

Rolf Erne
Karin Olbrecht

RERNE@YAHOO.DE
KARINOLBRECHT@YAHOO.DE
HB9TPP@WINLINK.ORG

SY NØRD – NEWS 23

DATUM: 24. Januar 2007
POSITION: Town Basin Marina Whangarei
WETTER: (Endlich) sommerlich warm und schön, der Barograph hält sich die letzten 5 Tage knapp unter 1020 hPa



Liebe Freunde

Am 5. Dezember nachts um Viertel vor Eins legten wir am Quarantänesteg in Opuā, Neuseeland, an. Fünf harte Tage mit Starkwind genau auf die Nase und entsprechendem Seegang lagen hinter uns. Das, was uns erfahrene Neuseelandsegler immer prophezeit hatten, war eingetroffen: kaum einer, den es auf dieser Passage von Tonga, Fiji oder von den weiter nordwestlich gelegenen Inseln Neukaledonien oder Vanuatu nicht schon "erwischt" hätte. Doch davon später...

Der kühle Champagner schmeckte auch lange nach Mitternacht noch gut, obwohl wir beide kaum noch die Augen offen zu halten vermochten. Aber gewisse Rituale an Bord müssen einfach sein, auch Neptun kriegte natürlich sein Stück ab – immerhin hat er uns zwar unkomfortabel, aber wenigstens heil hierher gebracht!

Nun ist es irgendwie wie im Zirkus, Kino oder bei einem Fussballmatch: Halbzeit eben. Wir sind seit unserem Start am 19. September 2001 in Monastir (Tunesien) fast ausschliesslich mit Windeskraft etwa halb um den Erdball gesegelt und ich kann euch sagen: obwohl die Erde ja manchmal klein erscheint – in Wirklichkeit ist sie doch riesengross, vor allem wenn man sie nicht vom Flugzeug, Internet oder Fernsehen her anschaut. Wie viele Stunden und Tage sind wir nicht einfach Blau in Blau dahingesegelt, meilenweit keine Seele, kein Land, kein Lebenszeichen in Sicht und nachts nur Milliarden von Sterne als Begleiter?

Ellen MacArthur brauchte auf ihrer Einhand-Rekordfahrt im Jahre 2005 gerade mal eben 71 Tage, 14 Stunden, 18 Minuten und 33 Sekunden für die Nonstop-Umrandung der Erde. Wir sind etwas langsamer unterwegs. Seit dem 19.9.01 haben wir in 1923 Tagen gemäss Logbuch insgesamt 16'815.5 Seemeilen oder 31'142.3 Kilometer zurückgelegt. Macht 16.2 km pro Tag oder eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade mal 0.67 km/h – Arbeitspausen und Heimataufenthalte eingerechnet, damit es nicht zu kompliziert wird.

Halbzeit ist ja eigentlich auch der Moment, Rückschau zu halten und die Strategie für die zweite Spielhälfte festzusetzen. Aber eigentlich ist das ja nur notwendig wenn man unbedingt gewinnen, ein bestimmtes Ziel erreichen will. Wir haben es immer vermieden davon zu sprechen, wir würden "um die Welt segeln" - das tönt irgendwie so pathetisch. Wir sind einfach "unterwegs", mit unserem schwimmenden Heim, gelenkt von gewissen klimatischen und meteorologischen Bedingungen, unseren Vorstellungen und Vorlieben. Noch macht es (meistens) Spass, sind wir offen für Neues, gibt es auf der zweiten Erdhälfte viel Spannendes zu sehen und zu erleben, stimmen die Rahmenbedingungen...wer weiss wie lange noch? Wieso also Pläne schmieden wenn "es" dann doch meistens anders rauskommt? Gerade eben steht für uns das Geldverdienen wieder einmal an vorderster Stelle. Dafür lassen wir NØRD erneut fast ein Jahr lang hier in Neuseeland auf dem Trockenen stehen und fliegen nach Hause.

Deshalb wird dies für einige Zeit der letzte Newsletter sein, den ihr erhält. Auch mir tut eine Schreibpause gut – anderes ist momentan aktueller und wichtiger für mich. Vielleicht melde ich mich ja dann wieder - wer weiss?

Liebe Grüsse
Rolf und Karin



2001 Gibraltar



2002 Karibik



2003 Tobago



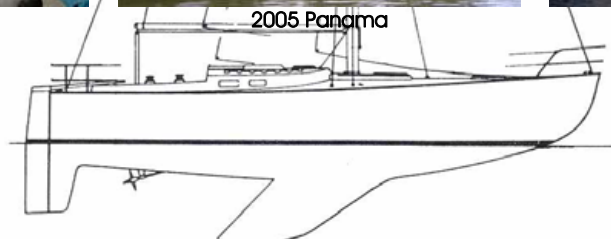
2004 Trinidad



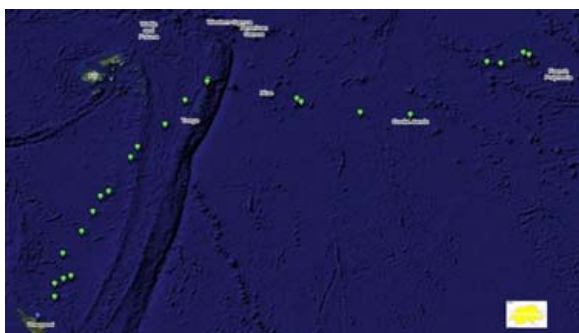
2005 Panama



2006 Polynesien



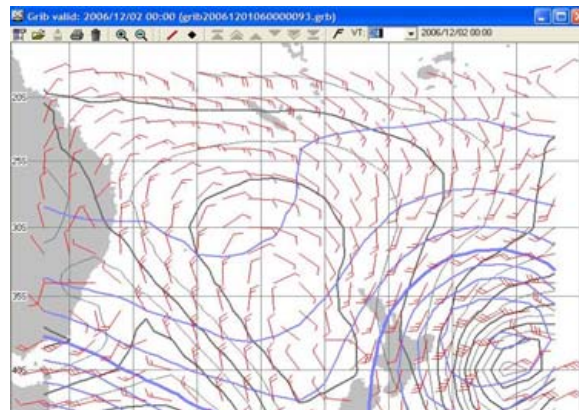
ÜBERFAHRT MINERVA – OPUA



Unsere Positionsmeldungen im Pazifik zwischen Bora-Bora und Neuseeland. Unten rechts als ungefährender Grössenvergleich die Schweiz...

Wie schon im letzten Newsletter erwähnt warteten wir im Minerva-Riff auf ein gutes Wetterfenster, welches eigentlich im Normalfall so alle 5-8 Tage im Wechsel mit den aus Australien und Tasmanien herüberziehenden Tief- respektive Hochdruckgebilden auftreten sollte. Jeden Tag verbrachten wir einige Stunden am PC mit dem Runterladen und Vergleichen von verschiedenen Wetterinformationen wie Wetterfaxen und Grib-Files. Dazu kam die deutschsprachige morgendliche Wetterrunde mit Winfried, auf welcher wir nicht nur die mittelfristigen Aussichten für unsere Route erfuhren, sondern uns auch ein Bild machen konnten, wie es anderen Yachten erging, welche sich von den verschiedenen Inseln her daran machten, ausserhalb des Hurrikangebietes liegende Gebiete in Neuseeland oder Australien zu erreichen. Unsere Obst-, Salat- und Gemüse-Vorräte gingen langsam aber sicher zur Neige, aber noch zeigte sich der Wettergott nicht von seiner kooperativen Seite. Zwar konnten wir von im Riff liegenden Tonganischen Fischern Langusten in Mengen gegen Panamaram eintauschen und direkt unter unserem Rumpf stattliche Fische speeren, aber wir konnten nicht unbegrenzt lange weiter hier liegen bleiben. Am Morgen des 26. November lichteten wir schliesslich den Anker. Die Aussichten für die ersten 4 Tage waren mit schwachem bis mässigem Südostwind akzeptabel und von Norden her wurde für den übernächsten Tag auf Minerva der Durchzug einer starken Kaltfront vorausgesagt, was uns den Entscheid, auszulaufen, zusätzlich erleichterte. Für die zweite Streckenhälfte mussten wir mit starkem Wind aus dem Südquadrant rechnen, da sich ein stattliches Tief zwischen Tasmanien und der Nordinsel Neuseelands breit machte. Noch war nicht absehbar, wie schnell dieses durchziehen und wie

die Bedingungen sein würden. AHODORI und MOANA, zwei andere deutsche Yachten, beschlossen, noch zuzuwarten. Wir waren in täglichem Kontakt zueinander und erhielten auch ihre massgeschneiderten Wetterberichte, welche sie vom neuseeländischen Wetterguru John Mc Davits gegen Bares zugesandt bekamen.



GRIB-Files vom 2.12.2006

Aber um es kurz zu machen: die letzten fünf Tage vor unserer Ankunft wurden wir von diesem auf den GRIB-Files vom 2.12.06 gut sichtbaren Tiefdruckgebiet ziemlich arg gebeutelt. Es zog langsamer als erwartet und überlagerte und verstärkte sich zudem mit einem zweiten, weiter nordöstlich gelegenen. Dadurch waren die Winde stetiger, meist genau gegenan und die erwarteten Winddreher während der letzten zwei Tage vor dem Landfall blieben ebenfalls aus. Mit konstanten Windstärken zwischen 25 und 30 Knoten, in Böen bis über 35 und bis zu 5 Meter Wellen "knüttelten" wir soviel Höhe am Wind wie möglich, um möglichst schnell durchzukommen – insgesamt alles andere als "Eine Seefahrt die ist lustig!!" Die folgenden Fotos und die Ausschnitte und Kommentare aus dem Logbuch sollen euch eine oberflächliche Ahnung geben, wie "abwechslungsreich" diese Überfahrt für uns war:

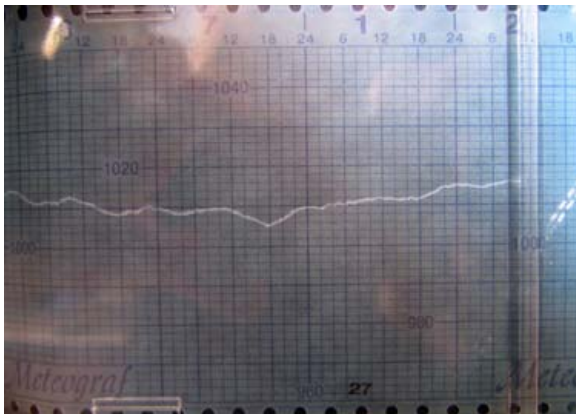


26.11. 1345 Wir passieren Südminerva im Abstand von etwa anderthalb Seemeilen - schönes Leichtwindsegeln unter Breaser, fast keine Wellen – so könnte es gerne gehen!

27.11. 1710 Der Wind fällt zusammen – wir starten den Motor



28.11. 1020 SSE-Wind 3-4 Beaufort – herrlich schnelles Segeln unter Genua 1
 29.11. 1325 Motor
 29.11. 1625 NE 2 Bft Breaser
 29.11. 1910 Motor
 29.11. 2000 NNE 2 Bft Breaser
 30.11. 0230 NNW 1-2 Bft Breaser
 30.11. 0630 NNW 4 Bft: Zuviel für den Breaser, wir erwarten den Frontdurchgang am Abend, nachdem der Wind nun dauernd linksgedreht hat. Noch ist der Himmel klar und es zeigen sich auch keine Fransenzirren



30.11. 1800 Baro fällt!



30.11. 1910 Die Front ist kurz voraus. Wir unterbrechen das Nachtesse, binden das dritte Reff ins Gross und wechseln die Genua2 gegen die Fock
 30.11. 2000 Frontdurchgang mit Blitz und Donner, der Wind ist nicht allzu stark, zeitweise heftiger Regen, die See wird grob



1.12. 1430 einziger Logbucheintrag heute – ein deutliches Zeichen dafür, dass wir anderes zu tun hatten... SW 6-7 Bft, Seegang 3-4m, drittes Reff im Gross und Fock. Wir laufen trotz allem eine gute Geschwindigkeit zwischen 4,5 und 5 Knoten aber die Bewegungen an Bord sind unangenehm. Während er Nachtwachen macht sich die Kälte bemerkbar: Stiefel, Faserpelz, Wollsocken und Mützen werden aus der Versenkung geholt



Ohalätz – wir haben es versäumt beim Einbinden des dritten Reffs die Reffkausche mit einem zusätzlichen Stropp nach unten um den Baum zu sichern und zu entspannen. Wir spannen das Auge mit einem Flaschenzug nach vorne an den Mast um das Achterliek zu entspannen und holen dann das Versäumte nach. Nähen kommt bei diesem Wetter nicht in Frage. Zum Glück hat die Lattentasche den Riss aufgehalten sonst wäre das Gross wohl unbrauchbar geworden. Unter dem bereits an der separaten Mastschlene angeschlagenen Trysegel hätten wir aber wohl nicht die gleiche Höhe und Geschwindigkeit laufen können...



2.12. 1105 SSW 6-7 Bft, Seegang 4-5m, wir haben etwas Wasser in der Hauptblige: offenbar lecken die Rüstelsen

wieder. Obwohl die Ankerklüse mit einem Silikonzapfen so gut wie möglich verdichtet und zusätzlich eine Abdeckkappe über die ganze Ankerwinch gezogen ist, dringt immer wieder Wasser ein. Alle 2-3 Stunden saugt Karin das in unserer flachen Bilge bis in die Schapps hinauf- und herumschwappende Salzwasser mit einem Schwamm und einem Becken auf. Der Transport des halbvollen Beckens und das Entfeuern werden zum zirkuswüridigen Balanceakt!



Ravioli-Timer! Einfach und unkompliziert aufzuwärmen, füllt den Magen und schmeckt. In der Seekoje fühle ich mich am wohlsten. Zum ersten Mal auf der ganzen Reise sind wir während der Wachen nicht immer im Cockpit anwesend: der Niedergang muss wegen regelmässig so alle Viertelstunde ins Cockpit schlagendem grünen Wasser verschlossen sein und die Navtecke mit der ganzen Elektronik ist mit unserem Plastikvorhang zusätzlich geschützt. Ein Rundblick alle 20 Minuten wird schon reichen – wer ist hier ausser uns schon freiwillig unterwegs?



2.12./3.12. Die vielen Segelwechsel von der Fock auf die Stagfock und umgekehrt sind im Logbuch gar nicht verzeichnet. Sobald der Wind stetig über 25 Knoten bläst, muss am zusätzlichen Kutterstag unser rotes "Arbeitspferd" gesetzt werden.

Mehrmals versuchen wir, angekündigte Winddreher schon Stunden voraus für uns auszunutzen und fahren einige Wenden in die richtige Richtung – nur hält sich dann der Wind nicht an die Spielregeln. "Immer genau auf die Nase" beschreibt die Wirklichkeit treffend!



3.12. 0430 S-Wind, 4-5 Bft, 2-3m Welle. Wir müssen uns beelen und setzen Genua 2. In zwei Tagen soll eine neue, kräftige Front genau über die Nordinsel ziehen

4.12. 0245 Wer hätte es anders erwartet: Natürlich weht nun der Wind genau von dorthin, wo wir hin wollen: Opuā. Gut, dass wir Diesel gespart haben. Unter Motor und dem gerefften Gross als Stützsegel motoren wir in geeignetem Winkel gegen die Wellen an. Unter Motor haben wir auch genügend Strom um die elektronischen Seekarten auf dem Laptop andauernd am Laufen zu halten und Süsswasser zu produzieren.

4.12. 1300 Wir nehmen über Kurzwelle mit "Taupo Maritime Radio" Kontakt auf und melden uns wie vorgeschrieben an. Wir halten direkt auf die "Bay of Islands" los. Der Wind wird schwächer und der Seegang legt sich. Wenn wir so weiterfahren können, sollten wir am Abend in Opuā eintreffen. Wir benutzen unseren Überfluss an produziertem Süsswasser um das ganze Cockpit, die Aufbauten und uns selber gründlich vom Salz zu befreien. Einen majestätisch und neugierig über uns hinwegschwebenden Albatros betrachten wir als gutes Omen. Bald haben wir es geschafft!

4.12. 1600 zu früh gefreut! Schnell nimmt der Wind wieder zu und innerhalb einer halben Stunde haben wir wieder 20 Knoten aus WSW und über 3 Meter hohen, kurzen und unangenehm stellen Seegang. Wieder spritzt Salzwasser ins Cockpit. Kommt die Front doch früher als erwartet? Wir haben Cape Brett schon in Sicht und fahren nun mit über 3000 Touren, um überhaupt noch gegen die Wellen anzukommen. Wir melden "Taupo Maritime Radio" die Verzögerung. Falls die Front allzu heftig werden sollte, so informieren wir die Radiostation, wollen wir sie im Lee des Cape Brett abwettern.



4.12. 2100 Annäherung an die Bay of Islands. Der farbige Himmel versöhnt uns mit den vergangenen fünf Tagen.

5.12. 0045 Wir legen am Zoll-Quarantänesteg in Opuā an

EINKLARIERUNG



Die Marina von Opua aus der Satellitenperspektive. Am halbrunden Wellenbrecher befindet sich der isolierte Quarantänesteg des Zolls.

Neuseeland nimmt es mit den Einreisebestimmungen und den entsprechenden Vorschriften sehr ernst. Im ganzen pazifischen Raum liegen in Bars, Yachtclubs und Hafenmeisterbüros farbige Handmappen mit allen notwendigen Papieren auf. Auch wir waren deshalb auf das Einklarierungs-Prozedere schon umfassend vorbereitet und waren gespannt, was von all dem bisher von anderen Yachties Gehörten auch eintreffen würde. Wie vorgeschrieben haben wir das verlangte "Ankunftsankündigungsformular" schon von Tonga aus über E-Mail an die Zollbehörden gesandt. Eine Empfangsbestätigung kriegen wir aber auch nach drei vergeblichen Anfragen nicht... Ebenfalls haben wir uns auch 48 Stunden vor Erreichen der Küste per Funk gemeldet und es scheint, dass "Neuseeland" von diesem Moment an über Radar unsere Spuren genau mitverfolgt hat. Andere Segler berichteten sogar von Überwachungsflugzeugen, welche nicht nur den unmittelbaren Seeraum kontrollieren, sondern sogar bis nach Minerva hochfliegen und über Funk die dort liegenden Yachten kontaktieren. Die unzähligen Merkblätter, Formulare, Vorschriften, Warn- und Strafinweise haben bei uns eher ein etwas zwiespältiges Gefühl hinterlassen.

Umso mehr werden wir am nächsten Morgen positiv überrascht. Die Behörden lassen uns gnädigerweise ausschlafen und erscheinen erst gegen zehn Uhr an Bord. Die Abwicklung der Formalitäten geht zügig, freundlich und sehr professionell über die Bühne. Die Dame vom Zoll erledigt auch sogleich die Immigration und füllt die entsprechenden Papiere gleich selber aus, währenddessen sich der Beamte des MAF, des "Ministry of Agriculture and Forestry", unserer

Lebensmittelvorräte annimmt. Was die Einfuhr von Lebensmitteln angeht, ist Neuseeland äußerst restriktiv. Da uns dies bekannt war und Karin schon Wochen im Voraus unsere diesbezüglich kritischen Vorräte in feine Mahlzeiten verwandelt hat, bleibt an Bord nicht mehr viel für den Beamten übrig. Trotzdem geht er gewissenhaft unsere Vorratsschapps durch, inspiziert den Kühlschrank, schaut unter die Bodenbretter und prüft die noch vorhandenen Konserven. Honig, Körner, Obst, Gemüse, Fleisch, Eier, Frischpflanzen, Pilze: all dies steht auf dem Index und darf unter keinen Umständen eingeführt werden. Die Liste des nicht Verbotenen, aber zu Deklarierenden ist noch länger. So werden beispielsweise auch Pulvermilch, Käse, Butter, Glaskonserven, getrocknete Früchte und Pilze, gemahlene Körner, Flocken und unsere Gewürze überprüft und auf Anzeichen von Insektenbefall oder sonstige Zersetzung überprüft. Unsere lange Wartezeit auf Minerva zahlt sich nun aus und es wandern einzig eine letzte Knoblauchzwiebel, einige hundert Gramm Popcorn und ein Glas mit bereits gekochten grünen Bohnen in den dicken schwarzen 60-Liter-Abfallsack des MAF. Unser letztes gekochtes Ei vernichte ich gleich noch unter den Augen des wachsamem Beamten und überlasse den Schutz der einheimischen Geflügelindustrie meiner gesunden Verdauung. Wer wirft schon unnötigerweise ein Ei weg! Nach etwa einer halben Stunde ist der offizielle Teil überstanden und die Beamten überreichen uns als Willkommensgeschenk der örtlichen Yachtindustrie noch eine praktische baumwollene Tasche mit vielen Prospekten, Gutscheinen, Karten, Hochglanzbroschüren und einem Schlüsselanhänger. Nach einem kurzen freundlichen "Chat" über den America's Cup, Alinghi und die Siegschancen des Neuseeländischen "Team Emirates" besteigen die beiden Beamten ihr Schlauchboot und wir können uns ab sofort in Neuseeland mit NØRD während eines halben Jahres frei bewegen. Bleibt noch zu erwähnen, dass ganz im Gegensatz zu den meisten anderen bisher besuchten Ländern das Ganze hier keinen einzigen Cent kostet! Wauh!



Über Funk kontaktieren wir gleich anschliessend die "Friendliest Marina in the Pacific" und wir haben Glück: Noch sind einige Plätze frei und um 1100 Uhr verlegen wir in die Marina. Welch ein Luxus! Erstmals seit fast einem Jahr wieder fließend Strom und Wasser – und dann folgt natürlich innen und aussen erst mal eine Generalreinigung. Das Salzwasser hat sich so ziemlich überall breit gemacht, auch in den Schapps, und alles muss ausgepackt, gewaschen und anschliessend getrocknet werden.

Die Nächte sind hier noch bitter kalt, vor allem für wärmeverwöhnte und tropengeschädigte Neuankömmlinge. Der Haarföhn muss als improvisierte Heizung herhalten und als erstes kaufen wir uns im Nachbarort Paihia dicke Socken aus feiner und warmer Possumwolle und dicke Fleece-Pullover.

BAY OF ISLANDS



Fussweg entlang der Küste von Opuia nach Paihia; Blick zurück nach Opuia

Leutnant James Cook war der erste Europäer, als er am 29. November 1769 in der von ihm so benannten "Bucht der Inseln" den Fuss an Land setzte. Begleitet von seinen beiden Botanikern Joseph Banks und Dr. Daniel Solander landete er während seiner ersten Reise in der Otarepo Bay.

Am 27. November schrieb er in sein Tagebuch:

"Auf der Südwestseite dieser Bucht sahen wir sowohl auf Inseln wie auch auf dem Festland einige Dörfer, von welchen einige grosse Kanus voll von Menschen zu uns kamen. Doch traten sie in keinen freundschaftlichen Handel mit uns, sondern sie betrogen, wo sie nur konnten. Die Männer in diesen Kanus waren von äusserst stattlicher Erscheinung; sie hatten allesamt ihr

Haar, welches schwarz war, hochgekämmt und oben auf ihren Häuptern zu7sammengebunden und mit weissen Federn besteckt. In einem jeden dieser Kanus waren zwei oder drei Häuptlinge, und das Gehabe dieser war demjenigen aller uns bisher Begegneten überlegen; das Tuch, das sie hatten, war von der besten Sorte und auf der Aussenseite von Hundefellen bedeckt, welche in solcher Weise angebracht waren, dass sie recht ahnsehnlich erschienen.



Wenige dieser Leute waren im Gesicht tätowiert oder gekennzeichnet wie jene, die wir weiter im Süden gesehen. Einige aber hatten ihren Rücken in ähnlicher Weise tätowiert wie die Einwohner der Inseln innerhalb der Tropen. Im Verlauf dieses Tages hatten wir nach unserer Schätzung nicht weniger denn vier- oder fünfhundert Eingeborene am und im Schiff, und da wir in dieser Zeit nicht mehr denn 18 oder 24 Meilen an der Küste entlangfuhren, ist dies ein deutliches Zeichen, dass dieser Teil des Landes von vielen Menschen bewohnt sein muss."

Wir geniessen die 2 Wochen in der luxuriösen Marina und die Tage fliegen nur so dahin. Der Segelmacher kümmert sich um unsere Genua 2, die Fock und das Gross. Es ist dringend nötig, dass unsere Segel wieder einmal gründlich nachgenäht werden. Wir lassen zudem die Genua 2 um rund 6 Quadratmeter kürzen, ersetzen sämtliche Stagreiter an der Fock und das Gross erhält komplett neue Lattentaschenverschlüsse. Bei der Inspektion des Riggs stellen wir mit Schrecken fest, dass nicht nur beim unterwegs schon notdürftig entlasteten Babystag, sondern auch beim rechten Unterwant sowie bei einem der beiden Vorstage dicht beim Pressterminal jeweils 6 der insgesamt 21 Einzeldrähte gebrochen sind. Wir entschliessen uns auf Nummer sicher zu gehen und das gesamte stehende Gut auszutauschen.

Durch die vielen hier anwesenden Yachten, welche wir von unterwegs kennen und teilweise schon monatelang nicht mehr gesehen haben, entstehen auch soziale Erwartungen und Zwänge. Nach dem gemeinsamen Weihnachtsfest, welches wir auf dem wunderschön über der Bay gelegenen Gelände des TO-Stützpunktes zusammen mit anderen mehrheitlich deutschsprachigen Seglerinnen und Seglern verbringen, gehen wir bald einmal Anker auf und verholen uns auf die vorgelagerten Inseln. Wir möchten die knappe noch verbleibende Zeit vor der Rückreise von Karin nach Hause für uns nützen. Wir genießen die herrlichen Ankerplätze der Bay of Islands, trotzdem es um diese Zeit hier von Booten wimmelt. Wir vermissen zwar das Schnorcheln im klaren Wasser, die abwechslungsreichen Wanderungen im hügeligen Gelände trösten uns aber ein bisschen über diesen Mangel hinweg.



Die gemässigten Breiten bescheren uns bezaubernde, dunstig-neblige Morgenstunden



Moturua Twin Lagoon Bay



Überall finden sich solche hübschen Kolonialhäuser, gebaut aus dem heimischen Kauri-Holz.



NØRD vor Anker in der Twin Lagoon Bay



Blick vom Flagstaff-Hill in der Nähe von Russell



Die Christmas-Trees blühen knallrot



Urupukapuka

WHANGAREI



Das berühmte "Hole in the Rock" dicht östlich des Cape Brett



Cape Brett



Es herrscht Ölzeug-Wetter. Die Kopfbedeckung schützt gegen die extreme UV-Belastung aufgrund des südlichen Ozonlochs.

Nach Neujahr verlassen wir die Bay, passieren das Cape Brett und segeln entlang der Küste nach Süden in Richtung Tutukaka. Endlich heisst es an Bord auch mal wieder "Petri heil" und wir landen zwei kleinere Gelbflossen-Thune und einen stattlichen Kingfish. Wir entschliessen uns bald einmal, nicht mehr bis nach Auckland durchzufahren, sondern zu Gunsten einiger ruhiger Tage Whangarei anzupeilen.

So laufen wir bei schöner Brise in das gut betonnte Fahrwasser des Mündungsgebietes ein und am nächsten Morgen geht es bei Hoch-

wasser flussaufwärts bis mitten in die Stadt. Hier legen wir in der hübsch gelegenen und einladenden "Town Basin Marina" an.



Whangarei befindet sich rund 13 km landeinwärts an einem Fluss



Die weniger als ein Jahr alte, grosszügige, modern ausgestattete Bibliothek. Gastsegler haben hier zu allen Diensten gratis Zutritt.



Originelle Reminiszenz an die Schifffahrt. Zu einem Haus umfunktionierte Schiffsbrücke eines Frachters.

Whangarei ist eine Stadt mit rund 50'000 Einwohnern und ein bedeutendes Zentrum der neuseeländischen Schiffs- und Yachtindustrie. Etliche Werften, Ausrüstungsläden und Spezial-

betriebe lassen für Renovations- und Reparaturarbeiten kaum Wünsche offen. Die Stadt selber bietet in Fussdistanz schöne Parks mit Wanderwegen, dichtem Wald und Wasserfällen in hügeligem Gelände.

Der samstägliche Wochenmarkt, Museen und Galerien, die billige Fahrradmieta, ein Kino, viel-

fältige Einkaufsmöglichkeiten, eine grosszügige, moderne und reichhaltige Bibliothek, kulturelle Angebote und Musikveranstaltungen – dies sind einige der Gründe, wieso ich mit NØRD auch heute noch, rund 40 Tage nach der Ankunft, zwischen den Pfählen hänge.

Zum Abschluss möchte unterhaltsame Baumann, einem Segler, nicht vorenthalten. ihre VAGABOND während gelassen und sind mit 2 Segelyacht nach beschreibt das Vorhaben, eine leere Gasflasche ist anzumerken, dass Tom dem KISS-Prinzip lebt – und somit keinen Kühl- wir ja auch) mit Petrol erwähnen, dass gemäss Sommer seit Jahrzehnten



ich euch eine Schilderung von Tom befreundeten Schweizer Tom und Chantal haben der Hurrikansaison in Fiji Amerikanern auf deren Auckland gesegelt. Tom in Auckland als "Boatsitter" auffüllen zu lassen. Dabei auf VAGABOND nach "keep it simple & stupid" – schrank besitzt und (wie kocht. Zudem ist zu Statistik der hiesige einer der kältesten sei...

Knapp nördlich der Antarktis, 23.12.2006

Nachdem es ein, zwei Tage etwas wärmer war...und wir schon dachten, der Kiwisommer komme uns nun mit grossen Schritten entgegen, haben wir nun wieder das für hier wohl typische "Frierdirdenhinternabwetter." Meine Winterklamotten sind zum Glück alle in einem Koffer im Estrich meiner Mutter in Bern...Noch 5 Tage muss ich es hier aushalten. Danach geht es via Los Angeles, wo ich hoffentlich meine fast abgefrorenen Zehen während der paar Stunden Zwischenstop wieder etwas auftauen kann, retour ins Schweizerlände. Oft denke ich etwas wehmütig an VAGABOND, der im heissen Fidschi stationiert und mit einer Heizung ausgerüstet ist. SUNDANCE kann da trotz 5 Metern mehr Schiffslänge nicht mithalten. Die Highlights des Tages sind: Einerseits, die halbe Stunde wo wir den Motor laufen lassen müssen um die wegen dem Kühlschranks (so ein unnötiger Luxus...) ausgepower-

ten Batterien wieder aufzuladen. Danach gibt der Motor für etwa eine Stunde wohlige Wärme ab! Und andererseits, die wertvollen Momente, wo wir uns mit dem Gaskocher einen heissen Kaffee oder Tee zubereiten. Vor ein paar Tagen, als wieder mal Dauerregen angesagt und neuseelandsommerliche Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt angesagt waren, geschah etwas Schreckliches. Unsere Gasflasche war leer! An Bord eines Schiffes während mehreren Stunden kein heisses Getränk zu sich zu nehmen, kann in Neuseeland zum Erfrierungstod führen.

Wir setzten uns also in unser Mietauto (ein Aston Martin Coupe mit 500 PS und Standheizung) und fuhren 15 Minuten zum nächsten Ort um bei der erstbesten Tankstelle die leere Flasche mit dem kostbaren Gas zu füllen. Ich sah mich bereits wieder an Bord von SUNDANCE vor einer heissen, dampfenden Tasse Kaffee sitzen...Doch leider wurden wir an dieser erstbesten Tankstelle von British Petrol ab-

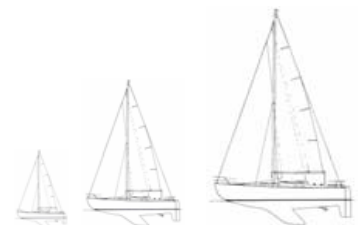
gewiesen. Im nächsten Kaffee sei eine weitere BP Station und die seien ausgerüstet, sagte man uns. Da wir aber bei dem Sauwetter keinen Bock auf eine Fahrt ins Grüne hatten, versuchten wir es bei der amerikanischen Konkurrenz von Shell, gleich nebenan. Zu unserer grossen Freude sahen wir schon von weitem eine Abfüllstation für Gas und packten unsere Flasche unter den Arm. Ein durchaus freundlicher, aber oberkorrekter Asiate bediente uns und schaute die Flasche lange und bedächtig an. Ich ahnte schon Ungutes...Plötzlich meinte der gute Mann, er könne eine wichtige Angabe, nämlich das Leergewicht der Flasche in kg, nirgendwo finden. Ohne diese Angabe wäre er nicht befugt, uns die Flasche aufzufüllen. Dann erklärte er uns, dass etwa 100 Meter weiter ein Tauchshop sei, der solche Flaschen prüfe und dieses so wichtige Leergewicht bestimmt herausfinden könne. Also fuhren wir nun dorthin. Der Obertaucher an diesem Ort kassierte mal vorweg

10 Dollar um diese schwierige Messung vorzunehmen. Danach meinte er, in etwa 3 Tagen könnten wir die Flasche wieder abholen. Chantal fand das dann überhaupt nicht komisch und versuchte dem gestressten Tauchflaschenfüller mit einer entwaffnenden Bestimmtheit klar zu machen, dass wir nicht im Sinn hätten die nächsten paar Tage als Rohköstler zu verbringen. Dieser bekam nun offensichtlich ein wenig Mitleid und versprach uns, den Job bis am späteren Nachmittag zu erledigen. Als ich dann ein paar Stunden später noch einmal dorthin fuhr, konnte ich die Flasche, nun versehen mit der Angabe des Leergewichtes, entgegennehmen. Danach besuchte ich erneut den Asiaten bei Shell. Als ich dort ankam, war die Tankstelle wie ausgestorben und, einmal mehr, ahnte ich Ungutes... Die ermutigende Neuheit war jetzt folgende: Das ganze Abrechnungssystem, gesteuert von einem zentralen Computer, sei abgestürzt. Somit

könne weder Benzin noch Gas verkauft werden. Wie lange das dauern würde, sei auch schwer zu beurteilen. Im Office sah ich einen schwitzenden Softwareexperten sitzen...Erinnerungen wurden wach...Dieser arme Kerl hatte es nun in der Hand, ob Shell an diesem Tag noch Umsatz machen würde oder nicht. Time is Money! Ich ging in das nahe liegende Einkaufszentrum um die Zeit tot zu schlagen. Meine Hoffnung war nun, dass der Computerfreak das Problem in nützlicher Frist lösen würde. Nach gut einer Stunde machte ich einen weiteren Anlauf bei Shell und...die Tankstelle war wieder in Betrieb! Als nun die Gasflasche endlich bei der Füllstation auf der Waage stand, sah der (nun andere und nicht asiatische) Mitarbeiter das immer noch leere Gefäß abermals lange und bedächtig an...Das Leergewicht sei nun ja ok, aber das Füllgewicht sei nur in amerikanischen Pounds angegeben und nicht, wie in dem mit Gesetzen reichlich ausges-

tatteten Neuseeland vorgeschrieben, mit Kilogramm. Nun platzte mir der Kragen! Ich bin grundsätzlich ein friedlicher Mensch. Wenn ich aber einmal wirklich explodieren möchte, ich nicht in meiner Umgebung sein. Der verwirrte Tankwart lief nun also zu seinem Boss, dem Ober-tankstellenhüptling. Diese wichtige Machtperson war dann glücklicherweise eine mir gutgesinnte Maorifrau. Sie nahm einen Taschenrechner zur Hand und rechnete innerhalb weniger Sekunden die Pounds in Kei Tschis (KG) um. Danach wurde endlich, ich konnte es fast nicht mehr glauben, unsere Gasflasche neu aufgefüllt. Auch so können die Tage eines Seglers verlaufen...

Ach ja, nur so ganz nebenbei: Ich liege seit einem Tag mit einer Angina in der Koje, ernähre mich von Antibiotika und lasse mich von Krankenschwester Chantal verwöhnen. Auch so macht Weihnachten Spass! Tom



Bis zum nächsten Mal!
Rolf & Karin

