

SEEREISE ANS ENDE DER WELT

Der Trip, den die Crew des Hamburgischen Verein Seefahrt (HVS) gerade hinter sich hat, war das klare Gegenteil von dem Schönwettersegeln, das die meisten sich wünschen, wenn sie der segelfreien Zeit in Deutschland entfliehen und viele Flugstunden entfernt aus einem Flugzeug steigen. Nicht Karibik, klares Wasser und gekühlte Drinks haben die gestandenen Segler gebucht, sondern Southern Ocean, tiefschwarze See und Kap Hoorn. In ihrem Blog berichtete die Crew regelmäßig von ihrem Törn von Auckland bis nach Ushuaia, SEGEL JOURNAL präsentiert die besten Auszüge.

FOTOS _ Crew der Haspa Hamburg/ Hamburgischer Verein Seefahrt



So sehen neun frischgebackene Kap Hoorniers aus! Ein tolles Selfie vor dem markanten dreieckigen Felsen belohnt für alle Mühen und Entbehrenen



Aussetzen der Wetterboje



Sieht nicht nur ungemütlich aus, ist es auch

27.1., AUCKLAND – DIE GROSSE BUNKER-ORGIE

Sehr arbeitsreiche Tage der Vorbereitung liegen hinter uns, langsam nimmt das Vorhaben Südpazifik konkrete Formen an. Die *Haspa Hamburg* ist bis unters Deck beladen mit allem, was neun Leute für vier Wochen nonstop auf See zum Leben brauchen. Dazu sind seit gestern auch fünf JCOMM OPS-Wetterbojen an Bord, die wir auf unserer Reise aussetzen werden. Den Überblick unter Deck zu behalten ist eine hohe Kunst, wir erstellen eine Stauliste nach der nächsten. Alles muss genau überlegt werden, damit wir auf See keine Versorgungsengpässe haben. Wir haben jetzt von der Klopapierrationierung von 20 Blatt pro Person und Tag Abstand genommen und lieber noch etwas nachgekauft. Das klingt sicher lustig, ist aber von essentieller Bedeutung. Dank der Unterstützung von Hamburg Süd konnten wir aber auch etwas von Bord geben: Die Regattasegel treten die Reise nach Südamerika warm und trocken in einem Container an.

28.1., AUCKLAND, SICHERHEITS-CHECKS

Die große Bunker-Orgie liegt hinter uns, die *Haspa Hamburg* ist komplett beladen. Die Logistik ist abgeschlossen, nun richten wir unser Augenmerk auf die Sicherheit auf See. Jeder hat seine persönlichen Sachen geordnet und seine Schwimmweste gecheckt, die Grabbags sind gepackt und gestern Nachmittag stand Sturmsegelsetzen auf dem Programm. Bei schönstem Sommerwetter haben wir Trisail und Stormjib gesetzt, wohl wissend, dass die Realität wohl deutlich anders aussehen würde. (...) Ganz besonders aufschlussreich war die Installation des Notruders. Selbst unter den Laborbedingungen im Viaduct Harbour war es uns für fast 20 Minuten unmöglich, den Stift der Ruderhalterung durch die offenbar zugespakte Führung zu stecken. Eine gründliche Spülung und eine ordentliche Portion McLube lösten dieses Problem schließlich. Zwar werden wir wohl kaum in die Situation kommen, auf Legerwall zu liegen, aber es ist doch beruhigend zu wissen, dass jetzt im Ernstfall alles funktioniert.

30.1., GOODBYE, AUCKLAND

Das Wasser aus dem Wassermacher schmeckt, der Mast steht, die Segel sind an Bord: Wir können los! Der Zoll hat das Schiff verlassen und der Landstrom wird abgesteckt. Als Abschiedsgruß fährt eine Maori-Gruppe mit ihrem Kanu um uns herum. Das Abenteuer kann beginnen. Übrigens: heute vor 400 Jahren wurde das Kap Hoorn entdeckt!

31.1., VOR DEM EASTCAPE DER NORDINSEL NEUSEELANDS

Seit einem Tag befinden wir uns auf einer strammen Kreuz gen Süden, die Ostküste Neuseelands hinunter. Das hatten wir eigentlich nicht gebucht und auch die Wellen haben mit der langen Dünung, die man vom Ozeansegeln kennt, wenig zu tun. Eine gewaltige Bordsteinkante nach der nächsten lässt Rumpf und Rigg bis ins Mark erschüttern. Dabei ist es warm und eigentlich schön zum Segeln, wären da nicht die alltäglichen Verrichtungen, die an Bord zu tun sind. Beim Kochen, Bilgechecken oder Steuerseile-nachziehen kann man die zeitweilige Schwerelosigkeit, wenn sich die See einmal wieder direkt unter unserem Rumpf auftut, nur leidlich genießen. So mussten schon einige der Crewmitglieder dem permanenten Gestampfe ihren Tribut zollen. Nichtsdestotrotz, die Stimmung ist gut: Vor wenigen Minuten haben wir die ersten Albatrosse, die Schutzheiligen der Seefahrer, gesichtet. Um böse Geister fernzuhalten, haben wir außerdem die Schuhe eines Crewmitglieds, deren Verbleib unter Deck nicht mehr zumutbar war, am Radarmast aufgehängt. Es kann also nichts passieren.

2.2., BUTTERFAHRT ÜBER DEN SOUTHERN OCEAN

Die Nacht über strafte uns eine hartnäckige Flaute, mit der aufgehenden Sonne setzte eine leichte Brise ein, die uns nun mit unbeständigen Winden zwischen fünf und 10 Knoten versorgt. Dabei müssen wir noch immer hoch am Wind fahren und machen nur mühsam Strecke nach Osten. Grund hierfür ist ein ausgedehntes Hochdruckgebiet an der Südost-Spitze Neuseelands, an dessen Nordgrenze wir uns nun entlanghangeln. Wir hoffen, dieses in ein paar Tagen über eine kleine Luftbrücke nach Süden durchqueren zu können. Zwar ist es etwas unbefriedigend, nur so langsam voran zu kommen, aber wir alle sind uns einig, dass wir diese entspannten Tage an Bord sehnsüchtig vermissen werden. Wer trotzdem meckert, hat jederzeit die Gelegenheit, auf der Wetterkarte einen Blick auf die Roaring Forties zu werfen, die uns noch bevorstehen und die in prächtigstem Rot-Orange erstrahlen. Und so genießen wir unsere unerwartete Butterfahrt in vollen Zügen. Aufgrund der guten Kochbedingungen haben wir beschlossen, bis auf weiteres auf Freezedry zu verzichten und Davids Nudeln in Käse-Schinken-Sahnesoße von gestern Abend haben einen vorläufigen kulinarischen Höhepunkt markiert. Gerade nähern wir uns dem Sonnenuntergang und der Großteil der Crew sitzt in der warmen Sonne im Cockpit und hält nach Albatrossen und Delfinen Ausschau oder spielt Quartett zu Ray Charles und Led Zep. Dazu



Schuhe als Glücksbringer



Die Morgendämmerung bringt die Crew in unterschiedlicher Verfassung zum Vorschein

duftet es nach frischem Brot, das Jens gerade backt. Fehlt eigentlich noch zollfreies Einkaufen...

4.2., EINE WOCHE AUF SEE

Der Wind bläst mal mehr, mal weniger stark, aber immer konsequent von vorne. Die letzten zwei Tage hatten wir im Schnitt 25 Knoten Wind. Unerfreulicher Weise steht hierbei keine gleichmäßige Dünnung, sondern eine Kabbelsee, wie sie schöner auf dem Kattegat nicht sein könnte. Naja, vielleicht ein bis zwei Nummern größer. (...) Ein positiver Aspekt des Ganzen ist sicherlich der, dass wir so in den letzten Tagen Schiff und Crew ausgiebig auf Seetüchtigkeit überprüfen konnten. Mittlerweile hat alles unter Deck einen sicheren Platz gefunden und man entwickelt immer mehr Routine beim Anlegen des Ölzeugs im Dunkeln, während man durch den Salon geschleudert wird. Wie es sich für ein gutes Trainingslager gehört, ist für heute wieder ein Ruhetag eingeplant und bei moderaten Winden (natürlich von vorne), konnten wir alle noch einmal im Cockpit duschen. Mit großer Wahrscheinlichkeit das letzte Mal, denn die Temperaturen beginnen zu fallen. Sollten wir es nicht sowieso schon gewesen sein, so sind wir nun also bestens vorbereitet auf die bevorstehenden Herausforderungen und freuen uns darauf, unsere Anstrengungen vielleicht bald auch in Meilen umsetzen zu können.

6.2., TELEFONKONTAKT MIT DEM VEREIN EIN HAMBURG

Nach acht Tagen zwischen Kreuz und Flaute haben wir seit gestern endlich achterliche Winde! Zunächst standen diese auch noch genau auf der Kurslinie, so dass wir vor dem Wind kreuzen mussten. Aber heute Morgen, pünktlich zum Sonnenaufgang, passte dann alles: Vollzeugbrise, strahlender Sonnenschein und eine erfreulich ruhige See machten das Segeln unter dem A6 zu einem wahren Vergnügen. Das mussten wir uns in der Nacht davor allerdings hart verdienen, denn der Südpazifik hatte sich in ein Tintenfass verwandelt. Kein einziger Stern war zu sehen und man hatte den Eindruck, allein das Meeresleuchten reiche schon aus, um einen zu blenden. Dazu drehende Winde direkt von hinten. Umso größer war die Freude, bei


dem Telefonat mit zuhause heute Morgen von den traumhaften Bedingungen berichten zu können. Zurzeit rauschen wir bei etwa 20 Knoten Wind unter Gennaker dahin. Der aktuelle Geschwindigkeitsrekord wird von Paul bei 14,4 Knoten gehalten. Speed, den wir gut gebrauchen können, denn wir befinden uns schon wieder auf der Flucht vor einem neuen Hoch, das uns in ein paar Tagen den Weg nach Süden abzuschneiden droht. Deshalb werden wir uns auch bedeutend weiter in die roaring 40ties begeben müssen, als das ursprünglich der Plan war, um konstantere Winde zu erhalten.

8.2., WEIT WEG VON DER ZIVILISATION

Abgesehen von einer erneut flauen Nacht haben wir nun endlich die Windbedingungen, die wir uns auf dieser Route erhofft hatten. Die letzten zwei Tage unter Gennaker haben uns endgültig hinaus auf den Southern Ocean getrieben. Das nächstgelegene Land, die Chatham Islands, liegt jetzt etwa 700 Meilen nordwestlich von uns, und das ist auch nicht gerade eine Metropolregion. Auf der Flucht vor den Hochdruckgebieten haben wir außerdem erheblich Strecke gen Süden gemacht, so dass wir, wenn es so weiter geht, wohl heute Nacht den 50. Breitengrad und damit die "Furious Fifties" erreichen werden. Das macht sich auch so langsam bemerkbar: Die Dünnung wird immer prächtiger, zurzeit wohl so etwas über fünf Meter mit vereinzelt kleinen Brechern und die Nächte werden kalt. Gestern haben wir das UKW-Funkgerät ausgeschaltet. Hier hört uns sowieso keiner und die Anlage verbraucht nur Strom. Wir sind also auf uns gestellt. Allein die Albatrosse stehen uns weiterhin treu zur Seite und drehen alle paar Stunden ihre majestätischen Kreise um die *Haspa Hamburg* um zu kontrollieren, ob hier noch alles in Ordnung ist. Ist es. Abgesehen von den Vögeln machen sich hier unten aber selbst die Meeresbewohner rar. Vor drei Tagen kreuzte eine kleine Gruppe Wale unseren Kurs. Aber Delfine haben wir seit einigen Tagen nicht mehr gesehen. Ansonsten sind da nur die Weiten des Südpazifiks, durch die wir nun zumeist unter dem Kite dahinrauschen. Bei Böen bis zu 29 Knoten haben wir gerade den A5 geborgen um das Tuch zu schonen. Wir werden noch einer ganze Weile darauf angewiesen



In den letzten Tagen
mussten wir wieder einige
Schläge einstecken



Im Trockenanzug macht die
Rauschefahrt doppelt Spaß

sein. Außerdem ziehen wir es momentan vor, die pechschwarzen Nächte ohne freifliegendes Tuch abzuwettern. Bei aller Freude an der Rauschefahrt ist Vorsicht eben doch besser als Nachsicht.

10.2., DIE SACHE MIT DER ETA

Die ersten Tage unserer Reise haben wir wenig Glück mit dem Wind gehabt. In unserer Verzweiflung hatten wir uns dann immer weiter nach Süden gewandt. Selbst die berühmten "Furious Fifties" haben uns gestern Morgen dann zunächst mit einer erneuten Flaute empfangen, die uns sogar genötigt hat, bei bestehender Dünung die schlagenden Segel zu bergen und uns treiben zu lassen. Jetzt scheint der Schalter allerdings umgelegt und endlich keimt in uns die Hoffnung, dass wir unsere Flüge von Ushuaia nach Hause doch nicht umbuchen müssen. Seit fast zwei Tagen haben wir beste Southern Ocean-Bedingungen und machen endlich Strecke nach Osten. Vor allem die schweren Gennaker A5 und A6 haben wir wie unsere eigenen Kinder lieb gewonnen. Bei bis zu 19 Knoten Fahrt vor der Welle kommt mit ihnen schon ein klein bisschen Volvo Ocean Race-Feeling auf, wobei die wohl heute schon im Zielhafen wären. Zu den oben beschriebenen Bedingungen gehört allerdings jetzt auch die Kälte, die nun endgültig Einzug hält. Nach und nach beginnt jeder in der Crew, seine persönlichen Wärmestrategien auszuspielen. Von mehreren Kleidungsschichten über Wärmepads bis hin zu Trockenanzügen erstreckt sich das Spektrum. Aber nichts wärmt so sehr, wie die Freude an der Rauschefahrt und dem langsam erkennbaren Fortschritt auf der Karte. Gut so, denn wir haben ja einen Termin in Ushuaia.

11.2., AUSBRINGEN DER UNO-WETTERBOJEN

Dass wir uns hier momentan so ziemlich am Ende der Welt befinden, hatten wir ja bereits erwähnt. Tatsächlich sind diese Gewässer so vereinsamt, dass es großen Bedarf an Wetterdaten von hier gibt. Im Rahmen einer Kooperation mit dem US-Amerikanischen Wetterdienst (NOAA) und JCOMM OPS haben wir daher die Aufgabe übernommen, während unserer Fahrt einige Wetterbojen auszubringen.

Fünf an der Zahl haben wir in Auckland an Bord genommen und in den letzten zwei Tagen haben wir nun die ersten zwei Drifter über Bord gegeben. Normalerweise erfolgt dies von Containerschiffen aus, aber da hier unten sonst niemand unterwegs ist, haben wir der *Haspa Hamburg* eine Zweitfunktion als Forschungsschiff verpasst. So fungiert auch unser Schiff selbst als mobile Wetterstation und sendet einmal am Tag Wetterdaten an einen globalen Datenpool. Einmal im Wasser senden die Bojen Daten über Position und vor allem Wassertemperatur und Luftdruck. Um dem ganzen einen persönlichen Touch zu verleihen, haben wir beschlossen, die Bojen etwas zu verzieren. Die erste trug den Schiffsnamen, sowie die Namen der Crewmitglieder und das HVS Logo.

Ansonsten schlagen wir uns weiter wacker durch die südlichen Breiten bei mal mehr, mal weniger angenehmen Bedingungen. Himmel und Hölle liegen hier nur wenige Stunden auseinander. Besondere Rätsel gibt uns hierbei immer wieder die Dünung auf, die so überhaupt nicht unseren Erwartungen entspricht. Nahezu permanent herrscht hier eine komplett chaotische Kreuzsee mit Wellen aller Größenordnungen und aus allen Richtungen gleichzeitig. Wer sich an das Spiel aus Grundschulzeiten mit dem großen Tuch und dem Ball erinnert, dem sei gesagt: Wir sind der Ball.

14.2., AM ENDE DER WELT

In etwa 30 Stunden werden wir Point Nemo passieren. Den Ort auf der Welt, der am weitesten von Land entfernt ist. In Westen die Chatham Islands, im Osten Südamerika, im Norden die Osterinseln und im Süden die Antarktis. Weiter weg geht nicht und ein bisschen mulmig ist einem schon zumute bei dem Gedanken, hier draußen wirklich komplett auf sich gestellt zu sein. Besonders hart sind im Moment die Nächte. Eine solche Finsternis haben wir alle noch nie erlebt. Hier gibt es weder Mond noch Sterne und selbst das Meeresleuchten ist verschwunden. Was bleibt, ist eine perfekte Dunkelheit in der die roten Zahlen der Kompassanlage am Mast die einzige Lichtquelle darstellen. Nach einer gewissen Zeit fangen diese vor den Augen an zu tanzen und man hat das Gefühl, man führe nur

Die Verbindung zur Segelgruppe steht – Skipper Dirk berichtet



noch im Kreis. Dazu ist es erbärmlich kalt. Wer kann, zieht den Schlafsack bis unters Kinn zu. In der Koje werden Mützen getragen und der Atem steht uns nun quasi permanent vor dem Mund. Das Wasser hat hier etwa 7 Grad. So schlägt man sich also bis zum Sonnenaufgang durch, der aber, wie Paul richtigerweise feststellte, aber auch eher ein "Hellerwerden ist". Die tatsächliche Sonne sieht man hier eher selten. Wer das hier nachempfinden möchte, kann das zu Hause mit einfachen Mitteln tun. Man lasse sich zu einer unchristlichen Zeit wecken, sagen wir mal um 4 Uhr morgens, und begeben sich auf den Balkon. Die Temperaturen in Deutschland müssten derzeit eigentlich passen. Dort starre man dann für 4 Stunden auf seinen Radiowecker. Teetrinken ist erlaubt. Wer daran dann Gefallen findet, ist herzlich eingeladen, der Segelgruppe Störtebeker beizutreten. Dann gibt es auch noch Level 2 und 3 mit achterlichen Winden und Schaukelwellen mit permanenter Halsengefahr. An dieser Stelle möchte ich allerdings nicht die Belohnungen verschweigen, wie ein unverhoffter Ritt auf einer Welle durch die Dunkelheit und ein kaum zu beschreibendes Gefühl der Freiheit. Dinge, die - da sind wir uns einig - die Strapazen absolut wert sind.

15.2., BERGFEST!

Die Entscheidung die Party jetzt und heute stattfinden zu lassen, fiel relativ kurzfristig aufgrund einer Kursänderung, aber dazu später mehr. So fand sich die gesamte Crew etwa 50 Meilen südlich von Point Nemo im Cockpit zusammen, um gemeinsam die Halbzeit unserer Reise zu feiern. Als wäre es geplant gewesen, schien dazu das erste Mal seit bestimmt einer Woche endlich mal wieder die Sonne. Wie soll es auf dem Gipfel auch anders sein? Zur Feier des Tages gab es Schokopudding, auch um die Freiwache zu besänftigen, die wir

für das Gruppenfoto natürlich aus dem Schlaf reißen mussten. Somit waren aber auch seit einer gefühlten Ewigkeit einmal wieder alle aus der Crew gleichzeitig wach. Einige Gesichter hatte man schon kaum mehr in Erinnerung, außer im zerknautschten Zustand direkt nach dem Wecken, oder nach einer anstrengenden Wache.

Am Abend erwartete uns dann noch ein ganz besonderes Highlight. Wir haben tatsächlich ein anderes Schiff gesehen. Hier unten! Bei Sonnenuntergang passierte uns ein Frachter mit Ziel St. Lorenzo in Argentinien. Beim Funkkontakt mit dem wachhabenden Offizier brachte dieser nicht mehr als ein ungläubiges: "You are pretty far away from home." heraus. Eine Aussage, der wir nur schwerlich widersprechen konnten. Er schien hier unten noch weniger mit einem deutschen Segelschiff gerechnet zu haben, als wir mit ihm. Als die Sonne dann im Pazifik versank, ging ein durchaus etwas surrealer Tag zu Ende. Aktuell liegen wir wieder in einer Flaute. Die Zeit können wir allerdings gut gebrauchen, denn wir haben beschlossen unsere Reise jetzt doch in den 50s fortzusetzen. Das Tiefdruckgebiet, das sich in etwa fünf Tagen vor uns bilden soll, ist einfach zu groß, um es nördlich umfahren zu können, und so sind wir auch nach Rücksprache mit unseren Beratern an Land zu dem Schluss gekommen, dass wir uns hier unten im Süden mehr Optionen offen halten. Dies bedeutet aber, dass wir wohl oder übel etwas schlechtes Wetter werden ertragen müssen. Die letzte Nacht haben wir genutzt, um uns noch einmal richtig auszuschlafen und nun treffen wir alle unsere persönlichen Vorbereitungen für die zweite Hälfte unserer Reise.

18.2., DREI WOCHEN AUF SEE

Offshoresegeln. Da denkt man an Freiheit, an die schier unendliche Weite des Ozeans und das endlose Firmament über einem. Stimmt alles. Das Leben an Bord und vor allem unter Deck steht allerdings in einem krassen Gegensatz hierzu. Man stelle sich allein vor: Hier leben seit drei Wochen neun erwachsene Menschen auf der Fläche einer 2 Zimmer Wohnung. Einer ziemlich schäbigen, wenn man ehrlich ist. Naturgemäß muss hier auf jegliche Privatsphäre verzichtet werden. Alles ist öffentlich und man ist nie alleine. Abgeschnitten von so gut wie allen Nachrichten (über die Ergebnisse des HSV werden wir glücklicherweise informiert), leben wir hier in unserer ganz eigenen Welt. Einer schrägen Welt und das darf man durchaus wörtlich verstehen, denn in aller Regel schieben wir Lage und haben eine Neigung von bis zu 45°. Seile, die im Salon unter der Decke gespannt sind, dienen als Hilfe, wenn man sich unter Deck zu seinen Sachen oder in die Koje hangelt. Mitunter der anstrengendste Teil der Wache. Der Salon bildet auch mit der (offenen) Küche das Herzstück des Schiffes. Hier wird gekocht, geschlafen, abgewaschen, Segel werden genäht und es wird sich an- und ausgezogen. Und das alles gleichzeitig, rund um die Uhr. Da hier eh alles schief und in Bewegung ist, muss auf Sitzgelegenheiten leider verzichtet werden. Entweder es gelingt einem, sich zwischen Mast und Bordwand zu verkeilen oder man muss sich mit dem Boden vorlieb nehmen. Die oben erwähnten Hangelleinen dienen gleichzeitig als Wäscheleinen zum Aufhängen des nassen Ölzeuges, was dem Ganzen leider ein gewisses Waschküchenflair verleiht. Im achterlichen Teil des Schiffes, von uns liebevoll Akommodation genannt, ist es etwas ruhiger und trocke-

ner. Zumindest solange, bis Skipper und Navigator das Routing besprechen, denn hier befindet sich auch die Naviecke.

Als letzte Räumlichkeit unserer kleinen Bordführung steht die Nasszelle auf dem Programm. Zweckmäßig eingerichtet, aber immerhin mit Tageslicht ist sie immer wieder Schauplatz akrobatischer Meisterleistungen beim Toilettengang bei Wellenschlag. Aber auch die Zeit verhält sich in unserem Universum anders. Tag und Nacht haben an Bedeutung eingebüßt. Hier zählt nur noch das Wachsystem: 4 Stunden arbeiten, 4 Stunden ruhen. Welche Tageszeit man für seine Wache erwischt ist, nachdem wir munter eine Zeitzone nach der nächsten durchqueren, ist einem ständigen Wandel unterworfen. So steht man bei völliger Dunkelheit auf oder geht bei strahlendem Sonnenschein ins Bett. Das ist immerhin schon vorgewärmt, denn die meisten von uns teilen sich die Koje mit ihrem Wachgegenpartner. Nun muss zunächst das Leesegel, das heißt die Kojenwand, mit einer Flaschenzugkonstruktion hochgezogen werden, um nicht im Schlaf aus dem Bett geschleudert zu werden. Einmal in den Schlafsack eingemummelt gilt es, möglichst schnell und effizient zur Ruhe zu kommen. Mehr als drei Stunden Schlaf am Stück sind nämlich nicht drin, da von den vier Stunden ja noch Zeit für An- und Ausziehen abgehen. Bei der Geräuschkulisse hier – tosende Wellen an der Rumpfwand, heulender Wind, schreiende Winskurbeln und Wachgänger – keine ganz leichte Aufgabe. Besonders bitter ist die Zeit nach dem Mittagessen, denn dann wird auch noch der Diesel angeschmissen um die Batterien zu laden und der Wassermacher nimmt glicklernd seine Arbeit auf. Danach heißt es wieder: Aufstehen, Ölzeug anlegen und ab an Deck für die nächste Wache. Und da hat man sie dann wieder: Die Weiten des Ozeans und den endlosen Himmel.

20.2., ES IST NASS

An Deck bei Regen und Gischt sowieso, aber auch unter Deck fühlt man sich wie in einer Tropfsteinhöhle. Der Kampf gegen die Feuchtigkeit wird zwar tapfer fortgeführt. Überall liegen Schwämme und wer eine Hand frei hat, beginnt fleißig zu lenzen. Aber insgesamt müssen wir uns wohl damit abfinden, dass wir bis zum Erreichen unseres Ziels nicht mehr trocken sein werden. Allein die Nässe des getragenen Ölzeuges würde reichen, um das halbe Schiff unter Wasser zu setzen. Wenn wir dann in einem Tiefausläufer mit 20 Knoten Boatspeed durch die Wellen tauchen, rinnt das Wasser durch jede noch so kleine Schwachstelle im Deck. Verantwortlich dafür, dass mittlerweile auch die Kojen feucht sind, ist allerdings das Kondenswasser. Besonders beim Kochen sammeln sich erhebliche Mengen an der Decke. Wie ein Aufguss in einer eiskalten Sauna. Die Salonkoben mussten wir aufgeben, da hier das Wasser zum Teil in Strömen die Wände hinunter rinnt. Glücklicherweise haben wir mittlerweile alle Wetterbojen ausgesetzt (die letzte treibt jetzt mit dem Hamburger Tor geschmückt etwa 400 Meilen westlich von uns), so dass wir die Backbord-Grinderkoje beziehen konnten. Hier muss man sich zwar den Schlafplatz mit der Bilgepumpe teilen, liegt dafür aber etwas trockener. Trotzdem muss regelmäßig die Decke gewischt werden. Die größte Herausforderung besteht zu jedem Wachbeginn darin, trockenen Fußes in die Seestiefel zu kommen. Hier finden verschiedene Strategien Anwendung. Auch das Ölzeug selber heißt einen

nach dem Aufstehen kalt und nass willkommen. Einzige Chance auf eine temporäre Besserung verspräche die Heizung, diese können wir aber bei von hinten einsteigenden Wellen nicht in Betrieb nehmen. So gilt also: Augen zu und durch.

Wir befinden uns weiterhin auf mehr oder weniger direktem Kurs Richtung Kap Hoorn. Immer entlang des 57. Breitengrades machen wir zurzeit im 3. Reff gut Strecke Richtung Osten, so dass wir die Hoffnung haben, heute Nacht die zweistelligen Längengrade zu erreichen. Ein weiterer kleiner Meilenstein. Auf unserer Fahrt ziehen immer wieder kleinere Tiefausläufer über uns hinweg, die wir aber bislang problemlos abwettern konnten. Das Wasser hat jetzt übrigens nur noch 6 Grad. Ungemütlich. Es gibt aber auch große Lichtblicke: Per hat aus Milch- und Kakaopulver einen Instant-Hot-Chocolate gemischt, so dass wir uns die eisigen Nachtstunden mit einem heißen Kakao versüßen können. 🌀

Das ganze Abenteuer zum Nachlesen unter: hvs-hamburg.de



HAMBURG SÜD SOUTHERN OCEAN CHALLENGE

Mit der Teilnahme des roten Flagschiffes Haspa Hamburg am Rolex Sydney Hobart Race im Dezember 2015 erfüllten sich die aktiven Segler des Hamburgischen Verein Seefahrt einen lange gehegten Traum. Nach der erfolgreichen Überführung durch den Southern Ocean von Auckland bis nach Ushuaia, bei der die Crew von Skipper Dirk Harenberg zum ersten Mal in der Geschichte des HVS mit einem Vereinsschiff das berühmte Kap Hoorn passierte, segeln Schiff und Crew nun weiter nach Buenos Aires. Von dort aus sind weitere Touren geplant sind, im August wird die Haspa Hamburg zu den Olympischen Sommerspielen vor Rio erwartet. Anschließend ist eine Rückregatta nach Hamburg mit einem Zwischenstopp auf den Azoren geplant.