

www.lauradekker.nl

Solo um die Welt

Laura Dekker

Ein Mädchen, ein Traum



DELIUS KLASING

Laura Dekker

Ein Mädchen, ein Traum

solo um die Welt



SVIB

Delius Klasing Verlag

© 2013 by De Alk & Heijnen BV, Alkmaar , Netherlands
Die niederländische Originalausgabe mit dem Titel »Een meisje een droom – solo
rond de wereld« erschien bei Uitgeverij De Alk & Heijnen BV, Alkmaar.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-7688-3546-6

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Verlag

Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Aus dem Holländischen von Sabine Kowalczyk

Lektorat: Birgit Radebold, Monika Hoheneck

Zeichnungen des Bootes und der Karten: Michiel van der Eijk

Fotos: Sammlung Laura Dekker sowie: Umschlag: Karel Heijnen. HeliPhotoCarib S. 6 o.
sowie Umschlagrückseite; Mike Ruel S. 10 o., 13 u.; Jilian Schlesinger S. 16 o., 27 o.;

Uwe Moser S. 26 u., Karel Heijnen S. 31 o. + u., 32 u.r.

Einbandgestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Satz: Axel Gerber

Druck: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany 2013

Wie allgemein üblich, zeichnet nicht der Verlag, sondern allein der Autor
für die Inhalte dieses Buches verantwortlich.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf
das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert
werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Inhalt

Foreword von Tania Aebi	8
Wie alles begann	13
Endlich!	23
Portugal, Portimão	30
Gibraltar	32
Gibraltar–Kanarische Inseln: 650 Seemeilen	33
Lanzarote	37
Lanzarote–Gran Canaria: 130 Seemeilen	52
Gran Canaria	52
Gran Canaria–Kapverdische Inseln: 780 Seemeilen	66
Sal	70
Sal–São Nicolau: 85 Seemeilen	72
São Nicolau	73
São Nicolau–Sint Maarten: 2223 Seemeilen	80
Sint Maarten	97
Neujahr!	102
STAD AMSTERDAM	103
Sint Maarten–Îles des Saintes: 154 Seemeilen	108
Îles des Saintes	109
Îles des Saintes–Dominica: 20 Seemeilen	109
Dominica	110
Dominica–Bonaire: 450 Seemeilen	113
Bonaire	116
Bonaire–San-Blas-Inseln: 670 Seemeilen	126
San-Blas-Inseln	130
San Blas–Panama: 80 Seemeilen	134
Colón	135
Colón–Panama, Panamakanal: 43 Seemeilen	139
Panama	141
Panama–Las Perlas: 50 Seemeilen	142
Las Perlas	142
Las Perlas–Galápagos: 900 Seemeilen	144
Galápagos	151

Galápagos–Hiva Oa: 3000 Seemeilen	156
Hiva Oa	172
Hiva Oa–Tahiti: 700 Seemeilen	175
Tahiti	179
Tahiti–Moorea: 18 Seemeilen	184
Moorea	184
Moorea–Bora Bora: 130 Seemeilen	187
Bora Bora	188
Bora Bora–Tonga: 1300 Seemeilen	192
Tonga	202
Tonga–Fidschi: 470 Seemeilen	204
Suva	207
Suva–Vanuatu: 600 Seemeilen	210
Port Vila	214
Port Vila–Australien: 2400 Seemeilen	218
Darwin	235
Darwin–Südafrika: 6000 Seemeilen	243
Südafrika, Durban	281
Durban–Port Elizabeth: 420 Seemeilen	283
Port Elizabeth	285
Port Elizabeth–Kapstadt: 470 Seemeilen	286
Kapstadt	291
Kapstadt–Sint Maarten: 5800 Seemeilen	293
Finish!	318
Anhang	320
Dank	324



Wenn du gern das andere Ende
der Welt sehen willst, kannst du zweierlei tun:
Du kannst die Welt auf den Kopf stellen oder selbst
ans andere Ende fahren ...



Hallo, ich bin Laura, geboren in Whangarei, Neuseeland. Meine Eltern waren damals mit einem Segelboot auf Weltreise und sind zwei Jahre in Neuseeland geblieben. Dann segelte ich als jüngstes Besatzungsmitglied an Bord nach Australien. Meine Eltern hatten keine Eile, sie wollten so viel wie möglich von der Welt sehen. Letztendlich dauerte ihre Reise dann auch sieben Jahre. Drei Jahre nach mir wurde mein Schwesterchen Kim geboren. Aber für eine Familie mit zwei kleinen Mädchen wurde es auf einer zwölf Meter langen Segelyacht ein bisschen eng. Wir fuhren zurück in die Niederlande, wo wir in ein richtiges Haus zogen. Pap beschloss, selbst ein größeres Schiff zu bauen. Es sollte ein 20 Meter langer seetüchtiger norwegischer Fischkutter werden mit Platz genug für alle.

Mein Leben hat also ganz anders angefangen als das meiner Klassenkameraden, und das ist auch sehr gut an meinen Kinderzeichnungen zu sehen. Ich zeichnete Häuschen und Bäumchen und mich ... Boote und Wasser. Leider hielt die Ehe meiner Eltern nicht, und im Alter von sechs Jahren entschied ich mich dazu, bei meinem Vater zu bleiben. Wir wohnten eine Weile in einem Wohnwagen, und Pap arbeitete an dem neuen Boot. Ich fand das alles ganz normal. Ein Jahr später zogen wir dort ein. So wohnte ich wieder an Bord eines Bootes, das im Wasser lag, und das sollte so bleiben.

Meine Klassenkameraden spielten auf dem Spielplatz, und ich spielte auf dem Wasser mit selbst gemachten Booten und allem, was schwimmen konnte. Weil Pap mich immer auf dem Wasser sah, bekam ich zu meinem sechsten Geburtstag einen Optimisten. Ein echtes kleines Jugendsegelboot, mit dem ich fast jeden Tag segelte, Sommer wie Winter. Mit acht Jahren bekam ich von einem Bekannten eine Mirror. Das war echt ein tolles Boot. Ich war ganz wild aufs Segeln und segelte gern Wettkämpfe in der Jugendklasse. Als ich das nicht mehr wollte, weil ich zu oft gewann, machte ich bei den Erwachsenen mit und musste dabei oft gegen Pap antreten, der auch ein fanatischer Segler ist. Gewonnen habe ich nicht mehr so oft, aber ich hatte noch immer viel Freude.

Ich wollte gern ein eigenes Kajütsegelboot. Im Hafen lag eine Hurley 700, die der Eigner kaum nutzte. Eines Tages fragte ich ihn, ob ich einmal mit seinem Boot segeln dürfte. Ich durfte, und als Zehnjährige machte ich meine erste längere Solo-Segeltour mit dieser Yacht. Über die Binnengewässer und das Ijsselmeer nach Friesland und zu den Watteninseln.

Ich wusste damals schon ganz sicher, dass ich genau wie meine Eltern um die Welt segeln wollte. Des Weiteren wusste ich sicher, dass ich so schnell wie möglich los wollte. Aber dann musste ich doch zuerst ein seetüchtiges

Wie alles begann

Segelboot haben. Als ich elf Jahre wurde, kaufte ich mein erstes eigenes Segelboot. Pap bezahlte, und ich sollte ihm die Hälfte zurückgeben. Ich nahm allerlei Jobs an, um mein Boot abbezahlen zu können. Ich habe zwei Zeitungen ausgetragen, ging mittags Putzfräulein spielen, und am Wochenende arbeitete ich in einem Wassersportgeschäft, nichts war zu verrückt, wenn es nur Geld brachte. So führte ich sogar mit meinem Einrad allerlei Kunststücke vor. Die Menschen gaben mir gern Geld!

Mit 13 Jahren segelte ich mit meiner eigenen seetüchtigen Hurley 700 alleine nach England. Das Einklarieren war kein Problem, aber als ich schon einige Tage in England lag, bekam ich auf einmal Besuch von der Polizei ... Später stellte sich heraus, dass die Eltern einer Freundin von mir zur niederländischen Polizei gegangen waren, weil sie es echt nicht gut fanden, dass ich ganz allein nach England gesegelt war. Daraufhin nahm die niederländische Polizei Kontakt mit der englischen Polizei auf, die ihrerseits fragte, ob Pap nicht nach England kommen könnte, um mit mir zusammen zurückzusegeln. Nachdem er angekommen war, gab die Polizei die Verantwortung an Pap ab, und ich durfte mit seiner Zustimmung wieder einfach solo in die Niederlande zurücksegeln.

Ich war schon einige Zeit mit den Vorbereitungen meiner Weltreise beschäftigt. Weil ein sieben Meter langes Segelboot allerdings doch etwas klein war, brauchte ich ein größeres. Meine treue Hurley 700 war schnell verkauft, nachdem ein Sponsor mir eine Hurley 800 angeboten hatte! Enthusiastisch arbeiteten Pap und ich daran, das Boot klarzumachen für meine große Reise. Wir hatten alles mit der Weltschule geregelt, sodass ich während meiner Reise einfach weiterlernen könnte. Weil ich jedoch meine »normale« Schule beenden musste, machten wir einen Termin mit der für die Schulpflicht zuständigen Beamtin. Sie verstand überhaupt nichts und hatte noch nie von der Weltschule gehört. Also sagte sie einfach, dass das nicht ginge und ich wie gewohnt zur Schule müsste, sonst würde Pap sich strafbar machen. Denn in den Niederlanden ist der Besuch eines Schulgebäudes bis zum 16. Lebensjahr verpflichtend. Wenn man einen Tag frei will, muss man Wochen vorher anfragen. Meist wird es abgelehnt, und wenn man dann an dem Tag fehlt, bekommen die Eltern ein ordentliches Bußgeld. Wenn sie das nicht bezahlen wollen oder können, folgt eine Gefängnisstrafe für einen der Eltern! Kurzum, Schule in den Niederlanden ist etwas, um das man echt nicht so einfach umhinkommt.

Einige Tage später wurden wir von einer Journalistin einer überregionalen Zeitung angerufen. Woher wusste sie nur von dem Gespräch, das wir gehabt hatten? So ein Gespräch müsste doch vertraulich sein? Ohne dass es

Wie alles begann

meine Absicht war, machte ich von einem auf den anderen Tag Schlagzeilen auf den Titelseiten. Es war auch ganz schön ärgerlich, dass wir beinahe täglich von Journalisten angerufen wurden und dass Kamerateams im Hafen auf dem Steiger standen, um mir Fragen zu stellen, auf die ich überhaupt keine Lust hatte. Ich wollte nicht bekannt werden, ich wollte einfach nur segeln! Lasst mich in Frieden! Nachdem Ministerpräsident Balkenende öffentlich im Fernsehen verkündet hatte, dass das mit mir wirklich so nicht geht und dass schließlich jeder in den Niederlanden gesetzlich verpflichtet ist, in der Schule zu sitzen, mischte sich auch noch das Jugendamt ein! Pap und ich mussten vor Gericht erscheinen, und wir brauchten einen Rechtsanwalt. Ich war noch nie in einem Gerichtsgebäude gewesen und musste fast lachen, als sich herausstellte, dass die drei (!) Richter in schwarzen Klammotten mit weißem Lätzchen herumliefen. Das Jugendamt forderte vom Gericht, mich sofort in eine geschlossene Anstalt zu stecken und meinem Vater die elterliche Gewalt zu entziehen. Zum Glück hatten sie dafür keine gute Begründung. Schließlich durfte ich nach der ersten Gerichtsverhandlung wohl bei Pap wohnen bleiben, aber das Gericht bestimmte, dass ich unter Aufsicht der Behörden gestellt würde! Ein Vormund wurde bestellt, um auf mich aufzupassen. Der Vormund verstand nichts von Booten und vom Segeln und war auch noch sehr ungeschickt. Als er zu uns kam, mussten wir lachen, als wir sahen, wie unbeholfen dieser Mann an Bord kletterte. Eigentlich hofften wir, dass er irgendwann zwischen Kai und Boot landen würde. Einmal an Bord, musste ich immer aufpassen, dass mein Hund Spot den Mann nicht anfiel. Spot fühlte, dass wir diesen Mann lieber nicht an Bord haben wollten. Aber so ungeschickt der Mann auch war, so geschickt war er im Verdrehen der Wahrheit in allerlei offiziellen Berichten.

Durch die ganze Aufregung, negative Berichterstattung und Gerichtsverhandlungen machten viele Sponsoren, die ich im Jahr zuvor mit viel Mühe aufgetan hatte, nicht mehr mit. Bei der zweiten Verhandlung, einen Monat später, urteilte der Richter, dass ich nicht weg durfte, weil untersucht werden müsste, ob ich die Reise psychisch durchstehen könne. Durch diesen Beschluss drohte ich ein ganzes Jahr zu verlieren, weil man in der Wintersaison nicht aus den Niederlanden abfahren kann. Zwei Monate später bot ein Sponsor an, meine Hurley in Topzustand zu bringen für meine Weltreise. Dafür musste ich sie in eine große Schiffswerft bringen. Es klang so schön ... Es war das letzte Mal, dass ich meine Hurley gesehen habe ... Es stellte sich heraus, dass der Sponsor kein Sponsor war, sondern mit dem Jugendamt und den Behörden zusammenarbeitete.

Wie alles begann

Mein Boot war weg, aber mein Traum nicht ... ich hatte gegen unehrliche korrupte¹ Behörden kämpfen müssen. Ich beschloss, meine eigenen Wege zu gehen. Im Internet fand ich bei einem Makler auf Sint Maarten in der Karibik eine Dufour Arpège, ein Neun-Meter-Polyester-Segelboot, aufgegeben von Menschen, die den Ozean überquert hatten und nie mehr segeln wollten! Weil ich wusste, dass mein Telefon und mein PC vom Allgemeinen Inlichtingen- und Veiligheidsdienst² abgehört wurden, musste ich auf einem anderen PC mit einer anderen E-Mail-Adresse weiterarbeiten. Innerhalb einiger Tage bekam ich über diesen Weg alle Informationen über dieses Boot. Der gewünschte Preis war sehr niedrig. Mit dem Geld meiner Hurley 700 und meinen Spargroschen würde ich das Boot kaufen können. Es würde auch noch etwas übrig bleiben, um von Sint Maarten aus losfahren zu können. Wenn ich erst einmal wieder ein Boot habe und beim Segeln bin, verdiene ich mein Geld schon, überlegte ich.

Am 17. Dezember nahm ich mein ganzes Erspartes mit und schrieb Pap einen Abschiedsbrief, weil ich Angst hatte, dass, wenn ich von meinen Plänen erzählen würde, er mich aufhalten könnte. Wir steckten immerhin mitten in einem Prozess, und ich stand unter staatlicher Aufsicht! Ich nahm den Zug nach Paris, weil ich Angst hatte, dass der niederländische Zoll mich auf dem Flughafen erkennen und nicht durchlassen würde. Ich hatte von niemandem Abschied genommen, nur von meinem treuen Hund Spot, denn der würde nichts verraten ...

In Frankreich kannte mich niemand, und von Paris aus gab es täglich Flüge nach Sint Maarten. Es ging alles viel einfacher, als ich gedacht hatte. Nachdem ich mit dem Zug am Gare du Nord angekommen war, nahm ich den Sonderzug zum Flughafen Charles de Gaulle. Es war sehr einfach, ein Last-Minute-Ticket nach Sint Maarten zu kaufen und bar zu bezahlen. Es ergab sich kein einziges Problem, ich kam mit meinem neuseeländischen Pass überall durch. Schneller als ich mir hatte träumen lassen, saß ich in einer Air-France-Maschine auf dem Weg zu meinem Traum ...

Auf dem Flughafen von Sint Maarten lief ich so durch den Zoll. Und da stand ich, 14 Jahre alt, in der tropischen Sonne. Ich rief den Makler an, der mich vom Flughafen abholte. Am nächsten Morgen stand ich zu einer ers-

¹ Da das Wort »corrupt« aus dem Niederländischen in verschiedenen Zusammenhängen unterschiedlich ins Deutsche übersetzt werden müsste, wurde es wie alle anderen fremdsprachigen Wörter, die zum ständig gebrauchten internationalen Wortschatz der Autorin gehören, kursiv gesetzt. (Anmerkung des Verlages)

² AIVD: Der niederländische Inlands- und Auslandsgeheimdienst. (Anm. d. V.)

Wie alles begann

ten Inspektion an Bord. Drinnen war ein ganz schöner Dreck, aber von Pap hatte ich gelernt, dass man darüber hinwegsehen muss. Technisch schien das Boot ziemlich okay, und was mich betraf, konnte der Kaufvertrag unterzeichnet werden. Ich saß beim Makler im Büro, als das Telefon ging. Während des kurzen Telefonats schaute er einige Male zu mir und tippte etwas in seinen Computer. Ich konnte nicht sehen, was er eingab, aber als er den Bildschirm zu mir umdrehte, sah ich lebensgroß mein eigenes Foto ... Die niederländischen Behörden hatten einen Fahndungsbefehl nach mir veröffentlicht, als ob ich eine Schwerverbrecherin wäre! Ich verlor den Boden unter den Füßen. Nein, ich sei nicht Jessie Muller und auch keine 17 Jahre alt. Der Makler blieb sehr nett zu mir; er sagte, dass er wohl die Polizei einschalten müsse, aber dass er damit noch warten würde. Er schlug vor, dass ich erst zusammen mit seiner Frau und seinem Kind zum Strand gehen und wir danach eine Kleinigkeit essen sollten, bevor er die Polizei benachrichtigen würde. So könnten wir erst einmal in Ruhe reden. Als ich erzählte, was mir im letzten halben Jahr alles passiert war, fühlte ich, dass ich bei Menschen war, die mich verstanden, sie fanden alles echt sehr schlimm. Der Makler tat sich sehr schwer damit, die Polizei zu informieren, aber er hatte auch Angst um seinen guten Ruf auf der Insel. Spät am Nachmittag brachte er mich also zum Sint Maarten Yacht Club, wo die Polizei auf mich wartete.

Am nächsten Tag wurde ich unter polizeilicher Begleitung in ein Flugzeug in die Niederlande gesetzt. An Bord übernahmen zwei Grenzschutzbeamte die Bewachung.

In Schiphol³ wurde ich wie eine Schwermödelin direkt durch einen Seiteneingang abgeführt und sofort drei Stunden lang von der Polizei und vom Jugendschutz verhört, ohne dass ich meinen Anwalt oder die Eltern sehen durfte! Sofort danach wurde ich zum Gericht nach Utrecht gebracht. Es wurde extra eine Eilverhandlung organisiert. Da durfte ich fünf Minuten zu Pap und Peter de Lange, meinem Rechtsanwalt. Nach der langen Reise saß ich todmüde im Gerichtssaal. Der Jugendschutz beantragte beim Richter erneut, mich in eine geschlossene Einrichtung zu stecken. Die drei Richter stimmten dem nach einem ganzen Tag nicht zu und wollten erst einmal eine Nacht darüber schlafen. Am nächsten Tag sollte es weitergehen. Ich durfte nicht mit meinem Vater heim, musste aber mit einem Mann mit. Warum mit ihm, aber nicht mit Pap oder Mam? Das wurde mir danach schnell klar. Dieser Mann hatte Kontakte mit der Jugendfürsorge und den Juristen des

³ Flughafen von Amsterdam. (Anm. d. V.)

Wie alles begann

Jugendschutzes, und ich wurde missbraucht. Ich wusste wohl, womit sie beschäftigt waren: Sie wollten mich brechen in der Hoffnung, dass ich aufgeben würde. Aber je stärker sie versuchten, mich zu brechen, desto mehr wollte ich weg aus diesem korrupten Land. Also ließ ich mir nichts anmerken und kämpfte weiter für meinen Traum. Am nächsten Tag las ich in der Zeitung die Antwort auf Fragen von Journalisten, warum ich mit dem Mann mitgemusst hatte: Die Juristen von der Jugendfürsorge und dem Jugendschutz erklärten seelenruhig, dass der Mann ein Freund der Familie war! Großartig ausgedacht!! Die Gerichtsverhandlung am nächsten Tag – die den ganzen Tag dauerte – war ein echtes Chaos, und das Ganze erhitzte sich so, dass meine Mutter zornig aus dem Gerichtssaal lief und mein Rechtsanwalt die Richter ablehnte. Als niemand mehr wusste, wie es weitergehen soll ... durfte ich schließlich mit meinem Vater nach Hause. Die Juristen vom Jugendschutz wurden rot vor Wut, als sie ihren Willen nicht bekamen. List nach List hatten sie sich ausgedacht. Sie hatten mich in den Medien angeschwärzt und mich doch nicht in eine geschlossene Einrichtung bekommen. Aber leider bestimmten die Richter wohl, dass ich noch immer unter staatlicher Aufsicht bleiben musste. Zu Hause angekommen nach der zwei Tage dauernden Gerichtsverhandlung war mein treuer Hund Spot ganz aus dem Häuschen, dass ich wieder zurück war! Ich kehrte zurück zur Schule und zu den wöchentlichen Besuchen vom Vormund, der leider immer noch nicht ins Wasser fallen wollte. Dass ich nicht eingesperrt wurde, bedeutete auch, dass ich mit meinen Plänen weitermachen konnte.

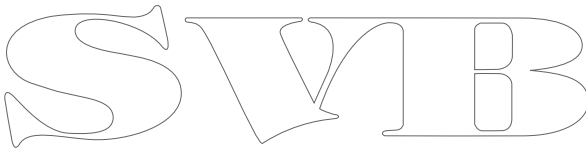
Ich ließ mich von den korrupten Praktiken von Schulbeamten, Jugendamt und Richtern nicht aufhalten. Mein größtes Problem war, dass ich nun kein Boot mehr hatte, und wegen all der Lügen und negativen Medienberichte gab es auch keine Hoffnung auf einen neuen Sponsor. Meine Familie zog mit mir mit und legte all ihr Ersparnis zusammen, und nach einigen Wochen Suche fanden wir eine günstige 33 Jahre alte Jeanneau Gin Fizz, stark vernachlässigt, aber die Basis war gut. Ich habe sie sofort gekauft. Das war toll, ein Zweimaster, und der war für mich als Soloseglerin einfacher zu händeln. Denn er hat zwar mehr, aber dafür kleinere Segel.

Es war mittlerweile Frühjahr geworden, und die Entfernung zwischen unserer Wohnung und dem Platz, wo mein neues Boot an Land stand, war zu groß. Also fuhren wir mit dem Boot von Pap, in dem wir auch wohnten, zu unserem neuen Heimatort Den Osse, um da mein neues Boot herzurichten. Es war sehr viel zu tun, und wenn ich diesen Sommer weg wollte, hatten wir nur noch vier Monate ...

Wie alles begann

Zusammen arbeiteten wir Tag und Nacht, um die Jeanneau wieder seetüchtig zu machen. Dass ich jeden Tag zwölf Kilometer zur Schule radeln musste, fand ich nicht schlimm, wenn ich nur an meinem Traum arbeiten konnte. Hans van Dijke, der Besitzer des Wassersportbetriebs, half uns, wo er nur konnte, und er wollte mich sogar sponsern!

»GUPPY, was bist du schön geworden!«, rief ich, als sie ein paar Monate später an einem verregneten Tag im Mai festlich zu Wasser gelassen wurde.

The image shows the logo for SVMB, rendered in a large, hollow, outlined font. The letters are 'S', 'V', 'M', and 'B'. The 'S' is a simple outline. The 'V' has a decorative, pointed top. The 'M' is a simple outline. The 'B' has a decorative, rounded top. The entire logo is centered on the page.

Endlich!

Galápagos-Hiva Oa: 3000 Seemeilen

Die hohe Dünung rollt über den Bug von GUPPY. R SEA KAT tutet noch ein letztes Mal, und dann scheiden sich unsere Wege. Die Wellen schlagen über das Deck, während ich das Großsegel hisse. Mein Kurs ist hoch am Wind, und GUPPY liegt gehörig auf der Seite. Es ist bewölkt, und Welle nach Welle landet im Cockpit, aber GUPPY läuft schöne sieben Knoten.

Ich vergieße eine letzte Träne, während die R SEA KAT und Santa Cruz aus der Sicht verschwinden. Nach zwei Stunden herrlichem Segeln wird der Wind noch besser. Aber die Geschwindigkeit geht auf zwei Knoten zurück; es muss wohl ein ordentlicher Gezeitenstrom sein. Langsam ziehe ich an der Insel Isabela vorbei und habe nur noch Meer um mich herum.

Tag 1, 8. Mai

Um sechs Uhr checke ich im SSB-Funk ein. Ich höre die R SEA KAT undeutlich, aber sie hören mich leider gar nicht. Während ich das letzte Stückchen Bananenbrot esse, das Deana mir am Tag vor der Abreise gegeben hat, fangen die Gespräche auf SSB an. Die DISCOVERY ist 30 Meilen von mir entfernt, und die RHYTHM reist heute oder morgen ab. Ich fühle mich gut. GUPPY läuft mehr als sechs Knoten und liegt ruhiger, als sie in der Academy Bay lag.

Zum zügsten Mal habe ich hello und goodbye gesagt. Zum zügsten Mal habe ich die Segel gehisst, um GUPPY zur nächsten unbekannten tropischen Insel zu fahren. Aber zum ersten Mal fühlt es sich sofort völlig vertraut an. Der dip, den ich normalerweise am ersten Tag nach dem Abschied habe, kommt nicht. Anstelle davon genieße ich auf dem Achterdeck – mich am Stag festhaltend – den Ozean, während ich die Sonne anbete und mir Tausende Gedanken durch den Kopf gehen. Ich liebe es, in Gedanken zu versinken, während ich aufs Meer starre ... Wie wird der Trip verlaufen? Wie viele Tage? Wie viel Wind, wie werde ich mich fühlen? Wie sehen die Marquesas aus?

So viele Fragen und so viele Dinge, um davon zu träumen. Bevor ich es erwarte, geht die Sonne schon wieder unter. Ich koche Spaghetti, während ich warte, bis es 18 Uhr ist und ich den SSB-Funk wieder anstellen und hoffentlich Kontakt mit der R SEA KAT oder einer der anderen Yachten bekommen kann.

Tag 2, 9. Mai

Ich bin gerade dabei, Fliegende Fische und Tintenfischchen von Deck zu werfen, als ich Auge in Auge mit einem Vogel stehe. Das Tier sitzt zehn Zentimeter vor meiner Nase auf der Sprayhood, schön mit auf den Wellen

wiegend. Als ich mich umdrehe, sehe ich, dass sein Freund auf dem Solar-
modulständer gelandet ist. Da sehe ich auch eine losgeschossene Leine und
beschließe, die erst festzumachen, bevor ich den beiden eine Predigt halten
werde. Während die Vögel mir geduldig zuhören, erzähle ich, dass sie will-
kommen sind, solange sie ihre Notdurft außerhalb des Bootes verrichten,
nicht hereinkommen und mir nicht lästig werden. Sie schauen mich fra-
gend an, und ich beschließe, es so zu lassen, wie es ist. Die Vögel bleiben
sitzen, und ich lese im Cockpit ein Buch. Heute ist mehr Wind, und es ist
bewölkt. Welle nach Welle landet im Cockpit. Ich sitze gerade, mich fest-
klammernd, auf dem WC, als eine große Welle aus GUPPY ein Schwimmbad
macht. Trotz der Sprayhood ist das salzige Wasser bis mitten in die Kajüte
gekommen. Ich mache das meiste trocken und nehme meinen Platz im
Kajüteingang wieder ein. Das Cockpit ist nass und auch meine Kissen, aber
sie sind glücklicherweise nicht über Bord gegangen. Grrr ... Mistwelle!

Die Sonne versinkt langsam im Meer, und der Tag macht Platz für die
Nacht. Ich mache heute Makkaroni mit Käse. Es schmeckt mir überhaupt
nicht, und mit Unlust esse ich es auf. Die Welt um mich herum färbt sich
wunderschön orange, rot, lila, dunkelblau und schließlich schwarz. Ich
nehme meinen Schlafrhythmus wieder auf, während GUPPY treu weiter-
galoppiert.

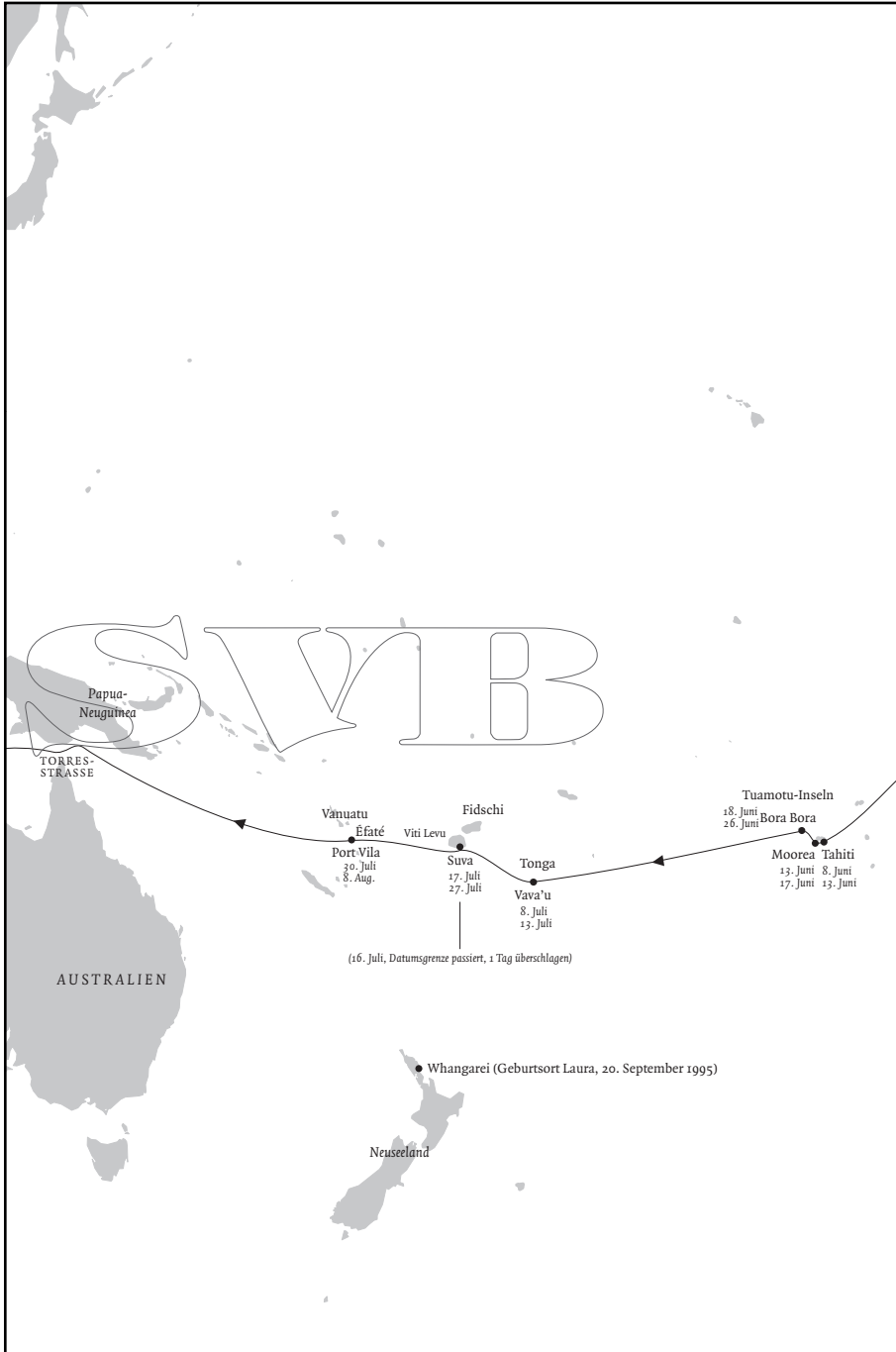
SSWB

Tag 3, 10. Mai

Im Cockpit lese ich ein Buch, während die lange hohe Dünung unter GUPPY
durchrollt. Bis sich eine Welle dazu entschließt, über GUPPY zu gehen, und
mich triefend und mit durchweichtem Buch zurücklässt. Ich verfluche die
Welle und lese stur weiter. Es ist schon wieder der dritte Tag auf See. Es
fühlt sich alles so vertraut an. Es war toll, auf Santa Cruz auf den Galápa-
gos zu sein. Aber den Ankerplatz da werde ich sicher nicht vermissen! Auf
See hole ich meinen Schlafmangel langsam wieder auf. Ich muss wohl jede
Stunde kurz raus, um zu kontrollieren, ob GUPPY noch in die richtige Rich-
tung fährt und keine anderen merkwürdigen Sachen passieren. Aber daran
bin ich schon gewöhnt. Außerdem tauche ich am Abend schon um acht in
mein Bett, sodass ich auf diese Weise genug Schlaf bekomme. Beim ersten
Tageslicht werde ich dann wieder wach und bin völlig ausgeruht.

Nur noch 2480 Meilen zu fahren und das bedeutet also, dass ich die ers-
ten 520 Meilen schon wieder hinter mir habe. Bisher läuft es prima, und ich
fühle mich großartig. Der Wind ist mir auch unglaublich gut gesinnt. Das
Leben auf See ist herrlich einfach. Die Tage kommen und gehen und verlau-
fen alle ungefähr gleich. Am Morgen habe ich über SSB-Funk Kontakt mit

Endlich!



Galápagos-Hiva Oa: 3000 Seemeilen



Endlich!

anderen Schiffen, und den Rest des Tages bin ich abwechselnd beschäftigt mit Lesen, dem Kurs, Segelnachstellen, dem von Bordwerfen von Fliegenden Fischen und Tintenfischen und dem Essen von Bananen.

Leider saßen wohl zwei blinde Passagiere in meinem Bananenast: zwei riesige Kakerlaken, die sofort ein Seemannsgrab bekamen. Hinsichtlich eines anderen blinden Passagiers bin ich kulanter. Es tauchte nämlich auch noch eine niedliche kleine Eidechse auf, die von mir aus ein paar Tausend Meilen mitfahren darf.

Tag 4, 11. Mai

Endlich bekomme ich über SSB eine Position von der RHYTHM; sie sind noch 420 Meilen hinter mir. Sie sind zwei Tage nach mir losgefahren mit der Vorstellung, dass sie mich wohl einholen würden. Nur ist GUPPY ein Stück schneller, als sie denken. Mit der viel größeren RHYTHM hinter mir habe ich noch mehr Spaß, GUPPY kräftig gehen zu lassen. Es herrscht immer noch eine herrliche Brise, und gemäß der Karten habe ich einen halben Knoten Strom mit mir. Alles in allem sehe ich die Geschwindigkeit selten unter 7,5 Knoten sacken, und sie liegt meistens bei etwa acht Knoten, während die Geschwindigkeit der RHYTHM bei sieben Knoten liegt.

Ich bin noch keinem Boot oder Delfin begegnet, wohl wird die Anzahl gestrandeter Tintenfische und Fliegender Fische von Tag zu Tag mehr. Wenn ich morgens wach werde, gleicht das Deck manchmal einem Friedhof!

Die Vögel sind nach zwei Tagen Mitfahren heute Morgen wieder aufgestiegen. Wahrscheinlich sind sie schön ausgeruht und bereit für ihre nächste Etappe, zu einem nächsten unbekanntem Ort. Seevögel scheinen immer auf der Suche nach Fisch, sie streifen Tage über die Wellen, tauchen ab und zu ganz nach unten und fliegen dann weiter, genau über den Wellenspitzen, dann hoch und dann wieder rasend schnell nach unten, um im letzten Moment wieder aufzusteigen.

Nun ja, nun bin ich wieder allein, denn die Eidechse hat sich gut versteckt ...

Ich genieße das herrliche Wetter: ein ordentlicher Seitenwind und ein klarer blauer Himmel mit hie und da einer verirrtten Wolke. Wenn es so bleibt, braucht für mich vorläufig kein Land am Horizont zu erscheinen.

Nach den anstrengenden und schlechten Nächten am Ankerplatz bei Santa Cruz habe ich mich wieder völlig erholt und habe Zeit für Schularbeiten. Auf die eine oder andere Art und Weise geht der Tag noch schneller vorbei als gestern. Ich lese, starre aufs Wasser, koche, schreibe meinen Blog,

stelle die Segel ein, und bevor es mir klar wird, ist wieder ein Tag vorbei. Die Sonne sinkt wieder ins Meer, die Luft kühlt sich ab, und die Nacht schiebt sich wie eine dunkle Decke über uns. Ich stelle das Radar an, krieche an der Leeseite in mein Bett und schaukle schnell Richtung Traumland.

Tag 5, 12. Mai

Die Decke der Nacht verschwindet am Horizont. Ein neuer Tag beginnt. Krach, piep, rausch ... die tägliche Funkstunde der Segler auf dem SSB-Funk hat wieder angefangen, und ich versuche, aus dem brüchigen Englisch, das aus dem großen schwarzen Kasten vor mir kommt, zu erschließen, was gesagt wird. Manchmal ist das Geräusch kurz klarer, manchmal wieder nicht. Das eine Boot hört man besser als das andere, und wenn man jemanden nicht zu packen bekommt, läuft das Gespräch einfach über ein oder zwei andere Boote. Es ist die einzige Möglichkeit dahinterzukommen, wo sich andere Yachten auf diesem Ozean befinden. Und die Koordinaten, die die Menschen über SSB-Funk durchgeben, machen deutlich, dass ich nicht die Einzige bin, die hier auf dem Pazifik unterwegs ist.

Als ich ein krächzendes »GUPPY GUPPY do you copy?« höre, fliege ich in der Aufregung in meiner Koje hoch, stoße meinen Kopf wieder einmal an der niedrigen Decke und greife das Mikrofon. Sie hatten *via via* gehört, dass ich auch irgendwo auf diesem Ozean hocken müsste. Leider gelingt es mir nicht, die R SEA KAT und die RHYTHM zu packen zu bekommen, aber es ist großartig, mir noch unbekannte Yachten kennenzulernen. Der SSB-Funk ist echt ein fantastisches System.

Mittlerweile fliegt GUPPY mit acht Knoten über das Wasser. Sie hat echt ordentlich Pfeffer im Arsch, genau wie der Wind. Ich checke meine Position, noch 2140 Meilen zu fahren. Wow, das läuft gut! Ich pflücke ein paar Bananen von meinem Ast und versuche gleichzeitig, den Wellen, die drohen über mich zu schlagen, zu entweichen. Dabei esse ich Bananen, bis mir schlecht wird, da sie nun alle gleichzeitig anfangen, reif zu werden. Mein Blick gleitet über das Deck, und ich entdecke eine Rekordanzahl Fliegender Fische, wohl ungefähr 20! Wow! Auf die eine oder andere magische Weise liegen sie alle mitten auf dem Gangbord an Backbord. Oder kommt das, weil dies das einzige Stückchen Boot ist, wo kein Wasser drüberspült?

Eines nach dem anderen werfe ich die schlüpfriegen Biester zurück ins Wasser, gefolgt von verschimmelten Stückchen Brot und verrotteten Bananen. So, das war mein Beitrag zum Frühstück für alle hungrigen Meereswesen, und nun ernähre ich mich selbst, Rühreier fallen mir mal wieder ein.

Endlich!

Der Tag vergeht mit Lesen, Starren auf die unbezähmbare See, einem Kampf gegen weitere drei Kakerlaken, die auf einmal aus dem Bananenast krabbeln.

Dann ist es auf einmal Abend. Der Wind kommt inzwischen von achtern. Die Geschwindigkeit fällt, und die Segel beginnen, es schwer zu haben. Bah! Den guten Seitenwind liebe ich mehr. Aber als ich die zurückgelegte Entfernung der letzten 24 Stunden checke, komme ich auf 194 Seemeilen! Ein absoluter Rekord für GUPPY. Jeeh! Hup Gup, hup, Gup ... Du kannst es, ich liebe dich! Ich habe nicht nur einen persönlichen Rekord aufgestellt, sondern auch den Rekord meines Vaters seinerzeit mit seiner DIARIO um eine Meile verbessert!

Tag 6, 13. Mai

Ungeachtet, dass heute Freitag, der dreizehnte, ist, wird es ein schöner Tag. Ein sehr schöner Tag! In der Nacht ist der Edelstahlring abgebrochen, womit die Rolle der Steuerleine vom windpilot festsetzt. Aber mit Leinen habe ich die Rolle wieder am Heckkorb festgebunden, und alles funktioniert wieder. Ich merke auch, dass die Akkus anfangen, immer leerer zu werden, und das kann nicht an meinem Stromverbrauch liegen. Hmm, oder doch? Es dauert den halben Tag, bevor ich entdecke, dass der große 1200-Watt-Stromwandler an ist. Ich benutzte den Stromwandler eigentlich nur für Geräte wie meine Bohrmaschine. Ich weiß nicht, ob dies das Problem ist, aber ich hoffe es.

Der Tag entwickelt sich prächtig. Die dunkle Nacht macht langsam Platz für einen strahlend blauen Himmel. Als ich am Mittag im Cockpit ein Buch lese, langweile ich mich plötzlich ... Ich starre aufs Meer und spreche mit dem Wind, aber sobald die Sonne untergeht und es ein bisschen abkühlt, fühle ich mich schon wieder ein Stück besser. Der Bananenast ist beinahe leer; morgen muss ich die restlichen neun Dinger essen, sonst sind sie verloren. Der Wind kommt inzwischen von achtern, und die Wellen haben ihre Abstecher ins Cockpit eingestellt. Dadurch kann ich nun wieder draußen ein Buch lesen, ohne dass die Blattseiten aneinanderkleben. Die Geschwindigkeit schwankt um die 7,5 Knoten, und in 450 Meilen bin ich schon wieder in der Hälfte.

Tag 7, 14. Mai

Das Meer ist unruhig, aber GUPPY donnert einfach weiter. Heute ist kaum ein Wölkchen am Himmel. Mit Lesen, Zeichnen, Filmen, Sitzen, Denken und Kursnachstellen geht auch dieser prächtige Tag schnell vorbei. Der Wind

kommt mehr von der Seite, und ich hantiere daher mit dem Spinnakerbaum herum. Nach dem Essen beschließe ich, dass der Baum doch runter soll. Das geht so: Schot lösen ... Schot an die andere Seite straffer ziehen ... Welle abwarten ... Sprint aufs Vordeck. Ho, festhalten! Den Spinnakerbaum hoch ... knall! Shit, die Genua flappt vorm Boot, während der Baum hin und her schlingert. Ich ziehe an der Schot, und als Folge davon kommt der Spinnakerbaum auf mich runter. Aah, bumm, Zeigefinger rot! Im selben Moment bekomme ich die Schot los und klicke den Spinnakerbaum schnell am Mast fest. Sprint nach hinten, ich werfe die eine Schot los, um daraufhin die andere schnell einzuholen, ja, die Genua steht wieder! Nachdem ich meinen Finger unter dem Salzwasserhahn abgespült habe, scheint alles nicht so schlimm. Gut, dann kann nun die Nacht wieder hereinbrechen.

Tag 8, 15. Mai

Grmph, blmpf, bah! Mistdünung, Mistsqualls, aber vor allem Mistnacht! Es steht eine hohe Dünung von der Seite, und dadurch fliegt alles, was beweglich und unbeweglich ist, wieder einmal durch das Boot.

Ich habe vor einer Weile festgestellt, dass die Akkus leer sind. Okay, der Stromwandler war an, und ich bin etwas zu lange mit dem elektrischen Autopiloten gefahren, und ja, vielleicht muss ich den Plotter tagsüber ausstellen ... Die Akkus sind echt fast leer, aber zum Glück funktioniert das Radar noch. Morgen geht alles aus! Außer dem SSB-Funk ... Ich versuche zu schlafen, aber es klappt nicht. Sich nähernde squalls halten mich wach, und ein kalter Nieselregen lässt mich schaudern. Im Kajüteingang bewundere ich auf der Treppe gerade den gespenstischen Schein des Mondes, als eine unerwartete Megawelle gegen GUPPY knallt und vollständig darüber zusammenschlägt. Ich falle zurück und rapple mich wieder halbwegs hoch. Sofort schießt ein tüchtiger Schmerz durch meinen Fuß, natürlich den Fuß! Es sind immer meine Füße und Zehen, die Schaden nehmen. Mike hat mir nicht umsonst einmal den Spitznamen Yoto, abgeleitet von meinem häufigen Schrei: »Your! Toe!«, gegeben. Ich gehe zur Bank, mache das Licht an und starre auf meinen Fuß.

Ein Blutstrom tropft von meinen Zehen, der ganze Boden sieht überflutet aus ... großartig! Mit einem Waschlappen versuche ich, das meiste Blut abzutupfen, und sehe, dass in meiner Ferse ein ordentlich tiefes Loch ist. Ich hüpfte nach vorne zum Verbandskasten. Tropf, tropf, und wieder nach hinten, tropf, tropf. Nach einer Weile ist mein Fuß schön verbunden, und hüpfend, weil es zu wehtut, um darauf zu stehen, putze ich die Schweineerei weg. Dann muss ich nur noch den Flamingo-Gang üben. Auf einem

Endlich!

Segelboot bei Sechs-Meter-Dünung! Aber einmal vom ersten Schreck und Schmerz erholt, kann ich doch wohl darüber lachen. Segeln ist so herrlich unvorhersehbar, und das ist genau das, was so schön daran ist. Man ist auf sich selbst angewiesen, und man weiß, dass man es echt selbst geschafft hat, wenn man in einen Hafen, Tausende Meilen weiter, hineinfährt. Auch wenn man dabei ein Loch in einem Fuß hat. Es ist vier Uhr, und ich versuche, noch etwas zu schlafen, aber es klappt nicht. Mein schmerzender Fuß und die Gedanken an die leeren Akkus halten mich wach. Oh, lass es einen sonnigen Tag werden, sodass sie wieder ein bisschen aufladen können! Über andere Segler auf dem SSB-Funk komme ich dahinter, dass die achterliche hohe Dünung durch einen Sturm im Süden verursacht und sicher noch zwei Tage anhalten wird.

Tag 9, 16. Mai

Erst um halb acht werde ich durch das erste Morgenlicht wach. Die Sonne geht schon wieder fast zwei Stunden später als am Anfang dieser Etappe auf und auch fast zwei Stunden später unter.

Auf einem Bein durch eine Dauerkirmesattraktion zu hüpfen, funktioniert nicht wirklich. Aber weil die Wunde unter meiner Ferse sitzt, kann ich meine Zehen noch prima gebrauchen und so doch auf meinem verletzten Fuß gehen. Bald habe ich allerdings Zehenmuskeltäter! Offensichtlich nicht genug Training, aber das wird sich nun ändern.

Heute habe ich den *half way point* passiert. Leider kann ich kein Freudentänzchen machen, aber meine selbst gebackenen Plätzchen als Festmahl reinpfeifen geht umso besser. Die Dünung ist noch höher geworden, aber auch länger und dadurch weniger ärgerlich. Wohl bekomme ich spontan Höhenangst, wenn GUPPY auf der Spitze einer sieben Meter hohen Welle hängt.

Die Akkus sind inzwischen durch die Sonne, die sich endlich einmal sehen lässt, ein bisschen aufgeladen. Ich entdecke, dass, wenn ich den Plotter anstelle, das Radar automatisch auf *stand by* geht und deshalb Strom verbraucht.

Gegen Abend schieben sich dunkle Wolken vorbei, und der Wind dreht plötzlich, wodurch ich auf einmal vor dem Wind fahre. Etwas in mir kapiert wohl, dass dunkle Wolken vielleicht etwas mit Regen und *squalls* zu tun haben könnten. Aber trotzdem setze ich die Genua enthusiastisch ausgebaut auf der Luvseite.

Zurück im Cockpit, und es stellt sich heraus, dass der Wind genau auf die andere Seite gedreht hat. Nun ja, dann den Spinnakerbaum wieder

runter. Mit halbem Wind fahren wir in die Nacht hinein. Als kleines Geschenk fürs Passieren des half way point ist in der nächsten Nacht Vollmond. Er gestaltet zusammen mit dem Sonnenuntergang und den Wolken ein herrliches Bild.

Tag 10, 17. Mai

Nachdem mein Frühstück, bestehend aus Crackern mit Marmelade, durch die ganze Küche geflogen ist, beschließe ich, die Genua auszubauen. Der Wind hat gedreht, und es scheint, dass der beständige Passat zurück ist. Im Lauf des Tages nimmt die hohe Dünung etwas ab. Mein Gefühl für die Zeit verschwindet mehr und mehr. Es ist so, dass ich jeden Morgen in mein Tagebuch schreibe, für die Webseite einen Blog mache und zwischendurch über den SSB-Funk mit anderen Seglern plaudere, sonst würde ich echt nicht wissen, welcher Tag ist und wie lange ich schon unterwegs bin. Beispielsweise dass ich in drei Monaten schon wieder ein Jahr auf Reise bin. Es fühlt sich so an, als ob ich nie etwas anderes getan hätte: Welle auf, Welle ab, schlafen, lesen, denken über die Zukunft und GUPPY versorgen.

Ich denke darüber nach, welche Route ich nehmen werde. Soll ich über Südafrika gehen oder doch durch das Rote Meer? Beide Routen haben ihre Vor- und Nachteile. Der größte Nachteil, rund um Südafrika zu fahren, ist, dass die Roaring Forties genau darunter liegen. Man hat da viel südwestliche Stürme und steile Wellen bis wohl 20 Meter hoch, weil der sehr starke Agulhasstrom gegen den Wind steht.

Die Stürme sind plötzlich da, und nach Ablauf muss man auf einen knappen guten Moment warten, um wieder weiterzukönnen. Die Entfernung um Südafrika ist faktisch etwa 1000 Meilen, aber man kann wohl enorm lange benötigen, weil man dann gegen die herrschenden Winde anmuss.

Wenn ich die Route rund Afrika wähle, muss ich außerdem in drei Monaten durch den Pazifik jagen. Ich liebe das Segeln und vor allem lange Touren, aber weiterhin spricht mich das Besuchen mir unbekannter Länder und Menschen auch sehr an.

Aber ja, das Rote Meer ist auch nicht viel besser. Außer der Gefahr von Piraten ist das Segeln da auch kein Vergnügen. Wenn man in der guten Jahreszeit durchfährt, hat man den Wind wahrscheinlich die ersten 600 Meilen stark entgegen. Kurzum, das ist auch nicht viel besser. Aber ich habe wohl noch Zeit, um darüber nachzudenken.

Mein Fuß heilt gut. Wenn ich in etwa acht oder neun Tagen wieder Land erreiche, brauche ich vermutlich nicht mehr wie ein Flamingo herumzulaufen, und bis dahin ist die größte Entfernung, die ich laufen können muss,

Endlich!

nicht mehr als zwölf Meter. Nun kann ich in jedem Fall noch die Einfachheit und die Bequemlichkeit einer langen Reise genießen. Keine Inseln, Untiefen und Riffe, wo man drauf stranden könnte ... Und viel Schifffahrt ist hier auch nicht, wodurch mein Radar prima allein Wache halten und ich länger schlafen kann. Weil es auch nicht so genau auf den Kurs ankommt – ungefähr nach Westen ist momentan gut genug –, ist es nun einfach herrlich zu fahren. Das dauert nicht mehr lange, denn nach den Marquesas muss ich durch ein Minenfeld von Inseln, Riffen und Atollen.

Tag 11, 18. Mai

Es gibt zwei Windrichtungen, die ich echt nicht ausstehen kann: viel Wind genau von vorn und wenig Wind genau von achtern. Dieses Mal hält die Genau-von-achtern-Variante mich schon die ganze Nacht beschäftigt! Weil GUPPY nicht schräg auf eine Seite gedrückt wird, so wie das bei halbem Wind der Fall ist, rollt sie ständig auf der immer vorhandenen Dünung. Mit der Folge, dass die Segel schlagen. Dadurch bin ich nun ständig mit dem Verändern des Kurses und dem Einstellen der Segel beschäftigt, bis das Toinkklapp-peng-krach endlich aufhört. Das klappt nur, wenn ich so weit den Kurs verändere, dass GUPPY den Wind schräg von achtern hat und ich nicht den richtigen Kurs fahre.

Inzwischen genieße ich jedoch den Vollmond und die wundervolle blinkende Phosphorspur, die GUPPY in der endlosen Dünung hinterlässt. Die mittlerweile aufgegangene Sonne weist mich darauf hin, dass ich wirklich die ganze Nacht mit den Segeln gebalgt habe. Der Wind hat nun wieder ein bisschen zugenommen, gerade genug, um das Getoink-klapp-peng aufhören zu lassen, hoffe ich.

In der Morgensonne esse ich Cornflakes und will danach versuchen, ein bisschen Schlaf nachzuholen. Klabumm! Argh, die Schot des Besans hängt im Wasser! Meine provisorische Reparatur hat nicht funktioniert. Ich hatte keine selbst sichernde Mutter benutzt, und nun ist gar keine Mutter mehr da. Bah! Mit einer Leine mache ich die Rolle wieder am Auge auf Deck fest. Als ich dann endlich fast schlafe, geht es toink-klapp-peng! Grr ..., blöder Wind, guck, was du mit GUPPY machst, du machst alles kaputt!

Kurz später höre ich ein Klabumm und sehe noch gerade einen verdrehten Schäkel im Wasser landen. Woraufhin die Blöcke der Großschot aufs Deck fallen. Seufz ... ich suche einen neuen Schäkel und setze das Ganze mit einer Zange so stark wie möglich fest. Danach ändere ich den Kurs noch mehr, und das scheint zu funktionieren. Bloß fahren wir total in die falsche Richtung!

Nach einiger Zeit wird der Wind stärker, und ich kann tatsächlich in die richtige Richtung fahren, ohne das Klabumm-toink-Geflapper der Segel. He, he, Zeit, schlafen zu gehen!

Tag 12, 19. Mai

Während einer meiner Nachtwachen entdecke ich einen gelben Lichtschein am Horizont. Es sieht aus wie Lichtverschmutzung von einer Insel. Aber hier ist in der fernsten Ferne keine Insel, und ich bekomme nicht heraus, was es ist. Für ein Schiff ist es zu groß. Aber wenn es kein Schiff ist, was ist es dann? Auf dem Radar ist überhaupt nichts zu sehen. Ich schaue weiter ... Der Lichtschein wird immer größer und greller. Bis über dem Horizont auf einmal ein gelber Ball zum Vorschein kommt, der immer höher und höher über dem schwarzen Hintergrund aufgeht. Es scheint wohl Zauberei, so schön! Wie konnte ich den Mond als Schiff ansehen?

Gegen Morgen plagen mich ein paar Schauer, aber als die Sonne aufgeht, verschwinden sie schnell. Es ist bewölkerter als gestern, aber doch wird es wieder ein schöner Tag. GUPPY segelt halben Wind und läuft etwa sieben Knoten. Ich lese in den letzten Tagen etwas weniger und schaue vor allem um mich herum und laufe wieder mehr Runden über das Boot.

Mein Fuß fühlt sich schon ein ganzes Stück besser an, und ich kann schon wieder ein bisschen darauf stehen. Die Uhr steht nun auf elf Stunden früher als in Europa. In dem Moment, wenn bei mir die Sonne am 19. Mai untergeht, machen die Menschen in Europa sich auf in den Tag des 20. Mai. Noch 920 Meilen bis zu den Marquesas. Ich komme nun wirklich schnell näher heran.

Tag 13, 20. Mai

Das tägliche SSB-Funk-Stündchen fällt durch die atmosphärischen Verhältnisse inzwischen auf fünf Uhr morgens örtlicher Zeit. Das stellt meinen ganzen Morgenrhythmus auf den Kopf ... Nachdem ich etwas geplaudert habe, höre ich, dass die RHYTHM noch immer 280 Meilen hinter mir liegt. Auch mit der DISCOVERY, die 80 Meilen vor mir liegt, spreche ich eine Weile. Inzwischen schaue ich, wie viele Meilen noch vor dem Bug liegen. Es sind nur noch 800. Fein! Vielleicht sehe ich in fünf Tagen schon wieder Land, und das ist ein komischer Gedanke.

Schon seit ein paar Tagen liegen keine Fliegenden Fische mehr auf Deck. Zum Glück, denn dadurch bleibt mir das Vom-Deck-Schrubben der klebrigen Schuppen erspart.

Dadurch, dass weiterhin nicht so viele spannende Dinge passieren und

Endlich!

ich prima schlafe, habe ich Energie übrig, die ich in das Von-vorn-nach-hinten-laufen-wie-ein-Flamingo umsetze und das So-perfekt-wie-möglich-Trimmen der Segel. Der Spinnakerbaum kann wieder gesetzt werden. Dann sitze ich Stunden auf dem Spinnakerbaum neben dem Mast, starrend auf das auseinanderspritzende Wasser vor GUPPYS Bug und das Meer. Herrlich so eine endlose Freiheit! Dann bekomme ich Hunger und koche. Das ist eine herausfordernde Tätigkeit. Sobald man etwas auf die Spüle setzt und sich kurz umdreht, kann man sicher sein, dass es fliegen geht, um dann mit Höllentempo gerade auf einen selbst herabzukommen. Lang lebe die Schwerkraft!

Mit diesen Gedanken in meinem Kopf passe ich extra gut auf meine Spaghettisoße auf. Es wäre nicht das erste Mal, dass die von der Wand abtropft, aber ich weiß diesmal sicher mit Pfanne und Inhalt nach draußen zu kommen, und dadurch schmeckt das Abendessen umso besser. In der Nacht werde ich durch eine Pfanne wach, die sich selbst aus dem Waschbecken befreit, um danach durch das Boot zu fliegen und dann mit einem Riesenrad auf dem Boden zu landen. Ich lasse die Pfanne liegen und falle wieder in den Schlaf, um sie dann zu vergessen. Während der nächsten folgenden Wache stapfe ich natürlich rein und falle hin.

SSVMB
Tag 14, 21. Mai

In dem Moment, als meine Eltern in Europa wieder beim Abendessen sitzen, erwache ich gerade aus meinem letzten Nickerchen. Der Wind hat die Wenig-von-achtern-Variante eingenommen, also habe ich den Kampf mit den Segeln wieder aufgenommen.

Es ist noch stockdunkel, als ich hinter dem SSB-Funkgerät sitze. Leider kann ich heute Morgen fast kein verständliches Wort herausbekommen. Während ich dem Gepiep-rausch-Knister zuhöre, nehme ich den Verband von meinem Fuß ab. Das mache ich, weil die Haut wieder hübsch aneinander festsitzt, und ich denke, dass frische Luft wohl gut sein wird. Kurz später gehe ich natürlich irgendwo vorbei, und die Wunde ist wieder halb offen.

»Prima, Laura!«, murmele ich, während ich meinen Fuß erneut verbinde.

Wenn kurz später mein Frühstück auch noch Flugstunden nimmt, ist mein Morgenglück wieder ganz und gar komplett. Aber so halte ich mich selbst doch schön beschäftigt ...

Ich versuche, mich nicht um das Rollen von GUPPY und die sinkende Geschwindigkeit zu kümmern, denn weiter ist es nämlich ein sehr schöner Morgen. Und GUPPY hat den Vorsprung auf die RHYTHM noch mal um zehn Meilen ausgebaut, die nun 300 Meilen hinter mir fährt. Meine Laune wird

schon bald besser. Wie kann es auch anders sein: mit nur noch 700 Meilen zu fahren, unter einem blauen Himmel mit warmer Sonne und einer Geschwindigkeit von 5,5 Knoten.

Den größten Teil des Tages lese ich im Cockpit. Des Weiteren wasche ich meine Haare mit Salzwasser und mache den Abwasch. Weiter starre ich so wie jeden Tag aufs Meer und denke an zu Hause und die Zukunft. Meine Gedanken bestehen allerdings aus einem Mischmasch von Fetzen, die alle durcheinanderlaufen. Zehn Minuten später habe ich schon keine blasse Ahnung mehr, worüber ich nachgedacht habe.

Das Leben an Bord ist zeitlos, alles passiert einfach. Der Tag geht, die Nacht kommt.

Sonne und Mond jagen jeden Tag über mich hinweg, während sie rufen: »Schau, wir sind viel schneller als du. Wir reisen in 24 Stunden um die ganze Erde.«

Tag 15, 22. Mai

Während ich noch schön in meinem warmen Bett liege, schnattert der SSB-Funk fröhlich los. Aber eine Position der RHYTHM bekomme ich nicht zu packen. Nach noch einem halben Stündchen Dösen stehe ich auf. Es ist echt ein wunderschöner Morgen, es ist wirklich kein Wölkchen zu sehen! Ich werde umringt von Dunkelblau, Hellblau und noch mehr Variationen von Blau.

Nach einem Zwieback mit Marmelade beschließe ich, den Sextanten einmal dazuzunehmen, um damit auf jahrhundertealte Art meine Position bestimmen zu können. Das ist auf einem großen Schiff wohl etwas einfacher als auf meinem Schaukelpferd. Aber Übung macht den Meister.

GUPPY hat noch 500 Meilen vor dem Bug, und wenn der Wind ein bisschen mitarbeitet, werde ich schon in drei Tagen meinen Anker bei Hiva Oa auswerfen können. Es scheint auf einmal so nah. Ich diskutiere immer noch mit mir selbst, ob ich nun an Land will oder nicht. Mein Fuß will länger auf See bleiben, um die Ruhe zu genießen. Aber je näher ich komme, umso mehr dominiert meine Ich-will-an-Land-Stimme. Anstelle zu rennen, kann ich natürlich auch vorsichtig gehen.

Dieser Tag scheint ewig zu dauern. Ich spiele Gitarre, sitze auf dem Spinnakerbaum und klettere in die Wanten. Aber als ich auf die Uhr schaue, ist es erst zwölf Uhr. Hmm, wie langsam die Zeit vergeht ...

Gegen Sonnenuntergang ziehen, so wie meistens, Wolken aus dem Süden auf. Manche sind pechschwarz. Auch jetzt treiben sie bedrohlich

Endlich!

über mich, um erst am nördlichen Horizont in Tränen auszubrechen. Die Dünung ist immer noch etwa drei bis vier Meter hoch, aber sehr lang. GUPPY gleitet einfach darüber. Was für ein Unterschied zum Atlantischen Ozean und zur Karibik mit den kurzen steilen Wellen und starken Passatwinden!

Tag 16, 23. Mai

Glücklicherweise gelingt es heute besser, zurück zu meinem Gefühl von Zeitlosigkeit zu finden. Ich lese »Dove« aus und beginne danach mit »Spray« von Joshua Slocum. Heute sind wieder Wolken da. Sehr viele Wolken in allen Arten und Größen, echt cool. Ich starre mindestens zwei Stunden lang darauf. Es gibt die dunkleren Wolken, die niedrig und beängstigend schnell vorbeifliegen. Darüber die großen weißen Wolken, die als Riesen oben hinausragen, und dort oben gibt es Schäfchenwolken und lange Schleierwolken. Das mitten in einem hellblauen Himmel, während die Sonne das Meer in ein goldenes Bild verzaubert.

Es ist mehr Wind gekommen, und GUPPY läuft fantastische sieben Knoten. Es sind noch 300 Meilen nach Hiva Oa und nur noch zwei Tage zu fahren. Echt unvorstellbar. Und dann, wusch, habe ich auch wieder geduscht! Während meines Kontrollründchens auf dem Vordeck sieht eine Welle die Chance, mich hereinzulegen. Danke schön! Nun bin ich sofort hellwach und vor allem voller Salz.

Der Wind hat weiter zugenommen, und die Wellen sind genau so hoch, dass eine dann und wann die Chance sieht, auf das Vordeck zu springen. Aber glücklicherweise knallt GUPPY einfach hindurch, sodass ich ohne Probleme meine Gitarre mit ins Cockpit nehmen kann. Das Gitarrespielen draußen klingt mit dem Geräusch der Wellen, die GUPPY durchschneidet, so schön, dass ich völlig vergesse, dass ich dabei bin, ein Ei zu braten. Plötzlich rieche ich ... Ei! Zum Glück entdecke ich es noch, bevor das Ei völlig schwarz ist; das meiste davon ist noch essbar.

Tag 17, 24. Mai

Um fünf Uhr früh stelle ich den SSB-Funk an. Rausch, piep, knack ... kein Wort zu verstehen. Nun ja, lass mal, dann versuche ich, noch ein bisschen zu schlafen. Mutter Natur denkt da sehr anders drüber, und kurz später werde ich aus meinem Bett gefeuert. GUPPY krängt auf einmal stark, und statt heller zu werden, wird es pechschwarz. Regen und Wind fliegen über GUPPY weg. Ich rolle schnell die Genua ein und nehme jetzt, da die Wellen immer höher werden, das Ruder selbst in die Hand. GUPPY surft mit Wind und Wellen schräg von achtern unter Großsegel und Besan manchmal mit

zehn Knoten. Das ist so viel zu hart! Nach einer Weile verschwindet der Regen, aber Wind und Wellen bleiben. Ich schalte die Windfahne wieder ein und beschließe, dass das Besansegel runter muss, damit GUPPY nicht aus dem Ruder läuft. So fährt sie schon ein Stück besser, aber der Wind nimmt noch weiter zu und zwingt mich, das zweite Reff ins Großsegel zu setzen. Danach rolle ich die Genua – woran noch der Baum sitzt – ein Stückchen an der Luvseite aus, um die Balance zu verbessern. Inzwischen fliegt ein Regenguss nach dem anderen über mich weg.

Den Rest des Tages bleibt es dunkel und regnerisch. Ich hoffe aber, dass es morgen wieder besser ist. Ich habe mich so gefreut, Hiva Oa schon aus großer Entfernung sehen zu können wegen der enormen Höhe der Insel. Ein Meilenstein, auf den ich so lange Ausschau gehalten habe. Etwas, woran ich vor einem Jahr und selbst noch nicht einmal vor drei Monaten zu denken wagte. Es war noch so weit weg. Und nun auf einmal so nah. Ich will endlich mit eigenen Augen sehen, ob es wahr ist, was jeder mir über die Schönheit des Pazifiks erzählt hat.

Tag 18, 25. Mai

In der Nacht halten mich die squalls schön beschäftigt, aber genau wie ich sind sie jetzt müde und verschwinden nach ein paar letzten Schikanen. Es wird langsam hell und klart auf. Der Schimmer am Horizont wird immer heller, und mit nur noch 16 Meilen Entfernung zum Ankerplatz werde ich mit jeder Meile ungeduldiger. Als ich endlich das Land hinten am Horizont und zwischen Regenvorhängen hindurch erscheinen sehe, mache ich ein Freudentänzchen. Ich bin da, ich habe es gefunden! Aber die Freude schlägt in Kummer um, denn meine längste und wahrscheinlich schönste Überfahrt kommt zum Ende ... Der Schimmer wird heller und höher und nimmt langsam Form an. Ich kann mich nicht sattsehen, als allmählich eine riesige Mauer aus dem Meer steigt an der Stelle, an der ich in den letzten 17 Tagen nur Wasser gesehen habe. Die Dünung wird durch das flacher werdende Wasser höher, wodurch GUPPY nun von den Spitzen zu den vier Meter tiefer liegenden Tälern surft. Das Land kommt näher, und ich werde ordentlich nervös. So eine hohe, bizarre Insel ist vor GUPPYS Nase noch nie aufgetaucht.

Endlich kommt die Bucht in Sicht. Über Funk höre ich die PAPILLON, die mich schon gesehen hat. Die Dünung nimmt ab, und ich fahre in den Hafen von Hiva Oa. Ich werfe einen Vor- und Heckanker im dreckigen Wasser der Bucht aus, und dann liegt GUPPY friedlich und ruhig. Ich pumpe sofort das Dingi auf und mache zuerst eine Ehrenrunde um mein treues Haus, meine Freundin, mein Alles. Sie ist schmutzig geworden und während der Über-

Endlich!

fahrt ordentlich bewachsen. Ich mache die Persenninge über die Segel und spreche mit anderen Seglern, die mit ihren Dingis vorbeikommen. Es ist erst 19.30 Uhr, aber ich bin entsetzlich müde. Es ist komisch, einfach schlafen gehen zu können, und ich laufe weiter draußen herum, um zu kontrollieren, ob wohl alles gut geht ...

Hiva Oa

Yeah! Als ich am Morgen wach werde, bedenke ich, dass GUPPY in 17 Tagen und 22 Stunden 3000 Meilen zurückgelegt hat, um zu den Marquesas zu kommen. Die größte und bislang beste Überfahrt, die ich jemals gemacht habe. Die Überfahrt über den Atlantischen Ozean, von den Kapverden nach Sint Maarten, waren »nur« 2200 Meilen und dauerten auch 17 Tage. Ich begreife nicht einmal selbst, wie GUPPY es hingekriegt hat. Vor allem nicht jetzt, da ich von anderen Booten hier in der Bucht höre, dass mehrere Yachten, die ein paar Tage vor mir losgefahren sind, immer noch nicht angekommen sind.

Am Morgen trampe ich nach Atuona, um einzuklarieren, das ist ein kleines Dörfchen auf einer Anhöhe. Wie immer fragen die Zöllner mehrere Male, ob ich echt allein hierhergefahren bin, um dann kopfschüttelnd die Papiere mit den notwendigen Stempeln zurückzugeben. Nachdem ich in einem kleinen Geschäft ein herrlich frisches Baguette gekauft habe, gehe ich zu GUPPY zurück. Es ist wohl ein ganzes Stück zu laufen, aber nach 17 Tagen nahezu ohne gegangen zu sein, habe ich da doch Lust zu. Leider ist das Loch in meiner Ferse noch nicht verheilt, und das Gehen ist sehr mühsam und schmerzhaft. Als ich endlich zurück bei GUPPY bin, steht auf einmal der Bürgermeister vor meiner Nase. Ich bekomme einen schönen Blumenkranz um und werde zum Essen eingeladen. Nach einer Weile begreife ich das aus dem Mischmasch aus Französisch und schlechtem Englisch und einem Haufen Handzeichen. Das Essen ist herrlich, und die Menschen sind so unglaublich freundlich. Sie finden es sehr schade, dass sie bei der Ankunft kein großes Fest für mich organisieren konnten, weil sie nicht wussten, dass ich komme. Ich bin aber froh, dass es so läuft ... Wenn ich irgendwo ankomme, will ich erst Ruhe, duschen, essen und schlafen und genieße es, wenn Menschen mich einfach genauso behandeln wie jeden anderen.

Das Wetter arbeitet noch immer nicht mit. In den vergangenen drei Tagen hat es fast unentwegt geregnet. Das ist hier ziemlich normal, und es gibt der Umgebung etwas unglaublich mysteriöses und Schönes. Um die