



Sönke Röver

1200 TAGE SAMSTAG

Weltumseglung mit
Hippopotamus



DELIUS KLASING

Sönke Roever
1200 TAGE
SAMSTAG

Weltumseglung mit
HIPPOPOTAMUS

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Prolog	9
Leinen los! Von Hamburg bis Holland	13
Härtetest England	23
Starkstromrevier Der Englische Kanal	28
Bissige Biskaya Frankreich	35
Pura vida und pura Werft Spanien	42
Ursprünglichkeit am Atlantik Portugal	46
Mahlzeit-Mustapha Marokko	54
Antipoden am Affenfelsen Gibraltar	59
Unter Gleichgesinnten Kanarische Inseln	61
Über den Teich Atlantischer Ozean	65
Maximum chill! Karibik/Antillenbogen	78
Wir rocken die Roques Karibik/Los Roques	89
In Nemos Welt Karibik/Bonaire	97
Altstadt und Arbeit Kolumbien	103
Kuna Yala Panama	110
Hauruck-Aktion Panamakanal	119
Schräge Welt Überfahrt nach Galapagos	128
Unter Tieren Galapagosinseln	136
Stiller Ozean Pazifischer Ozean	143
Südsee-Samstage Französisch-Polynesien/Marquesas ..	151
Tolle Atolle Französisch-Polynesien/Tuamotus	160
Palmenhütte mit Pool Französisch-Polynesien/ Gesellschaftsinseln	170
Corned Beef für Bill Clinton Cookinseln	181
Königreich und Kiwis Niue/Tonga/Neuseeland	190
Am Ende der Welt Neuseeland	202
Aotearoa Neuseeland	205

In einem sehr gelassenen Land Vanuatu	208
The good people of Asubuo Salomonen/ Santa-Cruz-Inseln	221
Lagunenleben Salomonen	228
Temporäre Millionäre Indonesien	237
Merkwürdige Weihnachtsinsel Australien	248
Tage am Meer Australien/Kokosinseln	253
Hochs und Tiefs Indischer Ozean	256
Drei Inseln Rodrigues/Mauritius/La Réunion	263
Zitterpartie Überfahrt nach Südafrika	273
Im Vollwaschgang zum Tiefpunkt der Reise Südafrika ..	283
Um die Kaps nach Kapstadt Südafrika	294
Langer Weg nach Norden Atlantischer Ozean	300
Archipel im Aufbruch Kapverden	313
Die Erde ist rund Überfahrt zu den Azoren	323
Inmitten des berühmten Hochs Azoren	328
Heimreise England/Deutschland	336
Epilog	344
Tank yu tumas!	347

Leinen los!

**Hotel, India, Papa, Papa, Oscar,
Papa, Oscar, Tango, Alpha, Mike, Uniform, Sierra**

(Unser Bootsname nach dem NATO-Alphabet buchstabiert)

»**M**oin Moin!«, begrüßt uns der Hafenmeister in Cuxhaven an der Niederelbe. Quietschend klappt er den Ständer seines Dienstfahrrads aus und stellt es vor unserem Schiff ab. Während er Quittungsblock und Kugelschreiber aus einer Umhängetasche fummelt, fragt er: »Wie lang ist Ihr Schiff?«

»Zehn Meter sechzig.«

»Und der Name?«

»Hippopotamus.«

»Wie bitte?«

»Hippopotamus«, wiederhole ich. »Das kommt aus dem Griechischen. Es bedeutet Flusspferd.«

»Aha!« Mit einem amüsierten Lächeln auf den Lippen trägt mein Gegenüber »Hippo« in die Zeile für den Bootsnamen ein.

»Das reicht so.«

Ein Gesprächsverlauf, der mich nicht sonderlich überrascht. Ich kenne das schon. 1992 taufte ich mein erstes Schiff auf den Namen HIPPOPOTAMUS, weil ich das Wort lustig fand, und seither bringe ich Hafenmeister zur Verzweiflung. Die Schiffe haben gewechselt, der Name ist geblieben. Ebenso die dunkelblaue Rumpffarbe und ein rund zwei Meter langer Aufkleber zu beiden Seiten des Bugs, der ein schwimmendes Flusspferd zeigt. Es ist eine Art Markenzeichen. Wenn wir segeln, pflügt es mit der Nase durch die Wellen.

»Gut. Das mit dem Namen hätte ich überstanden«, grinst der Hafenmeister. »Woher kommen Sie?«

»Hamburg.«

»Wohin wollen Sie?«

»Meinen Sie den nächsten Hafen oder mehr so generell?«
Jetzt bin ich es, der sich ein Grinsen nicht ganz verkneifen kann.

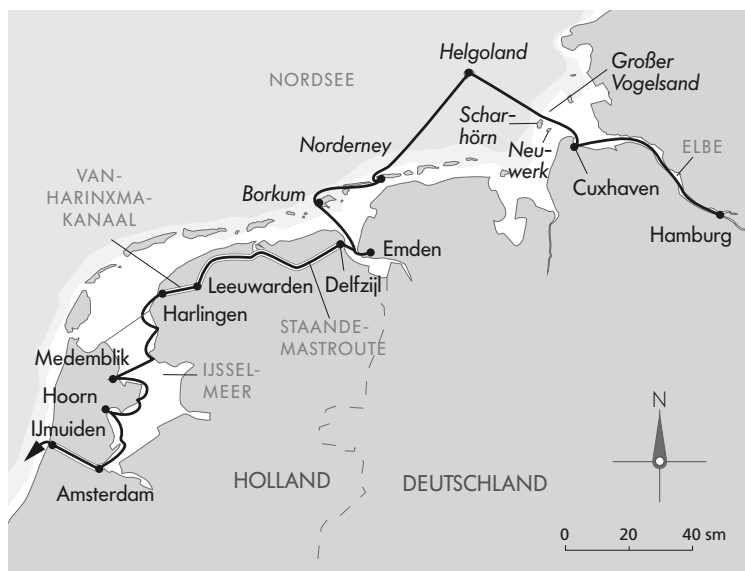
»Eigentlich meinte ich den nächsten Hafen.«

»Helgoland.«

»Alles klar. Das macht zwölf Euro.« Er reicht mir den Hippo-Zettel. Ich krame mein Portemonnaie aus der Hosentasche hervor, bezahle, und Judith klebt die Quittung innen an unser Kajütfenster, sodass man sie von außen lesen kann.

Der Hafenmeister verabschiedet sich und schiebt sein Fahrrad ein Schiff weiter. Als er es erreicht hat, dreht er sich noch einmal um: »Und generell?«

»Neuseeland«, rufe ich ihm zu. Er zieht die Augenbrauen hoch und wendet sich kopfschüttelnd ab. Ohne ein Wort zu sagen, klopft er bei unserem Nachbarn.



Cuxhaven liegt von Hamburg aus gesehen gerade mal 50 Seemeilen elbabwärts. Im Vergleich zur Reststrecke bis Neusee-

land sind wir noch nicht weit gekommen. Natürlich hätten wir in Hamburg die Segel setzen und sie irgendwo in England oder Frankreich wieder runternehmen können. Aber das ist nichts für uns. Noch nicht. Statt in einem Rutsch durchzusegeln, lassen wir uns Zeit und gehen die Reise in Ruhe an. Wir werden noch früh genug lange Seestrecken zurücklegen. Vor Ende November hat eine Fahrt von den Kanaren über den Atlantischen Ozean in die Karibik ohnehin keinen Sinn, weil bis dahin die Hurrikansaison den Segelspaß zwischen den Karibischen Inseln trübt. Somit bleiben uns noch sechs Monate, um die 2000 Seemeilen bis zu den Kanaren zurückzulegen.

Nach ein paar Karibik-Monaten mit türkisfarbenem Wasser und Kokosnüssen satt wollen wir durch den Panamakanal in den Pazifik reisen. Wir sind gespannt auf die einzigartige Flora und Fauna der Galapagosinseln, auf die Exotik Französisch-Polynesiens im Herzen der Südsee oder das Königreich Tonga, dessen Ankerplätze zu den schönsten der Welt zählen. Das Ziel der Reise heißt Neuseeland. Was dann kommt, haben wir noch nicht entschieden. Wahrscheinlich verkaufen wir das Schiff und fliegen nach Hause. Aber das ist noch lange hin. Eineinhalb Jahre, um genau zu sein. Ein Zeitraum, der meine Vorstellungskraft sprengt. Sonst dauern Segelurlaube – von der längeren Auszeit im Sommer 2004 mal abgesehen – maximal drei Wochen und nun liegen plötzlich eineinhalb Jahre vor uns. Mehr als 500 Tage. Dazu noch die unglaubliche Entfernung: 15 000 Seemeilen, fast 28 000 Kilometer. Mit dem Flugzeug ist das einfach. Aber mit unserem Zehn-Meter-Schiff jede Meile selbst dorthin zu segeln – das ist etwas anderes. Da haben wir uns viel vorgenommen.

Zwei Tage später stimmt die Wettervorhersage für die Weiterfahrt und wir brechen früh morgens mit dem einsetzenden Ebbstrom zur nächsten Tagesetappe nach Helgoland auf. Mittlerweile ist es vier Tage her, dass wir Hamburg nach einem rauschenden Abschiedsfest verlassen haben, und jetzt endlich geht es raus auf die Nordsee. Es ist Mitte Mai und die Temperaturen sind noch frisch. Das Deck ist feucht und ich trage Mütze,

Fleecepullover und Ölhose. Erste Sonnenstrahlen brechen durch eine leichte Wolkendecke und verkünden, dass es ein schöner Tag wird. Die Sicht ist hervorragend, der Blick reicht weit. In der Ferne sehe ich einige Frachter und zwei Fischkutter, die ihre Netze in den Strom halten. Der Wind weht leicht aus Süd bis Südost. Rückenwind.

Wir passieren die Kugelbake – ein hölzernes Seezeichen, das seit rund 300 Jahren die Grenze zwischen Elbe und Nordsee markiert. »Sieh mal, wie schön sie im Morgenlicht leuchtet«, sage ich zu Judith. Sie nickt und nimmt einen großen Schluck Kaffee aus dem dampfenden Becher.

Zwei Containerschiffe fahren vorbei und die Küste verschwindet in der Ferne. An Backbord liegen die Inseln Neuwerk und Scharhörn und an Steuerbord der Große Vogelsand. Wellen bilden sich kaum und alles sieht unglaublich friedlich aus.

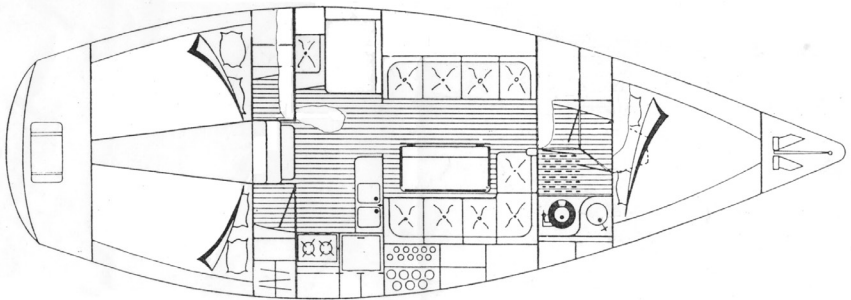
Als am Vormittag beim Blick durchs Fernglas die Umrisse von Helgoland sichtbar werden, schläft der Wind endgültig ein. »Dumm gelaufen«, kommentiert Judith die Flaute, während sie den Motor startet und ich das Vorsegel einrolle.

Auf Helgoland verabschieden wir uns nach zwei Tagen von unseren Familien und einigen Freunden, die uns auf den ersten Meilen mit drei Schiffen begleitet haben. Abschiede liegen mir nicht und es fällt mir schwerer als erwartet, den Bug nach Westen zu richten. Wer weiß, wann wir uns alle wiedersehen. Judith scheint es ähnlich zu gehen. Als wir zwischen den dicken Hafentmolen hindurch auf die Nordsee fahren und Kurs auf Norderney nehmen, schauen wir beide immer mal wieder zurück. Wir legen die Arme umeinander und sagen nichts.

In Tagesetappen bummeln wir über die ungewohnt friedliche Nordsee mit Stopps auf den Inseln Norderney und Borkum nach Emden. Wir genießen es, Zeit zu haben, uns einzugewöhnen und unser Schiff in Ruhe kennenzulernen. Wir haben es erst zehn Monate vor dem Start gekauft und sind bisher kaum damit gesegelt.

Es ist vom Typ Gib'Sea 106, aus Kunststoff und 23 Jahre alt.

Ein solides Fahrtenschiff mit klassischer Raumaufteilung, das von der französischen Werft Gibert Marine für das Chartergeschäft konzipiert wurde. Entsprechend großzügig ist das Platzangebot unter Deck. Es gibt einen großen Salon mit Kartentisch, Kombüse, Tisch und Sitzecke sowie eine Nasszelle mit Waschbecken und Pumptoilette, eine Vorschiffskabine, in der wir schlafen, und zwei Achterkabinen, die wir als Stauraum nutzen.



Innenansicht der Gib'Sea 106

Aber nicht nur das Schiff ist neu für uns. Auch wir müssen uns erst einmal als Team an Bord einspielen. Außer auf ein paar kurzen Sommertörns sind wir noch nicht viel zusammen unterwegs gewesen. Wie schon angedeutet, ist Judith erst durch mich zum Segeln gekommen und eher ein Neuling, während ich von klein auf den Umgang mit Wind und Wellen gelernt und viele Tausend Seemeilen im Kielwasser gelassen habe. Zwar hat Judith vor der Abfahrt den Sportbootführerschein gemacht, aber bei dem Kurs wurde eher Theorie als Praxis vermittelt. Unser Ziel ist daher, dass ich ihr bis zur Atlantiküberquerung möglichst viel zeige und sie vor allem eigene Erfahrungen sammelt. Mein Wunsch ist, dass sie eines Tages genauso selbstverständlich wie ich mit dem Schiff umgeht. Wobei ich zugeben muss, dass ich meine Meilen überwiegend auf Elbe, Nord- und Ostsee gesammelt habe und genau genommen selbst ein Laie bin, wenn es um Ozeanüberquerungen geht. So gesehen ist es

auch in meinem Sinne, wenn wir uns langsam und vor allem gemeinsam an das Langstreckensegeln herantasten. Da passt es gut, dass wir erst einmal die als rau geltende Nordsee meiden und gegenüber der deutschen Hafenstadt Emden am holländischen Ufer der Ems bei Delfzijl auf die sogenannte *Staandemastroute* einbiegen – die stehende Mastroute.

Sie wird so genannt, weil Segelschiffe auf ihr trotz etlicher Brücken quer durch den holländischen Teil Frieslands auf einem Netz aus Kanälen, Flüssen und Grachten ohne den Mast legen zu müssen, zum IJsselmeer gelangen können. Wir haben im Vorwege viel Positives über die Binnenwasserstraße gelesen und sind neugierig auf den Törn durch Felder, Wiesen und Wälder.

Tatsächlich werden wir nicht enttäuscht. Gemütlich schleichen wir unter Segeln durch eine uns endlos erscheinende grüne Landschaft ohne jegliche Form von Erhebung. Kühe grasen am Ufer, Enten quaken im Schilf und hin und wieder hören wir sogar einen Kuckuck in der Ferne. Es ist ein Bummeltörn durch Hollands Vorgärten. Draußen auf der Nordsee wäre das derzeit anders. Da weht es laut Wetterbericht mit fünf bis sechs Beaufort, aber hier im Windschatten des Binnenlands zeigt der Windmesser im Cockpit gerade mal zwei bis drei Beaufort an. Mit Groß und Genua dümpeln wir nach Westen.

»Bisher läuft das ja sehr entspannt«, findet Judith. Provozierend pustet sie ins Vorsegel. »Bin mal gespannt, wann wir uns das erste Mal so richtig auf die Seite legen und ich mich in den nächsten Hafen wünsche.«

»Das wird hier wohl eher schwierig. Aber den Englischen Kanal und die Biskaya lernen wir noch früh genug kennen!«

Abzweigungen kommen und gehen. Kurve nach links. Kurve nach rechts. Und immer wieder versperren Brücken den Weg. Aber das stört nicht, weil sie uns nicht einschränken. Ein Großteil der *Staandemastroute* wird videoüberwacht und Sportboote haben Vorfahrt. Kaum dass wir uns einer Brücke auch nur annähern, signalisiert der Brückenwärter bereits »Bereit-

schaft« und passt deren Öffnung der Geschwindigkeit des Schiffes an.

Nach zwei Tagen Binnen-Bummeltörn liegt Leeuwarden vor dem Bug – eine Universitäts-Kleinstadt im Herzen Frieslands. Je näher wir ihr kommen, desto flacher wird die Fahrerinne. Immer häufiger zeigt unser Tiefenmesser null Meter unter dem Schiff an. Womit wir beim einzigen Haken der *Staandemastroute* wären. Denn was »nach oben« sehr komfortabel klingt, ist »nach unten« schon komplizierter. Als maximaler Tiefgang werden im Törnführer 1,80 Meter empfohlen. Ab Werft hat HIPPOPOTAMUS 1,80 Meter. Passt also theoretisch. Praktisch sind wir aber derart beladen, dass wir eher 1,90 Meter, wenn nicht sogar 2,00 Meter Tiefgang haben.

»Irgendwie haben wir zu viel eingepackt«, suche ich nach einer Erklärung, als wir im Boden stecken bleiben. Kleidung und Proviant müssen mit, aber bei den Unmengen an Büchern für die langen Ozeanpassagen sollten wir ausmisten. »Da waren unsere Augen wohl größer als der Schiffsbauch!«

Außerdem lagern jede Menge Ersatzteile unter Deck. Wenn wir mitten auf dem Ozean ein technisches Problem haben, wollen wir uns nach Möglichkeit selbst helfen können. Epoxykleber, Gewebematte, Schläuche, Schrauben, Werkzeuge, Beschlüge, Schäkel, Blöcke, Leinen, Drähte, Motorteile, Filter, Fette, Farben, Öle, Kabel, Sicherungen und vieles, vieles mehr haben wir unter Deck verstaut. Im 21. Jahrhundert steckt ein Schiff voll mit Technik. Sie reicht von »A« wie Autopilot über »K« wie Kühlschranks und »N« wie Navigations-PC bis hin zu »Z« wie Zylinderkopfdichtung. Zu den ganzen Ersatzteilen kommen unzählige Seekarten, diverse Handbücher und zwei Tauchausrüstungen samt vier Flaschen, weil wir unterwegs tauchen lernen wollen. Nicht zu vergessen Anker, Gasflaschen, Treibstoffkanister, Außenbordmotor, Schlauchboot und sieben Segel – Groß, Fock, Passatfock, Sturmfock, Genua, Gennaker und Spinnaker.

Kein Wunder, dass unser Packesel HIPPOPOTAMUS zu tief im Wasser liegt und stecken bleibt, wenn es flach wird und der Vor-

trieb unter Segeln bei dem leichten Binnenwind nicht ausreicht. Also Motor an und das Schiff durch den weichen Untergrund schieben. Es klappt. Fünfmal wiederholen wir die Prozedur bis wir – im wahrsten Sinne des Wortes – über den Berg sind.

Kurz vor Leeuwarden wird das Fahrwasser wieder tiefer, aber dafür enger. Häuser stehen direkt am Ufer und die Enden ihrer Terrassen begrenzen den Kanal. Paddelboote liegen vor der Tür, Rasensprenger duschen auch uns, und keine 30 Meter entfernt stehen Autos im Feierabendstau. Ein Maler streicht ein Fenster an einer Wohnung und ein Lkw-Fahrer lädt Bierfässer für ein Restaurant aus. Wir passieren einige Plattbodenschiffe, die scheinbar schon immer im Kanal liegen. Ihre Festmacherleinen sind mit Moos überzogen und die Segel abgeschlagen. An Deck stehen Blumenkübel oder Wäscheständer.

»Ist schon verrückt. Wir starten hier an Bord unseren Langzeiturlaub, und direkt neben uns läuft der Alltag ab!«

Es folgt eine letzte Brücke, neben der ein paar Arbeiter Schrott aus dem Kanal ziehen – im Wesentlichen handelt es sich dabei um Fahrräder – und dann machen wir im Stadtgraben von Leeuwarden am Ufer eines parkartigen Geländes fest.

Der Liegeplatz ist perfekt. Mit Stromanschluss, Dusche und Wasserhahn. Zudem gibt es in Laufweite Supermärkte und Geschäfte aller Art, zwei Schiffsausrüster und ein nettes Kneipenviertel. Bestens. Wir beschließen, länger zu bleiben, um einige Arbeiten an HIPPOPOTAMUS zu erledigen. Ganz fertig geworden ist unser schwimmendes Zuhause vor der Abfahrt leider nicht.

Der Windgenerator muss noch verkabelt werden, ebenso der Batteriemanager, das Autoradio und der Navtex-Wetterempfänger. Der Cockpittisch könnte auch mal angeschraubt werden und der Autopilot wartet immer noch gut verpackt in der Achterkabine auf seinen ersten Einsatz. Anstatt alles zu montieren, war es uns wichtiger, erst einmal die Leinen zu lösen und dann weiterzusehen. Wir kennen genug Menschen, die jahrelang nicht in See stechen, obwohl sie es fest vorhaben, weil es immer noch irgendwas zu tun gibt. Dieses Argument sollte uns nicht aufhalten!