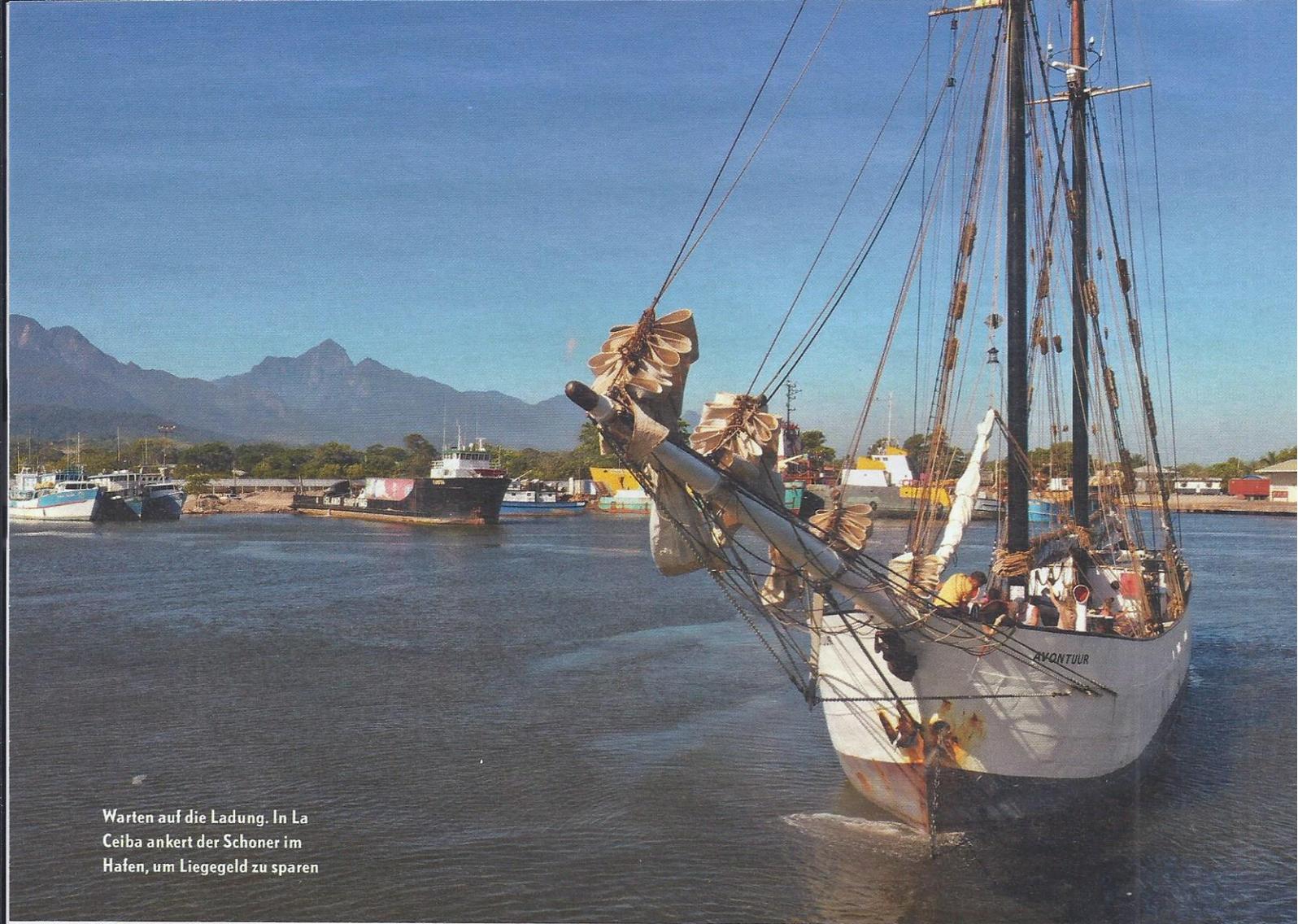


ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

*Schoner wie die 101 Jahre alte „Avontuur“ waren einst Teil der Handels-
schifffahrt – bis die Containerriesen kamen. Jetzt gibt es eine
RENAISSANCE der Frachtsegler. Jörg Pfeifer heuerte in der Karibik an*

Mission Zero. Windgeneratoren
und 20 Solarzellen machen das
Schiff weitgehend autark





Warten auf die Ladung. In La Ceiba ankert der Schoner im Hafen, um Liegegeld zu sparen

Mir war nicht annähernd klar, auf was ich mich da eingelassen hatte – damals im Herbst letzten Jahres, als ich zwei Monate „Abenteuer“ auf dem historischen Frachtsegler „Avontuur“ buchte. Ich hatte keine Ahnung, wie es sich anfühlt, Teil der Mannschaft eines Arbeitsschiffes zu sein, wochenlang keine Privatsphäre zu haben. Aber ich ahnte auch nicht, welch wunderbare Menschen man trifft, wenn man sich auf sie einlässt, wie überwältigend sternklare Nächte während der Hundewache sind und welches Glück in 10 Knoten Fahrt und strahlendem Segelwetter liegen kann. Kurz gesagt: Ich hielt „Lazy Jack“ und „Throat Stretcher“ für leckere Drinks und hatte keinen Schimmer vom Segeln.

Für so jemanden ist die „Avontuur“ erst mal eine Zumutung. Seit 2016 segelt das Schiff einmal pro Jahr von Europa nach Lateinamerika, vor allem, um Rum, Kaffee und Kakao weitgehend emissionsfrei nach

Deutschland zu bringen. Das Projekt nennt sich „Mission Zero“ und ist, vorsichtig formuliert, recht anspruchsvoll.

Vor zwei Jahren hatte ich erstmals davon gehört, was der Kapitän und Unternehmer Cornelius Bockermann mit dem 1920 gebauten Frachtsegler vorhat. Ich produzierte damals eine TV-Dokumentation über fairen Kaffeehandel in Zentralamerika und lernte dabei einen jungen Leipziger Kaffee-Importeur kennen: Jens Klein, der schon seit 2017, seit der zweiten Fahrt der „Avontuur“, Bohnen über den Atlantik schippern lässt. Mich begeisterte die Idee, anzuheuern auf einem vergleichsweise winzigen Schiff von 114 Tonnen Ladung gegen die vielen Milliarden Tonnen, die jedes Jahr in Containern über die Weltmeere gefahren werden. Als Jens Klein vorigen Herbst von seinem neuen Projekt erzählt, erstmals Kaffee aus Honduras und Mexiko nach Deutschland zu holen, sage ich ohne Zögern zu.

Ich hatte nur sehr vage, von Abenteuerfilmen geprägte Vorstellungen davon, unter

welchen Bedingungen vor hundert und mehr Jahren Waren zu uns nach Europa kamen, sah mich schon in die Wanten aufentern, lachend jeder Gischt trotzen und dabei immer eine Tasse Espresso in der Hand haltend. Ich sollte schon bald eine andere Seite kennenlernen.

Die „Avontuur“ beginnt ihren diesjährigen Karibiktörn – die Voyage 6 – Anfang Februar auf Teneriffa. Das Schiff unter dem Kommando von Kapitän Joachim Ebeling ist schnell. Nur 18 Tage braucht es für die ersten 3113 Seemeilen bis zu den Kleinen Antillen. Auf Marie-Galante südöstlich von Guadeloupe nimmt der Segler mehrere Fässer Rum auf; wohlgemerkt nicht für den Eigenverbrauch – an Bord herrscht Alkoholverbot. Rasch geht es anschließend weiter in Richtung Honduras. Der Hafen La Ceiba ist auch in den vergangenen Jahren ein wichtiger Anlaufpunkt der „Avontuur“ gewesen. 40 Tonnen Kaffee sollen hier an Bord gehen – zu

sammen mit mir. Doch in Honduras läuft nichts wie geplant.

Meine Reise beginnt schon Ende Januar, mit dem Flugzeug. Während die „Avontuur“ auf Teneriffa noch seeklar gemacht wird, will ich in Honduras die Bauern und Bäuerinnen treffen, die im März im Hafen von La Ceiba fünf der 40 Tonnen Kaffee auf die „Avontuur“ liefern sollen. Die Bohnen stammen von sechs Produzenten der Kooperative Combrifol aus der Region Marcala/La Paz.

Es ist die wohl bekannteste Anbauregion für Kaffee in Honduras. Die Familien leben weit verstreut in den Bergen. Mit einem robusten Geländewagen kann ich sie alle besuchen. Ich erzähle ihnen von der geplanten Reise ihres Kaffees per Segelschiff – dieser verwegene Plan macht sie erst sprachlos, dann wollen sie genau wissen, wie er funktioniert.

Der persönliche Kontakt zwischen Produzent und Importeur ist ein wichtiges Kriterium fairen und direkten Handels. Auch ich will unsere Partner, ihr Leben, die Arbeit auf den Kaffeefeldern, ihre Hoffnungen und Perspektiven kennenlernen. In der Rückschau, nachdem ich miterlebt habe, wie viel Anstrengungen es kostet, Kaffee zu erzeugen und unter welchen Härten er auf einem Segelschiff transportiert wird, erfüllt mich der Anblick einer Tasse fast mit Ehrfurcht.

Kaum einer der Kaffeebauern hat jemals die Karibikseite des Landes besucht. Zwei von ihnen nehmen meine Einladung, zur Ankunft der „Avontuur“ in den Hafen zu kommen, begeistert an. Am 25. März – einen Tag früher als geplant – läuft die „Avontuur“ bei Flut und stiller See kurz nach 7 Uhr in den kleinen Hafen von La Ceiba ein. Gerade rechtzeitig erreiche ich den Kai.

Nachdem der 43 Meter lange Schoner längsseits gegangen ist, treffe ich zum ersten Mal meine künftigen Kameraden. Sie alle sind seit Guadeloupe nicht mehr an Land gewesen. Auch die Ladung ist noch nicht im Hafen. Der etwas überforderte Schiffsagent versichert dem Kapitän, am nächsten Morgen um 9 Uhr würde alles bereit stehen. Eine Ärztin schiebt mir noch fix ein Covid-Test-

VOR DER RÜCKREISE IST ERST MAL VIEL GEDULD GEFRAGT



Wieder Warten. Kuchen für die Crew bei der Captain's Reception auf Reede vor Puerto Cortés

stäbchen in die Nase – der Abschied von Honduras rückt näher.

Doch tags darauf das gleiche Spiel – von den Kaffeesäcken keine Spur. Dafür besucht uns die kleine Reisegesellschaft der Kooperative Combrifol aus Marcala. Darunter auch die aufgeregten Bäuerinnen Lorenza und Lucinda, deren Kaffee heute an Bord gehen soll. Kurz darauf treffen ihre fünf Tonnen Kaffee zwar ein, doch der Großteil der Ladung, der aus Nicaragua herantransportiert wird, parkt, so gesteht uns der Schiffsagent, noch an der Landesgrenze. Zudem – und das

bereitet der Crew um Kapitän Joachim Ebeling viel größere Sorgen – zeigen sich die Zollbehörden unwillig, den Kaffee an Bord zu lassen, offenbar „weil La Ceiba kein internationaler Frachthafen ist“. Er kann nur in dem weit größeren Hafen Puerto Cortés geladen werden. Nach stundenlangem Warten geht nun plötzlich alles sehr schnell. Ich verabschiede mich von den beiden (etwas enttäuschten) Kaffeeproduzentinnen und sage Lebewohl. Die „Avontuur“ ankert die Nacht im Hafenbecken, um die 70 Dollar pro Stunde am Kai zu sparen. Am nächsten Morgen gehen wir auf Kurs.

Dieser Tag ist mein erster auf See. Und ich gebe zu, ich bin sehr aufgeregt. Pol, der aus Barcelona stammende Zweite Offizier, klärt mich über die Sicherheit an Bord und die Arbeitsschichten auf. Täglich zweimal 4 Stunden Wach- und Arbeitsdienst, doch „you're lucky!“ – die ersten Wochen würde ich die „Captain's Watch“ übernehmen: morgens und abends von 8 bis 12 Uhr. So viel zum Thema: hin und wieder mal mitarbeiten, ansonsten Seeluft genießen und Kaffee trinken.

Das Erlebnis ist aber großartig. Es bietet alles auf, was es in den nächsten Wochen an Schönem zu entdecken geben wird: strahlende Sonne, geneigte Winde, tollkühne Delphine und eine gutgelaunte Crew.

Den Hafen von Puerto Cortés erreichen wir nach zirka 80 Seemeilen – weit nach Sonnenuntergang. Das Einholen der Segel in völliger Dunkelheit, die Kraft in den Leinen und das Schlagen der Tücher flößen mir gewaltigen Respekt ein. Mir war nie klar, welch gefährlicher Arbeitsplatz ein Frachtsegelschiff ist.

Unser kanadische Bootsfrau Christiane Perreault dirigiert jedes Manöver mit großer Sicherheit und Durchsetzungskraft – laut, knapp, manchmal harsch, aber nie unfreundlich, selbst wenn ein Greenhorn wie ich hilflos herumsteht.

Die offizielle Bordsprache der „Avontuur“ ist Englisch. Ich fühle mich in dieser ersten Nacht völlig verloren zwischen „Standby on the Downhaul!“, „Ease the Gaffwing!“ und „Sheet in the Main!“. Die Crew besteht →

aus sechs Profis und neun „Shipmates“ wie mir. Letztere bezahlen für ihre jeweils gebuchte Wegstrecke, sind aber dennoch Teil des Schiffsalltags. Sie in die Aufgaben an Bord einzuarbeiten ist für die Proficrew nicht immer ganz einfach. Die Konstitution und Fachkenntnis der Gast-Matrosen ist sehr unterschiedlich. Manche sind bereits Hobbysegler oder Bootshandwerker, andere – so wie ich – bringen nichts mit außer Begeisterung für das Konzept „Mission Zero“.

An den durchstrukturierten Arbeitsalltag an Bord müssen sich ausnahmslos alle erst gewöhnen – ebenso wie an die Unterbringung. Die Shipmates sind in einem engen Gemeinschaftsquartier vor dem Mast untergebracht, das zutreffend „Foxhole“ genannt wird – Fuchsbau. Die Toilette, deren Spülwasser vor der Benutzung per Pütz aus dem Meer geschöpft werden muss, liegt gleich daneben. Bei der Schallisolierung gibt es noch deutlich Luft nach oben, aber Privatsphäre wird ohnehin überbewertet.

Die Unentschlossenheit und Planlosigkeit der honduranischen Behörden setzt sich in Puerto Cortés fort. Geschlagene zwölf Tage liegen wir vor Anker, die Laster mit unserem Kaffee in Sichtweite am Kai. Jeden Abend heißt es, morgen gehe es los, doch dann stellt sich heraus, dass das Verladen an immer wieder anderen Bedingungen scheitert. Bootsfrau Christiane und Deckhand Jonas geben sich redlich Mühe, keine Langeweile aufkommen zu lassen; irgendetwas zum Putzen, zum Entrostern, zum Reparieren findet sich immer. So wächst jedenfalls Tag um Tag eine schützende Hornhaut auf den Handflächen. Die Abende verbringe ich meist mit Miriam, einer segelbegeisterten Lehrerin aus Hamburg, die mir mit Engelsgeduld hilft, die Namen der verschiedenen Leinen auswendig zu lernen.

Dann endlich kommt die erlösende Nachricht vom Zoll, dass nun alle Papiere vollständig seien, der Kaffee könne in Kürze geladen werden. Am 9. April, abends gegen 20 Uhr, beginnen rund 15 Hafentarbeiter die 40 Tonnen Kaffee Sack für Sack in unseren

Laderaum zu packen. Jeder Sack wiegt 46 oder 69 Kilo. Es ist eine schweißtreibende Arbeit. Die karibischen Temperaturen liegen nachts zwischen 28° und 30 °C. Im Laderaum ist es stickig und staubig. Die Männer wuchten die Säcke auf ihre Schultern und lassen sie am zugewiesenen Platz einfach fallen. Dumpf schlagen die Jutesäcke aufeinander. Am Anfang witzeln die Arbeiter noch herum, feuern sich an, gegen Ende sehe ich ihnen die Anstrengung beim Aufnehmen jedes neuen Sackes an. So viele Mühen, nur weil ein paar Menschen in Europa die Welt ein wenig verbessern wollen.

Nach Übergabe der Zollpapiere wird das Schiff sofort seeklar gemacht – Kurs Belize. Die Stimmung an Bord, nach der langen, nervenzehrenden Wartezeit in karibischer

Hitze endlich wieder unterwegs sein zu dürfen, ist unbeschreiblich. Wir alle genießen das Schaukeln der Wellen und den „Rausch“ der Geschwindigkeit bei knapp 5 Knoten.

In Belize kommen 77 Säcke à 54 Kilo Kakaobohnen an Bord. Dieses Mal ist das Verladen nicht die Aufgabe der Hafentarbeiter. Die Crew der „Avontuur“ selbst packt an – in praller Sonne, ein echter Knochenjob. Nach knapp drei Stunden ist der Laderaum wieder zu. Kurz durchatmen, eine Flasche Wasser leeren, dann geht es schon weiter.

Anders als in Honduras ist in Belize alles bestens organisiert. Kurz nach dem Beladen kommt ein Lotse an Bord, der uns noch drei Stunden sicher durch das Riff führt. Gegen Mitternacht setzen wir die Segel zum letzten Hafen vor der Atlantiküberquerung: Puerto Morelos in Mexiko. Es ist ein wichtiger Wegpunkt der langen Reise.

Nicht nur weil Pedro, unser Schiffskoch, den Proviantraum mit Unmengen von frischem Obst und Gemüse auffüllt. Viele Crewmitglieder dürfen seit Guadeloupe zum ersten Mal wieder an Land. Endlich mal wieder mehr als 20 Meter am Stück geradeaus gehen zu können fühlt sich wunderbar an. Kein Seegang, keine Arbeitspflichten, keine Manöver.

In Mexiko sind die Einschränkungen durch die Pandemie eher lax. Niemand muss einen Covid-Test vor dem Landgang machen. Mit

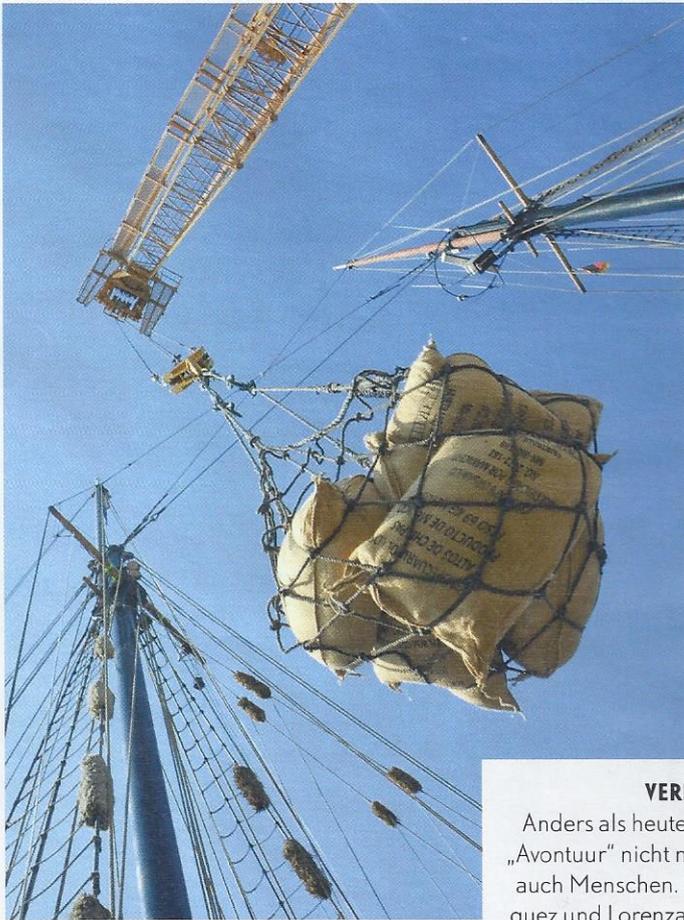
Mundschutz und Desinfektionsmittel bleibt die „Avontuur“-Crew dennoch auf der sicheren Seite. Eine Infektion mit möglicherweise erst Tage später auf See auftretenden Symptomen würde die Fahrt gefährden, mindestens aber unterbrechen.

In Puerto Morelos kommt schließlich auch der letzte Teil der Fracht an Bord: 30 Tonnen mexikanischer Kaffee für verschiedene deutsche und österreichische Importeure. Kapitän Joachim Ebeling und der erste Offizier Felix Czaja sitzen im Vorfeld immer wieder über den Laderaum-Berechnungen. Wie viel Tonnen Kaffee in welche Ecke verfrachtet werden ist für Trimm und Stabilität des Schiffes von großer Bedeutung. Möglichst viel Gewicht soll nach achtern getrimmt wer- →



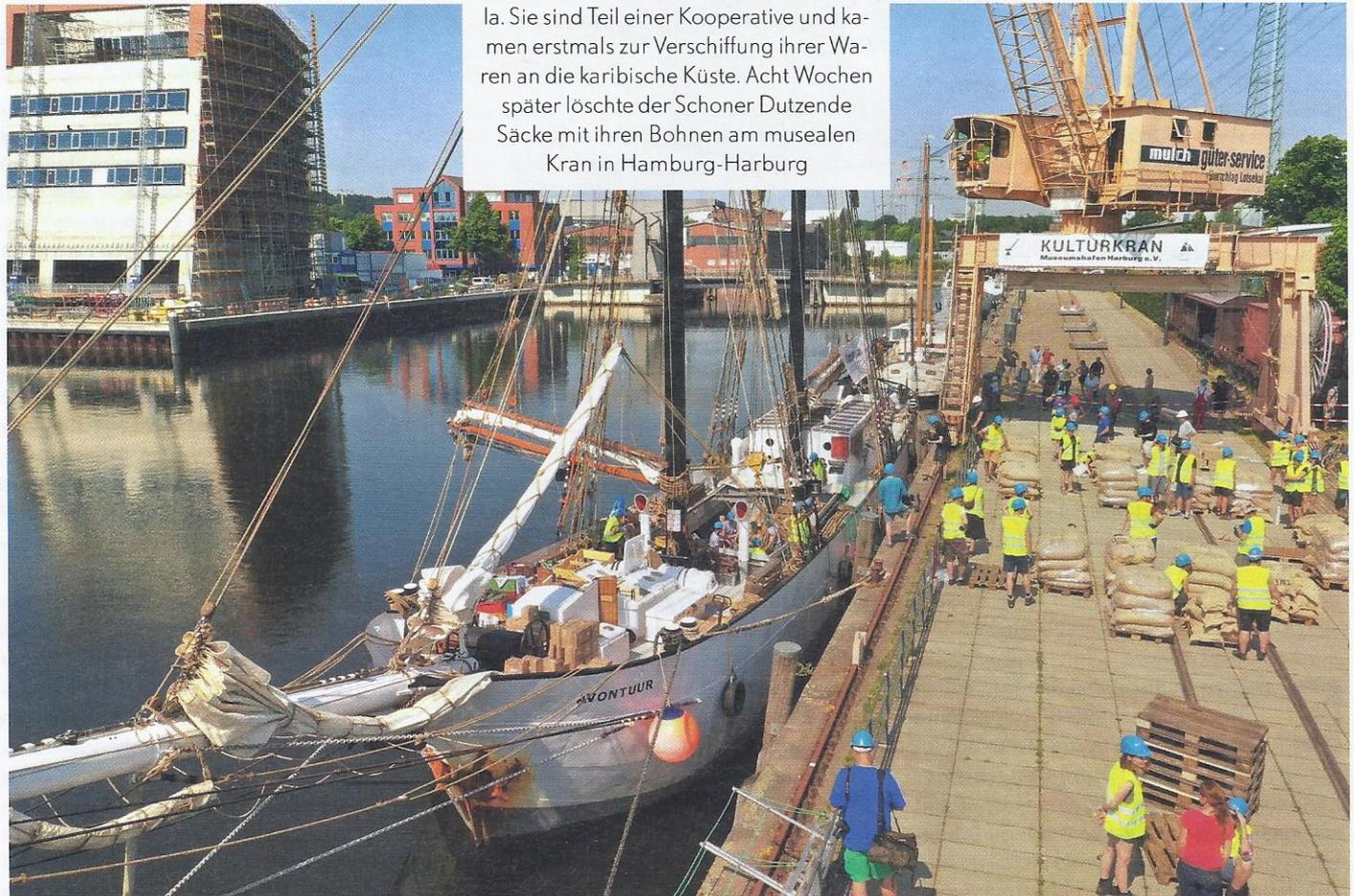
Neuzeit nebenan. Vor Honduras liegt die Konkurrenz auf Reede: moderne Containerschiffe

LADUNG WIE LÖSCHUNG SIND BIS HEUTE KNALLHARTE MALOCHE



VERBUNDEN

Anders als heute üblich verbindet die „Avontuur“ nicht nur Standorte, sondern auch Menschen. Lucinda Sanchez Vasquez und Lorenza Nicolas (r.) betreiben Kaffeeanbau im honduranischen Marcala. Sie sind Teil einer Kooperative und kamen erstmals zur Verschiffung ihrer Waren an die karibische Küste. Acht Wochen später löschte der Schoner Dutzende Säcke mit ihren Bohnen am musealen Kran in Hamburg-Harburg





Rauschfahrt. Auch vollbeladen marschiert die alte Dame mitunter flott voran. Bei Backstagsbrise loggt sie bis zu 11 Knoten

den, um die Luvgerigkeit zu verringern. Doch das ist bei der speziellen Bauweise des „Avontuur“-Laderaums gar nicht einfach: der bugseitige Teil bleibt nur dann zugänglich, wenn achtern nicht bis obenhin gestaut wird.

Mit insgesamt rund 80 Tonnen Ladung machen wir uns am 19. April schließlich auf den Rückweg. Bis zum nächsten Stopp auf den Azoren liegen 3270 Seemeilen vor uns. Gut, dass es anfangs zackig vorangeht. Die Winde in der Yucatan-Straße bringen den betagten Schoner auf 11 Knoten. Vor uns liegt die für meinen Reisetil schönste Strecke: die Überquerung des Atlantiks. Doch schon zwei Tage später ist es mit der „Windex-Eile“ vorbei. Mehr als 3 bis 4 Knoten sind in der Floridastraße nicht drin.

Eigentlich soll das Schiff nördlich der Bahamas, auf Höhe West Palm Beach, in Richtung Osten abbiegen. Doch Kapitän und Reeder befürchten, in ein ausgedehntes Hoch mit schwachen Winden zu geraten. So fahren wir weiter die US-amerikanische Küste hinauf, sehen die Lichter von Daytona Beach

und Jacksonville, passieren ein auf der Lauer liegendes Atom-U-Boot der US-Marine und wenden erst auf Höhe North Carolina in Richtung Heimat.

Die weiterhin nur mäßigen Winde bringen uns jedoch zusammen mit dem kräftigen Zug eines Golfstromausläufers in den folgenden Tagen gut in Fahrt.

An Bord beginnt sich eine gewisse Routine einzustellen. Seit Mexiko bin ich der Hundewache zugeteilt, von 12 bis 16 und 0 bis 4 Uhr. Die ungewohnten Zeiten und die Unruhe, die der permanente Wachwechsel im Mannschaftsquartier mit sich bringt, halten mich anfangs in einem Zustand der Dauermüdigkeit. Das legt sich erst nach einigen Tagen auf See.

Nach und nach beginne ich die Nachtwache sogar zu schätzen. Zu keiner anderen Zeit könnte ich das stille Dahingleiten unter klarem Sternenhimmel so genießen. Jedes Crewmitglied steuert den Segler eine Stunde lang, immer unter Aufsicht eines Offiziers – in meinem Fall des Zweiten, Pol Clusella. Der muss in schwierigen Situationen Entscheidungen treffen, notfalls den Kapitän wecken. Und es gibt solche Situa-

tionen mehrfach. In einer Nacht dreht der kräftige Wind innerhalb weniger Sekunden von Nordost auf Süd, um mehr als 130 Grad; in einer anderen Nacht erwischt uns kurz vor Ende der Wache ein heftiger Sturm mit Starkregen. Da muss die gesamte Besatzung an Deck, um die Segel zu reffen.

Das Wasser kommt von allen Seiten. Mehrere große Brecher toben über das Schiff, von der Back fließt das Wasser in einem dicken Strom. Wer Stiefel mit zu niedrigem Schaft trägt, bekommt nasse Füße. Seit diesem Sturm und den darauf folgenden Tagen, die wir entlang eines kühlen Tiefdruckgebietes segeln, wird nichts mehr richtig trocken an Bord – nicht unsere Kleidung, kein Handtuch, kein Bettzeug. Gefühlt ist bis zu den Azoren jedes Stück Stoff permanent klamm.

An einem der folgenden Abende nähert sich uns eine schnell dahingleitende, ungewöhnlich tief hängende Wolke. Doch es ist kein Wetterphänomen, das da auf uns zukommt, es sind Hunderte völlig erschöpfter Schwalben. In Sekunden sind alle Taue und Leinen zwischen Heck und Bugspriet von

Vögeln besetzt. Es ist unheimlich, aber auch traurig, die völlig erschöpften Flieger an Bord zu haben.

Vermutlich hat eine der Sturmfronten den Schwarm vom Kurs abgebracht und weit hinaus aufs Meer gedrückt. Die „Avontuur“ ist in weitem Umkreis der einzig mögliche Rastplatz. Viele der Schwalben sterben dennoch an Erschöpfung; am nächsten Morgen sammeln wir sie ein und übergeben ihre ausgegorgelten Körper der See. Einige finden wir sogar zwei Wochen später noch hinter den Gasflaschen und der Ankerwinde.

Mit der Zeit sucht sich jeder von uns einen Lieblingsplatz auf dem Schiff, meist dort, wo man entspannen und ein wenig für sich sein kann. Meiner ist auf dem Bugspriet, möglichst weit vorn. Von dort hat man einen sagenhaften Blick übers Deck der „Avontuur“ und erlebt jede Bewegung, das Auf und Ab, hautnah mit. Einmal spielen unter mir Delphine in der Bugwelle. Es sind kaum zu übertreffende Erinnerungen. Demut ist das Wort, das das Gefühl in diesem Moment vielleicht am besten beschreibt.

Für ein paar Videoaufnahmen kletterte ich einmal auch in die Takelage – so weit es mit dem Kamera-Equipment eben geht. Doch die Begeisterung, die einige der anderen Kameraden in dieser Höhe empfinden, kann ich nicht teilen. Der Anblick des schier endlosen Meeres ist gewaltig, doch an die Wackelei kann ich mich trotz Sicherungsgurts einfach nicht gewöhnen. Wie gern würde ich aus dieser Höhe rufen „Wal voraus. Da bläst er!“ In den 20 Minuten, die ich auf Krähennest-Höhe verbringe, lässt sich freilich keiner der Riesen blicken.

Nach rund vier Wochen auf dem Atlantik, nach großem Freiluft-Hochsee-Kino, einzigartigen Sonnenuntergängen, nach wenigstens einer Begegnung mit einem Wal in unmittelbarer Schiffsnähe, nach der Reparatur eines im Sturm eingerissenen Außenklüvers und vielen kleinen Schönheitsoperationen an Deck erreichen wir am 14. Mai die Azoren. Für mich der Endpunkt der Reise.

Ich bleibe zwar noch einige Tage auf der Insel Faial und treibe mich mit meinen Mitseglern im legendären „Peter's Café Sport“

DEMUT IST DAS WORT, DAS DEN MOMENT AM BESTEN BESCHREIBT



**Der Autor beim Rudergehen auf dem Atlantik.
Pro Vier-Stunden-Wache steuert jeder in der Crew
das Schiff eine Stunde lang**

herum, ziehe allerdings da bereits den Komfort eines Hotelzimmers den spartanischen Sanitäreinrichtungen an Bord des Schoners vor. Endlich wieder heiß duschen, kein Seewasser mehr für die Toilette schöpfen, endlich wieder trockene Klamotten und ein breites Bett. Das Leben an Bord hat mir gezeigt, wie wunderbar unser täglicher Komfort ist – und wie wenig selbstverständlich.

Besonders berührt hat mich die Erfahrung, wie eng unterschiedlichste Menschen zusammenwachsen und zusammenhalten können, wenn wir uns Zeit lassen, einander zuhören, miteinander reden und dem alltäglichen Schubladendenken keinen Raum geben. Die Menschen, mit denen ich zwei Mo-

nate unterwegs war, haben einen besonderen Platz in meinem Herzen. Entsprechend bedrückend ist der Abschied in Horta. Am Tag meines Abflugs lädt die Mannschaft noch 1000 Flaschen Gin in den Laderaum, auch er natürlich nicht für den Eigengebrauch, und macht sich kurze Zeit später ebenfalls auf den Heimweg – mit Zwischenhalt im französischen Douarnenez, wo ein erster Teil der Ladung gelöscht wird: Rum und Tee von den Azoren.

Am 18. Juni, knapp einen Monat nach dem Ablegen auf den Azoren, trifft die „Avontuur“ im Entladehafen Hamburg-Harburg ein. Mit vielen Helfern erwartet Cornelius Bockermann die Heimkehr seines

Schiffs, das viereinhalb Monate unterwegs war und 11 634 Seemeilen zurückgelegt hat. Nur ein sehr geringer Bruchteil davon war Maschinenfahrt, fast ausschließlich beim Ein- und Auslaufen. Somit entstand keine Schweröl-Verschmutzung, kaum Kohlendioxid und auch kein Lärm beim Durchkreuzen der Wal-Wanderrouten.

Das Frachtsegeln allein wird den globalen Transport auf See nicht umkrepeln können; zu gewaltig sind die Mengen, die täglich verschifft werden. Dennoch muss sich in den Köpfen von Verbrauchern, Händlern, Politikern, aber auch Konstrukteuren und Werftchefs etwas ändern, um die See mit

ihren wunderbaren Bewohnern nicht weiterhin der Profitgier und einem gedankenlosen Konsum zu opfern. Es müssen dringend alternative Antriebsarten für Frachtschiffe gefunden werden. Windkraft, wie sie die „Avontuur“ nutzt, wird zumindest ein Teil der Lösung sein.

Beim langersehnten Einlaufen stehe ich am Kai des Harburger Museumshafens und freue mich auf das Wiedersehen mit meinen Segelkameraden und natürlich auf den leckeren Kaffee im Frachtraum, dem all die Arbeit und Mühen galten.

Erst an diesem Abend, beim gemeinsamen Bier an Land und den vielen Geschichten, die in langen Fäden gesponnen werden, ist für mich diese unvergessliche Reise wirklich beendet. Vielleicht ist es aber auch ein Anfang.