

Februar 2020 - Mai 2020 Pacific Crossing und Corona in der Südsee

Am Samstag, den 25.01.2020 setzen wir Glen in der Marina an Land. Er war uns eine große Hilfe, immer gut gelaunt und hat viel zum guten Gelingen der Kanaldurchfahrt beigetragen. Er will in den nächsten Tagen nach Costa Rica fliegen, dort eine Parzelle Land kaufen und kleine Hütten für Backpacker bauen. Wir wünschen ihm viel Glück.

Um 10 Uhr gehen wir Anker auf und motoren zur 40 sm entfernten Vista Mar Marina, wo wir um 16 Uhr anlegen. Jetzt ist erst einmal relaxen und Erholung von den doch anstrengenden vergangenen 2 Tagen angesagt.



Der Montag Vormittag wird dann zum Aufräumen und Großsaubermachen genutzt. Am Nachmittag mieten wir ein Auto, fahren nach Panama City, geben die 4 Seile ab und suchen einen 12 V Kühlschrank. Es stellt sich heraus, dass es in Panama keinen 12 V Kühlschrank gibt und eine Lieferung aus den USA mindestens 8 Werktage dauern würde, zu lange für uns. Andere kleine Kühlschränke werden mit 110 V betrieben und können von uns deshalb nicht genutzt werden. So werden wir mit einem Kühlschrank weniger auskommen müssen und bei der Verpflegung weniger Lebensmittel bunkern können, die gekühlt werden müssen. Genug Kühlmöglichkeiten für Getränke haben wir zum Glück noch.

Die Verpflegung für - maximal kalkulierte - 35 Tage und verschiedene Restarbeiten dauern länger als gedacht. Wir müssen eben erst einmal herausfinden, was es wo in welcher Qualität gibt. Dafür gibt es für Nici und Bine die Möglichkeit, am nahe gelegenen Strand von El Palmar Erfahrungen im Wellensurfen zu sammeln.



Am Samstag, den 01.03. machen wir die letzten Einkäufe und am Sonntag wollen wir alles einräumen. Am Montag müssen wir dann noch nach Panama City zur Flamenco Station, um auszuklarieren. Die erforderlichen Papiere für die Ausklarierung und eine Beschreibung, welche Papiere wir sonst noch brauchen (Crewliste,





Kopien der Schiffsregistrierung und der Pässe) hatte uns der Agent Alex schon gegeben, als wir die Seile abgegeben hatten. Ein zusätzliches Formular und den Rat „Call me, if there are problems“ bekamen wir noch per email.

Leider erwischt Eva am Samstag eine schwere Bindehautentzündung. Wir müssen erst abwarten, wie sich das entwickelt. Da am Montag schon eine leichte Besserung eintritt, legen wir den Start zu unserer Pazifikreise auf Dienstag fest.

Am Montag fährt Sabine mit mir nach Panama-City zur Flamenco Station zum Ausklarieren. Nach einigem Durchfragen finden wir die „Immigracion“, wo uns eine etwas mürrisch dreinblickende Dame auf spanisch etwas fragt. Sie spricht kein Wort Englisch, aber nach den Worten „Zarpe“ und einer Handbewegung „von hier weg“ versteht sie wohl, dass wir ausklarieren wollen. Sie schaut sich unsere vorbereiteten Papiere an, schüttelt den Kopf und sagt „Capitanerie“ und deutet auf den Gang. Wir entnehmen ihren Gesten und den spanischen Wortfetzen, die wir verstehen, dass diese ca. 20 m weiter an der linken Seite ist. Ein netterer Mann, der auch darüber lächelt, dass wir kein Spanisch können, zum Glück aber etwas Englisch spricht, besieht sich ebenfalls unsere Papiere und sagt dann „everthing's okay, go to Immigration“. Die Dame in der Immigracion wundert sich, dass wir so schnell wieder da sind, schüttelt den Kopf und schlürft mit uns zur Capitainerie mit einer Bedächtigkeit, die einer Persiflage über das Beamtentum entnommen sein könnte. Dort diskutiert sie kurz mit dem Mann, der offensichtlich ihre Bedenken abwinkt (soweit ich verstanden habe, ging es um ein Datum auf einem Formular) und schlürft dann wieder mit uns zu ihrem Zimmer zurück. Jetzt bekommen wir die Ausreisestempel in die Pässe sowie das Zarpe. So nennt man im spanischen Sprachraum das Ausreisepapier (englisch „Clearance“). Als sie fertig ist, lächelt sie sogar, sagt „terminado“ und wünscht uns eine gute Reise, sofern ich das richtig verstanden habe. Es zeigt sich wieder einmal, dass man mit Freundlichkeit, Lächeln und Geduld am Besten zum Ziel kommt. Seltsam ist nur, dass ich häufig den Eindruck habe, dass diese Prozedur für die Offiziellen etwas ganz neues ist, obwohl doch jedes Jahr Hunderte von Yachties ein- und ausklarieren.

Vor der Rückfahrt erstehen wir noch einen Panamahut für jeden und essen in einem originellen argentinischen Restaurant in der Altstadt von Panama.



Tag 1: Am Dienstag, den 04.02. machen wir Bärchen seeklar, checken in der Marina aus, füllen die Dieseltanks randvoll auf und säubern und verstauen nach dem Auslaufen die Festmacherleinen und die Fender. Um 13 Uhr setzen wir Segel mit Südkurs und die große Fahrt beginnt. Wir haben seit Tagen den Wetterbericht genau verfolgt und entschieden, die Route südlich der Galapagosinseln zu wählen, wie es für die Zeit von Februar bis Mai im Buch „Segelrouten der Welt“ von Jimmy Cornell empfohlen wird. Die Regeln für die zum Teil Jahrhunderte alten Regeln für die Segelrouten gelten trotz Klimaänderung immer noch. Für circa 1 - 2 Tage wird uns ein Nordwind im Abstand von ca. 150 sm entlang der kolumbianischen Küste nach Süden tragen, bis wir die Kalmen erreichen. Das ist eine andere Bezeichnung für die innertropische Konvergenzzone, die im Wesentlichen im Bereich des Äquators liegt und den NE-Passat auf der nördlichen Halbkugel vom SE-Passat auf der südlichen Halbkugel trennt. Diese Zone ist durch sehr schwache wechselnde Winde geprägt, sie ist unterschiedlich breit, kann zwischen 10 und 400 sm betragen (im westlichen Pazifik schmaler als im östlichen Pazifik) und verschiebt sich im Laufe der Jahreszeiten ein wenig. Da unser Ziel Französisch Polynesien auf der Südhalbkugel liegt (ca. 10 bis 20 Grad südlicher Breite), müssen wir den Kalmengürtel durchqueren und werden dazu die Motoren einsetzen.



Das Navisystem errechnet eine Strecke von 4.053 sm (7.504 km) zu unserem Ziel Hiva-Oa, eine Insel auf den Marquesas, die wir in 4 - 5 Wochen erreichen wollen. Um 14:50 setzen wir den Parasailor, unser spinnakerähnliches Segel, das uns schon zuverlässig über den Atlantik gebracht hat. Bei 4 - 5 Beaufort erreichen wir damit eine Geschwindigkeit von 6 - 7 kn, was uns für den ersten Tag ein Etmal von 144 sm beschert, ein hervorragender Wert, denn kalkuliert haben wir vorsichtig mit 113 sm pro Tag. Am Abend finden sich ca. 8 Passagiere auf den Solarzellen in Gestalt von Pelikanen ein, die Bärchen für ihre Nachtruhe nutzen. Sie lassen sich auch durch den Einsatz des Wasserschlauches nicht dauerhaft vertreiben.



Kurz hinter Kap Mala kreuzen wir gegen Mitternacht die Schifffahrtsstraße zum und vom Panamakanal, was für ein paar Stunden erhöhte Aufmerksamkeit erfordert, aber dank AIS und Radar problemlos gelingt.

Tag 2: Mittwoch, 05.02.2020

Am nächsten Morgen haben uns die Pelikane wieder verlassen, die Solarzellen benötigen aber eine intensive Reinigung.

Die Wetterdaten, die wir wieder 1 x pro Tag mittels Satellitenverbindung per email von „Wetterwelt“ beziehen, sagen das Erreichen der Kalmzone und damit das Ende des Nordwindbereiches für Mittwoch Nacht voraus. Da wir Nachts aus Sicherheitsgründen möglichst keine Segelmanöver fahren wollen, bergen wir den Parasailor noch bei Tageslicht und setzen die Fahrt unter Genua fort. Schon um 20 Uhr lässt der Wind soweit nach, dass unsere Geschwindigkeit unter 4 kn sinkt, eine Grenze, die wir uns für den Einsatz der Maschine gesetzt haben. Um den Dieselverbrauch zu minimieren, lassen wir abwechselnd nur eine Maschine laufen und erreichen damit 5 - 6 kn Geschwindigkeit. Die See ist wegen den leichten Winden entsprechend ruhig.

Wir setzen einen Kurs von 210 Grad (SSW) und werden voraussichtlich am Sonntag auf ca. 3 Grad Süd und 85 Grad West den SE-Passat erreichen.

Unter diesen Bedingungen braucht Bärchen ca. 0,8 l Diesel pro Seemeile. Bei einer Strecke von 500 sm verbrauchen wir also ca. 400 Liter. Da wir 2 Tanks mit je 500 Liter Inhalt haben, bleiben noch ca. 600 Liter, mehr als ausreichend für die restliche Strecke und den Generator, der ca. 1 Stunde pro Tag läuft und dabei ca. 3 l verbraucht.

Mittagsmeldung Mittwoch, den 05.02.2020 12:00 LT, Pos. 06 Grad 07,1' N, 80 Grad 59,3' W, Wetter bedeckt, diesig, Wind NNE 4, Wassertemperatur 27 Grad, Lufttemperatur 29 Grad Wassertiefe 3000 m, Wellen ca. 2 m, Kurs 190 Grad, Geschwindigkeit 7 kn, Etmaal 144 sm (6,0 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 144 sm, Strecke bis Ziel 3.907 sm Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik alles ok.

Als Wachsystem haben wir uns für eine 3-Stunden-Wache entschieden, also 00 - 03 Uhr, 03 - 06 Uhr, 06 - 09 Uhr usw. Um die Zeiten gerecht zu verteilen, werden die Wachen jeweils Montag um eine Stelle versetzt, sodass jeder im Verlauf der 4 Wochen in den Genuss der „Hundewache“ (00 - 03 Uhr) kommt.

Tag 3: Donnerstag, 06.02.2020

Mittagsmeldung Donnerstag, den 06.02.2020 12:00 LT, Pos. 03 Grad 57,5' N, 79 Grad 06,4' W Wetter bedeckt, diesig, Wind NNE 2-3, Wassertemperatur 27,7 Grad, Lufttemperatur 29 Grad Wassertiefe 1500 m, Wellen < 30 cm, Kurs 210 Grad, Geschwindigkeit 5 kn, Etmaal 140 sm (5,8 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 284 sm, Strecke bis Ziel 3.767 sm Segel Motor, Crew wohlauf, Technik alles ok. Auch wegen des geringen Seegangs ist Seekrankheit kein Thema.

Am Nachmittag lassen wir probierhalber Bumble Bee, unsere Drohne fliegen. Das Starten und Landen auf dem bewegten Schiff stellt sich schwieriger als erwartet dar, sodass wir vorsichtshalber beidrehen. Plötzlich taucht eine große grüne Schildkröte auf, die in einer Entfernung von 3 m an

Bärchen vorbei schwimmt und nach Luft schnappt, aber nicht gleich wieder abtaucht. Entweder es gibt hier, in einer Entfernung von ca. 30 sm zur kleinen unbewohnten Insel Malpela (zu Kolumbien gehörig) und von ca. 170 sm zur kolumbianischen Küste, viele Schildkröten oder es ist einfach ein großer Zufall. Jedenfalls ein begeisternder Moment: Schildkröte, wir und um uns nichts als Meer.

Gegen Abend beginnt sich der Humboldtstrom bemerkbar zu machen. Circa 0,5 kn Strömung gegen uns und Wellen, die aber lang genug sind, um nicht zu stampfen. Seltsam ist, dass der Humboldtstrom doch eine kalte Strömung sein soll. Die Wassertemperatur hat sich aber auf 28,4 Grad erhöht. Der Wind ist mit Windstärke 1 - 2 nicht zum Segeln zu gebrauchen.

Tag 4: Freitag, 07.02.2020

Freitag Vormittag fängt es zu regnen an. Die Strömung verstärkt sich auf ca. 1 kn gegen uns, sodass wir Mittag beschliessen, Kurs 250 Grad in Richtung Galapagos zu nehmen, um den starken Bereich des Humboldtstromes zu verlassen.

Mittagsmeldung Freitag, den 07.02.2020 12:00 LT, Pos. 02 Grad 18,4' N, 81 Grad 56,3' W
Wetter bewölkt, Regen, Wind ESE 2-3, Wassertemperatur 28,4 Grad, Lufttemperatur 29 Grad
Wassertiefe 2500 m, Wellen 1,0 m, Kurs 250 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 114 sm (4,8 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 398 sm, Strecke bis Ziel 3.627 sm. Segel Motor, Crew wohlauf, Technik alles ok

Am Nachmittag kommt plötzlich eine Brise aus SE. Wir setzen den Gennaker, was etwa eine halbe Stunde dauert und kaum ist das Segel gesetzt, schläft der Wind wieder ein: vollkommene Flaute. So ist das beim Segeln eben, dafür ist der Gennaker jetzt bereit.

Am Abend besuchen uns noch 5 Rotfußtölpel und später eine Gruppe Delfine, das ist immer eine Freude. Für Fotos ist es aber schon zu dunkel. Ob die Rotfußtölpel aus dem ca. 480 sm entfernten Galapagosinseln kommen?



Tag 5: Samstag, 08.02.2020

Am Vormittag etabliert sich ein Südwind mit 3 Bft. Wir setzen das Groß und den Gennaker und machen 6 kn Fahrt durch das Wasser bei 10 kn Wind. Statt 250 Grad segeln wir zwar einen Kurs von 280 Grad, aber dafür sind die Motoren aus und wir segeln leise dahin.

Mittagsmeldung Samstag, den 08.02.2020 12:00 LT, Pos. 01 Grad 51,4' N, 83 Grad 33,0' W
Wetter halb bedeckt, Wind S 3, Wassertemperatur 28,5 Grad, Lufttemperatur 30 Grad
Wassertiefe 3300 m, Wellen 1,5 m, Kurs 280 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 106 sm (4,4 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 504 sm, Strecke bis Ziel 3.469 sm.
Segel Groß + Gennaker, Crew wohlauf, Technik alles ok

Am Nachmittag verbringen bis zu 8 Rotfußtölpel einige Zeit auf unserer Reling. Erstaunlich, wie sie sich da halten. Eva kann mit dem Fotohandy bis auf 2 m an sie heran. Das ist typisch für die Tierpopulation auf den ca. 400 sm entfernten Galapagos-Inseln, die Jahrtausende keinen Menschen kannten, nicht gejagt wurden und deshalb auch keine Angst und Scheu haben.

Bevor es dunkel wird, bergen wir den Gennaker und setzen die Genua. Da die Geschwindigkeit bei 2 - 3 Bft. auf unter 4 kn sinkt, schalten wir für die Nacht wieder den BB-Motor dazu.

Am Abend machen es sich dann 8 Rotfußtölpel auf der Bugreling bequem und lassen sich Richtung Galapagos mitnehmen.

Tag 6: Sonntag, 09.02.2020

Es ist bewölkt und regnet zeitweise. Den Vormittag sind wir damit beschäftigt, die Hinterlassenschaften der Tölpel zu entfernen und zu reinigen sowie den Gennaker zu optimieren. Die Befestigung am Fußpunkt muss höher gesetzt werden, damit das Segel nicht an der Reeling schamfilt.



Mittagsmeldung Sonntag, den 09.02.2020 12:00 LT,
Pos. 01 Grad 02,6' N, 85 Grad 21,4' W
Wetter halb bedeckt, Wind ESE 3, Wassertemperatur 28,2 Grad, Lufttemperatur 29 Grad
Wassertiefe 3400 m, Wellen 1,5 m, Kurs 240 Grad, Geschwindigkeit 4 kn,
Etmal 132 sm (5,5 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 636 sm, Strecke bis Ziel 3.350 sm.
Segel Groß + Gennaker, Crew wohlauf, Technik alles ok

Wir sind inzwischen so weit westlich, dass wir um 15:00 die Zeit um eine Stunde auf 14:00 zurück stellen, um die Zeit dem Stand der Sonne anzupassen. Am Abend wird der Gennaker wieder eingeholt und die Genua gesetzt.

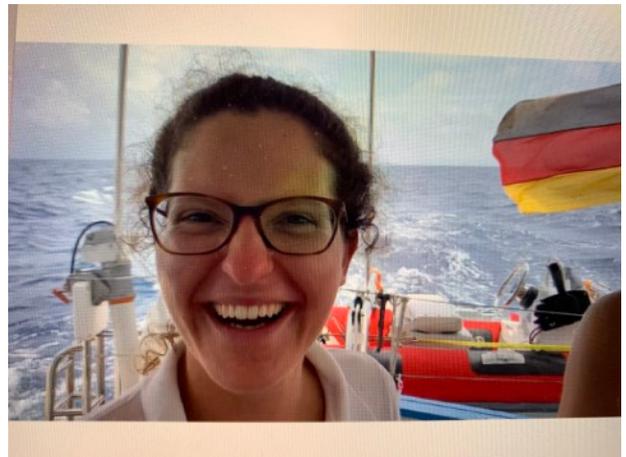
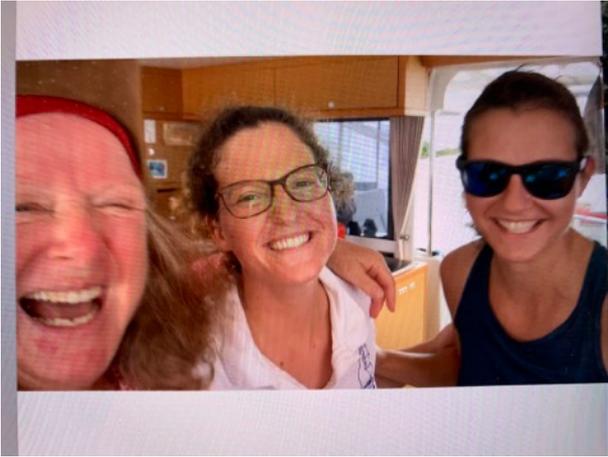
Tag 7: Montag, 10.02.2020

Nach der Wettervorhersage befinden wir uns bereits im SE Passat, was erstaunlich und erfreulich ist, da nach den Beiträgen in den einschlägigen Büchern der Passat erst bei etwa 3 Grad Süd einsetzen soll. Wir aber sind knapp oberhalb des Äquators und haben den Kurs so

gesetzt, dass wir gegen Mittag den Äquator queren werden. Bei 4 Beaufort aus Südost machen wir 6 - 7 kn Fahrt bei einem Kurs von ca. 250 Grad (Relativwind ca. 100 Grad von backbord).

Um 10:55:45 ist es dann soweit: die GPS-Anzeige springt von 0,0 Nord auf 0,0 Süd, wir überqueren den Äquator und segeln auf der Südhalbkugel unserer Erde, etwa 120 sm östlich der Galapagos Inseln. Natürlich wird die Äquatortaufe gebührend gefeiert.





Mittagsmeldung Montag, den 10.02.2020 12:00 LT, Pos. 00 Grad 03,1' S, 87 Grad 26,8' W
 Wetter heiter, Wind SE 4, Wassertemperatur 27,7 Grad, Lufttemperatur 28 Grad
 Wassertiefe 2600 m, Wellen 1,5 m, Kurs 240 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,
 Etmal 146 sm (5,8 kn, wegen Zeitverschiebung 25 Stunden statt 24 Stunden), zurück gelegte
 Strecke gesamt 782 sm, Strecke bis Ziel 3.193 sm. Segel Groß + Genua, Crew wohlauf, Technik
 alles ok

Tag 8: Dienstag, 11.02.2020

Wir durchqueren den südlichen Teil der Galapagos Inseln. Die Inseln werden wegen starker Strömungen und oft unsichtigem Wetter auch die verwunschenen Inseln genannt. Heute in Zeiten von GPS und da wir schönes Wetter haben, können wir eine Durchfahrt riskieren. Um 0600 haben wir die Insel San Cristobal ca. 8 sm an steuerbord querab und um 1030 die Insel Espanola ca. 5 sm an backbord querab. Anlaufen darf man die Inseln nur im Notfall oder mit Sondergenehmigung, deren Bearbeitung Monate dauert und mit vielen Auflagen verbunden ist.

Wir haben weiter Wind aus SE mit 4 Bft. und gleiten mit 5 - 6 kn durch das blaue Wasser. Herrliches Segeln. Der Autopilot steuert zuverlässig nach Windsteuerung, sodass wir uns unserem Zeitvertreib widmen können (Podcast, Filme, Lesen, Basteln, usw.).

Mein Rotfußtölpelabwehrsystem funktioniert einigermaßen und die Verschmutzung bleibt im Rahmen. Es besteht aus einem Seil, das zum Bugkorb gespannt ist und das wir vom Salon aus in Schwingungen versetzen können und dadurch den Abflug der Vögel bewirkt.

Die Wassertemperatur ist auf 26,7 Grad gesunken, die Luft in der Nacht auf 26 Grad. Sabine fragt, warum es so kalt ist und ob und wann es wieder wärmer wird.

Mittagsmeldung Dienstag, den 11.02.2020 12:00 LT, Pos. 01 Grad 19,6' S, 89 Grad 49,0' W
 Wetter heiter, Wind SSE 3, Wassertemperatur 26,7 Grad, Lufttemperatur 27 Grad
 Wassertiefe 300 m, Wellen 1,5 m, Kurs 245 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,

Etmal 163 sm (6,8 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 945 sm, Strecke bis Ziel 2.988 sm.
Segel Groß + Genua, später Gennaker, Crew wohlauf, Technik alles ok

Mit 163 sm haben wir ein neues Rekord-Etmal geschafft. Bravo Bärchen.
Am Abend gibt es ein Festessen, um die ersten 1000 sm zu feiern, die wir gegen 22 Uhr überschreiten. So gibt es immer etwas zu feiern.



Tag 9: Mittwoch, 12.02.2020

Der Wetterbericht vom Morgen bestätigt, dass wir die Passatwindzone erreicht haben.

Mindestens die nächsten 5 Tage werden wir Südostwind der Stärke 4 - 5 haben. Perfektes Segelwetter, abgesehen davon, dass es stark bewölkt ist und vorhin ein Regenschauer Bärchen gereinigt hat. Früher waren die Segler auf solche Regenschauer angewiesen, um ihre Wassertanks zu füllen. Heute schalten wir einfach den Wassermacher an und erhalten 100 L pro Stunde Süßwasser bester Qualität.

Wir diskutieren die Segeltaktik der nächsten Tage. Bei 15 kn (4 Bft) Wind erreichen wir mit Groß und Genua bei einem Windwinkel von 100 Grad eine Geschwindigkeit von ca. 7,5 kn. Ab einem Windwinkel von 110 Grad nimmt die Geschwindigkeit stark ab und beträgt bei einem Windwinkel von 130 Grad noch ca. 5,5 kn. Bei 160 Grad können wir den Parasailor setzen und erreichen dann wieder ca. 7,5 kn. Wenn wir also vor dem Wind kreuzen, haben wir einen um $(1 - 1/\cos 30) \times 100 = 15,5\%$ längeren Weg, aber eine um $(1 - 7,5/5,5) \times 100 = 36,4\%$ höhere Geschwindigkeit. Insgesamt ergibt sich ein Zeitvorteil von $(36,4 - 15,5) = 20,9\%$. Bei 20 Tagen macht das ca. 4 Tage aus. Jetzt bleibt nur noch abzuwarten, ob die Theorie mit der Praxis übereinstimmt.

Mittagsmeldung Mittwoch, den 12.02.2020 12:00 LT, Pos. 02 Grad 15,4' S, 91 Grad 40,7' W
Wetter halb bedeckt, Wind SSE 5, Wassertemperatur 26,0 Grad, Lufttemperatur 27 Grad
Wassertiefe 3200 m, Wellen 2,0 m, Kurs 260 Grad, Geschwindigkeit 8 kn,
Etmal 128 sm (5,3 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 1.073 sm, Strecke bis Ziel 2.863 sm.
Segel Groß + Genua, Crew wohlauf, Technik alles ok

Am Nachmittag verstärkt sich der Wind auf 20 kn (5 Bft) und Bärchen pflügt mit 8 kn Geschwindigkeit durch die jetzt aufgewühlte See. Das ist zwar faszinierend, entspricht aber nicht unserem Motto (probier's mal mit Gemütlichkeit) und so ändern wir den Windwinkel auf 130 Grad (schräg von achtern) und segeln mit immer noch 6 kn wesentlich ruhiger. Nach 3 Stunden ist der Spuk vorbei und wir gehen wieder auf den alten Kurs.

Tag 10: Donnerstag, 13.02.2020

In der Nacht haben es sich erneut 2 Rotfußtölpel auf unseren Bugkörben bequem gemacht. Wir sind inzwischen 200 sm von Galapagos entfernt. Es wäre interessant zu wissen, ob die Vögel spüren, dass wir uns von ihren „Heimatinseln“ entfernen. Da wir keine neue Art auf den Marquesas einführen wollen, installieren wir noch einmal das Tölpelabwehrsystem.

Mittagsmeldung Donnerstag, den 13.02.2020 12:00 LT, Pos. 03 Grad 06,9' S, 93 Grad 53,2' W
Wetter halb bedeckt, Wind SE 4, Wassertemperatur 26,2 Grad, Lufttemperatur 27 Grad
Wassertiefe 3800 m, Wellen 2,0 m, Kurs 245 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,
Etmal 150 sm (6,3 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 1.223 sm, Strecke bis Ziel 2.761 sm.
Segel Groß + Genua, Crew wohlauf, Technik alles ok

Kurz nach Mittag entdeckt Nici beim täglichen Riggcheck, dass der Mantel der Reffleine des Grosssegels gerissen ist. Der Kern dieses Seils ist zum Glück noch intakt. Mit verschiedenen Tricks gelingt es uns, das Grosssegel mit dem beschädigten Seil soweit zu reffen, dass die Schadstelle im Bereich des Steuerstandes liegt und das Segel im ersten Reff gesetzt ist. Unsere Geschwindigkeit verringert sich dadurch um knapp einen Knoten.



Um die Reffleine zu reparieren, müssen wir es als Endlosleine spleissen. Wir suchen also die Bücher zum Spleissen (Verbinden von Seilen ohne Knoten) heraus und Nici und Bine machen sich an die Aufgabe, das Spleissen zu lernen. Zuerst wird an einem Probeseil geübt. Das dauert bis zum Abend und so muss die Angel, mit der wir heute eigentlich unseren Speiseplan erweitern wollten, wieder in die Kabine zurück. Das Spleissen des beschädigten Seils wird morgen in Angriff genommen.

Tag 11: Freitag, 14.02.2020

Die Nachtwache hat in einer Entfernung von ca. 6 sm eine Gruppe Fischerboote gesehen, die ihr AIS nur zeitweise eingeschaltet hatten. Die Boote

waren aber wohl relativ klein, da deren Lichter optisch gut zu sehen waren, sie auf dem Radarschirm aber nicht erkennbar waren.

In den letzten Tagen war der Himmel meist wolkenverhangen, heute ist er strahlend blau und der Wind hat auf 5 Beaufort zugelegt. Laut Wettervorhersage bleibt das die nächsten Tage so. Wir ändern den Kurs mit 260 Grad direkt auf Hiva Oa, da Bärchen so 6 - 7 kn macht und die Wellen angenehmer nimmt (Windwinkel 120 Grad von backbord).

Mittagsmeldung Freitag, den 14.02.2020 12:00 LT, Pos. 04 Grad 04,9' S, 96 Grad 09,4' W
 Wetter halb bedeckt, Wind SE 4, Wassertemperatur 26,4 Grad, Lufttemperatur 27 Grad
 Wassertiefe 3800 m, Wellen 2,0 m, Kurs 255 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,
 Etmal 147 sm (6,1 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 1.370 sm, Strecke bis Ziel 2.575 sm.
 Segel Groß im 1. Reff + Genua, Crew wohlauf, Das Spleissen der Reffleine erweist sich als schwierig, da das Seil relativ alt und deshalb nicht mehr so elastisch ist. Der Spleiss ist erst um 1500 abgeschlossen. Ausserdem nehmen wir das Bimini über dem Steuerstand ab, da einige Nähte nachgenäht werden müssen.



Am Spätnachmittag probieren wir die Angel mit dem kleinsten Köder aus. Schon 5 Minuten später ist die Angelrute gespannt und wir holen einen kleinen (ca. 25 cm) Thun aus dem Meer. Leider entkommt er uns in letzter



Sekunde. Nach einer halben Stunde ist so ein ähnlicher Fisch an der Angel. Diesmal entkommt er uns nicht und Nici nimmt ihn aus, filetiert ihn und legt ihn gleich in die Pfanne. Leider schmeckt er aus irgendeinem Grund nicht wie erwartet. Morgen werden wir einen größeren Köder benutzen.



Tag 12: Samstag, 15.02.2020

Bester Wind und schönes Wetter. Bärchen macht 7 kn bei relativ ruhigen Schiffsbewegungen und laut Wettervorhersage bleibt das die nächsten Tage so.

Um 1015 piepst die Bedieneinheit des Autopiloten und meldet: „Kursquelle geändert“. Der Autopilot steuert aber richtig. Nach Quittierung der Meldung durch Knopfdruck kommt die Meldung und der Piepston nach 10 sec bis 2 min wieder. Wir müssen das untersuchen. Außerdem zeigt der Windmesser ab und an (alle paar Stunden) seltsame Werte (Wind in Orkanstärke) für ein paar Sekunden.

Mittagsmeldung Samstag, den 15.02.2020 12:00

LT, Pos. 04 Grad 53,9' S, 98 Grad 43,8' W

Wetter halb bedeckt, Wind SE 5, Wassertemperatur 26,6 Grad, Lufttemperatur 27 Grad

Wassertiefe 3700 m, Wellen 2,0 m, Kurs 255 Grad, Geschwindigkeit 7 kn,

Etmal 165 sm (6,9 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 1.535 sm, Strecke bis Ziel 2.415 sm.

Segel Groß im 1. Reff + Genua, Crew wohlauf, Technik ok bis auf Fehlermeldung Autopilot

Am Nachmittag wälzen wir Handbücher, können aber keinen eindeutigen Grund für die Fehlfunktion finden. Die Häufigkeit der Fehlermeldung schwankt weiter zwischen 20 sec und 2 Stunden. Da er sich aber durch Drücken einer Taste beheben lässt, können wir damit leben. Am Abend spielen wir Schaffkopf wie auch die letzten Abende.

Tag 13; Sonntag, 16.02.2020

Der Tag beginnt trüb, der Himmel ist wolkenverhangen und es regnet ein wenig. Bordroutine hat sich eingestellt. Wir essen neben dem Frühstück meist nur eine Mahlzeit am Tag, die letzte Ananas wurde gestern geschnitten, an frischen Lebensmitteln haben wir noch Maracuja, Äpfel und Tomaten. Die Eier hat Eva zwecks Haltbarkeit mit Vaseline eingeschmiert und wir haben noch circa 90 Stück davon. Außerdem noch ein paar Kilo Kartoffeln und Zwiebeln. Nici hat noch eine köstliche Kokosnuss geöffnet und wir haben wieder einmal viel zu viele Vorräte. Wie sagt ein altes bayerisches Sprichwort: besser haben als brauchen.

Den 101ten Längengrad West haben wir kurz vor 0700 überquert und so werden die Uhren wieder um eine Stunde zurück gestellt. Das 24-Stunden Etmal beträgt 170 sm, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,1 kn und bedeutet einen neuen Rekord.

Mittagsmeldung Sonntag, den 16.02.2020 12:00 LT, Pos. 05 Grad 19,5' S, 101 Grad 42,8' W
Wetter bedeckt, Wind SE 5, Wassertemperatur 26,5 Grad, Lufttemperatur 27 Grad (nachts 25 Grad)

Wassertiefe 3500 m, Wellen 2,5 m, Kurs 260 Grad, Geschwindigkeit 8 kn,

Etmal 24Std. 170 sm (7,1 kn), Etmal 25Std. 178 sm (7,1 kn),

zurück gelegte Strecke gesamt 1.713 sm, Strecke bis Ziel 2.236 sm.

Segel Groß im 1. Reff + Genua, Crew wohlauf,
Technik ok bis auf Fehlermeldung Autopilot

Circa um 1900 ist es dann soweit: die Kursanzeige fällt vollständig aus und damit auch der Autopilot. Wir müssen von Hand steuern. Wir entscheiden uns für 2stündige Steuerzeiten. Es ist stockdunkel, der Mond ist noch nicht aufgegangen und wir können nur nach dem Kompass steuern.



Tag 14: Montag, 17.02.2020

Nici, Bine und ich haben uns alle 2 Stunden beim Steuern abgelöst und sind entsprechend müde. Eva kann wegen ihrer Augenprobleme nicht lange im Wind sein und sorgt für unser Wohlergehen. Der Wind hat auf 6 Bft. zugelegt und das Steuern erfordert die volle Aufmerksamkeit. So ist aus dem gemütlichen Segeln Arbeit geworden.

Mittagsmeldung Montag, den 17.02.2020 12:00 LT, Pos. 06 Grad 10,5' S, 104 Grad 16,3' W
Wetter heiter, Wind SE 6, Wassertemperatur 26,1 Grad, Lufttemperatur 27 Grad
Wassertiefe 3700 m, Wellen 2,5 m, Kurs 255 Grad, Geschwindigkeit 7 kn,
Etmal 159 sm (6,6 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 1.872 sm, Strecke bis Ziel 2.076 sm.
Segel Groß im 1. Reff + Genua, Crew wohlauf, Windanzeige häufig falsche Anzeige, keine Kursdaten, deshalb kein Autopilot möglich.

Tag 15: Dienstag, 18.02.2020

Das Steuern per Hand hat sich jetzt auch zur Routine entwickelt und Übung verbessert die Abweichungen beim Steuern. In der Nacht genießen der Steuermann bzw. die Steuerfrau den großartigen Sternenhimmel mit der Milchstraße und dem Kreuz des Südens hoch über dem Horizont. Hier wird die Unendlichkeit des Universums und die Weite des Ozeans bewußt. Seit 7 Tagen haben wir kein Schiff mehr gesehen, auch nicht am AIS oder Radar.

In der Nacht circa um 0300 haben wir Bergfest: 1977 sm hinter uns und noch 1977 sm vor uns. Gefeierte wird später am Tag. Kurz nach 0600 überschreiten wir außerdem die 2000 sm.

Mittagsmeldung Dienstag, den 18.02.2020 12:00 LT, Pos. 07 Grad 04,8' S, 106 Grad 47,2' W
Wetter wolkenlos, Wind ESE 5, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 27 Grad
Wassertiefe 3200 m, Wellen 3 m, Kurs 280 Grad, Geschwindigkeit 7 kn,
Etmal 161 sm (6,7 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.033 sm, Strecke bis Ziel 1.921 sm.
Segel Groß im 1. Reff + Genua im 1. Reff, Crew wohlauf, Technik: alle Navigationsanzeigen bis auf Position, SOG und COG vom Plotter und vom Backupsystem sind ausgefallen, deshalb kein Autopilot möglich. Übrige Technik ok.

Wir verfügen noch über GPS-Daten vom Plotter und eines Backupsystems. Außerdem können wir die Positionsdaten über das iPad und das iPhone empfangen. Auf beiden Geräten habe ich die Navionics-App installiert. Im äußersten Notfall können wir die Position auch über das Garmin InReach Trackingsystem ermitteln. Das sollte genügen, um Hiva Oa sicher zu finden.

Der Stille Ozean erweist sich gar nicht als still. Seit 3 Tagen Windstärken 5 - 6 Beaufort mit Böen bis 7. Ab Morgen soll der Wind aber nachlassen und bis Freitag auf 4 Beaufort sinken. Dafür haben wir bisher über alles eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,1 kn erreicht, kalkuliert hatte ich mit 4,8 kn.

Wir sind auch sehr enttäuscht vom Wetter. Es ist überwiegend stark bewölkt und das Meer ist nicht blau sondern mehr grau.

Tag 16: Mittwoch, 19.02.2020

Eva hat ein Brot gebacken, das wunderbar schmeckt. Ansonsten ist die Stimmung wegen der technischen Probleme und dem anstrengenden Steuern etwas gedrückt.

Mittagsmeldung Mittwoch, den 19.02.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 01,5' S, 108 Grad 59,5' W
Wetter bedeckt, Wind ESE 5, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 3300 m, Wellen 2,5 m, Kurs 225 Grad, Geschwindigkeit 7 kn,
Etmal 144 sm (6,0 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.177 sm, Strecke bis Ziel 1.784 sm.
Segel Groß im 1. Reff + Genua, Crew wohlauf, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Tag 17: Donnerstag, 20.02.2020

Der Wind hat in der Nacht stark nachgelassen und wir dümpeln seit einigen Stunden mit 2 - 4 kn dahin. Am Vormittag nehmen wir die Segel herunter, liegen bei und gönnen uns einige Stunden Auszeit bei Sonnenschein und blauem Himmel. Gemeinsames Frühstück und dann Baden im Ozean mit 3100 m Wassertiefe auf Position 09 Grad 04,1' Süd 110 Grad 23,3' West. Nicola und Eva haben dabei das Gefühl, „von etwas gebissen worden zu sein“. Beim Ausstieg bei der Badeleiter bemerkt Nicola doch tatsächlich eine kleine blaue Qualle mit Tentakeln an ihrem



Unterschenkel. Wir behandeln die Stelle gleich mit Essig und zum Glück ist es wohl eine relativ harmlose Qualle. Das Brennen ist bei Nicola und Eva nach ein paar Stunden weg und ausser roten Pusteln ist bald nichts mehr zu sehen.

Mittagsmeldung Donnerstag, den 20.02.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 04,6' S, 110 Grad 23,1' W
Wetter heiter, Wind ESE 3, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 3100 m, Wellen 2,0 m, beiliegend, Geschwindigkeit 0,7 kn,
Etmaal 107 sm (4,5 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.284 sm, Strecke bis Ziel 1.696 sm.
Segel geborgen, Crew wohlauf, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, übrige Technik ok.

Wir haben fast die geographische Höhe unseres Ziels Hiva Oa erreicht, müssen also ab jetzt einen westlichen Kurs steuern. Wir entscheiden, es erst einmal mit dem Gennaker zu versuchen.

Um 15:30 setzen wir also den Gennaker, erreichen aber bei 2-3 Bft. nur ca 3 kn, starten die Motoren und segeln mit Motorunterstützung mit 6 kn gen Westen. Heute macht der stille Ozean seinem Namen alle Ehre: Sonne, Schwachwind, wenig Welle.

Tag 18: Freitag, 21.02.2020
Keine Änderung bis 1200.

Die sonst so zuverlässige Mail von Wetterwelt mit den Wetterdaten (Grib-Datei) hat heute keinen Inhalt (0 kb). Auch der Download direkt vom Wetterweltserver funktioniert nicht. Wir haben zwar noch die Datei von gestern und die Daten sind für die jeweils folgenden fünf Tage ziemlich zutreffend, aber wir sind noch mindestens 10 Tage unterwegs und aktuelle Wetterdaten beruhigen sehr und sind hilfreich für die Wahl der Route und des Segels, vor allem für die Nacht. Ich schreibe eine Mail an Wetterwelt betreffend unser Problem und erhalte kurz darauf die Antwort, dass es ein Problem mit dem Server gibt, morgen aber alles wieder funktionieren sollte.



Mittagsmeldung Freitag, den 21.02.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 42,0' S, 112 Grad 24,8' W
Wetter heiter, Wind ESE 3, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 3300 m, Wellen 1,5 m, Kurs 250 Grad, Geschwindigkeit 7 kn,
Etmaal 129 sm (5,4 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.413 sm, Strecke bis Ziel 1.564 sm.
Segel Gennaker mit Motorunterstützung, Crew wohlauf, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Kurz nach Mittag legt der Wind zu, wir stoppen die Motoren und machen unter Gennaker 5 - 6 kn. Die Dieseltanks sind noch circa halb voll und reichen im Notfall noch für etwa 500 sm.

Am Spätnachmittag überholt uns eine große Gruppe Delfine, bestimmt über 50 Exemplare. Es ist immer wieder faszinierend, wie elegant sie durch das Meer gleiten. In unregelmäßigen Abständen fliehen Gruppen von 20 bis 50 fliegenden Fischen vor den Räufern.

Um 1800 wird die Uhr wieder um eine Stunde zurückgestellt auf UTC - 8, also 9 Stunden nach Deutschland.

Tag 19: Samstag, 22.02.2020

In der Nacht haben wir seit 11 Tagen das erste Schiff auf dem AIS-Schirm. Es ist ein 50 m langer Fischtrawler. Später kommen noch zwei weitere Fischer dazu. Es sind die „Kokai Maru No 18“, die „Ryofuku Maru No 38“ und die „Kineimaru No 128“. Hört sich japanisch an.

Die Mail mit dem Wetterfile ist wieder wie gewohnt gekommen. Mindestens die nächsten 4 Tage 4 bis 5 Beaufort aus ESE (Ost-Südost, 102 - 124 Grad).

Die Notwendigkeit, auch nachts zu steuern, bewirkt doch eine gewisse Müdigkeit tagsüber. Wir müssen uns erholen und unsere Aktivitäten sind deshalb stark vermindert.

Mittagsmeldung Samstag, den 22.02.2020 12:00 LT, Pos. 10 Grad 30,8' S, 114 Grad 24,3' W
Wetter heiter, Wind ESE 4, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 3600 m, Wellen 2,0 m, Kurs 250 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 133 sm (5,5 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.546 sm, Strecke bis Ziel 1.452 sm.
Segel Gennaker, Crew wohlauf, aber müde, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Wir sind weit nach Süden geraten, da wir mit dem Gennaker keinen direkten Kurs nach Westen segeln können und sind bereits circa 50 sm südlicher als unser Ziel Hiva Oa. Um 1500 wird deshalb der Gennaker gegen den Parasailor ausgetauscht, mit dem wir einen Kurs direkt vor dem Wind halten können.

Tag 20: Sonntag, 23.02.2020

Der 2-Stunden-Wechsel beim Steuern führt zu Ruhe-/Schlafzeiten von maximal 3,5 Stunden. Wir überlegen, ab heute Abend jeweils 4-Stunden Intervalle auszuprobieren, sodass die Ruhe-/Schlafzeiten circa 7,5 Stunden betragen. Mal sehen, ob man sich so lange konzentrieren kann. Später entscheiden wir uns dagegen.

Schon seit dem Morgen fliegt ein weißer Vogel ähnlich einer Möwe um uns herum. Unglaublich, hier über 1300 sm (ca. 2400 km) von jeglichem Land entfernt.

Das Wetter meint es gut mit uns, strahlend blauer Himmel, Wind mit 4 - 5 Bft. aus ESE, was Bärchen eine Geschwindigkeit zwischen 5 und 7 kn ermöglicht. Laut Wetterbericht soll das die nächsten Tage so bleiben.

Mittagsmeldung Sonntag, den 23.02.2020 12:00 LT, Pos. 10 Grad 01,4' S, 116 Grad 36,6' W
Wetter heiter, Wind ESE 5, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 3900 m, Wellen 2,0 m, Kurs 275 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,
Etmal 139 sm (5,8 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.685 sm, Strecke bis Ziel 1.341 sm.
Segel Parasailor, Crew wohlauf, aber müde, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Tag 21: Montag, 24.02.2020

Am Vormittag hat der Wind mit unteren 4 Bft. geschwächelt. Hoffentlich bessert sich das wieder.

Mittagsmeldung Montag, den 24.02.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 20,0' S, 118 Grad 43,1' W
Wetter heiter, Wind ESE 4, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 4600 m, Wellen 2,0 m, Kurs 290 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 134 sm (5,6 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.819 sm, Strecke bis Ziel 1.221 sm.
Segel Parasailor, Crew wohlauf, aber müde, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.



Am Nachmittag verfassen wir eine Flaschenpost und übergeben sie der See. Ob die jemals gefunden wird? Ausserdem wird die Angel ausgebracht, aber bis zum Abend beißt kein Fisch an.

Bezüglich der Steuerzeiten haben wir beschlossen, eine 3-Stunden Wache bzw. Steuerzeit zu versuchen. Das bringt wenigstens circa 5,5 Stunden ununterbrochene Schlafzeit.



Tag 22: Dienstag, 25.02.2020

Die neue Steuereinteilung tut uns gut. Es ist zwar anstrengend, 3 Stunden ununterbrochen nach Kompass bzw. Wind zu steuern, aber gut 5 Stunden Schlaf gleichen das mehr als aus. Zum Glück verhält sich Bärchen unter dem Parasailor sehr stabil, was das Steuern erleichtert. Auch ist der Wind aus ESE weitgehend stabil mit wenigen Winddrehern. Heute Nacht war er mit 3-4 Bft. allerdings schwach, sodass unsere Geschwindigkeit unter 5 kn sinkt.

Mittagsmeldung Dienstag, den 25.02.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 36,1' S, 120 Grad 38,6' W
Wetter wolkenlos, Wind ESE 5,
Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad
Wassertiefe 4300 m, Wellen 2,0 m, Kurs 300

Grad, Geschwindigkeit 6 kn,

Etmal 125 sm (5,2 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 2.944 sm, Strecke bis Ziel 1.099 sm.

Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Tag 23: Mittwoch, 26.02.2020

Kurz nach 0600 wird unsere Entfernung zum Ziel dreistellig: weniger als 1000 sm nach Hiva Oa. Da gibts wieder was zu feiern, wenn wir nicht wegen dem permanenten Steuern so müde wären.

Mittagsmeldung Mittwoch, den 26.02.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 03,4' S, 122 Grad 49,2' W

Wetter heiter, Wind E 5, Wassertemperatur n.v., Lufttemperatur 28 Grad

Wassertiefe 4100 m, Wellen 2,0 m, Kurs 270 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,

Etmal 137 sm (5,7 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.081 sm, Strecke bis Ziel 973 sm.

Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik: Navigation z.T. ausgefallen, nur noch Position, SOG und COG, kein Autopilot, übrige Technik ok.

Sabine hat sich die letzten Tage intensiv mit den Installationsanleitungen und Schaltplänen des Furuno-Navigationssystems befasst. Am Nachmittag machen wir uns auf die Suche nach den Installationsorten und der Verkabelung des Systems.

HEUREKA!!! DER AUTOPILOT FUNKTIONIERT WIEDER.



Nach einigen Stunden schrauben, messen, Stecker abziehen, Sicherungen wechseln, Kabel identifizieren und Kabelverlauf suchen findet Sabine den Fehler und der Autopilot funktioniert kurz nach 1800 wieder.

Ursache für die Fehlfunktion war ein Anzeigegerät am Steuerstand, das den Datenverkehr im Bussystem zerschossen hat, wodurch der Autopilot keine Kursinformation mehr bekam.

Wir sind sehr glücklich, nicht mehr manuell steuern zu müssen, da dies vor allem nachts extrem anstrengend ist und wir deshalb sehr übermüdet und erschöpft waren.

DANKE SABINE!!!

Unmittelbar darauf beißt ein circa 50 cm großer Thunfisch an unsere Angel, Nicola holt ihn an Bord, nimmt ihn aus und filetiert ihn und Eva bereitet noch ein köstliches Thunfischfilet zu.

Wir gehen glücklich und zufrieden ins Bett (natürlich mit Ausnahme der Wache, die sich jetzt aber auf das Beobachten des Kurses, der Segel und der Umgebung beschränkt).

Tag 24: Donnerstag, 27.02.2020

Es ist wieder ein sonniger Tag, wir konnten seit 10 Tagen endlich wieder ausschlafen und der Wetterbericht verspricht uns 4-5 Bft. aus Ost für die nächsten 5 Tage. Voraussichtlich werden wir am 03.03. oder 04.03. (also in 5 - 6 Tagen) in Hiva Oa ankommen.

Mittagsmeldung Donnerstag, den 27.02.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 19,9' S, 125 Grad 04,5' W

Wetter heiter, Wind ESE 4, Wassertemperatur 27,3 Grad, Lufttemperatur 28 Grad

Wassertiefe 4500 m, Wellen 2,0 m, Kurs 270 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,

Etmal 137 sm (5,7 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.218 sm, Strecke bis Ziel 832 sm. Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.



Tag 25: Freitag, 28.02.2020

Mittagsmeldung Freitag, den 28.02.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 44,3' S, 127 Grad 24,1' W

Wetter bedeckt, Wind ESE 5, Wassertemperatur 27,6 Grad, Lufttemperatur 28 Grad

Wassertiefe 4300 m, Wellen 2,0 m, Kurs 265 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,

Etmal 142 sm (5,9 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.360 sm, Strecke bis Ziel 690 sm. Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.

Da wir den 127ten Längengrad erreicht haben, wird die Uhr erneut um eine Stunde zurück gestellt auf UTC - 9 Stunden.

Tag 26: Samstag, 29.02.2020

Same procedure as every day. Allmählich wird es Zeit, anzukommen.

Mittagsmeldung Samstag, den 29.02.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 15,8' S, 129 Grad 53,9' W

Wetter halb bedeckt, Wind ESE 4, Wassertemperatur 28,0 Grad, Lufttemperatur 29 Grad

Wassertiefe 4500 m, Wellen 2,5 m, Kurs 265 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,

Etmal 24Std. 150 sm (6,3 kn), Etmal 25Std. 155 sm (6,2 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.515 sm, Strecke bis Ziel 541 sm.

Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.

Tag 27: Sonntag, 01.03.2020

Nici macht sich daran, die Reffleine für das Rollgroß auszutauschen und zu spleissen, was sich als schwieriger als erwartet herausstellt, da das Seil in einer anderen Art aufgebaut und geflochten ist. Das Buch behandelt alle möglichen Arten von Endlosspleissen, diesen aber natürlich nicht. Doch nach einigen Stunden nachdenken und probieren schafft sie es, einen perfekten Spleiss herzustellen. So können wir das Großsegel wieder unbesorgt setzen, bergen und reffen.

Mittagsmeldung Sonntag, den 01.03.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 02,1' S, 132 Grad 27,3' W
Wetter heiter, Wind ESE 4, Wassertemperatur 28,1 Grad, Lufttemperatur 29 Grad
Wassertiefe 4700 m, Wellen 2,5 m, Kurs 270 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 154 sm (6,4 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.669 sm, Strecke bis Ziel 392 sm.
Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.

Wir haben auch unseren Sextanten ausgepackt und versuchen, so unsere Position zu bestimmen. Ich liege circa 15,5 sm neben unserer tatsächlichen Position, Nici ist aber nur 7,5 sm daneben. So würden wir die Insel Hiva Oa also auch finden.

Tag 28: Montag, 02.03.2020

Mittagsmeldung Montag, den 02.03.2020 12:00 LT, Pos. 08 Grad 44,4' S, 135 Grad 03,2' W
Wetter wolkenlos, Wind E 5, Wassertemperatur 28,2 Grad, Lufttemperatur 29 Grad
Wassertiefe 4300 m, Wellen 2,5 m, Kurs 255 Grad, Geschwindigkeit 6 kn,
Etmal 159 sm (6,6 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.828 sm, Strecke bis Ziel 245 sm.
Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.

Tag 29: Dienstag, 03.03.2020

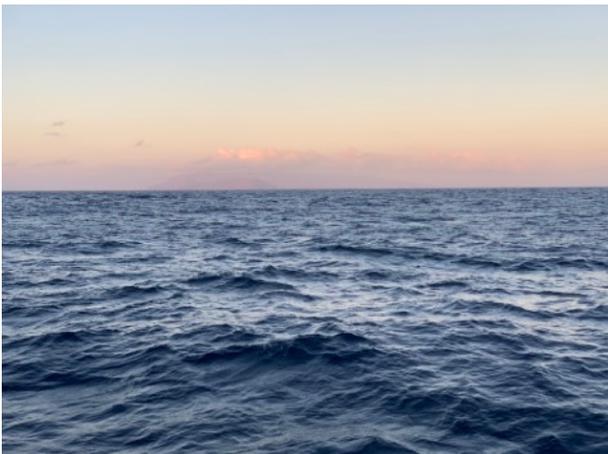
Mittagsmeldung Dienstag, den 03.03.2020 12:00 LT, Pos. 09 Grad 05,7' S, 137 Grad 26,1' W
Wetter wolkenlos, Wind E 4, Wassertemperatur 28,5 Grad, Lufttemperatur 29 Grad
Wassertiefe 4200 m, Wellen 2,0 m, Kurs 245 Grad, Geschwindigkeit 5 kn,
Etmal 144 sm (6,0 kn), zurück gelegte Strecke gesamt 3.972 sm, Strecke bis Ziel 105 sm.
Segel Parasailor, Crew wohlauf, Technik ok.

13:10 Uhr: Es sind nur noch 100 sm nach Hiva Oa. Wir sind fast da und fiebern der Ankunft entgegen. Der Wind lässt allerdings entgegen der Vorhersage weiter nach auf 3 Bft, was unsere Geschwindigkeit auf unter 5 kn sinken lässt.

Um 17:30 laden wir die aktuelle Wettervorhersage. Danach soll der Wind in der Nacht weiter nachlassen. Um in der Nacht kein Segelmanöver fahren zu müssen, bergen wir den Parasailor noch bei Helligkeit und setzen die Genua, die wir problemlos vom Steuerstand bedienen und gegebenenfalls einrollen können, ohne das Vordeck zu betreten. Dies auch für den Fall, dass der Wind stärker ist und wir Hiva Oa zu früh (noch bei Dunkelheit) erreichen, was wir unbedingt vermeiden wollen.

Tag 30: Mittwoch, 04.03.2020

In der Nacht hat der Wind wie vorhergesagt nachgelassen und wir haben den Motor gestartet. Um 06 Uhr ist es soweit: LAND IN SICHT. Zuerst noch im Dunst kommt Hiva Oa in Sicht. Eine zugleich erhebende, befriedigende und neugierige Stimmung verbreitet sich an Bord.



Kurz nach 11 Uhr fällt dann der Anker in der Baie de Tahauku nahe der Ortschaft Atuona. Wir haben es geschafft. Nach 29 Tagen und 2 Stunden und 4079 sm haben wir den Pazifik überquert.

Wir machen das Dingy klar und gehen am der kleinen Mole an Land. Die feste Erde schwankt etwas, aber überraschend wenig. Bei der Tankstelle können wir gleich ein Auto mieten, mit dem wir in die circa 3 km entfernte Ortschaft Atuona fahren, um bei der Gendarmerie einzuklarieren. Der Gendarm ist sehr freundlich und professionell und nach einer Viertelstunde sind wir offiziell in Französisch-Polynesien inkariert. Wir müssen nur noch die Einklarierungsbestätigung per Post nach Papeete schicken, was aber erst am übernächsten Tag möglich ist, da die Post heute schon zu ist und wegen einem Feiertag auch morgen geschlossen bleibt.

Zurück auf der Straße hören wir einen leichten Knall. 2 m neben Nici ist eine Mango vom Baum auf die Straße gefallen. Nici hebt sie auf, strahlt und beginnt sie zu schälen. Sie schmeckt wunderbar. Südsee pur.

Am Abend gehen wir wieder Mal ins Restaurant und geniessen die französische Küche.

Noch ein paar Daten zu unserer Überfahrt:
4079 sm (7554 km) in 29 Tagen 2 Stunden
Durchschnittsgeschwindigkeit 5,8 kn (10,7 km/h)
Mit Motor 553 sm (13,6 %)
unter Segeln 3526 sm (86,4 %)
davon Groß und Genua 1616 sm (45,8 %)
 Groß und Gennaker 243 sm (6,9 %)
 Parasailor 1667 sm (47,3%)



Am Donnerstag schlafen wir aus, frühstücken ausgiebig und fahren dann auf einer zunächst betonierten, aber dann abenteuerlichen Strecke zur Te L'ipona, einer heiligen archäologischen Stätte der Polynesier. Wir kommen nach vielen Pausen, bei denen wir die wilde Landschaft und Küste bewundern, erst kurz vor der Dämmerung an und sind die einzigen Besucher.





Am Freitag besuchen wir das Gauguin-Museum. Paul Gauguin hat von 1901 bis zu seinem Tod auf Hiva Oa gelebt und gemalt. Auch Jaques Brel hat Hiva Oa geliebt und ist hier begraben. Die Einheimischen auf Hiva Oa sind außerordentlich freundlich, schenken uns immer wieder Obst und führen einen sehr entspannten Lebenswandel. Daran sollte man sich ein Beispiel nehmen.



Da es auf den Tuamotus wahrscheinlich keine Möglichkeit gibt, die Dieseltanks zu füllen, verlegen wir uns an den Kai für das Versorgungsschiff, das zwei Mal pro Monat kommt und die Inselbewohner mit Treibstoff, Gas, Getränken, Lebensmitteln und allen weiteren Gütern versorgt. Die Tankstelle ist ca. 100 m von der Kaimauer entfernt, sodass wir den Diesel mit Kanistern zum Bärchen tragen und einzeln einfüllen müssen. Ich habe ausgerechnet, dass wir circa 400 Liter brauchen und so müssen wir 40 Mal unsere 10 L Kanister füllen, zur Kaimauer tragen, auf das Schiff übergeben und dann einfüllen. Wegen dem Schwell können wir Bärchen nicht fest an der Kaimauer festmachen, sondern mit etwa 2 m Abstand vertäuen, sodass es unregelmässig zwischen dem Maximalabstand und dem Kontakt der Fender mit der Kaimauer schwingt. Entsprechend dauert der Tankvorgang deutlich länger als geplant, sodass wir erst gegen 16 Uhr mit Ziel Fatu Hiva ablegen.



Fatu Hiva ist circa 40 sm entfernt und es herrscht Schwachwind aus ESE. Wir motoren also wieder und erreichen die Bucht von Hanavave kurz nach 22 Uhr. Normalerweise würden wir nie bei Dunkelheit in eine unbekannte Bucht einlaufen, aber in diesem Fall handelt es sich um eine nach Westen weit offene Bucht ohne Hindernisse oder Untiefen, die See ist wegen dem seit 3 Tagen anhaltenden Schwachwind ruhig und es ist nahezu Vollmond. Der Ankergrund ist laut Beschreibung gut haltender Sand/Mud. Es liegen noch 6 weitere Yachten vor Anker und da nachts die Entfernungen schwer zu schätzen sind, ankern wir weit aussen auf gut 30 m Wassertiefe. Da machen sich die 120 m Ankerkette bezahlt, von denen wir 90 m rauslassen und die uns das Ankern bei solchen Wassertiefen erst ermöglicht.

Am nächsten Morgen sind wir überwältigt von der Schönheit der Bucht mit den Felsformationen und den bewaldeten Hängen des Talkessels, die in den unterschiedlichsten Grüntönen schimmern. Die Bucht heißt „Baie de Vierges“, was Bucht der Jungfrauen bedeutet. Angeblich hiess die Bucht wegen der auffälligen Felsformation vor Ankunft der Missionare „Baie de Verges“, also Penisbucht. Die Bezeichnung hat den Missionaren mißfallen, sodass sie kurzerhand ein „i“ einfügten und so

zur Jungfrauenbucht machten. (Ja, ich weiß, diese Geschichte ist schon tausendmal erzählt worden, aber sie gehört einfach dazu).



Mit dem Dingi fahren zum kleinen geschützten Anleger, wo gerade das Versorgungsschiff entladen wird. Da der Hafen sehr klein ist, kann das Schiff nicht direkt anlegen, sondern die Güter werden auf ein kleineres Transportboot umgeladen und so an Land geschafft.

Beim Schlendern durch Hanavave treffen wir den Polynesier Pui, der uns anbietet, am Nachmittag mit seinem Pickup eine Inselrundfahrt zu unternehmen. Wir werden schnell einig und fahren mit seiner Frau Reva und dem 3jährigen Sohn die steilen Straßen hinauf auf 600 m Höhe und wieder herunter zum Hauptort Omoa. Fatu Hiva hat insgesamt ca. 700 Einwohner, circa 300 in Hanavave und 400 in Omoa und jeder Ort hat eine Schule. Ein junger Franzose, der in Frankreich ursprünglich Jura studiert hat, arbeitet hier seit einigen Jahren als Lehrer und betont, wie angenehm es ist, dem stressigen Europa entkommen zu sein.

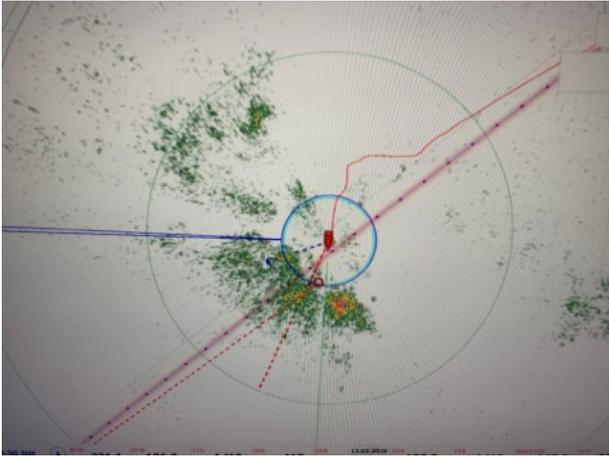




Kurz nach Sonnenuntergang sind wir wieder auf Bärchen und sind uns einig: Fatu Hiva ist von unvergleichlicher Schönheit.

Am Sonntag, den 08. März wird klar Schiff gemacht und wir starten zu den 550 sm entfernten Tuamotus mit Ziel Fakarava. In den ersten 3 Tagen gibt es nichts besonderes zu vermelden, abgesehen davon, dass der Biervorrat zu Ende geht und Squalls mit Böen bis 33 kn (8 Bft) über uns hinwegziehen.





Am Radarbild kann man die Squalls gut erkennen und ausweichen.

#Wir entscheiden, Ende des dritten Tages den Motor mitlaufen zu lassen, um den Pass, der in das Atoll Fakarava führt, bei Stillwasser zu erreichen. Atolle sind ringförmige, unterschiedlich grosse Überbleibsel ehemaliger Vulkaninseln, bei denen der Vulkankegel in der Caldera versunken ist, sodass ein Korallen- und Landgürtel eine Lagune umschliesst. Bei Fakarava ist die Lagune durchschnittlich 20 bis 30 m tief. Die Landmassen sind dabei nur wenige Meter über dem Meeresspiegel und meist mit Palmen bewachsen. Die Tuamotus bestehen aus circa 80 Atollen.

Wegen der geringen Höhe sind sie erst sehr spät

zu erkennen und zahllose Schiffe sind auf den Riffen verloren gegangen, weshalb sie früher als „gefährlicher Archipel“ bezeichnet wurden. Heute in Zeiten von GPS und zuverlässigen Seekarten können sie mit entsprechender Vorsicht gut angelaufen werden.

Die meisten Atolle haben ein oder mehrere sogenannte Pässe, das sind bis zu mehreren hundert Metern breite Öffnungen im Riffgürtel, durch die man in die Lagune einfahren kann. Wegen Ebbe und Flut, die hier zwischen 30 und 70 cm beträgt, und wegen der grossen Fläche der Lagunen (Fakarava ist zum Beispiel ca. 30 km lang und 15 km breit) fliessen durch diese Pässe grosse Mengen Seewasser, die zu starken Strömungen führen. Diese können im Extremfall bis zu 10 kn betragen. Es ist deshalb ratsam, kurz nach Niedrigwasser oder Hochwasser durch den Pass einzulaufen, wenn diese Strömung gering ist, im Idealfall bei Stillwasser. In unserem Fall ist Hochwasser heute um 11:45 Uhr.



Beim Einkuppeln der Motoren fällt mir ein relativ lautes Mahlgeräusch am Steuerbord-Motor auf. Wir lassen deshalb nur den Backbord-Motor laufen und erreichen den Pass von Fakarava noch rechtzeitig um 12:45 fahren bei einer Strömung von circa 2 kn und entsprechendem Kabellewasser sicher in die Lagune ein und Anker um 15 Uhr vor dem Ort Rotoava. Nach 4 Nächten Wache lassen wir es ruhig angehen und entscheiden, erst morgen an Land zu gehen.

Nach langem Ausschlafen machen Sabine und Nicola am Freitag, den 13.03.2020 erst einmal einen Getriebeölwechsel und stellen dabei fest, dass der Ölstand im Steuerbordgetriebe viel zu niedrig ist. Wir werden das Getriebe auf Tahiti überholen lassen müssen, aber für Manövrierzwecke reicht es noch und für Marschfahrt bei wenig Wind haben wir den Backbordmotor. Also kein Grund zur Besorgnis.

Am Nachmittag machen wir das Dingy klar und machen an der Kaimauer bei der Tankstelle von Rotoava fest. Wir sind noch nicht einmal eine Minute an Land, da kommt ein Polizist auf uns zu und erklärt uns freundlich, dass gestern auf Fakarava der erste Corona-Infizierte bestätigt wurde und er uns empfiehlt, an Bord zu bleiben. Unglaublich. Wir sind geschockt und ungläubig überrascht zugleich. Natürlich hatten wir im Internet von der sich rasch ausbreitenden Coronawelle in Europa gehört, aber hier? Wieder aus dem Internet



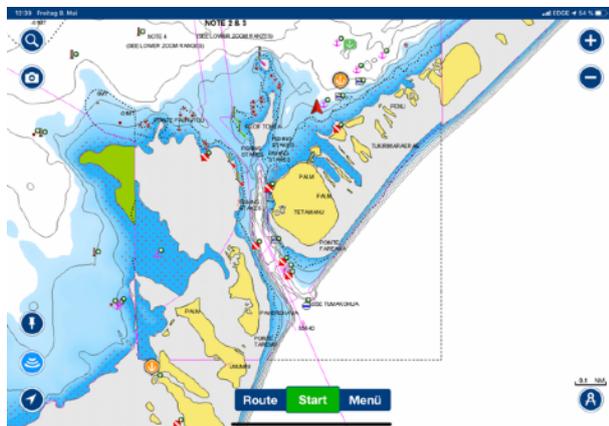
erfahren wir, dass bei einem Schweizer, der auf Fakarava seinen Urlaub verbracht hat, am Donnerstag, also gestern die Infektion mit Corona bestätigt wurde. Er ist inzwischen im Krankenhaus auf Tahiti.

Für Technikinteressierte: Mobilfunk ist vorhanden, der Datenverkehr benützt aber noch den „edge-Standard“, das bedeutet in diesem Fall ca. 0,16 Mbps, also ziemlich langsam.

Wir haben noch ausreichend Vorräte an Bord und motoren am Samstag an den Tumakohoa-Pass, der am südlichen Ende von Fakarava liegt, um die Situation und Entwicklung in Ruhe beobachten zu können. Wir verbringen die Tage mit Schnorcheln und relaxen und sind begeistert vom klaren, 30 Grad warmem Wasser und dem bunten Fischreichtum und der vielfältigen Korallenlandschaft besonders im Pass. Ausser uns liegen noch 3 weitere Segler vor Anker und an Land existiert eine Tauchbasis, die aber zurzeit nur etwa 5 Gäste hat.



Schon gleich nach dem Anker finden sich einige Schwarzspitzenhaie, Schiffshalter und viele



andere Fische um BearBaloo ein, die wir unmittelbar von Bord beobachten können. Anfangs ist es etwas gewöhnungsbedürftig, neben Haien schnorcheln zu gehen, aber die Schwarzspitzenhaie haben nur eine Grösse von 1 bis 1,5 m und sind nur neugierig, wenn sie auf uns zuschwimmen und 2 m vor uns abdrehen.

Nici macht auch den Tauchkompressor klar und füllt die Tauchflaschen, aber zu meiner grossen Enttäuschung schaffe ich es einfach nicht, den Druckausgleich in den Ohren hinzukriegen. In meinem rechten Ohr pfeift es zwar schön, aber im linken Ohr tut sich gar nichts und ich muss den Tauchgang enttäuscht abbrechen.

Dafür ist der Rumpf von BearBaloo wieder fast ganz von Bewuchs befreit. So wie uns Ursula und Berthold geraten haben, brauchten wir den Bewuchs nicht mechanisch mit dem Schaber entfernen, sondern die Fische haben das für uns erledigt.

So langsam gehen uns die Vorräte aus und so motoren wir am Donnerstag, den 19.03. in gut 5 Stunden nach Rotoava, legen an der neuen (8 Monate alten) Tankstelle an, füllen die Dieseltanks und gehen dann vor Anker, da der Supermarkt inzwischen geschlossen hat. Der französische Polizist bittet uns, ihn morgen Vormittag wegen neuer Instruktionen zu kontaktieren. Am späten Abend sehen wir das Versorgungsschiff, das am Kai anlegt.

Am Vormittag legen wir am Kai an, der sehr freundliche Polizist erklärt uns, er habe mit Papeete telefoniert und wir dürfen am Atoll Fakarava bleiben, auch am Südpass, dürfen aber nicht an Land gehen. Nici und Bine beginnen, für 14 Tage Verpflegung zu besorgen. Gut, dass das Versorgungsschiff für Nachschub sorgt. Der Einkauf zieht sich hin und um 14:00 Uhr kommt der Polizist erneut und sagt uns, es gibt neue Instruktionen, wir müssen Fakarava unverzüglich verlassen. Auf unsere Frage wohin, sagt er, dass nur die Marquesas (von wo wir ja kommen) und Tahiti offen sind, alle anderen Inseln sind gesperrt. Wir sind natürlich geschockt und enttäuscht, beenden den Einkauf, legen ab und beschließen, wenn, dann Fakarava durch den Südpass zu verlassen.

Wegen dem späten Aufbruch motoren wir noch etwa 3 Stunden und lassen in der Dämmerung ca. 100 m neben dem betonnten Fahrwasser den Anker fallen.

Am nächsten Morgen beschließen wir, trotz der Aufforderung, Fakarava zu verlassen, erst noch am Südpass zu ankern. Ich schicke eine email an den Boatyard in Apataki, einem ca. 40 sm entfernten Atoll, ob wir BearBaloo an Land stellen können, erhalte aber sehr schnell die Antwort, dass die Insel und der Boatyard geschlossen sind. Außerdem werden ab Sonntag der Flugbetrieb zwischen den Inseln und ab Donnerstag auch der internationale Flugverkehr eingestellt.

Am späten Nachmittag kommt Jean-Luc von der Oviri, einer der zwei Yachten, die in der Nähe ankern, mit seinem Dingy bei uns vorbei. Er kommt aus Südfrankreich, ist schon seit 2 Jahren in Französisch-Polynesien und erzählt uns, dass die beiden Hotels und Tauchbasen geschlossen und alle Touristen abgereist sind. Außer den Hotelchefs und einigen Einheimischen ist niemand mehr da. Wir beschließen, erst mal zu bleiben.

Am Sonntag, den 22.03.2020 erfahren wir dann aus dem Internet, dass die Bestimmungen erneut geändert wurden:

All boat crew currently in French Polynesia must observe the following rules for at least the next 15 days:

- *Stay at home and limit your trips outside;*
- *Social distancing;*
- *Self-isolation;*
- *Only one family member go food shopping, don't panic, there is no food shortage.*
- *Inter-island travel has been suspended.*
- *All shops have closed except food stores, pharmacies, service stations, banks and medical clinics.*

Wir bleiben die nächsten Wochen an einem der schönsten Plätze der Welt.

Am Montag fahren wir zur verwaisten Hotelanlage und erstehen für 84 Euro einen schnellen WiFi Zugang für 1 Monat. Jetzt rentiert sich auch die externe WiFi Antenne mit Router, die wir seit 6 Jahren unbenutzt mitführen. Da wir ein paar hundert Meter vom Hotel entfernt sind, könnten wir das Signal sonst nicht empfangen. Schnell ist allerdings relativ: die maximale Übertragungsgeschwindigkeit beträgt 1 Mbps, tatsächlich erreichen wir nur 0,44 Mbps. Aber immerhin, wir sind mit der übrigen Welt verbunden.

Wir haben für gut 3 Wochen Verpflegung an Bord, nur den Bienvorrat konnten wir nicht aufstocken. Ist aber eher ein Luxusproblem (na ja). Leider sind offiziell sämtliche maritimen Aktionen strengstens verboten: Schwimmen, Schnorcheln, Tauchen, Kayak fahren, an Land gehen. Da den Bewohnern an Land ein Spaziergang erlaubt ist, beschließen wir, dass das sinngemäß bei uns für das Schnorcheln und Schwimmen gilt. Die Unterwasserwelt hier ist atemberaubend. An Land gehen wir selbstverständlich nicht.

Jean Luc von der Oviri ist nach Rotoava gefahren, um seine Vorräte aufzustocken. Als er am Montag zurück kommt, berichtet er, dass ihm der Bürgermeister unter Androhung von Gewalt

verboten hat, noch einmal an Land zu gehen. Auch von den übrigen verbliebenen Ankerliegern vor Rotoava erfahren wir per whatsapp, dass der Bürgermeister die Versorgung von Seglern verbietet (auch wenn die Versorgung so abläuft, dass die Lebensmittel am Kai von Einheimischen abgestellt werden und die Segler das Land gar nicht betreten). Sehr traurig, dass diese Krise dazu führt, dass grundlegende Standards (hier die Gewährleistung von Versorgung) missachtet werden.

Wie überall auf der Welt gibt es fast täglich neue oder geänderte Regeln. Die Ausgangssperre wird bis 15.04. verlängert. Wir überprüfen unsere Vorräte und denken, dass sie bis dahin knapp reichen.

Jean Luc hat inzwischen eine Dame in Papeete kontaktiert, die Einkäufe erledigt und dann mit einem der regelmäßigen Versorgungsschiffe zu den Inseln schickt. Wir schicken ihr ebenfalls eine Liste und besprechen mit Jean Luc, dass wir besser ein Versorgungsschiff wählen, das direkt am Südpass stoppt, um einer Konfrontation mit dem Bürgermeister aus dem Weg zu gehen. Leider wird das erst am 22.04. der Fall sein. Wir prüfen nochmals unsere Vorräte - das wird sehr knapp, aber mit leichter Rationierung reicht es.

Am Mittwoch, den 01.04. kommt Ralf, ein in Tahiti geborener Angestellter der Tauchschule zum Schiff und sagt uns, dass er vom Gendarm in Rotoava gebeten wurde, die Segler zu informieren, dass sie bei Bedarf an Lebensmitteln den Gendarmen anrufen sollen. Scheinbar hat sich die Lage wohl etwas entspannt.

Am Donnerstag, den 02.04. fliegt vormittags ein Jet in geringer Höhe über uns und spricht uns kurz darauf über Kanal 16 an. Es ist ein Flugzeug der Regierung, es werden uns nochmals die Restriktionen erläutert und auch bestätigt, dass wir vorläufig bleiben können, wenn wir den Ankerplatz nicht verlassen.

Wir erhalten auch eine Email von Benno, einem Segler in Papeete, der unseren Bericht auf der Homepage von Bobby Schenk gelesen hat. Er ist in der Marina Papeete und dort ist noch viel Platz. Sie dürfen sich täglich eine Stunde frei bewegen und auch einkaufen, müssen aber ansonsten auf dem Schiff bleiben. Da haben wir deutlich mehr Freiheiten und beschliessen, lieber an unserem Ankerplatz zu bleiben, solange die Vorräte reichen. Papeete liegt ca. 250 sm von Fakarava entfernt. Da können wir notfalls innerhalb von 2 Tagen immer noch hin.

Voraussichtlich wird der Flugbetrieb von/nach Tahiti frühestens am 02. Mai wieder aufgenommen. Es wird also noch einige Wochen dauern, bis wir wieder nach München kommen.



Allmählich schwinden unsere Vorräte und am 14.04. telefonieren wir mit dem Gendarmen in Rotoava und erfahren, dass wir uns in Rotoava versorgen dürfen. Wir können eine Liste an die policedefakarava@gmail.com schicken, die diese an den Markt weiterleitet. Wir können dann die Lebensmittel von der Kaimauer holen.

Am Nachmittag motoren wir bei Windstille nach Rotoava, wo um 18 Uhr der Anker kurz nach Sonnenuntergang fällt.

Kurz nach 9 Uhr ruft der Gendarm an und sagt uns, dass wir die Lebensmittel abholen können. Nici und Bine fahren mit dem Dingy zum Kai und Nici darf in den Supermarkt gehen und alles holen. Wieder an Bord fühlen wir uns wie Weihnachten.



In der Nacht soll das Versorgungsschiff kommen und wir nutzen die Gelegenheit, noch frisches Obst zu bestellen. Am nächsten Vormittag erhalten wir tatsächlich die frischen Lebensmittel, gehen Anker auf und machen uns auf den Weg



zurück nach Tetamanu (Fakarava Süd). Etwa auf halbem Weg gehen wir für einen Zwischenstop an der unbewohnten und menschenleeren Inselkette von Fakarava vor Anker und verbringen noch 2 Nächte und Tage in völliger Ruhe und Abgeschlossenheit.

Am Freitag, den 18.04. werden die Beschränkungen für die Inseln mit Ausnahme von Tahiti und Moorea (wo 55 Erkrankungen mit dem Coronavirus bestätigt sind) gelockert. Ab Montag ist die strenge Ausgangssperre aufgehoben, Wassersport ist wieder möglich und das Segeln innerhalb der Lagune ist erlaubt. Restaurants bleiben geschlossen und Segeln zwischen den Inseln ist nach wie vor verboten.

Da es hoffentlich bald wieder erlaubt sein wird, andere Inseln zu besuchen, kümmern wir uns verstärkt um einen Liegeplatz für Bärchen, da ich zur weiteren Behandlung möglichst Anfang Mai nach München fliegen sollte. Das erweist sich aber als gar nicht einfach, vor Allem deshalb, weil Segler, die ihr Schiff über die Wintermonate in Französisch Polynesien liegen hatten und ab März/ April weiter segeln wollten, aufgrund der Pandemie nicht kommen können und ein Weitersegeln Richtung Westen wegen der Sperren der meisten Länder nicht möglich ist.

Für den Boatyard in Apataki sind wir zu schwer, die Marina Taina auf Tahiti ist überbucht und die Boatyards und Marinas auf Raiatea sind ebenfalls voll. Die Papeete Marina antwortet auf unsere Anfrage nicht.

Wir nutzen die Zeit, um die Winschen zu demontieren, zu säubern und neu zu fetten. Auch viele andere liegen gebliebene Arbeiten können wir erledigen.



Am Freitag, den 24.04.20 telefoniert Eva noch einmal mit CNI auf Raiatea und erhält die Zusage für einen Liegeplatz in der kleinen Marina. Uns fällt ein Stein vom Herzen. Wir werden jetzt noch die

bestellte Lebensmittellieferung von Juliette aus Papeete abwarten, die am Mittwoch mit dem Frachtschiff nach Rotoava kommen soll. Danach wollen wir uns auf den 350 sm langen Törn nach Raiatea machen. Für die Genehmigung dafür schicke ich eine email an DPAM (Direction Polynésienne des Affaires Maritim).

Zuerst kommt eine email mit dem Inhalt, dass wir nicht autorisiert sind, nach Raiatea zu segeln und zunächst ein Formular ausfüllen und zurückschicken müssen, was wir sogleich tun. Am Montag, den 27.04. kommt dann die Nachricht, dass die Bürgermeisterin von Uturoa, der Hauptstadt von Raiatea, keine ausländischen Segler anlegen lässt. Nach einigem Hin und Her erfahren wir, dass die Beschränkungen des Segelns zwischen den Inseln möglicherweise am 13.05. aufgehoben werden. Wir werden also 2 weitere Wochen warten müssen.

Nicola und Sabine versuchen, Kontakt zur Uni zu halten, was aber wegen dem langsamen Internetzugang schwierig ist. Bei dem Versuch, wenigstens die kommenden Semester zu organisieren, stellt es sich heraus, dass in vielen Fällen Originalunterschriften seitens der Uni gefordert werden. Sogar bei den Universitäten ist Deutschland also bezüglich der Digitalisierung noch ein Dritte-Welt-Land. Wenn es nicht so traurig wäre und möglicherweise eine Verlängerung des Studiums bedeuten würde, müsste man darüber lachen und nur noch den Kopf schütteln.



Inzwischen gehen uns wieder die Getränke aus und zum Essen gibt es nur noch Cracker und Nudeln. Mittwoch früh motoren wir wieder ca. 5 Stunden nach Rotoava, da um 12 Uhr die Cobia3 mit den bestellten Lebensmitteln anlegen soll. Kurz nach 11 Uhr fällt der Anker und kurz nach 12 kommt der Frachter und beginnt mit dem Abladen. Nicola und Sabine übernehmen die Abholung vom Kai, alle 15 Pakete sind da und wir haben wieder das Gefühl von Weihnachten beim Auspacken. Es gibt wieder frisches Obst und sogar Bier ist wieder vorrätig. So lassen sich die nächsten 2 Wochen auch noch überstehen.

Überhaupt hat sich die Lage entspannt, alle Menschen grüßen freundlich, wir können

spazieren gehen und noch restliche Einkäufe tätigen. Allerdings ist ansonsten tote Hose, bis auf die Lebensmittelgeschäfte ist alles geschlossen, keine Restaurants, kein Fahrradverleih, nichts.

Am Samstag, den 02.05. starten wir wieder den Generator und nach ca. 10 Sekunden schaltet er sich wieder aus. Die Fehlermeldung ist die selbe, die schon öfter hatten: 7 x blinken bedeutet: „No raw water flow“. Da wartet wieder Arbeit auf uns. Aber zuerst motoren wir wieder nach Tetamanu, wo wir uns am Nachmittag an die schon bekannte Boje legen.

Am Sonntag beginnen wir mit der Überprüfung des Kühlwasserkreislaufes. Als erste Massnahme wechseln wir den Impeller aus, obwohl der alte gar nicht so schlecht aussieht, aber der Fehler bleibt. Bei der weiteren Fehlersuche stellen wir fest, dass die Vorpumpe defekt ist. Zum Glück haben wir eine Ersatzpumpe an Bord (die vielen Ersatzteile tragen wohl zu dem hohen Gewicht von BearBaloo bei). Wegen der schlechten Zugänglichkeit dauert der Austausch bis zum Nachmittag, aber die Fehlermeldung bleibt. Als nächstes ist der Drucksensor dran, wegen der einbrechenden Dunkelheit verschieben wir die Arbeit auf morgen. Die Stromversorgung übernimmt die 24 V Lichtmaschine am Steuerbordmotor, der dafür allerdings einige Stunden laufen muss. Für die technisch Interessierten: je nach Duschfrequenz und Nutzung der Waschmaschine (Warmwasserbereitstellung und Betrieb des Wassermachers) benötigen wir zwischen 5 und 10 kWh elektrische Energie pro Tag, wobei wir auch elektrisch kochen und backen und 2 Kühlschränke und eine Kühltruhe betreiben. Die Solaranlage bringt im Durchschnitt 5 kWh, sodass der Generator zwischen gar nicht und einer Stunde pro Tag laufen muss.

Am Montag bauen wir den Drucksensor aus, der den Fluss des sekundären Kühlwasserkreislaufes mit Meerwasser misst. Die Platzverhältnisse beim Generator sind so beengt, dass ich für die Arbeit immer die Batterie ausbauen muss. Nicola ist so gelenkig, dass sie den Ausbau des Sensors mit

vielen Mühen auch so schafft und dann zeigt sich die Überraschung: die Öffnung des Sensors ist mit einer weissen Masse verstopft, wodurch das dahinter liegende Druckelement nicht reagiert. Es ist uns ein Rätsel, was das für eine Masse ist. Nach der Reinigung und Wiedereinbau schnurrt der Generator wieder zuverlässig und wir stellen eine Flasche Schampus kalt.

Die nächsten Tage verbringen wir mit Tauchgängen am Südpass, Schnorcheln und Wakeboarden. Wenn wir nicht zwangsweise hier bleiben müssten, wäre es wie Urlaub.



Am Mittwoch, den 13.05. werden neue Bestimmungen veröffentlicht, sie enthalten zahlreiche Lockerungen insbesondere für die einzelnen Archipele, aber das für uns entscheidende bleibt verboten: es ist zwar erlaubt, innerhalb der Archipele zu segeln, aber das Segeln zwischen den Archipelen bleibt untersagt. Fakarava gehört zum Tuamotu-Archipel und Raiatea zu den Gesellschaftsinseln, genauer zu den "Inseln unter dem Wind". Jetzt sind wir schon 2 Monate unfreiwillig im Paradies.

Am Donnerstag schreiben wir Mails an die Bürgermeisterin von Uturoa und die DPAM und beantragen nochmals die Autorisation für die Überfahrt nach Raiatea. Freitag vormittag kommt tatsächlich die ersehnte Genehmigung: wir dürfen nach Raiatea zu CNI segeln.

Am Nachmittag motoren wir wieder nach Rotoava und bereiten die Überfahrt vor. Ursprünglich hatten wir vor, am Donnerstag, den 21.05. in Raiatea anzukommen. Aber wie es so ist: nach mehreren Wochen relativ gleichmäßigem Ostpassat mit 3 - 5 Windstärken kündigt sich ein Wetterumschwung mit Starkwind von 6 Beaufort ab Mittwoch an. Das können wir beim Anlegen in einem kleinen unbekanntem Hafen gar nicht brauchen. So gehen wir am Samstag vormittag nochmal einkaufen, machen Mittag noch einen Tauchgang am Nordpass (die erhofften Mantas haben wir leider nicht gesehen) und starten am Nachmittag zur 350 sm langen Überfahrt, wo wir nach 3 Nächten und 2 Tagen im Laufe des Dienstag, den 19.05. ankommen wollen.

Über mögliche Flüge nach Europa informieren wir uns auch gleich: alle circa 10 Tage kommt ein Versorgungsflugzeug aus Paris, das beim Rückweg auch Passagiere mitnimmt. Der nächste Flug nach Paris ist am 27.05., den könnten wir schaffen, sofern es eine Verbindung von Raiatea nach Papeete gibt. Momentan ist der Flugverkehr zwischen den Inseln eingestellt. Auch von Paris nach München gibt es statt 5 Flügen pro Tag nur 2 pro Woche, am besten mieten wir in Paris ein Auto und fahren damit nach München.

Aber eins nach dem anderen, jetzt müssen wir erst mal rechtzeitig in Raiatea ankommen.

In der ersten Nacht ist der Wind sehr schwach, wir müssen motoren, da wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 kn benötigen. Am Sonntag vormittag können wir den Gennaker setzen und mit 5-6 kn bei knapp 15 kn raumem Wind (4 Beaufort) gemütlich nach

Westen segeln. Wenn wir Glück haben und der Wetterbericht stimmt, bleibt das bis morgen Abend so. Dann soll der Wind über Nord nach West drehen und auf 1 - 2 Beaufort abnehmen, sodass wir die Reststrecke motoren und rechtzeitig vor dem Starkwind ankommen.

Wie geplant erreichen wir gegen Mittag am Dienstag, den 19.05. Raiatea, motoren durch den Pass und ankern vor dem Boatyard CNI, um uns anzumelden. Karin, die Managerin empfängt uns sehr freundlich und am Nachmittag machen wir in der kleinen Marina fest.



Die Buchung für den Flug Papeete - Guadeloupe - Paris für den 27.05. klappt und ab Samstag, den 23.05. werden auch die regulären nationalen Flüge von Raiatea nach Papeete wieder aufgenommen. Wir mieten ein Auto und haben ausreichend Zeit, Raiatea zu erkunden, bis wir Mittwoch vormittag die lange Reise nach München beginnen, wo wir am Freitag, den 29.05. abends ankommen.

Da wir von außerhalb der EU kommen, melden wir uns als ordentliche Deutsche beim Gesundheitsamt, das uns dann auch noch eine 2wöchige Einreisequarantäne auferlegt. Das kann uns jetzt aber nicht mehr erschüttern, wir nehmen es von der amüsanten Seite, wobei wir (mit Ausnahme von Sabine) in der ersten Woche ohnehin mit dem Jetlag (12 Stunden Zeitunterschied) zu kämpfen haben.

Das wars in diesen besonderen Zeiten. Es ist ungewiss, wie es im Herbst weiter geht:

- entspannt sich die Situation mit Corona?
- wann können wir wieder zu unserem Bärchen?
- wird es ein El Niño Jahr mit höherer Hurricangefahr ab November?

Es bleibt spannend.

Viele Grüße

Eva, Nicola, Sabine und Gerd

Hier noch unser Weg von Guadeloupe nach Raiatea

