

## Neuseeland nach Fidschi



*Neu Seeland, Bay of Island nach Fidschi , Savu savu – ca. 1300 Meilen*

Motorüberhitzung und Rinderzucht .....	3
Aufbruch .....	5
Stürme im Süden, Passat im Norden, dazwischen chaotische Ruhe .....	8
Annäherung .....	9
Schöne Tage .....	10
Ruderschaden .....	11
Gesteigertes Kontrollbedürfnis .....	13
MEERBÄRS Maschine streikt .....	13

Bordalltag und Lichterspiele.....	14
Autopilot defekt, keine Heilung ohne Initiationsritus .....	16
Der achte Tag.....	17
Lass uns eilen.....	19
Minerva Nord.....	20
Zweite Etappe.....	24
Und auch dies ist Hochseesegeln... ..	25
Weiter mit Leichtwind .....	28

### Motorüberhitzung und Rinderzucht

Es ist später Nachmittag, wir haben in Opuia ausklariert, die Anmeldung für Fidschi(Savu Savu) per Email losgeschickt – In diesem Teil der Welt wird KONTROLLE mit Freundlichkeit und Charme, flächendeckend, in jeden gesellschaftlichen Winkel kriechend exekutiert und in großen Buchstaben geschrieben.

Es ist schwach windig, wir motoren und nach einer Meile läuft die Steuerbordmaschine heiß. Die Kühlung bekommt nicht genug Seewasser. Sowohl in der Bay of Islands als auch im Hauraki Golf wachsen Algen, Seepocken, Muscheln an den Rümpfen in atemberaubender Geschwindigkeit, egal welches Antifouling der Segler benutzt– die Kühe sind schuld! Na ja, nicht wirklich die



unschuldigen Rindviecher sondern die Menschen, die dafür sorgen, dass auf Neu Seeland mehr Rinder als Menschen leben, von den unüberschaubaren Schafsherden sowie den vielen Quadratkilometern Weideland auf denen zahme Hirschrudel ihrer Schlachtung entgegen äsen ganz zu schweigen.



Und all diese Geschöpfe leben im Freiland auf üppigen Weiden, drei Rinder pro Hektar rechnet der Landwirt, da freut sich jeder biodynamische Tierfreund! Und köstlich mundet natürlich auch das Steak, preiswert lockt das Hirschgulasch im Kühlregal vom COUNTDOWN, in romantischer Harmonie schwingen sich die grünen Hügel über die Landschaft. Blöd nur, dass all diese Viecher ihre Fladen, ihren üppig-juvenilen Pissestrahl auf dieser Idylle verteilen, der reichliche Regen tränkt den Boden tief, die Bäche bringen die Stoffwechselprodukte in die Buchten und Golfe, lassen die Flora und Fauna an den Wasserläufen verkümmern, den Fröschen, den Vögeln bekommt dies nicht, an den Ufern herrscht akustische Sterilität. Doch die Abwässer ernähren die Muscheln, die Algen in den Buchten ganz vorzüglich! Und so kommt es, dass in den drei Monaten, die wir seit dem Werftaufenthalt in Whangarei wieder im Wasser sind unsere Rümpfe so überüberreichen Bewuchs angesetzt haben, dass wir im kühlen Wasser des Herbstes drei Nachmittage lang mit Schnorchel und Schaber bewaffnet das Unterwasserschiff vor der Abreise reinigen mussten. Und fast ebensolange wie die Aktion unter Wasser dauerte es danach die

Unterkühlung mit Rotweinpunsch unter dem Federbett kuschelnd wieder auszutreiben.

Und dennoch erleben wir jetzt, dass der Kühlwassereinlass der Stb. Maschine zu wenig Wasser durchlässt, Muschelwachstum im Einlass und im Schlauch engt halt ein. Wir gehen bei Pahia vor



Anker, das AIS wird ausgekoppelt, wir verstecken uns elektronisch denn nach dem Ausklarieren, hat man uns erkärt, dürfe man nicht mehr anhalten, erneute Anmeldung, Darlegung der Gründe etc. seien erforderlich... nun ja. Wir schütten von innen-oben Chlorbleiche in den Ansaugschlauch, und das kühle Ankerbier in die durstige Kehle, die Sonne ist just untergegangen, noch eine geruhsame Nacht ohne Nachtwache. Am frühen Morgen wird der blockierte Schlauch mit der Deckwaschpumpe gegen gespült, der Wasserweg ist frei. Schnell noch Kaffee kochen, Maschine probelaufen lassen – alles ok. fertig zum Aufbruch.

### [Aufbruch](#)

Wir gehen Ankerauf und die ersten Sonnenstrahlen finden uns in der Mitte der Bay of Islands. Im Westen, am Festland liegen

Nebelbänke, über denen schwerelos die Hügel und ferneren Berge der Nordinsel schweben.



im Osten zum Pazifik hin glüht der Himmel auf, ein



farbenprächtiger Beginn dieser neuen Reise zur pazifischen Inselwelt. Windstille in der frühen Morgenstunde, später kommt Westenwind auf, wir sind wieder unter Segel; unser nächstes Ziel liegt ca. 800 Meilen entfernt, Kurs 29°. Das Minerva Riff bietet sich als Zwischenstopp sowohl für die Schiffe auf dem Weg nach Tonga als auch nach Fidschi an. Gut beginnt die Reise während

nächsten 24 Stunden, stetiger Wind mit 12–15 Knoten, die Welle etwas ruppig von vorne, kühl ist es und klar der

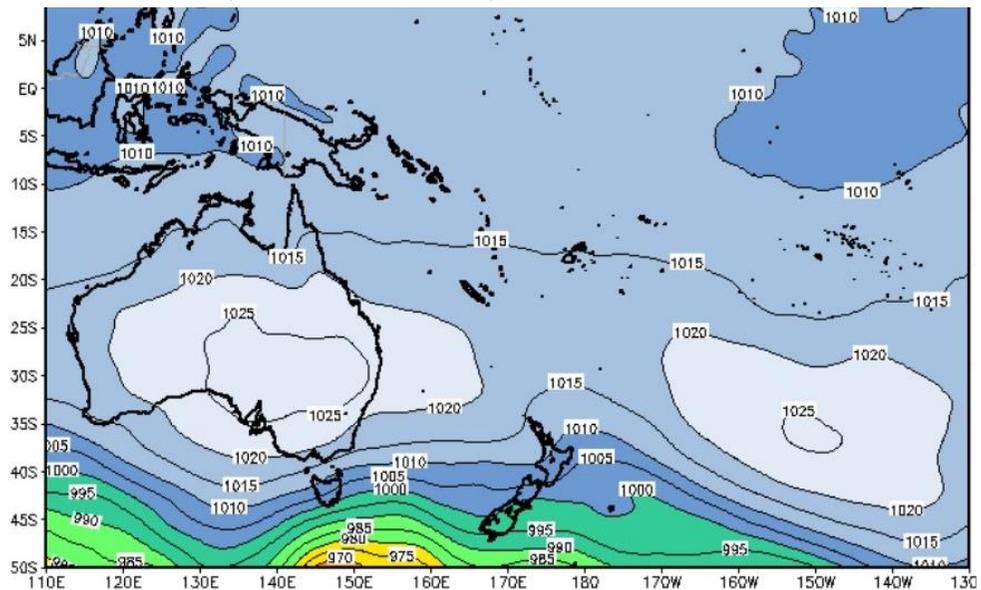


Himmel. Die Twiga läuft bei diesen Wellen mit schraubenden, sich windenden Bewegungen, die Wellekämme klatschen



gegen das Brückendeck, unsere Ohren und der Gleichgewichtssinn müssen sich wieder eingewöhnen. Etwas Seekrankheit kommt im Gewand der Müdigkeit daher, wer Freiwache hat döst oder verholt sich in die Koje.

Stürme im Süden, Passat im Norden, dazwischen chaotische Ruhe



Gewaltige Tiefdruckgebiete reisen im Süden zwischen Neuseeland und der Antarktis von Westen nach Osten, eine stete Abfolge von Stürmen die rund um den polaren Kontinent ihren Weg um den südlichen Globus entlang ziehen, ungehemmt von störenden Landmassen. Zwischen dem Äquator und ca. 20° Süd liegt der nach Westen blasende Passatgürtel mit einem schwachen Tiefdruckgebiet (zumindest außerhalb der Zyklonsaison und die sollte jetzt, bei unserer Abfahrt vorbei sein). Und dazwischen liegt das Niemandsland dieser großen Wettersysteme in denen Flauten und Schwachwindgebiete je nach Kraft der großen Nachbarn sich mal nach Norden, mal nach Süden ausdehnen, selten heftige und niemals verlässliche Winde wehen. Wohl dem der einen guten Motor hat! Und so wird

denn allenthalben geraten viel Diesel zu bunkern, so die Reisenden nicht viele Tage oder gar Wochen fast ohne Wind heftig schaukelnd auf dem Pazifik verweilen möchten. Und das Geschaukel werden sie erdulden müssen, denn die mächtigen Wellensystem vom Süden reichen weit in die Hochdruck-Flautenzone dieser seglerischen Zwischenwelt hinein; lange nachdem die letzten stetigen Winde der südlichen Stürme oder des nördlichen Passats sich ausgeweht haben rollen die Seen noch immer an, kappeln sich mit den Wellen der Gegenseite, geraten – so denn mal Wind aufkommt – zu kleinen, steilen Kreuzseen, die das Schiff bremsen, es auf einer Schlaglochstrecke hopsen lassen.

#### Annäherung

Nach einem Tag frischen Segelns erreichen wir diese Zone, schwache Winde – wir haben Glück! aus dem Süden – bringen uns raumschots langsam voran, lange Flautenstunden wird motort, wir reisen langsam mit täglichen 80 Meilen im Schnitt. Von Neu Seeland ist auch die jährliche Fidschi-Rally aufgebrochen, einen halben Tag später als wir; ein Dutzend



Yachten überholen uns unter Maschine oder motorsegelnd wie die TRUMPETER bei Sonnenuntergang. Sie alle müssen reichlich Diesel gebunkert haben um mit 6–8 Knoten zu fahren, wir sind unter Maschine mit 3.5 Knoten unterwegs, schneller zu motoren würde bedeuten irgendwann, noch vor dem Ziel, den Tank leer zu fahren. Unter Segel sind wir auch zufrieden mit nur zwei Knoten voran zukommen...

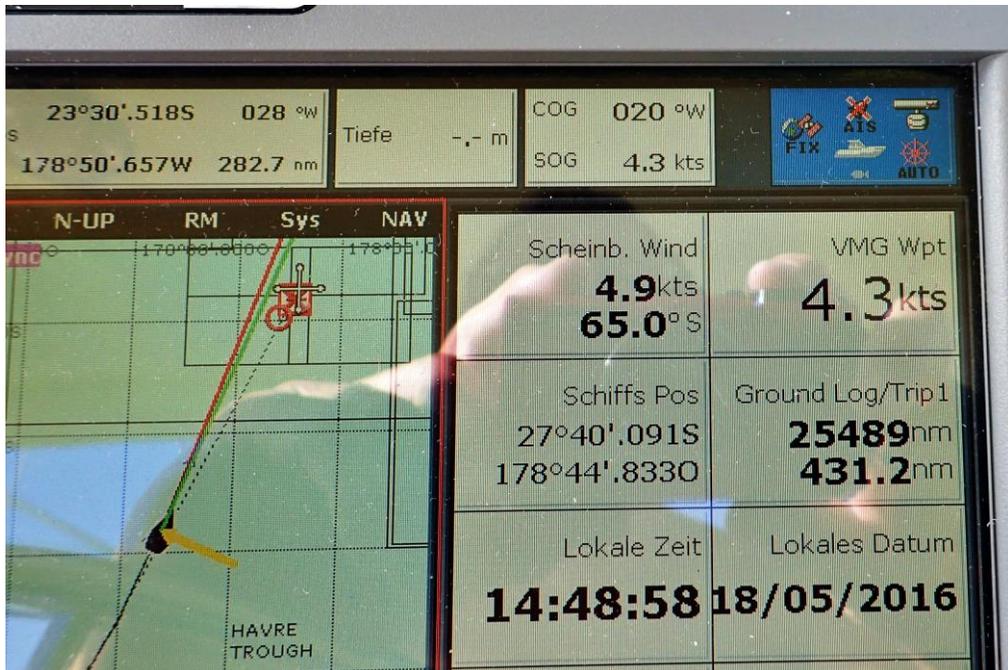
Die Tage, ja auch die Nächte werden wärmer. Ein Ahnen erwacht, dass die Haut bald wieder Sonne und Wind ungebremst spüren und aufnehmen, das Wasser wieder wohlige Temperaturen für Schnorcheltouren erreichen wird, bei denen die Gänsehaut nur der Schönheit des Augenblickes geschuldet sein kann.

#### Schöne Tage

Nach drei Tagen auf See ist die Müdigkeit verfliegen, die Seekrankheit vorbei. Die Welle kommt von achtern, die kabbeligen kleinen Kreuzseen liegen hinter uns, wir können einen halben Tag lang, mal auch einen ganzen Tag unter Segel nach Norden wandern, sorgfältig jeden Windhauch nutzend.



Und an manchen Tagen gibt es Stunden in denen wir sogar flott mit nur wenig Wind voran kommen; unter Genua und Blister läuft dann die Twiga behände 4,3 Knoten bei nur 5 Knoten



scheinbarem Wind.

Kleine Squalls bringen nächtliche Winddreher, am Horizont taucht etwas Gewitterleuchten auf, ein kleiner Regen geht nieder, die Sonne des Tages räumt mit den Wolken auf. Und auch nachts ist es meist klar, der Mond geht auf seine beste Rundung zu, die Nächte sind hell.

#### Ruderschaden

Nachts um 01:00- ich will bei einem Winddreher eine Halse fahren, da ertönt im Heck ein ungutes „Klanck“ und das Ruderrad lässt sich drehen ohne die Ruder mit zu nehmen, der Autopilot funktioniert noch. Helga muss vorzeitig aus der Koje, Fehlersuche. Das 6 mm Stahlseil, das auf Steuerbord an die

Ruderquerstange angreift ist gerissen – unfassbar! Dabei hatte ich dieses Teil auf der Werft in Whangarei noch mit einer neuen Kausch und Kabelschellen versehen! Helga geht ans Ruder, ich



öffne den Boden der Badeplattform, finde darunter nach etwas Suchen die Schadstelle, sie ist Gott sei Dank erreichbar. Mit Dynemabändsel wird der Bruch wieder zusammen gelascht, nach 1 ½ Stunden ist die Ruderanlage wieder einsatzbereit. Meine Nachtwache ist zu Ende, doch danach mag sich der Schlaf nicht so schnell wie ersehnt einstellen, die Ohren und Sinne bleiben noch lange auf Empfang, die Gedanken suchen vergeblich nach der Ursache des Bruches.

Möge es uns gelingen die Defekte immer wieder richten zu können –so selbstverständlich ist dies leider nicht. Kurz bevor wir Neu Seeland verließen hörten wir noch von norwegischen Seglerfreunden, die 200 Meilen vor Neu Seeland bei handigem Wetter ihr Ruder verloren hatten ohne den Grund ermitteln zu

können. Bei dem nachfolgenden Wassereinbruch haben sie ihre LOVINDA TOO aufgegeben und wurden von einem japanischen Frachter abgeholt. Wir waren einige Monate zuvor bei ihnen(Irene und Sven) an Bord zu Besuch, danach waren sie auf der Werft, Kiel und Ruderanlage wurden überholt... ein Albtraum.

#### Gesteigertes Kontrollbedürfnis

An einem Nachmittag werden wir über VHF angefunkt, die Neuseeländische Airforce ist am Mikrophon, ruft uns dank der AIS Kennung mit dem Schiffsnamen. Wir sehen am Himmel keinen Flieger, hören kein Motorengeräusch, wo stecken die bloß? Sie wollen wissen wer wir seien, wohin wir wollen, von wo wir kommen und all dies über 470 Meilen weit weg von Neu Seeland! Ein Grund für diese militärische Neugier in internationalen Gewässern wird nicht genannt. Das Kontrollbedürfnis dieses Landes ist wirklich sehr ausgeprägt, leider gibt es noch keine psychoanalytische Staatstherapie... Doch jedem nach seinem Bedürfnis, nicht jeder kann so normal sein wie wir und Neuseeland war uns ein freundlicher Gastgeber, sie erhalten die gewünschten Auskünfte, bedanken sich und rufen die nächste Yacht auf, diesmal mangels AIS mit deren Positionskordinaten.

#### MEERBÄRS Maschine streikt

Die MEERBÄR ruft uns über VHF als wir 450 Meilen von Neu Seeland entfernt sind, sie hat uns auf dem AIS entdeckt. Anne teilt uns mit, dass bei ihnen die Maschine ausgefallen ist, die Einspritzpumpe hat den Geist aufgegeben und da die MEERBÄR als Mono nur eine Maschine hat haben sie jetzt ein echtes Problem. Und dabei hatten sie die Maschine in Whangarei gerade überholt... Erörterung am Funk: retour nach Neu Seeland segeln?

Besser nicht, denn dort wird in den kommenden Tagen ein mächtiges antarktisches Tiefdruckgebiet für stürmische Winde sorgen. Bleibt Tonga, dort sind Anne und Rainer auch schon gewesen. Bis in die weite Bucht im Norden vor der Hauptinsel können sie segeln und von dort aus sollte es möglich sein von einem Seglerkollegen rein geschleppt zu werden, denn die Passage zum Ankerplatz und zur Marina geht durch enge Fahrwasser, die ohne Maschine mit einem schweren Boot kaum zu passieren sind. Unsere Begleitung ist nicht erforderlich, denn über die ganze Strecke könnten wir sie eh nicht schleppen. Sie nehmen Kurs auf Tonga.

#### [Bordalltag und Lichterspiele](#)

Die Tage sind wärmer geworden, wenn ich gegen 09:00 aus der Koje komme scheint die Sonne und bei dem schwachen Wind

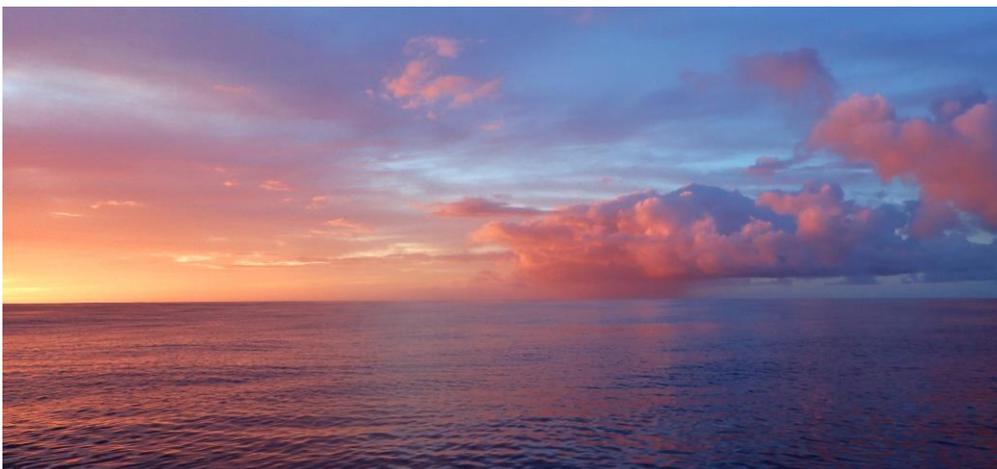


beginnt der Tag aufs freundlichste. Kaffee kochen, den Tag langsam angehen, während Helga sich in der Pflicht langmacht und in den Tag hineindöst, denn sie hat die zweite Nachtwache von ca. 02:00 an, ich die erste, so bekommen wir beide zusammenhängende Schlafzeiten. Die Abende beginnen früh,

tagsüber gibt es keine Wacheinteilung, wer gerade will schaut sich um. Sonnenuntergang gegen 17:45, der Appetit ist wieder da, es wird gekocht, kein Restaurant auf der Welt hat so ein schönes, ständig wechselndes Panorama! Die Sonnenuntergänge sind schnell, manchmal erhaschen wir den kurzen türkisen Flash, der uns von den karibischen Sonnenuntergängen vertraut ist. Dann folgen mondhele Nächte und hinter dem Heck rotiert im Laufe der Nacht das Kreuz des Südens.



Farbenprächtiger und länger anhaltend sind jedoch die morgendlichen Spektakel, wenn erst die tiefen Wolkenbänke am



Horizont hellgrau werden, über babyrosa und graublau überwechseln in glutrote, dann feurige Farbenspiele.

Ein neuer Fahrtentag beginnt, es ist 06:45.



[Autopilot defekt, keine Heilung ohne Initiationsritus](#)

Und zwei Tage später sind wir wieder mit einem Schaden dran: der Autopilot streikt unversehens, legt das Ruder hart steuerbords und lässt sich davon auch nicht wieder abbringen. Wieder Fehlersuche: der Ruderlagegeber scheint defekt zu sein, im stand by lässt sich das Schiff manuell einwandfrei steuern, das ist schon mal eine gute Nachricht. Im Handbuch steht, dass der Ruderlagegeber obligatorischer Bestandteil der gesamten Anlage sei, nun, wir haben ein Ersatzteil an Bord. Dieses wird statt des defekten angeschlossen, aber der Steuerkomputer erkennt das neue Teil nicht. Laut Handbuch gibt es dafür eine Prozedur, Calibration genannt, die mit einer eigenen Choregrafie, beginnend an einer Pier diesen elektronischen Initiationsritus mit Fragen und Antworten über mehrere Akte bis

zu einem Kreistanz auf dem Wasser steigert, ein Zeremonie die im Regelfall durch den Raymarine-Priester geleitet werden sollte. Alles wird Schritt für Schritt beschrieben aber unterwegs ist dieser Akt ganz gewisslich nicht durchführbar. Also versuchen wir mal was der Autopilot ohne diesen elektronischen Stammesgenossen veranstaltet und zu unserer Freude hält unser Steuermann wieder Kurs sobald er von der Fehlinformattion durch den kranken Kollegen getrennt wird. Frage ich mich natürlich wozu dieses Teil denn nun gut ist?? Wenn wir wieder Internet haben werde ich dieser ethnotheologisch-elektronischen Frage nachgehen.

#### Der achte Tag

Nun, wenig fromm erscheint es vom 8. Tag zu schreiben; müsste er nicht eher der erste Tag nach dem siebten sein? Wieder retour, an den Anfang gestellt, neu beginnend? Nein nicht heute, denn wie schon gestern ist heute ein Ruhetag, Gott möge mir verzeihen! Wenn IHm nach sechs Tagen Arbeit ein Tag der Ruhe vergönnt war so möge ER uns zwei Tage zugestehen eingedenk unserer menschlichen Schwäche... Und überhaupt, was hat ER eigentlich nach dieser einen Schöpfungswoche getrieben??

Bedeckt ist es, eine dünne Wolkendecke wartet darauf, dass die Sonne an Kraft gewinnt und den Himmel putzt. Unsere Wettervorhersagen bekommen wir über Skymate. Dies ist eine Iridium Satelliten Verbindung, funktioniert weltweit, nur muss der Kunde für jeden Buchstaben bezahlen, egal ob empfangen oder gesendet - sehr nützlich für kurze Mitteilungen und wunderbar für die Wetternachrichten; ausführliche Mails mit Anhängen sind unerwünscht, führen zum finanziellen Kollaps;

wir könnten auf diesem Wege leicht die gesamte Rente vermailen.

Die Wetterfrösche sagen für die nächsten 24 Stunden Flaute von Norden an, danach soll es – wieder aus Norden! aufbrisen, das können wir gar nicht gebrauchen. Also weiter motoren gen Norden, hoffen dass wir Minerva – jetzt 120 Meilen vor unserem Bug – vorher noch erreichen werden.

Die Sonne hat den Himmel geputzt, eine glatte See mit einzelnen Feldern von Katzenpfötchen zieht um uns herum einen



geschlossenen Kreis in dem wir fahren ohne seinem Rande näher zu kommen. Im Ausguck nur Weite, erst ein Blick auf die kleinen Bugwellen verdeutlicht mir unterwegs zu sein.



Helga hat den Schutz der morgendlichen Frische abgelegt, sich

dem Hörbuch mit der einschmeichelnden Stimme eines Erzähler hingegeben, der ihr von der Geschichte Chinas berichtet, sie ist heute(noch) nicht von dieser Welt.

### Lass uns eilen

Die Wettervorhersage für die nächsten Tage ist ärgerlich; Nordnordwest Wind ! da müssten wir Kreuzschläge machen um nach Savu Savu zu gelangen, und – so wir nicht innerhalb von 24 Stunden Minerva erreichen auch dorthin noch teilweise aufkreuzen. Wir entscheiden uns beide Maschinen laufen zu lassen und mit 4.5 Knoten mit gelegentlicher Segelunterstützung nach Minerva zu eilen um dort einige Tage zu verweilen,



zu schnorcheln, zu schauen wer sonst noch dort am Anker sein wird. Weitersegeln können wir ja wenn der Wind wieder günstiger steht...Zwanzig Meilen südwestlich von Minerva Nord liegt Minerva Süd, ein Brezel-artiges Doppelatoll das bei Ebbe ebenso

teilweise trockenfällt wie das nördliche, ringförmige Minerva. Durch das Fernglas sehen wir die Brecher, dies ist alles was vom Riff zu erkennen ist. Erfreulich zu vermelden, dass die Position der beiden Saumriffe auf der elektronischen Seekarte genau positioniert sind. Eine Yacht hatte innen geankert, drei weitere motoren in unserer Nähe – im Umkreis von 10 Meilen– alle wollen nach Minerva Nord.

#### Minerva Nord



Und von dort hören wir schon auf VHF lebhaften Funkverkehr; was die Almhütte dem Wanderer, ist Minerva dem Yachtie in diesen Wochen des Aufbruches, in denen Weltumsegler, Pazifikbummler, Kiwis auf der Flucht vor dem heimischen Winter nach Norden in die Wärme der Coral Sea streben.



Es hat sich bewölkt, es ist diesig geworden, der Wind dreht schon nach NW, schwach und noch gemütlich. Die letzten zehn Meilen nach Minerva Nord können wir geschwind motorsegeln. An der Außenseite des westlichen Teiles des Saumriffes entlang, ruhiges Wasser, vor der Riffdurchfahrt tummeln sich Dingis mit Schnorchlern und Tauchern, zwei Yachten laufen vor uns, ein lebhafter Verkehr.



Auf drei unterschiedlichen Ankerplätzen zählen wir insgesamt 29 Yachten, darunter zwei Motorschiffe, man könnte glatt



anfangen Eintrittsgelder zu erheben! John und Lynn ankern mit ihrer Windflower zwischen uns und dem Riff, das Bild entstand

bei dem morgendlichen Niedrigwasser. Die beiden organisieren seit Jahren die All Points Rally von Fidschi und Tonga nach Neuseeland im Oktober und in die andere Richtung im Mai.

Wir ankern neben der QI, Thomas aus Hamburg und Gaylyn aus Australien begrüßen uns, am Abend sind wir bei ihnen an Bord, sie segeln auf einer Contest 46.

In der Nacht brist es auf, das angekündigte Tiefdruckgebiet kommt an, bringt 25–30 Knoten Westen Wind, draußen baut sich eine 4 Meter hohe See auf die bei Flut spürbar über das Riff in die Lagune einbricht und die Boote zum Tanzen bringt. Am Morgen reiten weiße Wellekämme auf den Windseen hinter dem Riff, die Ankerketten stehen stramm; Thomas will Anker auf gehen denn der Wind, obwohl stärker als erbeten, steht günstig für sein Ziel, Tonga.



Seine Kette ist am Grund in 14 Metern Tiefe um Felsblöcke gewickelt und der Winddruck hat sie fest in Gesteinsspalten gepresst. Mit Geduld und zahlreichen Hin und Her Manövern



gelingt es den Beiden nach einer halben Stunde den Anker aus dem Grund zu holen. Die Boote, die nach Tonga segeln wollen folgen ihnen in kurzer Zeit, Minerva Nord wird leerer. Und gegen Mittag dreht der Wind auf Südwest, flaut auf 15–20 Knoten ab – Wir entschließen uns auch los zu segeln, schnell noch das Dingi an Deck nehmen, Motoren checken, Öl ergänzen, aus dem Reservekanister Diesel in den Tank umfüllen, Anker auf um 15:30h nach 24 Stunden erholsamer Pause.

Die Riffdurchfahrt sieht heute lebhafter aus...



Auf der Rückseite dieses Tiefdruckgebietes hoffen wir mit Glück 200 Meilen zügig nach Norden zu gelangen bevor wieder Schwachwind zu erwarten ist. Bis Savu Savu sind es 420 Meilen.

## Zweite Etappe

Die Twiga tragt munter los; von Steuerbord rauschen die Wellen heran heben das Schiff vier Meter in die Höhe, der Blick über den Horizont wird weit, der Wind kommt heftiger, die Wellentäler engen unsere Weltsicht ein, umgeben uns mit einigen Sekunden der Ruhe. Die Windsee baut sich auf der Grundsee mit 60° Winkel auf, kleine Kreuzseen verwandeln die Ordnung der langgestreckten pazifischen Wellenkämme in ein gischtendes Chaos. Manche Schaumkronen brechen sich bevor die Welle unter uns durchläuft, klatschten gegen und über die Bordwand, Es wird nass an Deck und leider auch gelegentlich in der Plicht. Es wird dunkel. An Deck blasen 25 Knoten Wind, wir reisen flott mit 7 Knoten nur unter Genua durch die helle Vollmond- Nacht. So ganze 200 Meilen werden es doch nicht, nach hundert Meilen schwächelt der Wind, ab 140 Meilen wird die See glatt, Null Wind, der frische Hauch an Deck wird uns freundlicherweise Großsegel der Twiga zugefächelt, die sich in der hügeligen 3 Meter hohen



Restdünnung wiegt. Maschinenfahrt kommt nicht in Frage, wir haben nicht mehr genug Diesel an Bord um unser Ziel motorend zu erreichen- aber keine Flaute dauert ewig;

Und auch dies ist Hochseesegeln...

Genua bergen, Autopilot und Navigation abschalten und es dem Wind gleichtun – ruhen.

Ein Bad mitten auf dem Meer hat auch seinen Reiz, zwei kleine Fische begleiten uns und am Bb.-Kiel kleben noch Muscheln und



anderer Bewuchs aus der Bay of Islands, eine gute Möglichkeit sie abzuschaben. Den beiden kleinen Begleitern gefällt es, sie schnappen nach den absinkenden Muschelresten, große Viecher kommen nicht in Sicht.

Lesen, etwas am Schiff werkeln, dösen, sich schaukeln lassen. Und es ist auf dem Katamaran nur ein Schaukeln, ein gehoben werden, ein sich Neigen – auf Einrumpfschiffen führt diese Dünung zu sich aufschaukelnden Pendelbewegungen, die ein Leben an Bord mühsam machen und das Rigg sowie die Ruderanlage mehr beanspruchen als normales Segeln. Doch die

Lebensqualität auf der Twiga ist tadellos, wir können entspannt zuwarten. Der Sonnenuntergang spiegelt sich auf dem glatten



Wasser, wir werden heute einfach ins Bett gehen, denn sobald der Wind wieder kommen sollte werden wir eh wach. Ein

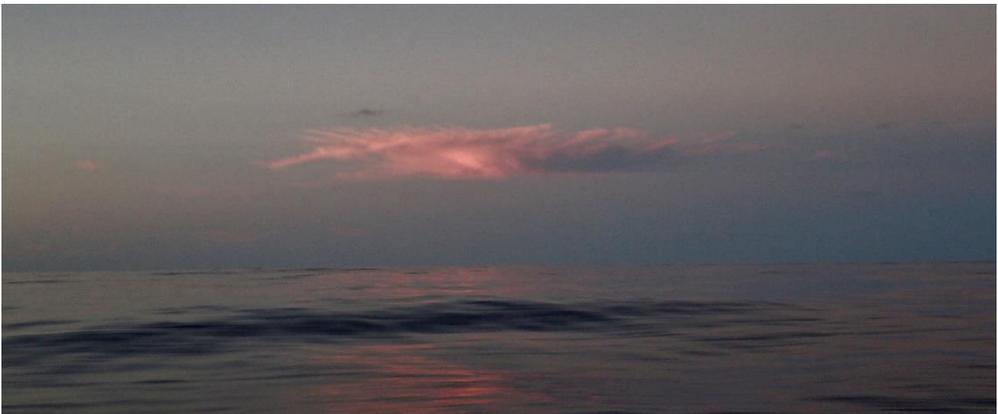


Sundowner an Deck im schwindenden Tageslicht, Warten auf den Mond der eineinhalb Stunden später über dem Horizont



erscheint. Schon ein wenig angenagt, doch noch recht prächtig anzuschauen.

Nun ist es schon der fünfte Tag seit Minerva, täglich haben wir im Schnitt 50 Meilen zurückgelegt. Die See ist ruhig geworden, auch der geringe Wind bringt uns voran, mal mit mal mit drei Knoten Geschwindigkeit die wir erreichen da die Twiga nicht gegen Wellen anlaufen muss. Es sind geruhsame Tage auf dem



Meer, schon fast vergessen wie schön die Weite des Meeres bei Ruhe ist; dank der Maschinen haben wir uns sehr daran gewöhnt zu motoren, wenn der Wind mal nicht so will wie wir, uns daran

gewöhnt von der Natur nur das zu akzeptieren was im Augenblick kommod erscheint.

[Weiter mit Leichtwind](#)

Jeden Morgen fragen wir die Wetternachrichten ab, Skymate braucht eine Minute um uns mit den aktuellen Vorhersagen sowie den Emails zu versorgen. Ludger von der Green Duck schreibt uns aus Savu Savu, weiter im Norden seien die Windbedingungen etwas lebhafter, mal schauen. Doch in den kommenden zwei Tagen werden wir weiterhin mit Argusaugen auf den Wind achten müssen um jeden Hauch zu Weiterkommen zu nutzen.



**System running** 05/26/2016 21:44 GMT

Weather Service: Point Forecast  
 Location: -18.49833,-179.7775  
 Date: 05/26/2016 21:34  
 Model: Global Forecast System

Date	Hour (GMT)	Air Temp (F)	Dew Temp (F)	Hum (%)	Wind Speed (kts)	Wind Dir	SLP (mb)	Cloud Cover (%)	Precip (in)	Precip Type	Thunder Storms
5/26	18	78	67	68	7-10	82	1016	99	0.0	None	Unlikely
5/27	00	78	66	66	4-5	90	1016	94	0.0	None	Unlikely
5/27	06	79	67	67	6-8	118	1015	76	0.0	None	Unlikely
5/27	12	79	70	73	7-9	78	1016	53	0.0	None	Likely
5/27	18	78	70	74	4-5	120	1015	0	0.0	None	Likely
5/28	00	79	71	76	5-6	137	1016	0	0.0	None	Unlikely
5/28	06	78	72	82	8-11	144	1014	0	0.0	None	Unlikely
5/28	12	79	73	82	7-10	122	1016	0	0.0	None	Likely
5/28	18	79	73	81	7-10	118	1015	1	0.0020		Likely
5/29	00	79	73	80	6-8	85	1015	10	0.0040		Likely
5/29	06	79	72	78	5-6	103	1014	33	0.0	None	Likely

5.0 Volts 40.2° C

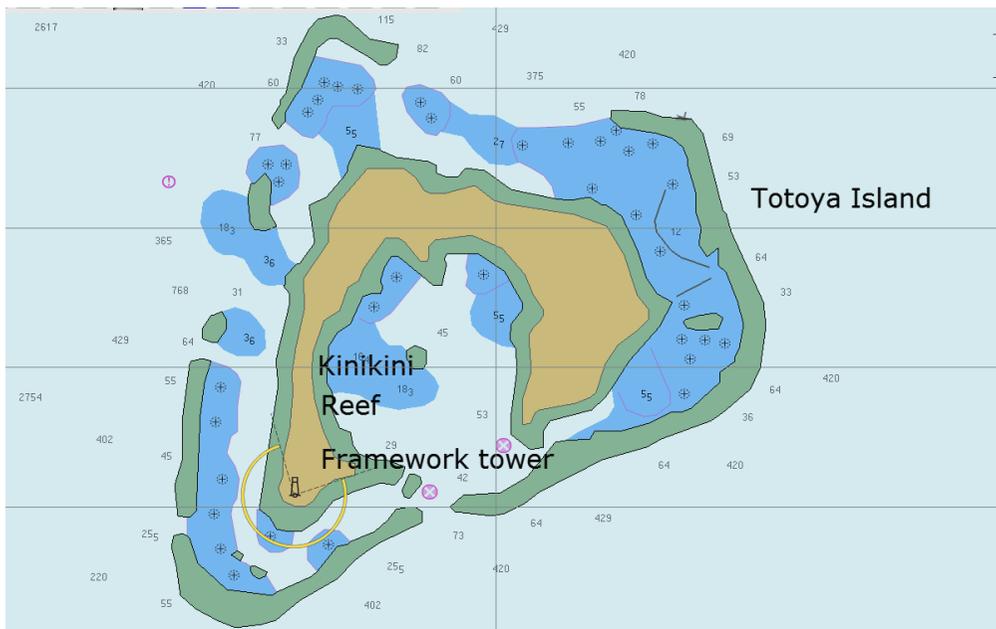
Von der Meerbär lesen wir, dass sie noch immer vor Tonga in der Flaute langsam voranschleichen, noch kein Land in Sicht. Unter normalen Segelbedingungen hätten sie die Reise nach Tonga

gemessen von unserem letzten Treffen südlich von Minerva in knapp zwei Tagen beenden können, nun sind sie schon sieben Tage unterwegs.

Am Morgen des fünften Tages ist dann Land in Sicht. Nicht unser



Ziel, Savu Savu, das liegt auf einer großen Insel im Norden, noch 150 Meilen voraus, sondern Totoya Island, ein hoch aus dem Meer ragender erloschener Vulkankrater mit einem umgebenden



Saumriff. Sieben Meilen östlich davon segeln wir langsam vorbei; es hätte uns schon gereizt hier an Land zu gehen, aber wir haben

noch nicht einklariert und in diesen formellen Fragen sollen die Behörden hier humorlos sein...Am Abend liegt Totoya Island versinkend am achterlichen Horizont, ein leichter, fast zaghafter Wind aus Osten bewegt uns voran.

Die Nächte sind mild geworden, die winterliche Kälte Neu Seelands liegt eintausend Meilen hinter uns im Süden. Zu warm um voll bekleidet zu sein, zu kühl um die Sterne nackend zu betrachten; ein dünnes Kapuzenhemd sorgt für den nächtlichen

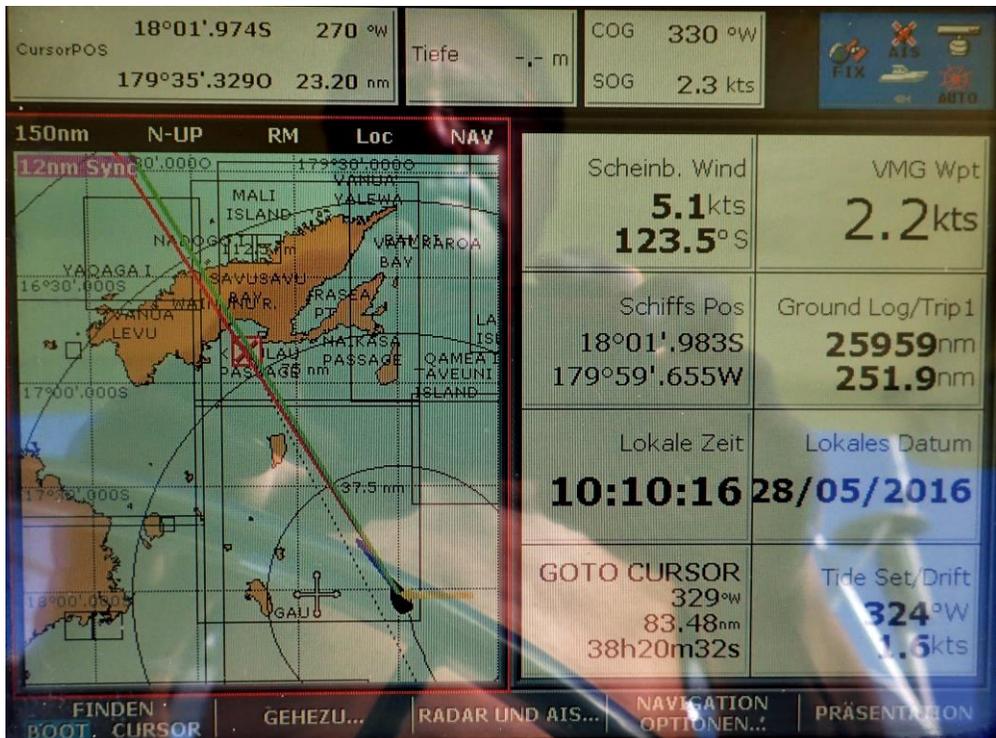


Komfort. Am nördlichen Horizont steht der große Wagen, der Polarstern verweilt noch 20 Grad unter der Kimm, hinter dem Heck rotiert das Kreuz des Südens. Mondaufgang gegen 22:00, ockerfarben zwischen dünnen Wolkenbänken am Horizont, schon sind ein Drittel des Mondes geschwunden; hell, leuchtend gelb wird er bei seinem weiteren Aufstieg bis er weiß im Zenit über der TWIGA steht.

Jeden Tag müssen wir ca. 2–3 Stunden die Maschine laufen lassen um genügend Strom zu laden. Bei dem schwachen Wind steht der Windgenerator still und die Solarpaneele werden von

den Segeln verschattet, denn hier auf der Südhalbkugel scheint die Sonne von Norden und just dahin sind wir unterwegs.

Die Behörden wollen kurzfristig verständigt werden, dass wir kommen; wer hier in der Südsee keine Möglichkeit hat von Bord aus Emails zu versenden muss beim Einklarieren mit deftigen Strafgeldern rechnen – die Freiheit der Meere...



Achtzig Meilen vor Savu savu schicken wir die Ankündigung raus, Montag vormittag wollen wir ankommen.

Auf die letzten 40 Meilen bekommen wir endlich guten Segelwind. Nur leider würden wir, so wir denn den Segelgenuss so richtig auskosten wollten, am Sonntag in der Früh auf Fidschi ankommen – das wird teuer, denn die Behörden wollen, dass man sogleich einklariert und das kostet Feiertagszuschlag, 200

Dollar zusätzlich. Also reffen wir die Genua bis auf Handtuchgröße runter, machen gerade genug Fahrt, dass der



Autopilot Kurs halten kann und schleichen uns unserem Ziel entgegen. Und am Sonntag abend, es ist schon zu spät um Einzuklarieren, kurz vor Sonnenuntergang sind wir in Savu Savu vor Anker auf einem mit Korallen bedeckten Meeresgrund; an eine der vorhandenen Mooringe dürfen wir nicht gehen, die Gesundheitsbehörde verbietet dies strikt solange nicht der Quarantäne Offizier an Bord gewesen ist, höchst eigenartig... Und über Funk werden wir herzlich willkommen geheißen, bekommen Anweisungen wie wir uns zu verhalten haben.

Freunde sind schon da, die Yara aus Hamburg und weiter in Bucht liegen noch zwei Ösis. Morgen werden wir einklarieren, und uns umschaun. Der Ort macht von See her einen gemütlichen Eindruck, viele kleine Geschäfte an der Uferstraße, ein Fähranleger, grüne Hügel, Palmen, eine gebirgige Insel mit viel Urwald und es ist wunderbar warm!



Also dann: Angekommen auf Fidschi, ein Ankerbier.