

**DIE REISE DER SY "FREYA" VON  
BUNDABERG/AUSTRALIEN NACH TAURANGA/  
NEUSEELAND  
UND VON  
ST. THOMAS/USVI NACH WILLEMSTAD/CURACAO  
02.10.2010 - 09.07.2011**

**Am 2.10.10 haben wir, mein Freund Wolfgang Unger und ich, in Bundaberg/AU abgelegt. Nach einem Tag Aufenthalt in Newport - 12 sm nördlich von Brisbane - beginnt unsere Seereise nach Nelson/New Zealand (41°16`S - 173°15`E). Es geht quer durch die Tasman Sea. Ein Seegebiet, das nicht zu unterschätzen ist. Der Wetterbericht ist gut. Ein großes und stabiles Hoch von Tasmanien bis Brisbane. Darunter ein flaches Tief. Dieses wird aber auf dem Weg nach Norden von dem Hoch aufgefüllt. Nichts wie los. Die ersten vier Tage müssen wir "Hoch am Wind" segeln. Es herrscht leichter Wind und gelegentliche Flaute. Mit für uns ungewohnten Etmalen knapp über 100 sm kommen wir nur langsam voran. Als das Lord Howe Island querab liegt sieht der Wetterbericht weiterhin nach bestehenden Vorgaben gut aus. Wir beschließen keinen Stopp einzulegen. Mein Freund Peter Haake aus Hamburg schickt uns jeden zweiten Tag die neuesten Wetterdaten in Form von Grib-Files über Iridium. Aber das Tief wird nicht aufgefüllt sondern vertieft sich. Kein gutes Zeichen. Am Nachmittag des sechsten Tages werden die Lifebelts angelegt. Wir sollen sie, die Gummistiefel und das Ölzeug die kommenden 60 Stunden nicht mehr ablegen. In dieser Zeit segeln wir am Wind bei 7 Bft und Seegang 6. Einmal am Tag müssen die Batterien geladen werden. Heute nicht. Der Motor weigert sich, seinen Dienst zu tun. Der Seegange hat den Schmutz in dem Stb-Tank vermutlich hoch gewirbelt. Dabei sind die Tanks vor 2 Jahren total gereinigt worden. Der Diesel aus Gambier sah sehr grau aus. Neuen Filter und auf den Bb-Tank umgestellt, alles ist wieder ok. Zu den Arbeiten und anschliessendem Laden der Batterien liegen wir bei. Als wir die Fahrt fortsetzen wollen hat der SE-Wind (in diese Richtung wollen wir eigentlich segeln) auf 40-43 kn zugelegt. Das sind 9 Bft. Wir belassen es beim Beidrehen. Die FREYA verhält sich gut. Auch wenn sie fast parallel zu den anrollenden Wellen liegt macht sie es ausgezeichnete Selten dass ein Brecher unser Deck überrollt. Ich hätte sie lieber etwa mehr mit dem Bug zum Wind. Aber bei diesem Seegang, mit dem Treibanker auf dem Vordeck herum zu hantieren, das halte ich in dieser Situation nicht für gut. In voller Montur sitzen wir bei 97% Luftfeuchte unter Deck. Wir hängen herum**

und langweilen uns. Das ist eine gute Gelegenheit, E-Mails an die Freunde übers Iridium zu versenden. Ich rufe Peter um 0730 MEZ an. Er schläft noch. Ich lasse mir die neuesten Grib-Files schicken. Nach Erhalt dieser wissen wir, dass das Tief unter uns durchzieht und uns die 48 kn Wind nicht erreichen werden. Viel besser. Pünktlich um 0300 ist der Wind plötzlich weg. Um 0400 setzt er aus N mit 16 kn ein. Schnell wird die Genua ausgerollt und der Besan gesetzt. Der Seegang ist noch immer 5. Nach 755 "Am Wind" geseelten Meilen fieren wir die Schoten. Jetzt geht es mit "Raumem Wind" fast auf direktem Kurs nach Nelson.

Die Sonne scheint. Heute Abend wird das Schiff von innen wieder trocken sein. Wir sind derzeit bei 34°41 S - 161°24 E. Ich vermute, dass wir mit guten Wetterbedingungen (die Tasman Sea ist ja bekannterweise unberechenbar) in 6 Tagen nach den verbleibenden 680 sm in Nelson anlegen werden.

Am 2. Tag der Seereise hatten wir einen 14 kg schweren Mahi-Mahi an der Angel. Durch zwei "Ausfalltage" wird er nun zum "Sieben-Tage-Mahi". Fast die Hälfte des Fisches haben wir vorsorglich süßsauer eingelegt. Nun müssen wir in den kommenden Tagen viel essen. Bis NZ werden alle verderblichen Lebensmittel verspeist sein, oder sie gehen über Bord. So wollen es die Kiwis. Das Essen wird uns nicht schwer fallen, denn wir haben in letzter Zeit nicht viel zu uns genommen. Auf jeden Fall ist es dem Biervorrat sehr zu Gute gekommen.

Wir sind nun den achten Tag auf See, mit Wind aus Nord - gute Segelbedingungen. Aber leider nur für 20 Stunden. Das Barometer steigt in den kommenden Tagen in ungewohnte Höhen. Wir motoren sehr viel. Es gibt natürlich auch die Möglichkeit, auf den Wind zu warten. Aber die Gefahr, nach einer Woche wieder im Sturm zu segeln, ist gross. Die Australier und Neuseeländer empfehlen 1.000 sm Diesel an Bord zu haben. Dann kann man eine lange Flautezeit überbrücken oder einem Sturmtief entkommen. Wir sind hier mit unseren 450 Litern einigermassen im "Grünen Bereich". Die FREYA kommt mit leichtem Wind gut zurecht. Die Fahrtensegelyachten in AU und NZ sind weitaus robuster und schwerwettertauglicher als entsprechende Yachten in Europa. Genau das Richtige für die Tasman Sea. Aber sie sind auch schwerer und langsamer bei leichtem Wind.

In den letzten Tagen quälen wir uns über die verbleibenden Seemeilen. Es ist gut, dass wir den Plotter nicht angestellt haben. So sehen wir nicht das Zickzack-Muster des Tracks auf dem Monitor. Keine erschreckenden Vorkommnisse auf dem Rest der Reise. Der Bügel der Grossschotführung ist bei dem oft herrschenden Schwell aus dem Grossbaum gebrochen, die Holeleine zu der Fockrolle ist zwei Mal gerissen und musste erneuert

**werden. Alles kein Grund, die Stimmung an Bord zu trüben. Nur ein wenig geärgert hat es uns schon, dass wir von den 1.450 sm durch die Tasman Sea 355 sm motoren mussten. Dieses Seegebiet im Oktober nach Osten zu durchsegeln ist oft nur mit "Am Wind" Kursen zu bewältigen. In unserem Fall waren es ca. 90%. Wolfgang und ich kommen darin überein, dass es mal wieder Spass macht, gefordert zu werden. Passat-Segeln ist wie immer nur Sonnenschein erleben. Wir können uns auch über Regen freuen....wenn er nicht zu lange andauert. Es sind seit New York über 14.000 sm von uns zurückgelegt worden. Davon nur 10% unter Motor. Wir sind zufrieden.**

**Die FREYA liegt bei der Dicksons Marine in Nelson in der Halle. Die Masten sind gezogen, und die hölzerne Fussreling ist zum Teil entfernt. Rumpf, Deck, Masten und Bäume werden neu lackiert. Dazu kommen noch eine neue Ankerwisch, eine Furlex-Rollreiffanlage für die Vorsegel. Ferner benötigen wir ein neues Batterie-Ladegerät. Das Alte ist in den Fidschis durch Falschpolung zerstört worden. Ersatzteile sind nicht mehr erhältlich. Im ganzen eine aufwendige Reparatur. Die Arbeiten gehen schnell voran. Schon am Ende des Jahres soll unsere Yacht wieder strahlen.**

**In der Zwischenzeit haben Wolfgang und ich 10 Tage lang die Nordinsel von NZ bereist. Jetzt werde ich mit dem Shuttle zum Flughafen von Auckland fahren. Am Mittag habe ich meinen Freund Wolfgang dort verabschiedet, und um 2000 landet Jytte. Wir fahren schnell zur FREYA, wo wir die ausgeführten Arbeiten begutachten und mit dem Werftmanager Basil die weiteren Arbeitsschritte besprechen.**

**Bis unsere FREYA wie neu gebaut, was ihr Äusseres anbetrifft, in Nelson im Hafen liegt fahren Jytte und ich mit einem Mietwagen 10.000 km über die Süd - und Nordinsel von Neuseeland. Imponierende Landschaften und Wildlife im Süden. Im Norden überwiegen liebliche Landschaften und Maori-Kultur. Nicht, dass das Land nun so umwerfend ist. Alles sehr schön, aber irgendwo schon mal gesehen. Das Schicksal vieler weitgereister alter Menschen. Wir steigen zu den Gletschern des Südens auf, geniessen die Ruhe auf Steward Island. Wir beobachten Pinguine, Seelöwen, viele exotische Vögel und Albatrosse auf unsere Art. Auf eigene Faust etwas zu unternehmen ist fast schon strafbar. Man setzt sich mit seinem Fernglas bewaffnet auf eine Tribüne und betrachtet gegen Bezahlung aus ca. 100 m Entfernung die Tierwelt. Dabei lauscht man einem Vortrag über die zu sehenden Spezies. Andererseits wandern wir stundenlang an einem Gletscher entlang und müssen ununterbrochen den Radau von unzähligen sich in der Luft befindlichen Helikoptern ertragen. Was die Tierwelt da für einen Schaden erleidet, das fragt sich in Neuseeland niemand. Oder wir liegen an einem 300 m langen Strand. Für die Badenden ist ein Streifen von 80 m mit Bojen gekennzeichnet.**

**Wenn jemand das Areal verlässt wird er von Aufsichtsbevollmächtigten im Motorboot lauthals zurück beordert. Der restliche Strand dient zum Ablegen und Anlanden von Menschen, die auf überdimensionalen Gurken und Autoreifen sitzend von lauten Motorbooten im Höllentempo am Strand hin- und hergezogen werden - von Wasserski und von Motorbooten gezogene Fallschirme ganz zu schweigen. Und überall die Plakate mit der Aufschrift "New Zealand - the fun metropole of the world". Hier wird ein sehr widersprüchlicher Naturschutz betrieben.**

**Unsere FREYA liegt jetzt wie neu gebaut am Steg der Marina in Nelson. Wir hatten ihr in den letzten drei Monaten einen neuen Anstrich verpasst. Vom Kiel bis zum Masttop. Da wir für das Refit die FREYA völlig geräumt haben, müssen wir den Container nun in umgekehrter Reihenfolge entleeren und alle Gegenstände an Bord bringen und installieren. Nach einer Woche ist alles an seiner gewohnten Stelle und wir können lossegeln.**

**In Bundaberg haben wir mit dem alten neuseeländischen Fischer Dennis viele Tage gemeinsam verbracht. Er wohnt mit seiner Frau in der Nähe von Picton auf einer kleinen Insel. Als wir seine Schilderung nach Verlassen von Bundaberg hören, laden wir ihn spontan ein, mit uns gemeinsam nach Tauranga zu segeln.**

**Dennis ist mit 74 Jahren noch immer passionierter Regattasegler. Dementsprechend segelt er einhand einen schnellen 11m langen Cruiser-Racer. Vor einem Monat verlässt er Bundaberg in Richtung Nord. Seine Erinnerung setzt erst wieder ein als er halb im Wasser auf dem Boden seiner Yacht liegt. Er hat nicht mitbekommen dass sie auf den Klippen einer kleinen Insel gestrandet ist und von den Wellen zerschlagen wird. Er kann sich noch schnell auf sein gekentertes Schlauchboot retten und mit den Händen paddelnd von den Klippen freikommen. Einige umhertreibende Cola- und Bierdosen fischt er aus dem Wasser. Er liegt mit einer kurzen Hose bekleidet 24 Stunden auf dem umgekippten Schlauchboot, das er im Wasser schwimmend nicht aufrichten kann. Von weitem sehen ihn Sportangler, die einmal im Jahr hier fischen. Sie retten ihn und kurze Zeit später wird er von einem Hubschrauber abgehoben. Eine Woche im Krankenhaus. Die Diagnose: Herzinfarkt. Wenn wir in diesem Alter eine Yacht einhand führen, dann müssen wir mit solchen Gefahren rechnen. Ich bin kein Befürworter des Einhandsegelns. Auch wenn ich früher im Mittelmeer bis zu vier Tagen gezwungen war alleine an Bord zu sein. Ich kann mich noch gut an den Augenblick erinnern als ich in einer Nacht von einem nahen langsamen drehenden Motorengeräusch geweckt werde. Ich habe den Alarm der Eieruhr in der dritten Nacht verschlafen. Der Adrenalinspiegel schießt in die Höhe und ich an Deck. Ein hell erleuchteter Kreuzfahrer liegt ohne Fahrt im Schiff ca. 200 m neben mir. Ich hatte nur ein Ankerlicht im Top**

gesetzt. Die Batterien an Bord waren vor 30 Jahren recht klein. Sofort schalte ich die Positioslichter an und der Kreuzfahrer nimmt wieder Fahrt auf. Mir war das so peinlich, dass ich mich nicht über VHF entschuldigt habe. Fazit: nicht nur Einhandsegler leben gefährlich, auch die Besatzungen von Wasserfahrzeugen, die sich gerade in deren Nähe befinden.

Obwohl Dennis der Versicherung den Totalverlust seiner Yacht meldet, die die Zahlung wegen Einhandsegeln ablehnt, ist er dennoch weiterhin der lustige alte Fischer mit den vielen Geschichten, die er immer parat hat. Er ist nur traurig darüber, dass er nun erst einmal nicht mehr segeln kann. Unser Angebot nimmt er sofort an. Wir segeln mit ihm eine Woche lang im Marlborough Sound. Er zeigt uns das herrliche Segelrevier und seine Insel Arapawa. Hier lebt er mit seine Frau Anita, die für uns wohlschmeckende Gerichte des Landes kocht. Nach dieser Woche müssen wir in Richtung Tauranga aufbrechen. Der Carrier, der die FREYA nach St. Thomas/USVI bringen wird, soll in drei Wochen dort anlegen. Zwei Wochen vorher müssen wir im Hafen mit dem zuständigen Agenten Kontakt aufnehmen.

Wir winken Anita ein Lebewohl zu und segeln bei starkem Nordwind an Wellington vorbei und mit 3 - 4 kn Gegenstrom zum Cape Palliser. Das Cape gerundet und der Wind bleibt weg. Neun Stunden müssen wir motoren. Dabei ist die Dieselfuhr aus dem Bb-Tank unterbrochen. Entlüften und weiter geht es. Dann setzt ein starker WNW ein, der krimpt und in den folgenden 12 Stunden bis auf Süd dreht. Ist man erst einmal an Wellington vorbei, dann findet man keine Schutzbucht oder Hafen mehr auf den verbleibenden 200 sm bis Napier. Es gibt auch keine Handbücher für diesen Küstenabschnitt. Kurz vor der Hafeneinfahrt versuche ich vergeblich, den Motor zu starten. Ich bin unter Deck, wechsele den Filter und entlüfte die Leitungen. Jytte und Dennis versuchen in dieser Zeit bei starkem Strom und wenig Wind, die FREYA aus dem Fahrwasser zu segeln. Dabei wären sie fast auf eine grosse grüne Fahrwassertonne getrieben. Ich bekomme von alledem nichts mit. Der Motor läuft wieder. Etwas wagemutig und mit einem flauen Gefühl im Magen fahren wir in den langen, schmalen Kanal ein. Auch hier ist wenig Wind. Es besteht keine Wendemöglichkeit. Doch der Motor arbeitet und in dunkeler Nacht laufen wir in die Marina ein. So weit wir sehen können ist sie voll belegt. Der Strom kommt aus allen Ecken und ich weigere mich, zwischen den vor einem T-Steg stehenden Pfählen anzulegen. Gerade als ich im Begriff bin, den Hafen zu verlassen, um davor zu ankern, kommen zwei Segler auf den nahen Steg. Sie beschreiben uns wie wir zum Besucheranleger gelangen. Dort angekommen nehmen sie uns auch noch die Leinen ab. Ich weiss nicht ob sie noch unser " Thank you very much " hören. Um 0030 sind die

**Festmacher belegt, die Segel unter der Persenning und die Leinen aufgeschossen. Ein Bier, kein Abendbrot, nur noch in die Kojen.**

**Dennis verlässt uns in Napier. Er muss zu einer Hochzeit. Die zehn Tage mit ihm werden uns in guter Erinnerung bleiben.**

**Wir müssen am nächsten Tag herausfinden, warum uns der Bb-Tank Probleme macht. Einen Teil der 200 l Diesel wird über einen Filter in den Stb-Tank gepumpt. Der nette Hafenmeister gibt uns vier Kanister für die restlichen 80 l. Es befinden sich unzählige schwarze gummiartige Flocken im Diesel. Die stammen von der sich in der Auflösung befindlichen 28 Jahre alten Dichtung der Zu- und Ableitung. Diese und eine Treibstoffleitung werden von uns erneuert. Das war eine schmutzige Arbeit unter unserer Koje.**

**Das Segeln in Neuseeland ist schon etwas Besonderes. Wenige Häfen oder Ankerplätze wo wir bei den schnellen Wetteränderungen Schutz suchen können. Wir sind zum Beispiel vom Marlborough Sound 230 sm zum nächsten geschützten Hafen Napier - und 300 sm von dort nach Tauranga - gesegelt. Auf dieser Strecke - von W nach E, dann N nach E, wieder nach N um zum Schluss nach W - die richtigen Windrichtungen zu erraten, ist unmöglich. An der Westküste sind die Bedingungen noch härter. Im Wetterbericht sind die Angaben natürlich nicht auf die Stunde genau. Bummeln sollte man auch nicht, da wir ja in der Tasman See erlebt haben, wie schnell und ohne Ansage der Wind plötzlich zum Sturm wird. Was mich dabei beruhigt ist, dass wir in einer sehr seetauglichen Yacht unterwegs sind.**

**Nachdem wir uns beeilt haben nach Tauranga zu segeln, wurde uns von dem Agenten in Auckland mitgeteilt, dass unser Carrier nicht am 15.03., sondern am 15.04. die FREYA nach St. Thomas bringen wird. Unser Agent in Deutschland hat die Termine falsch angegeben und uns nicht über seinem Fehler informiert.**

**Gute fünf Wochen haben wir auf die EDAMGRACHT gewartet. Am 17. April läuft sie gegen Abend in den Hafen von Tauranga (37° 39' S, 176° 10' E) ein. Es sollen in den kommenden Tagen ausschliesslich Zwiebeln für die Niederlande geladen werden. Wegen der zeitweisen Regenfälle geht die Verladung langsam voran. Endlich können wir am 23. April früh um 0600 die FREYA zur EDAMGRACHT fahren. Bei 4 kn Strom von der Seite habe ich etwas Schwierigkeiten, längsseits zu gehen. Fred von der Bridge Marina drückt uns vorsichtig mit seinem Schlauchboot gegen den Rumpf des Frachters. Am Vortag wurden bereits die Heissgurte angelegt. So geht das Kranen problemlos und schnell. Die sechs schweren stählernen Stützen werden dem Rumpf der Yacht angepasst, mit dem Deck verschweisst und weitere 12 breite Bänder sichern zusätzlich die**

**FREYA am umkippen. Wir haben in den letzten Tagen vom Deck der Yacht so viel wie möglich entfernt. Nun kann sie 24 Tage im Sturm stehen. Warum im Sturm? Na, der Frachter fährt mit 20 kn gegen den Passat. Und wenn er weht, dann mit 16-25 kn. Das Ganze addiert sich dann zu Windgeschwindigkeiten die einem Sturm entsprechen. Unsere Bedenken bestehen nur darin, wie schmutzig und zerkratzt die FREYA in St. Thomas ankommen wird.**

**Den Monat unvorhergesehene Wartezeit in Tauranga haben wir mit zwei Reisen und Ausflügen auf der Nordinsel Neuseelands überbrückt. Wir sind 18 Tage in Australien gewesen. Haben den Ayers Rock, Kings Canyon und die Umgebung von Alice Springs gesehen. Beeindruckende Landschaften. Eine anschließende Woche in Sydney wird für uns unvergesslich bleiben, so eine schöne Stadt ! Dann waren wir noch 10 Tage in Brunei, um einen Freund zu besuchen. Er fliegt dort den Sultan in den kommenden drei Jahren mit einem Airbus 340 in der Welt herum. Stefan hat früher einige Male mit mir gesegelt. Ich freue mich schon auf seine baldige Pensionierung, denn er ist ein guter Segler und Kamerad.**

**Es ist eine geruhssame Zeit in Florida. Wir sind zu Gast bei unseren amerikanischen Freunden Priscilla und John. Sie haben seit zehn Jahren ihre Yacht APRIA in Europa und kennen Skandinavien und das Mittelmeer sehr gut.**

**Am 17. Mai fliegen wir endlich nach St. Thomas. Nach dem Zeitplan der Reederei soll der Frachter - die EDAMGRACHT- in zwei Tagen Charlotte Amalie erreichen. Der Frachter legt pünktlich an der Mole an. Wir freuen uns, unsere Masten, die Zahnstochern gleichen, auszumachen. Sie wirken so zerbrechlich, da die FREYA neben einer über 25 Meter langen Ketsch steht. Ihre Masten sind doppelt so hoch wie die der FREYA und entsprechend ist ihr Umfang. Es dauert einen vollen Tag, diese Yacht ins Wasser zu bringen. Da wir hinter ihr stehen kommen wir erst am Nachmittag des 22. Mai an die Reihe. Vorsichtig wird die FREYA aus dem Lagerbock gehoben. Die Crew ist sehr umsichtig. Der Kapitän und der Loadmaster haben alles im Griff. Die FREYA schwimmt neben der EDAMGRACHT. Wir verabschieden uns vom Kapitän und der Crew und steigen über die Jakobsleiter an Deck unserer Yacht. Kurze Inspektion, der Motor startet problemlos, und eine Viertelstunde später machen wir die FREYA in der Crown Bay Marina fest.**

**Bis auf einige leichte Schrammen am Rumpf und an der hölzernen Fussreling können wir keine Beschädigungen feststellen. Mit Politur und Teaköl behandelt sind diese kleinen Kratzer nun nicht mehr sichtbar. Wir sind mit dem Transport sehr zufrieden. Insgesamt können wir jedoch die Firma SEVENSTAR nicht weiter empfehlen. Der deutsche SEVENSTARS Agent hat den Termin falsch angegeben. Das hat zu einer**

**fünfwöchigen Verspätung geführt. Er hat sich dafür entschuldigt und uns 1.000 € für die entstandenen Hotelkosten etc. erstattet. Das ist ihm wohl nicht schwer gefallen. Wie wir von Yachteignern später erfahren müssen, bezahlten sie 9.000 € weniger als wir. Die Yacht OLIMI ist geringfügig grösser als die FREYA, und die TARITA ist ein Schwesterschiff. Unsere Kontaktaufnahme mit dem Management der Firma in Amsterdam läuft auf eine Erpressung hinaus. Wir sind nicht mehr unter Vertrag. Wenn wir nicht innerhalb von 48 Stunden den Vertrag erneuern, kommen wir nicht an Bord. Leider fährt nur ein Yachttransport in diesem Jahr von NZ nach St. Thomas. Die daraufhin folgenden Mails an den deutschen Agenten bleiben unbeantwortet. Nach unserem heutigen Kenntnisstand können sich Segler bei Fragen zu dieser Firma gern an uns wenden. Heute wissen wir worauf zu achten ist.**

**Die kommenden vier Tage machen wir die FREYA klar zum Segeln. Was wir alles vor fünf Wochen von unserer Yacht demontiert haben müssen wir wieder anbringen. Alle Geräte und die Navigationsbeleuchtung werden überprüft. Die Segel werden angeschlagen. Am letzten Tag werden Esswaren und Diesel gebunkert. Der Wetterbericht spricht von leichten Winden aus SE. Nicht gerade ideal für das was wir vorhaben. Aber die Hurrikanzeit beginnt, und da können wir nicht auf bessere Wetterbedingungen warten. Am 27.05. um 0800 verlassen wir unter Motor die Bucht von Charlotte Amalie. Der Wetterbericht stimmt, bald läuft die Maschine. Gegen Mittag schaltet plötzlich unser Nav-Computer ab. Er lässt sich nicht mehr anstellen. Wie sich später herausstellt hat der Ventilator die salzhaltige Luft nicht vertragen. Und was nicht gekühlt wird überhitzt schnell. Das hat zur Folge, dass die Power-Unit zerstört ist.**

**Wir wollen eigentlich einen Stopp in Dominica machen, doch der Wind lässt nur einen Kurs von 180° zu. Um die Insel zu erreichen müssten wir nach Osten segeln. Mit dem Strom, der mit 2-3 kn aus S kommt. Wenn wir das tun würden entfernen wir uns von unserem Ziel. So segeln wir weiter. Auch Martinique und St. Lucia passieren wir im Abstand von 50 sm. Dass der Nordäquatorialstrom auch westlich der Windward Islands steht, damit haben nicht gerechnet, In den Nächten erleben wir heftige Sgarrels. Wie aus dem Nichts fallen die Böen ein. Jytte erkennt es frühzeitig wann das Grosssegel weg muss. Kaum ist es auf den Grossbaum gelascht, da muss auch schon die Genua ein wenig eingerollt werden. Der bis zu 35 kn starke Wind und der Regen sind nach 10 Minuten verschwunden. Der Himmel klart wieder auf. Diese Sgarrels treten zum grossen Teil nachts auf. Dann denke ich immer an die PRIDE OF BALTIMORE I, die 1986 nördlich von Puerto Rico von einer Weissen Bö - bis zu 70 kn Wind - erfasst wurde. und innerhalb von 15 Minuten versank. Ein trauriges Ende für vier Besatzungsmitglieder. Endlich weht**

am dritten Tag der Wind aus E. Wir können in der Nacht in St. Vincent anliegen und in Lee nach Süden segeln. Schwere Regenschauer mit starkem Wind bringen uns zu dem Entschluss, nicht bei diesem Wetter in eine Ankerbucht Schutz zu suchen. Nach meiner Berechnung müssen wir Hillborough Bay/ Carriacou ( 12° 29,7`N - 061° 28,2`W ) am Morgen erreichen. Genau nach vier Tagen fällt der Anker drei mal ohne zu halten. So legen wir uns auf die Kette, fahren mit dem Beiboot zum Anleger und klarieren schnell ein. Nach einer halben Stunde sind wir zurück auf der FREYA und verholen uns in die Tyrrel Bay. Wir geniessen einen Ruhetag in dieser schönen Bucht. Das Gebiet leert sich langsam. Die Segler verlassen die Inseln, die im Einzugsbereich der Hurrikans liegen. So segeln wir noch die 40 sm nach Grenada und dort direkt in die Clarkes Courts Bay Marina ( 11° 59,1`N - 061° 43,5`W ). Hier warten schon seit langem unsere Freunde Terry und Gus mit ihrer NINO auf uns. Die kommenden Tage werden wir mit kleinen Reparaturen verbringen. Im Vorschiff steht eine komplette Toilette, die eingebaut werden soll. Doch wir werden auch Zeit finden, diese schöne Insel zu erkunden. 1990 war ich das letzte Mal in Grenada. Wir waren heute in St. Georges. Nach 21 Jahren habe ich nichts mehr wiedererkannt.

Drei Wochen halten wir uns in Grenada auf und machen Touren über die sehenswerte Insel. In St. John besichtigen wir das Dougalston Estate, eine Plantage in der Kakao angebaut, geerntet, fermentiert, getrocknet und zum Teil zu Schokolade verarbeitet wird. Wir besuchen eine Destillerie die noch nach Altväterart den Rum brennt, d.h. mit einem Wasserrad werden die Walzen zum Pressen des Zuckerrohres angetrieben. Die Insel ist auch für den Anbau von Muskatnüssen bekannt. Diesen landwirtschaftlichen Betrieb besuchen wir bevor wir uns zu den herrlichen Wasserfällen der Insel begeben. Hier lasse ich mich zu mehreren "Flachköppern" hinreissen.

In den vier Buchten und Marinas westlich von St. Georges bildet sich in der Hurrikanzeit eine Seglergemeinschaft. Um 0730 geht man an das VHF- Gerät und erfährt zum Beispiel in einer halben Stunde alles über das Wetter, die Aktivitäten des Tages, wo Parties stattfinden, Filme gezeigt werden, wer was aus seiner Bilge zu verkaufen hat, wo man am billigsten Bier erstein und wann der Bus zur Shopping-Tour abfährt. Die meisten Segler liegen hier für mindestens ein halbes Jahr. Eine Art des "Nicht-Segelns", die uns völlig fremd ist.

Wir bringen die FREYA auf Hochglanz. Eine neue Toilette wird eingebaut, und alle nicht funktionierenden Teile werden von uns repariert. Bei einigen Aktivitäten der Sailing Community machen wir mit. Doch das langweilt mich schon nach einer Woche. Ich bin froh als ich beobachte, wie ein Vogelpärchen auf der Radom Halterung ein Nest zu bauen

**beginnt. Nun müssen wir aber los.**

**Unser Ziel ist eigentlich Trinidad. Wir hören nichts Gutes über die Insel. Hohe Kriminalität einerseits und die miesen Wetterbedingungen andererseits. In den Sommermonaten ist Regenzeit mit hoher Luftfeuchtigkeit. Wenn wir unsere Yacht für eine längere Zeit verlassen sollten, müssen wir einen Luftentfeuchter mieten. Dazu brauchen wir einen zuverlässigen Mann, der im Störfall weiss, was zu tun ist. Von Seglern wird uns gesagt, dass nach längerer Abwesenheit die Gefahr besteht, das Schiffsinne verschimmelt vorzufinden. Da gibt es ja noch Curacao. Trockene Sommermonate, wenig Kriminalität und gute Marinas. Wir ändern unseren Plan und beschliessen, dorthin zu segeln. Das bedeutet aber in Nähe der venezuelanischen Küste zu segeln. Und da soll es ja von Piraten wimmeln. Deshalb schliessen wir uns einer Gruppe von drei Seglern an.**

**Am 27.06.11 verlassen wir Grenada. Tagsüber motorsegeln die langsamen Yachten - die ARITA ( 54 Jahre alte John Alden Ketsch ) und die Katamarane EQUINOX und MEERCAT. Die Kats können bei dem Vorwind-Kurs natürlich keine schnelle Fahrt machen. Wir setzen den Genaker und später den Spi. Aber nur für kurze Zeit. Dann müssen wir uns einbremsen. Mitgefangen ist Mitgehangen sagen wir uns. So segeln wir - ohne einen Piraten gesehen zu haben - bei guten Bedingungen, langsam zu den Los Roques, Inseln im Nationalpark von Venezuela. Der Anker fällt in einer Lagune östlich der Insel Franciquis (  $11^{\circ}58.0'N-066^{\circ}37.8'W$  ). Wir klarieren in Venezuela nicht ein. Es gibt dafür keine Regelung auf die wir uns verlassen können. Yachties berichten, dass ihre Pässe zum Einklarieren nach Caracas geschickt wurden, und sie zwei Wochen auf ihre Rückkehr warten mussten.**

**Zwei Ruhetage in türkisfarbenem, klaren Wasser. Wir lernen ein nettes venezuelanisches Paar kennen. Carvis und Almicar sind bezaubernd. Wir schliessen sie sofort in unsere Herzen. Sie folgen uns zu der nächsten Insel, der Isla Carenero (  $11^{\circ}53.0'N-066^{\circ}50.5'W$  ). Hier schnorcheln wir stundenlang in dem nahen Riff und essen bei den Fischern der Nachbarinsel Fisch vom BBQ. Obwohl wir nur drei Tage mit Carvis und Almicar verbracht haben fällt uns der Abschied schwer. Das Ablegen, Segeln und das Ankommen ist unsere Leidenschaft. So müssen wir ab und zu Abschied nehmen, der immer wieder schwerfällt.**

**Es sind nur 36 sm zu den Aves de Barlovento/Isla Sur (  $11^{\circ}56.0'N-067^{\circ}27.0'W$  ). Hier leben die rot- und gelbfüssigen Tölpel, in Venezuela Boobies genannt. Ich setze mich auf einen Mangrovenast, der nur einen Meter von einem sich putzenden rotfüssigen Tölpel entfernt ist. Wir haben keine Angst voreinander. Nach einer Viertelstunde wird es mir dann aber langweilig. Auf den Galapagos hatten die Tölpel blaue Füsse.**

**Scheinbar hat jede Insel ihre eigene Vogelmode! Am Nachmittag bringen uns die Fischer 10 Langusten. Sie wollen kein Geld. Hier wird getauscht. Zwei alte Flossen und Tauchbrillen wechseln den Besitzer. Die Fischer sind zufrieden und wir machen mit Laurie und Rob auf ihrer ARITA ein grosses Schlemmeressen. Am nächsten Tag ankern wir noch in den Aves de Sotovento ( 12°02.5`N-067°41.2W ). Wir fühlen uns wie in der Südsee, liegen hinter der kleinen Isla Palmeras, umgeben von Riffgürteln und blicken auf einen herrlichen Sandstrand. Auch hier umkreisen Pelikane, Tölpel und Möwen unsere Yachten. Es besteht kein Zweifel: das war bestimmt nicht das letzte Mal, dass wir in Venezuela gesegelt sind. Denn morgen verlassen wir das Land.**

**Noch ein Stopp in Bonaire ( 12°09.0`N-068°23.0`W ). Eine hübsche Insel mit dem Hauptort Kralendijk. Wir greifen uns eine Mooring nahe einer kleinen Bar am Ufer. In der ersten Nacht stört uns die laute Musik nicht sehr. Doch in der darauffolgenden legt der DJ noch einige Dezibel dazu. Am Morgen sind wir uns einig. Nicht noch eine Nacht.**

**Bei dem leichten Wind fällt es uns schwer, auf die ARITA zu warten. An dem südöstlichen Kap von Curacao angekommen sind wir nicht mehr zu halten. Mit halben Wind, der auf 5 Bft zulegt, fliegt die FREYA unter Vollzeug nahezu über die glatte See in Lee von Curacao. Schnell sind wir über 9 kn, fangen noch einen Albacore Tuna (food value excellent), und langsam wird die ARITA kleiner.**

**Es ist wieder ein unvergessliches Erlebnis, in Willemstad ( 12°11`N-068°59`W ) einzulaufen - wie sich die Queen Emma Pontonbrücke mit einem Schiffsantrieb seitlich bewegt und dabei die Wasserstrasse freigibt. Und das vor einer malerischen Kulisse aus holländischen Hausfassaden. Es ist Samstag, der 9.7.2011, und in der Curacao Marine ist niemand über VHF ansprechbar. Keine Yacht ankert, keine Mooring ist zu sehen. So fädeln wir uns in eine freie enge Box ein. Schnell ist das Beiboot im Wasser. Eine gute Meile ist es bis zu den Immigrations und Customs. Auf sie warten wir eine Stunde. Es wird langsam dunkel als wir die Marina erreichen. Völlig durchnässt, denn der Wind und die Wellenhöhe haben gewaltig zugenommen. Das überfordert unseren 2,40 m langen Tender.**

**Nun werden wir versuchen, einen Rigger zu finden, der das stehende Gut der FREYA überholt. Dann soll sie für zwei Monate an Land gestellt werden. In dieser Zeit wollen wir endlich einmal wieder unsere Familien und Freunde in Deutschland und Dänemark treffen. Aber wir freuen uns schon jetzt darauf, wieder am Ruder unserer schönen Yacht zu stehen - den Blick auf kommende Ziele gerichtet.**

**Im Oktober 2011**

