiegen. Der Barograph zeigt zwar immer noch die tropentypischen Tagesschwankungen, aber seit gestern Abend ist das generelle Niveau des Luftdrucks um etwa 4-5 hP gestiegen. Bei trübem Wetter arbeitet es sich um so leichter. Beginne, die Hölzer am Niedergang zu schleifen und dann zu streichen. Anke schleift und malt die neuen Steckschotten und putzt die Verblendbleche des Ofenrohrs. Später mache ich mich über die Halterungen der Posis her. Wurden in schöner Regelmäßigkeit von den Schoten der Genua aus ihren Halterungen gerissen. Am Nachmittag macht sich Anke per Rad auf, um einzukaufen. Ich werkele weiter und fertige aus 3 mm starken Alublechen Rohlinge an, die jetzt nur noch im rechten Winkel gebogen werden müssen. Dann sitzen die Posis weiter innen und werden vom Bugkorb geschützt. Zwischendurch klingelt das Handy und Nicole ist am Apparat. Mitten im Gespräch ist es plötzlich weg. Habe einen doppelten Erkenntnisgewinn. Obwohl es ja ein aus dem Ausland kommendes Gespräch war, wurde eine Rufnummer aus Rio angezeigt, und, wichtiger noch, wenn das Handy aus dem Ausland angerufen wird, werden wir auch zur Kasse gebeten. Das Gespräch wurde unterbrochen, als das Kartenguthaben aufgebraucht war. Jetzt ist auch klar, warum neulich das Gespräch mit meinem Vater unterbrochen wurde, und weshalb Ankes Eltern uns nicht erreichen konnten.
Gelange fast zwangsläufig mit meinen Gedanken zu den Interviews mit Katrin. Sie bemüht sich, die Interviews jeweils in das Thema der Sendung einzupassen. Sie kündigt die Themen in der Regel per email an. Dadurch stellt sie Fragen, die nicht immer einfach zu beantworten sind. Zumal wir beide, Anke und ich offenbar eher pragmatisch-prosaische Naturen sind. Wir bemühen uns natürlich schon im Vorfeld des Interviews um gute und ehrliche Antworten, aber es ist nicht immer leicht. Interessanterweise bekommen die Fragen in dem Moment, in dem Katrin sie dann am Telefon stellt eine ganz andere Qualität, als in der email. Und meist fängt erst angeregt durch das Interview ein Denkprozess an, der richtig Spaß macht und vielleicht zu den Antworten führt, die sie sich erhofft hat. Muß sie mal fragen, ob sie mir ihre bisherigen Themen und Fragen geben kann. Im Grunde finde ich es sehr spannend, mich auf diese Gedankenspiele einzulassen.

330. (Di. 09.08.05) Haben gestern vergessen den Wecker zu stellen. Sind heute also etwas später dran. Schadet aber nicht, denn kein Handwerker lässt sich blicken. Der Tag ist grau, und die Arbeiten ähneln den gestrigen. Schleifen und nächste

Lackschichten aufbringen, Putzarbeiten. Das alte Steckschott, das wir noch mit den Klapptüren weiter benutzen wollen, bringen wir noch mal zur Nacharbeit weg. Es passt nach der Verstärkung des Niedergangrahmens nicht mehr und muß ein wenig abgefräst werden. Dann radelt Anke mal wieder in die Stadt, während ich vorsichtshalber am Boot die Stellung halte. Heute ist es ungemütlich frisch, und ab und zu kommt ein Schauer vorbei. Sind wir eigentlich noch in den Tropen? Jedenfalls mache ich mich über den Ofen her. Setze das Ofenrohr, das ich wegen der bevorstehenden Schweißarbeiten abgenommen habe wieder zusammen und zünde den Ofen. Er startet auch, aber nach 20 Minuten geht er wieder aus. Kein Diesel!? Wieso denn das? Will prüfen, ob die kleine Dieselpumpe Strom bekommt und stelle fest, daß sie kochend heiß ist. Strom bekommt sie offensichtlich. Aber sie pumpt nicht. Hm, hm. Eine neue Aufgabe, auf daß uns nicht langweilig wird. Na, besser wir entdecken das Problem hier als bei Feuerland.
Dann muß eben ein gutes Abendessen wärmen. Anke, die zwischenzeitlich wiedergekommen ist, bringt ein paar wunderbare Beschläge mit. Sie wurden von *Portmar* (sprich: Portimar) in hervorragender Qualität und für einen günstigen Preis in Edelstahl gefertigt. Wirklich traumhafte Metallarbeit. Aber zurück zum Essen, es gibt heute ein Bananen-Wok-Gericht: 3 Eßlöffel Knoblauch in Scheiben schneiden und im Wok mit Sesamöl anrösten. Rausnehmen. In grobe Rollen geschnittene Schalotten in den Wok, anbraten, nach 1 Minute 4 kleine in Scheiben geschnittene Möhren, eine gestückelte Paprika, fein gewürfelten Ingwer, 1 fein gehackte rote Chilischote dazu. Weitere 2-3 Minuten anbraten. Mit Kokosmilch aufgießen, 1-2 EL Currypaste dazu, 2 EL Austern- oder Fischsoße dazu (unsere war leider schlecht und musste weggeworfen werden). Dann 4 in Scheiben geschnittene Bananen und eine Handvoll halbierte Minimaiskölbchen unterheben. Kräftig mit Zitronengraspulver würzen, salzen, aufkochen und drei Minuten mit Deckel köcheln lassen. Zeit hängt vom Zustand der Bananen ab. Weiche kürzer, härtere etwas länger garen. Vor dem Servieren den gerösteten Knoblauch drüberstreuen. Dazu gibt es Rosinenreis. Und passen täte ein fruchtiger Weißwein, aber ein leichter Roter geht auch.

Pedro mit Helfer

331. (Mi. 10.08.05) Sind am Morgen unschlüssig, was wir tun sollen. In jeder Hinsicht. Anke hat mit Marcellos Hilfe erfahren, daß der Schweißer unerwartet viel Geld will. Sollen wir absagen? Und kommt er heute zur Probe mit unserem Niedergangsluk vorbei, und wann? Und der Zimmermann hat das alte Steckschott, das wir ihm zur Nachbearbeitung gegeben haben, auch nicht wie versprochen gestern zurückgebracht. Und was ist aus unserem Tagestank geworden? Da wollte doch auch jemand vorbeikommen. Wir diskutieren gerade über den Tagestank, da nähern sich auf dem Steg zwei Leute, die ein silbern glänzendes Gebilde unter dem Arm tragen. Der Tagestank. Sind freudig überrascht. Der Tank ist fertig, jetzt geht es nur noch um das Anpassen der Halterungen und das Austentern der Anschlüsse. Die beiden sind recht plietsch, und wir können uns gut und schnell verständigen. Wir sind noch über den zukünftigen Einbauort des Tanks gebeugt, da taucht Pedro mit seinem Freund auf. Wollen das Luk anpassen. Haben auch den Schornsteindurchbruch mit, nicht aus Rohren zusammengeschweißt, sondern aus dem Vollen gedreht. Machen Paß- und Funktionsproben und beratschlagen noch kleine Änderungen. Dann ziehen sie ab. Morgen vormittag gegen 10:00 wollen sie wiederkommen. Und das nachgearbeitete Altschott haben wir auch noch bekommen. Durchleben spontan die „in-Santos-ist-alles-bestens-Phase“. Es bleibt sogar noch genügend Zeit, die nächsten Lackschichten auf den Schotten aufzutragen und die Umgebung des Ofenrohrdurchbruchs freizulegen. Haben uns nach reiflicher Überlegung entschieden, dort das Teakdeck wegzunehmen. Das hat den Vorteil, daß das Rohr von oben eingeschweißt werden kann. So entsteht keine Sicke, in der sich Wasser sammeln kann. Beim wegschneiden finde ich nasses Holz an den bekannten verdächtigen Stellen, aber woher die Nässe kommt vermag ich nicht zu erkennen. Außerdem fällt auf, daß das Teak unmittelbar vor dem Mastfußbereich lose ist. Das ist unmittelbar nicht schlimm, weist aber darauf hin, daß der Teakbelag auf dem Salon über kurz oder lang auch auf der Abschussliste steht.

Ein Loch für das Ofenrohr

Nachdem also das Tagewerk getan ist, sitzen wir im Cockpit und trinken ein Bierchen. Ich entzünde spontan den

Rest der gestern nicht aufgerauchten Zigarre. Bekommt mir auf den nüchternen Magen gar nicht gut. Schlägt mir auf denselbigen und löst regelrechte Schwindelanfälle aus. Zum Raucher werde ich bestimmt nicht!
Und weil es so gut geschmeckt hat, muß ich noch das Abendessen erwähnen. Medaillons vom Filet Mignon, jeweils halbiert, gepfeffert, gesalzen und in Mehl gewendet, beidseitig zwei Minuten gebraten und im Backofen warm gestellt. Dann Limonenscheiben in der gleichen Pfanne angebraten und über die Filets gegeben. Den Bratenrest mit Weißwein und Limonensaft gelöscht, Pfeffer, Salz und Zucker rein und drei Minuten reduziert. Dazu Bandnudeln. Und ein Weißwein. Lekker, lekker wie die Holländer sagen. Müssen Bob und Anja von der EVOLUTION mal wieder schreiben. Und ob die LUNA-Crew wieder zu Hause ist? Im Moment sind wir mal wieder von der Welt abgeschnitten. Internet-Cafe nirgends, und der Funk-Empfang ist gestört. Anfangs hatten wir hier zweimal eine gute Verbindung, aber seitdem geht nichts mehr. Ständig massive Störungen, und kein Durchkommen. Weder per Sprechfunk noch per Pactor.

Das Schweißgerät will nicht

Die neue Ofenrohrdurchführung

332. (Do. 11.08.05) Weiß auch nicht, wieso ich so früh nicht mehr schlafen kann. Draußen dämmert es gerade. Greife nach meinem aktuellen Buch, dem Freisegler[1], und beginne zu lesen. Eine halbe Stunde später wird erkennbar, daß draußen die Sonne scheinen wird. Ein gutes Zeichen. Heißt das doch, kein oder wenig Wind. Gut für Schweißarbeiten. Vorsichtshalber stehen wir früh auf. Man weiß ja nie. Erwartet man die Handwerker mit Verspätung kommen sie meist zu früh. Das morgendliche Startprogramm ist immer ähnlich, aber heute besonders zeitoptimiert. Der erste Gang führt zur Sicherungstafel. Trinkwasserpumpe aktivieren. Dann zum Wasserkessel und Kaffeewasser aufsetzen. Dann Zwischenstop auf der Toilette, dies und das erledigen, Zähne putzen. Brötchen vom Vortag in den Backofen. Logbuch nehmen, Tageseintragungen. Uhrzeit (07:50), Windrichtung und –stärke (N 1), Seegang (gibt es hier nicht), Barometerstand (1020,4), Temperaturen (23° C im Cockpit, 21° im Salon). Teller, Tassen und Besteck aufdecken. Noch ein Schneidbrett, Wurst- und Brotmesser. Dann an den Kühlschrank. Marmelade, Käse, Wurst, Butter, Mayonnaise. Für meinen Kaffee noch Zucker, für Anke noch Nutella. Kann man auch in Brasilien kaufen, genauso wie Kinderschokolade. Mittlerweile ist das Kaffeewasser fertig. Ab in den Kaffeebereiter. Brötchen aus dem Backofen. Dann geht es zur Hauptsache, heute ohne viel Federlesens. Eine halbe Stunde später wird abgeräumt. Dann Vorbereitungen am Boot. Regenpersenning über dem Cockpit abnehmen, Steuerrad entfernen und Stolperfallen beseitigen. Im Salon Polster abräumen und geschützt verstauen. Vorsichtshalber wichtige Maschinen greifbar deponieren. Den Winkelschleifer und die Feilen beispielsweise. Hier und da noch Farbe abschleifen. Und dann warten. Um 11:00 kommt Pedro, mit Freund und weiterem Helfer. Zu dritt schleppen sie Schweißgerät und Utensilien und vorbereitete Teile an. Und dann geht es munter ans Werk. Nehme mir fest vor, mich nicht aus der Ruhe bringen zu lassen. Hier hüpfen zu viele Leute gleichzeitig rum und wollen was schaffen, und das gibt schnell Chaos. Und Anke muss immer überall übersetzen. Aber alles läuft im Großen und Ganzen reibungslos. Das Loch des alten Drehzahlmessers wird geschlossen. Das neue Schiebeluk angepasst, eine Befestigungsöse für einen von außen anzubringenden Spanngurt zum Schiebeluk am Cockpitboden an- und die neue Schornsteindurchführung eingeschweißt. Das klingt alles einfach, ist aber mit viel Kontroll- und Anpassarbeiten verbunden. Beim Schiebeluk haben die drei sich noch ein besonders raffiniertes Detail ausgedacht, damit wir es von innen verriegeln können. Ich hatte mir eine einfachere Lösung vorgestellt, aber nun gut. Der Freund von Pedro ist zwar hektisch, entpuppt sich aber als besonders gescheiter Denker. Schlägt noch durchdachte Verbesserungen an dem inneren Verriegelungsmechanismus vor. Am frühen Nachmittag ist alles fertig, und wir sind mittlerweile gerne bereit, den geforderten hohen Betrag zu bezahlen, da die Arbeit wirklich gut, zuverlässig und schnell erfolgte.

Pedros Kleinod

[1] Peter Nichols: Der Freisegler

Hatte ursprünglich angenommen, einer Werft oder einem Handwerker eine Vierwochenfrist zu setzen und innerlich mit sechs Wochen zu rechnen. Und jetzt sind noch nicht einmal zwei Wochen vorbei, und alles ist getan. Extras wie den Dieseltagestank inbegriffen. Die drei waren richtig begeistert von der Arbeit für uns Weltumsegler, und Pedro erzählt uns, daß er vom Eigner des Alukahns, den er gerade baut, das Angebot erhalten hat, auf dem in zwei Jahren geplanten Törn vom Amazonas in die Antarktis mitzusegeln. Wir gratulieren. Außerdem erhalten wir von ihm die Adressen zweier seiner Brüder in Punta Arenas (Chile). Sollen wir unbedingt besuchen. Einer ist Lehrer, der andere Koch, beide Touristenführer, speziell für den Nationalpark *Torre del Paine*. Da müssen wir dann natürlich hin.
Nachdem Pedro mit seinen Mannen gegangen ist, machen wir uns an Aufräum-, Schleif- und Putzarbeiten. Anke entdeckt gleich nicht weit dem Schornstein ein Loch, durch das die Sonne scheint. Was ist denn das? Durch das Schweißen hat sich ein Randbereich des Teakdecks gehoben und eine alte Kabeldurchführung freigegeben. Mache mir Gedanken, wie ich den um den Schornstein freigelegten Bereich gut vor nächtlicher Feuchte schützen kann, damit er sich, falls wir dieses Loch schweißen, anschließend gut kleben und zukleistern lässt. Anke macht sich mit Eifer an die Putzarbeiten und flutet dabei das Salondach einschließlich des Schornsteinbereichs. Anschließend ist die Stimmung etwas angeschlagen. Aber das gibt sich im Lauf des Abends. Und wir haben weiter Glück, im Werftrestaurant ist unser Lieblingskneipier, und der zaubert uns wieder ganz leckere *Capeletti* (Tortellini) mit weißer Pilzsauce, obwohl die Küche offiziell geschlossen ist.

Portimars Kleinod, der Tagestank

333. (Fr. 12.08.05) Können wir es uns leisten, heute etwas länger im Bett zu liegen? Kurz vor neun stehen wir lieber auf. Fertigen Schablonen für die geplante Edelstahlbeplankung der neuen Steckschotten, markieren noch einen Änderungswunsch am Schiebeluk und beschäftigen uns mit diesem und jenem. Anke malt mal wieder, diesmal ist das alte Steckschott dran. Wollen uns gerade auf dem Weg machen, um Pedro zu bezahlen und den Tagestank von *Portmar* abzuholen, als ein junger Mann auftaucht, den besagten Tank unter dem Arm. Er ist hochglanzpoliert und statt des vorgesehenen Peilstabs haben sie ein außen liegendes, transparentes Röhrchen, einen Füllstandsanzeiger, angebracht. Der aus dem Vollen gedrehte und mit einer Dichtung versehene Deckel des Einfüllstutzens ist mit einem Kettchen gesichert. Und die Ablassöffnung ist mit einer hochglanzpolierten, an allen Ecken gerundeten Messingschraube verschlossen. Die Schlauchstutzen sind genutet, um den Schläuchen einen sicheren Halt zu geben. Und das ganze Werkstück ist, wie gesagt, hochglanzpoliert. Sieht aus wie frisch verchromt. Ich bin hingerissen. Am Abend, nachdem ich den Tank wie vorgesehen in einem Schapp unter der Sitzbank eingebaut habe und er unter all dem gestauten Zeug kaum noch zu sehen ist, fragen wir uns, warum wir ihn nicht für eine offene Montage neben dem Ofen konzipiert haben. Der Tank ist viel zu schön, um ich im Verborgenen zu verstecken. Er wäre eine Zierde für den Salon. Aber wer konnte ahnen, daß *Portmar* ihre kleinen Tanks in solcher Brillanz herstellt. Wenn jemand das lesen würde, wäre er bestimmt über unseren Zustand besorgt. Haben sie sonst nichts Wichtigeres zu tun, als sich mit hochglanzpolierten Edelstahltanks zu beschäftigen? Das kann man wohl niemand in Deutschland plausibel machen. Auf dem Weg in die Stadt geben wir unser Schiebeluk schnell bei Pedro ab. Wird sofort nachgearbeitet. Radeln weiter ins wirtschaftliche Zentrum der Stadt. Vorbei an kleinen, eingemauerten Wohnsiedlungen, Werkstätten, Läden, Bars. Dazwischen auch ärmliche Häuser. Aus einem tritt eine bildhübsche junge Frau auf die Straße. Viele Radfahrer unterwegs. Vor uns fädelt eine *Morena* mittleren Alters, ebenfalls auf dem Rad, ein. Hat auffallende Muckis. Nachdem wir einige 100 Meter hintereinander her geradelt sind bleibt sie vor einem Fitnesscenter stehen. Aha, daher also die Muckis. Mittlerweile haben wir *Guarujá* mit seinen kleinen Läden und Werkstätten und dem Flair einer einfachen, ehrlichen Stadt richtig schätzen gelernt. Können gar nicht verstehen, daß andere Reisende so lieblos von ihr und Santos berichten. Nebenbei bemerkt, *Guarujá* ist wegen seiner Strände ein beliebtes Wochenenddomizil der *Paulista*, der Bürger von *São Paulo*.

Einer von *Guarujás* zahlreichen Stränden

Machen unsere Rundtour zu Portmar, noch ein paar Kleinigkeiten beauftragen, finden endlich ein Internet, kaufen noch ein wenig Kleinkram und stoßen auf ein kleines Restaurant, in dem wir zu Mittag essen. Wirkt ganz neu. Sauber, nüchtern und klar. Der Kellner kann ein paar Brocken Englisch und es macht ihm sichtlich Spaß, uns zu bedienen. Bestellen Spaghetti. Es gibt die Portion I*ndividual* für 5,50 Reais und E*xecutivo* für 7,50 Reais. Letzteres bedeutet eine Portion für zwei. Sie ist jedenfalls so groß, daß wir sie nicht aufessen. Kein Problem. Ob er sie *por viagem*, also für dir Reise, einpacken soll? Wir zahlen für die Spaghetti, zwei superleckere Nachtische (Maracujacreme und Limonencreme), zwei frische Ananassäfte und zwei Espressi einschließlich Trinkgeld 20 Reais, keine 7 Euro.

Strandschönheit

Holen noch Geld von der Bank und radeln erneut zu Pedro auf die Werft, um ihn zu bezahlen. Sie haben sich schon Sorgen gemacht, da wir so sehr verspätet kommen. Dachten, jemand hat uns beim Geld abheben beobachtet und womöglich überfallen. Besichtigen gemeinsam die Werft und die im Bau befindlichen Boote. Das meiste sind Stahlboote in der Größe der JUST DO IT. Pedro arbeitet gerade an der zukünftigen ENDURANCE. Bauherr ist ein Argentinier, der vom Amazonas in die Antarktis segeln will. Das Boot hat verschiedene Merkmale der Boote von Amyr Klink. Können den Kasko ausführlich besichtigen und sind sehr angetan. Mache mir Abends noch Skizzen. Man weiß ja nie.

Wieder auf der Werft überrede ich Anke zu einem Gang ins Restaurant. Will einen guten Caipirinha trinken. Da wenig Betrieb ist setzen wir uns mit zu den wenigen Gästen an die Theke. Der Wirt, wieder unser Lieblingswirt, begrüßt uns per Handschlag. Und als die anderen Gäste einen Imbiß bekommen, Bockwurstscheiben, herzhaft gewürzte Hackbällchen, Brot und – man glaubt es kaum – Kartoffelsalat, werden wir aufgefordert zu kosten. Sollen uns keine Sorgen machen, daß wir jemand was wegessen. Sind die Vorräte auf einer Platte erschöpft kommt eine neue. Bekommen auf unsere Probierration sogar noch einen Nachschlag. Später stehen auf der Rechnung zwar 10 Reais (rund 3 Euro) für diverses, aber er kürzt den Rechnungsbetrag um über 10 %, da kann man auch nicht meckern. Zu guter letzt sind wir beide gut satt, haben jeder zwei Caipis und einen Espresso getrunken und sind zusammen rund 10 Euro losgeworden. Wer will da noch meckern. Und als am Abend ganz überraschend mein Bruder anruft empfehlen wir ihm ganz spontan, sich für sein Rentnerdasein eine Umsiedlung nach Brasilien zu überlegen.

Böse Jungs, der Colt sitzt locker: die Strandgang

Sowohl die Strandschönheit als auch die bösen Jungs sind Snowy Egrets (*Egretta thula)*, ein deutscher Name ist uns leider nicht bekannt

334. (Sa. 13.08.05) Ein weiterer Arbeitstag. Weitere Farbschichten auftragen, Tagestank einbauen. Nachdem er an Ort und Stelle sitzt, möchte ich ihn gerne füllen. Habe aber keinen Diesel im Kanister. Nun ja, vorgestern hat die Dieselpumpe ja gestreikt und ich habe sie zerlegt und erfolglos nach einer Ursache geforscht, aber man kann es ja noch mal versuchen. Verbinde die Leitungen, prüfe dann die Polung der Kabel und schließe sie wieder an. Schalter umlegen. Sie pumpt! Wunder werden wahr. Wenn man dann noch den Dieselabsperrhahn geöffnet hat, gibt man ihr auch die Chance, nicht nur zurückhaltende Geräusche von sich zu geben, sondern auch ernsthafte Arbeit zu verrichten. Sehe begeistert zu, wie im Tagestank der Dieselstand steigt. Noch zweimal die ersten Liter wieder ablassen, um Restwasser von der Dichteprüfung auszuspülen, dann wird der Tank gefüllt. Erfreulich, alle Anschlüsse halten dicht. Auch die beim Segelmacher bestellten Überzüge für unsere Ankergurtrolle und diverse andere Dinge werden – termingerecht – geliefert. Operiere im Mastbereich auch noch ein wenig vom Teakdeck heraus, denn in unmittelbarer Nähe zum neu geschweißten Schornsteindurchbruch sitzt ein kleiner Bereich lose. Und außerdem muß ich das von Anke entdeckte Loch stopfen. Und was entdecke ich da: fünf weitere Löcher! Eine ehemalige Kabeldurchführung, noch aus der Zeit vor

dem Teakdeck samt Löchern für die Befestigungsschrauben. Kein Wunder, daß hier immer Wasser eingedrungen ist.
Nebenbei vereinbaren wir mit dem Manager der Werft, daß wir am Montag aus dem Wasser können. Die Preise sind allerdings recht hoch. Höher als bei uns zu Hause. Er will noch mal mit dem Eigentümer sprechen, beteuern wir doch, daß das Abstellen keinerlei Rüstarbeiten bedarf. Ergebnis: 25 % Nachlaß auf das Liften und 20 % auf die Standzeit an Land.
Am Nachmittag machen wir eine Cockpitpause und schlürfen ein Bierchen. Beobachten das Tierleben ringsum. Es ist erstaunlich, was hier alles kreucht und fleucht. Der erste Eindruck bei Ankunft wirkte eher nach Industriebrache, Umweltschmutz und totem Gewässer, aber dem ist beileibe nicht so. Der Stichkanal ist voller Fische. Nahezu rund um die Uhr ist das gegenüberliegende Ufer von Anglern bevölkert. Und bei uns tauchen die verschiedensten Vögel auf. Es gibt einen großen und weißen Reiher, den Snowy Egret, einen blaugrauen Reiher mit schwarzer Schnabelspitze und einen dämmerungsaktiven grauen Reiher. Dann taucht mit beginnender Dämmerung immer eine Art Kiebitz (*Vanellus chilensis*, Southern Lapwing) auf und stolziert am trockenfallenden Ufer auf und ab. Regelmäßig finden sich mit kennzeichnendem lautem Geschimpfe krähengroße Eisvögel (*Chloroceryle amazona*, Amazon-Kingfischer) ein und sitzen teilweise auf den Laternen der Marina. Eine weitere Eisvogelart, gleiche Größe wie der unsrige zu Hause, ist heute zum erstenmal vorbeigekommen. Mit rostbrauner Brust, sehr kräftigem Schnabel, dunkler oberer Kopfhälfte und dunklem, grünem Rücken. Daneben kreist regelmäßig eine kleine Schwalbenart über dem Wasser, und im Ufergebüsch toben oft hänftlingsgroße, quietschgelb gefärbte Vögelchen. Und der anscheinend allgegenwärtige kleine gelbe Blauscheißer (*Pitangus sulphuratus,* Great Kiskadee) ist ebenfalls da. Er hat etwa Amselgröße und wir haben ihn so getauft, weil er blaue, schwer entfernbare Kotflecken hinterlässt. Sein portugiesischer Name *Bem-te-vi* geht auf den Ruf zurück. Er klingt wirklich verblüffend wir bemtschivi, was der Aussprache des Namens entspricht. Auch Kormorane gehören ins Bild und wie überall die im Himmel kreisenden Geier. Den Vogel schießt heute ein Kormoran (*Phalacrocorax brasilianus,* Neotropic Cormorant) ab. Stürzt sich direkt hinter unserem Cockpit ins Wasser und kommt mit einem erfolgreich erbeuteten Fisch wieder hoch. Der scheint aalverwandt zu sein. Jedenfalls ist er lang und kringelt sich lebhaft um den Schnabel, um seinem Schicksal zu entrinnen. Der Kormoran schlägt ihn mehrmals auf die Wasseroberfläche, um ihn sich zurechtzurichten. Denke noch, das ist kaum möglich, da hat er den Fisch mit einem Ruck runtergeschluckt. Der Fisch gibt aber nicht auf und kringelt sichtbar in dem Hals des Kormorans. Was diesem ebenso sichtbar zu schaffen macht. Er reckt und ruckt mit dem Hals und taucht immer wieder ins Wasser um den Fisch wohl endgültig in den Magen zu spülen. Das dauert aber eine ganze Weile.

Foto von kleinem gelbem Blauscheißer und Caipi plazieren

Am Abend ist uns nicht ganz klar, ob heute das am letzten Wochenende angekündigte Barbecue stattfindet. Am Steg gibt es keine erkennbaren Anzeichen, die auf eine Grillveranstaltung schließen lassen. Um acht Uhr gehen wir davon aus, daß das wohl nichts mehr wird und beschließen, im Restaurant einzukehren. Dort treffen wir Marcelo und x und y. Bestellen erst mal zwei Caipis. Es trudeln immer mehr Leute ein, und schließlich ist Dieters ganze Segelschüler- und Regattatruppe zusammen. Im Laptop werden Bilder und Filmsequenzen der letzten Regatta gezeigt. Es fällt auf, daß sie bei aller Konkurrenz immer viel Spaß haben. Während der ganzen Regatta werden Witze gerissen und die Mitbewerber genauso wie die Crew auf einem Boot nehmen sich untereinander auf den Arm. Die Brasilianer verstehen es zu leben, zeichnen sich durch eine angenehme Gelassenheit und eine stets fröhliche Grundhaltung aus.
Im Werftrestaurant essen wir heute nicht, stattdessen geht es mal wieder zum Italiener. Hier gibt es neben diversen Bieren und der berühmten Pizza nebst Zitronencremekuchen *Caipiroska*, also ein *Caipirinha* mit Wodka statt *Pinga* (*Cachaça*). Die Stimmung ist wie sollte es auch anders eine, lebhaft und fröhlich.
„Wart ihr schon mal in *São Paulo*?“
„Nein? Da müsst ihr aber hin.“
Ronaldo und seine japanische Frau laden uns spontan zu einem Besuch in Brasiliens Wirtschaftsmetropole ein. Wir merken mittlerweile, daß es etwas ganz anderes ist, wenn man sich mit seinem Boot irgendwo alleine aufhält, oder ob noch viele andere Fahrtenyachten um einen herumschwirren. Der Kontakt zu den Einheimischen wird viel intensiver.

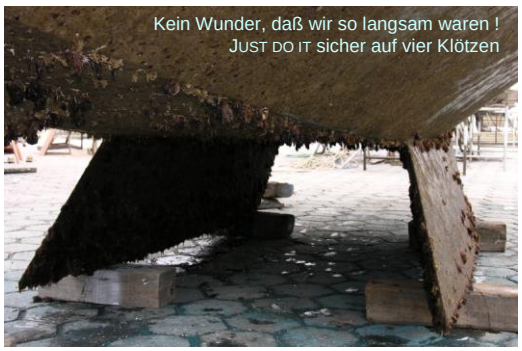
335. (So. 14.08.05) Haben uns für heute einen freien Tag vorgenommen. Keine Arbeiten am Boot, was uns auch fast gelingt. Es wird nur ein ganz klein wenig gemalt und ich fertige aus einem Aluminiumknotenblech einen Hitzeschutz zwischen Ofen und benachbarter Wand an. Auch schaffen wir es noch, Marcelo unsere Windsteueranlage zu erklären und vorzuführen. Dann ist es aber aus mit dem „Pflichtprogramm“. In Brasilien ist heute Vatertag. Ein Vatertag, wie man sich in Deutschland einen Vatertag wünscht. Mit Sonne und warm. An einem solchen Vatertag geht die ganze Familie mit dem Vater gemeinsam essen. Kurz vor 12 Uhr kommt Ronaldos Frau an unser Boot, ein Handy am Ohr und drückt es mir in die Hand. Ich soll mit ihrer Tochter telefonieren. Das Ganze entpuppt sich als Einladung zum Vatertagsmittagessen. Wenig später ist Ronaldos Kinderschar, 3 Töchter, seine Schwester, seine Frau und seine Mutter am Steg versammelt. Zwei der Töchter sprechen englisch, seine Mutter deutsch. Gemeinsam geht es per Auto quer durch *Guarujá.* Am anderen Ende der Stadt befindet sich eine große Bucht mit zahlreichen Stränden. Wir sind vom Anblick der Skyline, den zahlreichen Sonnenschirmen, dem quirlenden Leben am Strand, den Brandungswellen mit Wellenreitern und dem Meer schwer beeindruckt. Sollten doch wenigstens an einem Tag noch ein touristisches Programm einschieben. Unser Weg führt zu einem Fischrestaurant direkt am Strand. Als Vorspeisen gibt es feingehacktes Krabbenfleisch, in eine halbe Jakobsmuschel gefüllt und einen Grillspieß mit kleinen Shrimps. Sie sind komplett in der Schale gegrillt und werden auch so gegessen. Mit Kopf, Schale und Schwanz. Für uns ungewohnt, aber lecker und knusprig. Liegt wohl daran, daß sie genau die richtige Größe haben. Nicht zu groß, da wird die Schale wohl zu fest, und nicht zu klein, da ist der Anteil der Schale am Gesamttier zu groß. Als Hauptspeise wird uns *Moqueca* empfohlen. Haben der *Moqueca* bisher immer misstraut, aber die *Mocequa* hier ist eine kräftige Fischsuppe mit Fischfilet und Garnelen. Mehr wie ein Eintopf, mit auf den Punkt gegarten Gemüsen. Ebenfalls sehr gut. Und als Krönung gibt es einen Nachtisch, da kann ich gar nicht vorbeigehen, sondern muß ihn beschreiben. Banane in Honig gebacken. Den Honig aber mit Orangensaft verfeinert. Die Banane wird in einem kleinen, tiefen Teller, reichlich mit der warmen Honig-Orangensauce übergossen, serviert, ganz leicht mit Zimt bestäubt, und dann gehört noch eine große Kugel Vanilleeis dazu. Klingt gut, nicht wahr? Das Rezept muß ich mal Siebeck schicken.

rasil. Spezialität ...

... und Hanna, eine brasil. Schönheit

336. (Mo. 15.08.05) Der Morgen beginnt mit Windstille, leichtem Dunst bei sonnigem Himmel und relativer Ruhe. Das ändert sich dann schnell. Schließlich haben wir uns ja entschlossen, noch hier aus dem Wasser zu gehen. Luiz, der Manager, weiß nicht so recht. Gegen 15:00 könnte es klappen. Das ist reichlich spät, und Anke kommt gleich in Schwung. Sie sieht schon wieder unseren ganzen Zeitplan platzen. Ich beruhige sie erst einmal und sie macht sich daran, die letzte Farbschicht auf die neuen Steckschotten zu malen. Ich gehe derweil noch mal zum Bürohäuschen, warten auf Luiz. Ja, in einer halben Stunde soll ich noch mal vorbeikommen. Als es soweit ist und ich mich auf den Weg mache, kommen mir schon zwei *Marineiros* entgegen. Können gleich starten. Jetzt bremst Anke.
„*So minute*, Moment, bin noch nicht ganz fertig.“
„Nao problemo, senora, facer in calma.”
Die Brasilianer zeichnen sich immer wieder durch ihre gelassene Ruhe aus. Kommen dennoch schnell vom Steg und tuckern zum Travellift. Dort kommen wir erst einmal nicht zurecht. Unser Vorstag ist einfach im Weg. Luiz hat´s rechtzeitig gesehen. Überhaupt zeichnen sich die Mitarbeiter der Werft durch Ruhe und Übersicht aus, die Können und Zuverlässigkeit vermitteln. Also noch mal raus aus dem „Dock“, Boot umdrehen, und das ganze rückwärts probieren. Und das klappt. Ein wenig mit dem

Geräteträger zitternd schwebt JUST DO IT in die Höhe und den angedachten Stellplatz. Allgemeine Verblüffung als unsere Kiele zum Vorschein kommen. So lang, so flach, und dann auch noch zwei. Obwohl Anke dem Manager auf dem Computer Fotos des Bootes gezeigt hat, so richtig konnte sich niemand unser Unterwasserschiff vorstellen.
„This is very easy. So easy."
Luiz ist begeistert, da das Boot einfach auf vier Holzklötzen abgesetzt werden kann. Niemand wollte uns glauben, daß es ohne weitere Abstützung an Land gesetzt werden kann.


Kein Wunder, daß wir so langsam waren !
JUST DO IT sicher auf vier Klötzen

Und jetzt geht die Arbeit los. Das Unterwasserschiff sieht schauderhaft aus. Algen, Seepocken, Minikorallen und eigenartige blaßgelbe, quaddelige „Gewächse", so was ähnliches wie eine Entenmuschel. Der Dampfstrahler kann noch nicht bereit gestellt werden. Also heißt es, den Bewuchs abspachteln, solange der Rumpf noch feucht ist. Mord an einem ganzen Ökosystem. Und das uns. Am unangenehmsten sind diese Quaddelviecher. Wenn man sie ungünstig trifft, spritz es aus ihnen in alle Richtungen, mit Vorliebe ins eigene Gesicht. Igitt. Nach einer Stunde ist das Gröbste geschafft. Und dann gelingt es Anke, den Dampfstrahler für die Zeit der Mittagspause loszueisen. Die Verbringung und der Anschluß desselben sind allerdings so zeitaufwendig, daß die Pause praktisch vorbei ist, als wir ihn endlich anschmeißen können. Da er mehr Wasser braucht, als ihm das Leitungssystem mit einem Anschluß liefern kann wird er von einem Karren begleitet, auf dem sich ein 100-Literfaß befindet. In das Faß werden jetzt mehrere Schläuche von verschiedenen Zapfstellen gehängt und der Entnahmeschlauch des Dampfstrahlers. Ist der Pegelstand im Faß zu tief gesunken, müssen halt ein paar Gedenkminuten eingelegt werden. Immerhin, man ist so freundlich und fordert das Gerät erst wieder ein, als wir fertig sind. Im Großen und Ganzen ging der Bewuchs gewohnt problemlos ab. Jetzt zeigt sich, daß unser Anstrich schon arg dünn geworden ist. Hier und da schimmert blankes Alu. Und wie immer verblüffen die Befestigungen, die ich vor Jahren für zwei der Opferanoden gefertigt habe. Sie bestehen aus ganz normalem Aluminium aus einem Baumarkt, keine seewasserbeständige Qualität, und doch zeigen sie sich von diesem feindlichen Element völlig unbeeindruckt. Geraten in richtigen Arbeitsrausch. Als das getan ist, macht sich Anke mit einem speziellen Reinigungsmittel über die höheren Regionen des Rumpfes her, beseitigt den Gilb und bringt den Lack wieder zu annehmbarem Glanz. Ich montiere dafür die Positionslaternen in ihren neuen, selbstgefertigten Halterungen. Zum ersten Mal in ihrem Leben sind sie jetzt durch Sicherungsschrauben fixiert. So schnell werden sie nicht mehr von der Halterung springen. Dann montiere ich auch noch die einzelangefertigten Haken, mit denen das neue Schiebeluk an den Auflagerahmen gepresst werden kann und feile und schleife noch ein wenig am Schiebeluk herum.

vorher

nachher

Anke beendet den Ökosystemmord

Dann sind wir beide so rechtschaffen erschöpft, daß die Küche kalt bleibt und wir erst einmal in das Restaurant der Werft gehen. Hier ist es ruhig. Es sind nur der Vater des Wirtes und zwei weitere Gäste da. Erst mal einen *Caipirinha* trinken. Nach dem ersten Glas fragt der Wirt, ob er uns vieren nicht Essen machen kann. Spaghetti für alle (für 7 Reais pro Nase). Eigentlich ist die Küche in der Woche nur um Mittag in Betrieb, aber ein guter Wirt umsorgt seine Gäste.
Einzig schade war heute die Nachricht, daß der Ausflug nach Sao Paulo ins Wasser fällt. Ronaldo ist etwas dazwischen gekommen.

337. (Di. 16.08.05) Schlecht geschlafen, da irgendwo bis um drei Uhr Nachts die Musik dröhnte. Und als es dann endlich still war, welch ein Frieden, kam eine Mücke. Mordlust. Und der Wecker klingelt so früh. Ein arbeitsreicher Tag steht an. Erst einmal das gesamte Unterwasserschiff mit dem Winkelschleifer und Topfbürste überschleifen. Das ist viel körperliche Arbeit in unangenehmer Stellung. Erschwerend kommt hinzu, daß es hier zwar 230 V-Strom gibt, aber mit 60 Hz. Damit kommen einige der Geräte bei großer Last offenbar nicht klar. Und auch die kleine Schleifhexe spinnt immer wieder und dreht unerwartet hoch, um gleich drauf wieder mit der Drehzahl zurückzufallen. Das gibt jedes Mal einen Schlag und eine Kippbewegung, die man möglichst ausgleichen muß. Arbeite mit Schutzbrille, Staubmaske und Handschuhe, wie es sich gehört. Den Staubschutzanzug, den Anke vorsorglich noch in Deutschland gekauft hat, lasse ich lieber weg. Kaum drin, war ich schon kurz vor dem Hitzschlag. So was kann man im kalten Deutschland vielleicht tragen, hier – unmöglich. Anke spült und schrubbt den Staub, den ich fabriziere anschließend wieder vom Schiff. Noch ein wenig Dichtarbeiten, versiegele rings um den neuen Ofenrohrdurchbruch alle Anschnittstellen und potentiellen Spalten mit Epoxy, dann ist auch dieser Tag endlich rum. (Fazit der vergangenen Tage: Fahrtensegeln heißt, an den schönsten Plätzen der Welt am Boot zu arbeiten. Können auch weniger schöne Plätze sein.)

Schleiferkolonne von nebenan

Unterwasserschiff anschliffen – fertig für den Anstrich

Von der Betrieb-samkeit auf dem Werftgelände sind wir schwer beeindruckt. Allein auf dem Stell-platz, auf dem unsere JUST DO IT steht, befinden sich noch neun weitere Boote. Auf achten wird ständig gearbeitet. Von morgens acht und halb neun bis nachmittags um fünf. Häufig länger. In der rechten Werfthalle hört man noch um 20:30 Kreissägen und Schleifmaschinen. Und es wird nicht getrödelt. Der „schlechte Ruf“, den Brasilianer bei Manchem haben, kann hier bestimmt nicht bestätigt werden.
Am Abend nimmt uns der Wirt des Werftrestaurants mit in die Stadt zu Rudi´s Bar (sprich: „Hud´s Bar“). Sie war uns empfohlen worden. Hier gibt es frisch gezapftes Bier, deutsches Essen und viele deutschsprachige Kunden. Und was entdecken wir genau gegenüber: einen Japaner.

338. (Mi. 17.08.05) Der Tag beginnt doch nicht so sonnig wie befürchtet. (!) Da können wir doch erst in Ruhe frühstücken und dann die erste Schicht unseres Unterwasseranstriches auf den Rumpf bringen. Das Malen gelingt wie gewohnt schnell, unkompliziert und ohne große Schweinerei. Unsere Hochachtung den Entwicklern von Inversalu. Da ich den Zinkstaub vor dem Mischen mit dem Wasserglas siebe, ist die Topfzeit in der hiesigen Hitze länger, und die Farbe ist auch ergiebiger. Bilde ich mir zumindest ein. Dann wechseln wir noch die Opferanode am Autoprop, die anderen belassen wir. Anke begibt sich auf Organisationstour. Ihre mittlerweile entwickelten Portugiesischkenntnisse prädestinieren sie dafür. Ab Mittag warten wir auf Pedro 2, den wir in Rudi´s Bar kennen gelernt haben. Als er bis zwei noch nicht aufgetaucht ist, machen wir uns per Rad auf den Weg, endlich mal einen Blick auf *Guarujá* zu werfen. Radeln zu den Stränden und dann an diesen entlang, bis wir uns in der Nähe des Aquariums bei einem Strandcafe auf ein paar Stühle setzen und Sonne und Bier genießen. Auf dem Rückweg nutzen wir die Gelegenheit beim Japaner einzukehren. Mittleres Niveau. Um Schluß gibt es noch ein Bier bei Rudi. Und da man

Schiffszimmermann

uns gewarnt hat und wir mittlerweile schlau geworden sind, nehmen wir ein Taxi für die Heimfahrt.

339. (Do. 18.08.05) Gleich nach dem Frühstück wieder ans Malen gemacht. Die zweite Schicht des Unterwasseranstrichs aufgebracht. Der Chefschleifer vom Nachbarboot kommt, um ein wenig mit uns zu erzählen. Interessiert sich für unsere Farbe, denn Farbaufbau, Kosten in Deutschland usw. Sie bringen einen runtergekommenen Motorrenner wieder auf Vordermann. Mindestens 15 m lang, lang gestreckt mit wenig Aufbau, fast schon eine Zigarra, zwei fette Achtzylinder, aber ziemlich runter. Innen ist alles entkernt, und jetzt wird der Rumpf innen und außen teilweise bis auf die Substanz runtergeschliffen, gespachtelt und dann wieder eine neue Gelcoat- und Lackoberfläche aufgetragen. Das Unterwasserschiff wird erst grob mit Spachteln gereinigt, dann mit einer Art Beize behandelt, dann abgespachtelt und schließlich geschliffen. Viele Arbeiten erfolgen per Hand. Nach vier Tagen ist keine schwarze Farbe mehr zu sehen. Nur noch verschiedene Grau- und Weißschattierungen. Wir staunen über das Tempo, daß die Leute vorlegen. Wenn wir schon trocken gelegt sind, kann ich doch gleich die Lager unseres Autoprop, des Propellers abschmieren. Denke ich so. Aber meine schöne Fettpresse blockiert. Segler´s Alltag, immer gibt es was zu reparieren. Ich schraube das Kartuschengehäuse mit Mühe auf. Sitzt recht fest, alles andere ist aber fettig, was die Übung nicht gerade leicht macht. Aber dem Inschenör is nichts zu schwör. Mit der letzten Umdrehung des Gewindes explodiert mir das Gehäuse förmlich in der Hand und quietschgrünes, halbtransparentes Fett quillt mir entgegen.
„Aaaankeeeee! Schnell! Seglerserviette!“
Erstmal eine Grobreinigung mit Küchenpapier vornehmen. Dann fülle ich ein paar Liter Außenborderbenzin in einen Eimer und entfette gründlich die gesamte Presse. Reinigungsbenzin treibe ich hier so schnell nicht auf, man muß improvisieren. Immerhin, nach anderthalb Stunden ist die Mechanik wieder so fettfrei, daß die Presse ordentlich funktioniert. Schmiere den Autoprop gründlich ab. Immerhin, in die Lager ist offensichtlich kein Wasser eingedrungen, aber sie rasten wieder leicht. Eine alte Krankheit unseres Autoprops. Anke erledigt derweil mit Luiz, des Managers Hilfe, Organisatorisches: dickes, seewasserfestes Holz für ein Fenderbrett besorgen (100 Reais), Wäsche in eine Wäscherei bringen. Letztere ist so teuer, daß Anke einen Teil der Wäsche lieber nicht abgibt. Später stellen wir allerdings fest, daß die Wäsche erstens wirklich sauber und zweitens durch die Bank gebügelt worden ist, was den Preis rechtfertigt. Außerdem wird bei der Annahme jedes Wäscheteil ausgiebig inspiziert, einschließlich jeder Socke und jeder Unterhose. Und das vor Luiz Augen. Anke ist noch bei der Rückkehr zum Boot peinlich berührt.

Dann taucht Pedro 2 auf. War gestern erst um 3 Uhr zur Werft gekommen, weil es in seiner Wohnung einen Wasserrohrbruch gab. Verabreden uns zu gemeinsamen Abendprogramm. Zuerst geht es in ein arabisches Restaurant. Einfach und schlicht, aber mit ausgezeichnetem Essen und Bauchtanz. Und wie das in Brasilien so ist, die arabisch aussehende Besitzerin ist italienischer Herkunft, die Bauchtänzerin stammt aus der Bahia, nun, da kann man ja tanzen, und der Ober hat immerhin ägyptische Vorfahren. Das Tanzmausi jedenfalls ist sehr hübsch, eine recht helle Morena, mit einem faszinierendem Bewegungsrepertoire. Da muß sich Anke noch lange was anhören. Später geht es wieder zu Rudi. Klönen und trinken. Zum Abschied schenkt uns Rudi eine Flasche besonderen *Cachaça*, „Marisabel“ aus *Parati*.

Santos

Santos ist der größte Hafen Südamerikas

340. (Fr. 19.08.05) Auszug aus dem Logbuch: *Wer abends rumsumppfffft braucht sich übers morgendliche Befinden nicht wundern. Huhuhu.*
Mit dem Taxi fahren wir zur Fähre nach Santos. Ähnelt ziemlich unseren Weserfähren. Auf der andern Seite steigen wir ins nächste Taxi. Unser Ziel: Ein Laden, in dem es angeblich Teflonstreifen zu kaufen gibt, mit denen wir das neue Schiebeluk ausstatten wollen. Doch das empfohlene Geschäft ist zwar bestens ausgestattet, aber Teflonstreifen? Nylonrollen, aus denen wir uns eine Ankerrolle drehen können, ja, das haben sie. Aber Teflonstreifen? Wir können es ja noch mal da und dort probieren. Kurven also noch ein wenig durchs Viertel, aber ohne Erfolg. Dann lieber zurück nach *Guarujá*. Finde die Streifen im Gegensatz zu Pedro und Anke sowieso überflüssig. Das Luk rutscht auch so ausreichend gut. Zu leichtgängig will ich es gar nicht haben, sonst fliegt es einem womöglich mal mit Schwung in den Nacken.
Wieder in *Guarujá* gehen wir in die Ferryboat-Mall Mittag essen. Kleine moderne Welt, mit Kinos, kleinen Läden, ein paar Eß- und Getränketheken und viel Leerstand. Aber mit Blick auf den Rio ... Können das geschäftige Hin und Her der kleinen Personenfähren und der größeren Fahrzeugfähren beobachten. Und ab und zu wird der Blick auf Fluß und Skyline von einem vorbeiziehenden Frachter verhindert. Santos ist der größte Atlanitk-Hafen Südamerikas. Das sieht zunächst gar nicht so aus, aber wenn man den Funkverkehr mithört und sich vorstellt, daß die Kaianlagen am Fluß 17 km lang sind, bekommt man schon eine Vorstellung von der Größe. Immerhin wird hier viel für Brasiliens größte Stadt umgeschlagen, das rund 70 km entfernte São Paulo, das je nach Berechnungsgrundlage zwischen 14 und 18 Millionen Einwohner hat.
Dann spazieren wir ein wenig durch das dagegen recht verträumte *Guarujá*. Laufen dabei Graça in die Arme. Wie praktisch. Sie nimmt uns mit zum Supermarkt *Pao Azúcar* und holt uns nach dem Einkauf auch noch ab und bringt uns mitsamt Großeinkauf zum Boot.
Abends sitzen wir wie mittlerweile fast jeden Tag an der Bar des Werftrestaurants. Trinken unseren Ritual-Caipi, da stellt der Chefe zwei leere Teller vor uns auf den Tresen. Es gibt wieder ein Überraschungsessen: Knusprig gebratene Hähnchen-stückchen (*Frango passadinho*) mit Feuersauce und Brot. Superlecker. Das kostet 10 Reais für beide zusammen, und die Gesamtrechnung wird wie immer in den letzten Tagen nach unten korrigiert. Da gab es doch einen Spruch? Ja, richtig: Gott muß Brasilianer sein. So langsam glauben wir es auch.

Die Arbeit ist getan

341. (Sa. 20.08.05) Ein durchweg erfolgreicher Tag ! Den Berührschutz für das Ofenrohr wieder angeschraubt und zum ersten Mal seit Wochen ist die Deckenverkleidung über dem Ofen wieder geschlossen. Wie schmuck der Salon jetzt wieder wirkt. Das Boot außen gespült und innen wenigstens erst einmal gefegt. Am späten Vormittag kommt Paulo, der Chef von Portmar mit den Blechen, die wir zur Verstärkung der neuen Niedergangsschotten bestellt haben. Stehe gerade ohne Hose im Salon, als Anke von unten nach Geld ruft. In der Hektik in meine Hosen zu kommen verzichte ich aufs Nachdenken und reiche nur das Geld vom Cockpit nach unten. Gleichzeitig kommt Luiz. Wir können heute Nachmittag ins Wasser. Und er wird unsere Wäsche bei der Wäscherei abholen. Zu spät merken wir, daß Portimar die Bleche falsch zugeschnitten hat. Wieso habe ich mir eigentlich die Mühe gemacht und ihnen eine Schablone angefertigt?
Zum ersten Mal telefoniert Anke erfolgreich auf portugiesisch und reklamiert die Lieferung. Und was wir kaum zu glauben wagen, zwei Stunden später kommt der Chef mit seinem Meister, nimmt die Bleche und die Schotten mit und verspricht, daß wir sie noch heute zurück erhalten. Er hat sein Versprechen gehalten, Ehrensache, und wünscht uns noch *bom voiagem*. Zwischendurch kommt auch noch der

Zimmermann mit unserem neuen Fenderbrett. Sehr gut geworden. An beiden Enden sind Aussparungen, die es erlauben, das Brett zwischen unsere Cockpitwinschen zu klemmen. So dient es gleichzeitig auch als Werkbank. Muß nur noch die Löcher für die Befestigung eines Schraubstocks bohren.

Um 16:30 sinkt der blitzblanke Rumpf von JUST DO IT ins Wasser und eine halbe Stunde später liegen wir wieder in unserer Box. Nur die Leine eines Anglers, der partout meinte wir könnten über seine Leine drüberfahren, was natürlich schief ging, hat für etwas Verzögerung gesorgt. Mittlerweile sind wir Ausflugsziel. Es hat sich herumgesprochen, daß im Hafen deutsche *circumnavigatores* liegen, und es tauchen immer wieder Leute auf, die uns besichtigen wollen.

Karaoke auf der AUDAZ

Abends treffen wir uns an Bord der AUDAZ. Graça und die Frauen kochen, die Männer und Anke (obwohl auch eine Frau) sitzen im Cockpit, trinken, essen und singen Karaoke. Ronaldo hat zwei Videosysteme, die die Hintergrundmusik liefern, und auf dem Bildschirm läuft zu meist unpassenden Bildern aus aller Welt der jeweilige Text. Die brasilianischen Männer singen mit Hingabe, nur Dieter weigert sich standhaft und Anke und ich versagen mehr oder weniger. Marcelo aber überstrahlt uns alle und singt mit Inbrunst Interpretationen internationaler und brasilianischer Schlager.

342. (So. 21.08.05) Länger geschlafen und ausgiebig gefrühstückt. Im Wasser ist das doch viel schöner als am schleifstaubgeschwängerten Stellplatz. Fast nichts am Boot gemacht, stattdessen Marcellos Angebot genutzt und mit seinem Wagen zu *Aqua Mundo* gefahren. Der Schwerpunkt dieses Aquariums liegt in der Darstellung brasilianischer Wasserfauna an Küste, in den Mangroven und in den heimischen Seen und Flüssen. Die Menge des gezeigten ist begrenzt, aber gerade daher wird man nicht zu sehr erschlagen. Uns hat es gefallen. Der Eintritt ist für brasilianische Verhältnisse allerdings sehr teuer. Als wir wieder gehen drücken wir dem selbst verpflichteten Parkwächter einen Real in die Hand. Das ist eine ganz interessante Erscheinung. Vielerorts versuchen die Leute, die wenig haben oder sich etwas hinzuverdienen wollen, mit kleinen Serviceleistungen etwas zu verdienen. So gibt es überall freiwillige Parkwächter, die auf die Autos aufpassen. Man verständigt sich mit einem kurzen Kopfnicken. Kommt man wieder zurück zum Auto gibt man einen kleinen Betrag, egal wie viel. Und wenn man nichts gibt, was ein Brasilianer aber nicht macht, ist es auch ok. Auf dem Rückweg nutzen wir die Gelegenheit, noch frische Waren und Fleisch zu kaufen. Der *Pao Açucar*-Supermarkt hat auch am Sonntag geöffnet. Wieder am Steg werden wir an Bord der AGAIN eingeladen. Geraten in ein lebhaftes Gespräch mit dem Eignerehepaar und ihren Freunden, alle gut Deutsch sprechend. Wie nicht anders zu erwarten, endet es mit einer Aufforderung zu einem gemeinsamen Essen in einer Strandbar mitzukommen. Graça, die das Boot betreut und ihr Mann Dieter sollen auch mit. Aber wie das in Brasilien so gehen kann, aus unserem beschränkten Kreis wächst eine Gesellschaft von mehr als 20 Personen. Die ganze Truppe vom Steg ist mit von der Partie.

Im Süßwasser am meisten gefürchtet

„So ist das halt in Brasilien!“

Für rund 10 Euro pro Person haben alle hervorragend gespeist. Eine so ausgezeichnete Küche hätten wir in diesem scheinbar einfachen Restaurant mit Plastikstühlen und -tischen nicht erwartet. Und die Leistung des Kochs ist ebenfalls hervorzuheben, das essen für alle Personen ist gleichzeitig und in gleicher Qualität fertig. Die

Im Salzwasser gefürchtet

ganze Gesellschaft ist recht fröhlich, und Anke kann sich mittlerweile schon einigermaßen auf Portugiesisch beteiligen. Ich weniger. Heute verschwinden aber alle früh in ihren Löchern, denn für die meisten beginnt morgen wieder ein anstrengender Arbeitstag.

Aus acht mach zweiundzwanzig!
Große Abendgesellschaft

343. (Mo. 22.08.05) Am Vormittag radeln wir noch mal schnell in die Stadt. Müssen unbedingt ins Internet und zur Bank. Wichtige mails schicken und Geld für unsere Rechnung bei Supmar holen. Wir zahlen insgesamt 1.540 Reais für Slippen des Bootes und die Liegezeiten. Luiz verabschiedet uns mit warmen Worten. Noch schnell einmal die Duschen nutzen, dann Abschiede. Vom Chef der Schleifertruppe am Nachbarboot, dem jungen Mann im Bürohäuschen, von Ronaldo, Dieter und Graça. Den netten Wirt im Werftrestaurant vergessen wir leider. Wir schicken ihm einfach eine Postkarte. Ronaldo, Dieter und Graça helfen uns mit den Leinen, als wir ablegen. Und sie stehen noch lange am Steg und winken uns hinterher. Wie damals in Lemwerder, nur daß hier mehr Leute stehen. Das ist einige der wenig schönen Seiten des Fahrtensegelns. Man gewinnt neue Freunde, aber jede Freundschaft birgt bereits den Keim des Abschieds in sich.
Wir motoren langsam los. Spüre richtig, daß der Propeller wieder rund läuft. Und die Logge zeigt wieder an! Die Maschine dreht mit 1.000 Touren und ich staune fast kindlich über die steigende Digitalanzeige der Logge: 3,0 – 3,6 – 3,9 – 4,2 Knoten. Ich kann dies gar nicht glauben und peile, wie die Ufer des Kanals an uns vorbeistreichen. Vor ein paar Wochen brauchten wir für die gleiche Geschwindigkeit fast 800 Touren mehr. Mit 1.500 Umdrehungen laufen wir bereits 5,8 kn. Hach, welche Freude.

Wir laufen zum *Iate Clube*, um zu tanken. Anke nimmt die Zapfpistole und will den Diesel einfüllen. Es folgt ein Aufschrei und Diesel spritzt in alle Richtungen. Der Diesel steht unter enormem Druck und schießt entspre-chend aus der Pistole. Aus dem großen Steckfilter, den wir gewöhnlich vor die Einfüllöffnung setzen kommt der Diesel gleich wieder rausgeschossen, aber in die falsche Richtung. Alles ist voll Diesel. Anke, das Boot, der Steg, das Wasser. Die Zapfanlage ist wohl nur für die Tanks der hiesigen Megayachten ausgelegt. Ich übernehme die Pistole und würge mühsam 100 Liter in den Tank, dann höre ich auf. Ein Liter konzentriert einfüllen, warten, bis sich der Filter geleert hat, nächsten Liter einfüllen. Immer wieder ist mir Diesel aus dem Trichter des Filters gespritzt. Wenn auch in geringen Mengen. Merke bei der Gelegenheit, daß ich mich sehr erschöpft fühle und schlage Anke vor, besser noch einen Tag zu bleiben. Anke hat aber Sorgen wegen der angekündigten Front und möchte lieber heute noch starten. Mittlerweile ist es halb sechs abends und ich bin nicht sehr angetan. Stehe im Cockpit und bereite den Start vor, Anke wird sich um die Leinen kümmern. Wieder höre ich einen Aufschrei und sehe Anke aus meinem Blickfeld verschwinden. Als ich

mich nach außen beuge sehe ich sie auf dem Steg hocken, mit Tränen in den Augen. Tränen des Schmerzes und der Wut. Sie ist über eine der Festmacheleinen gestiegen, die durch den Schwell im Hafenbecken plötzlich gestrafft wurde. Die Leine hat sie beim Übersteigen an einem Fuß erwischt und nach vorn auf den extra rutschfest-rauhen Schwimmponton katapultiert. Und wieder hat es die gleichen Zehen und das rechte Knie erwischt. Sie ist außer sich.
„Immer die gleichen Zehen, waren gerade erst geheilt.“ Und:
„Immer auf die Kleinen. Wieso passiert mir das immer?“
Ich betrachte das als Zeichen. Anke ist auch angeschlagen und erschöpft. Die letzten Wochen waren nicht gerade erholsam. Wir bleiben lieber. Der nette Tankwart telefoniert mit dem Yachtclub. Ja, wir können bleiben, am besten an einem der Außenstege. Können auch Strom und Wasser haben. Das ganze unentgeltlich. Brasilianische Traditionen der Gastfreundschaft.

Die Lebensader von *Guarujás* kommerziellem Zentrum

Exkurs *Guarujá* (eine ganz normale Stadt)**:**
Ort auf der Santos gegenüberliegenden Seite des Rio de Santos. Für brasilianische Verhältnisse eher eine Kleinstadt. Das ganz normale eben, kein touristisches Beiwerk, keine Highlights, nichts Besonderes. Geradezu wohltuend echt und authentisch. Besteht aus mehreren Teilen. Dem wirtschaftlichen und kommerziellem Zentrum gegenüber von Santos, einer Hochhaussiedlung auf der Atlantikseite und mehreren verstreuten Wohnsiedlungen. Wochenend- und Feriendomizil der Paulista, der Einwohner des 70 km entfernten São Paulo. Diverse Atlantikstrände mit unterschiedlichem Charakter. Meeres- und Süßwasseraquarium – *AQUA MUNDO*. Ständige Fährverbindungen nach Santos. Die Straßenverbindung bedeutet einen Umweg von 20 km. Mehrere kleine Werften und Marinas. Zahlreiche Dienstleistungsbetriebe, die sich auf die Wartung und Reparaturen von Yachten und der Yachtausrüstung spezialisiert haben. Hervorzuheben Portmar als Edelstahl verarbeitender Betrieb, Arbeiten mit dünnen Blechen, Spezial- und Sonderanfertigungen in Edelstahl zu moderaten Preisen. Pier 27 als Werft für Alu- und Stahlrümpfe. Supmar als Werft für den Refit von Kunststoffbooten. Beispielhafte Preise (bei Supmar, nach Verhandlung): Liegeplatz 39 Reais/Tag, Stellplatz 40 Reais/Tag, Slippen je 300 Reais aus dem Wasser und in das Wasser. Wohnen an Bord erlaubt, auch an Land. Wasser und Strom kostenlos. Anfertigung eines 10-Liter-Tagestanks nach eigenem Entwurf, incl. Füllstandsanzeiger 360 Reais.

23.08.05. – 24.08.05
Guarujá – Ilha Bom Abrigo
161,9 sm (8.267,5 sm)
Wind: NNW 3-4, ESE 4, NNE 6, WSW 4, W 4
vor Anker

344. (Di. 23.08.05 u. Mi. 24.08.05) Gestern dachte ich noch, ein kleiner Törn ohne Besonderheiten, die Fahrt von *Guarujá* nach *Paranaguá*. Ich hätte es besser wissen müssen. Schon die anhaltende Unruhe wegen des angekündigten Frontendurchgangs hätte mich stutzig machen können. Aber der Reihe nach. Das ursprüngliche Ziel *Porto Belo* gaben wir schon gestern auf. Lieber früh aufstehen, unterwegs frühstücken und nur nach *Paranagua* oder vielleicht zum 40 Meilen weiter entfernten *Sao Francisco do Sul* gehen, so stellten wir es uns vor. Aber schon mit dem Frühstück mussten wir uns gedulden. Um halb sieben machten wir die Landleinen los und nutzten den Ebbstrom, um im warmen Morgenlicht den Rio hinabzugleiten. Mangels Wind hieß es mal wieder motoren, aber nach etwa einer Stunde waren wir weit genug aus der Landabdeckung, um brauchbaren Segelwind zu finden. Motor aus, Segel hoch, Onkel Heinrich in Aktion setzen und ... doch kein Frühstück. Onkel Heinrich benimmt sich ganz störrisch, rattert und vibriert, sobald das Pendelruder im Wasser ist und schlägt sofort nach einer Seite aus. Anke schimpft und ist ganz unglücklich.
„Ich kann das Ding heute beim besten Willen nicht einstellen!“
Da fällt mir etwas ein. Sollte ich gestern etwa die Halterung des Pendelruders verkehrt herum eingebaut haben? Anke hatte

angeregt, das Spiel in der Aufnahme des Pendelruders zu beseitigen. Ich wollte zuerst nicht, aber natürlich hatte sie recht. Das unnötige Spiel hätte nur zu schnellerem Verschleiß der Anlage geführt. Ja, und da habe ich beim Zusammenbau wohl nicht richtig aufgepasst. Das Pendelruder taucht mit der falschen Kante in Fahrtrichtung vorne ein. Das funktioniert natürlich nicht. Also setze ich mich aufs Achterschiff und baue das Ruder samt Halterung aus, drehe sie um 180 Grad und setzte es wieder ein. Und schön aufpassen, daß der Befestigungsbolzen und die Werkzeuge nicht über Bord gehen. Oder schlimmer noch, das Pendelruder samt Halterung. Als alles fertig ist zeigt sich Onkel Heinrich von seiner besten Seite. Steuert das Boot mühelos und Dank des beseitigten Spiels ohne Rattern und Ruckeln. Da kann ich die naß gewordenen Füße gut verschmerzen.

Der Himmel ist blau, die Sonne scheint, es ist warm und wir hüpfen nackt durch das Cockpit. Der Wind bleibt mäßig und zwischendurch wird wieder etwas motort. Wir müssen ja vorwärts, die Front droht. Und beide sind wir begeistert, wie schnell das frisch gemalte Boot wieder läuft. Mit 1.500 Umdrehungen 5,8 Knoten. Als wir zwischen den Inseln *Queimada Pequena* und *Queimada Grande* hindurchsegeln haben wir 30° C im Salon. Wir beobachten den ganzen Tag den Himmel, aber erst gegen Abend lassen sich erste Zirren entdecken, die sich mit Einbruch der Nacht auflösen. Dafür nimmt der Wind zu. Aber die Verhältnisse bleiben vorerst moderat, so daß mein Salat mit Streifen von gebratener Hühnchenbrust keine Akrobatik bei der Zubereitung erfordert. Freundlich fordert Rasmus, der Gott der Winde erst nach dem Essen unsern Tribut in Form einiger Segelmanöver. Die Genua kann weg, und nach kurzer Zeit ist der achterliche Wind so stark, daß wir nur noch unter einfach gerefftem Groß laufen und im Schnitt deutlich über 6 kn Fahrt machen. Dazu scheint freundlich der Mond, allerdings hat er auch einen schönen großen Hof. Die Front kündigt sich an. Da ich mich recht abgespannt fühle, komme ich in den Genuß der ersten Freiwache. Mit dem mitternächtlichen Wachwechsel reffen wir das Groß ein weiteres Mal ein. Auch jetzt laufen wir bei achterlichen 6 Windstärken (22 – 26 kn) mit rund 6 Knoten Fahrt über Grund, trotz Gegenstrom. Und jetzt beginnt Rasmus uns zu fordern. Anke liegt gerade eine Stunde in der Koje, als ich sie wecke. Der Wind hat abgenommen und etwas gedreht. Ich will die Fock 1 zum doppelt gerefften Groß setzen, wollen ja vor der Front ankommen. Von jetzt an gibt es keine Ruhe mehr. Der Wind ändert Richtung und Stärke im Viertelstundenrhythmus. Erst wird er zu einer Backstagsbrise und lässt nach. Gut, denke ich, nehme ich ein Reff aus dem Groß. Während des Reffens nimmt er auf unter 10 Knoten ab. Wenn ich schon dabei bin, kann ich auch gleich ganz ausreffen. Wir sind so langsam, daß ich schon daran denke, die Fock gegen die Genua zu wechseln. Aber das will ich Anke nicht antun. Gute Entscheidung. Der Wind lässt plötzlich völlig nach, um eine Minute später fast um 90° vorlicher einzufallen. Natürlich wieder stärker. Also binde ich wieder ein Reff ins Groß. In Ankes anschließender Wache geschieht nichts Dramatisches, aber der Wind bleibt schwankend in Richtung und Stärke und Anke ist ständig damit beschäftigt Onkel Heinrich neu einzustellen. Da kommt keine Langeweile auf. Meine Morgenwache beginnt mit einsetzender Morgendämmerung. Finde heraus, daß ich mit meiner digitalen Kamera keine Dämmerungsfotos auf dem Boot schießen kann und daß sie auch für schnell bewegte Objekte wie Delphine zu langsam ist. Bin kaum eine halbe Stunde auf Wache, als der Wind plötzlich und fast von einer Sekunde zur anderen von Nordost auf Südwest umspringt. Gleichzeitig wird die Luft schwülwarm und hellbeige Nachtfalter flattern um das Schiff. Muß an ein entsprechendes Erlebnis von Eilco Kasimir[1] denken. Und wieder habe ich eine arbeitsreiche Wache. Reffe ein, Reffe aus, nehme die Fock 1 weg und rolle die Genua aus, dann das Ganze wieder retour. Anke schläft diesmal so fest, daß sie von all dem Geklöter und Gepolter nichts hört. Um halb acht stehen wir 15 Meilen vor der als sehr schwierig beschriebenen Einfahrt nach *Paranagua*. Anderthalb Stunden später befinden wir uns auf 25°28,2´ S und 047°58,5´ W. Der Wind hat auf SSW 6 aufgefrischt und der Himmel vor uns sieht bedenklich aus. Außerdem baut sich eine höhere See auf. Haben Bedenken, daß die Passage der Einfahrt nach *Paranagua* wegen der hohen See nicht möglich ist und beschließen zur *Ilha Bom*

Bom Abrigo verspricht Schutz

[1] Eilco Kasimir: Abenteuerliche Reise um die Welt

Abrigo abzulaufen. Wir halsen und unter doppelt gerefftem Groß geht's fast wieder zurück. Das folgende Programm ist bekannt. Ausreffen, noch mal ausreffen, Genua setzen, Genua wegnehmen, Groß reffen und noch mal reffen. Und dann, knapp 7 Meilen vor dem Ziel kommt der Wind direkt von vorn, aus Norden, genauer NNW, da wo wir hinwollen. Eben kam er noch aus WSW und südlicher. Das Programm der

Nicht nur wir suchen Schutz – *Ilha Bom Abrigo*

vergangenen Nacht, nur umgekehrt. Haben wir die Luftdruckhürde auf der „Rückfahrt" noch einmal überschritten? Ein Blick auf den Barographen lässt das fast wahrscheinlich erscheinen. Jedenfalls kommen mir leichte Zweifel an der Zurechnungsfähigkeit von Rasmus, dem Windgott. Oder haben wir ihn mit mangelnder Aufmerksamkeit verärgert und die Alkoholgaben waren zu selten und zu kärglich? Was hilft das Grübeln und das Lamentieren. Großsegel dicht, Maschine an und vorwärts. Dank des glatten Unterwasserschiffs und des wieder sauberen Propellers kommen wir zügig voran. Sind zwar etwas skeptisch, da der Ankerplatz beim herrschenden Wind Legerwall bedeutet, aber jetzt wieder umdrehen kommt nicht in Frage. Kurz vor der *Ilha Bom Abrigo* lässt der Wind nach. Runden die Insel an der Westseite und mit dem sich allmählich öffnenden Blick in die Bucht tauchen mehr und mehr Fischerboote auf. *Bom Abrigo* heißt „gute Zuflucht", und offenbar haben sich hier viele Fischer zum Abwettern des Frontdurchgangs zusammengefunden. Wir gesellen uns als einzige Yacht dazu. Und weil Rasmus ja wahrscheinlich schon im Voraus wusste, daß ich über ihn lästern werde, hat er uns zur Ankunft gleich eine gelöste Wasserschlauchverbindung geschickt. Immerhin entdecken wir das Übel sofort, noch ehe Schaden bzw. die gewohnte Bilgenflutung geschehen kann. Anke schimpft allerdings wie ein Rohrspatz.

„Unsere eigene Dummheit, es gibt passende Schlauchverbinder, und nur um Geld zu sparen haben wir die nicht gekauft."

„Da sieht man wieder, geizen lohnt nicht."

Ich mache mich sofort an die Reparatur. Nachdem die Ursache des Ärgers eine halbe Stunde später behoben ist, hole ich eine Portweinflasche und schenke uns ein. Stoßen im Cockpit an. Ankes erstes Glas geht gleich über die Kante. Etwas rollig der Ankerplatz. Glücklicherweise bleibt das Glas heil, aber der gute Portwein. Die geschenkte Jubiläumsflasche aus *Povoa de Varzim*. Durch den Cockpitabfluss ins Wasser zu Rasmus. War wohl wirklich fällig, so hat er scheint es zur Selbsthilfe gegriffen.

„Jetzt reichts, jetzt besaufe ich mich mit Portwein."

Auf nüchternen Magen geht das recht flott, und nach recht kurzer Zeit ist Ankes Absichtserklärung in die Tat umgesetzt. Sie legt sich in die Bugkoje, ich in die Achterkoje.

Später tauchen wir noch mal auf. Verlegen an einen frei gewordenen, ruhigeren Ankerplatz, kochen ein Abendessen und funken, zum ersten Mal seit Wochen wieder mit Norbert und Antje von der ANTJE und Michael von der TANOA.

Und als Trostpflaster für all die Mühsal sieht Anke am Abend einen kleinen Südamerikanischen Seebären (*Arctocephalus australis*) direkt hinter unserem Boot vorbeischwimmen und dabei schnaufen. Die Bestimmung ist recht einfach, handelt es sich doch um die einzige Robbenart, die hier vorkommt.

Ja, und um Punkt neun legt Rasmus einen Schalter um, und es böt kräftig aus südlichen Richtungen. Nun ist sie da, die Front, die uns alle hier hat zusammenfinden lassen. In der Dämmerung haben wir 19 Fischerboote gezählt, aber mittlerweile sind es noch mehr geworden. Und alle liegen jetzt geschützt und nicht mehr auf Legerwall.

346. (Do. 25.08.05) Anke hat Durchfall und ich fühle mich schlapp und unwohl. Hätten den überlagerten Schinken wohl doch nicht als Grundlage für die gestrige Pastasauce nehmen sollen. Der Wind hat mit Tagesanbruch nachgelassen, aber die Boote arbeiten und rollen heftig. Außerhalb des Schutzes unserer kleinen Insel geht eine hohe Dünung die ihre Boten auch in unsere geschützte Ankerbucht schickt. Was bleibt ist Ruhe und entspannen. Verbringe den größten Teil des Tages in der Horizontalen. Mal in der Koje, mal auf der Cockpitbank. Kann nicht groß lesen, auch nicht schreiben. Dabei hätte man den Tag so schön nutzen können. Auch zum Aufbau des Dingis bin ich zu schlapp. Dabei verlockt die Insel zu einem Besuch. Es ist eine kleine, hohe Felseninsel. An exponierter Stelle steht ein achteckiger weißer Leuchtturm, zu dem deutlich erkennbar ein Pfad führt. An jedem anderen Tag wären wir auf Erkundungstour gegangen. So bleibt es dabei, an Bord über das harte Schicksal des Langzeitseglers zu sinnieren und die wandernden Sonnenreflexe auf dem rollenden Bootes zu beobachten. Die Rollerei wird durch zahlreiche Geräusche untermalt. Der Großbaum, obwohl möglichst bewegungsfrei festgezurrt, knackt und knarrt in seinen Aufnahmen, immer wieder knarrt es irgendwo im Verband des Bootes, der schwingende Herd und die Petroleumlampen quietschen gelegentlich in ihren Aufhängungen, einige Bücher kippen mit einem sanften Geräusch in ihren Staunischen, flapp, flapp, ab und zu klappert eine Tasse oder ein Topf oder eine Vorratsdose in ihrem Schapp.

Kelp Gull – *Larus dominicanus*

Habe Zeit, Reflexionen über Weicheisegeln. Wir sind mittlerweile völlig verwöhnt vom schönen Wetter und den geringen Windstärken in den bisherigen brasilianischen Revieren. Fangen schon an zu zittern, wenn man plötzlich Windgeräusche im Rigg hört, so ab 4 Beaufort. Geradezu lächerlich. Bei Ankündigung einer Front machen wir uns in die Hose, auch wenn die Windvorhersage in unseren Bereichen noch moderat ist. Lesen auch noch mal die Angaben der Revierführer mit kritischen Augen und kommen zu dem Ergebnis, daß die Einfahrt nach *Paranagua* doch möglich gewesen sein muß. Sieht wahrscheinlich nur spektakulär aus, wenn rechts und links die Brandung auf den Flachs steht und Brecher über die Einfahrt schickt. Messe noch mal und stelle fest, das der betonnte Kanal zwischen den Tonnen mindestens 300 m breit ist. Ausreichend Platz für uns und Handelsschiffe. Na ja, nächstes Mal. Andererseits, unsere Entscheidung war schon richtig. Wir fühlten uns nicht sicher, und im Zweifel kann es nur eine Entscheidung für die sicherste aller Möglichkeiten geben.

26.08.05. – 27.08.05
Ilha Bom Abrigo – Caixa D´Acu, Porto Belo
140,8 sm (8.408,3 sm)
Wind: SW 3-4, E 5, NE 6, S 1, W 2 usw.
vor Anker

Anke ist aktiver und backt einen Aprikosenkuchen. Erst abends laufe ich wieder zu Schwung auf und stürze mich auf die Vorbereitung des Essens. Zu den Nudelresten von gestern mache ich eine dicke Sauce aus angedünsteten Knoblauchscheiben, Zwiebelwürfeln und Tomatenstücken. Nach dem Dünsten kommen Muscheln samt Öl (noch eine spanische Dose), gehackte Tomaten aus der Dose dazu und dann wird alles mit Limonensaft, Zitronenpfeffer, frisch gemahlenem Pfeffer und Salz abgeschmeckt. Dazu gibt es Eisbergsalat mit Paprika.

347. (Fr. 26.08.05) Der Wecker ist zwar auf sieben Uhr gestellt, aber bis wir mit Frühstück und Abwasch fertig sind und den Motor für das Ankermanöver starten ist es schon Viertel nach neun. Mal wieder kein Wind. Grübeln, ob wir nach *Paranagua* gehen. Das Wochenende steht bevor, und von der Stadt aus soll es am Wochenende eine schöne Eisenbahnfahrt in die Berge geben. Zirkeln die Meilen, schauen in die Tidenkalender und kalkulieren unsere Geschwindigkeiten. Es will alles nicht so richtig passen. Kommen einfach zu spät in *Paranagua* an. Das Tidendiagramm sieht auch toll aus. Im Flusssystem von *Paranagua* gibt es heute im Tagesverlauf 3 volle Tiden, wobei eine auch noch getreppt verläuft. Gestern waren es nur zwei sehr ungleiche Tiden. Da staunt der einfältige Nordseesegler. Wir entscheiden uns direkt nach *Porto Belo* zu gehen.

Das Baro fällt, was will uns dieser Himmel sagen?

Die Festlandsküste (eigentlich sehen wir eine größere Insel, die durch einen sehr schmalen Kanal vom Festland getrennt ist) macht bei *Bom Abrigo* einen völlig unberührten Eindruck. Bergig und hügelig und bewaldet bis runter an die Ufer, bzw. bis an die Grenze, an der die Gischt des Salzwassers das Baumwachstum an den Felsen begrenzt. Dort, wo es einen flachen Ufersaum gibt wachsen Mangroven. Nirgends ein Haus zu sehen. Vor fünfhundert Jahren kann es hier kaum anders ausgesehen haben.
Unser Barograph schlägt Kapriolen. Fällt schon wieder mit wildem Gehüpfe und warnt vor Sturm. Vor uns zieht es sich über der Küste schon finster zusammen. Ein lokales Tief mit enormen Drucksprüngen und entsprechendem Wind. Dann beginnt es zu Blitzen und zu Donnern. Dafür bringt das Tief auch Wind zum Segeln. Wir sind froh, auch wenn wir zwischendurch auf Fock 2 und zweifach gerefftes Groß wechseln müssen. Laufen zeitweise 8 und 9 Knoten Fahrt durchs Wasser. In der abendlichen Funkrunde hören wir von TANOA, die mit schwachen Winden Richtung Nord unterwegs ist. Neid?
Am Abend gibt es Verlegenheitsessen. Die geringen Reste des vom Mittag übergeblieben Chili con Carne, unsere letzte CcC-Dose aus Deutschland, werden mit einer Dose Bohnen, einer Dose italienischer Cherry-Tomaten, auch noch aus der Heimat, Zwiebeln und einer halben Paprika aufgepeppt. Schmeckt sogar erstaunlich gut. Die Cherry-Tomaten bringen es. Dazu Gurkensalat mit klein gehäkseltem Paprikastückchen und „Milchpulverdressing“.
Anke übernimmt wieder die erste Wache, ich gehe in die Koje. Nicht für lange.
„Martin.“
„Martin, du musst kommen.“
„Dieser verdammte Fischer blendet mich dauernd an. Ich weiß nicht was der will und was ich machen soll. Man sieht überhaupt nicht, wo der hin fährt!“
Direkt vor unserm Bug geistert recht nahe ein kleiner Trawler herum. Wir waren bereits vor einer halben Stunde auf einen anderen Kurs gegangen, um ihm aus dem Weg zu gehen. Jetzt ist er schon wieder im Weg. Höre, als ich aus dem Bett springe und in meine Schuhe schlüpfe, daß wir auf portugiesisch angerufen werden. Übernehme das Ruder, Anke soll funken. Verständigung klappt aber nicht. Ich rufe Anke zurück.
„Der Bullenstander muß weg.“

Nächtliche Begegnung der unerwünschten Art

Anke turnt auf das Seitendeck neben dem Salon und löst die Leine, die das unbeabsichtigte Herumschlagen des Großsegels verhindert, die jetzt allerdings auch unsere Manövrierfähigkeit einschränkt.
„Sag mir, wenn er frei ist.“
„Ist frei.“
„Komm zurück, aber halt den Kopf unten, falls ich eine Gefahrenhalse machen muß.“
Der Trawler ist mittlerweile näher gekommen. Gefahrenhalse, oder in Ruhe schiften. Offenbar fährt er jetzt auch einen Bogen. Keine Posis, nur Arbeitsleuchten, die sich drehen. Wo ist bei diesem Mistkahn vorn und hinten? Wenn der Idiot wenigstens nicht mit seinem Scheinwerfer blenden würde. Ich entschließe mich dafür, daß er wie im Autoverkehr nach rechts ausweicht.
„Wir schiften.“
Sind vielleicht noch fünfzig Meter entfernt. Anke holt die Großschot dicht, ich löse die Klemme und steuere einen engen Bogen. Das Segel kommt rum, das Vorsegel stellt sich back, da wir den Schotwagen in seiner Position fixiert hatten, nicht weiter schlimm. Im gleichen Moment erkenne ich:

„Das gibt es doch nicht, der geht nach links!“
Genau dahin, wohin wir ausweichen. Jetzt keine Panik. Schnell überlegen. Wenn wir uns jetzt beide entschließen wieder in die andere Richtung zu schwenken kracht es garantiert. Ich bleibe bei meiner Drehung und fahre eine 180° Kurve, so kann ich vor ihm herlaufen. Und er weicht doch jetzt tatsächlich nach rechts aus. Gute Entscheidung. Gehe dann erst mal im rechten Winkel von ihm weg. Das war aber wirklich knapp. Höre Rufe von seinem Deck und wütendes Geblinke mit einer Lampe. Anke sitzt genauso wütend an der Funke:
„*Porque voçe nao tem luzes de navigaçao?!!*“
Sieh da, die Posis des Fischers gehen an!
Wie schön, wenn man Freiwache hat, und sich den Schlaf nicht nehmen kann. Mit der Geschichte ist es auch noch nicht vorbei. Um 23:00 Segelmanöver. Fock weg und Genua raus. Und noch eine grobe alte Dünung steht, ist es auch nicht ruhig in der Koje. Finde keine gute Lage und kaum Schlaf. Anke backt in ihrer Wache ein Brot, und der Duft zieht langsam auch in die Kojen, des schlaflosen Freiwächters Trost.

348. (Sa. 27.08.05) Übernehme um Mitternacht meine Wache. Anke weist mich noch kurz ein. Wieder ein Fischer in der Nähe. Kein Problem, ich werde ein bisschen Handsteuern und ausweichen. Von wegen. Der hält vierkant auf mich zu. Gut, also weg nach Backbord und um ihn herumturnen. Endlich ist es klar, er passiert uns in 100 m an steuerbord. Wieso dreht er denn jetzt wieder ein? Kriege gleich die Krise! Er dreht ein und fährt 50 m parallel zu uns. Unter Segeln und bei dem gerade schwachen Wind sind wir gleich schnell. Mist. Wieso wendet der denn, wenn er vorher in die entgegengesetzte Richtung gefahren ist? Und jetzt dreht der schon wieder ein und hält auf uns zu. Ob ich die Signalpistole hole und ihm einen Schuß vor den Bug setze? Der wird ja wohl nicht auf die Idee kommen Pirat zu spielen. Man kommt ja auf die verrücktesten Gedanken. Da wär die Signalpistole nicht schlecht. Damit lässt sich an so einem Holztrawler wunderbar zündeln. Lieber nicht so weit denken. Endlich fällt er ab und geht knapp hinter uns durch. Idiot.

Der elektrische OH

Auch in meiner zweiten Freiwache bekomme ich kaum Schlaf. Anke macht mehrmals Segelmanöver, was nicht ohne zusätzliches Geschaukel und Lärm vonstatten geht. Meine Müdigkeit nimmt zu, ohne daß ich viel Schlaf finde.
Anfangs hatten wir die Regel, daß es keine nächtlichen Manöver alleine gibt, und schon gar keine nächtlichen Ausflüge aufs Vorschiff, wenn der andere nicht ebenfalls an Deck ist. Mittlerweile haben wir die Regel schleichend aufgegeben. Jeder macht, wenn es die Umstände erlauben, die Manöver allein und geht, wenn nötig, auch aufs Vordeck obwohl der andere in der Koje liegt. Wollen uns gegenseitig so viel Schlaf wie möglich gönnen. Werden zunehmend einhandtauglich. Auch ist es nachts mittlerweile nicht mehr obligatorisch, die Rettungswesten zu tragen. Jeder entscheidet selbst, wann er seine anlegt, und Anke beispielsweise bevorzugt, so lange es vertretbar ist, nur einen Lifebelt zu tragen und sich einzupicken. Sie fühlt sich dann beweglicher und weniger behindert. Leichtsinn? Ich glaube nicht. Offenbar halten wir es eher mit Leuten wie Erdmann und ähnlichen, die der Auffassung sind, daß es eine Art natürliches Sicherheitsverhalten und Vorsicht gibt, die durch zu viel Sicherheitsausrüstung verkümmert. Man verliert das Gefühl für die wirklichen Gefahren. Fühlen wir uns unsicher und halten die Bedingungen für zu rauh tragen wir in jedem Fall Rettungsweste und Lifebelt, egal ob Nacht oder am Tage.

Als ich die Morgenwache übernehme bin ich etwas desorientiert und abwesend. Kaum geschlafen, schließlich doch, und dann vom Wecker aus dem Tiefschlaf rausgerissen. Hocke erst mal eine Zeitlang auf der Sitzbank im Salon und starre das Display des GPS an. Immer wenn ich ins Cockpit gehe, um einen Rundblick zu machen schärfe ich mir ein, ganz langsam, festhalten, Vorsicht. Dann raffe ich mich auf und setze den Kessel fürs Kaffeewasser auf den Herd. Mit der ersten Tasse im Thermobecher, mit einem Deckel zusätzlich vor Auskühlung geschützt, setze ich mich ins Cockpit. Beobachte Wolken und Meer. Der heiße Kaffee rinnt in kleinen wohltuenden Schlucken durch die Kehle, die Tasse wärmt die Hände. So allmählich kehren die Lebensgeister ein. In den flockigen Wolken entwickelt sich ein schwach orange leuchtender, senkrechter Strich,

Foto Morgenkaffee

dessen Farbe und Leuchtkraft immer intensiver wird. Dann entwickelt sich an seiner Basis ein leuchtender Schwerpunkt und nach einiger Zeit lassen sich schemenhaft die Umrisse der Sonne erkennen. Der Strich beginnt, sich auf der Meeresoberfläche zu spiegeln. Die Sonne erinnert mich an die Sonne auf einem alten Schlachtengemälde, aber ich kann mich nicht mehr erinnern, wer der Maler war.
Mein Blick wandert über JUST DO IT. Prüfe dies und das. Bleibe an den Segeln, Genua und Groß, hängen, die uns im Moment mit etwas mehr als bescheidenen 3 Knoten vorwärts ziehen. Immerhin segeln wir. Vor einer Viertelstunde erst habe ich den Motor gestoppt, die Genua gesetzt und das Groß ausgerefft. Unter Maschine fahren wir das Groß fast immer als Stützsegel; wenn wir es dicht mittschiffs halten reffen wir es ein, damit es nicht am Achterstag schamfilt. Nickel hat uns schon gute Segel geliefert. Die Profile sind nach wie vor einwandfrei, bei dem leichten Wind kräuselt sich das Tuch (Hydranet) leicht an den Nähten. Diese Kräusel verschwinden, wenn der Wind etwas zunimmt. Das Material scheint recht gut zu halten. Allerdings bleibt der Schmutz an der Oberflächenstruktur des Hydranet auch gut hängen. Genua und Groß sind mittlerweile unsere schmutzigsten Segel. Sind allerdings neben der Fock 1 auch die meist genutzten. Sollte ihm mal einen Erfahrungsbericht mailen, vielleicht mit einer Nutzungsstatistik zu den einzelnen Segeln. Nehme an, er ist daran interessiert.

Kurz nach Mittag ein Schnauben, ich drehe mich um.
„Anke, komm schnell, ein Wal, keine 20 Meter!“
Direkt hinter unserem Boot streicht der Rücken eines Wals durchs Wasser. Man kann die Bewegung gar nicht richtig beschreiben. Es ist kein Wälzen, kein Rollen, kein Schwimmen. Es ist mehr wie eine einzelne Welle, die sich erhebt, in sich selbst nach hinten verlagert und mit einer gebogen Bewegung durch die Oberfläche der See bricht, sich eine Zeit lang zeigt und dann in einer Vorwärtsbewegung verschwindet. Und alles in einer Art getragener Anmut. Eine andere Beschreibung fällt mir nicht ein. Dann ist er weg, der Wal. Minuten später taucht er wieder auf. Zuerst die Schnauze, der Kopf, dann der Rücken und die beschriebene Bewegung wiederholt sich. Unter der Kehle sind beim Auftauchen deutliche Längsfurchen zu sehen. Im Maul zeigen sich deutlich die Barten. Die weit hinten angesetzte Finne ist deutlich sichelförmig ausgebildet, dunkel wie der ganze sichtbare Rückenteil. Noch zweimal taucht der Wal auf, dann ist er verschwunden. Wir ziehen unsere schlauen Bücher zu Rate und stellen fest, daß es sich um einen Zwergwal, einen Mink-Wal *(Balaenoptera acurostrata)* gehandelt hat. Die Bestimmung ist anhand physiologischer Merkmale und bestimmter Verhaltensauffälligkeiten einfach. Und nur wenig später paddelt unser erster Pinguin am Boot vorbei. Kaum zu glauben, ein Magellan-Pinguin (*Sphenicus magellanicus*). Ein hübscher Anblick. Später erfahren wir allerdings, daß Pinguine, die es hierher verschlägt in der Regel kranke Tiere sind, die sich nicht gegen die nordgerichtete Meeresströmung behaupten können, und die hier schließlich sterben.
Der Wind bleibt uns treu, raumt sogar ein wenig, so daß wir *Porto Belo* direkt anliegen können und kommt schließlich sogar achterlich. Laufen unter Segeln bis vor den Yachthafen. Da es uns hier aber nicht so richtig gefällt, fahren wir eine Meile zurück und tasten uns in die *Enseada Caixa D´Aço*. Das ist eine kleine, nahezu rundum geschützte Bucht. Hier liegen ein paar Motor- und Segelyachten und drei schwimmenden Restaurants. Eines ist sogar geöffnet. Nach Geschäftsschluß kommt der Eigentümer per Schlauchboot vorbei und heißt uns in *Porto Belo* willkommen. Auf Deutsch.

Ansteuerung *Porto Belo*

28.08.05.
Caixa D´Aço – Jate Club
Porto Belo
1,5 sm (8.409,8 sm)
Wind: NE 2-3
vor Anker

349. (So. 28.08.05) Bin ganz verblüfft, als Anke früh und zügig aufsteht. Aber sie hatte im Kopf, daß um 9:00 die Funkrunde des Brasiliennetzes *on air* ist. Und tatsächlich, pünktlich auf die Minute meldet sich ein Funker und ruft die einzelnen Stationen an. Es dauert auch nicht lange, bis ein charakteristischer Pfiff ertönt und Tom sein Stand-by kundtut. Hören schnell raus, das der beteiligte Funker, den wir am besten *lesen* können, Peter sein muß, der hiesige TO-Stützpunktleiter. Stellen in einer Mischung aus Interesse und Amüsement fest, wie darüber spekuliert wird, wo wir wohl gerade

sind, und ob wir noch hinter *Bom Abrigo* liegen. Da wollen wir lieber aufklären und melden uns in einer Gesprächspause.
„Mir sind allhier."
Kommen uns schon vor wie bei der Fabel vom Igel und dem Hasen.

Die *Enseada Caixa D´ Aço* ist auch bei Tage betrachtet eine nette kleine Bucht. Ringsum von Hügeln umgeben, an der Westseite besiedelt. Vor der Bucht liegen einige Trawler, in der Bucht neben einigen kleineren Motorbooten drei, vier Segler. Das mittlere der Schwimmrestaurants wird bereits früh geöffnet, und wenig später folgt das hinterste.
Ich baue JUST DO-LITTLE auf und bringe es ins Wasser, während Anke noch mit den Eltern telefoniert.
Dann rudern wir zu Edgars Restaurant. Das ist das mittlere und gehört dem Mann, der uns gestern willkommen geheißen hat. Am ganzen Restaurantgebäude hat er Holztäfelchen angebracht, auf denen die Namen der besuchenden Yachten verzeichnet sind. Er drückt uns auch gleich ein Gästebuch in die Hand, damit wir uns eintragen. Auch JUST DO IT wird demnächst auf einer Tafel neben all den anderen ihren Platz finden. Wir essen Garnelen mit Knoblauch und Öl und in Teig gebackene, gefüllte Tintenfische und bekommen als Courtesy noch einen Caipirinha mit Erdbeeren.

Dann geht es wieder zurück zum Boot. Wollen umlegen und vor dem Yachtclub ankern. Einmal, um uns dort mit Peter zu treffen und zum anderen, um mal wieder zu duschen. Das Treffen klappt mit nur einmal aneinander vorbeilaufen, und das Duschen auch. Kommen zum einstimmigen Urteil, daß die Duschen fotografiert werden müssten. Der pure Luxus. Das sollten unsere lieben Daheimgebliebenen mal sehen. Und weil wir eh auf dem Clubgelände sind und feststellen, daß das Restaurant trotz der wenigen Besucher geöffnet ist, beschließen wir, hier auch zu essen. Die Bediensteten sind wirklich nett. Zwei nette junge Frauen - so daß ich gar nicht weiß, welche ich netter finden soll und Anke was zum Lästern hat - und wie sich später herausstellt, der Ehemann der etwas älteren, verwöhnen uns. Erst schüchtern, dann immer aufgeschlossener. Sie fragen nach dem Woher und Wohin und Wie und verführen uns, wirklich leckere Varianten des Caipis zu proben, mit Erdbeeren und mit Kiwi.

350. (Mo. 29.08.05 – Do. 01.09.05) Tage ohne Besonderheiten. Wir erkunden etwas den Dunstkreis von *Porto Belo*, bleiben aber im Ort bzw. auf der Pendelroute zwischen Boot und Anleger. Haben einen netten Parkplatz für JUST DO-LITTLE gefunden. Wieso so wenig besonderes? Zunächst haben wir Tage im Internet-Café verbracht. Einiges wollten wir sowieso regeln, aber es gab noch mehr zu tun. Wie kam´s? Nun, noch am Abend des netten Essens im Yachtclub habe ich per Pactor die aktuellen Emails runtergeladen, da ich unbedingt die Wetterdaten einsehen wollte. Leider war eine bitterböse mail dabei, über die ich mich so geärgert habe und die mich derart beschäftigte, daß ich praktisch die ganze Nacht nicht geschlafen habe. Heute ist man auf Blauwasserfahrt einfach nicht mehr fern von der Heimat. Nichts zu machen. Die ganz andere Welt, in die man eintaucht und in der man untertauchen kann gibt es nicht mehr. Und das Problem ist, zu Hause kann sich niemand vorstellen, daß man für ein paar Tage tatsächlich nicht erreichbar ist.

Jedenfalls hat mir die kleine Episode den letzten Kick gegeben, ein bereits mehrfach angedachtes Vorhaben in die Tat umzusetzen. Nehme mir Papier und Bleistift, nein, ehrlich, nehme einfach den Computer und tippe drauf los. Mit Schwung und dem inneren Drang nach Gerechtigkeit. Irgendwann muß den Daheimgebliebenen ja mal erklärt werden, warum es mit dem Kontakt zu einem armen Blauwasser-seglerwürmchen nicht so klappt wie man es sich vorstellt. Die angedachte kurze, fachliche Erläuterung ist dann eher etwas episch geraten, aber nicht minder schwungvoll. Hier das per mail verbreitete Ergebnis:

Immer wieder gibt es aus der Heimat Beschwerden, daß wir uns auf dringende Fragen nicht melden und daß wir einfach nicht erreichbar seien. Gerade gab es mal wieder eine solche, was mich zu diesem kleinen Aufsatz angeregt hat.

Die Nichterreichbarkeit des Blauwasserseglers

Man und logischerweise auch wir geht ja auf eine solche Reise, weil man sich in der Welt umschauen möchte, aber auch, um mal weit weg zu sein von all dem teutonischen Alltag mit seinen Problemen und Problemchen. Man träumt von fernen Stränden, einsamen Buchten, wärmender Sonne und und und, und das ganze ganz allein. Als Mann erträumt man sich vielleicht noch etwas exotische Schönheit dazu, was frau sich erträumt weiß ich nicht genau, aber das gehört nicht hierher. Und dann ist man oder frau oder beides eines Tages doch tatsächlich unterwegs.

Und dann?

Was waren das vor ein paar Jahren noch herrliche Zeiten! Man schmiß in irgendeinem deutschen Hafen die Leinen los und war weg. Richtiggehend weg und verschwunden. Für niemand erreichbar. Nach einem halben Jahr konnte man an einem vorher vereinbarten Ort ein paar Kilo Briefe abholen (hoffentlich) und loswerden. Manche der Briefe wurden von einem vereinbarten Ort zum nächsten hinterhergeschickt, und noch einen weiter, richtig abenteuerlich. Und selbst Brieftonnen gab es hier und da, in die man seine Briefe reinsteckte, ein anderer Segler auf dem richtigen Kurs nahm sie dann mit. Dem Hörensagen nach soll es so was sogar noch geben. Na ja, und in all der Zeit war man von und für niemanden erreichbar. Nicht einmal für das Finanzamt.

Nun schreitet die Welt aber immer voran. Und der Lauf der Dinge auch. Das Y2K ist vorbei, und alles beschleunigt sich mehr und mehr und wächst zusammen und globalisiert sich. Die Elektronen jagen nahezu mit Lichtgeschwindigkeit durch kupferadrige Netze, Photonen, oder sinds nur Lichtwellen (ich bin kein Physiker, aber ich glaub, ganz genau weiß sowieso keiner was Licht eigentlich ist) jagen mit ebensolcher Geschwindigkeit durch Glasfaserbündel und elektromagnetische Wellen mit nicht minderer Vmax rasen zu Satelliten und wieder zurück. Und all das bündelt sich, um mich armes, alleines, in den Weiten des Ozeans treibendes Seglerwürmchen in den Fokus zu nehmen, auf mich einzustürzen und zack, eh ich mich verseh, mit all der Welt zu verbinden, die ich doch so weit hinter mir lassen wollte. Das ist ja an sich schon schauderhaft genug. Aber schlimmer noch, ein jeder weiß, daß es so ist und nicht anders. Und nun?
„Der Kerl muß doch erreichbar sein?“
„Wieso meldet sich der Depp denn nicht?“
„Das ist ja eine Frechheit! Ich maile mir die Finger wund und schlage mir die Nächte um die Ohren, und dieser Simpel reagiert nicht!“

Nun, lieber Freund an der Heimatfront und der trüben mitteleuropäischen Sommerkulisse, in der Theorie geht das alles fix und schnell und simpel, aber in der Praxis gibt es da doch ein paar Tücken und die Physik, die ich ja nicht sonderlich beherrsche, spielt auch noch ein wenig mit. Und aus ist´s mit der Erreichbarkeit. Jetzt kann ich nicht erfahren, dass Wutz, der Dackel, nicht die Sau, von einer Zecke gebissen wurde. So ein Pech. Aber warum nur? Warum?

Hier ein paar Antworten zum warum.

Welche Verbindungen zur Welt haben wir denn?

1. Telefon und Handy.
2. Satellitentelefon, wenn man eines hat.
3. die Kurzwellenfunke, wenn man eine hat
4. das Internet

Fangen wir mal mit Telefon an. Telefonzellen gibt es an Land, mehr oder weniger häufig. Man braucht Kleingeld oder Telefonkarten oder einen Telefonierladen.

Den Standort muß man erstens kennen, zweitens finden, drittens erreichen können, das Geld oder die Karte nicht vergessen haben, sofern man eine Karte erworben hat. Karte und Telefon müssen funktionieren, und – man muß überhaupt an Land und in der Nähe eines bewohnten *Ortes* sein. Gar nicht so selbstverständlich. Und dann ist es meist furchtbar teuer.
Fazit: Das klassische Telefon fällt in der Praxis aus, weil eine der vielen oben genannten Problemchen den Kontakt unterbinden.

Das Handy verspricht da schon mehr Erfolg. So man ein Triband-Handy hat, oder mindestens zwei Handys besitzt, die man je nach landestypischem System abwechselnd nutzt. Jetzt denke mal nur nicht, man telefoniere mit einer deutschen Telefonkarte. Nein, nein, dann muß die Reise wegen Finanzschwierigkeiten drastisch gekuerzt werden. Man benoetigt eine heimische Karte. Nur welche? So viele Anbieter, und alle mit anderer Netzabdeckung! Und da ist das erste große Handyproblem. Europas Netzabdeckung ist eine sagenhafte Ausnahme. Es ist halt ein altes, dicht besiedeltes Kulturland mit flächig breit gestreuter Kundschaft. Im Rest der Welt sieht das ganz anders aus. Riesige, menschenleere Flächen und örtliche Ballungen. Da gibt es keine Flächenabdeckung, erstens, weil es zu aufwendig wäre, und zweitens, weil in vielen Landstrichen keine potentiellen Hörer leben. Und der arme Segler konzentriert sich ja nicht auf die Millionenmetropolen unseres Heimatplaneten, sondern auf die eher verwaisten Landstriche. Nix Abdeckung, ist doch logo, oder? Und außerdem, die Kueste ist nicht gerade flach, in Brasilien z.B. von Rio ab nach Süden, und hattest Du auch eben noch Kontakt, ja, das kleine Hügelchen hinter dir hat ihn dir genommen. Und weiter als 20 km von der Küste entfernt erreicht dich die Station des Providers meines Vertrauens dann eh nicht mehr. Aber lassen wir es gut sein, die Verbindung steht.
„Schmusi, das Katzentier hat - - - piep piep piep ..."

Ja wo ist denn die Verbindung? Da war doch eine Anzeige auf dem Display? Wieso denn kein Guthaben mehr? Ich rufe doch nicht an, der Anruf kam doch aus Buxtehude! Ja mein Freund, (wieso eigentlich nicht meine Freundin?) der Provider *TIM* hat gerade mein Vertrauen zerstört: er berechnet mir Einheiten für dieses Auslandsgespräch. Und nicht zu knapp: 2,5 Minuten für umgerechnet 15 EUR. Da lasse ich das Handy lieber aus. Hand aufs Herz, tätest Du doch auch, oder?

Aber wir haben ja noch das Satellitentelefon. Weltweite ungestörte Deckung, Tag und Nacht, mit einer Kommunikationsanmutung wie seinerzeit bei den Mondlandungen. Das ideale Instrument, oder gibt es hier auch ein paar Fallen? Wir vernachlässigen mal den Kostenaspekt und unterstellen einen reichen Onkel aus Amerika, der die Abenteuerlust seiner Enkel mit Freude sponsort. Dafür kann er auch ab und zu per mail an der Reise teilhaben. (Kann auch ein reicher Onkel aus Brasilien sein, die sind auch nicht zu verachten.) Nun, dieses Gerät braucht erst einmal relativ viel Strom, muß ja bis zum Satelliten funken. Kann also nicht dauernd auf standby sein, sonst zutzelt es die Bordbatterien leer. Dann muß es den Satelliten sehen können. Wie es das macht, weiß ich nicht, habe noch keine Auge oder was ähnliches an ihm entdeckt, aber wenn zwischen ihm und dem Satellit ein Hindernis ist, ein Dach beispielsweise, war es das. Und ab und zu hält man sich ja unter Dächern auf. Regnet gerade. In den Tropen gar nicht so selten. Das Boot hat übrigens auch ein Dach und befindet sich auch gelegentlich im Regen, und wir wollen die empfindliche Hochleistungsapparatur doch nicht den Wetterunbilden aussetzen. Einspruch der Zensur: es gibt eine kleine Zusatzantenne, die man durch eine Ritze im Boot raushängen kann, das Satellitenhandy und der Telefonist bleiben trocken. Okay, okay, man kann ja mal versuchen zu flunkern.

Das Grundproblem bleibt. Und Hochhäuser, außerhalb Deutschlands viel verbreiteter als wir es uns vorstellen und hohe steile Berge können die Sichtbeziehung der beiden Partner genauso unterbinden wie ein Dach. Was noch? Das Ding ist groß und schwer. Läßt sich nicht in eine Hosentasche stecken und weckt am Gürtel getragen Begehrlichkeiten. Also führt man es nur in Ausnahmefällen mit. Aber, keine schlechte Alternative, vor allem, wenn Du lieber

deutscher Freund weißt, daß du mir über die Homepage des Providers Iridium per Internet kostenlose sms auf das Gerät schicken kannst.

Fazit: Gar nicht so schlecht, wenn man von den Kosten absieht und im Hinterkopf behält, daß es trotz allem nicht immer klappen muß mit unserem connect.

Jetzt kommt der Knaller. Mickey Mouse, Kurzwelle, SSB, alles meint das gleiche, die Amateurfunke. Stop! Halt! Das geht nicht, das ist illegal. Um sie als ordentlicher deutscher oder us-amerikanischer oder sonstiger Staatsbürger weltweit nutzen zu dürfen, braucht es eines Berechtigungsscheines. Funkbetriebszeugnis Klasse I heißt dieser im deutschen Lande. Und erfordert eine eingehende Beschäftigung mit der Hochfrequenzmaterie einschließlich Erwerbs vielfältiger hochfrequenter Fertigkeiten und einer abschließenden bundesbehördlichen Prüfung. Danach kann man sich die Funke auch selber basteln. Das alles braucht Zeit und Lerngelegenheit. Beides hatte ich nicht (mehr). Was nun? Ganz einfach. Die Meere sind frei (was nicht stimmt) und ich funke illegal. Deutschland ist weit. Und in einem Land, wo es die Erlaubnis einfach zu kaufen gibt, erwerbe ich gleich ein halbes Dutzend. Mit dem Funken ist es aber so eine Sache. Irgendwann ist man für die bescheidene Leistung so eines Bordfünkchens einfach zu weit weg von der Heimat. Und Hand aufs Herz, die Sache hat noch einen Haken: Bist Du Amateurfunker, oder wenigstens Deine Tante? Oder Dein Nachbar? Das könnte sogar sein, es gibt mehr als Du denkst. Guck mal, wer in Deiner Umgebung eine ungewöhnliche große Antenne auf dem Dach hat, oder sogar einen Mast mit Antennen im Garten? Den frag doch mal ob ... Stop! Schon wieder! Jetzt darf Dein Nachbar nicht. Das heißt, an sich darf er schon, er hat schließlich als braver Germane das vorgeschriebene Erlaubnispapier. Aber er darf wiederum nicht, weil *ich* so ein Gesetzesbrecher bin. Redet er mit mir, bricht er seinerseits das Gesetz und sieht sich schon hinter schwedischen Gardinen. Mist. Was nun. Nun, die Zeit schreitet voran und der Mensch ist findig. Datentransfer erfolgt heute überall, warum nicht auch per Funke. Ich brauche ja nicht reden, es genügt doch, wenn ich bits und bytes über den Äther sende. Hat sich ein findiger Mensch gedacht. Und so gibt es doch eine Lösung, von der wir seit neuestem wissen. Emails über die Funke. Per Pactor. So nennt sich das Modem, daß - kaum glaublich deutscher (!) Erfindergeist (!! So was gibt es noch, machen doch sonst die Japaner, neben köstlichem Sushi!!) - das Ganze weltweit möglich macht. Die Frage, weshalb ich die Funke jetzt nicht mehr ganz so illegal nutze, lasse ich im Raum stehen. Habe ich noch nicht verstanden.

Gut. Wir können jetzt also Daten funken. Heißt: ich. Aber nur, wenn es dämmert und dunkel wird, nicht am Tage. Bei mir. Und bei der Gegenstation. Weil sich die süßen kleinen Hochfrequenzschwingungen dann anders verbreiten. Jetzt gibt es leider für mich halblegalen Datenfunker nur wenige Gegenstationen in der Welt. 15 oder 20. Die sind aber verteilt. Meine sollte aber tageszeitlich möglichst genauso dunkel liegen, also möglichst nahe am gleichen geographischen Längengrad. So konnte ich hier im Süden von Brasilien, wo ich gerade tippse, die nächstgelegene Station (in Chile) trotz theoretisch bester Voraussetzungen nicht erreichen. Dafür aber Lunenburg in Neuschottland. Das ist in Kanada. Geradezu am anderen Ende der Welt. Also es klappt, und die Daten flutschen. Wenn die Sonnenflecken mitspielen. Die beeinflussen nämlich die Ionosphäre (s. Lexikon) und damit auch die Ausbreitung der Funkwellen, so war´s, glaube ich. Nix Verbindung mit Lunenburg. Oder ganz schlecht. Und liege ich in einer Bucht mit steilen Bergen oder neben Hochhäusern geht auch nix mehr. Hatten wir ja schon. Ein starker Sender in der Nähe (Radio), da geht auch nix mehr. Viele Masten von Segelschiffen in der Umgebung, in einer Marina vielleicht, richtig: nix.

Aber heute geht es. Nur wie schnell? Zu Hause mit der Internetsteckdose dauert es einen Lidschlag deiner hübschen braunen Augen, und die KB rauschen nur so durchs Kupfer. Dat is hier nu mal anders min Jung, würde Onkel Hein sagen. Ümmer hübsch sachte. 1.000 Bytes, das ist 1 KB, also fast nichts (guck mal, wie groß diese Textdatei ist), die können per Funk, wenn es ganz schlimm kommt schon mal

10 Minuten brauchen, bis sie übertragen sind. Hat man Glück, geht's in 30 Sekunden. Und das bedeutet Probleme. Weil viele Leute diesen Datenfunkdienst nutzen wollen, aber nur wenige Frequenzen zur Verfügung stehen, steht dem Einzelnen nur wenig Funkzeit zu. Für uns etwa 45 Minuten in der Woche. Klingelts? Eine mail von 10 Minuten frisst ein Fünftel der Gesamtfunkzeit. Und wir brauchen den Datentransfer auch und vor allen Dingen, um an unsere Wetterprognose zu kommen. Lebenswichtig. Und diese Dateien sind auch nicht gerade klein. Und wenn gerade viele Menschen ihre Daten funken wollen, ist der Provider hart. Ganz hart. Er lässt mich nach Verzehr meiner 45 Minuten einfach nicht mehr rein. Kein connect. Das war´s dann für die nächsten Tage. Aber es gibt auch anderes. Die Atmosphäre spielt verrückt. Gewitter. Kein connect. Der Kühlschrank hat das Bordstromniveau zu weit runtergezogen. Die Spannung ist zu niedrig, die power zu schwach. Kein connect. Die Gegenstation wird gewartet. Kein connect. Ist besetzt. Kein connect. Der Betreiber hat gesoffen, kein connect. Manchmal verzweifelt man, aber es gibt eben keinen connect.

Und dann kann noch der Horror schlechthin passieren: Du bekommst, heißt ich bekomme, eine mail, hoffentlich warst Du das nicht. Wehe. Nicht nur, daß Du Dich nicht gewürzter Kürze sondern epischer Breite bedient hast, nein, Du Schussel (das war sehr zurückhaltend), Du hast den Re-Button in deiner Bedienoberfläche gedrückt. Du schickst mir also meinen Text, auf den du antwortest, vollständig mit zurück. Und wenn Du Wert auf einen Mord legst (how to hire a contract killer, Du erinnerst Dich) fügst Du noch ein paar Bilddateien an. Die mail kann ich in der verfügbaren Zeit niemals runterladen. Das merkt auch die sendende Gegenstation und bricht nach 20 Minuten ab. Aber sie löscht Dein Gesums nicht. Und am nächsten Tag will sie ihn mir wieder schicken. Und wieder und wieder. Nichts hilft. Der Datenfunk ist bis auf weiteres blockiert. Löst sich nur wenn per Zufall eine megaschnelle Verbindung möglich ist, oder ich an Land im Internetcafe das Entstörkommando aktivieren kann. Jetzt sagte ich ja, daß wir den Datenfunk für die Wetterberichte brauchen. Und für wichtigen Nachrichtenaustausch mit voraussegelnden oder folgenden Yachten, die wichtige Informationen und Warnungen geben koennen.

Fazit: Eine theoretisch interessante Lösung, aber zu langsam. Und da Wetterdaten und Warnungen für uns lebenswichtig sind, ist der Funk zumindest bei uns auch nur für diese Funktionen freigegeben. Alles andere wird ausgefiltert. Und deshalb verrat ich diese Bord-mail-Adresse nicht. Keine Ausnahmen. Keine. Nein, keine heißt auch keine. Das war das letzte Wort.

Ok, war doch nicht das letzte Wort in diesem Aufsatz. Wieso so umständlich die bytes durch das nächtliche Himmelsblau jagen, wenn es doch die besagten kupfrigen und lichtwellendurchlässigen Nachrichtentransportsysteme gibt. Und damit sind wir beim Internet. Überall auf der Kugel mit jedem beliebigen anderen Ort in Sekundenbruchteilen verbunden sein. Nachrichten und Daten, Texte und Bilder in vor wenigen Jahren ungeahnten Größen vom Zirkumnavigator ins heimische Computerzimmer. Keine Schneckenpost, highspeed-flatrate-mails. Jetzt haben wir ihn, den arbeitsscheuen Aussteiger. Ab ins nächste Internetcafe und los, komm zur Sache, wir wollen news, und vor allem, wir haben was für Dich!

„Das Finanzamt droht mit goldener Kette für Dein Boot, wenn nicht ..."

Nur nicht weiter denken. Blauwasserseglers Alptraum. Also noch mal an den Anfang. Ab ins nächste Internet-Cafe. Nur, wo ist es? Mit großem Glück brauchst Du es nicht, sondern Du kannst im Sekretariat deiner gastfreundlichen Marina unentgeltlich das Internet nutzen. Großes Glück gibt es gelegentlich. Aber oft, meist, ist es anders. Weit weg. Das Boot liegt an einem Ende der Stadt, Internet am anderen. Und das kann geschlossen sein, weil es ganz erstaunliche Öffnungszeiten hat. Oder es sind alle Computer besetzt, wenn Du vorbeischaust. Oder die Rechner sind noch echte Schnecken, was allerdings nicht so häufig ist. Da hat sich die Welt nivelliert. Oder die Stromversorgung ist gerade am kippeln, das cancelt

auch schon mal die Rechner. Auch ist schon mal das Cafe-interne Netzwerk bei der Totalgrätsche, nur weil Du deinen Memorystick in den USB-slot gesteckt hast. Oder es gibt kein Internet. Ganz schlimm. Oder es gibt eins, aber wo? Bei McDonalds! Etwas Verzehr, 10 Minuten Zugang, alle drei Minuten von einer Werbetotale unterbrochen. Behalte da mal einen klaren Kopf, wenn Du in den verbleibenden Minuten die wesentlichen mails und Inhalte in deinem Empfangsordner erfassen willst. Klar, daß Du bei McDoof keine Dateien runterladen kannst, was es ja einfacher machen würde. Schnell laden, an Bord lesen. Oder der langgesuchte Internetcomputer befindet sich in einer wahren Spielhölle. Rings um dich herum knallt, ballert, blitzt und heult es. Die Nutzer schreien und rufen durcheinander, du wirst angerempelt ... Wolltest Du eben noch sensible mails versenden? Du lässt es und hoffst auf eine günstigere Gelegenheit. Puh. Bloß raus. Erst mal frische Luft. Tja, so ist das.

Und dann, alles hat geklappt, bist Deine mails los, hast alle Anfragen und Eingänge (dieses Wort, klingt ja nach Behörde, o Graus) beantwortet, und dann kommt Deine mail nicht an. Weg. Im elektronischen Nirwana verloren. Ist ja vielleicht auch eine Art Himmelreich. Aber Du dünkst Dich glücklich und tüchtig und ahnst gar nicht, was sich zusammenbraut, da, an der Heimatfront, die deine verflüchtigte mail dringendst erwartet.

Nun, mein lieber, treu durchhaltender Lesefreund, und Du meine liebe Freundin mit den hübschen braunen Augen und den traumhaft langen Wimpern, (sorry, waren Deine Augen etwa blau?) ja, nun kehren wir noch mal zurück. Ich, wir, alle wir Aussteiger, Vagabunden, Blauwassersegler und Taugenichtse, wir sind ja unterwegs auf dem Meer der Freiheit (s. dazu auch Schlussklappe Piraten der Karibik, Captain Jack Sparrow, fünftletzter und letzter Satz, sehr treffend) und da stecken wir schon mal hinter einer Insel, weit ab von jedem Land, jeder Handykontaktstation, jedem Internetcafe, jeder Telefonzelle, und die Insel hat leider auch ´nen Berg, der im Weg ist, die Sonneflecken toben (oder müssen sie ruhen, ich kapier es einfach nicht) und eine süße kleine Zyklone hält uns hier fest und beschneidet diese unsere Freiheit der Meere. Eh nur ein Mythos. Kein Kontakt zur modernen Welt, zur Heimat, zu Dir. Ja, da geht dann eben nichts. Nicht zu ändern, nichts zu machen. Übe Nachsicht und habe Geduld mit mir, ich melde mich doch, auch wenn es etwas dauert.

Und jetzt will ich noch ganz ehrlich sein. Manchmal ist es keine Zyklone. Die Insel ist die gleiche, die Bedingungen die gleichen, nur der kleine Unterschied: die Sonne scheint, das Wasser ist sauber und klar, und warm, es gibt einen feinsandigen Strand, in meiner rechten Hand funkelt ein Caipirinha, die linke .... (Eingriff der Zensur). Würdest Du den Anker lichten und an einen belebteren Ort segeln? Zum Telefonieren und Mailen? Jetzt? Gerade jetzt? Nur wegen der Welt, der Du für eine gewisse Zeit den Rücken kehrst? Sei ehrlich zu Dir selbst. Mir brauchst Du nicht antworten, ich kenne die Antwort.

Ich hoffe, lieber Freund zu Hause, Du kannst die Schwierigkeiten der Kommunikation nun etwas besser verstehen. Du bist nicht vergessen. Nie und niemals. Aber nun weißt Du, manchmal will es einfach nicht gehen. Aus hunderten Gründen.

Und Dir, lieber Segelkamerad auf hoffentlich immer blauer und selten grauer See, Dir habe ich hoffentlich aus dem Herzen gesprochen.

So denn

Allzeit fair winds

Martin

SY Just do it

Porto Belo, Santa Catarina, Brasilien

im Gewitter und in Erwartung der nächsten frente frio, die auch eine kleine Sturmzyklone werden könnte. Keine Angst, Boot liegt in sicherem Hafen vor Anker.

So, das war´s. Wie gesagt, es wurde viel Zeit an den Rechnern verbracht. Unterstützung der heimatlichen Freunde in Sachen Mieterwechsel in einer meiner Eigentums-wohnungen, in Sachen Einkommensteuer (schluck), Bestellungen und einfach Austausch mit Freunden und Verwandtschaft. Sonst gibt es wenig festzuhalten. Die angedachten Ausflüge und Wanderungen in der Umgebung fallen aus wegen Regens und bedecktem Himmel. Am Dienstag nimmt der Wind zu und weht in Böen mit bis zu 27 Knoten. Das ist nicht wahnsinnig viel, aber es beunruhigt. Zumal Gerüchte umherschwirren, daß sich eine neue Sturmzyklone bilden könnte. Und es fällt zumindest auf, daß um uns herum immer mehr Fischerboote vor Anker gehen. Sie werden sich sicher nicht umsonst verkriechen. So wollen wir unser Boot auch nicht gerne längere Zeit unbeaufsichtigt lassen. Die Hoffnung, daß der Wind wenigstens für ausreichend Energie sorgt, trügt leider auch. Die produktiven Windgeschwindigkeiten sind nur selten und nach jeder Nacht sind die Batterien weiter geleert. Es hilft nichts: Honda übernehmen sie. Schließlich bekam ich auch noch einen Migräneanfall, den ersten seit über einem Jahr. So war das.

Der Wetterumschwung kündigt sich an – Strandsportplatz in *Porto Belo*

351. (Fr. 02.09.05) Wie in den Tagen üblich verbringen wir den Vormittag im Internetcafe. Kaum zu glauben, welch ein Organisationsaufwand plötzlich getrieben werden muß. Na, auch das geht vorbei. Immerhin schaffen wir es, noch am frühen Nachmittag wieder ins Freie zu treten und angesichts des strahlend blauen Himmels beschließen wir noch einen kleinen Ausflug. Fahren mit dem Bus nach *Canto Grande* und steigen am Wendepunkt des Busses aus. Von hier aus können wir den kleinen Naturpark *Morro de Macaco* – wörtlich übersetzt heißt das Affenfelsen - erwandern. Affen gibt es hier leider nicht mehr, aber dafür eine lebhafte Vogelwelt und eine interessante Vegetation. Ursache ist sicher die Beschaffenheit des Berges. Er wirkt als wäre er aus Hunderten großer und größter Findlinge angehäuft. Aber fast der ganze Berg ist üppig überwuchert, nur nahezu senkrechte Felsflanken sind vegetationslos. Man staunt, welch mastige Pflanzen auf so wenig nahrhafter Grundlage gedeihen können. Leider blühen nur wenige der Pflanzen. Und die Vögel sind mit Ausnahme der allgegenwärtigen Geier auch eher scheu. Wir hören sie zwar, aber sehen können wir sie nicht.

Morro de Macaco

Der Weg ist steil und gelegentlich beschwerlich. Die Regenfälle der letzten Tage haben den Pfad an einigen Stellen fortgespült. Aber es lässt sich trotzdem vorankommen und nach einer halben Stunde erreichen wir den Gipfel. Hier hat man eine herrliche Aussicht auf *Santa Catarina*, auf die Berge von *Porto Belo*, das Meer, und das flache Festland.
Wieder zurück reicht die Zeit sogar für eine kurze Ruhepause auf dem Boot, dann steigen wir erneut ins Dingi. Nochmal in das Dorf. Wir haben uns mit Peter und seiner Frau Eide (sprich: äidi) zum Pizzaessen verabredet. Treffen uns in der Pizzeria *Sol de Verão*. Stellen fest, wie Brasilianer in einer Kleingruppe Pizza essen. Zuerst wird eine Pizza Grande, die größte Form, geliefert, mit zwei Geschmacksrichtungen belegt. Dann folgt die nächstkleinere Dimension, erneut mit zwei verschiedenen Belägen. Und als Nachtisch gibt es eine süße Pizza. Heute Erdbeere mit Schokolade. Klingt erstaunlich, aber schmeckt. Brasilien ist kein Land für körperbewusste Menschen. Und zum Abschluß gibt es einen Kaffee, *cafesinho* genau genommen. Wir sind erstaunt. Vor zwei Tagen hieß es doch, es gibt keinen Kaffee. Na, wahrscheinlich haben wir unseren Wunsch nicht richtig ausgedrückt und der Kellner hat nicht mitgedacht.

03.09.05.
Iate Club Porto Belo - Caixa D´Aço
1,5 sm (8.411,3 sm)
Wind: E 1
vor Anker

352. (Sa. 03.09.05) Wir interneten wieder. Auch heute schöner Sonnenschein. Sowohl der brasilianische Wetterbericht als auch Wetter-Online verheißen nach der Windvorhersage, daß wir morgen oder Montag starten können. Das ist erfreulich. Wir stellen fest, daß einige unserer mails mit Bestellungen in Deutschland offenbar nicht ankommen. Das ist weniger erfreulich. Dafür klappt es mit Hilfe des Argentiniers, der das Cafe betreibt, eine Skype-Adresse einzurichten. Jetzt können wir von Computer zu Computer kostenlos telefonieren, sofern unser Gesprächspartner auch am Computer sitzt, diesen angeschaltet hat und über Kopfhörer und Mikrofon verfügt. Machen auch eine Testverbindung und erreichen tatsächlich Tom und Tatjana. Tom hat meine Rund-mail zu den Verbindungsproblemen viel zu ernst genommen und macht gleich Vorschläge, wie wir unsere Funke gfs. verbessern können. Er hat gar nicht verstanden, daß wir es eigentlich genießen, nicht immer erreichbar zu sein, aber unseren lieben Mitmenschen erklären müssen, warum eine ständige Erreichbarkeit nicht möglich ist. Anschließend klappt es zwar nicht, uns einen skype-account zu verschaffen, mit dem wir auch normale Festnetztelefone quasi zum Ortstarif anrufen können, aber es wird schon werden. Wir geben nicht auf.

Ein einfaches Restaurant

Internet fertig, raus aus der Ballerhölle. Wie jeden Tag ist auch heute das Internetcafe von Kindern und Jugendlichen bevölkert, die hier auch Videospiele spielen. Was nun? Schnell eine Kleinigkeit in einem der Straßenrestaurants essen. Sind überrascht, denn die bestellten gefüllten Teigtaschen werden frisch zubereitet. Keine vorgefertigte Ware. Wer hätte das erwartet? Dann führt der Weg zu Peter, sein TO-Heft zurück- und eine CD mit unserem bisherigen Tagebuch hinbringen. So kommen wir mal durch ein Neubaugebiet von Porto Belo. Viel Wohlstand und viele schicke Anwesen. Dazwischen auch

Eine einfache Bar

einfachere Häuser und an anderer Stelle auch mal einfache kleine Häuschen. Aber alles macht einen guten Eindruck. Die meisten Straßen sind nicht befestigt. Wer auf sich hält, befestigt aber den Gehweg vor dem eigenen Grundstück. Die meisten halten was auf sich. Peters Haus können wir bereits von weitem erkennen: die Amateurfunkantenne weist den Weg. Wir werden freundlich Willkommen geheißen und Peter führt uns durch seine Pousada und sein Wohnhaus. Alles sehr beeindruckend. Peter hat früher überall in der Welt für Siemens gearbeitet, bis er in Brasilien hängen blieb. 1985 wurde seine Gesellschaft von einem anderen Konzern übernommen und er verlor seinen Job. Da muß er ungefähr 50 gewesen sein. Was tun? Zunächst versuchte er sich als Distributor und verkaufte Waren von São Paulo aus in der weiteren Umgebung. Hyperinflation und der chronisch schwache Cruzeiro, die damalige Landeswährung, machten das ganze aber wenig lukrativ. Nach einem Monat Arbeit waren im Grunde nur die Spesen gedeckt. So konnte es nicht weitergehen. Da gab es bessere Möglichkeiten. Mit seinem Ingenieurwissen und einem Lötkolben begann er, elektronische Geräte für Yachten zu reparieren. Gegen inflationssichere, harte Dollars. Das lief gut, und so reparierte er nicht nur Geräte sondern brachte auch die damals noch schwächelnden Anlagen des Yachtclubs auf Vordermann. (Heute ist der Club über jeden Zweifel erhaben. Alles top, die Anlagen, die Installationen, Sauberkeit und Sicherheit.) Vor etwa 10 Jahren begegnete er Eide, und in *Porto Belo* boomte der Tourismus. Und da Eide aus dem Hotelfach kam, was lag da näher, als in die Hotelbranche einzusteigen. Das Wohnhaus wurde erweitert - Land hatte Peter glücklicherweise reichlich gekauft – und die ersten Zimmer konnten vermietet werden. Heute stehen auf dem Grundstück das mehrfach erweiterte ehemalige Wohnhaus, mit zahlreichen Zimmern, zwei separate Häuschen, die als ganzes vermietet werden, ein Churrasco-Haus und das neue, großzügige Wohnhaus. Mir erscheint Peters Weg ein typisch „brasilianischer“ Lebenslauf. Das Land bietet einem Menschen, der findig und tüchtig ist viele Möglichkeiten. Und die Menschen gehen ihren Weg auch in einem Alter, in dem man in Deutschland in den Vorruhestand wandert. Der Lebensweg von TO-Klaus in Angra wäre bestimmt ähnlich faszinierend.

Wir werden gebeten zu bleiben, es gibt Kaffee und Kuchen. Zwei von Eides Töchtern sind da. Die eine arbeitet bei Feuerwehr und Militärpolizei, die andere studiert Rechtswissenschaften. Letztere erzählt stolz vom gemischten Blut in ihren Adern. Sie betont besonders, daß die väterliche Seite auch etwas Indianerblut beigemischt habe, was man an ihrer Gesichtsform und den Haaren sehe.

Überall in Brasilien zu Hause: Kolibri

Im Peters Garten können wir noch ein paar Naturbeobachtungen vornehmen. Ein hübscher grüner Kolibri flattert fotogen vor unserer Nase herum. Nur, daß ein Modell auch mal still halten muß, hat er noch nicht begriffen. Ansonsten scheinen es richtige kleine Racker zu sein. Wie anderswo auch, so haben auch Peter und Eide ein paar Zuckerwasserampeln aufgehängt, um die Kolibris anzulocken. Und die sind so schlau, daß sie genau wissen, wo das Zuckerwasser her kommt, bzw. wer die Ampeln befüllt. Ist eine leer, fliegen sie zur Küche und beschweren sich lautstark, so lange, bis das Zuckerwasser wieder aufgefüllt ist. Ich betone, daß heute der 3.9. ist, also kann es kein Aprilscherz sein! Unter dem Dach entdecken wir ein kugelförmiges Bienennest. Es wird von kleinen, schwarzen Bienen bewohnt, die nach Peters Aussage aber ganz gemein stechen.

Überall in Brasilien zu Hause: *Bougainvilla*

Und dann gibt es noch den *Jaque de terra*, den Hans auf der Erde. Wenn sich ein Paar gefunden hat und der Zeitpunkt der Eiablage kommt, mauert der Hans seine Gretel samt Gelege regelrecht in ein kleines Erdhäuschen ein. Sieht aus wie ein Lehmiglu und ist auf kräftigeren Ästen angelegt. Moderne Jacks bevorzugen Telegrafenmasten. Es verbleibt nur eine kleine Öffnung, durch die das Weibchen und nachher auch die Brut gefüttert und die kleine Wohnung gereinigt werden.

Machen noch einen Umweg über den Supermarkt, um frisches Fleisch zu kaufen. Daß wir noch Brot und Butter brauchen, übersehen wir. Dann folgt noch ein Abstecher zum Yachtclub. Unser Ölzeug aus der Wäscherei holen. Wir sind wirklich erstaunt. Ankes

Zeug sieht aus wie neu, meins fast. Die ganze gute Handarbeit für einen wirklich fairen Preis. Anke hatte schon vorgestern, als ich mit Migräne in der Koje lag, eine Fuhre Wäsche dorthin gebracht und sich geärgert.
„Hätte sich das vorher gewusst, ich hätte keine Wäsche in Guarujá waschen lassen.“
Alles war sauber, gebügelt und zusammengelegt, für wenig Geld.

Auf Edgars u. Erics schwimmender Kneipe

Noch einmal der Waschfrau und den netten Mädels aus dem Restaurant zuwinken, dann geht es wieder zum Boot und Anker auf. Tuckern in die *Caixa D´ Aço*. Abends kommt Eric vorbei, der in ein paar Jahren mit seiner TRYLIM ebenfalls auf große Tour will. Wir tauschen uns aus und bekommen ein paar wertvolle Informationen zu *Imbituba* und *Laguna*. Ersteres ist eine gute, nach Süden hin geschützte Bucht, ähnlich wie die von *Porto Belo*, und in *Laguna* kann man noch in der Einfahrt Schutz suchen oder auch durch gehen bis zum Jachtclub, weit hinten am Ortskern. Er findet Laguna aber nicht reizvoll. Anderes sagen dagegen Ute und Horst von der NEMO. Sie beschreiben Laguna als hübsches Städtchen, das ein besonderes Schauspiel bietet. Regelmäßig kämen Flussdelphine vorbei und trieben den Fischern den Fisch in die Netze. Das ginge so lange, bis es einer Partei zu langweilig werde. Das wollen wir uns unbedingt ansehen und so steht fest, wir machen auf jeden Fall einen Halt in *Laguna*. Eric ist sehr witzig, und die Unterhaltung, teils auf englisch und teils auf brasilianisch macht viel Spaß. Als er kommt hat er schon reichlich Bier intus, ist ja Wochenende, und er unterstreicht seine Geschichten mit lebhafter Gestik. Ich beobachte fasziniert, wie er dabei immer sicher um das Weinglas vor ihm herumgestikuliert. Bei mir würde das schief gehen, so viel ist sicher.

Per Boot zur Kneipe

353. (So. 04.09.05) In der Nacht gibt es Schlafanzugeinsatz. Der Wind hat plötzlich zugenommen und gedreht und eine kurze, rauhe Welle steht in die Bucht. Der Außenborder des Dingis muß geborgen werden, bevor das Boot kentert. Mittlerweile sind wir auf solche Situationen trainiert, und nach drei Minuten ist der Motor sicher an Deck der JUST DO IT. Freundlicherweise regnet es gerade nicht. Das tut es dann aber den ganzen Tag, immer wieder untermalt von ein paar Gewittern. Morgens ist es so kühl, daß ich schon zum Frühstück den Ofen starte. Erst am Nachmittag machen wir ihn wieder aus. Ein Regentag, wie zu Hause. Also gibt es Räumarbeiten und ruhige Beschaulichkeit.
Zum Abendessen wünscht Anke sich ein Curry mit dem gestern gekauften Rindfleisch. Ich dränge sie darauf hin, sich ein Rezept auszusuchen. Sie blättert in einem unserer Wok-Kochbücher. Findet das gesuchte Rezept, aber:
„Ah, das Rezept ist so lang, bestimmt ganz kompliziert, besteht aus 5 gegliederten Absätzen.“ (Wie fast jedes Rezept in diesem Buch, Anm. d. Verf.)
„Ja und? Ist ganz einfach,
viel schnibbeln,
kurz kochen,
schnell auf den Tisch.
Zügig essen,
zack zack zack.“
Das war meine Sicht der Dinge, geradezu klassisch. *Martin weiß sowieso alles besser!* (Anm. der unautorisiert zensierenden Instanz, d. Verf.)

354. (Mo. 05.09.05) Hatten wir vorgestern erst in die *Caixa D´ Aço* verlegt, verlagern wir heute schon wieder vor den Yachtclub. Wir sind noch gar nicht richtig aus der Bucht raus, da höre ich Pfiffe. Beziehe ja sonst alles auf mich, die Pfiffe ignoriere ich dagegen. Glücklicherweise passt Anke aber auf und entdeckt Eric im Schlauchboot. Wir stoppen auf und Eric kommt längsseits.
„Bad news for you. Weather forecast.”

05.09.05.
Caixa D´Aço – Jate Club
Porto Belo
1,6 sm (8.412,9 sm)
Wind: SW 1
vor Anker

Er wedelt mit einer handvoll Ausdrucke in der Hand. Alles Wetterinformationen der brasilianischen Wetterdienste. Außerdem hat er eine CD mitgebracht, alle brasilianischen Karten als Rasterdatei einschließlich OziExplorer, einem Programm, das die Karten nutzen kann. Vielen Dank Eric.

Nach dem obligatorischen Besuch im Internetcafe beschließen wir, den Rest des Tages zu nutzen und in *Itajai* auszuklarieren. Kaufen am *Rodoviaria* zwei Fahrkarten und eine halbe Stunde später sitzen wir in einem komfortablen Volksbus und schaukeln nach *Itajai*. Als der Bus in der Stadt einfährt, fragen wir genau im richtigen Moment, wo wir wohl aussteigen sollten, wenn wir zur *Policia Federal* wollen. Genau hier. Nur der Straße nach. Nach einiger Zeit fragen wir aber doch lieber den freundlichen Taxifahrer vom Taxenstand. *Policia Federal*? Ja ja, *Policia Federal*. Nicht weit. Taxi lohnt nicht. Kann man zu Fuß hingehen. Dort über die Straße, in der Fußgängerzone immer geradeaus, an der Apotheke rechts und dann nicht weit. Wir wandern, finden die Apotheke, biegen rechts ab. Fragen erneut. Nö, weiß er nicht, Moment mal. Ein Auto wird angehalten, der Fahrer gefragt. Ja, einfach die Straße noch ein wenig weiter, dann rechts. Ein wenig weiter fragen wir vorsichtshalber in einem Kopierladen. Parallelstraße, links, gar nicht weit. Dort nichts zu finden. Fragen in Reisebüro. Vorige Straße, rechte Seite. Ob wir die Frau im Kopierladen falsch verstanden haben? Wieder zurück. Hm hm. Nichts zu sehen. Noch ein Haus weiter, noch eins, und da, in einer alten Villa sitzt sie, die *Policia Federal*. Großes Schild. So was. Aber es ist die falsche. Wir müssen zur Dienststelle am Hafen. Gar nicht weit. Zurück zur Fußgängerzone, diese bis zum Ende, dort gibt es den Touristenpier, und dort sind wir an der richtigen Adresse. Sieht so zu aus. Aber noch während wir so unschlüssig am Tor stehen, kommt ein Pförtner und lässt uns ein. Der freundliche Beamte spricht leider kein Englisch. Wir radebrechen, er radebricht. Nein, eine Verlängerung kann er uns nicht geben. Wieso Verlängerung, wir wollen ausreisen. Mit unserem Boot. *Con nosso veleiro*. Nach einiger Zeit ist unser Begehren klar. Wir sind falsch. Dafür ist eine andere Dienststelle zuständig. Sitzt glücklicherweise auf der anderen Seite des Hofes, nur 10 m entfernt. Hier geht alles ganz schnell, und fünf Minuten später haben wir das ersehnte Papier. Fragen noch, wo der Zoll sitzt. Dahinten, hinter dem roten Gebäude, Eingang von der Seite.

Das mit dem Eingang verstehen wir falsch. Laufen einmal um den gesamten Häuserblock, um dann bei eben diesem Gebäude zu landen. Ich jammere schon, weil ich den Zoll am liebsten Zoll sein lassen würde. NEMO hatte auch berichtet, daß sich in Argentinien niemand für ihre Zollunterlagen interessiert hat. Aber Anke bleibt hart. Wir betreten den Hof des roten Gebäudes. Fragen den Wachmann vor der Tür. Ja, der Zoll ist hier. Prima. Wir rein. In den linken Flur. Dort sitzt eine junge Dame. Verständigung schwierig, aber wir verstehen, ein wenig warten, dann wird's gehen. Nach ein paar Minuten, Anke ist Richtung Toiletten verschwunden, drückt sie mir ein Passiersignet in die Hand. Ich soll in den vierten Stock. Fahre mit dem Fahrstuhl und lande in einem kleinen Schalterraum. Hier sitze ich zunächst einmal tatenlos, weil noch Leute vor mir anstehen. Dann taucht auch Anke auf. Und wir sind dran. Versuch einer Erklärung. Schwierig, schwierig. Chefe nicht da. Dann erbarmt sich die Dame hinter dem Schalter und verschwindet für einige Zeit in einem anderen Geschoß. Als sie wiederkommt, erfahren wir zunächst einmal nichts. Sie macht dies und das. Dann wendet sie sich uns zu. Wir müssen in eine andere Dienststelle. Dort erhalten wir ein Papier und dann müssen wir erneut kommen. Sie haben bis Viertel nach Fünf geöffnet. Sie zeigt uns am Fenster wo wie hin müssen – wir sehen nichts – und schreibt uns die Bezeichnung der Dienststelle auf. Nur zwei Minuten mit dem Taxi. Es

ist kurz vor vier. Draußen finden wir einen Taxenstand. Der Taxifahrer, der an der Reihe ist, muß zunächst seinen Kollegen fragen. Ah ja, gar nicht weit. Besser wir gehen zu Fuß. Wir verstehen die Erklärung des Weges aber nicht. Sein Kollege fragt, wieso er uns denn nicht fährt, wenn wir doch wollen. Ja, wieso eigentlich nicht. Zu nett, die Brasilianer. Aber jetzt sieht er es auch ein und fährt uns. Wenige Augenblicke später sehen wir auch ein, weshalb er uns nicht fahren wollte. Stau an Stau. Nach 15 statt nach 2 Minuten sind wir scheinbar an der richtigen Stelle angelangt. Wieder ein Wachmann. Anke fragt nach der *Receita Federal*. Der Wachmann weist in die Richtung, aus der wir kommen. Einiges Hin und Her. Anke fragt, und er meint immer wir seien hier falsch. Ich bin sowieso schlechter Laune, weil ich mir den Behördenkram schenken wollte.

„Zeig ihm doch den Wisch, Mensch!“

Anke zückt den Zettel, und siehe da, wir sind hier doch richtig. Nur den kleinen Gang lang und dann links. Auf dem Zettel stand *Receita Federal no Porto*. Der kleine Unterschied. Wir landen wieder in einem Schalterraum. Auf der einen Seite geht es um *importão*, auf der anderen um *exportão*. Wir beginnen bei der falschen. Kein Problem, auf der anderen spricht sogar jemand Englisch. Und der *cliente*, der vor dem Schalter steht spricht ebenfalls englisch und dolmetscht gerne. *Sim, sim*, nur ein paar Minuten. Der zuständige Chefmensch ist gerade nicht da, kommt aber in wenigen Minuten. Vielleicht in einer halben Stunde? Er kommt tatsächlich (nach einer halben Stunde), heißt Herr Wagner, und nimmt sich auch dank der schnellen Hilfe unseres Dolmetschers unseres Problems an. Nur 5 Minuten, dann ist alles geregelt. Nach 25 Minuten taucht er wieder auf und braucht unsere Pässe, weil irgendetwas nicht funktioniert. Die werden kopiert, und dann verschwindet er wieder im Hintergrund. Sehen ihn ab und zu, d. h. eher eine Armbewegung, mehr ist von unserem Standort nicht zu erkennen. Und er telefoniert offenbar. Ständig. Nach etwa einer Stunde – einige seiner Kollegen und Kolleginnen sind bereits im Feierabend verschwunden – kommt er wieder. Ja, alles fast fertig. Hier unterschreiben. Ich unterschreibe, leicht verunsichert.

„Warum unterschreibst Du auch so schnell? Du kannst doch nicht einfach einen Wisch unterschreiben, den Du nicht gelesen hast. Da stand was von 100.000 Reais drauf. Und er hat was von Kasse gesagt!“

„Vielleicht bekommen wir ja die 70% Einfuhrsteuer erstattet, die wir *nicht* bezahlen mussten.“

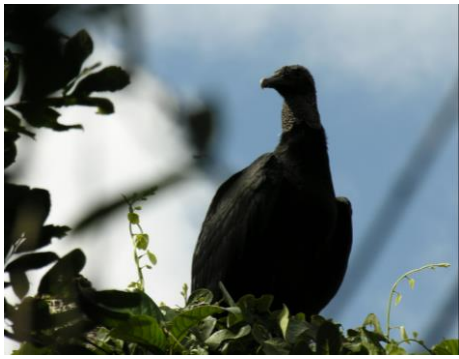
Ich bin wie immer optimistisch. Leider bekommen wir keine 70.000 Reais. Aber das ersehnte Papier. Herr Wagner entschuldigt sich. Yachten haben sie selten, da muß erst einmal geklärt werden, was zu tun ist. Normalerweise geht die Abfertigung schneller. Aber jetzt könnten wir nach Argentinien reisen. *Bom viagem*. Wir haben wirklich alles? Ja, ja. Gut nicht weiter nachfragen. Sonst müssen wir morgen womöglich wieder kommen und zu dieser anderen Zollbehörde. Wenn er sagt, das war´s, wollen wir das gerne glauben. Stratzen zu Fuß zurück. Bis zur Bushaltestelle, an der wir ausgestiegen sind. Großes Glück, kaum angekommen kommt auch schon der Bus. Und wir ergattern die letzten beiden freien Sitzplätze. Anderthalb Stunden später sind wir wieder in *Porto Belo*. Selber Kochen wird abgesagt. Gehen lieber wieder in unsere Pizzeria und schlagen uns da den Bauch voll. Das Essen wird noch ein wenig untermalt durch eine Art Umzugsmusik. Ich spekuliere auf Schützenfest. Aber die Kapelle biegt ab und gerät nicht in unsern Gesichtskreis: was das wohl war? Schließen noch ein Fazit: Die Menschen haben uns eigentlich gut geholfen. Für sie war nur nicht erkennbar, daß wir natürlich nicht die normale *Policia Federal* oder *Aduana* suchten, sondern die entsprechenden Hafendienststellen. Andererseits: auch uns war nicht klar, daß es jeweils zwei derartige Dienststellen gab, und wir jeweils die *no Porto*-Ausführung aufsuchen mussten.

Reste des atlantischen Regenwaldes – *Mata Atlantica*

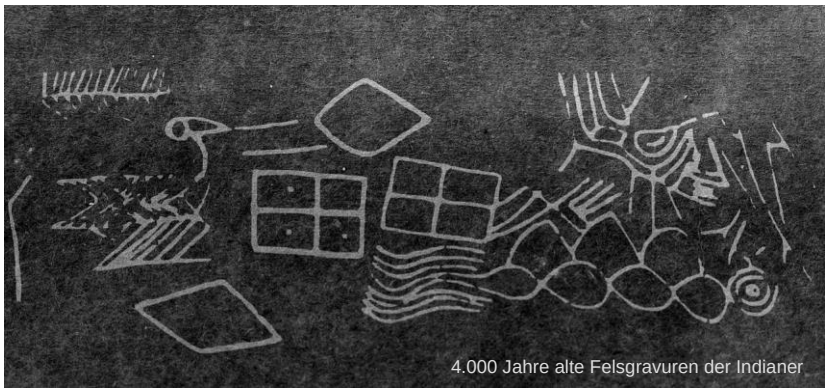
355. (Di. 06.09.05) Mehr oder weniger den ganzen Tag im Internetcafe verbracht. Wie war das doch? Der Traum von der Nicht-Erreichbarkeit. Wir müssen unbedingt die Skype-Telefonierei ausnutzen. Vor allem muß ich Birgit zum Geburtstag gratulieren. Hatte ich doch letztes Jahr ihren Vierzigsten vergessen. Und gestern, an ihrem eigentlichen Geburtstagsdatum hat es nicht geklappt. Heute jedenfalls Glück und genieße es, eine dreiviertel Stunde für nur ein paar Reais nach Deutschland zu telefonieren. Außerdem will ich meine Kamerabestellung auf die Reise bringen, wir wollen das Seewetter abchecken, was wir prompt aus den Augen verlieren, noch prüfen, ob unsere SVB-Bestellung auch beim Händler angekommen ist und und und. Außerdem gibt es da noch ein paar familiäre Thermiken, die beruhigt werden müssen. Um der Fülle der Aufgaben gerecht zu werden, besetzen wir sogar zwei Rechner. Endlich wieder draußen habe ich ernste Sehprobleme. Mein Optiker hatte doch recht, ich habe doch schon deutlich Ansätze zur Altersweitsichtigkeit.

07.09.05.
Iate Club Porto Belo - Caixa D´Aço
1,5 sm (8.414,4 sm)
Wind: SSW 1
vor Anker

356. (Mi. 07.09.05) Nachdem wir gestern fast den ganzen Tag im Internetcafe verbracht haben, soll es heute eine internetfreier Tag werden. Auf Empfehlung des Touristenbüros stehen wir früh auf und fahren bereits kurz nach neun per Dingi zur *Ilha de Porto Belo*. Dieses kleine Inselchen schützt den Ankerplatz beim Yachtclub vor nördlichen Winden. Es befindet sich in Privatbesitz, ist aber teilweise für Besucherverkehr geöffnet. Man darf einen Strand und einen Ökopfad besuchen, letzterer kostet 3 Reais Eintritt. Als wir kommen ist die Eingangstür noch abgeschlossen. Wir sind wohl die ersten Besucher. Wie gut, da können wir die Naturbeobachtung ungestört von lärmenden Mitbeobachtern machen. Nach dem Faltblatt, das uns in die Hand gedrückt wird dauert die Wanderung über den Ökopfad eine Stunde. Um es vorwegzunehmen, wir brauchen drei. Alle 25 Meter bleiben wir stehen, lauschen und beobachten. Viele Vögel hören wir leider nur, bekommen sie aber nicht zu Gesicht. Auch sind wir nicht zur idealen Jahreszeit da. Wir sehen viele Fruchtstände, aber nur wenig blühende Pflanzen. Und da es vorerst bedeckt ist, bleiben die Eidechsen, von denen es auch ein paar geben soll, unter anderem eine quietschgelbe Variante, in ihren Verstecken. Schade ist auch, daß wir bei den Vögeln nicht wissen, was wir da sehen. Eine Art braunes Waldhuhn, ein etwa amselgroßer, dunkelbrauner Vogel, der sich im bodennahen Gestrüpp aufhält, ein auf etwas mehr als Buntfinkformat vergrößertes Rotkehlchen mit rostbraunen Bauchflanken und weißem Bauch, und vieles mehr. Ein kleiner Kerl beeindruckt mich besonders. Ebenfalls finkengroß, dunkelgrau, der Kopf mit schwarzer Kappe. Die Flügel zeigen zwei weiß gepunktete Bänder. Und ein Geier, der sich im Wipfel einer Palme mit ausgebreiteten Schwingen sonnt. Wie ein Kormoran. Leider klappt es mit dem Foto nicht. Die Kamera fokussiert immer irgendeinen Zweig im Vordergrund, nicht aber den Geier. Und als ich ihn endlich scharf habe, legt er seine Flügel zusammen. Ärgerlich. Am Strand setzen wir uns auf ein Bier in die Strandbar. Beim Zahlen wird uns lachend erklärt, daß wir heute nicht nur die ersten Tagesgäste, sondern die ersten Gäste der Saison seien. Na, dann haben wir ja auch das erste Bier der Saison getrunken. Fröhliches Gelächter.



Was das frühe Aufstehen doch so alles bewirkt. Jetzt haben wir einen ganzen


4.000 Jahre alte Felsgravuren der Indianer

Ausflug hinter uns, und der Tag liegt immer noch zur Hälfte vor uns. Motoren in den Ort. Wollen doch noch mal auf die Schnelle ins Internet-Cafe, sofern es überhaupt geöffnet hat. Der Wetterbericht. Erstaunlicherweise ist es sogar geöffnet. In einer halben Stunde ist garantiert ein Rechner frei, denn die meisten der Jugendlichen nehmen an einem Umzug teil. Schließlich feiern die Brasilianer heute ihren Unabhängigkeitstag. Im Ort ist auch schon alles für den Umzug vorbereitet. Sanitäter und Krankenwagen sind aufgezogen, die Straßen sind abgesperrt, der Verkehr wird umgeleitet, und überall sieht man Gruppen von Jugendlichen in Uniformen oder Teamkleidung. Klar, daß wir auch zuschauen wollen. Zunächst überbrücken wir die Wartezeit aufs Internetcafe allerdings mit *Quibe*, Erdbeerkuchen und Kaffee in einem richtigen Cafe. Das ist ein kleiner Laden mit zwei Tischen, einer kleinen Theke, in der zwei Kuchen und ein paar Platten mit Sandwiches, *Quibe* und Quiche angeboten werden und einer kleinen Anrichte. Hinter der Theke geht's direkt in die Wohnung. Alles pieksauber. Die Chefin und ihr Mann sind sehr freundlich, und es macht ihnen sichtlich Freude, mit uns zu sprechen, die wir doch nur ein paar Brocken Portugiesisch können.

Nur wenig später, nach Sichtung des Wetterberichts allerdings werfen wir alle Pläne über den Haufen. Heutiger Aufbruch nach Rio Grande ist angesagt. Rein ins Dingi, am Boot angekommen Motor starten und Anker hoch. Auf dem Weg in die *Caixa D´ Aço*, wir müssen Eric noch seine CD-Rom mit dlen brasilianischen Seekarten zurückbringen, nimmt der Wind erheblich zu. Kommt natürlich aus Süd. Hm. Vielleicht den Aufbruch doch verschieben? Habe den Eindruck, daß das lange Liegen und wenige Segeln uns träge und ängstlich macht. Wir werden noch zu Kaninchenseglern. Jedenfalls lassen wir in der *Caixa* erst mal wieder den Anker fallen und fahren zu Edgars schwimmender Kneipe. Anfangs sitzen wir noch mehr oder weniger für uns, trinken ein Bierchen und essen ein wenig, aber als der Betrieb nachlässt gesellen sich die beiden zu uns. Unser Namensschildchen ist schon fertig, und wir können auch schon den vorgesehenen Platz bewundern. Aber der Lack ist Edgar ausgegangen, deshalb ist es noch nicht angebracht. Eric macht heute den Koch und ist schon ganz schön angeheitert. Immer wenn sein Vater nicht hinschaut, ergänzt er sein Bierchen durch ein wenig pur genossenen Cachaça. Sehr zum Leidwesen von Edgar. Es entwickelt sich ein netter Abend, wir sprechen fast nur Portugiesisch, und Anke kommt im Gegensatz zu mir schon recht gut klar. Schließlich wird es zu kalt und wir lösen die Runde auf. Die beiden verabschieden sich ganz herzlich und selbstverständlich ist unser heutiger Verzehr frei.

Bald wird auch
JUST DO IT hier stehen

08.09.05.
Caixa D´Aço - Imbituba
90,1 sm (8.504,4 sm)
Wind: NW 2, SSW 4, Stille, Umlaufend, N 2
vor Anker

357. (Do. 08.09.05) Früh aufgestanden. Die Bucht ist glatt wie ein Ententeich. Eric kommt trotz der frühen Stunde mit dem Beiboot vorbei, um noch einmal „Gute Reise" zu wünschen. Das können wir für diesen Abschnitt der Reise wirklich gebrauchen, und Anke meint, doppelt hält besser. Starten zügig. Das gestern schon zerlegte Beiboot wird verzurrt, dann kommt auch schon der Anker aus dem Grund und los geht's. Frühstück gibt es erst anderthalb Stunden später. Fast bis Mittag wird per Hand gesteuert. So können wir unter Maschine schneller laufen. Unter dem Autopiloten, d.h. der Tillerpilot ist an der Windfahnenhalterung angelenkt und steuert statt der Windfahne die Windsteueranlage, also Onkel Heinrich, müssen wir langsamer fahren. Bei zu hoher Fahrt belasten die Verwirbelungen des Propellers die Anlage zu stark, und sie beginnt merklich zu vibrieren. Bestimmt nicht gut für die Lebensdauer. Außerdem wird der Ruderdruck wegen

Am Abend vor dem Start, Anke checkt unsere Einkäufe

des leichten Propellerversatzes gegenüber dem Ruder zu groß für die Anlage. Steuern wir selbst, ist es leichter, vom geplanten Track abzuweichen. Jedes Inselchen und jeder Felsen wird wo immer möglich geschnibbelt. Das summiert sich zu gesparten Meilen. Wir fahren schließlich gegen die Zeit und gegen die nächste anrückende Front. Um 15:00 Uhr haben wir uns schon eine ganz brauchbare Zeitreserve geschaffen. Aber der Wind, der Wind. Er fehlt. Wir rechnen hin und her. Was ist, wenn der Wind die ganze Strecke schwach bleibt? Dann reicht der Diesel nicht. 100 Meilen müssten wir schon segeln, um auf der sicheren Seite zu sein. Wieso waren wir auch so dämlich und haben in Porto Belo nicht getankt? Lagen doch die ganze Zeit vor dem Yachtclub, der eine eigene Tankstelle hatte. Schließlich ringen wir uns durch, nach *Imbituba* abzulaufen. Dort wollen wir die Nacht über ankern und morgen in *Laguna* tanken. Die nächtliche Ansteuerung von *Imbituba* ist spannend. C-Map schweigt sich aus und unsere Karten sind nicht unbedingt die aktuellsten. Nach einigen spannenden Phasen, können lange Zeit die (gewaltige) Mole und das Feuer, das die Einfahrt kennzeichnet nicht ausmachen - Kennung und Farbe stimmen nicht mit den Angaben in der Seekarte überein, haben wir Glück. Ein Fischer taucht auf und läuft vor uns ein. Schön, wenn jemand die Einfahrt zeigt. Im geschützten Areal von *Imbituba* irren wir noch ein wenig herum. Suchen einen brauchbaren Platz zum Ankern. Denn dummerweise, jetzt ist plötzlich Wind da. Natürlich aus Norden, der für uns richtigen Richtung. Aber hier ist es leider die Richtung, für die die Bucht am wenigsten Schutz bietet. Entschließen uns, unmittelbar hinter der großen Steinmole zu ankern. Dort liegen bereits zwei kleine und ein großes Fischerboot. Unmittelbar hinter dem mittleren fällt unser Grundeisen. Weiter hinten im Hafenbecken habe ich Bedenken; die Frachter, die hier ein- und auslaufen benötigen ja Raum zum Manövrieren. Später kommt ein weiterer Fischer und hat da viel weniger Hemmungen, legt sich mitten in den Manövrierraum. Offenbar haben die dicken Pötte bzw. deren Kapitäne hier ein Herz für die kleinen Fische(r). Die abendlichen Versuche, per Funke und Pactor einen aktuellen Wetterbericht zu bekommen scheitern. Mist.

So still kann das Meer sein, und dann ...

Abendruh

Der Tag hatte auch seine schönen Seiten: zeitweise fast spiegelglatte See, dann eine See, die zu atmen schien. Kaum Wellen, aber eine lange, hohe Dünung. Im Westen wie immer eine lebhafte Berglandschaft. Allerdings nicht mehr so hoch und gewaltig wie weiter im Norden. Viele Sturmtaucher, Tölpel und Pinguine. Letztere waren so zahlreich, daß wir uns gar nicht vorstellen können, daß es sich hier nur um kranke Tiere handeln soll. Mehrmals konnten wir beobachten, wie die Pinguine gemeinsam mit Seeschwalben gejagt bzw. gefischt haben.

358. (Fr. 09.09.05) Um sechs Uhr klingelt der Wecker. Aber der Wind ist mit Nordwest 5-6 nicht überzeugend. Die Richtung stimmt zwar, aber kommen wir bei dem Wind über die Barre von *Laguna*? Für einen Durchstart nach Rio Grande reicht es wahrscheinlich eh nicht mehr. Irgendwie finden wir auch nicht mehr richtig ins Bett zurück, was sich ja nun anbieten würde. Aber ich habe wieder Migräne und koche erst

Nach dem Rührei

einmal einen Kaffee. Zum Frühstück bin ich immerhin schon wieder so lebendig, daß ich Rührei mache. Gestern habe ich mich die ganze Zeit geärgert, daß wir nicht am Mittwoch wenigstens bis *Florianopolis* gefahren waren. Das hätte bereits 20 bis 25 Meilen der 400 M Gesamtdistanz nach *Rio Grande* gebracht und das Zeitkorsett weiter entspannt. Anke ärgert sich dafür heute, weil sie nicht darauf bestanden hat, daß wir in *Porto Belo* noch einmal tanken. Daraus ziehen wir jedenfalls eine Lehre. Der Tank wird grundsätzlich bei jeder möglichen Gelegenheit gefüllt, und wenn es nur 50 Liter sind. Im Lauf des Tages nimmt der Wind deutlich zu. Wir wären ja ziemlich flott vorangekommen! Fast schon ein bisschen stürmisch. Immerhin brist der Wind bis zu Windstärke sieben auf. Ich analysiere meine gestrigen Sorgen wegen des Dieselverbrauchs und komme zum Ergebnis, daß das ein richtiger Kaninchen-vor-der-Schlange-Effekt war. Die Wahrscheinlichkeit, daß wir bei dem Wetterbericht die ganze Strecke hätten motoren müssen war gleich null. Aber von den Geschichten der Einheimischen und den Erfahrungen der LEOA und der NEMO haben wir uns verschrecken lassen. So bleibt uns nur der Trost, wer weiß, wozu es gut war. Gegen Mittag wird es rund um uns herum immer voller. Ein Fischerboot nach dem anderen sucht Zuflucht hinter der Mole. Einer der Fischer kommt zu uns gerudert und erzählt ein wenig. Er meint, daß der Wind noch in der Nacht auf Süd drehen wird. Wenn das so ist, hätten wir Rio Grande eh nicht erreichen können und wären auf halber Strecke gescheitert. Wer weiß, vielleicht war unsere Umkehr doch vernünftig.

Imbituba

Imbituba

Hier in *Imbituba* scheint trotz des heftigen Windes die Sonne. Wir stecken zu den 40 Metern Kette, die wir bereits draußen haben noch weitere 10 Meter (liegen auf 10 m Wassertiefe) und schlagen eine zweite Leine mit einem Schäkel an die Kette. Sie wird erst belastet, wenn die erste Leine schon stärker gedehnt ist und soll diese dann ein wenig entlasten. Dann bleibt wieder Zeit für Beobachtungen. Der Ort am Scheitelpunkt besteht nur aus kleinen Häuschen. Für brasilianische Küstenorte recht selten. Direkt am Strand befindet sich eine lange Reihe kleiner Holzschuppen. Das ganze erinnert an eine Walfängersiedlung. (Wie wir sie uns vorstellen, angeregt durch das Buch über Amyr Klinks Besuch in Süd-Georgien.) So falsch muß der Eindruck gar nicht sein. In dieser Gegend haben sich viele ausgewanderte Walfänger aus den Azoren niedergelassen, und die heimischen Fischerboote entsprechen durchweg den azorischen Walfangbooten.
Dann gibt es auch hier Hafenkino. Vor allem auf unserer Backbordseite. Zwischen uns und der Mole klafft einladend eine Lücke, die auch regelmäßig einen Fischer dazu verführt, dort den Anker zu werfen. Und genau so regelmäßig geht er anschließend auf Drift. Der Grund ist dort wohl schlecht und gibt keinen Halt. Da haben wir ja gestern in der Nacht mit viel Glück unseren Anker auf Anhieb richtig geworfen.
Zum Abschluß des Abends werfen wir das Mäusekino an. Es gibt “The day after Tomorrow”. Keine gute Wahl, wenn man auf dem Weg in den windigen, kalten Süden ist. „Ice Age“ wäre da doch besser gewesen, ist ja lustig. Unser Film fördert dagegen das allgemeine Frösteln, und wir fragen uns, ob wir jetzt nicht Albträume bekommen werden.

359. (Sa. 10.09.05) Der Wind gönnt sich keine Atempause und bläst die ganze Nacht mehr oder weniger heftig. Als ich zwischendurch aufstehe, weil ich den Eindruck

habe, es brist auf, zeigt die Anzeige des Anemometers 30 kn[1]. Heißt also Windstärke sieben, stürmischer Wind. Meist ist es aber eher eine kräftige sechs. Ich aktiviere den Ankeralarm und lege mich wieder in die Koje. Hatten den Alarm am Abend ausgestellt, da er ein wenig verrückt gespielt hatte. Wohl eine Folge von Ungenauigkeiten der GPS-Ortsbestimmung.
Im Gegensatz zu Rasmus gönnen wir uns diesen Ruhetag. Warten lieber auf den richtigen Wind für *Laguna*. Ich muß sagen, der Tag tut mir gut. Irgendwie war ich ein wenig angeschlagen. Vielleicht mit ein Grund für die letzten Kopfschmerzen. Anke ist heute fleißig und backt Brot und Kuchen. Unser CD-Player spielt brasilianische Gute-Laune-Musik.
Beobachten das Wetter und das Treiben im Hafen. Ab und zu kommt ein Fischer rein, ganz selten geht einer raus. Häufig beobachten wir Ruderboote, deren kärgliche Mannschaften versuchen, Wind und Welle zu widerstehen und quer durch das ruppige Wasser des Hafens bzw. der Bucht rudern. Man macht sich so seine Gedanken. Abtreiben können sie jedenfalls nicht, der Wind steht in die Bucht. Tagsüber herrscht sogar erstaunlich lebhafter Ruderverkehr. Offenbar besuchen sich die Mannschaften gegenseitig, oder man holt sich ab, um an Land zu kommen. Einmal holt eine Mannschaft sogar den Anker auf und schleppt eine ermüdete Rudercrew mit ihrem Fischerboot zum Ziel der Ruderer. Der einzige Touristenschoner, der hier Zuflucht gesucht hat, legt sich mehrmals um, aber offenbar sind die Leute mit dem Ankergrund nicht zufrieden. Sind gestern allerdings auch schon mehrmals auf Drift gewesen. Schließlich paddeln zwei Mann mit einem Schlauchboot zu einer riesigen Mooringtonne und machen sich dort zu schaffen. Die Tonne dient eigentlich der Sicherung großer Frachter, die mit dem Heck über die Kaianlage hinausragen. Aber es stört sich niemand daran, daß die Crew nun ihren Schoner an diese Mooring legt. Uns wäre das zu nahe an den Kaianlagen und dem dort vertäuten Frachter.

Hafenszenen in *Imbituba*

Wir resümieren die vergangenen Wochen. Der Süden Brasiliens ist ganz anders als der Norden. Viel europäischer in allen Dingen. Außerdem sind Segler aus dem Ausland hier offenbar selten. Das bedeutet für uns zwar einerseits weniger Seglergeselligkeit und Bordparties, andererseits wird der Kontakt zu den einheimischen Menschen lebhafter und wir werden vielmehr gezwungen, uns mit der Sprache des Landes vertraut zu machen. Gestern kamen beispielsweise zwei Crewpeople des Schoners, um nach dem Wetterbericht zu fragen, den wir allerdings auch noch nicht empfangen konnten. Zu viele Störungen auf der Funke. Haben uns ganz nett unterhalten. Sie informierten uns, daß hier zur Zeit Wale seien. Könne man von der Mole aus beobachten. Oder man fahre mit dem *Canu*, dem Beiboot raus. Na, bei dem Wetter ist das nichts für unser Faltdingi. Aber morgen fahren wir eh, und da halten wir die Augen offen. Wäre toll, ein paar Wale zu sehen. Zum Abschied erbaten sie sich ein paar Zigaretten. Da konnte ich endlich mal meine Zigaretten aus den Kapverden unters Volk bringen.

360. (So. 11.09.05) Um sechs klingelt der Wecker, aber wir bleiben noch eine halbe Stunde liegen. Dann aber raus. Wetter prüfen. Immer noch kräftiger Nordwind. Nach Peters Wetterdaten soll der Wind zwischen 12:00 und 15:00 drehen. Bis Laguna sind es knapp 20 Meilen. Bei Nordwind kommen wir nicht über die flache Barre vor der

11.09.05.
Imbituba - Imbituba
20,8 sm (8.525,3 sm)
Wind: NE 4, NE 3, S 5-6, S 4, umlaufend, SSW 5
vor Anker

[1] Anke meint, ich soll Windanzeiger schreiben.

Hafeneinfahrt. Besser noch warten, so daß wir in der ruhigen Phase vor der Winddrehung oder bei Südwind einlaufen können. Dann liegt die Barre im Leeschutz der Wellenbrecher, die den Einfahrtskanal schützen. Diese Überlegungen erlauben folgerichtig, noch im Hafen von *Imbituba* zu frühstücken. Gegen acht holen wir den Anker aus dem Grund und starten. Draußen ist lebhafter Schwell aber wenig Wind. Mit dem bisschen, und dann auch noch von hinten, kommen wir nicht voran. Also wird wieder motort. Das liebe ich gar nicht. In dem heftigen Schwell rollt das Boot trotz Stützsegel heftig und krängt bis zu 30°. Habe immer Sorge, den Motor sauer zu fahren. Andererseits, dies sind nur kurzzeitige Extremwerte, und die Bewegungsamplitude ist schnell. Wahrscheinlich brauche ich mir keine Sorge um die Motorschmierung machen. Fahren dabei mit etwa 6,5 Knoten und mehr gegen die grauen Seen unter einem bedeckten, grauen Himmel. Immerhin herrscht kein Gegenstrom. Ab neun treffen sich die deutschsprachigen brasilianischen Funker in einer sonntäglichen Morgenrunde. Auch unser Freund Peter. Anke horcht rein, und tatsächlich, nach einiger Zeit hört sie deutsche Stimmen, die sich sogar über uns unterhalten. Sie schaltet sich ein. Peter ist auch on air, aber wir können uns nicht verstehen. Dafür macht Raoul aus Rio ein Relay und vermittelt die Informationen. Es liegt eine Starkwindwarnung für Rio Grande und das südliche Santa Catarina vor. Wind bis 40 und 50 Knoten. Bedeutet Windstärke 9 und 10, Sturm bzw. schwerer Sturm. Noch während Anke funkt springt der Wind um. Innerhalb einer Minute von Nord auf Süd und legt gleich kräftig zu. Die erste Bö erreicht bereits 30 und mehr Knoten. Was soll das denn? Die Drehung kommt doch viel zu früh. Und gleich so heftig. Ich rufe Anke von der Funke.

Reicht´s bis *Laguna*?

„Anke, das hat keinen Zweck. Wir müssen drehen. Wenn der Schwell noch zunimmt kommen wir auch bei Südwind kaum über die Barre."

Wir könnten die fehlenden 9 Meilen zwar noch hin Motoren, braucht bei Gegenwind und –welle auch fast zwei Stunden, und wenn wir dann feststellen es geht nicht, müssten wir uns vier Stunden zurück nach *Imbituba* kämpfen. Und wer weiß, bei welchen Verhältnissen. Insgesamt sechs Stunden. Immerhin, *Imbituba* kann man bei jedem Wetter anlaufen. Wir beschließen, lieber sofort umzudrehen und unseren Versuch als whale-watching-Versuch einzustufen. Auf dem neuen Kurs geht es flott voran. Der Wind kommt anfangs sogar mit westlicher Tendenz. Setzen zum Groß die Fock 2 und können den Motor wegnehmen. Die Geschwindigkeit reduziert sich zwar von 8 – 9 Knoten auf etwa 6, aber das Schiff liegt viel ruhiger. Ungefähr für fünf Minuten. Dann raumt der Wind und die Fock fällt ständig ein, abgedeckt vom Groß. Mittlerweile hat der Windrichtungswechsel eine Kreuzsee aufgeworfen, wir taumeln nur so dahin. Es ist gar nicht daran zu denken, mit einer Schmetterlingsbesegelung zu fahren. Aber 5 Knoten nur unter grefftem Groß sind auch o.k. Zweieinhalb Meilen vor Imbituba lässt der Wind nach, es wird fast Windstill. Haben wir die Wetterscheide wieder eingeholt? Na ja, Motor an und in den Hafen schlüpfen. Besser bei Windstille als bei Sturm.

Es wird dunkel und kalt

Im Laufe des Nachmittags nimmt der Wind stetig zu, und die Fischerboote, die hier Schutz suchen werden mehr. Als wir das Abendessen vorbereiten wollen kommt wieder ein Fischer und legt sich ausgesprochen dämlich in unsere Nähe. Wirft den Anker fast vor (!) unserem Schiff und lässt sich dann hinter uns zurücksacken. Außerdem hat er sein Fanggeschirr nicht eingeklappt und bedroht damit unser Rigg. Unsere Aufforderungen, woanders zu ankern, es gibt Platz genug, ignoriert er. Immerhin wird bei ihm an Bord eifrig diskutiert, und nach einiger Zeit wird zumindest das Fanggeschirr hochgeklappt. Dann verlängern sie noch ihre Leine –

Unser Ofen wärmt

unterschwellig hoffe ich, daß der Knoten nicht hält, und der Khan auf die Mole treibt – und bleiben hinter uns. Habe anfangs Sorgen, daß seine Ankerleine sich unter unseren Kielen verfängt, aber die scheint wenigstens unbegründet.
Dann gibt es auch noch ein kurzweiliges Abendprogramm. Schon seit Stunden ruft der Frachter MONTEMAR EUROPA draußen auf Reede den Lotsen und die Port Control. In der Regel ohne Erfolg. Jetzt aber erhält er eine Antwort. Lotsen und Schlepperbesatzungen sind offenbar da. Aber bevor er in den Hafen kann, muß ein anderer Frachter auslaufen und ein zweiter etwas verlegt werden. Außerdem werden alle Fischerboote, die sich in den Bewegungsraum der Frachter gelegt haben aufgescheucht und müssen in entfernteren Bereichen der Bucht Schutz suchen. Und ständig meldet sich wieder MONTEMAR EUROPA und will irgendwas.
„*Imbitiba Pilot, Imbituba Pilot*, this is MONTEMAR EUROPA."
„Please standby on channel 11, I call you in 5 Minutes."
„Can we start the engine now, it needs 1 hour preparation."
„You can start the enigine, I contact you in 5 Minutes."
Und ein neuer Anruf. Ob er die Maschine wirklich starten kann. Und ein neuer Anruf, er braucht doch weniger Vorbereitungszeit. Ob er die Maschine wirklich schon starten soll. Neuer Anruf, ob er schon den Anker aufnehmen soll? Neuer Anruf, der Kapitän will wissen auf welcher Seite der Lotse an Bord kommt. Die Pilotenstation antwortet nicht mehr. Sind wohl etwas genervt. Lotsen und Schlepper sind damit beschäftigt NOVA FRISIA einige Meter nach achtern zu verholen und BALTIC REEFER, die davor liegt, in Millimeterarbeit aus der Lücke zu ziehen. Das alles geht ruhig und konzentriert zu. Wir verfolgen das Manöver mit Fernglas und auf der Funke. Das meistgebrauchte Wort ist *devagar*, langsam. Alles wird langsam und ruhig gemacht. Als der Bug des BALTIC REEFER weit genug von der Pier absteht und das Heck gerade frei ist, werden die Schlepptrossen losgeworfen, er gibt volle Kraft und rauscht zügig los. Braucht Geschwindigkeit, um nicht vom Seitenwind wieder auf die Kaianlagen und die an der Mole liegenden Fischer (und uns) gedrückt zu werden. Dann kommt auch schon MONTEMAR EUROPA und wird am Molenkopf von den beiden Schleppern empfangen. Sie gehen längsseits an die Bordwand und stützen gegen den Seitenwind. Und man glaubt es kaum, unmittelbar vor dem Liegeplatz wird das nicht gerade kleine Schiff noch einmal noch gedreht und liegt jetzt mit dem Bug in Richtung Ausfahrt.
In der Nacht ist es teilweise recht böig, und zeitweise schlafe ich schlecht, horche immer auf den Wind und die Wellen. Aber der Anker hält, und unser ungewollter Nachbar ist offenbar weit genug entfernt.

Schiffsregister

AGAIN	Sehr praktische Beneteau mit Mittelcockpit eines brasilianischen Ehepaares. Er ist 78 und hat die Yacht gerade vor vier Wochen übernommen.
ANTARES	(die große) von deutscher Eignergemeinschaft gesegelte Yacht. In Sines, Nordspanien kennen gelernt.
ANTARES	(die kleine) mit Asmat aus London, in Deutschland aufgewachsen, segelt schon das zweite mal einhand...
ANTJE	Reinke Euro von Norbert und Antje Wedler, Weltumseglung ab Mai 2004. Liebe Freunde und Weggefährten in allen Lebenslagen. Unsere Wege trennten sich leider auf den Abrolhos. Wo werden wir uns wohl wiedersehen?? www.maris-navigaris.de
ARGO	Eigenbau von Ed und Sofia aus den Niederlanden. Ein ungewöhnlich designtes Schiff. Im Innern keine trennenden Schotten. Viel schräge Schnitte und optische Diagonalen, um die Raumwirkung zu steigern. Die Maststütze ist seitlich versetzt, auf eine Toilette wurde verzichtet. Viele interessante Details, aber das Finish hat in den Jahren doch sehr gelitten. An Deck fällt vor allem auf, daß der Großbaum nicht am Mast sondern an Deck angeschlagen ist.
ATLANTIS	Komplett selbst konstruierter Eigenbau aus Stahl von Inge und Ernst. 14 m Rumpflänge, 34 t Gewicht. Also arg ursolide und mit allem Wohnkomfort versehen. www.atlantis-sail.de
AUDAZ	von Ronaldo aus São Paulo. Französischer Riß, Grupo Finot, 52 Fuß, Aluminium, sehr flaches Unterwasserschiff, pfiffig ausgebaut, z.B. im Salontisch verborgener Motor. In São Paulo, Brasilien, gebaut.
BALU	ältere Albin Balard von Iko und Maret aus Bremen. Auf Graciosa kennen gelernt. Auf dem atlantischen Zirkel.
B. EUROPA	Der erste Frachter mit dem wir auf hoher See Funkkontakt aufnehmen.
BOOMERANG III	van de Stadt-Kopie von Martin und Mandy aus Manchester, Spezialist im Organisieren von Barbecues.
BREAKPOINT	Reinke 13 M von Tatjana und Tom, auf dem Weg um die Welt. Spezialisten für Sardinenfischer, erstmals auf Sal persönlich kennen gelernt. www.sy-breakpoint.de
CAPUCCINO	Sun Odyssee 44 von Michèle und Francis aus Toulon. In Vitoria begegnet und in Rio angefreundet. Haben mit Unterbrechungen allein anderthalb Jahre in Dakar verbracht.
DOLPHIN	Hamburger Stahlyacht, lag mit uns u.v.a. gemeinsam in Falmouth. Lief nahezu zeitgleich zum Törn über die Biskaya aus. Wieder getroffen in der Ankerbucht von La Graciosa, in der Marina Rubicon und in den Bergen von Gran Canaria.
DRALLE DEERN	Motoryacht aus Holz von Angel-Dieter, dem begnadeten Angler von Alvor.
GEFJON	Kleine „Swan“ von Guido und Regina mit Keno und Hund Veda, haben ihr Schiff in Puerto de Mogan, Gran Canaria neben uns dauerhaft liegen und machen hier jetzt 5 Wochen Urlaub.
GOLDEN HIND	Schiff, mit dem Sir Francis Drake im 16. Jahrhundert die Welt umsegelt hat.
ELISE OLDENDORFF	Frachter der Oldendorff-Reederei, der in Angra dos Reis Stahl für Jamaica übernimmt. Lernen Kapitän Gerd kennen, der die Ladearbeiten als Supercargo überwacht.
ENDEAVOUR	Schiff, mit dem James Cook im 18. Jahrhundert um die Welt gereist ist. Ein Nachbau kreuzt heute in britischen Gewässern.
ESTRADA DEL MAR	Hospitalschiff, auf dem Weg zu den Kapverden getroffen, suchten nach einem vermißten Katamaran

EVOLUTION	Victoire 1140 von Bob und Anja, zwei Holländern. Haben beide auf der Reise mehrfach gesehen und dann auf La Graciosa ein wenig kennen gelernt. Auf Atlantikrunde.
FERNANDO III E GLORIA	Fregatte, der letzte portugiesische Ostindienfahrer. Rekonstruktion mit originalem Kern, liegt gewöhnlich im Doca de Alcantara in Lissabon
FRANZIS REGIS	INFORMATIONEN SAMMELN. NAME KORREKT?
GANGMAKER	Gabi und Joost aus Holland, erstmals in Marina Rubicon getroffen. Einjährige Atlantik-Runde.
GROTE BEER	Harm und Els, Holländer schweizer Nationalität („Papierlischywzer"). Sind mit ihrem schweren Pantoffel schon einige Jahre unterwegs und jetzt auf dem Rückweg nach Europa. www.grote-beer.ch
IRIS	Helen, Luke Spike (und Curly, war vorübergehend verschollen wegen einer hübschen Frau), Fisch-Logger aus Falmouth von 1888. Helen war Mitglied der „Sex Slaves from Hell", die wir in Falmouth hörten. Segeln (fast) ohne Geld durch die Gegend und erzielen ihren Lebensunterhalt durch Musik.
JUPITER MOON	Boot von Janet Buckingham, die das Kochbuch geschrieben und veröffentlicht hat, das ich schreiben wollte.
JUST DO-LITTLE	Unser Dingi, ein Banana-Boot. 3,25 m lang, faltbar, kann neben Ruderbetrieb auch mit Außenborder betrieben oder gesegelt werden.
KEFFY	Holzyacht, Ketsch von 1985, in sieben Jahren Arbeit traumhaft ausgebaut von Sue und Brian aus Hull (GB). (Gehörte ursprünglich einem verknackten Drogenschmuggler). Unsere Pizza- und Wasserschlauch-lieferanten. Wollen ins Mittelmeer.
LEOA	Anne und Jochen, auf dem Weg nach Brasilien und Magellanstraße und weiter. Segeln auf einer älteren Skorpion (Feltz-Bau), einer Stahlyacht, ähnlich der, mit der die Erdmanns ihre gemeinsame Weltumsegelung gemacht haben. Beide haben bei North Marine gearbeitet und Jochen verkauft uns den von Anke lang ersehnten Batteriewächter. www.sy-leoa.de
LOMA	Sylvi und Wolfgang, Schweizer auf einem Stahl-Dory ähnlich der BADGER der Hills. Der Riss stammt auch aus dem gleichen Konstruktionsbüro. Auf dem Weg um die Welt.
LUNA	Orca 39 aus Stahl von Astrid und Konsorten, Atlantik-Runde in 2004/ 2005. Unser geplantes Treffen hat nie geklappt. Sie waren immer schon weg, wenn wir kamen: Oder waren wir stets zu langsam?
LUXBO	Stahlschiff, Colin-Archer-Typ von Konstantin und Jane, in Puerto Mogan kennen gelernt. Haben dort mehrere Jahre auf dem Schiff gelebt und wollen jetzt endlich wieder weiter segeln.
LUZIE	Reinke 15M von Helmut und Elke, sehr schöner Alubau. Wollten auf große Reise, aber zweimaliger plötzlicher Nachwuchs hat sie schon vier Jahre auf den Kanaren festgehalten.
MAGIC DRAGON	Oyster 58 aus England. Ihr Skipper meint, uns schon mal begegnet zu sein. Vielleicht in Norwegen? Treffen uns auf Fernando de Noronha. Er kommt gerade von den Falklands. Seine Reise: England – Spitzbergen – Kanaren – Karibik – Panamakanal – Galapagos – Chilenische Kanäle – Antarktis – Falklands – Fernando – Karibik – England. Die Welt einmal nicht rundherum sondern rauf und runter.
MERLIN	traditionelleres Boot mit Kanuheck von Bella und Martin plus Sohn. Auf La Graciosa erstmals getroffen, wollen auch nach Argentinien.
MORGANE	ältere Najad mit Familie Richert on tour (Wilfried, Ute, Janes und Jennifer). Per Email kennen gelernt und dann auf La

	Graciosa erstmals getroffen. Auf Tour solange das Geld reicht.
MORNING CLOUD	Formula von Frank Schürenstedt und Petra Joosten, unsere Helfer in vielen Lebenslagen.
NAONDA	Eins der typischen Ausflugsboote auf Fernando de Noronha, mit dem man Insel- und Dolphin-watch-Fahrten machen kann
NOUVELLE VIE II	Alain und Mintu, ein schweizerisch-vietnamesisches Ehepaar. Mit ihrem Catana-Katamaran open end unterwegs. Den Kat haben sie in Florida übernommen, sind von dort ins Mittelmeer, Rotes Meer, Madagaskar usw. von dort nach Südafrika und seit einem Jahr schon in Brasilien. Und eine vollständige Weltumseglung liegt bereits im Kielwasser.
NUSE	holländischer Pantoffel von Hans-Georg Tafel, segelnder Arzt, mit Erfahrungen auch auf der CAP ANAMUR
ORCHIDD	Contest 42 von Sally und Mark, sie haben eine Weltumseglung vor, sprechen aber vorsichtshalber nur von ihrer großen Reise. Sie sind vor uns über die Biskaya und haben Sturm mit 50 kn Wind gehabt. Ihnen blieb nichts übrig, als nach Gijon abzulaufen. In Tarrafal/Sao Nicolao, Kapverden wiedergetroffen.
PARATI II	Jüngster Kahn von Amyr Klink. Aluminium-One off mit schon monströsen Ausmaßen. 30 m lang, 8 m breit, 1,50 bzw. 4,00 m Tiefgang. Zwei Aero-Riggs, alles doppelt und dreifach. Amyr Klink ist in Brasilien Legende. Hat per Ruderboot den südlichen Atlantik überquert und mit seinen Segelbooten Arktis und Antarktis besucht, letztere auch umrundet. Die aktuellen Ausgaben seiner Reisebeschreibungen sind hervorragend ausgestattete Bücher, könnten auch in Deutschland Vorbild sein. Lag zu unserer Zeit in – Parati!
PAULA JORGE	Fischerboot aus Alvor.
PEGASUS	Reinke 15M von Wolfgang, auch genannt „Katastrophen-Wolfgang“ oder schlicht „Der Anker“, kollidierte (nicht nur) mit JDI wegen slippendem Anker.
PINTUFO	auf deutsch Schlumpf. Verwegener Eigenbau von Francoise, einem Franzosen, der unter deutscher Flagge segelt, um den französischen Normen ein Schnippchen zu schlagen. Auf La Graciosa kennen gelernt.
POLLEN	Eigenwillig designter Trimaran des Österreichers Johann und seiner brasilianischen Freundin Joey. Große Schwimmer, schmales Mittelschiff, Aero-Rigg.
QUEEN ELIZABETH II	auch QE2 genannt, eins der letzten Passagierschiffe, die zumindest teilweise noch im Liniendienst nach Amerika verkehren. Nach dem Neubau der QUEEN MARY II und dem noch unklaren Schicksal der ehemaligen FRANCE eins der größten Passagierschiffe auf den Meeren.
SANTA PAZ	Hallberg Rassy 39 von Lukas, einem Brasilianer, den wir auf Fernando de Noronha kennen lernen und zum Freund gewinnen. www.santapaz.com
SAREI	eine kleine ältere Contessa von Amrei und Sascha, kaum zu glauben, dass die Firma einmal solch kleine Boote gebaut hat. In Salvador kennen gelernt.
SEA PRINCESS	Hans-Joachim und Riitta, ein deutsch-finnisches Paar auf einer älteren Malö. Riitta ist von den Kapverden aus nach Deutschland geflogen und wird erst wieder in Brasilien zusteigen.
SEARCHER	Eigenbau aus Spezialstahl des Schweden Alve. 18 m lang, knapp 5 m breit, 3,3 m Tiefgang, 250 PS Motor, ein Meter durchmessender Propeller, alles hypersolider Stahlbau aus Spezialstahl. Umfangreiche Erfahrungen, auch Kap Horn und Antarktis. Er versucht das Boot an Universitäten zu Forschungszwecken zu verchartern, tritt jetzt aber kürzer. Auf dem Weg nach Kuba, ggfs. nach Europa. Das Boot ist mit

	einem zentralen „Laderaum“ versehen, der je nach Absichten und Wünschen umgestaltet werden kann. Platz für jede Art von Labor. Gibt uns viele Tips zu den Hohen Breiten und einen Geheimauftrag. www.searcher.norweb.se
SERENATA	Stahlknickspanter von Marcelo und Claudia. 34 Fuß, 2004 zu Wasser, schöne Details und phantastische Edelstahlarbeiten. In São Paulo gebaut. Liegt in Guarujá und wartet auf die große Reise.
SHOW	Sören und Inga, kennen gelernt auf Graciosa. Auf längerer Atlantikrunde, kürzen später aber ab, das Heimweh...
SKREO	Ovni 345 von drei Franzosen. Haben uns auf der Strecke La Graciosa – Marina Rubicon eine große Goldmakrele geschenkt.
SPIRO	Argentinisches Marineschulschiff, wurden in Rio de Janeiro zur Besichtigung eingeladen.
TANOA	Privilege 37 (Katamaran) von Silvia und Michael, in Palmeira/Sal kennen gelernt und liebgewonnene Begleiter in Brasilien. www.kat-tanoa.de.vu
TEMERAIRE/TAMAREA	heutiges Boot von Kitty, Beate Kammlers Weltumsegler-Freundin aus den siebziger Jahren, in La Sociedad, Kanaren kennen gelernt. Benannt nach dem alten Dreidecker-Linienschiff auf dem berühmten Gemälde von William Turner (?).
THALIA	Reinke Super 10 von Rolf Schmidt, er segelt bestimmt auch noch um die Welt
TRANQUILLITY	Mary und Scott, US-Amerikaner mit einem schönen, großen Spitzgatter mit Aircon und wahrscheinlich auch Eismaschine (?) auf dem Weg nach Hause. Einmal sind sie schon rum, um die Kugel.
TRYLIM	Schneeweißer Stahlknickspanter von Edgar und Eric aus Porto Belo. Bruce Farr-Riss, um die 10 m. Eric will mit dem Boot auf Europa-, vielleicht Weltreise gehen, sobald das nötige Kleingeld zusammen ist.
TWISSLE	30 Jahre alter Wharram-Kat von Daniela und Michael, einem Ärztepaar, die bereits seit Jahren im Ausland leben und nun auf der großen Reise sind. Erstmals kurz auf Graciosa kennen gelernt, und dann in Palmeira und Brasilien wieder getroffen. Ließen sich bei Itaparica bei Springhochwasser trockenfallen lassen und kamen die nächsten 2 Wochen nicht wieder runter. Haben sich dann gleich ein Grundstück gekauft...
VICTORY	Nelsons Flaggschiff bei der Schlacht von Trafalgar (1805), ausgestellt in den Portsmouth Dockyards
WARRIOR	Britisches Kriegsschiff von 1860, Dampfer mit noch sehr ausgeprägter Hilfsbeseglung, ausgestellt in den Portsmouth Dockyards
WINDLISE	eine 13 m lange Elvström aus den siebziger Jahren von Dieter und Astrid. Utz Kohlhoffs früheres Boot. In den Achtzigern an die jetzigen Eigner verkauft. Bei Maragujipe erstmals begegnet.
WINDRUSH	ein uriger Kimmkieler von Westerly, very british, von Bernd Kleefisch und Mecki
WUNDERBAR	Reinke 13 M von Rolf und Jaqcinta. Rolf ist schon lange unterwegs, dann aber erst mal in Brasilien hängen geblieben. Jetzt soll es allerdings weiter gehen, Richtung Süden. Sehr schöner 13er mit vielen cleveren Details.