

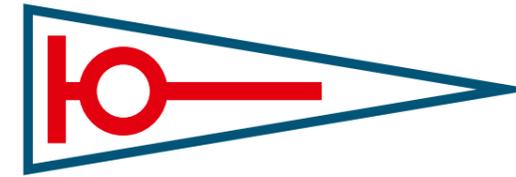
TRANS
OCEAN 

TRANS-OCEAN E.V.

1968

JAHRE
50

2018



1968 - 2018
GESCHICHTE UND GESCHICHTEN
DES TRANS-OCEAN



01.

Gratulationen und gute Wünsche

GRÜßWORTE

MEINE SEHR GEEHRTEN DAMEN UND HERREN,



ich freue mich, Sie hier heute zu Ihrer Jubiläumsfeier auf Schloss Ritzebüttel begrüßen zu dürfen.

Auch wenn die Zeit lange vorbei ist, in der große Segler die Schifffahrt bestimmten und über alle Meere kreuzten und unsere Vorfahren den Hafen anlegten, fasziniert Segeln heute als Sport und Freizeitbetätigung. Dies beweist der Trans-Ocean mit seinen gut 5.000 Mitgliedern als der größte Cuxhavener Sportverein und unterscheidet sich deutlich von allen anderen Vereinen in der Stadt. Insbesondere der Aufbau des weltweiten Netzes von ehrenamtlich betriebenen Stützpunkten, um Seglern auf großer Fahrt Unterstützung zu geben, ist eine herausragende Leistung, die ständig gepflegt und erweitert wird. Der Verein ist offen für alle Nationen und bietet mit seiner Arbeit eine breite Plattform für Hochseesegler. Hierzu gehören: Standortmeldungen, Reiseberichte, Impressionen, praktische Tipps, lokale Informationen, Postdienste und

vieles Zwischenmenschliche mehr. Die große Mitgliederzahl und das rege Vereinsleben sind deutliche Anzeichen für den guten Zusammenhalt der Mitglieder und die hervorragende Arbeit, die der Verein seit 1968 weltweit leistet.

Es ist die Kraft des Windes, die Mensch und Schiff schon seit Jahrtausenden vorantreibt. Segeln ist ein positives Lebensgefühl für Millionen von Menschen. Gerade der Vereinslogan ‚Die See im Herzen‘ vermittelt dieses Gefühl sehr gut und macht deutlich, dass Seglerinnen und Segler sich mit dem Element Wasser verbunden fühlen.

Es ist mir eine Freude, allen Verantwortlichen und Mitgliedern des Trans-Ocean herzlich für ihr Engagement zu danken. Hinter 50 Jahren Trans-Ocean steht eine Erfolgsgeschichte, die ihresgleichen sucht. Besonders freut es mich natürlich, dass der Verein seinen ‚Heimathafen‘, auch ohne vereins-eigene Sportanlage, in Cuxhaven hat. Ich wünsche allen Mitgliedern weiterhin viel Freude am Hochseesegelsport und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Dr. Ulrich Getsch

Oberbürgermeister Cuxhaven

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN, LIEBE BLAUWASSER-SEGLER,



ich gratuliere dem Trans-Ocean e.V. sehr herzlich zu seinem 50-jährigen Jubiläum. Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat sich der Verein zu einem weltumspannenden Netzwerk entwickelt und bietet Blauwasser-Seglern verschiedenster Nationen weltweit einen Anlaufpunkt an knapp 200 ehrenamtlichen Stützpunkten. Dass der Trans-Ocean e.V.

dabei seinen ‚Heimathafen‘ in meinem Wahlkreis hat, erfüllt mich mit besonderem Stolz.

Stolz können ebenfalls die Mitglieder des TO sein, denn es ist ein edler Grundsatz, der die Mitglieder des TO miteinander verbindet. Anderen Seglern eine Hilfe sein und durch das Teilen von Erfahrungen und Informationen sich gegenseitig zu fördern und zu unterstützen. Auf Grundwerten wie diesen baut unsere freiheitliche Gesellschaft auf und diese werden von Ihnen gepflegt und weitergeben. Hierfür ein ganz herzliches Dankeschön meinerseits.

Enak Ferlemann MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Seine Kräfte an den Naturgewalten zu messen, gemeinsam auch Widerstände zu überwinden und besondere Abenteuer zu erleben birgt viel Potenzial für spannende Geschichten und unvergessliche Erlebnisse. Im Rahmen des Jahrestreffens wünsche ich Ihnen gute Gespräche und einen regen Austausch. Ich hoffe, Sie fanden währenddessen auch die Zeit, das vielfältige Programm und die darin enthaltenen Angebote im Museum ‚Windstärke 10‘, auf dem Feuerschiff ‚Elbe 1‘ oder dem Schloss Ritzebüttel wahrzunehmen.

Der Trans-Ocean e.V. zeigt, dass Gemeinschaft, Teamgeist und Hilfsbereitschaft in unserer Gesellschaft noch eine Bedeutung haben. Als fest verankerter Verband in der Region, als weltumspannendes Netzwerk und als Anlaufpunkt für Segler in Not hat sich der Trans-Ocean e.V. einen Namen gemacht. Hierzu gratuliere ich dem Vorstand, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle und den 5 000 Mitgliedern aufs Herzlichste und wünsche für die kommenden Jahre weiterhin viel Erfolg. Allen Seglerinnen und Seglern des TO wünsche ich für die Zukunft immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, ‚Mast- und Schotbruch‘ sowie zahlreiche spannende Törns bei viel Sonnenschein und guter Welle!

LIEBE MITGLIEDER VON TRANS-OCEAN,



zum 50. Geburtstag möchte ich dem Verein im Namen des Kieler Yacht-Clubs und stellvertretend für die Kieler Segler ganz herzlich gratulieren. Ein halbes Jahrhundert erfolgreiche Arbeit für die Förderung des Segelsports und insbesondere des sportlichen Hochseesegelns – das ist eine tolle Leistung und ich freue mich darauf, dies in Cuxhaven mitzufeiern.

Zu diesem Zweck hat Trans-Ocean eine große Zahl von Mitgliedern gewonnen und ein beeindruckendes weltweites Netz von Stützpunkten aufgebaut. Viele Fortbildungsveranstaltungen und das sehr informative und anregende Trans-Ocean-Magazin gehören dazu, ebenso die Vergabe von renommierten Preisen und neuerdings die gezielte Unterstützung von einzelnen Hochsee-Regattaseglern. Trans-Ocean hat sich so zu einer bedeutsamen und unverzichtbaren Säule des deutschen Hochseesegelns entwickelt.

Der Zweck von Trans-Ocean passt sehr gut zu dem obersten Ziel des KYC, ‚die Freude am Segeln zu mehren‘. Im KYC bilden wir mit der vor über 100 Jahren gegründeten Yachtsschule fortlaufend Jugendliche im Hochseesegeln aus. Unsere Schulungsgruppe tut dasselbe für Erwachsene. Alle

Dr. Carsten Krage

Vorsitzender Kieler Yacht-Club e.V.

gemeinsam segeln in jedem Jahr Hochseetörns und nehmen an Regatten teil. Man kann sagen, dass wir so auch Nachwuchs für Trans-Ocean heranziehen und ausbilden. Denn der Hochseesegler verlässt zwangsläufig irgendwann den Bereich des örtlichen Vereins und benötigt dann zusätzlich Trans-Ocean. Auf diese Weise ergänzen Trans-Ocean und KYC sich sehr gut und arbeiten an einem gemeinsamen Ziel.

Der Hochseeregattasport hat sich seit der Zeit von Kapitän Schlimbach und seit dem ersten Whitbread Round the World, an dem der ASV Kiel mit der *Peter von Danzig* erfolgreich teilgenommen hat, kräftig und zuletzt rasant entwickelt. Während ich diese Zeilen schreibe, liegt Boris Herrmann mit seiner *Malizia* in Sichtweite. Leuchtturmprojekte wie dieses bieten eine großartige Chance, das Hochseesegeln in Deutschland bekannter und beliebter zu machen. Der Weg zu mehr am Hochseesegeln interessierten Seglern führt auch in unserem Sport über den Hochleistungssport und die Begeisterung, die die Erfolge der Besten hervorrufen.

In diesem Sinne wünsche ich Trans-Ocean und allen Mitgliedern, dass der Verein auch in den nächsten 50 Jahren ebenso erfolgreich wie bisher für das deutsche Hochseesegeln wirkt und arbeitet: für die Blauwassersegler auf Langfahrt, für die Regattasegler und alle, die sich dem Hochseesegeln verbunden fühlen.

LIEBE SEGLERINNEN, LIEBE SEGLER, LIEBE FREUNDE DES TRANS-OCEAN E.V.,



50 Jahre Förderung des Hochseesegelns, 50 Jahre sportliches Hochseesegeln, 50 Jahre Fahrten- und Regatta-Segeln, das ist der Trans-Ocean, das ist Ihr Verein, ein Netzwerk von und für Hochseesegler.

Wer schon immer vom Blauwassersegeln geträumt hat, findet beim Trans-Ocean zum einen die Motiva-

tion und zum anderen fundiertes Expertenwissen, um den Plan in die Tat umzusetzen.

„Es gibt nichts Gutes, außer man tut es“ – Sie leben dieses geflügelte Sprichwort von Erich Kästner auf die schönste Weise vor. Ihre fast 5 000 Mitglieder zeigen den TO-Stander in der ganzen Welt. Sie teilen die Erlebnisse Ihrer Reisen bei zahlreichen Vorträgen und in den sozialen Netzwerken. Auf diese Weise geben Sie den Funken generationsübergreifend weiter, nehmen Ängste, motivieren andere, es Ihnen gleich zu tun. Das allein ist schon ein Grund zum Feiern.

Clemens Fackeldey

*DSV Vizepräsident Fahrtensegeln, Freizeit- und Breitensport
Obmann der DSV Kreuzer-Abteilung*

1968 gründeten 17 Frauen und Männer den Trans-Ocean und verwirklichten damit die Idee des Einhandseglers Claus Hohner, das Hochseesegeln und die Teilnahme an Ozean-Regatten zu unterstützen. Auch 50 Jahre nach ihrer Gründung ist der Trans-Ocean der Tradition seiner Gründerinnen und Gründer verpflichtet. Dies zeigen unter anderem auch die über 200 weltweiten Stützpunkte und das vorbildliche Netzwerk der Hochseesegler.

Trans-Ocean ist eine starke Gemeinschaft und ein Heimat-hafen, obwohl der Verein kein eigenes Clubgebäude besitzt. Sie selbst beschreiben den Geist Ihres Vereins sehr treffend: „Wo immer sich TO-Mitglieder treffen, lebt der Verein.“

Ich wünsche mir, dass Sie auch in den kommenden 50 Jahren nicht müde werden, die Leidenschaft für das Hochseesegeln zu entfachen und zu pflegen.

Im Namen des Deutschen Segler-Verbandes und der DSV Kreuzer-Abteilung danken wir dem Trans-Ocean e.V. und gratulieren herzlich zum 50. Jubiläum.

LIEBE TO-MITGLIEDER,



ein halbes Jahrhundert für die Unterstützung des Hochsee-Segelsports! Wir, die Mitglieder der Segelkameradschaft ‚Das Wappen von Bremen‘, gratulieren dem Verein Trans-Ocean mit seinem weltweiten Netzwerk herzlich zum Geburtstag.

Von TO haben wir häufig und gern profitiert, wenn wir auf Blauwasserfahrt gingen und weltweit an unbekannte Küsten vorge-stoßen sind. Oft war ein TO-Mitglied zur Stelle, um uns mit Informationen und Kontakten zu unterstützen – sei es bei nötigen Reparaturen an den Yachten, der Besorgung von Gasflaschen, beim Proviantieren oder auch mit Tipps zu den besten Landausflügen.

Die SKWB, 34 Jahre vor Trans-Ocean aus der Idee entstanden, das Hochseesegeln im Einzelnen wie im Allgemeinen, auf weiter Seefahrt, wie auch auf renommierten Hochseeregatten planmäßig zu fördern, und TO haben einige Gemeinsamkeiten: die Liebe zum Meer und die Ausbildung von Hochsee-Seglern. Trans-Ocean veranstaltet Seminare und ist eine hervorragende und äußerst fundierte Informationsquelle für uns alle, dem Hochseesegelsport verbundenen Segler.

Michael Rapp

*Vorsitzender
Die Segelkameradschaft
Das Wappen von Bremen e.V.*

Die SKWB übernimmt die praktische Ausbildung junger Hochseesegler auf den Yachten.

Der TO-Standort Cuxhaven wird von uns Bremer Hochsee-Seglern natürlich nicht ganz so häufig besucht wie Bremerhaven, aber wenn die Boote der SKWB aus der Ostsee kommen, ist Cuxhaven immer beliebtes Zwischenziel. Bei großen Atlantik-Regatten findet der Zieleinlauf stets in Cuxhaven statt, wo Trans-Ocean den Bremern unvergessene Empfänge bereitet hat, z. B. im Jahr 2003 nach der DCNAC-Regatta, als Helmut Bellmer der Crew der *Bank von Bremen* die silberne Kugelbake überreichte.

Wir von der SKWB freuen uns auf eine weitere gute Zusammenarbeit und würden uns freuen, mehr TO-Mitglieder auf unseren Yachten willkommen heißen zu dürfen.

Wir danken Trans-Ocean für die solide Kontinuität der Arbeit und wünschen viel Erfolg bei neuen Projekten wie der Mini-Kampagne für das Mini-Transat.

Wir gratulieren dem Trans-Ocean e.V. herzlich zum 50-jährigen Jubiläum und wünschen „allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

CONGRATULATIONS ON YOUR 50TH ANNIVERSARY.



Your members have certainly been well represented in our oceanic races. Wolfgang Quix is near the top of the list of number of races

entered – his 9 races is beaten only by one at 12 and a couple at 10. An amazing performance.

The Royal Western Yacht Club of England Ltd.

LIEBE HOCHSEESEGLER,



„Ein Schiff, das im Hafen liegt, ist sicher. Aber dafür ist es nicht gebaut.“¹

So lautet ein Sprichwort, das nicht nur auf Seenotrettungskreuzer sondern auch auf Hochseeyachten zu trifft. Die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger fahren dann raus, wenn andere den Hafen aufsuchen. Auch

Hochseesegler können sich die Bedingungen, mit denen sie auf See klarkommen müssen, oft nicht aussuchen. Und so gibt es Vieles, was Seenotretter und Hochseesegler gemeinsam haben.

„Mit Respekt und guter Seemannschaft, aber ohne Angst gilt es, in den Einsatz zu gehen. Das heißt: Handwerkliches Können, Beherrschung aller seemännischen Arbeiten an Bord, Umgang mit Wind, Wetter und See sind in Fleisch und Blut übergegangen und ermöglichen intuitiv sicheres Handeln. Die Seemannschaft, gepaart mit leistungsfähiger Technik, ist die Voraussetzung für jede erfolgreiche Rettungsfahrt. Nicht, um die See zu besiegen – dies ist nicht möglich. Wohl aber, um die eigenen Leistungsgrenzen hochzuhalten.“ So steht es im Vorwort einer Wissens-Sammlung zur Seenotrettung, die vor Jahren von erfahrenen Vormännern der DGzRS zusammengetragen wurde.

Die gleichen Worte lassen sich auch für Hochseesegler sagen. Wer sich segelnd in weit entfernte Reviere wagt, muss sich nicht nur auf sein Schiff, sondern auch auf sein Können ganz und gar verlassen. Das, was ihm auf einer solchen Reise abverlangt wird, erfordert, jederzeit mit allerbesten Seemannschaft zum intuitiven Handeln in der Lage zu sein.

Umfassende Aus- und Weiterbildung sind heute fester Bestandteil einer Tätigkeit als Seenotretter, ob fest angestellt oder freiwillig. Das Wissen über die Besonderheiten des Reviers und die Herausforderungen der Aufgabe allen Seenotrettern weiterzugeben, war seinerzeit der Grund der

Kapitän Udo Helge Fox

Leiter der Inspektion und Mitglied der Geschäftsführung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Seenotretter, das ‚Buch der Vorleute‘ zu schreiben. Genau das hat sich auch der Trans-Ocean Verein auf die Fahnen geschrieben: Wer Mitglied ist bei Trans-Ocean, ist Teil eines umfassenden Wissens-Schatzes, den Hochseesegler über viele Jahre zusammengetragen haben und den sie immer wieder erweitern und erneuern und über den Verein an seine Mitglieder weitergeben. Auch das verstehen wir Seenotretter unter guter Seemannschaft.

Der einzelne ist auf See – und jeder Fahrensmann weiß dies – auf sich gestellt. Und auch wenn dies gerade der Reiz des Hochseesegelns ist, so weiß jeder, wie wichtig die Kommunikation mit anderen ist – sei es, um Wetterberichte abzufragen oder um sich Revierberatung oder Hilfe in einer Notlage zu holen. Die DGzRS ist in unseren Gebieten von Nord- und Ostsee zuständig für die Koordinierung aller Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes. Das MRCC BREMEN (Maritime Rescue Coordination Centre) ist jedoch auch SAR-Point of Contact² für die deutsche Schifffahrt – und damit auch für Segler weltweit Ansprechpartner in Notlagen. Kommunikation von nahezu jedem Punkt der Erde ist mit der Entwicklung von Satellitenkommunikation möglich geworden.

Ursprünglich war ein Schiff, das außer Sichtweite der Küste war, vollkommen sich selbst überlassen. Trans-Ocean unterstützt seine Mitglieder, in Kontakt zu bleiben. Gute Seemannschaft, Kommunikation und ein großartiges Miteinander, das verbindet Trans-Ocean-Segler.

Wenn ein Hochseesegler schon nicht im Hafen bleibt, dann sollte er auf jeden Fall Trans-Ocean-Mitglied sein.

Die Seenotretter wünschen dem Verein Trans-Ocean und allen seinen Seglern alles Gute, weiterhin ein so erfolgreiches Netzwerk und für die Zukunft viele großartige sichere Törns.

1) Das Eingangszitat entstammt dem Buch ‚Salt from My Attic‘ von John A. Shedd (1928).

2) SAR = Search and Rescue (Suche und Rettung)

LIEBE MITGLIEDER UND FREUNDE DES TRANS-OCEAN, LIEBE GÄSTE,



wir wissen nicht, ob die Gründungsmitglieder des Trans-Ocean sich Gedanken über die fernere Zukunft des Vereins gemacht haben. Die nur wenig später erfolgte Stiftung des Trans-Ocean-Preises zeigt meines Erachtens doch recht deutlich, dass man in großen Dimensionen dachte. Man wollte offensichtlich vom

Start weg in die erste Liga, wenn man es so formulieren darf. Heute, ein halbes Jahrhundert später, zeigt der Blick zurück, dass die Gründung des Vereins zur Förderung des Hochseesegelns Trans-Ocean e.V. zu einer der großen Erfolgsgeschichten des deutschen Segelsports führte. Wobei ich nicht missverstanden werden möchte und unter dem Begriff des Segelsports alle Spielarten des Segelns einbeziehe, Blauwasser- und Langfahrtsegeln ebenso wie Extremtörns und das Hochseeregattasegeln.

Fünzig Jahre Trans-Ocean. Ein würdiger Anlass zu feiern. Die heutige Festveranstaltung soll ein wenig von der bunten Vielfalt des Vereins widerspiegeln. Ich will an dieser Stelle

Ihr / Euer Martin Birkhoff

Vorsitzender des Trans-Ocean e.V.

jedoch nicht die Inhalte des Programms vorwegnehmen. Damit wir sicher und ordentlich durch den Abend kommen, haben wir einen kommissarischen Conferencier bestellt, den ich Ihnen gleich vorstellen darf.

Fünzig Jahre Trans-Ocean. Es war für uns, den Vorstand, keine Frage uns, bei aller Rückschau auf ein schönes, mit herausragenden Leistungen gespicktes halbes Jahrhundert Vereinsgeschichte am heutigen Abend auch der Gegenwart und der Zukunft zu widmen. Daher ist es uns eine große Freude, Ihnen, Euch heute Abend die diesjährigen Preisträger des Trans-Ocean Preises und des Ocean Award des Trans-Ocean vorzustellen. Die Preisträger weilen bereits unter uns, aber Sie wissen von Ihrer Auszeichnung noch nichts. Von der Gegenwart in die Zukunft: Ebenfalls unter uns sitzen die Kandidaten und Kandidatinnen für die Trans-Ocean Mini-Kampagne. Einer, eine wird heute Abend gekürt, das Boot des Trans-Ocean zu segeln.

Genug der Vorrede. Im Namen des Vorstandes und aller Helfer, die uns die vergangene Woche und den heutigen Abend ermöglicht haben, wünsche ich uns allen viel Vergnügen, viel Spaß und einen angeregten Austausch.

LIEBE LESERINNEN UND LESER,



50 Jahre Trans-Ocean, das ist schon etwas ganz Besonderes, vor allem, wenn man bei den Vorbereitungen des Jubiläums ganz tief in die Geschichte des Vereins eintauchen darf. Dazu hatte ich in den letzten Monaten bei der Erstellung der Festschrift, die Sie und Ihr nun in den Händen haltet, ausgiebig Gelegenheit. Es war ein Eintauchen in die

Vergangenheit, ein Rückwärtsgehen, ohne dabei den Blick in die Zukunft zu verlieren.

Ich habe viel gelernt. Manches war bekannt, doch die Beschäftigung mit der Themenauswahl hat zumindest für mich auch viel Neues gebracht von kleinen Details bis hin zu großen Ereignissen. Eine kleine Zeitreise hat sich für mich aufgetan – plötzlich lag ich wieder auf meinem braunen Cordsofa, das zu der Zeit übrigens super modern war – und habe Seite für Seite das Whitbread Race des *Peters von Danzig* verfolgt. Was für Helden waren die langhaarigen Segler damals für mich. Und dann all die anderen, die Segelgeschichte geschrieben haben – um die Welt in einem Rutsch, im Baumstamm über den Atlantik, rund Kap Hoorn, durch die Nord-Ost-Passage mit einem Racer, durch die Nord-West-Passage ganz allein, im Regattamodus in Mini-booten über den Atlantik, einhand über den Pazifik, welche Abenteuer und Widrigkeiten sie bestanden haben.

Kirsten Panzer

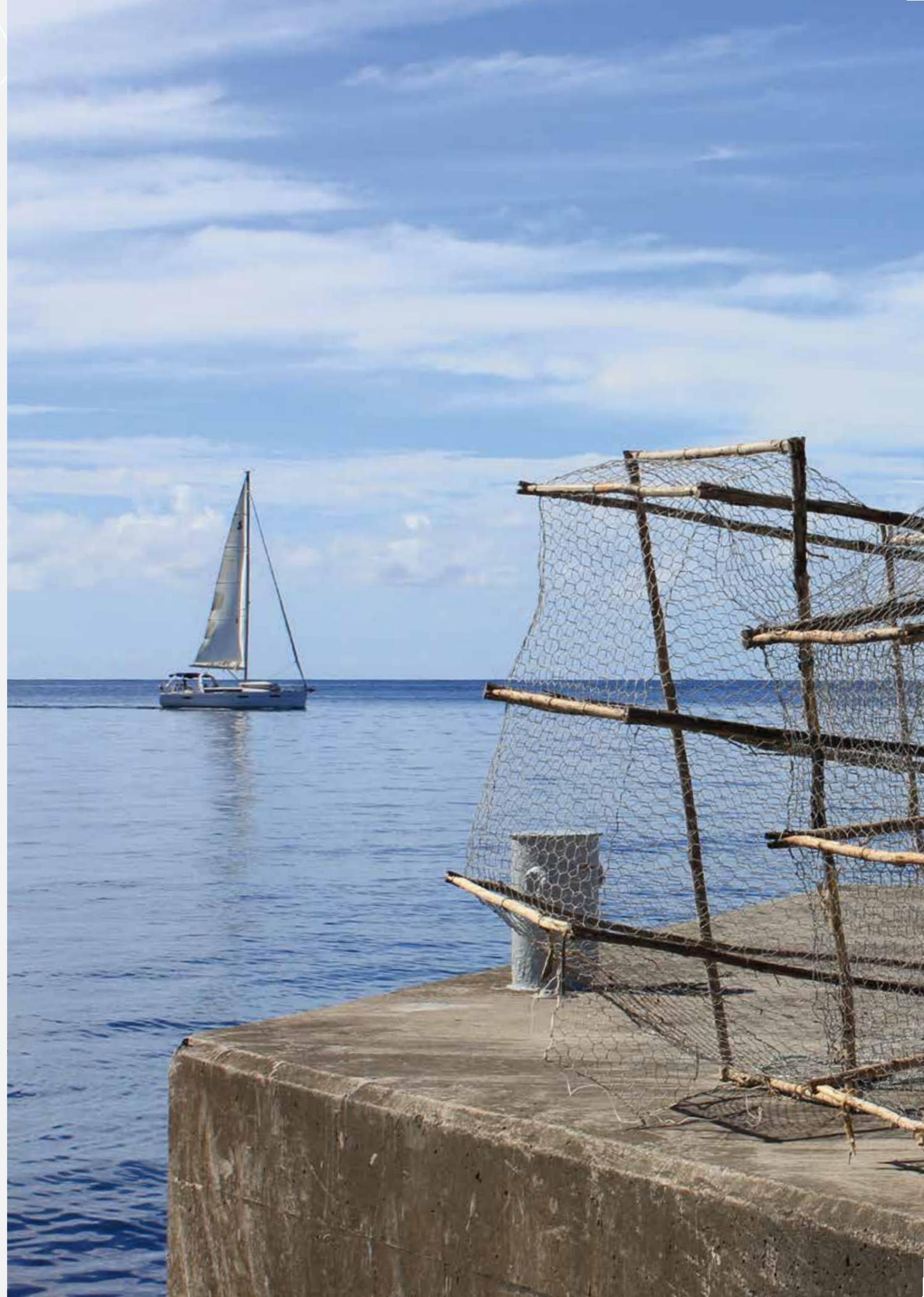
Redaktion, Trans-Ocean e.V.

Wahnsinnige Reisen, harte Regatten wurden gesegelt und werden es immer noch. Die Recherche ließ mich manchmal ganz ehrfürchtig am Schreibtisch sitzen – und dann sind all diese Wahnsinnssegler auch noch Mitglieder des Trans-Ocean. So ganz glauben konnte ich das zwischendurch nicht und doch, die Recherche hat es gezeigt – sie sind es.

Aber die Erkundung der Vereinsgeschichte hat noch vieles mehr an den Tag gebracht – wir mussten auswählen, Abstriche machen. Manch eine Reise, die unbedingt erwähnenswert gewesen wäre, konnte keinen Einzug in die Festschrift halten – schade! Aber von Tag zu Tag stieg die Seitenzahl, aus ursprünglich 80 wurden irgendwann 100, dann 120 und nun sind wir bei 180. So wird der ein oder andere ein Ereignis, ein Thema vielleicht vermissen, da können wir nur um Verständnis bitten.

Aber eines muss auch noch gesagt werden – bei all den besonderen Reisen und Erstleitungen möchte ich all die anderen, die ‚normalen‘ TO-Segler nicht vergessen, denn sie sind der Grundstock des Trans-Ocean, die all ihre eigenen Abenteuer ob auf Ostsee, Pazifik, in der Südsee, im Mittelmeer, in der Arktis oder einfach beim Lossegeln erleben und bestehen.

Und nun wünsche ich allen genauso viel Spaß beim Lesen, wie wir ihn bei der Produktion der Festschrift hatten und Danke an alle, die an ihrem Entstehen mitgewirkt haben.



02.

Eines Tages im Taunus
– die Gründung

DER ANFANG

Ein halbes Jahrhundert ist inzwischen seit der Gründung des Trans-Ocean vergangen, doch wie war das damals? Wer kam auf die Idee, einen Verein für Hochseesegler zu gründen, einen Verein, dessen Mitglieder auf allen Ozeanen der Welt herumsegeln, einen Verein, dessen Mitglieder wochen-, monate-, jahrelang auf See zuhause sind, einen Verein ohne Clubhaus, einen Verein ohne eigene Liegeplätze, ohne Hafen, ohne Mittwochsregatta? Ja, auch eine Regatta würde dem Verein gut stehen, denn genau darin liegen seine Wurzeln.

Es begab sich zu einer Zeit ... als Offshore-Regatten in Deutschland noch nicht hoffähig waren, als das Einhandsegeln noch verpönt war, als das Segeln zumindest hier zu Lande doch noch recht konservativ besetzt war. Von Aufbruchstimmung war damals nicht allzu viel zu spüren. Zumindest bis zum 20. Oktober 1968, vor nun mehr 50 Jahren weitab vom Meer, mitten im Land – damals in Idstein im Taunus, der Heimat des Mannes, der vollkommen unbeabsichtigt den Anlass zur Gründung des TO gegeben hatte.

Claus Hehner, Architekt und begeisterter Segler, hatte zuvor jahrelang dafür gekämpft, an der Einhand-Regatta OSTAR (Observer's Singlehanded Trans-Atlantic Race) von Plymouth in die USA (damals noch New York) teilnehmen zu können. Seit dem allerersten Start der berühmten Regatta 1960 war es sein Traum, einmal selbst dabei sein, die Startlinie überqueren zu können. Doch erst acht Jahre später konnte er sich sein großes Ziel erfüllen – unter anderem dank seiner langjährigen Freunde. Sponsorengelder für ein Segelabenteuer aufzutreiben, war damals in Deutschland kaum möglich. Hatte man Geld, konnte man segeln, hatte man keines,

blieb man an Land. „Herr Hehner, wenn man so etwas wie Sie machen will, dann hat man Geld. Wenn man kein Geld hat, dann lässt man es,“ gab ihm damals ein bekannter norddeutscher Regattayachteigner und Industrieller mit auf den Weg. Doch da kannte er Hehner schlecht. Er gab den Bau seiner Yacht *MEX* bei Abeking & Rasmussen in Auftrag, schuf Fakten und kämpfte weiter. Seine Freunde sowie die Marine-Offiziers-Vereinigung mit ihrem Vorsitzenden Admiral Alfred Schumann zogen mit. Hanns Klug, Rechtsanwalt in München und ehemaliges Crewmitglied von Claus Hehner, brachte die Idee von Anteilseigner-Scheinen auf – erfolgreich. Alle zogen mit, das Geld sollte später nach dem Verkauf des Bootes zurückgezahlt werden. Es war geschafft – Claus Hehner startete am 1. Juni 1968 in Plymouth zu seinem lang ersehnten Einhandrennen über den Atlantik. Insgesamt gingen 35 Yachten an den Start, weitere sieben gemeldete Teilnehmer traten nicht an, ins Ziel kamen gerade einmal 18 Yachten, unter ihnen Claus Hehner mit seiner *MEX*, nach 41 Tagen, 10 Stunden und 46 Minuten. Die beiden anderen deutschen Segler, Edith Baumann, die einzige teilnehmende Frau, und Egon Heinemann, konnten ihre Rennen nicht zu Ende fahren.

Zurück in Idstein gab es also viel zu erzählen. Alles sollte berichtet, die Wettfahrt für die Freunde und Unterstützer noch einmal Seemeile für Seemeile nacherzählt werden. Man traf sich am 19. Oktober im ‚Goldenen Lamm‘ – es soll ein langer Abend geworden sein. Und irgendwann zwischendurch hat Hehner dann von dieser Einladung erzählt, die am nächsten Tag zur Gründung des Trans-Ocean führen sollte: Als einziger deutscher Segler war Claus Hehner im Rahmen

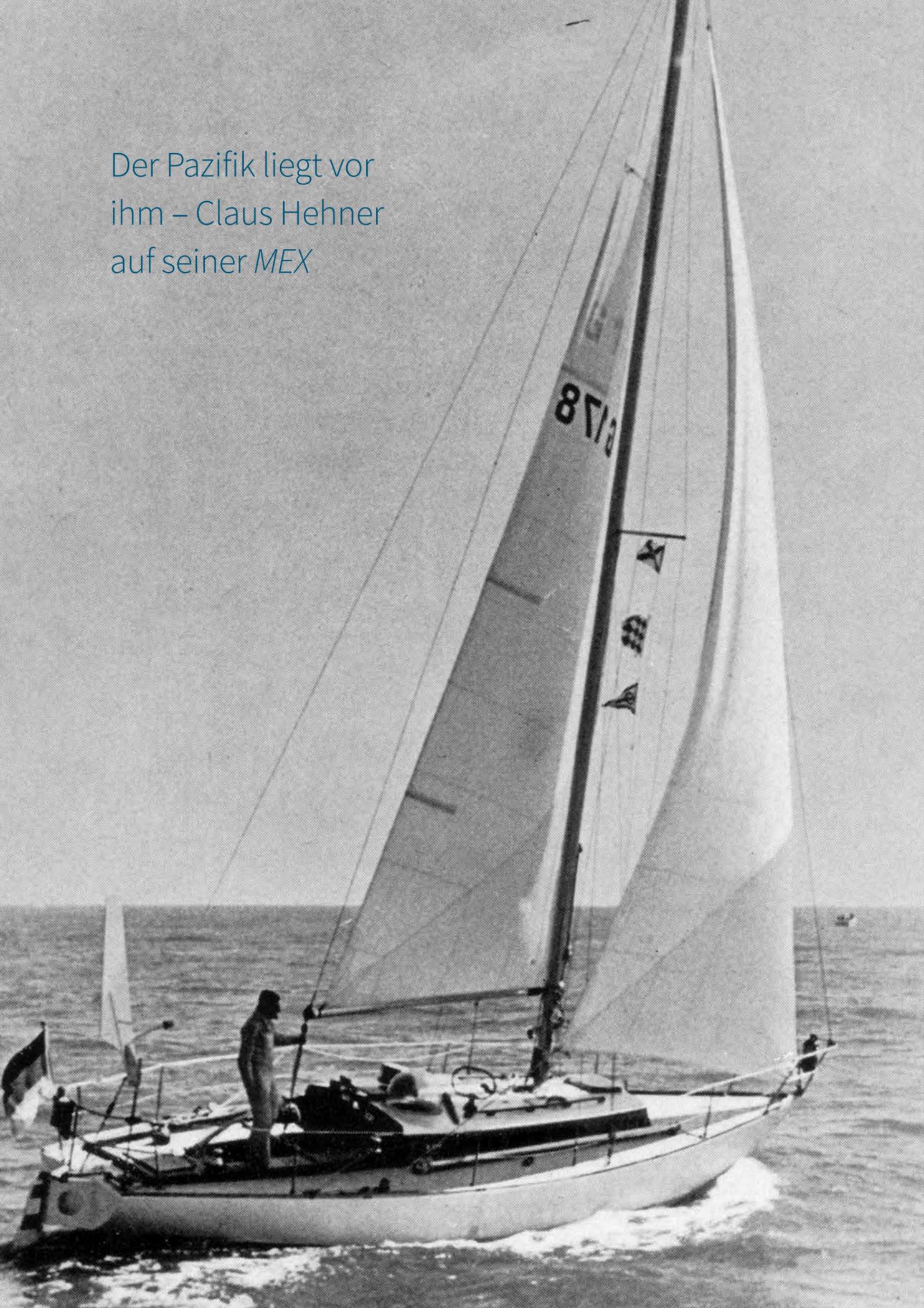


Sextantennavigation – Hehner schießt die Sonne.



MEX überquert die Ziellinie in Newport, OSTAR 1972.

Der Pazifik liegt vor ihm – Claus Hehner auf seiner *MEX*



Herzlicher Empfang in Newport für Claus Hehner.

der Preisverleihung im Anschluss an das OSTAR in London eingeladen worden, an der ersten Pazifik-Einhand-Regatta von San Francisco nach Tokio teilzunehmen – welche Ehre und welche Herausforderung, auch für die Unterstützer im Taunus. Hanns Klug, der für das OSTAR bereits die Idee der Anteilsscheine geboren hatte, war auch diesmal derjenige, der die Unterstützung Hehners in die Wege leitete. „... Hanns Klug richtete die Bitte, doch zu überlegen, ob es möglich sei, dem Skipper nach dieser ehrenvollen Aufforderung die Teilnahme an der Pazifik-Einhand-Regatta 1969 zu ermöglichen. Danach ergriff Dr. Jörn-Ulrich Bachmann aus Soltau das Wort und schlug die Gründung eines Vereins zur Förderung dieses Unternehmens vor,“ schreibt Claus Hehner. Dann ging es Schlag auf Schlag: Wenn, dann jetzt! Auf eine formlose Abstimmung, die aufzeigen sollte, ob Interesse an einer solchen Vereinsgründung bestünde, man kam auf 30 Ja-Stimmen, traf man sich am darauffolgenden Morgen zur Gründungsversammlung.

Es war der 20. Oktober 1968.

Trans-Ocean wurde gegründet: „Um überhaupt weiterzukommen, wurde ein vorläufiger Vorstand gewählt, der aus Herrn Dr. Jörn-Ulrich Bachmann aus Soltau besteht, aus Herrn Jürgen Hiort, dem Zweiten Vorsitzenden der Seglervereinigung Cuxhaven, Herrn Arno Knof aus Idstein und Herrn Gerhard André aus Hirschhorn/Neckar... Als Name kristallisierte sich heraus ‚Trans-Ocean‘, Verein zur Förderung des Hochseesegelns.“ Als Sitz des Vereins wurde Cuxhaven gewählt, da Claus Hehner eng mit der Seglervereinigung Cuxhaven verbunden war.

Hehner wurde weiter gefördert, Spenden konnten steuerlich geltend gemacht, die Kredite und Gelder der Anteilseigner gestundet werden. Das Abenteuer ‚Pazifik einhand‘ konnte beginnen.

Als Grundgedanke wurde damals übrigens die „Förderung des Hochseesegelns, insbesondere Teilnehmer an Einhandregatten“ in die Satzung aufgenommen. Es sollten diejenigen Segler unterstützt werden, die an internationalen Ozean-Regatten

teilnehmen wollten oder die weiten Ozeane besegelten.

Claus Hehner machte sein Rennen und wurde am Ende Dritter von fünf Teilnehmern. Als Erster erreichte der legendäre Bretoner Éric Tabarly den Zielhafen Tokio.

Die Gründungsmitglieder des Trans-Ocean waren damals: Gerhard André, Frau André, Dr. Jörn-Ulrich Bachmann, Claus Cristoffers, Claus Hehner, Jürgen Hiort, Gertie Kerger, Dr. Günter Kerger, Liesel Klinge, Hans Klinge, Arno Knof, Kurt Reinke, Helmut Ressler, Elsbeth Trummler, Dieter Trummler sowie Ingrid von Viebahn und Hans-Eckart von Viebahn.

Am Abend, als die Vereinsgründung beschlossen wurde, waren sie zu siebzehn. Nach nur einer Woche waren es bereits über 60 Mitglieder, vom Buchhändler über Polizeihauptkommissare, Hauptlehrer, Sparkassendirektor, Chefredakteur bis hin zum Forstwirt und Mühlenbesitzer war alles dabei. Für die damalige Zeit waren auch schon erstaunlich viele Seglerinnen unter den Mitgliedern des noch jungen Vereins. Ihre Berufe wurden allerdings in den ersten Mitgliederverzeichnissen noch nicht aufgeführt.

Ein Jahr nach der Gründung zählte man 100, fünf Jahre später 280 und heute rund 4 700 Mitglieder.

Nach einem Mitgliederbeschluss wollte man zwei Jahre nach der Gründung, 1970, zum ersten Mal beim Jahrestreffen Segler des Trans-Ocean auszeichnen. Der TO-Preis und die Medaille des TO für besondere seglerische Leistungen wurden ins Leben gerufen. Die Vergabe des ersten TO-Preises sorgte für besonderes Aufsehen, nicht nur durch die Fernsehübertragung im Rahmen des Sportstudio des ZDF. Vielmehr war sie seglerisch ein mutiger Paukenschlag und verstieß gleich dreifach gegen althergebrachte Tradition. Ausgezeichnet wurde eine Frau (!), die einhand (!) auf einem Trimaran (!), der *Ultima Ratio*, den Atlantik von Ost nach West und wieder zurück von West nach Ost überquert hatte: Ingeborg von Heister! Der TO, seine Segler und seine Entscheidungen sorgten von Beginn an für Aufsehen! Von den anderen, in der damaligen Zeit noch eher konservativen Segelvereinen



Claus Hehner mit Wolfgang Quix vor dem Start zum OSTAR 1976.

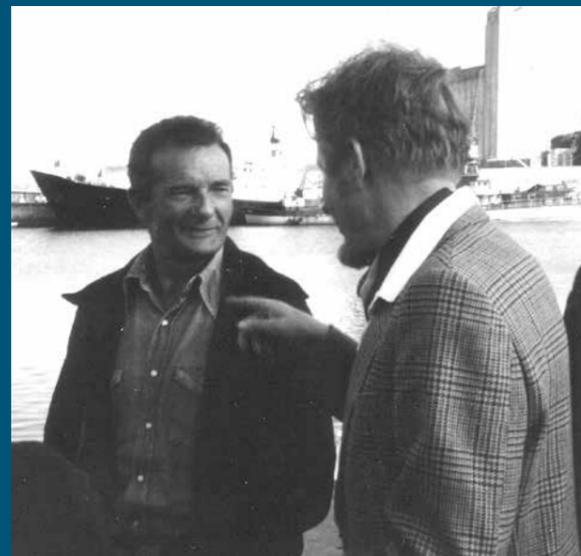


Erst Atlantik,
dann Pazifik und
beides einhand
– das war der
Anfang des TO

Geschafft, nach der 1. Pazifik-Regatta ist Claus Hehner zurück in Deutschland.



Der Atlantik ist bezwungen – Claus Hehner nach seiner Ankunft 1968.



Fachsimpeln: Claus Hehner und Éric Tabarly 1976 in Plymouth.



Jubel in Okinawa – das Zweite Pazifik-Race 1975 von San Francisco nach Japan hat Claus Hehner nach 59 Tagen beendet.

wurde der TO mit Argwohn und Skepsis beäugt. Sogar als APO (Außerparlamentarische Opposition) soll er von den Mitgliedern der Etablierten bezeichnet worden sein.

Doch nicht nur Trans-Ocean war und ist mutig, auch seine Mitglieder waren es. Sie segelten damals, als man noch mit Sextant und Log navigierte, Wollpullover und Südwester trug, die Vorsegel mit Stagreitern befestigt wurden (wer kennt die noch?), man Wettervorhersagen noch selber basteln musste und nicht täglich per Abo abrufen konnte, einhand um die Welt, steuerten zu zweit die Südsee an, blieben dort oder rundeten Kaps, wollten zum Beispiel wie Axel Czuday während des Kalten Krieges die Nord-Ost-Passage bezwingen. Die Russen griffen ihn auf und schickten ihn zurück. Aus lauter Frust habe er damals Island im Winter umrundet, erzählt der Patensohn von Claus Hehner, Bernd Sewing, der damals auch schon wie einige andere beim Treffen im legendären ‚Goldenen Lamm‘ dabei war. Mitglied wurde er damals als Student allerdings erst einen Tag nach der Vereinsgründung.

Helmut Bellmer, Leiter der Küstenfunkstelle Elbe-Weser-Radio in Cuxhaven und späterer Vorsitzender des TO, trat 1970 dem Verein bei. Ob er, wie damals noch üblich, auch eine Empfehlung brauchte, ist nicht übermittelt. Wahrscheinlich nicht, denn er war als Funker eine große Bereicherung für den TO. Ein Jahr nach seinem Eintritt rief er das ‚Informationsblatt‘ ins Leben, unser späteres TO-Magazin, das nun schon die stolze Nummer 161 trägt.

Und – ihm ist der stetige Ausbau der TO-Stützpunkte zu verdanken! Dass ihm auch die Sicherheit der Mitglieder enorm wichtig war, zeigt sich darin, dass er die Teilnehmer an Hochsee-Regatten mit einer EPIRB, einer Notfunkbarke, ausüstete.

Dann die erste Satzungsänderung am 20. November 1976 – nun heißt es: „Der Verein fördert den Segelsport und insbesondere das Hochseesegeln“, sportlich bleibt der Verein, das zeigt sich bis heute, denn nicht nur Regattasegler sind Mitglied in Trans-Ocean, Trans-Ocean hat auch seit diesem Jahr ein eigenes Mini-Projekt, um das Hochseeregattasegeln wieder einmal gezielt zu fördern.



Bernd Sewing, Helmut Bellmer und Claus Hehner vor der Überführung der MEX nach Newport, 1982 / USA.

VORSITZENDE

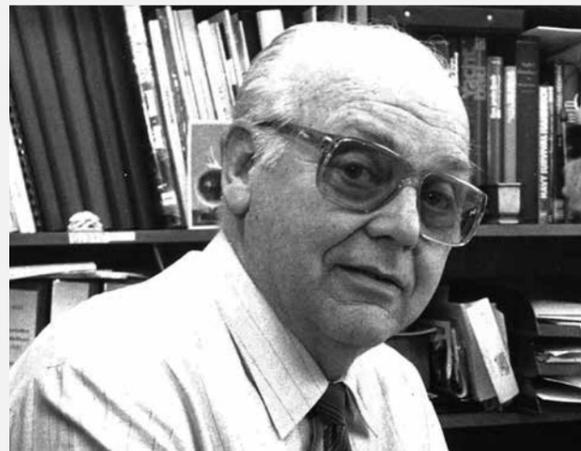


DR. JÖRN-ULRICH BACHMANN 1968 – 1989

Von Anfang an dabei war natürlich der erste Vorsitzende des Vereins. Zusammen mit seinem Freund Claus Hehner und gemeinsamen Marinekameraden rief Dr. Jörn-Ulrich Bachmann 1968 Trans-Ocean ins Leben. Ziel war es, Vereinsmitgliedern die Teilnahme an internationalen Hochseeregatten, insbesondere an Einhandregatten, zu ermöglichen.

Zwanzig Jahre, bis zu seinem frühen Tod im Januar 1989, bekleidete er das Vorstandsamt und legte dabei von Anfang an Wert darauf, dass Cuxhaven die Heimat des im Binnenland gegründeten Vereins sein sollte. „Cuxhaven soll Mekka des Hochseesegelns bleiben“, wird der Jurist und Admiralssohn in alten Vereinsunterlagen zitiert. Stolz war er auf die Verbundenheit der Stadt und der Segler-Vereinigung Cuxhaven mit dem jungen und durchaus als rebellisch geltenden Verein, wobei er einen nicht geringen Anteil an diesem Ruf hatte. Schließlich wurde unter seiner Federführung unkonventionell und nonkonform gegenüber der gängigen Tradition deutscher Segelvereine Ingeborg von Heister erste(r) Preisträger(in) des Trans-Ocean-Preises: eine Frau, die einhand und nonstop den Atlantik mit einem Trimaran überquert hatte. Ein Tabubruch auf ganzer Linie.

Dr. Jörn-Ulrich Bachmann war jederzeit dazu bereit, neue Wege zu gehen. Nie wollte er sich auf althergebrachte Regeln festlegen lassen. Ein Pionier im Vereinswesen, erst recht wenn man sich die damalige Zeit mit viel Anpassbarkeit auf der einen und dem Aufbegehren der Achtundsechziger-Generation auf der anderen Seite vor Augen hält.



HELMUT BELLMER 1989 – 2005

Er lebte für die Seefahrt und die Sicherheit aller Seefahrer und war jahrelang das Gesicht des Trans-Ocean, Kommodore Helmut Bellmer.

Als Funkoffizier 1. Klasse und bereits ab 1949 freiwilliger Rettungsmann bei der DGzRS kümmerte er sich um all jene, die draußen auf See waren, und kämpfte außerdem mit allerlei Tricks um die Freigabe Helgolands. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es ein großes Ziel der britischen Regierung, die Insel im Rahmen von zahllosen Bombenabwurfübungen zu vernichten. Während dieser Zeit fuhr Helmut Bellmer als Funkoffizier auf Kontrollschiffen, um die Insel „klar zur Bombardierung“ zu geben. Doch es gelang ihm immer wieder mit vielen Schummeleien für „technische Bombardierungspausen“ zu sorgen. Nach der Freigabe der Hochseeinsel blieb er Helgoland treu und meldete sich freiwillig als Aufbauleiter der Post. Dass er auch mitten in der Nordsee die DGzRS als Rettungsmann unterstützte, war für den Vorsitzenden des TO Ehrensache.

1967 wurde er zum Betriebsleiter der Küstenfunkstelle Elbe-Weser-Radio berufen und setzte sich für Funkausbildungen auf Yachten ein. Zur damaligen Zeit waren Sportboote noch nicht mit UKW-Funk ausgerüstet. Helmut Bellmer war so etwas wie ein Pionier in Sachen moderne Kommunikation auf Yachten. Das kam natürlich auch dem Trans-Ocean zu Gute, dem er bereits 1970 beitrug.

Bei all seinem Engagement und seiner Offenheit für die Weltensegler, führte der Träger des Bundesverdienstkreuzes den Verein auch in der leichten Patriarchenmanier der damaligen Zeit. „Sein Wort hatte Gewicht“, erzählt man sich noch heute und zitiert dabei gerne einen seiner Lieblingssätze, wenn sich der ein oder andere auf Satzung, Gepflogenheit oder Beschlüsse berief: „Das entscheiden wir fallweise“. Man könnte sein Auftreten also auch durchaus als flexibel bezeichnen.

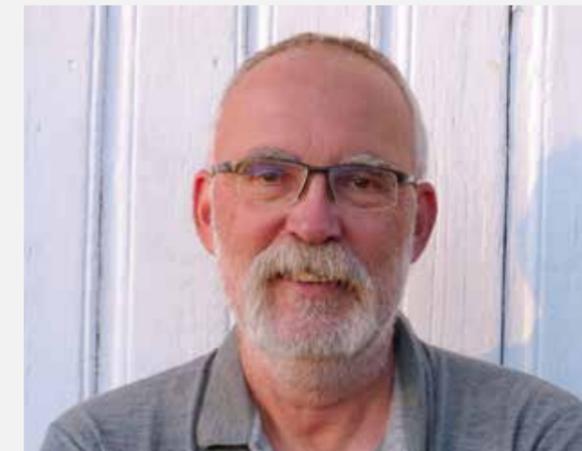


BERND LUETGEBRUNE 2005 – 2012

Seit Februar 1986 Mitglied, wurde Bernd Luetgebrune auf der Mitgliederversammlung vom 21. November 1987 zum Beisitzer im Vorstand und zwei Jahre später zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, ein Amt, das er jahrelang engagiert ausführte.

Nachdem sich Helmut Bellmer aus dem Vorstand zurückgezogen hatte, rückte Bernd Luetgebrune am 28. Oktober 2005 in das Amt des Vorsitzenden des Trans-Ocean nach. In dieser Zeit erwies sich Bernd Luetgebrune als echter Leistungsträger und Arbeiter für den Verein.

Eine seiner Herzensangelegenheiten, die Anerkennung des TO-Standerscheins als amtliches Papier, gelang ihm in Deutschland zwar nicht, aber seine Leistungen und Erfolge sind zahlreich: Er war Initiator der ersten Seminare, namentlich des Segel-Seminars mit Jens Nickel und der ersten Medizin-Seminare mit Dr. Christian Flesche vom Stadt Krankenhaus Cuxhaven. Als sehr engagiert zeigte er sich auch bei der Ausgestaltung der Vereinbarungen mit den Vertragspartnern der damaligen Gruppenkrankenversicherungsverträge. Hier hat sich Bernd Luetgebrune bei der Abwehr ungerechtfertigter, gegen den Verein erhobener Ansprüche großen Verdienst erworben. Auf sein Engagement geht auch der Auftritt des Trans-Ocean auf der Messe boot Düsseldorf zurück, mittlerweile eine Institution im Vereinsleben. Weiter war er Initiator der ersten internen Regelwerke, beispielsweise der Einführung einer ersten Preisvergaberichtlinie. Am 31. Januar 2012 trat der gesamte Vorstand geschlossen zurück, nachdem es im Vorstand zu Vorwürfen bezüglich seiner Amtsführung gekommen war. In der Folge kam es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung zwischen Verein und Bernd Luetgebrune. Da er den Verpflichtungen aus dem Gerichtsurteil nicht nachgekommen war, wurde auf der Mitgliederversammlung 2017 ein Antrag auf Vereinsausschluss gestellt.



MARTIN BIRKHOFF SEIT 2012

Durch den Rücktritt des alten Vorstands war Anfang 2012 auch der Posten des Vorsitzenden vakant. „Eine Bewegung im falschen Moment führte zu meiner Kandidatur und anschließend zur Wahl“, sagt er gerne. Seit der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 28. Februar 2012 hat Martin Birkhoff das Vorstandsamt inne. Damit steht in der 50-jährigen Tradition erstmals ein erfahrener Segler an der Spitze des TO, der sowohl eine Weltumsegelung als auch zahllose Einhandmeilen im Kielwasser hat.

Er führte den Trans-Ocean durch die raueste und unruhigste Zeit der Vereinsgeschichte. Auf der ersten Mitgliederversammlung kam er ruhig und geduldig daher, viele der damaligen Kritiker unterschätzten ihn anfangs. Doch beharrlich, ausdauernd und mit Standvermögen blieb er sich all die Jahre hindurch treu.

Frischer Wind weht seit 2012 im Trans-Ocean: Viele Vorgänge sind transparenter und öffentlicher gestaltet. Die Satzung wurde erneuert. Homepage und Magazin wurden und werden kontinuierlich modernisiert. Facebook kam auch noch dazu. Das TO-Logo wurde in einem heiß diskutierten Prozess modernisiert. Das Seminarwesen hat eine Menge Schwung bekommen. Lossegler-Treffen und Ostsee-Treffen wurden etabliert. Gemeinsam mit Jens Nickel, Carsten Matthias und Egon Lutomsky hat Martin Birkhoff dazu eine neue Auszeichnung geschaffen, den Ocean Award. Er wird unabhängig von einer Vereinsmitgliedschaft für besondere oder außergewöhnliche Leistungen für den Segelsport vergeben.

Martin Birkhoff legt bei all seiner Führungsarbeit auf eine Feststellung immer ganz besonderen Wert: „Eine Handvoll Freunde müsst Ihr sein.“ Ohne tatkräftige und engagierte Vorstandsmitglieder, ehrenamtliche Helfer und die Damen aus Geschäftsstelle und Redaktion sei für ihn diese Arbeit, die er im Team leistet, nicht vorstellbar.



UMBRUCH UND NEUANFANG

Nachdem der Verein über 40 Jahre kontinuierlich gewachsen war und es nicht nur für Hochseeregattasegler, sondern auch für Blauwassersegler als selbstverständlich galt, ‚beim TO zu sein‘, veränderte sich nach und nach die Mitgliederstruktur und damit die Ansprüche an den Verein. Obwohl als Vereinszweck unmissverständlich der Fördergedanke stand und auch heute noch steht, war er Heimathafen unzähliger Langfahrsegler geworden und die Wahrnehmung von außen als ‚Weltumseglervereinigung und -vertretung‘ offensichtlich.

In eine scheinbar stabile Vereinswelt platzte Anfang 2012 der Rücktritt des gesamten Vorstandes des Trans-Ocean, ausgelöst durch interne Zerwürfnisse. Der stellvertretende Vorsitzende Andreas Hülsenberg führte den Verein, bis auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung ein neuer Vorstand gewählt werden konnte.

In der Folge des Vorstandsrücktritts gab es unter einem Teil der Mitglieder lebhaft Diskussionen. Einige forderten eine vollkommene Neuausrichtung des Vereins und einzelne sogar dessen Auflösung. Auf der Boot 2012 in Düsseldorf trafen sich auf Initiative von Klaus Hympehdahl Unterstützer und Förderer des TO mit dem Ziel, Lösungsvorschläge für die Weiterführung des Vereins zu entwickeln und eine Neustrukturierung des Trans-Ocean zu diskutieren. Mit dabei Astrid und Wilfried Erdmann, Wolfgang Quix, Uwe Röttgering und andere.

Ideen und Anregungen des runden Tisches wurden auf der im Februar 2012 einberufenen außerordentlichen Mitgliederversammlung aufgegriffen und diskutiert, es wurde ein neuer Vorstand gewählt. Die zwei Monate kommissarischer Führung des Vereins waren beendet.

Ein Novum im TO: Mit Martin Birkhoff (1. Vorsitzender) und Uwe Röttgering (Vorsitzender des Beirates) waren jetzt zwei Weltumsegler im Vorstand vertreten. Zusammen mit Dirk Mennewisch (Schatzmeister) und Ulrike Ewe (Schriftführerin) wurden zwei weitere erfahrene Blauwassersegler in das Gremium gewählt. Für Konstanz sorgte der alte und auch neue Stellvertretende Vorsitzende Andreas Hülsenberg, ebenfalls ein erfahrener Segler und hervorragender Techniker. Ergänzt wurde der Vorstand durch Rainer Jäger als Pressereferent.

Erstmalig ein Vorstand, der fast ausschließlich aus aktiven und erfahrenen Seglern bestand. Eine bis dahin noch nicht dagewesene Besonderheit für den TO und eigentlich eine gute Grundlage für einen Neustart.

Die Praxis erwies sich als schwieriger. Noch im gleichen Jahr legten zwei Vorstandsmitglieder ihr Amt nieder. Außerhalb des Vorstandes nahm die Diskussion - vor allem ausgelöst durch die Causa Lelijveld sowie die angestrebte Satzungs-erneuerung - an Dynamik und Brisanz zu. Vor allem Fragen einer weitergehenden Mitbestimmung der Mitglieder und

Forderungen nach mehr Transparenz wurden heiß und kontrovers diskutiert. Ebenso wurde Präsenz des Vorstands im internen Forum der Webseite gefordert. Viele dieser Auseinandersetzungen wurden mit hoher Leidenschaft und teilweise überzogener bis hin zu diffamierender Häme geführt. Einige mündeten auch in gerichtlichen Auseinandersetzungen. Im internen Forum der Webseite tobte zeitweise eine bis dahin noch nicht dagewesene Schlacht um die ‚richtige‘ Ausrichtung des Vereines.

Solche Diskussionsfelder vollständig zu befrieden, ist kaum möglich, die einzige Chance die Situation zu entschärfen, bestand darin, durch konkrete Sacharbeit Stück für Stück zu punkten. Und so gelang es dem Vorstand trotz aller Streitigkeiten in den folgenden Jahren Meilensteine zu setzen. In Arbeitsgruppen wurden verschiedene Themenfelder systematisch, zielorientiert und erfolgreich bearbeitet.

Ein neuer zeitgemäßer Webauftritt ging nach zweijähriger Arbeit im Dezember 2015 online, 2016 folgte die Präsenz des TO auf Facebook. Seitdem wird die Seite permanent weiterentwickelt. 2016 wurde die lang geforderte Mitgliederbefragung durchgeführt und die Ergebnisse wurden noch im selben Jahr in die neue Satzung eingearbeitet. Das zähe Ringen um die neue Satzung wurde schließlich nach dreijährigen ‚Schleifendrehens‘ beendet. Auf der Mitgliederversammlung 2016 mit großer Mehrheit verabschiedet, erfolgte 2017 die Eintragung durch das Registergericht.

Von 2013 bis heute wurde die Seminartätigkeit systematisch ausgebaut. Mit dem Losseglertreffen, das seit 2014 einmal im Jahr mit großem Interesse und hoher Beteiligung von Mitgliedern durchgeführt wird, wurde eine sehr geschätzte Plattform für diejenigen geschaffen, die in naher Zukunft auf die große Reise gehen und im Vorfeld schon Gleichgesinnte kennenlernen möchten.

Das Magazin des Trans-Ocean wurde seit 2013 systematisch verbessert, professionalisiert und erfreut sich weiter großer Beliebtheit und Anerkennung. Es gilt nicht umsonst als eine Visitenkarte des TO. Die Treffpunkte vor Ort sind aktiv und das Stützpunktnetz ist stabil und wird weiter ausgebaut. Neue Prozesse und Abläufe innerhalb der Geschäftsstelle wurden eingeführt und bestehende optimiert, der Vorstand und die Mitarbeiter haben inzwischen ein gemeinsames Intranet, in dem sie ihre Daten strukturiert ablegen und bearbeiten können.

Es ist viel passiert in den letzten Jahren, aber nicht für alle ging die Entwicklung des Vereines in die richtige Richtung. Einige haben dem Verein enttäuscht den Rücken gekehrt, einzelne mit lautem Getöse. Aber viele neue Mitglieder sind dazugekommen. Nach dem kurzfristigen Mitgliederrückgang 2012 – 2014 sind bis 2017 die Mitgliederzahlen sehr stabil bei 4700 geblieben. Für das Jahr 2018 zeigt sich jetzt schon ein deutliches Wachstum.

Insofern können wir im Jubiläumsjahr durchaus mit ein wenig Stolz sagen, das Einiges erreicht wurde, wohl gemerkt in dem Wissen, dass die Arbeit aller Beteiligten durchweg ehrenamtlich erfolgte.

Wir wollen uns an dieser Stelle bei all denen bedanken, die uns in diesem schwierigen Prozess, auch kritisch, begleitet haben und hoffen, dass Ihr auch in Zukunft weiter im ‚TO-Boot‘ sitzt und uns unterstützt, den Verein weiterhin für alle Segler, ob Regatta- oder Langfahrsegler, ob Mini oder Fahrtenschiff, ob im Baltikum, der Südsee oder in der Antarktis, attraktiv und dynamisch zu halten. Der Trans-Ocean ist und bleibt mit seinen Aktivitäten und Angeboten das große Netzwerk der Blauwasserszene. Wir freuen uns schon auf die nächsten 50 Jahre!



DIE STÜTZPUNKTE

03.

Trans-Ocean – für seine Segler weltweit im Einsatz

Der TO sitzt bekanntlich in Cuxhaven, da hat er seine Heimat, doch zuhause ist er überall auf der Welt – nicht nur durch die Segler, die seinen Stander unter der Saling fahren.

Denn der Verein der Blauwassersegler, der Ozeanüberquerer, der Erdumrunder und Offshore-Racer ist auf der ganzen Welt vertreten oder zumindest doch beinahe auf der ganzen Welt. Dank seines umfassenden Stützpunktnetzes können die Segler ‚rundum‘ versorgt werden.

Ganz am Anfang stand da die Nummer 1 und die war in Cuxhaven. Hermut Bellmer, damals noch Pressereferent, eröffnete dort den ersten Stützpunkt des TO – das war 1972. Der Vereinssitz, die Geschäftsstelle, saß zu der Zeit noch in Soltau. Doch durch den neuen Stützpunkt zwischen Elbe und Nordsee rutschte der TO quasi an die See, also dorthin, wo er auch hingehörte. Lossegler und Zurückkehrer konnten begrüßt und verabschiedet werden, für Hilfe ganz nach dem Motto des ‚Manövers des letzten Augenblicks‘ wurde schnell und oft spontan gesorgt. Und wer von einer langen Reise zurückkam, wurde mit frischen Brötchen begrüßt, das ist noch heute so – zumindest an Werktagen, zumindest wenn man der Crew vor Ort Bescheid gegeben hat und einen kleinen Vorlauf einräumt. Damals ließen es sich die Wenigsten nehmen, ihre Weltumsegelung oder den Großen Törn in Cuxhaven zu beenden. Und es gehörte quasi genauso zum ‚guten Ton‘, in Cuxhaven aufzubrechen. Eine Tradition, die man eigentlich wiederaufleben lassen könnte!

Doch die Stützpunkte waren und sind mehr als nur ein Brötchenlieferservice, denn den gibt es nur in Cuxhaven. Vielmehr sind sie Kontaktpunkt, Postadresse, Unterstützer, Helfer in der Not und vielerlei mehr – selbst heute noch, allen Skeptikern, auch die gibt es, zum Trotz, die davon ausgehen, dass man in Zeiten des Internets persönliche Kontakte kaum oder gar nicht mehr benötigt.

Die Langfahrtsegler brachten die Idee von ihren Reisen mit in den Verein. Sie hatten das Netzwerk des britischen OCC, des Ocean Cruising Club, unterwegs kennengelernt, der mit seinen Port Officer weltweit vertreten ist. Schon Helmut Bellmer wurde durch die Kontakte, die er aufgebaut hatte, zum Port Officer des OCC in Cuxhaven berufen. Eine Tradition die Bert Frisch, unser jetziger Stützpunktleiter in Cuxhaven, bewahrt. Auch er betreut die Mitglieder des OCC in der Funktion des Port Officers an der Elbmündung. Die deutschen Blauwassersegler haben auf ihren Reisen erlebt, wie die Mitglieder der amerikanischen Langfahrervereinigung

Seven Seas Cruising Association genauso wie die britischen Segler des OCC weltweit ‚betüddelt‘ wurden – das sollte auch unter dem Stander des TO möglich werden. Kontakte wurden geknüpft, Marine- und Handelsverbindungen genutzt, Kapitäne im Ausland angeschrieben. Und auch in Deutschland wurde die Werbetrommel gerührt.

Auf eins folgte zwei – nun auf Helgoland. Die Mitglieder H.-C. Rickmers und sein Sohn Jörn H. Rickmers übernahmen die Stützpunktleitung von TO auf der Insel Helgoland. „TO-Mitglieder, die Helgoland anlaufen, finden sie gleich am Binnenhafen, Hummerbuden“, heißt es im TO-Magazin Nr. 2. Stützpunkt drei folgte in Köln (1972), dann Berlin und ein Jahr später der erste Stützpunkt im Ausland – weit entfernt auf den Windward Islands in der Karibik. In Bequia auf St. Vincent wurde Kapitän Knud-Helmut Grubbe Stützpunktleiter des TO und berichtete sofort von einem gemeldeten Seenotfall einer deutschen Yacht. Hilfe kam schnell, doch auch das Netzwerk des TO lief an. Man suchte nach „*Unda* oder *Onda*, ... da keine deutsche Yacht mit Funkanlage mit dem Namen ... registriert ist, wer kennt das Schiff?“. Gefahr für die Crew bestand damals nicht. Aber bei TO kümmerte man sich.

So ist es geblieben, im In- und Ausland und natürlich auch in Übersee. Mit rund 180 Stützpunkten agiert das Netzwerk des TO inzwischen global: Im Mittelmeer und im Schwarzen Meer sind es 43, in Westeuropa und im Atlantik 29, zu Westafrika und Südatlantik zählt unser Stützpunkt in Lüderitz, Namibia, zwölf sind es in der Karibik, 15 in Mittel- und Nordamerika, in Südamerika 13, im Südpazifik 19, in Süd- und Ostasien 9, einer auf den Malediven, also in der Sektion Nordindischer Ozean und Rotes Meer, zwei im Südindischen Ozean und 34 in Nordeuropa.

Wofür man die Stützpunkte heute noch brauche, wird hin und wieder von Kritikern gefragt. Doch die Antwort ist ganz einfach – für nahezu alles, was nicht per E-Mail verschickt werden kann und – ganz wichtig – für den persönlichen Kontakt.

Die Stützpunkte sind noch immer auch Poststationen. Früher boten sie oft die einzige Möglichkeit, mit den Daheimgebliebenen Kontakt aufzunehmen, Briefe wurden für die Weltensegler gelagert, Fotos verschickt, Geld angewiesen – Kreditkarten gab es nicht, elektronische Seekarten erst recht nicht, von E-Mails war noch weit und breit nichts zu sehen, mobile Telefone noch lange nicht spruchreif.

Auch wenn vieles einfacher geworden, man nahezu überall



erreichbar ist, die Einsamkeit und Abgeschiedenheit kaum noch existiert, Schiffpositionen elektronisch übermittelt, Tipps über Ankerplätze, Durchfahrtshöhen, Wassertiefe übers Internet schnell eingeholt werden können. Eines bleibt bis heute: Wer ein Ersatzteil braucht, benötigt eine Postadresse – die Anschrift des Schiffes, das vielleicht noch nicht einmal im Etappenhafen angekommen ist, reicht da nicht aus. Eine Adresse an Land, ein Ansprechpartner muss es schon sein. Dazu kommt, dass unsere Stützpunktleiter vor Ort meist auch noch über ein eigenes Netzwerk verfügen, das sie wiederum bei Bedarf für die TO-Segler in Gang setzen.

Da ist die berühmte Brille, die im Atlantik über Bord geht. Eine passende Ersatzbrille gibt es nicht (oder ist diese vielleicht schon vorher ‚in den Bach‘ gefallen?). Was nun? Kontakt mit dem Stützpunktleiter, in diesem wirklich realen Fall auf den Bahamas, aufnehmen, Sendung ankündigen, den Optiker daheim beauftragen und schon ist wieder für den richtigen Durchblick gesorgt – und wenn dann noch der Stützpunktleiter die neue Brille am Flughafen abholen und durch den Zoll bringen lässt... besser geht es wohl nicht.

Oder dann die Sache mit der ärztlichen Versorgung. Netzhautablösung auf dem Weg nach Portugal. Ist ja nur Europa

denkt man, doch von See kommend muss Hilfe schnell und vor allem vorab organisiert werden – Stützpunktleiter und Krankenwagen standen schon im Hafen, der OP war vorbereitet. Dank des Stützpunktleiters, der, wie alle anderen auch, natürlich ehrenamtlich für die Segler da ist und sich in seiner Freizeit für deren Wohl einsetzt.

Und ehrenamtlich ist dann auch schon wieder so ein Stichwort – Die Stützpunktleiter sind nicht als Lakaien der Segler angestellt, sie sollten respektvoll behandelt werden. Ihnen eine Einkaufsliste zu schicken, ist vielleicht nicht so unbedingt der richtige Umgang! „200 Gramm Argentinisches

Rindfleisch...“, ein fehlendes Dankeschön und ein fast schon heimliches Ablegen ohne „Auf Wiedersehen“ können so auch schon mal zur (verständlichen) Niederlegung des Amtes führen – geschehen in Argentinien.

Achtsam und respektvoll sollte man miteinander umgehen, dann freuen sich beide Seiten über den Kontakt mit der Heimat in der Fremde!

In diesem Sinne – Geht hin, besucht die Stützpunkte, sagt „Hallo“ und pflegt die 50 Jahre alte Tradition des weltweiten Trans-Ocean!



STÜTZPUNKT MÜNCHEN



TO: Wolfgang, auch wenn man es Dir nicht ansieht, Du bist in diesem Jahr 81 geworden und der dienstälteste Stützpunktleiter des Trans-Ocean! Gratulation, das ist etwas ganz Besonderes. Dein Stützpunkt in München besteht seit 1975. Was hat Dich damals veranlasst, einen Stützpunkt in München zu eröffnen?

Wolfgang Quix: Ich bin im November 1973 zum ersten Mal in Cuxhaven gewesen. Tief beeindruckt hab' ich mitten unter den großen Namen gesessen und still zugehört. Ein Jahr später, nach meiner Teilnahme am Round Britain & Ireland Race 1974, habe ich selber auf der Bühne gestanden und wurde mit einem Regattabecher ausgezeichnet. Damals hat mich Helmut Bellmer gefragt, ob ich nicht einen Stützpunkt in München übernehmen wollte. Ich hab's gemacht und bis heute nicht bereut.

TO: Hattest Du denn überhaupt Zeit dafür, Du bist damals schließlich auch noch intensiv Offshoreregatten gesegelt?

W.Q.: Nicht nur das, ich war auch dabei, selber eine Yacht für das OSTAR 1980 zu bauen. Am Anfang war es ja nur der Stützpunkt, da habe ich am Telefon und in persönlichen Gesprächen Segler aus ganz Bayern über TO aufgeklärt und Mitglieder geworben. Segler, die größere Reisen vorhatten, und Segler, die am OSTAR teilnehmen wollten.

TO: Wie kam es dann zum Stammtisch, wo habt Ihr Euch getroffen, wieviel wart Ihr am Anfang?

W.Q.: Seit 1980 hatte ich immer nach der Segelsaison zu Nikolaus meine Freunde und Helfer beim Yachtbau zu uns nach Hause eingeladen. Wir haben mit einem Fass Bier und kalten Platten, Heringssalat, Schweinebraten und Pflanzlerl auf dem Balkon eine riesige Fete gefeiert. Irgendwann hat Dr. Peter Arnold bei so einer Gelegenheit angeregt, wir könnten doch einen Stammtisch eröffnen. 1986 war es dann soweit und von da an bis heute trafen wir uns immer am ersten Mittwoch im Monat in München. Während der Segelsaison ruhte damals noch der Stammtisch. Und ab Herbst trafen sich dann wieder regelmäßig rund 15 Vereinsmitglieder.

TO: Die Segler, die sich bei Dir trafen, kamen sie aus der

Regattaszene oder waren es Blauwassersegler?

W.Q.: Schon damals waren es hauptsächlich Blauwassersegler.

TO: Und heute?

W.Q.: Das ist so geblieben, den Großteil machen die Fahrtensegler aus. Regattasegler haben wir nur eine Hand voll, zu meinem Leidwesen natürlich!

TO: Gab es beim Stammtisch mal ein ganz besonderes, unvergessliches Ereignis?

W.Q.: Oh ja! Wir haben unter uns einige Jazz-Musiker. Da hatte ich die Idee, zum Stammtisch ein kleines Jazz-Konzert zu organisieren. Es kamen so an die 100 Leute, die Bude war übervoll und die damalige Wirtin total überfordert. Als die Musiker dann loslegten, stand die Wirtin kurz vor dem Infarkt, sie stöhnte immer wieder: „Wenn GEMA kimmmt, wenn GEMA kimmmt.“ Daran hatte ich natürlich überhaupt nicht gedacht. Wir fanden den Abend ganz toll, aber die Wirtin hat uns anschließend rausgeschmissen. Für den nächsten Stammtisch mussten wir uns ein neues Lokal suchen.

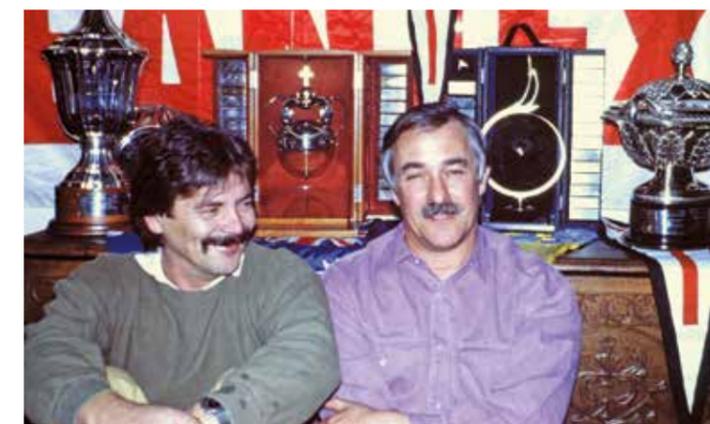
Ach ja und einmal war ich ganz gerührt. Das war 1989, ich hatte gerade in Cuxhaven den TO-Preis bekommen und wurde dann beim nächsten Stammtisch in München total überraschend gleich noch einmal ausgezeichnet. Mit dem Bayerischen TO-Preis – Eine Erfindung ‚meiner‘ Segler, da ich den TO-Preis als Wanderpreis ja nicht mit nach Hause nehmen durfte: Eine bemalte Glaskugel mit Bayern als Mittelpunkt der Welt. Und die durfte ich behalten. Ich freu' mich noch immer darüber, wenn ich an den Abend denke.

TO: Was für eine Anerkennung für Dich als Stützpunktleiter, Stammtischorganisator und einfach auch als der, der Du bist.

Doch wie sieht es heute aus? Nun trifft Ihr Euch regelmäßig beim Italiener, was hat sich sonst noch geändert?

W.Q.: Auf unseren Antonio lassen wir nichts kommen, der ist Klasse. Sperrt einfach mal seine Wirtschaft zu, damit wir Segler ungestört unsere Nikolausfeier abhalten können. Zuletzt mit 60 Gästen!

Bei den ersten Treffen haben wir viel über unsere Träume, was wir wann und auf welchem Ozean segeln wollten, geredet.



Die Überraschung ist groß: Nachdem Wolfgang Quix in Cuxhaven mit dem TO-Preis ausgezeichnet worden war, wartete in München ein selbstgebastelter „Bayerische TO-Preis“ auf ihn (o.).

Großer Fang auf kleinem Schiff, Wolfgang Quix 1977 beim ersten Mini-Transat (li.). Die haben sie alle gewonnen: Wolfgang Quix mit Herbert Weingärtner (li.) vor ihrer Preisammlung (v.li.): Jeantex-Cup, Schlimbach-Preis, Trans-Ocean-Preis (Quix alleine), Hans-Howaldt-Preis.

Heute ist am Stammtisch ein großes Erfahrungspotenzial vorhanden. Weltumsegler, Atlantiküberquerer, Kap-Hoorn-Umsegler, aber auch viele Mittelmeersegler tauschen sich aus. Heute läuft der Stammtisch über das ganze Jahr. Im Winter sind die Mittelmeersegler da, im Sommer die, deren Schiffe in der Karibik liegen, daneben immer die, die noch große Reisen vor sich oder bereits hinter sich haben. Wir sind jetzt ständig zwischen 20 und 30 Leutchen.

TO: Wie war das in den ersten Jahren, traf man sich nur zum Erfahrungsaustausch oder wurden auch Vorträge gehalten?

W.Q.: Anfangs trafen wir uns zum Erfahrungsaustausch und ich habe gelegentlich Bilder von meinen Regatten gezeigt. An einen ganz besonderen Vortrag erinnere ich mich aber gerne: Der Münchner Thomas Ettenhuber war mit dem legendären Engländer Tristan Jones unterwegs gewesen, die Donau runter durchs Mittelmeer, das Rote Meer, bis Thailand. Sie hatten in Thailand mit behinderten Kindern einen Isthmus überquert, ein Boot vom Andamanischen Meer über Flüsse und Land in den Golf von Thailand geschleppt. Das war eine verrückte Geschichte und Thomas war ein wahnsinnig guter Erzähler und hatte wirklich gute Bilder mitgebracht. Ein toller Abend.

TO: Was waren die spannendsten Reisen ‚Deiner‘ Münchner Segler?

W.Q.: Susanne Huber-Curphey war, bevor sie auf große Blauwasser-Reisen ging, ständig beim Stammtisch. Wir haben heute noch gelegentlich Kontakt und es ist wirklich spannend, ihre Reisen zu verfolgen.

TO: Stehst Du heute mit den Seglern, die unterwegs sind, in Verbindung?

W.Q.: Als Dr. Berk Plathner das TwoSTAR 2017 segelte und wetterbedingt aufgeben musste, rief er vorher an und fragte nach meiner Meinung. Aber leider ist es meistens so, dass

unsere Mitglieder sich vor einer Reise verabschieden und dann hört man erst bei der Rückkehr wieder von ihnen.

Das muss ich versuchen zu ändern!

TO: Was war das kurioseste Anliegen während deiner Zeit als Stützpunktleiter?

W.Q.: Der absolute Hammer war der Anruf einer Frau, die gerade von einem TO-Mitglied im Frankfurter Raum geschieden worden war und jetzt in Oberbayern lebte. Ihr Ex hatte ihr verboten, sich bei TO sehen zu lassen, das sei sein Verein und seine Freunde, sie habe da nichts zu suchen. Was ich davon halten würde, sie würde gerne zum Stammtisch kommen. Ich hab' sie natürlich zum nächsten Stammtisch eingeladen und heute ist sie eine der eifrigsten Mitglieder, egal wo sie gerade wohnt, sie kommt zu beinahe jedem Stammtisch.

TO: Wenn man einmal bei Deinem legendären Nikolaustreffen dabei war, weiß man, dass Dein Stützpunkt wirklich lebt. Es ist Dir gelungen, die süddeutschen Segler regelmäßig zu versammeln, sie zusammen zu bringen und eine wunderbare Gemeinschaft aufzubauen. Was ist Dein Geheimrezept?

W.Q.: Es treffen sich die richtigen Leute. Zuhören und die Leute reden lassen. Gäste willkommen heißen und integrieren. Dabei helfen alle mit. Einmal im Jahr ein richtiges Fest veranstalten, das stärkt die Zusammengehörigkeit. Nur selten an das Bierglas klopfen, um offiziell zu werden. Oder ganz einfach: Ich hab' am Stammtisch immer großartige Gäste, wir sind alle so etwas wie Freunde. Manche kommen jetzt seit über 30 Jahre regelmäßig am 1. Mittwoch im Monat zum Stammtisch.

TO: Wolfgang, wir wünschen Dir auch weiterhin viel Erfolg mit Deinem Stützpunkt und tolle Segler an Deinem Stammtisch und uns wünschen wir, dass Du ihn noch lange so engagiert, mit solchem Herzblut führst wie bisher. Danke!



Beste Stimmung und volles Haus in München.



Der TO-Stander darf auch beim Italiener nicht fehlen.

Sein Einsatz ist unbezahlbar. Deshalb braucht er Ihre Spende.



seenotretter.de



STÜTZPUNKT WHANGAREI

1976 haben Elli und Ortwin Ahrens in Whangarei den ersten TO-Stützpunkt auf der südlichen Halbkugel eröffnet. Damals war Neuseeland noch ganz schön weit weg. Die Entfernung in Seemeilen und Kilometern ist zwar die gleiche geblieben, doch in unseren Köpfen ist die Welt näher zusammengerückt. In den 1970er-Jahren lag Neuseeland noch irgendwo im Nirgendwo.

Heute, in Zeiten der Backpacker, der Urlaubsreisen nach Übersee und der teilweise doch recht schnellen Weltumsegelungen mit großen Yachten und wenig Zeit, ist Neuseeland näher gerückt. Ob das auch an solch einem entlegenen Stützpunkt spürbar ist, fragen wir unsere langgedienten Stützpunktleiter.

TO: Ursprünglich stammt Ihr aus Hamburg. Was aber hat Euch schon vor 42 Jahren, also wirklich schon vor einer Ewigkeit, nach Neuseeland verschlagen?

Ortwin Ahrens: Ach, zuerst sind wir auf der Elbe gesegelt, da hat uns aber damals das Spritzwasser überhaupt nicht geschmeckt und so sind wir mit unserer Corsair 5,5 an die Ostsee gezogen. Dänemark, Schweden wurden zu unserem Revier doch nur am Wochenende und im Urlaub. Wir hatten schließlich unsere Jobs. Die entbehrungsreichen Kriegs- und Nachkriegsjahre hatten uns geprägt. Wir dachten gar nicht daran, unsere Arbeit zu quittieren. Dann, inzwischen waren wir schon auf eine Nimbus 26 umgestiegen, kamen wir 1971 mit einem Sturm im Nacken sonntags um Mitternacht von einem Schottlandtörn zurück. Am nächsten Tag um 7 Uhr war wieder Arbeitsbeginn. Da wurde uns klar, dass wir etwas ändern sollten. Einmal in die Karibik segeln, das hätte uns schon genügt. Aber dafür den sicheren Job aufgeben? Sabbaticals gab es damals noch nicht.

Dann also länger, es sollte sich auch lohnen. Wir hatten so viel gespart, dass wir zur Not drei Jahre segeln könnten. Eine Weltumsegelung interessierte uns nicht, die Karibik und die Südsee allerdings schon. Und dahinter lag Neuseeland. Kaum einer wusste etwas davon. Es gab aber ein Merian Heft mit einem Leitartikel über Neuseeland – da wollten wir hin! Es uns einmal ansehen und dann das Boot verkaufen. Davon, dass wir uns dort niederlassen würden, war damals überhaupt keine Rede.



Ich könnte noch stundenlang davon erzählen.

TO: Und ich zuhören. Ihr seid dann aber schließlich losgesegelt, auf Große Fahrt gegangen, aber wie kamt Ihr ausgerechnet nach Whangarei?

O.A.: Auf den Galapagos trafen wir den ersten Neuseeländer mit Boot. Und ich erinnere mich noch

genau daran, was er damals sagte: „If you go to NZ, you have to go to Whangaroa, it's the best harbour on the whole bloody world“. Und so machten wir das dann auch.

Es gab in Whangaroa nur ein paar Häuser, aber es war wunderschön. Ich wanderte damals Zehn Kilometer zum nächsten Ort, in dem es eine kleine Bank gab, und tauschte meinen letzten Hundertmarkschein.

Dann orderte ich noch Geld aus Hamburg, aber in Neuseeland gab es so wenige Devisen, dass sie sich sechs Wochen daran festhielten. Ich brauchte also Arbeit.

TO: Viele Segler besuchen auf Ihren Weltumsegelungen Australien und biegen dann wieder nach Norden beziehungsweise Nordwesten ab. Kamen denn damals viele nach Neuseeland und dann auch noch nach Whangarei?

O.A.: Als wir Ende 1973 dort ankamen, wussten wir nur von vier Yachten, die zuvor Whangaroa angelaufen hatten, darunter waren Bernard Moitessier und Eric Hiscock. Es ist eben einfacher, nach Australien zu segeln.

TO: Und dann? Kamen mehr Yachten?

O.A.: In den ersten Jahren kamen nur wenige Segler, darunter die Segelyachten *Brisa* und *Bobbies*, beide auch aus Hamburg. Aber mit jedem Jahr wurden es mehr.

TO: Wie kam es denn überhaupt dazu, dass Ihr einen Stützpunkt eröffnet habt?

O.A.: Das war wirklich Zufall. Wir waren gerade in Deutschland (auch eine lange Geschichte) und wollten kurz vor unserer Abreise einen tschechischen Freund, Richard Konkolsky, in Cuxhaven treffen. Er war gerade von seiner Weltumsege-



Von Hügeln und Bergen umgeben bietet die Bucht von Whangarei den Seglern Schutz und dazu auch gleich noch einen Stützpunkt.

lung zurückgekommen. Wir konnten ihn nicht finden und fragten bei Herrn Bellmer nach. Richard war schon weitergesegelt und wir plauderten mit Herrn Bellmer und wurden schließlich von ihm überzeugt, in Neuseeland, in Whangarei, einen Stützpunkt zu eröffnen. Ohne unser nettes Treffen in Cuxhaven wären wir gar nicht auf die Idee gekommen.

TO: Man hört hin und wieder, dass die Stützpunkte nicht mehr so oft besucht werden. Ihr habt den Vergleich. Wie war es damals und wie ist es heute?

O.A.: Früher ging die Post der Segler an die Stützpunkte, das war wichtig. Auch gab es dort ja jede Menge Informationen. Das hat sich natürlich mächtig geändert. Heute wissen die Segler durchs Internet teils besser Bescheid als die Einheimischen.

TO: Ihr habt 25 Jahre als Stützpunktleiter pausiert, damals übernahmen Elke und Uwe Nordmeyer die Vertretung. War nach Eurer Rückkehr eine Veränderung zu spüren?

O.A.: Ich war in dieser Zeit für das Ministry of Foreign Affairs auf den Solomon Islands, um dort eine Werft aufzubauen. So übernahmen unsere Freunde den TO-Stützpunkt. Das war noch eine Zeit mit wirklich vielen Kontakten zu Seglern und regelmäßigen Besuchen. Unsere neue *Vahine* war gerade fertig geworden und wir segelten in die Salomons.

Als wir nach zwei Jahren zurückkamen, folgten Projekte in Sri Lanka, Myanmar, auf den Malediven und hin und wieder

auch in Deutschland, bis wir endgültig nach Whangarei zurückkehrten. Elke und Uwe kümmerten sich in der Zeit um den Stützpunkt. Als sie dann nach Deutschland, zurückgingen, war es für uns selbstverständlich, den Stützpunkt wieder zu übernehmen.

Aber durch die Technik, gerade durch das Internet, ist der Kontakt zu den Seglern nicht mehr so wie früher. Die Segler werden ja inzwischen schon in Panama mit Informationen über die üblichen Ziele in der Südsee und auch über Whangarei versorgt.

TO: Wie sieht das aus, suchen Euch die Segler auf, weil sie ein Problem haben, Hilfe benötigen? Geht es eher um eine gemeinsame Tasse Kaffee oder einen gemeinsamen Glas Wein?

O.A.: Beides, manche kommen einfach, um uns kennenzulernen, und manche fragen nach Informationen. Zwar selten aber doch manchmal stehen auch gerichtliche Auseinandersetzungen an, Schwarze Schafe gibt es schließlich überall, da bin ich dann auch behilflich.

Und es gibt Segler, die die gute Saison in der Südsee verbringen und die Zyklonenzeit in Neuseeland, wo dann ja netterweise gerade Sommer ist. So trifft man viele immer wieder.

TO: Wie konntet TO-Seglern helfen?

O.A.: Von schlimmen Fällen will ich gar nicht reden. Aber als Ingenieur und Veteran-Segler konnte ich unter anderem



Reiseplanung: Elli u. Ortwin Ahrens Anfang der 1970er-Jahre.



Sommer in Whangerei – Zufluchtsort für Südsee-Segler.

auch schon mal einem Richter technische Dinge und Mängel erklären, die für den Segler schwierig waren zu erklären, zumal auf Englisch.

Oder dann waren da Segler, deren Yacht auf ein Riff lief und monatelang in einer Werft repariert werden musste – für die fand ich zum Beispiel eine Bleibe. ‚House sitting‘ war das. Die Besitzer wollten einen längeren Urlaub in Europa machen, hatten aber zwei große Hunde, eine Katze und rund 30 Schafe – das war perfekt. Alle waren happy.

TO: Wie hat sich die Stützpunktarbeit in den letzten Jahren entwickelt?

O.A.: Post kommt wirklich nur noch selten. Eher wenden sich Segler, die nach Neuseeland kommen wollen, per E-Mail von irgendwo auf der Welt an mich. Inzwischen geht es eher um ein nettes Zusammensein bei Kaffee und Kuchen (als Hamburger gerne mit Butterkuchen) oder einem schönen Barbecue.

TO: Was war das Abenteuerlichste, was ihr mit einem TO-Segler erlebt habt?

O.A.: Da gibt es so viel.

TO: Dann das Schönste?

O.A.: Oh, das ist auch nicht so einfach – zum Beispiel die Landschaft in Patagonien, 2002 segelte ich dort mit einem Freund auf seinem Boot unter anderem durch den Beagle Kanal nach Westen, kreuzte durch die Magellan Straße wie

Joshua Slocum und die 1.000 Meilen nordwärts nach Puerto Montt. Die Landschaft war einfach unbeschreiblich. Genauso wie die Korallen auf Buena Vista, einer kleinen Insel in den Salomonen, oder die Menschen auf Ahe, einem kleinen Atoll in den Tuamotus.

TO: Und all die Segler, die Ihr schon getroffen habt, bleiben die Kontakte? Sieht man sich bei Deutschlandbesuchen oder sonst auf der Welt?

O.A.: Aber sicher! Wir haben jetzt schon Verabredungen in Deutschland und in der Schweiz für unseren nächsten Besuch. Und auch in Schweden, wenn wir denn dorthin kommen, oder in den USA. Man sieht sich immer irgendwo auf der Welt wieder und bleibt in Kontakt!

TO: Und habt Ihr *Vahine* noch?

O.A.: Solange wir noch krabbeln können, behalten wir sie auch. Aber die langen Reisen werden weniger. Doch Neuseeland hat eines der schönsten Segelreviere zwischen North Cape und Auckland und wir sind mitten drin!

TO: Was sind Eure Lieblingsziele?

O.A.: Nouvelle Calédonie, Neukaledonien, aber auch alles zwischen Samoa und den Salomonen, da kennen wir uns ziemlich gut aus.

TO: Von beinahe Anfang an dabei und immer noch engagiert im Einsatz für die TO-Segler, da kann man nur ganz deutlich Danke sagen.

Schon 50? Herzlichen Glückwunsch vom PARIMARE Verlag!



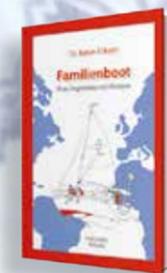
Heidi & Peter
Wiedekamm
Sailors Arrive!

Fotofilm
118 Minuten
Deutsch/English
BluRay
ISBN: 978-3-947244-00-3
DVD
ISBN: 978-3-947244-02-7



Heidi & Peter
Wiedekamm
**Mister, Mister!
Foto, Foto!**
Eine Reise zum
Lächeln

Bildband
112 Seiten & 150 Farbfotos
21 x 21 cm, Hardcover
ISBN 978-3-947244-01-0



Karen
Eriksen
Familienboot
Eine Segelreise
mit Kindern

280 Seiten & über
50 Abbildungen
13,5 x 21 cm
Hardcover
ISBN 978-3-947244-05-8



PARIMARE
Verlag GmbH

Paul-Löbe-Weg 18
D-25337 Elmshorn

Fon: 0 41 21 / 9 50 38 77
Fax: 0 41 21 / 9 50 38 78

info@parimare.com
www.parimare.com

STÜTZPUNKT PAPUA-NEUGUINEA



Er ist der jüngste in Übersee, unser Stützpunkt in Papua-Neuguinea. Grund genug, auch unserem dortigen Stützpunktleiter ein paar Fragen zu stellen.

TO: Zu aller erst einmal herzlichen Dank, dass Du den Standort des TO in der Salomonsee für uns hochhältst. Doch eine Frage interessiert natürlich zuallererst, was hat Dich nach Papua-Neuguinea verschlagen?

Prof. Dr. Sebastian Freudenberg: Nach 30 Jahren Chirurgie in Deutschland hat es uns nochmal in die weite Welt gezogen. So haben wir uns auf eine Stelle der Nordkirche Hamburg in Papua-Neuguinea beworben und sind im April 2018 mit einem Entwicklungshelfervertrag für drei Jahre ausgereist.

TO: Du bist nicht alleine nach Melanesien ausgewandert, sondern hast auch Deine Familie, Deine Frau und Deine zwei Töchter, mit ans andere Ende der Welt genommen. Wie kann man sich solch einen Ortswechsel vorstellen? Wie geht das zum Beispiel mit der Schule, ein Thema, das unsere Blauwassersegler immer wieder bewegt?

SF: Meine Frau Stella ist ebenfalls Chirurgin und arbeitet hier ebenfalls mit einer vollen Stelle. Unsere beiden Kinder sind jetzt fünf und sieben. Bisher haben alle den Ortswechsel gut verkraftet. Da die örtlichen Schulen hier unseren Ansprüchen nicht genügen, werden unsere Kinder über die deutsche Fernschule unterrichtet. Helfen werden uns dabei wechselnde Hauslehrer aus Deutschland, die zum großen Teil auf ehrenamtlicher Basis (freie Kost und Logis) für drei bis vier Monate kommen.

TO: Welche Verbindung hast Du zum Segeln? Wie lange segelst Du oder Ihr?

SF: Wir segeln beide seit über 20 Jahren. Zuerst Bodensee, dann Ostsee und Mittelmeer. Vor vier Jahren haben wir ein Jahr Erziehungsurlaub genommen und eine Lagoon 38 am Mittelmeer erworben. Eigentlich wollten wir mit den Kindern nur im Mittelmeer bleiben. Dann haben wir in Gibraltar recht spontan beschlossen, weiter weg zu segeln, und so wurde es ein Törn über die Kanaren, Kap Verde, Brasilien, die Karibik bis nach Florida, wo wir nach einem

Jahr das Boot wieder verkauft haben.

Meine Frau Stella ist aber auch schon früher über den Pazifik mitgesegelt.

TO: Wo gefiel es Dir bisher am besten?

SF: Das ist wirklich schwer zu sagen. Am schönsten war es mitten auf dem Atlantik mit 6,5 Knoten Reisegeschwindigkeit den Gewitterwolken nachzujagen. An Land haben wir meistens ein Auto gemietet und sind ein paar Tage herumgefahren. Überall haben wir Schönheit gefunden. Unwohl haben wir uns aufgrund der Sicherheitslage eigentlich nur in Brasilien gefühlt.

Papua-Neuguinea ist allerdings (auch wenn es noch unsicherer ist) unschlagbar. Es ist einzigartig und mit nichts vergleichbar. Sowohl zu Wasser als auch auf dem Land ist es sehr abwechslungsreich. Es geht bis auf 4500 Meter hoch. Für Taucher das Paradies. Es ist ein Reichtum an verschiedenen Kulturen und fast anarchisch, mit all seinen Vor- und Nachteilen. Begreifen tut mit unseren Sinnen keiner so recht dieses Land. Es scheint aber zu funktionieren. Als Tourist ist man hier verloren. Ohne Netzwerk ist es schwer, eine gute Zeit hier zu verbringen und unbescholten hier wieder rauszukommen.

TO: Das hört sich ziemlich phantastisch an und wenn Du von einem Netzwerk sprichst, bietest Du dieses nun unseren Seglern. Aber was hat Dich veranlasst, Dir zu all Deiner Arbeit noch ein Amt ‚aufzuhalsen‘ und vor Ort einen Stützpunkt zu eröffnen?

SF: Es gibt so gut wie keine Segler hier. Ich schätze, es gibt so plus minus 50 Segelboote in Papua-Neuguinea. Das war früher anders. Irgendwann gab es aber eine Schwemme an Vorfällen, sodass PNG nun auf den Routen gemieden wird (eigentlich noch zurecht). Wir hoffen natürlich, dass durch den Stützpunkt doch mal ein Mutiger vorbeikommt. Wir passen auch gerne mal auf sein Schiff auf und wollen helfen, wo wir helfen können.

Wir haben als Blauwassersegler öfter Stützpunkte angelauten und haben immer Hilfe erhalten. Das würden wir nur zu gerne nun zurückgeben.

TO: Hast Du selbst in Papua-Neuguinea die Möglichkeit, zu segeln?



Der perfekte Kontrast – schwarzer Sand, grünes Gras und davor in Blau, der Pazifische Ozean mit seinem vorgelagerten Riff.

SF: Bis heute sind wir nur mit Motorbooten gefahren. Ich habe bisher nur drei Segelboote gesehen und die waren in den Yachtclubs.

TO: Nun ist der Stützpunkt noch ganz neu. Haben Dich oder Euch schon TO-Segler besucht?

SF: Es hat sich ein älteres Seglerehepaar angekündigt. Sie sind vor ein paar Tagen in Australien (Cairns) losgesegelt.

TO: Gibt es einen bestimmten Anlass für ihren Besuch? Werden Sie Unterstützung brauchen oder wollen sie ‚nur‘ Hallo sagen?

SF: Nein, sie wollen das Boot im Hafen lassen und das Landesinnere bereisen. Wir werden sie dann von Missionar zu Missionar weiterreichen. Die Kirche spielt hier eine sehr große Rolle und stellt auch einen Großteil der dürftigen Infrastruktur. Meistens freuen sich hier alle über Besuch. Es kommt selten jemand vorbei. Für größere Reparaturen gibt es nur wenig Infrastruktur. Auch kann man sein Boot außer in den drei, vier Yachthäfen nicht unbeaufsichtigt lassen. Es ist vielleicht sogar ratsam, beim Segeln jemanden Sprach- und Ortskundigen mitzunehmen.

TO: Was wünschst Du Dir von Deiner Tätigkeit als Stützpunktleiter, welche Erwartungen hast Du? Die Stützpunktleitertätigkeit sollte ja nicht immer nur eine Einbahnstraße sein.

SF: Für uns ganz persönlich – na, vielleicht hat ja mal

jemand Lust zu kommen, ein paar Wochen bei uns zu bleiben, unsere Kinder zu unterrichten, mit uns Segelausflüge zu machen und uns vom Südpazifik zu erzählen.

TO: Nun ist Deine Zeit auf Papua-Neuguinea erst einmal auf drei Jahre begrenzt, dann wirst Du Deinen Stützpunkt wieder aufgeben müssen oder haben wir eine Chance, dass Du länger bleibst?

SF: Bisher sind alle länger geblieben. Wegen der Kinder planen wir aber den Schulanschluss in Deutschland. Hier lernen sie, mit Pfeil und Bogen zu schießen und auf Palmen zu klettern, Körbe zu flechten und in einem Erdofen zu kochen. Spätestens mit zehn Jahren wird es aber gerade für Mädchen schwierig, sich in unserem Sinne zu entwickeln.



Typisch für die Region sind die Einbäume mit ihren Auslegern.



Mal schwarz, mal weiß, die Strände und Küsten Papua-Neuguineas überraschen immer wieder.

TO: Es ist zwar noch lange hin und Du bist quasi gerade erst hier angekommen, doch vielleicht magst Du Dich später um einen Nachfolger bemühen? Es wäre doch schön, wenn TO auch langfristig in Papua-Neuguinea vertreten sein könnte.

SF: Im Krankenhaus werden wir sicher einen Nachfolger bekommen. Ich werde alles daran setzen, dass derjenige oder diejenige diesen Stützpunkt weiterführt.

TO: Wirst Du nach den drei Jahren hier am Rande des Pazifischen Ozeans wieder nach Deutschland zurückkehren oder wird es Dich und Deine Familie zu einem weiteren Einsatz in die Welt ziehen?

SF: Wir ziehen in drei Jahren wieder nach Heidelberg. Dann bin ich fast 60. Viele kommen dann über den Senior Expert Service für einige Monate im Jahr wieder her. Das geht dann bis man 80 ist. Das könnte ich mit sehr gut vorstellen.

TO: Doch bis es soweit ist, wünschen wir Dir und Deiner Familie eine gute Zeit in Papua-Neuguinea und danken Dir, dass Du dir zusätzlich zu Deiner Arbeit in der Entwicklungshilfe auch noch Zeit für die Segler des TO nimmst!



STÜTZPUNKT ALEXANDER VON HUMBOLDT

Feste Anschrift, Postadresse mit Straße und Hausnummer? Um diesen Stützpunkt zu finden, muss man schon mal Marine Traffic bemühen, den Törnplan beobachten oder eben nach den auffallenden grünen Segeln Ausschau halten, denn dieser Stützpunkt sitzt nicht auf dem Land, seine Heimat ist das Meer: Die Dreimastbark *Alexander von Humboldt II* ist der einzige schwimmende Stützpunkt des Trans-Ocean.

TO: Herr Middendorf, als Nautischer Vorstand der *Alex*, sind Sie eng mit dem Schiff verbunden und kennen seine Geschichte. Seit wann ist eine Bark namens Alex Stützpunkt des TO?

Jens Middendorf: Soweit mir bekannt ist seit Indienststellung der ersten *Alexander von Humboldt I* im Jahre 1988.

TO: Wann kam es zum Wechsel? Wann wurde die alte *Alex* außer Dienst gestellt?

J.M.: Da der Wartungsaufwand der *Alex I* immer höher wurde, beschloss die Stiftung, das neue Schiff zu bauen. Am 3. September 2011 fand die Indienststellung der *Alex II* und die Außerdienststellung der *Alex I* statt. Sie wurde verkauft und fuhr noch einige Jahre mit Passagieren in der Karibik. 2016 wurde sie zu einem Hotelschiff umgebaut und liegt seitdem in Bremen an der Schlachte.

TO: Wer fährt auf der *Alexander von Humboldt II*?

J.M.: Unsere gesamte Besatzung (24) fährt das Schiff ehrenamtlich Hand für Kojen. Alle Trainees (55) zahlen für die gebuchten Reisen. Sie werden in traditioneller Seemannschaft ausgebildet.

TO: Und in welchen Revieren? Wo kann man sie am häufigsten antreffen?

J.M.: Im Herbst verholt die *Alex II* in das Mittelmeer und zu den Kanaren. Ab und zu auch zu den Kap Verden. Alle drei bis vier Jahre segelt sie in der Karibik. Im Frühjahr ist sie dann zurück in Bremerhaven. Nach einer Wertzeit verbringt sie den Sommer in Nord- und Ostsee

TO: Bekommen Sie oft Besuch von TO-Seglern, schließlich ist die *Alex* mit ihrem grünen Rumpf und ihren grünen Segeln nicht zu übersehen.

J.M.: Ab und zu kommt ein Skipper zu uns, mit der Bitte um technische Hilfe, der wir gerne nachkommen. Ich erinnere mich an einen Skipper, der auf der Kap Verden-Insel Sal um Hilfe bat. Unser Bordelektriker konnte dann den Fehler in kurzer Zeit beseitigen. Wir freuen uns über jeden Besuch von TO-Mitgliedern und helfen ihnen gerne. Egal ob auf See oder im Hafen.



TO: Was meinen Sie, ist den Vereinsmitgliedern überhaupt klar, dass sie beziehungsweise die *Alex* so eng mit dem TO verbunden sind?

J.M.: Bis vor kurzem wurde die *Alex 2* als Fahrender Stützpunkt im Internet und im TO-Magazin aufgeführt. Leider habe ich im letzten Magazin keine Liste gefunden, in der auf den Stützpunkt *Alexander von Humboldt II* hingewiesen wird.

TO: Wir haben nachgeschaut und gesehen, dass wir Sie nicht vergessen haben. Sie wird bei den deutschen Stützpunkten gleich an erster Stelle aufgeführt, allerdings ohne Angabe von Kontaktdaten. Das müssen wir unbedingt ändern.

Doch wenn man den Stützpunkt, also die Bark, nun im Hafen besuchen möchte, wie geht man das am besten an? An die Tür kann man ja schlecht klopfen.

J.M.: Der Besucher kann sich an die Gangway-Wache wenden und um ein Gespräch mit dem WO oder Kapitän bitten. Oder er versucht das Schiff per UKW zu erreichen. TO-Mitglieder sind immer willkommen an Bord!

TO: Und auf Reede oder wenn man zum Beispiel gemeinsam in einer Bucht ankert?

J.M.: Hier auch per UKW rufen und um einen Besuch bitten. Sollte kein Problem sein. Bitte beachten, der Freibord ist 6,5 Meter. Hier ist klettern über die Lotsentreppe angesagt.

TO: Gibt es dann vielleicht auch die Möglichkeit, das Schiff zu besichtigen? Schließlich ist sie ja nun wirklich eine ganz besonderes Boot.

J.M.: Im Allgemeinen wird im Hafen das Schiff zum open ship geöffnet. Bei TO-Mitgliedern besteht auch die Möglichkeit einer extra Führung.

TO: Gibt es ein besonderes Stützpunkterlebnis, einen ganz besonderen Stützpunktbesuch?

J.M.: Über viele Jahre hatten wir sehr netten Kontakt mit dem Stützpunktleiter auf Teneriffa. Wenn immer es ging, haben wir uns gegenseitig besucht. Leider habe ich seinen Namen vergessen.

TO: Das muss dann Michael Pajonk gewesen sein, der 35 Jahre lang unseren Stützpunkt in El Médano geleitet hat. Leider ist er 2015 verstorben.

Doch wie sieht es anders herum aus? Besucht man sich als Stützpunkt vielleicht auch gegenseitig. Die *Alexander von Humboldt* war zum Beispiel in diesem Sommer in Dublin, dort hat der TO auch einen Stützpunkt.

J.M.: Leider sind unsere Liegezeiten nur sehr kurz, aber grundsätzlich steht einem Besuch beim Stützpunktleiter nichts im Wege.

TO: Und im Herbst geht es für die *Alex* in Richtung Süden auf die Kanaren, nach Teneriffa und Las Palmas, Gran Canaria, auch an diesen Törnzielen ist der TO mit einem Stützpunkt vertreten. Auf Teneriffa findet man Herrn Schneider im Norden der Insel und in Las Palmas empfängt René Ernert gerne TO-Segler. Das gleiche gilt für die Zwischenstopps, in Cherbourg und Cadiz. Ist da etwas geplant? Werden Kapitän und Crew vielleicht mit den dortigen Stützpunktleitern Kontakt aufnehmen? Ein Come Together wäre doch bestimmt für alle Seiten ein schönes Erlebnis.

J.M.: Wenn wir Kontaktinfos der Stützpunkte bekommen würden, wären wir immer bereit, ein Treffen zu organisieren.

TO: Das klingt doch wirklich vielversprechend und an einer Stützpunktübersicht soll es nicht liegen. Die bekommen Sie sofort!

Dann wünschen wir Ihnen für die nächsten Reisen viele und gute Kontakte zu den Seglern des TO und anders herum natürlich auch wunderbare Erlebnisse, tolle Begegnungen an Land und auf dem Wasser und sicherheitshalber auch die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel.



Weit draußen über dem Meer ziert zwar traditionsbewusst, aber doch modern eine junge Frau als Gallionsfigur den Bugspriet der *Alexander von Humboldt II*.



ER WAR NICHT ANGEMELDET

04.

Es gelang zum ersten Mal



Mai 1968 in Deutschland - eine Zeit der beginnenden Politisierung. Die Notstandsgesetzgebung war Bestandteil tagespolitischer Auseinandersetzung, ein charismatischer junger Student mit Namen Rudi Dutschke predigte die Weltrevolution und der Bundespräsident hieß Heinrich Lübke.

In Norddeutschland prägte noch immer der allgegenwärtige Bezug zur Seefahrt und zum Schiffbau den Alltag. Urgroßväter, Großväter, Väter, Onkel und ältere Brüder verdienten ihr Geld in der Handelsschifffahrt oder in der Fischerei. Wenn sie nach der Familiengründung an Land gingen, setzten sie ihre Arbeit im Schiffbau oder in der Hafenwirtschaft fort. Die Themen aus diesen Bereichen beherrschten im Norden das alltägliche Leben, erschienen regelmäßig in der Regionalpresse und Gespräche über maritime Themen waren der Schwerpunkt vieler Unterhaltungen der Männer auf Familientreffen. Als Schüler hatte man häufig das Gefühl, dass man auf ein Berufsleben in der maritimen Wirtschaft vorbereitet wird.

Doch dann tauchte plötzlich unerwartet, zunächst als Gerücht und später als Sensation auf der Titelseite der Bild-Zeitung, ein Mann auf, der, so schrieb es damals auch die Wochenzeitung „Die Zeit“ über ihn, sich nicht angemeldet hatte. Von Kapstadt sei er gerade heraufsegelt? Ein einfacher Segler auf einer Nusschale von nicht einmal acht Metern Länge. Die Welt habe er zuvor umrundet und das, ohne es in alle Welt hinauszuposaunen? An der norddeutschen Wasserkante gab es über Wochen kaum ein anderes Thema. Eine Sensation auch in den bremischen Arbeitervierteln, da es kein gut betuchter Bürgersohn war, sondern einer von ihnen. Einer, der nicht mit silbernen Löffeln aufgewachsen

war, sondern ein Mann, der sein Geld als Tischler und als Matrose verdiente.

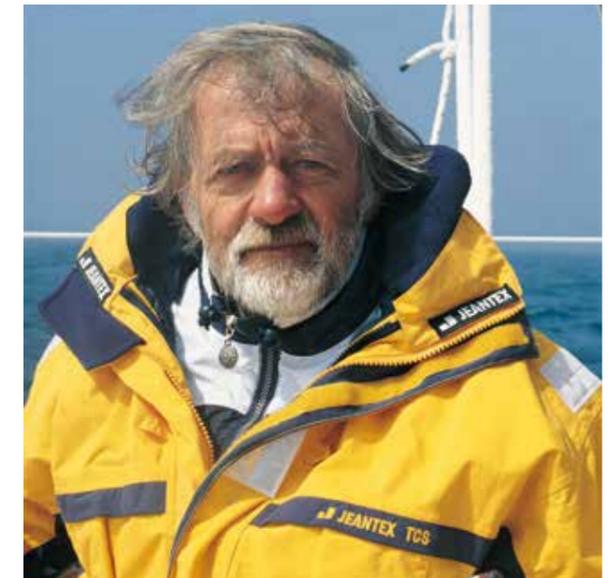
Zu seiner Weltumseglung war er – Wilfried Erdmann war sein Name – am 10. September 1966 in Alicante aufgebrochen, denn dort hatte er ein Boot - die *Kathena* - gefunden, das er mit seinen begrenzten Mitteln finanzieren konnte. Er segelte auf seiner Reise über den Atlantik, durch den Panamakanal, machte auf Tahiti Station und verdiente sich zwischendurch, zum Beispiel auf Neuguinea, als Bauarbeiter das Geld für die Weiterreise. Am 20. August 1967 setzte er dort die Reise fort. 98 Tage später erreichte er Kapstadt. Dort begann seine letzte und wohl auch schwerste Etappe. In 131 Tagen segelte er von Kapstadt nonstop bis nach Helgoland. Am 8. Mai 1968 hatte er wieder deutschen Boden unter den Füßen und war der erste Deutsche, der einhand die ganze Welt umsegelt hatte.

Eine Reise, die in die deutsche Segelgeschichte eingegangen ist und dem Enthusiasten Erdmann lange nicht reichen sollte. Er segelte noch einmal mit seiner Frau Astrid um die Welt, kreuzte dreieinhalb Jahre durch die Südsee, schon bald füllten die seglerischen Leistungen sein Logbuch. Aber er suchte eine neue, eine noch größere Herausforderung.

Am 8. September 1984 brach Wilfried Erdmann erneut auf. Dieses Mal von Kiel aus mit der für heutige Verhältnisse kleinen Aluminium-Slup *Kathena Nui*, einer „Nordsee 34“, gebaut bei Dübbel & Jesse.

Diesmal startete er zu einer noch anspruchsvolleren Reise: Nonstop und allein einmal um die Erde – von West nach Ost,

Sicher führt Wilfried Erdmann seine Kathena Nui durch alle Ozeane um die Welt



*Lesezeit – Hin und wieder gab es auch mal eine Muße-
stunde unter Deck und somit Zeit für die Bücher. Wilfried
Erdmann, der erste deutsche Einhand-Weltumsegler.*

um alle Kaps und durch fast alle berühmten Seegebiete. Shetlands, Kap der Guten Hoffnung, Tasmanien, Kap Hoorn waren dabei. Die Ausrüstung erscheint für heutige Verhältnisse spartanisch. Das Schiff verfügt nicht einmal über einen Motor. Ein Sextant, ein Grundig Kurzwellenempfänger, ein UKW-Seefunkgerät und Proviant, das war's.

Am 6. Juni 1985 hatte Wilfried Erdmann es geschafft: Nach 271 Tagen landete der Weltumsegler wieder in seinem Starthafen Kiel. 271 Tage und 30 183 Seemeilen dauerte die einsame Reise. Von Kiel nach Kiel über die Route der Schreienden 50er und der Brüllenden 40er. Damit wurde und ist Wilfried Erdmann bis heute der einzige deutsche Segler, dem eine Weltumsegelung solo und nonstop gelungen ist. Die Einsamkeit und die Gefahren der anspruchsvollen Reise wurden für ihn zu einer extremen Grenzerfahrung. Unterwegs zeichnete er seine Erlebnisse und Erfahrungen auf, schrieb Tagebuch, besprach Tonbänder. Das half ihm, die extremen Erlebnisse zu verarbeiten. Viele deutsche Segler haben es nach Wilfried Erdmann versucht, auch Segler des Trans-Ocean. Fast alle

mit deutlich höherem Materialaufwand und größeren Booten. Gelungen ist es bis zum heutigen Tage niemandem. In diesem Jahr haben sich wieder zwei TO-Segler auf den Weg gemacht, die Welt einhand zu umrunden. Im Rahmen der Longue Route 2018 segeln gerade Susanne Huber-Curphey und Georg Schimmelpfennig solo um die Welt.

Wilfried Erdmann hatte sich mit der Einhandweltumsegelung bereits ein Denkmal gesetzt. Doch damit nicht genug. 15 Jahre später will es der inzwischen 60-jährige Wilfried Erdmann erneut wissen. In einem Alter, in dem der ein oder andere Segler schon über den Umstieg auf ein Motorboot nachdenkt oder mit Elektrounterstützung zum Brötchenholen radelt, plant Wilfried Erdmann das Undenkbare. Er sucht die ultimative Herausforderung. Nonstop um die Welt. Aber nicht etwa eine Wiederholung der Reise von 1984, was für sich genommen schon eine absolut herausragende Leistung darstellen würde. Nein, dieses Mal soll es gegen die vorherrschenden Windrichtungen von Ost nach West gehen.

Am 5. August 2000 legt Erdmann in Cuxhaven ab, Proviant für 300 Tage hat er an Bord. Das Schiff, dessen Name ‚nui‘ im Polynesischen ‚stark‘ bedeutet, sollte in der folgenden Zeit erneut so etwas wie ein Panzer für ihn werden, ihn schützen und voranbringen in der fast unendlichen Reise gegen Wind und Wellen, in der Symbiose mit den Naturgewalten. Und erneut schafft er es. Am 24.07.2001 legt Erdmann erstmals wieder an. Er wird in seinem Abfahrtsafen Cuxhaven begeistert empfangen. Der 5. Segler überhaupt weltweit, der älteste und der einzige, der beide Richtungen nonstop mit dem selben Schiff um die Welt gesegelt ist. Erneut der erste deutsche Segler, der das Unmögliche möglich macht, der diesen übermenschlichen Herausforderungen trotzt, für die einem die Vorstellungskraft fehlt. Das alles in einem nur 10,60 Meter langen Boot aus Aluminium.

Auch diese Reise hat Wilfried Erdmann eindrucksvoll literarisch verarbeitet. Sein Buch ‚Allein gegen den Wind‘ ist wohl eines der wenigen Segelbücher, die es über Wochen in die deutsche Bestsellerliste geschafft haben. Als Erstleistung

wird man die Buchauflagen sicher nicht bezeichnen können, aber zur Förderung des Segelsports in der öffentlichen Wahrnehmung haben sie sicher einen wichtigen Beitrag geleistet.

Wilfried Erdmann gehört zweifelsohne zu den größten Seglerlegenden unserer Zeit. Er umrundete mehrmals die Welt und war auch mit Frau und Kind jahrelang unterwegs. Ein bodenständiger, zurückhaltender und bescheidener Mensch, dem man seine extremen Segelabenteuer auf den ersten Blick nicht zutrauen würde.

Er reiht sich mit seinen schier unglaublichen Reisen würdig in die Reihe der großen Segler wie Joshua Slocum, Bernard Moitessier, Robin Knox-Johnston oder auch William Bligh ein. Wenn man den immer noch aktiven, inzwischen 78 Jahre alten Wilfried Erdmann unterwegs im Hafen trifft, dann begegnet man einem interessierten offenen Menschen und mag sich kaum vorstellen, dass man einer Legende gegenübersteht.



AUF DREI RÜMPFEN

Von September 1969 bis September 1970 segelte die Düsseldorferin Ingeborg von Heister allein über den Atlantik hin zu den karibischen Inseln und wieder zurück. Ihr Boot: ein Trimaran von 10,70 Meter Länge, 6,20 Meter Breite und mit 0,75 Meter Tiefgang.

Im Sommer 2002 starb meine Schwiegermutter und hinterließ mir kostbares Papier: Logbücher, Briefe, ein Manuskript. Darin enthalten ihre Erlebnisse und Erfahrungen, die sie 1969/70 machte, als sie mit ihrer ketschgetakelten *Ultima Ratio* vom Mittelmeer über den Atlantik in die Karibik und via Bermudas und Azoren zurücksegelte.

Vor 35 Jahren galt solch ein Ansinnen als verrückt. Eine Frau allein über den Ozean. Wo bleibt da die Seemannschaft? Und dann noch das Ganze auf einem Trimaran, also einem Mehrumpfbboot, von dem sich hierzulande kein

männlicher Seglerknochen vorstellen wollte, dass man mit solchen drei Rümpfen gut segeln konnte. Schon gar nicht über einen Ozean.

Es kamen immer wieder die gleichen Fragen: Warum als Frau? Warum als solche dann auch noch ausgerechnet allein? Man lässt doch nicht seinen sicheren Kaufmannsberuf sausen, um auf dem unsicheren Meer Erfüllung zu finden.

Sehr viel Persönliches gab Ingeborg von Heister damals nicht preis. Nur: „Ich stehe auf dem Standpunkt, dass es besser ist, allein zu segeln, als mit einer Crew, mit der man nicht zurechtkommt. Und wen soll ich als Frau mitnehmen? Eine andere Frau? Ich bin nicht sicher, ob eine Frau ein Kamerad sein kann. Ein Ehepaar? Kommt nicht infrage. Ein Mann, in den man nicht verliebt ist? Das gibt ganz sicher große Schwierigkeiten. Und einen, mit dem ich in gegenseitiger

Liebe verbunden wär und der dazu noch gerne segelt, finde ich nicht oder habe ich nicht gefunden. Entweder hat er kein Geld, keine Neigung zum Segeln oder er ist zu alt.“

Dabei war nicht nur Ingeborg von Heisters seglerische Leistung ungewöhnlich. Ihr seglerischer Werdegang war es auch. Allemal für die 1950er Jahre. Als viele noch eisern in Sofas und Küchen investierten, entdeckte sie ihre Liebe zum Wasser und zu Segelbooten: „Um meine Geschicke in die eigenen Hände zu nehmen. Um endlich selbstständig zu sein.“ Ein kleines Segelboot, das war genau das richtige. Damit wäre man fast frei wie ein Vogel, dachte sie. Sie buchte einen Segelkurs. Am Chiemsee stellte sie rasch fest: „Jollensegeln und Binnenseen sind nicht mein Ding.“ Zu leicht, nicht fordernd genug. Ein Wunsch wurde konkret: Ein Kajütsegelboot sollte es sein. Seetüchtig für das Meer, den Atlantik und warum nicht gleich für „ganz rum“. Dafür wurde fortan gespart. Der Traum sollte sich erfüllen. Jede Mark kam auf die hohe Kante. „Der berufliche Stress war enorm, aber man war jung und hatte ein Ziel“, erzählte sie später. Ingeborg von Heister hatte ein Geschäft für Autozubehör, gemeinsam mit ihrem Mann, der allerdings nicht mehr ihr Mann war. Man hatte sich privat getrennt.

Dann, 1959, war es so weit: „Ich hatte SIE“. Die erste *Ultima Ratio* war ein Neun-Meter-Schiff aus Stahl. 25 000 Mark, eine Menge Geld für zunächst reinsten Luxus.

Wenig später hatte Ingeborg von Heister bereits das Patent als Sporthochseeschiffer in der Tasche. In ihrem England-Logbuch schreibt sie: „Immer sind es die Ersten, die Entdecker, die wichtig sind. Sei es Captain Cook, der später auf Hawaii von den Eingeborenen erschlagen wurde, Magellan auf der ersten Weltumsegelung oder der Argentinier Vito Dumas, der mit seiner Yacht *Legh II* 1942/43 seine legendäre Einhand-Weltumsegelung machte. Von Buenos Aires aus und mit drei Stopps – Kapstadt, Wellington, Valparaiso. Er war der erste Einhandsegler, der Kap Hoorn umrundete und überlebte. Und er war der erste Weltumsegler, auf dem so berühmten und gefürchteten Südpolarmeer. Es gibt so viele mehr, so viele zu bewundern, aber es sind immer die Ersten, die wichtig sind.“

1965 fand die endgültige Abnabelung statt. Die Tochter bezog ein Apartment, Ingeborgs Geschäftsanteile gingen an ihren ehemaligen Mann, die Slup wurde verkauft. Der Ozean konnte kommen. Nur das richtige Schiff, das vermeintlich richtige, fehlte.

Drei Jahre später war es dann soweit. Den Lodestar-Trimaran, getauft wieder auf den Namen *Ultima Ratio*, brachte sie 1966 allein von England nach Vigo in Spanien. Mit Tochter Astrid, die wieder mal ihre Ferien an Bord verbrachte, segelte sie weiter nach Süden. Platz an Bord gab es zu genüge.

Es folgt die historische Atlantikreise der ersten deutschen Frau. Es ist ein zeitloser Bericht, geschrieben von einer zeitlosen Frau. Ingeborg von Heister hat ihrer Geschichte ein Motto vorangestellt, für das sie den römischen Schriftsteller

Epikur bemüht: „Unsinnig ist es, von den Göttern etwas zu erbitten, das man aus eigener Kraft leisten kann.“

„In La Luz, dem Hafen von Las Palmas, liegen nur etwa 30 Yachten mit dem Ziel Karibik vor Anker. Mit uns sind es fünf Deutsche. Neben einem jungen Schweden bin ich der einzige Einhandsegler und *Ultima* der einzige Mehrumpfer – logisch.

Tja, der 20. November 1969, 9.00 Uhr: Wir sitzen an Deck, trinken eine Flasche Sekt zum Abschied. Danach geht alles sehr schnell: ein Kuss, eine Umarmung. Mach's gut Mami. – Sei vorsichtig. – Bis Barbados.

Die Segel schon vorbereitet, ich motore zur Hafenausfahrt. Wilfried und Astrid begleiten mich auf *Kathena*, als endgültiges Abschiedsgeschenk fliegt noch eine Tüte Bücher rüber. Und dann wird *Kathena* kleiner und immer kleiner und ich einsamer und immer einsamer. Nun habe ich neben dem Kloß im Magen noch einen im Hals. Der Wind weht zum Auftakt aus Nord bis Nordost. Leider schwach, aber so hat man herrlich Zeit, sich zu gewöhnen. Schon bald bin ich ruhig und zuversichtlich. Alle Angst ist abgefallen. Stattdessen erfüllt mich ein Gefühl des Stolzes auf *Ultima*. Nun sind wir für die nächsten Wochen ganz und gar alleine mit uns. Sie kommt mir wie ein lebendes Wesen vor und ich verspreche ihr, sie nicht zu ärgern. Die Sonne, der Wind, vor allem die große Helligkeit und das ständige Am-Ruder-Sein greifen an. So bin ich mit Sonnenuntergang schon todmüde. Der Abbau meiner Widerstandskraft geht viel zu schnell. Ich habe mir fest vorgenommen, sehr auf meine Gesundheit zu achten – regelmäßig zu essen, möglichst täglich einmal warm. Ich will zwar eine schnelle Überfahrt, aber nicht auf Kosten der Sicherheit, nur die bringt mir meine volle Leistungsfähigkeit. Jetzt am Anfang, in der Nähe der Inseln, werden die Nächte noch unruhig sein, da ich auf den Dampferverkehr zu achten habe. Hier passieren alle Linien von Norden nach Süden – und umgekehrt.

Im Salon habe ich mir auf der Koje der Backbordseite mit einer großen Tischplatte einen Kartentisch gemacht. Dort liegt nun alles griffbereit: Zirkel, Bleistift, Radiergummi. Der Sextant ist angebunden. Ich habe also viel Platz und kann die großformatigen Seekarten bequem benutzen. Es ist wie auf einer Dampferbrücke. Zwar hocke ich bei der Navigation mit den Knien auf der Sitzbank, aber was macht das schon. Für die Navigationsarbeiten kann ein Tisch nicht groß genug sein.

Eine Woche bin ich schon unterwegs und es wird höchste Zeit, dass ich etwas unternehme, um meine Moral zu heben. Ich bin ziemlich deprimiert. Glücklicherweise reißt die Wolkendecke hin und wieder auf, sodass es reicht, die Sonne zu schießen. Nun weiß ich wenigstens genau, wo ich bin. Breite: 25 Grad 37 Minuten Nord. Länge: 17 Grad 20 Minuten West. Ich bestimme meine Position nach der Semiversus-Formel. Eine umständliche astronomische Navigationsmethode. Um den mit dem Sextanten gemessenen Winkel der Gestirne in Koordinaten umzurechnen, muss ich mich mindestens eine Stunde lang mit Zahlen, nautischen Tafeln und Standlinien herumschlagen.“



Preisverleihung bei TO: Dr. Hannes Lindemann, Rollo Gephard, Ingeborg von Heister, Claus Hehner 1970.

Logbuch, 29. November: „Es weht aus Nordost! Das kann doch nicht wahr sein. Dazu mit herrlichen 3 bis 4 Beaufort. Ich bin wie elektrisiert. Der Kurs mit 230 Grad goldrichtig. Jetzt noch die Selbststeuerung. Ich beginne mit zwei ausgebauten Vorsegeln, deren Schoten zum Ruder gehen, zu experimentieren. Haste an Deck vor und zurück. Denke alles durch, aber es will nicht klappen. All das nimmt Zeit in Anspruch. Erst als ich die Schoten überkreuz belege, funktioniert's. Hurra, die Vorsegel arbeiten. Kann daneben sitzen und Däumchen drehen.“

Und wie richtig habe ich es gemacht! Wie gut war es, dass ich den Mut aufbrachte, die Überquerung zu starten. Man nenne mir einen, der so glücklich ist wie ich. Alles ringsum ist plötzlich positiv.

Ich brause mit 8 Knoten in die Dunkelheit. Keine Verkehrsampeln, keine Polizei, keine hupenden Autos, weit und breit nur Wasser, frische Luft, *Ultima* und ich. Kein Einsamkeitsgefühl. Im Gegenteil, es ist wundervoll. Bald muss das Kreuz des Südens zu sehen sein. Ich kann vor Begeisterung nicht schlafen, sitze draußen im Cockpit und bin fasziniert von allem.“

Logbuch, 30. November: „14 Uhr. Da kann doch was nicht stimmen. Habe ich die Sonnenbeobachtung verpatzt? Ich mache eine neue. Rechne, kontrolliere und zeichne das Ergebnis eine halbe Stunde später in die Seekarte. Es gibt keinen Zweifel. Von gestern 13 Uhr bis heute 13 Uhr habe ich sage und schreibe ein 220er Etmaal hingelegt. Kaum zu glauben. Das wäre ein Durchschnitt von 8,9 Knoten. Nein, nicht das wäre, das ist einer von 8,9. Kinder, Kinder, ich hole auf. Wenn das so weitergeht, bin ich in zehn Tagen da!“

Logbuch, 1. Dezember: „Einfach sensationell mein Navigationsergebnis. Mehrfach geprüft. Ein Etmaal von 270 Seemeilen. Ein Durchschnitt von 10,9 Knoten. Das reicht fast an *Pen Duick*, den Tri von Éric Tabarly. Und das mit



Der Trimaran *Ultima Ratio* auf dem Weg über den Atlantik – mit an Bord Frank Sinatra und Herbert von Karajan.

meinen braven drei Sperrholzrümpfen und meinen ausgewehten Segeln.

Wenigstens einen Vorteil hat es, wenn man langsam läuft: Man kann kochen. Die fliegenden Fische beispielsweise, die ich morgens an Deck einsammle, kommen in die Pfanne. Die handflächengroßen Bratlinge bringen Abwechslung in meine Nahrung. Die Früchte sind größtenteils verdorben. Ich mache mir wieder und wieder Reibekuchen aus frischen Kartoffeln, dazu Schwarzbrot und Bier. Etwas muss der Mensch sich gönnen – wenn er schon keinen Passat hat.“

Logbuch, 6. Dezember: „Mache vier Sonnenbeobachtungen und rechne mich schier zu Tode. Die Ergebnisse sind kurios. Erst nach langen Bemühungen finde ich die Fehler. Sie entstehen, weil: 1. Nach der Semi-versus-Formel navigieren heißt zu viele Möglichkeiten für Rechenfehler. 2. Mein grundsätzlicher Mangel an Konzentration. – Habe zu viel Leerlauf. Zu wenig körperliche Aktivität. Es fehlt die Energie, etwas Gescheites zu tun. Wäre ich mit mir konsequenter, ginge es mir wohl besser.“

Ich bringe *Ultima* mal wieder zum Selbststeuern und greife zum authentischen Kriegsbericht der ‚Wüstenfüchse‘. Es ist gut, wenn mein Geist revoltiert, er muss beschäftigt werden. Und wenn ich nach dem Lesen dieses Buches meine vorübergehend desolante Lage betrachte, kann ich nur sagen, dass ich den Scharfblick verloren habe. Es ist nicht wichtig, wann ich ankomme, sondern lediglich, dass ich ankomme. Ob Astrid und Wilfried mich schon eingeholt haben? Na, Stahl und 8,90 Meter ist auch nicht das Schnellste. Meine Tochter segelt über den Ozean. Wie schön. Wirklich zu beneiden. Als ich in ihrem Alter war, hatten wir Krieg. Bombennächte in Düsseldorf, ein Baby im Bauch und die ständige Suche nach Obst und Milch. Ein Apfel kostete eine Zigarette. Und eine Packung Zigaretten wiederum einen Mantel. Die Nachkriegsjahre waren auch nicht ohne. Die Suche nach dem Mann. Dann: der Mann kriegsverletzt. Wir lebten in einem Zimmer



Sie funktioniert, die Navigation der alten Schule – Ingeborg von Heister schießt die Sonne und bestimmt ihre Position.

und kannten nur Arbeit. Aufbau eines neuen Lebens, des Geschäftes, fraß alle Gedanken, alle Zeit.“

Logbuch, 12. Dezember: „Flaute. Klingt nach Sichtreiben lassen auf einer Luftmatratze im Pool. So ist es nicht auf *Ultima*. Sie wabert auf den Wellen hin und her. Nehme die Segel herunter. Dingi zu Wasser. Wird Zeit, dass ich die Entenmuscheln mit einem Spachtel absteche. Anschließend kommt der batteriebetriebene Plattenspieler an Deck. Lege ein paar von meinen schwarzen Scheiben auf. Zum Beispiel singt Frank Sinatra für mich ‚Strangers in the night‘, das Philharmonia Orchester London unter Herbert von Karajan spielt Beethoven. Betäubt. Liege rücklings auf dem Netz zwischen den Rümpfen, starre in den Abendhimmel, lausche zwischendurch dem Glucksen und Plätschern des Atlantiks unter mir. Mensch, bin ich gut aufgelegt. Meine ‚schwarze Sonne‘ rotiert, bis die Batterien nichts mehr hergeben.“

Logbuch, 18. Dezember: „Mein 46. Geburtstag. Die Party muss leider ausfallen. Es geht mir miserabel. Nicht mal Lust auf Sekt und Sextant. Mache dennoch die Position. Ergibt 116 Meilen. Na, aber dann liege ich. Ein kümmerlicher Geburtstag. Hatte alles geplant: Spargel mit Schinken, Buttersoße und Kartoffeln. Und jetzt hänge ich in der Koje – mit einer Dose Pfirsiche in der Hand. Trotzdem lecker.“

In diesem Zustand reduziere ich meine Ambitionen auf ein einziges Ziel – ankommen.

Meine Navigation mit Sextant, Uhrzeit, Nautischem Jahrbuch und den Fult-Tafeln hat perfekt funktioniert. Ich sehe *Kathena*. Und meine Kinder im Beiboot. Sie entern *Ultima*, helfen mir beim Ankern. Astrid und Wilfried sind einen halben Tag vor mir angekommen, aber eine Woche später gestartet. Das wurmt mich doch. Ich plane seit einem Jahrzehnt das Atlantikcrossing, meine Tochter kommt Ostern auf die Idee und ist Weihnachten, verdammt noch mal, vor mir in

Amerika. Glückselig vergleichen wir die Seekarten. Mein Kurs führt im Zickzack über die Karte, der von *Kathena* schnurgerade auf Barbados zu.

Mit uns liegen rund 35 Yachten vor Anker. Ich stelle zu meiner großen Freude fest, dass ich mit 33 Tagen keine schlechte Zeit herausgesegelt habe. Andere, größere Schiffe mit Crew und Selbststeueranlagen haben 38, 44, 46 Tage gebraucht.

Am 23. Dezember, dem Ankunftstag, ist es vorbei mit Angst, Rippenprellung, blutigen Händen und dergleichen. Ich bin angekommen. Wir sind angekommen. Ach, ist das schön! Sand, klares Wasser, Kokospalmen, eisgekühlte Drinks und die lockere Karibikstimmung mit Musik und überall die betörendsten Farben.

Auf Bequia müssen wir uns endgültig trennen. Erdmanns gehen Gefahren entgegen, und auch bei mir wird es nicht einfach sein. Wie geplant segeln die beiden zu den Inseln des Pazifiks. Meine Route soll über die Bermudas und Azoren zurück nach Europa führen. Zum Abschied nehmen wir uns in die Arme und sagen irgendetwas mit belegter Stimme. Die Kinder holen noch meinen Anker hoch. Als sich unsere Boote voneinander entfernen, laufen mir die Tränen nur so übers Gesicht.

Bald liegt die letzte Sandinsel achteraus. Ich bin wieder allein auf See. Einmal kräftig geschüttelt und der Kopf ist frei. Frei für die zweite Atlantikquerung. Frei für die Heimreise. Was jetzt auf See bis Gibraltar passiert, wiederholt sich gewissermaßen zur ersten Überquerung. Die Teilstrecke von 840 Meilen bis zu den Bermudas mache ich in zwölf Tagen. Wie so oft entspricht der Wind nicht den Versprechungen der Windkarten. Prima, dass man das nicht vorher weiß. Die 2000 Meilen nach Horta sind das Übliche für dieses Seegebiet: 29 Tage umlaufend schwachwindig und heiß. Erstaunlich ist, dass ich keinerlei Nervosität oder Angst fühle. Es ist etwas, was ich tun muss. Ich weiß nun auch, dass ich es kann.“

Logbuch, vom 22. September, Gibraltar: „Wehmut überfällt mich, und mit brennenden Augen sehe ich die Yachten um mich herum liegen, die den Absprung Richtung Karibik planen. Ich bin exorbitant müde, mehr aber noch deprimiert und nicht ein bisschen glücklich, dass ich die Atlantik-Rundreise gut geschafft habe. Tagelang kämpfe ich gegen die Traurigkeit, die Erlebnisse sind zu unwahrscheinlich gewesen, ich will nicht hierher zurück. Ich bin verändert, vom Nursegler zum abhängigen Segler mutiert. Mein Blut ist mit Salzwasser gemischt.“

Hier schließen die Aufzeichnungen der Atlantikseglerin. Einige Monate später hat sie das große Glück in der Liebe gefunden – in Person eines Engländers. Aus Ingeborg von Heister wurde Ingeborg Ford. Damit endete für meine Schwiegermutter das eindrucksvolle und imponierende Leben als Einhandseglerin.

VON DER SCHARFEN LANKE NACH KAP HOORN

Am Tresen des Spandauer Yachtclubs wurde die Idee geboren: Wir segeln um Kap Hoorn - als erste deutsche Sportsegler! Eine Gruppe wagemutiger Männer um Götz Schreiber und Hajo Pusch wollten das verwirklichen, wovon damals viele Yachtsegler in ganz Deutschland träumten.

Ein Boot gab es zwar, aber das war noch nicht fit für eine solche Reise. Umfangreiche Vorbereitungen und Umbauten standen an. Die 9,13 Meter lange GFK-Yacht *Joshua* wurde im Unterwasserbereich verstärkt, ebenso das Rigg und die Ruderanlage. Eine Innensteuerung, Sichtkuppel, Leichtmetallschotten und weitere Details wurden in der Freizeit selbst eingebaut. Zwei Jahre lang dauerten die Vorbereitungen und manch eine Nacht ging dabei drauf.

Die Reise sollte von Cuxhaven nach Teneriffa, über den Atlantik, durch den Panamakanal, zu den Galapagos, dann von West nach Ost rund um Kap Hoorn und weiter bis Rio de Janeiro, die Kapverden und zurück nach Cuxhaven gehen. Ein ganzes Team von insgesamt zwölf Seglern wollte seinen Jahresurlaub opfern und in Etappen die *Joshua* rund um Südamerika und wieder nach Hause segeln. Alleine für die Flugkosten der Crews wurden rund 20 000 D-Mark veranschlagt, die Umbaukosten und Ausrüstung verschlangen weiter 23 000 D-Mark. Versicherungsprämien konnten da wirklich nicht mehr bezahlt werden. Außerdem lehnte ein großer international bekannter deutscher Versicherungsmakler es mit einem schlichten Statement ab, die Yacht zu versichern: „Mit so einem kleinen Schiff segelt man nicht um Kap Hoorn!“ Denkste, dachten sich die Berliner und segelten los.

Am 10. September 1972 startete in Cuxhaven die erste Crew. Gerd Leppin, Wolfgang Stelter und Reinhold Morgenthal segelten bis Teneriffa. Dort übernahmen Brigitte Klohde, Erwin Wilde, Günther Petsch die *Joshua* und brachten sie vom 13. Oktober 1972 bis zum 27. November 1972

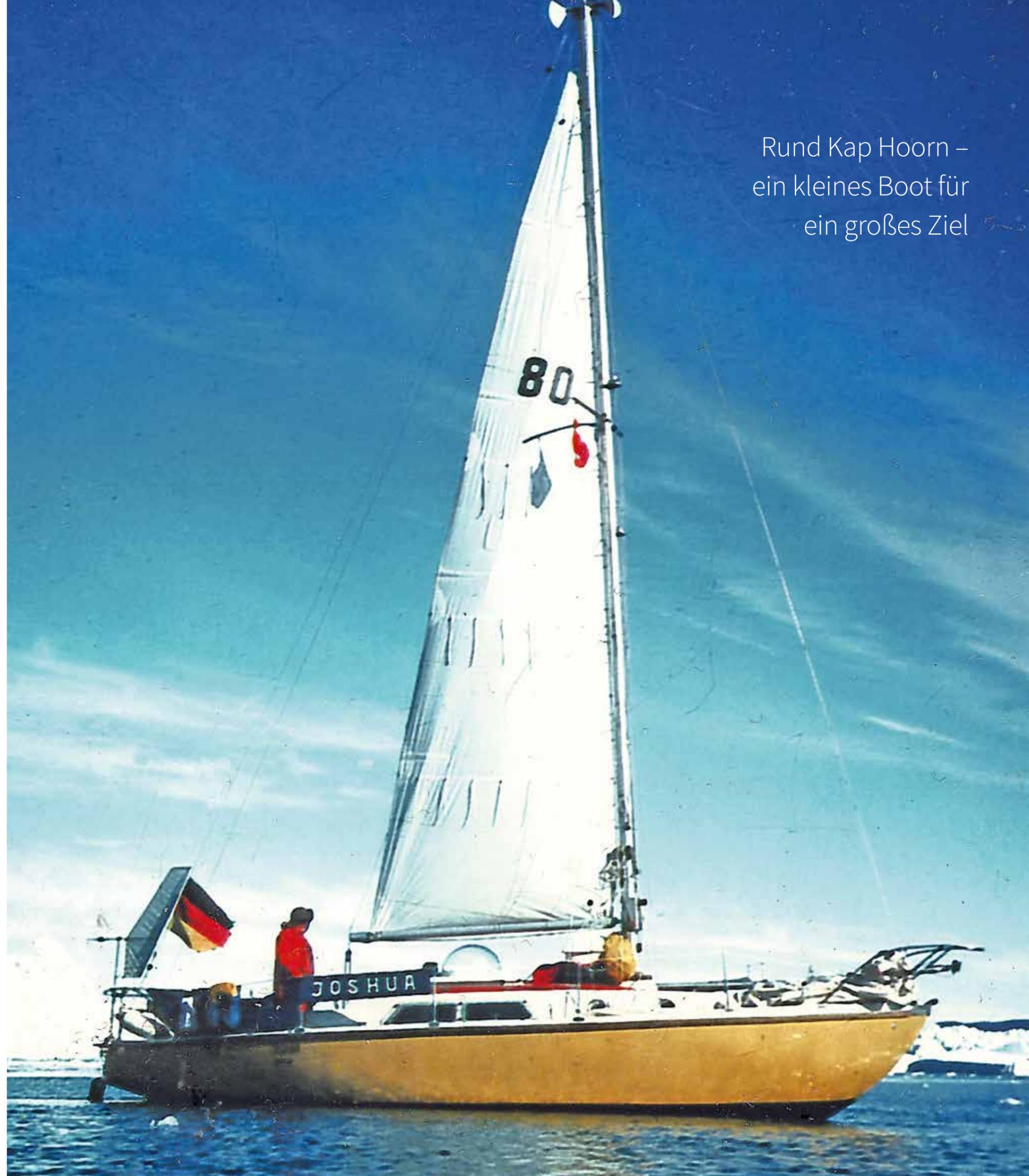
über den Atlantik nach Barbados. Hier übernahmen Götz ‚Jacky‘ Schreiber und Hans-Joachim ‚Hajo‘ Pusch die Yacht und legten am 1. Dezember 1972 mit Kurs Panama, Galapagos Inseln, Kap Hoorn, Mar del Plata, Rio de Janeiro ab. Ein Treffen mit internationalen Crews in Panama war ein erstes Highlight auf diesem herausfordernden Teil der Reise.

Erfahrung hatte Jacky Schreiber genug, als Schiffsingenieur befuhr er zehn Jahre lang die Weltmeere, zuletzt mit C 6 Patent. Und auch Hajo Pusch war kein Unerfahrener, konnte vor dieser Reise immerhin auf bereits sechs Jahre Segelerfahrung zurückblicken.

Schreiber und Pusch durchfuhren den Panamakanal und segelten dann mit südwestlichem Kurs bis zu den Galapagos. Hier wurden sie von den legendären Gebrütern Angermeyer begrüßt, die für die beiden Deutschen extra eine Ziege schlachteten. Von dort aus wurde der lange Weg um das Kap der Stürme bis nach Rio de Janeiro in Angriff genommen, immerhin eine Distanz von rund 5 700 Seemeilen. Drei Tage vor der Umrundung erlebten die Segelpioniere ihren schwersten Sturm, in dem die Yacht querschlugen und zu kentern drohte. Es gab Momente, da lag der Mast tiefer als der Kiel! Doch sie gaben nicht auf. Kap Hoorn lag vor ihnen. Die eigentliche Kap-Umrundung erfolgte am 20. Februar 1973 – bei Flaute! Die Stürme hatten sie schon zuvor erlebt. Am 28. März 1973 erreichten Götz Schreiber und Hajo Pusch wohlbehalten Rio de Janeiro. Es war ihnen gelungen, als erste deutsche Yachtsegler das legendäre Kap zu umrunden!

Von Rio bis zu den Kap Verden waren dann Helmut Dorsch, Peter Tolksdorf und Jürgen Lucht an der Reihe. Götz Schreiber ließ es sich aber nicht nehmen, seine *Joshua* nachhause zu segeln. Auf den Inseln mitten im Atlantik übernahm er wieder sein Boot und segelte zusammen mit Ulrich Hauck den langen Schlag

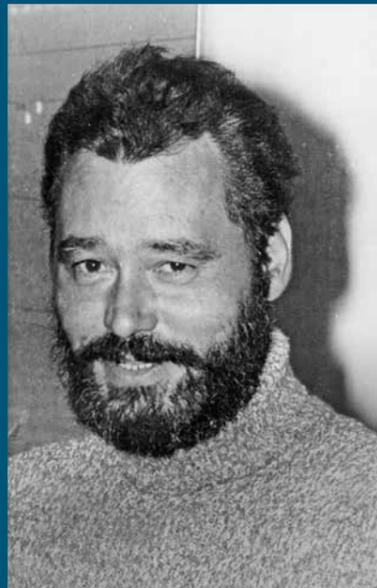
Rund Kap Hoorn –
ein kleines Boot für
ein großes Ziel





Hajo Pusch montiert die Kuppel für den Innensteuerstand des Joshua (o.). Die ersten deutschen Kap Hoorn-Segler Hans-Joachim (Hajo) Pusch und Götz (Jacky) Schreiber (v.li.). Dick eingepackt steuert Jacky Schreiber die Josua durch die Kälte (o.re.).

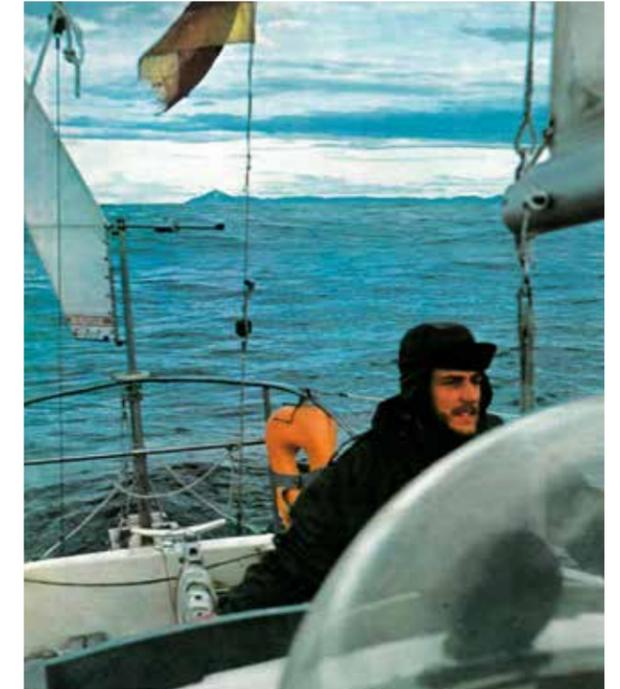
Rund Kap Hoorn? Ja! Trotz aller Zweifler – sie haben es geschafft.



nach Cuxhaven. Für die allerletzte Etappe nach dem unglaublichen Abenteuer, von dem es ja hieß, dass man es mit einer solch kleinen Yacht nicht bestehen könne, ging Hajo Pusch noch auf Helgoland an Bord, um gemeinsam mit Götz Schreiber in Cuxhaven einzulaufen.

Als die *Joshua* am 20. Juli 1973 im Schlepp des Rettungskreuzers *Arwed Emminghaus* mit den erfolgreichen Kap Hoorniers wieder in Cuxhaven einlief, war der Teufel los. Presse, Funk und Fernsehen und alles was an der unteren Elbe Rang und Namen hatte, war versammelt, um diese Erstleistung zu feiern. Es hagelte Blumen, Glückwünsche und Lobreden. Angereiste Verwandte und Freunde vom Spandauer Yachtclub jubelten ihren Seglern zu, begrüßt sie und ließen ihre Kameraden hochleben.

Rund 20 000 Seemeilen, gesegelt in knapp elf Monaten und fünf Etappen mit zwölf Seglern rund Südamerika, lagen da im Kielwasser der *Joshua*.



Abenteuer unter Segeln

Erlebe Deinen Urlaub auf einem unserer Segelschiffe.

Segel mit uns auf der Ostsee oder in der Karibik.

Komm alleine, mit Freunden oder als Klassenfahrt bei uns an Bord.

Keine Vorkenntnisse erforderlich – Du lernst alles bei uns an Bord.

Komm an Bord!

Bei einem Segeltörn mit CLIPPER seid Ihr selbst hautnah dabei. Wer wollte nicht schon einmal Kapitän oder Steuermann sein und ein großes Schiff steuern? Oder in den Wanten nach anderen Schiffen oder nach Land Ausschau halten? Träume und Wünsche können wahr werden. An Bord werden Generationen zum Team. Gegenseitige Rücksichtnahme ist kein leeres Wort, denn an Bord kann man sich nicht immer aus dem Wege gehen. Hier hat das Wort „Kameradschaft“ noch seine wahre Bedeutung! CLIPPER hat alles vorbereitet, so dass die Reise auf der Ostsee zu einem unvergesslichen Erlebnis wird.

Alle Törns und Infos auf www.segelverein.org

CLIPPER Deutsches Jugendwerk zur See e.V.

Bauernvogtei 2 • 21465 Reinbek
Tel +49 (0)40 822 781 03
Fax +49 (0)40 822 781 04
buero@clipper-djs.org
www.segelverein.org
facebook.com/clipperdjs
App: CLIPPER DJS (iOS, Android, Windows)



LAST SHIP HOME – DIE WELTUMSE- GUNG DES PETER VON DANZIG

„Es ist grau und es ist kalt, lausig kalt. In das Heulen des Windes mischt sich das Brüllen des nächsten heran rollenden Brechers. Leicht abfallen und die Welle schräg von achtern nehmen, das mache ich schon fast automatisch. Krachend geht die See über uns hinweg. Ruckartig dreht sie das Boot und legt es kräftig über. Das eisig kalte Wasser schmerzt im Gesicht. Ist das Ölzeug wirklich wasserdicht? Auf jeden Fall ist es luftdicht. Es ist jetzt gegen Ende der Wache von Innen nass, auch ohne das am Hals und an den Armen eindringende fünf Grad kalte Wasser des südlichen Indischen Ozeans. Langsam richtet sich der *Peter* wieder auf, das Wasser läuft ab, Mast steht, Segel sind heil. Soweit ich sehe ist alles ok. Neben mir flucht Achim Unverständliches. Obwohl er sich mit der Sicherheitsleine eingehakt hat, wurde er so hart gegen das kleine hölzerne Ruderrad geschleudert, dass eine Spake abbrach. „Alles ok unter Deck?“ Der Ruf bleibt unbeantwortet. Erst mehrere quälende Minuten später öffnet Sir Thomas vorsichtig das Luk des Niedergangs und balanciert den Mülleimer mit Scherben und Essensresten in einer undefinierbaren Sauce an Deck. Die extreme Krängung hatte die Halbkardanik des zweiflammigen Petroleumkochers überfordert und der Smut musste das fast fertige Mittagessen auf der Pantry gegenüberliegenden Ablage und den Polstern des Salons wieder einsammeln. Auch eine Flasche Whisky ging zu Bruch, aber sonst ist nichts passiert.“

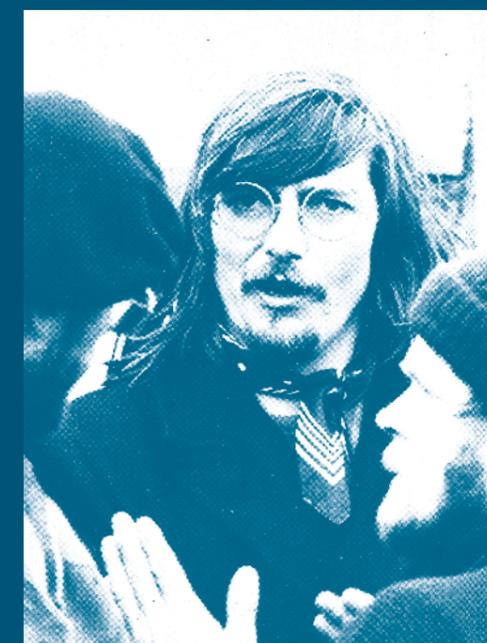
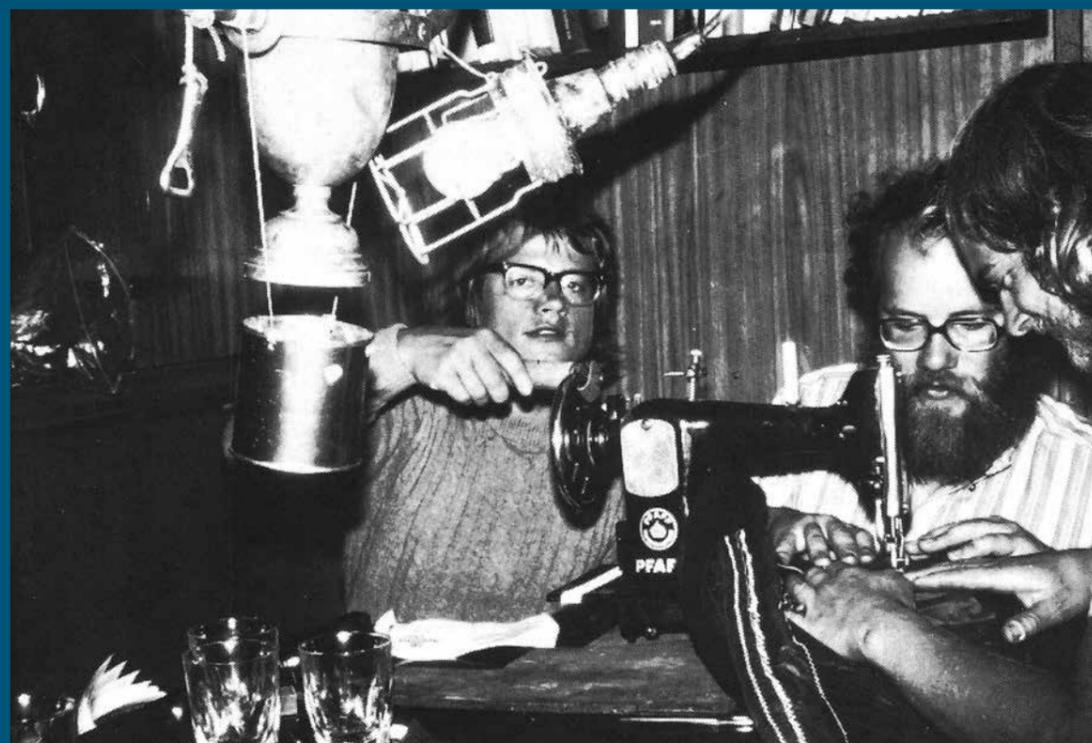
Es ist 45 Jahre her, dass die studentische Crew des Akademischen Segler Vereins in Kiel mit dem 1936 erbauten *Peter von Danzig* als einzige deutsche Teilnehmerin zum ersten Rennen für voll bemannte Segelyachten um die Erde aufbrach. Am 8. November 1973 starteten 19 zum Teil für diese Regatta gebaute Yachten in Portsmouth. 203 Segeltage später, nach 28 500 Seemeilen und kurzen Zwischenstationen in Kapstadt, Sydney und Rio de Janeiro überquerten wir am 30. April 1974 als 14. und letzter Teilnehmer die Ziellinie in Portsmouth. Von Kiel bis Kiel segelten wir 30 000 Seemeilen und benötigten für die Reise fast neun Monate.

Gewaltig hat sich die Art des Yachtsegelns seitdem verändert. Vor Beginn der Reise stellte sich uns auch die Frage, wie sich der *Peter*, dieser bei 18 Meter Länge nur maximal vier Meter breite und mit sechs mm dicken Stahlplatten überschwere Langkieler, mit dem vergleichsweise geringen Auftrieb des Achterschiffs und einem Freibord von zum Teil weniger als einem Meter, mit seinem völlig veraltetem 7/8-Rigg und nicht

zuletzt ohne jeden Komfort für die Crew in den Mallungen aber auch in den stürmischen Westwindzonen der Südhalbkugel segeln lassen werde? Unsere initiale Hoffnung, dass es uns auf einer Langfahrt wie dieser Regatta wenig belasten werde, dass dieses stabile und gutmütige Schiff insbesondere am Wind und bei weniger Wind nicht mit besonders guten Segeleigenschaften aufwarten könne, bewahrheitete sich leider nicht. Aber wir alle waren verblüfft, wie gutmütig sich der alte Kahn bei schweren Wetterbedingungen benahm und wie problemlos er sich fast immer steuern ließ, wie gut er das Hinterteil vor den achterlichen Seen hob. Das Rigg hingegen war eine Strafe und von geringer Effizienz. So war zum Beispiel zum Reffen die Hilfe von Freiwächtern erforderlich und das Manöver dauerte mindestens eine Viertelstunde.

Unsere Segelgarderobe liest sich mit zwei Groß- und zwei Besansegeln, einem Trysegel und einem Sturmbesan, fünf Spinnakern, elf Vorsegeln und einem Besanstagsegel ganz beachtlich. Allerdings waren manche Segel bereits beim Start alt und ausgeleiert und andere sahen wir zum ersten Mal auf dem Weg nach England. Wegen der noch ungesicherten Ressourcen konnten wir die Segel erst so spät bestellen, dass die Lieferung kurz vor unserem Start es nicht ermöglichte, sie zuvor einmal in Kiel zu setzen.

„Wir segeln wieder Spinnaker. Ein paar Stunden später nähern wir auch wieder. Das macht uns nichts mehr aus – Spinnaker sind und bleiben unsere Sorgenkinder. Vom Seegang bewegt schaukeln sie vor dem Schiff hin und her, stärker als das Schiff selbst. Köpfe und Schothörner reißen ab. Seitenlieken halten das Aus- und Einklappen nicht aus. Unterlieken reiben sich trotz Schamfielings an den Klüverstagen. Stoff und Nähte leiden unter der ständigen Sonneneinstrahlung stärker als bei den Schratsegeln. Drei der Spinnaker sind alt bis uralt, die beiden neuen können kaum zum Segeln auf der Kieler Förde empfohlen werden. Als wir uns in Kapstadt die Spinnaker unserer Konkurrenten ansehen, wundert es uns nicht mehr, dass wir mit unseren so viel Ärger haben.“ Nicht nur die Verarbeitung, sondern auch Material und Schnitt genügen nicht immer den Anforderungen unserer Reise und wohl auch nicht dem Stand der damaligen Segelmachertechnik. Auch Legel aus gespleißtem Tauwerk entsprachen eigentlich bereits 1973 nicht mehr den Ausrüstungsanforderungen an Schratsegel für Yachten. An unserem neuen Großsegel, das wir als Wunderwaffe mit beginnendem Südost-Passat



Handarbeit – der Spinnaker muss geflickt werden (v.li. – Volker Mackeprang, Fritz Heineemann und Thomas Weber) (o.), Die Crew (v.li. – Joachim Müller-Deile, Jürgen Meyer, Gert Findel, Reinhard Laucht, Achim Meyer, Uli Blank, Rüdiger Steinbeck (li.), Reinhard Laucht – Skipper auf der *Peter von Danzig* nach der Ankunft in Kiel (re.).



Angeworfen zum Zwischenstopp in Kapstadt.

setzen, ließ sich der kräftige Knick an den Lattentaschen nicht wegtrimmen und am Achterliek, das aussah, als gehöre es gar nicht zu diesem Segel, schlugen lustig schwere Bronzelegel im Wind, wie man sie einst an den Segeln der Rahsegler angebracht hatte. Es rächte sich, dass wir vor der Reise bei der Vergabe von Aufträgen zur Ergänzung unserer Ausrüstung extrem sparsam sein mussten. Während der prominente Franzose Éric Tabarly mit weit über zwei Millionen Mark für das Rennen planen konnte, waren wir gezwungen, mit deutlich weniger als einem Fünftel dieser Mittel auszukommen. Nur durch die engagierte Arbeit vieler Mitglieder des Akademischen Segler Vereins in Kiel, die alleine für Reparatur- und Konservierungsarbeiten am Rumpf über 3 000 Arbeitsstunden aufwandten, und einer Vielzahl von Spendern und Leihgebern war es uns möglich, an dem Rennen teilzunehmen. Ihnen allen und besonders dem ASV in Kiel, der uns sein Flaggschiff anvertraute, sind wir auch heute noch sehr dankbar, dass sie uns so diese unvergesslichen Erlebnisse der Teilnahme am 1. Whitbread Round the World Race ermöglichten.

Die Navigationsausrüstung war dem damaligen Stand der Technik angemessener. Zu ihr gehörten: Ein Steuerkompass, ein Reservekompass, ein Echolot, ein Sichtfunkpeilgerät, ein Walker Patentlog, eine Windmessanlage für einfachste Ansprüche, ein Barometer, zwei Trommelsextanten. Ein Chronometer hatten wir nicht an Bord. Bis Sidney navigierten wir mit dem Zeitzeichen aus dem Radio und einer Stoppuhr, dann nutzten wir eine einfache Quarzküchenuhr aus einem Kieler Warenhaus. Bei der astronomischen Navigation unterstützte uns das dreibändige Tafelwerk H.O. 249, mit dessen Hilfe sich die zu erwartende Höhe der Fixsterne voreinstellen und so die zumindest bei rauer See mühselige Prozedur des „Auf-die-Kimm-Holens“ vereinfachen lässt. Etwa 250 Seekarten befanden sich an Bord, von denen nur ein Bruchteil genutzt wurde, da wir sehr viele Karten für mögliche Notfälle zusätzlich mitgenommen hatten. Vier Tage vor Sydney verloren wir unseren letzten Propeller für das Walker Log und konnten keinen neuen bekommen, bis wir das Rennen in



Beste Stimmung an Bord des Peter von Danzig.

England beendet hatten. Ab der Bass-Straße, der Meerenge zwischen Tasmanien und dem australischen Festland, waren wir also beim Koppeln auf die Geschwindigkeitsschätzungen der Rudergänger angewiesen.

„Die Nacht wird noch rauer, es weht mit elf Beaufort. Die Seen sind steil. Wir schießen bei raumem Wind die Seen herunter. Unter Trysegel und kleiner Fock fängt der *Peter* tatsächlich mit dem Surfen an. Die knapp 30 Tonnen werden lebendig. Der Schiffer hat eine einsame Nacht, um die wir ihn nicht beneiden. Wir laufen bei unsichtigem Wetter im Sturm auf eine unbekannte, felsige Küste zu. Vertrauen auf die Richtigkeit eines über sieben Tage gekoppelten Ortes und die fragwürdige Hilfe durch ein einziges weit entfernt stehendes Funkfeuer.“

Diese Ansteuerung von Bluff Harbour an der Südspitze von Neuseeland war nötig geworden, da beim Dichtholen des Klüvers bei acht bis neun Beaufort der bronzene „Knarrpoller“ seinen Geist aufgab und die Kurbel mit großer Gewalt zurückdrehend unter Akis Fuß schlug und dort trotz des Seestiefels mehrere Knochen zerbrach. Auf den Wünschen, die unsere Arbeit mit keiner Übersetzung unterstützten und deren Rückhaltesystem ein knarrendes Geräusch beim Kurbeln von sich gab, wurden die so gar nicht reckarmen Schoten aber auch die Drahtachterholer gefahren. Diese unhandlichen rostigen Ungetüme konnten wegen der vielen gebrochenen Litzen nur mit Lederhandschuhen bedient werden.

Niemals, auch nicht in den heftigsten Stürmen, fuhren wir die Sturmfock oder den Sturmbesan. Der *Peter* hat bei den raumen Starkwinden das mit zwei Taljen aus hölzernen Blöcken geschotete Trysegel (27 m²) und die Fock (16 m²) immer gut getragen.

Wohlschmeckende und regelmäßige Mahlzeiten sind nach unserer Überzeugung eine Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit und gute Stimmung der Crew unter allen seglerischen Bedingungen. „Geh auf einer Yacht smuten und du wirst ein weiser Mann. Milde lächelnd ziehst Du die Gabel

wieder aus deinem Hintern und schließt das Besteckfach. Mit verinnerlichter Miene lauschst du der Musik aus dem Vorratsschrank, wo sich Eier, Marmeladengläser und Heringsdosen am Ausgang drängeln“. So lästig und aufwendig das Smuten für den Koch ist, so wichtig sind die Mahlzeiten als Kommunikationsgelegenheit für die Crew. Das ist wie in einer großen Familie. Hier sei unser Festmenü zur Feier der Äquatorüberquerung beschrieben: Sherry als Aperitif. Reissalat mit Thunfisch, Champignons und Erbsen als Vorspeise. Basis des leckeren Dressings ist eine selbst gerührte Mayonnaise. Dazu ein lauwarmes Bier. Zum Hauptgang wird Burgunderbraten vom Schwein mit gemischtem Gemüse und Salzkartoffeln serviert. Bevor der hierfür verwendete Schinken in dem köstlichen Rotwein-Gewürz-Sud gebeizt werden konnte, musste er von seinem leicht grünlichen Pelz befreit werden. Dieser gehörte zu dem Tribut, den wir in dem feuchten tropischen Klima für den an Bord fehlenden Kühlschrank zahlen mussten. Aber der Hautgout wird von Feinschmeckern ja durchaus geschätzt. Dem zum Braten gereichten Rotwein hat die Wärme, die mittlerweile auch in der Bilge herrschte, jedenfalls nicht geschadet. Zum Dessert – Omelette à la Confiture flambiert mit karibischem Rum, als Digestif einen Cognac mit Kaffee und eine Zigarre.

Nicht immer waren unsere Mahlzeiten so opulent, aber jeden Sonntag und jeden Donnerstag gab es eine süße Nachspeise und jeder Smut versuchte, seinen Vorgänger bei der Schmackhaftigkeit der Gerichte zu übertreffen. Es entstanden wahre Köstlichkeiten angesichts unserer wenigen Mittel und der teils heftigen Schiffsbewegungen. Unabhängig von den Wetterbedingungen war das Essen zu jedem Wachwechsel fertig. Wegen der großen Belastung des Smuts wurde die Zeit für seine schwerste Tätigkeit an Bord ab Kapstadt von zehn auf sieben Tage herabgesetzt. Von der Rotation ausgenommen waren der Schiffer und die beiden Wachführer.

Für langsame Yachten wie unseren *Peter* ließ die Planung der Regattaleitung nur sehr wenig Zeit in den Zwischenhäfen. Die jeweils etwa eine Woche Aufenthalt war mit Hektik erfüllt. Von Ausruhen und Kräftesammeln für die nächste Etappe konnte keine Rede sein. Reparaturen und Pflege am Schiff und dessen Ausrüstungen, Ersatzbeschaffung und Verproviantierung sowie der Einkauf von Unmengen Kleinigkeiten für den Eigenbedarf ließen keine Zeit für Beachcombing und Sightseeing. Dies war uns aber bereits zu Beginn der Reise ebenso bewusst, wie dass wir gegen die modernen größeren Rennyachten keine Chance auf eine Platzierung oberhalb des letzten Zehntels der Flotte hatten. Wir wollten die Regatta ordnungsgemäß durchhalten. Heil zurückzukommen, war für uns ein wichtiger Erfolg. Während im Verlauf der Regatta der Tod von drei Seglern zu beklagen war und an allen anderen Yachten erhebliche Schäden an Rumpf und Rigg auftraten, mussten wir nur Kleinigkeiten wie ein Lager der Ruderanlage oder die Spaken des Ruderrades reparieren. Die Folgerung, die man aus der unversehrten Heimkehr des *Peters* und seiner Crew ziehen kann, ist, dass wir keiner Situation begegnet sind, der wir – Schiff und Crew – nicht gewachsen

gewesen waren. Das heißt aber nicht, dass wir unheimlich tolle Kerle sind, sondern lediglich, dass wir uns nicht mehr zumuteten, als wir bewältigen konnten. Vielleicht sind wir manchmal übervorsichtig gesegelt. Dass ausgerechnet unser Oldtimer keinen wesentlichen Schaden erlitt, kommentierte der Organisator des Rennens H.M. Admiral Steiner mit den Worten „They are sailors, no yachtsmen“.

Rückblick – Ausblick
Tag um Tag
ein Morgen auf See
am Ruder
rundum Horizont
dessen Begrenztheit im Selbst
im Gespräch streitend
in Frage gestellt – ausgedehnt wird
jenseits von Zeitgrenzen
in Flaute – im Sturm
Vertrauen in die Crew, in das Schiff
Ängste überwindend
mit Mut für weiteres Erleben
aufgefüllt ... unvergesslich ... gut.

PureWater 
Das Trinkwasser aus dem Meer

Watermaker made in Germany

**SEA STAR 12/24V Serie
modular und kompakt
Whisper Serie 30-90 L/h
mit Energy recovery
NO FRILLS 230V Serie
78-284L/h
modular und kompakt**

PureWater - Watermaker
Inh. H. Fehleemann
Fon: +49.211.2936944
www.watermaker.de
purewater@watermaker.de



Gudrun Calligaro wurde 1990 mit dem Trans-Ocean Preis ausgezeichnet und erzählt Helmut Bellmer von ihrer Reise (li.). Mit ihrer Yacht Mädchen ist sie später auf der Ostsee unterwegs (re.).

GUDRUN CALLIGARO ALLEIN UM DIE WELT

Warum sie denn alleine segle und was ihr daran so wichtig sei, wurde Gudrun Calligaro einmal gefragt. Ihre Antwort kam prompt und nahm allen Bedenkenträgern gleich sämtlichen Wind aus den Segel: „Alleine fühle ich mich sicherer als zu zweit“. Sie wisse bei sich selbst eben am besten, worauf sie sich verlassen könne und natürlich bei ihrem Boot, mit dem so bezeichnenden Namen *Mädchen*, an den sich viele noch erinnern werden.

Und verlassen konnte sie sich auf ihr Schiff und vor allem auf sich selbst, denn Gudrun segelte vom 11. Juli 1988 bis zum 9. Juli 1990 einmal um die Welt – als erste deutsche Frau – einhand! Ganz still und leise brach sie auf, nur engste Freunde und die Eltern waren eingeweiht. Sie hatte sich jahrelang auf ihre Reise vorbereitet, hatte den Atlantik überquert, war mit einer sieben Meter (Lüa) langen Sprinta Sport nonstop von Brest nach Malaga gesegelt, hatte auf ihrem Törn von Bergen zum Nordkap und zurück ihr Kälteempfinden getestet. Und nun Kapstadt. Erst hier, ab ihrem zweiten Stopp nach Teneriffa, sickerte langsam auch in weiteren Kreisen durch, in welcher Mission die deutsche Einhandseglerin unterwegs war. „You are the German lady, who is going singlehanded?“, wird sie im Büro des Royal Cape Yacht Clubs begrüßt. Die Heimat hatte sich mehrfach nach ihr erkundigt, Briefe waren angekommen, man war informiert und nahm sie sofort in die Clubgemeinschaft auf, inklusive Regattateilnahme.

Doch sie wollte nicht nur alleine die Welt erkunden und diese dabei gemütlich umrunden, sondern es sollte ein sportlicher Törn werden, wenige Stopps, lange Seestrecken – Segeln um des Segelns Willen. Ihre Etappen zeugen von Durchhaltevermögen, die längste führte 8197 Seemeilen von Kapstadt nach Sydney. 94 Tage auf See, die beinahe in einer Katastrophe endeten. Sydney war nicht das geplante Etappenziel, sondern wurde eher zum Nothafen. Ihr ursprüngliches Ziel war Whangarei, Neuseeland. Doch das Wetter war gegen sie. Die Tasmansee wollte nicht bezwungen werden, tagelanger Sturm aus Nordost, stockdunkle Nächte, noch weniger Schlaf als sonst, Erschöpfung, dann die Entscheidung, nach Sydney abzulaufen. „Mir wird ganz schlecht bei dem Gedanken, dass ich meinen ursprünglichen Plan vielleicht ändern muss. Ich will doch in Neuseeland überwintern und nicht in Australien“, schreibt Gudrun Calligaro später in ihrem Buch ‚Ein Traum wird wahr‘. Wellen schlugen ins Cockpit, unter Deck hat es das Bücherbord aus seiner Verankerung gerissen, griechische Philosophen fliegen gemeinsam mit nautischer Literatur und Hermann Hesse durch die Messe, doch *Mädchen* und Skipperin kämpfen weiter. Beidrehen unter Trysegel und Sturmfock, doch was nun? Dann plötzlich ein Schlag – *Mädchen* kentert durch! Doch die knapp 20 Jahre alte Yacht, eine 9,25 Meter lange und drei Meter breite Dufour Arpège, übersteht das Horrorszenerario ohne größere Schäden. Die Fahrt geht weiter, das Ziel heißt nun endgültig Australien.

Rund einen Monat lang wird *Mädchen* fit gemacht für die Weiterreise – dann endlich Neuseeland. Elke und Uwe Nordmeyer, die damaligen Stützpunktleiter des TO in Whangarei, übermitteln schnell die sichere Ankunft an die Eltern zuhause in Stuttgart. Gudrun Calligaro hat sich auch von der aufgewühlten, dunklen Tasmansee nicht unterkriegen lassen. Sydney – Whangarei – 13 Tage, 1337 Seemeilen im südhemisphärischen Winter.

Vier Monate bleibt sie. Große Reparaturen stehen an. An manchen Stellen hat sich an Deck das Laminat vom Schaumkern gelöst. Die *Mädchen* ist nicht mehr die Jüngste. 17 Jahre lang fungierte sie als Ausbildungsyacht des Stuttgarter-Segel-Clubs, ein harter Job für ein Schiff – und nun die Weltumsegelung.

„Von Neuseeland kommt man nur schwer wieder los“, bekommt sie zu hören und man müsse schon auch einmal den Sommer dort erleben, doch sie zieht es weiter, ihrem großen Ziel entgegen – Kap Hoorn! Abfahrt 12. November 1989 – „Bis zum 100sten Längengrad West soll der 45. Breitengrad mein südlichstes Limit sein. Erst danach will ich den Aufstieg für die Kap-Umrundung beginnen, um Schiff und Mannschaft so lange wie möglich zu schonen.“

Der Kurs ist gut, der Südpazifik versöhnlich, dann aber kommt er doch, der stärkste Sturm der Reise, auch diesen überstehen die beiden. Jetzt steht Kap Hoorn nichts mehr im Wege – dann ... *Mädchen* läuft aus dem Ruder, Ursachenforschung – der Ruderbolzen ist gebrochen. Gudrun Calligaro bleibt scheinbar nichts erspart. Ersatzbolzen – Fehlanzeige. In Sydney hatte sie ihn noch ausgebaut, wollte einen neuen anfertigen lassen, aber es kam nicht dazu. Doch Glück im Unglück, in Whangarei hatte TO-Stützpunktleiterin Elke Nordmeyer eine kleine Unregelmäßigkeit in einem Bolzen der Selbststeueranlage entdeckt. Ein Ersatzbolzen wurde gekauft und nun steckt er im Ruderkopf. Eine Notlösung auf Zeit, er ist zu dünn. *Mädchen* lässt sich nur notdürftig

steuern. Eine Entscheidung muss fallen. Gudrun Calligaro bricht ihre Kap-Hoorn-Umrundung schweren Herzens ab! Der große Traum ist geplatzt.

Am 27. Dezember fällt die endgültige Entscheidung – Kurs Nord, nächstes Ziel Valdivia, Chile, noch 600 Seemeilen.

Und dann der Landfall – „Ich sag Justo Bescheid“, wird sie begrüßt, „er ist TO-Stützpunktleiter und wird Dir helfen“. Damit, auch hier im abgelegenen Valdivia auf den TO zu treffen, hatte sie nicht gerechnet. Justo Schüler Boekenmeyer vertritt auch heute noch den Verein in Südkile.

Bald schon stand die nächste Entscheidung an – Reparaturen können bekanntlich dauern – für Kap Hoorn wurde es zu spät, es war bereits Ende März, die Patagonischen Kanäle einhand und ohne weitere Vorbereitung zu riskant, was bleibt ist der Panamakanal. Am 21. März 1990 bricht Gudrun Calligaro nach Norden auf, dann die Kanaldurchfahrt, Miami und von dort aus über den Atlantik von West nach Ost direkt nach Brest, noch einmal 41 Seetage, 4176 Seemeilen. Die erste Einhand-Weltumsegelung einer deutschen Seglerin ist nach 31.834 Seemeilen, 338 Seetagen und nur sieben Stopps beendet! Eine großartige Leistung ist geschafft!

Eine so besondere, dass es gar keine Frage war, dass man diese auch auszeichnen würde. Gudrun Calligaro erhielt für ihre Einhand-Weltumsegelung den Trans-Ocean-Preis, die Trans-Ocean-Medaille, den Schlimbach-Preis des Kieler Yachtclubs (als erste Frau!), das Silberne Lorbeerblatt der Bundesrepublik und den Award of Merit des Ocean-Cruising-Clubs (OCC).

Es war eben eine einmalige Reise und eine großartige Erstleistung eines einmaligen Teams – Gudrun Calligaro und ihre *Mädchen*.

EINHAND DURCH DIE NORDWESTPASSAGE

Mitte Mai 2017 segelten wir, *Nahaj* und ich, von Hawaii zu den Aleuten. Jeden Tag fiel die Wassertemperatur um exakt ein Grad. Dann ging es weiter von Dutch Harbor nach Nome in der Beringsee. Ein Ort voller Legenden, Tragödien und Goldgräberschicksalen – bis zum heutigen Tag.

Hier begann das Abenteuer der legendären Nordwestpassage!

Die Distanz nördlich des Polarkreises war auf meiner Route aufregende 3683 Seemeilen lang.

Ab Nome besuchte ich im arktischen Alaska und Kanada 14 Ankerplätze und hatte in den drei Orten Cambridge Bay, Gjoa Haven und Arctic Bay Versorgungsmöglichkeiten. Mit etwas Geduld und guter Wetterplanung (Dank an Victor Wejer, Peter Semotiuik und Ham Jerry) konnte *Nehaj* beachtliche 75% der Strecke unter Segeln zurücklegen. Wir hatten insgesamt nur 199 Motorstunden und der Dickinson Diesellofen brannte etwa 60% der Zeit.

Vom Pazifik zum Atlantik auf den Spuren von Roald Amundsen! Allein der Herausforderung willen, ein Abenteuer, das nur *Nehaj* und mich betrifft, denn selbstverständlich würde ich auch auf dieser Strecke solo segeln. Ich zweifelte sehr an mir selbst, weil ich wusste, dass dies ein sehr gewagter Plan ist.

Doch schon der erste E-Mail-Kontakt mit Victor Wejer in Toronto war absolut positiv. Seit vielen Jahren unterstützt er mit unendlich hohem Einsatz die Yachten auf ihrem Weg durch die Nordwestpassage. Er sendet individuelle Eiskarten, Wetterinfos und viele gute Tipps. Victor schickte mir die neueste Liste mit detaillierten Beschreibungen von Ankerplätzen und Rasterkarten, die meine mangelhaften elektronischen Seekarten von Navionics und C-Map perfekt ergänzten. Im Internet studierte ich die täglichen Eiskarten. Im Osten von Point Barrow saß dickes Wintereis bis zur

Küste fest (genannt ‚FastIce‘) und die östliche Arktis war noch total dicht. Ich war viel zu früh dran.

Während der dreiwöchigen Wartezeit in Nome kamen acht weitere Segelyachten an. Fast alle hatten viel Crew an Bord, nur einen weiteren Einhandsegler gab es, der dann aber doch seine Freundin mit an Bord nahm.

15. Juli – Leinen los. Hochsommerlich ruhiges Wetter, 24 Stunden Tageslicht. Mit Südwind von zwei bis fünf Beaufort huschte *Nehaj* zufrieden an den Diomed Islands vorbei und durch die Beringstraße, ließ die Internationale Datumslinie und Sibirien im Abstand von zehn Seemeilen an Backbord und segelte auf 66°44' Nord behutsam über den Polarkreis, alles easy!

Wie durch einen sanften, feuchten Vorhang zogen wir ruhig dahin, als mein AIS-Alarm wegen eines Schiffes, ohne Namen und in nur noch 1,9 Seemeilen Abstand, schrillte. Sehen konnte ich es im Nebel nicht. Kollisionskurs lag! Endlich bekam ich Funkkontakt, wir konnten die Situation klären und man versprach mir, dass dort 16 Augen Ausschau hielten. Lange Zeit segelten wir mit identischer Geschwindigkeit im knappen Abstand und meine Einhandsegler-Ruhe war dahin. Dann wurden sie unter Spinnaker etwas schneller und die 16-Meter-Yacht verschwand gespenstisch zuerst im Nebel und gleich darauf auch wieder vom AIS. Im wechselhaften Wind würden sie wohl bald motoren, während *Nehaj* und die Selbststeueranlage ‚MissAries‘ mit drei bis sechs Knoten weitere zwei Tage lang glücklich segelten. Nach viereinhalb Tagen fiel der Anker auf nur 2,50 Meter Tiefe in der seichten Elson Lagoon bei Point Barrow. Alles war friedlich in der riesigen Bucht, die vor zwei Wochen noch eisbedeckt gewesen war.

Am Abend, als ich wieder auslief, sprach ich am UKW mit dem erfahrenen Captain eines Schleppers, der schon seit zwölf Jahren in die Arktis fährt. Er würde noch viele Tage lang knapp vor der Elson Lagoon seine



Position halten, da er in die seichte Bucht nicht einfahren und draußen in der bewegten See auch nicht ankern konnte. Er war absolut überzeugt davon, beim noch sehr dichten Eis und bei Starkwind seine Fahrt nach Prudhoe Bay momentan nicht fortsetzen zu können. Über die Eissituation Offshore hatte er keine Infos.

Genau dort wollte ich aber hin! Zwischen Point Barrow und Herschel Island (440 Seemeilen in vier Tagen) hatte *Nehaj* im tiefen Wasser 100 Seemeilen nördlich der Küste eine erste eindrucksvolle und sehr ungewöhnliche, kurze Eskapade im Eis. Denn Victor Wejer hatte in den Eiskarten bei 72° Nord und 152° West eine schmale Lücke entdeckt, umgeben von dichtem Eis. Sein Plan war ideal, ging perfekt auf und ersparte mir damit drei draufgängerische Tage im Eis in seichtem Wasser ganz knapp vor der Küste.

Das Wetter blieb unbeständig, oft kam frischer Wind entweder von vorne oder günstig aus Westen, wochenlang gab es kaum Flaute. Angeblich war dies der Grund, warum das Eis weit im Osten nur zaghafte schmolz. Aber so konnte *Nehaj* bei 24 Stunden Tageslicht weite Distanzen von 145° West bis 095° West in völlig eisfreiem Wasser segeln, die Längengrade purzelten nur so dahin. Am 29. Juli gab es exakt im Norden den ersten Sonnenuntergang der bei klarer Sicht mit arktischen Verzerrungen ein stundenlanges Spektakel bot.

Gute Ankerplätze fand ich in Summers Island, Point Pearce und in Cambridge Bay, mit zwei beziehungsweise vier Tagen Abstand. Bei Hat Island erkundete ich nicht vermessene Gewässer in der Nähe des Wracks der HMS Erebus, der dramatischen Franklin Expedition, um bei Gegenwind einen Ankerplatz zu suchen. In der Simpson Strait gab es ab dem 18. August 2017 tagelang Flaute. Auch nach Verlassen des kleinen Orts von Gjoa Haven hatten wir durch die James Ross Strait und um Cape Victoria eine eisfreie Passage.

Dort sah ich zum ersten Mal massives Packeis voraus. Nach einer Anker Nacht am Kap schummelte ich mich zunehmend im Slalomkurs an der Küste entlang. Das massive Eis im Larsen Sound blieb links liegen, während ich in Ufernähe der Boothia Peninsula noch freie Wege im Eis erkunden konnte. Aber am nächsten Tag reichte am Kap Andreasen undurchdringliches Eis bis ans Ufer heran: 200 Meter im Westen lag die weiße Wand des Packeises, 200 Meter im Osten das kahle Ufer, unterm Kiel nur noch 50 Zentimeter Platz und vor mir eine geschlossene Barriere! Gleich dahinter lag sehr verlockend wieder freies Wasser. Nur acht Stunden zuvor konnten zwei Kiwi-Yachten ohne dieses neue Hindernis hier durchfahren.

Unter der Kraft von 52 Diesel-Pferden ramnten wir immer heftiger auf den schwächsten Punkt, wo sich eine Eisplatte halb abgesunken verkeilt hatte. Mit jedem der fünf Anläufe schob sich der Bug etwas weiter aus dem Wasser, aber das harte Eis gab nicht nach. Zum Glück rutschte der runde Bug von *Nehaj* immer wieder langsam zurück ins Wasser.

Der nächste Versuch würde *Nehaj* endgültig in dieser gefährlich geneigten Position fesseln, ich musste diesen unvorstellbaren Irrsinn beenden! Ich schaffte es gerade noch das Boot zu drehen und wegzukommen, bevor uns die riesigen Eisschollen in leichter Strömung von Achtern in der Sackgasse festnageln konnten.

Irgendwo vor dieser Küste verbrachte ich auf drei Meter Wassertiefe eine unruhige Nacht vor Anker. Hinter einem riesigen Eispilz, der auf Grund saß, hatte ich Schutz vor dem Treibeis gesucht. Am nächsten Tag hatte sich nichts verändert und in dichtem Nebel suchte ich einen Weg zurück nach Pasley Bay. Leider war dann die Flautezeit zu Ende und Nordwind drückte polares Eis im Peel Sound und McClintock Channel nach Süden.

Das war schließlich auch der Grund dafür, warum *Nehaj* 34 Seemeilen weiter nördlich ganze neun Tage lang in Weld Harbour festsaß.

Über 9-/10tel Packeis blockierten nun den Weg sowohl voraus zur Bellot Strait als auch zurück nach Gjoa Haven.

Mit jeder Winddrehung musste ich natürlich den Ankerplatz nach Luv wechseln, um vom Treibeis in der Bucht nicht aufs Ufer gedrückt zu werden. Mein Versuch, einmal bei kurzzeitigem Südwind den Weg durch die Tasmanian Islands zu finden, endete erneut in der Sackgasse. Man kann das Eis nicht mit Gewalt bezwingen.

Über SSB-Funk und in E-Mails hörte ich die täglichen Meldungen über die Aktionen in der Franklin Strait, nur wenige Meilen entfernt: Kanadische Eisbrecher waren dort im Einsatz. Die Behörden verboten wegen dieser extremen Eissituation, Segelyachten den Weg von Ost nach West und schickten sie nun zurück nach Grönland – so etwas gab es bis dahin noch nie.

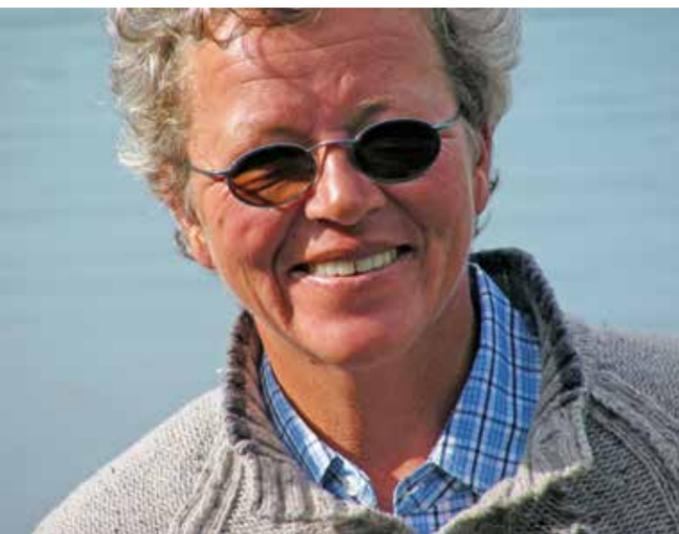
Nach einer Woche ohne die kleinste Veränderung im Eis begannen wir bei der täglichen Funkrunde scherzhaft über die anstehende, elfmonatige Überwinterung in der Wildnis von Weld Harbour zu sprechen, obwohl das eigentlich gar nicht so lustig war. Doch noch blieben drei Wochen bis zum ‚Freeze-Up‘ in der Nordwestpassage.

Und tatsächlich: Am 2. September waren die Bedingungen perfekt! Es herrschte nur leichter Wind und die riesigen Eisschollen hatten sich geöffnet. Im ersten Tageslicht zog unsere inzwischen kleine Karawane los. Dabei berührte *Nehaj* kein einziges Mal das Eis, nie musste sie sich den Weg mit Gewalt frei drücken. An diesem Tag schafften wir die gesamte Strecke bis zur Bellot Strait und schlüpfen mit der letzten günstigen Tide sogar noch hindurch. Es

waren genau diese kritischen 90,4 Seemeilen, die für eine Passage zum Atlantik noch fehlten! Es war eisigkalt, dazu noch Schneetreiben. Die Augen tränten bei der Suche nach den Lücken im Eis. Alleine an Bord musste ich natürlich die gesamte Zeit im Cockpit von Hand steuern. Ich war in meine dicksten Klamotten eingepackt. Alle fünf Stunden ließ ich *Nehaj* treiben und machte eine kurze Pause unter Deck. Der Autopilot war wegen extremer magnetischer Störungen schon seit Cambridge Bay nicht mehr zu benutzen.

Dieser einzige Tag des ‚Buddy-Boating‘ seit sehr vielen Jahren hat mir voll und ganz gereicht.

Als ich am folgenden Tag im Prince Regent Inlet zwölf Stunden lang kein Eis sah, wurde ich nachlässig. Doch ich bekam sofort meine gerechte Strafe, als *Nehaj* unter voller Besegelung mit sechs Knoten Fahrt auf Packeis donnerte, während ich unter Deck eine Tasse Kaffee schlürfte. Aber sie rutschte nicht seitlich weg oder schob sich hoch, sondern ramnte wie gegen eine zwei Meter hohe Betonmauer und ihre 14 Tonnen standen schlagartig still, oh Boy! Nur gut, dass *Nehaj*s Rigg und Rumpf heftig überdimensioniert sind. Wenige Sekunden darauf polterte sie nach Lee weg, als sei überhaupt nichts passiert, nahm Fahrt auf und ‚Miss Aries‘ steuerte bereits auf die nächste massive Eisplatte zu. Es blieb keine Zeit, um die Segel zu bergen, den Motor zu starten oder auch nur Handschuhe und Jacke anzuziehen. Eine halbe Stunde lang segelten wir dann in fast dunkler Nacht im Zickzack durchs Eis. Wie durch ein Wunder tat sich im letzten Moment knapp voraus immer wieder eine schmale Öffnung auf, es war eine gespenstische Fahrt. Dann lag endlich freies Wasser voraus, meine Finger waren halb erfroren und der Schock saß mir enorm in den Knochen. Ich überließ ‚Miss Aries‘ das Ruder und stürzte nach unten, um die Bilgen zu inspizieren – knochentrocken! Dieser massive Aufprall hätte sicherlich gereicht, um eine Schweißnaht zu sprengen.





War es ein einfacher Start in Nome, so wurden die Bedingungen im zweiten Teil immer anspruchsvoller.

Im Lancaster Sound fror Spritzwasser an der Reling zu Eiszapfen und verwandelte das Treadmaster-Deck beim Segelwechsel zur Rutschbahn. Dann fegte der erste heftige Herbststurm mit über 50 Knoten heran. Zum Glück fand ich im 60 Meilen tiefen Fjord beim Ort Arctic Bay Schutz. Dennoch war es eine harte Nacht, während der mich das ‚Dingo-Riding-Sail‘ aus Tasmanien davon abhielt, vor Anker wild hin und her zu schwingen. Es gab zehn Zentimeter Neuschnee und am nächsten Tag konnte ich *Nehaj*s Namen in den weißen Teppich trampeln.

Die Baffin Bay und Davis Strait empfand ich im September als sehr gefährlich. Tagsüber sind die aus Grönland kommenden Eisberge der Größe Medium (<45m hoch und <120m breit) und Small (<15m hoch) nicht sehr gefährlich. Aber in den dunklen Nächten sind sie ein massives und unsichtbares Hindernis.

Bei Starkwind und in rauer See konnte mein Radar nichts erkennen, Bergy Bits (<5m hoch) und Growler (<1m hoch) sind nicht besonders spektakulär, aber fast genauso gefährlich. Nur wenige Yachten erwähnen das in ihren Berichten, weil sie

entweder ruhiges Wetter hatten oder in der Gegenrichtung noch früh im Sommer fuhren. Ich drehte nachts bei und versuchte, in der Geschwindigkeit der Eisberge zu driften, aber es blieb Russisches Roulette. Mein großer Vorteil war, dass zum Ende der Saison und kurz vor dem ‚Freeze-Up‘ die geringste Eisdichte herrscht.

Nach genau tausend nervenaufreibenden Seemeilen seit Arctic Bay bekam ich zur Ankunft in Grönland in der letzten Nacht auf See ein gewaltiges Nordlicht-Schauspiel präsentiert: Gigantische, schimmernde Vorhänge wallten genau über uns von Horizont zu Horizont. Fast berührten sie die Mastspitze und schienen sich bis ins unendliche Weltall fortzusetzen. Ich fühlte mich ganz klein, ein wenig verzaubert und war vor allem sehr dankbar, dass mich *Nehaj* sicher vom Pazifik in den Atlantik gebracht hatte.

Nach dieser gelungenen Passage ist Susanne Huber-Curphey die erste Frau, die einhand die Nordwestpassage durchsegelt hat und gleichzeitig das erste Solo-Boot, das in einer Saison die Nordwestpassage von West nach Ost passiert (Anm. d. Red.)




50 Jahre TO e.V.
Herzlichen Glückwunsch und
Danke für 30 Jahre freundschaftliche Verbundenheit

Die in dieser Zeit weiterentwickelten PREUSS Yachtversicherungs-Konzepte basieren auf fundierten Erfahrungen aus der Welt des Langfahrt- und Blauwassersegelns. PREUSS Bedingungen sind klar, umfassend, praxiserprobt, im fairen Preis-Leistungs-Verhältnis. Wir wissen, dass es im Notfall auf konkrete und schnelle Entscheidungen ankommt, und wir bieten Hilfe und Beratung, wo immer sich Segel- und Motoryachten gerade befinden. Fairness und Vertrauen sind Maßstab für PREUSS Yachtversicherungen und Auslandsreise-Krankenversicherungen – erst recht für TO-Freunde.

Claudia Masson im Namen der gesamten PREUSS-Crew

JUST TO BE SAFE

www.preuss-yachtversicherungen.de

PREUSS
YACHTVERSICHERUNGEN

© Sauer Marketing 8.2018



DR. JÖRGEN MEYER DER ALTE MANN UND DIE SEE

05. Einmalige und ganz besondere Reisen



Mit 65 Jahren erfüllte sich Dr. Jörgen Meyer einen Jugendtraum und vollendete 1971/1972 eine Einhand-Weltumsegelung mit seiner 11,25 Meter langen *Paloma*. Während seiner Reise um die Welt legte er lediglich drei Stopps ein. Über Panama, Port Moresby und Kapstadt erreichte er nach 351 Tagen wieder Cuxhaven, wo ihm ein großartiger Empfang

bereitet wurde. Er erzählte bei seiner Ankunft von Stürmen und Walbegegnungen, von Schlafmangel und einem Etmal von 172 Seemeilen. Von Trans-Ocean wurde er 1972 für diese Reise mit dem Trans-Ocean Preis ausgezeichnet. Ihm war die schnellste Weltumsegelung eines deutschen Seglers gelungen und das hatte bei ihm offensichtlich die Lust auf mehr geweckt.

Schon zwei Jahre später rüstete er in Cuxhaven die gecharterte 16 Meter-Yacht *Butera* für eine Nonstop-Weltumsegelung von Ost nach West um alle Kaps im Southern Ocean aus. Die Yacht war von einer oberbayerischen Werft für die Transatlantik-Einhand-Regatta OSTAR 1968 gebaut worden, konnte damals aber nicht rechtzeitig fertiggestellt werden. Dr. Meyer hatte die *Butera* in sechs Wochen von der Adria nach Cuxhaven gesegelt und sich auf dieser Reise bereits mit dem Schiff vertraut machen können. Jetzt wurde die Yacht unter der Obhut von Helmut Bellmer ausgerüstet. Die eingebaute Seefunkanlage sollte es Dr. Jörgen Meyer ermöglichen, von allen Weltmeeren aus mit der Heimat zu telefonieren und Telegramme zu versenden.

Die *Butera* war kuttergetakelt und mit Rollreiffanlagen für Groß und Vorsegel ausgerüstet. Das Equipment war umfangreich und umfasste gleich mehrere Großsegel. Die Ausrüstung mit den Rollreiffanlagen war eine mutige Entscheidung, denn die Entwicklung dieser Anlagen steckte damals noch in den Kinderschuhen. Vermutlich versprach sich der erfolgreiche Weltumsegler davon ein einfacheres Handling der Segel auf dieser für einen 68-Jährigen doch großen Yacht.

Am 21. August 1974, gerade erst einmal zwei Jahre nach der Rückkehr von seiner ersten Weltumsegelung war es dann auch schon wieder soweit: Um fünf Uhr am Morgen

verließ die *Butera* mit der Tide Cuxhaven. Die Reise begann enttäuschend langsam. Im Englischen Kanal waren es die Westwinde und in der Biskaya hielt ihn ein mehrere Tage anhaltender Sturm auf. Mitte September hatte er im Atlantik ein größeres Fischernetz im Propeller. Doch die Maschine benötigte Dr. Jörgen Meyer zur Stromerzeugung. Viermal musste er tauchen, um das Netz mit einem Messer aus dem Propeller zu schneiden. Nach 46 Tagen überquerte die *Butera* am 6. Oktober 1974 schließlich den Äquator, mit gerade einmal 4337 Seemeilen auf dem Log. Das bedeutete ein Durchschnittsetmal von nur 94,2 Seemeilen.

Auf dem Weg zum Kap der Guten Hoffnung musste er weit nach Westen ausweichen, um dem St. Helena-Hoch zu entgehen. Das Glück war nicht mit ihm, denn auf das Hoch folgte ein Sturm, der ihm eine Leine so über Bord wehte, dass diese sich zwischen Rumpf und Ruder verklemmte. Erneut musste er auf offener See tauchen, um das Ruder wieder freizulegen. Nach einer Kursänderung auf Südwest kam nach Tagen der Tafelberg bei Kapstadt in Sicht. Den 38. Breitengrad Süd erreichte der erfahrene Segler, der zuvor die Welt in Rekordzeit umrundet hatte, nach 82 Tagen und 8026 Seemeilen – wieder mit einem Durchschnittsetmal von unter hundert Seemeilen.

Das erste Land seit Spanien!

Da Dr. Jörgen Meyer sich dafür entschieden hatte, das Kap der Guten Hoffnung so eng wie möglich zu runden, bekam er anschließend große Probleme mit dem Agulhasstrom, der die Südküste Afrikas entlang nach Süden und weiter südwestwärts in den Atlantik fließt. Der starke Gegenstrom, Flauten und Gegenwind machten ihm das Leben schwer. Dazu kam, dass zahllose Containerschiffe, Frachter und Fischer ihn auf Trab hielten. An Schlaf war kaum zu denken. Erst als er dem Dampfertreck entkommen war, konnte er zur normalen Bordroutine zurückkehren.

Dann wieder Sturm. Im Southern Ocean musste die *Butera* mehrere schwere Stürme bestehen. In einem seiner Funkgespräche mit Helmut Bellmer in Cuxhaven schilderte er eine besonders schwierige Situation:

„Am 6. bis 9. Dezember hatte ich einen besonders schwerer Sturm, der mit Windstärken von zehn bis elf Beaufort und



Orkanböen wehte, abzureiten. Ein hoher Seegang baute sich auf, in dem die wandernden Wellenberge 12 bis 14 Meter hoch waren. Die Wasserfläche war weiß von Gischt und Schaum. Ich nahm die Seen von achtern und ließ die *Butera* unter Sturmfock laufen. Da die Selbststeueranlage die Wucht nicht immer verkraftete, musste ich selber das Ruder übernehmen, um ein Querschlagen zu verhindern.“

Diesem Sturm konnte die *Butera* nicht, ohne Schaden zu nehmen, entkommen: Rollfock und Rollklüver wurden zerfetzt! Wie vorgesehen und geplant ersetzte Meyer sie durch konventionelle Fock- und Klüversegel. Die Windsteueranlage, die ebenfalls im Sturm beschädigt worden war, konnte er dank seiner handwerklichen Fähigkeiten wieder instand setzen. Am 31. Dezember 1974 musste er dreimal in den Mast, um die ganze Rollklüveranlage abzubauen. Das Rohr, auf dem das Segel aufgerollt wurde, hatte jegliche Stabilität verloren, zudem war ja auch das Segel ein Totalschaden.

Kaum drei Wochen später geriet Dr. Jörgen Meyer vom 20. bis zum 22. Januar südlich von Australien erneut in einen schweren Sturm mit elf bis zwölf Beaufort. Diesmal musste die Rollreifeinrichtung des Großbaums daran glauben. Nach

seinen eigenen Angaben wechselte er nun zwischen den verschiedenen Großsegeln, die in mehreren Größen an Bord waren. Welch ein unglaublicher Arbeitsaufwand.

Am 2. Februar 1975 passierte er schließlich nach 166 Tagen, 15309 Seemeilen und einem Durchschnittsetmal von 92,2 Seemeilen Hobart/ Tasmanien. 17 Tage später überquerte er den 180. Längengrad. Er erlebte den 19. Februar also gleich zweimal. Nun lag die endlose Wasserwüste bis Kap Hoorn vor ihm. In dieser Zeit führte er das letzte Funkgespräch mit Helmut Bellmer. Die beiden sprachen darüber, dass er, der so ambitionierte Segler, mehr als zwei Monate hinter seinem Zeitplan zurücklag, bei dem er 120 Seemeilen am Tag eingeplant hatte, und nun Kap Hoorn erst im Spätherbst passieren würde.

Die Antwort war zuversichtlich wie gewohnt: „Das macht nichts, vor Stürmen fürchte ich mich nicht. Kap Hoorn rückt jedenfalls näher. Sir Francis Chichester passierte Kap Hoorn am 31. März und Sir Alec Rose am 1. April, sehr viel später werde ich auch nicht da sein.“

Zwei Tage später sprach er noch einmal mit seiner Frau. Danach wurde von Dr. Jörgen Meyer und seiner *Butera* nie wieder etwas gehört. Die chilenische Marine hielt auf Wunsch



Empfang für den Weltumsegler, das Ehepaar Meyer mit dem früheren Oberbürgermeister Wegener und Oberstadtdirektor Dr. Eilers. Dr.-Ing. Jürgen Meyer an Bord seiner *Butera* (mi.) und beim Auslaufen in Cuxhaven (re.).



von Lloyds London an ihrer Westküste Ausschau, fand aber nicht den kleinsten Hinweis. Dr. Jörgen Meyer und seine *Butera* blieben für immer verschollen.

Zu einer erfolgreichen Nonstop-Weltumsegelung sollte es erst zehn 10 Jahre später kommen. Damals gelang als Wilfried

Erdmann mit seiner *Kathena Nui* in den Jahren 1984 / 1985 diese lange Reise über alle Ozeane um die Welt.

Anzüge nach Maß für Ihr Schiff

Segel
Sprayhoods
Kuchenbuden

Relingskleider
Sonnensegel
Textile Maßanfertigungen

Biminis
Segelkleider
Ganzbootpersenninge

Rollanlagen
Schoten/Fallen
Wanten



Die Zwei
Jens Hermann · Matthias Wegener oHG
Bremer Heerstraße 8f
28719 Bremen
Telefon (0421) 6 36 55 65
Telefax (0421) 6 36 55 92
E-Mail: die-zwei@t-online.de

MIT MUT UND ZUVERSICHT – AUF EIGENEM KIEL DURCH RUSSLAND

Der erste Herbststurm des Jahres 1982 muss eine Fügung gewesen sein. Ein russisches Fluss-Seeschiff sollte ich zum Feuerschiff Elbe 1 lotsen. Aber bei mehr als sechs Beaufort durften diese Schiffe nicht auslaufen. Anker also. Eine Fügung auch der Kapitän, mit dem ich mich während der drei Tage vor Anker täglich besser verstand.

„Wo wohnen Sie in Russland?“ „In Samara.“ „Und wo kommen Sie jetzt her?“ „Aus der Türkei.“ „Sie fahren wirklich von Bremen oder Rotterdam in das Kaspische Meer oder in die Türkei?“ Dann zeigte der Gute mir Karten von der Wolga und dem Don, schwärmte auch vom Ladogasee und den herrlichen Reisen durch sein Heimatland. Eine Idee war geboren! Ich möchte mit meinem Schiff durch Russland und nach Moskau. So oft sah man im Fernsehen die Moskwa im Vordergrund, eine verkehrsreiche Straße und die vergoldeten Kuppeln des Kreml. Genau dort wollte ich mit meinem Schiff anlegen.

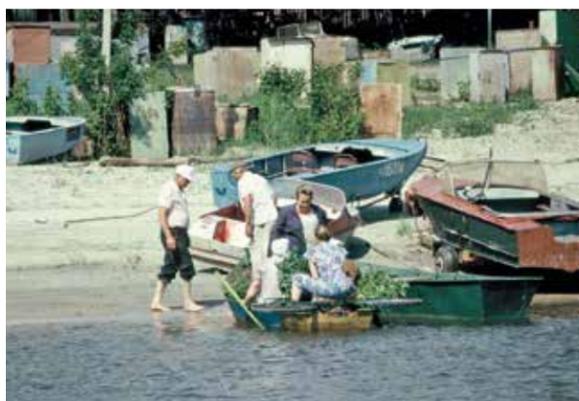
Der Verkehr auf den inner-russischen Wasserwegen ist für Schiffe unter ausländischer Flagge nicht erlaubt. Dieses Gesetz wurde von Peter dem Großen erlassen. Der hatte in Zaandam Schiffszimmermann gelernt und ein umfangreiches Neubauprogramm gestartet. Aber die Öffnung Russlands nach Westen, Fremde auf unseren Flüssen und Gewässern? Njet! Kein Gesetz ohne Ausnahme. Ich wollte mit meinem Schiff nach Moskau. Und die Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Helsinki hatte

für einen Wandel im Denken gesorgt. Schwerter zu Flugscharen, Jugendbegegnungen und Völkerverständigung waren in. Erste Kontakte zur russischen Botschaft also, zum Außenministerium, Ministerium für Sport, zum russischen Fernsehen. Und als Antwort der schon bekannte Satz, der in meinem Fall zusätzliche Energie mobilisierte, denn nur wer aufgibt hat verloren. Jahr für Jahr schrieb ich, telefonierte ich mit den zuständigen Stellen in Russland, lernte viel über die Wasserwege und baute Beziehungen auf, hatte Russen als Gast bei mir. Und plötzlich Gorbatschow, Glasnost, Perestroika und Rückenwind für mich – dann im Frühsommer 1994 Auslaufen nach St. Petersburg.

Sposmoker lief mit flotter Fahrt unter vollen Segeln, als wüsste das Schiff, dass ich schnell nach St. Petersburg wollte. Irgendwann aber an der seewärtigen Grenze im Finnischen Meerbusen ein großer Krieger und ein unmissverständliches Halt. Stoi! Granitsa! Ein Boot wurde ausgesetzt und ein junger Offizier kam bei uns an Bord. Es sollte ein Lernprozess für den Mann werden, denn Papiere und Dokumente wie die unsrigen hatte er noch nie gesehen. Die Route in unseren Pässen war schlicht unmöglich, weshalb er mit seinem Walkie-Talkie und mit unserem UKW lange mit seinem Mutterschiff reden musste.

Und dann das Go! Sie sind eingeklärt!

An der Festung Kronborg vorbei steuerten wir St. Petersburg und den Baltischen Yachtclub an.



Für die Verpflegung ist gesorgt – frische Fische aus dem Strom (o.), Dorfleben am Ufer des Don (u.) und damals typisches Dorf am Wolga-Ostsee-Kanal (re.o.). Noch eine Durchfahrt – die letzte Brücke in Rostow am Don (re.u.).





Die 85 Meter hohe „Mutter-Heimat“ steht auf dem Marmajew-Hügel im südrussischen Wolgograd. (o.). Einsames Holzhaus am Ufer des Swir. (re.o.) und Wasserschleppen für die Weiterfahrt (re.).



Die wunderbare, tapfere, hilfreiche Tatiana Bykova, TO-Stützpunktleiterin in St. Petersburg, hatte fleißig gearbeitet. Auch ein touristisches Programm gab es wie selbstverständlich. Aber da gab es noch zwei Helfer, ohne die unsere Reise nicht gelungen wäre: Der Sportschiffer Alexander und die Studentin Svetlana, auf Russisch Sascha und Sveta würden uns bis Jalta begleiten. Russische Karten für die gesamte Strecke, Walkie-Talkies und eine Menge Papiere. Tatjana sei Dank. Der Aufbruch musste schließlich an einem schönen Sommermorgen sehr früh erfolgen, denn die Brücken im Venedig des Nordens öffnen nur nachts. Viele Türme und Kuppeln blieben im Kielwasser und die Fahrt zwischen begrünten Ufern durch eine zauberhafte Landschaft brachte Normalität in den Bordalltag. Die Newa aufwärts hieß jetzt das Programm. Alle drei Diesel leisteten Schwerstarbeit, bis es bei Schlüsselburg auf den abendlichen Ladogasee hinaus ging. Weiter zur Mündung des Swir und auf dem Onegasee nach Norden zur früheren Hauptstadt Kareliens, nach Petrosawodsk. Dort wohnte der schon zum Freund gewordene Chef der Wasserstraßenverwaltung, den wir unbedingt besuchen wollten. Ausflüge folgten natürlich auch hier, dazu Einladungen an Land und an Bord und dann ging es endlich mit Kurs Süd zum Wolga-Baltik-Kanal oder auch Wolga-Ostsee-Kanal. Dort geht es durch sechs Schleusen achtzig Meter in die Höhe. Oben angekommen befanden

wir uns 163 Meter über dem Meeresspiegel.

Besatzung: Von Kiel bis Istanbul waren das meine Frau und mein Freund Rudolf Klein. Von Istanbul ‚außen rum‘ nach Cuxhaven Klein und ich. Von St. Petersburg bis Jalta zusätzlich Sascha und Sveta. Von St. Petersburg bis Tscherepowetz zusätzlich der Sohn meines Freundes aus Petrosawodsk.

Ausrüstung: Ein Diesel in jedem Rumpf und zusätzlich ein starker Diesel-Außenborder. Karten für die gesamte Reise. UKW, Kurzwelle, Walkie-Talkies, Lote, Fahrtmesser, GPS, Magnetkompass und ein bordeigener Portalkran.

Wasser und Proviant, wie Dosen und Nudeln, hatten wir für Monate im Gepäck. Doch auf den Märkten unterwegs konnten wir alles an Gemüse und Obst kaufen, was die Gärten und Äcker hergeben.

Route: Von Kiel ging es nach St. Petersburg, dann die Newa aufwärts zum Ladogasee, dann Überquerung des Sees und die Swir aufwärts zum Onegasee, weiter nach Norden, im Kanal zur Wolga und den Fluss abwärts gen Wolgograd, Kanal zum Don, den Don abwärts zum Asowschen Meer und von dort aus durch die Meerenge von Kertsch hinein ins Schwarze Meer und weiter nach Jalta und Istanbul.



Als Sprachgenie unersetzlich, die Studentin Svetlana, kurz Sveta (li.). Sascha, Sportschiffer und unermüthlicher Helfer, fuhr von St. Petersburg bis Jalta an Bord der Spotsmoker mit (re.).

Von dort aus führte uns die Reise durchs Mittelmeer, den Atlantik hinauf nach Norden durch den Englischen Kanal in die Nordsee und schließlich nach Cuxhaven.

GEDANKENSPLITTER

Wir durften ein wunderschönes Land durchreisen. Wir trafen gastfreundliche Menschen. Wir warfen ständig falsche Vorstellungen ins Kielwasser. Die Reise ähnelte bald einer Urlaubsfahrt in Schweden oder Finnland mit abendlichem Ankern in einer Bucht und Ausflügen in den großen Städten. Es war gleichwohl die ungewöhnlichste, herausragendste, gefährlichste, unvergesslichste Fahrt unter meinen diversen Extremreisen.

Die Wolga ist der längste Fluss Europas, ist eine Kette von riesigen Stauseen, das meint jeweils Inselwelt mit vielen Fahrwassern, dann der nächste große See, der Damm mit Schleusen und wieder Inselwelt. Gleichwohl bietet die Route eine schnelle Verbindung von der östlichen Ostsee in das östliche Mittelmeer. Aber es ist nicht so, dass jemand, der sich von St. Petersburg an immer am rechten Ufer hält, irgendwann in Rostow wieder herauskommt. Man braucht gute Karten. Die Befahrung und Betonung ist logisch aufgebaut und begeistert dicht gesetzt. Wer nicht Kyrillisch

lesen und Russisch sprechen kann, braucht einen Lotsen. Das ‚Maritimsprech‘ mit den Schleusen und mit der übrigen Schifffahrt muss auf Anhieb verstanden werden. Mit starkem Berufsschiffsverkehr, plus Baggern, Peil- und Inspektionsfahrzeugen, Seil- und Kettenfähren ist zu rechnen. Auch mit Wartezeiten vor den Schleusen. Die Regelung erfolgt durch Sprechfunk, Lichtsignale, Lautsprecher.

Woran ich mich heute noch erinnere? An so Vieles. Da war zum Beispiel die Oma in Gummistiefeln und Kittelschürze, die im Garten ihres Hause an der Newa stand. So viele sah ich ihr gleichend auf der Welt. Die freundliche Frau, die uns mit Obst aus ihrem Garten beschenkte. Ein Sommertag im früheren Stalingrad und Eis essen vor dem Restaurant, wohlgerichtet in Stalingrad! Die Ankunft in der Luxus Marina in Istanbul. Ein tiefes Gefühl der Dankbarkeit für meine russischen Freunde erfüllt mich auch heute noch.



Einhand segeln sie normalerweise, doch diesmal wurde eine Schleppfahrt daraus

AN EINEM SEIL

Es sollte der letzte lange Schlag werden, von Bunbury, Westaustralien, nach Neuseeland. Susanne Huber-Curphey und Tony Curphey waren wie gewohnt jeder auf seinem Schiff unterwegs. Nach dem Start Ende Februar 2008 wollte man sich beim Landfall wieder treffen, der eine wie gewohnt auf den anderen warten, doch dann kam alles ganz anders:

Wir segelten beide Ende Februar 2008 in Bunbury, Westaustralien, los.

Nach einer windigen Umrundung von Cape Leeuwin bei Ostwind acht Beaufort hatten wir ständig wechselndes Wetter, viele Flauten und auch überraschend häufig Gegenwinde in der Great Australian Bight bis weit über 45° Süd. Ein Tief brachte Sturmstärke und sowohl Tony auf seiner Yacht *Galenaia*, einem 27 Fuß Holzboot, wie auch ich auf *So Long*, einer 41 Fuß Rhodes Sloop, mussten in schwerer See für 41 Stunden unseren ‚Series Drogue‘ ausbringen. Unserer Meinung nach ist dies die einzig sichere Methode, um Schwerwetter abzuwettern.

Während unserer Zeit auf See hatten Tony und ich mehrmals täglich Funkkontakt und am 29. Tag auf See berichtete Tony von einem Leck nach der Passage einer Kaltfront. Er musste stündlich pumpen! Während einer kühlen Tauchaktion auf 43° Süd in der Tasmansee stellte er fest, dass Ruderskeg und Ruderblatt auf *Galenaia* stark beschädigt waren. Das Ruder war im oberen Bereich gebrochen. Es war nicht auszuschließen, dass er eine eventuelle Kollision mit Treibgut oder einem Wal bei der Geräuschkulisse auf einem kleinen Boot in Schwerwetter nicht bemerkt hatte. Er konnte den Skeg notdürftig mit Leinen sichern. Doch die Situation war ernst, denn Schlechtwetter ist in der Tasmansee immer zu erwarten und weitere Schäden könnten für *Galenaia* zum Verhängnis werden. Zu diesem Zeitpunkt war ich nur 150 Seemeilen entfernt, denn ich lag nach der Passage südlich von Tasmanien etliche Tage in Flauten fest.

Noch bevor weitere Aktionen zwischen uns oder den Funkern auf einem australischen Amateurfunknetz besprochen wurden, hatte ich meinen Kurs geändert, um Tony eventuell Hilfestellung zu geben. Tony stimmte zu und erklärte, lieber von mir als von den offiziellen Seenotstellen gerettet zu werden, falls er sein Epirb aktiviert. Dies wurde später als eine Aktion von Seemannschaft und Selbstverantwortung gelobt.

Zwei Tage später, am 29. März 2008, erreichte ich die *Galenaia* in der weiten Tasmansee. Es brauchte einige Versuche,



Unter Segeln fährt die *So Long* voran, schleppt die *Galeneia* von Tony Curphey über die Tasmansee nach Neuseeland.

bis Tony eine Leine zur *So Long* werfen konnte, während ich in Lee vorbeisegelte. Unsere beiden Boote schoben sich dabei im drei Meter hohen Schwell entweder weit auseinander oder kamen sich plötzlich gefährlich nahe. Kurz vor Dunkelheit konnten wir jedoch eine 100 Meter lange Schlepptrasse sichern und unsere Woche ‚Schleppen unter Segeln‘ begann.

Zeitweise war es aufregendes Segeln mit über sechs Knoten, teils nervenaufreibend in Flauten. Doch ich musste dabei ständig aufpassen, während der zahlreichen Segelmanöver auf der *So Long*, mit Reffen oder Vorsegelwechsel, nicht über die Schleppleine zu segeln. Tony konnte meist mit geringer Besegelung im Schlepp helfen. Zweimal entstand allerdings eine kritische Situation, als sich die Schleppleine um *Galeneias* Kiel verhedderte.

Die Amateurfunker wollten helfen und hatten mittlerweile die Behörden informiert, die sich überraschend auf unserer Frequenz meldeten. Aber wir versicherten, dass bei uns soweit alles unter Kontrolle sei. Zwei Kaltfronten haben uns mit Gewitter, Starkwind und hoher See erreicht, aber

unser kleiner Schleppverband schob sich sicher der Küste entgegen.

Freunde in Neuseeland hatten uns den Hafen von Nelson auf der Südspitze als sehr guten Platz für die Notreparatur empfohlen. Ein letztes, intensives Tiefdruckgebiet passierte am 3. April südlich von Tasmanien, doch hat es uns zum Glück nicht mehr erreicht. Im Wetterbericht wurde es mit hurrikantstarkem Wind von 55 bis 70 Knoten und phänomenalem Seegang angekündigt. Später wurden in den Häfen südlich von Melbourne und Tasmanien weit über 100 Knoten Wind gemessen. Am 5. April schleppten wir bei Hochwasser in den Hafen von Nelson (Tidenhub etwa vier Meter) nach mittlerweile 39 Tagen auf See seit West Australien. Weil so wenige Yachten hier einklarieren, gab es keine offizielle Zollpier und wir wurden an einem Schlepper im Hafen verläut. Das Einklarieren verlief ohne jegliche Probleme (trotz Bordhund Honey auf *So Long*) und *Galeneia* wurde selbst am Samstagabend noch aus dem Wasser gehoben.

Die ‚Schlepperei‘ hatte ein Ende.

WG

WIR BRINGEN IHR PROJEKT AUF KURS...

Konzept, Gestaltung,
Marketing.



LOGOENTWICKLUNG

/ GESCHÄFTSAUSSTATTUNG / WEBDESIGN & PROGRAMMIERUNG / FLYER UND FOLDER / FOTO UND KONZEPT

/ TEXT & REDAKTION / SCHULUNG / WORKSHOPS / SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE

/ GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ CONTENT-MANAGEMENT-SYSTEME (CMS) / SEO / NEWSLETTER - GEDRUCKT UND DIGITAL / WEBPFLEGE

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG / WERBEMITTEL / ILLUSTRATION / BÜCHER / KALENDER / UNSINN, FROHSINN, LEICHTSINN / LOGOENTWICKLUNG / GESCHÄFTSAUSSTATTUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG / WERBEMITTEL / ILLUSTRATION / BÜCHER / KALENDER / UNSINN, FROHSINN, LEICHTSINN / LOGOENTWICKLUNG / GESCHÄFTSAUSSTATTUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG / WERBEMITTEL / ILLUSTRATION / BÜCHER / KALENDER / UNSINN, FROHSINN, LEICHTSINN / LOGOENTWICKLUNG / GESCHÄFTSAUSSTATTUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG / WERBEMITTEL / ILLUSTRATION / BÜCHER / KALENDER / UNSINN, FROHSINN, LEICHTSINN / LOGOENTWICKLUNG / GESCHÄFTSAUSSTATTUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

/ ONLINE FAHRZEUGBÖRSE „WG-AUTOFINDER“ / MESSE / AUSSENWERBUNG / FAHRZEUGBESCHRIFTUNG / VERPACKUNG / WERBEMITTEL / ILLUSTRATION / BÜCHER / KALENDER / UNSINN, FROHSINN, LEICHTSINN / LOGOENTWICKLUNG / GESCHÄFTSAUSSTATTUNG

/ SOCIAL MEDIA / BROSCHÜREN / KATALOGE / GESCHÄFTSBERICHTE / FIRMEN- UND MITARBEITERZEITUNGEN / FIRMENCHRONIKEN / PLAKATE / ANZEIGEN

www.wg-werbeagentur.de

WOLFIE'S TOY UND DIE OSTKANADISCHE ARKTIS

Ein Törn hinauf in die Hohen Breiten ist an sich schon eine besondere Herausforderung. Doch wenn man eine solche Reise durch vielerorts unvermessenes Gebiet auch noch auf einer unisolierten Aluminiumyacht unternimmt, einer Regattayacht wie der *Wolfie's Toy*, auf der es keinerlei Komfort und noch nicht einmal eine Heizung gibt, rutscht sie ganz schnell in die Kategorie ‚einmalig‘.

Die letzten Vorbereitungen für die Arktisreise trafen wir vor inzwischen 18 Jahren beim Royal Nova Scotia Yacht Squadron in Halifax. Die Crew für die erste Etappe der Reise nach Churchill war von Deutschland hierher eingeflogen. Ich selber hatte *Wolfie's Toy* schon von Cuxhaven über die Kanaren, die Karibik und Bermuda mit wechselnden Crews hierher gesegelt. Das Schiff war im top Zustand, Proviant in ausreichender Menge gebunkert und die notwendigen Seekarten gekauft. Das große Abenteuer konnte beginnen.

Unsere Route führte uns von Halifax über St. Peter und Baddeck auf Breton Island durch die Bras d'Or Lakes und die Canso Strait in die Strait of Belle Isle nach Corner Brook / Neufundland. Ein trostloses Nest. In der Belle Isle Strait hatten wir bis zu 40 Knoten Wind und den Strom von vorne, was folgte, war eine mühsame Kreuz. Wir trafen auf die ersten Eisberge, teilweise an der Küste gestrandet, teilweise noch auf Drift. Unser erster Stop in Labrador war Red Bay, wo bereits die Basken im 16. Jahrhundert Walfangindustrie aufgebaut hatten.

Auf dem weiteren Weg nach Norden gegen den Strom, wurden immer mehr Eisberge gesichtet. Ein Sturmteufel brachte uns bis 50 Knoten Wind aus Süd-Ost, ehe wir vor Hopedal / Labrador auf ein dichtes Treibeisfeld trafen, das wir vorsichtig unter Motor um- und durchfuhren. Hopedale wurde 1782 gegründet und die Herrnhuter

Mission hat hier eine Missionsstation. Das Gebäude wurde in nummerierten Einzelteilen von Deutschland hierher verschifft und hier aufgebaut. Moderner Fertighausbau vor über 200 Jahren. In Hopedal lagen wir 24 Stunden und konnten in einem Hotel duschen, ehe wir weiter nach Norden segelten. Wir hatten im weiteren Verlauf der Reise viel Nebel, dank des Radargerätes erkannten wir jedoch jeden Eisberg rechtzeitig. Sorgen machte uns nur das Treibeis, doch blieben wir bis Churchill davon verschont. Die Gray Strait an der Nordspitze von Labrador durchsegelten wir unter Radar im dichten Nebel und mitlaufendem Strom, ehe wir in Port Burwell / Labrador unsere Wasservorräte an einem Wasserfall mit dem allerfrischstem Wasser auffüllten, das ich je getrunken habe. Port Burwell ist eine aufgegebene Inuit-Siedlung, doch nichts erinnert mehr in der wunderschönen und geschützten Bucht an die frühere Besiedlung. Allerdings hatten wir Probleme bei der Ansteuerung, weil GPS und Seekarte nicht miteinander harmonierten. Ein Problem, das wir noch öfter hatten, die gute alte Augennavigation und das Echolot waren gefragt.

Wir blieben nur wenige Stunden und durchsegelten dann die Hudson Strait nach Westen zur Hudsonbay. Ab Mitte der Hudson Strait hörten die Begegnungen mit Eisbergen auf. Bei 40 Knoten Wind kreuzten wir vor dem Wind, ehe wir mit einem langen Anlieger Ivugivik auf der Quebec-Seite der Hudson Strait anliefen. Der Dorfpolizist beschenkte uns mit Karibufleisch und zwei Meerforellen, beides bereicherte unseren Speiseplan deutlich. Nun setzten wir unseren Kurs auf Coral Harbour auf Southhampton Island ab, wo wir für 24 Stunden vor Anker lagen, ehe wir dann nach Südwesten direkt nach Churchill segelten. Der Hafen von Churchill war bei unserer Ankunft offiziell noch nicht geöffnet. Einige Ansteuerungstonnen lagen noch an Land. Wir waren das erste Schiff der Saison und überhaupt



Ausschau halten – Eisfelder ziehen über den Roes Welcome Sound im Nordenwesten der Hudson Bay

erst die vierte Yacht, die hier im Norden aufgetaucht war, vor uns nur ein Kanadier (1985), ein Amerikaner (1986) und ein Franzose (Mitte der 1990er). Wir lagen an einem Schlepper und mussten immer, wenn er raus wollte, unseren Liegeplatz wechseln. Später hat die Hafenverwaltung extra einen kleinen Ponton für uns in den Fluss gelegt, da hatten wir dann unsere Ruhe. Im Arcticpilot wird vor der starken Strömung in der Flussmündung gewarnt und empfohlen, jeweils mehrere Leinen auszubringen. Während unserer Anwesenheit riss sich dann auch tatsächlich direkt hinter uns ein Getreidefrachter los und trieb auf ein Tankschiff. Zum Glück gab es nur Blechschaden.

Im ‚Traders‘, einer unserer Stammkneipen während der Zeit bis die neue Crew anreiste, bot mir ein Gast einen Flug nach Repulsbay / Nunavut an, so könne ich die Eissituation im Roes Welcome Sound selber beurteilen. Es stellte sich heraus, dass er der Chef einer kleinen Luftlinie war und im Tausch gegen eine Flasche Whisky bekam ich zwei Tickets

für einen Flug von Churchill über Coral Harbour und Rankin Inlet nach Repulsbay und zurück. Es wurde ein großartiger Tag. Das Flugzeug, vorne Fracht, hinten Passagiere, flog nicht sehr hoch und bei klarem Wetter hatten wir eine herrliche Sicht auf unser zukünftiges Segelrevier. Im Roes Welcome Sound sah man größere Eisfelder, aber der Sound musste bis Repulsbay am Polarkreis besegelbar sein. Allerdings war es wegen des festen Eises auf der Nordseite von Southampton Island nicht möglich, diese Insel zu umrunden. Das Eis war also kein Problem, aber der Roes Welcome Sound ist unvermessen. Es gibt nur eine Lotlinie, das ist die Route des Versorgungsschiffes für Repulsbay. Nicht unbedingt geeignet für eine Segelyacht, die auch mal kreuzen muss. Ich wusste aber, dass die Walfänger mit ihren schwer beladenen Schiffen, den Roes Welcome Sound befahren hatten. Aber würden auch wir das mit unseren drei Metern Tiefgang schaffen? Nach dem Crewwechsel und erneuter Verproviantierung segelten wir mit guten Winden nach Norden. Man hatte uns in Churchill auf das Meldesystem Nordreg

aufmerksam gemacht, das die gesamte Schifffahrt in der kanadischen Arktis überwacht. Eine Teilnahme an diesem Meldesystem ist für Yachten nicht zwingend vorgeschrieben, doch wir gaben zu unserer eigenen Sicherheit von nun an täglich unsere Mittagsposition per E-Mail via Orbcom an Nordreg durch, bis wir in Grönland deren Bereich verließen. Wir trafen im Roes Welcome Sound wie erwartet auf große Treibeisfelder, die wir unter Motor vorsichtig durchfuhren. Das Eis war teilweise sehr dicht, wir fuhren einen Slalomkurs mit einem ‚Eispiloten‘ auf dem Vorschiff. Trotzdem ließen sich Eiskontakte nicht ganz vermeiden, aber das Schiff mit dem festen Alurumpf und dem flachen Unterwasserschiff rutschte manchmal einfach über kleine Schollen hinweg. In Repulsebay / Nunavut konnten wir erst bei Hochwasser in unsere Ankerbucht einlaufen. Wir blieben 24 Stunden in dieser kleinen Siedlung am Polarkreis und beobachteten die Inuit bei ihrer erfolgreichen Jagd auf Narwale. Hier oben, ganz im nördlichsten Zipfel der Hudsonbay, war vor uns erst eine einzige Segelyacht, ein Franzose. Das erzählten uns die

Nach einer weiteren Nebelfahrt liegt Wolfie's Toy sicher im Hafen von Qaqortoq, Westgrönland (o.). Zwischenstopp an der Pier der Wetterstation in Ikerassuaq im Prinz-William-Sund, Südgrönland.



Inuit, die uns mit ihren Booten am Ankerplatz besuchten. Auf dem Rückweg nach Süden und weiter auf dem Weg durch die Hudsonbay nach Osten verließ uns der Wind. Tagelange Flauten zwangen uns zu unzähligen Segelmanövern und öfter als geplant zum Motoren. Es dauerte sechs Tage, ehe wir Cap Dorset / Baffin Island erreichten. Cap Dorset liegt an einer kleinen Bucht, einem wunderbaren Ankerplatz. Der Diesel, den wir nun wirklich brauchten, wurde uns hier an den Strand geliefert. Von dort aus brachte uns ein Inuit die Kanister mit seinem Kanu zur Toy und leerte sie in unseren Dieseltank. Ein super Service. Wir konnten keine 24 Stunden bleiben, bei der Flautensegelei, die sich auch in den nächsten Tagen nicht ändern sollte, lief uns die Zeit davon. Als dann im Ostteil der Hudson Strait endlich Wind aufkam, kam dieser natürlich genau von vorne. Kreuzen zwischen Baffin Island und der Quebec-Küste bei Starkwind. Für die anschließende Überquerung der Davies Strait benötigten wir ganze dreieinhalb Tage.



Vor der Westküste Grönlands gab es wieder große Eisberge. Bei Nebel bewältigten wir mit Hilfe des Radar die Einfahrt nach Qaqortoq. Kurz vor dem Hafen riss der Nebel auf und vor uns lagen die bunten Häuser der Siedlung. Dann wieder Eisberge. Auf der Weiterfahrt nach Süden vor der Einfahrt in den Prins Christian Sund trieben mehr als 20 mittlere Eisberge, auf dem Radar konnte man sie nicht von den kleinen Felseneilanden unterscheiden. Der Kurs war wie zugena-gelt. Mit raumen Wind segelten wir mit zwölf Knoten einen aufregenden Slalom durch Eis und Felsen. Die Durchfahrt durch den Sund war ein Highlight unserer Reise. Zwischen gewaltigen Bergmassiven segelten wir an Gletschern und Wasserfällen vorbei, passierten Gletscherabbrüche und kleinere Eisberge. Für die Nacht ankerten wir in der Mam-maabucht mit einer Heckleine an Land und besuchten am Morgen die dänische Wetterstation in Ikerassuaq am Eingang des Sundes. Nach Kaffee, Wienerbröd und Smaltalk machten wir uns auf den langen Weg zu den Färöer – endgültiger Abschied aus der Welt des Eises, des Nebels und der Kälte.

Doch zwei Tage später dann der stärkste Sturm der ganzen Reise. 55 Knoten aus Nord, dazu ein gewaltiger Seegang, grünes Wasser an Deck und im Cockpit, eine echte Prüfung für die Crew und das Schiff. Wie üblich, nach dem Sturm die Flaute, doch das nächste Tief war bereits wieder unterwegs. Wir erreichten gerade noch vor den ersten Fronten Tórshavn / Färöer. Ein Hallenbad mit Sauna war dort unser großes Glück, die Wärme in der Sauna einfach himmlisch. Mit einem Mietwagen erkundeten wir die Insel, ehe wir die letzten 200 Seemeilen nach Lerwick / Shetland in Angriff nahmen. Zwölf Stunden später, nach dem obligatorischem Besuch des Lerwick Boating Club und dem Treffen mit alten Freunden aus diversen Round Britain Races, nahmen wir die letzten 500 Meilen durch die Nordsee unter unseren Kiel. Nach knapp drei Tagen waren wir im Morgengrauen wieder ‚zu Hause‘ in Cuxhaven.

In Erinnerung bleiben die unglaubliche Gastfreundschaft der Kanadier, die Freundlichkeit und Offenheit der Inuit, die wunderschönen Landschaften, der Anblick der vielen Eisberge, das Nordlicht, die farbenfrohen Sonnenaufgänge und Sonnenuntergänge, die hellen Nächte im Norden. Eisbären, Robben, Wale und seltene Seevögel vervollständigen das Bild der Erinnerungen. 7 122 Seemeilen, zwei Crews, sechs Ankerplätze, zehn Häfen, 74 Tage auf See. Es war eine unvergessliche Reise – und ist es noch immer!

In Qaqortoq gibt es seit Anfang der 1990er-Jahre nordische Kunst zum Thema „Stein und Mensch“ zu sehen. Inuit-Siedlung Cape Dorset gegenüber der nordöstlichen Öffnung der Hudson Bay. Farbenspiel mit Eis im Roes Welcome Sound. Zu Gast in der dänischen Wetterstation in Ikerassuaq.

Wolfie's Toy liegt in der Mammaa Bucht, Südgrönland, vor Anker. Blick auf Repulse Bay, Nunavut, am nordwestlichen Ausgang der Hudson Bay (von o.li. nach o.re.).



MIT DEM TRIMARAN DURCH DIE NORDOSTPASSAGE

Der chinesische Segler Guo Chuan hatte das Mini-Transat absolviert, dann auf *Green Dragon* das Volvo Ocean Race und schließlich als erster Chinese die Welt einhand nonstop auf einer Akilaria Class 40 umsegelt, von China nach China.

Er hatte es geschafft, mit seiner geschäftstüchtigen Teampartnerin Ling Ling Liu die chinesische Regierung zu überzeugen, ein Mammutprojekt zu unterstützen. Guo Chuan würde mit uns durch die Nordostpassage segeln und dann auf der Seidenstrasse nach Europa zurückkehren. Anschließend sollte es für ihn wieder nach Amerika gehen und dann von San Francisco aus im Einhand-Rekord über den Pazifik nach Shanghai. Die letzte Etappe ist ihm leider zum Verhängnis geworden. Er konnte die ungewöhnliche Doppel-Weltumsegelung tragischerweise nicht beenden. Sein Boot wurde im Oktober treibend im Pazifik entdeckt. Von Guo Chuan fehlt seitdem jede Spur.

Ich bin sehr froh, ihn gekannt zu haben und bei seiner großen Expedition Nordostpassage Navigator gewesen zu sein. Wir hatten zu sechs, unter anderem mit dem deutschen Expeditionsfotografen Tim Frank, eine vertraute Kameradschaft entwickelt, ohne den Druck eines Rennens zu spüren.

So konnten wir die einmaligen Naturerlebnisse und Eindrücke voll und ganz genießen. Der 100-Fuß-Renn-Trimaran,

die frühere *IDEC* von Francis Joyon war im Bugbereich über dreimal 13 Meter mit Kevlarschuhen versehen worden, die über die Form des Rumpfes laminiert und dann lediglich mit Sikaflexpunkten wie Überschuhe befestigt worden waren. So konnten diese nach der Reise wieder abgenommen werden.

Desweiteren experimentierten wir unterwegs mit einer Infrarotkamera für die Eissichtung. Das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven hatte uns freundlicherweise damit ausgerüstet. Allerdings verlief dieses Experiment erfolglos, die Technik vermochte nicht, durch die Segel hindurchzuschauen.

Dafür bekamen wir aber frei verfügbare russische Eisberichte. Außerdem war unsere Mannschaft sehr gut auf die Eisverhältnisse in der Passage vorbereitet.

Der Schlüssel zum Erfolg war allerdings der Russe Sergej, Präsident der Russischen Geographischen Gesellschaft, der im Kreml die absolut seltene Genehmigung zum Befahren der nördlichen Gewässer erwirken konnte. Während der Reise wurden wir dann auch durch regelmäßige Sat-Telefon-Anrufe kontrolliert.

Das Erbe des Kalten Kriegs lastet schwer auf dem westlichen Teil der Passage. Nouvelle Lande ist eines der am schwersten atomar versuchten Gebiete der Erde.



Bei der Ausfahrt aus der Passage in die Beringstraße sind wir einheimischen Fischern begegnet, Inuit mit wettergegerbten, ledrigen Gesichtern in winzigen Motorbooten. Ein großes Walross steckte den Kopf genau zwischen unseren Rümpfen hervor.

Am eindrucksvollsten waren die Polarlichter. Überhaupt das Licht der sehr hohen Breiten und diese kurzen, kaum dunkel werdenden Nächte waren wunderbare Begleiter unserer Reise.

Wir sind im Norden an die Packeisgrenze gestoßen und an ihr entlang weiter nach Osten gekreuzt.

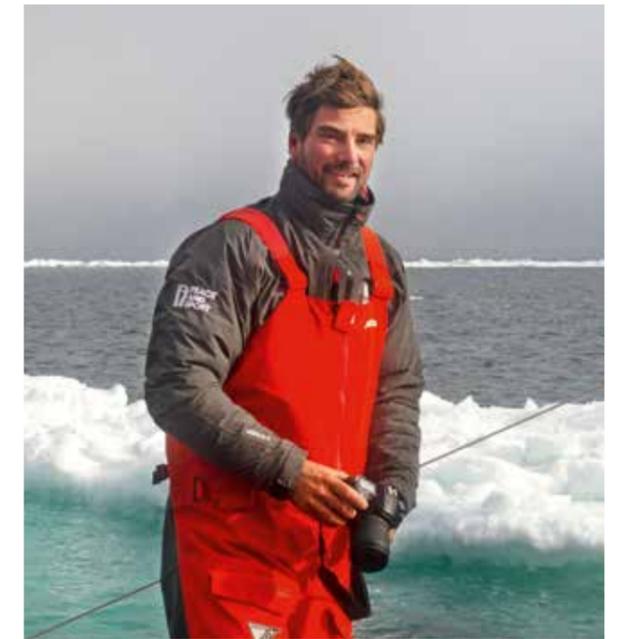
Die Crew des Trimarans China Qingdao an der Eisgrenze.

Wir beanspruchen, das erste Schiff rein unter Segeln zu sein, das die Nordostpassage jemals gemeistert hat. Welche Ironie – dazu hatte es der Regierung aus Qingdao, eines bretonischen Trimarans und eines querdenkenden chinesischen Skippers bedurft. So glitt die *China Qingdao* in polarem Hochdruckwetter mit meist leichten Winden mit durchschnittlich 15 Knoten majestätisch durch die spiegelblanke See, ganz nah vorbei an Eisbrocken und Eisfeldern.

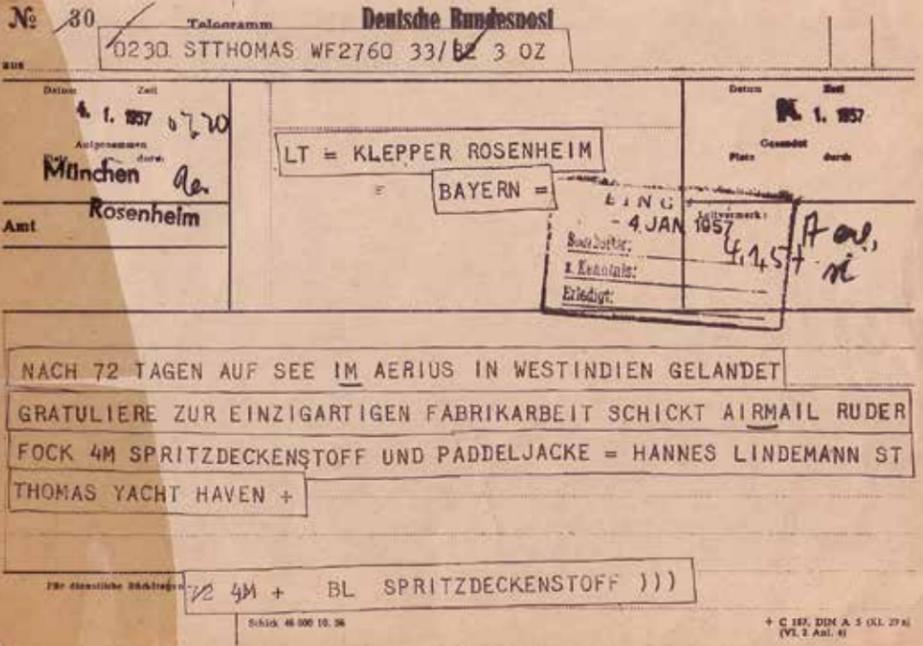
Da es am Ausgang der Beringstraße für uns aus logistischer Sicht keine sinnvolle Haltemöglichkeit gab, sind wir direkt über den gesamten Nordpazifik bis Qingdao weitergese-

gelt. Einem immensen Taifun, auf den wir stießen, konnten wir nicht ausweichen. Auch ihn mussten wir überstehen. Der Empfang in Qingdao war enorm und kam schon fast einem Staatsakt gleich. So etwas hat und wird die Segelwelt wohl nie wieder erleben: Tausende Menschen begleiteten uns, Flugzeuge zogen die chinesischen Farben durch die Luft, riesige Feuerwerke, ein Farbenmeer dank tausender rote Fahnen schwenkender Schulkinder und Studenten. Es war einfach überwältigend!

In Qingdao ist man noch immer stolz auf all die seglerischen Erstleistungen Guo Chuans. Heute steht er als Statue vor dem Segelmuseum im Olympiahafen!



Boris Herrmann passiert das Eis, die Kamera ist schon im Anschlag (o.). Mit voller Fahrt durch die Nordostpassage (u.). Es ist geschafft – Skipper Guo Chuan in Siegerpose.



Das erste Telegramm nach 72 Tagen auf See (o.). Hannes Lindemann in seinem Falboot während einer Testfahrt auf den Kanaren (re.o.) und nach seiner Ankunft auf den US-Virgin Islands (re.u.).



Das Klepper-Faltboot AERIUS, mit dem Dr. Hannes Lindemann den Atlantik ein zweites Mal überquerte, steht heute im Deutschen Museum in München (li.).

Dr. Hannes Lindemann trifft Dr. Albert Schweizer in Lambaréné, Gabun (u.).



HANNES LINDEMANN ÜBER DEN ATLANTIK

Zugegeben, die Reise, von der hier berichtet wird, fand nicht unter dem Stander des TO statt. Damals, 1955, dachte in Deutschland noch kaum jemand über Trans-Atlantik-Törns nach und über einen Verein, der das Hochseesegeln fördern will, noch weniger. Doch Hannes Lindemann war ein frühes Mitglied und steht für spektakuläre Unternehmungen.

1955 also kündigte er seinen Job auf den Gummiplantagen von Firestone in Liberia, rüstete einen von heimischen Fischern des westafrikanischen Kru-Volkes erworbenen und auf den Namen *Liberia II* getauften Einbaum aus und stach von Cape Palmas aus mit dem Ziel Haiti in See. Technische, gesundheitliche und psychische Probleme, zum Teil Folge einer Fehleinschätzung der Winde und Strömungen, zwangen ihn jedoch zur Rückkehr an die afrikanische Küste.

Er verbrachte seinen Einbaum nach Hamburg, um ihn in etlichen Punkten zu verbessern. Zum Schluss sah der Hoch-

see-Einbaum etwa folgendermaßen aus: Länge und Breite bleiben unverändert – 7,70 Meter Länge bei 77 Zentimeter Breite. Unter dem Rumpf war nun ein ‚doppelter Kiel‘ angebracht. Der ursprüngliche Kiel war 3,50 Meter lang, 13 Zentimeter tief und trug rund 125 Kilogramm Blei. Unter diesen war ein weiterer Kiel gebolt, der den ursprünglichen Innenballast kompensierte. An den Seiten des Rumpfes wurden auf Höhe der Wasserlinie etwa zehn Zentimeter starke Korkwülste angebracht: Kenterschutz und zugleich Rollhemmung. Achtern war ein Ruder angehängt, das mit einer Pinne bedient wurde.

Der ursprünglich offene Rumpf wurde vorn und achtern zunächst mit einem Flachdeck und dann mit einem kurzen Waldeck geschlossen, im mittleren Schiffsbereich steiften an den Bordwänden angeschlagene Eisenbügel einen kleinen, flachen Sperrholzaufbau aus. Der eigentliche Rumpf, Deck und Aufbau wurden mit Fiberglas überlaminiert. Bug und Heck waren abgeschottet und mit luftdicht gelöteten



Kanistern als Notfallauftrieb gefüllt. Vor dem Mast wurde eine Luke eingelassen, im achteren Teil des Kanus befand sich eine Sitzkuhle von 88 Zentimetern Länge. Der klappbar in einer Halterung an Deck stehende Mast bestand aus Eisenholz und der Baum aus Camholz, wie Lindemann es später beschrieb, einem der zähesten Hölzer, die es gibt.

Geriggt war das Kanu mit einer Fock und einem Gaffel groß. Die Gaffel war gabelförmig ausgebildet und umschloss den Mast. Das Groß besaß einen Horizontalschnitt und trug drei kurze Latten. Ergänzt wurde die Segelgarderobe durch ein sogenanntes Treibsegel von grob dreieckiger Form. Es wurde an einer extrem kurzen Rah gesetzt und mit einer durchgehenden Spreitzstenge über an den Nocken der Stenge angeschlagene Rollen entfaltet und kontrolliert.

Als dieser umfangreiche Umbau beendet war, ging es endlich nach Porto – die Atlantiküberquerung rückte näher.

Von dort schipperte Hannes Lindemann nun – soweit es ging in Küstennähe - bis nach Mazagan, nordwestlich von Casablanca. Der Versuch, Las Palmas auf den Kanaren zu erreichen, scheiterte unter anderem am Verlust des Steuerruders. Vom Nothafen Villa Cisneros in der damaligen spanischen Kolonie Spanisch-Sahara ging die *Liberia II* anschließend als Schiffsfracht nach Las Palmas.

Hier begann am Mittwochmorgen des 26. Oktober 1955, ausgerüstet unter anderem mit rund 65 Litern Trinkwasser und 20 Litern Rotwein, das große Abenteuer.

Gleich am ersten Tag verlor Hannes Lindemann seine Segelnadeln und vertraute von dem Moment an auf die Klebekraft seiner mitgeführten Pflaster. Schließlich war Hannes Arzt. Tierbeobachtungen sorgten während der anfangs scheinbar ruhigen Reise für Abwechslung, er begegnete Walen und einem Riesenkraken.

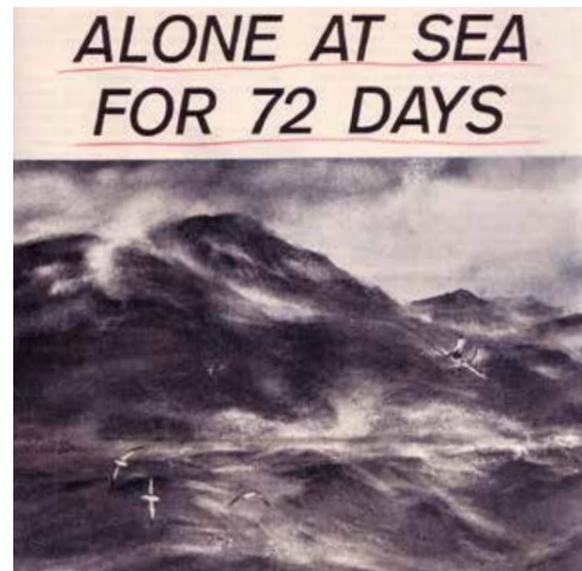
Da Hannes Lindemann durch seine Reise unter anderem herausfinden wollte, dank welcher Maßnahmen Schiffbrüchige überleben können, unternahm er unterwegs einige Experimente an sich selbst. So versuchte er zum Beispiel, Plankton zu sich zu nehmen, was ihm allerdings nicht bekam. Offenbar enthielt das Plankton zahlreiche Nesseltierchen. Ansonsten ernährte er sich von rohem Fisch (Hornfische und Goldmakrelen), den er mit dem Speer fing, Konserven, Zwiebeln (Vitamin C-Träger!) und großen Mengen Bienenhonig. Am 23. Tag seiner Reise hatte er die einzige Begegnung mit einer Yacht. Die Schweizer *Bernina* überholte ihn. Am 29. Tag sollte ein Hai für Abwechslung sorgen, der die Leinen der Steuerung durchbiss. Dramatisch waren Starkwinde und Stürme auf der zweiten Hälfte der Reise. Lindemann versuchte diese mit Hilfe von Seeankern, also Treibankern, abzureiten. Zu schaffen machten ihm außerdem unetliche Winde. So berichtete er nach 41 Tagen, dass er 17 Tage Wind aus dem westlichen Sektor hatte, zehn Tage mit Flaute. Erst in den letzten Wochen setzte sich ein stetiger Passatwind durch. Wurde der zu stark, ließ er sein Treibsegel ins Wasser gleiten und fischte es anschließend wieder auf.

Unzufrieden war er mit der Stabilität seines Einbaums, der sich als zu rank erwies. Nach 59 Tagen kündeten die ersten Fregattvögel das Land an und am 24. November sichtete er die Lichter von Antigua. Außer Milch und Honig waren seine Vorräte aufgezehrt. Dennoch zog es ihn weiter. Nach 65 Tagen zwang ihn drohender Sturm, Christiansted auf St. Croix anzulaufen.

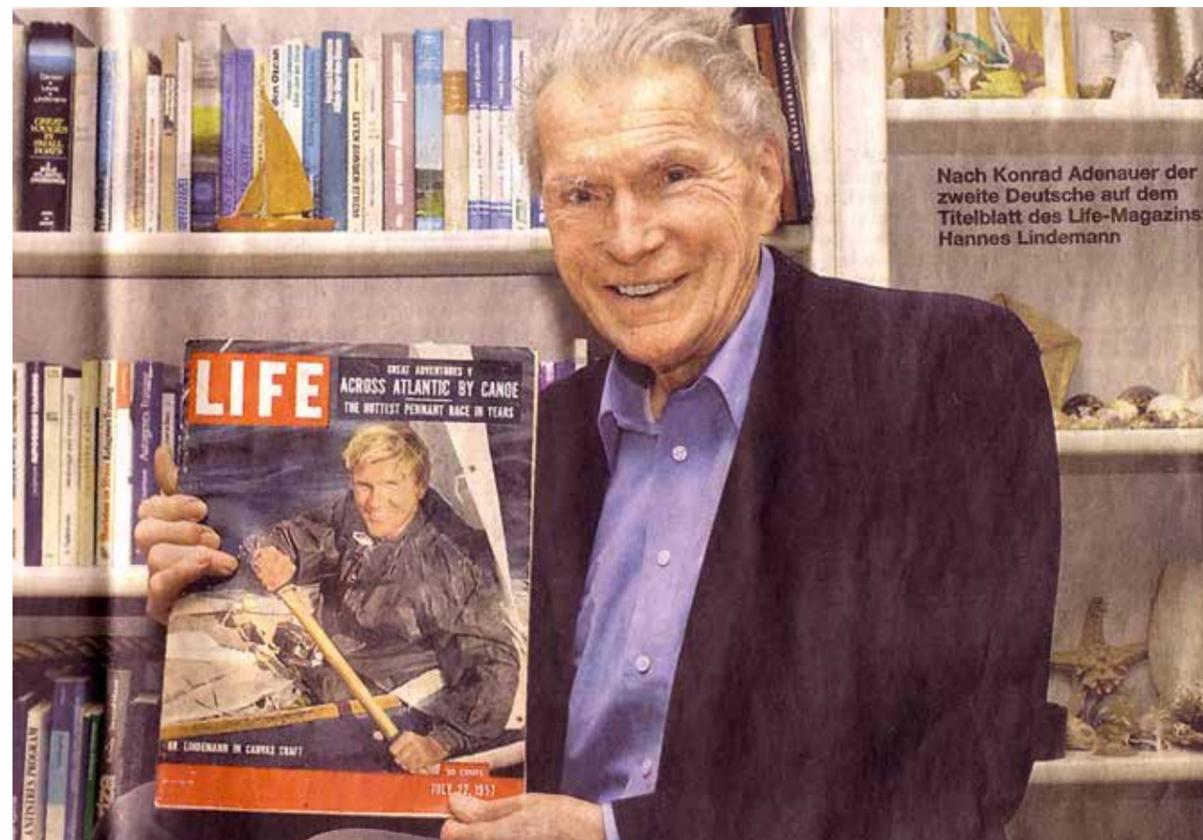
Die erste Trans-Atlantik-Einhandreise mit einem Einbaum war beendet. Aber Lindemanns Ziel war noch nicht erreicht. Er setzte seinen Törn bis nach Tahiti fort, um einen Bogen zwischen den beiden (damals) einzigen unabhängigen Staaten, die mehrheitlich von Afrikanern beziehungsweise deren Nachfahren bewohnt wurden, zu schlagen.

Die körperlichen und psychischen Strapazen, von denen Lindemann eher beiläufig berichtet, müssen gigantisch gewesen sein, aber für jemanden wie Lindemann scheinbar nicht gigantisch genug. Nur ein Jahr später stach er erneut in See. Mit einem nur geringfügig modifizierten Serienfaltboot, um auszutesten, wie es ist, wenn man sich allein von Fischfang und aufgefangenem Regenwasser ernähren kann. Dieses Faltboot, *Liberia III*, ist übrigens im Deutschen Museum in München ausgestellt. Lindemann bereitete sich auf die psychischen Belastungen der zweiten Reise mit autogenem

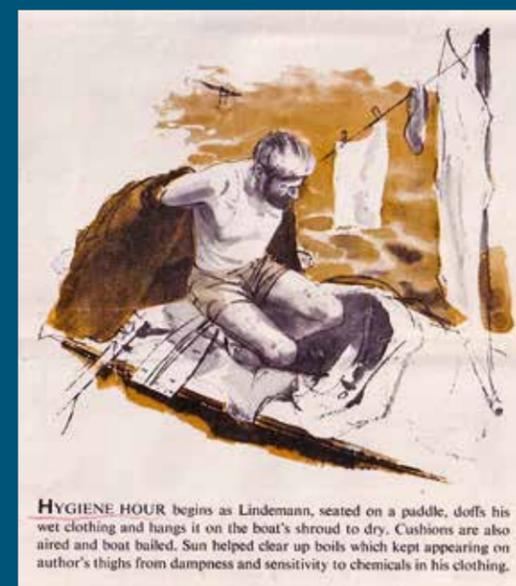
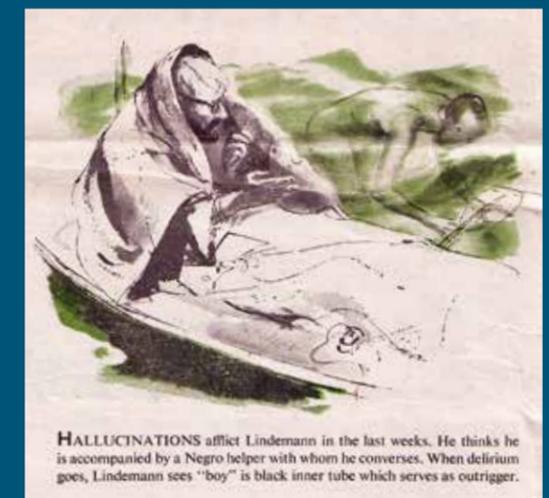
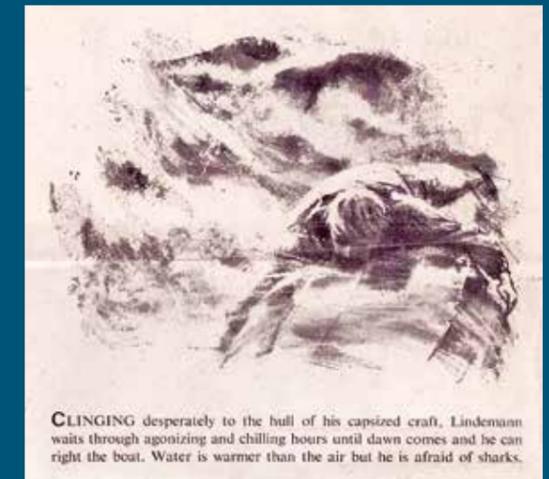
Training vor und gilt seit damals als einer der deutschen Pioniere auf diesem Gebiet.



Alleine auf See, 72 Tage in einem winzigen Boot – die Reise sorgte in den Medien für Aufsehen.



Auch später war Dr. Hannes Lindemann noch stolz auf seine Leistungen und sein Bild auf dem Titel des Life Magazins.



Selbstversuch:
Allein über den Atlantik
erst im Einbaum,
dann im Faltboot

KLEINE BOOTE – GROßES MEER

Im Racemodus alleine über den Atlantik und das gerade einmal auf 6,50 Metern. Lina Rixgens und Andreas Deubel waren beim Mini-Transat 2017 dabei – ein ganz persönlicher Einblick in die Zeit vor und während des Rennens.

Andreas: Lina, Du hast letztes Jahr als erste deutsche Frau das Mini-Transat beendet, wie fühlst Du Dich dabei, dieses Ziel erreicht zu haben?



Lina Rixgens kurz vor dem Start in La Rochelle.

Lina: Es war das erklärte Ziel meiner Kampagne, als erste Deutsche das Mini-Transat zu beenden. Daher bin ich super glücklich, das auch geschafft zu haben. Allerdings war das eher das i-Tüpfelchen an der ganzen Sache. In erster Linie war es für mich ein toller Erfolg, überhaupt die ganze Qualifikation zum Mini-Transat und dann auch das Rennen selbst geschafft zu haben, unabhängig vom Geschlecht.



Andreas Deubel - gespannt auf die Atlantiketape.

Andreas: Lina, wenn Du die zwei Jahre Mini-Kampagne Revue passieren lässt, wer würdest Du sagen, hat den größten Anteil am Gelingen der Kampagne, beziehungsweise anders gefragt, wer hat Dich am meisten unterstützt?

Lina: Man ist zwar alleine an Bord und ich hatte auch kein professionelles Shore-Team hinter mir, aber ohne die Unterstützung meiner Familie und meines Freundes Sverre Reinke wäre das ganze Projekt so nicht möglich gewesen. Sie haben mir wirklich mit allen möglichen Mitteln geholfen, das war klasse! Und auch die viele Unterstützung von anderen Bekannten und Unbekannten war unglaublich.

Lina: Andreas, deine Familie hat in der Vorbereitungszeit viel zurückgesteckt und dich extrem unterstützt – gab es Momente, in denen du daran gezweifelt hast, ob es das alles wert ist?

Andreas: Ja klar. Es gab diese Momente, in denen einfach alles zu viel war. So eine Transat-Vorbereitung frisst unglaublich viel Zeit. Im Prinzip ist eine Transat-Vorbereitung ein 365-Tage-Job. Wenn Du dann auch noch voll arbeiten musst, um die Brötchen für die Kampagne und Deine Familie zu verdienen, dann bleibt nur noch wenig Zeit für eben diese. In Momenten, in denen dann die Tränen fließen, kommen Dir die Gedanken, ob es das alles wert ist. Das ist nicht einfach, aber meine Frau Kirsten hat mich immer wieder zurückgeholt und aufgebaut und gesagt, das ziehst Du jetzt durch, sonst waren alle Entbehrungen umsonst. Das hat mir geholfen.

Andreas: Lina, welches Moment auf See hat Dich besonders glücklich gemacht und was bzw. welche Situation hat Dich am meisten gefordert?

Lina: Die tollsten Momente auf See fand ich immer die, wenn du am Ruder sitzt, das Boot einfach richtig gut läuft, die Wellen runtersurft und du die Kraft dahinter spürst. Wenn dazu noch ein toller Sternenhimmel oder ein grandioser Sonnenuntergang zu sehen ist oder ein paar Delfine vorbeikommen, ist das einfach perfekt.

Die schwierigste Situation war für mich eindeutig der Schlafmangel in Folge meiner Autopilotprobleme auf der ersten Etappe. Zwei Tage und Nächte musste ich wegen des starken Windes per Hand steuern und konnte nicht schlafen. Ich bekam Halluzinationen, machte taktische Fehler und fiel weit zurück im Feld. Das war wirklich fordernd.

Lina: Andreas, gibt es etwas, was Du gerne mit an Bord genommen hättest, aber was Zuhause geblieben ist beziehungsweise bleiben musste?





Die See im Herzen



SEGELWERKSTATT STADE

Partner der TO-Segler

**Wir gratulieren TO
zum 50-jährigen
Jubiläum!**

**Wir wissen was Segler wollen
www.segelwerkstatt.de**

Tel. 04141|45782 · info@segelwerkstatt.de

Andreas: Zwischenzeitlich hätte ich sehr gerne einen guten Freund mit an Bord gehabt, um die vielen Eindrücke und tollen Momente mit jemandem teilen zu können. Das war für mich, so mitten auf dem Atlantik, tatsächlich mit das Schwierigste. Einhand-Segeln macht unheimlich viel Spaß. Double handed-Segeln hat aber eben dieses gewisse Etwas, bei dem man alles mit jemandem teilen kann, das ist schon sehr besonders.

Andreas: Lina, wer war oder waren Deine ärgsten Konkurrenten? Und hast Du Deine Ziele diesbezüglich erreichen können?

Lina: Man vergleicht sich natürlich immer mit ähnlichen Booten oder Seglern, die immer etwa gleichzeitig mit dir ins Ziel kommen. Das waren bei mir der Belgier Martin Callebaut mit seiner *Nacira* und meine spanische Trainingspartnerin Marta Guemes mit ihrer *Pogo 2*. In den zwei letzten Tagen vor der Ankunft auf Martinique hatten Marta und ich noch ein regelrechtes Match-Race, wir segelten parallel zueinander und sie überquerte dann eine Stunde vor mir die Ziellinie. Martin kam einige Stunden nach mir an.

Andreas: Lina, wo liegen die Unterschiede zwischen einem Mini und zum Beispiel 45 Fuß Fahrtenyachten, die ja auch als Begleitboote genutzt wurden und gab es Momente, in denen Du lieber auf dem anderen Bootstyp gewesen wärst?

Lina: Zuerst einmal ist da natürlich der Längenunterschied: ein Mini ist etwa halb so lang wie die meisten Fahrtenyachten. Auf 6,50 x 3 Metern bringt man alles unter, was man für eine Atlantiküberquerung benötigt, inklusive der ganzen Sicherheitsausrüstung. Die Boote sind komplett darauf ausgelegt, alleine gesegelt zu werden und in den Passat-Bedingungen tagelang die Wellen runter zu surfen. Dafür ist unter Deck natürlich alles sehr minimalistisch ausgestattet: als Toilette dient ein Eimer, als Dusche muss ein bisschen Süßwasser aus dem Kanister oder einer Squall-Wolke ausreichen, zu essen gibt es gefriergetrocknete Mahlzeiten, aufgegossen mit heißem Wasser vom Gaskocher.

Tauschen wollen hätte ich während der Transat kein einziges Mal mit den Begleitbooten. Aber als ich auf Martinique mit einigen der Segler sprach und auf einem Boot auch noch zwei Wochen in der Karibik mitgesegelt bin, merkte ich schon, wie weit unsere Atlantiküberquerungen auseinander gingen.

Lina: Andreas, welchen ‚Komfort‘ hast Du Dir an Bord gegönnt? Und welches Trockenessen konntest Du nach zwei Wochen auf See absolut nicht mehr sehen?

Andreas: Ich muss sagen, dass ich mir für das Transat im Nachhinein betrachtet wirklich nahezu keinen Komfort geleistet habe. Ich hatte weder einen Sitzsack für komfortables Liegen noch irgendwelche Hörbücher, um mir eventuell die Langeweile zu vertreiben. Aber aufgrund der wenigen Erfahrungen (es war ja mein erstes Transat) hatte ich deutlich zu viel Nahrung mitgenommen. Das war dann natürlich

eine Art von Komfort, denn ich konnte es mir leisten, erst das gute Essen zu verzehren und die vermeintlich ekligen Sachen (gefriergetrocknetes Essen) zu verkneifen. Insofern kann ich die zweite Frage nicht zu 100% beantworten. Allerdings war das Müsli mit Milchpulver, das ich in sehr großer Anzahl vakuumiert eingepackt hatte, irgendwann nicht mehr wirklich lecker und ich versuchte, Alternativen fürs Frühstück zu finden.

Andreas: Lina, gab es Momente auf dem Transat, die Du als gefährlich oder kritisch bezeichnen würdest?

Lina: Gefährlich denke ich nicht, da ich das Boot nach der langen Vorbereitungszeit wirklich in- und auswendig kannte und im Vorfeld versucht habe, alle Risiken weitgehend zu minimieren. Aber kritische Situationen gab es schon. Zum einen der extreme Schlafmangel hinter Kap Finisterre auf der ersten Etappe und dann meine Kletteraktion in den Mast im Windschatten der Kap Verden. Um den 15. Tag herum hat mich außerdem nachts ein Squall auf die Seite geworfen, die Mastspitze hing im Wasser, das Boot richtete sich erst nach ein paar Minuten wieder auf. Drei Wale habe ich auch gesichtet, aber die waren zum Glück weit genug weg.

Lina: Andreas, wir mussten beide in den Mast klettern, Du auf der ersten, ich auf der zweiten Etappe. Eigentlich ist das immer eine Aktion, die man absolut vermeiden möchte. Wie war das für Dich?

Andreas: Direkt nach der ersten Nacht in den Mast klettern zu müssen und das auch noch geschwächt von der Seekrankheit, die mich zuweilen bei ruppigen Bedingungen in den ersten Stunden überraschte, war eine ziemliche Herausforderung. Wir hatten am ersten Tag bis in die Nacht hinein recht starken Wind und mussten in der Biskaya aufkreuzen. Bei dem Schwell hat sich meine UKW-Antenne in der Windmessanlage verfangen. Die Winddaten sind elementar wichtig für den Autopiloten. Also musste ich in den Mast hoch. Was im Hafen circa drei Minuten dauert, hat mitten auf dem Meer bei diesem furchtbaren Schwell insgesamt eine Stunde gedauert. Unten wieder angekommen war ich völlig am Ende.

Lina: Andreas, wie hast Du den Stopp auf den Kap Verden für Dich persönlich wahrgenommen? War das ein großer Einschnitt in dem Rennen oder hat es Dir eher mehr Motivation gegeben, nach der geglückten Reparatur weitersegeln zu können?

Andreas: Der Zwischenstopp hat mich ziemlich gewurmt. Aber mir war schnell klar, dass ich ohne einen funktionierenden Autopiloten garantiert mehr als die zwölf Stunden Aufenthalt, die ich für die Reparatur benötigte, verlieren würde. Am Ende war es natürlich sehr ärgerlich, denn zu diesem Zeitpunkt war ich bestens im Serienfeld der Minis positioniert und dabei, in die Top 20 aufzuschließen. Als ich mich nach zwölf Stunden Reparaturstopp wieder im Feld

einreichte, war ich auf Platz 44 abgerutscht. Immerhin konnte ich in den folgenden zwölf Tagen neun Positionen wieder einholen, aber das mir selbst gesteckte Ziel, im vorderen Feld der älteren Serien-Minis anzukommen, war damit nicht mehr erreichbar. Sehr schade und sozusagen ein ‚unfinished business‘. Von der Motivation her war der Stopp aber eher positiv, denn nun ging es mir darum, eine Aufholjagd zu starten. Das hatte seinen Reiz.

Andreas: Lina, Du hast aufgrund Deiner Studienunterbrechung viel Zeit gehabt und konntest sowohl am Starthafen La Rochelle, Du hast vor Ort gelebt, als auch in Las Palmas und zuletzt in der Karibik viel Zeit verbringen. Welche Zeit oder welche Region hat Dir am meisten gefallen?

Lina: Ja, dass ich 2017 so viel Zeit hatte, war wirklich super. Die Bretagne hat schon wirklich viele sehr schöne Orte, Inseln und Buchten. Besonders gut gefallen hat mir der Hafen Le Palais auf Belle Île, La Trinité-sur-Mer und die Bucht von Douarnenez. La Rochelle ist zum Leben und Segeln auch eine super tolle Stadt! Und nach unserem Ziel noch einmal fast zwei Monate in der Karibik Zeit zu haben, hat mir erlaubt, auch dort sehr schöne Inseln und Strände kennen zu lernen. Highlights waren da Mayreau (St. Vincent and the

Grenadines), die Wasserfälle auf Grenada und der Strand Les Salines auf Martinique.

Andreas: Lina, wenn Du nochmal Mini-Transat segeln könntest (die Frage, ob man das als Finisher nochmal machen will, stellt sich in meinen Augen nicht), was würdest Du anders machen?

Lina: Ich würde gerne mit einem neuen Serienboot an den Start gehen und noch mehr Zeit zum Segeln von langen Strecken in der Vorbereitungszeit haben. Außerdem würde ich gerne noch mehr zum Thema Wettervorhersage und Wetterrouting lernen.

Lina: Und Du Andreas?

Andreas: Irgendwann einmal ein zweites Mini-Transat wäre schon etwas ganz Besonderes, denn die ganzen Erfahrungen und Fehler, die du bei deiner ersten Kampagne machst, kannst du für die erfolgreiche zweite Teilnahme nutzen. Sowohl die Wahl des Bootstyps, als auch die Art und Weise, wie du dich vorbereitest, all das würde man wahrscheinlich anders und effektiver machen. Ich würde vor allem zunächst die finanzielle Komponente sichern, denn noch einmal

den Großteil der Kosten aus eigener Tasche zu finanzieren, würde mich wahrscheinlich in den Ruin treiben. Aber neben der finanziellen Komponente würde ich bei der Wahl des Serienbootes genau darauf achten, dass dieses Boot auch beim Start der Mini-Transat zu 100% konkurrenzfähig ist. Die Schnelllebigkeit in der Mini-Klasse hatte ich damals beim Kauf meiner *Go4it* absolut unterschätzt und so kam es, dass ich innerhalb von zwei Saisons ein nur noch veraltetes Design zur Verfügung hatte. Das war sehr ärgerlich, denn wer mich kennt, weiß, dass ich immer gewinnen will.

Andreas: Lina, nach dem Transat sind nun viele Monate vergangen. Hat sich in Deiner Denkweise und Deinen Vorstellungen über Deine Zukunft etwas geändert?

Lina: Eine große Veränderung gab es glaube ich nicht, ich bin durch das Transat kein anderer Mensch geworden. Aber die Tatsache, mein Ziel erreicht und mein Projekt alleine zu einem erfolgreichen Ende geführt zu haben, hat mir auf jeden Fall Selbstsicherheit gegeben und die Gewissheit, Dinge schaffen zu können, wenn man alles dafür tut.

Lina: Andreas, was vermisst Du am meisten, wenn Du auf die letzten zwei Jahre zurückblickst?

Andreas: Die Zeit an Bord meines Bootes. Die Stunden im Hafen, das Basteln und Vorbereiten, die besonderen Momente auf See, wenn du in den Sonnenuntergang hinein surfst, die Glückshormone, die ausgeschüttet werden, wenn du maximalen Speed fährst oder nach vielen Tagen über die Ziellinie fährst und weißt, dass du es geschafft hast, die Kameradschaft zwischen den Seglern, einfach den besonderen ‚Mini-Spirit‘. Das fehlt sehr!

Und wie wir die Unterstützung und vor allem die Wichtigkeit des TO in Bezug auf den Erfolg unserer Kampagnen sehen?

Trans-Ocean hat einen tollen Beitrag zur Unterstützung unserer beiden Mini-Transat-Kampagnen geleistet! Zum einen natürlich finanziell, es ist eben außerordentlich schwer, solch eine Kampagne überhaupt an den Start zu bekommen. Da ist eine Unterstützung wie die von TO unglaublich wertvoll, aber auch ideell. Es war toll, einen solchen Verein mit seinen vielen Mitgliedern hinter sich zu haben. Besonders gefreut hat es uns, dass einige Vorstandsmitglieder und Wolfgang Quix zum Start nach La Rochelle kamen, das war wirklich super. Vielen Dank dafür an dieser Stelle an den TO!

Kleine Boote – großes Abenteuer: Auf 6,50 Metern geht es einhand über den Atlantik



Lina Rixgens auf ihrem Mini 732 Minidoc vor La Rochelle (vorb. Seite) und bei ihrer Ankunft auf Martinique (o.li.). Ein letzter Gruß, jetzt geht es los, Andreas Deubel wird aus dem Hafen von La Rochelle geschleppt (li.).

Der Atlantik liegt hinter ihnen - Preisverleihung in Le Marin, Martinique (o.).

AUF DEN SPUREN VON WILLIAM BLYGH



Siebeneinhalb Meter lang, zwei Meter dreißig breit, reisefertig mit 42 Zentimetern Freibord das sind die Maße der *Bounty Bay*, der offenen Schaluppe, mit der ich von Tonga aus den Pazifik überquerte, um nach über 5000 Seemeilen die indonesische Insel Timor anzulaufen.

Dass es hart werden würde auf diesem Törn, nass, kalt und einsam, das war mir bewusst. Doch dass es so schlimm kommen würde.

Die Idee, die Reise von William Bligh nach der Meuterei auf der *Bounty* nachzufahren, wurde bereits 1978 in Whangarei, Neuseeland, geboren, als wir unsere Weltumseglung mit der *Shangri-La* ein paar Monate unterbrachen. Der Katamaran *Shangri-La* lag längsseits der *Bounty*, die wir als Partyschiff allabendlich enterten und an den Vorbereitungen für die filmische Umsetzung der ‚Meuterei auf der *Bounty*‘ wissbegierig teilnahmen. Natürlich so wie Hollywood historische Themen eben angeht: Der Gute war der Meuterer Fletcher Christian, der Böse der Kapitän der *Bounty*, William Bligh, dazu viel Südseekulisse und hübsche Mädchen, mangels Angebot vor Ort aus Hawaii importiert.

Doch wie war es wirklich im Jahr 1789 in den frühen Morgenstunden des 28. April, als die Offiziere gegen ihren Kapitän meuterten, ihn und 18 seiner Getreuen in die Schaluppe verfrachteten, wenig Ausrüstung und Proviant mitgaben, die Leinen kappten und ihn, den Despoten, den Leuteschinder, samt seinem Anhang in den Tod schickten?

Darüber habe ich viele Tage - Wochen - Monate Zeit nachzudenken, denn in den frühen Morgenstunden des 28. April befinde ich mich zehn Meilen südwestlich der Insel Tofua in Tonga genau dort, wo vor 200 Jahren die Weltsensation ‚Die Meuterei auf der *Bounty*‘ tatsächlich passierte.

Das Logbuch von Bligh auf den Knien, die Insel Tofua in der Kimm, unausgeschlafen und mit ‚viel Schiss inne Bux‘ steuere ich die Insel an, auf der Bligh den einzigen Verlust der Schaluppenreise, den Tod des Bootsmannes John Norton, zu beklagen hatte.

Reenactment – das Nachvollziehen historischer Begebenheiten – geht das bei Seereisen überhaupt und wie authentisch ist das Ganze denn wirklich?

Da ist zunächst mein Boot, aus Holz nach Plänen aus dem Greenwich Maritime Museum in London gefertigt. Die Urform

des Marinekutters: zwei Masten, Luggertakelung, Pinnensteuerung, zwei Ruderriemen, Schwertkasten - und - das Wichtigste überhaupt: die Windsteueranlage Pacific light (mein Butler James). Die Crew sollte wie bei Captain Bligh aus 18 Getreuen bestehen. Es fand sich allerdings niemand, der nach den ersten Probeschlägen auf der Ostsee noch motiviert gewesen wäre. Übrig blieben ‚James‘ und ich, was auch gut so war.

Neben zwei Jahren der Vorbereitung in heimischen Gewässern kam das Allerwichtigste an Bord: Meine persönliche Werkzeugkiste mit all den Erfahrungen aus zehn Jahren Weltumseglung und der Überquerung des Nordatlantiks im offenen Wikingerboot von Norwegen nach Amerika.

Und nun bin ich allein ‚der Schnacker‘, der so gern die Erlebnisse teilt, der ‚Tusitala‘, der Geschichten erzählt und für den die soziale Komponente des Blauwassersegelns das Salz in der Ozeansuppe ist.

Allein, einsamer Seewolf, Einhandsegler. Das alles konnte ich mir für mich nie vorstellen. Und jetzt: Zwangseremit im Schweigekloster, Einzelhaft unter verschärften Bedingungen. Ich leide wie ein Hund, kann mich zunächst mit der Situation überhaupt nicht abfinden. Doch da ist die Aufgabe, die Schattenreise im Kielwasser von 18 halbverhungerten englischen Seeleuten nachzuvollziehen und ihren Captain Bligh, der dort vor 200 Jahren seine Pflicht erfüllte, einer genauen Prüfung zu unterziehen. Ich spreche täglich mit ihm, denn seemännisch knapp hat er jeden Tag aufgezeichnet: Wie sie Seevögel aus der Luft griffen, in 18 Teile hackten und fair verteilten; wie er die Schwächsten versorgte, die Verzweifelten ermutigte, lobte und selbst noch neue Inseln entdeckte und kartografierte. 4000 Seemeilen durch ein Seegebiet voller Untiefen, ohne Seekarte und mit ungenauer Positionsbestimmung – das soll solch ein angeblicher Unmensch geleistet haben? Meine Bewunderung steigt ins Unermessliche.

Die kleine Welt der *Bounty Bay* fordert Tribut: Schlafmangel, nächtliches Frösteln, Sonnenbrand, Rückenprobleme, blaue Flecken. Ich liege auf den Bodenbrettern in meinem Schlafsack, neben mir eine Plastikfolie als Schutz gegen Regenschauer und überkommende Gischt. Es ist nass, immer!

Ich werde zu einem Experten für Wasserbetten, aber wenn das Wasser über die Bodenbretter klatscht, ist Schluss mit lustig. Ich schöpfe den Pazifik zurück und habe somit mein morgendliches Fitnessprogramm. Von wegen Blauwassersegeln – Spritzwassersegeln heißt meine Disziplin.



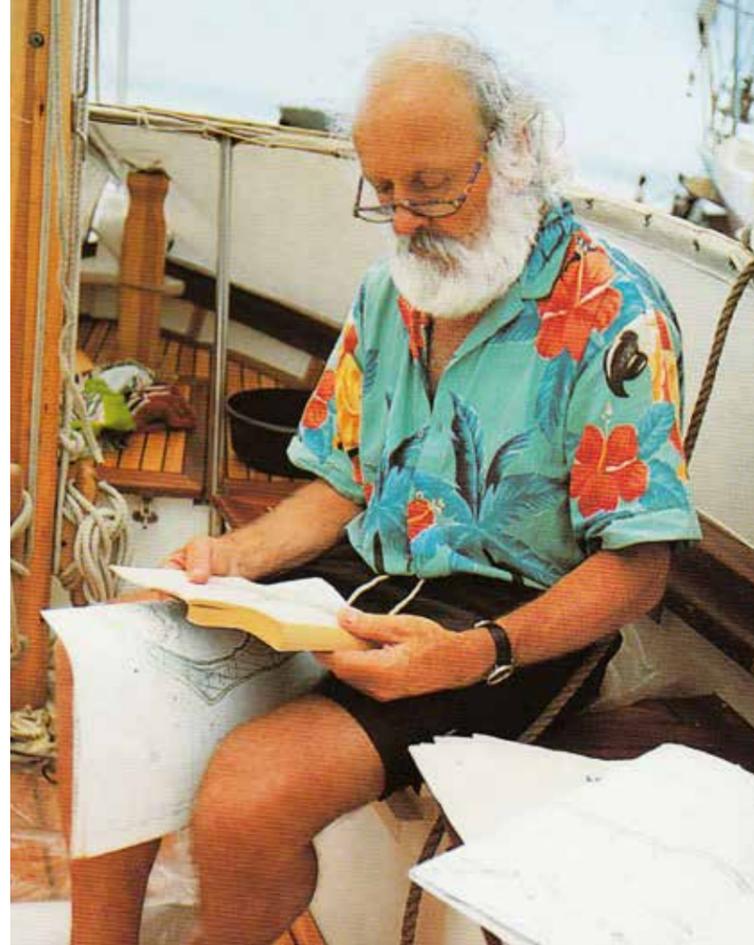
Nach dem Landgang gibt es frische Vitamine (o). Immer zur Hand, der Reiseführer – das Logbuch von William Bligh (re.).

Und wofür soll das alles gut sein? Wochen der Entbehrung, der Selbstkasteiung, des Leidens? Doch da ist die andere Seite meines ungewohnten Daseins. Da sind diese magischen Seetage, an denen ich als Mittelpunkt einer großen blauen Scheibe meine Horizonte verschiebe, Delfine mich täglich besuchen, ich Lieder schmettere und in die See schaue. Die See als Spiegel. Da begegnet man nicht nur dem Sonntagsgesicht. Da blickt man zurück in die eigene Vergangenheit und geht mit sich zu Gericht, denn die Natur ist eine unbestechliche Jury.

Eine Reise im offenen kleinen Kutter ist eine seelisch-geistige Entschlackungskur, gewollt oder ungewollt. Mein *Bounty Bay*-Abenteuer entwickelt sich mit eigener Dynamik und manchmal frage ich mich, wer da eigentlich das Sagen hat. Längst ist meine *Bounty Bay* nicht mehr mein Schiff. Sie ist ein Körperteil von mir. Ich laufe nur barfuß, habe damit besseren Kontakt zur Außenhaut und rede mit ihr wie mit einer Geliebten. Der Einsiedlerkrebs in seinem Schneckenhaus hat sich eingerichtet. Er macht seine eigenen Gesetze, verstößt gegen alle Regeln guter Seemannschaft.

Sicherheitsgurt? Trägt er nicht. Schwimmweste? Die steht ihm nicht. Kochen, geht gar nicht, denn der Magen hat sich längst an das kalte Obst-Müsli-Gericht gewöhnt, rohen Fisch mag er sehr. Gewichtsverlust – elf Kilo.

Und dann kommt natürlich Schwerwetter, der Sturm, der bei keiner Seegeschichte fehlen darf. Wie gern hätte ich darauf verzichtet, aber ein ‚Southernly Buster‘ 400 Meilen vor

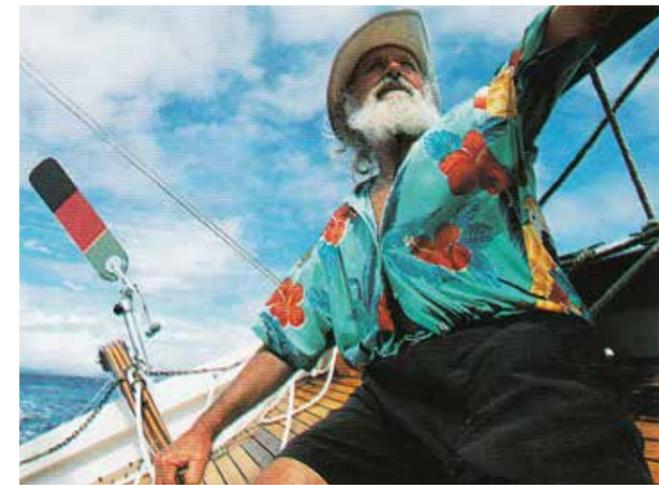


der australischen Küste hat sich am Himmel angemeldet. Es kommt hart, sehr hart. Von achtern rauschen die Brecher, klatschen gegen den Heckspiegel, spucken in mein Wohn-Schlafzimmer, in dem ich stundenlang stehe und schöpfe, schöpfe, schöpfe ... *Bounty Bay*, mein Mädchen, wie tapfer es die gewaltigen Gebirgsmassive erklimmt, hinuntersurft, verharrt und alles wiederholt. Ich schöpfe, bis ich zusammenbreche – aus, Ende der Reise. Doch dann wird es ruhiger. Wie in Trance setze ich das Luggersegel, nehme die Fock weg. James und *Bounty Bay* übernehmen.

Aus heiterem Himmel taucht ein Flugzeug auf, geht runter. Coastguard lese ich in großen Lettern, während der Pilot winkt, eine elegante Kurve kratzt und dahin verschwindet, wo er hergekommen ist. Mein Gott, die lauern aber schon sehr weit draußen den Schmugglern auf, denke ich noch. Dabei galt sein Besuch ausschließlich mir. Meine Reise wird von den regionalen Medien verfolgt, die der König von Tonga als mein Schirmherr auf meine Fährte setzte. Wo immer ich meinen Anker werfe oder das Boot auf den Strand ziehe, man weiß Bescheid. ‚Käppmbleischörmeni‘, Captain Bligh Germany, so klingt es aus vielen Kindermäulern, die übers Radio informiert waren.

Nur ich weiß von nichts, da es an Bord keines gibt.

In Australien, genauer in Cairns, wo ich einklarieren muss, ist man in heller Aufregung. Ich werde, da man meine Position kennt, längst erwartet. Doch davon weiß ich ja nichts,



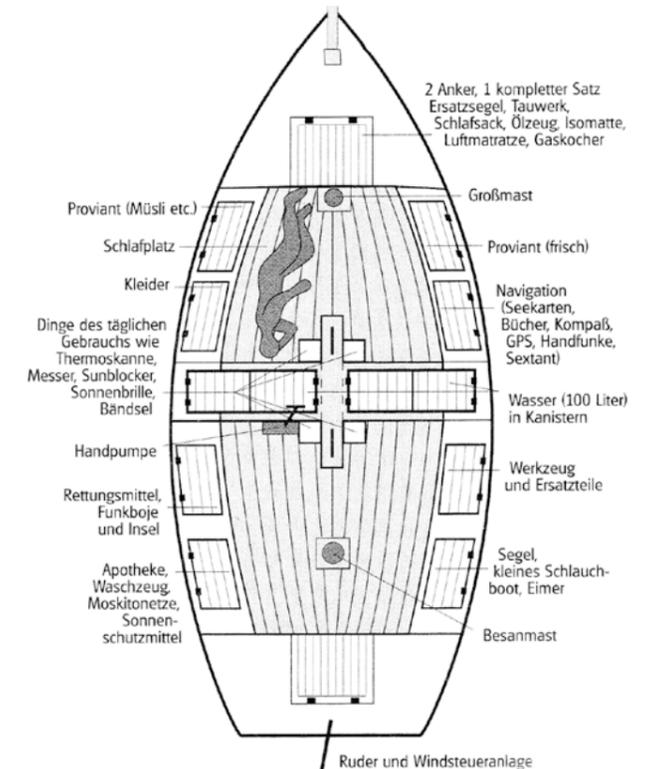
Der Autopilot funktioniert nicht, Burghard Pieske muss Stunde um Stunde selbst an die Pinne (o.). Maße und Stauplan der kleinen Schaluppe *Bounty Bay* (re.).

als ich nachts übers Riff surfe (40 bis 45 cm Tiefgang) und hinter einem Kap den Anker werfe, eine Dose lauwarmes Ankerbier trinke und danach volltrunken auf die Bretter sinke. Drei Tage selbstverordnete Reha hinterm Barrier Reef, die dunklen Ringe um die Augen entfernen, Gesichtsfalten bügeln, große Wäsche nebst Trocknung, denn alles, aber auch wirklich alles ist nass. Was sollen denn die Leute denken, so, wie du aussiehst, hätte meine Oma gesagt, weshalb ich geordnet und gestrafft in den Hafen segle.

Dort ist man in größter Aufregung, seit drei Tagen warten bereits die Journalisten, eine große Suchaktion ist angelaufen. Ja, soll ich da sagen, dass ich als Bier trinkende Waschfrau gemütlich hinter einem Kap ankerte. Burnout, große mentale Probleme, so etwas kommt bei Journalisten gut an. Und als ich dann an meinem ersten Steak in einem Nobelrestaurant lustlos herumstochere, merke ich, dass ich noch gar nicht angekommen bin. Die Stadt stinkt, dröhnt, flimmert, ich halt es nicht aus. Meine Sinne haben eine Regeneration erfahren. Ich schmecke intensiver, höre wesentlich besser, lese sogar die Zeitung ohne Brille.

Noch schlappe 1.000 Meilen meist Küstensegelei bis Kupang auf Timor, wo William Bligh einst seine Crew ins Hospital brachte. Pflicht erledigt.

Ich besuche seine Insel Restoration Island, die er als erster entdeckte. An dem Platz, an dem er die Felsenaustern schlürfte, sitze nun auch ich und verschlinge gleich 20 bis



30 dieser herrlichen Meeresfrüchte. Ich fühle mich dem großen Seefahrer sehr verbunden, finde die Stelle, an der er nach Wasser grub, entdeckte die Schildkrötenspuren und Vogelnester. Ist das alles schon 200 Jahre her? Restoration Island, inzwischen in Bligh Island umbenannt, ist ein zeitloser Ort, käme jemand in Uniform und Dreispitz um die Ecke, wundern würde es mich nicht.

Nach weiteren Wochen – im Zeitplan ist mir William Bligh längst enteilt, da ich durch die Einklarierungshäfen Umwege segeln musste – knirscht der Kiel meiner *Bounty Bay* auf den Strand von Kupang / Timor, genau an der Stelle, die Captain Bligh einst seemännisch, sachlich beschrieb. Doch ich habe zwischen seinen Zeilen gelesen: Da sind Emotionen, große Gefühle, Sorgen und der unbändige Wille, die Meuterer zur Rechenschaft zu ziehen.

Während ich mit großem Hallo und Tanzgruppe begrüßt werde, denke ich an ihn - Seine Reise mit der kleinen Schaluppe und dem glücklichen Ausgang ist eine der größten Leistungen in der Seefahrtsgeschichte. ‚Captain Bligh, du gehörst in die Reihe der großen britischen Seefahrer.‘

Meine Reise war das härteste, was ich erleben durfte. Verglichen mit William Bligh segelte ich aber in der absoluten Luxusklasse. Ich habe viel Glück gehabt und bin dankbar für die Reise meines Lebens. Aber wiederholen möchte ich sie nicht. Niemals!



EINMAL NORDEN UND ZURÜCK

Luna ist bereit für eine große Reise - mit wechselnden Crews von Fehmarn aus rund Skandinavien mit einem Abstecher zur arktischen Inselgruppe Franz-Josef-Land.

Als es endlich losgeht, liegt *Luna* bereits in St. Petersburg und erwartet uns. Friedlich schaukelt sie im Hafengewässer, links die Silhouette der Stadt, rechts Strandbars und über den Bug der Blick in die Weite des finnischen Meerbusens. Es ist angenehm warm, das Leben pulsiert. Die Weißen Nächte sind die beste Zeit, diese Stadt zu besuchen und ebenso ideal, um von hier aus Richtung Norden aufzubrechen. In den nächsten Wochen wollen wir die russischen Binnengewässer befahren. Ein faszinierendes, für uns neues Revier. Ich freue mich auf Karelien mit seiner zeitlosen Holzarchitektur, Klöstern und Kapellen, endlosen Moorlandschaften, weiten Flüssen, großen Seen und vor allem auf das Segeln hier.

Wir unternehmen die Fahrt nicht alleine, sondern im Konvoi. Insgesamt nehmen neun Yachten aus sechs Ländern am Adventure Race 80dg (kurz: AR80) 2012 teil und sind verrückt, neugierig und unerschrocken genug, sich auf diesen ungewöhnlichen Törn einzulassen. Das AR80 ist nicht wirklich eine Regatta, denn das erlauben die Bedingungen in diesem Revier, kombiniert mit einem relativ engen Zeitplan, nicht. Trotzdem geht es sportlich zu und sobald zwei Yachten parallel segeln, ist der Wettkampf eröffnet. Aus den ganz unterschiedlichen Yachten wird alles herausgeholt. Doch zunächst müssen wir viel unter Motor fahren.

Die Route geht die Newa stromauf, durch den Ladogasee (Europas größter Binnensee) und über den Fluss Swir in den Onegasee. Der Weißmeer-Ostsee-Kanal, auch bekannt unter dem Namen Belomorkanal, führt uns dann weiter ins Weiße Meer. Nach knapp drei Wochen werden wir Archangelsk erreichen.

Start in St. Petersburg ist kurz nach Mitternacht. Jede Nacht zwischen 1:30 und 5 Uhr öffnen die Brücken, um großen Frachtschiffen und auch uns Seglern die Passage zu ermöglichen. Voraus fährt *Petr 1*, mit den Organisatoren Daniel und Elena an Bord. Wir anderen folgen, auf jeder Yacht ist ein Lotse, der mit uns Englisch spricht und den Funkverkehr auf Russisch übernimmt. Unter voller Fahrt erreichen wir kurz nach 5 die letzte Brücke – geschafft! Weiter geht es die Newa hinauf, abends legen wir in Schlüsselburg an einer maroden Pier an. Höhepunkte in den nächsten Tagen sind die im nördlichen Teil des Ladogasees gelegenen Inseln Konovets und Valaam. Wir besichtigen die alten Klöster und lernen nach und nach die anderen Crews kennen. Neben der *Petr 1* ist noch eine zweite russische Yacht dabei, drei Yachten kommen aus Polen, eine aus Estland, sowie je eine weitere aus Finnland und Norwegen.

Daniel und Elena haben im Sommer 2010 mit ihrer Crew als erste Segelyacht die Nordost- und Nordwestpassage in einer Saison passiert. Weltrekord! Nach ihrer Rückkehr haben sie RUSARC gegründet und organisieren nun Fahrten auf russischen Gewässern und in die Arktis. Das AR80 hat 2011 erstmals stattgefunden.

Vom Ladogasee aus fahren wir gegen Mitternacht in die Swir ein, zwei Schleusen befördern uns hinauf auf das Niveau des Onegasees. Wir besuchen unter anderem die Insel Kishi,

die im 16. Jahrhundert Verwaltungszentrum dieser damals wohlhabenden und gottgläubigen Gegend war. Die Zeit scheint hier seit langem still zu stehen, viele Dörfer sind halb verlassen.

Auf der nächsten Etappe segeln wir in den nördlichen Teil des Onegasees zum Eingang des Weißmeer-Ostsee-Kanals. Sieben Schleusen, sechs davon sind Doppelschleusen, befördern uns hinauf. Bei wunderbarem Sommerwetter (unser Thermometer zeigt bis zu 23,8° C Wassertemperatur und bis über 30° C Lufttemperatur) geht es weiter durch mehrere größere Seen und allmählich hinab bis zum Weißen Meer.

Die Kanalfahrt ist ruhig und schön. Dennoch bleibt ein mulmiges Gefühl zurück. Der Kanal wurde auf Anweisung Stalins in nur 18 Monaten unter menschenverachtenden Bedingungen gebaut und 1933 eingeweiht. Das Wissen um die unbegreiflich vielen Toten, die Schinderei, die primitiven Arbeitsbedingungen und auch die spätere Enttäuschung, dass der Kanal nie eine große wirtschaftliche Bedeutung erlangt hat, hinterlassen einen bitteren Nachgeschmack.

Inzwischen ist es fast immer taghell, nachts dämmt es lediglich für zwei Stunden und schon geht die Sonne wieder auf. Seit Kishi sind wir inzwischen 50 Stunden unterwegs, bei Belomorsk machen wir für eine Nacht kurz Halt und erreichen am folgenden Tag die Solowezki Inseln. Wir bleiben



Der Anker bleibt oben – Petr I und Luna auf Drift im Archipel Franz-Josef-Land (o.), Hooker Island, eine der zentralen Inseln liegt noch im Dunst (re.o.). Blick auf das Solowezki Kloster.



Zwiebeltürme und orthodoxe Kreuze schmücken die Holzkirchen auf der Insel Kishi im Onegasee (li.). Nebel breitet sich über das Land und das Meer (u.).



zwei Tage, besichtigen die alte Klosteranlage, erkunden die Insel und machen einen kleinen Ausflug auf eine der Nachbarinseln. Es ist ein geschichtsträchtiger Ort, faszinierend und beklemmend zugleich. Das Kloster wurde 1429 gegründet und ist heute wieder ein wichtiges Zentrum der russisch-orthodoxen Kirche. 1920 wurden die Mönche von den Bolschewiki vertrieben und 1923 wurde hier das erste Konzentrationslager des GULAG-Systems errichtet. Viele der zum Bau des Weißmeer-Ostsee-Kanals eingesetzten Arbeiter stammten von hier.

Bei mäßigem Wind segeln wir 150 Seemeilen über das Weiße Meer bis nach Archangelsk. Die Stadt liegt ein paar Meilen landeinwärts an der Mündung der Dwina, kurz unterhalb des Polarkreises. In Archangelsk endet Teil 1 des AR80. Abschiedsfeier, Crewwechsel und Vorbereitungen für die nächste Etappe lassen die drei Tage Aufenthalt wie im Fluge vergehen. Einige Yachten fahren zurück nach St. Petersburg, andere nach Norwegen und für die *Petr 1* und uns liegt das nächste Ziel etwa 1000 Seemeilen weiter nördlich.

Teil 2 des AR80 wird als Regatta gefahren. Start ist an der Ansteuerungstonne der Dwinamündung, Ziellinie ist der 80. Breitengrad. Die Überfahrt bietet nichts Außergewöhnliches, aber gleichzeitig alles, was zu erwarten war. Sonne, Flaute, Wale, Einsamkeit, 20 Stunden Sturm, tollen achterlichen

Segelwind und Nebel, Nebel, Nebel. Nach sieben Tagen und knapp 20 Stunden überfahren wir um 00:46 Uhr den 80. Breitengrad. Alles ist gut gegangen, wir sind glücklich. Trotzdem ist die Stimmung verhalten, der Landfall ist etwas ernüchternd. Kein Land ist in Sicht, der allgegenwärtige Nebel hüllt alles ein. Wir sind voll und ganz auf GPS und Radar angewiesen. Der Wind frischt zwischen den Inseln auf, gerefft preschen wir Richtung Tikhaya Bay, Hooker Island. Später klart es etwas auf und wir sehen endlich erste graue Felsen und Eis.

Auf Franz-Josef-Land scheint die Mitternachtssonne vom 10. April bis zum 5. September. Die Durchschnittstemperaturen liegen im Winter bei -22°C und im Sommer bei durchaus erträglichen $+2^{\circ}\text{C}$. Im Sommer ist nicht mit schweren Stürmen zu rechnen, eher sind schwache Winde ein Problem für Segelyachten. Für die großen Entfernungen muss ausreichend Diesel gebunkert werden.

Gegen 8 Uhr früh treffen wir die *Petr 1*, die bereits seit einem Tag auf uns wartet und uns nun gebürlich mit Schiffshorn begrüßt. Später zeigt sich die Sonne und wir verbringen unseren ersten Tag auf Franz-Josef-Land treibend vor Rubini Rock, einem beeindruckenden Vogelfelsen. Die Zeit vergeht wie im Flug. Abends kommt endlich das russische Expeditionsschiff *Professor Molchanov*, das unseren Ranger

Alexander bringt. Er arbeitet für die Nationalparkverwaltung und begleitet uns in den folgenden Tagen bei allen Landgängen. Bewaffnet mit einem Gewehr passt Alexander auf, dass uns kein Eisbär zu nahe kommt und ist gleichzeitig unser Fremdenführer.

In der eisigen Inselwelt von Franz-Josef-Land verbringen wir fünf Tage. Wir bewegen uns hier ausschließlich unter Motor, meistens herrscht leider Flaute oder dichter Nebel und Eis verlangen volle Manövrierfähigkeit. Täglich bekommen wir via Satellit aktuelle Wetter- und Eisinformationen vom Regattabüro in St. Petersburg und von unserem Onkel aus Hamburg. Die Wettersituation ist verhältnismäßig stabil und günstig, sodass wir uns bis auf $82^{\circ}18'$ Nord vorwagen. Dann irgendwann wird das Eis immer dichter und wir beschließen umzukehren. Die Eiskarten deuten darauf hin, dass sich das freie Wasser wieder schließt. Niemand will riskieren, hier oben vom Eis eingeschlossen zu werden und womöglich den Winter hier verbringen zu müssen.

In der kurzen Zeit, die uns zur Verfügung steht, sind wir quasi nonstop unterwegs. Anstatt zu ankern lassen wir uns längsseits aneinander gebunden treiben. Um die Position zu halten wird auf der *Petr 1* gelegentlich die Maschine gestartet und das Päckchen zurück auf Position manövriert. Geankert wird nie, einerseits ist es bei dem vielen vorbei treibenden Eis

zu gefährlich, andererseits ist es oft zu tief. Wir unternehmen mehrere Landgänge, besichtigen verlassene Stationen und besuchen eine Walrosskolonie sowie die russische Wetterstation auf der Hayes Insel. Vor Champ Island treffen wir den russischen Atomeisbrecher *50 Let Probedy* (50 Jahre Sieg). Die Crew lädt uns ein, für ein paar Stunden an Bord zu kommen, zu unserer Freunde können wir dort duschen. Unser letzter Stopp ist vor Kap Tegetthoff. Hier muss der Landgang ausfallen, da an Land ein Eisbär gesichtet wird. Auf ein Zusammentreffen lässt man es gar nicht erst ankommen. Der Ranger erklärt, dass wir den Eisbären in seinem Revier nicht unnötig stören wollen und wir irgendwann später wiederkommen können, um uns diese Insel anzusehen.

Die 700 Seemeilen lange Überfahrt nach Murmansk ist erholsam und unspektakulär. Nach fünf intensiven Tagen voller unvergesslicher Eindrücke sind wir froh, wieder in eine regelmäßige Bordroutine zu verfallen und endlich auch einige Stunden am Stück schlafen zu können. In Murmansk endet Teil 2 des AR80. Nur ungern verabschieden wir uns von Daniel, Elena und der Crew der *Petr 1*.

Luna hat anschließend die Skandinavienumrundung über Norwegen und Dänemark beendet und am 12. Oktober sicher ihren Heimathafen Orth auf Fehmarn erreicht. Im Kielwasser lagen 6016 Seemeilen und ein unvergesslicher Sommer!

DIE KAP HOORNIERS DES TRANS-OCEAN

Der Verein zählt bereits seit seinen frühen Jahren viele Weltumsegler zu seinen Mitgliedern. Die meisten von ihnen wählten auf ihrem Törn den Weg von Ost nach West und dabei die Durchfahrt durch den Panamakanal, um vom Atlantik in den Pazifik zu kommen.



Doch bereits seit 1973 wagten sich Yachten auch ‚unten herum‘, sie umsegelten das legendäre Kap Hoorn. Eine Crew war oder ist dabei sogar so sehr vom chilenischen Südzipfel fasziniert, dass sie ihn gleich zwölf mal umschiffte.

UNSERE KAP HOORNIERS SIND!:

Von Ost nach West, gegen die vorherrschenden Winde

1978 *Shangri La*, Burkhard Pieske und Ludwig Bareuther – 1982 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew – 1983 *Helene III*, Dr. Gert Bücking und Wolfgang Quix – 1983 *Freydia*, Klaus Wiener, einhand – 1984 *Vagant*, Ursel und Friedel Klee – 1986 *Bellatrix*, Ruth und Ernst Lemble – 1989 *Krios*, Karin und Jürgen Schultze-Röhl – 1989 *Adventure III*, Peter Trost mit Crew – 1990 *Tao*, Heide und Dieter Christian – 1990 *Santa Maria*, Melanie und Wolf Kloss – 1990 *Koller*, Dr. Köhnlein mit Crew – 1990 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts – 1991 *Biribi*, Sabine Comes und Louis Hett – 1991 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew – 1992 *Fallado*, Meryle Thomson und Dr. Helmut Bender – 1992 *Moritz D*, Hedel und Harald Voss – 1992 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew – 1993 *Mariele*, Hans Richter (einhand) – 1996 *Jenny von Westphalen*, Detlef von Schmeling mit Crew – 1996 *Blue Ship*, Hubertus Sprungala und Richard Radke – 1998 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew (zweimal) – 1998 *Sposmoker II*, Gerd Engel mit Crew – 1998 *Satori*, Heidi und Jürgen Klein – 1999 *Moonlight*, Leo Nigg, einhand – 2001 *Kathena Nui II*, Wilfried Erdmann, einhand – 2002 *Cosa Nostra*, Migdaly Castellanos-Muska und Dr. Andreas Muska – 2002 *So Long*, Susanne Huber-Curphey und Toni Curphey – 2002 *Adio*, Marlene und Reinhart Klee – 2003 *Auryn*, Bernt Luchtenborg – 2003 *Nomad*, Doris Renoldner und Wolf Slanec – 2003 *Comodo*, Gisela Fleck und Peter Vlietheer – 2003 *Casimu*, Heidi Brenner und Hans Stadelmann – 2004 *Double Magic*, Dr. Thomas Fischer – 2005 *Alexander von Humboldt* – 2005 *Josi*, Ingrid

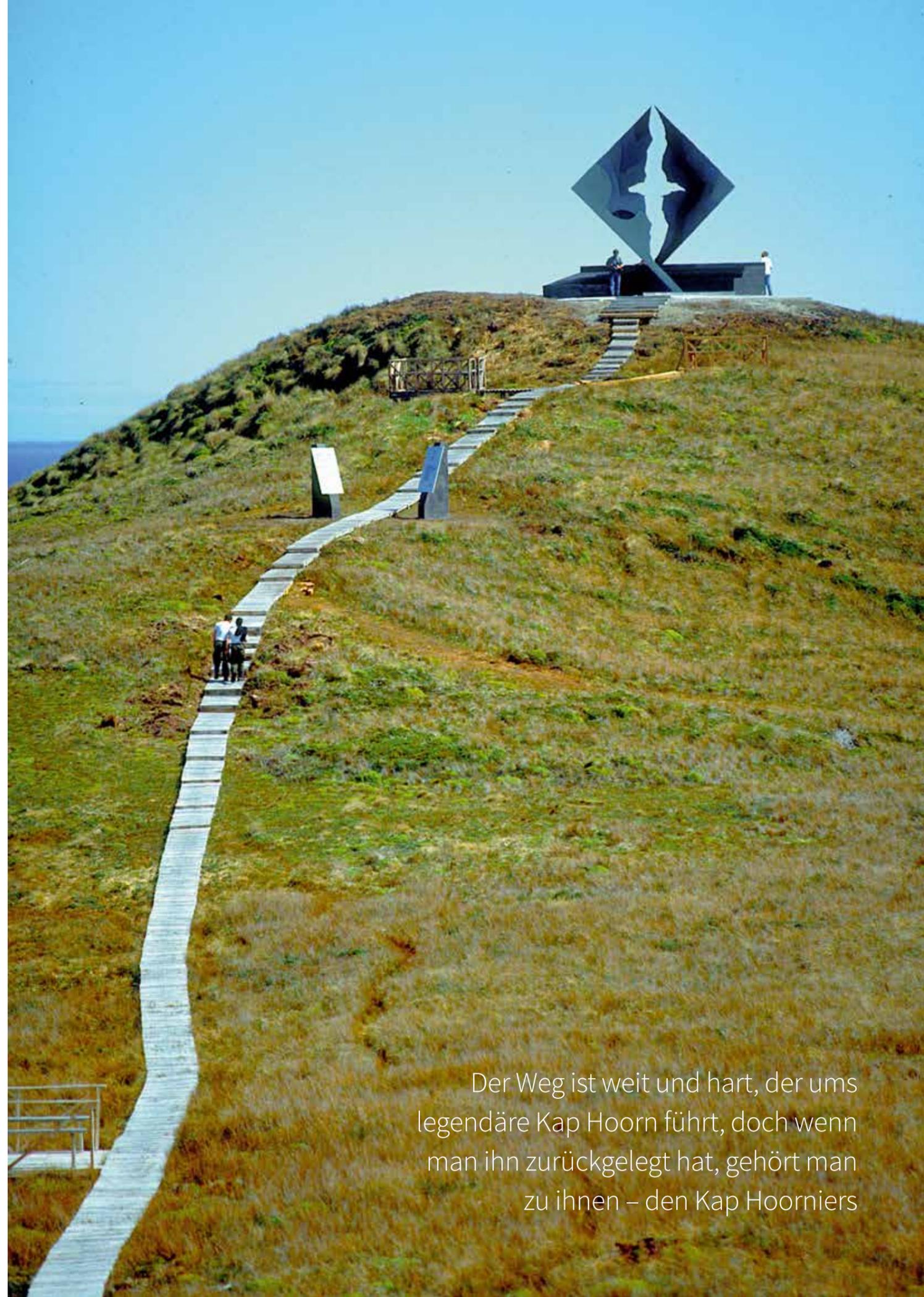
und Jürgen Mohns – 2005 *Nieje Leev*, Rudi Arp, einhand – 2006 *Breakpoint*, Tatjana Hartmann und Thomas Witt – 2006 *Atlantis*, Inge-Edith und Ernst Friedrich Bartels – 2006 *Just do it*, Anke Preiß und Martin Birkhoff – 2008 *Nije Fam*, Marietta van Bakel und Paul Kamstra – 2009 *Delphin*, Günter Johannsson (Mitsegler) – 2012 *Jonathan*, Dr. Herwig Paretzke mit Crew

– 2012 *Resolute*, Barbara Köberle und Hans-Rolf Rauer – 2012 *Caledonia*, Claudia Reklau und Jürgen Michalik – 2012 *Iron Lady*, Dr. Nathalie und Michael Wnuk.

Von West nach Ost, vom Westwind getrieben

1973 *Joshua*, Götz Schreiber und Hajo Pusch, Deutschlands erste Sportsegler um Kap Hoorn – 1974 *Peter von Danzig*, Reinhard Laucht mit Crew (Whitbread Round the World Race) – 1982 *Walross III*, Ekhart Hahn mit Crew (Whitbread Round the World Race), ASV Kiel – *Thalassa II*, Carla und Bobby Schenk – 1983 *Jönathe*, Theo Biesemann und Sohn – 1985 *Plejades*, Thorolf Reimer und Oleif Böttger – 1985 *Kathena Nui*, Wilfried Erdmann, einhand – 1986 *Astronotus II*, Hanni und Otto Zimmermann – 1987 *Maara*, Ester und Arthur Antenen – 1987 *Walross III*, ASV Berlin, Christian Masilge und Crew, 1990 *Schlüssel von Bremen*, Rainer Persch mit Crew (Whitbread Round the World Race) – 1990 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew – 1991 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew (dreimal) – 1992 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew – 1993 *Mariele*, Hans Richter, einhand – 1994 *Andromeda*, Helga Wilms und Jochen Scheid – 1997 *Wappen von Bremen*, Jochen Orgelmann mit Crew, SKWB – 1997 *Peter von Danzig*, ASV Kiel – 1998 *Atair*, Klaus-Peter Kurz und Crew – 1998 *Freydis*, Dr. Heide und Erich Wilts mit Crew (zweimal) – 1999 *Wappen von Bremen III*, Jochen Orgelmann mit Crew – 2002 *Fanfan*, Uwe Röttgering, einhand – 2004 *Galathea*, Annamaria und Ernst Hüttinger – 2006 *Santa Maria*, Wolf Kloss – 2008 *Beluga Racer*, Boris Herrmann und Felix Oehme (Sieger Portimao Global Challenge Race) – 2010 *Neutrogena*, Boris Herrmann und Ryan Breymeier (Barcelona World Race).

¹ Wir hoffen, alle Kap Hoorniers des TO aufgelistet zu haben. Falls wir von einer Umrundung keine Kenntnis hatten, bitten wir dies zu entschuldigen und uns darüber zu informieren.



Der Weg ist weit und hart, der ums legendäre Kap Hoorn führt, doch wenn man ihn zurückgelegt hat, gehört man zu ihnen – den Kap Hoorniers

06. Bekannte oder ganz besondere Boote

KATHENA NUI

Als blutiger Segelanfänger konnte ich 1986 in der ‚Glocke‘ in Bremen Wilfried Erdmanns Vortrag über seine erste Non-stop-Weltumsegelung besuchen. Am meisten beeindruckte mich die Schilderung, wie sehr ihn Rod Stewart mit dem Song ‚Sailing‘ aus einem Stimmungstief herausholte. Und schon während des tosenden Applauses war mir klar, du musst *Kathena Nui* kennen lernen. Wenige Wochen später ergab sich die Gelegenheit auf der Boot in Düsseldorf. Menschen-schlangen vor einem leicht scheuen, Bücher signierenden Wilfried Erdmann, Menschen-schlangen vor *Kathena*. Mit viel Geduld war ich endlich an Bord und blieb fast eine dreiviertel Stunde. „Das einzig wahre Schiff auf dieser Messe“, erklärte mir ein Mitbewunderer. Ich glaubte das natürlich.

10,60 Meter aus sechs Millimetern Aluminium, Kiel und Kielsohle stärker ausgelegt. Rundspant mit engem Spantabstand. Gemäßigter, fest verschweißter Kurzkiel. Drei wasser-dichte Schotten, zwei im Vorschiff, eins achtern. Moderate 1,70 Meter Tiefgang. Das Ruder von einem durchgehenden Skeg geschützt. Ein Vorschiffdesign mit schrägem Steven, was bei Kollisionen mit Hindernissen einen Teil der Energie durch Aufreiten absorbieren kann, der Reserveauftrieb schafft und gemeinsam mit den runden Vorschiffslinien weiches Einsetzen in das Wasser ermöglicht. Am Heck die Aries. Ein kompakter Aufbau mit aufgesetzten Scheiben, ein kompaktes Cockpit, Brückendeck. Der Niedergang von zwei Alu-Haldebügeln gerahmt, mit einfachen Steckschotten und Klappluke absolut wasserdicht verschließbar. Ein einfacher, sehr schlichter Innenausbau. Elektrik – habe ich nicht wahrgenommen, lediglich eine Petroleumlaterne. Dass es keinen Tisch gab, fiel mir gar nicht auf. Und auch sonst vieles nicht. Keine Maschine.

Später lernte ich, dass der Rumpf der *Kathena Nui* auf Nor-derney bei Dübbel und Jesse entstanden war. Natürlich wurde der (leere) Rumpf nicht termingerecht fertig, obwohl Erdmann doch im gleichen Jahr zu seinem Nonstop-Versuch starten wollte. Er hatte Angst, ein Jahr später den Mut nicht mehr zu haben, wie er sagt. In größter Eile baute er, gelernter Zimmermann, den Rumpf aus. Der Eile war geschuldet, dass er vor allem bei der Isolierung sparte, was Teile des Bootes zu einer Tropfsteinhöhle werden ließ, wie er es in seinen Reisebeschreibungen beschreibt. Besitzer von Metallbooten wissen, was gemeint ist.

Jahre später die zweite Begegnung in Cuxhaven. Unmittelbar nach der Rückkehr von seiner zweiten Nonstop-Runde gegen Wind und Strömungen.

Mittlerweile sah ich Boote mit ganz anderen Augen. Was fiel mir auf, was macht *Kathena Nui* einzigartig? Als erstes das Rigg. Für ein Boot dieser Größe, das solche Reisen erfolgreich überstanden hat, eher zierlich. Das gilt für Mast und Baum genauso wie für die Dimensionen der Salinge, der Wanten und Stage. Seltsamerweise kein Mastkorb. Kuttertakelung. Alle Vorsegel werden mit Stagreitern angeschlagen, sind reffbar, selbst die von Erdmann so getaufte Orkanfock. Klassisches Groß mit Bindereffs. Bedienung am Mast. Nur außen laufende Fallen. Reffwischen am Mast. Weder die noch die Winschen im Cockpit sind selbstholend. Schotklemmen? Keine. Auch keine Maststufen. Erdmann schaffte es auch so, den Mast zu entern. Eine kräftige, hölzerne Pinne. Teakbelag auf den Cockpitbänken, sonst ein grob und unregelmäßig gesand-etes, extrem rutschfestes Deck. Alles Ausdruck des Ziels ‚Keep it simple‘, das Wilfried bis zum Exzess verfolgte, vielleicht nicht immer nur zum Besten, eine Spur mehr Komfort hätte sicher auch ihm das Leben erleichtern können.

Unter Deck zwei Sitzbänke etwa mittschiffs, kein Tisch, achtern zwei Hundekojen. Die Pantry spartanisch. Lediglich ein einfacher, zweiflammiger Petroleumkocher, immerhin kardanisch gelagert. Ein Spülbecken, Seewasserspülung. Keine Kühlmöglichkeit. Wozu auch bei den bevorzugten Kursen in extremen Breiten. Nicht zu vergessen die Alukanne, die Wilfried seit der Ur-*Kathena* auf allen Reisen begleitete. Die Nasszelle als Stauraum genutzt. Stattdessen Eimerklo und Cockpitdusche. Man könnte auch sagen, ein auf das Wesentliche reduziertes, aber sehr effizientes Konzept. Ursprünglich praktisch keine Navigationselektronik, immerhin eine (mechanische) Logge. Später auch ein GPS-Handy. Nur wenig kann kaputt gehen und das wenige lässt sich meist eigenständig reparieren. Die Kosten für den Unterhalt des Schiffes sind, ebenso wie die Erstellungskosten, überschaubar. Auch in dieser Hinsicht ein effizientes Design.

Heute verfügt *Kathena Nui* über einen Motor. Und wahr-scheinlich über einen Hauch mehr Navigationselektronik und vermutlich auch über eine einfache Pumptoilette. Aber da kann ich nur spekulieren. Alles in allem jedenfalls ein faszinierendes, außergewöhnliches Boot, das Unvorstellbares geleistet hat und das vor allem beweist, dass man auch bei begrenzten Mitteln grenzenlose Herausforderungen anstreben kann, wenn man es richtig macht.

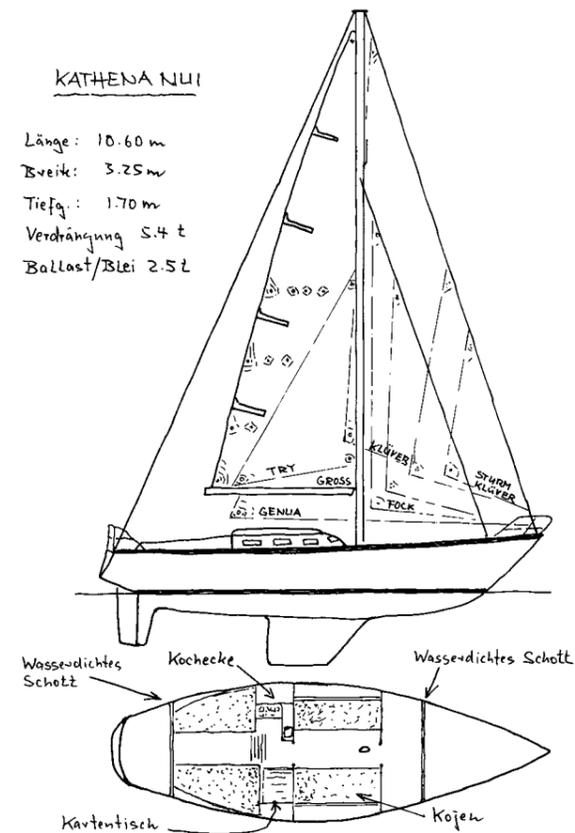
Beinahe hätte ich es vergessen, *Kathena Nui* ist meines Wissens das einzige Boot, das die Welt in beide Richtungen umsegelt hat.

TECHNISCHE DATEN:

LÜA:	10,60 m
CWL:	8,60 m
Breite:	3,25 m
Tiefgang:	1,70 m
Verdrängung:	5,4 t
Ballast:	2,5 t

Segelflächen (2000/01):

Groß:	21,60 m ² , 3 Reffs
Try:	7,00 m ² , 1 Reff
Genua:	40,00 m ²
Klüver:	21,00 m ² , 1 Reff
Klüver 2:	16,00 m ²
Sturmfock:	8,5 m ² , 1 Reff
Orkanfock:	3,0 m ² , 1 Reff
Mini-Sturmfock:	1,8 m ²



Eine treue Begleiterin – mit der Kathena Nui segelte Wilfried Erdmann gleich mehrmals um die Welt.

Ob auf der Regattabahn oder im Eis – „Wolfgang's Spielzeug“ ist ein Hingucker

WOLFIE'S TOY

Eine ‚Open 50‘ ist eine Yacht, wie man sie nicht jeden Tag sieht. Die Wasserlinie so lang wie die Länge über alles, niedriger Freibord, ein breiter Rumpf und ein hohes Rigg. Was will man mit so einer Yacht? Sie wurde 1994/95 von mir gebaut, um Einhandregatten auf den Weltmeeren zu bestreiten, besonders das BOC, die Einhandregatta in Etappen um die Welt. Noch heute ist *Wolfie's Toy* ein Eyecatcher; wo sie auch immer liegt, versammeln sich neugierige Besucher.

THEORIE UND PLANUNG

Nach der 5 000 Seemeilen Non-Stop-Regatta von Australien nach Japan kam ich zu der Überzeugung, dass mich längste Distanzen auf See nicht schrecken und ich begann, mich für das BOC zu interessieren. Meine *Jeantex* war mit zwölf Meter LÜA zu klein für dieses Abenteuer und ich setzte mich mit dem Yachtkonstrukteur Georg Nissen zusammen, um erste Skizzen für einen möglichen Neubau anzufertigen. Georg Nissen hatte zuvor schon meine erfolgreiche *Jeantex* gezeichnet.

Zu allererst ging es bei unseren Treffen um die Analyse der verschiedenen Etappen des BOC und uns wurde schnell klar, dass ich einen Raumschotrenner brauchte. Mit dieser Vorgabe und den Konkurrenzschiffen im Kopf ließ Georg Nissen dann am Computer verschiedene Entwürfe gegeneinander segeln. Am Ende stand ein Entwurf, der allen Anforderungen gerecht wurde: Gute Gleiteigenschaften, große Schiffsbreite mit Wasserballast für viel Stabilität am Wind, sowie ein tiefer Kiel, damit sich die Yacht auch am Wind bei schwerem Wetter durchsetzen kann.

BAU DER YACHT

Im Frühjahr 1994 war es endlich soweit: Baubeginn. Der Rumpf wurde aus Aluminium gebaut, zum Einen aus Kostengründen, zum Anderen, weil ein Aluminiumrumpf einen guten Kompromiss darstellt. Er ist nicht ganz so leicht wie ein Hightech-Kunststoffrumpf, bietet aber bei einer Kollision mehr Sicherheit, da Aluminium vor dem Bruch zunächst viel Energie durch Verformung absorbiert. Das Deck wurde aus GFK-Sandwich gefertigt, was zugleich geringes Gewicht und eine gute Isolierung bewirkt, und wurde mit dem Rumpf mittels PU-Kleber verbunden.

Der Rumpf besitzt ein Kollisionsschott und vier durch wasserdichte Schotten abgeteilte Kammern. Hinter dem Kollisionsschott folgt ein begehbare Raum, der leer ist. Weiter

nach achtern die Segellast und Toilette, dann der eigentliche Lebensraum. Am Heck ist die Ruderanlage noch einmal wasserdicht abgeschottet. Das entspricht den Bauvorschriften für BOC-Yachten. Mittschiffs liegen an beiden Seiten die in drei Kammern unterteilten Ballastwassertanks, die jeweils 1 900 Liter Ballastwasser durch eine an den Motor gekoppelte Pumpe aufnehmen. Die eingeschweißten Tanks tragen zur Längsaussteifung des Rumpfes bei.

Um einen Kielverlust zu vermeiden, ist die Kielflosse, eine Aluminiumkonstruktion, über Bodenwrangen vollkommen in den Rumpf integriert. Die 1,8 Tonnen schwere Bleibombe ist mit starken V2A-Bolzen an die Kielflosse angebolzt. Das Schiff hat, wie bei BOC-Yachten üblich, eine Doppelruderanlage. Dadurch ist sichergestellt, dass auch bei Lage ein Ruderblatt effizient angeströmt wird. Außerdem ist so das Schiff auch bei schwerem Wetter raumschots und vor dem Wind einfacher zu steuern, was natürlich auch der Selbststeueranlage hilft.

Die Hauptkajüte, der eigentliche Lebensraum, ist spartanisch in Leichtbauweise eingerichtet. Der Navigationsplatz, die beiden Kleiderschränke, die Pantry und die Kojen bestehen aus Leichtbauplatten, innen Schaum, außen zwei Millimeter Sperrholz. Der Navigationsplatz liegt mittschiffs, ebenso eine rundum begehbare Pantry mit verschiedenen Schaps, Spülbecken Wasserhähnen für Süß- und Seewasser. Der 100-Liter-Süßwassertank liegt im Küchenblock. Schmuckstück der Pantry und damals mein einziger Luxus ist ein kardanisch aufgehängter Taylor-Petroleumofen mit Backfach. Über der Hauptkajüte wölbt sich ein Aufbau, durch den trotz des flachen Rumpfes Stehhöhe erreicht wird. Durch die großflächige Verglasung hat man eine 360° Sicht nach außen und in die Segel.

Winschen und Beschläge im Cockpit können vom Ruder aus bedient werden. Mast, Baum und Spinnakerbäume sind aus Kohlefaser: Weniger Gewicht, ein tieferer Gewichtsschwerpunkt, ein höheres aufrichtendes Moment und weniger Pumpeneffekt im Mast sind wesentliche Faktoren für ein extrem verbessertes Segel- und angenehmeres Seeverhalten der Yacht.

ZWISCHENSPIEL

Von Anfang an war klar, dass nur der Rumpf von einem Bootsbauer kommen sollte, die Formen für das Deck, Cockpit und Aufbau, Ausbau und Ausrüstung musste aus finanziellen Gründen im Selbstbau erfolgen. Da ich zuvor schon drei sechs bis zwölf Meter lange Yachten gebaut hatte, sah ich darin kein Problem. Einen Bauplatz hatte ich in den Winterlagerhallen

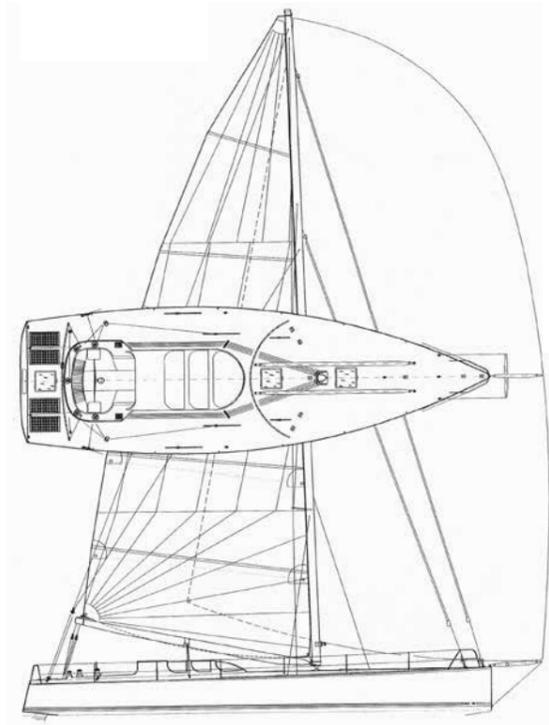
auf der Raderinsel bei Rendsburg gefunden. Durch Verzögerungen beim Bau des GFK-Sandwichdecks und vor allem bei der Lieferung des Kohlefasermastes kam *Wolfie's Toy* erst Anfang 1995 ins Wasser.

PRAXIS

Beim ersten Schlag auf der Kieler Förde mit Konstrukteur, Segelmacher und Helfern wurden alle meine Erwartungen erfüllt. Die Yacht segelte, noch ohne Wasserballast, bei einer leichten Brise schnell, lag ruhig auf dem Ruder und vor allem, sie schwamm auf der Konstruktions-Wasserlinie. Rundum sah man nur zufriedene Gesichter. Und auch in den folgenden Jahren erfüllte die Yacht alle in sie gesetzten Erwartungen. Einerlei welches Wetter, sie lag immer ruhig auf dem Ruder, die Segel waren einhand einfach zu bedienen und auch das Handling des Wasserballastes war funktionell und unkompliziert.

Welches Geschwindigkeitspotenzial in der Yacht steckte, zeigte sich bei einer Transatlantik-Regatta von Québec nach St. Malo. Mit einer Vier-Mann-Crew erreichten wir ein Spitzenetmal von 295 Seemeilen und über die ganze Distanz ein Durchschnittsetmal von 201 Seemeilen. Die Spitzengeschwindigkeit lag bei 24 Knoten. Ich bin mir sicher, damit hatten wir noch nicht die Grenzen dieses Designs erreicht.

Alle meine Wünsche und Träume hatten sich erfüllt, bis auf einen. Ich konnte trotz größter Anstrengungen, auch unter Einschaltung von PR-Agenturen, keine Sponsoren für das BOC 1998/99 finden. Ohne Sponsoren war eine Teilnahme an dem Rennen nicht möglich. Die *Toy* wäre das ideale Schiff für dieses Rennen gewesen, schade, schade, schade.



REGATTEN UND REISEN DER WOLFIE'S TOY 1996 BIS 2018

- 1996 Trans-Atlantik Einhand Plymouth/GB – Newport/USA
- 1996 Transat Québec – St. Malo
- 1998 Round Britain & Ireland Race
- 2001/02 Atlantik-Rundreise bis in die Hudson Bay
- 2003 Spitzbergen-Reise bis 80° Nord

Ende 2003 Verkauf, mit neuem Eigner:

- 2006 Round Britain & Ireland Race
- 2007 1 000 Seemeilen Nordsee Regatta
- 2008 1 000 Seemeilen Nordsee Regatta
- 2009 Portsmouth – Hondaribia/Spanien – Portsmouth Race
- 2010 Round Britain & Ireland Race
- 2012 Island Reise, auf den Spuren flämischer Fischer

TECHNISCHE DATEN:

LÜA:	15,24 m (50 Fuß)
Breite:	4,87 m
Tiefgang:	3,00 m
Masthöhe:	21,60 m über Deck

Segelflächen:

Groß:	101,00 m ²
Fock	51,50 m ²
Sturmfock:	35,00 m ²
Gennaker:	150,0m ²
Spinnaker:	200,00 m ²

50 Fuß Länge auf knapp 5 Meter Breite und dazu noch ein fast 21 Meter hoher Mast – das sorgt für viel Aufmerksamkeit auf dem Wasser und auch im Hafen.

Ein Rumpf ist kein Rumpf –
zwei Rümpfe müssen her



VON DER JOLLE ZUM KAT

Zu Beginn sei meine Mutter zitiert: „Der Junge war selten vom Wasser weg zu bekommen.“ Wie wahr, schipperte ich doch auf allem, was schwimmt, auf Baumstämmen, Flößen, leeren Fässern und vielem mehr. Mein erstes richtiges Boot baute ich mit vierzehn und schipperte in den großen Ferien damit die Weser abwärts von Karlshafen bis Bremen. Dann folgte als Student das Jollensegeln mit Pirat und H-Boot. Und während der Seefahrtszeit, damals hatte man noch längere Liegezeiten, war ich in australischen, amerikanischen und anderen Häfen als Gast und Mitsegler unterwegs, wann immer sich eine Gelegenheit bot. Später, da war ich schon Elblotse, folgte der Kauf eines ‚Hanseat‘ aus Glückstadt.

Doch dann bekam ich in der San Francisco Bay Kontakt zur Mehrumpfszene. Dort gab es später berühmte Pioniere, wie Choy oder Arthur Piver. Pivers Buch ‚Transatlantik Trimaran‘ hatte ich begeistert gelesen und war vollkommen aus dem Häuschen, als ich mein Idol persönlich kennenlernen durfte. Infiiziert war ich für alle Zeit von dem logischen Gedanken, Stabilität aus der Form zu holen und nicht aus dem Gewicht. Darauf waren hunderte Jahre zuvor die Seeleute im Pazifik auch schon gekommen. Doch in Deutschland musste man in den frühen 1960er-Jahren Begriffe wie Katamaran oder Trimaran immer noch umständlich erklären. Und in meinem bodenständigen norddeutschen Segelclub gab es die bekannten, zumeist auf Plattdeutsch, abwertenden Kommentare. Nun denn.

Ein ‚Hanseat‘ ist auch ein wunderbares Schiff und ich genoss mit ihm die Urlaubsreisen auf der Ostsee. Dann aber wurden die Törns länger und Fahrten mit dem Kielschiff entlang der norwegischen Küste, zu den Färöer, den Shetlands oder zu den Orkneys und nach Schottland weckten Erinnerungen an aufrechtes Segeln in der Karibik und Australien.

Und eines Tages wurde ich in der Ostsee von einem großen Katamaran mit geschätzten zwanzig Knoten auf der Logge überholt. Schlüsselerlebnis. Nachdenkliche Fortsetzung meines Törns und am Ende der Entschluss, endlich einen Kat besitzen zu wollen. Es kam, wie es kommen musste, ich verkaufte das Kielschiff und suchte das Konstruktionsbüro Judel / Vrolijk auf. Wunderbar, wie diese klugen Männer meine Ideen in Selbstbaupläne umsetzten, denn ein Selbstbau sollte es werden. Ein sicherer und schneller Katamaran war das Ziel, für extreme Seegebiete mit viel Eis und jedem Wetter gewachsen. Das bedeutete zwei Rümpfe, drei Beams und Netze.

Es folgte ein hartes Jahr mit wenig Schlaf und nach einem Jahr schließlich die Taufe der *Sposmoker* durch Friedel Bellmer und dazu eine große Party. Begeisternde Probefahrten auf der Elbe und in der Nordsee und die erste lange Reise gen Spitzbergen und bis sechshundert Meilen heran an den Nordpol. Island, Grönland dann und die aus meiner Sicht extremste und anspruchsvollste Reise überhaupt, auf eigenem Kiel durch Russland.

Während der vielen Reisen, bei denen ich nur mit meinem Mitsegler Rudolf Klein unterwegs war, kamen wir zu der Erkenntnis, dass wir in einsamen Buchten - Spitzbergen, Island, Grönland - das vor Anker liegende Schiff für längere Landausflüge nicht beide gleichzeitig verlassen konnten. Ein größeres Boot sollte her. Mit Platz für circa acht Segler. Dann würde man, als ein Beispiel, mit der Hälfte der Crew über die Berge und Gletscher Spitzbergens wandern können, während die andere Hälfte zum vereinbarten Treffpunkt segelt. Gedanke mit Charme. Es sollte sich später herausstellen, dass acht für solche Art Abenteuer geeignete Frauen und Männer nur schwer zu finden sind.

Der Bau der *Sposmoker II* war beschlossen und *Sposmoker* wurde zum Verkauf angeboten. Das Schiff ist in guten Händen von wunderbaren Menschen, die an der Chilenischen Küste zufrieden auf dem Schiff leben.

Doch mein Hobby ist Segeln eher denn Bootsbau, weshalb ich nicht Jahre lang an dem nächsten Schiff werkeln wollte. Also erfand ich das Programm ‚Segelzeit gegen Arbeitszeit‘.

Eine Woche Arbeit ist gleich eine Woche Segeln. Der Slogan stieß auf Interesse und dass der neue Kat in nur vier Wochen gebaut werden sollte, sorgte für Aufsehen. Der Bürgermeister von Glückstadt wurde angefütert und witterte PR für seine Stadt und ich begann zu organisieren. Die dortige Yachtwerft würde in der im Sommer leeren Halle den Bauplatz bieten. In der Turnhalle einer Schule sollten die Helfer schlafen. Die Bundeswehr stellte die Betten und wechselte die Wäsche. Der Ratskeller besorgte das Catering. Ein Bürocontainer mit der nötigen Technik wurde aufgestellt.

Es kamen wirklich Frauen und Männer aus ganz Europa und halfen begeistert. Wunderbare Menschen lernte ich kennen und an manche denke ich heute noch voller Sympathie. Der Bau als Selbstbau und das Ziel ‚in vier Wochen‘ müssen genau das richtige Pressefutter im Sommerloch gewesen sein. Jeden Tag trafen Funk, Fernsehen und die schreibende Zunft

DIE SEGELREISEN DER SPOSMOKER I UND II

1992 Einhand Cuxhaven – Spitzbergen nonstop. Nördlich Spitzbergen ins Eis bis rund 600 Meilen an den Nordpol heran. Rückreise über Bäreninsel und Norwegen.

1993 Cuxhaven – Schottland – Island – Grönland bis weit in den Nordwesten. Rückreise Grönland – Cuxhaven nonstop.

1994 Kiel – St. Petersburg nonstop – Ladogasee – Onegasee – Kanal zur Wolga – Wolga abwärts – Kanal zum Don – Don abwärts – Asowsches Meer – Schwarzes Meer – von Istanbul nach Cuxhaven außen rum nonstop. Erste Reise durch Russland auf eigenem Kiel!

1997 / 1998 Cuxhaven – Kanaren – Kap Verden – Brasilien – Uruguay – Argentinien – Chile – Süd Shetlands – Antarktische Halbinsel – von Ushuaia/Feuerland nach Cuxhaven nonstop. Nach kurzer Pause Kiel – Norwegen – Bäreninsel – Spitzbergen. Rückreise nach Cuxhaven nonstop.

1999 / 2000 Einhand Cuxhaven – Südatlantik mit Reparaturstopp Brasilien. Nach Mastverlust in den Vierziger Breiten unter Nottrigg nach Ascension und weiter nach Cuxhaven.

2001 Stralsund – Norwegen – Island – Jan Mayen mit Besteigung Beerenberg. Rückreise Island – Norwegen – Stralsund.

2002 / 2003 Cuxhaven – Brest – Lissabon – Kanaren – Brasilien – Kapstadt – Kerguelen über Inseln Marion und Crozet. Rückreise Kerguelen – Südafrika – St. Helena – Insel Ascension – Azoren – Brest – Cuxhaven.



Es muss nicht immer Eis sein – Sposmoker in der Heimat.

auf der Baustelle ein und dabei war ich fast der Einzige, der wusste, wie es geht. Unterstützung sei lobend erwähnt durch Helge von der Linden, den Junior des Materiallieferanten. In den Monaten vor Baubeginn gab es für mich mal wieder kaum Schlaf. Und als das Projekt gestartet war - nach vier Wochen gab es wieder einmal ein großes Fest und die Taufe!

Sposmoker II wurde wiederum von Judel / Vrolijk konstruiert unter den Vorgaben: Schnelles Reiseschiff und unbedingte

Sturmtauglichkeit in extremen Gebieten. Ich wollte die Südsommer in der Antarktis zubringen, dann die Überführung nach Norden und die Nordsommer in arktischen Gewässern. Dank ihrer Bauweise mit Epoxy-Laminierung, Duracore-Leisten und Triaxial-Gelegen war der neue Katamaran mehr als robust und unverwundlich.

Das Reiseprogramm hat, Judel / Vrolijk sei es gedankt, einige Male geklappt. Zwanzig Meter Länge auf zehn Meter Breite, verteilt auf schmalen Rümpfen bei einem Gesamtgewicht von gerade einmal acht Tonnen sind eben schnell. In ihren Anfangszeiten war die neue *Sposmoker II* immer 15 bis 18 Knoten schnell, sie flog übers Wasser. Doch dann kam die Gemütlichkeit an Bord und damit das Gewicht.

Die Reisen, teilweise über viele Wochen einhand in extremen Seegebieten, haben bewiesen, dass genau dieses Konzept: Zwei Rümpfe, drei Beams und Netze - richtig war. Fahrten mit dem Katamaran sind durch die angenehmen Bewegungen kräfteschonend und das Schiff ist nach dem Flaschen-Korken-Prinzip einfach sicher. Unvergesslich ist das Trockenfallen in flachen Buchten oder das Vorankern liegen auf der Reede von St. Helena, wo nicht weit von mir ein acht Meter langes Kielschiff sich die berühmte Seele aus dem Leib schaukelte. Mitleid hatte ich mit der jungen Frau, die sich nach dem Törn von Kapstadt bis hierher endlich auf Ruhe gefreut haben mag.

Wo ist *Sposmoker II*? Nach dem Verkauf wurde sie irgendwann in Zypern an Land gesichtet. Wer Näheres weiß - Bitte melden!

Zurzeit fliege ich Cessna und Piper und andere Vögel. Und wenn der Fliegerarzt mich nicht mehr fliegen lässt? Dann möchte ich wieder segeln. Zwei Rümpfe, drei Beams, ...

mediamare yachtcharter

Yachtcharter Ostsee Kröslin & Toskanischer Archipel

Anne Heinrich **von TO Seglern für TO Segler**

info@mediamare-yachtcharter.de ★ www.mediamaare-yachtcharter.de



HIKARI

Voll im Berufsleben stehend, und das nicht an der Küste, war es mir bei der Auswahl meines Bootes wichtig, die logistischen Anforderungen möglichst gering zu halten. Bei meiner Suche nach einem geeigneten Boot bin ich dann auf die faltbaren Trimarane gestoßen, die eine sehr gute Mischung aus Segelleistung und Flexibilität bieten.

Erste Erfahrungen konnte ich mit einem 24-Fuß-Trimaran sammeln, mit dem ich auch mehrmals an der bekannten Binnensee-Regatta ‚Bol d’Or‘ am Genfer See teilnehmen konnte. Hier kamen gerade die guten Leichtwindeigenschaften des Tris zum Tragen. Im Laufe der Zeit habe ich dann aber festgestellt, dass der etwas größere Corsair 28 EC ideal zu meiner Lebenssituation passt.

Mit dem neu erworbenen 28-Fuß-Trimaran *Hikari* waren dann auch bequeme Urlaubstörns mit der ganzen Familie möglich. Es ging an die Südküste von England, nach Kroatien und auch an die italienische Küste der Adria, mit Venedig und seiner Lagune als besonderes Highlight.

Corsair Marine baut seit 1985 trailerbare Trimarane. Der Corsair 28 ist der moderne Nachfolger des legendären Corsair F27, vom dem über 450 gefertigt worden sind. Gebaut wird der Corsair 28 aus GfK mit einem PVC-Schaumkern unter Verwendung von Vinylester-Harz im Vakuumverfahren. An den neuralgischen Stellen, zum Beispiel den Querholmen (Beams), wird die Konstruktion durch Karbongelege verstärkt. Im Inneren des Bootes wird der Mittelrumpf durch Formteile, die ebenfalls aus PVC-Schaum im Vakuumverfahren entstehen, versteift. Diese Bauweise ermöglicht eine stabile und gleichzeitig leichte Konstruktion. Durch die Bauweise ist der Corsair 28 unsinkbar.

Für alle Corsair-Trimarane wird ein Klappmechanismus verwendet, der auf ein Patent von Ian Farrier zurückgeht. Dadurch kann die Breite des Corsair 28EC von 6,10 Metern ohne Stabilitätsverlust auf eine Hafens- und Trailerbreite von 2,50 Metern verringert werden. Der Klappmechanismus verwendet starke Aluminiumstreben, die die gesamte Konstruktion versteifen. Speziell die Trailerbarkeit ermöglicht einen schnellen Revierwechsel. Langwierige Überführungstörns zu weit entfernten Destinationen werden dadurch überflüssig. Die Trailerbarkeit wird außerdem auch noch durch ein einfaches Maststellsystem verbessert. Durch dieses ist es möglich, den Mast noch auf dem Trailer oder aber auch im Wasser ohne fremde Hilfe in weit weniger als einer Stunde zu stellen. Der Corsair 28EC *Hikari* wurde so von München

nach Plymouth zu den Regatten Round Britain and Ireland und TWOSTAR getrailert. Nach der wetterbedingten Aufgabe beim TWOSTAR lag der Trimaran in Porto. Da das Boot trailerbar ist, konnte die Crew Pkw und Trailer in Plymouth abholen und schon fünf Tage später stand *Hikari* nach 5 000 Kilometern Trailerfahrt wieder im Bootslager bei München.

Der Corsair 28EC hat einen effizienten drehbaren Aluminium-Wingmast mit Rollbaum und Stagreiterfock. Die Fallen werden nach achtern umgelenkt und erlauben eine bequeme und sichere Handhabung vom Cockpit aus. Der Rollbaum ermöglicht eine stufenlose Verkleinerung der Großsegelfläche, hat aber zusätzlich auch noch zwei Bindereffs. Speziell die stufenlose Verkleinerung hat sich bei wirklich extremen Windverhältnissen westlich von Irland bewährt. Ein Groß im zweiten Reff wäre zu viel gewesen, ein stark eingerolltes Groß war in Verbindung mit einer Sturmfock die ideale Kombination. Der einziehbare Karbonbugspriet erlaubt es außerdem, einen Screacher (ähnlich Code 0) und einen asymmetrischen Spi zu segeln. Ein 28-Fuß-Trimaran mit 2,5 Metern Trailerbreite kann kein Raumwunder sein. Der Corsair 28EC hat eine Achterkajüte, ein Mittelcockpit und den Salon mit Vorschiffskoje im Mittelrumpf. Ein zwei flammiger Spirituskocher und der Platz für eine Toilette neben dem Schwertkasten ermöglichen auch längere Touren. Die Elektrik wird von einer 70Ah-Batterie gespeist, wobei die Energieversorgung durch Solarzellen, eventuell ergänzt durch eine Brennstoffzelle, gesichert wird. Der 8-PS-Außenborder kann ebenfalls die Batterie laden, auf See unter Segeln fällt diese Option natürlich weg. Der Corsair 28 wird als sicherer, bequemer Familienkreuzer angeboten. Das Hauptaugenmerk wird dabei auf Sicherheit und leichte Handhabung gelegt. Obendrein ist er ein schnelles Schiff. Die Am-Wind-Eigenschaften können sich sehen lassen und nicht nur bei Regatten hatten größere Yachten schnell das Nachsehen. Dass ein Trimaran raumschots auch schnell ist, versteht sich von selbst, nicht zu vergessen die guten Leichtwind- und Starkwindeigenschaften. Die Grundidee der Corsair-Trimarane spiegelt die rauen Wetterbedingungen im heimatlichen Australien wieder. Die mehr als eine Million gesegelten Seemeilen haben zweifellos die Seetüchtigkeit der Boote unter Beweis gestellt. Immer wieder werden von den Corsair-Seglern lange Törns unternommen. Mehrere Atlantik- und Pazifiküberquerungen wurden, auch wenn es die Werft nicht fördert, erfolgreich durchgeführt.

Parallel zu den Urlaubstörns stellte sich bei mir auch das wachsende Gefühl ein, dass richtige Bootsbeherrschung nur

durch Segeln im direkten Vergleich mit anderen Booten zu erlangen ist. Dieses Gefühl mündete dann in wachsender Begeisterung für Regatten, sodass ich nach kaltem Solo-Training in der Nordsee zwischen Helgoland und Borkum und sogar ein paar Siegen bei Regatten in der Adria anfang, mich zusammen mit Dr. Werner Stolz auf richtig anspruchsvolle Regatten vorzubereiten. Damit verbunden ist auch die zusätzliche Ausrüstung der Hikari mit EPIRB, Rettungsinsel, Notausstieg-Vorrichtung, Fallschirmanker, aktivem AIS und redundantem Iridium-Satellitenfunk.

Am erfolgreichsten waren wir in dem oben schon erwähnten Round Britain and Ireland Race, an dem wir im Sommer 2014 teilnahmen. Diese Regatta führt außen um alle britischen Inseln herum und ist ein Naturerlebnis, das ich jedem wärmstens empfehlen kann. Auch bei der OSTAR/TWOSTAR Regatta 2017, die von Plymouth nach Newport über den Nordatlantik führt, waren wir am Start. Bei dieser Regatta war das Wetter allerdings so außergewöhnlich, dass wir das Rennen abgebrochen haben; Vier Yachten, die eine andere Entscheidung getroffen hatten, sind später in dem Rennen im Nordatlantik gesunken. Obwohl sich die Arbeitsbedingungen im Berufsleben für mich immer weiter verschärfen, sind das AZAB 2019 und/oder ein weiterer OSTAR/TWOSTAR-Versuch noch Teil meiner Träume.



Auf See ziemlich breit und an Land ganz schmal – der klappbare Trimaran Corsair F 28 lässt sich schnell und einfach ins nächste Revier bringen. Lange Überführungstörns sind so nicht mehr nötig.



DIE NEUE FREYDIS

Nach dem schrecklichen Verlust unserer *Freydis* in Japan war es wie ein Wink des Schicksals, dass sich unter all den zahlreichen Hilfsangeboten auch eine ganz spezielle Schale befand: Ein Nachbau jenes Typs, den Konstrukteur Kurt Reinke vor vielen Jahren nach unseren Vorgaben, in die all unsere Erfahrungen eingeflossen waren, aus seiner 15 M modifiziert hatte. Diesen Typ, der ganz besonderen Anforderungen genügen sollte, hatte er ‚16 M Ice‘ genannt.

Nun gibt es viele Aspekte, unter denen man eine Standard-Variante der Typyacht 15 M verändern, ausbauen und ausrüsten kann; genauso viele Ansichten gibt es im Hinblick auf das, was richtig und was gut ist. Wir haben das, was sich auf all unseren Reisen für uns als wichtig herausgestellt hat, in den Bau der neuen *Freydis* einfließen lassen.

So haben wir uns für einen Rumpf aus Aluminium entschieden - Kunststoff kommt für uns nicht in Betracht. In einsamen Gebieten mit kaum kartierten Küstenstrichen und nicht vermessenen Buchten und in Gewässern, in denen Kollisionen drohen mit Gletschereis, Korallen oder Baumstämmen, ist Kunststoff einfach nicht stabil genug. Statt Stahl (wie bei *Freydis I* und *II*) haben wir diesmal Aluminium gewählt. Der Vorteil: Gewichtsersparnis (ein Alurumpf kann etwa 40% leichter sein als ein Stahlrumpf, ohne an Festigkeit einzubüßen) und deutlich weniger Korrosion. Viele Alu-Yachten segeln sogar ohne Farbanstrich. Die Instandhaltungsarbeiten und -kosten sind dadurch merklich geringer.

Der Nachteil liegt allerdings im Preis, Aluminium ist teurer als Stahl. Und darin, dass man trotz der speziellen Legierungen, die beim Schiffbau eingesetzt werden, gegen die Elektrolyse besondere Vorkehrungen treffen muss. Es ist sinnvoll, beim Einbau von Hauptmaschine und Wellenanlage Fachleute zu Rate zu ziehen, denn die Aggregate müssen unbedingt vom Rumpf abisoliert sein.

Das Unterwasserschiff der neuen *Freydis* zeichnet sich durch einen Schwenkkiel aus, auf den wir schwören. Die Vorteile sind geringer Tiefgang, geschützte Schraube und geschütztes Ruder. Diesmal ist der Schwertkasten in eine dreifache Bodenplatte eingearbeitet, die breit genug ist, um sich trockenfallen zu lassen. Der dreifache Boden besteht aus der eigentlichen Bodenplatte, die den Bleiballast trägt, einem Zwischenboden, der den Bleiballast abdeckt und dem eigentlichen Boden des Schiffsrumpfes, an den die Unterkonstruktion angeschweißt ist. Der Raum zwischen der Abdeckplatte des Bleis und dem Schiffsrumpf wird als Dieseltank genutzt.

Reinke sen. hatte diese Version der Kielkonstruktion zu Beginn seiner Typyachten Anfang der 1970er-Jahre favorisiert, und wir haben damit ausgesprochen gute Erfahrungen gemacht.

Natürlich haben wir auch an einen Twinkiel gedacht. Trockenfallen kann man damit auch. Aber ein Kimmkieler hat keinen geschützten Propeller und das hervorstehende Ruderblatt ist auch nur unzureichend durch einen Skeg geschützt. In Gewässern mit Korallenköpfen und Riffen sind gerade das die Schwachstellen.

Auf unserer *Freydis* hatten wir früher wenig Raum im Achterschiff und keine Stehhöhe. Das haben wir immer sehr bedauert. Als uns auf unseren Reisen dann die ersten Yachten begegneten mit negativem Spiegel und eingearbeitetem Stufenheck, das auf eine Badeplattform führte, schien uns das ein toller Fortschritt im Yachtbau.

So haben wir nun statt des senkrechten Spiegels mit großen achterlichen Fenstern das Heck des Rumpfes der 15M um etwa einen Meter für eine Badeplattform verlängert, wodurch wir auch im Achterschiff viel Raum gewinnen konnten.

Auch das Freibord wurde um 15 Zentimeter erhöht, damit das Segeln etwas trockener werden würde, was sich auch auf das Bootsinnere positiv auswirkte:

Im Achterschiff hat man nun fast überall Stehhöhe. Ebenso vorteilhaft ist der Gang, der dadurch ermöglicht wird und die Messe mit dem Achterschiff verbindet, was den Umweg über den Deckshaus-Salon erspart. Die Innenseite des Ganges gibt bequemen Zugang zum Maschinenraum und auf der Außenseite ist Platz für eine zweite Toilette und ein Ölzeugschapp.

Beim Rigg der neuen *Freydis* haben wir auf die bewährte Kuttertakelung zurückgegriffen – mit je einer Rollreffanlage für Genua und Schwerwetterfock.

Auf das Rigg hatten wir auch immer besonderen Wert gelegt, das der alten *Freydis* hatte uns 33 Jahre lang nicht im Stich gelassen, weder bei unserer Strandung in der Antarktis noch in Fukushima. Verständlich, dass wir an die neue *Freydis* ähnliche Maßstäbe anlegten: Masthöhe 17,80 m (statt 19,50 m), ein stärkeres Profil für Mast und Baum, als vom Konstrukteur berechnet, stärkere Oberwanten, Vor- und Achterstagen und zusätzliche Backstagen sowie ein Babystag.

Und wenn sie nicht schwimmt,
dann steht sie mal kurz



Auch bei der Besegelung stellen wir auf Schwerwetter-Segeln ab. Unsere Tuchstärke beträgt um die 450 g/m² und unser Großsegel hat zur einfacheren Handhabung keine Latten. Das Trysegel kann in einer eigenen Schiene am Mast schon frühzeitig untergeschlagen werden.

Im Passat segeln wir zu zweit gern mit Doppelgenua an zwei Bäumen.

Bei leichten und mittleren Winden arbeiten wir mit Blister (ca. 160 m²) auf Kursen von 50 bis 140 Grad scheinbarem Wind. Vor dem Wind baumen wir den Blister aus oder fahren ihn als kleinen Spinnaker an zwei Bäumen.

Die Spinnaker (200 und 250 m²) setzen wir grundsätzlich nur mit erfahrener Crew ein und fahren sie vor dem Wind an zwei Bäumen. Dann stehen sie ruhiger und vertörnen sich nicht, wenn der Rudergänger einmal ungenau steuert, was vor allem nachts leicht passieren kann.

Die Voraussetzung fürs Segeln mit Doppelgenua und Spi ist eine Ausrüstung des Bootes mit Schlitten, zwei Glocken am Mast, zwei Niederholern, zwei Topnanten, zwei Spi-Bäumen und im Cockpit mit zwei gut dimensionierten Winschen.

Doch nicht nur die Segel sind wichtig, auch die Maschine ist es. Abweichend von den Empfehlungen des Konstrukteurs haben wir uns für eine Einmotoren-Anlage mit doppelter Leistung (126 PS) entschieden. Zwei Maschinen bringen zwar mehr Sicherheit – falls eine Maschine ausfällt, hat man noch eine zweite – und sie erhöht auch die Manövrierfähigkeit, aber bei zwei Maschinen wird auch alles komplizierter und teurer. Der entscheidende Grund für uns ist jedoch: Die Schraube ist im Skeg besser geschützt. Außerdem wird der Maschinenraum kleiner, wodurch mehr Raum gewonnen wird. Doch noch etwas gilt es zu entscheiden, denn auch der Aufbau ist wichtig. Es war ein glücklicher Zufall, dass Erich bei seiner allerersten Blauwasserreise ausgerechnet auf der *Ylva* anheuerte, einem 1934 in Schweden gebauten Bermuda-kutter, der ein nach achtern offenes Deckshaus besaß, was



damals sehr ungewöhnlich war für eine so schnittige Yacht. Seit dieser Zeit ist Erich ein Deckshaus-Fan. Berechtigt, denn in einem Deckshaus sitzt man statt im ‚Keller‘, in der ersten Reihe – sowohl auf See als auch im Hafen oder in einer Bucht.

Das war auch der Grund, warum wir auf der alten *Freydis* ein nach achtern offenes Deckshaus hatten. Stets war es der gesellige Mittelpunkt auf See oder am Liegeplatz, unabhängig vom Wetter. Der Steuerstand achtern im Cockpit war dagegen ungeschützt, so dass der Rudergänger ein Gespür für Wind und Wellen behielt und auch die Segelstellung immer im Auge hatte.

Bei der neuen *Freydis* sind wir nun noch einen Schritt weitergegangen, denn aus dem offenen Deckshaus wurde ein geschlossenes. Das bedeutet weiteren Komfort, wir gewinnen einen absolut geschützten Raum, in dem wir sogar die Navigationsgeräte unterbringen können. Abweichend von der Standard-Version 15M wird es jedoch keinen Innensteuerstand geben. Wie bisher bleibt der Mann am Rohr außen vor.

Voraussetzung für das Betreiben aller elektrischen und elektronischen Geräte an Bord ist eine ausreichende Stromversorgung. Obwohl wir nur wenige größere Verbraucher haben – Autopilot, Kühl- und Tiefkühltruhe – reichen Windgenerator und Solarzellen als alleinige Stromerzeuger nicht aus, weshalb wir auch zwei starke Lichtmaschinen an Bord haben. Um die Maschinenlaufzeit auf See aber möglichst gering zu halten, können wir, wenn das Wetter es zulässt, noch einen mobilen Benzin-Generator an Deck einsetzen, der Strom in das starke 220 V Ladegerät (100 A/h) einspeist. Ein im Maschinenraum der alten *Freydis* eingebauter Dieselgenerator, den wir 30 Jahre lang mitführten, erwies sich als überflüssig.

Und so versuchen wir immer mehr den Worten Antoine de Saint Exupéry zu folgen: „*Technische Perfektion ist nicht erreicht, wenn man nichts mehr hinzufügen kann, sondern wenn man nichts mehr weglassen kann.*“



EINRICHTUNGSPLAN DER FREYDIS III VOM BUG ZUM HECK

1. Die Vorpiek ist mit einem Alu-Kollisionsschott von der Segelkammer getrennt und selbstlenzend. In der Piek werden 80 Meter Ankerkette 13 mm, der Reserve-Anker, eine Schlepp- und Ankertrasse und, soweit Raum bleibt, auch Fender gestaut.

2. An die Vorpiek schließt sich ein zweistöckiger Stauraum an, der von Deck aus zugänglich ist durch eine große Luke (70x70) und von der Vorkammer durch eine Holztür, um jederzeit bei schlechtem Wetter die Sturmsegel zu erreichen (Trysegel, Sturmgroßsegel, Treibanker bzw. Jordan Droque). Außerdem lagert hier das gefaltete Schlauchboot. Im unteren Stockwerk sind Reservetauwerk, -Blöcke und anderes untergebracht.

3. Dann folgt die Vorkammer mit zwei übereinander liegenden Kojen an Steuerbord und einem Sanitärraum an Backbord. Die untere Koje ist 120 cm breit. Ein Leebrett kann diese verschmälern. Die obere ist lediglich 70 cm breit.

4. In der Mitte des Bootes liegt die Messe: an Backbord ein zwei Meter langes L-Sofa mit Tisch, getrennt von der sich anschließenden Kombüse. Weil an Steuerbord der Kartentisch entfällt – navigiert wird oben im Deckshaus – bleibt viel Platz für Schränke mit Stapelboxen. Unter dem L-Sofa ist eine Kühltruhe und Platz für Dosenproviand.

5. Von der Messe aus führt an Steuerbord ein Gang ins Achterschiff. Auf dem Weg nach achtern liegt rechts der Maschinenraum, links das Ölzeugschapp und der zweite Sanitärraum. Ebenfalls von der Messe aus führt eine Treppe ins Deckshaus.

6. Deckshaus: Vorne auf der Steuerbordseite stehen die Navigationsgeräte und das UKW-Radio. Um den aufgeklappten Tisch finden acht Personen Platz. In der Mitte ist der Boden des Gangs etwas abgesenkt, so dass man aufrecht darin stehen kann. Das Cockpit erreicht man durch eine Tür.



7. Achterschiff: Von einem kleinen Vorraum führen Türen in die drei Kammern mit je zwei Kojen. Wie im Vorschiff ist die untere Koje breiter als die obere. An allen Kojen können Leebretter angebracht werden, die sonst unter den Matratzen gestaut sind. Sowohl im kleinen Vorraum als auch in den Kammern selbst sind Schränke und Schwalbennester für die persönliche Ausrüstung eingebaut.

8. Cockpit: Zu beiden Seiten Sitzbänke, zwei Meter lang, damit man liegen kann. Es gibt im Cockpit keine Backskisten, weil der Platz unter den Bänken auf der Steuerbordseite für den Gang, auf der Backbordseite für die Kojen gebraucht wird. Achtern eine Ausbuchtung mit Sitz für den Rudergänger, davor die Steuersäule.

9. Zu guter Letzt die zweigeteilte selbstlenzende Achterpiek, in der Fender, Festmacher, die Rettungsinsel und der mobile Benzingenerator untergebracht sind.



TRANS-OCEAN PREIS

07.

Preisverdächtig: Weltumsegler,
Ozean-Bezwinger, Abenteurer



Die erste Auszeichnung eines Seglers mit dem Trans-Ocean Preis war auf Anhieb ein Paukenschlag und sorgte für Aufruhr in der Seglerwelt. Ein junger Verein stellte sich gegen die Altherwürdigen und brach gleich mit drei Tabus. Der erste TO-Preis ging 1970 an: eine Frau (undenkbar), die einhand segelte (unseemännisch) und das auf einem Trimaran (unverantwortlich), der theoretisch hätte kentern können. Erste TO-Preisträgerin ist Ingeborg von Heister!

Seit damals zeichnet der Trans-Ocean alljährlich eine Reise aus, die in den jeweils vorausgegangenen zwölf Monaten

seglerisch am höchsten einzuschätzen ist und in eben diesem Zeitraum beendet wurde. Sollte einmal ausnahmsweise keine Fahrt stattgefunden haben, die dem Vergabekomitee als preiswürdig erscheint, kann der Trans-Ocean Preis auch für eine besondere seglerische Lebensleistung vergeben werden.

Gestaltet wurde der Preis vom Künstler Arno Knof. Erstaunlich ist, dass der Preis die nun fast 50 Jahre seines Bestehens unbeschadet überstanden hat. Vielleicht liegt das ja daran, dass er die Neigung besitzt, bei etwas ungeschickter Handhabung einfach in zwei Teile zu zerfallen.

DIE BISHERIGEN PREISTRÄGER:

Ingeborg von Heister	<i>Ultima Ratio</i>	1970
Folkmar Gräf	<i>Dadztoy</i>	1971
Dr. Ing. Jörgen Meyer	<i>Paloma</i>	1972
Gerd Müller	<i>Raireva</i>	1973
Reinhard Laucht	<i>Peter von Danzig</i>	1974
Claus Hehner	<i>MEX</i>	1975
Götz Schreiber	<i>Joshua</i>	1976
Hans-Wolf Steinig	<i>Seven Seas</i>	1977
Hans-Dieter Lamle	<i>Kattegat</i>	1978
Wilfried Erdmann	<i>Kathena Faa</i>	1979
Burghard Pieske	<i>Shangri-La</i>	1980
Dr. jur. Ernst Bullmer	<i>Bummler X</i>	1981
Erich Wilts	<i>Freydis</i>	1982
Richard Konkolski	<i>Nike III</i>	1983
Theo Biesemann	<i>Jönathe N</i>	1984
Wilfried Erdmann	<i>Kathena Nui</i>	1985
Dieter Kowalewski	<i>Snowball</i>	1986

Reimer Böttger	<i>Plejades</i>		1987
ASV Berlin	<i>Walross III</i>		1988
Wolfgang Quix	<i>Jeantex III</i>		1989
Gudrun Calligaro	<i>Mädchen</i>		1990
Rollo Gebhard	<i>Solveig IV</i>		1991
Gerd Engel	<i>Sposmoker</i>		1992
Hans Richter	<i>Mariele</i>		1993
Norbert Schirra	<i>Amateur</i>		1994
Paul Maier	<i>Matangi</i>		1995
Hans Zitzelsperger	<i>Zulu</i>		1996
Detlef von Schmeling	<i>Jenny von Westphalen</i>		1997
Gerd Engel	<i>Sposmoker II</i>		1998
SKWB	<i>Wappen von Bremen</i>		1999
Reinhard Bellingrodt	<i>Lady II</i>		2000
Wilfried Erdmann	<i>Kathena Nui</i>		2001
Erich Wilts	<i>Freydis</i>		2002
Uwe Röttgering	<i>Fanfan</i>	Preis zurückgegeben	2003
Otto Zimmermann	<i>Astronotus</i>		2004
Bernt Lüchtenborg	<i>Auryn</i>	Preis aberkannt	2005
Dr. Timm Pfeiffer	<i>Sonnenschein</i>		2006
Manfred Jabbusch	<i>White Witch</i>		2007
Stephan Post	<i>Sidartha</i>		2008
Boris Herrmann	<i>Beluga Racer</i>		2009
Klaus Häussler	<i>Ludus amoris</i>		2010
Susanne Huber-Curphey	<i>So Long</i>		2011
Michael Herbst	<i>Tanoa</i>		2012
Paul Kamstra	<i>Nije Faam</i>		2013
Hans-Rolf Rauert	<i>Resolute</i>		2014
Henrik Masekowitz	<i>Croix Du Sud</i>		2015
Mareike Guhr	<i>La Medianoche</i>		2016
Susanne Huber-Curphey	<i>Nehaj</i>		2017

OCEAN AWARD



Die jüngste Auszeichnung des Trans-Ocean ist erst zwei Jahre alt. 2016 wurde der Ocean Award von den Vorstandsmitgliedern Martin Birkhoff, Egon Lutomsky, Carsten Matthias sowie dem aus zahlreichen Segelseminaren bekannten Jens Nickel gestiftet. Die Vergaberichtlinien für den Ocean Award sind sehr offen formuliert. Er kann für besondere seglerische und

navigatorische Leistungen vergeben werden, ebenso für organisatorische und unterstützende Leistungen oder außergewöhnliche Hilfsaktionen, die Seglern in Not geleistet wurden oder die Segler anderen geleistet haben. Der Preis ist nicht an die Mitgliedschaft im TO gebunden und versteht sich ausdrücklich auch als internationaler Preis.

DIE BISHERIGEN PREISTRÄGER SIND:

2017: Jimmy Cornell

– ausgezeichnet für sein Lebenswerk. Gewürdigt wurde sein Engagement für die Fahrtensegler, die Unterstützung und die Hilfestellung - angefangen beim ‚Atlas der Ozeane‘ über ‚Die Segelrouten der Welt‘ bis hin zu seinen Rallyes - mit denen er vielen Seglern die Angst vor den Weiten des Ozeans genommen und sie auf den ersten Schritten begleitet hat.

2016: Hamburgischer Verein Seefahrt e.V., Segelgruppe Störtebeker

– für die erfolgreiche Planung, Vorbereitung und schließlich vorbildliche Durchführung ihres Projektes ‚Southern Ocean Challenge‘: Verschiffung der *Haspa Hamburg* nach Australien, Teilnahme am Sydney-Hobart Race, Querung des Südpazifiks über Neuseeland und Kap Hoorn nach Ushuaia, weiter zu den Olympischen Spielen nach Rio de Janeiro

und von dort im Rahmen der Regatta Rio – Hamburg über die Kapverden, die Azoren und Helgoland nach Hamburg. Ein Unternehmen, das zahllosen jungen Menschen das Segeln in außergewöhnlichen Revieren ermöglichte.



TRANS-OCEAN MEDAILLE FÜR BESONDERE LEISTUNGEN



Nicht nur für Weltumsegelungen, sondern auch für besonders sportliche Hochseereisen, seglerische Herausforderungen und Hochseeregatten wurden und werden die silberne Trans-Ocean Medaille und mit ihr der blaue Langfahrtwimpel vergeben. Bis 2013 konnte man die Medaille nur einmal im Leben erhalten, jetzt ist bei entsprechenden Leistungen eine erneute Ehrung möglich.

Am Rande sei bemerkt, dass die Medaille tatsächlich aus reinem Sterling-Silber gefertigt ist. Das Motiv ist eine Arbeit des Künstlers Arno Korf, der auch den TO Preis gestaltet hat.

MIT DER SILBERNEN MEDAILLE DES TRANS-OCEAN WURDEN AUSGEZEICHNET:

1970:
Ingeborg von Heister, *Ultima Ratio* – Dr. Hannes Lindemann, *Liberia II* – Claus Hehner, *MEX* – John Adam, *Eve*

1971:
Hans-Viktor Howaldt, *Germania V*

und VI – Norbert Lorck-Schierning, *Jan Pott III* – Günther K. Reher, *Hamburg VII* – Eberhard Kraus-Rump, *Baleia* – Dr. Günther Schneider, *Lotos II*, Dr. Werner Zirpel, *Seebär* – Dr. Kurt Bender, *Tamure'* – Folkmar Gräf, *Dadstoy*

1972:
Heiko Krieger, *Tinie* – Wolf-Dietrich Kirchner, *White Dolphin* – Ekhard Hahn, *Walross II*

1973:
Reinhard Dieckhoff, *Hetairos* – Helmut Dorsch, *Joshua* – Detlef Martens, *Hic III* – Götz-Anders Nietsch, *Wappen von Bremen* – Götz Schreiber, *Joshua* – Holger Strauß, *Jan II*

1974:
Michael Bohmann, *Mary* – Dierk Cordes, *Wappen von Bremen* – Heinz A. Krüger, *Ylva* – Harald Wensky, *Bigi III* – Dr. Lothar Wenzkowysky, *Ente* – Gerhild Wiendieck, *Windpeter*

1975:
Dr. Bernd Schmidtman, *Alkor* – Horst und Mathilde Kanngieser, *Myuna*

1976:
Dr. Gerd Bücking, *Helene III* – Klaus Schrod, *Lilliam* – Wolfgang Wanders, *Amitie* – Gerhard Minzlaff, *Gryps III*

1977:
Willi und Franziska Decker, *La Mer* – Wilhelm Hirte, *Kriter II* – Werner Milowsky, *Pommern* – Alfred Schliecker, *Bellatrix* – Werner und Dr. Ingeborg Wommelsdorf, *Mona Lise II*

1978:
Leopold Horn, *Sapo* – Hans Dieter Lamle, *Kattegat* – Helmut Liebscher, *Liebell* – Die-

ter Markworth, *Siga* – Horst Maier, *Retemeng* – Wolfgang Quix, *Waarwolf* – Klaus Schmiededecke, *Vamos* – Manfred Wedell, *Sedina* – Klaus Westfahlen, *Manu Kai*

1979:
Theo Biesemann, *Jonanthe* – Jens und Hildegard Bodendiek, *Talofa Lee* – Roland Lange, *Choctawhatehee-Queen* – Gerhard Lotz, *Schalom* – Joachim Schult, *Cormoran* – Marcel Waltzer, *Golden Breeze*

1980:
Burghard Pieske und Ludwig Bareuther, *Shangri La* – Herbert Beckröge, *Tedje* – Paul Haaf, *Hedi* – Per Mustelin, *Mare Atlantik* – Günther Pfeiffer, *Tilikum* – Wolfgang Reimann und Horst Bohzin, *Cascade*

1981:
Reimund Raich, *Gaudeamus* – Martin Irrgang, *Quasimodo* – Hans Nagel, *div. Yachten*

1982:
Peter Braun, *Deneb* – Friethjof Krull, *Felix V* – Harald Neumann, *Bunte Kuh* – Dr. Harm Hinrich Rotermund, *Halginj* – Karl Jürgen und Majorie Schuppan, *Magü II* – Erich und Dr. Heide Wilts, *Freydis*

1983:
Heinz und Ruth Förster, *Der Zugvogel* – Hans Joachim Breckwoldt und Anni Vanhaste, *Fandango II*

1984:
Claus Peter Schilsky, *Nimanoa* – Ernst und Ursula Garbe, *Cepheus* – Jakob Ahrens und Telse Makris, *Aluminia*

1985:
Gerhard und Renate Neander, *Mureva*

– Dagmar und Alex Wopper, *Arca* – Rainer Persch, *Roland von Bremen IV* – Dieter Karnetzki, *Jule* – Reimer, Thoro und Oleif Böttger, *Plejades*

1986:
Erna und Günther Henze, *Seeadler II* – Dieter Kowalewski, *Snowball*

1987:
Dr. Ulrich Krämer, *Pandora* – Siegmund Zander, *Wappen von Bremen*

1988:
Roland Treinzen, *Stella Polare* – Hein Günter Wolff, *Kikam* – Dr. Jens B. Derenbach, *Bem*

1989:
Dieter Dhoub, *Dihara* – Enno Wilts, *Freydis* – Dietrich Peter sen., *Barbarossa* – Elke Pöhlmann, *Motu*

1990:
Günter Gassner, *Seufel*

1991:
Dieter und Brigitte Fiege, *Ouwe Reuss* – Roland Krahsnitz, *Elke IV*

1992:
Karl-Günter Brinkmann, *Fritzz* – Segelkameradschaft Ostsee, *Anita*

1993:
Wolfgang und Claudia Böhm, *Hei Jo III*

1994:
Jochen Hell und Rainer Verhoeven, *Karlson*

1995:
Theo und Renate Gröpper, *Corinna II* – Rüdiger und Bernhild Teichmann, *Fair Winds*

1996:
Keine Trans-Ocean Medaille vergeben

1997:
ASV Kiel, *Peter von Danzig* – Hamburger Verein Seefahrt, *Norddeutsche Vermögen* (Beide Yachten nahmen an der Hongkong Challenge teil) – Matthias Beilken, *Eissing*

1998:
Susanne Huber-Curhey, *Glory* – Günter

Herrmann, *Nova* – Siegfried Hopp, *Rena*
1999:
Sven Helm und Anette Heydemüller, *Rarioia* – Dagobert Boschmann, *Conori*

2000:
Reinhard Bellingroth, *Lady II* – Klaus Girzig, *Alparena II* – Urs Gehm, *Cap D'Or* – Claus Schmidt, *Ginger* – Hans Peter Eugster, *Nosy Be* – Jürgen Klein, Wilke Sartori und Anna Kramer, *Pilger Abu* – Team Sail Training Yacht *Vegewind* – Peter Höbel, *Pandarea* – Dr. Thorsten Hartmann, *Kavenga*

2001:
Norbert Sedlacek, *Oase III* – Boris Herrmann, *Lop Lop* – Dieter und Katharina Henzi, *Stengart*

2002:
Gerhard Miosga, *Oreade* – Dieter und Heidrun Wassermann, *Pommern*

2003:
Rudolf Arp, *Nieje Leev* – Hans und Carola Habeck, *Wal* – Uwe Röttgering, Fan Fan – Jürgen Wallenwein, *Jojo III*

2004:
Alan Tyson-Carter, *Karma* – Otto und Johanna Zimmermann, *Astronotus II* – Kai Twisselmann, *Musholm*

2005:
Dr. Andries Huges, *Gladys* – Bernd Lüchtenborg, *Auryn* – Reinhard Schmitz, *Pagan* – Astrid und Ulrike Ewe, *Luna*

2006:
Dr. Timm und Ingrid Pfeiffer, *Sonnenschein* – Crew *Alexander von Humboldt* – Sebastian Pieters und Heike Würbel, *Kiwitt*

2007:
Hans Kujawa und Stefanie Juenemann, *Isis* – Manfred Jabbusch, *White Witch*

2008:
Norbert Maibaum, *Coconut Run* – Ewald und Henny Bresser, *Brandal II*

2009:
Thomas Witt und Tatjana Hartmann,

Breakpoint – Dr. Peter und Johanna Reiner, *Cirrus* – Martin Birkhoff und Anke Preiß, *Just do it*

2010:
Wolfgang Barkemeyer, *Baros* – Katharina Theisen, *Freiheit*

2011:
Siegfried und Lilo Oldenburg, *Irama Dunia*

2012:
Dr. Eckhard und Ursula Westphal, *Azimut* – Hans Böbs, *Snowball*

2013:
Peter Koch, *Dakota*

2014:
Dr. Berk Plathner, *Hikari* – Dr. Reinhard Gelder, *Shark Angels* – Michael Wnuk und Nathalie Müller, *Iron Lady und Marlin* – Carol Smolawa, *Wappen von Bremen*

2015:
Jürgen und Ingrid Mohns, *Jos*

2016:
Karl und Lisa Bohne, *Bomika* – Dominik Lenk, *Mini 348* – Susanne Huber-Curphey, *Nehaj*

2017:
Jürgen Michallik und Claudia Rehklaue, *Caledonia* – Thomas Witt und Tatjana Hartmann, *Breakpoint* – Erich und Dr. Heide Wilts, *Freydis* – Wolfgang Slanec und Doris Renolder, *Nomad*.

DIE WELTUMSEGLER DES TRANS-OCEAN



Der Preis wurde im Laufe der Jahre zwar geändert, doch der Weg blieb der gleiche: einmal um die Welt – mal um die Kaps, mal durch den Panamakanal, selten auch durch den Suezkanal. Einmal rund herum sind sie alle gesegelt, die Weltumsegler des Trans-Ocean.

Von 1970 bis 1997 wurden die Mitglieder des TO für ihre erfolgreich abgeschlossenen Weltumsegelungen mit der Medaille des Vereins ausgezeichnet, ein Preis, der auch für besondere seglerische Leistungen vergeben wurde. 1998 war es dann soweit, ein separater Weltumseglerpreis wurde ins Leben gerufen. Die Medaille bleibt seit diesem Jahr besonderen Leistungen vorbehalten und ist nicht länger an eine Weltumsegelung gebunden. Wobei eine Weltumsegelung natürlich auch zusätzlich noch eine ganz besondere seglerische Leistung beinhalten kann. Für jeden Einzelnen ist der lange Törn an sich schon etwas ganz Besonderes.

EINE TO MEDAILLE FÜR IHRE WELTUMSEGELUNGEN ERHIELTEN:

1970:
Wilfried Erdmann, *Kathena* – Alfred

Kallies, *Pru* – Walter König, *Zarathustra* – Rollo Gebhard, *Solveig III*

1971:
Keine Rückkehr von einer Weltumsegelung

1972:
Dr. Jörgen Meyer, *Paloma* (nur 3 Stopps, Reisedauer insgesamt elfeinhalb Monate)

1973:
Gerd Müller und Leni Horstmann, *Rai-
reva*

1974:
Reinhard Lauch, *Peter von Danzig* (Teilnehmer am Whitbread Round The World Race) – Karl Heinz und Beate Kammler, *Mauna Kea* – Bobby und Carla Schenk, *Thalassa*

1975:
Otto Zimmermann, *Astronotus* – Eckart Lütke, *Kranich* – Nikolaus Hansen, Peter Willemoes – Günther Hoermann, *Plunsch*

1976:
Peter und Dorothea Bufe, *Hikuero II* – Paul Graute, *Albatros* – Utz Müller-Treu, *Frauken* – Heiko Köter und Eckhard Bringses, *Störtebeker*

1977:
Hans Wolf Steinig, *Seven Seas*

1978:
Keine Rückkehr von einer Weltumsegelung

1979:
Giselher Ahlers, *Wanderer III* – Friedrich und Ursula Klee, *Vagant*

1980:
Joachim und Irma Geysel, *Lorbas* – Herbert und Ilsemarie Giesecking, *Lou IV*

1981:
Dietmar Sommerfeld, *Ghost* – Heinz Lutz, *Barsoi* – Axel Pils, *Fram* – Dr. Claus Lübbert, *Mero II* – Harald Kölzer, *Rosi II* – Dr. Ernst und Erika Bullmer, *Bummeler X*

1982:
Robert Gastaldo, *Vamos* – Claus Reichard, *Walross III*, (Teilnahme am Whitbread Round The World Race)

1983:
Läubli, *Wandering Star* – Walter Lorberg, *Wabrimope* – Walter Mäder, *Papillon II* – Jean Pierre Sauvain, *Vigo* – Rolf und Helga Wemmer, *Wasa*

1984:
Oswald und Gerlinde Gasser, *Windart* – Manfred Kerstan und Vera Schmidt, *Albatros* – Klaus Reimann, *Merou* – Maximilian und Gret Ritter, *Moana* – Hagen und Waltraud Tremmee, *Magic* – Kurt Dönz und Brunhilde Köstli, *Follow me*

1985:
Günter und Heide Voigt, *Pustebelume* – Erik und Christiane Jörn, *Nina*

1986:
Kurt und Regula Suter-Droz, *Aena* – Klaus Peter Kurz, *Atair* – Karl J. und Eva Grote, *Pani Pronz* – Fritz und Inga Fechner, *Talofa* – Uwe Knust, *Tshelozza* – Christian und Barbara Tkocz, *Woglind*

1987:
Heinz und Kessi Hermanns, *Dumeklemmer* – Lothar und Christine Suhr, *Christine II* – Christoph und Anneliese

Vogelsang, *Second Life* – Richard und Ruth Wahl, *Natacha II*

1988:
Dr. Roland und Dr. Marlies Sauter, *Nausikaa* – Ton Parker, *Kaap Bol IV* – Dietrich Brümmer, *Capella* – Ottmar und Marlies Grossmann, *Hol di ran*

1989:
Walter und Karin Clemens, *Argos* – Christian und Barbara Ley, *Ganesh* – Ulrich und Sybille Schrei, *Lasqueti* – Norbert und Ulrike Barke, *Muline* – Friedrich Hemme, *Schneegans* – Heinz und Miriam Roegner, *Shenandoah*

1990:
Peter und Monika Fischer, *Callisto* – Hans Ochsenner, *Carolie* – Peter Timm, *Dominix* – Hans und Inge Richter, *Takirena* – Peter und Susanne Zeller, *Sarsas* – Claus Hympendahl und Milda Drüke, *African Queen* – Manfred und Maria Weindl, *Masima II* – Sten Stenström, *Nereides* – Josef Bahr, *Shenandoah* – Gudrun Calligaro, *Mädchen* – Team der *Wappen von Bremen* (Whitbread Round The World Race)

1991:
Hans Peter von Almen, *Flamingo* – Werner und Irmtraud Klein, *Haubaut* – Rolf und Maria Brenzinger, *Jamai* – Friedrich Böhme, *Moya* – Dieter und Brigitte Fiege, *Ouwe Reuss* – Heinz und Ingrid Möller, *Samouk* – Peter und Monika Schmidt, *Swiss Family* – Dieter und Heidi Christian, *Tao* – Benno und Annemarie Braun, *LM de Cassipee* – Rainer Altmann, *Tonga*

1992:
Roland und Marianne Steiner, *Naomi* – Ernst und Brigitte Hamacher, *Topas* – Walter und Lucia Adams, *Santa Lucia* – Erich und Monika Feuchtnner, *Samonique* – Karl-Wilhelm und Astrid Greiff, *Oktopus*

1993:
Hans Martin Herre, *Vamos* – Dr. Emanuel und Helgard Wirfel, *Adelante* – Rainer und Heidemarie Kräber, *Rolling Home* – Hanspeter Weideli, *Tümmeler* – Claudius W. Zeise, *Pegasos* – Dr. Ernst und Käthe Köhnlein, *Koller* – Jörg Lehning, *Suca* – Joachim und Ursula Michels,

Da sind wir – Dr. Heimo und Hanne Stenkat, *Undine* – Hans Richter, *Mariele* – Karl-Heinz und Hildegard Drees, *Twin Flyer* – Peter Trost, *Adventure II*

1994:
Werner und Gisela von Kenne, *Thetis* – Manfred und Margarete Tyliniski, *Meg* – Hans und Karin Gädje, *Omu* – Norbert Schirra, *Amateur* – Horst und Ute Lachenmann, *Sueva* – Helmut Schmoer und Hannelore Thalheimer, *Albatros*

1995:
Gaby und Jochen Leonhardt, *Agir* – Nikolaas Pieter Groen, *Brick* – Karl Heinz und Marianne Steuernagel, *Bumblebee* – Gertraud und Horst Henkel, *La Donnee* – Harry und Carola Birkholz, *Laroca* – Paul Kinzelmann, *Tula* – Cornelis A. Roon und W.K. Roon Verolme, *Springer* – Roland und Claudia Müller-Boesch, *Melangoose* – Paul und Dim Maier, *Matangi* – Bernd Becker und Dr. Anja Michelbrink, *Kiek em Jenny*

1996:
Dietrich Bender, *Sayonara* – Dr. Georg und Hedda Wujanz, *Kairen* – Roland und Marlys Seitz, *Flying Free* – Hans Zitzelsperger, *Zulu* – Bernd und Sabine Ehinger, *Atlantis* – Renate und Knut Scheering, *Ybisah* – Walter und Marianne Schwarz, *Löwe III* – Berend J. Bruns, *Anna* – Klaus und Maria Häussler, *Ludus Amoris* – Peter und Ursula Hugel, *Ringoe* – Heinz und Lona Jüttner, *Ikarus* – Theo und Heidi L'tienne, *Sitting Bull* – Ralf Großgart, *Vita Bel* – Jan Willem Marinissen und Hendrike Buitenwerf, *Quies II* – Siegfried Schedel und Roswitha Ruf, *Talofa*

1997:
das Rekordjahr: Edith und Fredi Meier, *Fredith* – Jörg und Melanie Schwartz, *Helios II* – Hannes und Ingrid Hemetsberger, *Hikk* – Peter und Ronnie Maier, *Jonathan Seagull* – Herbert und Petra Fitz, *Kallisto* – Erik van den Berg und Femmie Goudswaard, *Mrs. Jones* – Gerd Schneider und Andrea Nanz, *Petit Bateaux* – Theo Fuchs und Silvia Schweiz, *Sivith* – Wolfgang Slanec und Doris Renolder, *Susi Q* – H. Jürgen Vöhringer und Ursula Kremser, *Timschal* – Hans Peter und Susanne Hofer, *Wom-*

bat – Hans-Jürgen Kück und Marion Bulwinkel, *Arriba* – Dieter und Uschi Richters, *Fatum* – Dr. Dirk und Françoise Stahlmann, *Fradilira* – Werner und Inge Lange, *Ingwer* – Georgos Gritsis und Annemarie Biedermann, *Kallipygos* – Karl Durner und Marianne Gehrenbach, *Maria* – Peter und Lore Scheiblbrandner, *Tiburon II* – Helmut Bender und Maryle Thomsen, *Fallado* – Detlef von Schmelting, *Jenny von Westphalen*

AUSGEZEICHNET MIT DEM WELTUMSEGLERPREIS WURDEN:

1998:
Susanne Huber-Curphey, *Glory* – Günter Herrmann, *Nova* – Siegfried Hopp, *Rena* – Jan und Astrit Lindgren, *Asterix* – Theodor Mels, *Eleonor* – Wolfgang Artschwager und Sieglinde Steeb, *Fortuna* – Werner und Roswitha Hahnen, *Highlife* – Eheleute Karna und Klaus Dieter Heick, *Iron Lady* – Heinz und Sabine Solka, *Sahe* – Dr. Herbert Koerner, *Septimius Severus* – Thorsten und Christine Leder, *Discovery* – Wolfgang Sander und Denise Krüger, *Moony* – Rudolf und Helga Ilsemann, *Osiris* – Utz Kohlhoff, *Pagan* – Roland und Marianne Steiner, *Naomi* – Richard Radtke und Hubertus Sprungala, *Blue Ship* – Otmar und Brigitte Jäger, *Brio* – Wolf-Dieter und Gabi Franck, *Pornuchel* – Jürgen und Anja Müller, *Ziu*

1999:
John und Lisa Deutgen, *Barina* – Hartmut Koch und Monika Kroening, *Birka* – Karsten Schmidt und Uli Berndt, *Jaisila* – Rüdiger und Gaby Hirche, *Kaya* – Karl H. Helesic und Ute Rievesell, *Mana* – Jan und Marlies Bratt, *Moonwalker* – Bernd Vinzenz und Renate Westner, *Nanook* – Volker und Renate Burke, *Pallierter* – Karl Unterbrunner und Ulla Pamperl, *Phönix* – Toni und Vreni Cviezel, *Pura Vida* – Wolfgang und Birte Knauer, *Tanamera* – Sven Helm und Anette Heidemüller, *Rarioia* – Dagobert Boschmann, *Conori*

2000:
Reinhard Bellingroth, *Lady II* – Klaus Girzig, *Alparena II* – Urs Gehm, *Cap d'Or* – Claus Schmidt, *Ginger* – Hans Peter

Eugster, *Nosy Be* – Jürgen Klein und Anna Kremer und Wilke Sartori, *Pilger Abu* – Peter Höbel, *Pandarea* – Crew der Sail Training Jacht *Vegewind* – Hans Selzer, *Avalon* – Eckard Pieske, *Barrakuda* – Hans Ruedi Schöneegg, *Bjön* – Wouter Jacobus Kruijt, *Callista* – Gunther Schmitz, *Eldorado* – Erich und Dr. Heide Wilts, *Freydis* – Horst Borgsen, *Gipsy* – Günter Hoche, *Guste* – Reinald Jandl, *Jasmin* – Gernot Becker, *Nisos* – Aloisius Weterings, *Pacific* – Bruno Koscielny, *Summerwind*

2001:

Anita und Franz Joho, *Blue Pearl* – Matthias Jocham und Rober Clarks, *Coco* – Udo Wicklicky, *Dahoam* – Norbert Sedlacec, *Oase III* – Wilfried Erdmann, *Kathena Nui* – Johann und Anneliese Annedore, *Oeca* – Jörg Lehning, *Suca* – Dieter und Katarina Henzi, *Stengart*

2002:

Stefan und Ulrike Lauth, *Belladonna* – Hans-Joachim und Edith Krüger, *Bingo* – Jan Eike und Barbara Wolff, *Clara* – Ludwig und Charlotte Drapalik, *Eldorado* – John und Tineke Lengkeek, *Gabber* – Wulf Knedlik und Karin Lukoscheck, *Gitana* – Günther und Elfi Uschkureit, *Jonas* – Norbert Köbke, *Khartoum III* – Rainer Firch und Daphne Schön, *Lojan von Artlenburg* – Volker und Mary Bree, *Mary* – Gerhard Miosga, *Oreade* – Dieter und Heidrun Wassermann, *Pommern* – Anton und Maria Bachmann, *Tonaria* – Peter Frahm und Sigrid Grigo, *Tranquilo* – Dieter und Ingeborg Engelhardt, *Undscho* – Gunter und Lornie Jung, *Zigeuner Lady* – Michael und Anita Schmidt, *Sansibar* – Hans-Ulrich und Ruth Hartjenstein, *Vite Vite*

2003:

Joachim und Christa Engelke, *Steffi* – Bernhard und Monika Moschkon, *Jambo* – Thomas Müller, *Miz Moe* – Wilfried und Ursula Rotter, *Paloma* – Gerhard und Sabine Schmidt, *Summertime* – Otto Schmid, *Hasta Manana* – Georg und Carola Schubert, *Lisbeth* – Rudolf Arp, *Nieje Leev* – Hans und Carola Habeck, *Wal* – Uwe Röttgering, *Fan Fan*

2004:

Ute und Peter Claußen, *Phönix* – Frank-Henning und Margarete Priester,

Lewanna – Dietrich und Petra Boege, *Island Express* – Silke und Hermann Bischoff, *Hanta Jo II* – Bodo Springer und Karin Sandow, *Eupolonia II* – Werner und Karin Liebl, *Damische Ridda* – Wolfgang Weber, *Galateia* – Alan Tyson-Carter, *Karma* – Otto und Johanna Zimmermann, *Astronotus*

2005:

Wim und Anneke Breuel, *Azzuri* – Max Werner und Sina Aegerter, *Jamoa* – Michael und Edith Zahn, *Jöke* – Manfred und Renate Urich, *La Rossa* – Martin und Tanja Schneider, *Mira* – Wulf Oetjen, *Phini II* – Cornelis und Carola de Reus, *Borracho* – Manfred Krischak und Rita Martin, *Zig Zag* – Dietmar und Anke Froböse, *Anke II* – Dr. Andries Huges, *Gladys* – Wolfgang Dinse und Inge Voss, *Stella Maris* – Dieter Ludwig und Agnes Juten, *Tevake* – Bernt Lüchtenborg, *Auryn*

2006:

Carl Arthur, *Escara* – Norbert und Ingrid Joemann, *Harlekin* – Eduard und Else Kettela, *Helene II* – Wilhelm Berkenkamp, *Höloplap* – Sebastian Pieters und Heike Würbel, *Kiwitt* – Wielfried Rodemann und Elke Bock, *Macoma* – Dr. Timm und Ingrid Pfeiffer, *Sonnenschein* – Christian und Sybille Uehr, *Subeki* – Wolfgang Spoden, *Ela*

2007:

Dr. Klaus und Marlies Schuback, *White Wings* – Josephus Keijzers, *Vierde Dimensie* – Peter und Ursula Gernert, *Seven Seas Adventure* – Jakob Staubli und Maggie Baumann, *James McDust* – Herbert und Sixta Lehrmacher, *Skua* – Hans Kujawa und Stefanie Juenemann, *Isis* – Klaus und Heike Biernatzkie, *Filia Venti* – Jozsef Szabo und Brigitte Weber, *Baal* – Wolfgang Spoden, *Ela*

2008:

Alfred und Stefanie Bauer, *Verena III* – Jelle de Vries, *Enigma of Wight* – Henri und Helga Teunissen, *Delight* – Jürg Barczynski und Silvelie Grothe, *Trudel* – Harald und Beate Sammer, *Taniwani* – Stephan Post und Katrin Meinnert, *Sidartha* – Jürgen Hess und Sigg Stopp, *Petit Prince* – Friedrich Maderthaner, *Östarrichi* – Felix und Monika Seidel, *Makani* – Dieter und Irmhild Burgmann,

Kikimora – Gijsbert und Grietje Koeleweijn, *Ciris*

2009:

Michael und Britta Adlkofer, *Vera* – Herbert und Gesche Lindemann, *Yara* – Marc Panzer und Svenja Zielinski, *Yagoona* – Norbert Seywald, *Sunny Side* – Klaus und Brigitte Riekenberg, *Santa Maria II* – Peter Schöler und Alexandra Schöler-Haring, *Risho Maru* – Wolfgang Slanec und Doris Renolder, *Nomad* – Walter Kleiner und Rita da Via, *Noa* – Stefan Lang und Martina Bartels, *Muline* – Dieter Marx, *Lena Ly* – Martin Birkhoff und Anke Preiß, *Just do it* – Dr. Peter und Johanna Reiner, *Cirrus* – Hans W. Schubert und Kerstin Pieper, *Cinderella* – Thomas Witt und Tatjana Hartmann, *Breakpoint* – Jürgen und Ingrid Rinne, *Antares* – Boris Herrmann und Felix Oehme, *Beluga Racer* (Portimao Global Challenge Race)

2010:

Wolfgang Wirtl und Eva Strahser, *Sleipnir 2* – Dr. Gerhard und Gisela Sehmisch, *Silver Curl* – Beat und Edith Küng, *Serenade* – Horst Scholz, *Inspiration II* – Söhnke und Judith Röver, *Hippopotamus* – Katharina Theisen, *Freiheit* – Wilhelm und Angela Jansen, *Belle Brise* – Wolfgang Barkemeyer, *Baros* – Dr. Gerhard und Wilma Ohm, *Aquilla* – Jean-Pierre und Lony Friedrich, *Aquarius*

2011:

Axel Schmid und Marja Luoma-Schmid, *Tuulivei* – Lars und Luise Winkelmann, *Spica* – Franz Kroeplien, *Son of the Sun* – Susanne Huber-Curphey, *So Long* – Eduard Keck und Almuth Otterstedt, *Single Malt* – Rudy und Lilian Zeller, *Shiva* – Joachim Weitzel und Kirsten Dorn-Weitzel, *Sappho* – Rudi Arp, *Nieje Leev* – Dr. Paul und Lisa Jörn, *Kire* – Siegfried und Lilo Oldenburg, *Irama Dunia* – Wolfgang Legenstein und Ulrike Fischer, *Golden Tilla* – Dr. Robert Jackson und Helle Freigang, *Explorer* – Wolfgang Boorberg, *Destiny* – Stefan und Carola Bormann, *Blue Pearl* – Ulrich und Barbara Sandmeier, *Antares Royale*

2012:

Prof. Rainer und Ursula Woehl, *Thule* – Michael und Sylvia Herbst, *Tanoa* – Harald und Claudia Petermann, *Pegasus*

– Uwe und Brigitte Moser, *Momo* – Gerhard und Margret Steinhauser, *Margret*

2013:

Harald und Uta Pob, *Nurhani* – Paulus Kamstra und Marietta van Bakel, *Nije Faam* – Dr. Peter und Karen Dürr, *Mango* – Uwe und Birgit Strüwing, *Juba* – Prof. Dr. Herwig Paretzke, *Jonathan* – Holger und Liping Jacobsen, *Dharma Bum III* – Peter Koch, *Dakota* – Hans Werner Wienand und Kornelia Wulf, *Amygdala*

2014:

Thoralf und Gundula Redlich, *Wigwam* – Hans Rolf Rauert und Barbara Köber-

le, *Resolute* – Wolfgang und Corinna Lorbach, *Moin* – Andreas Bitterli und Doris Zulauf, *Andori*

2015:

Christoph und Barbara Einspieler, *Taurus* – Herbert und Christine Graßhoff, *Schüssel* – Ingo Baumann, *Mahuini* – Jürgen und Ingrid Mohns, *Josi* – Peter Sidler und Rosmarie Gaberthüel, *Green Coral* – Klaus Uecker und Juana Kunze, *Boomerang II* – Dr. Wolfram Treptow und Mia Ory, *Atair*

2016:

Günter Johansson und Annegret Wille,

Mingula – Holger Wulf und Antje Wichmann, *Freya* – Werner und Soni Lohmann, *Fee* – Bernd Gierszewski und Elsbeth Mader, *Elbe* – Thomas Herter und Annette Vanek, *Anke-Sophie* – Rene und Helga Braunmüller, *Amigo*

2017:

Manfred und Anneliese Stoll, *Tulasi* – Dr. Constantin Goth und Urte Lindenberg mit Töchtern, *Hapa Na Sasa* – Jens und Dagmar Garlin, *Galix* – Dr. Birgit Mester und Dr. Karl Kranemann, *African Affair*.

ZINNBECHER



Bereits seit 1974 verleiht Trans-Ocean seinen Zinnbecher an TO-Segler, die auf den Regattabahnen besondere Erfolge erzielen konnten. In manchen Jahren konnte er wegen fehlender Leistungen nicht vergeben werden, doch inzwischen hat sich das Blatt wieder gewendet.

1974:

Claus und Cay Hehner, Round Britain and Ireland Race

1974:

Dr. Gerd Bücking und Wolfgang Quix, Round Britain and Ireland Race

1982:

Wolfgang Quix und Lothar Köhler, Round Britain and Ireland Race

1985:

Wolfgang Quix und Dieter Kowalewski, Round Britain and Ireland Race

1989:

Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner, Round Britain and Ireland Race

1989:

Dr. Willi Schlenker und Dr. Dirk Heissen, Round Britain and Ireland Race

1989:

Dieter Kowalewski und Ralph Steinhart, Round Britain and Ireland Race

1991:

Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner; Yamaha Cup Melbourne/AUS, Osaka/J

1996:

Wolfgang Quix, Singlehanded Transatlantic Race

1996:

Wolfgang Quix und Crew, Transat Québec – St. Malo

2006:

Dr. Bartel Holsbeeck und Vero Dierckx-Visschers, Round Britain and Ireland Race

2010:

Walross-Crew - ASV Berlin, Sydney-Hobart Race

2010: Norbert Maibaum, Mini-Transat**2014:**

Gordon Nickel und Crew, Nordsee Cup

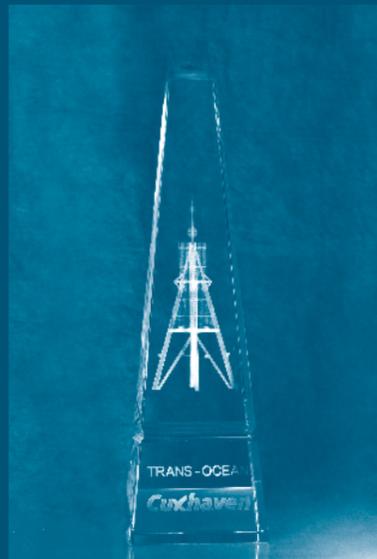
2016:

Lina Rixgens, Mini-Fastnet, *Mare Nos*

2017:

Walross IV-Crew – ASV Berlin, Rio-Horta Race.

GLÄSERNE KUGELBAKE, PREIS DER STADT CUXHAVEN



Ein besonderer Preis ist die Gläserne Kugelbake. Nicht nur durch ihren ‚Untertitel‘ steht sie für die Verbundenheit des Trans-Ocean mit seiner Heimat Cuxhaven. Mit ihr werden seit 2008 Weltumsegler ausgezeichnet, die in Cuxhaven gestartet sind und auch in Cuxhaven gestartet sind und auch in Cuxhaven gestartet sind. Zum Preis gibt es in der Regel auch schon bei der Ankunft frische Brötchen am Liegeplatz – zumindest an Wochentagen!

2008:

Stephan Post und Katrin Meinnert, *Siddartha* – Dieter und Irmhild Burgmann, *Kikimora* – Jörg Barczynski und Silvelie Grothe, *Trude*

2009:

Stefan Lang und Martina Bartels, *Muline*

2011:

Stefan und Carola Bormann, *Blue Pearl*

2012:

Prof. Rainer und Ursula Woehl, *Thule* – Michael und Sylvia Herbst, *Tano*

2013:

Uwe und Birgit Strüwing, *Juba*

2015:

Jürgen und Ingrid Mohns, *Josi* – Christian und Christine Wagner, *Thor*



SILBERNE KUGELBAKE



Der Name ist Programm, auch bei der Silbernen Kugelbake spielt Cuxhaven eine große Rolle. Um mit diesem Preis des Trans-Ocean ausgezeichnet zu werden, darf man keine Pausen machen, zumindest nicht auf den letzten 2500 Seemeilen. Denn die müssen vor dem Einlaufen in Cuxhaven nonstop gesegelt werden. Viele haben sich der Herausforderung noch nicht gestellt:

2003:

Die deutschen Teilnehmer an der DaimlerChrysler North Atlantic Challenge (DNAC): Crew *Zukunft IV*, KYC – Harald Baum, *Elan* – Crew *Peter von Danzig*, ASV Kiel – Ronald Wulff, *Cherie* – Crew *Walross III*, ASV Berlin – Crew

Bank von Bremen, SKW – Crew *Aquis Granus*, ASV Aachen – Arnulf Dörner, *Arcadia* – Thede Dörscher, *Jolly Celeste* – Dr. Jürgen Brenner, *Leon de Mar* – Hans Schulz, *Isola Bella*

2008:

Dieter und Irmhild Burgmann, *Kikimora*.

**Die Aufzählungen all unserer TO-Preisträger entstammen intensiver Archivarbeit. Falls ein Preisträger versehentlich nicht aufgeführt oder falsch geschrieben wurde, bitten wir um Entschuldigung und um eine entsprechende Rückmeldung, damit wir unsere neuen Listen anpassen können.*





UND NOCH MEHR PREISE FÜR DIE SEGLER DES TRANS-OCEAN



Es gab viele Preise für die Segler des Trans-Ocean, ob Regatta- oder Weltumsegler, ob Blauwassersegler oder all jene, die mit Erstleistungen aufwarten konnten. Eine ganze Reihe von TO-Mitgliedern wurden auch von anderen Vereinen, mit anderen Preisen ausgezeichnet. Doch was waren das für Trophäen und wofür gab es sie?

HANS-HOWALDT-GEDÄCHTNIS- PREIS

Ein Regattapreis des Norddeutschen Regatta Vereins, gestiftet von Viktor Howaldt zur Erinnerung an seinen Vater, der 1936 bei den Olympischen Spielen gestartet war.

Start oder Ziel der Wettfahrt musste im außereuropäischen Ausland liegen. Die Wettfahrt musste länger als 500 Seemeilen sein. Der ursprüngliche Wanderpreis wurde 1988 von unserem Mitglied Wolfgang Quix endgültig gewonnen. Der Preis wurde ihm, nachdem er dreimal mit diesem ausgezeichnet worden war, auf Lebenszeit verliehen.

SCHLIMBACH-PREIS

Gegeben von Ludwig Schlimbach, der den ihm von der Stadt Kiel 1937 für seine hervorragende Leistung bei seiner Einhand-Atlantiküberquerung von Ost nach West erhaltenen Kronenkompass dem Kieler Yacht Club als ewigen Wanderpreis übertrug. Damit sollte das Hochseesegeln in Deutschland gefördert werden. Lange Zeit die höchste Auszeichnung im deutschen Hochseesegeln. Die Vergabe war oft umstritten, bis Dr. Reinhard Laucht als Juryvorsitzender den Preis für Seglerinnen, Einhandsegler und Mehrumpfsegler öffnete. 2002 wurde die Vergabe des Preises eingestellt, da der KYC die Meinung vertritt, dass das Hochseesegeln sich in Deutschland inzwischen etabliert hätte und nicht mehr gefördert werden müsse.

GOLDENER KOMPASS

Bereits seit 1937 wird der Goldene Kompass verliehen und ist damit die älteste deutsche Auszeichnung für Segler, die ihre seglerische Leistun-

gen auf offener See erbracht haben. 1955 wurde der Goldene Kompass von Rolf Schmidt, dem damaligen Vereinspräsidenten der Segelkameradschaft Wappen von Bremen, als ewiger Wanderpreis neu gestiftet. Dieser Preis soll für Reisen verliehen werden, die über ihre Heimatviere hinaus bis in andere Ozeane gehen und besondere Leistungen von Crew und Schiff erfordern.

SILBERNER GLOBUS

Der Silberne Globus wurde von der Segelkameradschaft Wappen von Bremen 1973 in Erinnerung an Dr. Franz Perlia, den langjährigen Vorsitzenden des Vereins, gestiftet. Der Preis wird vergeben an Schiffer von Mannschaftsschiffen für hervorragende Reisen über die offenen See die über die Nord- und Ostsee hinausgehen. Auch er ist ein ewiger Wanderpreis. Die Leistungen unserer Segler fanden und finden nicht nur bei uns Anerkennung, auch bei weiteren Vereinen im In- und Ausland sorgten sie für Aufsehen und somit auch für weitere Auszeichnungen und Preise:

Böbs, Hans - Commodore-Preis der KA/DSV 2011 und 2015

Böttger, Reimer - Schlimbach-Preis-1985 KYC, Silberner Globus 1985 und Goldener Kompass 1987 SKWB

Calligaro, Gudrun - Schlimbach-Preis 1990 und OCC Award of Merit 1990 / GB, Silbernes Lorbeerblatt d. BRD 1991

Cordes, Dierk - Goldener Kompass 1972 und Silberner Globus 1978 SKWB

Engel, Gerd - Goldener Kompass 1993, 1998 und 2003 SKWB, OCC Award of Merit 1998 / GB

Erdmann, Wilfried - Silbernes Lorbeerblatt d. BRD 1986

Ewe, Ulrike - Goldener Kompass 2005 und 2012 SKWB

Garbe, Ernst - Goldener Kompass 1984 und 1987 SKWB

Gassner, Günter - Goldener Kompass 1990 SKWB

Gebhard, Rollo - Goldener Kompass 1991 SKWB

Gieseking, Herbert - Schlimbach-Preis 1980 KYC

Girzig, Klaus - Silberner Globus 2000 SKWB

Gröper, Theo - Silberner Globus 1995 SKWB

Hahn, Eckhard - Schlimbach-Preis 1972 KYC, Silberner Globus 1982 SKWB

Hehner, Claus - Hans-Howaldt-Preis 1975 NRV, Silbernes Lorbeerblatt d. BRD

Hilbert, Katrin - Silberner Globus 2014 SKWB

Hirte, Wilhelm - Silberner Globus 1977 SKWB

Hormann, Günther - Schlimbach-Preis 1975 KYC

Huber-Curphey, Susanne - Rod Stephens Trophy 2008 CCA / USA, The Rose Medal 2017 OCC / GB

Kirchner, Wolf-Dietrich - Hans-Howaldt-Preis 1972 NRV

Krämer, Ulrich - Silberner Globus 1985 SKWB

Laucht, Reinhard - Hans-Howaldt-Preis 1973 NRV, Schlimbach-Preis 1974 KYC, Silberner Globus 1974 SKWB

Markworth, Dieter - Schlimbach-Preis 1978 KYC

Martens, Detlef - Schlimbach-Preis 1984 KYC

Marx, Guido - Commodore Preis 2016 der KA/DSV

Meyer, Dr. Jörgen - Benrus Citation Award NY / USA

Nietzsch, Götz-Anders - Schlimbach-Preis 1976 KYC, Goldener Kompass 1976 SKWB

Olma, Rudolf - Schlimbach-Preis 1995 KYC, Goldener Kompass 2004 und 2007 SKWB

Orgelmann, Jochen - Schlimbach-Preis 2000 KYC, Silberner Globus 1976, Goldener Kompass 1973, 1979 und 1999 SKWB

Persch, Rainer - Schlimbach-Preis 1983 KYC, Silberner Globus 2012 und Goldener Kompass 1977, 1981, 1983, 1985 und 2013 SKWB

Petersen, Dietrich - Schlimbach-Preis 1989 KYC, Goldener Kompass 1989 SKWB

Quix, Wolfgang - Hans-Howaldt-Preis 1986, 1987 und endgültig 1988 NRV, Schlimbach-Preis 1991 und 2001 KYC, Jeantex-Cup 1991, Goldener Kompass 2001 SKWB, Vasey Vase 2001 OCC / GB

Schenk, Bobby - Goldmedaille KA/DSV

Schön, Daphne - Goldener Kompass 2002 SKWB

Schreiber, Götz - Schlimbach-Preis 1973 KYC

Schult, Joachim - Schlimbach-Preis 1979 KYC

Smolawa, Carol - Goldener Kompass 2008 und Silberner Globus 2017 SKWB

Wanders, Wolfgang - Hans-Howaldt-Preis 1980 NRV

Wassermann, Dieter - Schlimbach-Preis 1994 KYC

Wilts, Erich - Schlimbach-Preis 1982 KYC, Goldener Kompass 1996 SKWB

Witt, Tatjana - Silberner Globus 2009 SKWB

Wommelsdorf, Werner - Schlimbach-Preis 1977 KYC

Zander, Sigmund - Schlimbach-Preis 1987 KYC, Silberner Globus 1987 SKWB

Zimmermann, Otto - Silberner Globus 1994 SKWB.

**Die Aufzählungen all unserer TO-Preisträger entstammen intensiver Archivarbeit. Falls ein Preisträger versehentlich nicht aufgeführt oder falsch geschrieben wurde, bitten wir um Entschuldigung und um eine entsprechende Rückmeldung, damit wir unsere neuen Listen anpassen können.*

Der Service Point an der Elbmündung



Boots- und Schiffswerft Cuxhaven GmbH

Wir bieten an:

- Komplettservice für Motor- und Segelyachten
- Komplettservice für Riggarbeiten
- Innenausbau/ Deck-Sanierungen
- Kunststoff-, Aluminium-, und Stahl-Reparaturen
- Lackierungen
- Winterlager
- Ausrüstung/ Draht/ Tauwerk/

Servicepartner von:

Webasto

SIDE-POWER
Bug- & Heckschrauben

YANMAR

**VOLVO
PENTA**

DOMETIC

Raymarine

Gleistein Ropes
since 1824

Kapitän-Alexander-Str. 21 - 23
27472 Cuxhaven
Tel.: (0 47 21) 39 900 - 0
Fax: (0 47 21) 39 900 - 99
info@marinakontor.de
www.marinakontor.de

MARINA
CITY-MARINA IN CUXHAVEN

Ganzjahreshafen
Hafenmeister: 01 75 / 90 200 15
www.citymarina.de

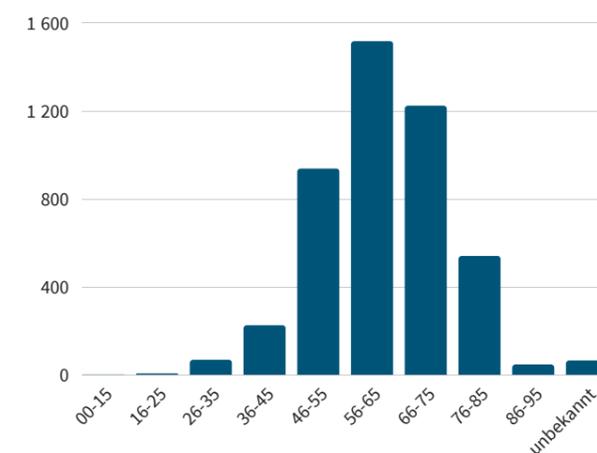
08.

Zahlen – Daten – Fakten

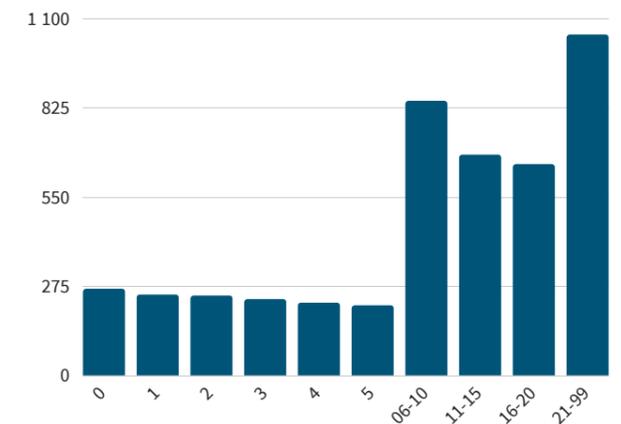
TO IN ZAHLEN

Mitglieder – **4741** / Frauen – **638** / Männer – **3747** / Vereine und Firmen – **105** / jüngstes Mitglied – **19** / ältestes Mitglied – **98** / Durchschnittsalter – **55** / Nationalitäten – **46** / auf See geblieben – **4** / Das durchschnittliche TO-Boot: Länge – **12,30 m**, Breite – **3,87 m**, Tiefgang – **1,80 m** / Monohulls – **89 %** / Multihulls **11 %** / größte SY **37,40 m** / kleinste SY **5,86 m** / Klavier an Bord – **1** / Standerscheine seit Beginn – **7459** / Flaggenstaaten – **37** / Gesamtbudget – **7 171 147 Euro** / Spenden – **1 206 169 Euro** / Fördermittel – **735 719 Euro**

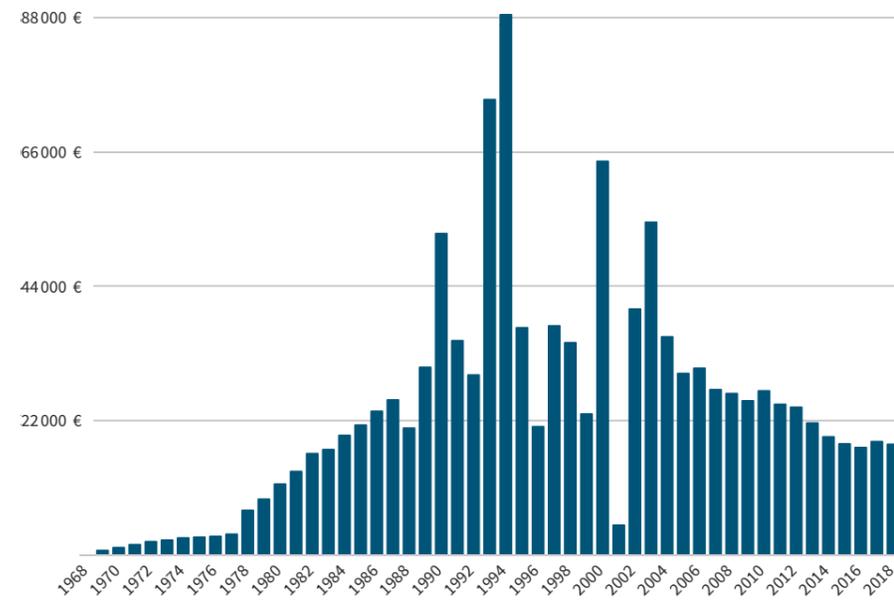
Altersstruktur der Mitglieder



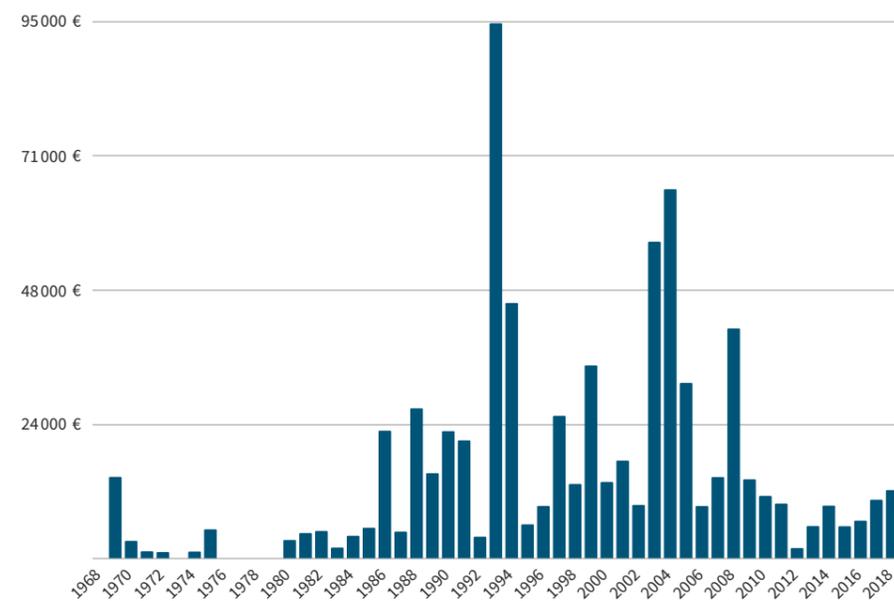
Dauer der Mitgliedschaft



Spenden 1968 – 2018



Fördermittel 1968 – 2018



NICHTS IST PRAKTISCHER ALS EINE GUTE THEORIE

09.

Lernen, Wissen, Weiterbilden und online nach den Schiffen suchen

Die Möglichkeiten der Förderung sind bei Trans-Ocean vielseitig, aber ohne Zweifel sind Fort- und Weiterbildung genuiner Bestandteil des Vereines.

Wurde in den letzten Jahren das Seminarangebot umfangreich ausgebaut, sind seine Ursprünge schon in den 1990er- und frühen 2000er-Jahren zu finden. Erwähnenswert sind hier zwei altbekannte Klassiker: Das Segelseminar und das Medizin-auf-See-Seminar. Beide werden ehrenamtlich durchgeführt und haben eine kontinuierlich hohe Nachfrage. Was auch kein Wunder ist bei dem hohen Gebrauchswert.

Sehr anschaulich und mit viel Geduld und mitgebrachten Equipment referiert Jens Nickel seit Jahren die verschiedenen Möglichkeiten und Segel für Fahrtenyachten. Vom klassischen Passatsegel bis zum modernen Rollgenacker auf Endlosfurler. Alles wird anschaulich gezeigt und erklärt.

Nach Süden zieht es die Segler bereits seit 2011 zum immer ausgebuchten Medizinseminar nach Bad Reichenhall. Dr. Rüttger Clasen, selber aktiver Hochseesegler und Internist, hat mit seinem Referententeam dafür sogar einen Lehrsaal im Krankenhaus angemietet und stellt ein umfangreiches Programm zur Verfügung: von Chirurgie bis Seekrankheit, von Unterkühlung bis zu speziellen Herausforderungen der Generation 50+. Die Thementauswahl ist umfassend und alle werden mit gleichbleibend hoher Qualität und Leidenschaft behandelt.

Im Jubiläumsjahr 2018 werden insgesamt acht Seminare angeboten. Ein guter Grund, um einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Wie funktioniert das ganze überhaupt? Die Seminarplanung findet in der Regel zwischen März und Juni für das darauffolgende Jahr statt. Die durchgeführten Seminare werden ausgewertet, verbessert und je nach Bedarf kommen neue Seminare hinzu. Dann geht es in die Kalkulation. Alle Seminare werden mit dem gleichen Kalkulationsschema durchgerechnet. Ziel ist es, bei 75% Belegung kostendeckend zu sein. Da die Seminare unterschiedliche Anforderungen an Raum und Referenten stellen, kann es natürlich keine Einheitspreise geben. Für alle Seminare gilt daher folgende Faustregel: Es findet statt ab 50% Auslastung (dann wird es bezuschusst), zwischen 75 und 100% Auslastung erwirtschaften die Seminare leichte Gewinne. Über die Gesamtsumme aller Seminare wird so grundsätzlich eine Gesamtkostendeckung realisiert. Ausnahmen bilden Seminare mit bekannten und hochkarätigen Referenten wie zum Beispiel mit Dr. Meeno Schrader, der jedes Jahr ein Wetterseminar abhält. Hier muss der Verein bezuschussen, um für die Mitglieder einen attraktiven Preis anbieten zu können – ganz im Sinne des Trans-Ocean als Förderverein.

Auch die inhaltliche Ausrichtung der Seminare, sprich das pädagogisch-didaktische Konzept, hat sich in den letzten Jahren professionalisiert:



Immer gut besucht sind die Seminare des Vereines.



Bernd Frisch und das Geheimnis des Weißkohls.



Operieren leicht gemacht – ganz besonders praxisnah ist das Medizinseminar in Bad Reichenhall.

Die Seminarsaison startet immer mit dem Ocean-Seminar, das über zwei Tage geht. Hier werden alle Themen des Blauwassersegelns angesprochen und kompakt dargestellt. Ob Energiemanagement und Dieselmotoren an Bord, ob Medizin oder Kommunikation. In insgesamt acht Themenblöcken werden die Teilnehmer mit den speziellen Anforderungen des Hochsee- und Blauwassersegelns vertraut gemacht. Hier kann jeder Teilnehmer für sich herausfinden, in welchen Bereichen er noch weiteren Fortbildungsbedarf hat. Somit ist das Ocean-Seminar der ‚Katalysator‘ für die weiterführenden Seminare.

Diese verteilen sich dann über das Winterhalbjahr. Die Themen reichen von Motorentechnik, Kommunikation, Segel und Elektrik bis hin zu Medizin und Wetter, zu fast jedem Themenblock des Ocean-Seminars gibt es dann das zusätzliche ein- oder sogar zweitägige Vertiefungsseminar.

Die Seminarsaison endet schließlich Ende März / Anfang April mit dem Losseglertreffen. Hier geht es nicht primär darum, etwas zu lernen, sondern sich kennenzulernen. Denn hier treffen sich die Crews, die in dem laufenden oder darauffolgenden Jahr auf große Fahrt gehen wollen. Jede Mannschaft stellt sich und sein Schiff, sowie die geplante Route vor. So können schon im Vorfeld wichtige Kontakte für die große Reise geknüpft, sowie letzte wichtige Fragen beantwortet werden.



Nach dem Losseglertreffen beginnt für das Seminarteam, Anja Kühnast (Geschäftsstelle), Bert Frisch (Stützpunktleiter Cuxhaven) und Carsten Matthias (Beiratsvorsitzender im Vorstand) bereits die Planung für die nächste Saison.

Ein Konzept, das offensichtlich aufgeht. In den letzten Jahren wurden die Seminare kontinuierlich ausgebaut und die Teilnehmerzahlen stiegen von 2011 (74) auf 2017 (184).

Ein schönes Beispiel also dafür, wie Fördergelder sinnvoll eingesetzt werden.



Welches Segel soll es sein? Jens Nickel berät und hilft beim Segelseminar (li.) und Bert Frisch weiß, was schützt und hilft – nie ohne Weste und die Funke gehört an die Frau und an den Mann.

Vielfalt in Aussicht
www.kamp-hotels.de

STRANDHOTEL DUHNEN
☆☆☆☆

APARTHOTEL KAMP

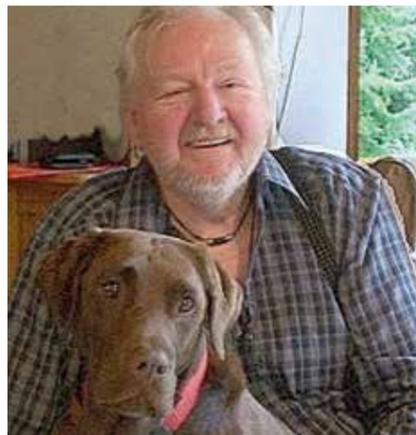
Glückwunsch & Dank aus Duhnen von Familie Kamp & Mitarbeitern

Lido Bar

Bistro Kamp's

Vier Jahreszeiten

Störtebeker



Mit ihm fing alles an – Helmut von Straelen bereitete den Weg in die digitale Welt. Carsten Matthias übernahm den Stab und führte den Verein in die Moderne. So wurde die Homepage eine weitere Stütze des Vereins (von li.).

DIGITALE WEITEN – TRANS-OCEAN UND DAS INTERNET

Der Webauftritt und die Präsenz in den sozialen Medien ist 2018 neben dem Magazin die Hauptkommunikationsplattform des Vereines. Über 500 aktive Nutzer besuchen täglich die Homepage des TO und die Facebook-Präsenz mit knapp 1.200 ‚Followern‘ zeigt, dass die digitale Kommunikation ein Handlungsfeld ist, was nicht nur gepflegt und verwaltet werden muss, sondern auch strategisch weiter aufzubauen und weiter zu entwickeln ist.

Die Anfänge des Webauftritts liegen 20 Jahre zurück: 1998 wünschte die Crew von bluewater.com und trans-ocean.org „... allen Surfern ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr 1999!“ Somit feiern wir dieses Jahr nicht nur 50 Jahre Trans-Ocean, sondern auch 20 Jahre Präsenz im Internet.

Diese Aktivitäten wären nicht möglich gewesen ohne ‚Antriebser‘, Menschen mit Leidenschaft und Neugier, die sich zur Aufgabe gemacht hatten, dieses damals noch neue Medium in den altherwürdigen Verein zu bringen und voranzutreiben.

Helmut van Straelen war genau diese Person. Als erfahrener Blauwasser-, Weltumsegler und TO-Mitglied wusste er genau, wie wichtig Informationen auf der langen Reise sind. Durch seine gute Vernetzung, seine Neugierde und Beständigkeit wuchs die Webpräsenz kontinuierlich und war immer brandaktuell. Schon 1998 gab es umfangreiche Informationen

über die Segelreviere der Welt und ihre spezifischen Besonderheiten. Hier zahlte sich nicht nur Helmut's digitale Vernetzung, sondern vor allem auch seine umfangreichen persönlichen Kontakte aus: Informationen aus der Welt und deren Ankerplätzen flossen bei Helmut zusammen, wurden professionell aufbereitet und der Allgemeinheit kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Seite wuchs immer weiter, ein umfangreiches Archiv mit Reiseberichten, Revierinformationen und lokalen Besonderheiten war entstanden. ‚Von Seglern für Segler‘ war 2004 auf der Seite zu lesen.

Das Helmut von Straelen auch Informationen aus seinem persönlichen Umfeld und seiner anderen Leidenschaft, dem Backen, einfließen (z. B. Sauerteigbrot) ließ, machte den besonderen Charme der Webpräsenz aus.

Ein weiterer Meilenstein war die Bereitstellung des Bluewater-Forums zu Beginn der 2000er-Jahre. Hier konnten sich Segler registrieren und untereinander austauschen. Da sich, wieder auf Helmut's Initiative hin, dort viele erfahrene Blauwassersegler anmeldeten und aktiv wurden, wuchs inhaltliches Spektrum, Kompetenz und Qualität schnell. Es wurde zu ‚dem‘ Forum unter all den deutschen Blauwasser- und Langfahrereforen.

Erst Ende der 2000er-Jahre, nachdem die Rufe aus dem Verein nach einer umfangreicheren, noch professionelleren und zeitgemäßerer Webseite lauter wurden, reagierte der Vorstand und es wurde ein Projekt zur Erneuerung der Webseite aufgesetzt.

Helmut und sein Sohn Lars van Straelen erhielten den Auftrag, eine neue Webseite zu gestalten. Im Sommer 2011 wurde diese online geschaltet. Der Schwerpunkt lag nun auf einer höheren Interaktivität und strukturierteren Kommunikation. Es gab die Möglichkeit, sich anzumelden, um im internen Bereich Informationen aus dem und über den Verein zu erhalten. Auch das Bluewaterforum zog mit um, wobei leider die vielen wertvollen Beiträge aus dem alten Forum nicht übernommen werden konnten. Sie landeten auf dem digitalen Datenfriedhof – ein Verlust, den viele, zu Recht, bedauerten.

Weiter ging es dann mit neuer Präsenz, die auf einer modernen Technik beruhte, die noch immer eingesetzt wird: DotNetNuke (DNN), ein modernes Contentmanagementsystem (CMS), mit dem auch heute noch die Webseite verwaltet wird.

2013 gab es dann einen Wechsel in der Redaktion und Helmut gab nach über 15 Jahren die Staffel des Webmasters an Giovanni Scarlata, von allen nur Gio genannt, ab. Gio betreute Webseite und Forum in stürmischen Zeiten. Es gab viele Veränderungswünsche an den Verein und im internen Forum ging es mit aller Leidenschaft und Emotionalität um nichts anderes, als die Zukunft des Vereines.

Doch in einer Zeit rasanter technischer Entwicklung stieg auch hier immer mehr der Anspruch, die Seite weiter zu professionalisieren. Die Webseite sollte noch moderner und umfangreicher gestaltet und der Dialog mit den Mitgliedern sollte intensiver genutzt werden. Darüber hinaus sollten die verschiedenen Aktivitätsfelder des TO in den Vordergrund gerückt werden.

Eine Projektgruppe, bestehend aus Johannes Frost, Giovanni Scarlata und Carsten Matthias, stellte sich diesem anspruchsvollen und zeitintensiven Projekt. Später kamen

noch Dr. Thomas Dorn und Marc Schiffbauer als Unterstützer dazu. Es wurde ein umfangreiches Pflichtenheft erstellt und mit dem Vorstand abgestimmt. Nach einem Benchmarking mit vier verschiedenen Agenturen fiel die Entscheidung auf den Dienstleister DNN Werk, der das Projekt technisch und grafisch begleitete. Nach achtzehnmonatiger Projektphase wurde kurz nach der Mitgliederversammlung 2015 im Dezember der neue Auftritt online geschaltet.

In einem frischen, modernen Design werden nun die Haupt-handlungsfelder dargestellt. Fahrtensegeln, Regattasegeln und Abenteuersegeln werden eindrucksvoll demonstriert und mit umfangreichen Berichten und Geschichten unterlegt.

Im Sommer 2016 übernahm die Redakteurin des TO-Magazins, Kirsten Panzer, die inhaltliche Betreuung der Seite von Giovanni Scarlata und sorgte für neue Qualitätsmerkmale: Jede Woche News, teilweise tagesaktuelle Informationen und viele, toll aufgemachte Reiseberichte und sonstige Informationen sind mittlerweile selbstverständlich.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Vorstand und Sebastian Leupold von DNN Werk, der die Seite technisch betreut, kann nur als durchweg positiv beschrieben werden:

Seit 2015 wird die Seite permanent weiterentwickelt und erfreut sich wachsender Beliebtheit, was dem Besucherswachstum von rund 20% pro Jahr Rechnung trägt. Mit den digitalen Positionsberichten, auf denen die Mitglieder ihren Standort darstellen können, dem umfangreichen Schiffsverzeichnis mit über 500 registrierten Yachten, der Hervorhebung der einzelnen Schiffsblogs der Mitglieder und vielem mehr bietet sie Funktionen, die man bei kaum einer Vereinsseite findet, und somit beispielhaft sind. Auch die Einbindung aktueller Ereignisse wie beispielsweise des Live-Tracks der ‚Atlantic Annerversity Regatta 2018‘ dokumentiert die umfangreichen Möglichkeiten des modernen Internetauftritts der TO. Für die nächsten Jahre sind noch einige Neuerungen geplant, insofern bleibt es auch in den digitalen Weiten des Vereines spannend.

10.

Regatten:
Allein und manchmal
auch zu zweit



Mit einer Einhand-Regatta begann die Geschichte des Vereins. Sie war der Auslöser zur Gründung des Trans-Ocean. Doch auf Claus Hehner, der 1969 dank der Unterstützung des noch jungen Vereins an der ersten Einhand-Regatta über den Pazifik teilnehmen konnte, folgten inzwischen und folgen noch immer zahlreiche Segler, die den Stander des TO auf den weltweiten Einhand- oder Zwei-Mann Regatten unter der Saling fahren.

Doch wenn wir all die Zahlen und Zeiten lesen, müssen wir eines bedenken: Die gesegelten Zeiten von 1968 und heute sind nicht vergleichbar!

Zuviel hat sich in der Zwischenzeit im Segelsport geändert. Die Einhand-Yachten von heute sind im Computer getestete Speedmaschinen ohne jede Rücksicht auf Formeln. Sie sind wesentlich leichter gebaut als frühere Yachten, und dank Wasserballast und Kohlefasermasten kann der Ballastanteil geringer sein. Die Schnitte der modernen Segel werden ebenfalls am Computer entworfen, sind aus leichteren synthetischen Tüchern und Folien, die wesentlich formstabiler sind als die alten ‚Lappen‘. Die elektrischen Selbststeueranlagen arbeiten von Computern und viel Technik unterstützt, um die Kursstabilität bei jedem Seegang zu optimieren. Ein großer Fortschritt war der Einsatz von GPS und Radar. Musste man früher noch mit dem Sextanten hantieren, um wenigstens in etwa zu wissen, wo man sich befindet, ist die eigene Position inzwischen zu jeder Sekunde abrufbar. Und dank Radar sind auch die Nebel auf den Neufundlandbänken oder an der Ostküste der USA für Segler kein Problem mehr. Man sollte auch immer bedenken, dass die Wetter- und Windbedingungen sich bei Ozean-Regatten von Rennen zu Rennen zu 100% unterscheiden können. Von Flaute bis Sturm – alles ist möglich. Mal spielt das Wetter mit, mal scheint es gegen den Segler zu arbeiten.

EINHAND ÜBER DEN ATLANTIK

Wolfgang Quix – selbst aktiver Teilnehmer an zahlreichen Einhandregatten – lässt die Geschichte der Einhand-Trans-Atlantik-Regatten vor unseren Augen Revue passieren. Beim Blick zurück erstaunt, wie groß das Engagement deutscher Segler unter dem TO-Stander auf diesen weltbekannten Regatten war.

1960 begann eine neue Ära des Regattasegelns, zum ersten Mal wurde in Plymouth, Großbritannien, eine Einhand-Regatta über den Atlantik gestartet. Ziel war Newport in den USA. Die Engländer Blondie Hasler und Francis Chichester waren die treibenden Kräfte im Hintergrund und der Royal Western Yacht Club of England in Plymouth trat von Anfang an als Veranstalter und die englische Sonntagszeitung Observer als Sponsor auf.

Namen trug das Rennen im Laufe der Jahre viele, je nach Sponsor wurde es vom OSTAR, also vom Observer- zum Europe1-, Carl- oder NewManSTAR, wobei das STAR für Singlehanded Trans Atlantic Race steht, doch der Anspruch blieb immer der gleiche: als schnellster alleine den Ozean zu bezwingen und als erster von Europa aus Amerika zu erreichen.

Der legendäre Francis Chichester siegte beim ersten Rennen 1960 mit seiner Gipsy *Moth III* in einer Zeit von 40 Tagen, 12 Stunden und 30 Sekunden. Dabei muss man wissen, dass er nach eigenen Angaben abends beidrehte, sein Dinnerjacket anzog und gepflegt bei Kerzenschein dinierte.

1964 siegte der Franzose Éric Tabarly mit der neuen Rekordzeit von 27 Tagen, 3 Stunden und 56 Sekunden. Sein Buch über die Erlebnisse während der Atlantiküberquerung wurde in viele Sprachen übersetzt und sorgte in Frankreich dafür, dass eine ganze Nation über Nacht zu Einhandseglern wurde.

Der Start findet immer Anfang Juni in einem Vier-Jahre-Rhythmus statt. Der Kurs ist einfach, von Plymouth immer nach Westen, quer über den Nordatlantik bis zur amerikanischen Ostküste. Auf dem Atlantik muss man mit bis zu drei Stürmen rechnen, das hängt allerdings davon ab, wie schnell man unterwegs ist. Die Neufundland Bank verspricht Nebel und grobe See. Wenn man dann im kalten Labradorstrom die letzten Meilen nach Newport segelt, wird die Nebelwahrscheinlichkeit immer größer, je später man dran ist. Als man noch ausschließlich mit dem Sextant navigierte, war Sable Island, eine flache Sandinsel und ein großer Schiffsfriedhof auf dem Weg nach Newport, die letzte wirkliche Gefahrenstelle. So gut wie immer war sie von Nebel verhüllt.

Das OSTAR, die Regatta des Observer, ist auch die Regatta, die mit zur Gründung von Trans-Ocean führte. Auslöser war die Teilnahme von Claus Hehner am 1968er-OSTAR, beziehungsweise die Einladung zur ersten Einhand-Pazifik-Regatta, die auf diese Teilnahme folgte. Auch 1972 ging er wieder an den Start. Der spektakuläre Neubau einer 21,64 Meter langen Ketsch aus Kohlefaser war leider gescheitert, dem Sponsor war das Geld ausgegangen. Also war er wieder mit seiner *MEX* dabei. Aber Claus Hehner war diesmal nicht alleine. Mit Wolf Dietrich Kirchner aus Kiel, *White Dolphin*, und Heiko Krieger aus Oldenburg auf *Tinie* segelten insgesamt drei Segler unter dem Stander des TO. Hehner und Kirchner waren zu spät zur Überprüfung ihrer Yachten im Millbay-Dock in Plymouth erschienen und bekamen daher ein Penalty aufgebremst. So konnte Hehner seine Zeit von 1968 (41 Tage, 10 Stunden 46 Minuten) nur um rund 25 Stunden auf 40 Tage, 8 Stunden, und 25 Minuten verbessern, während Kirchner nach 38 Tagen, 7 Stunden und 17 Minuten und Krieger nach 46 Tagen, 15 Stunden und 30 Minuten über die Ziellinie bei Brenton Reef liefen.

1976 konnte man sehen, wie viele Einhandsegler sich inzwischen auch in Deutschland auf dieses schwere Rennen vorbereiteten. Auch hierzulande hatte die Lektüre von Éric Tabarlys Buch ‚Einhand zum Sieg‘ über seinen Erfolg im 1964er-OSTAR die Fantasie vieler Segler beflügelt. Dr. Gert Bücking mit seiner brandneuen *Helene III*, Folkmar Gräf, ein Trans-Ocean-Segler der ersten Stunde, mit *Dadstoy II*, Klaus Schrodts mit *Lilliam*, Wolfgang Wanders mit *Amitie*, Hans Schulte mit *Silke* und Heiko Krieger mit *Tini II* waren in Plymouth durch die Sicherheitskontrollen gekommen. Insgesamt waren 126 Yachten am Start. Davon blieben 53 auf der Strecke, leider auch Hans Schulte und Heiko Krieger. Folkmar Gräf mit 32 Tagen, 20 Stunden und 55 Minuten und Dr. Gert Bücking mit knapp 12 Stunden Rückstand setzten neue Maßstäbe für unsere künftigen Teilnehmer. Mit der großen Anzahl von Startern war der Royal Western Yacht Club überfordert und suchte nach Möglichkeiten, die Teilnehmerzahl zu begrenzen. Mit den Monsteryachten *Club Méditerranée* (71,93 m) und *ITT Oceanic* (39 m) hatten die Franzosen außerdem den Bogen überspannt. Die englische Coastguard, die RNLI und die Behörden der Berufsschiffahrt meldeten sich zu Wort und

verlangten eine Beschränkung der LÜA auf 40 Fuß (12,19 m). Nach langen und schwierigen Verhandlungen einigte man sich auf 56 Fuß für das 1980er-Rennen.

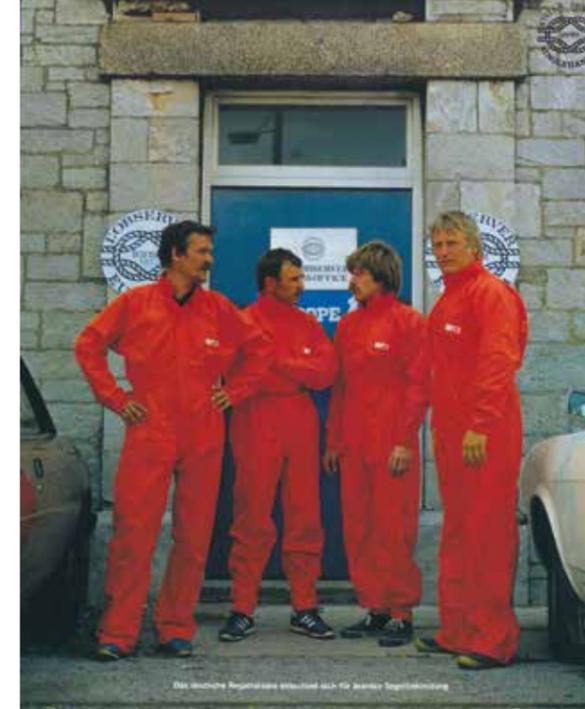
1980 waren unter den 73 Yachten am Start fünf TO-Yachten. Wolfgang Wanders kam mit seinem Neubau *Stadt Krefeld* (13,41 m), über den das TO-Magazin schrieb: „ein Schiff zum Siegen“. Hans Schulte war mit seiner *Silke* erneut am Start, außerdem Klaus Schrodts mit einem Trimaran und Wolfgang Quix mit der 9,75 Meter langen *Jeantex*. Der in Deutschland lebende Finne Per Mustelin, auch Trans-Ocean-Mitglied, segelte auf *Mare Atlantik* (9,14 m). Wolfgang Quix hatte mit *Jeantex*, einer Firma für Wassersportkleidung, einen Sponsor gefunden. Das war damals für Deutschland Neuland. *Jeantex* machte in Plymouth Werbefotos mit dem TO-Team in *Jeantex*-Kleidung. Außerdem wurden Quix von einem Filmteam des Bayerischen Rundfunks begleitet, das einen längeren Film über das Rennen drehte. Der Film wurde später in den Dritten Programmen der ARD gezeigt. Die Trans-Ocean-Mitglieder hatten sich zu einem Team zusammengeschlossen. Jeder hatte eine besondere Aufgabe, sich um Ausrüstung für die Regatta zu kümmern. Wolfgang Quix konnte seinen Sponsor *Jeantex* dazu bewegen, das gesamte Team mit Ölzeug einzukleiden und Hans Schulte konnte einen Hersteller dazu bringen, das Team mit Süßwaren für den langen Törn zu versorgen.

Leider kam Klaus Schrodts mit seinem Trimaran nicht durch die Sicherheitsüberprüfung. Sein kleiner Trimaran war voller technischer Neuheiten und für den Veranstalter „a to advanced design“. Hans Schulte musste wenige Tage nach dem Start aufgeben, da das Vorstag gebrochen war. Wolfgang Wanders segelte ein hervorragendes Rennen und kam als dritte Einrumpfyacht seiner Klasse nach 21 Tagen, 14 Stunden und 22 Minuten ins Ziel. Eine neue deutsche Bestzeit! Wolfgang Quix war glücklich, das Ziel überhaupt erreicht zu haben, war doch unterwegs auf seiner *Jeantex* eine Saling aus dem Mast gebrochen. 17 von 73 Yachten erreichten das Ziel nicht.

Nachdem 1984 keine deutsche Yacht fürs OSTAR gemeldet hatte, fanden sich vier Jahre später wieder zwei TO-Mitglieder an der Startlinie ein: Wolfgang Quix mit seiner 12,19 m *Jeantex III* und Roland Treinzen mit der ebenfalls 12,19 Meter langen *Stella Polare*. Wolfgang Quix kam nach 22 Tagen, 12 Stunden und 58 Minuten als vierter Monohull seiner Klasse ins Ziel und konnte damit seine Zeit aus dem TwoSTAR 1985, der Zweimannregatta auf gleichem Kurs, um drei Tage verbessern.

1992 sah einen Newcomer am Start. Karl Brinkmann mit seinem Folkeboot *Little Fritzz* hielt den Stander von Trans-Ocean hoch. Er brachte die kleine Yacht sicher nach knapp 37 Tagen ins Ziel.

1996 konnte Wolfgang Quix seinen 15,23 Meter langen Neubau *Wolfie's Toy* erstmals in einer Trans-Atlantik-Regatta



Jeantex-Werbung aus den 1980er-Jahren: Das Dreamteam in Orange - Wolfgang Quix, Wolfgang Wanders, Klaus Schrodts und Hans Schulte.



Die Jeantex III von Wolfgang Quix beim OSTAR 1988.

vorstellen. Bis zur Neufundland Bank lief das Rennen gut, aber dann setzte die Selbststeueranlage aus. So wurden die letzten 1000 Seemeilen für ihn zur Qual und er verpasste knapp sein großes Ziel, als erster Deutscher die 20-Tage-Marke zu unterbieten, um gerade einmal eine Stunde und 45 Sekunden. Der zweite Deutsche, Karl Brinkmann, musste mit seinem Eintonner *Caribbean* nach Bruch des Vorstags auf St. Johns aufgeben.

Danach war Pause für die TO-Segler, erst 2009 ließ Uwe Röttgering beim OSTAR wieder den Vereinsstander unter der Saling seiner *FanFan* wehen und brachte sie nach 21 Tagen, 22 Stunden und 42 Sekunden ins Ziel. Wolfgang Quix behielt seinen ‚Deutschlandrekord‘.

Inzwischen wird bei Trans-Ocean wieder mehr einhand um die Wette gesegelt, doch meldet man heute nicht mehr wie in den früheren Jahren beim OSTAR. Der neue Weg heißt Mini-Transat, das sich für viele leichter realisieren lässt und dazu noch wesentlich kostengünstiger ist.

ZU ZWEIT AM START

ROUND BRITAIN & IRELAND RACE

Das Round Britain & Ireland Race ist eine Zweimann-Regatta, die alle vier Jahre im Uhrzeigersinn um England, Irland und Schottland führt. Start und Ziel ist Plymouth an der englischen Südküste, die Distanz beträgt rund 2000 Seemeilen. Veranstalter ist der Royal Western Yacht Club of England in Plymouth. Im Gründungsjahr 1968 und auch 1972 war es eine rein englische Veranstaltung, doch 1974 gingen erstmals auch Segler vom ‚Kontinent‘ an den Start. Aus Deutschland die Yachten *MEX* mit Claus und Cay Hehner und *Helene II* mit Dr. Gert Bücking und Wolfgang Quix, beide Yachten unter dem Stander von Trans-Ocean.

Das Rennen wird in vier Etappen gesegelt. Bei den Zwischenstopps in Crosshaven/Irland, Barra/Hebriden, Lerwick/Schottland und Lowestoft an der englischen Ostküste müssen die Crews der teilnehmenden Yachten einen 48 Stunden dauernden Zwangsstopp einlegen. Ein Kurs, der den Yachten und ihren Skippern alles abverlangt. Starke Gezeitenströme, schnell wechselnde Wettersituationen – die Zugbahnen der meisten Tiefdruckgebiete berührt den Norden Schottlands. Nebel, Bohrinselfen in der Nordsee und der starke Verkehr der Berufsschiffahrt im Kanal erfordern ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit, Seemannschaft und Durchhaltevermögen. Kein Wunder, dass die Ausfallquote bei über 30% liegt.

Wolfgang Quix über seine Lieblingsregatta. Er hat diese Regatta mit wechselnden Partnern fünfmal gesegelt:

„Das war durchaus beeindruckend, was da 1974 im Millbay-Dock an Konkurrenten herumlag. *British Oxygen*, ein



Entspanntes intentionales Crewtreffen auf den Shetland Islands an Bord der südafrikanischen Voortrekker II mit Wolfgang Quix und Lothar Köhler, 1982 (o.), Sturmfahrt (u.).

für damalige Verhältnisse Riesenkat (LUA 21,34 m) und *Burton Cutter* (25,91 m), eine Einrumpfyacht von ähnlichen Maßen. Wir konnten uns nicht vorstellen, wie man solche Maschinen zu zweit segeln konnte. Als neben uns das Groß auf *Burton Cutter* von einem Mann gesetzt wurde, griff ich sofort zur Super-8-Kamera. Mir ging der Film aus, ehe das Groß ganz oben war. Von diesem Round Britain blieben vor allem die zwei Etappen von Crosshaven bis Barra und von dort um das Kap Muggle Flucka, die Nordspitze der Shetlands, bis Lerwick in Erinnerung. Starkwindsegeln wäre eine harmlose Bezeichnung. Windstärken bis zehn Beaufort und ein entsprechender Seegang beeindruckten uns zwei Anfänger sehr. Ich hatte mir vorher nicht vorstellen können, dass man in so einem Wetter noch Regatta segelt. Wir opferten

unseren Spi in einer harten Bö und mit den restlichen Fetzen immer noch im Rigg liefen wir in Barra ein. Dort stellten wir fest, dass es auch die Hehners erwischte hatte, auch ihr Spinnaker hing in Fetzen im Rigg. Für den Rest des Rennens wurden im ganzen Feld Spinnakerprobleme nur noch als ‚german problem‘ bezeichnet. Die nächste Etappe war nicht weniger hart. In Lerwick, sozusagen zur Halbzeit, hat man beim Round Britain das Gefühl, es geschafft zu haben. Im Lerwick Boating Club werden die 48 Stunden grundsätzlich mehr oder weniger durchgefeiert. Die sonst üblichen Sperrstunden für Alkoholausschank galten während der Regatta nicht. Der Rest war dann schon Routine, uns konnte nach den Stürmen auf der Westseite nichts mehr beeindrucken. Wir kamen mit unserem Vierteltonner als 29. Yacht von 61 Startern ins Ziel, nur 59 Minuten nach dem Eintonner *MEX* mit Claus und Cay Hehner. Nach Handicapwertung bedeutete das einen sehr guten 10. Platz, die *MEX*-Crew erreichte in dieser Wertung den 25. Platz.“

22 Yachten kamen damals nicht ins Ziel. Kenterungen, Mastbrüche und total erschöpfte Crews waren die Gründe, besonders die Stürme im Westen hatten das gesamte Feld damals dezimiert. Nach diesem Rennen hatten Dr. Gert Bücking und Wolfgang Quix den Ritterschlag der Shorthanded-Szene erhalten. Oder zumindest fühlten sie sich doch so. Und beiden war nach dem harten Rennen eines klar, die Shorthanded-Races waren absolut ‚ihr Ding‘. Dr. Gert Bücking segelte in der Folge 1976 im Transatlantik-Einhand-Rennen und Wolfgang Quix startete 1977 beim ersten Mini-Transat.

Aber auch das Round-Britain sollte Wolfgang Quix nie mehr loslassen. Bis zum Ende seiner Regattakarriere ging er noch in den Jahren 1982, 1986, 1989 und 1998 an den Start, um Großbritannien und Irland zu umrunden.

Wolfgang Quix erinnert sich noch an jedes Detail: „Unvergessen war im 1989er-Race der schwere Sturm zwischen St. Kilda und Lerwick. Nie wieder wurde die *Jeantex III* in einer Regatta so hart geprügelt, aber wir schonten auch uns nicht. Bei böigem Weststurm mit Beaufort 9 bis 10 segelten wir bis auf den 2. Platz in unserer Klasse vor. Herbert Weingärtner war mein Co-Skipper. Wir kämpften bis zu Erschöpfung. Irgendwann wechselten wir uns jede Stunde am Ruder ab, auf dem Halbwind-Kurs verschwand manchmal das ganze Deck in den brechenden Seen. Kälte und Nässe zehrten an uns. Als wir endlich um Muggle Flucka an der Nordspitze der Shetlands herum waren, so dicht unter Land wie nie zuvor, ließ auf der Leeseite der Shetlands der Wind nach und die See beruhigte sich. Wir reiften bei aller Erschöpfung sofort das Groß aus und tricksten bis zum Ziel noch einen Konkurrenten aus. So unglaublich wie es klingt, Regattasegeln machte bei diesem Zweikampf sofort wieder Spaß. Im Ziel in Plymouth lagen wir schließlich auf dem 3. Platz in unserer Klasse.“

Insgesamt zwölf Crews des Trans-Ocean haben sich bis heute der Herausforderung des Round Britain gestellt: 1974 Claus und Cay Hehner mit *MEX*, Dr. Gert Bücking und Wolfgang Quix mit *Helene II*; 1981 Wolfgang Quix und Lothar Köhler mit *Jeantex II*; 1985 Wolfgang Quix und Dieter Kowalewski mit *Jeantex III*, sowie Lothar Köhler und sein Sohn Gert mit *Inter Ocean*; 1989 Dr. Willi Schlenker und Dr. Dirk Heissen mit *Nikanor*, Dieter Kowalewski und Ralf Steinhardt mit *Snowball* und Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner mit *Jeantex III*; 1998 Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner mit *Wolfie's Toy*; 2006 Dr. Bartel van Holsbeeck und Veronique Dierickx-Visshers mit *Wolfie's Toy*; 2010 Dr. Bartel van Holsbeeck und Veronique Dierickx-Visshers mit *Wolfie's Toy* und zuletzt 2014 Dr. Berk Plathner und Dr. Werner Stolz mit *Hikari*. Keine TO-Yacht ist im Round Britain & Ireland Race jemals ausgefallen.

Die schnellste gesegelte Zeit im Round Britain aus TO-Sicht erzielten Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner 1998 mit *Wolfie's Toy* in 12 Tagen, 1 Stunde und 25 Minuten.

TWOSTAR

Das TwoSTAR ist eine Zweimann-Regatta, ebenfalls vom Royal Western Yacht Club of England im vier Jahre Rhythmus veranstaltet. Die Route ist mit der Einhand-Regatta identisch. Beim ersten Mal 1981 war im Millbay Dock in Plymouth mit 103 Yachten die gesamte Elite der Shorthanded-Szene am Start. Es schieden 27 aus und schnellste Mehrumpfyacht war die *Brittany Ferries GB* mit Chay Blyth und Robert James mit 14 Tagen, 13 Stunden und 54 Sekunden.

Erst 1986 meldeten die ersten TO-Yachten für das Rennen. Natürlich war wieder Wolfgang Quix mit seiner *Jeantex III* und sein neuer Co-Skipper Herbert Weingärtner dabei. Leider brach bei den Scillies ein Mittelwant im Rigg der *Jeantex III*. Die TO-Segler mussten zur Reparatur zurück nach Falmouth und verloren dadurch rund zwei Tage. Zu allem Überfluss blieben sie dann auch noch vor Newport in einer Flaute hängen. So erreichten sie ziemlich frustriert erst nach 25 Tagen, 12 Stunden und 11 Sekunden das Ziel.

Auch die zweite Yacht unter TO-Stander, die *Snowball* mit Dieter Kowalewski und Ralph Steinhardt, hatte unterwegs große Probleme. Auf der Stahlyacht streikte der Kompass. Sie kam zwei Tage nach *Jeantex III* ins Ziel.

Von den gestarteten 49 Yachten erreichten 14 das Ziel nicht.

Darunter auch die italienische 18-Meter-Einrumpfyacht *Berlucchi* mit Beppe Panada und Roberto Kramer. Die Yacht wurde später kieloben treibend aufgefunden, der Kiel war abgerissen. Von der Crew keine Spur. Der Vater von Roberto Kramer strengte daraufhin ein Verfahren gegen den Royal Western Yacht Club an, das sich über Jahre hinzog und schließlich erfolglos blieb. Er übersah dabei, dass jeder Teilnehmer an einer Einhand- oder Zweimann-Regatta vor dem Start eine Erklärung unterzeichnet, dass er aus eigener Verantwortung an der Regatta teilnimmt und den Veranstalter von allen Forderungen freistellt.

Die Teilnehmerzahlen in den beiden Transatlantikregatten des Royal Western Yacht Club gingen in den Folgejahren immer weiter zurück. 2017 wurden die beiden Regatten schließlich zusammengelegt, um überhaupt ein akzeptables Regattafeld zusammenzubringen. Die Regatta war von einer vorher nie dagewesenen dichten Folge von Tiefdruckgebieten geprägt. Von den 21 Startern kamen nur sieben ins Ziel, vier Yachten mussten aufgegeben werden, die Crews konnten geborgen werden.

Dr. Berk Plathner und Dr. Werner Stolz waren mit dem 28-Fuß-Trimaran *Hikari* dabei, den sie so erfolgreich im Round Britain 2014 gesegelt hatten. Für den kleinen Tri waren bei diesen Verhältnissen die Grenzen des Machbaren erreicht. Sie gaben auf und segelten nach Portugal zurück. Eine seemännisch hundertprozentig richtige Entscheidung.



Ein weiter Weg alleine
oder auch zu zweit



Henrik Masekowitz auf seiner *Croix du Sud* (li.). Es geht zurück, Start zur zweiten Etappe von Ponta Delgada auf der Azoreninsel São Miguel nach Falmouth, GB (o.). Nach Tagen auf See kommt das Ziel in Sicht (u.).

HIN UND HER – DAS AZAB – AZORES AND BACK RACE

Das AZAB wird seit 1975 alle vier Jahre ausgetragen und ist sowohl für Einhandsegler als auch für Zwei-Mann-Crews offen. Gesegelt wird zurzeit auf 9 bis 18,50 Meter langen Monohulls. 2019 sollen auch wieder Mehrumpfyachten zugelassen werden.

Regattastart ist in Falmouth an der Südwestspitze Englands, das Ziel liegt 1 220 Seemeilen entfernt vor Ponta Delgada auf der Azoreninsel São Miguel. Nach einer Pause gibt es einen gemeinsamen Rückstart nach Falmouth. Wer auf

dem ersten Schlag nicht zu langsam segelt, findet während der Wartezeit an Land durchaus auch die Gelegenheit, die größte Insel des Archipels zu erkunden.

Als erstes Trans-Ocean-Team war 1979 Wolfgang Quix mit Co-Skipper Wolfgang Graudenz dabei. Für Quix war es eine gute Gelegenheit, seinen Eigenbau *Lady Garuda*, die spätere *Jeantex*, zu testen und Erfahrungen für das OSTAR 1980 zu sammeln. Sie kamen mit einer Gesamtzeit von 22 Tagen und genau 13 Stunden als achte Yacht in ihrer Klasse unter 24 Startern ins Ziel.

1987 meldeten zwei TO-Yachten beim AZAB: Wolfgang Quix mit seiner *Jeantex III*, diesmal allerdings zum ersten Mal einhand, sowie Antje und Willi Schlenker mit *Nicanor*. Die Regattaleitung ließ das Rennen bei neun Beaufort aus Südwest starten.

Für Wolfgang Quix war die Regatta erneut ein Test, diesmal für das OSTAR 1988. Für beide Etappen zusammen erreichte er eine Gesamtzeit von 19 Tagen, 19 Stunden und 52 Sekunden und war auf dem Rückweg nach geseelter Zeit zweitschnellster Einhandsegler. Einzig dem Spanier Jose Ugarte mit seiner größeren *Orion Iru* gelang es, Quix zu schlagen. Auch dem Ehepaar Schlenker gelang in Anbetracht der langandauernden Flauten auf dem Rückweg mit ihrer Fahrtenyacht *Nicanor* mit einer Gesamtzeit von 23 Tagen, 3 Stunden und 40 Sekunden ein gutes Rennen.

Danach mussten 15 Jahre vergehen, bis 2003 mit Axel Fahning und Jürgen Koschik wieder ein TO-Team an den Start ging. Sie kamen mit einer Gesamtzeit von 23 Tagen und 9 Stunden ins Ziel.

2011 wehte dann der Stander des Trans-Ocean wieder auf gleich zwei Yachten: Bartel van Holsbeek und Veronique

Dierickx-Vischers segelten auf *Wolfie's Toy* bei idealen Bedingungen ein hervorragendes Rennen und kamen auf eine Gesamtzeit von nur 13 Tagen, 23 Stunden und 12 Sekunden. Das war die bis dahin beste Zeit einer TO-Yacht. Uwe Röttgering war mit seiner *FanFan* auf der ersten Etappe einhand unterwegs und auf dem Rückweg zusammen mit Wolfgang Maas. Sie kamen auf eine Gesamtzeit von 16 Tagen, 1 Stunde und 18 Sekunden.

Vier Jahre später war Einhandsegler Henrik Masekowitz mit seiner Class 40 *Croix du Sud* dabei. Auch er traf auf ideale Verhältnisse und zeigte, welches Geschwindigkeitspotenzial in den modernen Class 40-Yachten steckt. Auf der ersten Etappe segelte er mit 5 Tagen, 3 Stunden und 36 Sekunden einen absoluten Rekord und erreichte auch im zweiten Teil der Regatta nach 6 Tagen und 41 Sekunden als Erster das Ziel. Seine 11 Tage, 4 Stunden und 17 Sekunden als Gesamtzeit sind AZAB-Rekord und man kann gespannt sein, ob sich beim nächsten Azores and back Race jemand findet, der diese Zeit einstellt.

Henrik Masekowitz wurde für seine herausragende Leistung 2015 mit dem Trans-Ocean Preis ausgezeichnet und räumte auch in Falmouth bei der Preisverteilung ordentlich ab.

MIT DEN MINIS ÜBER DEN ATLANTIK

Das Mini-Transat wurde 1977 erstmals gestartet, im vergangenen Jahr hat es sein vierzigstes Jubiläum gefeiert.

Der Engländer Bob Salmon hatte es damals als Gegenpol zu den immer größeren und auch teureren Yachten, die beim OSTAR meldeten, ins Leben gerufen. Die Länge der teilnehmenden Yachten durfte 6,50 Meter nicht überschreiten, weshalb das Rennen anfangs unter dem Namen ‚poor men race‘ bekannt wurde.

Der Kurs führte von Penzance am südenglischen Ausgang des Ärmelkanals nach St. Cruz auf Teneriffa und von dort weiter über den Atlantik in die Karibik nach Antigua. Da die Segler natürlich erst nach der Hurrikansaison, also nicht vor Ende November, die Karibik erreichen sollten, ergab sich ein Start im Oktober. Das aber bedeutete wiederum, dass die Biskaya in der Zeit der Herbststürme überquert werden musste.

In der Fachpresse wurde Bob Salmon wortstark angegriffen und die Regatta als absoluter Wahnsinn bezeichnet. Doch das Interesse in der Segelwelt war groß und schließlich gingen 37 Yachten an den Start. Das war eine bunte Flotte von 5,70 bis 6,50 Meter langen Booten, wobei viele der kleinen Yachten einfach auf die Höchstlänge von 6,50 Metern eingekürzt worden waren. Zum Großteil handelte es sich um ganz normale Fahrtenyachten, nur eine einzige Yacht war speziell für dieses Rennen gebaut worden. Um den Kritikern etwas den Wind aus den Segeln zu nehmen, wurde die erste Etappe kurzerhand als Qualifikation für die Teilnahme an der eigentlichen Atlantiküberquerung deklariert.

Wolfgang Quix, der unermüdliche TO-Regattasegler, war damals natürlich auch schon dabei. Er ging mit dem Prototyp einer Waarschip 570 an den Start. Die holländische Werft Waarschip hatte ihm die kleine Yacht zur Verfügung gestellt, es war seine erste Transatlantik-Einhandregatta. Die insgesamt gesegelten rund 4 000 Seemeilen von Ostende bis Antigua und weiter nach Guadeloupe waren für ihn ein großes Abenteuer und für die Holländer ein großer PR-Erfolg. Sie sollten später fast Tausend der kleinen, hochseetüchtigen Yachten verkaufen.



Noch heute erinnert sich Wolfgang Quix voller Begeisterung an sein damaliges großes Abenteuer:

„Rückblickend war es ein tolles Erlebnis, mit einer so kleinen Sperrholzkiste über den großen Ozean zu segeln. Ich hatte nur zwei wirkliche Probleme, da war die vor dem Wind nicht funktionierende

Selbststeueranlage, die hat mich Tage gekostet. Außerdem war es bei schwerem Wetter nahezu unmöglich, von meinem niedrigen Standort hinter den nächsten Wellenbergen mit dem Sextant den Horizont zu erfassen. Das Gefühl nach einer Ozeanüberquerung genau dort anzukommen, wo man hinwollte, war unbeschreiblich.“

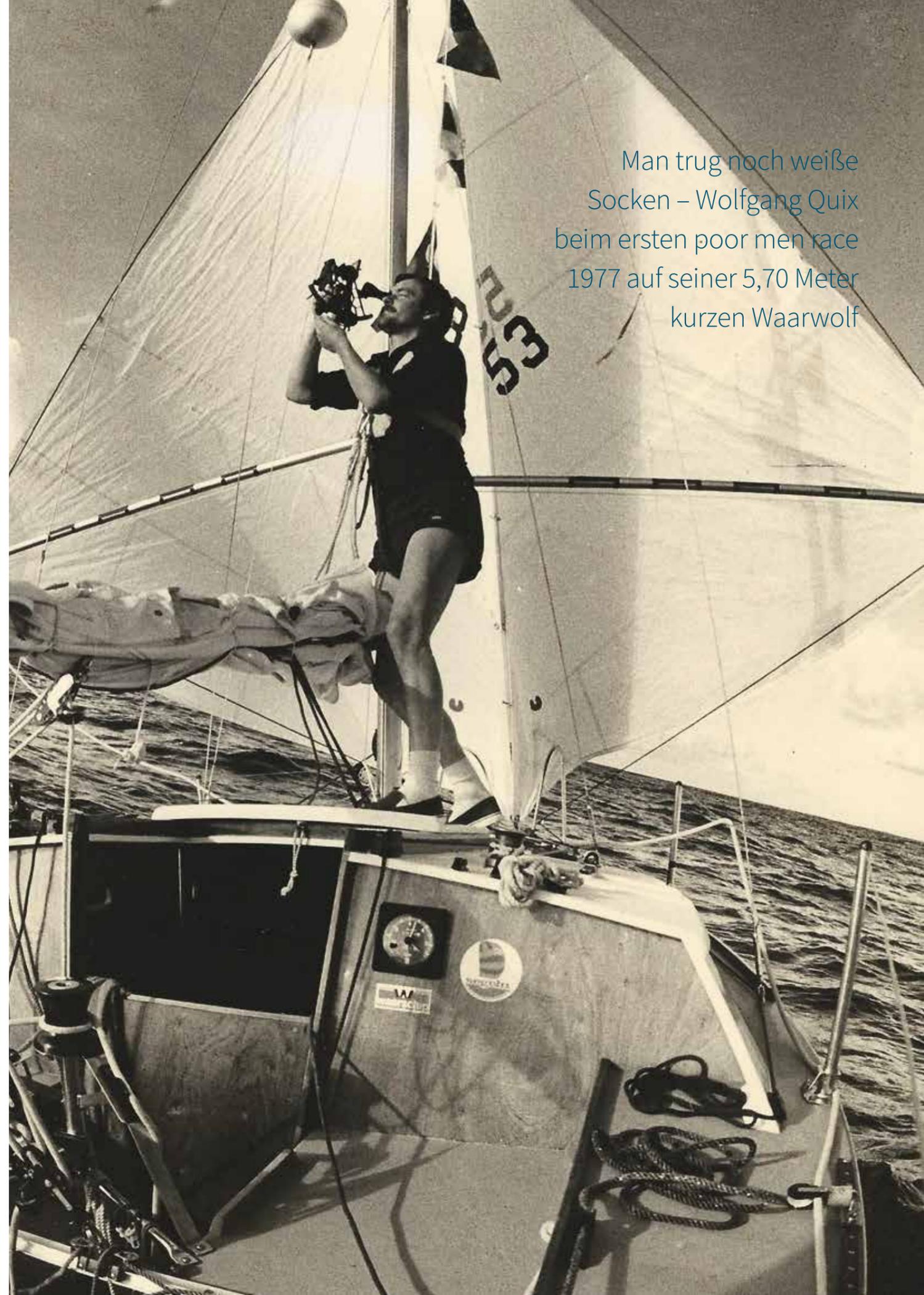
Die Regatta blieb bis 1981 in Penzance in den Händen von Bob Salmon, ehe sie nach Frankreich wechselte. Die Franzosen gründeten eine Mini-Klassenvereinigung und legten genaue Regeln über Bauweise und Ausrüstung der Boote fest. Sie machten das Mini-Transat, wie es seitdem offiziell heißt, zu einem Top-Ereignis im internationalen Segelsport.

Deutsche Teilnehmer nach Wolfgang Quix: 1979 Alex Wopper (dnf), 1981 Dagmar Haeckel (dnf), 1997 Matze Beilken, 2001 Boris Herrmann, 2007 Henrik Masekowitz, 2009 Norbert Maibaum, 2011 Björn Freels, 2013 Henrik Masekowitz (dnf), 2015 Dominik Lenk und zum vierzigjährigen Jubiläum des Mini-Transat 2017 Lina Rixgens und Andreas Deubel. Lina Rixgens gelang es dabei im Alter von nur 23 Jahren als erste deutsche Frau, das Rennen auch zu Ende zu segeln.

Auch beim nächsten ‚Mini‘ wird der TO wieder dabei sein - 2019 geht Dr. Sascha Bader an den Start.

Und das Jahr 2021 wird dann für die Kombination Mini und Trans-Ocean ein ganz besonderes werden. Denn dann findet die aktuelle Mini-Kampagne des Trans-Ocean ihren Höhepunkt und der TO geht mit seinem eigenen Mini an den Start. Wer diesen steuern wird, wird allerdings erst während des fünfzigsten TO-Geburtstages verraten.

Man trug noch weiße Socken – Wolfgang Quix beim ersten poor men race 1977 auf seiner 5,70 Meter kurzen Waarwolf





Unterm Stander des Trans-Ocean geht es im Eiltempo über die Ozeane

UND NOCH MEHR REGATTEN UND ERFOLGE

Dank Claus Hehners Regattaambitionen wurde Trans-Ocean gegründet. Er wollte sich nicht nur auf dem Atlantik mit den anderen Seglern messen, es trieb ihn hinaus auf unseren größten Ozean, den Pazifik. 1969 verschifft er seine *MEX* an die Westküste der USA, um an der ersten Einhand-Regatta von San Francisco quer über den Pazifik nach Japan teilzunehmen. Mit ihm am Start waren die Franzosen Éric Tabarly und Jean Yves Terlain, der Belgier René Hauwaert sowie der US-Amerikaner Jerry Cartwright, der vor Hawaii aufgeben musste und nach einem Schädelbasisbruch aus eigener Kraft

gerade noch Honolulu erreichen konnte. Claus Hehner wurde hinter Tabarly und Terlain nach 52 Tagen Dritter. Er ist der erste Regattasegler, der den Pazifik einhand auf der Nordroute von Ost nach West gegen Wind und Strom überquert hat.

Doch damit nicht genug – sechs Jahre später, 1975, meldete Claus Hehner zu seinem zweiten Einhandrennen über den Pazifik, Ziel war die Weltausstellung auf Okinawa Hontō. Im Gegensatz zu seiner ersten Pazifik-Regatta konnte er diesmal nicht den Nordkurs wählen. Die Teilnehmer des

Hawaii-Okinawa-Trans-Pazifik-Rennens mussten Hawaii passieren, um den Stürmen des Nordpazifik zu entgehen. Sturm gab es trotzdem und dazu jede Menge Bruch, auch bei Claus Hehner, dem es aber immerhin gelang, stark havariert das Ziel zu erreichen.

Über den Atlantik führte der Kurs für Klaus Schrodts und Wolfgang Wanders. Sie wagten sich 1979 und 1982 in die Höhle der Löwen und beteiligten sich an Transatlantik-Regatten mit Start in Frankreich. In Frankreich boomte das Einhandsegeln, die Franzosen stellten längst bei den englischen Regatten die meisten Teilnehmer und hatten auch eigene Regatten etabliert.

Wolfgang Wanders segelte mit Wolfgang Böhm in dem Transatlantik-Lorient-Bermuda-Lorient. Das war ein Nonstop-Kurs mit zwei Atlantiküberquerungen. Wanders und Böhm starteten mit der neuen 44-Fuß-*Wanderwolf* (später im OSTAR *Stadt Krefeld*) am Start. Wegen Problemen mit Ruder und Selbststeueranlage blieb ihnen ein vorderer Platz verwehrt. Der teilweise Bruch des Ruders auf dem Rückweg nach Lorient ließ das Durchschnittsetmal von 190 Seemeilen auf nur noch 160 sinken. Schließlich erreichten sie nach 43 Tagen und 6 500 Seemeilen den 7. Platz in ihrer Klasse.

Klaus Schrodts hatte 1978 die *Bestevaer* (54 Fuß) für die ers-

te Route du Rhum gechartert. Die Yacht segelte zuvor mit Eigner Gerard Dijkstra im OSTAR 1976 eine der schnellsten Zeiten. Klaus Schrodts zählte mit dieser Yacht in Saint-Malo zu den Favoriten. Leider musste er nach einem knock-down in der Biskaya A Coruña anlaufen, auf der *Bestevaer* war die gesamte Elektrik ausgefallen. Nach diesem Notstopp blieb nur der 14. Platz, das war nicht das, was er erwartet hatte.

Vier Jahre später ging er wieder in Saint-Malo an den Start, diesmal mit einem gecharterten 35-Fuß-Trimaran, der nach seinem französischen Sponsor *Aspen* getauft worden war. Diesmal lief das Rennen, für das 52 Yachten gemeldet hatten, für ihn problemlos. Im Passat erreichte er ein Etmaal von 280 Seemeilen. Nur 32 Yachten erreichten das Ziel, Klaus Schrodts wurde nach 23 Tagen, 18 Stunden und 25 Minuten Vierter von 18 Startern in seiner Klasse.

Klaus Schrodts hörte danach mit dem Segelsport auf und tauschte das Meer gegen den Himmel. Von nun an gab er sich ganz seinem zweiten Hobby, dem Kunstflug, hin. Er schaffte es bis ganz nach oben aufs Treppchen und wurde zweimal Europameister und zweimal Weltmeister im Freestyle.

Den nächsten Ausflug in den Pazifik unternahm Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner mit der auf zwölf Meter verkürzten *Jeantex III*. Für die Teilnahme am Yamaha Cup



Klaus Schrodt beim Start zur Route du Rum 1978.



Segelte Rekordzeit – Dr. Reinhard Gelder mit Ave Gitana.



Boris Herrmann und Felix Oehme an Bord der Beluga.

war die Yacht nach Melbourne verschifft worden und sollte nach dem Rennen von Kobe aus zurückgeholt werden. Die Zweimann-Regatta führte von Melbourne/Australien nach Osaka/Japan, also von 40° Süd auf 40° Nord, eine Strecke von 5000 Seemeilen. Die Flautenzonen auf beiden Seiten des Äquators und die dort herrschende Hitze machten Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner sehr zu schaffen. Bei einem knock-down kurz vor dem Äquator verloren sie den großen

Spi und das Rigg trug Schäden davon. Das Mittelwant brach wenige Tage später, weshalb sie einen Notstopp auf Guam einlegen mussten. Das Ziel erreichten sie schließlich nach 38 Tagen, 21 Stunden und 54 Minuten als siebte Yacht ihrer Klasse. Der Stopp auf Guam hatte sie drei Plätze zurückgeworfen. Für ihre Leistung wurden die beiden TO-Segler 1991 mit dem Schlimbach-Preis ausgezeichnet.

Karl Brinkmann segelte 1994 die BOC Trans Atlantic Challenge von Falmouth/GB nach Charleston/USA mit seinem Eintonner *Carribbean* mit. Er erreichte das Ziel nach 39 Tagen, 7 Stunden und 37 Minuten. Da er nach dem Start wegen einer wichtigen Reparatur noch einmal nach Falmouth abdreihen musste, hatte er gleich zu Beginn viel Zeit verloren.

2008 / 2009 ging der Stern Boris Herrmann auf. Er war vom Mini auf eine Class 40 umgestiegen, gesponsert von der Beluga Reederei. Beim Artemis Transat von Plymouth/GB nach Marblehead/USA gelang es ihm, nach nur 17 Tagen, 12 Stunden und 10 Minuten einen hervorragenden zweiten Platz zu erreichen. Ein Jahr später startete er mit seiner *Beluga Racer* beim Portimão Global Ocean Race zusammen mit Felix Oehme. Die beiden dominierten diese Zweimann-Regatta um die Welt auf nahezu allen Etappen. Nach 30 000 Seemeilen und 145 Tagen kamen sie als Sieger wieder in Portimão an. Für diese großartige Leistung wurden sie mit dem Trans-Ocean Preis 2009 ausgezeichnet.

Inzwischen ist Boris Herrmann zweifelsfrei Deutschlands bester Hochsee-Segler. Er hat als Regattasegler drei Weltumsegelungen hinter sich, davon eine nonstop. In den letzten Jahren war er an zahlreichen Rekorden und Höchstleistungen beteiligt, unter anderem gelang ihm sein spektakulärer Nord-Ost-Passage-Rekord mit einem 30 Meter-Trimaran durchs Eis. Eindrucksvoll waren auch seine Teilnahmen an Golden Globe around America, Transpac, Cowes-Dinard, Kapstadt-Rio, San Francisco-Shanghai, Newport-Bermuda, Columbus Route und Giraglia. Dazu kommen noch eine ganze Reihe Transatlantik-Regatten. In diesem Herbst wird er an der Route du Rhum teilnehmen. Sein ganz großes Ziel ist es, mit seiner 60-Fuß-Yacht *Malizia*, die unter dem Stander des Yacht Club Monaco segelt, das Vendée Globe 2020 zu segeln.

Der Letzte in dieser Reihe ist Dr. Reinhard Gelder, ebenfalls TO-Mitglied, der 2014 mit seinem Trimaran *Ave Gitana/Shark Angels* im Pazifik das Rennen Solo Tasman Challenge von Port Tranaki/Neuseeland nach Mooloolaba/Australien in der Rekordzeit von 6 Tagen, 7 Stunden und 13 Minuten gewonnen hat.

Beluga Racer mit Boris Herrmann und Felix Oehme auf der dritten Etappe des Global Ocean Race (o.). Jeder Handgriff muss sitzen – Double-Handed-Start (u.).



IMPRESSUM

Redaktion:

Kirsten Panzer
Hrsg.: Trans-Ocean e.V.
 V.i.S.d.P. Martin Birkhoff (Vorsitzender), Egon Lutomsky (Stellv. Vorsitzender)

Autoren:

„Der Anfang“ – Kirsten Panzer;
 „Vorsitzende, Dr. Jörn-Ulrich Bachmann, Helmut Bellmer, Martin Birkhoff“ – Kirsten Panzer;
 „Vorsitzende, Bernd Luetgebrune“ – Martin Birkhoff;
 „Umbruch und Neuanfang“ – Carsten Matthias;
 „Die Stützpunkte. Stützpunkt München. Stützpunkt Whangarei, „Stützpunkt Papua Neuguinea, Stützpunkt Alexander von Humboldt“ – Kirsten Panzer;
 „Er war nicht angemeldet“ – Egon Lutomsky;
 „Auf drei Rümpfen“ – Wilfried Erdmann;
 „Von der Scharfen Lanke nach Kap Hoorn“ – Wolfgang Quix;
 „Last Ship Home. Die Weltumsegelung des Peter von Danzig“ – Für die Crew: Dr. Joachim Müller-Deile, Thomas Weber (unter Verwendung des Buches „Die Weltumsegelung des Peter von Danzig“, Hrsg.: Akademischer Segler-Verein Kiel, 2. Aufl. 1977);
 „Gudrun Calligaro – Allein um die Welt“ – Kirsten Panzer;
 „Einhand durch die Nordwestpassage“ – Susanne Huber-Curphey;
 „Dr. Jörgen Meyer – Der alte Mann und die See“ – Wolfgang Quix;
 „Mut und Zuversicht – Auf eigenem Kiel durch Russland“ – Gerd Engel;
 „An einem Seil“ – Susanne Huber-Curphey;
 „Wolfie's Toy und Ostkanadische Arktis“ – Wolfgang Quix;
 „Auf dem Trimaran durch die Nord-Ost-Passage“ – Boris Herrmann;
 „Hannes Lindemann – Über den Atlantik“ – Martin Birkhoff;
 „Kleine Boote – Großes Mees“ – Andreas Deubel und Lina Rixgens;
 „Auf den Spuren Von William Bligh“ –

Burghard Pieske;
 „Einmal Nord Und Zurück“ – Astrid Ewe;
 „Die Kap Hoorniers des Trans-Ocean“ – Wolfgang Quix;
 „Kathena Nui“ – Martin Birkhoff;
 „Wolfie's Toy“ – Wolfgang Quix;
 „Von der Jolle zum Kat“ – Gerd Engel;
 „Hikari“ – Dr. Berk Plathner;
 „Die neue Freydis“ – Dr. Heide Wilts;
 „Preisverdächtig: Weltumsegler, Ozean-Bezwinger, Abenteurer“ – Wolfgang Quix;
 „Nichts ist praktischer als eine gute Theorie“ – Carsten Matthias;
 „Digitale Welten – Trans-Ocean und das Internet“ – Carsten Matthias;
 „Regatten: Alleine und manchmal auch zu zweit“ – Kirsten Panzer und Wolfgang Quix.

Fotos:

S. 4/5: Martin Birkhoff;
 S. 7: Cuxfoto
 S. 15: Kirsten Panzer;
 S. 17 – 21: Archiv/Trans-Ocean/
 Dr. Bernd Sewing;
 S. 22 – 23: Archiv/Trans-Ocean;
 S. 23 (re.): Kirsten Panzer;
 S. 24: Kirsten Panzer;
 S. 25: Martin Birkhoff (li.), Kirsten Panzer (re.);
 S. 26 / 27: Erich Wilts;
 S. 32: Trans-Ocean/Kirsten Panzer;
 S. 33: Wolfgang Quix/privat;
 S. 34 + 36: Trans-Ocean/
 Kirsten Panzer;
 S. 37: Follash – Eigenes Werk,
commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3036825;
 S. 38: Elli u. Ortwin Ahrens/privat
 (li. u. u. mi.);
 S. 38: Fotolia, comers74, Martin Capek;
 S. 40 – 43: Prof. Dr. Sebastian Freudenberg;
 S. 44 – 47: DSST / Jürgen Rabbel;
 S. 49 (re.): Archiv/Trans-Ocean;
 S. 49 (li.) – 52: Wilfried Erdmann;
 S. 54 (li.): Archiv/Trans-Ocean;
 S. 54 (re.) u. 55: Wilfried Erdmann;
 S. 57 – 58 (o.): Spandauer Yacht-Club;
 S. 58 (u.): Rainer W. Düring;

S. 59: Spandauer Yacht-Club;
 S. 61 – 62: Akademischer Seglerverein
 Kiel; Buch „Die Weltumsegelung
 des Peter von Danzig“, 2. Aufl. 1977,
 ©Volker Mackeprang
 S. 64 (li.): Archiv Trans-Ocean/
 Thomas Sassen;
 S. 64 (re.): Archiv/Trans-Ocean;
 S. 65: Gudrun Calligaro;
 S. 66 – 69 (li.): Susanne Huber-
 Curphey;
 S. 69 (re.): Dr. Guido Marx;
 S. 70 (o.): Susanne Huber-Curphey;
 S. 70 (u.): Kirsten Panzer;
 S. 72 u. 73: Valentin Cortolezis;
 S. 75 – 77: Archiv/Trans-Ocean;
 S. 78 – 81: Gerd Engel;
 S. 82 – 84: Susanne Huber-Curphey;
 S. 86 – 91: Wolfgang Quix;
 S. 92–95 (o.): Tim B. Frank
 S. 95 (u.): Jean-Marie Liot/Qingdao
 S. 96–99: Klepper Museum
 e.V., Rosenheim;
 S. 100: Trans-Ocean/Kirsten Panzer;
 S.101 u. 104: Blondsign-Eike Schurr;
 S. 105 (o. u. re.): Chr. Breschi/Mini
 Transat La Boulangère;
 S. 105 (u.): Trans-Ocean/
 Kirsten Panzer;
 S. 106 – 109: Burghard Pieske;
 S. 110: Astrid Ewe;
 S. 112 (li.): Olja ;
 S. 112 (li.) u. 113: Astrid Ewe;
 S. 114 u. 115: Erich Wilts;
 S. 118 u. 119: Wilfried Erdmann;
 S. 120 – 123: Wolfgang Quix;
 S. 124 – 127: Gerd Engel;
 S. 128 – 131: Dr. Berk Plathner;
 S. 132 – 135: Erich Wilts;
 S. 136 u. 137: Kirsten Panzer;
 S. 138: Archiv/Trans-Ocean;
 S. 139: Die WG Werbeagentur;
 S. 141: Flash Light Fotostudio/Katja
 Fahnenschmidt;
 S. 142: Martin Birkhoff;
 S. 144 – 148 (o.): Flash Light Fotostu-
 dio/Katja Fahnenschmidt;
 S. 148 (u.): Die WG Werbeagentur;
 S. 149: Archiv/Trans-Ocean;
 S. 150: Wolfgang Quix/privat;
 S. 151 (li.) SKWB, Segelkameradschaft
 „Das Wappen von Bremen“;

S. 151 (re.): Kieler Yacht-Club;
 S. 157: Monique u. Michel Lenaerts;
 S. 159: Marlene Frisch;
 S. 160: Dr. Rüttger Clasen;
 S. 161 (li.): Carsten Matthias;
 S. 161 (re.): Trans-Ocean/
 Kirsten Panzer;
 S. 162 (li.): Archiv/Trans-Ocean;
 S. 162 (re.): Trans-Ocean/
 Kirsten Panzer;
 S. 163: Carsten Matthias;
 S. 165: Beluga/Boris Herrmann
 Racing;
 S. 167 – 168: Wolfgang Quix/privat;
 S. 170 u. 171: Henrik Masekowitz/
 privat;
 S. 172: Lars Wehrmann;
 S. 173: Wolfgang Quix/privat;
 S. 174 u. 175: Beluga/Boris
 Herrmann Racing;
 S. 176 (o.): Wolfgang Quix/privat;
 S. 176 (mi.): Archiv/Trans-Ocean/
 Dr. Reinhard Gelder/privat;
 S.176 (u.) u. 177: Beluga/Boris
 Herrmann Racing

Karte: S. 30/31: fotolia, dikobrazik
Statistik: Anja Kühnast
Korrektorat: Stefan Schorr
Layout: wg-werbeagentur.de, Bremen
Druck: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Einen herzlichen Dank an alle, die bei der Erstellung der Festschrift des TO mitgewirkt haben, vor allem an: Wolfgang Quix, Rita Eichardt, Kym Erdmann, Uwe Eustermann, Marlo Hirschfeld, Christian Gegg, Ursula Isbruch, Andreas Kling, Anja Kühnast, Jürgen Lucht, Sonnhild Sallmann, Dr. Bernd Sewing, Ralf Ternes und vielen weiteren Unterstützern.

Trans-Ocean e.V., Bahnhofstraße 26,
 27457 Cuxhaven
www.trans-ocean.org

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Veröffentlichung – auch aus-
 zugsweise – nur mit ausdrücklicher
 Genehmigung des Trans-Ocean e.V.

100% YACHTSERVICE FÜR DIE KUNDEN

Unser Standort
 53° 09,576' N 008° 38,569 E

- KOMPLETTER WERFT-SERVICE IN BREMEN
- SLIPPEN BIS 90 TONNEN
- REPARATUR, INSTANDSETZUNG, NEUBAU
- MOTOREN- UND ANTRIEBSSERVICE
- NEUMOTORISIERUNG
- SCHIFFSTECHNIK
- WELTWEITER SERVICE, BERATUNG
- ERSATZTEILBESCHAFFUNG & LOGISTIK

IHRE PARTNER FÜR LANGFAHRTEN

BOOTSWERFT WINKLER
 BREMER MOTOREN SERVICE
www.bootswerft-winkler.de
info@bootswerft-winkler.de

maxmare
 BREMER MOTOREN SERVICE
www.maxmare.de
info@maxmare.de

SERVICE-STÜTZPUNKTE FÜR: VOLVO, YANMAR, STEYR, VETUS, WHISPER POWER, SELDEN, FURLEX, DOMETIC

