

# Reisenotizen aus dem Logbuch der SAMIRA

## Atlantik Kanaren (Teneriffa) - Kapverden (Sal)

02. Oktober bis 21. Oktober 2000

### Überfahrt von Teneriffa (Kanaren) nach Sal (Kapverden)

(Da wir oft gefragt wurden was wir denn unterwegs so treiben, versuchen wir die Geschehnisse sofort zu protokollieren, so wie wir sie erleben, in der Rückschau verblasst sonst vieles.)

#### Montag, 2. Oktober 2000

Los Cristianos liegt an der SW-Küste Teneriffas, also im Windschatten des NE Passates. Um 07.20 UTC beim auslaufen herrscht totale Flaute und das Meer liegt flach und riesig vor uns. Je mehr wir uns von der Küste entfernen, um so mehr nimmt die Dünung zu. Langsam beginnen wir auch den NE Passat zu spüren. Bald misst die Dünung gute 2m und der NE Passat hat 25kn erreicht. Plötzlich bleibt der Wind weg und die Dünung läuft unvermindert weiter. Das Schiff rollt von 30° Stb nach 30° Bb und die Segel schlagen so, dass ich denke jetzt reisst alles. Wir motoren einige Stunden. Um 18.00 UTC hat sich die Dünung etwas ausgelaufen und wir können bei einem leichten ESE Wind Segeln. Die Segel schlagen nur noch von Zeit zu Zeit und wir sind endlich das Motorengeratter los. Im Abendlicht sehen wir aus 50sm Distanz die Spitze des Teide über eine feine Wolkenschicht ragen, so klar ist die Luft.

Bei Sonnenuntergang beobachten wir bereits zum dritten Mal seit Gibraltar den "grünen Blink". Man sieht ihn, wenn die Sonne ohne hinter einer Wolkenbank zu verschwinden sehr hell und klar über dem Meer untergeht. Im allerletzten Moment, wenn der letzte orange Punkt verschwunden ist, leuchtet etwa eine Sekunde lang ein strahlend neongrüner Punkt und es gehört etwas Glück dazu dieses seltene Naturereignis zu erleben.

Nach Einbruch der Dunkelheit legt der Wind kräftig zu. Etwa eine Stunde habe ich geschlafen, als ich gegen 23.00 UTC erwache. Das Geräusch des Wassers an der Bordwand und die Bewegungen des Schiffes deuten daraufhin, dass wir schneller sind und vom Kurs abgekommen. Sabina steht bereits in der Pflicht am Ruder und versucht das Boot wieder vor den Wind zu bringen. Die Windfahnensteuerung konnte den Kurs wegen des größeren Seeganges nicht mehr halten. Sabina sagt, das Geräusch des sprudelnden Wassers lasse sie eine Gänsehaut kriegen. Sie zieht den Kopf ein, aber die kalte Dusche bleibt aus. Unaufhörlich rollen von hinten grosse Wasserhügel heran und brechen sich zum Teil nahe beim Schiff, aber wir bleiben trocken. Es ist Zeit das Grossegel wegzunehmen. Ich ziehe meinen Sicherheitsgurt an, hangle mich zum Mast und hake mich dort ein. Sabina dreht das Schiff zum Wind, Gischt weht jetzt über das Deck. Ich lasse das Gross fallen. Sabina fällt wieder ab bis vor den Wind und nimmt die Grossschot dicht. Ich hänge meinen Gurt in der Mitte des Baumes ein und tuche das Segel auf. Der Mond steht als ganz schmale Sichel noch knapp über dem Horizont. Ich überlasse Sabina wieder die Wache und lege mich nochmals in die Koje. Bei diesen Bootsbewegungen kann ich nur auf dem Rücken liegen, sonst rolle ich dauernd hin und her.

#### Dienstag, 3. Oktober 2000

Um 02.00 UTC beginnt meine Wache. Alles ist feucht an Deck und die mondlose Nacht ist sehr dunkel. Der Sternhimmel wird zum Teil von Wolken verdeckt. Ich suche den Horizont nach den Positionslichtern eines andern Schiffes ab, doch alles ist dunkel. Nicht einmal das Radarwarngerät zeigt, dass es vom Radarstrahl eines andern Schiffes getroffen wird. Einige

Male läuft die SAMIRA aus dem Ruder. Kurz vor 04.00UTC haben wir die ersten 100sm hinter uns. Ich sitze am Kartentisch, höre Kurzwelle und halte alle Viertelstunden Ausguck. Die letzte meine 4 Stunden Wache ist die längste. Um 06.00 UTC wecke ich Sabina, nun habe ich wieder 4 Stunden frei.

Als ich nach 2 Stunden Schlaf erwache sagt Sabina, dass wir des Grossegel wieder setzen sollten. Ich bin noch so müde, dass ich mich zu jeder Verrichtung auf dem schliengernden Schiff zwingen muss. Wir schieben die Arbeit noch etwas hinaus und setzen das Segel nach dem Frühstück um 09.00 UTC. Die Dünung dürfte jetzt etwa den im Wetterbericht von RFI (Radio France International) angesagten 2 ½ m entsprechen. Gegen Mittag kreuzt uns ein riesiger Tanker auf Gegenkurs und passiert etwa in einer Seemeile Abstand. Gegen Abend feiern wir mit einer Flasche Sprit die ersten 2500 Seemeilen seit Marseillan.

Der vierstündige Rhythmus von Wache und Freiwache bestimmt nun unser Leben an Bord. Damit beide nur eine ganz dunkle Wache haben haben wir die Wachen wie folgt eingeteilt:

18.00 - 22.00 Stefan  
22.00 - 02.00 Sabina  
02.00 - 06.00 Stefan  
06.00 - 10.00 Sabina  
10.00 - 14.00 Stefan  
14.00 - 18.00 Sabina

Tagsüber sind wir normalerweise beide wach, aber so ist klar, wer Ausguck zu halten hat.

## **Mittwoch, 4. Oktober 2000**

Entgegen der Vorhersage ist das Meer heute ruhiger. Zum ersten Mal seit den Kanaren setzen wir den Blister. Das ewige Schlagen des Grossegels hört auf und wir gleiten mit etwa 4 Knoten Fahrt über die See. Das Leben an Bord wird angenehmer, die Bewegungen des Schiffes sind weicher und nicht mehr so wild. Den ganzen Tag zieht uns unser riesiger rot-weiss-blauer Blister ruhig dahin. Gegen Mittag erreicht uns die vorhergesagte 3m Dünung, aber da wir schon weiter südlich stehen hat sie sich schon etwas ausgelaufen und ist dadurch länger geworden. So erreichen uns grosse, weiche Hügel, die gegen Abend abflachen. Der Mond kommt jetzt jeden Abend etwas früher und ist etwas grösser. Sabina hat gekocht und sich bis zu ihrer Wache noch etwas hingelegt. Ich mache das Geschirr und bereite alles für die Nacht vor. In 2 ½ Stunden wird Sabina mich ablösen. Wir haben uns schon sehr an diesen Rhythmus gewöhnt.



22.00UTC

Um halb zehn weckt Stefan mich. Der Blister hat sich ums Vorstag gewickelt und wir arbeiten über eine halbe Stunde, bis wir ihn endlich doch noch ganz bergen können. Der Windhauch ist nun so schwach, dass nicht einmal die Genua richtig stehen will. 2.4 Knoten Fahrt haben wir noch, na ja, besser als nichts, wir haben ja Zeit. Der Himmel bedeckt sich zusehends. Die Nacht wirkt schwarz und im Kielwasser leuchten Handteller grosse Flecken von grün phosphoreszierendem Plankton wie Blitze auf.

### **Donnertag, 5. Oktober 2000**

Ein Seevogel umkreist uns mitten in der Nacht mit schnellen Flügelschlägen. Was treibt er hier, 180 Seemeilen vom nächsten Land, Marokko, entfernt? Da der Himmel bedeckt ist, wirkt auch diese Nacht sehr dunkel. Umso mehr leuchtet aber das Plankton, die blitzenden Sterne des Meeres. Es sieht aus, als schaukelten wir im All.

10.00UTC

Der Wind hat in den letzten 2 Stunden aufgefrischt. Das Boot läuft mit 5 - 6 Knoten, leider hat auch der Seegang wieder zugenommen....



13.30 UTC (nur für Segler)

Endlich habe ich die rettende Idee, wie ich die Genua ausbaumen kann. Das Problem ist, dass das Schothorn, etwa 3m über Deck liegt und ich den über 6m langen Spibaum vom schwankenden Vorschiff aus dort nicht einhängen kann. Die Lösung ist einfach: ich befestige am vorderen Ende des Spibaumes einen Block und ziehe die Backbordschot durch diesen Block und führe sie über einen zweiten Block am Mast zu einer Mastwisch. So kann ich nun mit der Steuerbordschot die Stellung des Segels kontrollieren und mit der Backbordschot das Schothorn zum Ende des Spibaumes ziehen. Das Segel steht perfekt.

14.00 UTC

Eine zartgliedrige Libelle besucht uns. Vielleicht ruht sie sich ein bisschen im Windschatten aus. Ihre Flügel sind vollkommen transparent und bestehen fast nur aus feinen Nerven, Blattvenen ähnlich. Ihr schlanker Körper ist feuerrot. Kommt sie wohl aus Afrika, aus Mauretanien? Vor dem Nachtessen sind wir beide etwa eine halbe Stunde unter Deck ohne Ausguck zu halten. Wir sind nun mitten auf dem Atlantik und das nächste Land, ein verlassenes Stück Saharaküste, ist 180sm (etwa 330 km) von uns entfernt. Ich erschrecke, als ich für meinen üblichen Rundblick an Deck komme. Ein riesiger Frachter steht auf Gegenkurs etwa 1sm neben uns! Wir stellen jetzt immer den Küchenwecker, damit wir unsere Ausguckintervalle von 15 Min. nicht überziehen. So lange braucht nämlich ein schnelles Containerschiff um von der Sichtbarkeitsgrenze bis in unsere Nähe zu kommen.

## Freitag, 6. Oktober 2000

10.35UTC

Eine Schule von etwa 20 Delphinen begleitet uns während einer Viertelstunde.



Wir stehen auf dem Bug und verfolgen ihre schnellen eleganten Bewegungen. Sie spielen scheinbar unbeschwert und sehen uns an, obwohl ein Tier eine etwa 10cm grosse Verletzung am Rücken hat. Wir freuen uns ob dieser unerwarteten Begegnung.



14.30UTC

Ein unglaublich schöner Nachmittag mitten auf dem Atlantik.



Der Passat weht gleichmässig mit 15kn und das Schiff gleitet mit weichen Bewegungen sicher durch das glitzernde Meer. Ich höre Big Bill Broonzy und Sonny Boy Williamson, dazu lese ich im Jazzbuch von Joachim Ernst Behrendt das Kapitel über den Blues. Ich habe Zeit, welcher ungeheurer Luxus. Mit viel Aufwand könnte ich jetzt auf dem schwankenden Vorschiff grössere Segel setzen, dann wären wir etwas schneller. Aber welchen Grund gibt es denn schneller zu sein?

18.00 UTC

Die Flaggen sind repariert und gewaschen und andere Kleinigkeiten am Boot in Ordnung gebracht. Aus der Pantry riecht es nach mit Sojacurry gefüllten Zucchetti und der Trockenreis ist bald fertig. Der Passat hat etwas zugelegt und das Schiff rollt jetzt ein wenig mehr.



## **Samstag, 7. Oktober 2000**

03.00UTC

Von irgend woher läuft eine steile Dünung, die nicht dem Vorherrschenden Wind entspricht. Der Mond ist seit einer Stunde untergegangen, der Himmel bewölkt und das Schiff rollt wild in der Finsternis. Das Deck ist nass vom Tau. 4 Stunden Wache in völliger Finsternis sind lang.

11.10 UTC

Wir sehen Schwärme von fliegenden Fischen. Der Schatten unseres Bootes scheint sie zu erschrecken, denn sie fliehen auf beide Seiten.

18.00 UTC

Etwa zweieinhalb Stunden hantieren wir auf dem stark schliengernden Vorschiff mit den über 6m langen Spibäumen, mit Leinen, Blöcken und unserem grossen Booster TP, einem Vorsegel aus leichtem Tuch, geschnitten wie zwei zusammengenähte, grosse bauchige Genuas. Wir schaffen es nicht das Segel richtig zu setzen und segeln am Schluss wieder mit der ausgebaumten Genua.

## **Sonntag, 8. Oktober 2000**

02.20 UTC

Von hinten nähert sich ein Frachter und passiert uns auf Parallelkurs in 4sm Distanz. Unser Radarwarngerät zeigt, dass er sein Radar nicht eingeschaltet hat. Sieht er unsere Positionslichter? Es kommt mir die Fähre in den Sinn, die vor einer Woche in Griechenland auf ein bezeichnetes Riff fuhr, da die Brücke unterbesetzt war und niemand Ausguck hielt. Ich glaube, wir dürfen nur auf unsere eigenen Augen vertrauen.

## **Montag, 9. Oktober 2000**

09.00 UTC

Noch etwas müde halte ich Ausschau nach Schiffen und Fischerbooten. Ganz plötzlich sehe ich die Konturen eines kegelförmigen Berges aus dem Dunst auftauchen.



Land in Sicht ! Ich schreie nicht, weil Stefan noch tief schläft. Nach 7 Tagen, Meer, Wasser, Wellen, bis zum Horizont, erscheint ein Stück Land, eine Insel, die Insel Sal des Archipels der Kap Verde. Gemischte Gefühle breiten sich in mir aus; Freude über eine Ankunft, über etwas Erreichtes, aber auch Unsicherheit und eine gewisse Beklemmung vor dem Unbekannten, Neuen, das auf uns zukommt.

10.30 UTC

Weitere Hügelzüge der Insel sind nun erkennbar. Ein dunkler Schatten im Wasser zieht seine Aufmerksamkeit auf mich. Das Auftauchen eines riesigen, grauschwarzen Körpers, ein lautes Schnauben, ein Wassernebel, der aufspritzt, kein Zweifel, ein etwa 15 m langer Wal kreuzt unseren Kurs. Er zieht langsam und gemächlich weiter, ohne sich um uns zu kümmern.

15.05 UTC

Der Anker fällt in der Bucht von Palmeira. 765 Seemeilen in 7 Tagen, 7 Stunden und 45 Minuten (für die, die unbedingt eine Statistik wollen).

## **Dienstag, 10. Oktober 2000**

Wie es Brauch ist, haben wir beim Einlaufen die gelbe Flagge gesetzt. Das scheint aber weder Zöllner noch Hafenkaptän, noch andere Verwaltungsbeamte zu beunruhigen. Also machen wir uns auf den Weg zum Einklarieren. Dazu müssen wir zu Fuss zum Flugplatz, etwa 6km weit der Hauptstrasse nach. In Espargos der „Inselhauptstadt“ wo wir zuerst vorbeikommen, gehen wir zur Bank, der Caxa Economica de Cabo Verde. Die Kassiererin ist sehr erstaunt ob unserer EC-Karte. Geldautomaten sind hier unbekannt. Da wir kein Bargeld haben sind wir glücklich gegen VISA plus 15.-CHFR Spezialspesen einige Escudos erhalten zu können. Auf dem Flugplatz ist dann alles ganz einfach. Ein freundlicher Zöllner füllt alle Papiere aus und dafür bezahlen wir 100.-Escudos (1.50 CHFR). Schulkinder, die eine Sammlung für den Ankauf eines Fussballs machen führen uns ins Dynamica, ein von drei Frauen geführtes Restaurant, wo wir gut und günstig essen.

## **Mittwoch, 11. Oktober 2000**

Wie die Frauen und Kinder der anderen Dorfbewohner stellen auch wir uns mit den Kannistern am Brunnen an um Wasser zu holen. Wir bezahlen unsere 10 Escudos (-.15CHFR) und tragen das Wasser zum Dingi, vorbei an vielen jungen Männern, die am Hafen sitzen und schwatzen. Es scheint, dass auch hier, wie in vielen Entwicklungsländern, Frauen die Hauptarbeit leisten. Für uns ist es sehr ungewohnt, dass wir hier die Exoten sind.



Die Menschen hier sind braun in allen Schattierungen, von hellen Tönen über Kaffeebraun bis tiefschwarz und alle haben Zeit uns in Ruhe zu betrachten.

### **Freitag, 13. Oktober 2000**

Mehl soll auf Sal etwas knapp sein, so sagt man uns. Als ich gestern um 07 Uhr im Dorf Brot holen wollte, erklärte mir ein Mann, dass es Brot nur zwischen 05.30 und 06.00 Uhr gäbe. Also mache ich mich heute in stockfinsterner Nacht mit dem Dingi auf den Weg. Der Passat weht kräftig, und ich habe einige Salzwasserspritzer erwischt, bis ich an Land bin. In der Nähe der Hauptstrasse sehe ich eine Gruppe von etwa 20 Personen, vor allem Frauen und Kinder, zusammenstehen und schwatzen. Es wird ruhig als ich komme und nach Brot frage. Eine Frau bedeutet mir, dass ich hier auf die Mauer sitzen und warten solle. Hinter mir schäppert ein kleiner Transistorradio, den jemand hier aufgestellt hat um sich die Wartezeit zu verkürzen. Es wird viel gelacht und nach und nach kommen weitere Personen dazu. Im ersten Morgengrauen sehe ich, dass ich der einzige Weiße hier bin. Gegen 06.00 Uhr kommt Bewegung in die Gruppe, alle stehen auf. Eine Frau erklärt mir freundlich, dass es heute kein Brot gäbe. Noch einige Zeit stehen die Leute zusammen und unterhalten sich, dann gehen sie langsam weg. Am Steg bereiten die Fischer ihre Boote vor.

### **Montag, 16. Oktober 2000**

Gestern ist auch Wolfgang mit der MILA , einem Stahlknickspanter von 9.50m hier angekommen. Er hat von den Kanaren eine Freundin mitgenommen.

*„Wie war die Überfahrt?“ „Ach, ich hatte ziemlich Wind. Die ersten 6 Tage lief alles gut, dann brach der Grossbaum. Nachdem auch ein Aluspritzgussteil der Windfahnensteuerung brach musste ich die letzten 48Std von Hand steuern!“ „Wie gefiel die Reise der Freundin?“ „Sie fliegt von hier zurück, sie hat kein Geld mehr... Da war noch ein kleines Problem, wir hatten irgendwo ein Leck und mussten jede Stunde pumpen. Ich habe ihr gesagt pump oder stirb, sie hat sich fürs Pumpen entschieden.“*

Wolfgang baut jetzt einen neuen Grossbaum und auf einem andern Boot können sie ihm das Aluteil schweissen.

### **Donnerstag, 19. Oktober 2000**

*„Während unseres (etwa einjährigen) Besuches hatten wir nur einen Regentag (etwa 10 Stunden). Sao Vicente hatte vier Stunden Regen dieses Jahr und einige der Inseln gar keinen. In Maio trafen wir einen 17jährigen Mann, der 14 Jahre alt wurde, bevor er zum ersten mal Regen sah!“*

So steht es im Nachtrag zum Segelhandbuch.





Wir erleben heute den dritten Regentag hier in Palmeira. Es regnet immer stundenweise und sehr dicht. Es ist im Boot dann etwa 30°C warm bei gegen 100% Luftfeuchtigkeit. Dadurch, dass es vor zwei Wochen hier schon einmal geregnet hat sind jetzt unglaublich viele Fliegen in der Luft und belästigen einen dauernd.



Im Dorf schauen wir etwas den Leuten zu.



Die Hälfte der Bevölkerung auf den Kapverden ist unter 20 Jahre alt und nur 8% sind über sechzig. Viele kräftige junge Männer haben keine Arbeit und sitzen den ganzen Tag herum. Gestern sahen wir schon um 12.00h einen betrunken auf dem Rücken im Regen liegen.



Während die gepflasterten Strassen im Dorf täglich von den Frauen gefegt werden, liegen am Dorfrand und ausserhalb des Dorfes grosse Mengen Müll weit verstreut herum. Keinen scheint das zu stören.





Der Gastanker, ein unglaublich verrostetes, noch in Nietbauweise hergestelltes Schiff legt an und wir sind froh, als er wieder ablegt.

## Freitag, 20. Oktober 2000

Heute besuchen wir die Saline in Santa Maria.



Ein alter Vulkankrater, dessen Boden etwas unter dem Meeresspiegel liegt, füllt sich langsam mit Meerwasser, das hier einsickert und verdunstet. Die lange Zeit Stillgelegte Saline wird gegenwärtig wieder in Betrieb genommen.





Ein Holzseilbähnchen vom Anfang des letzten Jahrhunderts verfällt langsam, es erinnert uns stark an Alexis Sorbas!



Am Strand stehen noch die Schuten, mit denen das Salz früher verladen wurde. Zurück aufs Schiff fahren wir mit einem Aluguer. Das ist die kapverdische Version eines Sammeltaxis, meist ein Toyota mit vier Sitzen vorne und einer offenen Ladebrücke hinten, auf die zwei kleine Holzbänkchen gestellt sind. Aluguer sehr billig und man findet sie überall innert Minuten. Das ist auch nicht verwunderlich, denn es gibt auf der Insel nur vier Verbindungsstrassen und da ersetzen sie die öffentlichen Verkehrsmittel.

## Samstag, 21. Oktober 2000

Gestern haben wir unsere drei Freunde am Flugplatz abgeholt. Heute verholen wir in die Baia de Mordaira, eine weite gut geschützte Bucht an deren Südwestende eine kleine Feriensiedlung erbaut wird. Der starke Passat weht so günstig, dass wir unseren Ankerplatz unter Segeln anlaufen und ohne Gebrauch der Maschine ankern. Der Passat weht jetzt Tag und Nacht mit etwa 20 Knoten aus NE.