

*Kompaß und Pol-Stern, Zeilenmesser
Und Sonn' und Mond versiehst Du besser,
Vollendest so nach deiner Art!
Mit stillen Freuden deine Fahrt.
Besonders, wenn dichs nicht verdrießt,
wo sich der Weg im Kreise schließt.*

Stationen einer Weltumsegelung I

Die Reise der »ANNA« vom 30. Juni 1992 bis zum 30. Juli 1996

von Berend Bruhns

Die »Anna« ist eine OE32, ein Entwurf des schwedischen Konstrukteurs Olle Enderlein. Der Rumpf wurde 1980 in Dänemark gebaut, der weitere Ausbau erfolgte durch mich im Garten meines Hauses. Die Daten: Länge 9,89 m Breite 3,18 m, Tiefgang 1,50 m, Verdrängung 5,8 to. Die beiden letzten Maße stammen vom Konstrukteur. Tatsächlich ist »Anna« schwerer und tiefer. Sie ist als Sloop getakelt.

Die Reiseroute kann hier nur sehr grob skizziert werden, es wurden insgesamt 234 Häfen bzw. Ankerplätze angelaufen. Sie führte von Hamburg entlang der deutsch-niederländisch-belgisch-französischen Küste bis Brest, über die Biscaya nach Nordspanien, entlang der portugiesischen Küste zum Algarve.

Weitere Stationen: Madeira, Kanarische Inseln, Kap Verdische Inseln, Gambia (Westafrika). Von dort über den Atlantik und Äquator nach Brasilien, entlang dessen Küste bis Florianopolis im Süden. Zurück dann wieder zum Norden Brasiliens und dann zur Karibik, durch den Panamakanal und über die Galapagos Inseln zur Südsee. Dortige Etappen: Marquesa Inseln, Touamotos (Atolle), Tahiti, Gesellschaftsinseln, Samoa, Tonga, Neuseeland. Von dort nach Brisbane, Australien, entlang der Ostküste und durch die Torres-Straße nach Darwin. Indonesien von Timor bis Jakarta. Über den Indischen Ozean zum Norden Madagaskars, Mozambique, Südafrika, Namibia, St. Helena, Ascension Island, Azoren, Cornwall (England). Die weitere Heimreise entspricht der Ausreise.

Ein Zeitplan war nicht von vornherein streng festgelegt, ich rechnete zunächst mit fünf Jahren. In den Tropen wird der Zeitplan von den Hurricane- bzw. Taifunsaisons bestimmt, die man tunlichst meidet.

In den höheren Breiten meidet man die Herbst-, Winter- und Frühlingsstürme. Ursprünglich hatte ich mit der Idee geliebäugelt, von Ost nach West die Magellanstraße im Süden Amerikas zu passieren. Bereits in Hamburg wurde ich von einem Segler vor dieser Absicht gewarnt, er hatte zweimal einen Anlauf von Argentinien aus gemacht und mußte beide Male mit schweren Schäden aufgeben. Dennoch steuerte ich den Süden Brasiliens an, wo mir vor Floreanopolis eine starke Kaltfront mit sturmartigem Gegenwind, in dem ich kaum vorankam, böse Vorahnungen brachte.

Dort traf ich einen australischen Segler, der auf dem Wege ostwärts um Kap Hoorn mehrfach 120-Grad Kenterungen und auch eine volle erlitten hatte. Bei jeder Kenterung hatte sich der Inhalt des durchgehenden Mastes an Wasser ins Bootsinnere ergossen. Die Schäden waren entsprechend.

Ich beschloß umzukehren und auf der sogenannten Barfußroute durch den Panamakanal zu gehen. Ich hatte auch noch eine andere Idee, von der Normalroute der Weltumsegler abzugehen: Üblicherweise weicht man vor Ausbruch der Taifunsaison in der Südsee zum Südsommer nach Neuseeland aus. Als Alternative hatte ich mir ausgedacht, über Karabati, die Marshall-Inseln und Guam nach Japan zu segeln. Aber meine Frau wollte mich lieber in Neuseeland besuchen, und was tut man nicht alles seiner Frau zuliebe, die nicht unerhebliche Opfer für die Durchführung der Reise auf sich genommen hatte.

Ein zeitlicher und örtlicher Fixpunkt für die weitere Routenplanung ergab sich aus dem Wunsch, an einer Regatta von Bali nach Jakarta teilzunehmen, die am 7. August anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Republik Indonesien gestartet wurde. Die Vorbereitung der »Anna« für die lange, überwiegend einhand zu

segelnde Reise erfolgte kurzfristig.

Der Inhalt des Trinkwassertanks wurde von 200 l auf 300 l erhöht, für die Stromversorgung baute ich einen Wellengenerator ein, der drei-flügelige Propeller arbeitet dann entkuppelt als Turbine und lieferte bei 5 kn Fahrt auch etwa 5 Ampere Strom (12 Volt). Ein zusätzlicher Windgenerator (Ruthland Windcharger) sowie drei Solarzellen hielten nicht, was die Hersteller versprochen hatten. Hauptabnehmer der Stromversorgung ist die elektrisch betriebene Kühlbox, die automatisch abschaltet, wenn eine bestimmte Mindestspannung unterschritten wird, ein guter Grund, die Spannung der Batterien ständig zu kontrollieren und erforderlichenfalls nachzuladen.

Für weitreichende Kommunikation installiert ich neben UKW einen Kurzwellensender (Raytheon 152E). Der AP-Navigator wurde aus- dafür ein GPS-Gerät mit Außenantenne eingebaut. Daneben habe ich einen alten Sextanten. Für die Berechnung der geografischen Daten aus den gemessenen Gestirnhöhen dient ein entsprechend programmierter Taschencomputer.

Nach jahrelangen, jedoch nie voll befriedigenden Versuchen mit selbstgebauten Windsteueranlagen kaufte ich mir den Windpilot Pacific, der nur einmal im Indischen Ozean einen Bruch an einer Schweißung erlitt, der jedoch mit Bordmitteln repariert werden konnte. Für Flautenfahrt unter Motor habe ich daneben eine elektrische Selbststeueranlage.

Als Hauptanker fährt die »Anna« einen 20 kg Bügelanker, der unter jeden Umständen hielt. Mit weiteren zwei CQR- (Pflugschar-) ankern und einem Draggan war »Anna« etwas überausgerüstet.

Auf Anraten eines Weltumseglers erhielt »Anna« eine Rollreffanlage. Ich ließ ein Großsegel und zwei neue Genuas mit besonderen Verstärkungen im Bereich des Achterlieks nähen. Statt -eines Kickers vom Großbaum zum Mastfuß fährt »Anna« zwei Taljen, deren Fußpunkte an Deck außen etwa 1/2 m hinter den Püttings der achteren Unterwanten liegen. Diese Taljen erfüllen drei Funktionen: erstens Trimmen des Baums nach unten mit optimalem Kraft-Angriffswinkel, zweitens dienen sie wie ein Bullenstander zur Verhinderung von Patenthalsen und drittens ersetzen sie die störende Travellerschiene im Cockpit; der Baum kann nach Luv getrimmt werden. Letztlich kann man mit den Taljen die Halsen kontrolliert fahren.

Als Beiboot dient eine Optimistjolle aus GFK. Allein läßt sie sich ausgezeichnet rudern, nicht jedoch, wenn ein Passagier auf der achteren Ducht sitzt. Nicht zuletzt deshalb kaufte ich mir einen kleinen Außenborder.

Um als Singlehander sicher in den Mast steigen zu können, baute ich mir eine Art Jakobsleiter, deren Holztritte an mittig angebrachten Segelschlitten in der Göhl des Mastes geführt werden. Gottseidank war es nie nötig, auf See in den Mast zu steigen.

Für die Mannschaftskonstellation auf den verschiedenen Etappen der Reise waren zwei Faktoren maßgebend: einmal das Bedürfnis nach Sicherheit in verkehrstarken Küstenregionen und zum anderen die Möglichkeiten, daß mich meine Frau und Töchter wie auch meine Schwester und einige gute Freunde während ihrer Urlaube begleiten. Meine Frau und meine Schwester konnten als Lehrerinnen von den »vielen Ferien« profitieren. So startete ich in Hamburg mit meiner Frau zu Beginn der großen Ferien. Mit günstigen Winden erreichten wir so schnell den ursprünglich vorgesehenen Endpunkt ihrer Begleitung - Brest, so daß ich sie bei gleichbleibend günstigem Wind überreden konnte, noch mit über die Biscaya nach La Coruna zu segeln. In Brest stieg auch noch Freund Spiegelberg zu, er wurde dann in Vigo von meiner Tochter Annette abgelöst. Annette segelte dann entlang der portugiesischen Küste bis Villamoura mit, hochwillkommen ob ihrer portugiesischen Sprachkenntnisse. Von Algarve über Madeira zu den Kanarischen Inseln begleitete mich meine zweite Tochter Dorothee.

Dort endlich begann das Einhandsegeln. Von den Kanarischen Inseln über die Kap-Verdischen Inseln zum Gambia River und von dort über den Atlantik nach Brasilien. Entlang der brasilianischen Küste von Salvador bis Victoria und später auf dem Weg nach Norden von Santa Cruz Cabralia nach Salvador begleitete mich wieder meine Frau. Von dort segelte ich einhand nach Martinique, wo noch einmal Günther Spiegelberg zustieg, um mit mir zum Panamakanal zu segeln.

Im Pazifischen Ozean segelte ich wieder allein bis auf die Strecke von Tahiti bis Bora Bora, wo meine Frau und meine Schwester ihren Urlaub bei mir verbrachten. An der australischen Ostküste segelte meine Frau dann noch einmal von Brisbane bis Gladstone mit.

1995 kam meine Schwester dann wieder in Kupang auf Timor an Bord, um mit mir die kleinen Sundainseln bis Bali zu erleben. Für die 650 sm lange Regatta von Bali nach Jakarta mußte ich eine Besatzung anheuern, sie wurde von einem jungen belgisch-französischen Paar und einer Jungseglerin aus Kiel gebildet. Letztere wollte eigentlich auf einem Tall-ship anheuern, nahm dann aber auch gerne mit der »Anna« vorlieb.

Wir waren zunächst nach berechneter Zeit drittes Boot von über 50 in der Cruising-Gruppe (ohne Motorenbenutzung) und fingen schon an, unser Preisgeld zu vertrinken. Mußten dann aber erfahren, daß einer Gruppe von Seglern, die einer Yacht assistiert hatten, die auf ein Riff gelaufen war, diese Zeit vergütet worden war und die uns damit vom dritten Platz verdrängt hatten.

Über den Indischen Ozean nach Madagaskar, einem Abstecher nach Mocambique, bis nach Durban segelte ich wieder allein. Für den gefährlichen Abschnitt um die Kaps von Durban nach Kapstadt sorgte meine Frau für einen Mitsegler, einen Arzt aus Pretoria. Wie gut sie daran tat mag man daraus ermessen, daß in etwa derselben Zeit, in der ich dort segelte, zwei Einhandsegler, ein Deutscher und ein Engländer, Opfer der See wurden. Ein dritter, ein Holländer, strandete und verlor sein Boot.

Noch einmal genoß ich die Begleitung durch meine Frau, als wir an der Kreuzfahrt des Walvisbay Yacht Clubs nach Lüderitzbucht und zurück nach Walvisbay teilnahmen.

Von dort war für den langen Törn über St. Helena und Ascension Island zu den Azoren wieder Einhandsegelei angesagt. Zu den Azoren kam dann meine Schwester geflogen, so daß für den Törn durch den Kanal und über die Nordsee wieder jemand mitsegelte, der für die Sicherheit sorgte.

Zur Frage, ob es in einigen Ländern politische bzw. administrative Probleme gab, muß ich generell sagen, daß unter- bzw. halbentwickelte Länder als erstes ihre Bürokratie entwickeln und damit dem Segler das Leben schwer machen. Auch die Staaten »down under«, Neuseeland und Australien machen da eifrig mit, wobei die Neuseeländer gerade in der Zeit, wo ich dort war, ein Gesetz erließen, das den Zollbeamten auferlegt, eine Ausreisegenehmigung zu verweigern, wenn kein neuseeländisches Sicherheitszeugnis für das Fahrzeug vorliegt. Für dieses Sicherheitszeugnis muß die Yacht nicht nur mit den üblichen Rettungsmitteln, sondern auch mit einem EPIRB (emergency position indicating radio beacon) ausgerüstet sein. Die Entrüstung unter den Seglern war groß - Verstoß gegen die Genfer Konvention bezüglich Freiheit der Meere - etc.

Das Gros der Segler beschloß, als Protest ohne Zoll-clearance auszulaufen. Viele taten es dann doch nicht. Ich tat's und weckte bei den Zollbeamten, vielmehr der Zollbeamtin in Australien sogar Verständnis für den Protest gegen den neuseeländischen Verstoß gegen die Genfer Konvention.

In Brasilien schlug ich den Behörden auf eine andere Weise ein Schnippchen: Dort ist die Aufenthaltsgenehmigung zeitlich begrenzt, und ich ließ die »Anna« ein viertel Jahr bei Santa Cruz Cabralia unter der Obhut eines Trans-Ocean Stützpunktleiters zurück, während ich hier in Deutschland war. Um allen Widerwärtigkeiten zu entgehen, ließ ich mir in Deutschland einen neuen Paß ausstellen. Segelte dann »schwarz« von Santa Cruz Cabralia ab bis Cabedelo, dem Vorhafen von Joao Pessoa. Dort stellten sich die Behördenvertreter ein, die gerade ein Seeschiff abgefertigt hatten. Ich legte meinen neuen Pass vor und gab an, von den Kanarischen Inseln zu kommen - dort bekommt man nämlich keinen Ausreisestempel. Ich wurde zu meiner Atlantik-Überquerung beglückwünscht und herzlich willkommen in Brasilien geheißen.

Meine Boys am Strand hätten es besser gewußt, hatten sie doch schon vor einem Jahr beim Einkauf geholfen und den Rucksack getragen.

Die Frage nach dem aufregendsten Erlebnis ist nicht leicht zu beantworten, hatte ich doch deren mehrere

und von sehr unterschiedlicher Art. Den höchsten Anstieg des Adrenalinspiegels spürte ich wohl vor der Küste nördlich von Kapstadt, wo ich die fliegende Gischt über einem Unterwasserfelsen mit dem vermeintlichen Blasen eines Wals verwechselte, der seewärts zu ziehen schien. Sicherheitshalber wollte ich hinter dem »Wal«, d. h. zwischen der Küste und der vorgelagerten Untiefe passieren. Ich war sehr nahe dran, als ich meinen Irrtum bemerkte. Bei der bewegten See nahe der Untiefe und schwachem Wind drehte der Langkieler nur sehr langsam, um dann doch freizukommen.

Mein aufregendstes Erlebnis mit schönem Abschluß hatte ich jedoch im Atoll Akatapi. Dort lag ich nahe der nordwestlichen Riffpassage vor Anker. In der Nacht kam Schlechtwetter auf mit starkem Südwind, Maramu nennen ihn die Polynesier. Das Atoll ist groß und bei 20 sm bis zur Südseite baute sich ein entsprechender Seegang auf. Die Ankerkette wickelte sich um einen Korallenstock und kam dabei ganz kurz. Gegen Morgen brach der Beschlag an meiner Bugrolle, ein Splint glatt durchgeschoren, und die Schweißung hatte auch nicht gehalten. Ich konnte noch Rolle und Achse retten, aber nun sägte sich die Kette seitlich in das Holz vom Schandeckel und war schon fast im GFK. Ich holte den Anker mit der Kette ein und schälte um auf eine Nylon-Ankertrosse mit langem Kettenvorläufer. Dennoch wurde die Trasse unmittelbar hinter dem Vorläufer von einem Korallenstock zerfasert und brach.

Die Engländer vom Nachbarschiff riefen mich noch gerade rechtzeitig vor Strandung der »Anna« an. In letzter Minute konnte ich das Boot freimotoren, warf dann einen anderen Anker wieder mit der Kette (ohne Nylontrasse). Mein guter Bügelanker lag nun auf 17 m Wassertiefe und schien verloren. Ich setzte dennoch eine Markierungsboje und begann die Suche nach einem Perlentaucher. Der Norden des Atolls war menschenleer. So segelte ich nach Süden zum Hauptort. Dort sagte mir der Besitzer einer großen Perlenfarm seine Hilfe zu. Am nächsten Morgen fuhren wir zunächst mit zwei Speedbooten mit dem ganzen Personal zu seiner Perlenfarm. Nach einem ausgezeichneten Frühstück und Einteilung der Arbeit ging es nur von ihm und seinem Sohn begleitet weiter zur Position des Ankers.

Dort tauchte der Sohn mehrfach, jedoch ohne Erfolg. Der Alte tröstete mich: morgen kommen wir mit vier Tauchern! Diese fanden dann auch den Anker, und das alles ohne Preßluft. Während der restlichen Arbeitszeit der beiden Tage durfte ich meinen Dank mit dem Schrubben von Austernschalen abarbeiten, sauber und sortiert bringen diese 5 US-Dollar pro Kilo.

Ich durfte auch zusehen, wie die Austern mit künstlichen Perlen und auch einem kleinen Stück schwarzer Austernschale geimpft wurden. Dieses Stück wird von der Auster aufgelöst und das schwarze Perlmutter um die Kunstperle gelegt. Letztere wird auch schon aus Austernschalen hergestellt. Das Austernschrubben vollzog sich in Gesellschaft netter junger Polynesierinnen und ich bemühte mich sehr, deren Französisch zu verstehen.

Die Taucher lud ich dann noch zu einer Bedanke-mich-Party an Bord ein, und sie waren so begeistert, daß sie sich ihrerseits mit einer Party revanchierten, die auch an Bord stattfinden mußte.

Ungern verließ ich den gastlichen Hafen von Apataki, aber auf Tahiti war ja ein Wiedersehen mit meiner Frau und Schwester geplant, außerdem konnte nur dort mein Bugbeschlag geschweißt und der zersägte Schandeckel aus Teak repariert werden.

Die Kontakte unterwegs mit anderen Langzeitseglern waren sehr vielfältig. Das beginnt mit dem Anerbieten einer mit Radar ausgerüsteten englischen Yacht, auf uns zu warten und uns durch den Küstennebel nach La Coruna einzulotsen. In größeren Zahlen finden sich insbesondere deutsche Yachten dort, wo der Trans-Ocean-Verein Stützpunkte eingerichtet hat. Da gibt es dann regelmäßige Grill-Abende am Strand wie in Los Christianos auf Teneriffa bis hin zu den Weihnachtsfeiern in Haus und Garten der Stützpunktleiter und -leiterinnen; ich denke an St. Cruz Cabralia oder Wangerai auf Neuseeland, wo es geradezu ein Volksfest war.

Dort trafen sich auch Segler aller Nationen zu Grillabenden. Den Höhepunkt bildete ein Fest, das von der Bootsindustrie gesponsort wurde mit polynesischen Leckereien aus dem Erdofen und einer Maori-Folkloregruppe.

Kontakte werden auf allen Ankerplätzen eifrig gepflegt, schon um Bücher auszutauschen. Kontakt en masse gab es auch auf Bali und in Jakarta, anlässlich der bereits erwähnten Regatta. Dort war einschließlich der Sight-seeing Tour alles frei bis hin zum Dieseltreibstoff. Kontakt wird aber auch über den Kurzwellensender gepflegt, wenn unterwegs mehrere Yachten auf einer Route sind, dann werden täglich Informationen über Position, Wetter, Anglerglück oder -pech, wenn wieder mal ein dicker Fisch das Ankergeschirr abgerissen hat, und auch sonstige Begebenheiten des Tages ausgetauscht. Letztlich bleibt es nicht bei einzelnen Kontakten, sondern es entstehen Freundschaften, die auch nach der Reise weitergepflegt werden.

Die Fragen nach dem »typischen Tagesverlauf« an Bord und der Ernährung möchte ich zusammenfassend beantworten und beginne mit dem abendlichen Kornmahlen als Vorbereitung des Frühstücks des nächsten Morgens. Da wird ein Gemisch von Weizen, Roggen oder Hafer grob gemahlen und mit einigen Rosinen eingeweicht und in warmen Regionen in die Kühlbox gestellt. Solange sich frische Früchte halten, Äpfel tun das erstaunlich lange, werden diese morgens in den Frischkornbrei geschnibbelt, auch gehackte Nuß kommt dazu, Kokusnüsse halten sich im Fasermantel bis zu zwei Jahren. Dazu wird morgens fast immer Filterkaffee zubereitet, Kanne und Filterhalter sind fest gehalten, bei Lage wird mit übergroßem Papier gefiltert.

Vor dem Frühstück, nach dem Aufstehen kommt erst einmal der große Blick in die Runde, wie hat sich das Wetter entwickelt, ist Aus- oder Einreffen angesagt, liegt »Anna« noch auf dem richtigen Kurs ?

Dann wird der GPS befragt, welche Strecke ist in der Nacht gesegelt worden, wie hat sich die Abweichung vom Idealkurs geändert? Diese wird auch immer sorgfältig mit ins Logbuch eingetragen, aus der Änderung der Abweichung ergeben sich notwendige Kurskorrekturen, um Stromversetzungen zu kompensieren etc.

Dann wird das Angelgeschirr ausgelegt, vor dem Belegen wird die Angelleine mit ein paar Törns um eine freie, hörbar knarrende Schotwisch gelegt, so daß ich auch unter Deck hören kann, wenn einer anbeißt. Das Einholen und Schlachten ist stets eine willkommene Abwechslung. Dabei schlage oder schneide ich die großen Fische nicht tot, nein, bei mir sterben sie sanft im Vollrausch aus der Spiritusflasche.

Die Fangquoten sind unterschiedlich, manchmal tagelang kein Fisch, manchmal so viel, daß ich die Angel nicht mehr auswerfe, weil Fisch mir fast über ist. Große Fische werden filetiert, außer der Portion zum sofortigen Verzehr geht das übrige Fleisch in einer Tupperwaredose in die Kühlbox.

Dosennahrung habe ich recht wenig gegessen, manchmal bei ganz schlechtem Wetter. Aber dafür hatte ich auch noch vorgekochtes Essen in der Kühlbox. Ein beliebtes Essen ist Fejoader, ein Bohnenessen. Als Fleischsubstanz für dieses Gericht baumelten seitlich über dem Herd immer geräucherte Seiten von durchwachsenem Speck. Dann kommt außer Zwiebeln ordentlich Knoblauch und auch sonstige Gewürze. Das koche ich immer für drei oder vier Portionen, dazu gab es Reis oder Kartoffeln. Brot zum Abendbrot gab es, solange der Vorrat reichte. Selber habe ich Brot sehr selten gebacken. Man bekommt es ja hin und wieder auch in Dosen. Des öfteren brachte meine Frau auch Christstollen mit, in Alufolie gewickelt hält der sehr lange.

Zum Schlafrythmus: Ich ging abends regelmäßig zu Bett, hatte mich allerdings daran gewöhnt, alle 2-3 Stunden aufzuwachen, um einen Rundblick nach draußen zu tun. Manchmal weckte mich auch ein stärker werdender Wind, der mich zum Reffen rief.

Wenn es tagsüber nichts weiter am Boot zu tun gab, habe ich viel gelesen, besonders Reiseberichte und Romane, die sich in den Regionen abspielten, die ich gerade besuchte.

Ich mußte auch feststellen, daß sich die Erfahrungen mancher Schriftsteller über Land und Leute stark unterschieden von dem, was ich erlebte. Das trifft besonders auf Paul Theroux zu, der da schreibt, daß die Polynesier unfreundlich wären und auf den Marquesasinseln nicht sängen. Dabei habe ich gerade dort erlebt, daß zwei junge Burschen im Auslegerkanu zu mir gepaddelt kamen und mit Ukulele und Gitarre begleitet wunderschön im Cockpit sangen -auch wenn ich keine 22-Gewehrmunition zum Wildschweinschießen dabei

hatte.

Zur weiteren Selbstbeschäftigung auf den langen Törns hatte mir meine Tochter eine dicke Sammlung der Kreuzworträtsel aus den »Zeit«-Magazinen »um die Ecke gedacht« mitgegeben. Und dann spielte ich noch gerne eine Version von Patience, die eigentlich zu zweit gegeneinander gespielt wird. Unangenehmes Wetter ist, wenn die Karten vom Tisch fliegen.

Wichtig im Tagesablauf ist dann noch die Kommunikation auf Kurzwelle mit anderen Yachten wie aber auch - so man in deren Reichweite ist - die Unterhaltung mit und Wetterberatung von den Funkamateuren. Die deutschen Funkamateure sind da ganz große Klasse, sie reichen mit ihren Richtantennen bis Neuseeland - besser und weiter als Norddeichradio. Nur im Indischen Ozean hapert es mit dem Empfang.

Und letztlich möchte ich zur geistigen Nahrung noch zählen das immerwiederkehrende Erleben von Wellen, Wind und Wolken, von solcher Nahrung kann man noch lange nach »zehren«.