



Bruch im Niemandsland

An einem gottvergessenen Ort mitten im südindischen Ozean hätten die Blauwassersegler Heide und Erich Wilts beinahe ihr Schiff verloren. Wenn der Reserveanker ihre 25 Tonnen schwere *Freydis* nicht gehalten hätte, wären sie samt Crew mitten im Nirgendwo gestrandet



Die Bucht sollte sicher sein – doch dann wechselten die Seen die Richtung

Eine Ankerkette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied – diese bittere Erkenntnis blieb auch uns nicht erspart auf einer Reise mit der *Freydis* zu den subantarktischen Inseln im Südindischen Ozean. Nach 600 Seemeilen Wasser und Sturm freuten wir uns auf einen Landfall in der Apostelgruppe (Crozet). Während der vergangenen Stunden war das Barometer in den Keller gestürzt: Das angekündigte Sturmtief hatte uns erreicht. Wir brauchten dringend einen sicheren Ankerplatz!

Irgendwo in Lee der Hauptinsel sollte es eine geschützte Bucht geben. Die Detailkarten sind jedoch ungenau, zeigen

die Küste zum Teil nur als gestrichelte Linie. Die Bucht, die wir schließlich finden, enttäuscht uns. Viel zu klein, nirgends ein Fleckchen Strand, nur steile Felswände ohne Aufstiegsmöglichkeit, mit Höhlen voller Seebären. Wie im Fahrstuhl gelangen sie mit der hochschwappenden See zu ihren Ruheplätzen, während sie auf dem Tang, der von den Felsen wie lange Bärte herabhing, ins Wasser rutschten. Etwas tiefer gurgeln dunkle Höhlen, die uns wie Eingänge zur Unterwelt erscheinen. Wir machen kehrt – und kamen später doch zurück, denn einen besseren Ankerplatz auf der Grande Ile finden wir nicht.

Als zusätzliche Sicherung

zum 42 Kilo schweren Bügelanker mit 30 Meter Kette bringen unsere drei jüngsten Crewmitglieder eine Leine an Land aus, indem sie vom Dingi aus die Insel über einen Felsvorsprung entern und die gespleißten Drahtseile befestigen – Tauwerk würde sich am scharfen Gestein rasch kaputt scheuern. Ans Ende des 20-Meter Draht-Vorläufers wurden 100 Meter Leine geknüpft. Wie wichtig diese Vorsichtsmaßnahme war, sollte sich bald herausstellen.

Das Barometer sinkt weiter. Schwere Fallböen orgeln auf uns herab, und jedesmal ruckt der Anker. Das Schreien der Vögel, das Bellen und Heulen der Seebären hallt durch die Nacht und der Wind in der Ta-

kelage singt uns ein unheimliches Schlaflied.

Um 05.00 Uhr früh habe ich Ankerwache. Peitschende Sturmböen werfen die *Freydis* kreuz und quer, soweit Leine und Anker es erlaubt. Gischtteufel tanzen durch die Bucht. Der Nebel hat sich verflüchtigt, und ich kann sehen, dass draußen die Hölle los ist: überall Schaumkämme, waagrecht fliegendes Wasser. Es tost und donnert. An den Eingangsfelsen explodiert die Brandung und spritzt viele Meter hoch über sie hinweg. Die Bucht ist ein ungemütliches Nest geworden. Im Cockpit ist es nass und kalt. Pinguine und Robben hechten durch die aufgewühlte See, als gäbe es keinen Sturm für sie. Zwei Stunden später Frontdurchzug, steiler Barometeranstieg. Typisches Rückseitenwetter zieht auf, blauer Himmel und Sonnenschein. Gegen Mittag scheint der Spuk endgültig vorbei. Auf zur Insel!

„Bloß keine Zeit verlieren“, treibt Erich zur Eile an. Zusammen mit den vier Sportlichsten aus der Crew wagt er den riskanten Aufstieg zum Inselplateau. Ich bleibe mit zwei Oldies an Bord. In ein paar Stunden, wenn die See sich beruhigt hat, will er uns holen.

Doch die Hoffnung, dass es ruhiger wird, erfüllt sich nicht. Obwohl die Sonne von einem makellos blauen Himmel scheint, der Wind abnimmt – soweit wir das in der Bucht beurteilen können – und das Barometer steigt, wird die See immer wilder. Zu meinem Entsetzen haben die Seen ihre ►



Nur mühsam, und nach einer gewagten Kletterpartie, konnten die Leinen an Land gebracht werden. Zur Sicherheit waren sie mit Drahtvorläufern gegen Durchscheuern geschützt (li). Der Blick vom Grat der subantarktischen Inseln auf die tosende See ist überwältigend

Richtung gewechselt, sodass die Brecher jetzt direkt in unsere kleine Bucht branden. Weiß vor Gischt liegt sie wie im Nebel. Dann die erste Wasserwand. Eine etwa acht Meter hohe, schäumende Woge rast auf uns zu, überspült den gesamten Felseingang der Bucht und einen Großteil der Höhlen. Etwa jede fünfzigste See ist so ein Kaventsmann. Dass sie nicht über unserem Boot zusammenschlagen, verdanken wir allein dem breiten, dämpfenden Kelpgürtel, hinter dem wir liegen.

Die Festmachertrosse erweist sich als Segen, sie läuft nicht direkt, sondern in einer Kurve um das Kelfeld herum und wirkt dadurch wie eine Feder. Aber das Schleifen der Kette, das Rucken des Ankers lässt uns schaudern. Sollte er sich losreißen, zerschellen wir bestimmt an der Felswand. Wir müssen unbedingt einen zweiten Anker ausbringen!

Gemeinsam zerren wir 30 Meter Reservekette aus der Bilge, schäkeln sie an den zweiten Bügelanker und werfen, nachdem wir die Kette am Poller befestigt haben, vom Cockpit aus Anker samt Kette über Bord. Danach ist uns wohler. Aber die Situation bleibt kritisch.

Die Bucht ist zu einem schäumenden Hexenkessel geworden. Die *Freydis* tanzt auf und ab, wird hochgerissen und zurückgeworfen, hin- und her geschleudert, wie in einem überdimensionalen Shaker. Im Boot poltert alles durcheinander. Das Gefühl der Ohnmacht ist am schlimmsten.

Wie zum Hohn steigt das Barometer weiter. Trotzdem nimmt der Sturm nicht ab. Stunden vergehen, nichts bessert sich,

im Gegenteil: Immer häufiger öffnen sich gähnende Täler vor uns. Das Wasser weicht zurück, als ob die etwa 12 Meter tiefe Bucht leergesaugt werden sollte. Fassungslos blicken wir in Abgründe und fürchten, jeden Moment mit dem Boot auf Grund zu schlagen. Aber da kommen schon die nächsten Wasserwände angerollt...

Wir zwingen uns zur Ruhe. Am liebsten würden wir die beiden Ankerketten und die

Festmacherleine loswerfen und mit voller Maschinenkraft auslaufen. Doch bei der geringsten Komplikation mit unserer nur 60 PS starken Maschine würden wir von den Brechern an den Felsen zermalmt werden. Wenn wir aber tatsächlich rauskämen, müssten wir Erich und den Rest der Crew auf der Insel zurücklassen – ohne Nahrung und ohne ausreichende Kleidung. Und wer weiß, wann wir zurückkehren könnten, falls uns der Sturm vertriebe? Auch hätten wir keine Anker mehr, um in einer anderen Bucht Sicherheit zu finden. Also abwarten. Erich weiß wahrscheinlich nicht einmal, was in der Bucht los ist, sonst wäre er längst wieder da.

Am späten Nachmittag sehe ich plötzlich die fünf Gestalten oben auf dem Felsgrat. Endlich sind sie von ihrer Wanderung über die Insel zurück. Jetzt müssten wir sie mit dem Dingi abholen, aber bei dem Chaos ist das unmöglich, das wissen sie auch. Erich schaut nach der Festmacherleine, macht Zeichen und brüllt, wir sollen den Motor für kurze Zeit laufen lassen, damit er nicht streikt, wenn wir ihn im Notfall brauchen. Also entlüften, Ventil öff-



16 Millimeter stark ist der Edelstahlwirbel, der zwischen Kette und Ankerschaft eine sichere Verbindung schaffen sollte. Lochfraß hat ihn jedoch so geschwächt, dass er brach – zum Glück war ein zweiter Anker ausgebracht





nen, Keilriemen zurecht klopfen, starten. Aus dem Auspuff sprudelt das Kühlwasser wie es soll. Unser letzter Ausweg schnurrt beruhigend. Nach zehn Minuten stellen wir die Maschine wieder ab. Wie gut, etwas tun zu können. Erich scheint sich zu freuen. Er hält die Faust hoch, schüttelt sie: Viel Glück und bloß nicht unterkriegen lassen, heißt das.

Die Sonne ist untergegangen, am Himmel sind dunkle Wolken aufgezogen. Unsere Leute haben eine eiskalte, windige Nacht im Freien vor sich. Sie haben nichts zu essen, nichts zu trinken und tragen wegen der anstrengenden Wanderung nur leichte Wäsche unter dem Ölzeug. Trotzdem wären wir Tausend Mal lieber bei ihnen als hier an Bord.

Riesensturm vögel schwimmen am Kelprand, zerfleischen verwundete Pinguine und Robbenbabys, die von den Brechern gegen die Felsen geschlagen wurden. Werden sie vielleicht einmal genauso auf uns herumhacken?

Die Nacht bricht herein, rabenschwarz. Die infernalische Geräuschkulisse der Bucht terrorisiert uns jetzt noch stärker. Das Heranrauschen und Branden der Seen, das Heulen und Brüllen der Seebären in ihren Höhlen, das Rucken, Scharren und Rumpeln der Ankerketten unter uns ist kaum zu ertragen. Hin und wieder leuchten wir mit dem Halogenscheinwerfer das Inferno ab, um unsere Position zu überprüfen. Aber bei Nacht sind Entfernungen schlecht einzuschätzen. Die Wand scheint näher zu rücken und mit ihr die grellweißen Brandungstreifen und Gischtfontänen. Irgendwann entdecken wir, dass unser Ankerball vertrieben ist. Slippt der Anker, ist er gebrochen? Schwer zu beurteilen. Wenn der andere Anker ebenfalls slippt oder bricht, dann gute Nacht.

Morgengrauen und noch im-

mer Weltuntergangsstimmung. Aber kein Zweifel: Die Roller werden niedriger, kommen in größeren Abständen und verlieren an Kraft. Zwischen den hohen Wasserwänden gibt es immer wieder Serien flacherer Wellen. Das haucht uns neues Leben ein, lässt uns endlich wieder Mut fassen.

Das Abbergen unserer Inselgänger mit dem Dingi gelang wider Erwarten gut, die Blessuren – ein gebrochener Finger, eine gequetschte Hand, Prellungen und Schürfwunden – hielten sich in Grenzen. Als dann aber alle wieder an Bord waren, flossen doch die Tränen.

Das Anker-auf-Manöver verlief nicht so einfach: Zuerst zogen wir die Landleine ein, die Erich beim Verlassen der Insel losgeworfen hatte. Anschließend holten „alle Mann“ den Reserveanker mit seiner gesamten Kette von Hand ein, weil die Ankerwinde mit der Kette des Hauptankers belegt war. Beim Einholen des Hauptankers entdeckten wir, dass der Anker sich tatsächlich losgerissen hatte. Der 16 Millimeter starke Wirbelschäkel aus Niro, den wir in Südafrika gekauft und zwischen Kette und Ankerschaft angebracht hatten, war gebrochen. Nun wurde auch klar, warum der Ankerball (ein dicker Fender) durch die ganze Bucht gewandert und schließlich auf der flachen Stelle am Eingang hängen geblieben war: Die Sorgleine, mit der wir Anker und Ankerball verbunden hatten, war nicht lang genug, deshalb wurde der Anker in den hohen Wellen durch den Auftrieb des Ankerballs immer wieder angehoben und versetzt. Noch einmal musste die erschöpfte Mannschaft ran und den Anker an der Sorgleine bergen. Das alles passierte in höchster Eile, weil wir ja ständig mit Brechern rechnen mussten. Danach verließen wir fluchtartig die Bucht. ⚓

EERDMANS

yachtversicherungen

Bootsversicherungen von Weltklasse!

Lemmer (NL) T +31 -514 56 36 55
Deutschland T 04343 -49 99 91

www.eerdmans.de

SIE SEGELN, WIR KÜMMERN UNS UM DIE DETAILS



Karibik | Mittelmeer | Südpazifik | Indischer Ozean | Nordamerika | Südostasien

Setzen Sie entspannt die Segel! Moorings kümmert sich um alles rund um Ihre Charter - von der Auswahl der passenden Yacht mit höchstem Qualitätsstandard bis zur Organisation Ihrer Anreise sowie der Verpflegung. Und Sie genießen einfach nur die Vorfreude auf Ihren Segelurlaub.

Vertrauen Sie auf unsere langjährige Erfahrung, wir garantieren Ihnen ein einzigartiges Segelerlebnis.

Besuchen Sie uns
auf der boot
vom 22.-30.01.2011!

Beratung & Buchung direkt bei:
Moorings
Tel: 06101-55 791 517
E-mail: moorings@mooringsnet.de
www.moorings.de

Oder über folgende Spezialagenturen:
Argos Yachtcharter, KH+P Yachtcharter,
Master Yachting, SALT Charter,
Seasail Yachts

Moorings
Weltweit Segelurlaub der Extraklasse

Besuchen Sie uns auf der boot in Halle 13D36