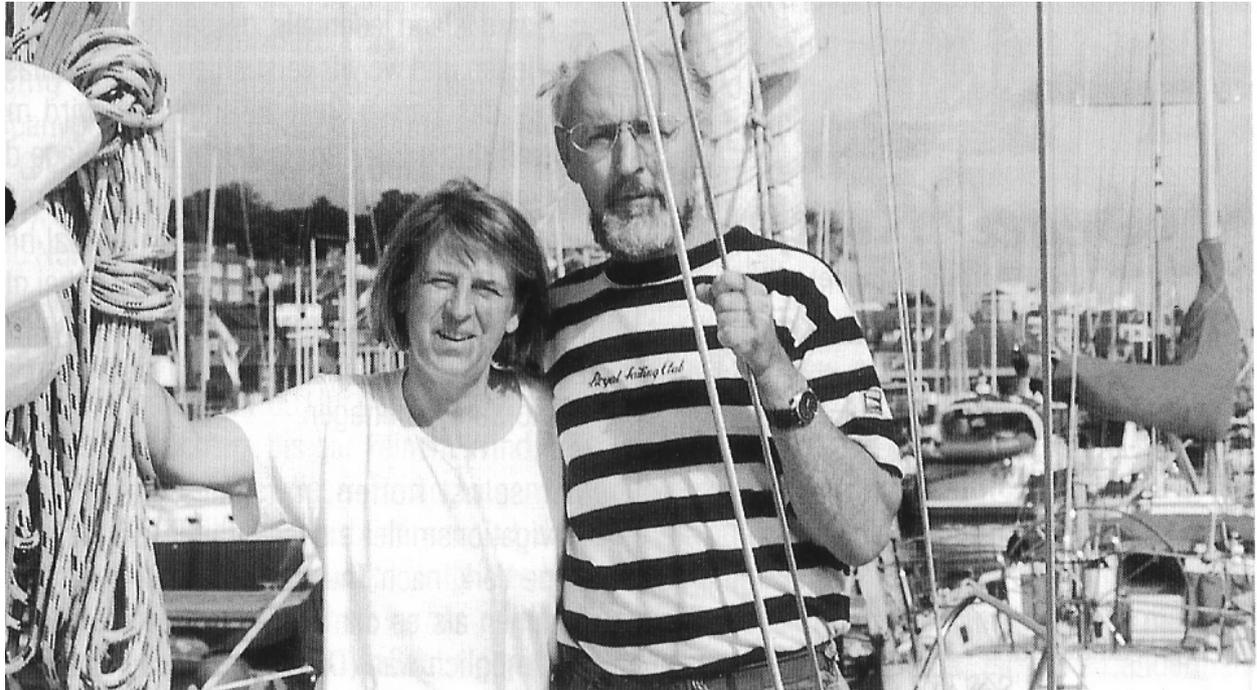


## Stationen einer Weltumsegelung II

*Unsere Mitglieder Ingrid und Timm Pfeiffer haben mit ihrer SY „Sonnenschein“ vom Typ Cumulant 38 von 1997 bis 2006 die Welt umsegelt und uns immer wieder durch Berichte für unsere Vereinsnachrichten daran teilhaben lassen. Wir stellen hier eine Auswahl ihrer lesenswerten Berichte gesammelt vor. Den Anfang ihrer Reise, über das Boot und seine Ausrüstung lese man nach in den SVAOe-Nachrichten Heft Juli/August 1998.*



Ingrid und Dr. Timm Pfeiffer an Bord ihrer „Sonnenschein“

### Durchs Great Barrier Reef

SY „Sonnenschein“ passierte am 23. Juni 2003 das Pickersgill- und Endeavour Reef. Nach langer Zeit möchten wir mal wieder ein bisschen von unserer Reise erzählen. Wir befinden uns auf unserem Weg nach Hause zur Zeit im Great Barrier Reef, dem größten Riff der Erde, das sich über eine Länge von über 2000 km an der NO-Seite Australiens hinzieht und sich etwa vom Cape Capricorn bis nach Papua-Neuguinea erstreckt. Das Ausmaß des Riffs ist unfassbar und kann ohne Übertreibung zu den größten Naturwundern der Erde gezählt werden.

Tausende kleiner Inseln und Riffe reihen sich aneinander. Milliarden von Korallen, Mikroorganismen, Fischen, Muscheln, Quallen usw. bestimmen das Leben dieses Riffs. 1983 hat die Australische Regierung das Riff zum Naturschutzpark erklärt, und nur wenige Inseln dürfen von Touristen betreten werden. Dennoch kommen schon jetzt jährlich fast 1 Millionen Menschen, um dieses Wunder der Natur zu erleben. Ihre Zahl steigt rapide fast ebenso wie die Gefahren für das Riff, die sich aus der durchfahrenden Großschiffahrt, den Phosphatzuflüssen durch die Landwirtschaft, insbesondere den Zuckerrohranpflanzungen, Klimaveränderungen, Auswirkungen von El-Nino, Tourismus usw. ergeben. Natürlich gehören auch die massiv zunehmenden Segler hier zu den umweltbelastenden Faktoren. Der Eindruck der Riffs auf uns ist allerdings so gewaltig, dass wir nichts, aber auch gar nichts über Bord werfen. Durch dieses Riff sind wir mit der „Sonnenschein“ von Süden nach Norden gesegelt. Von Cape Capricorn, dem Kap des Widders (23°S) bis zum Cape York (10°S).

Fast in der Mitte des ca. 2000 km langen Great Barrier Reefs liegen die oben erwähnten Riffe, die für die Geschichte Australiens und der Seefahrt eine große Bedeutung erreichten. Herrliche Tradewinds treiben uns vorwärts. Nur ein unzeitgemäßer Zyklon (TC GINA 578 Juni 03) stoppte unsere Reise kurzzeitig in Cairns, ohne jedoch unseren Weg zu kreuzen. Der TC zog über Neukaledonien und Vanuatu ab.

Die Riffe Pickersgill und Endeavour befinden sich nördlich des Cape Tribulation (Cap der Leiden) auf 15°51' S und 145°34' 0 bzw. auf 15°47' S und 145°35' 0. Als James Cook vor 233 Jahren das Great Barrier Reef durchsegelte, nicht ahnend, was ihn hier erwartete, welche Ausdehnung das Riff hatte und nicht wissend, ob er innerhalb oder außerhalb des Riffs war, wäre es an diesen Riffen fast zu einem Desaster gekommen. Die Weltgeschichte hätte bei Verlust von Mannschaft und Unterlagen vermutlich einen anderen Verlauf genommen.

Seekarten gab es damals für diese Region noch nicht. Es war schon abends, als Cook 1770 mit seiner „Endeavour“ die Hope Islands sichtete und dieser Gefahr vor der heraufkommenden Dunkelheit entgehen wollte. In seinen Logbuch heißt es: „At this time we shortened sail and hauled off east north east and north east by east dose upon the wind for it was my design to stretch off all night as well as avoid the danger we saw ahead“ (Hope islets).

Kurz nachdem Cook dies schrieb, wurde vom Ausguck plötzlich Flachwasseralarm gegeben. Heute wird angenommen, dass sich das Schiff zu dieser Zeit über dem Ausläufer des Pickersgill Reefs befunden hat, aber keine Grundberührung hatte. Danach wurde es wieder tiefer, man fühlte sich sicher, und die Offiziere begaben sich zur Kojen. Zitat: „...but meeting at the next cast of the lead with deep water again we concluded we had gone over the tail of the shoal which had been seen at sunset and that all danger was past: before ten we had twenty and one fathoms and this depth continuing the gentlemen left the deck in great tranquillity and went to bed“.

Die Ruhe sollte nicht lange anhalten, als die „Endeavour“ wenig später auf das nur wenige Meilen nördlich vom Pickersgill Reef gelegene, heutige Endeavour Reef auflief und zunächst nicht wieder frei kam. Kapitän Cook ließ das Schiff darauf leichtern, in dem er alles nur Entbehrliche von Bord schaffte bzw. versenkte. So gelang es ihm mit seinen Offizieren und Mannschaften schließlich, das inzwischen schwer beschädigte Schiff wieder frei zu bekommen. Anschließend segelte er mit einem Beiboot zu der nahegelegenen Insel Lizard, der er wegen der dort gefundenen Eidechsen ihren heutigen Namen gab.

Von dem 359 m hohen Ausguck der Insel erspähte Cook eine Passage durch das Riff und führte hier später das angeschlagene Schiff aus dem Barrier Reef heraus, nicht jedoch ohne weitere Probleme mit Riffen zu bekommen. Von entscheidender Bedeutung für die Geschichte Australiens, Englands und der Seefahrt war jedoch, dass er seine Rückkehr nach England fortsetzen und alle seine Informationen, Unterlagen, Seekarten und Aufzeichnungen der englischen Admiralität übergeben konnte. Die Empfehlungen von James Cook führten dann in den folgenden Jahrzehnten zur Eroberung und Besiedlung Australiens durch die Engländer.

Wer weiß, wie die Geschichte Australiens aussehen würde, wenn diese Informationen nicht nach England gelangt wären? Frankreich hatte den Pazifik schon weitgehend erobert, und es hätte nicht viel gefehlt und Australien wäre französisch geworden. Sehr vieles hätte in diesem Fall auf der Erde anders ausgesehen. Bestimmt wäre den Australiern die englische Küche erspart geblieben und wir Segler würden heute anstelle von Fish and Chips schöne Baguettes mit Käse essen.

In Lizard Island jedenfalls, dessen hohen Berg wir bestiegen und wo wir versuchten, die Durchlässe durch das Barrier Reef zu erspähen, wird man überall durch Erinnerungstafeln an die Tage des großen Seefahrers James Cook erinnert. Wem, wie uns, vergönnt sein sollte, auch einmal hierher zu kommen und die Höhe von 359 m bei glühender Hitze zu erklimmen, der sollte sich etwas zu Trinken mitnehmen und sich dort oben ins Visitorsbook eintragen.

Wir selbst hoffen, mit der Hilfe moderner Navigationsmittel sicherer durch die Riffe zum Cape York, nach Thursday Island und Darwin zu kommen als es den Seefahrern der Vergangenheit möglich war. Es gilt aber auch heute noch die Regel, hier im Riff nicht bei Nacht zu segeln.

**PS: Das Original des Logbuches der „Endeavour“-Reise Cooks findet man in der National Library in Canberra. Es wird dort nur einmal in der Woche nach Voranmeldung gezeigt.**

## Paradies im Indischen Ozean

### Chagos Archipel und Salomon Inseln

Frustrierend war die Segelei durch die Schwachwindzonen der Malakkastraße von Singapore bis Langkawi in Malaysia. Die „eiserne Genua“ musste fast immer ran. Herrlich waren dafür die Tage durch den Norden und NW Thailands bis Phuket. Für die neue Saison 2004, in der wir nach Südafrika segeln wollten, galt unsere ganze Hoffnung zunächst dem NO-Monsun. Dieser saisonale Wind, der sich im Winter auf der nördlichen Hemisphäre im Dezember über dem Indischen Ozean einstellt und bis März, Anfang April weht, verspricht uns Seglern im nördlichen Indik vom Golf von Bengalen, der Arabischen See und Golf von Aden ein relativ sicheres Fortkommen.

Die klimatischen Hintergründe für den No-Monsun sind die Hochdruckzonen, die sich über dem riesigen und hohen Festland von China, Tibet, Burma, Indien, Pakistan und Afghanistan ausbilden. Im Sommer kehren sich die Verhältnisse um. Tiefdruckgebiete bilden sich über dem Land und bewirken den feuchten und auch stürmischen SW-Monsun. So wie die alten Seefahrer, die ihre Kostbarkeiten von Europa nach Asien, China und umgekehrt brachten, versuchten auch wir, uns in die Auswirkungen dieser Naturgeschehnisse „einzufügen“. Es klappte nach Maß.

Wir starteten Anfang Februar (der Januar ist auch gut) von Phuket/Thailand und konnten mit konstanten Winden ohne Motorhilfe über die Andaman-Inseln, Male, der Hauptstadt der Malediven, und die südlichen Atolle der Malediven bis Addoo durchsegeln. Viele kleinere und größere Unterbrechungen nutzten wir zu Landbesuchen oder zum Schwimmen und Schnorcheln. Von besonderem Reiz waren hierbei die Atolle und Riffe der Malediven.

Addoo, nun wieder auf der Südhalbkugel, erwies sich als idealer Ort neben Male zum Proviantieren. Alles, was der Segler braucht, Gemüse, Obst, Vitamin- und Malariatabletten, Reis, Mehl, Käse, Diesel, Benzin, Ersatzteile usw. bekommt man hier in dieser alten englischen Garnisonstadt oder kann sie über Male ordern. Auch DHL-Aufträge werden hier schnell über DHL-Male und per Flugzeug nach Addoo erledigt. Ali, genannt Karl Heinz, weil er perfekt deutsch spricht, hat in der Nähe der Lagune einen kleinen Supermarkt und kümmert sich um alles, natürlich nicht kostenlos.

Ziele waren der Chagos-Archipel und die Salomon Inseln bzw. Perhos Banhos. Der Archipel liegt in dem Tiefdruckgürtel um die Erde, in den normalerweise keine Zyklone eindringen, wo aber überraschend kurzzeitig heftige Böen mit bis zu 40 Knoten auftreten können. Ein idealer und relativ sicherer Ort zum Abwarten des richtigen Windes in Richtung Madagaskar, Mauritius, Seychellen, Süd- oder Ostafrika, Tansania, Mozambique oder auch zurück nach Asien, Thailand oder Malaysia. Dort wollten wir ca. zwei Monate bleiben, um das Ende der Zyklonsaison (von Anfang Dezember bis Mitte April) und das Einsetzen des SO-Passates im Südindischen Ozean abzuwarten.

Vollgepackt, wie wir glaubten, und dennoch fehlte später noch vieles, ging's schließlich von Addoo, dem südlichsten Maledivenatoll, in Richtung auf das Salomonatoll, ca. 280 sm rwK 190°. Schwa cher westlicher Wind war uns von den WX-Fröschen von INTERMAR vorausgesagt worden. Hier sind WX-Vorhersagen fast ein Lottospiel, und irgendwann muss man einfach los...

Wir hofften, unser Ziel trotz des starken äquatorialen Gegenstroms, der mit über 2 Knoten Geschwindigkeit zwischen 0° und ca. 7° S nach Osten zieht, anhalten zu können. Der Strom war vorhanden, der Wind allerdings verließ uns schon nach 30 sm. Wir wunderten uns nicht, schließlich waren wir ja in den Doldrums. Zum ersten Mal mussten wir leider längere Zeit den Dieselwind bemühen und standen nach drei Tagen morgens früh vor dem Pass (05° 18,451' S, 72° 14,445' O) in das Atoll. Nachdem man Speakersbank zum Fischen gekreuzt hat, steuert man das Salomonatoll von NO an. Der Pass ist sehr weit, und man kann, wenn man nachts ankommt, gut in diesem ankern. Für uns stand die Sonne morgens günstig in Rücken. Das Atoll hat eine Ausdehnung von ca. 4,5 x 2,3 sm und sollte wegen der Korallenköpfe, die unter Wasser liegen, mit großer Vorsicht durchfahren werden. Langsam tasteten wir uns an der BB-Seite vorwärts zu unserem späteren Ankerplatz (05° 21,415' S, 72° 12,728' O) bei der Insel Boddam, die ihren Namen von den dort wachsenden gleichnamigen Bäumen hat. In Lee der Insel Boddam, wo uns schon ca. 20 Yachten unterschiedlichster Nationalität erwarteten, liegt man bis Ende April geschützt gegen die vorherrschenden W-lichen Winde. Mit dem Einsetzen des SO-Passat Anfang Mai wechselt man auf die Ostseite des Atolls, z.B. nach Takamka (ebenfalls nach einem dort wachsenden Baum benannt) oder Ile Foquet.

Leider musste der Anker auf die herrlichsten Korallen fallen, die wir je gesehen hatten. Es tat uns weh, aber es gab keine Alternative. Viele der Segler, die hier über einen Zeitraum von einem Jahr und mehr liegen, haben eine Kette um einen der vielen Korallenköpfe gelegt und so mehr Sicherheit gegen die häufig auftretenden heftigen Böen. Hier sollten die Briten, die die Region verwalten und den Seglern für jeweils drei Monate eine Gebühr von 95 \$ „abknüpfen“, unbedingt mit Murings Abhilfe schaffen. Schließlich wurde die Region ja auch teilweise zum Nationalpark erklärt.

Alle Inseln sind unbewohnt. Die ehemaligen Bewohner, die hier Koprafarmen bewirtschafteten und von Mauritius verwaltet wurden, solange sie ein Teil der britischen Kolonien waren, mussten mit der Bildung des Militärstützpunktes Diego Garcia ihre Heimat verlassen und wurden nach Mauritius umgesiedelt. Übrig blieben die nun langsam verfallenden Gebäude. (Wohnhäuser, Kirchen, Friedhöfe, Kopratrockenräume usw.). Als einzige Ausnahme ist es den Segler erlaubt, in den Atollen des Chagos Archipels (nicht in Diego Garcia!) zu ankern und die Inseln zu betreten. Es darf allerdings nichts verändert werden. Niemand darf auf den Inseln übernachten oder campieren.

Die alten, stetig weiter verfallenden Häuser werden natürlich soweit möglich von uns Seglern genutzt: Das Wasser mehrerer Brackwasserbrunnen ist ein unerschöpflicher Quell zum Wäschewaschen und Duschen, die Dächer bieten die Möglichkeit zum Sammeln von Regenwasser zum Trinken, in teilweise erhaltenen Häusern kann man die Wäsche zum Trocknen auch bei Regen aufhängen, in kleinen Schuppen kann man Überflüssiges vom Schiff auslagern, und ein kleiner Platz unter den Palmen bietet die Möglichkeit zum Kochen, Braten, Backen, Fischräuchern und Volleyballspielen.

Die Freiheit ist unendlich. Man ist wirklich wie im Paradies. Die Verständigung und Harmonie unter den Seglern ist unglaublich gut. „Fishing“ ist eine der ganz wesentlichen Beschäftigungen von allen. Wer das Fischen noch nicht beherrschte, hier lernt er es. Die Neuseeländer oder Australier bringen es einem bei. Hier fängt jeder(!) ganz leicht den frischesten und bestschmeckenden Fisch auf dem Globus. Bei Versorgungsengpässen kann man sich zusätzlich von Kokosnüssen und Palmherzen ernähren. Notfalls helfen auch die anderen.

Die Zeit verfliegt im Flug. Ute und Rolf z. B. von der SY „Maripossa“ wollen zum zweiten Mal 18 Monate hier bleiben, andere waren schon 18 mal(!) hier. Wir brauchen Zeit, um das alles zu verstehen. Mitte Mai starten normalerweise die ersten mit dem beginnenden SO-Passat in Richtung Madagaskar oder Mauritius. Dieses Jahr 2004 setzte der SO-Passat erstmalig Anfang Juni ein. Wir nutzten die Zeit noch zu einem Besuch von Perhos Banhos und lagen dort gegen S-liche bis W-liche Winde geschützt hinter der Insel Fouche. Es war einmalig schön und schwer mit dem Salomonatoll vergleichbar. Dort gesellten sich zeitweilig über 30 Boote zusammen, und bisweilen kam eine Dorfatmosphäre mit Parties, kleinen Märkten aber auch kleinen Streitereien auf. Hier in Perhos dagegen bestimmten die Natur, das tägliche Tauchen und Schnorcheln die Stimmung. Die Vielfalt der Fische und Korallen war für uns ein Erlebnis, das wir in dieser Form während unserer langen Segelei nicht erlebten. Die südafrikanische Yacht „Jenan“ mit Bill und Marlis sowie die deutsche Yacht „Tosimoh“ mit Heinz und Olli halfen uns, alles in vollen Zügen zu genießen.

Wehmütig holten wir am 4. Juni 2004 den Anker hoch, um mit dem vorhergesagten SO in Richtung Madagaskar aufzubrechen. Andere Segler gingen gleichzeitig zu den Seychellen und nach Ostafrika. Die ersten Thailand-zurück-Segler starteten auch schon. Weitere folgen zwischen Juli und September und rechnen mit einem guten SW-Monsun. Chagos ist das Zentrum im Indischen Ocean, um das sich alles dreht. Wir haben mal wieder etwas dazugelernt: Im Indik lässt sich gut und leicht segeln, leichter als im Pacific.

Die alten Seefahrer haben es uns vorgemacht, wir kopieren es nur noch, haben dabei viel Freude und lernen noch so manches Land kennen, das wir zu Beginn unserer Weltumsegelung nicht „im Auge“ hatten.

## **“... und hatten die Pest an Bord”**

### **von Chagos nach Madagaskar**

Mehr als zwei Monate fesselt uns der herrliche Chagos-Archipel auf etwa 04° 50' S, 73° 00' O, 300 Seemeilen südlich des Äquators und rund 1000 Seemeilen südlich Indiens mit seinen weißen Stränden, verlassenen Inseln, einmaligen

Fischen und Korallen. Selten waren sich Segler während unserer Weltumsegelung so einig. Man trifft sich zum Fischen, Tauchen, Schnorcheln, langen Gesprächen, täglichen Volleyball und abendlichen Parties.

Ende Mai, Anfang Juni mahnt uns der erste langsam aufkommende Passatwind zum Aufbruch. Noch einmal „parken“ wir vor den Inseln Anglaise, Takamaka und Perhos Banhos. Auch wenn die zuletzt geschlossenen Freundschaften die intensivsten waren, Madagaskar und Südafrika haben sich in unseren Gehirnen festgesetzt. So trennen wir uns am 4. Juni 2004 von unserem Aquarium und hoffen, dass der Südostpassat des ersten kräftigen Hochs uns auch schon auf 05° S erfassen wird. Wirklich, unsere Wetterfrösche Rolf/DLOIMA und Klaus/DJSCD von Intermar haben Recht: Noch ein bisschen (6 Stunden) müssen wir nach Süden motoren und schon sitzen wir im Passat, der mit jedem Grad Süd an Stärke zunimmt und gelegentlich noch von Böen bis zu 40 Knoten unterstützt wird. Um unser Fortkommen nach Westen brauchen wir uns keine Sorgen machen. „Runter“ geht's zu unserem ersten Wegpunkt 12° S 62° 0 zwischen den Saya de Malha und Naza-reth Banks hindurch (auf den Bänken soll man sehr unangenehme Strömungen und Wellen antreffen) und dann mit 270° auf die Nordspitze von Madagaskar/Cape Ambre zu.

Wegen Ablenkung der Äquatorialstromes und des SO-Passates nach Norden durch das Massiv der hohen Insel Madagaskar setzen wir den zweiten Wegpunkt südlich von Diego Suarez. Man vermeidet so, das sehr eng zu nehmende Nordkap/ Cape de Ambre zu verfehlen und mit den Strömungen westlich des Kaps möglicherweise in Mayotte zu landen. So manchem Segler ist dies schon passiert. Für die Umrundung gilt unter erfahrenen Madagaskarseglern das ungeschriebene Gesetz: „Umsegle das Kap in einem Abstand von 100 Metern oder segle gleich nach Mayotte.“

Das gereifte Vorsegel lässt uns gut in der See des Indischen Ozeans liegen. Die täglichen WX-Berichte aus DL und Südafrika bestätigen uns die konstanten Winde aus dem sich langsam nach Osten bewegenden Hoch. Wir liegen richtig und haben ein wenig Zeit für uns, obwohl uns eine konfuse See manchmal ganz schön durchrüttelt. Der Indic hat es doch in sich.

Nach fünf Tagen hat sich die Bordroutine wieder eingestellt. Jeder erledigt seine Aufgaben. In der „Freizeit“ genießen wir das Cockpit zum Schmökern, Dösen, langen Gesprächen und anderen Dingen. Nach langer Zeit holte Ingrid mal wieder ihre Flöte aus dem Versteck. Sie spielt, ich singe (Werner vom „Damischa Ridda“ hätte sich geschüttelt). Das alte, nachdenkliche Seemannslied „Wir lagen vor Madagaskar“ muss natürlich auch erhalten. Wer hat es nicht mal in seiner Jugend gesungen?

So schaukeln wir durch den Indic und singen wieder und wieder dieses Lied. Es ist wie ein Ohrwurm. Schließlich beginnen wir, uns über den Inhalt Gedanken zu machen. In der ersten Strophe wird von der Pest und dem faulenden Wasser gesprochen. Sollte das H<sub>2</sub>O - auch in schlechtem Zustand - wirklich als Überträger der Krankheit in Betracht kommen? Eigentlich unwahrscheinlich. Der Krankheitsüberträger ist der Floh, der von der Ratte auf Menschen überwechselt. Dessen Biss führt zur Keimübertragung und Krankheit. Beulen, große Lymphknoten und Lungeninfektionen können dann sehr schnell zum Tode führen. Ratten waren bestimmt an Bord. Pest an Bord durch Ratten ist denkbar, Pest durch H<sub>2</sub>O eher unwahrscheinlich.

War es vielleicht die Cholera? Diese wird in den warmen Regionen der Erde durch Wasser und andere Nahrungsmittel übertragen, die mit dem Stuhl von Erkrankten in Berührung gekommen sind. Auch in den Fässern könnte sich schon beim Füllen der die Krankheit auslösende Keim befunden haben. Auch diese Erkrankung kann schnell zum Tode führen. Welcher Hamburger erinnert sich nicht an die Cholera 1892! Die Toiletten wurden damals in die Elbe entleert und aus dieser wiederum das Trinkwasser entnommen. Auch in der dritten Strophe wird auf das „faulende Nass“ als Todesursache verwiesen. Die Cholera erscheint uns wahrscheinlicher als die Pest.

Kommen evtl. noch andere Erkrankungen in Betracht? Die Malaria? Sicher ausschließen kann man das nicht. Auch diese Krankheit mit hohem Fieber und dem begleitenden Durst kann schnell zum Tode führen. Skorbut? Sicher litten die Seeleute damals alle unter Vitamin-C-Mangel. Aber die Krankheitssymptome passen nicht in das Bild des Liedes. Eine Verschlechterung hätte Skorbut aber sicher auslösen können. Vielleicht ist auch keine der erwähnten Erkrankungen für den Tod der Seeleute verantwortlich, sondern die schöpferische Phantasie ließ den Dichter einfach auf die Pest zurückgreifen. Vielleicht sind die Seeleute damals aber auch nur auf dem in der zweiten Strophe erwähnten Riff gestrandet und verdurstet.

Es bleibt also vieles offen. Auch die Frage nach dem Schiff. Die Russian Bay (13° 32' S, 47° 57' 0) auf Madagaskar lässt

vermuten, dass es sich um das russische Kriegsschiff „Vloetny“ handeln könnte, das hier im Hurrikanhole während des russisch-japanischen Kriegs 1904/05 Unterschlupf gefunden hatte. Der Crew aus dem Ural gefiel es in Madagaskar - besonders wegen der Girls - so gut, dass sie nicht mehr weg wollten. Abgesehen von wenigen Ausnahmen starben alle an der Malaria und anderen Krankheiten. Bei dem Lied muss es sich also nicht unbedingt um ein deutsches Seemannslied handeln.

Eine andere Version besagt, dass dieses Seemannslied möglicherweise auf ein Lied mit dem Titel: „Als wir von Caracas kamen“ zurückgeht. Die fröhliche Melodie von Just Scheu passt eigentlich nicht zu dem tragischen Ereignis.

Man sieht, unendlich lange kann man während wochenlanger Seereisen über solche und ähnliche Dinge philosophieren. Viel ist in einem die Erde umsegelnden Segler ja ohnehin nicht mehr drin. Allmählich nähern wir uns der Nordostküste Madagaskars, die Ingrid am 14. Juni nachmittags entdeckt.

Ein Glück, dass wir unseren Wegpunkt noch deutlich südlich von Diego Suarez korrigiert hatten. Der Wind weht nun mit 30 Knoten direkt aus Süd, und der Südäquatorialstrom hat auch auf 3 bis 4 Knoten in Richtung Nord zugelegt. Mit großem Speed sausen wir in Richtung Kap. Wir reduzieren die Segel, um es bei Tageslicht zu umrunden. Zwecklos, wir sind zu schnell. Zum Glück haben wir die Wegpunkte von unserem Kanadischen Freund Glenn, der schon tags zuvor das Kap bei Licht problemlos geschafft hatte. So müssen wir bei Neumond, sprich absoluter Dunkelheit und über 30 Knoten aus SSO „rum“. Mit Radar und den Wegpunkten umrunden wir sicher Cape Ambre. Auf der Elektronischen Seekarte CMAP segeln wir über Land. Um 03 00 morgens ankerten wir im flachen, windgeschützten, offenen Wasser an der NW-Ecke Madagaskars.

Wieder einmal sind wir froh und stolz, einen so wichtigen Abschnitt unserer Reise geschafft zu haben. Einen Tag später feiern wir des „Käpt'ns“ 65. Geburtstag zusammen mit Glenn und Erya von der „Aku Ankka“ hinter der Insel Nosy Hara.

Im Travelmed-Infosystem 2004 finden sich über Madagaskar u.a. die folgenden Bemerkungen: In sechs Provinzen muss neben den üblichen Durchfallerkrankungen noch immer mit Cholera-Erkrankungen gerechnet werden. Pest-Infektionsgebiete liegen im zentralen Hochplateau und gelegentlich auch in der Hauptstadt Antananariva sowie in der Hafenstadt Mahajanga im Westen. Sollten die Seeleute damals in Madagaskar etwa an Land gegangen sein?

Zum Abschluss noch ein Tipp: Madagaskar-Spezial/Orange-Rum-Likör à la „Yamarra“: Man nehme: 2 Liter weißen Madagaskarrum, 1 Liter Cane-Syrup, (koche 1 kg Zucker mit 1 Liter Wasser 10 Min.), 1 Liter Wasser, dem Saft einer Limone, die Schalen von 4 Apfelsinen. Man mische alles, fülle es in Flaschen, gebe eine Stange Vanille und eine 1/2 Stange Zimt in jede Flasche und lasse das Ganze mindestens 1 Monat ruhen. Prost.

## **Die Inseln der Quastenflosser**

### **Drei Wochen auf Mayotte**

In Mayotte hatten wir viel Zeit und konnten unsere Berichtsschulden wieder abarbeiten. Ein bisschen geben wir heute an Euch weiter.

Wir hatten unsere Kinder aus Hamburg eingeladen und auch Freunde. Immer wurden wir gefragt: Wo liegt eigentlich Mayotte? Selbst die deutschen Reisebüros wussten es nicht immer. Auch der Flughafen Dzaoudzi von Mayotte war unbekannt. Es liegt auf 12° 46' S und 45° 15' O, im n ördlichen Teil des Mosambikkanals zwischen Ostafrika (ca. 200 Seemeilen westlich der Nordspitze von Madagaskar). Geographisch gehört Mayotte zu den Comoren-Inseln, die vulkanischen Ursprungs sind und deren höchste Erhebung 4000 m erreicht.

Politisch war die von Invasionen, Bürgerkriegen und Coups bestimmte Geschichte äußerst turbulent. Die ersten Siedler waren Malaien und Polynesier schon vor Christus. Es folgten Araber, afrikanische Sklaven, Franzosen, Portugiesen, Holländer und Engländer, die hier einen harten Sklavenhandel betrieben.

1886 kamen alle Inseln nach vielen weiteren Wirren in Einvernehmen mit den regierenden Sultanen unter

französisches Protektorat. 1912 wurden sie zur französischen Kolonie erklärt und von Madagaskar aus verwaltet. Nach weiteren Revolten erhielten die Comoren 1961 die innere Autonomie und 1974 nach einem Referendum die Unabhängigkeit als Federal Islamic Republic of the Comores.

Im Rahmen dieses Referendums entschieden sich aber 64% der Bürger von Mayotte für den Verbleib bei Frankreich und gegen die Unabhängigkeit. Zwei Jahre später waren es 99%, die sich für Frankreich entschieden. Der derzeitige Status von Mayotte ist aber noch unklar. Alle Einwohner sind zwar Bürger der EU, haben einen französischen Pass und ihre Währung ist der Euro. Über den Status eines endgültigen französischen Departements soll aber zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal abgestimmt werden.

Militärisch und außenpolitisch wird Mayotte von den Franzosen von der kleinen Inselfestung Dzaoudzi aus verwaltet, die inzwischen über eine Straße mit der Insel Pamandzi, Petit Terre, verbunden ist. Auf der Insel Grand Terre lebt im wesentlichen die Urbevölkerung, die zu 98% moslemischen Glaubens ist. In der Hauptstadt Mamoudzo bekommt man alles, was das Herz begehrt, wenn man genug Geld hat. War Mayotte noch bis vor wenigen Jahren die rückständigste der Comoren, so hat sich die Situation in den letzten Jahren umgekehrt. Den Menschen geht es durch die enge Verbindung mit Frankreich sehr gut. Mayotte ist zu einem Magnet für die umliegende Region geworden. Hier trifft man viele Menschen von den Inseln Moroni, Gran Comore, Madagaskar, Seychellen usw.

Ursprünglich war der Boden auf den Comoren sehr fruchtbar. Die radikale Abholzung der Inseln und heftige Regenfälle haben hiervon leider nicht viel übrig gelassen. 80% der Parfümessenz Ylangylang der Erde kommen von den Comoren und Madagaskar. Dieser Rohstoff ist in allen Parfüms enthalten.

Insgesamt sind die Inseln sehr arm. Berühmt wurden die Comoren im letzten Jahrhundert durch die Entdeckung des Coelacanth (Quastenflossers), eines Fisches, der bisher nur als Fossil bekannt war, 1938 nach 350 Millionen Jahren dort wiederentdeckt wurde und sich in 180 m Tiefe in den Lavahöhlen um Gran Comore aufhält. 150 dieser Fische wurden bisher gefangen. Das Sensationelle an dem Tier ist, dass es sich um eine Art „missing link“, also um ein Lebewesen handelt, dessen Körperbau den Schluss zulässt, dass es auch ein Vorfahre des Menschen ist. Der Quastenflosser verfügt über Kiemen und Lungenreste, das Knochengestänge entspricht dem von Wirbeltieren, und seine Flossen sind merkwürdig dick und muskulös ausgebildet. Im Institut „Service de Peches“ neben dem Restaurant „Bar Fly“ fanden wir einen präparierten Quastenflosser von 155 cm Länge. Nicht von ungefähr ist Tauchen die Hauptattraktion für Touristen auf den Comoren. Viele Marine-Nationalparks sind in den vergangenen Jahren entstanden.

Die Menschen sind aufgeschlossen, fröhlich und farbenfroh gekleidet. Für den Segler auf dem Ankerplatz hinter Dzaoudzi gibt es keine Probleme, vor allem keine Diebstähle. Hier kann man sein Boot auch mal liegen lassen und nach Hause fliegen. In der Zyklonsaison sollte man sich allerdings einen sichereren Platz suchen. Letztes Jahr lagen 15 Boote auf dem Riff!

In Hauptsegelsaison kommt man in der Regel von Nordosten, z.B. den Seychellen, oder direkt von Chagos nach Mayotte. In der Abdeckung von Madagaskar oder gegen Wind und Strom von den Seychellen muss meist länger die „eiserne Genua“ ran. Der Pass de Zamboro im Norden ist sehr weit und für die Großschifffahrt perfekt ausgetonnt. Dieser Pass dürfte auch nachts keine Probleme bereiten. In der Baie de Longoni findet man immer einen Ankerplatz.

Der Pass de Bandele im Südosten ist nicht so weit, aber auch gut mit Tonnen markiert. Leider waren, als wir von Madagaskar kamen, die Richtfeuer ausgeschaltet. Die Passage war dennoch auch bei Neumond gut zu „packen“. Die elektronischen Karten stimmten 100%ig. Hinter der kleinen Insel Bandrele befinden sich zwei Murings zum Übernachten.

Die Insel Dzaoudzi ist dann zum Einklarieren das nächste Ziel. Der Ankerplatz ist immer gut belegt. Den Hafenmeister sieht man in seinem Haus schon oben auf dem Berg von Dzaoudzi, UKW-Kanal 9, er spricht etwas englisch. Einkaufen kann man in Pamandzi. Man nimmt ein Taxi für 0,70 Euro zum Supermarché oder fährt mit der Fähre nach Mamoudzou/Grand Terre und nimmt dort ein Taxi zum Supermarché.

Will man ein wenig von der Insel sehen, kann man sich in Kaweni an der Hauptstrasse billig ein Auto mieten. Mit dem Boot fanden wir für unseren Besuch einige schöne Ankerplätze bei He Bouzi. Die Insel der Lemuren bzw. Maki. Man kann mit dem eigenen Boot oder über eine Agentur dorthin (Kiosk in Mam. 13- Euro). Alle waren begeistert. He Bandrele, He Bambo, Recip du sable blanc/dayanch. (Schnorcheln), Trevanihotel, Recif de la Prevoyathe (schöne Fische und

Korallen), Baie de Longoni (zum Ausschlafen) und M'Songoma (gut zum Schnorcheln). Die Westküste haben wir wegen anhaltend starken Südwestwindes nicht besucht.

Insgesamt waren wir drei Wochen in Mayotte. Als Absprungbrett in Richtung Norden (Tansania, Kenia), Westen (Mosambik), Osten (Madagaskar) oder Süden (Mosambik/Südafrika) ist diese Insel zweifellos ein idealer Standort.

## **In der Richardsbay / Ostküste Südafrika**

Vorweihnachtszeit 2004, aber wir schwitzen bei 35° in der Kajüte, während wir diesen Brief schreiben! Die Bäume (Flametree und Jacaranda) blühen in roten und blauen Farben des Frühlings auf der Südhalbkugel. Nur die Weihnachtsmusik aus dem Radio und die wild blinkenden Weihnachtsdekorationen in den Geschäften erinnern uns an das bevorstehende Fest. Die Erinnerung an Barbados vor sieben Jahren wird geweckt.

Seit zwei Monaten liegt „Sonnenschein“ in der Marina von Richardsbay an der Ostküste Südafrikas. Wir haben es geschafft und den riesigen Indischen Ozean „bezungen“. Als wir vor einem Jahr in Thailand starteten, schien uns die Weite dieses Meeres gigantisch. Über 5000 Seemeilen liegen mal wieder hinter uns. Das hört sich zwar gewaltig an, doch so mancher dazwischenliegende Ankerplatz erleichterte uns das Segeln sehr.

Wir haben Thailand sehr genossen. Die freundlichen Menschen, das leckere Essen und natürlich auch das billige Leben in diesem Land machte uns den Abschied von Asien schwer, als wir Ende Januar 2004 zu den Andaman-Inseln aufbrachen. Die See war sehr ruhig, und ein angenehmer achterlicher Wind blies uns durch die windarme Zone nördlich des Äquators schnell zu dieser Inselgruppe im Golf von Bengalen im Nordosten des Indischen Ozeans.

Wir sahen uns in eine vollkommen andere Welt versetzt, waren wir doch jetzt in Indien, Little India. Erschlagen von dem Gewimmel und dem Lärm der vielen Menschen, dem Gehupe der Taxis und den heiligen Kühen auf den Straßen waren wir froh, als wir nach diesem aufregenden Intermezzo wieder im Cockpit unseres Schiffes sitzen und segeln konnten. Vorbei an Sri Lanka, ehemals Ceylon, ging es nach Male, der Hauptstadt der Malediven, ca. 1200 Seemeilen.

Erneut wurde es eine ruhige Überfahrt mit einem gleichmäßig blasenden Nordostmonsun. Ingrid feierte am 21.2. ihren Geburtstag mal wieder au See. Die Freude war groß, als wenige Tage später die Atolle des berühmten Reiselandes vor uns auftauchten. Die Reiseprospekte lügen nicht: Kristallklares Wasser umspült wunderschöne, flache Inselgruppen, Palmen umsäumen saubere Sandstrände, und überall sieht man die wendigen Segelboote (Dhonis) durch die Atolle segeln.

Die Hauptstadt Male sprengte unsere Vorstellungen: Riesige Containerschiffe liegen hier zur Versorgung der Resorts, der Hotels und der Bewohner vor Anker, eine Müllverbrennungsanlage qualmt, mehr als es in Europa erlaubt wäre. Der Segler bekommt hier für seine Weiterreise zu fernen Zielen alles, was das Herz begehrt, ausgenommen Alkohol. Beim Mäandern durch diese Traumwelt haben wir uns viel Zeit gelassen. Jeden Abend fanden wir, wenn auch durch die Tiefe des Wassers nicht immer einfach, einen sicheren Ankerplatz. Da nur wenige Boote diese Inselwelt durchsegeln, waren wir fast immer allein und wurden überall freundlich begrüßt.

Innerhalb oder außerhalb der Atolle ging der Kurs direkt südwärts. Am 16.03.04 um 22.21 Uhr überquerten wir auf unserer Reise zum dritten Mal den Äquator! Prost!!!

In Gan, dem südlichsten Atoll der Malediven verproviantierten wir uns erneut für einen langen Aufenthalt in Chagos, einer Inselgruppe südlich des Äquators, den meisten bekannt durch den US-Militärstützpunkt Diego Garcia. Die Wirbelsturm (Zyklon)-Saison zwang uns, in der Einsamkeit dieser Inseln mehrere Wochen zu verbringen. Acht Wochen lagen wir in den Atollen von Salomon Island und Perhos Banos zusammen mit vielen anderen Seglern. Das Leben dort ist unvorstellbar. Wir schwammen, schnorchelten, fischten, erkundeten die unbewohnten Inseln, liefen bei Niedrigwasser über die Korallen, kamen mit Segelfreunden zusammen, feierten die verschiedensten Feste bei Mondschein oder vollständiger Dunkelheit am Strand und trafen uns jeden Tag zum Volleyballspiel an Land.

Die Inseln des Chagosarchipels sind unbewohnt. Alle Einwohner wurden zwangsweise nach Mauritius evakuiert, als die Amerikaner 1970 dort den größten Militärstützpunkt der südlichen Halbkugel errichteten. Nur den Seglern ist es erlaubt, gegen ein Entgelt, in dieser himmlischen Inselweit zu verweilen. Die acht Wochen flogen dahin. Mit dem Ende der Hurrikansaison endete auch unsere Zeit im Paradies. Außerdem hatten wir uns mit unseren Kindern im Juni in Madagaskar verabredet.

Wir mussten also weiter. Es wurde eine stürmische und sehr unruhige Überfahrt, und wir umrundeten schließlich das Nordkap von Madagaskar nachts bei Neumond in völliger Dunkelheit in einer Entfernung von ca. 200 Metern. Wir hörten das Meer an die Felsen branden, denn der Wind trieb uns mit 40 Knoten um das Cap d'Ambre. Zum erstenmal hatten wir richtig Angst. Zum Glück hatten wir Wegpunkte, auf die wir uns verlassen konnten. Hinter dem Kap flaute der Wind ab, und wir ankerten im Windschutz der Insel, um zu schlafen und uns von der Überfahrt zu erholen.

Madagaskar ist eine geheimnisvolle, ursprüngliche Insel. Nur wenige Touristen haben sie bisher entdeckt, und wir waren sehr gespannt. Mit Freunden segelten wir zusammen im Norden der Insel in totaler Einsamkeit. Nur selten sahen wir in der Ferne Boote. Die Strände sind unberührt, und nur Gerippe großer Schildkröten und zerfallene Hütten erinnerten manchmal an die Gegenwart von Menschen. Je südlicher wir gelangten, um so häufiger tauchten Dörfer auf. In dem vollkommen trockenen Land leben die Menschen in äußerster Armut. Ihren täglichen Wasservorrat holen sie sich aus schlammigen Wasserlöchern, aus denen auch die wenigen Tiere trinken, die sie besitzen. Aber überall wurden wir freundlich begrüßt, und man war dankbar über das kleinste Geschenk.

Unsere Kinder konnten leider nicht nach Madagaskar kommen, und so segelten wir nach Mayotte, einem kleinen französischen Atoll westlich von Madagaskar im Mosambik-Kanal vor der Ostküste Afrikas. Man muss schon genau hinschauen, um Mayotte im Atlas zu finden. Dort verbrachten wir zwei schöne und auch aufregende Wochen mit unseren Kindern Katja und Frank. Wieder allein, ging es bei Windstille unter Motor erneut nach Madagaskar. Weitere drei Monate besegelten wir dann die Nordwestküste. Die längste Zeit davon verbrachten wir in Buchten der herrlichen ehemals französischen Insel Nosy Be.

Auf unserem Weg in Richtung Afrika bewegten wir uns ganz langsam nach Süden, fuhren weit in einsame Flüsse und tiefe Buchten hinein, besuchten Dörfer, verschenkten alles, was wir abgeben konnten, an die dort lebenden Menschen, nicht ohne im Gegenzug mit Fischen, Lobstern oder wildem Honig beschenkt zu werden. Der Eindruck von der im Westen flachen und trockenen riesigen Insel mit dem gewaltigen Gebirgsmassiv im Osten wird uns unvergesslich bleiben. Madagaskar ist eines der ärmsten Länder der Erde. Gezielte Spenden fallen hier bestimmt auf fruchtbaren Boden. So manche Hilfsorganisation ist hier wirksam und erfolgreich tätig (s.u.a. [www.Freundemadagaskars.de](http://www.Freundemadagaskars.de)).

Wie immer beim Segeln: Auch hier ging unser Zeit zu Ende. Es zog uns ins südliche Afrika. Strömungen, Windstillen, Frontendurchgänge und Stürme kennzeichnen das Wetter westlich von Madagaskar vor Südafrika. Auf unserem Weg nach Richardsbay an der Südküste Afrikas gehörten wir zum Glück nicht zu denen, die ihren Mast verloren oder Schaden am Schiff erlitten. Dennoch hatten wir immer viel Wind auf die Nase und erreichten Südafrika schließlich erst nach 12 Tagen. Nachdem wir uns ein wenig eingelebt hatten, arbeiteten wir wochenlang am Schiff. Später bereisten wir große Teile des herrlichen fruchtbaren Landes mit unserem gekauften alten VW Westphalia, bis dessen Motor schließlich seinen Geist aufgab.

Natürlich besuchten wir auch die berühmten Tierparks und erlebten Löwen, Elefanten, Giraffen, Nashörner, Büffel und Flusspferde zum Greifen nahe aus dem Auto heraus in der freien Natur. Zwar begegnen uns hier in Südafrika viele Rassenprobleme, aber wir können uns zur Zeit hierüber noch keine Meinung bilden. Die tiefgreifende Geschichte des Landes lässt vermuten, dass es noch lange dauern wird, bis die Menschen hier zur Ruhe kommen. Auch die gesundheitlichen Probleme (AIDS) sind hier wie auch im übrigen Afrika immens. Vielleicht können wir in einem späteren Bericht etwas mehr von unseren Erfahrungen erzählen, denn einige Monaten werden wir sicher noch bleiben, bevor wir in Richtung Namibia, St. Helena, Brasilien und Karibik weitersegeln.

# Umrundung des Kaps der Stürme

## Südafrika - von Richards Bay nach Kapstadt

Anfang Oktober 2004 landen wir von Madagaskar kommend in Richardsbay, einem kleinen Industriestädtchen an der Südostküste von Südafrika. Schon früh hatten wir uns für den Weg durch die Mosambiquestraße zwischen Afrika und Madagaskar entschieden. Wir wollten diesen leichteren und vielleicht auch schöneren Weg nehmen und an Madagaskar nicht vorbeisegeln. Natürlich muss jeder selbst entscheiden, ob er „außen herum“ über Mauritius und Reunion oder innen herum nach Afrika segelt. Wir bereuen unsere Entscheidung nicht, hatten wir so doch das große Erlebnis, Madagaskar mit seinen vielen herrlichen Buchten im Nordwesten kennen zu lernen.

Die Mosambiquestraße mit ihren wechselnden Strömungen, Windstillen und Frontendurchgängen bei der Annäherung an Afrika lässt zwar kein einfaches Segeln erwarten, doch erscheint der Erlebniswert gewaltig gegenüber dem direkten Weg. Möglicherweise ist es, nachdem man Cape Andre, Madagaskars westlichstes Kap, passiert hat und bis Barren Islands oder gar Morombe „runtergegangen“ ist, auch der leichtere Weg, wenn man die besondere Seewind-Landwindthermik richtig für sich ausnutzt.

So können wir südlich der Barren Islands unseren Kurs auf Richards Bay absetzen und diesen ohne Frontendurchgang hoch am Wind bis zum Ziel durchhalten. Wir haben Glück. Segelfreunde mit dem gleichen Ziel mussten für Tage in den geschützten Buchten Mosambiques, z.B. in Inhambane oder Inhaza/Maputo, Unterschlupf suchen, was den Erlebniswert keineswegs minderte. Vielleicht hätten wir uns hierfür auch noch etwas Zeit nehmen sollen. Aber wir sind froh, dass wir diesen Abschnitt in „einem abhaken“ konnten und in Südafrika willkommen waren.

In Richards Bay, in dem 25% der Weltproduktion von Titan aus dem Sand extrahiert wird, ist von Oktober 04 bis Februar 05 der Zululand YC unsere Heimat. Von hier aus unternehmen wir mit dem Auto Safaris und Reisen ins Land. Aber wir müssen auch viel am Schiff arbeiten. Über Weihnachten fliegen wir nach Hause. Die noch unbekannteren Enkel müssen schließlich auch mal bewundert werden.

Den berühmten Krügers Park besuchen wir nicht. Wir haben mit dem Besuch des Umfolozi Parks bei Richards Bay und des Addo Elefant Parks bei Port Elizabeth sowie weiterer kleinerer Parks einen ausreichenden Einblick in die Tierwelt Afrikas bekommen. Im übrigen bekommen wir bei unseren Reisen mit dem Auto entlang der Ostküste bis zum Cape Agulhas, durch die Karoo und durch die Provinz Transkei einen kleinen Eindruck von Land und Leuten mit ihren Sorgen und Problemen. Sicher wird es noch Jahrzehnte dauern bis die unterschiedlichen Rassen zu einem hoffentlich friedlichen Zusammenleben finden. Man möchte es allen wünschen.

Das Segeln an der Ostküste Südafrikas ist nicht einfach. Eine gute Wetterberatung ist Voraussetzung für ein erfolgreiches und sicheres Gelingen. So folgen wir auf der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung dem Rat des berühmten Wetterfrosches Fred, und sie klappt nahezu perfekt. Günstige Wetterfenster bringen uns zunächst die 90 Seemeilen nach Durban, wo wir wegen mehrerer Frontendurchgänge acht Tage auf den nächsten NO-, O-, SO-, S-Wind wartend festsitzen. Wir nutzen die Zeit zum Klönen mit anderen Seglern im Royal YC und Besuchen der Stadt: mit Konzerten, Stadtrundgängen und Museen.

Weiter geht es 240 sm entlang der schwierigen und ungeschützten Wild Coast nach East London. Wird man dabei von sich unvorhersehbar entwickelnden Tiefs überrascht, so gibt es keine Schlupflöcher, Buchten oder kleine Häfen zum Verstecken gegen den aufkommenden starken Südwestwind, der das Segeln in Verbindung mit dem Agulhasstrom zur Hölle werden lassen kann. In einem solchem Fall muss man zurück-selbst wenn man schon kurz vorm Ziel ist.

Auch in East London müssen wir warten. Unser nächstes Fenster sollte eigentlich zwei Tage halten. Die 160 sm bis Mossel Bay sind normalerweise kein Problem. Nach ca. 100 sm erwischt uns allerdings ein Westerly mit 20-30 Knoten! Wir stehen auf der Stelle, kommen nicht voran und suchen schließlich Schutz in der Plettenberg Bay, einem Tipp der Segelfreunde von der „Skua“. Vor Anker stellen wir fest, dass ein Unterwant des Mastes gebrochen ist und setzen dort ein Stück Ankerkette ein. In zwei Stunden ist die Arbeit erledigt, obwohl wir ziemlich kaputt waren.

Bei schwachen westlichen Winden - also immer noch gegenan - geht es am nächsten Tag nach Knysna, der viel leicht schönsten Stadt Südafrikas. Ingrid will hier am liebsten gleich für ein Jahr bleiben. Doch mich zieht es weiter, zumal es hier keinen Rigger gibt. Nach vier Tagen werden die Leinen mit Ziel Kapstadt gelöst. 260 sm, fünf Tage -nach Fred Wetterfenster- also kein Problem. Kap Agulhas, den südlichste Punkt Afrikas, umrunden wir am 01.03.05. bei ruhigem Wetter. Oft ist es dort sehr stürmisch. Keine Fischer, ein Glück! Ingrid bleibt sogar in der Koje. Wir waren ja schon mit dem Auto dort. Morgens bleibt der Wind ganz weg. So motoren wir einige Stunden, bis es dann wieder bläst. Das Kap der guten Hoffnung erreichen wir über die False Bay noch am selben Tag um 19.00 Uhr. Position: 34° 27.23' S 18° 33' 0! Wir sind mal wieder stolz, auch diesen Punkt geschafft zu haben.

Doch dann fängt es an zu blasen, 30-40 Knoten. Alle Segel bis auf ein kleines Vorsegel runter. Schnell entwickeln sich unangenehme riesige Wellen. „Sonnenschein“ und Crew werden kräftig durchgerüttelt. Der Bengulas Strom, der aus der Antarktis kommt und nach Norden zieht, ist eiskalt. Jetzt schon im Atlantik, tragen wir lange Hosen, Pullover, Segeljacken, Schuhe und Mützen. Von den hohen Bergen stürzen die Fallwinde und verstärken noch den Wind. Nun wissen wir, wo wir waren: am Kap der Stürme, wie es die portugiesischen Entdecker nannten.

Als wir schließlich mitten in der Nacht vor dem Hafen von Kapstadt stehen und der Wind mit hoher Stärke vom Tafelberg bläst, hoffen wir, im Hafen Schutz zu finden. Leider erfüllt sich dieser Wunsch nicht. „Innen“ bekommen wir 40 bis 50 Knoten auf die Nase. Das Schiff ist in dem riesigen Hafenbecken kaum zu halten, und wir finden im Dunkeln die Marina und auch die Mooring für den Notfall nicht! Also geht es wieder raus und ein kleines Stück zurück, wo wir hinter Green Point im Windschatten des Lionsberges Schutz finden und dort bis zum Morgen ankern. Als es wieder ruhiger geworden ist, geht es in die Marina. Zum Glück finden wir im Royal Capetown Yacht Club schnell eine sichere Box, denn schon wenige Stunden nach unsere Ankunft fängt es wieder an mit unveränderter Härte zu blasen. Über fünf Tage 40-50 Knoten Wind in der Marina!. Aber wir liegen sicher. Unsere Freunde Ursel und Willi von der SY „Paloma“, die ein Jahr vor uns das Kap umrundeten, schrieben uns: „Hier bekommt jeder einen auf die Nase.“ Wir meinen, es muss nicht sein. Hätten wir auf Fred gehört und nachts gleich hinter dem Lionsberg bei Green Point „geparkt“, wäre es uns besser gegangen. Man lernt nicht aus und zahlt auch im hohen Segleralter immer wieder Lehrgeld.

Inzwischen haben wir viel von der schönen Stadt Cape Town gesehen, waren auf dem berühmten Tafelberg, haben die Museen und Galerien besucht und eine Stadtrundfahrt gemacht. Da wir die Stadt mögen, bleiben wir ein bisschen. Wie lange, das steht noch in den Sternen. Zunächst muss das Rigg runter und teilweise erneuert, die Rettungsinsel gewartet werden. Viele Schiffsarbeiten stehen „ins Haus“. Die letzte Entscheidung über das nächste Ziel ist deshalb noch nicht gefallen. Brasilien? Dort soll es unsicherer sein.

In Europa wird es Sommer, hier Winter. Es wird kälter. Wir tragen schon wieder Pullover. Nachts ist es schon deutlich unter 20 Grad, und es soll noch viel kälter werden. Nichts für Touristen. Aber für viele der Bewohner: In Kapstadt geht man Freitag vor 12.00 ins Wochenende und kommt erst Montag nach 12.00 zurück. Dann lohnt es sich auch nicht mehr zu arbeiten. Jeden Mittwoch hat der Kapstädter eine wichtige Verabredung auf dem Golfplatz.