



Rolf Erne  
Karin Olbrecht

[erne@hotmail.com](mailto:erne@hotmail.com)  
[karinolbrecht@hotmail.com](mailto:karinolbrecht@hotmail.com)

## SY NØRD – NEWS 12

---

Datum: Sonntag, 18. Juli 2004  
Position wieder einmal in den Tobago Cays (Siehe News 7)  
Wetter: nebensächlich...

...Nach der langen Zeit, während der es bei uns so ausgesehen hat:



Liebe Freunde

Seit den letzten News ist ziemlich genau ein ganzes Jahr vergangen und einige von euch werden sich schon fragen, was denn zwischenzeitlich aus NØRD und ihrer Crew geworden sein mag. Kurz – der Alltag hatte uns für einen

Grossteil des Jahres wieder eingefangen. Wir liessen das Boot in Trinidad auf dem Trockenen und kehrten Ende Juli 03 in die Schweiz zurück. Dort fanden wir beide schnell eine Halbsjahresanstellung und hatten so die Gelegenheit, die angespannte Bordkasse etwas zu entlasten. Karin schlug sich in der Stadt Zürich mit 8 Jungs der Sonderklasse D (Verhaltensstörungen) herum. Ich tauchte für einmal in die Welt der Privatschulen ein und unterrichtete in einem Internat bei

Frauenfeld, wo ich ebenfalls Bekanntschaft mit der ganzen Bandbreite von "Verhaltensoriginalitäten" machen konnte. Uns beide beanspruchte diese neue und anspruchsvolle Aufgabe sehr und sie forderte auch viel Energie. Die weit auseinanderliegenden Wohn- und Arbeitsorte brachten zwar einen erwünschten Abstand vom engen Zusammenleben an Bord, jedoch (vor allem aus meiner Sicht) auch zusätzliche Belastungen. Das Wiedereintauchen in den Schweizer Alltag fiel uns im allgemeinen nicht allzu schwer und glücklicherweise konnten wir uns für stressigere Zeiten eine klein wenig der karibischen Gelassenheit aufsparen. Ich genoss vor allem die Vielfalt an kulturellen Möglichkeiten, welche hier fehlen oder in der Regel vom Schiff aus schlecht erreichbar sind: Kino, Theater, Konzerte, Lesungen, Tanz...wie ein Schwamm sog ich in den ersten Monaten so viel wie möglich auf! Und Karin entdeckte für sich die unerwarteten Sonnenseiten des bunten Stadtzürcher Lebens..

So lag eine ereignisreiche, aber auch anstrengende Zeit hinter uns, als wir Ende Februar unsere Zimmer im jeweiligen Elternhaus räumten, wieder unsere Seesäcke packten und uns mit einem Rückflugticket nach Trinidad aufmachten – ja ihr habt richtig gelesen: auch dieses Jahr kehren wir für eine längere Arbeitsphase zurück, es hat sich halt gerade passend so ergeben.

So geniessen wir im Moment noch einige Tage "Karibikinsel" mit allen Facetten des bekannten Klischees: Sandstrand, Palmen und türkisfarbenes Wasser, wobei die Morgenzeiten auch schon wieder für notwendige Vorbereitungen und Planungen reserviert sind. Auch gibt es noch da und dort an Bord liegengebliebene Kleinigkeiten zu erledigen, für welche auf der Werft keine Zeit oder Notwendigkeit war.

Schon in einer Woche steht also unser schwimmendes Heim wieder auf dem Trockenen – immerhin hat sich das Wichtigste der umfangreichen Revision bewährt: die Kielbolzen sind bisher dicht.

Doch nun alles der Reihe nach für alle diejenigen, welche sich und uns immer wieder fragen, was wir denn so den langen lieben Tag auf unserem Boot machen oder wie meine Schwester, die mich in einem Fax fragt: "Baut ihr eigentlich ein neues Schiff??"

Jemand hat es wohl auf den Punkt gebracht mit dem Vergleich, es sei wie mit einem alten Bauernhaus, das man selber von Grund auf renoviere – nur dass sich hier alles auf weniger als 25 Quadratmetern abspielt, man zum Arbeiten nirgends richtig stehen kann und im einzigen

Zimmer (Stube, Küche, Schlafzimmer, Toilette, Estrich und Haustechnikraum in einem) zwischen all dem Werk- und Baumaterial noch wohnt.

Auch wenn es nicht immer leicht war, haben wir uns während der genau 111 (fast) ununterbrochenen Arbeitstage doch die Mühe genommen, jeweils zum Abendessen, insofern wir nicht in ein Restaurant ausweichen mussten, soweit aufzuräumen, dass ein angenehmes Sitzen möglich war und der Wein und das Essen auch schmeckte. Einmal hat Lane, ein Amerikaner mit ebensolcher Revision, abends bei uns hereingeschaut und gemeint: "I'm very impressed – a candlelight dinner in such a surrounding – that has style!"

Ab und zu mussten wir einfach einen Kontrapunkt setzen um in all der Plastik- und Arbeitsumgebung nicht zu versauern – wie auf diesem Bild zu sehen ist:



Diejenigen die es interessiert, finden auf den folgenden Seiten Bilder und Erklärungen zu einigen ausgewählten Revisionsarbeiten, einen kurzen Bericht über die Lederschildkröten und ihr nächtliches Eierlegen im Norden Trinidads sowie einen Nebenblick auf andere werftgeplagte Schiffsbesatzungen.

Viel Spass beim Lesen!

Rolf und Karin

# FEUCHT UND HEISS...

Eigentlich war es ja gar nicht geplant, NØRD über 7 Monate lang weitgehend sich selber zu überlassen. Wir wollten einfach Flugkosten und Aufenthaltskosten wieder hereinholen und die Rückkehr war eigentlich geplant für anfangs November. Aber wie jedes Mal, wenn wir unser Boot irgendwo für längere Zeit unbeaufsichtigt stehen lassen müssen, trafen wir dieselben Vorkehrungen:

- Alle Ausrüstung, Segel, Schoten, Ankerschirr, Beschlüge gut mit Süßwasser spülen
- Alles möglichst trocken unter Deck verstauen. Das ist gar nicht so einfach hier in Trinidad während der Regenzeit, wenn es meistens nur einige Morgenstunden lang trocken bleibt!
- alle abmontierbaren Beschlüge und Ausrüstungen von Deck entfernen
- elektronische Instrumente demontieren und alle Batterien entfernen
- elektrische Kontakte fetten oder mit Schutzspray behandeln
- alles blanke Metall (Werkzeuge, Motor...) mit Schutzspray oder Öl behandeln
- alle Polster aufstellen, Schränke öffnen und alles so luftig wie möglich unter Deck verstauen

Das sieht dann etwa so aus, wenn man nach einem anstrengenden Flug endlich im Wertfeld angekommen ist, eine Leiter aufgetrieben hat, sich durch die Abdeckplane gequetscht und den Niedergang geöffnet hat:



Und beim genaueren Hinsehen eröffnen sich dann die vielfältigen Möglichkeiten, wie durch die lange andauernde Feuchtwärme Oberflä-

chen zu oxidieren beginnen, sich Riegel nicht mehr öffnen lassen oder elektrische Kontakte nicht mehr leiten – vom Schimmel in dunklen und unzugänglichen Ecken mal ganz zu schweigen!



Und bei uns gab es ja noch etwas ganz Spezielles – abblätternde Farbe. Nun konnten wir DIESE Arbeit wirklich nicht mehr länger hinausschieben!





Viele Yachteigner helfen sich mit mobilen Air-Condition-Geräten ab, aber bei 3 US\$ pro Tag läppert sich das ganz schön zusammen!!

Weil durch unsern durchgesteckten Mast immer etwas Regenwasser in die flache Bilge sickert und dieses etwa alle 3 Wochen entfernt werden musste, wurde wenigstens regelmässig etwas gelüftet, was Schlimmeres wohl verhinderte.

Was passieren kann, wenn ein Boot in diesen Breiten mehr als 2 Jahre unbeaufsichtigt sich selber überlassen wird, wurde uns bei unserem Nachbarn, einem Brasilianer, deutlich vor Augen geführt. Vieles war einfach unbrauchbar verrottet und landete in den Tagen nach seiner Ankunft auf einem grossen Haufen unter dem Schiff.



Nach anfänglich entgegen den Wertgepflogenheiten erheblich lauthals und geräuschintensiv durchgearbeiteten Nächten brachten es Franco und Bernardo aber fertig, ihr kleines Boot in kaum 2 Wochen seefertig zu stellen – allerdings seefertig nach brasilianischer Art: hier etwas Farbspray, dort etwas WD40, neue Farbe über die alte und mit guter Hoffnung, der "fast noch neue" Einzylindermotor würde auf See dann schon erfüllen, was Dutzende von stotternden, rauchenden und für unsere Ohren wenig vertrauenserweckende Probestunden an Land versprochen. Nachdem wir ihnen endlich klar machen konnten, dass die üblichen Ar-

beitsstunden am Tag und nicht in der Nacht liegen und sich die stets vergrössernde Kühlwasserlache ihres probelaufenden Motors nicht unbedingt unter unserem Boot breit machen müsste, klappte die Nachbarschaft für die restlichen Tage gut. Obwohl froh, wieder ungestörter arbeiten zu können, waren und sind wir doch besorgt, ob sie Brasilien erreicht haben. Sie liefen an einem Nachmittag aus, direkt in eine angekündigte starke "Wave" hinein, welche in der Nacht zwischen Tobago und Trinidad stundenlang sehr heftige Gewitter und Böen brachte. Bis heute haben wir die versprochene mail nicht erhalten, welche sie uns nach ihrer Ankunft senden wollten...



Franco und Bernardo von SOPHIE

## SCHIFFSREVISION – WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

---

So grob über den Daumen gepeilt haben wir uns auf etwa 2 Monate Arbeit am Schiff eingestellt. Immerhin habe ich unterdessen gelernt, nicht zuletzt durch die regelmässigen "liebenswürdigen" Ermahnungen Karins, von vornherein immer etwa die anderthalbfache Zeit anzugeben als eigentlich nötig ist. Nun habe ich vor einer Woche vom sogenannten PI-Faktor ( $\pi$ ) gehört, der besagt, dass jede Arbeit an einem Boot oder Schiff immer PI-mal ( $\pi=3.14\dots$ ) länger geht als geplant. Hier drin sei übrigens der sogenannte Karibikfaktor noch nicht eingerechnet...

Aber in der Tat war es nicht nur zeitliche Fehleinschätzung, die uns schlussendlich ganze 111 Arbeitstage einbrockte:

- Erstens hat uns die dieses Jahr 2 Monate zu früh einsetzende Regenzeit einen gehörigen Strich durch die Rechnung gemacht.
- Zweitens entschlossen wir uns kurzfristig zu 2 nicht unerheblichen Neuinvestitionen (Radar, Kurzwellenradio) mit entsprechend notwendigen Nebeninstallationen, von der Organisation aller Geräte und Bestandteile mal ganz abgesehen (eben der oben erwähnte Karibikfaktor!).
- Driftens gab es auch dieses Mal einige "nette" Überraschungen.
- Viertens war es wie immer: Eine Arbeit zieht 3 andere nach sich – logisch oder?

Irgendwann stellte sich dann anfangs Juni die Frage, ob wir überhaupt noch ins Wasser sollen – aber diesen Frust, nur auf einer Baustelle gelebt zu haben, wollte ich keinesfalls erleben!

Wenn wir uns nun so im Innern umschaun und die vergangenen 3 Wochen überdenken, meinen wir, diese kurze Zeit im Wasser habe sich doch gelohnt. Und obwohl auf der Liste nicht alles abgehakt werden konnte (ist ja so oder so nie der Fall!) haben wir doch viel erledigt, welches sonst nächstes Jahr angestanden wäre. Unsere 27-jährige Lady erfordert halt da und dort ein "liffting"...

## LIFTING 1: LECKENDE KIEL- BOLZEN

Ohne allzu stark ins Detail zu gehen zuerst die gute Nachricht: das Ganze hat 27 Jahre dicht gehalten! Und dies obwohl die netten dänischen Schiffbauer im Jahre 1977 wirklich nicht das optimale Vorgehen wählten, indem sie einfach die hölzerne Bodenwrange durchbohrten und etwas Dichtmasse hineinschmierten. Zudem wurde auch im Innern des Kiels gesündigt, indem die eingegossenen Führungshülsen nicht bündig mit dem Guss abschlossen und so die Unterlagsplatten nicht sauber aufsassen. Was solche Unterlassungsünden nach 27 Jahren für Folgen haben, ersieht man in der folgenden Bildergeschichte – aber natürlich gäbe es, frei nach SOPHIE, wohl auch eine "brasilianische" Art: weitersegeln bis das Wasser unter den Bodenbrettern steht...

1



So behalven wir uns für fast ein Jahr: gut abdichten, die eindringenden Salzwassertropfen mittels Schlauch abführen zur Bilgenpumpe. Das Loch in der Wrange ist eine Probebohrung, welche den Zustand des überlaminierten Wrangenholzes aufzeigen sollte: je tiefer ich bohrte desto verrotteteter und feuchter war das Holz – bevor es also oben unter dem Bolzen durchdrückte, drückte das Wasser wohl schon mehrere Jahre lang seitlich in die Wrange hinein! Die muss also wohl raus...

2



Links muss der Batteriekasten raus. Wir benutzen diese Gelegenheit und bauen ihn gleich um für eine grössere Batteriekapazität (450 Ah anstelle 240 Ah). Der Mast steht auf den vorderen 2 Kielbolzen – muss also auch gelegt werden. Ach ja, unter dem Batteriekasten befindet sich noch ein Geber eines alten Logs (Geschwindigkeitsmesser). Weg damit und das Loch dichtgemacht!

# 3



Ach ja – ganz vergessen. Vorher muss zuerst noch der untere, im Kiel einbetonierte Teil des Bolzens herausgemisselt werden. Keine Ahnung was da auf uns zukommt, aber etwa so haben wir uns das gedacht. Mit Ach und Krach können wir mit grossem Hebel und Rättsche oben und Blockieren unten die etwa 40 cm langen Kielbolzen langsam herausdrehen. Glücklicherweise sind sie in sehr gutem Zustand – ohne Korrosion!

# 4



Vor dem Wiedereinbau lasse ich die Bolzen in einer Dreherel nachschneiden, ändere gleich noch die Unterlagsplatten ab und ergänze die bisher fehlenden U\_Schelben. Auch der Mastfuss erhält eine grössere Öffnung für zusätzliche Kabel.



Hier sichtbar der vermutete Ursprung des kleinen Lecks: die im Kiel beim Glessen eingesetzten Chromstahl-Rohre schliessen nicht bündig an der Oberkante der Kielöffnung ab. Dadurch liegt die Unterlagsplatte nicht flach auf und lässt sich gegen die Bohrung schlecht abdichten. Wird zusätzlich der Beton etwas porös (vielleicht durch geringe Seitwärtsbewegungen beim harten Segeln) ist der Weg für das Wasser frei. Der Wasserdruck auf 1m Tiefe tut das Seine...

# 5



Unterdessen geht es im Schiffsinnern ans Eingemachte: Mastfussplatte weg und schon zeigt sich "gute dänische Schiffsbautradition": das Zwischenholz mit über 2 cm Abstand nur locker in Polyester eingeharzt und bis unter die Oberkante laminiert: ein wunderbarer Sammelbehälter für das bei Regen unten aus dem Mast tropfende Wasser...entsprechend war auch die austretende Brühe. Immerhin haben sie harziges Föhren- oder Lärchenholz verwendet – trotzdem fluche ich hier wohl zum ersten Mal lautstark!

# 6



Doch zuerst will ich wissen, wie es um die zweite Wrange steht: Ich erweitere das Loch und freue mich, als ich bis zum unteren Ende auf trockenes, harzig riechendes Nadelholz treffe. Hier kann ich also mit einer "Büchse" aus verdichteter Epoxyharz den Bolzen gegen das Wrangeholz definitiv abdichten. Die zweite Probebohrung vorne bringt nichts Neues: die vorderste Wrange muss raus! Ich hole den Hammer, schärfe die grossen Stechbeitel und lege Gummimatten für die Knie bereit.

# 7



... und nach 2 Stunden schweisstreibender Arbeit in den engen Verhältnissen vermag ich das Teil mit roher Gewalt herauszubrechen. Auch hier zeigt sich, dass die Dänen nicht sonderlich genau gearbeitet haben: stellenweise finde ich bis zu 2cm dicke Polyesterharzschichten, welche die Unebenheiten zwischen Rumpf und Wrange ausgleichen. Wenigstens gewährleistet meiner Ansicht nach die dicke Rundum-Laminierung die Kräfteübertragung. Die 5 Bolzen und der Kleiflansch übertragen Immerhin 3.2 Tonnen Kielgewicht! Dass die Dänen die Schichtplatten mit Nägeln zusammengeheftet haben, merke ich bald an den zerschissenen Schneiden der Beitle. Immer häufiger und länger stehe ich am Lavabo und am Schärstein...



# 8



Das Säubern geht dann wieder etwas langsamer – um hartnäckigen Polyesterstaub zu vermeiden, bleibe ich bei der Handarbeit.

# 9



Da liegen schon einige Arbeitsstunden dazwischen: mit einem Kartonmodell mache ich mich auf zur naheliegenden Schreinererei. Es ist Donnerstag und ich habe Glück: einer macht Überstunden und leiht mir den Block bis zum nächsten Morgen zusammen. Das Anpassen erledige ich dann lieber wieder selber: ich darf den grossen Bandschleifer der Schreinererei benutzen und versinke bald im Staub. Die eigentlich besser geeignete Bandsäge ist ungeeignet und die Hobelmesser der Hobelmaschine sind unsäglich stumpf. An diesem Tag wandle ich einige Male zwischen Schreinererei und Schiff hin und her, bis der Block sauber sitzt. Ob dieser Arbeit freude ich mich mit den Arbeitern an und kann in Zukunft auch die Kreissäge selber benutzen.

# 10



Aus dem Restholz ergibt sich gerade noch der passende Zwischenklotz. Hier ist alles genau fluchtend mit angedicktem Epoxydharz eingeklebt und die Kanten für besseres Laminieren und grössere Festigkeit mit Hohlkehlen versehen

# 11



Diese Arbeit braucht idealerweise wieder 4 Hände: die einzelnen Glasfasermatten werden zugeschnitten und beschriftet, dann beseite gelegt...



# 12



...bevor die "Klesterel" beginnt. Hier muss alles schnell gehen und eine geschickte Reihenfolge erleichtert die Arbeit ebenfalls. Im Vordergrund sieht man die bereits ausgehärtete Epoxy-Büchse rund um das Kleibolzenloch.

# 13



Nun machts schon Freude! Alle Laminierarbeiten sind abgeschlossen, die zusätzliche Unterstützung des abgeänderten Batteriekastens ebenfalls an den Bilgenboden laminiert, das Schott unten gestrichen und die wichtigsten Leisten angeschraubt.

# 14



"Spieglein, Spieglein an der Wand..."  
Ein Anstrich mit Gelcoat beendet das Werk.

Irgendwann sagt dann Karin: "Eigentlich schade dass nicht die ganze Bilge..." - Soviel zum Thema Zeitplanung!

Irgendwann komme ich an einem der nächsten Tage von einer Besorgung zum Schiff zurück und sie hat den Rest der Bilge schon angeschliffen...

# 15

---



Hier liegt alles bereit zur Montage der Bolzen. Unter den Mastfuss legt man nach alter Tradition eine Goldmünze – wir behelfen uns mit einem Einräppler – hoffentlich bringt er Glück!

# 16

---



Ob all der Arbeit bleibt ein kleiner Frust – man sieht von alledem gar nichts mehr wenn die Bodenbretter drin sind.



Und hier verschwindet auch alles unter dem Antifoulinganstrich.

## NACHTRAG 1:

- Zur Sicherheit haben wir die hinteren 3 Bolzen auch noch neu montiert.

## NACHTRAG 2:

- Wenn die vordere Bilge schon soooo schön geworden ist, dann...



## LIFTING 2: SALONDECKE

---

Bei dieser Arbeit wussten wir wenigstens, was genau auf uns zukommen würde – wir haben die Decke nämlich im Januar 1997 schon einmal erledigt. Dass wir damals die Originalfarbe (wohl auf Kautschukbasis o.ä.) aus Zeitgründen (oder war es Bequemlichkeit?) nicht bis auf den Polyestergrund entfernten sondern nur anlaugten und mit einer sanften Dispersion überstrichen, hat sich nun mit den Jahren gerächt. Das Ganze trennte sich immer grosszügiger vom Untergrund, wohl nicht zuletzt auch durch die Hitze und Feuchtigkeit in den Tropen.

So machten wir uns denn daran, die ganze Inneneinrichtung Stück um Stück zu demontieren, alles was nicht niet- und nagelfest resp. an den Rumpf laminiert war. Was klein genug, verstauten wir in Kisten unter dem Schiff und für die

grösseren Stücke bauten wir uns einen behelfsmässigen Plastikverschlag. Dabei wurde uns die Arbeit glücklicherweise dadurch erleichtert, dass wir fast alles ja schon mehrmals montiert und demontiert hatten und wussten, welche Kniffe anzuwenden waren. Zum Schluss mussten natürlich noch alle durch die Decke - ein Polyester-Balsaholz-Polyester-Sandwich - gebolzten Beschläge entfernt werden, insgesamt sind es in diesem Bereich 171 durchgehende Schrauben!

Die häufigen Regenfälle erforderten, dass wir die Löcher mit Klebeband oder Holzpfropfen abdichteten und auch sonst erschwerte das ständige Luken-auf und Luken-zu unsere Arbeit ganz beträchtlich. Solange als möglich liessen wir den Kochherd noch eingebaut und für das Schlafen diente weiterhin das Vorschiffsdreieck.

Und dann gingen die Arbeiten los:



- Abdecken mit Plastik
- Abbrengen der alten Farbe mit Heissluftföhn und Metallspachtel
- Ablaugen der Farbreste von der Polyester-schicht mit grobem Scotch
- Mehrmaliges Entfetten
- Ausbüchsen sämtlicher restlicher Bohrungen mit Epoxy

Wegen des starken Regens sparten wir die Demontage der Backbord-Genuaschiene bis zum Schluss auf – es sind immerhin 32 Löcher. So war die ganze Decke in Salon, Hundekojе und Pantry schon entfettet und zur Grundierung bereit, als wir die Schiene entfernten – und dann holte uns unvermeidlich Murphy's Law wieder mal ein: "WENN was schief gehen kann, dann GEHT es schief!!"

Da diese Schiene in den 10 Jahren, die wir NØRD jetzt besitzen, nie leckte, verzichteten wir bisher darauf, diese zu demontieren. Offenbar lief das Wasser aber gar nicht bis unten durch sondern machte es sich während Jahren im Balsasandwich gemütlich: ein komplett verrottetes Stück von 2m Länge und 30 cm Breite musste von unten ausgefräst, ausgestemmt und mit Sperrholz gefüllt werden - und nachher natürlich noch überlaminiert und gebüchst – ein Rückschlag von 3 Tagen!



Ausstemmen von Hand – die Verhältnisse lassen ein Arbeiten mit Maschine kaum zu



Einpassen und Einkleben von Sperrholz, nachher Überlaminiierung mit mehreren Schichten Glasfasermatte und Polyester. Auf der nächsten Seite ist das Resultat zu sehen.

In solchen Momenten fragten wir uns schon, womit wir das eigentlich verdient haben...

Aber wie es bei Malerarbeiten so ist, besteht 90% aus Vorbereitung und der Finish macht dann umso mehr Spass – man sieht, was man gemacht hat und kann sich daran freuen. Die Zeit während der Karin sich dem Streichen widmete verwendete ich darauf, die anfallenden Installationen für Radar und Kurzwellenanlage vorzubereiten: Einbau eines zusätzlichen Schaltpanels, Abändern der ganzen Elektrik in der Navigationsecke, Verlegen der Erdung, Anpassen des Mastes – tausend Kleinigkeiten die enorm viel Zeitaufwand erforderten.



Karin in der Hundekoje am Abdecken vor der Grundierung...



...und hier vor der letzten Schicht mit 2-K-Polyurethanfarbe

Und so freuten und freuen wir uns jetzt am Resultat und belohnten uns damit, 3\* Tage frei zu nehmen um in den Norden Trinidads zu fahren, wo die Lederschildkröten gerade ihre Nestlege-saison hatten.

\*: Nach Karin's Zeitrechnung seien es wenig mehr als 2 gewesen!! – betont sie gerade deutlich...



# 3 TAGE PAUSE

Unser Weg führte uns per Mietwagen zuerst ganz an die östliche Atlantikküste von Trinidad und von dort weiter an die Nordküste bei Grand-Rivière. Weitere Ortsnamen wie "Sans Souci" oder "Matelot" erinnern an die wechselhafte Vergangenheit Trinidads, als diese Inseln mehrmals von französischem zu britischem Kolonialgebiet wechselten.

Hier an diesen Stränden findet zwischen März und August ein beeindruckendes Naturschauspiel statt: die weiblichen Lederschildkröten kehren zurück von ihrer Tausende Meilen langen Ozean-Reise und suchen die Umgebung ihrer Geburt auf, ähnlich wie die Lachse.



Die Lederschildkröte erreicht eine Panzerlänge von 2,4 Metern und wiegt durchschnittlich 540 Kilogramm. Sie kommt in allen wärmeren Meeren, dem Pazifik, Indischen Ozean sowie im Mittelmeer und an der Atlantikküste vor. Der Panzer, der aus vielen einzelnen Knochenplatten besteht, wird von einer dicken, ledrigen Haut bedeckt. Die Extremitäten sind paddelartig verbreitert und Gliedmaßen und Kopf sind frei von Knochenplatten. Die ausgewachsenen Männchen verbringen ihr Leben im Meer. Die Weibchen gehen nur zur Eiablage an Land. Sie verscharren 90 bis 150 Eier in selbst gegrabenen Löchern im Küstensand. Die Nahrung besteht aus Quallen, Algen und Weichtieren. Lederschildkröten sind nicht essbar und daher von geringer wirtschaftlicher Bedeutung. Wie 2000 im Wissenschaftsjournal Nature berichtet wurde, sind die Bestände der weiblichen Lederschildkröten im Pazifik seit 1980 von etwa 91 000 auf weniger als 3 000 gesunken; Hauptursache seien die Verluste durch Fischerei.

QUELLE: Encarta Encyclopädie

Kaum angekommen und im schönen Hotelzimmer direkt am Strand eingerichtet, hatten wir das Glück, dass aus einem der Gelege gleich die Jungen herauskrabbelten. Etwa 100 Kleintiere machten sich auf zur 30m entfernten Brandung. Einigen halfen wir dabei, die richtige Richtung zu finden oder auf die Beine zu kommen, nachdem sie in ein Sandloch gefallen waren und hilflos auf dem Rücken lagen.



Die allgegenwärtigen Geier hatten gegen uns schlechte Karten und für einmal schafften es wohl alle Kleintiere lebend ins Wasser – in der harten Realität sind es nur 1-2% eines Geleges



Schon kurz nach dem schnellen Einnachten krochen die ersten Exemplare über den Sand und suchten sich einen geeigneten Legeplatz. Damit die Eiablage möglichst ungestört erfolgt, sind die entsprechenden Strände während der Nacht gesperrt und ein Besuch ist nur gegen Entgelt und unter der Leitung erfahrener und ausgebildeter Naturführer möglich. So kauerten auch wir bald nach dem Nachtessen neben einer dieser lebenden Fossilien, beeindruckt von Grösse und Wucht ihrer Erscheinung: flüsternd und nur im Schein einer abgedunkelten Lampe und natürlich ohne Blitzlicht.



Die rund anderthalb Stunden der Eiablage beginnen damit, dass die Weibchen zuerst mit ihren Hinterflossen ein rund 80cm tiefes Loch graben, wobei uns die sanften und präzisen Bewegungen besonders beeindruckten. Die offensichtliche Anstrengung der schweren und ungelinkten Tiere äussert sich dabei in lautem Schnaufen und oft halten sie in der Arbeit auch inne.



Dieses Exemplar hat sich dafür allerdings einen ungeeigneten Ort ausgesucht. Die gegrabene Grube füllt sich durch die Nähe zum Wasser stets von neuem mit Meerwasser und das Weibchen verzichtet in der Folge auf die Eiablage. Es macht sich auf zurück ins Wasser und wird, wie übrigens alle anderen Exemplare auch, in einer der kommenden Nächte erneut den Legestrand aufsuchen – insgesamt 10-12 Mal, und dies alle 2 Jahre. Dabei ist es nicht selten, dass neu ankommende Tiere bereits bestehende Gelege anderer Tiere aufgraben – dann freuen sich natürlich die Geier, welche sich sofort über den Schmaus hermachen.



Nach etwa einer halben Stunde der Vorbereitung kommt der Moment der Eiablage. Die Tiere fallen dabei in eine Art Trance.



Während etwa 8-10 Minuten sind sie unempfindlich für äussere Reize wie Lärm, Licht, Berührung. Dies ist auch die einzige Zeit, während der die spezialisierten Wissenschaftler ihre Untersuchungen und Markierungen machen können. So erklärt sich auch, dass bisher relativ wenig über diese sich sonst im freien Meer aufhaltenden Lederschildkröten bekannt ist – ausser dass viele an schwimmendem Plastik ersticken, den sie irrtümlicherweise für Quallen, ihre Leibspeise, halten. Ebenfalls verenden jährlich Tausende Tiere in den Schwebnetzen der Küstenfischer. Aus diesem Grund versuchen amerikanische Biologen in einem interdisziplinären Projekt während obgenanntem Zeitfenster herauszufinden,

auf welche Geräusche und Frequenzen diese Tiere reagieren, um sie allenfalls durch entsprechende Sender von den Netzen freihalten zu können – ein ambitioniertes Projekt! Hoffentlich haben zwischenzeitlich die Aufklärungskampagnen in Schulen und bei der Bevölkerung (andere Meeresschildkröten werden hierzulande noch gefangen und verspeist) wenigstens Wirkung.



Für uns war die Begegnung mit diesen lebenden Fossilien prägend und wohl das bisher beeindruckendste Naturerlebnis der ganzen Reise. Die Berührung des feucht-kalten Kopfes während der Trance ist uns besonders schön in Erinnerung!



Nach dem Legen folgen 30-45 Minuten des Auffüllens des Geleges und das Verwischen der Spuren. Dabei gehen diese Tiere wirklich sehr akribisch vor und wechseln mehrmals die Richtung, aus welcher sie unter grosser Kraftanstrengung den Sand mit den Vorderflossen nach hinten schleudern. Zum Schluss ist vom eigentlichen Legeplatz nichts mehr zu sehen!

Am nächsten Morgen standen wir um 5 Uhr auf um die letzten noch anwesenden Exemplare zu beobachten und einige Tageslichtaufnahmen schiessen zu können. Von den rund 80-100 Tie-

ren, welche diese Nacht anwesend waren, sahen wir nur noch die beeindruckenden Spuren im Sand.



Ist der Gedanke nicht verrückt, dass dieses Schauspiel sich nun schon seit mehr als 100 Millionen Jahren weitgehend unverändert abspielt?

Wir sind dankbar und froh dass wir daran Teil haben durften.



# WIR SIND NICHT ALLEIN

---

Revisionsarbeiten wie die oben angetönten bergen eine Gefahr in sich: man hat gerne das Gefühl, das eigene Schiff sei das weit und breit das einzige, welches Arbeit und Unterhalt erfordere. Doch dem ist nicht so. Natürlich gibt es Unterschiede, nur zeigen sich diese nach meiner Beobachtung nicht vor allem im "OB" sondern eher im "WIE".

Viele Fahrtsegler können es sich halt einfach besser leisten, Arbeiten machen zu lassen oder verfügen nicht über die entsprechenden Kenntnisse und manuelles Geschick. Natürlich gönne ich allen Einheimischen diese Einkünfte angesichts der hohen Arbeitslosenzahlen. Und doch beschleicht mich jedes Mal ein komisches Gefühl, wenn ich auf anderen Schiffen Eigner rumsitzen und daneben eine Brigade Polier- und Malarbeiten ausführen sehe – vor allem zu sehen auf Booten mit nordamerikanischer Flagge...

Irgendwie gehört es meiner Meinung nach einfach dazu, dass man das eigene Schiff weitgehend selbständig auf Vordermann halten kann – es ist für mich nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ein Bestandteil der vielgerühmten Seemannschaft: Durch genaues Hinsehen beim Arbeiten eröffnen sich entstehende Mängel oft schon in der Anfangsphase!



Entgeht diesem Elgner nicht etwas, wenn er nicht einmal den Schiffzug des eigenen Schiffes selber montiert?

Vielleicht denke ich diesbezüglich zu altmodisch oder zu wenig materialistisch – vielleicht habe ich auch einfach allzu viele Bestandteile unseres eigenen Schiffes schon in den Händen gehabt.

Aber nicht zuletzt sind Schiffe im angelsächsischen Sprachgebrauch stets eine "Sie" und verdienen doch dementsprechende Aufmerksamkeit, oder nicht? (Karin's Blick als ich ihr dies vorlese möchte ich hier lieber nicht wiedergeben...hahaha)

Ab und zu erreichen uns Mails von Bekannten, welche ebenfalls schwimmenderweise unterwegs sind. Berichte wie der folgende versöhnen uns jeweils in schwierigeren und angespannteren Momenten mit unserem eigenen "Werft"-Dasein:

*"Impellerwechsel..."*

*Wenn man sieht, was man macht und mit beiden Händen dazukommt, ist es in einer viertel Stunde erledigt. Zum Glück wissen es Yachtkonstruktoren, dass nur wenige Bücher unterzubringen sind, die Yachties keine Autos haben und meist fern der Heimat ohne ihre lieben Freunde und Verwandte schmachten, schöpfen also alle konstruktiven Möglichkeiten aus, um das Aufkommen von Langweile im Kelme zu ersticken.*

*Da lange aber ungelenke Beine und dicke Bäuche sich im Maschinenraum schlecht entfalten können, steigt, statt dem alten Mann die junge Frau ein, sucht jene zwei Fleckchen Boden wo ihre Füßlein gerade knapp Platz haben und legt sich auf den Motor. Ihre Arme legt sie in liebevoller Umarmung um den Diesel, die Hände tasten die Vorderseite ab, bis sie die Pumpe finden. Durch die seitliche Öffnung des Maschinenraumes kann man Pumpe und Hände knapp sehen, sofern man die bekannte Gebetsstellung gläubiger Muslims beherrscht, damit aufmunternde Zurufe wie "noch mehr nach links... etwas weiter unten..." erteilt werden können. Nach jahrelangem Bordleben erkennen ihre Finger eindeutig die richtigen Schraubenköpfe, ihre Nägel die Lage der Schlitze, nach mehreren Versuchen kann sie sogar den Schraubenzieher richtig ansetzen. Was dann immer noch nicht ganz einfach ist: blind und verkehrt herum zu wissen, in welche Richtung die Schraube gedreht werden muss. Der Deckel ist bald weg - es sind ja auch "nur" sechs Schrauben. Sollte eins runterfallen, würde das Wiederfinden erfahrungsgemäss etwa einen halben Tag beanspruchen. Ersatz zu bekommen wäre allerdings in Wochen zu messen, wahrscheinlich werden sowieso nur komplette Pumpen verkauft.*

*Die Schrauben müssen nicht nur genau die richtige Form und Abmessungen haben, sondern sind aus seewasserbeständiger Bronze,*

wie Pumpengehäuse und Deckel auch, sonst erodiert entweder die Schraube oder die Pumpe. Es ist somit kein Nachteil, nichts fallen zu lassen - also schön langsam... Das Raushebeln des Impellerrades ging im Motorenkurs, wo man sah und dazu kam, auch wesentlich schneller

"Zum Glück" waren zwei Flügel des Impellers - eine Art Pumpenrad aus Gummi - beschädigt, so entstand wenigstens nicht das frustrierende Gefühl, der Aufwand sei unnötig gewesen.

Ich reinigte den Deckel von den Resten der Dichtung und etwas Kalk, ohne ihn zu zerkratzen. Deckel, eine neue Dichtung, der neue Impeller werden eingefettet. Sie reinigt und fettet das Pumpengehäuse. Impeller einsetzen, blind natürlich ist nicht ganz einfach, die Flügel, relativ steif, müssen in die richtige Richtung gebogen werden. Dann aber der Deckel! Sie sieht gar nichts. Ich sehe die Pumpe nur von der Seite, die Schraubenlöcher sind aber an Ihrer Stirnseite.

Also: Erstes Schraubenloch ertasten. Sich "merken", wo es ist. Schraube lose im Deckel, Loch mit Schraube suchen. Hoffnungslos. Vielleicht ein anderes Loch. Dichtung verrutscht... Fettige Hände... Schraube fällt - fast - runter, Herzstillstand - fast... Ob sie mit einem dünnen Schraubenzieher das Loch suchen könnte?

Ich habe lange nichts mehr gesagt, die Stimmung war ein klein bisschen spannungsgeladen, jetzt konnte ich aber meine Idee bringen: Ich schnitt die Köpfe von zwei Zündhölzern ab. Sie soll sie in zwei Schraubenlöcher stecken, vorsichtig den Deckel drüberstülpen, Zündholz raus, Schraube rein. Ist zwar auch schneller gesagt als getan... ein Zündholz steckt ziemlich gerade im Loch, das andere ganz schräg... "Schelisse, jetzt ist mir das verdammte Holz abgebrochen!"...

Irgendwann ist die erste Schraube doch drin, die zweite geht schon besser, für die restlichen liegen wenigstens die Bohrungen im Deckel und die Gewindelöcher im Gehäuse übereinander. Die sechs Schrauben richtig anzuziehen ist auch nicht ganz einfach, der Schraubenzieher hat nicht bei allen Platz, den Seitenschraubenzieher blind zu handhaben ist aber besonders schwierig.

So. Das war's. Mein Neffe fragt gerade in einem Mail, was wir den ganzen lieben Tag machen, ob wir am Strand liegen... Nein, liebe Nichten und Neffen, liegen wir nicht

SY ANNEKI Theres & Thomas

Und dazu passend noch einige auf "unserem" Werftgelände geschossene Bilder:



Ralph, ein junger Schweizer, der zusammen mit einem Kollegen einen kleinen Katamaran in einem Monat strahlend gemacht hat für die Südsee



Man soll sich jede Arbeit so bequem wie möglich machen. Morton beim Schleifen des Unterwassers



Bernd – ein ehemaliger deutscher Kapitän zur See auf grosser Fahrt: "Ich lass da keinen ran – wenn ich das nicht mehr selber kann, versenk ich den Kahn..."



Und überhaupt gibts auch gemütlichere Zeiten!



The white house Carlbee: Eigentlich wollten diese beiden vor 3 Jahren nur schnell das Unterwasser streichen...

Nicht vergessen: den nächsten Newsletter gibts erst wieder in einem Jahr von w.d.T.w. (weissder-teufelwo)

Bis dahin – alles Liebe  
Karin & Rolf



Und hier hausten während Monaten ein Paar mit 2 Hunden und einer Katze



Da sehen wir doch noch ganz manierlich aus, oder?

