



Rolf Erne
Karin Olbrecht

terne@hotmail.com
karinolbrecht@hotmail.com
HB9TPP@winlink.org

SY NØRD – NEWS 13

DATUM: Mittwoch, 24. August 2005
POSITION: Chichimé Cays, San Blas, Panama 09-35,2 N / 078-52,8 W
WETTER: Eigentlich Regenzeit – und doch warten wir mit fast leeren Tanks auf das erfrischende Nass

Und so sieht's hier aus:



...doch davon später im Newsletter 14

Liebe Freunde

Über 1 Jahr ist seit den letzten NEWS vergangen und einige von euch fragen sich schon, ob es denn nichts mehr zu schreiben gäbe. Gibt es schon – jedoch stand in den verfloßenen anderthalb Jahren nicht das Segeln und Reisen im Vordergrund, sondern das Arbeiten und Geld verdienen. So blieb weniger Zeit und auch Lust, euch mit Neuigkeiten unseres Bordalltags zu "langweilen". Nach der wirklich anstrengenden und umfangreichen Revision zwischen Februar und Juli 2004 (Siehe News 12) liessen wir NØRD erneut für ein halbes Jahr in Trinidad auf dem Trockenen zurück und flogen nur gerade eine Woche vor Beginn des neuen Schuljahres nach Hause. Wir übernahmen beide die halbjährige Stellvertretung für ein befreundetes Paar, welches den bezahlten Bildungsurlaub antrat. Karin arbeitete als Heilpädagogin und ich übernahm den Unterricht einer dritten Oberstufenklasse an meinem ehemaligen Schulort – zugegebenermassen mit etwas gemischten Gefühlen. Erste Befürchtungen, den Anforderungen des Unterrichts im hohen Niveau nicht oder nur mit viel Aufwand genügen zu können wichen bald der Freude und auch dem Spass an den Französisch-, Englisch- und Realienlektionen. Aber so richtig wohl fühlte ich mich in meiner "alten" Schulwerkstatt, wo ich abends manch schöne Stunde bei Vorbereitungen für die vielen Werklektionen oder auch bei persönlichen Arbeiten verbrachte.

Nach der Rückkehr von Ursi, Herbie und ihren beiden Kindern aus Kanada in ihr schönes Heim, welches wir fast 3 Monate bewohnen durften, mussten wir uns eine neue Bleibe suchen: Karin wurde fündig und den Rest unseres "Heimaturlaubs" verbrachten wir mit "Ferien auf dem Bauernhof" – in einer möblierten Zweizimmerwohnung auf dem Bauernhof von Mansers auf dem Täschliberg. Wir genossen nicht nur beide den örtlichen Abstand zum Arbeitsort, sondern auch die Kühe, Pferde, Ziegen, die Geräusche und Gerüche des Bauernhofs – und später im Jahr auch die nebelfreie Lage und den Schnee. <Herkules> und <Chiquita>, die beiden Katzen, erhielten bei uns über Nacht regelmässig "Asyl" und <Bärli>, der treue Bläss, seine Streicheleinheiten. Milch, Obst, Gemüse, Eier und Apfelsaft ab Hof gab's 2 Treppen weiter unten in Irmas praktischem Hoflädeli und Sepps Alphornklänge trugen ebenfalls ab und zu etwas zur idyllischen Verklärung des "schönen und freien Bauernstandes" bei.



Blick von unserer Terrasse im Täschliberg im Januar 05

So näherte sich dieses halbe Arbeitsjahr bald seinem Ende zu – etliche Besuche bei Familie und Freunden liessen neben den Ansprüchen des Berufs immer weniger Zeit für Privates. Für uns bedeutet ja ein solcher Aufenthalt immer auch das vorübergehende Errichten eines Haushaltes. Damit verbunden das dauernde Heraussuchen, Verpacken, Transportieren und Bereitstellen aller persönlichen, schulischen und alltäglichen Gegenstände wie Schuhe, Kleider, Geschirr, Putzmaterial usw., welche wir in einem Kellerabteil in Bananenkisten bis unter die Decke gestapelt und glücklicherweise aussen detailliert beschriftet haben.



Unser gemietetes Kellerabteil für einige Möbel, Haushaltartikel, Wäsche und etwa 120 Kisten mit persönlichem Schulmaterial

Ungezählt sind trotzdem die Stunden des Suchens und Wühlens, Wegstapelns, Herumtragens, Sortierens...und am Ende des Aufenthalts folgt dasselbe in umgekehrter Reihenfolge – alles, und wirklich alles, muss vor der Abreise am

entsprechenden Ort im Keller verstaut werden. So gestalten sich die letzten 2 Wochen vor einer Abreise immer höchst stressig und das Leben erfolgt zwischen Dutzenden von Kisten, Behältern, Stapeln, Listen von <Noch zu Erledigendem> und den ebenfalls bereitliegenden Ersatzteilen, Reiseutensilien und sonstigen Notwendigkeiten, welche wieder in unsere 80-Liter-Seesäcke gepresst werden müssen. Diese Mal musste sogar noch eine riesige Tauchtasche herhalten, damit wir unsere 128 kg Gepäck verstauen konnten. Dass in dieser Zeit ebenfalls die Schulzimmer vom persönlichen Material befreit, die Wohnung gereinigt und abgegeben sowie die Fahrräder und das Auto nach entsprechender Wartung ihren Platz erreichen müssen, sei nur nebenbei erwähnt. Letzte Rechnungen müssen bezahlt und Versicherungen sistiert oder aktualisiert werden. Die Post wird umgeleitet, letzte Updates für den PC werden runtergeladen, Steuerunterlagen sind zusammenzustellen. Abschiedsbesuche bringen vorübergehendes Aufatmen, jedoch auch zusätzliche "Würze" in diese Zeit...

Doch dieses Jahr meinte es <Murphy>, oder wer auch immer dafür verantwortlich war, nicht gerade besonders nett mit uns. Davon mehr im ersten Kapitel mit der Überschrift <13>.

(Ihr kennt <Murphys Gesetze> nicht? Ihr findet sie alle unter www.murphys-laws.com!)



Viel Spass beim Lesen

Eigentlich begann alles schon etwa 3-4 Wochen vor unserem Rückflug: Aufgrund der Datenmengen für digitale Fotos und die elektronischen Seekarten entschloss ich mich schon frühzeitig anfangs Dezember, meinem Laptop eine grössere Festplatte zu verpassen. 100 GB sollten es sein, ersteigert auf EBAY. Roger, ein befreundeter Informatiker aus Kefikon würde die alte Platte <ghosten> und alle Daten und Programme 1:1 auf die neue Festplatte übertragen, so dass alle installierten Programme wie gewohnt arbeiten. Die Wartezeit zwischen diesem Prozess würden wir uns bei einem guten Nachtessen vertreiben – haben wir gedacht! Aus verschiedenen Gründen verzögerte sich dieses Treffen bis Ende Januar und - langer Rede kurzer Sinn: auch ein dreimaliger Versuch und eine Nachtschicht von Roger nützte nichts: mit <ghosten> war nichts. So blieb mir eine Woche vor Schulschluss nur noch ein Neuaufrichten der ganzen neuen Festplatte mit allen Programmen (und derer sind viele!!). Vor allem hatte ich mit diesem Zwischenfall nicht gerechnet und natürlich die meisten Original-CDs in Trinidad auf dem Schiff gelassen. Zudem musste ich zwischendurch immer wieder die alte Festplatte einbauen, da ich ja alle Daten für den Unterricht sowie die Noten für die Zeugnisse darauf gespeichert hatte und den Lap auch für letzte Vorbereitungen und Kontakte brauchte. Nach etlichen Nachtschichten und Telefonaten mit Roger lief das Wichtigste. Dies betrifft vor allem auch die navigatorischen Programme für GPS-Transfer, Seekarten, Wetterempfang und Kurzwellenmail, welche glücklicherweise fast alle als Shareware per Internet erhältlich sind. Dass in genau diese Zeit Ende Januar die ersten heftigen Schneefälle fielen und ich mit den Sommerpneus an meinem alten Golf meist nach Mitternacht auf den verschneiten Nebenstrassen von Dozwil zum Täschliberg einschlägige Erfahrungen im "sliden" machen konnte, erwähne ich nur, weil es für die nachfolgende Geschichte von Bedeutung ist. Die vielen dieser nicht vorgesehen, zusätzlichen PC-Stunden trübten auch das Verhältnis zu Karin, da die Last des Zusammenräumens und Wohnungsputzens dadurch wesentlich einseitiger verteilt war...

In genau dieser Zeit, wo ich meine Finger wirklich vor allem für die Tastatur und für einige zusätzlich von einem Kollegen noch übernommenen Wartungsarbeiten in der Schulwerkstatt benötigte, schlug <Murphy> erneut zu: es war abends um halb zehn, als ich mit meinem

rechten Zeigefinger unerwartet und ungeplant die Schärfe des laufenden Kreissägeblattes überprüfte – glücklicherweise nur hinten am Spaltkeil beim Entfernen eines Holzstückes, wodurch grösserer Schaden ausblieb. Mein erster Gedanke galt den notwendigen Arbeiten in Trinidad. Würde der Finger rechtzeitig heilen? Mit steriler Gaze, sauberen Lappen und Fensterabdeckband umwickelt machte ich mich nach dem Beenden der letzten Sägearbeiten und dem Aufräumen mit dem Auto auf zum Notarzt, später dann zum Spital. Nachts um halb zwei erwartete mich Karin dann zu Hause.



...heute hat er wieder einigermassen seine Originalform – nur das Gspürt fehlt noch

Wer den Schaden hat braucht für den Spott nicht zu sorgen und ich habe nie zuvor so viele Mitmenschen mit fehlenden Fingergliedern angetroffen wie nach diesem Missgeschick und deren eigene Schilderungen stellten diejenige meiner Bagatelle wirklich fast alle in den Schatten.

So näherte sich also unser Abflugtag beängstigend schnell und die letzten Tage glichen einer Achterbahnfahrt. Noch wartete ich sehnhlichst auf meine restlichen bei EBAY ersteigerten Sachen, darunter die erwähnte Tauchtasche und der Luxus eines Unterwassergehäuses für unsere Digitalkamera. Um Kosten zu sparen lasse ich diese jeweils an einen Kollegen in Deutschland senden und dieser bringt sie dann nach Kefikon, wo er als Lehrer arbeitet. Dass das Internat gerade in dieser Zeit wegen Ferien geschlossen und deshalb der Kollege abwesend war und ganz Deutschland im Fasnachtswahn steckte – was offenbar auch die Deutsche Post paraly-

sierte – machte das ganze Timing auch nicht besser. Aber just ein Tag vor unserer Abreise trudelten die Pakete ein und ich konnte diese also am Abreisetag selber in Kefikon, etwa 1 Fahrstunde von unserem Wohnort entfernt, abholen. Nun wurde es in der Tat zeitlich etwas eng. Glücklicherweise haben wir ja jeden Tag mit Navigation zu tun, weshalb das ambitionierte Progrämmli des letzten Tags planerisch lautete: Derweilen Karin die letzten Wohnungsteile putzt und den Rest für unser Kellerabteil verpackt, fahre ich nach Horn (Tauchshop), von dort nach Kefikon bei Frauenfeld (EBAY-Sachen abholen), von dort weiter nach Diessenhofen zu meinem Vater (Abschied und Auto deponieren). Von dort per Eisenbahn nach Konstanz (Mietwagen abholen) und mit diesem dann zurück zum Täschliberg, um dann schleunigst nach Frankfurt abzufahren, damit wir den Abflug nicht verpassen! Ersteres lässt sich doch alles bis zum Mittag schaffen, oder nicht? Fahrpläne waren ausgedruckt, alle notwendigen Telefonate gemacht und Rolf ausnahmsweise und kurzfristig zum Frühaufsteher mutiert.

Aber: Der erste Blick aus dem Fenster zeigte eine tief verschneite Winterlandschaft: Murphy muss von Beruf Schneemann sein...!!

Aber den weiteren Verlauf dieses Tages schildert besser Karin aus subjektiver Warte:

Eine wahre Geschichte - oder - warum eine Beziehung manchmal etwas angespannt sein kann...

Ich war also am Montag und Dienstag mit meinem Putz- und Abfahrtsplan so weit fertig, dass die gute Aussicht bestand, zwar mit akutem Schlafmangel, aber doch in Ruhe und womöglich sogar noch mit einem warmen Znacht im Bauch abzufahren.

Aber es kam anders als gedacht:

Rolf liess - wohlverstanden: am letzten Morgen! - als erstes in der frisch geputzten Schrankküche die Kaffeestöpselmaschine explodieren. Da er bekanntlich nur 100-prozentige Dinge tut, verfehlte die Aktion die volle Wirkung auch diesmal nicht..

Während ich die Schrankküche begeistert zum zweiten Mal putzte sowie die bräunlich gefärbten weissen Wände wieder weiss zu bekommen suchte, fuhr er mit dem Wagen oberhalb Neukirch, nachdem er auf der verschneiten Fahrbahn ins unkontrollierte Rutschen geraten war, zuerst einen Strassenpfahl um, dann die Böschung hinunter und in Herrn Hausers geliebten

Holunderbaum, von dem (letzterem) er verdankenswerterweise gebremst wurde. Nun war auch Herr Hauser sehr begeistert von Rolf.

Aber „unser“ Bauer, Sepp Manser, trat in volle Aktion, montierte in Rekord-Tempo die Schneeketten am Traktor und ratterte ebenso schnell zu Hilfe. Grossartig beeindruckend, wie er unsere rote alte Karre wieder auf die Strasse hievte. Der Wagen lief sogar noch, wenn auch gewisse ramponierte Teile vorne rechts das schnittige Aussehen etwas verunschönigten...

Danach dauerte es eine beträchtliche Überredungskunst aller Beteiligten, um Rolf auszureden, weiterhin mit seinem Göppel und den Sommerpneus bei dichtem Schneefall nach Horn, Kefikon und dann Diessenhofen zu fahren. Er hatte ja schon mehr als Dusel, dass der herbeigerufene Ortspolizist die Sommerpneus nicht bemerkte - wir standen ständig möglichst davor und betonten, alles selber gütlich unter uns zu regeln, den Holunderbaum zu bezahlen, den Pfahl mit der Egnacher Bauverwaltung abzusprechen und die ganze Rettungsaktion auch... Ich ging aufatmend wieder zurück zum Hausputz und kam dann wenigstens 2-3 Stunden lang ziemlich ungestört vorwärts, da ich meinen Liebsten in der sicheren Eisenbahn wusste. Da läutete das Telefon und Rolf teilte mir fluchend mit, er habe zwar mittlerweile den Mietwagen abgeholt, aber soeben vor dem Bahnhof in Kreuzlingen seinen kompletten Schlüsselbund, daran auch die Schulschlüssel und derjenige des Mietwagens, in einem Gully versenkt. (Zwischenbemerkung von Rolf: das wirkliche Übel war, dass der Schlüsselbund zuerst glücklicherweise auf dem Gitterrost zu liegen kam und ich richtig aufatmete - diesen aber dann beim versuchten Aufheben selber mit meinem immer noch dick eingebundenen Zeigefinger ganz runterschupste. Die hierauf folgende Auswahl getätigter zoologischer Ausdrücke möchte ich meinem schlimmsten Feind kaum gönnen!!)

Das Mobilisieren der Kreuzlinger Bauverwaltung zum Herausfischen kostete nebst den glimpflichen 20 Fr. vor allem Zeit. Das war mir gerade recht und Rolf bekam von mir zusätzlich noch verordnet, bei meinen Eltern möglichst ausgiebig einen Kaffee trinken zu gehen und am besten gar nichts mehr zu tun, vor allem aber tunlichst nicht bei mir zu erscheinen, bis die Wohnung fertig geputzt sei! Dies teilte ich zwischenzeitlich noch schnell meiner Mutter mit und dankte einmal mehr meinem Schicksal, so verständige Eltern mit so gutem "Kafi-Kuchen-Vorrat" zu haben.

Gegen Abend endlich verstaute wir die letzten Habseligkeiten und unser Reisegepäck in den beiden Autos und verabschiedeten uns von Mansers. Nach dem Verstaute der letzten Habseligkeiten im Kellerabteil in Dozwil erreichten wir endlich abends gegen 22 Uhr das Elternhaus von Karin in Kreuzlingen, wo wir auch unser leicht beschädigtes Auto stehen lassen konnten. Nachrichten und Wetterberichte aus Deutschland berichteten von Staus und viel Schnee auf den Autobahnen nach Frankfurt, aber wir hatten ja noch viel Zeit... Wir erreichten den Flughafen nach stundenlanger Fahrt hinter den breiten Autobahn-Schneepflügen frühmorgens gerade rechtzeitig um vor dem Check-In noch ein Pseudo-Nickerchen auf den harten Flughafenbänken zu machen.

Der Check-In gestaltete sich dann ebenfalls nach Murphy, allerdings zur Abwechslung in einer positiv ausgehenden Variante. Zuerst mussten wir beide Seesäcke ausräumen, weil die mitgebrachte Ersatz-Lichtmaschine im Röntgengerät als mögliche Bombe erschien. Die vier ebenfalls gut verpackten Ersatzbehälter mit Pressgas für unsere aufblasbaren Schwimmwesten stiessen beim Personal auf noch weniger Enthusiasmus.



Unsere 4 Pressgasbehälter wurden vom Bundesgrenzschutz später nochmals ausgepackt und inspiziert...und alles sauber protokolliert

Bei uns ebensowenig, da sie ziemlich weit unten im Seesack verstaute waren und das Aus- und Wiedereinpacken wie immer eine erhebliche logistische Leistung darstellte. Nach ausgiebigen Erklärungen und Hinweisen auf die einschlägigen IATA-Bestimmungen wurde uns der Transport schliesslich erlaubt. Mittlerweile gehörten wir schon bald zu den letzten noch einzucheckenden Passagieren und alle hatten genügend Zeit, einen ausgiebigen Blick auf die Waage und unsere 3 Riesensack-Inhalte zu werfen, womit die Diskussion aufs Übergepäck umschwenkte. Da die Fluglinie CONDOR vor allem mit ihrem Angebot für 50kg Taucher-Extra-

Gepäck Werbung macht, haben wir rechtzeitig die bereits erwähnte Tauchertasche organisiert. Nach einigem Hin- und Her und nach heftigem Kopfnicken auf die Frage, ob denn darin wirklich ALLES Tauchgepäck sei, war dieser Teil der Prozedur geschafft. An dieser Stelle sei gestanden, dass zwar vieles drin war, aber nichts davon war zum Tauchen geeignet: "Kleider machen Leute".

Dass nun von der netten Dame am Schalter als nächstes die Mitteilung kam, der Flug sei überbucht und es sei nicht sicher, dass wir fliegen könnten, wunderte uns nach den Erlebnissen der vergangenen 24 Stunden schon gar nicht mehr – eigentlich freuten wir uns schon ein bisschen auf ein bezahltes Hotel zum Ausschlafen. Auf den letzten 2 verfügbaren Sitzen hoben wir dann doch noch ab in Richtung Tobago.



Müde und gezeichnet...



...aber glücklich erreichen wir Tobago und freuen uns an der wohlbekanntem Gegend unter uns



Umlad der 128kg Gepäck in Tobago

Auch für den Anschlussflug von Tobago nach Trinidad mussten wir auf die Warteliste und weil wir uns geschickterweise frühzeitig in die Warteschlange stellten, klappte es auch hier, da wir die Regel kannten: first come – first serve!



Die nördliche Bergkette von Trinidad kurz vor dem Landeanflug in Port of Spain

So erblickten wir noch vor dem Einnachten unter uns die nördliche Bergkette Trinidads und etwas ungläubig über die reibungslose Zoll-Abfertigung konnte uns auch nicht mehr erschüttern, dass unser per Email reserviertes Mietauto schlicht nicht vorhanden war.

Nach dem Eindunkeln erreichten wir Chaguaramas wo unsere NØRD auf uns wartete. Nach dem Entfernen der Abdeckplane und dem grosszügigen Freiräumen unserer Schlafkabine fielen wir bald darauf in einen wohlverdienten Schlaf. Eigentlich erstaunlich was man in 48 Stunden alles erleben kann...!?

Nach ersten Tagen des Verschraubens und fortgeschrittenen Verheilens meines rechten Zeigefingers warteten auch hier wieder einige Überraschungen auf uns, welche unsere ersten Pläne einer schnellen Weiterfahrt vorerst etwas verzögerten. Um in der Crew etwas gute Stimmung zu machen verdoppelte ich den geschätzten Arbeitsaufwand der Wiederinbetriebnahme und Beendigung unfertiger Arbeiten des letzten Jahres auf 3 Wochen, Karin meinte es seien sicher wieder 5. Schliesslich wurden 7 daraus... so viel zum Thema gute Stimmung harharhar... Allerdings muss zu meiner Ehrenrettung beigefügt werden, dass in diese Zeit auch die Fremdarbeiten an einer neuen Sprayhood, das Neuüberziehen der Vorschiffspolster, unvorhergesehene Revisionen an Skeg und Ruder und letztlich unlösbare Probleme mit unserem Kurzwellengerät zum Versenden von Mails von Bord fielen.

Die Zeit dazwischen "vertrieben" wir mit dem Üblichen:



Erneuter Aus- und Wiedereinbau unserer Immer noch nicht dichten Rüstelsen mit nun definitiv abgeänderten Deckplatten



Reparieren unseres wassersaugenden Ruders (Aufschneiden – Auskratzen – Austrocknen – Neu-Einbetten des Ruderzapfens – Schäumen – Zulaminieren – Shapen)



Wechseln von Hartantifouling zu Weichantifouling (Abschleifen – Primer - 3 Schichten)



Flicken der undichten Naht am Skeg (Ausfräsen – Zulaminieren – Shapen)



Renovaton des total korrodierten Schleppgenerators (Ersetzen der Lager) – er läuft und läßt sogar wieder!!!



Aufpölieren und Einwachsen aller Gelcoatflächen am Rumpf und an Deck.



...worauf wir guten Mutes und mit gutem Grund mit dem mitgebrachten sauren Most von Mansers anstießen. Prost!

Am 27.4. gingen wir Anker auf und erholten uns zwei Wochen lang in der Store Bay in Tobago, während wir leichtere Arbeiten verrichteten und unser neues Funkgerät erwarteten. 2 Tage nach dessen Einbau und erfolgreicher Inbetriebnahme klarierten wir in aus und nahmen Kurs West in

Richtung Testigos/Venezuela mit einem ersten grossen Schlag Nord und 40 Seemeilen Abstand von der Nordküste Venezuelas. Dort herrscht selbst durch die venezolanische Regierung offen deklarierte Piraterie und von einem Befahren wird allseits dringend abgeraten.



Wenn eine Gastlandflagge schon mehrmals geflickt ist und schon wieder so aussieht wird es höchste Zeit Abschied zu nehmen...

Aus dem Logbuch:

<Endlich weg von Trinidad! Die letzten Tage waren einerseits voll mit Besorgungen, andererseits mit schönen Zeiten zum Verabschieden von Marc & Gaetan, den Power-Boats-Leuten und TUPILAK/LARIKA. Trotzdem höchste Zeit zum Abhauen. ICOM läuft perfekt – alles ist dicht und läuft wie's soll. Neue Ufer warten.>

<Bis Testigos ruhige Fahrt, schöne Nacht, kaum Wellen/Dünung. Aber wieder kein Fisch!>



Und hier auf diesen schönen Inseln Testigos können wir so erstmals richtig ausspannen und so etwas wie Reiselust macht sich endlich wieder breit



Testigos, Playa Gozman

UNSERE ROUTE TRINIDAD - CARTAGENA: 963 Seemeilen / 1783 km



NastroWje!!



Katamaran <Blagovest>

In den Testigos trafen wir den russischen Kata-
maran <BLAGOVEST>, über welchen einige
Wochen vorher in der Seglerzeitung COMPASS
zu lesen war:

*(...) sozusagen alles an Bord des 14-Meter-Kats
ist recycled. Sogar die Masten: sie sind herge-
stellt aus Schnorcheln von Amphibienpanzern
und Geschosshülsen!*

*"Als wir uns entschieden eine Weltumsegelung
zu machen, waren wir auf einem tiefen Bud-
get. Wir hätten das Boot nicht aus neuen Mate-
rialien bauen können", sagt Skipper Andrey
Fomintsev, welcher hinzufügt, sogar die Kosten
für einen Schiffskonstrukteur dadurch gespart zu*

haben, dass er die Pläne selber zeichnete. Andrey und der Rest der Crew (Anna Fomintsev, Maxim Ivanov und Natasha Konshina) lobten so weit das Verhalten Ihres Gefährts.

Man würde glauben dass die Rümpfe, hergestellt aus dem Titanium alter Abwassertanks, an oberster Stelle Ihrer Liste des ärgerfrenen Zubehörs fungieren. Ganz im Gegenteil. Es gab Elektrolyse zwischen dem Metall und dem Aluminium des Rettungsbootes, welches die Hülle der Kabine auf dem Hauptdeck bildet. Rettungsboot?



BLAGOVEST von vorn – gut sichtbar das ins Deck integrierte Rettungsboot

"Wir brauchen es nicht wirklich als Rettungsboot, im Falle dass BLAGOVEST in Schwierigkeiten kommen sollte. Wir verwenden das Rettungsboot vor allem für den Hauptsalon und die Pantry (Küche) und bauten das Hauptdeck rund herum. Es gibt 3 separate Kabinen in jedem Rumpf. Wir begannen 1992 daran zu arbeiten und brachten den Katamaran 7 Jahre später zu Wasser. Einige der Arbeiten wurden durch Studenten derjenigen Schulen erledigt, an denen Andrey unterrichtete." Sagt Maxim.

Das Rettungsboot war von Bord des grossen russischen Rahseglers KRUIZENSTERN entsorgt worden. (...) Das meiste des wiederverwendeten Materials stammt von Firmen, welche ausgemustertes Armeematerial weiter verkaufen. An Deck gibt es überall Drähte und Selle, viele derselben zum Trimmen der handgefertigten Flügelmasten und der Selbststeueranlage. Irgendwie funktioniert alles und BLAGOVEST gelangt von Hafen zu Hafen. (...)

Augenscheinlich ist auf BLAGOVEST eine Menge von technischem Können zu finden. Andrey hat an der St.Petersburger Universität Schiffsbau-technik studiert aber später auf Psychologie umgesattelt. Obwohl grob gebaut ist das Design der Flügelmasten ziemlich hochentwickelt. "Bei starkem Wind fahren wir allein unter Masten über 10 Knoten schnell", sagt Anna.



Wingmast an Bord der BLAGOVEST

Maxim und Andrey sind beide Psychologen und Künstler und, wie der Rest der Crew, Musiker. Die Weltreise ist eigentlich eine "Expedition" mit dem Ziel, Freundschaft unter Menschen verschiedener Kulturen zu pflegen. Dazu der entsprechende schriftliche Zweckartikel der Reise: <Das Ziel ist, jungen Menschen verschiedener Länder zu helfen, ihre Fähigkeiten und Talente zu entwickeln.> Das Team erforscht während der Reise auch <den psychologischen Bestandteil der Mentalitäten verschiedener ethn-

scher und kultureller Gemeinschaften durch das Studium der aus diesen herausragenden Vertreter.>

Während Hafenaufenthalten engagieren sie sich mit Konzerten und Multi-Media—Ausstellungen über Ihren Heimathafen, das historische Zentrum von St. Petersburg. (...)

Hauptsponsor der Reise ist Lyng Energy, eine spanische Firma mit langwährender Tradition des Sponsorings von maritimen Expeditionen. Diese war auch in die KON TIKI Expedition involviert.

Und was ist die hauptsächlichste Frage von Beobachtern wenn sie im Hafen liegen? „Sind ihr verrückt?“

"Eigentlich", fügt Andrey hinzu, "amüsieren uns die Bemerkungen der Leute am meisten, welche den Nutzen der Schnorchel-Masten erwähnen, im Falle dass wir unter Wellen begraben werden sollten."

Übersetzt aus dem Englischen

QUELLE: COMPASS 5-05 by Norman Faria



BLAGOVESTS Windsteueranlage - ein Gewirr von Chromstahlrohren, Kabeln und Seilen

PERSÖNLICHER KOMMENTAR:

Falls wir unsere Reise ebenfalls in solch blumige Zweckartikel kleideten – würde sich dann jemand von euch als Sponsor zur Verfügung stellen?

Bei unserem kurzen Treffen in der Ankerbucht auf Testigos erlaubte ich mir die witzige Bemerkung: Möglicherweise MUSS man Psychologe sein, um auf einem solchen Schiff zu reisen – sicher aber erleichtert es das Ganze ungemein.



PLÄNE! – PLÄNE?

Durch die bereits erwähnte Verzögerung unserer Weiterreise in Trinidad kam allmählich unser Plan, noch diese Saison in den Pazifik vorzustossen, ins Wanken. Etliche Stunden und Tage saßen wir schon in Tobago und jetzt wieder in den Testigos über einschlägigen Segel-Handbüchern, den Pilot-Charts, Berichten anderer Segler, Seekarten und anderen, vom Internet heruntergeladenen Unterlagen. Dabei kristallisierte sich je länger desto mehr heraus, dass wir zwar Französisch Polynesien (Marquesas, Tuamotus, Gesellschaftsinseln) erreichen können, uns jedoch für die pazifische Hurrikanzeit, welche von November bis März dauert, etwas einfallen lassen müssen. Die meisten Yachten passieren den Kanal Februar bis Mai und haben dann bis November Zeit für den Pazifik, bevor sie für die Hurrikanzeit in der Regel nach Neuseeland ausweichen. Für uns, die wir ja einiges zu spät dran waren, würde dies ein ungewolltes Gehetze bedeuten. Durch andere Segler erfuhren wir von der Möglichkeit, den süd- und nordpazifischen Hurrikanergürtel in den Line-Islands, zum Staat Kiribati gehörend, zu umgehen. Diese Inseln, für Segler sind vor allem Fanning und Christmas-Island interessant und sicher, liegen etwa auf halbem Wege zwischen Hawaii und den Marquesas. So stellten wir uns darauf ein, auf Fanning 5 lange Monate zu überdauern, was uns allerdings nach der Sturmsaison die Möglichkeit eröffnet hätte, erneut Französisch Polynesien und den gesamten Pazifik mit genügend Zeit zu besegeln. EMailkontakte zu den Inseln und zu anderen Seglern bestätigte bereits Bekanntes: auf den in Äquatornähe liegenden Inseln gibt's ausser Fisch und Kokosnüssen hier

und da Zwiebeln und Kartoffeln. Aber kein Gemüse, Salat schon gar nicht. Dazu viel Regen, eher wenig Wind, viele Gewitter. Dies bedeutete für uns: Bunkern was NØRD verträgt – immerhin haben wir ja in Trinidad die Wasserlinie um 12 cm erhöht...

Mit diesen Plänen im Kopf fuhren wir zum Einkaufsparadies aller Segler der Karibik, zur Insel Margarita, Feriendestination reicher Venezolaner mit Dutyfree-Status. (guter Ron Viejo: 3.30 CHF/Liter – 1 Dose Bier à 3.5dl: 20 Rp.) Kein Wunder dass etliche grössere Segelboote regelmässig zwischen Margarita und den Kleinen Antillen unterwegs sind und als schwimmende Wein-, Schnaps- und Biermärkte das Leben ihrer Skipper finanzieren. Da verschwinden dann nach Aussage eines Bekannten Hunderte von Kartons mit Bier und Rum schachtelweise im Bauch des Schiffes.

EINKAUF

Hier sind die beiden grossen Einkaufszentren – der Name "Einkaufstempel" würde ihnen besser gerecht werden – gegenüber Seglern bestens organisiert. Ein Gratisbus holt die Yachties am Morgen am Steg ab und bringt sie zum Supermarkt. Im Bus wird über das Prozedere informiert und jedes Boot erhält eine Umhänge-Plakette, welche den Besitzer als VIP-Einkäufer auszeichnet. Im Markt angelangt folgten wir zuerst einem Betreuer in den Untergrund, wo die harten Dollars schwarz gegen Bolivares getauscht werden können. Gegenüber dem offiziellen Kurs von 1900 Bolivares pro US-Dollar machen die erhaltenen 2400 Bolivares schon einen erheblichen Gewinn aus. Dann blieben etwa 3 Stunden Zeit für den Einkauf und den Gang an die Kasse. Für uns war dies eher etwas knapp, leuchtete doch zwischen jedem Gestellpaar der Name <FANNING> mit Leuchtfarbe vor unserem inneren Auge auf und die ersten beiden prall gefüllten Wagen mussten bald schon in der Nähe der Kasse zwischengelagert werden. Mittlerweile hatten sich schon etliche der anderen Segler in die VIP-Bar aufgemacht, wo gratis gegen Vorzeigen der erhaltenen Plakette jeglicher Wunsch an Alkoholischem erfüllt wurde. Längere Hafenerlieger suchen offenbar nur deswegen regelmässig die Supermärkte auf...

Irgendwann packten uns Zweifel ob unsere Bolivares für all das bereits Gekaufte ausreichten. Also war der erste Durchgang durch die Kasse angesagt. Hier gab's zusätzlich für etwa einen Drittel des Gekauften ansehnlichen VIP-Rabatt und hinter der Kasse sorgten flinke Hände dafür, dass alles in Kartons verpackt und mit dem Bootsnamen beschriftet wurde. Da uns noch etliche Hunderttausend Bolivares übrig blieben, ging's mit Zettel und Bleistift nochmals ins Gewühl, alles Eingeladene wurde von Karin notiert und fortlaufend zusammengezählt – und dazwischen immer der fragende Blick: wo verstauen wir das alles bloss?? Meine ewiggleiche Antwort darauf: Bis jetzt hat auch immer alles Platz gehabt – oder: in jedem Koffer hat noch ein Taschentuch Platz. Jedenfalls reichte es uns vor dem zweiten Kassengang ebenfalls noch kurz für ein Glas Wein/Kaffee in der VIP-Lounge, bevor wir den Bus zur Rückfahrt bestiegen. Am Steg wurden dann die beschrifteten Kisten ausgebreitet und in die entsprechenden Dinghis verladen. Mit etwa 10 cm Freibord und hoch auf den Kisten sitzend schafften wir es, unter dem Gelächter der anderen Segler, ohne vollzulaufen, unser vor Anker liegendes Schiff zu erreichen. Der vielstündige Kampf des Verstauens konnte beginnen...

Und siehe da: es war tatsächlich noch freier Platz vorhanden – was uns am nächsten Tag, mangels VIP-Angebot leider auf eigene Faust, einen weiteren Supermarkt aufsuchen liess.



Betanken in Portamar – Gezählt werden die Umdrehungen an der Handpumpe

Nach dem Auffüllen unserer Dieseltanks zum Weltrekordpreis von 7.5 Rp./Liter (Trinkwasser ist in Venezuela teurer als Diesel oder Bezin!) verliessen wir Margarita am Morgen des 26. Mai und nach einem kurzen Aufenthalt im Lee der Insel Cubagua nahmen wir kurz vor Mitternacht Kurs auf die am westlichsten gelegenen Inseln Venezuelas, den Las Aves.



Wrack westlich des Leuchtturms der Isla Cubagua

Aus dem Logbuch:

<Schnorcheln beim Wrack In Cubagua: Sehr schön und eindrücklich! Abends feiner Aprikosenkuchen - Danke Schatz!!!>

<Fischhaken an Driftnetz eingehängt: umgekehrt. Beim Segel herunterlassen grosse Zehe verstaucht oder gebrochen. Kurz vor Ankunft: Barracuda! Endlich wieder einmal selbst gefangener Fisch!!>

Aus dem Cruising Guide für Venezuela:

<Isla Cubagua war die erste europäische Siedlung in Amerika. Ursache war, dass Christoph Kolumbus einige Eingeborene mit Perlen um den Hals sah, als er der Halbinsel Paria entlang segelte. Innerhalb eines Jahres fanden zwei spanische Abenteurer, Christobal de La Guerra und Pedro Alfonso Niño, die Herkunft dieser Perlen heraus: reiche Perlenbänke rund um Cubagua. Schon 1492 landeten 50 spanische Glücksjäger und gründeten Nueva Cadiz an der Ostseite der Insel. Sie nahmen die anwesenden Indianer als Sklaven und zwangen sie zum Herauftauchen der Perlen. Hunderte starben unter den Schlägen und unter der unmenschlichen Anstrengung des Immer und Immer wieder erzwungenen Tauchens. Auf dem Höhepunkt der Perलगewinnung brachte diese der spanischen Krone beinahe ebensoviel Einkünfte wie das Gold aus dem Inka-Reich. Allein in einem Jahr exportierte Cubagua 820 Pfund Perlen.

1520 überfielen etwa 300 gut bewaffnete Eingeborene die Stadt und zwangen die Spanier zur Flucht. Bald jedoch kamen die Spanier verstärkt zurück, bauten die Stadt stärker auf als zuvor und errichteten am gegenüberliegenden Festland ein Fort um die Wasserversorgung zu gewährleisten. Nach wenigen Jahrzehnten der Ausbeutung gingen die Perlenbestände zurück und die Spanier suchten neue Vorkommen rund um Coche und Cumana. Am Weihnachtstag 1541 zerstörte ein Erdbeben und die damit zusammenhängende Flutwelle Nueva Cadiz.>

QUELLE: Cruising Guide Venezuela and Bonaire, Chris Doyle

LAS AVES

Die sehr flachen Inseln tauchten erst gefährlich spät am Horizont auf, nachdem wir uns schon auf 5 Seemeilen genähert hatten. Wieder einmal schätzten wir die modernen elektronischen Navigationsmöglichkeiten, GPS und RADAR, welche eine Annäherung an ein solches Eiland zusammen mit zuverlässigen Seekarten so vereinfachen. Die über das östlich gelegene Riff brandenden Seen sahen wir sogar erst im Abstand von weniger als 2 Seemeilen, was allerdings auch auf den eher schwachen vorherrschenden Passatwind zurückzuführen war.



Die Südküste der Isla Sur, Las Aves

Beim parallelen Befahren des Inselrandes bot die Insel keinen besonders einladenden Anblick, als wir jedoch um die Südwestspitze in das ruhige, satt türkis gefärbte Wasser innerhalb des Riffs einbogen, war der Entscheid, einige Tage hier zu bleiben, schnell gefällt.



NØRD vor Anker in der Lagune der Isla Sur

Der Name dieser zwei mit Ausnahme einer Küstenwachstation weitgehend unbewohnten Inselgruppen weist schon darauf hin, was uns dort vor allem erwarten würde: Vögel. Diese bevölkern den schmalen Inselstreifen der <Isla Sur>, welcher an der Innenseite dicht mit Mangroven bewachsen ist. Auf diesen Inseln ist es nicht etwa die Qualität einzelner Arten, sondern die Quantität, welche beeindruckt. Nebst den allgegenwärtigen Pelikanen fanden wir einzelne Fregattvögel und Reiher, hauptsächlich jedoch Tölpel vor. Diese auf Englisch <Booby> (Trottel, Dummkopf) genannten Vögel trifft man überall in den Tropen, oft weitab der Küste beim Fischen im Schwarm. Ihren Namen erhielten sie aufgrund ihrer Zutraulichkeit und deren Folge, dass sie von den englischen Seefahrern sehr einfach mit der Hand gefangen werden konnten. Aus den Aufzeichnungen des Kapitäns Bligh (Meuterei auf der Bounty) geht hervor, dass der Fang und rohe Verzehr von Tölpeln weitgehend zum Erfolg und zum Überleben der 19 durch die Meuterer in einem Langboot ausgesetzten Seeleuten auf ihrer über 3000 Seemeilen langen Fahrt von der Südsee nach Timor beitrugen. Vor allem am frühen Morgen konnten wir uns unter leisen Ruderschlägen mit dem Beiboot den Mangroven dicht nähern und die jungen Tölpel beobachten.



Junge Rottfußtölpel

Diese schliefen teilweise noch und bemerkten unser leises Annähern erst, als wir auf Armlänge an sie heran waren. Nach ihrer Fussfarbe unterscheiden sich Rottfuss, Gelbfuss- und Blaufusstölpel. Weitere Arten, welche hier nicht auffindbar waren, sind der Maskentölpel und der Brauntölpel. Uns gefallen diese Vögel sehr gut. Ihre glucksenden, kehligen Laute, aber auch ihre komischen Blicke mit den runden Kulleraugen hinter den scharfen Schnäbeln gaben oft zum Lachen Anlass.



Schlafender Rottfußtölpel am frühen Morgen



Erst wenige Tage alter, noch flugunfähiger Tölpel in seinem Nest in den Mangroven

Auf einem Spaziergang entlang der Südküste entdeckte ich viele brütende Töpelweibchen. Jeweils 1 bis 3 fast hühnereiergrosse Eier fanden sich in dem am Boden gebauten Nest und beim Annähern setzte sich das Weibchen zuerst akustisch und mit klapperndem Schnabel, später auch handfest mit versuchten Schnabelhieben zur Wehr. Erst bei geduckter Annäherung auf eine Distanz unter anderthalb Metern verliess das Weibchen das Nest, zuerst unwillig weghüpfend, dann auffliegend. Es zog eine Runde im steifen Wind, liess aber dabei scheinbar das Nest nie aus den Augen. Kaum war ich weiter gegangen, landete es 3-4 Meter hinter mir wieder auf dem Nest und setzte seine Brutpflege fort.



Brütendes Gelbfusstöpelweibchen am Südstrand der Isla Sur



Gelege mit 1-3 Eiern



Auf Erkundungsfahrt entlang der Mangroven – Im Hintergrund NØRD vor Anker

Wir verliessen Aves de Barlovento am 2. Juni nach 5 Tagen erholsamem Aufenthalt am frühen Morgen mit Ziel Bonaire.

Aus dem Logbuch:

<Aves-Bonaire: fast perfektes Segeln. 3 Fische innerhalb 15 Minuten, schnelle Fahrt (mit 2-3 kräftigen Regenschauern) und perfektem Timing für die Ankunft: Sonnenuntergang.>

BONAIRE – EIN TAUCHERPARADIES



Salzberge im Südosten von Bonaire

Unter zweifach gerefftem Gross und Genua 2 genossen wir das schnelle Segeln entlang der südlichen Westküste. Die im Süden flache Insel liess den frisch wehenden Passatwind ungehindert passieren, Wellen fehlten im Lee der Insel jedoch fast vollständig. Sehr nahe am steil abfallenden Riffgürtel mit halbem Wind segelnd glitt das nahe Land an uns vorbei: die restaurierten Sklavenhütten, die Salinen, der <Punt Vierkant-Leuchtturm> und dann, gegen die Hauptstadt Kralendijk zu, immer mehr dicht ans Wasser gebaute Häuser, Villen und Hotelanlagen.

Kurz vor Sonnenuntergang erreichten wir mit zunehmend vorlich und böig einfallendem Wind die Reede vor Kralendijk. Da seit dem Jahre 1979 das gesamte Riff um Bonaire als <Bonaire Marine Park> unter besonderen Naturschutz gestellt wurde, darf hier nirgends geankert werden. Zur Benutzung liegen gegen eine Tagesgebühr von 10 US \$ gut gewartete Moorings aus.

Aus dem Handbuch der Dritten Welt:

<Die Niederländischen Antillen (NA), bis 1947 Niederländisch-Westindien genannt, bestehen seit 1986 aus fünf Inseln, nachdem Aruba mit einem Sonderstatus (Status Aparte) aus der Föderation der NA ausgeschlossen war. Curaçao, Aruba und Bonaire gehören zu den "Inseln unter dem Wind" (Benedenwindse Antillen), Saba, St.Eustatius und St.Marteen zu den "Inseln über dem Wind" (Bovenwindse Antillen). Hauptstadt der NA-Föderation ist Willemstad auf Curaçao, der nach Fläche und Bevölkerung weitaus grössten NA-Insel. Die Inselgruppe umfasst (ohne Aruba) eine Gesamtfläche von 800 qkm, erzeugt aber Anspruch auf eine weit grössere maritime Wirtschaftzone. >

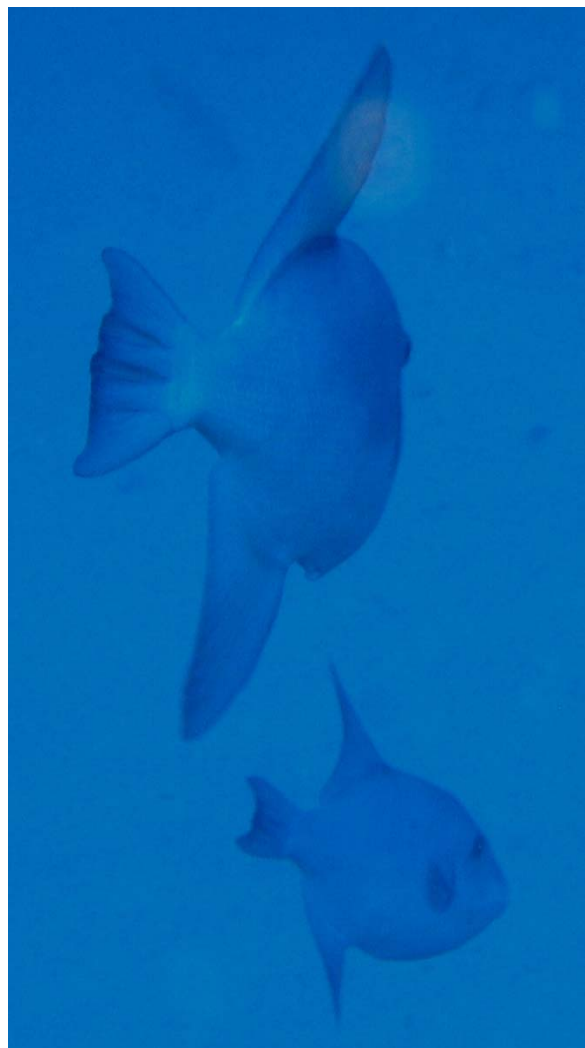
QUELLE: Handbuch der Dritten Welt Bd.3, Mittelamerika und Karibik, Nohlen/Nuscheler 1995



Es war vor allem die weltbekannte Unterwasserwelt Bonaires, welche uns hier einen Zwischenhalt einschalten liess. Rund um die Insel sind 60 Riff-Tauchplätze mit Bojen besonders markiert, um die etwa eine Seemeile ausserhalb Kralendijk liegende Insel <Klein Bonaire> nochmals deren 26. Die meisten dieser Tauchplätze sind von Land sehr gut zugänglich und werden von den Tauchern deshalb meist mit einem kleinen Geländewagen angefahren. Wir fuhren die gewünschten Plätze mit dem Schiff an, legten uns an die meistens freie Boje und nach dem Sprung von Bord lag der Tauchplatz direkt unter uns. Die ein Jahr gültige Tauchbewilligung kostet 25 US \$ pro Person und bildet die Haupteinnahmequelle für die Instandhaltung der Bojen und die übrigen Serviceleistungen der Park-Verwaltung.

Nach all den enthusiastischen Beschreibungen und Schilderungen waren wir voll von Erwartungen, welche aber nicht unbedingt erfüllt wurden. Allerdings liessen unsere Zeit und der oben erwähnte Umstand, dass wir die zwei Plätze pro Tag erst umständlich mit dem Schiff anlaufen mussten, nur insgesamt 6 Tauchgänge zu. Zudem hat scheinbar der Schwell und die damit einhergehenden Ablagerungen des Hurrikans Lenny vor einigen Jahren an einigen westlich orientierten Tauchplätzen beträchtlichen Schaden hinterlassen. Da ich Wracktauchgänge liebe hat mir vor allem der Abstieg zur <Hilma Hooker> gefallen. Vom Fischreichtum habe ich mehr erwartet, hingegen sind mir die vielen Weich- und Hartkorallen und die artenreichen Steilwände in guter Erinnerung.

Nachfolgend einige Unterwasser-Eindrücke. Und für alle unter euch, welche noch nie tauchten: es ist wirklich so, als ob sich ein zweites Universum öffnet: voller verrückter Farben und Formen!



Triggerfish, Bonaire



Coral Banded Shrimp, Bonaire



Blau fluoreszierender Schwamm, Bonaire



Brittle Star auf Koralle, Bonaire



Christmas Tree Worm auf Feuerkoralle, Bonaire



Prächtiger Grouper ca. 1.5m gross auf 36.6m Tiefe, Bonaire
Er hatte für mich nur ein müdes Lächeln übrig...



Stattlicher Barracuda bei <Hilma Hooker>, Bonaire



Tube Sponge, Bonaire



Yellowtail Snappers, Bonaire



Greysby auf Schwamm, Bonaire



Unterwasserlandschaft, Bonaire



Karin hinter Schraube der <Hilma Hooker>, Bonaire

Am 8. Juni verliessen wir Bonaire am späten Nachmittag mit Ziel Panama. Die Wetterberichte versprachen für die nächsten Tage einen mässigen Passat. Die Etappe von den ABC-Inseln (Aruba-Bonaire-Curaçao) nach Panama entlang der kolumbianischen Küste gilt als ziemlich gefährliches Seegebiet, da sich bei kräftigem Ostwind (Passat) gegen den ostwärts mit bis zu anderthalb Knoten setzenden Strom in Landnähe eine enorme See steil aufbauen kann. Dies ist vor allem in der Zeit des kräftigsten Passats von Januar bis April der Fall. So planten wir aufgrund der vorhandenen Informationen aus den einschlägigen Seehandbüchern unseren Kurs etwas seewärts der betroffenen Gebiete und erwarteten den Landfall in Colon/Panama in etwa 5 Tagen. Der erste Segeltag brachte uns denn auch ein neues Rekord-Etmal von 152 Meilen/24h und liess uns zuversichtlich eine schnelle Etappe erwarten, insbesondere als uns querab von Aruba eine grössere Schule von Delphinen für längere Zeit begleitete – für Seefahrer immer ein Glückssymbol...aber es sollte anders kommen!



Gewitter bilden sich über der ruhigen See

In der Nacht vom 10. auf den 11. Juni erlebten wir die schlimmste Gewitternacht unserer ganzen Reise, nachdem die allgemeine Gewitterneigung tagsüber laufend zugenommen hatte. Wir befanden uns im Seegebiet an der Grenze zwischen Venezuela und Kolumbien, nördlich des Maracaibo-Sees, berüchtigt wegen der schweren Gewitter. Nachdem wir gegen Mitternacht einige Gewitterherde nordwärts umschiffen konnten, dümpelten wir nach meiner Wachübernahme ohne Wind innerhalb kurzer Zeit zwischen überraschend schnell aufgekommenen, grossflächigen Gewitterzellen. Das schon fast gewohnte, ferne Wetterleuchten wurde nun ergänzt mit einem Feuerwerk von stets näherkommenden Blitzen aus den uns scheinbar völlig umgebenden Gewitterherden. Zwischen beeindruckenden Wolkenentladungen schlugen in immer kürzerem Abstand immer wieder Blitze in die Wasseroberfläche. Trotz der auf dem Radar normalerweise sichtbaren Regenfronten der Gewitterherde gelang es uns nur mit grosser Mühe und unter stundenlangem voller Maschinenleistung, den nahen Einschlägen zu entkommen. Von Freiwache konnte in diesen Stunden nicht mehr die Rede sein – beide standen wir angespannt und konzentriert im Cockpit, tauschten Beobachtungen aus, diskutierten das Radarbild, wägen unsere Reaktionen ab und hofften einfach auf das Beste. In einer solchen Situation hängt einem wirklich die Angst im Nacken da man sich gegenüber Blitzen so unkontrollierbar ausgeliefert fühlt und ein direkter Einschlag meist gravierende Folgen hat. Nachdem die Wettervorhersagen für die kommenden Tage keine wesentlichen Änderungen versprachen und wir keine Lust auf eine zweite solche Abenteuer Nacht hatten, entschieden wir uns, aufgrund des fehlenden Windes unter Motor den nächsten erreichbaren Hafen in Kolumbien - Santa Marta - anzulaufen.



Küste Kolumbiens bei Santa Marta – Im Hintergrund die sehr hohe Sierra de Santa Marta

Nach einem Tag mit <voller Kraft voraus> erreichten wir am Abend um 2115 Uhr den Hafen und baten den zuständigen Hafenkaptän über Funk um Genehmigung für 48 Stunden Ankern in Transit (d.h. ohne einklarieren zu müssen) aufgrund des schlechten Wetters, was uns nach einigem Hin- und Her gestattet wurde. Wir waren die einzige Yacht im Handelshafen und unter dem Status <en transito> wurde es uns auch nicht erlaubt, an Land zu gehen. Da in Kolum-

bien für sämtliche Hafen-Formalitäten ein teurer Agent beigezogen werden muss, war es uns ohne Einklarierung auch nicht möglich, unsere Reservekanister mit Diesel aufzufüllen. Um diese in jedem neuen Hafen erneut anfallenden Agentengebühren von 70 US\$ zu vermeiden, waren wir nach Ablauf der 48 Stunden gezwungen, Santa Marta zu verlassen und nahmen mit immer noch gemischten Gefühlen Kurs auf das anderthalb Tagesreisen entfernte Cartagena – und liessen unseren Plan, möglichst schnell direkt nach Panama und weiter in den Pazifik zu segeln, nach dem Abwägen aller <Wenn und Aber> fallen.

Doch davon dann im nächsten Newsletter.

HB9TPP@winlink. org

Nein, dies ist kein SPAM-Absender, sondern unsere Mail-Adresse direkt an Bord. Da leider auf etliche unserer versandten Mails keinerlei Antwort eingetroffen ist, kann es schon sein, dass euer Mailprogramm diesen Absender als unerwünscht im Papierkorb landen liess.

Das mailen von Bord funktioniert allerdings etwas komplizierter und vor allem langsamer als ihr euch das zu Hause gewohnt seid. Die Daten gelangen vom PC zu einem speziellen Modem, von diesem zum Kurzwellenradio, von dort zum Antennentuner welcher unsere isolierte Achterstagantenne an die gewünschte Frequenz anpasst. Von der Antenne geht's dann fast mit Lichtgeschwindigkeit über die Luft respektive im Zickzack zwischen Erdoberfläche und Ionosphäre bis das Signal von der Antenne einer am System beteiligten Amateurfunkstation aufgefangen und umgekehrt wieder dekodiert wird. Der Computer dieses Amateurfunkers, mittlerweile gibt es weltweit fast 100 dieser Stationen, speist das Ganze automatisch ins Internet ein und sucht auf dem zentralen Server gleichzeitig nach eingegangenen Nachrichten. Mit Hilfe dieses Systems lassen sich von Bord auch aktuelle Wetterberichte, Wetterfaxe, Satellitenbilder und allgemeine Warnungen herunterladen. Das ganze System basiert auf dem weltweit auf Freiwilligenbasis operierenden Amateurnetz, deshalb ist eine gültige HAM-Lizenz unerlässliche Voraussetzung. Je nach den momentanen atmosphärischen Ausbreitungsbedingungen der Radiowellen müssen bestimmte Stationen und

Frequenzen ausgewählt werden und die sehr unterschiedliche Verbindungsqualität zeigt sich auch im Datendurchsatz. Als bereits sehr gute Verbindung gelten 2000 Bytes/min (kein Druckfehler!), selten erreichen wir mehr als 5000 B/min, oft aber auch weniger als 1000. So ist klar, dass mit dieser Verbindung keinesfalls Bilder oder grosse Anhänge versandt oder empfangen werden können und sich Mails auf weniger als 20 kB beschränken sollten. Ebenfalls haben wir mit diesem System keinen Zugang zum Internet. Pro Station steht uns innerhalb von 24 Stunden nur eine halbe Stunde Verbindungszeit zur Verfügung – was wir selten ausnützen, da das Senden und Empfangen enorm viel Bordstrom benötigt. Es erleichtert uns den reibungslosen Empfang schon sehr, wenn die Originalnachricht beim Antworten ausgeschnitten wird!

Mails zu erhalten freut uns immer und seit wir diese Möglichkeit besitzen prüfen wir unsere anderen Adressen nur noch selten.

Ab und zu senden wir mit den Nachrichten auch eine Standortmeldung, welche ihr im Internet unter www.winlink.org unter <POSITION REPORTER> abrufen könnt. Um herauszufinden wo wir uns befinden müsst ihr nur unser Rufzeichen (CALLSIGN) eingeben - HB9TPP – und schon habt ihr unsere Position samt Karte und einem kurzen Kommentar.



Unser <Kommunikationszentrum> am Navitisch: Laptop, Kurzwellenradio und oben rechts eingebaut das Modem (graues Gerät)

Bis zum nächsten Mal!

Liebe Grüsse Karin und Rolf



Unsere Visitenkarte am Strand von Las Aves:

