

Sieben Farben Blau – 1 Paar- 2 Ozeane- 34 Länder

Themenabend Januar 2024

Alle Abbildungen
 © Claudia Clawien
 Jonathan Buttman

Dieses Mal war's eng, bei dem besonders interessanten Thema fand das grosses Publikum kaum Platz in dem zugewiesenen Saal. Ein junges Paar in Berlin, der Tontechniker Jonathan, und die Sozialpädagogin Claudia Clawien, beschliessen, das bürgerliche Leben aufzugeben und die Welt zu umsegeln. Ohne reiche Erbschaft, einfach so. Bisher eifrig auf den Berliner Seen gesegelt, nun den SKS, den deutschen Hochsee-Küstenschein und Sprechfunkzeugnis gemacht und das Hochsee-segeln gelernt.

Das Schiff: Nun ging's an die Suche für ein geeignetes Schiff, das man noch bezahlen kann. Sie wurden am Ijsselmeer fündig und fanden eine Feltz Skorpion 2, eine 35 Fuss Stahlyacht, einen Langkieiler mit Pinnensteuerung, mit 8.5 t Verdrängung ein nicht gerade schnelles, aber stabiles Schiff. Für 30'000 Euro fast ein Schnäppchen, zumal der Ausbau schon für Langfahrten taugte. Eingebaut ein 35 Ps Volvo Penta mit 150 l Dieseltank (man wollte ja vor allem segeln), der feste 180 l Frischwassertank wurde noch mit einem flexiblen 120 l Tank ergänzt. Erst später auf dem Törn bauten sie noch einen kleinen Watermaker (Kata-dyn Power Survivor 80) ein. Erst nach der Atlantiküberquerung, ganz schön mutig.



Das Schiff wurde mit gelegtem Mast über die niederländischen Wasserwege, die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal und dann über den Mittellandkanal nach Berlin unter Motor motort.

An dem 40 Jahre alten Schiff gab's viele Roststellen auszubessern und den Innenausbau anzupassen. Man musste auch ca € 10'000 investieren, um es für eine Weltumsegelung einzurichten. Nach Reparatur der Schadstellen und Undichtigkeiten wurde fleissig gepinselt, Antifouling und Neuanstrich. Eine gebrauchte Aries Windfahnensteuerung wurde installiert, für Flautenfahrten ein elektrischer Autopilot an der Pinne. Wanten und Stagen wurden ausgetauscht, ein Bügel-

anker und ein gebrauchtes Banana-Boot mit Beseglung als Dinghi gekauft. Für die Sicherheit ein passives AIS, eine EPIRB und eine gebrauchte Kurzwellenanlage (Icom 718) mit Pactor-Modem. In der Kajüte wurden die Polster ausgetauscht und ein neuer Herd und eine neue Toilette eingebaut. Aus Schweizer Sicht hatte man sehr viel bekommen für wenig Geld. Unterwegs musste noch etwas Geld angefasst werden, für etwa 5'000 Euro einen neuen Aussenborder, eine neue Genua, eine Solaranlage mit bis zu 300 W als Ergänzung zum vorhandenen AmpAir Windgenerator von max. 100 W. Auch der 40 Jahre alte Volvo Penta wurde teilweise überholt. Eine schön ausgerüstete Langfahrt-Yacht für € 45'000 !! Das Boot wurde auf INTI, den Sonnengott der Inkas, getauft, Heimathafen Berlin.



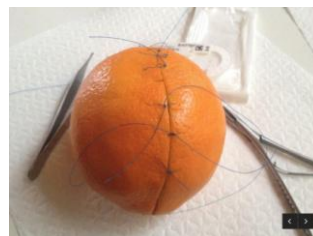
Der Autopilot an der Pinne



Blick unter Deck.

Medizin und Meteorologie

Mit einer Ärztin wurde eine intensive Nothilfe-Ausbildung und sogar ein chirurgischer Nähkurs durchgeführt, an Orangen. In der Südsee war man froh, als Jonathan, von seiner Fan-Gruppe „Smutje“ genannt, beim Zerlegen eines Yellow-Thun sich mit dem scharfen Fischmesser an der Hand verletzte und er dann gemeinsam genäht wurde. Claudia, von der Fanggruppe die „Capitana“ genannt, machte es wohl auch gut, so dass der Arzt, dem es erst nach einer Woche gezeigt werden konnte, des Lobes voll war.



Schöne
Übungsnahte
und Knoten.

Und sehr gezielt wurde eine medizinische Ausrüstung und Medikamentierung zusammengestellt. Sogar ein Spezialkurs mit einer Meteorologin wurde durchgeführt, speziell wurde die Erkennung von Squalls besprochen. Diese bilden sich besonders in den Konvergenzzonen am Äquator bei labiler Schichtung, mit Sturmwirbeln und Wolkenbrüchen sind sie wie noch nicht entwickelte Mini-Gewitter. Jonathan beschrieb später in einem ausführlichen *Blauwasser.de*-Artikel seine Squall-Erfahrungen.

Zur Wettervorhersage wählten sie die *Windy-app*, eine schöne Software für Vorhersagen von Wind, Wellen, Tide und Bewölkung, die aber keine Isobaren am Boden, keine Fronten und Isohypsen in den geopotentiellen Höhen zeigt, was wohl nicht so interessiert.

Letzte Vorbereitungen

Das Schiff, im September 2012 am Ijsselmeer übernommen, war Anfang Juli 2013 fertig revidiert und ausgerüstet, nun wurde die gekündigte Wohnung ausgeräumt und alle nicht mehr nötigen Verpflichtungen aufgelöst, eine Website für den Blog und die Kommunikation eingerichtet. Und es gab eine grosse Berliner Abschiedsparty.

Erste Etappe Bremen

Nun wurde das Schiff geslippt und ein besonderer Weg gewählt, der Weg über die Ostsee, um das Boot einzurichten und Probe zu fahren. Dazu wurde der Weg von Berlin über den Oder-Havelkanal gewählt. Mit dem alten Hebewerk Niederfinow abgesenkt und nach *Stettin* gedampft. Hier wurde in einer Marina der Mast, die Stagen und die neuen Wanten gesetzt und alles segelfertig gemacht. Über zahlreiche Häfen der Oder ging es entlang der Ostsee nach *Kiel*. Nun durch den Nord-Ostsee-Kanals über *Cuxhaven* nach *Bremerhaven*. In der alten Heimat *Bremen* wurde der Abschied von Familie und Freunden gefeiert.

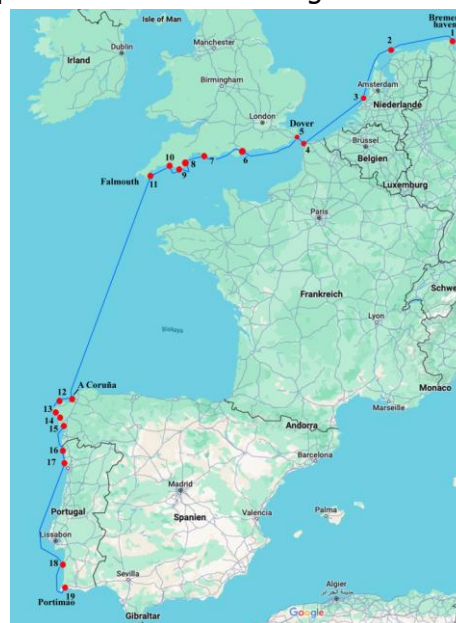


Die perfekt revidierte INTI in Berlin beim Wassern.

Zweite Etappe: Kap Verden

Am 22. August 2023 ging's dann richtig los, von *Bremerhaven* in kräftigen Schlägen nach *Oost-Vlieland*, *Scheveningen* und *Calais*, von hier aus in Mini-Etappen nach *Dover* und langsam entlang der englischen Küste in den Solent, nach *Lyme Regis*, *Brixham*, *Salcomb*, *Plymouth* und *Falmouth*.

Ein Grund für die Verzögerungen war auch der stotternde Anlasser der Maschine, der schliesslich ausgetauscht werden musste. Am Freitag, den 13. September los auf den grossen Schlag über die Biskaya, kurz nach der Hafenausfahrt von *Falmouth* mit 6-7 Bft. aus Süd einen auf die Mütze bekommen, wild gegenan bei Starkregen und schlechter Sicht. Doch dann drehte der Wind und es lief, und eine ganze Delphinschule munterte die Besatzung auf. Nach vier Tagen schliesslich die Landung in *A Coruña*, wo sie sich zwei Tage erholten. An der Galizischen Küste ging es nur mit Hindernissen weiter, zunächst in die kleinen Hafenstädtchen *Corme* und *Camariñas* an der Nordküste. Beim *Cap Fistere* auf dem Weg nach *Muros* blockiert die Schraube.



Also Tauchen und mit einem scharfen Messer die Reste eines Fischernetzes von der Schraube sägen. Wassertemperatur 15°C, mit Neoprenanzug kein Problem. In *Portosin* warteten sie zwei Wochen auf den portugiesischen Norder, den erwarteten Nordwind, zwei Nächte in *Viana do Castelo*. Wieder ein Netzteil in der Schraube, diese Mal brachen drei Gummiverbinder der Welle, motorlos unter Segeln in den Hafen *Povoa de Varzin*, zehn Tage Verzögerung in der Werft. Über *Sines* ging's in den Algarve-Hafen *Portimao* an der Südspitze.

Nach zwei Nächten wurde *Rabat-Salé* erreicht, freundlicher Empfang und tagelange Erkundung in Marokko. Dann ein grosser Schlag von 500 sm auf die kleinste Kanaren-Insel *La Graciosa*.



Links das bunte Leben in Rabat, Melonenlagerung. Rechts der Hafen Caleta del Sebo auf La Graciosa.

Die Überfahrt war anstrengend. hohe Wellen, stärkerer Wind gegenan wechselten mit Flauten. Ausser einer grossen Delphinschule, die eine Zeitlang das Boot begleitete, sogar schwimmende kleine Schildkröten. Auf *La Graciosa*, der kleinsten Kanaren-Insel, gab's weder Landstrom noch heisse Duschen, aber eine unkomplizierte Seglergemeinde. Weihnachten auf der kleinen Insel, Smutje spielt den Weihnachtsmann für die Kinder des Nachbarschiffs „Hamburg“. Fröhliches Silvestertreiben, dann Überfahrt nach dem 170 sm entfernten *Santa Cruz de Tenerife*. Hier wurde die INTI überholt und gewartet, eine Bilge-Warnung eingebaut und auf *San Miguel* eine neue Genua 1 angefertigt. Nun Verlegung zur Nachbarinsel *La Gomera*, hier noch weitere Basteleien und die Lieferung der neuen Genua 2. Am 19. Februar 2014 ging's weiter Richtung Süden, mit 20 kn Nordostpassat recht flott, Etmale zwischen 110 und 140 sm, am 25.2. schon Landung in *Mindelo* auf *São Vicente*, Kap Verde. Hier war viel los, Anfang März wurde ein eindrucksvoller Karneval gefeiert, ein Vorgeschmack auf Brasilien. Mit „Grogue“, dem kapverdischen Rum bei „Morna“, der dortigen Fado-Variante.



Der Nordostpassat drückt von schräg achtern mit 20 kn.



Wilder Karneval auf den Kapverden.

Dritte Etappe: Über den Atlantik nach Brasilien

Am 22. April wieder Leinen los, alles ausreichend gebunkert. Wenig Wind, so dass der Bliester zum Einsatz kommt, nur kleine Wellen, 40°C, ein faules Leben. Jeden Abend die Funkrunde mit der „Kassiopeia“, sonst Stille. Am 3.5. wurde die Äquatortaufe vollzogen, bald danach kam ein schöner Passat. Zum Schluss wurde es noch ungemütlich, vor allem in den Squalls, Etmale bis 140sm. Nach 16 Tagen Landung in der kleinen französischen *Marina Jacaré* bei der brasilianischen Hafenstadt *Cabedelo*. Nach Landerkundigungen ging es nach einem Monat wieder nordwärts, nach *Olinda*, nach *Lençois* mit Ausflügen im *Chapada da Diamantina* und *Galinhas* und auf die *Isles du Salut* vor *Kourou* in Französisch Guyana. Dort hatten sie das Glück, den Start



Fröhliche brasilianische Fischer.



Claudia auf einem brasilianischen Markt.

einer Ariane 5 zu beobachten. Drei Wochen Erkundung, dann durch schweres Wetter Richtung *Trinidad*. In *Paramaribo* gebunkert, und schliesslich in der *Chaguaras Bay* auf *Trinidad* ein längerer Aufenthalt, hier wurde die INTI an Land gehoben, entrostet und neues Antifouling aufgetragen, repariert und endlich ein Watermaker eingebaut. Danach durch die schwierige Galleonspassage nach *Tobago*. Eine wunderschöne Insel, von Bucht zu Bucht gehangelt.

Vierte Etappe: Karibik

Ende Januar ging es in vielen Etappen durch die *Windward Islands* Richtung *Martinique*. Weihnachten auf *Caricou*, weiter über *Union Island*, *Mayreau*, die *Tobago Cays*, *Bequia*, *St. Lucia*. Auf *Martinique* ist wieder allgemeiner, bunter Karneval, und es gibt leicht Ersatzteile, deshalb werden Motorfilter, Impeller und dergleichen ausgetauscht. Nach einem Monat Anker auf und in Sturm und heftigem Regen auf die Trauminsel *Dominika*. Doch beim Eingraben des Ankers



Weihnachten in der Karibik.

passiert's, ohne Hindernis in der Schraube: sämtliche sechs Gummiverbinder der Antriebswelle gebrochen. Noch sind drei Gummiverbinder an Bord, diese werden als Minimallösung montiert, in *Fort-de-France* auf *Martinique* neue bestellt. Die Wartezeit wurde für Touren über die Insel genutzt, dann wieder zurück nach *Martinique*, gesegelt, denn die Wellenverbindung war schwach. Die Reparatur von einem kundigen Bootsnachbar durchgeführt, Mitte März 2015 jetzt Aufbruch nach Kuba. Ein grosser Schlag, die *Grossen Antillen* werden an Steuerbord gelassen.



100 sm südlich der *Monapassage* biss ein 1m langer Mahi Mahi, eine leckere Goldmakrele, an und sorgte für eine grosse Bereicherung des Speiseplans. Der Wind sehr leicht, es dauerte, eine Batterie kochte, bis der gefundene Fehler, der Laderegler des Sonnenpanels, abgeklemmt ist. Am 26.März wurde tatsächlich *Santiago de Cuba* erreicht. Zunächst Quarantäne und freundliche Gesundheitskontrolle, es folgte ein Komitee zur Lebensmittel und Drogenkontrolle, alles sehr speziell, aber fröhlich. Zwei Wochen waren sie in *Santiago*. Kubanische Erfahrungen, Ausfahrten in die Umgebung, danach über *Cabo Cruz* zu dem wunderschönen Riff „Jardines de la Reina“ gesegelt und geschnorchelt. Traumhaft, farbige Fische,

← Ein grosser Hummer, im *Jardines de la Reina* gefangen.

Hummern und leckere Schnecken. Nach Besuchen vieler Cayos (Sandinseln) weiter nach *Casilda*, dem Hafen von *Trinidad*, Kuba wurde erkundet, nach zwei Monaten Richtung Panama. Stürmisches Wetter, gewaltige Wellen und Squalls zwangen sie, auf *Cayman Brac*, der östlichsten der *Cayman Islands*, auf eine Wetterberuhigung zu warten. Täglich „Cris Parkers Kurzwellen-Funkrunde“, dem bei Seglern beliebten Wetterguru für die Karibik, abgehört, nach drei Wochen Beruhigung, Ende Juni 2015 die schöne kolumbianische Insel *Providencia* und Mitte August *Panamarina* an der Nordspitze von Panama erreicht. Nun wurde erst einmal ausgemistet, gewaschen, alles desinfiziert, nötig für ein Schiff in den Tropen an Land. Dann zog ein Bagger mit einem untergeschobenen Trailer die INTI an Land, sie brauchte eine Überholung, aber die Bordkasse war fast leer. Also Flug nach Deutschland, wo Jonathan Anteile an seiner Firma verkaufte und Ersatzteile besorgte. Im späten Herbst wieder am Schiff, entrosteten, streichen, reparieren. *Colón* am Eingang des Panamakanals ist mit einem klapprigen Bus erreichbar. Ein schwieriger Prozess von Behörde zu Behörde, um einzuklarieren und das Visum zu erhalten, mit 400 US\$ das teuerste. Mit kleinen Jobs Bordkasse gestärkt und Ausflug nach Kolumbien.

Im neuen Jahr ging es in den autonomen Archipel der *San Blas Inseln*, 365 teilweise sehr kleine Inseln, die meisten von Korallenriffen umsäumt. Die Kuna, die Ureinwohner, leben von Landwirtschaft und Fischfang, sie haben besondere Riten und fertigen die berühmten Molas (Motivbilder). Interessantes Insel-Hopping, aber schwierig anzulanden wegen der Korallenriffe, begeistert berichteten sie von der freundlichen Aufnahme bei diesen offenen und fröhlichen Menschen.



Im Juni 2016 wurde es grau, die Regenzeit begann, also zurück Richtung Panama-Kanal in die *Linton Bay Marina*, das Deck weiter entrosteten, spachteln und anstreichen. Die Befestigung für ein zweites Vorstag wurde auf das Deck geschweisst und der entsprechende Beschlag am Mast



angebracht. Am 11. Oktober wurde die INTI in *Colón* zur Vermessung vorgeführt zur Berechnung der Kanal-Passage-Gebühren, es wurden dicke Fender für die Passage und Ersatzleinen angeschafft und die Passage-Gebühren, sagenhafte 1000 US\$ plus 800\$ als Sicherheit, eingezahlt. Für die Schleusen kamen drei Line-Handler an Bord, denn vorschriftsmässig müssen vier Personen die Leinen führen, und schliesslich enterte der Lotse. Die kleinen Boote wurden in der Schleuse zu Päckchen zusammengebunden, mit drei Schleusen ging es die 26m hoch zum *Gatunsee*, dort fest an einer Mooring. Die Linehandler übernachteten mit an Bord. Am nächsten Tag mit drei Schleusen wieder herab in den Pazifik.

5. Etappe: Osterinsel und Französisch Polynesien

Bei *Panama City* blies nur mässiger Wind aus West, also erst einmal an der Küste südwärts, leider gegen den Humboldtstrom. Deshalb wurde Station in *Salinas*, Ecuador, gemacht. Kurz vor Weihnachten wehte endlich der Südost-Passat, Kurs lag an, genau SW. Nach stürmischer Überfahrt mit vielen Squalls fiel am 14. Januar 2017, nach 23 Tagen auf See, der Anker vor der *Osterinsel* (die zu Chile gehört). Auf der Osterinsel, *Rapa Nui*, lebt die Schwester von Jonathan und ihre Familie, hier wurden sie erwartet und in ihrem idyllisch gelegenen Campo betreut. Und das Timing war perfekt, denn in den ersten zwei Wochen fand hier das *Tapati-Fest* statt, der



Toller Fischfang auf dem Pazifik



Die typischen Moai der Osterinsel



Wiedersehen mit der Nichte.

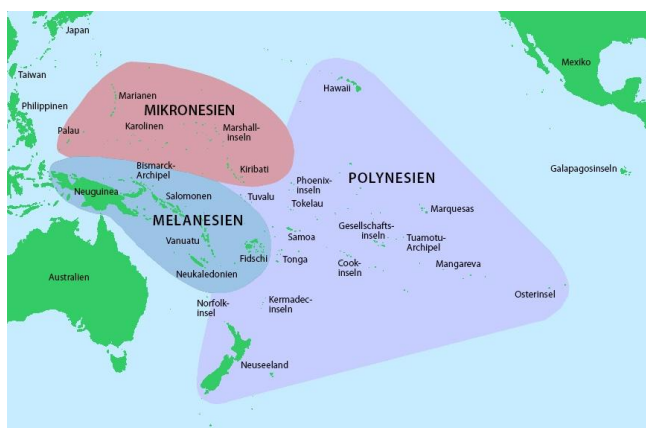
wichtigste Kultur- und Sportanlass des Jahres, Tänze, die Wahl der Tapati-Königin, Pferderennen – es wird wild ohne Sattel geritten, spezielle Ruderregatten und das *Hakapei*. Dabei werden zwei Bananenstauden-Stämme zu Schlitten zusammengebunden, darauf rasen mutige Männer einen steilen Hang hinunter. Der Höhepunkt ist jedoch die *Faràndula*, ein Umzug mit traditionellen Kostümen, Gesängen, Musik und Tänzen.

Mit Hilfe der Verwandten des Schwagers und anderen Seglern wurde die INTI an Land gebracht, die Antriebswelle hatte immer mehr geklappert, weil sie verbogen war. Ohne Zeitdruck wurde mit den verschwägerten Einheimischen und dessen Freunden repariert – und gefeiert. Beim Abschied Mitte April noch ein witziger Zwischenfall: Smutje brachte im Banana-Boot frisch gefüllte Wasserkanister zur vor Anker liegenden INTI, als eine ungewöhnlich grosse Welle dieses kippelige Beiboot umwarf – und versank. Die hilfreiche Rettung war erfolgreich und fröhlich, alles wurde per Tauchgang wieder hochgeholt, auch der Outboarder wieder flott gemacht.

Schweren Herzens verabschiedeten sie sich nach gut drei Monaten von den fröhlichen Menschen und dieser besonderen Insel. Mit gutem Passat ging es nun nach Französisch Polynesien. 260 sm vor *Gambier* lief es mal etwas flau, die Maschine angeworfen, da kamen Abgaswolken aus dem Motorraum: das Auspuffrohr war gebrochen. Mit Bordmitteln, einer Cola-Dose, Schlauchschellen usw. konnte es notdürftig wieder repariert werden. Nach 16 Tagen

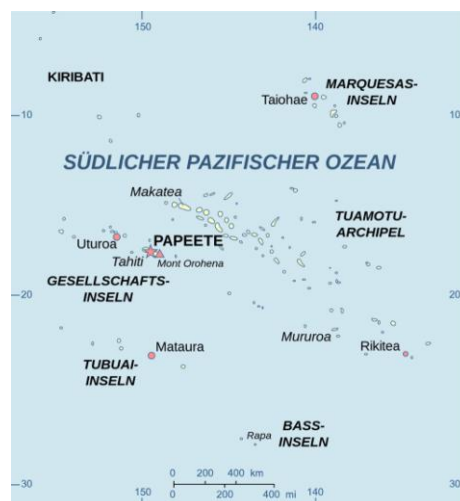


Fahrt Landfall in *Rikitea* auf *Mangareva*, der Hauptinsel der *Gambier Islands*. Da waren schon bekannte Boote, sogleich wurde man mit einer Party begrüsst. Nach einer Woche ging es weiter, am 1. Juni 2017 Landung auf dem kleinen *Atoll Amunu*, dem ersten im berühmten *Tuamotu-Archipel*. Nach einer schönen Woche weiter auf das *Atoll Raroia*. Hier war auch viel los, man wurde von den Einheimischen herzlich aufgenommen und veranstaltete gemeinsam eine grosse TamTam-Session. In Tauchgängen wurden Fische harpuniert, wobei man von den angelockten Riffhaien irritiert wurde. Beliebige Fische, wohlfeile Kokosnüsse, es war toll.



Die pazifische Inselwelt

Französisch Polynesien →



Fröhliche Tamtam-Session auf Raroia

Nach weiterem Insel-Hopping ging es nach *Tahiti*, die Regenzeit hatte begonnen und für die Zeit der Zyklone sucht man einen sicheren Hafen. Zunächst wurde die INTI fertiggemacht, auch das Auspuffrohr ausgetauscht. Von *Tahiti* ging es mit dem Flugzeug zurück auf die *Osterinsel*, wo schon wieder die Vorbereitungen fürs *Tapatifest* liefen. Auch der Vater von Smutje war gekommen, grosses Familienwiedersehen. Zurück in Tahiti ging es Anfang April 2018 weiter, zunächst zum *Atoll Bora Bora*, dann zum *Atoll Mopelia*, beide zählen zu den Gesellschaftsinseln in Französisch Polynesien.

Letzte Etappe mit der INTI

Das nächste Ziel war das 600 sm entfernte *Atoll Suvarrow* auf den Cook Inseln. Ende Juni wurde die Datumsgrenze passiert, und nach 1400 sm wurde die *Insel Niuatoputu* erreicht, die zum *Königreich Tonga* gehört. Wegen schlechten Wetters verzögert, beim Auslaufen aus dem Korallengürtel ein Rums, die Rinne verpasst, weil eine Tonne falsch lag. Zum Krängen wurde eine Leine mit dem oberen Mast verbunden und von einem Fischboot quer gezogen, und von achtern von mehreren Yachten wieder von dem Hindernis geschleppt. Bei stürmischen Winden wurde nach zwei Tagen die *Vava'u-Inselgruppe* erreicht und beim Hauptort *Neiafu* angelegt. Hier war was los, der König von Tonga besuchte die hügelige Insel und ein Fest wurde gefeiert. Nächster Ankerplatz war bei *Savusavu* auf der *Fidschi-Insel Vanua*



Überall traumhafter Strand, hier auf Niuatoputu.

Levu. An Land reges Treiben, sehr von dem indischen Bevölkerungsteil geprägt. Nach einer Woche wurde eine Bucht bei *Lautoka* auf der Hauptinsel *Viti Levu* verlegt, und später auf die beliebte kleine Insel *Malolo Lailai*. Hier nahmen sie mit der befreundeten Yacht „Abraxas“ an der jährlichen Fidschi-Regatta teil, leider nur letzter Platz. Die INTI wurde wieder entrostet und der

Anstrich erneuert, dann zwei Monate „Deutschland-Urlaub“, nach der Rückkehr Warten auf weniger stürmische Zeiten, danach Verlegung auf die nahen *Yasawa Islands* und schliesslich auf die unbewohnte Insel *Navadra*. Doch allmählich zeigte sich die Ebbe in der Kasse, ein herrliches, minimalistisches Leben, aber ausser Gelegenheitsjobs kein Einkommen. So wurde Anfang Mai 2019 beschlossen, das Schiff zu verkaufen. Mit einem deutschen Paar auf *Majuro* von den *Marshallinsel* wurden sie einig, die INTI wurde vorher in der Vuda Marina auf der Hauptinsel renoviert. Mitte Oktober ging es los, die Überführung nach *Majuro* 1600 sm nach Norden, zusammen mit der Schweizer „Robusto“. Nach zwei Wochen erreichten sie *Funafuti*, das Hauptatoll von *Tuvalu*, die *Robusto* war schon da. Dann ging es nach einer Woche weiter. Beim Zerlegen eines gefangenen Yellow-Fin-Thun passiert das oben beschriebene Missgeschick, Smutje verletzte sich schwer an der Hand, doch die Versorgung der Wunde passte, wie vorher gelernt. Landung auf dem *Haupt-Atoll Tarawa* des Inselstaates *Kiribati*.

Nach Einklarierung Erkundung dieser schmutzigen, vom Kriege mitgenommenen Insel und Verlegung auf das einsame, ursprüngliche Nachbaratoll *Abaiang*. Hier zwei Wochen mit der freundlichen und fröhlichen Bevölkerung, dann weiter nach Norden. Ende Dezember kamen sie auf *Majuro*, dem Haupt-Atoll der Marshall-Inseln, an. Die Käufer arbeiten hier und freuten sich sehr über die INTI, wurden in alle Details eingewiesen und lernten beim gemeinsamen, intensiven Testsegeln das Schiff kennen. Silvester in fröhlicher Runde in der Ausländergemeinde. Bis auf die notwendigsten Dinge, die in grosse Rucksäcke passen, wurde der persönliche Kram per Post nach Deutschland verschickt oder verschenkt. Da das nächste Ziel die *Marianen-*



Die Robusto-Crew auf der Fahrt Majuro-Saipan.



Insel Saipan war, die zu den USA gehört, musste noch vorab ein Visum eingeholt werden. Anfang Januar 2020 wurde auf dem befreundeten Boot, der „Robusto“, mit stetem Nordpassat nach Westen gesegelt. 1600 sm zu viert auf der Colin Archer, brauchte etwas Eingewöhnung, war aber harmonisch. Nach 13 Tagen Landfall auf *Saipan*, der Hauptinsel der *Marianen*. Ein turbulentes,

teilweise verfallendes Eiland, sehr international und nicht vergleichbar mit den authentischen, unverdorbenen Inseln Polynesiens.

Gerade ist Corona ausgebrochen, deshalb sind viele Flüge gestrichen, aber es klappt, über *Seoul* nach *Hanoi* zu fliegen, später ging es mit langen Unterbrechungen in Thailand nach Hause, *Bremen* ist das neue Zuhause. Seitdem ist das Buch Sieben Farben Blau erfolgreich herausgekommen, viele Vortragsreisen, Jonathan begegnet uns weiter mit seinen Beiträgen in Blauwasser.de – Neuigkeiten vom Segeln. Wir wünschen Claudia und Jonathan alles Gute!

Jörg Schulz-Hennig

Claudia Clawien, Jonathan Buttmann: „Sieben Farben Blau“, Delius & Clasing, 3.Aufl. 2024

Ausführlicher Törnbericht auf *Radio Pelicano*: <https://radiopelicano.de>