



[erne@hotmail.com](mailto:erne@hotmail.com)  
[karinolbrecht@hotmail.com](mailto:karinolbrecht@hotmail.com)  
[HB9TPP@winlink.org](mailto:HB9TPP@winlink.org)

## SY NØRD – NEWS 16

---

DATUM: Sonntag, 15. Januar 2006  
POSITION: Perlas, Ankerplatz Espiritu Santo N 08-25 / W 078-51  
WETTER: sonnig, heiss, beinahe windstill, 2 Stunden nach Ebbe

Und dies einige Eindrücke der letzten 2 Wochen:



Liebe Freunde



Silvester auf NATHAPE zusammen mit Nathalie und Hanspeter

Zuallererst wünschen wir euch allen zwar etwas verspätet, aber nicht minder herzlich ein gutes

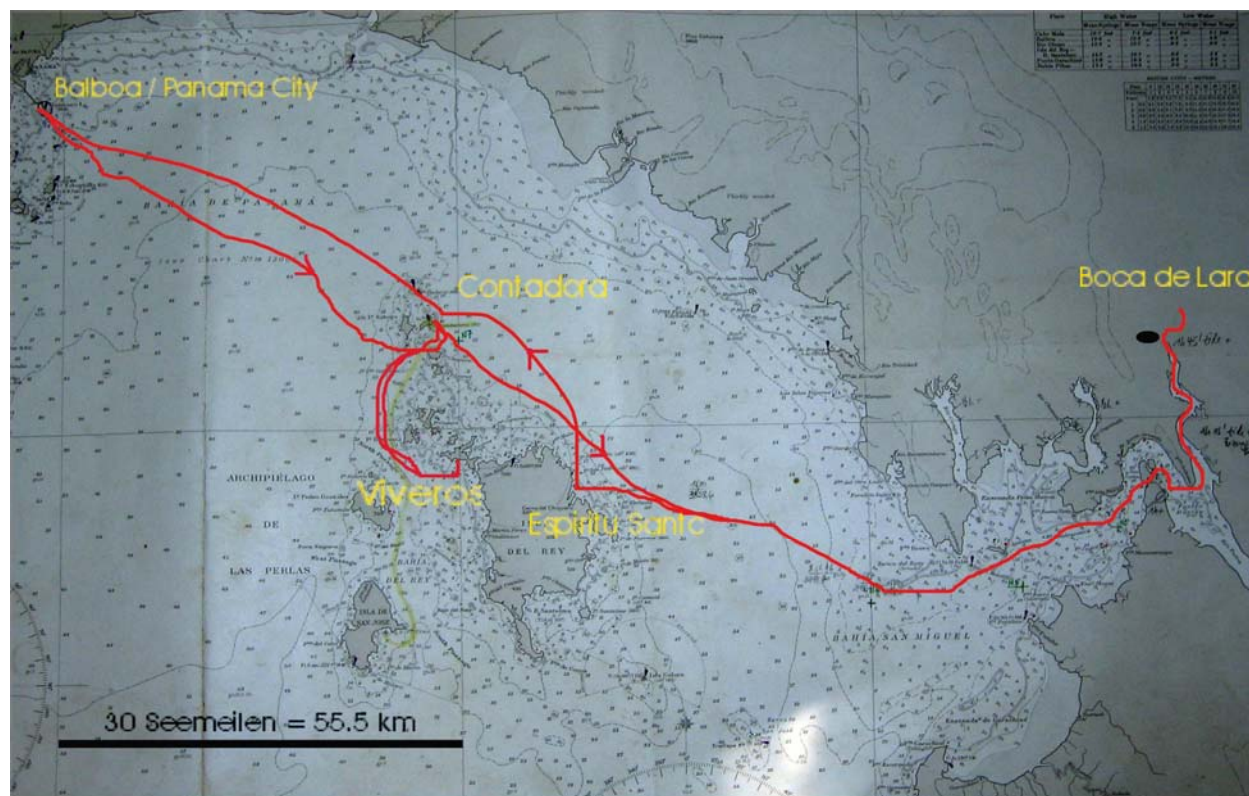
Neues Jahr. Mögen sich eure Träume erfüllen und die Tage voller Farben sein.

Sicher fragt ihr euch, wo denn Karin ist? Sie musste leider kurz vor Weihnachten aus familiären Gründen nach Hause fliegen, sodass ich einen knappen Monat lang alleine mit NØRD unterwegs war. Glücklicherweise kann Karin nun mit guten und zuversichtlichen Gefühlen und Gedanken in wenigen Tagen zurückkehren und ich selber schaue auf eine bewegende, spannende aber auch eine anstrengende Zeit als <Solosegler> zurück. Davon also dieser Bericht in loser Tagebuchform.

Viel Spass beim Lesen!

Liebe Grüße  
Rolf

## SOLOFAHRT IN DIE FLÜSSE DES DARIEN



### 23.12.05 - Logstand 3624,2

Um 1030 lichte ich Anker, nachdem alles an Bord bereit ist für die Überfahrt. Wie immer gibt es vorher viel zu tun bis das Schiff klar ist und alleine dauern diese Arbeiten fast eine Stunde lang: Dinghimotor, Aufholetalje, Benzintank,

Werkzeugkiste und die Ruder unter oder an Deck verstauen – alle 3 Sonnenschutzdecken von den Segeln entfernen – Sonnendach zusammenrollen und unter Deck stauen – unter Deck alles klar Schiff machen und befestigen – Navigationsunterlagen bereitmachen, Instrumente und PC anschalten, Logbucheintrag –

Cockpit aufräumen, Tisch verstauen, Fischfanggerät bereitlegen – Kurzcheck im Motorraum: motor- und Getriebeöl, Kühlwasser, Keilriemen, Stopfbuchse, Bilgenpumpe - Seeventile von Bad und Toilette schliessen – Ankerkette einholen.

Aus einem Mail an Karin:

*Kaum habe ich gestern dein Mail geschrieben kam Wind auf - so wie jeweils auf dem Bodensee ein blauer Streifen schnell gefüllt mit Schaumkrönchen kam aus Norden auf mich zu. Segel gesetzt und mit maximal 6.4 Kn, meist um 5.5 Kn Richtung Perlas gerauscht. Sandwich gemacht (Integralbagette-Rohschinken-Böller-Salat-Knoblauchstreichkäse) und Kekse gemampft - Zeitung gelesen und häufig abgeduscht - kein bisschen seekrank!!! :-))  
Bin exakt um 1800 an <unserer> Ankerbucht in Chaperera angelangt. Es ist ein gutes Gefühl, viele Plätze hier schon zum kennen - gibt viel weniger Stress. Bis kurz vor dem Ankerplatz gesegelt und dann problemlos geankert. Alles in 25 min verstaut ohne Sonnendach. War und ist etwas bewölkt. Jetzt ist es halb acht am Morgen. Nachts heftiges Gerolle (du hättest geflucht!!) wegen Nordostwind. Bleibe aber trotzdem hier heute. Bin das einzige Schiff und habe den Strand für mich.*



Wandbild im Zentrum von Panama City

### 24.-27.12.05 – Logstand 3659,7

Weihnachten verbringe ich völlig alleine an diesem wunderschönen Ankerplatz und genieße den schönen Abend sehr.

Aus einem Mail an Karin:

*Heute mache ich wohl nicht viel und geniesse den Tag an Bord und am Strand. Muss die Schale wieder mit schönen Sachen füllen, nachdem du alles mitgenommen hast...dann mache ich mich früh ans Vorbereiten des Weihnachtsmenüs:*

#### Apéro und Vorspeise:

- Campari Orange mit einigen wenigen Leberwurst und Knoblauchkäse-Crackers

#### Hauptgang:

- Fischfondue mit Cocktailsauce (hab's Rezept schon gefunden im Betty Bossy!) und Tomatensalat mit frischem Basilikum und Zwiebelringen

#### Käse:

- Parmesan und Roquefort

#### Dessert:

- frische Erdbeeren und Meringue mit Schlagrahm, Café Mélange

#### Dazu:

- Rotwein und gute Musik

Ich schätze die einsamen Tage hier. Ich habe mir einiges an Arbeiten vorgenommen für die Zeit ohne Karin und beginne am 25.12. mit dem Entrosten, Aufpolieren und Wachsen des ganzen Decks. Jeden Tag, je nach Sonneneinstrahlung und Hitze, erledige ich ein Stück. Die frühen Morgenstunden - sonst nicht gerade meine aktivste Zeit - erweisen sich für diese mühsame Arbeit als die angenehmsten. Am ersten Tag hole ich mir vom Rumrutschen an Deck an beiden Knien grosse Blasen und einige Finger sind durch die Arbeit an engen und kantig hervorstehenden Stellen ebenfalls lädiert. Der Anblick des nach dem Wachsen abperlenden Wassers auf den sauberen Gelcoat- und Chromstahlflächen entschädigt etwas dafür - auch wenn es bei guter Pflege und Sorgfalt nur gerade 4-5 Monateinhält!

### 27.12.05 – 30.12.05 - Logstand 3667,6

Ich habe mich für die Zeit um Silvester mit Nathalie und Hanspeter auf NATHAPE verabredet, welche bei der wenig nördlich von mir gelegenen Insel <Contadora> vor Anker liegen und auf Ersatzteile warten. Ich will diese kurze Fahrt unter Motor dafür benutzen, allenfalls einen Fisch für uns drei zu fangen und verlasse deshalb erst am späten Nachmittag <Chaperera>. Hier im Pazifik ist das Fischen wieder eine reine Freude – der Fischreichtum ist einfach überwältigend. So ist es nicht eine Frage <ob>, sondern <wann> auf einer Passage einer anbeissen wird. Da ich ja alleine unterwegs bin halte ich meine Instrumente im Cockpit bereit: 3 Messer, einen Handschuh, das Gaff (davon später mehr), 2 gefüllte Eimer und das Schneidbrett...

Aus einem Mail an Karin:

*Fahre unter Motor mit 2 Angelleinen zuerst ein wenig raus aus der Bucht und dann in Richtung*

Contadora. Ab und zu hat es fischende Vogel-  
schwärme - halte drauf zu. Nichts.... andere  
Motorboote sind ebenfalls am fischen... sollte  
doch eine gute Zeit sein!!!... nichts. Habe alles  
bereitlegt - fehlt nur noch der Fisch... nach  
20 Minuten hole ich mir das Buch zum Le-  
sen...nichts... Contadora liegt nun bereits quer-  
ab, Wassertiefe 30m ... da blegt sich das Bimini  
unter ungeheurem Zug nach unten!!! Ich werfe  
das Buch weg und will mich an die Haspel ma-  
chen - da schnellt das Bimini zurück nach oben  
- kein Zug mehr auf der Schnur - Mist - Fisch  
verloren!!! Muss ein grosser Brocken gewesen  
sein. Will den Köder kontrollieren - ALLES  
WEG!!!!!!! Schade um den schönen DORADE-  
KÖDER, den Blauen mit Federn, komplett neu,  
erinnerst du dich? - Scheisse! - Ist wirklich was  
GROOOOOOOOSSES gewesen..... nehme mir  
frustriert vor, bis 1740 weiter zufahren und dann  
umzudrehen... Enttäuscht...1740... nehme Kurs  
auf Contadora...da zieht die Angelrute zünf-  
tig!!!... hole den Fisch bis an das Heck - er  
kämpft wie wild... Ist eine neue Art - noch nie  
gefangen - viele Zähne, etwa 50cm lang,  
wahrscheinlich eine Art Seehecht oder so -  
nehme das Gaff . erreiche ihn übers Heck leh-  
nend nicht richtig - 3 Anläufe - er schüttelt sich  
und macht sich davon!!!!... zum zweiten mal  
frustriert... kuppel wieder ein, lege das Gaff  
aber bereit und denke : <aller guter Dinge sind  
3!>... nach 5 Minuten... riesiger Zug auf der  
Angelrute!!!... einholen wie wild... tieftauchen-  
der Fisch...schwimmt unter den Kiel... hole ihn  
hoch und diesmal zögere ich nicht...GAFF rein  
in die Klemmen!... Mist, das Gaff bricht am Holz-  
griff ab und das Eisenteil bleibt im Fisch ste-  
cken! Zum Glück bewegt sich der Fisch nicht  
stark...lehne mich über Bord und packe den  
Rest des Gaffs und ziehe ihn daran ins Cockpit.  
Ein stattlicher Crevalle Jack von 70cm Länge.  
Binde ihn an der Flosse an und hänge ihn über  
Bord zurück...muss den Kopf mit der Machete  
abhacken - ein Riesendurcheinander mit bei-  
den Angelschnüren...gelingt...der Köder lässt  
sich nicht freimachen da er ihn so tief ge-  
schluckt hat...hacke den Kopf ab und lasse ihn  
an der Angelrute baumeln, der Rest blutet aus-  
ser Bord aus...

Gerade zum Einnachten gelange ich an den  
Ankerplatz - nachdem ich noch eine Runde bei  
NATHAPE gedreht habe. Morgen gibts an Bord  
von NØRD eine Einladung zum Fischfondue!

Nach einer weiteren guten Stunde sind die 4  
grossen, tiefroten Filets und ein Sack mit Ab-  
schnitten um 1945 Uhr im Kühlschrank.

Die Tage vergehen mit Polieren und ungezähl-  
ten Stunden am PC. Wir haben von Nathalie  
und Hanspeter ihren gut erhaltenen DELL abge-  
kauft, als update falls unser unterwegs ausstei-  
gen sollte. Der PC an Bord ist uns mittlerweile  
nicht nur fürs maulen via Kurzwelle, sondern  
auch für die elektronische Navigation sowie für  
die Bearbeitung der vielen digitalen Fotos un-  
entbehrlich geworden. Natürlich geht das gan-  
ze Neuaufsetzen wie gewohnt nicht ohne Pro-  
bleme ab. Hanspeter und Nathalie als erfahrene  
Software-Spezialisten sind mir eine grosse Hilfe  
und unterstützen mich wo sie können.  
Und was machen 3 Schweizer an den Aben-  
den? Jassen...



Hanspeter und Nathalie zu Besuch auf NØRD

### 31.12.05 – 5.1.06 – Logstand 3690,0

Wir fahren zusammen über Silvester zur Insel Vi-  
veros – wir sind dort wiederum die einzigen Y-  
achten.

Aus einem Mail an Karin:

*Bei euch Zuhause ist es jetzt bald elf nachts und  
Ihr werdet euch schon vorbereitet haben zum  
Anstossen – wir machen es hier ebenso. Der  
Champus ist kalt gestellt und ich bin soeben  
nach genau 5 Stunden Fahrt hier in <Viveros>  
angekommen. Hatte sehr schönen Segelwind,  
aber anderthalb Knoten Strom gegenan. Dafür  
hat wieder einmal ein netter 50-60cm <Cero>  
angebissen – dieses Mal ging das Filetieren  
schon besser und schneller. Habe den Ganzen  
zu <Ceviche> verarbeitet und für heute als  
Vorspeise kalt gestellt. Ist das ein Champf! Bin  
ziemlich müde und springe jetzt dann schnell  
ins Wasser zum Abkühlen. Dann brauche ich  
ein kaltes Bier und dann sieht die Welt wieder  
anders aus!*



Fisch-Carpaccio an Limettensauce à la NØRD

Der Silvesterabend vergeht ganz gut mit Essen, Trinken und Jassen – auch eine alte Seenotrakete von 1983 startet ohne Probleme in den nächtlichen Himmel – bis Hanspeter kurz nach Mitternacht die Idee hat, wir könnten noch ein <Rauchopfer> bringen. So landet eine Original-Cubana <Romeo y Julieta> in meinem Mund und wir beide paffen – nicht gerade zur Ergötzung von Nathalie – frisch drauflos.



Da ging's mir noch gut – zum Glück hat Hanspeter für mich <nur> eine halbe dieser teuren Zigarren <geopfert>...

Nach etwa einer halben Stunde wird mir aber dermassen schlecht, dass ich mich vom wertvollen Stummel trennen muss und liegenderweise auf dem Deck von NATAHAPE versuche, das Schlimmste zu vermeiden oder wenigstens hinauszuzögern. Glücklicherweise habe ich mit Seekrankheit viel Erfahrung und kenne mittlerweile einige Tricks welche auch hier weiterhelfen. Einigermassen wiederhergestellt steht mir aber nicht mehr der Sinn nach Jassen und ich mache früher als geplant einen schnellen Abgang. Am nächsten Tag frage ich mich, ob es jetzt die <Julia> oder der <Romeo> war, der mir die-

sen Streich gespielt hat...und wie Churchill, Fidel Castro und Hemingway dies jahrelang aushalten konnten?

## 5.1. – 8.1.06 - Logstand 3708.5



NØRD bei der Ankunft auf Contadora

Zurück auf Contadora. Kurz vor der Insel fange ich erneut einen prächtigen <Crevalle Jack> da sich der Haken gut lösen lässt und ich jetzt keine Lust habe zum Ausnehmen, lasse ich ihn wieder frei. Komisch wie sich dieser Fisch, kaum ist er neben dem Boot, ruhig verhält. Das Lösen des Hakens geht so ganz reibungslos vor sich und er dankt es mir mit einem heftigen Grunzlaut.

Letzte Arbeiten an Deck und an den beiden PCs – letzte Jassabende.

Einkaufen von frischem Obst, Gemüse und Eiern, Backen von Brot, Herstellen von Yoghurt. Planung der Fahrt zum <Golfo de San Miguel>. Regelmässige Funkrunden um 1900 OZ mit Günther (HP1XX), einem Funkamateurliebhaber, der seit 14 Jahren hier auf Contadora lebt und das deutschsprachige <Panama-Pazifik-Netz> betreibt. Da ich alleine unterwegs sein werde, versuche ich mich einigermaßen regelmässig bei ihm zu melden und meinen jeweiligen Standort durchzugeben – man weiss ja nie! NATHAPE wartet auf die letzten Ersatzteile und sticht am 11.1. in Richtung Ecuador in See. Wir haben später im Pazifik ungefähr dieselbe Route und werden uns wohl da und dort wieder sehen. Ich habe den losen, ungezwungenen und doch sehr herzlichen Kontakt mit ihnen sehr geschätzt. Wir bleiben über Funk in einem losen Kontakt.

## 8.1.06 - Logstand 3756.8

Ich bin nun also unterwegs in Richtung <Golfo de San Miguel>. Dies ist ein ziemlich grosses Mündungsgebiet vieler Flüsse aus dem <Da-

rien>, dem zusammenhängendsten Urwaldgebiet Panamas bis hinein nach Kolumbien.



Einfahrt in den <Golfo de San Miguel>

Nach wie vor gibt es hier mit Fahrzeugen kein Durchkommen, die berühmte <Panamericana>, die Strasse von Alaska bis nach Feuerland, hört hier auf, während der Regenzeit sind die unbefestigten Strassen nur noch Schlamm und viele Dörfer der Einheimischen sind nur auf dem Flussweg erreichbar. Historische Bedeutung bekam dieses Gebiet durch den spanischen Eroberer <Balboa>, welcher als erster Europäer von hier aus den Pazifik zu Gesicht bekam.

**Balboa, Vasco (1475-1517), spanischer Entdecker**

1500 war er Mitglied der von dem spanischen Entdecker Rodrigo de Bastidas organisierten Handelsexpedition, die die Nordküste Südamerikas erkundete. Balboa ließ sich anschließend im heutigen Santo Domingo (Dominikanische Republik) nieder, wo er sich erfolglos im Landbau versuchte. Um sich seinen Gläubigern zu entziehen, nahm er an der von Martín Fernández de Enciso geleiteten Expedition teil, die 1510 eine Siedlung in Darien (heute Panamá) gründete, die erste europäische Siedlung auf dem amerikanischen Festland. Balboa setzte Enciso ab, um dann 1513 eine Entdeckungsreise zu den Küsten des Pazifischen Ozeans zu leiten. Als erster Europäer durchquerte er den Isthmus von Darien in Zentralamerika. So erreichte er am 29. September 1513 den Pazifischen Ozean, den er als Südsee bezeichnete. Balboa erhob im Namen Spaniens Anspruch auf das Meer einschließlich aller Inseln. Durch Intrigen am spanischen Hof wurde er als Gouverneur von Darien durch den spanischen Soldaten und seinen Schwiegervater Pedrarias Dávila (1440-1531) abgelöst. Balboa wurde schließlich 1517 wegen einer angeblichen Verschwörung von Pedrarias angeklagt und in der Stadt Acla im heutigen Panamá enthauptet.

Quelle: ENCARTA ENZYKLOPÄDIE

Der anfänglich zügige Wind schläft nach 3 Stunden leider ein – dafür gehen wiederum 3 Fische an die Angel. Der dritte bleibt auch tatsächlich dran – das frische Thunfleisch koche ich gar und verarbeite es zu frischem Thonsalat mit viel Zwiebeln. Der Motor läuft für einige Stunden bis ich im Golfo die Segel wieder setzen kann und knapp vor dem Einmüden vor der <Isla Iguana> den Anker werfe. In diesem Gebiet herrschen ziemliche Tiden-Strömungen und die Ankerkette holpert die ganze Nacht über den felsigen Untergrund.

## 9.1.06 - Logstand 3775,4



<Rip-Tide>, hervorgerufen durch untenliegende Felsen und noch verstärkt durch den Effekt <Wind gegen Strom>

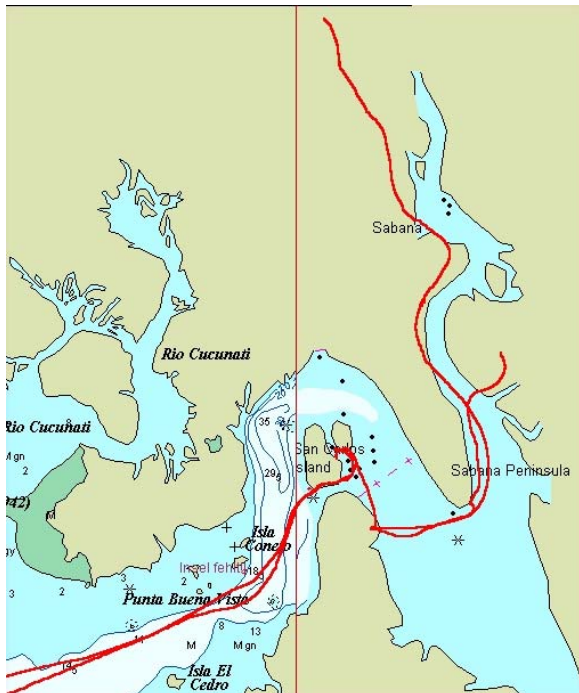
Zum ersten Mal habe ich nachts vor Anker 6,7 Seemeilen zurückgelegt! Nein – ich bin nicht auf Drift gegangen – jedoch mehrfach zur Kontrolle aufgestanden – anfänglich bei jedem grösseren Knacks der Ankerkette. Der herrschende Tidenstrom hat das Logge-Rad kräftig angetrieben und das Instrument hat fleissig mitgezählt.

Ausserhalb der Insel zeigen sich Schaumkronen und kleine, steile Wellen. Der Nordwind steht gegen den einlaufenden Strom der steigenden Flut und baut dabei solchen ungemütlichen Seegang auf. Dafür laufe ich mit bis zu 7,5 Knoten weiter in die Bucht hinein, lasse die <Islas los Bongales> an Backbord liegen und taste meinen Weg durch die schmale aber tiefe Passage <Boca Chica>.



Durchfahrt durch die <Boca Chica>

Alleine in unbekanntem Gewässern mit Strömung und Tide unterwegs ist ab und zu nervenaufreibend und ich unterliege einer steten Spannung. Häufig vergleiche ich Karte, GPS und elektronische Charts mit der Sicht von Deck um allfällige Abweichungen möglichst schnell festzustellen. Tatsächlich <entdecke> ich eine kleine Insel, welche nicht in den elektronischen Charts eingetragen ist. Wie ich später feststellen werde, sind diese natürlich vor allem für die Küsten gedacht und weiter landeinwärts führt mich der vom GPS diktierte Weg auch tatsächlich mitten über Land! Aber bis jetzt stimmt alles noch einigermaßen.



Elektronische Charts: Landeinwärts im Rio Sabana führen sie mich über Land

Schon um 1145 fällt der Anker an einem wunderschönen Platz südlich der <Isla Boca Grande>.



Ankerplatz <Boca Grande>

Ich erhole mich etwas von der Anspannung, hole verpassten Schlaf nach, genieße den frischen Thunсалат und erkunde später am

Nachmittag die nahe liegenden Ruinen des alten Sägewerks und der Gulf-Station. Ich liebe die Ausstrahlung solcher Orte, den herumliegenden Schrott, Zeugnisse früheren Wirkens von Menschen an ihrem Arbeitsplatz, den morbiden Geruch des Verwesenden und Vergangenen...



Ehemalige Tankstation



Dampfmaschine des Sägewerks



Ehemaliges Verwaltungsgebäude

## 10.1. 06 - Logstand 3784,5

Schon das Handbuch hat mich neugierig gemacht: in <La Palma>, dem Verwaltungshauptort der Provinz <Darien> soll es eine Bootswerft geben, wo ein sehr grosses Segelboot ganz aus Holz im Bau sein soll. Der Mann, der jetzt im Verwaltungsgebäude der ehemaligen Sägerei haust und mich zum Abschied mit 3 Säcken frischen Zitronen und 3 grünen Kokosnüssen beschenkte, erzählte, der Stapellauf sei erst einige Wochen her und auch die Masten stünden schon... doch was ich dann wirklich dort zu sehen bekam, das hatte ich nicht erwartet! Und vor allem nicht an diesem Ort.



92 Fuss – rund 28m – ist sie lang. Der Grossmast über 100 Fuss – alles aus Holz vom Feinsten! Rechts daneben NØRD vor Anker...

Jim, Inhaber eines New Yorker Software-Unternehmens, hatte schon in früheren Jahren durch den sehr reputierten ortsansässigen Bootbauer <Rufino Gomez> eine Holzjacht bauen lassen. Dieses grössere Projekt begann im Jahre 1994 und steht nun vor seinem Abschluss. Jim hat in seinem Leben mehrere kleinere Boote selber gebaut und den Rest - so meint er - sei <learning by doing> und <interest>. Alle Hölzer zum Bau stammen aus dem <Darien> und spezielle Materialien wie Kohlefasern, V4-Chromstahl sowie Plexiglas als auch einige spezielle Maschinen hat er aus den USA mitgebracht. Jim kommt seit mehr als 38 Jahren regelmässig an diesen Ort und mit einigen der Arbeiter verbindet ihn eine langjährige Freundschaft. Er sieht den Bau dieses Bootes und sein Engagement nach eigenen Worten als eine alternative Art von Entwicklungshilfe, Basisarbeit und Technologie-Transfer. Er wirft vielen staatlichen Projekten mangelnde Nachhaltigkeit vor, Korruption und letztendlich erneute Ausbeutung und will mit seinem Schiff ein Gegenbeispiel geben, von dem er weiss, dass es in der Praxis funktioniert. So plant er auf dem Schiff sämtliche am Bau Beteiligte als Crew einzusetzen und

mit dem Schiff nach Washington zu segeln. Unterwegs würden sie sowohl das Projekt, aber auch deren Erschaffer – alle sind einem der traditionellen Stämme zugehörig – vorstellen, deren Kultur, Lebensweise, Kleidung, Tänze – eine Art kultureller Austausch welcher dieses Schiff dereinst auch nach Europa führen soll. So die Kurzfassung. Jim hatte verständlicherweise nicht sehr viel Zeit für Erklärungen, aber ich bin mir sicher, dass hinter seinem bei US-Amerikanern selten zu findenden <Understatement> viel mehr steckt als oberflächlich sichtbar wird. Auf jeden Fall ist hier ein <Macher> am Werk, der etlichen jungen Männern dieses Ortes langfristig Arbeit verschafft und auch in vielen Spezialgebieten für nachhaltige Ausbildung und <Know-how> gesorgt hat – so wurde im Zusammenspiel zwischen traditionellem Bootsbau und modernen Fertigungstechniken dieses wunderschöne Schiff erst realisierbar.



Jim – im Dorf und in der weiten Umgebung ist er unter dem Namen <Jaime> bekannt. Alle sprechen mit einer besonderen Achtung von ihm...



Der Riss hat etwas von der alten J-Class ist im Unterwasserbereich aber einiges flacher



Jede der vielen Schlafkammern ist aus einem der hiesigen Hart-Hölzer gebaut und bildet so für sich eine Art Einheit



Sämtliche Beschläge aus Chromstahl werden vor Ort nach Mass fabriziert – sogar die Wantenspanner und die Teile des Rod-Riggs. Die Schleif- und Polierarbeiten verschlingen viel Zeit!



Schnitzereien in <Cocobolo> oder <Rosenholz> finden sich im Salonbereich



Nichts fehlt im Maschinenpark – sogar eine kleine mobile Stammsäge hat Jim aus den USA hierher gebracht!



Die beiden riesigen hohlen Bäume sind mehrfach verleimt und innen mit Kohlefasern verstärkt. Mich erstaunte, wie gerade sie geschaffen sind! Ebenfalls wie die beiden Masten wurden auch sie von nur einem Mann in wochenlanger Arbeit gebaut!



Juan beim Einpassen der Fenster mit der Oberfräse

Mit auflaufender Flut fahre ich am Mittag weiter in den <Rio Sabana> hinein. Da ich etwas spät dran bin und die Fahrt bis nach <Boca de Lara> ohnehin nicht mehr schaffe, weiche ich in einen Nebenfluss aus und werfe um 1315 zuhinterst im <Estero Nopo>. Hier fühle ich mich nun wirklich endgültig als Robinson, weit ab jeglicher Zivilisation, inmitten des dichten Urwalds und auf meiner schwimmenden Insel nur gerade 20m weg von der grünen Blätterwand.



Zuhinterst im <Estero Nopo> vor Anker

Aus einem Mail an Karin:

*Nach einem <Welcome>-Bierchen habe ich zuerst einmal mein stündiges Nachmittags-Schönheitsschläfchen gemacht und dann 2 Stunden lang die hintere Bllge und das Pümpell und die Bodenbretter geschrubbt und alles schön sauber gemacht. Für so was fährt man nun Ins Paradies - na ja!*

*Gerade eben scheint die <Papagelen-Flugzelt> angebrochen zu sein. Krelschend, und immer paarweise, fliegen sie - flattern wäre eigentlich ein passenderer Ausdruck - alle in ein und derselben Richtung. Langsam geht die Wassertiefe zurück, gegen 2000 Uhr, also in etwa 3 Stunden, herrscht hier Ebbe und die schlammigen Ufer treten alle ans Tageslicht. Iblisse und andere Vögel, deren Namen ich nicht kenne, waten auf der Suche nach Fressbarem dem Ufer entlang und aus dem Urwald tönt es mit vielfach unterschiedlichen Vogelstimmen. Leider habe ich bis jetzt noch keine Brüllaffen gesehen oder gehört.*

*Der Urwald tönt zu schön - bis jetzt machen sich auch noch keine Stechvlecher bemerkbar, aber das kann in einer halben Stunde ja noch ändern.*

### 11.1. -12.1.06 - Logstand 3796,4

Nun geht es endgültig flussaufwärts. Mit auflaufender Flut motore ich züigig nordwärts und ab

<Isla Bellas> nehme ich noch ein <Cayuco> in Schlepp. Simon und sein Sohn Raphael nehmen dankbar an – sie sind morgens um 5 schon den Fluss runter gepaddelt und kehren nun mit ihrer mageren Ausbeute, einem Fisch von etwa 25 cm Länge, in ihr Dorf zurück. Der Fluss wird auf den letzten 3 Kilometern stets enger und die Wassertiefe unter dem Kiel nimmt entsprechend ab – teilweise bleiben bei Flut nur noch gerade 2.5 Meter, ausserhalb des Fahrwassers fällt das Lot auch schon mal unter einen Meter. Ich gehe dann schleunigst vom Gas und suche mir den Weg dorthin, wo die Anzeige wieder zunimmt. Generell gibt es bei Flussfahrten 2 Grundregeln: Fahre nur bei steigender Flut, dann kommst du, wenn du auffährst, automatisch wieder los – und zweitens: halte dich in Fluss-Biegungen an die Aussenseite.

Wir gelangen so mit langsamer Fahrt bis vor das Dorf <Boca de Lara>, wo sich Simon und Raphael verabschieden. Sofort rennen Kinder herbei und paddeln in ihren Cayucos zu mir hinaus. Die Menschen am Ufer winken und ich rufe ihnen zu, ich würde wiederkommen. Die Kinder hängen an der Reling und erhalten jedes ein <Zeltli>.



Kinder aus <Boca de Lara>

Für mich ist hier das Anker wegen des Tiefgangs nicht möglich, ich muss etwa 800m flussabwärts fahren und dort in einer Flussbiegung mit 2 Anker vermuren. Um 1400 Uhr liege

ich ruhig und mache mich später mit dem Beiboot auf ins Dorf.



Boca de Lara – ein schöner Name für ein schönes Dorf!

Die zum Stamm der <Wounaan> gehörenden Bewohner dieser Gegend sind bekannt für ihr Kunsthandwerk. Die Frauen weben aus feinen, natürlich gefärbten und aufgesplitteten Pflanzenfasern Körbe mit wunderschönen Mustern und die Männer schnitzen aus dem sehr harten und je nach Maserung rötlich-schwarzen <Cocobolo>-Holz Tierfiguren.



Mlleina am Herstellen eines Korbes. Viele Frauen arbeiten monatelang, teils jahrelang an einem Korb – diese werden in Panama und auch hier – wie ich leider schnell feststellen muss – für teilweise mehrere hundert Dollar gehandelt.



Aus Cocobolo entsteht ein Adler. Juan kann diesen für 30-35 Dollar verkaufen. Einen interessanten Einblick in die Denkwelt dieser Leute erhalte ich, als ich ihm ein unbearbeitetes Stück fast schwarzes Cocobolo abkaufen möchte. Es ist etwa 35cm lang und 20 cm dick und wiegt ungefähr 12 kg. Ich frage nach dem Preis – und denke für mich so an etwa 5-10\$ - und er will 70 \$ dafür haben. Er rechnet anders als ich: aus diesem Stück Holz kann er 2 Adler fabrizieren – macht  $2 \times 35 = 70$ . Er begreift mein Problem nicht ganz, als ich ihm zu erklären versuche, dass er bei seiner Berechnung seinen Arbeitsaufwand ausser Acht lasse und nicht die ganzen Kosten auf das Material abwälzen könne. Was für einen Arbeitsaufwand? Er hat ja nichts anderes zu tun...so läuft das hier!

Ich möchte mir hier wenn möglich aus Cocobolo einen Ersatz für mein abgebrochenes Gaff schnitzen lassen. Ich werde am Ufer schon begrüßt von vielen Kindern und von Enrigelio – dem vom Dorf Beauftragten für Kontakte mit Besuchern. Ich frage, ob für das Betreten des Dorfes eine Genehmigung des Ortsvorstehers nötig sei und erkläre ihm mein Vorhaben mit dem Gaff. Von Anfang an spüre ich im Dorf eine wohlwollende, angenehme und friedliche Stimmung.



Ich werde gegrüsst und grüsse freundlich lächelnd zurück – die auffallend vielen Kinder spielen friedlich zusammen, Hunde und Hühner laufen frei herum, viele der offenen, wegen der Regenzeit auf Stützen ruhenden Häuser haben keine Wände und sind vollständig offen, einige kleine Läden mit dem Lebensnotwendigsten säumen den Hauptweg und etwas weiter oben befindet sich sogar eine Schule, eine Telefonkabine und ein Computerraum.



<Informatikzentrum> von Boca de Lara

Ich erfahre von Enrigelio viel Interessantes über das Dorf und seine Umgebung und bin wieder einmal froh, die Landessprache zu sprechen. Im Gegensatz zu den Kunas beherrschen die meisten Wounaan das Spanische gut und nur einigen älteren Frauen muss übersetzt werden. Untereinander sprechen sie aber ihre eigene Stammessprache. Da und dort sieht man ebendiese älteren Frauen oben-oben und fast alle der Dorfbewohner haben wie die Frau auf dem Bild eine aufgemalte geometrische Körperzeichnung.



Treffen Besucher ein, macht eine Glocke darauf aufmerksam und gemeinsam werden im Pavillon die Handwerksarbeiten ausgestellt. So haben alle dieselbe Chance eines Verkaufs und es gibt keine Feindseligkeiten. Bei mir war das interessanterweise nicht der Fall, aber am nächsten Tag kamen zwei weitere Segler an, welche kein Spanisch sprachen und deshalb wohl als potenziell bessere Käufer eingeschätzt wurden. Ich hatte mit meinem Gaff ja auch schon einen Auftrag in Bearbeitung.

Narcilio sei der Mann für meine Gaff-Schnitzerei, meinte Enrigelio und führte mich, unterdessen war unser schlenderndes Grüppchen auf über 10 Männer angewachsen, zu ihm. Nach einigen Erklärungen, Fragen und Abwägungen wurden wir handelseinig. Für 25 \$ würde mir Narcilio mein Gaff bis spätestens übermorgen herstellen – da ich ja zeitlich wegen der Rückkehr Karins etwas gedrängt war.

Schon nach einer halben Stunde röhrt die Motorsäge unter den interessierten Blicken von über 20 Dorfbewohnern und Kindern und ich sagte Narcilio, ich würde morgen Nachmittag wieder herkommen um zu sehen wie das Objekt gedeihe.



Der Stamm wird aufgesägt...



...und Narcilio prüft die Stücke auf deren Eignung

Nachts gab's dann Probleme mit meinem Ankerplatz:

Aus den Mails an Karin:

*Jetzt wird's dann bald kritisch. Noch NICHT ganz Ebbe und nur noch 20cm Wassertiefe unter dem Kiel angezeigt. Morgen muss ich definitiv etwas weiter nach unten mehr in die Biegung hinein verlegen - dann steht die Tide nochmals 20cm höher - es ist knapp vor Vollmond. Heute werde ich wohl oder übel ein klein bisschen im Schlamm versinken. Ist ja schön weich hier.*

*MIST - Jetzt ist's definitiv - sooooooooooooooooooooo ruhig lag NØRD schon lange nicht mehr! Muss also um Mitternacht raus und umparken - bähhhhh! Selber schuld.... :-((((*

*Heute bei ablaufendem Wasser mit SÜSSwasser (vom Fluss) das ganze Deck von meiner nächtlichen Umankerungs-Schlamm Schlacht geputzt! Wenn ich schon dabei bin, erhält der ganze Rumpf noch eine neue Schicht Wachs. Wenn man schon mal so ruhig liegt!*



Narcilio mit dem fertigen Gaff

Als ich am nächsten Tag bei Narcilio erscheine, hat er alles schon fertig. Ich habe ihm bei der Wahl und Ausarbeitung des Griffs freie Hand gelassen - es sollte einfach etwas sein aus dem Meer. Aus meinen Vorschlägen wählte er einen Delphin. Ich bat ihn, rund um den Schwanz den Stab noch etwas zu verjüngen um den Delphin besser zur Geltung zu bringen und zahlte den

ausgemachten Preis. Morgen früh würde ich das überarbeitete Gaff abholen - um noch vor der tiefsten Tide unterwegs sein zu können.



Das fertig montierte Gaff mit dem von mir geschmiedeten scharfen Haken

Den Rest des Nachmittags verbrachte ich unter dem Haus von Juan dem Schnitzer und Mileina und sah den beiden bei der Arbeit zu. Wir schwatzten über dies und das, sie stellten viele interessierte Fragen zum Schiff, zu meiner Reise, zur Schweiz und ich erfuhr im Gegenzug viel Interessantes zu ihrer Kultur zu ihrem Lebensalltag.

Vor meiner Rückfahrt zum Schiff drehte ich mit einigen Kindern auf dem Fluss noch eine Runde im Dinghi - etwas was sie sichtlich genossen.



## Freitag 13.1.06 – Logstand 3821,4

Man macht keine Witze ungestraft – vor allem nicht über Freitag den Dreizehnten. Aber dass es dann gleich so heftig werden sollte, habe ich am Morgen, nachdem ich freudig mein Gaff abgeholt hatte, Weissgott nicht gedacht.

Mein täglicher Begleiter: Tidenkalender

Nicht dass ich mir nichts dabei überlegt hätte, als ich mich am 13.1. um 0730 Uhr flussabwärts auf den Weg mache – entgegen der oben erwähnten Regel 1, nur bei auflaufender Flut unterwegs zu sein... da die Tide in Boca de Lara rund ein drei Viertel Stunden später als am Bezugspunkt Balboa (Ausdruck) einsetzt, kann ich auf den ersten kritischen 3 Kilometern noch mit ausreichenden Wassertiefen rechnen. Zudem kenne ich ja vom Hochfahren den Weg und die kritischen Punkte, auch wenn ich dabei ausser Acht lasse, dass die Fahrt flussaufwärts damals fast bei totaler Flut stattfand. Ausserdem soll die Strömung flussabwärts bei ablaufender Tide etwas mitschieben sodass ich frühzeitig in <La Palma> auf der Schiffswerft ankommen würde. Dort will ich mir nämlich noch einige Abschnitte dieser besonders farbigen Hart-Hölzer für den Werkunterricht besorgen. Es kommt alles ganz anders... meine bisher bitterste Zeit als Kapitän wartet nur einige Hundert Meter weiter flussabwärts!

Den Gashebel stets handlungsbereit in der Hand, die Pinne zwischen den Beinen und das Auge stets zwischen dem Flussufer, den Anzeichen von Untiefen auf dem trüben Wasser und

dem Echolot hin und her schweifend taste ich meinen Weg flussabwärts. Bei den ersten Anzeichen von kritischen Stellen reduziere ich meine Geschwindigkeit drastisch und vermag mit Tiefenangaben von meist mehr als 80cm unter dem Kiel der Wasserrinne zu folgen. Dann kommt eine längere gerade Strecke ohne deutliche Biegung und ich halte mich eher in der Flussmitte – und dann geschieht es ganz plötzlich: ein sanftes Heben des Rumpfes, eine kleine Erschütterung. Das unbedingt zu Vermeidende ist eingetreten: Ich bin aufgelaufen.

Die ersten Reaktionen kommen schnell und der Situation entsprechend: Volle Kraft zurück - immer dorthin raus, wo man hergekommen ist, sagt das Lehrbuch. Doch in einem Fluss mit ablaufender Tide hat ein normaler Propeller im Rückwärtsgang keine Chance. Es wird definitiv – ich habe ein ziemliches Problem. Mit vollem Schub vor und zurück vermag ich den Rumpf etwas zu bewegen, jedoch dreht mich die Strömung um meine Achse in genau der Richtung, in die ich nicht noch weiter will.

Unterdessen nähert sich ein Cayuco mit Juan Ignacio und Javier. Ich flehe sie an mir zu helfen – entferne fieberhaft das Sonnendach – gerade heute habe ich es für die Fahrt flussabwärts stehen lassen! – um den Baum rauszufieren. Vielleicht würde das Gewicht von uns dreien zuäusserst auf dem Baum sitzend NØRD so weit krängen, dass der derweilen weiter unter Vollast laufende, stark rauchende Motor den Kiel aus der Untiefe drehen würde. Zuviel Zeit ist aber unterdessen schon verloren gegangen, der Wasserstand fällt in 10 Minuten um rund 10 Zentimeter – und es sind noch fast 3 Stunden bis zum berechneten Tiefststand! Mein Gehirn rast, das Herz steht mir ganz weit oben im Hals und ich möchte die Uhr um eine halbe Stunde zurückdrehen. Wie konnte ich nur so dumm sein und eine Grundregel missachten!



Unterdessen neigt sich das Schiff bereits mehr als 15 Grad nach Backbord, an ein Wegkom-

men ist nicht mehr zu denken. Schadensbegrenzung ist das Einzige was ich hier noch tun kann. Ich bin so froh um die Anwesenheit der beiden Männer aus <Boca de Lara>, auch wenn ihre Kommentare, es würde hier ALLES ums Schiff herum bei Ebbe trocken werden, mich nicht gerade zu erheitern vermögen. Ein Versuch, mit dem Cayuco den leichten Aluminium-Anker an einer langen Leine auszubringen scheitert kläglich am lausigen Ankergrund. Mein Glück im Unglück ist, dass ich für diese Fahrt den Aussenbordmotor am Dinghi montiert gelassen habe. So knüpfte ich 4 lange Leinen zusammen und rase zur anderen Flussseite, querab zum Schiff. Erneut fasst der Anker nicht. Nun muss der Hauptanker mit viel Kette her. Javier, der Jüngere von beiden, hilft mir dabei, den 19kg Bügelanker mit 30m Kette ins Dinghi zu schaffen. Dann gebe ich wieder Schub und kann den Anker so fallen lassen, dass der grösste Teil der Kette gestreckt im Fluss zu liegen kommt. Zurück an Bord hole ich die Kette über die Ankerwinde dicht, so stark ich kann. Der Anker greift! Dieser Zug soll den Bug davor bewahren, vom ablaufenden Wasser weiter auf die Bank gedrückt zu werden. Zudem, so hoffe ich, brauche ich den Anker nach dem Wiederaufschwimmen ebenfalls, um nicht abgetrieben zu werden.



Ob es aber jemals ein Wiederaufschwimmen geben würde, bezweifle ich in diesem Moment ziemlich. Ziemlich ausser Atem klariere ich zusammen mit Javier die fast 100m lange, zusammengeknöpfte Leine. Nachdem er meint, dieser würde seiner Meinung nach halten denn er läge schon viele Jahre lang hier, nehme ich mit Vollgas Kurs auf einen genau querab am anderen Rande der Fahrinne aus dem Wasser schauenden Mangrovenstrunk. Beim Überbringen der Leine ist möglichst zu vermeiden, dass diese zu früh ins ablaufende Wasser gerät und von diesem als weite Leinenbucht gepackt und abgetrieben wird. Javier würde es an Bord nicht halten können und das Dinghi wäre zu

schwach. Es muss also im ersten Anlauf gelingen – NØRD liegt nun schon mit etwa 20 Grad Schlagseite wie ein gestrandeter Wal auf der Bank. Es gelingt mir – wie im Militärdienst seinerzeit beim Spannen von Fährseilen gelernt und geübt – das Seil zum Strunk zu bringen und anzuknoten. Zurück auf dem Schiff bekommt Javier <immer längere Arme>, aber er lässt das Ende nicht los. Gemeinsam würgen wir das Seil an Bord, wo ich es dann ans Grossfall schäkle. Über die Grossfallwinde ziehe ich nun langsam dicht, stets den Strunk und den Masttop im Auge – einen Bruch kann ich mir nicht leisten. Diese Abspannung quer über den Fluss hinweg soll unsere Schräglage einigermaßen stabilisieren – solange der Strunk hält! Bei rund 25 Grad am Krängungsmeter tritt ein erster Stillstand ein. Mir ist allerdings klar, dass diese Abspannung kaum reichen würde, die insgesamt 8 Tonnen Schiffsgewicht, davon 3.2 Tonnen im 2m tiefgehenden Kiel, von einem weiteren Absinken zu bewahren. Noch soll das Wasser fast einen weiteren Meter absinken und die nebenliegende Kiesbank mit den vielen scharfen, muschelbewehrten Steinen tritt immer deutlicher in mein Blickfeld. Wenigstens versichern mir Javier und Juan-Ignacio, es hätte hier keine grossen Felsen oder grössere Steine. Nachdem ich Polster bereitlegt und die Kugelfender ausgebracht habe, ist das Nötigste getan. Diese gedenke ich als Schutz unter den Rumpf zu schieben, sollte er noch weiter überliegen und die Steine beginnen, die Rumpfsseiten aufzukratzen oder gar einzudrücken. Trotz der erstellten Abspannung am Mast nimmt jedoch die Krängung langsam weiter zu.



Da hat der Ältere der beiden, Juan-Ignacio, die letztendlich zündende Idee: Wir sollen am Ufer einen Mangrovenstamm umhacken und als Stütze auf der Backbordseite an die Reling binden. Wieso habe ich nicht daran gedacht – natürlich nicht an die zeitraubende Arbeit mir den Mangroven und schon gar nicht an die Reling! Aber ich habe ja Spinnackerbäume an Deck

liegen! Fieberhaft machen wir diese frei und rammen den längeren von beiden neben dem Rumpf ins nun nur noch etwa 40cm tiefe Wasser – er versinkt ein wenig im losen Kies und findet dann einen schwachen Halt. Am Mast pieke ich ihn in den Spinnackerbeschlag ein. Nur gut sind auf unserem Schiff alle Deckbeschläge ziemlich gut dimensioniert! Der Winkel dieser Stütze ist ideal und es besteht die kleine Chance, einen Kontakt des Rumpfes mit dem Grund auf diese Weise zu vermeiden und dabei erst noch den Masttop etwas zu entlasten.



Ich steige nun runter ins Wasser und fühle mit der Hand unter den Rumpf: an der empfindlichsten Stelle haben wir noch etwa 30cm <Luft>. Bei rund 35 Grad Krängung findet NØRD ihr vorläufiges statisches Gleichgewicht, obwohl sowohl der Kiel als auch der Spinnackerbaum ab und zu vom Kies her stammende, mahlend-knackende Geräusche von sich geben. Ich bringe noch den zweiten, kürzeren Baum aus und befestige ihn am Mastkorb. Er ist zu kurz für eine geeignetere Befestigung – aber wenn das ganze Gebilde trotzdem noch absacken sollte würde ich einen verbogenen oder aus dem Deck gerissenen Bügel den Schäden am Rumpf vorziehen. Nachdem sie auf meinen Wunsch hin noch etwas geblieben sind, bis wirklich absehbar ist, dass keine Veränderung mehr eintreten würde, verlassen mich Javier und Juan-Ignacio zum Fischen flussabwärts mit der Versicherung, auf einen lauten Pfiff sofort zurückzukehren. Nachdem ich nun wirklich nicht mehr

machen kann – überlasse ich mich meinen schlechten Gefühlen und hocke mich zuerst einmal völlig still und regungslos ins Cockpit. Jede noch so kleine Erschütterung oder das feinste Geräusch lassen mich aufschrecken. Ich quäle mich mit Selbstvorwürfen – schelte mich einen unfähigen Idioten, hoffe angesichts meiner Handlungsunfähigkeit zur Passivität verdammt auf das Beste und gelobe, nie mehr an einem Freitag den Dreizehnten auszulaufen oder in See zu stechen. Dabei hat das Datum gar keine Schuld – ich allein bin ja der Dumme!



So langsam, mit fast gänzlich abgelaufenem Wasser macht sich doch wieder so etwas Zuversicht breit, auch wenn ich immer noch Zweifel habe, ob die Kiel-Rumpfverbindung aus dieser Prozedur ohne drastischere Schäden herausgeht - die auftretenden Hebelwirkungen sind doch ganz erheblich! Glücklicherweise fehlten bei dieser Fluss-Strandung Wellen gänzlich und das Schiff legte sich dadurch eigentlich ganz sanft und langsam auf die Seite.

Mit einem schon zuversichtlicheren Gefühl mache ich mich dann auf einen Inspektionsrundgang mit der Kamera und stecke am Flussufer einen Stock ins Wasser um genau sehen zu können, wann das Wasser wieder zurückkehrt. Dies ist denn auch der eindrücklichste Moment – als der Stab allmählich wieder überschwemmt wird. Dies ist das Zeichen: es ist geschafft – es ist vorbei! Nach etwa einer Stunde kommen Javier und Juan-Ignacio wieder zurück – wir setzen uns wartend ins immer noch sehr schräge Cockpit,

wie alte Freunde – ohne sie wäre es schlimmer gekommen!



Schon bald schwimmen wir langsam auf – die Spannung am Seil vom Masttop her nimmt als erstes ab – dann kommen die Spinnackerbäume frei. Ein flussaufwärts fahrendes Cayuco macht meine Leine von der Mangrove frei, ich kann alles aufklaren und versorgen – erhebende Momente. Dankbarkeit mischt sich mit Freude am Überstandenen, heitere Gelassenheit mit Demut – und Erschöpfung. Ich bin die ganze Zeit an der Sonne gewesen und habe mir einen kräftigen Sonnenbrand geholt. In der noch fehlenden Stunde bis zum kompletten Aufschwimmen kontrolliere ich die Kielbolzen, öffne zuvor geschlossene Seeventile, checke den Motor – alles scheint zu funktionieren. Kann es wirklich sein, dass ich aus diesem selbstverschuldeten Blödsinn mit einem blauen Auge davonkomme?



Unterdessen kommt ein flussabwärts fahrendes <bote> mit einer Familie aus Boca de Lara längsseits. Sie sind auf dem Weg zum Feuerholz schlagen in der Nähe von <Islas Bellas>, etwa 4km flussabwärts. Sie kommen an Bord, sprechen mit mir, fragen, helfen – und nachdem ich die Ankerkette eingeholt habe und Javier und Juan-Ignacio in ihrem Cayuco flussaufwärts meinem Blickfeld entschwinden, lassen sie sich von mir abschleppen und fahren bei mir im Cockpit mit. Ich bin froh um die nette Gesellschaft!

#### **14.1.06 – Logstand 3869,3**

Nachdem gestern das mit dem Holz doch noch geklappt hat bin ich nun rund 20 kg schwerer unterwegs. Übrigens schlagen sie hier die Stämme am 5., 6. oder 7. Tag nach Vollmond – dann seien sie gegen Ungezieferbefall am besten geschützt. Wie sich doch das überlieferte Wissen der Naturvölker auf der ganzen Erde gleicht!

Kurz nach Tagesanbruch lichte ich den Anker und verlasse den Darien durch die <Boca Chica>. Hier ist nun wirklich alles tief genug und bis zu 3 Knoten Strom schieben mich aus dem Golf hinaus.

Da und dort zwingen mich schwimmende Baumstämme zu einem kleinen Kurswechsel – das Wasser ist bis weit in den Golf hinaus sehr trüb.



Auf Wiedersehen Darlen!

Es bläst ein schwacher Wind aus nordwestlicher Richtung – also bin ich gezwungen, den Motor mitlaufen zu lassen. Ich genieße die Fahrt und werde für mein gestriges Erlebnis entschädigt: zum ersten Mal sehe ich einen Wal. Etwa 100m voraus wirft sich ein grosser Buckelwal aus dem Wasser und klatscht beeindruckend mit seiner Brustflosse. Da er genau in meiner Bahn liegt, schalte ich den Motor aus und fahre unter Segel weiter. Ich habe keine Lust, heute auch noch einen Wal zu küssen! Langsam zieht er weiter, ich scheine ihn nicht besonders zu interessieren, er taucht noch zweimal auf und dann endgültig mit einem eleganten Schwung seiner mächtigen Schwanzflosse ab.

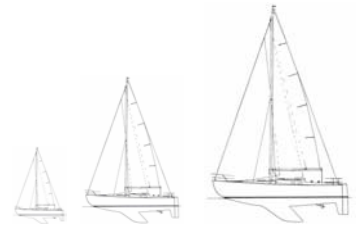


Kurs auf <Espritu Santo> unter Genua 1

Ich entscheide mich, aus Zeitgründen einen etwas südlicher gelegenen Ankerplatz aufzusuchen, <Espritu Santo> und ändere den Kurs. Der Wind frischt langsam auf und als ich noch eine etwa 50 cm lange Dorade fange, ist der Tag beinahe perfekt.

Irgendwie bleibt mir aber auf dieser Reise nichts erspart. Als ich beim Anlaufen des Ankerplatzes – die Genua steht noch – den Motor starten will, zieht dieser aufgrund des tiefen Dieselstandes im Tank Luft und verweigert die Arbeit. Also bin ich gezwungen, entweder umzudrehen und draussen auf See aus den Kanistern nachzutanken oder unter Segeln zu ankern. Ich entschliesse mich zu letzterem – glücklicherweise haben wir das ja am Bodensee mit all unseren Schiffen zur Genüge geübt. Alles klappt wie am Schnürchen und um 1715 fällt der Anker.

Eine sehr erlebnisreiche Zeit ist um – es bleiben mir noch 2 Tage um nach Balboa zurückzusegeln, wo ich Karin am 18.1. vom Flughafen abholen werde. Ich freue mich darauf!



Bis zum nächsten Mal!  
Rolf



PS:  
Ich habe heute unter Wasser den Rumpf und den Kiel auf Schäden begutachtet: Ausser einem abgekratzten Antifouling bis etwa 20cm oberhalb der Kielsohle scheint alles beim Alten zu sein. Na ja – wir werden im Pazifik dort halt etwas häufiger die Barnakels abkratzen müssen...