

Susanne Huber-Curphey

Einhand zu zweit



Sie sind verheiratet.

Sie segeln um die Welt.

Jeder in seinem Boot ...



DELIUS KLASING

Inhalt

Wir stellen uns vor	7
Unsere Boote	8
Unsere Route	9
Meine Blauwasserbriefe	10
Honey	11
Einhandsegeln	14
Boot ist nicht gleich Boot	17
Unsere Wurzeln	18
Zwei Einhandsegler heiraten	23
Gemeinsam an Bord	25
Atlantischer Ozean	27
Brasilien–Südafrika	27
Indischer Ozean	38
Südafrika–Westaustralien	38
Westaustralien–Neuseeland	55
Pazifischer Ozean	77
Neuseeland–Fidschi-Inseln	77
Fidschi-Inseln–Neuseeland	84
Neuseeland–Französisch-Polynesien	89
Französisch-Polynesien–Alaska	104
Kodiak Island–Sitka	129
Winter in Sitka	143
Alaska–Kanada	150
Kanada–Kalifornien	154
Kalifornien–Mexiko	166
Mexiko–Panama	172
Atlantischer Ozean	190
Panama–Bermudas	190
Bermudas–Azoren	201
Azoren–England/Griechenland	207
Mittelmeer	216
Winter in Europa	216
Atlantischer Ozean	221
Griechenland–England	221
Unsere Offshore-Strecken	231
Rod Stephens Trophy for Outstanding Seamanship	233

»There is nothing – absolutely nothing,
half so much worth doing
as simply messing about in boats.«

(From: Wind in the Willows,
published 1908 by British author Kenneth Grahame)

Mein Vater sagte mal stolz:
»Susanne ist aus anderem Holz ...«
Dachte der Mann: Was die alles kann.
Und ergänzte:
»Man nennt es Treibholz!«

Gemeinsam an Bord

Im Sommer 1999 segelten Tony und ich auf GALENAIA also zum ersten Mal auf einem gemeinsamen Boot, nachdem wir bereits zweieinhalb Jahre verheiratet waren. Es ging über die Biskaya nach Madeira und auf der üblichen Route in die Karibik. Dabei stellte sich heraus, dass unsere Partnerschaft an Bord nicht immer harmonisch blieb. Schnell kam bei Freunden der Gedanke auf, dass zwei Skipper auf einem Boot einer zu viel sei. Das war aber nur ein kleiner Teil des Problems. Tony traf Entscheidungen oft spontan und hoffte auf günstige Bedingungen, langfristige Pläne vermied er. Laute Worte fielen nie. Ich dagegen versuche immer, ein Konzept zu finden, und wollte wenigstens mittelfristig eine grobe Orientierung aufbauen. Meine Achtsamkeit als Einhandseglerin kollidierte mit seinem lässigen Draufgängertum. Dennoch verfolgten wir erfolgreich unseren Kurs, und in der Karibik angekommen, machten wir uns auf die Suche nach unserem Traumboot für die gemeinsame Zukunft auf allen Weltmeeren.

Wir fanden SO LONG auf Bequia, einer der kleinen Windward Islands, der Inseln über dem Winde. Diesmal war es wirklich Bootsliebe auf den ersten Blick, denn wir begeisterten uns sofort für die klassischen Linien, die Seefestigkeit und Zuverlässigkeit versprachen. Unsere Erwartungen wurden später nie enttäuscht. Einmal hatten wir im Südlichen Ozean unser Überleben ausschließlich der Stabilität und dem hohen Ballastanteil unserer SO LONG zu verdanken. Aber wir lernten dabei, in einer solchen Lage besser nicht mit einem nur teilweise geschlossenen Niedergang und dem Mast nach unten zu verharren.

Mit dem Kauf von SO LONG wurden wir ungeplant wieder zu Einhandseglern, denn GALENAIA musste ja auch bewegt werden. Zwar stimmte Tony ihrem Verkauf etwas unwillig zu, aber es fand sich in der Karibik ohnehin kein Interessent für das recht kleine Boot. Also segelten wir beide ab Trinidad einhand über den Nordatlantik nach Europa. Jetzt zeigte sich das Problem unserer Partnerschaft:

Keiner von uns war unglücklich, wieder allein an Bord zu leben, obwohl wir einander vermissten. Trotzdem planten wir, langfristig noch immer gemeinsam auf einem Boot zu segeln, verheiratete Segler tun das doch eigentlich, oder nicht? Alles verlief nach Plan: GALENAIA trat in England erneut den Dornröschenschlaf an, und wir verbrachten den Winter an Bord von SO LONG an der Algarve. Nach umfangreichen gemeinsamen Überholungsarbeiten war sie in besserem und seefesterem Zustand als seit vielen Jahren, Tony und ich wurden ein Team und waren nach damals vier Ehejahren zum zweiten Mal gemeinsam auf einem Boot unterwegs.

Im Jahre 2001 segelten Tony und ich dann in den offenen Atlantik hinaus. Ab Faro war die kleine Honey an Bord. Zu dritt erlebten wir stürmische, fantastische und auch kalte Monate in Südamerika – sowohl beim Wetter als auch in unserer Liebe. Nach der Rundung Kap Hoorns und in den Kanälen von Patagonien bis zur Robinson-Crusoe-Insel erlebten wir die Faszination abseits der Barfußroute.

Immer wieder kam von Tony die trübsinnige Feststellung: »All das könnte meine GALENAIA auch meistern ...«

Bald war klar, dass wir gemeinsam an Bord nicht wirklich glücklich sein konnten, und dass nicht nur Tony, sondern auch ich das Einhandsegeln vermisste. Tony hatte es satt, Alltäglichkeiten mit mir zu planen. Uns beiden fehlte, sich einzeln dem Leben stellen zu müssen und Probleme zu lösen, und wir vermissten es auch, mehr Zeit allein zu verbringen. Schließlich brachen wir unsere Reise im östlichen Pazifik ab, segelten von Chile via Südafrika zurück nach Europa, um GALENAIA wieder in Schuss zu bringen und gemeinsam mit zwei Booten aufzubrechen – ein Kurs zurück zu den ersten Jahren unserer Ehe.

Atlantischer Ozean

Brasilien–Südafrika

Zwischen 2004 und 2006 pendelten Tony und ich auf parallelen Kursen mehrmals zwischen Europa und der Karibik. Auf einigen Offshore-Strecken hatte ich nach dem Prinzip »Hand gegen Koje« für kurze Intervalle Mitseglerinnen an Bord, was sowohl für die mutigen Damen als auch für Honey und mich eine häufig abenteuerliche Erfahrung war. Tony blieb während dieser wenigen Wochen hilfsbereit auf Distanz, aber im Hafen schlich ich mich ab und zu nachts zum Boot meines Mannes. Unsere reinen Damencrews waren sehr harmonisch, ich lernte viel über die weiblichen Erwartungen an das Seeleben, und die Seglerinnen waren von ihren ersten Blauwassererfahrungen begeistert. Weil ich im Notfall das Boot immer auch ganz allein handhaben konnte, kam bei ihnen kein Stress oder Angst auf, wenn das Land oft für viele Tage hinter dem Kielwasser verschwand. Nur die Seekrankheit spielte ihnen ganz üble Streiche. Die Verantwortung ließ mich auf See kaum zur Ruhe kommen, wie entspannt erschien mir dagegen das Einhandsegeln.

Für die nun geplante Route in den hohen südlichen Breiten waren Honey und ich ab Rio de Janeiro in Brasilien wieder allein auf SO LONG, und knappe 4000 Seemeilen bis Südafrika warteten auf uns. Zielhafen war der uns gut bekannte Hafen von Hout Bay, ein kleiner Fischereihafen südlich von Kapstadt, um dort den südlichen Winter 2007 zu verbringen.

Ein guter Versorgungshafen ist der kleine Ort Porto Belo, etwa 400 Seemeilen südlich von Rio, wo wir viel bessere Einkaufsmöglichkeiten fanden als am kostenlosen Ankerplatz des noblen Yachtclubs in Niteroi in der Bucht von Rio. Besonders frisches Gemüse in guter Qualität war mir wichtig, je ein 10-Kilo-Sack Kartoffeln

und Zwiebeln ist Tonys und mein Standardeinkauf, dazu kommt ein kleiner Berg von Knoblauch, Karotten, Kohl, Kürbis oder Rüben, je nachdem was vor Ort an ohne Kühlung lange haltbarem Gemüse zu bekommen ist. Zitronen, Orangen und Äpfel halten sich im trockenen Stauraum meist viele Wochen. Auf See kann man sich wunderbar damit beschäftigen, das Obst und Gemüse je nach Reifezustand immer wieder umzusortieren, und so ergibt sich der Speiseplan jeden Tag neu.

Die Überfahrt nach Südafrika verlief ohne große Zwischenfälle. Nicht unerwartet befanden sich unsere beiden Boote bald im Bereich der durchziehenden Tiefdrucksysteme, die mit den häufigen Windänderungen viele anstrengende Segelwechsel verlangen. Das dominierende Hochdruckgebiet des Südatlantiks war damals nicht so stationär wie erwartet und wanderte sogar weit in südliche Breiten, sodass Tiefs nördlich davon lagen und wir deshalb kräftigen Wind von vorn bekamen. Unsere Kurslinien verliefen auf etwa 37° Süd mit einigen scharfen Haken, wenn wir bei Gegenwinden weit vom Kurs abkamen. Erst nach der Wende und mit der sich langsam durchsetzenden Winddrehung von Ost über Nord konnten wir den Kurs wieder anliegen. Meine Linie zeigte wegen dieser zahlreich durchziehenden Wettersysteme am Ende sechs scharfe Kurven.

Weil GALENAIA bei der geringeren Bootslänge natürlich langsamer segelt, lief Tony in Brasilien drei Tage vor mir aus. Allerdings waren solche Tage allein im Hafen für mich eigentlich kein Spaß mehr, denn auch ich wollte los und war von den letzten Einkäufen und Vorbereitungen erschöpft und genervt. Außerdem musste auch ich wieder eine stabile Wetterlage abwarten, um die wie überall auf der Welt gefährliche Küstenregion gut verlassen zu können.

Als ich Tony nach einer Woche auf See überholte, sahen wir in einer Distanz von 18 Seemeilen noch nicht einmal die Mastspitze des anderen. Am Amateurfunk tauschten wir natürlich die genauen Positionen aus, und auf der Seekarte zeichne ich deshalb auch immer beide Kurslinien ein. Es war eine Nacht mit einer eindrucksvollen Mondfinsternis in Kombination mit einer heftigen

tropischen Regenbö, die uns plötzlichen Gegenwind bescherte. Bei Windstärke 7 setzte ich im strömenden Regen kleine Vorsegel, reffte das Groß und stampfte in die sich aufbauende See. Die Sicht war fast null, und wir konnten nur vermuten, auf welchem Bug der andere wohl segelte. Keiner von uns beiden dachte im Eifer mit den Decksarbeiten auch nur daran, über UKW Kontakt zu halten. Vor-sichtshalber segelten wir auf dem Kurs weg voneinander, und am Morgen lagen bereits wieder 100 Seemeilen zwischen uns. Schon seit Tagen hatte ich keine Schiffe mehr gesehen, deshalb war die Vorstellung, dass Tony und ich eine Kollision auf freiem Ozean hätten, zu lächerlich. Seitdem es fürs Topplight energiesparende LEDs gibt, haben wir natürlich nachts immer das Dreifarbenlicht an, aber auch bei der stärksten Glühbirne ist das Licht einer Yacht nur maximal zwei Seemeilen weit erkennbar, bei mieser Sicht und hohem Seegang natürlich deutlich geringer, vom Spritzwasser auf der Brille ganz zu schweigen. Fast auf Gegenkurs zueinander würden uns also selbst bei guter Sicht und scharfer Ausschau nur etwa fünf bis zehn Minuten zwischen dem ersten Sichten und einer möglichen Kollision bleiben. Wir sind uns dieser Gefahr deutlich bewusst. Deshalb werden wir beide ziemlich nervös, wenn sich unsere Boote auf freier See nahe kommen. Wir können beide nur wenig Verständnis für das Segeln in einer Gruppe aufbringen, wir empfinden die populären Rallyes rund um die Welt als ein unnötiges Risiko, als falsch verstandene Sicherheit. Auf See muss man allein mit seinem Boot klarkommen, da bringt man bei einem Zwischenfall eine andere Yacht nur unnötig in Gefahr, und schnell kommt dann Panik auf. Die »Einsamkeit im Hafen« gibt es bei den Rallyeteilnehmern dagegen nie, denn von der Willkommensparty bis zur Safari wird alles mundgerecht vorgekaut und gar nicht billig serviert. Das allgemein als »Buddy Boating« bekannte Segeln in Sichtweite einer befreundeten Yacht ist uns ein Grauen.

Besonders nervös fieberte ich der Position entgegen, an der SO LONG vier Jahre zuvor auf dem Weg von Kap Hoorn nach Südafrika den

schlimmen »Knockdown« durchgemacht hatte, und meine Gedanken schweiften zu dem Erlebnis von damals zurück. Wie das englische Wort es sehr passend beschreibt, wurde das Boot dabei wie im Boxkampf mit der Gewalt von vielen Tonnen Wasser eines herausschlagenden Brechers in das voraus liegende Wellental geworfen. Der seitliche Aufprall auf der Leeseite kann dabei deutlich massiver sein als die eigentliche Wasserkraft des Brechers. Nicht selten wird dann auch eine seefest gebaute Yacht seitlich durchkentern, also nach dem eigentlichen »Knockdown« eine volle 360°-Rolle drehen. Wer dabei den Mast nicht verliert, hat sehr viel Glück gehabt.

Bei aufkommendem Sturm hatten Tony und ich damals die Situation völlig unterschätzt. Außerdem hatten wir gerade an diesem Tag den legendären vierzigsten Breitengrad nach Norden übersegelt und wurden leichtsinnig. Wir waren nicht rechtzeitig auf raumen Kurs abgefallen, sodass die gefährlich hohen Wellen den Rumpf nicht breitseits treffen konnten. Ein anrollender Brecher ramnte SO LONG brutal nach Lee und warf sie kopfüber und hart in das Wellental. In dieser Rollbewegung zeigte die Mastspitze fast senkrecht nach unten, was wir beide unter Deck zunächst gar nicht begriffen, später aber an der nach oben verbogenen Saling und an der horizontal zur Seite zeigenden UKW-Antenne an der Mastspitze rekonstruieren konnten. Honey und ich lagen in diesem Augenblick sicher hinter dem seitlich verspannten Kojensegel in der Leekoje, aber Tony hatte Wache, konnte sich nicht mehr schnell genug festklammern und schoss quer durch die Kajüte. Etwa zwei Tonnen Wasser wuschen durch den offenen Niedergang nach innen, das Wasser rauschte über den Kajütboden in die bereits gelösten Bodenbretter und teils auch über mich in der Mittschiffskoje. Alles Mögliche an Ausrüstung flog wild durcheinander, bis ich Tony aufgeregt sagen hörte: »She's coming up!«, »Sie kommt wieder hoch!«, während SO LONG wieder mit dem Mast zur Seite und schnell in die Vertikale pendelte. Wegen einer leichten Kopfverletzung lief Tony dabei das Blut in die Augen.

Leichtsinnig hatten wir vor dem Sturm das Schiebeluk nicht

sicher geschlossen, und im Aufprall wurde eines der vertikalen Verschlussbretter aus den Schienen geschleudert. Nur der hervorragenden Stabilität mit dem sehr hohen Ballastanteil im Kiel von etwa 50 Prozent des Gesamtgewichtes und der guten Rumpfform von SO LONG verdankten wir es, dass sie sich so schnell wieder aufrichtete. Moderne Rennyachten können wegen der extrem breiten Rümpfe und flachen Decks unter Umständen sogar stabil mit dem Mast nach unten treiben, weil das sogenannte aufrichtende Moment in dieser irren Situation völlig verschwindet. Bei uns an Bord stand das Wasser über der offenen Bilge, denn die wild durch die Kajüte geschleuderten schweren Bodenbretter waren ebenfalls nicht gesichert gewesen. An Deck knallte das zerfetzte Stagesegel im Wind, das Schothorn war abgerissen, und das Tuch peitschte ohne die Schot frei im Sturm. Wir stürzten an Deck, und unser erster Blick ging sofort nach oben in den Mast. Unser Rigg war zum Glück fast unbeschädigt geblieben. Die Bordelektrik war nach einem Kurzschluss tot, und selbst mit der größten Handpumpe brauchten wir etwa 15 Minuten zum Trockenpumpen des Bootes. Es zeigte sich schließlich, dass kein weiteres Wasser hereinkam, also waren auch der Rumpf und das Deck unbeschädigt geblieben, noch mehr Glück gehabt, und auch die Fenster waren ohne Schaden.

Der Sturm frischte noch immer auf, und weite Teile der See lagen in weißer Gischt. Weitere unendliche 41 Stunden lang lagen wir bei harter See zum ersten Mal vor unserem »Jordan Series Drogue«, also dem Treibanker, den wir in Patagonien selbst genäht und gespleißt hatten. Im Prinzip sind dabei auf einer am Heck nachgeschleppten, sehr dicken Leine weit über 100 kleine Trichter aus Segeltuch befestigt, die sich sachte und der Reihe nach wie kleine Fallschirme öffnen, während das Ende der Leine mit etwa 20 Kilo Gewicht weit in der Tiefe der See bleibt. Unser Drogue bestand seinen ersten Stresstest mit Auszeichnung. Seitdem wage ich mich auf keine Offshoreroute mehr ohne ihn, für mich ist er die Überlebensgarantie in extremem Wetter. Weder während des Knockdowns noch in den folgenden zwei Sturmtagen fielen Tony

und ich in Panik, aber meine zitternden Knie werde ich nie vergessen. Zumindest ich hatte Angst ums Überleben gehabt. Mein Vater nannte das Kniezittern in seinen Erinnerungen an harte Klettertouren in den Alpen »die Nähmaschine«, ein offenbar weitverbreitetes Symptom bei extremer Angst, Stress, Unterkühlung und Erschöpfung. Die gewaltigen Brecher von achtern rauschten seitlich an uns vorbei, SO LONG rollte stark. Wir spürten dann immer erst die Beschleunigung und bald darauf ein deutliches, aber sanftes Einstoppen, wenn die handtellergroßen Trichter des Treibankers der Reihe nach die enormen Kräfte aufnahmen. Hohe, sich brechende Seen können im Extremfall ein Boot ohne Treibanker (ersatzweise: nachgeschleppte Leinen) völlig außer Kontrolle dahinfliegen und in Wellentäler surfen lassen, sodass es mit dem nächsten Brecher über den Bug kopfweilt geht. Man nennt dies »pitchpoling«.

Es gibt viele Theorien der Sturmtaktik, aber keine davon überzeugt uns wirklich. Wir sind von der Taktik des Beidrehens im Sturm nicht überzeugt, denn ab einem gewissen Punkt von Wind und extremer Welle wird die Yacht trotzdem überrollt werden. Außerdem ist die Belastung vom Rigg und der Ruderanlage dabei enorm hoch. Von der berichteten ruhigen See der eigenen Kielverwirbelungen lässt sich meiner Meinung nach ein gewaltiger Brecher nicht stoppen. Außerdem herrscht in den tiefen Wellentälern manchmal kaum Wind, während die Yacht wenige Sekunden später am Topp der Welle von der vollen Windkraft fast flach aufs Wasser gedrückt werden kann. Das Boot »vor Topp und Takel« treiben zu lassen, also ohne jegliche Segelfläche und entweder mit oder ohne Person am Ruder sich selbst zu überlassen, ist unserer Meinung nach extrem gefährlich und fast die Garantie für eine Durchkenterung. Denn dabei wird die Yacht enorm beschleunigt und lässt sich weder von Hand noch vom besten Autopiloten mehr steuern. Auf den leicht gebauten Rennjachten könnte es natürlich bei Surfgeschwindigkeiten von über 20 Knoten anders als auf unseren Fahrtenjachten ablaufen. Allerdings spreche ich hier von

Bedingungen, die nur in extremer Wetterlage entstehen, die man aber nicht nur im Südlichen Ozean findet, denn jedes kernige und langsam ziehende Tiefdruckgebiet kann bei genug Seeraum auch extreme Seen aufbauen.

Wir blieben unter Deck und versuchten, uns zu beruhigen. Tony und ich redeten kaum, aber die Nähe des anderen war für uns beide sehr gut. Wir wussten, dass wir unser Boot und uns selbst wegen des offenen Niedergangs beinahe versenkt hätten und dass wir bei allem sehr viel Glück gehabt hatten. Die Sturmsee tobte immer noch um uns, und es kachelte weiter, während ich Tonys Kopfwunde versorgte. Dass ich seine blutverklebten Haare weiträumig wegrasierte, nahm er mir noch Wochen später übel. Ab und zu vergewisserten wir uns, dass die 22-Millimeter-Trosse des Treibankers nirgendwo scheuerte.

Natürlich hatte das Durchkernern unter Deck ein mit Salzwasser getränktes Chaos angerichtet, das uns noch wochenlang mit den Aufräumarbeiten beschäftigte. Tausend Dinge an Bord mussten später mit Frischwasser gespült und getrocknet werden, und Spuren von Müsli fand ich noch nach Jahren in verborgenen Ecken. Aber alle schweren Gegenstände wie Anker oder Batterien waren gut verstaut, verzurrt oder verbolzt gewesen, nichts hatte sich losgerissen. Honey hatte sich unglaublich tapfer verhalten. Selbst in dieser Extremsituation zeigte sie größtes Vertrauen in uns und in ihr schwimmendes Zuhause, obwohl unsere Anspannung sie natürlich nicht kaltgelassen hatte. Es war das erste Mal im Leben, dass ich Erbsen und Karotten einfach aus der Dose löffelte, ein Edelmanü. Mittelfristig blieben das zerstörte Funkgerät, verborgene Relingstützen und die kaputte Solarzelle sowie ein viel später völlig neu gestalteter Niedergang die hart erteilten Lektionen. Die massive Ecke eines etwa fünf Kilogramm schweren Bodenbrettes hatte damals meinen Kopf in der Koje nur um wenige Zentimeter verfehlt, und als Erinnerung daran habe ich die tiefe Schramme in der Handleiste am Fenster nie ausgebessert.