

Mit der Bank von Bremen von Kapstadt nach Brasilien

Liebe Gäste und Mitglieder des SCJ,

auf meinen Reisebericht in der SCJ-Intern habe ich viele (ausschließlich positive) Reaktionen erfahren. Da der Bericht eigentlich nur eine Zusammenfassung ist, finden Sie hier eine ausführliche Version.

Es geht um eine Reise von Kapstadt (RSA) über die Inseln St. Helena, Ascension Island, Fernando do Noronha nach Natal (BRA), welche ich zusammen mit 7 Kameraden der SKWB (Segelkameradschaft "Das Wappen von Bremen") vom 10.12.2006 bis 25.01.2007 machen durfte. Ich schildere in kleinen Geschichten 10 mehr oder weniger typische Seetage und zum Schluss folgt dann noch mal die oben erwähnte Zusammenfassung, aber die kennen viele von Euch ja vielleicht schon.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Michael Hübner

10 von 42 Seetagen

Erster Bericht von Bord der Bank von Bremen

Donnerstag, 21. Dezember 2006, 3. Tag auf See

„Twenty Ten“ heißt der Punkt, den wir erreichen wollen (20°S, 10°E). Um das Hoch zu umfahren, folgen wir dem Rat Kapstädter Segler und fahren hoch nach Norden, um dann nach BB Richtung St.Helena abzubiegen.

Das Stauen hat prima geklappt, vor die beiden Messekojen haben wir jeweils ein Netz gespannt, so dass der Inhalt nicht verloren gehen kann.

Nach 2 Seetagen hat sich bereits eine Seeroutine eingeschliffen. 5 von uns kannten die Bank bereits von Schnuppertörns, 3 haben sie erst ab Kapstadt kennen gelernt, und finden sich zunehmend besser zurecht. Auch geringfügige Anzeichen von Seekrankheit sind überwunden.

Bei Außentemperaturen von 30°C will sich eine Weihnachtsstimmung nicht wirklich einstellen. Und das trotz eines von der Kapstädter Metzgerei (!) gespendeten „Dresdner Christstollen“, der übrigens vorzüglich schmeckte.

Für den Rudergänger haben wir eine Art Schatten spendendes Bimini geriggt. Für unsere Trinkgefäße haben wir passende Hüllen genäht; diese werden in Wasser getaucht, an die Reling gehängt und entziehen dem Inhalt seine Wärme.

Unser Kurs beschert uns schwache achterliche Winde. Groß und Jib Top sorgen dann für eine Fahrt zwischen 6 und 9 Knoten.

Die Stimmung an Bord ist gut, nur einer unserer Kompassse scheint zu spinnen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Aktuelle Position um 15 Uhr UTC: 25°55'S, 14°00'E

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Zweiter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Samstag, 23. Dezember 2006, 5.Tag auf See

Gestern hatten wir Washtag. Das ging so: Ein großer, schwarzer Müllsack enthält die schmutzige Wäsche. Hinzu kommen 4 l Süßwasser und Rei aus der Tube. Das Ganze verknotet, mit den Füßen gewalkt und an Deck gelegt. Durch die Hitze und die Schiffsbewegungen geschieht der eigentliche Waschvorgang vollautomatisch. Schon nach weniger als 5 Stunden ist alles sauber, einmal mit Salz- und einmal mit Süßwasser gespült und zum Trocknen an die Reling gehängt. Heute Mittag denken wir über das Bügeln nach. Favorisiert derzeit ist das nächtliche Pressbügeln in der Koje.

Eigentlicher Grund für diese Mail ist natürlich, dass wir unseren lieben daheim gebliebenen frohe und glückliche Weihnachtsfeiertage wünschen wollen. An Bord werden wir einen kleinen Weihnachtsbaum haben. Wir freuen uns riesig auf das Auspacken kleiner Geschenke und Leckereien; die wir in unseren Seesäcken gefunden haben.

Dazu erwarten wir ein Festmahl, dessen Speisefolge derzeit geheim gehalten wird. Als Appetitanreger einige Gerichte der letzten Tage in loser Folge:

- Avocados, mit Thunfisch und Ei gefüllt
- Filet an Rotweinsauce mit Zwiebeln und Champignons, dazu Gemüse des Tages und Beilage
- verschiedene Sorten Nudeln mit Speck, mit Käse überbacken
- bunter Reissalat mit Oliven und Sommersalaten
- Obstsalat aus tropischen Früchten mit einem Schuss brasilianischem Rum

So, das soll genug sein, wir wollen es ja nicht übertreiben.

Nach wie vor Happy Sailing bei über 30°, Sonnenbrandgefahr, 10 bis 20 Kn Wind aus S-lichen Richtungen. Von den Segeleigenschaften der Bank sind wir begeistert (obwohl wir nach so kurzer Zeit das Potential des Bootes noch gar nicht ausschöpfen können): Wenn es mal unter 8 Kn werden sollte, kurz anluven und den Speed mitnehmen vor den Wind. So schaffen wir Etmale bis knapp unter 200 Meilen.

Also noch mal: Lieben Dank an alle, die uns dieses Abenteuer ermöglichen, und.... Seid nicht traurig, bald sind wir ja wieder zuhause.

Aktuelle Position um 10 Uhr UTC: 24°22'S, 12°38'E

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Dritter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Mittwoch, 27. Dezember 2006, 9.Tag auf See

Weihnachten im Südatlantik...., es ist unglaublich, was für ein relaxtes Leben wir zur Zeit führen: gefragt sind nicht Ölzeug, Seestiefel, Südwester und warme Getränke, sondern Sonnencreme, Schatten und kühle Getränke. Schokolade fahren wir nicht an Bord, sie würde schmelzen.

Groß und Jib Top ziehen uns stetig auf NW-lichen Kursen unserm erstem Etappenziel entgegen: St. Helena. Wir beginnen, und mit der Insel zu beschäftigen: in den ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS, Africa Pilot Vol.II finden wir wichtige Hinweise. Dazu haben wir aus dem Internet z.B. unter Wikipedia grundsätzliches zusammengetragen. Einkaufswünsche, Papiere, Britische Pfunde (in St.H. soll es eine besondere Sorte der GBP geben, die nur auf der Insel gültig sind). Friseurbesuch: Ja oder Nein ? Telefonmöglichkeiten ? Auch mit dem Handy ? Postkarten ? Diese vermutlich besser von unserem übernächsten Ziel Ascension Island schicken, denn dort gibt es einen Flughafen, also vielleicht auch Luftpost. In St.H. ist ein Flughafen lt. unseren Unterlagen erst für 2012 in Planung.

Unsere Bordroutine funktioniert prima: Schiffer und Smut sind wachfrei, die übrigen 6 Mann bilden 3 Zweierwachen, welche tagsüber für 3 x 4 Stunden und nachts für 4 x 3 Stunden aufziehen. Man kann also keine Nacht durchschlafen. Das System hat sich trotzdem bewährt, u.a. deshalb, weil relativ wenige Manöver zu fahren sind und der fehlende schlaf tagsüber nachgeholt werden kann.

Heilig Abend und die Feiertage hatten wir festliche Dinners. Fotos anbei, sofern sie vom Sat-Phone übertragen werden. Als Geschenke bekamen wir u.a. Schweizer Messer, MP3-Player, Bücher, Plätzchen und Printen geschenkt. Dazu durften wir endlich unsere Post aus der Heimat lesen. Ganz lieben Dank.

Tja, es sind noch knapp 500 Meilen bis St.H. Das könnte man in 3 Tagen locker schaffen, wenn, ja wenn der Wind etwas stärker aus einer etwas besseren Richtung wehen würde. Z.Zt. müssen wir vor dem Wind kreuzen. Schau'n wir mal. Morgen installieren wir den Anker, der noch fest in der Vorpik verstaubt ist.

Unser Smut kam gerade mit einer Kostprobe seines dritten Brotes: Mandelbrot mit leicht gesalzener Butter. Mhm. So, jetzt müssen wir Schluss machen, da ist was mit der Vorschot zu klarieren.

Aktuelle Position um 10 Uhr UTC: 24°22'S, 12°38'E

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Vierter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Freitag, 29. Dezember 2006, 11.Tag auf See

St. Helena, wir kommen.

Mühsam kreuzen wir vor dem Passat, wir können uns quasi aussuchen, ob wir n-lich oder s-lich an der Insel vorbeifahren. Also noch eine Halse und wieder mit 5 Knoten ...Fernglas

sagt auch nichts aus, wir müssten ca. 60 Sm vor St.H. sein.

Also, falls es wider Erwarten zu irgendeiner Einladung durch den Inselältesten käme, müsste man ja *picco bello* gewaschen auftreten. Über das Sichwaschen an Bord gibt es folgendes zu berichten:

Der Deliquent kann sich nicht mehr riechen. Also begibt er sich splitternackt zur Heckreling, füllt die Schlagpütz mit Seewasser, warnt den Rudergänger (oder auch nicht) und kippt die Pütz über sich aus. Im (kalten) Benguela Strom tut das nur ein bisschen weh. Falls der Körper noch nicht überall nass ist, wiederholt man die Prozedur beliebig oft. Das tut schon nicht mehr so weh. Ab der 4. Pütz wird es sogar köstlich. Anschließend seift man sich mit Seewasserseife ein, ggf. auch unter Beachtung fachkundiger Ratschläge der Kameraden. Auf der BvB kann man dabei sogar sitzen, was auch gut ist, denn die Duschkabine bewegt sich mit 5 bis 9 Knoten in kabbeliger See. Nach erfolgreicher Einseifung wird die Nummer mit der Schlagpütz solange wiederholt, bis man seifefrei ist. Der Rest muss halt ins Handtuch. Dann frische Wäsche angezogen (näheres dazu unter „Waschtag“ in einem der früheren Berichte) und man fühlt sich wie neugeboren. Jetzt käme die Einladung des Inselfürsten gerade recht..., aber wir schweifen schon wieder ab, weswegen dieser Bericht jetzt auch endet.

Ach, eins noch: heut Mittag gab's Roastbeef, zart und rosa gebraten, nicht so vornehm (dünn) geschnitten, mit einem Hauch von Meerrettichsahne. Für jeden mehrere Scheiben! Dazu ein warmes Gemüse aus tropischen Früchten mit Reis. Lecker, lecker. ☺

Nachtrag 2: Land in Sicht !!

Kurz nach dem 18 Uhr Wachwechsel. Nun beträgt die Entfernung lt. GPS nur noch 41 Sm. Die Folge für uns: Draußen kreuzen bis morgen früh. Macht uns aber auch nichts, denn wir haben ein tolles Abendessen: Gulasch mit Nudeln. Hört sich profan an, ist aber wieder sehr lecker. Zitat des Smuts: "Soviel wie heute haben die (!) noch nie gegessen." Dazu schenken wir einen 2005er Tulbagh mit erdigem Geschmack und sanften Abgang ein.

Aktuelle Position um 19:30 Uhr UTC: 16°00'S, 5°01'W

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Fünfter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Sonntag, 01. Januar 2007, Neujahrstag vor St: Helena

Herzliche Grüsse und die allerbesten Wünsche für das Neue Jahr senden Euch Schiffer und Crew der Bank von Bremen.

Nun liegen wir schon den dritten Tag auf der Reede vor St. Helena. Unsere Sylvesterfeier begann nach einem Aperitif mit einem dreigängigen Festmenu. Als Hauptgericht rückte der Smut das letzte Filet aus der Frischfleischabteilung heraus. Dazu reichte er Nudeln an einer sehr delikaten Soße auf Orangen- und Rotweimbasis mit Champignons, Zwiebeln und Backpflaumen. Als Nachtisch durften wir uns an einem Salat aus tropischen Früchten erfreuen, der mit Rosinen und Nüssen und (natürlich!) mit Rum verfeinert wurde. Da auf der Insel für unsere Verhältnisse eher wenig geboten wurde, und da der Taxiboot Service um 19 Uhr zumindest offiziell beendet wurde, feierten wir an Bord gleich weiter. Unser

neues Jahr begann um 0:00 Uhr UTC, da wart Ihr schon 1 Stunde weiter. Kein Feuerwerk, keine abgelaufene Signalmunition, so war's ein eher besinnlicher Abend, an dem in Gedanken auch manch' lieber Gruß in die Heimat geschickt wurde. Und, wir hatten das Gefühl, dass uns auch Eure Grüsse und Gedanken erreicht haben.

Wir gehen durchgehend Ankerwache, das muss auch an Sylvester sein. Jeder ist für eine Stunde dran, dann geht die Runde von vorne los.

Die Zeit verbringen wir mit Ausflügen auf der Insel, ein Teil unserer Crew hatte das Glück, in einem 1929er Chevrolet eine Rundfahrt machen zu können. Die jeweils an Bord verbleibende Restcrew erledigt alle anfallenden Arbeiten, darunter auch Reparaturen. Unser Jib Top, das uns seit Kapstadt treu und brav zieht, offenbarte beim Bergen einen Riß am Ende einer Lattentasche, verursacht durch eine gebrochene Segellatte. Die Latte haben wir getauscht, die Tasche haben wir mit Bordmitteln (Segeltape) geklebt und anschließend sauber vernäht. Den Nähvorgang selbst muss man sich so vorstellen, dass zwei Mann quasi „Nähmaschine“ spielen. Ein Mann bedient eine Ahle und sticht den Kettfaden von oben durchs Tuch. Sein Partner liegt unter dem Segel, wie in einem Zelt (das Treibhaus ist bei Hitze sehr anstrengend), und näht nach Ansage den Schussfaden. Durch präzise Absprache der beiden ist gewährleistet, dass keine Stichverletzungen auftreten. Die ganze Prozedur nimmt zwei Stunden in Anspruch und anschließend hat sich das Segelteam ein Bier verdient. Da mitten auf dem Südatlantik nicht mit einem Segelmacher zu rechnen ist, werden wir das Segel besonders sorgfältig beobachten und in Ascension Island ggf. neu entscheiden. Damit ist auch schon unser nächstes Ziel erwähnt, übermorgen soll's losgehen.

Ankerposition 15°55'S, 05°43'W

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Sechster Bericht von Bord der Bank von Bremen

Mittwoch, 04. Januar 2007, 2. Tag in See unserer 2. Etappe seit St. Helena

Seit gestern segeln wir wieder, und zwar unsrem nächsten Ziel entgegen: Ascension Island. Unsere Ausreise von St. Helena gestaltete sich schwierig: wir schafften es nicht, unseren Anker frei zu bekommen. Also über Kanal 16 einen Taucher angefordert, der zum von uns als günstig empfundenen Tarif von 20 Pfund in 18 Metern Tiefe die Kette klarierte, die sich wohl an einem Felsen verklemmt hatte.

Aber das ist jetzt vergessen, mit Rauschefahrt geht es in NW-licher Richtung (allerdings mehr N als W. Später gibt es daher 2 Möglichkeiten: Der erwartete Winddreher aus O kommt rechtzeitig und nimmt uns mit, oder wir halsen eben. Mal sehen, wir haben noch alle Optionen). Etmale um die 200 sm sind uns trotzdem gegönnt. Wir sind ganz allein auf dem riesigen Südatlantik. Kein Schiff weit und breit, auch keine (sichtbaren) Lebewesen mit zwei Ausnahmen: Hin und wieder ein paar Delfine oder wir schrecken eine Herde fliegender Fische aus dem Wasser. Beim Fluchtversuch (gegen den Wind) landet gelegentlich einer an Deck. Wenn er dann Glück hat und wir ihn sehen, befördern wir ihn wieder ins Wasser. Wenn er aber Pech hat, finden wir ihn Tage später vertrocknet, z.B. unter dem Spi- Baum.

Die gute Stimmung an Bord kann auch durch allfällige, kleinere Reparaturen nicht getrübt

werden. Wir haben Sonne und Wind, werden ausgezeichnet gepflegt und dürfen Tag und Nacht raumschots segeln. Da wollen wir nicht meckern. Die gleißende Sonne der zweiten Tageshälfte veranlasst uns, eines der wenigen schattigen Plätzchen an Deck aufzusuchen. Für tiefgeistige Gespräche ist es viel zu heiß, so hängen wir unseren Gedanken nach.

Soeben hatten wir eine kleine Diskussion, ob es sich tatsächlich lohnt, vor Ascension Island zu ankern oder dort festzumachen. Kein Diesel, kein Proviant (die Insulaner wollen nicht, dass wir ihre mühsam herbeigeschafften Vorräte wieder mitnehmen. Kann man irgendwie verstehen.), kein Wassertaxi, so ist unser Kenntnisstand. Dazu Anlandungsszenarien, die mit „tricky“ noch zurückhaltend beschrieben werden. Andererseits das Bemühen der wenigen Insulaner, einen bescheidenen Tourismus zu entwickeln. Wir vertagen die Entscheidung, denn wir sind ja noch gar nicht da. Schau'n wir mal, was uns dort auf Kanal 16 alles mitgeteilt wird.

Nachtrag zu unseren Kommunikationsmöglichkeiten: GSM ging auf St. Helena gar nicht, auf Ascension Island wird's leider auch nicht klappen. Das Internet Cafe auf St. Helena nahm für das Öffnen der Google Startseite ein Pfund, weil 10 Minuten. Das haben wir dann abgebrochen. Cable and Wireless nimmt für eine Gesprächsminute in der Telefonzelle knapp ein Pfund. Natürlich alles in Coins, die man erst besorgen und dann mit der Schubkarre zur Zelle fahren muss. Alles in allem ein Wunder, dass überhaupt irgendwas geht, wenn auch langsam und teuer. Z.Zt. glauben wir, dass wir 3 Emails unbeantwortet lassen müssen, da wir sie nicht öffnen können, weil der Zustellversuch nicht glückte.

So, jetzt muss ich hier verschwinden, der Schiffer will auf diesen Platz und Wetter machen.

Aktuelle Position um 18:30 Uhr UTC: 11°59'S, 7°29'W

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Siebenter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Montag, 08. Januar 2007, Ankern vor Ascension Island

Heute Morgen haben wir um 08:55 Uhr UTC vor Ascension Island geankert. Position siehe unten. Leider konnten wir uns während der letzten Tagen nicht melden, da wir keine stabile Sattelitenverbindung bekommen konnten.

Unser Ankerplatz scheint wesentlich ruhiger als vor St. H. Wir beobachten Seeschildkröten auf ihrem Wege zu Strand. Es gibt mal wieder einige Reparaturen und Umstauarbeiten zu erledigen. Dabei kann man sich übel den Kopf stoßen, das bringt uns gleich zum Thema „Pigmentstörungen in der Kopfhaut und ihre drei wesentlichen Ursachen“:

1. Kopf zu lange in die Sonne gehalten. Haut pellt sich großflächig, die neue Haut erscheint in einem zarten Rosa, bis auch sie wieder verbrannt ist.

2. Kopf gestoßen. Die häufigste Ursache; die Wunden müssen oft langwierig behandelt und/oder abgeklebt werden. Die neue Haut erscheint dunkelrot bis bräunlich, der entstehende Schorf wird vom Patienten oft und gerne abgekratzt. Schon nach zwei bis drei Wochen hat der Patient den sog. „demütigen Bordgang“ gelernt (immer ganz

vorsichtig und leicht gebückt), dann nimmt die Zahl der Fälle des Typs 2 auch schnell ab. Weiter unter 1.

3. Natürliche Ursache, hier ohne Belang.

Das Ganze selbstverständlich nur, wenn vom Haupthaar nicht mehr viel da ist („Restkranz“). Das ist bei dieser Crew überwiegend der Fall. Nur 3 Mann verfügen über ein einigermaßen volles Haupthaar, und das ist grau bzw. weiß. Und das ist irgendwie ja auch wieder eine Pigmentstörung.

Auf der Reise hierhin haben wir tatsächlich wieder mal kein einziges Schiff gesehen. Bordroutine: Wache gehen, alle 2 bis 3 Tage eine Halse, das war's. Also kommt der Verpflegung der Mannschaft eine besondere Bedeutung zu, die Mahlzeiten sind die Höhepunkte des Tages. Und hier kommt unser Smut ins Spiel (übrigens Pigmentfehlertyp 2). Was er drei bis vier Mal pro Tag auf die Back zaubert, ist wirklich phänomenal. Die Crew hat vor kurzem beschlossen, ihm (aber erst kurz vor Ende der Reise) 3 Wappen zu verleihen (als Äquivalent zu 3 Sternen bzw. 3 Kochlöffeln). Er weiß noch nichts davon, es soll eine Überraschung werden, also pssst....

Ascension Island nimmt für den (Government) Taxiboat Service mal eben 23 Pfund (Einmal hin, einmal her, pro Boot, nicht pro Person). Also ist die Lust, von Bord zu gehen, eher gering, aber wir versuchen ein Arrangement auf privater Basis aufzubauen. Wir werden wohl Dienstagabend wieder in See gehen. Falls die Satteliten es zulassen, melden wir uns.

Ankerposition 07°55'S, 14°25'W

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Achter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Mittwoch, 10. Januar 2007, 2. Tag in See unserer 3. Etappe seit Ascension Island

„Schiff in Sicht, ein Fernglas bitte!“ Das erste Schiff seit Wochen, gegen 20:30 Uhr. Das Fernglas kommt, das Schiff wird sehr schnell größer, offensichtlich eines dieser großen Kreuzfahrtschiffe. Ein Blick durchs Glas offenbart dann aber: es ist der Mond, der uns beim Aufgehen durch die Wolken hindurch einen Streich spielte.

So geht's weiter in die Nachtwachen, dabei erinnern wir uns an eine kleine Begebenheit, die schon einige Tage zurückliegt: Unser Seemann war noch stolzer Besitzer von drei St. Helenischen Pfund, einer Währung, mit der man nirgendwo auf der Welt was anfangen kann, als auf St.H. Also weg damit beim letzten Bummel in Jamestown. Aber was dafür kaufen ? Nach langem Suchen und Abwägen des Für und Wider entscheidet sich unser Seemann für 2 große Tafeln Schokolade, Cadbury Vollmilch Nuss, für Insider: „die Blaue“. Diese schmuggelt er an Bord und gibt sie dem Smut in die Kühlung. Dazu muss man wissen, dass die Crew während der Vorbesprechung auf dringende Empfehlung des Schiffers sich gegen die Mitnahme von Schokolade entschieden hatte. Stichworte der damaligen Begründung: „schmilzt“, „klebt“, „schmiert“, „Sauerei“, „alles voll Schokolade“, „verstopfen tut sie auch“, usw. Sogar Kekse mit Schokoladenüberzug waren verpönt. Nun bringen wir abends den Mut auf, die erste Tafel auf der Back zu präsentieren. Schiffer („ein kleines Stück kann man ja mal probieren“) und Crew fielen darüber her wie Verdurstende

in der Wüste über ein Glas Wasser. Stichworte aus den Begeisterungsrufen: „Köstlich“, „mit ganzen Nüssen“, „und auch noch gekühlt“, „wer hatte denn die Idee“, usw. Nach 30 Sekunden war der Spuk vorbei, alles aufgeessen. Nur das blaue Papier einsam und leer auf der Back. Da, im Schatten der Schlingerleiste, liegt noch ein etwa kirschkernegroßer Krümel. Unauffällig bewegt sich die Hand unseres Seemannes in dessen Richtung, sie nähert sich dem Krümel, noch 10 Zentimeter, da kommt doch von links ein Piranha, und Schnapp, der Krümel ist weg. Der Piranha grinst satanisch, die Gedanken unseres Seemannes sind nicht druckreif. Aber, außer dem Smut weiß es ja keiner, in der Kühlung ist noch eine zweite Tafel. Da gehen unserem Seemann allerlei hässliche Gedanken durch den Kopf...

Das liegt, wie gesagt, bereits einige Tage zurück. Gestern sind wir in Ascension ankerauf gegangen und segeln nun unserem nächsten Ziel entgegen: Fernando de Noronha, Kurs 280°. Dort hoffen wir, ein GSM- Netz vorzufinden, denn wir wollen unsere Mobiltelefone endlich mal benutzen. Aber, es sind noch 880 Meilen, der SO-Passat hat manchmal kleine Löcher, wir laufen mit kleiner Besegelung zwischen 7 und 8 Knoten und die 280° können wir abends und nachts auch nicht halten. Da sind es schnell schon mal nur 260°.

Also, Ihr Lieben in der Heimat: drückt uns bitte die Daumen, dass die Reise weiterhin glücklich und harmonisch verläuft. Wir melden uns bei Gelegenheit wieder.

Aktuelle Position um 19:30 Uhr UTC: 07°24'S, 18°12'W

Viele Grüße aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Neunter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Sonntag, 14. Januar 2007, 6. Tag in See unserer 3. Etappe seit Ascension Island

„Bier geht zur Neige“

“Oh shit“.

Chris, unser Engländer an Bord, trifft den Nagel auf den Kopf. Alle Schapps leer, erklären können wir uns das nicht. Also kleine Ration für jeden: Eine Büchse pro Mann und Tag. Das halten wir tapfer für drei Tage durch, dann platzen Smut und Staumaster die Krägen. Konsequenter gehen sie durchs Schiff und heben jedes, aber wirklich jedes Bodenbrett hoch, auch diejenigen neben der Navi. Und sie entdecken.... Bier, Bier und noch mehr Bier, unvorstellbare Mengen Bier, mehr, als wir jemals trinken können. Wir verfluchen unsere bisherige Zurückhaltung und gehen daran, den Schock zu verarbeiten. Schmeckt richtig gut. Seit gestern heißt die Devise: Zum Frühstück Kaffee, Tee oder Bier? Nach Windhuk Lager und Amstel Gold trinken wir nun Carling Black Label, angenehm bitter im Geschmack und leicht möpseleind im Abgang. Und das schönste: das Ganze auch noch gekühlt, denn das Verhältnis von Diesel- und Stromverbrauch ist definitiv geklärt, die Kühlung der Getränke können wir uns leisten.

Unsere Ankunft vor Fernando verzögert sich noch etwas. Zu wenig Druck in der Luft und das wenige genau von achtern. So kreuzen wir zeitweise mit 5 oder 6 Knoten vor dem Wind. Das Klappern und Flappen der Segel wäre sonst nicht zu ertragen. Neue ETA: Dienstag, 16.01.2007 ?? Uhr bei einer Restdistanz von 360 Meilen. Unsere Kommunikation mit Euch läuft auch nicht nach Wunsch: Der Südatlantik ist satellitenmäßig

aufgeteilt in AORE und AORW (Atlantic Ocean Region East / West). Mit AORE ist eine Datenübertragung nicht möglich. AORW, die uns gut gefallen würde, kann unsere Nera-Anlage aber nicht (immer) einfangen. Also bitte etwas Geduld weiterhin.

Gestern erteilte uns der Schiffer eine kleine Lektion im Umgang mit dem Sextanten. Das Erzielen von Messergebnissen erscheint uns einfach, deren Verwandlung in eine Standlinie dagegen nicht. Müssen wir noch üben.

Ein paar Punkte noch aus unserer Bordroutine: Der Schiffer legt Karten und Handbücher für Brasilien zurecht. Die Gastlandsflagge ist schon oben, ziemlich früh zwar, aber tagsüber eine Hilfe für den Mann am Rohr. Die dritte Gasflasche wurde erst jetzt angebrochen, warmes Essen bis zum Ende der Reise ist also garantiert. Der Diesel läuft jetzt öfter für eine kurze Zeit, statt wie früher alle drei Tage für einen halben Tag. Der produzierte Strom speist die Navi, die Kühlung (Bier !), den Watermaker und alle Lichter. Der Smut backt einen leckeren Fruchteuchen. Bescheiden nennt er sein Backwerk nur „Fruchtebrot“, für uns ist es aber ein Kuchen. Am Großbaum scheren wir eine Sorgleine, diese hält die Reffleinen und die Schlinge für den Bullenstander jeweils an ihrer korrekten Position. Alle 6 bis 10 Wachen fahren wir eine Halse. Stress, was ist das? Heute Morgen hatten wir einige Tropfen Regen, viel zu wenig nach unserem Gefühl. Jeder sehnt sich nach einer Süßwasserdusche. Vielleicht klappt's ja auf Fernando. Wir melden uns.

Euch viel Spaß bei Graupelschauern, Nieselregen, Schneeschaufeln, Rotznasen, Husten, Schnupfen, Heiserkeit. Wir beneiden Euch nicht.

Aktuelle Position um 15:30 Uhr UTC: 03°02'S, 26°58'W

Viele Grüsse aus dem Südatlantik senden Schiffer und Crew

Zehnter Bericht von Bord der Bank von Bremen

Samstag, 20. Januar 2007, Ankern vor dem late Clube do Natal

Hier folgt nun der letzte Bericht von unserer Reise. Gestern haben wir am Anleger des Yachtclubs festgemacht und Diesel und Wasser übernommen, über Nacht dort gelegen und heute Morgen unsere Ankerposition eingenommen. Nun liegen wir südlich des Fahrwassers im Rio Potengi in einem engen Ankergebiet und schauen alle 6 Stunden gebannt auf unsere Nachbarn. Alle Boote benötigen wegen des Tidenstroms einen großen Kreis zum Schwören, und da kann es für den Einzelnen schon mal eng werden. Zumal sich alle Boote in Bezug auf Wind und Strom stark unterschiedlich verhalten. Einer der Ankerlieger tut uns allen leid: ihm wurde des Nachts von einem großen Containerschiff der Mast abgefahren, obwohl er seinen Radar Transponder in Betrieb hatte. Er war mit Autopilot ohne Wache, aber mit Beleuchtung unterwegs. Das Containerschiff hat gar nichts gemerkt und ist einfach weitergefahren.

Wir kommen von Fernando do Noronha, einer wunderschönen Insel ca. 200 Meilen NE-lich von hier. Die ganze Insel steht unter strengem Naturschutz, das Ankern ist teuer. Der Hafenkommendant hat gleich die Hilfe der Militärpolizei in Anspruch genommen, um das sündhaft teure Ankergeld einzutreiben. Er hatte wohl die Befürchtung, wir würden wieder abreisen, ohne zu bezahlen. Trotzdem hat der Stop sich gelohnt: wunderschöne Buchten, traumhafte Strände, seltene Pflanzen und Tiere. U.a. haben wir einen Tagesausflug unternommen, bei dem uns Delfine, Schildkröten und Haie gezeigt wurden, und wo wir

schwimmen und schnorcheln konnten. Einer der Strände ist ein Surfparadies mit bis zu 5 m hohen Wellen. Der Ausflug war strapaziös, in einem Pickup Fahrzeug ohne nennenswerte Federung, über Straßen, die diesen Namen nicht verdienen: Schlaglöcher von 30 cm Tiefe ohne Ende. Aber immer wieder traumhafte Ausblicke, Steilküsten, schroffe, schwarze Felsen oder Lavageröll. Der Ort selbst hat ein Fort, eine kleine Kirche und mindestens drei Kneipen, wo die neuen Getränkefavoriten der Crew getestet werden konnten: Caipirinha und Pina Colada (Getränke und deren Schreibweise bisher unbekannt, muss der Autor dieser Zeilen zuhause unbedingt nachholen). An der Strandbar gab's noch eine eisgekühlte Kokosnuss, die aufgeschlagen und ausgetrunken wird. Da Fernando kein Port of Entry ist, in Natal unbedingt verschweigen, dass man die Insel vorher besucht hat.

Wir hatten dann eine schnelle Überfahrt nach Natal, zum ersten Mal fast gegenan, mit Wind aus 60° von vorne. Das kann es im Vorschiff schon mal laut werden (wie im inneren einer kräftig benutzten Kesselpauke). Wegen des Spritzwassers mussten alle Luken geschlossen bleiben, so kam es, dass es in der Kesselpauke warm wie in einer Sauna war. Kurz: Ruderwache war wesentlich angenehmer als Freiwache. Jeder ist seine „letzte Wache“ dieser Reise gegangen, mit unterschiedlichen Gedanken und Gefühlen, mit einer gewissen Wehmut, aber bestimmt auch mit dem Gefühl, froh zu sein, dass es nun wieder gen Heimat geht. In die sich ausbreitende Abschiedsstimmung verteilte der Schiffer schon mal die Aufgaben für Natal: Aufräum-, Reinigungs- und Wartungsarbeiten sind zu erledigen. Dafür haben wir knapp drei Tage Zeit, dann folgt der „Behördentag“: Immigration war schon bei uns zu Besuch. Zoll, Gesundheitspolizei und Hafenskapitän folgen am Montag. Dienstag ist für 5 von uns der Abreisetag, Schiffer und 2 Kameraden warten auf die Nachfolgecrew, die am Mittwoch eintreffen wird.

Wir haben mit 4.282 Meilen eines der größeren Stücke von Atlantik Rund im Kielwasser und dabei 28 Breiten- sowie 52 Längengrade gesegelt. Wir sind sicher und gesund und pünktlich angekommen. Dafür unseren herzlichen Dank an alle Beteiligten und Betroffenen, insbesondere an unseren Schiffer Tom Bergmann.

So, und jetzt ist Schluss, denn der Berichtstatter ist Zeuge, wie vom Smut soeben folgendes Menu zubereitet wird:

Tomatensuppe

Langusten in Knoblauchbuttersoße

Gefüllte Calamares mit div. Gemüsen, Oliven, Anchovies

Mousse Chocolat

Und da fällt einem nichts mehr ein, zumal gerade als Aperitiv ein trockener Weißwein gereicht wird: Ein Premier Grand Cru aus dem Südafrikanischen Gestüt Drostdy Hof, welches 1804 gegründet wurde.

Ankerposition 05°45'S, 35°12'W

Viele Grüsse aus Natal senden Schiffer und Crew

Zusammenfassung

(Veröffentlichung im SCJ-Intern und im Brückenbuch der SKWB)

Reisebericht

Mit der Bank von Bremen von Kapstadt nach Brasilien

Route: von Kapstadt (RSA) über St. Helena, Ascension Island, Fernando do Noronha nach Natal (BRA)

Datum: 10.12.06 bis 25.01.07

Schiffer: Tom Bergmann

Smut: Lutz Fiesser

Wachführer: Hans Wrede (WF1), Eilert Schubert (WF2), Helmut Kaulen (WF3)

Crew: Chris Gilbert (WG1), Reinhard Beckmann (WG2), Michael Hübner (WG3)

Tom Bergmann hatte die Idee und sprach mich an: eine Langfahrt mit dem neuen, schnellen Regattaschiff der SK: der Bank von Bremen (Design Judel/Vrolijk, Bauwerft Knierim, Lúa 16,25 m, Tiefgang 3,30 m, Segelfläche bis 172 m² und 2 asymmetrischen Spi's). Er nannte ein Jahr vorher ca. fünf Wochen, die wir benötigen würden. Da der Smut sein ok bereits gegeben hatte, fiel es mir nach Beratung in Büro und Familie nicht schwer, ebenfalls zuzusagen. Etwas Resturlaub aus dem alten Jahr, kombiniert mit frischem, das musste doch gehen. Immerhin lag der Termin über Weihnachten und Neujahr. Und es sollte ein Lebenstraum Realität werden: Einmal über den Atlantik.

Einige Monate später meinte Tom dann beiläufig, sechs Wochen wären besser, etwas Reserve könne nicht schaden. Als ich daraufhin vorsichtig anfragte, ob bei dieser Zeitplanung in Kapstadt auch etwas Sightseeing drin wäre, erhöhte er sofort: sieben Wochen wären dann unabdingbar. Die Familie musste also erneut „ruhig“ gestellt werden. Dann stiegen wir in Planung und Vorbereitung ein: Schnuppertörns, ärztliche Untersuchungen, Impfungen, Erste Hilfe Kurs, Flüge, Hotel in Kapstadt, Literatur, Visa, Einkäufe tropengerechter Ausrüstung (helle Klamotten, Sonnenschutz Faktor 30, Vitamine, Ersatzsonnenbrille, Mützen, etc.).

Die Anreise nach Kapstadt erfolgte in drei Grüppchen, ein Crewmitglied hatte Senatorstatus und bekam das ganze Übergepäck. In Kapstadt haben wir uns einquartiert im Baywater Lodge, ein sehr schick umgebautes ehemaliges Gefängnis, direkt an der „Viktoria and Albert Waterfront“. Von dort aus starteten wir Besichtigungstouren zum Kap, auf die Gardenroute, zu den Pinguinen, ins Aquarium, zu den verschiedenen Stränden und abends ging's an die Waterfront zum Speisen.

Die Bank traf pünktlich aus Uruguay im feinen RCYC (Royal Cape Town Yacht Club, established 1905) ein, allerdings gab's auf dem Schiff einige Arbeiten zu erledigen. Die Vorcrew tat, was sie konnte. Einen kleinen, noch verbliebenen Rest erledigten wir.

Unser Einkauf im Gardens Shopping Centre in der Millstreet (Supermarkt Pick`nPay und

deutsche Metzgerei Raisch) war ein ganztägiges Abenteuer für sich, die Proviantliste umfasste rund 150 Positionen. Alles wurde uns einen Tag später per Boot an Bord geliefert. Dazu von Raisch erlesene eingeschweißte Fleisch- und Wurstwaren. Und ausreichend Getränke (Ziel: 3 Liter pro Mann und Tag ! Macht neben Wasser 300 l Bier und 100 l Wein). Zum Stauen und für die Bestandsführung setzten wir den Bordrechner mit MS Excel ein. Das Stauen hat prima geklappt. Die beiden Messekojen mussten auch dran glauben. Vor Ihnen haben wir jeweils ein Netz gespannt, so dass der Inhalt auch bei Krängung nicht verloren gehen konnte. Nach einer kleinen Tour zur Kompasskompensation ging's dann am 16.12.06 endlich richtig los.

20°S/10°E war der erste Wegepunkt. Um das Hoch zu umfahren, folgten wir dem Rat Kapstädter Segler und fuhren zunächst hoch nach Norden, um später nach BB Richtung St.Helena abzubiegen. Nach 2 Seetagen hatte sich bereits eine Seeroutine eingeschliffen. 5 von uns kannten die Bank ja bereits vom Schnuppertörn, 3 haben sie erst ab Kapstadt kennen gelernt, und fanden sich zunehmend besser zurecht. Auch geringfügige Anzeichen von Seekrankheit waren nach 2 Tagen endgültig überwunden. Die Bordroutine funktionierte prima: Schiffer und Smut wachfrei, die übrigen 6 Mann bildeten 3 Zweierwachen, welche tagsüber für 3 x 4 Stunden und nachts für 4 x 3 Stunden aufzogen. Wir konnten also keine Nacht für 8 Stunden durchschlafen, aber der fehlende Schlaf konnte tagsüber locker nachgeholt werden.

Weihnachten feierten wir besinnlich auf See. Details finden sich auf der SKWB Homepage unter „Schiffsmeldungen“. Sylvester lagen wir vor St. Helena vor Anker. Die Tage verbrachten wir mit Ausflügen auf der Insel. Wir hatten das Glück, in einem 1929er Chevrolet in zwei Gruppen eine Inselrundfahrt machen zu können. Die jeweils an Bord verbleibende Restcrew erledigte alle anfallenden Arbeiten, darunter auch Reparaturen. Unser Jib Top offenbarte beim Bergen einen Riss am Ende einer Lattentasche, welche genäht werden musste.

3 Tage später segelten wir unserem nächsten Ziel entgegen: Ascension Island. Unsere Ausreise von St. Helena gestaltete sich schwierig: wir schafften es nicht, unseren Anker frei zu bekommen. Also über Kanal 16 einen Taucher angefordert, der in 18 Metern Tiefe die Kette klarierte.

Unsere Kommunikationsmöglichkeiten mit der Heimat waren beschränkt: GSM ging nur in Südafrika und Brasilien, Breitband oder gar DSL Internet stand auf St. Helena und Ascension nicht zur Verfügung. Also blieb das (teure) Satellitentelefon für Gespräche, für die Schiffsmeldungen und die Kommunikation mit dem Segelmeister. Oder auf den Inseln das Festnetz (auch nicht gerade billig).

Am 08.01.07 ankerten wir vor Ascension Island. Hier konnten wir Postkarten einwerfen. Immerhin hat die Insel einen Flughafen und damit eine performante Verbindung zur Außenwelt – im Gegensatz zu St. Helena, wo nur zweimal im Monat ein Postschiff aus Kapstadt ankert. Ascension wird regelmäßig einmal pro Jahr von liebevollen Schildkröten aufgesucht, die wohl die 1000 Meilen aus Brasilien zur Insel schaffen, um dort die befruchteten Eier am Strand zu verbuddeln. Von 100 Eiern schafft es gerade mal ein Jungtier in ein normales Schildkrötenleben, welches zum Ausgleich dann aber locker weit über 100 Jahre dauern kann. Faszinierend.

Anschließend ging's weiter nach Fernando do Noronha, einer wunderschönen Insel ca. 200 Meilen NE-lich von Natal. Die ganze Insel steht unter strengem Naturschutz, das Ankern ist teuer. Der Stop hat sich trotzdem gelohnt: wunderschöne Buchten, traumhafte

Strände, seltene Pflanzen und Tiere. U.a. haben wir einen Tagesausflug unternommen, bei dem uns Delfine, Schildkröten und Haie gezeigt wurden, und wo wir schwimmen und schnorcheln konnten. Einer der Strände ist ein Surfparadies mit bis zu 5 m hohen Wellen. Der Ausflug war strapaziös, in einem PickUp Fahrzeug ohne nennenswerte Federung, über Straßen, die diesen Namen nicht verdienen. Aber immer wieder traumhafte Ausblicke, Steilküsten, schroffe, schwarze Felsen oder Lavageröll machten das mehr als wett.

Am 19.01.07 haben wir am Anleger des late Clube do Natal festgemacht und Diesel und Wasser übernommen, über Nacht dort gelegen und anderntags unsere Ankerposition eingenommen. Nun lagen wir südlich des Fahrwassers im Rio Potengi in einem engen Ankergebiet und schauten alle 6 Stunden zu, wie der Strom kenterte. Während des Anlegens war für die Crew auch die erste und einzige Möglichkeit, Schiffer und Smut zum Dank zu einem frugalen Mahl einzuladen, angereichert mit Caipirinha, seit Fernando dem neuen Lieblingsgetränk aller Mitreisenden.

In Natal waren jede Menge Aufräum-, Reinigungs- und Wartungsarbeiten zu erledigen. Dazu ein kleines Besichtigungsprogramm. Natal ist für Brasilianer ein mondäner Badeort und hat eine nette Dünen- und Standlandschaft. Und immer wieder Duschorgien, hatten doch die meisten von uns seit 5 Wochen kein Süßwasser an sich gelassen. Für alle Programmpunkte hatten wir knapp drei Tage Zeit, dann folgte der „Behördentag“: Immigration war schon im Yachtclub zu Besuch gewesen. Zoll, Gesundheitspolizei und Hafenkaptän folgten am Montag. Dienstag war für 5 von uns der Abreisetag, Schiffer und 2 Kameraden warteten auf die Nachfolgecrew, die am Mittwoch pünktlich eintraf. Übergabe des Bootes und Verkauf des Restproviantes gestalteten sich unproblematisch.

Die Reise war ein Gourmet Festival: die südafrikanischen Weine und Biere..., also wer nur 3 Kg zugenommen hat, hatte noch Glück. Folgerichtig haben wir unserem Smut zum Abschluss 3 Wappen verliehen und dies auf einer Urkunde verbrieft (als Äquivalent zu 3 Sternen bzw. 3 Kochlöffeln).

Wir haben mit 4.444 Meilen eine der längsten Etappen von Atlantik Rund im Kielwasser und dabei 28 Breiten- sowie 52 Längengrade gesegelt. Auf der ganzen Reise haben wir kaum ein Schiff gesehen.

Wir sind sicher, gesund und pünktlich angekommen. Keine Spur von irgendwelchen Entbehrungen oder gar Strapazen. Mir persönlich war's am Anfang zu langsam, ich habe erst im Verlauf der Reise begriffen, dass Sicherheit vor Schnelligkeit geht. Von den Segeleigenschaften der Bank waren wir begeistert, obwohl wir das Potential des Bootes gar nicht ausgeschöpft haben. Herzlichen Dank an alle Förderer, Beteiligten und Betroffenen, besonders an unseren Schiffer Tom Bergmann.

Tja, und in Deutschland war es dann schweinekalt. Also träumen wir von neuen Zielen: Pazifik, Australien, Karibik, Antarktis, alles erscheint möglich und da muss doch was gehen...

Michael Hübner