

Die Odyssee der „zwei Verrückten“

Andi Jäger

Anfang April stand es fest: Andreas überführt den Open 60 „Austria One“, den Norbert Sedlacek im Rahmen der Vendee Globe 2004/2005 nach einem Kielschaden in Kapstadt abstellte, auf die Kanaren. Von dort aus wird das Boot von einer anderen Crew übernommen. Nach mehreren Gesprächen hatte auch ich Feuer gefangen und eines Abends rief ich Andreas an und fragte ihn, was er davon halten würde, wenn ich mitkomme.

15 Minuten später saß Andreas auf unserer Couch und übergab mir verfrüht mein Geburtstagsgeschenk: die brandneue DVD von Norbert. Nachdem wir uns diese DVD angesehen hatten ging Andreas wieder und ich überlegte noch vier Tage. Nachdem mir hierbei jeder zu diesem Schritt riet, stand mein Entschluss fest: Ich fahre mit.

Also wurde erst noch einiges an Ausrüstung besorgt, Ersatzhose, Fleeceoverall, Handschuhe und Schuhe waren schnell gekauft. Gott sei dank bekommt der MRV beim Marinestore ja Prozente. Auch der Flug nach Südafrika war schnell im Internet gebucht. Beim Seglerabend im April konnte Joe also bekannt geben, dass „die beiden Verrückten einen Törn mit einer Jolle machen.“

Nachdem ich am Donnerstag noch Geburtstag feierte, hieß es am Freitag um 04.00 Uhr aufstehen. Sissi und ich holten Andreas von seiner Wohnung ab und fuhren anschließend zum Flughafen. Dort angekommen fingen die Probleme erst mal an. Die „freundliche“ Dame vom Bodenpersonal erklärte uns, dass wir beide Übergepäck hätten und unsere Taschen ausräumen müssten. Obwohl Andreas seinen ganzen Charme spielen ließ, konnte er sie nicht erweichen, so dass wir einige Sachen aus dem Reisegepäck nehmen mussten, um genau diese Sachen anschließend in das Handgepäck zu räumen. Danach waren die Taschen zwar leichter, aber so richtig verstanden haben wir die ganze Sache nicht. Was spielt es für eine Rolle, wo das Gewicht verstaut wird???

Nachdem ich mich schweren Herzens von Sissi verabschiedet habe, gingen wir also durch die Personenkontrolle und waren so im sicheren Bereich, um auf unseren Flug nach Amsterdam zu warten. Einen Kaffee später stiegen wir guten Mutes in das Flugzeug, wo Andreas, der nicht geschlafen hatte, sofort die Augen zumachte und einschlief. Gut für ihn, denn so hörte er nicht, wie der Pilot erklärte, dass wir verspätet starten würden, weil es ein Problem mit dem Gepäck gäbe.

Nach einer Stunde schließlich hoben wir doch noch ab. Immerhin hatten wir jetzt immer noch über eine Stunde zum Umsteigen in Amsterdam. Hätten wir uns nur mal nicht zu früh gefreut, denn in Amsterdam gelandet, standen wir erst einmal mitten auf dem Flughafen denn aufgrund unserer Verspätung war kein Gate frei. Es würde aber daran gearbeitet, hieß es. Nach einer weiteren halben Stunde sollten wir nun mit einem Bus abgeholt werden. Das dauerte noch einmal eine Viertelstunde und so hatten wir nur noch 15 Minuten um auszusteigen, mit dem Bus zum Flughafen zu fahren und anschließend durch den gesamten Flughafen von Amsterdam zu rennen.

Schließlich hatten wir es doch noch geschafft und wir saßen schwer atmend und verschwitzt an Bord der Boeing 777 „Mount Kilimanjaro“. Nun lief alles glatt und wir konnten den Flug nach Kapstadt schlafend, spielend oder das enorme Filmangebot genießend antreten. Ein besonderes Schmankerl waren Gewitterwolken, die durch die Blitze orange beleuchtet wurden.

Nach zwölf Stunden Flug war es dann geschafft und wir hatten südafrikanischen Boden unter den Füßen. Dort dann der nächste Schreck. Anscheinend hatten nur wir das Umsteigen in Amsterdam rechtzeitig geschafft, denn unsere Taschen wollten partout nicht auf dem Gepäckband auftauchen. Der Mann vom Lost baggage-Schalter erklärte uns also, dass unser Gepäck wohl erst am nächsten Abend mit dem nächsten Flieger kommen würde. Nachdem wir unsere Adresse im Royal Cape Yacht Club angegeben hatten, wurde uns zugesichert, dass das Gepäck am Sonntag dort hin geliefert würde. Hoffentlich...

Etwas niedergeschlagen verließen wir also den Flughafen, vor dem bereits Walter, ein holländischer Student, auf uns wartete und uns zu einem total verrosteten Käfer führte. Da ich keinen Schlafsack hatte, fuhren wir noch bei Walter vorbei, um mir seinen zu leihen. Anschließend fuhren wir zum Yachtclub und betraten zum ersten Mal die „Austria One“. Da aus dem Auslaufen am nächsten Tag nun nichts mehr wurde, gingen wir noch in den Yachtclub, wo wir uns noch mehrere Flaschen „Amstel“ kauften. Interessant an diesem Bier ist, dass es in 0,75 l-Flaschen verkauft wird. Walter trank nur eine kleine Flasche, bevor er wieder fuhr, und da die Bar des Clubs schloss, nahmen wir die Flaschen mit aufs Boot, wo wir je zwei Flaschen tranken und uns anschließend aufs Ohr hauten.

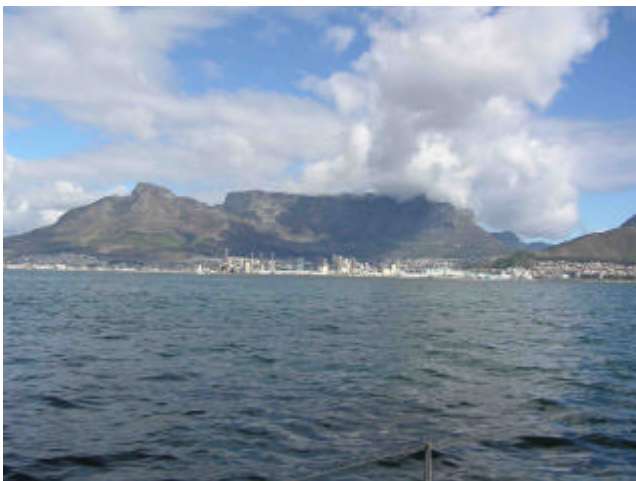
Am Tag drauf dann der nächste Schock. Was für ein Schädel!!! War ich etwa schon nach einer Nacht seekrank? Nein, denn als ich Andreas sah, wusste ich, dass auch er nicht ganz fit war. Anscheinend hatten wir „Kopfwehbier“ erwischt. Da es auch noch regnete, legten wir uns also wieder hin. Später fuhr Andreas mit Walter zum Customs Service und zur Immigration um auszuklarieren und kaufte noch 90 Liter Trinkwasser. Nachdem er noch weitere logistische Sachen erledigt hatte, war es auch schon wieder Abend und da es uns nun langsam besser ging, suchten wir erneut den Club auf, um

uns ein letztes Mal den Magen mit ungesunden Sachen vollzustopfen. Während wir uns neben einer Meute Südafrikaner, die ein Rugbymatch anschaute, einen Burger und ein Käseomlett einverleibten, kam die Braut einer Hochzeitsgesellschaft, die im Nebenraum feierte, in den Club uns schluckte mit ihren Brautjungfern einige Cocktails. Wir blieben diesmal aber brav und tranken ausschließlich alkoholfrei. Schließlich wollten wir am nächsten Tag aufbrechen.

Und tatsächlich: Am nächsten Vormittag wurden unsere Namen ausgerufen und unsere Taschen standen endlich wieder neben uns. Nachdem das Tugboat für mittags bestellt wurde, fuhren wir mit Walter zu einem Einkaufscenter und kauften die letzten Kleinigkeiten. Anschließend verabschiedeten wir uns von Walter, den wir noch zum Oktoberfest einluden und zogen uns langsam das Ölzeug an.

Gegen Mittag kam dann auch David und zog uns mit dem Tugboat aus dem Hafen. Kaum hatten wir die Wellenbrecher hinter uns, wollte uns David schon los werfen aber Andreas erklärte ihm, dass das nicht möglich sei, da wir keine Schraube haben. Also zog uns David erneut eine halbe Meile hinaus und wir rollten die Genua 1 aus. Anschließend nahm ich zum ersten Mal Platz im Mastcockpit und hiss das 170 m²-Groß am 24-Meter-Mast. Was für ein Kampf, denn das Groß war einfach untersetzt und stieg mit jedem Meter, den ich kurbelte, nur um 50 cm. Als ich es dann endlich geschafft hatte und total verschwitzt zurück im Cockpit war, der nächste Schreck: ein Frachter lief mit direktem Kurs auf uns zu. Also gleich mal eine Wende gefahren, was aufgrund des fast nicht mehr vorhandenen Windes gar nicht einfach war. Als wir es endlich geschafft hatten, hatte auch der Frachter abgedreht.

Hinter uns lief ein niederländischer Rahsegler aus Kapstadt aus und der Tafelberg zeigte sich endlich in seiner ganzen Größe, nachdem er sich tags zuvor im Nebel und unter Wolken versteckt hatte.



So ging es dann schleichend aus der Bucht von Kapstadt, denn leider war der Wind jetzt fast gänzlich eingeschlafen. Ein Bad kam auch nicht in Frage, denn im Wasser um uns schwammen Millionen von knallroten Quallen. Abends leuchtete uns das Leuchtfeuer von Robben Island den Weg und der Tafelberg bot, vom Vollmond beschienen, eine atemberaubende Kulisse. Plötzlich ein weiterer Schreck: der Temperaturalarm ging plötzlich los und nachdem Andreas den Motor, der zur Stromerzeugung lief, ausgeschaltet hatte, traute er seinen Augen nicht. Wir hatten doch tatsächlich den Hauptgewinn gezogen und eine der Quallen im Seewasserfilter. Nachdem dieser gereinigt war, beförderte Andi das (inzwischen zerhackelte) Vieh wieder da hin wo es hergekommen ist und nach einer Weile Warten konnten wir auch wieder den Motor anwerfen, der unsere Batterien mit dem nötigen Strom für die Nacht versorgte.

Die 1. Woche

Nach der ersten Nacht erkannten wir, dass unsere Hoffnungen, dass der Wind noch zulegt, sich nicht erfüllt hatten. Also dümpelten wir erst mal weg von Kapstadt und bekamen fast einen Geschwindigkeitsrausch, als die Logge Geschwindigkeiten von 3,5 kn anzeigte. Also blieb uns nichts anderes übrig, als uns in der warmen Sonne zu räkeln und zu hoffen, dass mehr Wind kommt. Immerhin wollten wir ein Etmal von 200 Seemeilen schaffen. Abends dachten wir zuerst, dass uns ein Hai folgt, aber beim genauen Hinschauen stellten wir fest, dass es ein Seehund war, der kurz aus dem Wasser schaute und anschließend einen Kopfstand im Wasser machte, so dass nur die Flossen aus dem Wasser ragten. Schnaubend folgte uns der Spaßvogel auf diese Weise eine ganze Weile. Ob er wohl Quallen frisst, die unser Boot millionenfach umringen?

Tags darauf hatten wir endlich Wind, wie wir ihn uns vorstellten und Andi grinste mich beim Aufstehen fröhlich an, als er mir die Strecke der Nacht sagte. Wahnsinn wie fit er noch war, obwohl er während der Nacht alle ¼ Stunde vom gestellten Wecker geweckt wurde und schaute, ob alles klar war. Die Technik die so von den Einhandseglern benutzt wird, scheint also zu funktionieren. Von Norbert erhielten wir die Koordinaten eines Zielpunkts, auf den wir zulaufen sollten, um den Wind bestmöglich zu nutzen. Inzwischen haben wir eine angenehme, gleichmäßige Welle und ich sehe mit eigenen Augen, warum es „Blauwassersegeln“ heißt. Noch nie habe ich so blaues Wasser gesehen.

Mittwoch: Wir haben 196 nm am Vortag geschafft! Knapp am 200er Etmal vorbei, aber wir freuen uns trotzdem riesig und grinsen uns gegenseitig an. Seltsamerweise denken wir schon jetzt nicht mehr in Tagen, sondern in

Seemeilen. Die sanfte, angenehme Welle schiebt uns zusätzlich, so dass wir trotz 3 Beaufort Wind zwischen 8 und 10 Knoten Fahrt machen. Dazu scheint die Sonne am wolkenlosen Himmel. Fast kann ich nicht glauben, dass ich heute Nacht dankbar um den Fleece-Overall war, mit dem ich mich in den Schlafsack gekuschelt habe, aber ohne hätte ich wohl gefroren. Es schläft sich trotzdem angenehm in der Rohrkoje unter Deck. Bei dem Speed hört es sich so an, als würde jemand den Rumpf mit einem Hochdruckreiniger bearbeiten und zwischendurch eine Pütz Wasser dazu schütten.

Abends hatten wir Besuch: eine Taube umkreiste unser Boot zunächst mehrmals und ließ sich schließlich auf der Backbordreling nieder. Wir bewunderten den kleinen Vogel, denn immerhin waren wir inzwischen etwa 150 Seemeilen vom Land entfernt. Das war aber vorbei als das Drecksvieh das tat, was Tauben so leidenschaftlich tun. Kurz bevor sie wieder wegflog, sch..ss sie uns noch aufs Deck. Und wir wollten ihr noch etwas von unserem Vollkorntoast geben. Undankbares Miststück.

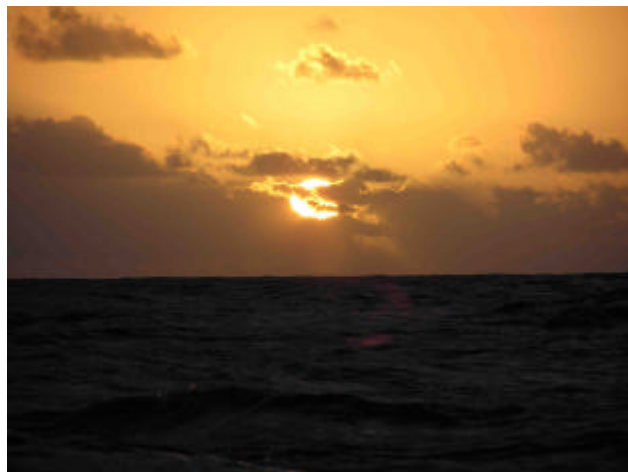
Punktlandung: Am Mittwoch haben wir genau ein 200er Etmal geschafft. Inzwischen haben Wind und Seegang zugenommen und das Boot fährt etwas holpriger. Aber man lernt recht schnell, dass es sich auch bei 3 – 4 Meter Wellenhöhe schlafen lässt. Irgendwann liegt man einfach in der stabilen Seitenlage und genießt das Rauschen des Wassers, das 15 cm neben dem Kopf am Rumpf vorbeifließt. Inzwischen haben Andi und ich uns recht gut aufeinander eingespielt und wir zupfen gleichzeitig an den Leinen. Und davon gibt es an Bord genug. Wenn auch mit anderem Durchmesser als die „Fäden“, mit denen die Boote auf dem Starnberger See bestückt sind.

29.04.05 Der Wind hat leider wieder nachgelassen und weht nur noch mit 4 – 7 Knoten. Ein 180er Etmal ist für dieses Boot zwar nicht die Welt, aber immerhin ein gutes Stück, um das uns viele Skipper von Fahrtenyachten wohl beneiden würden. Nachts standen wir beide an Deck und bewunderten lange den unbeschreiblichen Sternenhimmel über uns. Endlos viele Sterne wie wir sie in München mit dem ganzen Lichtermeer nie sehen würden. Nachdem wir genug gestaunt hatten wiegte uns das Meer sanft in den Schlaf.

Am Samstag habe ich wieder mit Sissi telefoniert. Während Andi täglich mit Norbert oder Anita telefoniert und E-Mails per Inmarsat C bekommt, ist Sissi die einzige Person mit der ich Kontakt an Land habe. Kurz vor Sonnenuntergang stellt Andi dann zu unserem Schrecken fest, dass eine Rolle der Lazy-Jack-Anlage eine Naht des Großsegels auf ca. 1 m aufgerissen hat. Da es zu spät zum Nähen ist, sind wir froh, dass der Wind soweit aufgefrischt hat, dass wir sowieso reffen müssen und die offene Naht auf diese Weise auf dem Baum zu liegen kommt.

Sonntag ist Nähtag. Nachdem wir uns nach dem Waschen wieder menschlich

fühlten, machte sich Andi auf und nähte den Riss im Groß, den er am Tag zuvor gesehen hatte. Da noch keiner von uns zuvor ein Segel genäht hat, dauerte es am Anfang ewig, bis die ersten Zentimeter genäht waren. Irgendwann hatte Andi dann aber den Bogen raus und es lief besser. Trotzdem war es schon dunkel, als das Segel wieder in Ordnung war.



Die 2. Woche

Da wir Andi es am Tag zuvor nicht mehr geschafft hatte, die Segelnaht abzutapen, machte er sich am Montag erneut an die Arbeit. Mit dem Fockfall, das an der Rettungsweste befestigt war, sicherte ich ihn ab, während er auf den Baum stieg und das Tape auf die Nahtstelle aufbrachte. Nach einer Woche, an der wir uns ja schon an die Größe dieses Bootes gewohnt hatten, war ich überrascht, wie klein der 1,90 m große Kerl gegenüber dem Groß wirkte. Trotz ausgebreiteter „Flügel“ wirkt er an dem 170 m² großem Segel winzig. Über die riesige Segelfläche sind wir aber dankbar, denn der Wind hat wieder nachgelassen.

Mittwoch, 03.05.05: Andi hat in unserem „Supermarkt“ zwei Schokoriegel gefunden, die wir uns schmecken lassen. Die brauchen wir aber auch, denn wir sind etwas betrübt. Da der Wind leider nicht so stark ist, wie er während der Vorbereitung auf diesen Törn war, kommen wir nicht bis zu den Kanarischen Inseln. Bei St. Helena stehen mehrere Hochs und verwehren uns mit den nur leichten Winden eine Rauschfahrt nach Norden. Wir fahren jetzt nach Norden und hoffen, dass uns der Wind in Richtung unseres neuen Ziels bringt: die Kapverdischen Inseln.

Inzwischen haben wir ein neues Hobby: Wir nehmen die Deckel unserer Konservenbüchsen, die wir mittags essen, und verkanten sie so in die

Büchse, dass es so aussieht wie ein Boot. Das setzen wir dann auf dem Atlantik aus und schauen, welcher „Spinnacker“ länger zu sehen ist. Außerdem haben wir einen Wettbewerb ausgerufen, wer von uns am Ziel die meisten blauen Flecken hat. Es ist grandios, wie oft man sich auf diesem Boot anstößt. Momentan führe ich nach blauen Flecken, aber Andi meint, es ist noch ein weiter Weg bis zu den Kapverden.

Nachmittags haben wir dann festgestellt, dass die gebrochene untere Segellatte, für die Norbert in Kapstadt keinen Ersatz bekommen hat, die Lattentasche ca. ½m vor dem Achterliek durchstoßen hat und 10 – 15 cm herausragt. Als wir das Segel gerefft hatten, war die Latte aber wieder in die Tasche gerutscht und ich durfte wieder einmal das Groß nach oben kurbeln.

Tags darauf war der Ozean richtig belebt. Nachdem wir fast 1 ½ Wochen außer fliegenden Fischen keine Lebewesen mehr gesehen hatten, kam uns nach dem Abendessen ein Tanker auf direktem Gegenkurs entgegen. Anscheinend arbeitete unser aktiver Radartransponder aber gut, denn der Frachter fuhr einen Bogen um uns und ersparte uns die Halse. Beim Sonnenuntergang deutete Andi dann auch noch nach Steuerbord, wo zwei Delphine vom atemberaubenden Sonnenuntergang wegschwammen.

Freitags am späten Abend war ein Höhepunkt unserer Fahrt geschafft. Wir überquerten den Nullmeridian. Zum ersten Mal in meinem Leben segelte ich in westlichen Gewässern. Leider zählte ich den Countdown etwas zu spät, so dass Andi keine Zeit mehr blieb, seinen Fotoapparat einzuschalten und diesen Moment festzuhalten. Er war schon oft nahe der Nulllinie gesegelt, hatte sie aber auch noch nie überquert.

Der 07.05.05 war wohl nicht mein Tag. Bei 10 Knoten Fahrt wollte ich mit der Pütz, die wir als Toilette benützten, Wasser schöpfen. Leider war ich etwas zu langsam, denn plötzlich spülte eine Welle über die Pütz und riss mir halb den Arm heraus. Dabei klemmte ich mir den linken Zeigefinger zwischen Pützleine und Seereling und schabte mir die Haut vom obersten Fingergelenk. Da half nur noch eins: die Leine loslassen und die Pütz im Meer versenken. Als ich später im Vorschiff nach einer Leine für die neue „Toilette“ suchte, fand ich eine total veralgte Leine, mit der die Austria One in Kapstadt festgemacht war. Da dies die Leine war, die wohl am schlechtesten aussah, schnitt ich ca. 2 m ab, über was Andi alles andere als begeistert war. Ich hatte unseren Reserve-Bullenstander abgeschnitten. Letztendlich war das aber kein großes Problem, aber abends sagte mir Andi dass er sich doch Sorgen gemacht hat, ob alles gut geht, als ich mich nachmittags rasierte...

Tags darauf entdeckte Andi wieder einen Riss im Großsegel, ca. 2 m. Unterhalb des 2. Reffs. . Gott sei Dank nur ca. 10 cm, den er gleich vernähen wollte. Wir banden also trotz leichtem Wind das Groß ins zweite Reff. Aus 10

cm wurde allerdings fast ein Meter, denn als Andi sich das Tuch zum Nähen zurechtlegte, war ein scheußliches „Ratsch“ zu hören. Anscheinend war der Faden der Naht so porös, dass sie fast einen Meter aufriss. Das bedeutete wieder stundenlanges Nähen für Andi, was diesmal aber wesentlich schneller ging, als beim ersten Mal. Auf meinen Vorschlag Unterricht im Segelnähen bei einer Segelschule zu geben, ging Andi nicht weiter ein.

Während dem „Mittagessen“ gegen 16.00 Uhr sah ich in einer Welle plötzlich zwei graue Körper. Kurz darauf sprangen die beiden Delphine, die zu einer Gruppe von ca. 10 Tieren gehörten, aus der Welle. Für mehrere Stunden begleiteten uns die Tiere und spielten mit unserer Bugwelle.

Abends war Andi mit Nähen fertig war, und wir freuten uns darauf, das Reff wieder ausschütten zu können. Aber unmittelbar bevor ich fertig mit dem Kurbeln war, rief Andi mir zu, das Segel sofort wieder fallen zu lassen. Als das getan war, sah auch ich die Bescherung: die gebrochene untere Segellatte ragte etwa 2 Meter aus der Tasche und war in Gefahr ganz heraus zu fallen. Durch die Reffleine war sie aber jetzt gesichert und wir entschlossen schweren Herzens, die Nacht im 2. Reff weiterzufahren, um die Segellatte tags darauf zu reparieren.

Die 3. Woche

Über Nacht hat der Wind zugenommen, aber leider aus der falschen Richtung. Wir machen kaum Meilen auf die Kapverden, die noch 1650 nm entfernt sind, gut. Nach einem Gespräch mit Anita erfuhren wir aber, dass wir sowieso nach Westen müssen, da wir sonst in eine riesige Flaute fahren würden. Andi holte mit einer Zange die beiden Teile der gebrochenen Segellatte aus der Lattentasche. Mit dem längeren Teil der gebrochenen Latte verlängerten wir eine bereitliegende Ersatzlatte, so dass diese die Länge von 8,54 hatte und in die Lattentasche passte. Die neue Latte haben wir wieder von vorn in die Tasche eingeschoben, konnten sie aber nicht mit dem Mastrutscher verschrauben, da wir das Segel im Moment nicht weit genug vom Baum wegbrachten. Ausreffen war wegen dem 4er Wind im Moment nicht möglich, aber wir freuten uns über die 8 Knoten Fahrt.

Dienstag: Immer noch 4 Beaufort Wind. Wir machen im 2. Reff 8-9 Knoten Fahrt in Richtung Westen. Das heißt für uns, dass wir an Deck so gut wie keinen Schatten mehr haben – bei Temperaturen, die tagsüber etwas 37° C und nachts immer noch 28° sind. Dazu kommt noch eine Luftfeuchtigkeit von über 80 %. Sogar der Atlantik hat eine Temperatur von ca. 29°. Sogar die Regenzellen die über uns ziehen, bringen kaum Abkühlung. Wir freuen uns trotzdem über den guten Speed, genießen die Freiheit, die man wohl nur noch hier hat, und sehen uns die schönsten Sonnenuntergänge an, die man sich vorstellen kann. Was will man mehr?

Tags darauf konnte Andi nach einer kleinen Anpassung der Segellatte diese

mit dem Mastrutscher verschrauben und wir schütteten das Segel wieder aus, das jetzt wie eine Eins stand. Dazu der Jubelschrei: „Wir haben eine Segellatte!“ Tatsächlich zieht uns das Segel jetzt etwas schneller und wir freuen uns, denn wir haben nicht mehr lange Zeit und das Ziel ist noch weit.

Obwohl der Wind wieder nachlässt, fahren wir in den nächsten Tagen wieder auf direktem Kurs in Richtung Kapverden. Zuerst machten wir noch guten Speed, aber zwischendurch ist es wie verhext und es kommt uns so vor als hätte jemand „den Schalter umgelegt“. Jetzt sind wir froh, auf einem Open 60 zu segeln, denn die Austria One setzt schon die kleinste Bö in Geschwindigkeit um. Wie wäre es jetzt wohl auf einem normalen Segelboot?

Freitag, 13.05.05: Heute werden aus Leemenschen wieder Luvmenschen. So nennen wir unsere Waschtage, die etwa alle 3 Tage sind. Für öfter Waschen reicht das Süßwasser nicht. Nachdem Andi fertig ist, setzt er sich heute auf den Baum während er den CD Player voll aufdreht und Rod Steward sein „Sailing“ röhrt. Dazu die Weiten des Atlantiks und strahlend blauer Himmel – Entspannung pur! Jetzt bin ich an der Reihe und verprasse meinen Liter Süßwasser, während Andi das Internetlogbuch aufbereitet und zu Anita schickt. Nachmittags nimmt der Wind so weit ab, dass wir nur noch zwei Knoten Fahrt machen. Gott sei Dank ist das das einzige Pech an diesem Unglückstag. Abends testet Andi noch, ob er die Daten vom GPS fotografieren kann, denn im Laufe der Nacht werden wir unser zweites Ziel erreichen und endlich den Äquator überfahren. Als Andi mich gegen 01.50 Uhr weckt, muss er mir leider mitteilen, dass wir schon eine Meile über dem Nullpunkt sind, da auch er kurz eingenickt ist. Wir schütteln uns trotzdem die Hände und freuen uns, können aber nur mit Wasser anstoßen, da wir vereinbart hatten, keinerlei Alkohol auf dieser Fahrt mitzunehmen.

Nachdem wir am nächsten Morgen gefrühstückt hatten, bekamen wir Besuch von Neptun höchstpersönlich. Nach altem Brauch und Ritus reinigten wir uns vom Schmutz der südlichen Halbkugel. Anschließend nahm Neptun uns in seiner Güte nach unserer Äquatortaufe in seine Fischgemeinde auf. Auch der Gott der Winde schien an diesem Tag mit uns zu sein, denn nach einigen Tagen mit nur sehr wenig Wind blies es heute wieder mit 3 – 4 Beaufort und wir machten 8 bis 9 Knoten Fahrt.



Tags darauf hatte der Wind zwar schon wieder nachgelassen, aber diesmal waren wir froh, denn als ich ins Masttop blickte, stellte ich fest, dass der Mantel der Dirk auf eine Länge von ca. 1 m aufgescheuert war. Sicherheitshalber zogen wir eine neue Dirk ein, was bedeutet, dass 70 m Tauwerk ausgedreht, aufgeschossen und durch den Mast gezogen werden mussten. Anschließend noch die alte Dirk aufschießen und im Vorschiff verstauen.

4. Woche

Pfingstmontag 00.00 Uhr: Weil wir jetzt im Bereich der ITC sind, gehen wir Nachtwache, um auf eventuelle Gewitterzellen mit Sturmböen vorbereitet zu sein. Für uns heißt das, mehrmals am Tag ein- und ausreffen. Wenn man denkt die Segel stehen wieder, muss man schon wieder von vorn anfangen. Nach der Kurbelei ist man echt am Ende. Aber wir stehen das durch.

Nachmittags begegnen wir der „Long Chang“. Wir hatten sie bereits eine ganze Weile auf dem Radar, aber der chinesische Fischkutter hielt noch immer auf uns zu. Auf Nachfrage über Funk erklärte der Funker, dass auch sie uns sehen. Trotzdem hielt sie noch immer auf uns zu. Unmittelbar bevor wir das Manöver des letzten Augenblicks hätten fahren müssen, drehte sie nach backbord und lief ca. 2 Kabellängen an uns vorbei. Beim Passieren winkten uns die Seeleute vergnügt zu und fragten über Funk, ob wir etwas

Fisch möchten. Nachdem wir lachend ablehnten, winkten wir zum Abschied. Anschließend sind wir wieder mit ein und ausreffen beschäftigt. Riesige schwarze Wolken bringen zwar Regen, aber keinen Wind. Gegen 20.00 Uhr schläft der Wind ganz ein und wir bergen die in der Welle nur noch hin- und herschlagenden Segel, um sie zu schonen. Nun zieht eine Gewitterzelle über uns und es gießt wie aus Kübeln. Zum Glück frischt der Wind danach wieder ein bisschen auf.

Während der nächsten Nachtwache blitzt es rund um unser Boot. Mehrmals mussten wir ein und wieder ausreffen, bis ich erschöpft in meine Koje fiel. Gegen 07.15 Uhr holte mich Andi aber wieder aus der Koje. Eine Gewitterzelle zog über uns hinweg und durch das schlagende Segel war durch eine Lazy-Jack-Rolle das Tuch über 1 m eingerissen. Nach dieser Bö schloß der Wind wieder vollends ein und wir borgen das Groß. Den ganzen Vormittag schüttete es nicht wie aus Kübeln sondern wie aus Hochdruckreinigern. Erst gegen 14.00 Uhr ließ der Regen nach und die Sonne ließ sich wieder blicken. Wir machten uns sofort an die Arbeit und begannen, das Segel zu nähen. Während wir beim Abtappen der Naht waren, sahen wir von hinten eine orange-schwarze Wand auf uns zukommen. In letzter Sekunde beendeten wir die Segelreparatur. Während ich das Segel wieder ins zweite Reff kurbelte, machte Andi das Cockpit wieder klar. Leider schaffte er es nicht mehr in die Ölzeughose. Da auch ich nur Shorts anhatte, genoss Andi folgende 2-Stunden-Dusche am Steuer. Böen von 35 Knoten beschleunigten die Austria One, im 2. Reff mit Genua 2, auf eine Geschwindigkeit von 13,5 Knoten – leider in die falsche Richtung, aber zum Halsen blies es etwas zu sehr. Nach den ersten Böen kämpfte ich mich ins Mastcockpit vor, wir banden das 3. Reff ein, halsten, und schütteten das Reff wieder aus. Jetzt lag wieder Zielkurs an. Noch 750 Meilen.

Nach einer weiteren Nacht mit mehreren Reffaktionen entließ uns der Kern der ITC am folgenden Tag mit einer Schauerzelle die diesmal aber einen willkommenen Nordostwind mit sich brachte, der uns genau aufs Ziel zusegeln lies. Die „TIME TO GO“ am GPS lag teilweise schon bei 72 Stunden. Abends ließ der Wind zwar etwas nach, aber er zog uns die gesamte Nacht über trotzdem in Richtung Kapverden.

Der folgende Tag stand mal wieder im Zeichen der „Luvmenschen“. Danach zupften wir an den Segeln um auch den kleinsten Windhauch zu erhaschen. Wir rechneten uns aus, mit welcher Geschwindigkeit wir wann bei der Reede Santa Maria auf Sal, unserem Zielpunkt, ankommen. Es sieht so aus, dass wir am Montag heimkommen. Des weiteren malten wir uns schon aus was wir uns an Land schmecken lassen wollen. Während Andi sich auf einen Null-Vitamine-Riesen-Cheeseburger freute, malte ich mir einen Rieseneisbecher aus. Allerdings hätten wir uns nicht zu früh freuen sollen. In der Abenddämmerung ließ der Wind stark nach und ein nahezu gelber Himmel

sah nicht allzu vielversprechend aus.

Tatsächlich waren die nächsten Tage für mich die Hölle, nur minimaler Wind, der entgegen aller Wettervorhersagen von Meteo France, nicht aus Nordost, sondern genau aus Richtung Ziel, Nord, kam. Zudem hatte uns die ITC, die wir hinter uns wähten wieder eingeholt und war gemäß Norbert so groß wie selten. Das hieß Flaute, Flaute und nochmals Flaute. Da die Welle bei dem wenig Wind zu hoch war und das gesamte Boot hin und herschaukelte, blieb uns nichts anderes übrig, als mehrmals die Segel komplett zu bergen, damit dass Groß nicht wieder durchgescheuert wird. Anstelle blau präsentierten sich der Himmel und der Atlantik in einem hässlichen Grau. Zudem vermisste ich Sissi, die ich jetzt schon seit vier Wochen nicht mehr gesehen habe. Kurzum: ich war total frustriert. Zum Glück war Andi mit an Bord, der mir wieder Halt gab. Hier nochmals ein großes Dankeschön für die moralische Unterstützung.

5. Woche

Trotz ausgegangener Zigaretten, ließ sich Andi nicht frustrieren und versuchte stattdessen den Wellenflansch, der kaputt war, zu reparieren, um wenigstens etwas mehr Höhe laufen zu können. Ein 27-PS-Motörchen taugt zwar zum Strommachen, aber all zu schnell wären wir damit wohl nicht gewesen. Leider war ein Austausch des Wellenflanschs nicht möglich, da zwei Schrauben gebrochen waren und wir in Gefahr gelaufen wären, die Welle zu verlieren.

Mittwochs kreuzten wir endlich wieder mal mit vier Knoten gegen den Wind aber aufgrund eines starken Stroms liefen wir so gut wie keine Höhe zum Ziel. So wurden aus 145 Meilen Luftlinie zum Ziel etwa 300, die wir tatsächlich fahren mussten. Noch immer war der Wind viel zu schwach um besser anluven zu können. Außerdem ist die unterste Segellatte an der Nahtstelle, ca. 2 m von Achterliek erneut gebrochen. Da wir das System inzwischen kannten, holten wir die Segellatte erneut aus der Tasche, stückelten sie erneut und verschraubten sie wieder mit dem Mastrutscher. So konnten wir wieder wesentlich höher an den Wind heran. Inzwischen waren wir schon ganz knapp an den südlichen Inseln der Kapverden. Irgendwo musste ein Sandsturm wüten, denn langsam wurde der weiße Rumpf der Austria One gelb-rot.

Nachdem wir am nächsten Vormittag versuchten, so viel Höhe wie möglich zu laufen, um Sal noch zu erreichen, entschlossen wir uns gegen Mittag, eine Wende zu fahren, um mit Backbordbug nach Praia auf Santiago zuzuhalten. Nur so war es uns möglich, den gebuchten Flug zu kriegen. Da wir jetzt nicht mehr gegen den Strom liefen, zeigte die Logge wieder 8 Knoten an. Jetzt

machten wir uns daran, unsere Siebensachen für die Übergabe und den Heimflug in Ordnung zu bringen. Als ich die Tüte mit meiner Dreckwäsche aufmachte, stieg mir ein etwas unangenehmer Geruch in die Nase. Bei genauem Nachsehen stellte ich fest, dass fast die Hälfte der Wäsche, von der ich annahm, dass sie trocken ist, total vergammelt und verschimmelt in der Tüte lag. Da half nur noch aussortieren. Die schlimmsten Stücke gingen anschließend über Bord.

Andi versuchte nochmals mittels Schlauchschellen und Tauwerk die Schraube zum Drehen zu bringen. Zwar gelang es tatsächlich, und die Schraube drehte sich kurz, aber leider hielten die Schellen auf der glatten Welle nicht.

Diesmal hielt der Wind durch und gegen 01.00 Uhr kam das Leuchtfeuer von Praia in Sicht. Ohne funktionierende Welle an dieser Reede, die uns nicht bekannt war, zu ankern erschien uns zu riskant, so dass wir vor dieser Reede kreuzten bis morgens die Sonne aufging und sich Santiago aus dem Dunst schälte. Vormittags nahm Heinz, der Skipper unserer Nachfolgecrew, Kontakt zu uns auf und erklärte uns dass sie bereits in Praia sind, wo sie noch einkaufen und ein Boot besorgen das sie zur Austria One bringt. Wir nahmen also Kurs Praia auf und liefen gegen 11.00 Uhr nahe dem Hafen, wo wir die Brandung bewunderten, die zwar wunderschön, aber für ein unvorsichtiges Boot tödlich ist. Heinz sagte uns zwar, dass der Wind in der Bucht ablandig wäre, aber wir hatten Winddreher von bis zu 180°. Deshalb fuhren wir nur auf ca. eine Meile an die Bucht heran. Leider war so weit vom Hafen entfernt, Ankern unmöglich und wir warteten beiliegend auf das kleine Fischerboot, das Heinz, Peter und Peer und zwei Schachteln Zigaretten für Andi zu uns brachte.

Nach einem großen Hallo wurden die Taschen und Einkäufe unserer Nachfolgecrew an Bord gehievt. Zunächst wollten die drei Fischer wieder zurück nach Praia, aber da sie fast kein Benzin mehr im Tank des Außenborders hatten, machten sie längseits an der Austria One fest. Nachdem die Einkäufe und die Taschen von Heinz und Co. verstaut waren, machten sich Andi und Heinz an die Schiffsübergabe. Inzwischen frischte der Wind so sehr auf, dass ein Beiliegen nicht mehr möglich war und wir das Boot der Fischer in Schlepp nehmen mussten. Trotz extrem gefiertem Reff2 und Genua 2, waren wir fast zu schnell für das Boot. Zumindest strahlten uns die drei bis über beide Ohren an, als wir in Landabdeckung kamen und mit Heinz und unseren Taschen an Bord von dem kleinen Boot gingen. Bei der Rückfahrt machte ich noch ein paar Fotos von der Austria One, die sich schnell mit Peter und Peer entfernte, die bis zur Rückkehr von Heinz vor der Insel kreuzten.



Nach fünf Wochen und 4792 Seemeilen setzten wir also wieder Fuß auf das Festland. Andi und Heinz gingen sofort zum Hafen um dort ein- bzw. auszuklarieren, wurden aber vom Hafen zum Flugplatz, von dort zu einem Hotel und dann zur Polizei geschickt, um schließlich doch im Hafen den begehrten Stempel und das Visum zu bekommen. Nachdem wir uns von Heinz verabschiedet hatten und ihm und seinen Mitseglern alles Gute gewünscht hatten, machten wir uns auf den Weg zum Flugplatz, um ein Ticket für den Inselhopper nach Sal zu bekommen. Am Flugplatz erklärte uns die Frau, die die Tickets verkauft, dass die beiden nächsten Flüge restlos ausverkauft sind. Wir sollten beim Bodenpersonal nachfragen. Hier erklärte uns eine Frau, dass tatsächlich die beiden Flüge, mit denen wir unseren Anschlußflug erreichen konnten, ausgebucht wären. Sie setzte uns aber auf die Warteliste. Zumindest auf dieser Liste waren wir die ersten, aber wir mussten noch fast sechs Stunden warten, bis wir fragen konnten, ob es klappt. Nun hieß es warten und hoffen, dass irgend jemand nicht mitfliegt. Andi ließ nochmals seinen ganzen Charme spielen und erklärte der Frau unsere Lage.

Gegen 20.00 Uhr gingen wir also mit klopfenden Herzen zum Check-in-Schalter, wo der Engel uns erklärte, dass er zwei Passagiere, die noch nicht da waren, von der Liste gestrichen und uns darauf gesetzt hatte. Unsere Bordtickets waren im Nu ausgestellt und wir konnten in den Warteraum für die Flugpassagiere gehen. Schließlich gingen wir an Bord der 46-sitzigen Propellermaschine, die uns gut nach Sal brachte.

Dort besorgte Andi zwei Flaschen Champagner, mit denen wir dann auf unseren Törn anstießen und mit deren Hilfe wir den ganzen Flug nach Lissabon schliefen. Dort frühstückten wir ein letztes Mal zusammen und trennten uns, da Andi nicht mit nach München flog, sondern zuerst zu seiner

Freundin nach Hamburg. Eine Stunde später ging mein Flug nach München, wo ich am Samstag gegen 13.30 Uhr nach fünf Wochen Sissi in den Arm nehmen konnte.

Inzwischen bin ich seit einer Woche zu Hause, habe ein warmes Bad genossen, in einem Bett geschlafen das nicht kleiner als ich war, ein kaltes Bier getrunken und einen Rieseneisbecher in mich reingeschaufelt.

Und ich freue mich auf August. Da fahren Sissi, Traudl, Ottmar, Jakob, Andi und ich mit Norbert zum Segeln auf die Kanarischen Inseln. Diesmal mit der Oase III. Ich freu mich schon wieder auf den Atlantik.