

Die See im Herzen. Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

## Tipps für Starkwind und tropische Reviere





# Im Vorteil mit der PREUSS Auslandsreise-Krankenversicherung

Ein Produkt der HanseMercur

- + **Niedrige Prämien**  
Im BASIC-Tarif zahlen Erwachsene bis 65 Jahre 57,- € mtl., Kinder 37,- € mtl.
- + **Im BASIC-Tarif gibt es keine Wartezeiten**
- + **Weltweiter Versicherungsschutz**  
inkl. USA und Kanada - ohne Aufpreis
- + **Mitversicherung von Heimataufenthalten**  
bis zu 6 Wochen je Versicherungsjahr
- + **Keine Gesundheitsprüfung**  
vor Vertragsabschluss
- + **Überzeugend bis ins Detail**  
[www.preuss-yachtversicherungen.de](http://www.preuss-yachtversicherungen.de)

JUST TO BE SAFE

**PREUSS BASIC-Tarif deckt alle wichtigen Risiken ab wie:**

- Kostenübernahmen für ambulante/stationäre Heilbehandlungen (100%)
- Medikamente und Verbandmittel (100%)
- erforderliche Kranken- oder Krankenrücktransporte (100%)
- Röntgendiagnostik (100%) sowie
- unfallbedingt erforderlichen Zahnersatz (bis 1.500 € pro Versicherungsjahr)
- und vieles mehr...

**PREUSS PROFI-Tarif bietet umfangreiche Zusatzleistungen**

Zusätzlich zu allen Basic-Leistungen nach Wartezeit von 6 Monaten:

- ambulante Vorsorgeuntersuchungen für Kinder nach in Deutschland gesetzlich eingeführten Programmen
- ambulante Vorsorgeuntersuchungen zur Früherkennung von Krebs nach in Deutschland gesetzlich eingeführten Programmen
- Anschaffung oder Reparaturen von nicht unfallbedingtem Zahnersatz (80% des Rechnungsbetrages, 1.000 € max. für die ersten beiden Versicherungsjahre; bis 1.500 € ab dem 3. Versicherungsjahr)
- und vieles mehr...

**PREUSS**  
YACHTVERSICHERUNGEN



# TOPLICHT

SEIT 25 JAHREN

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten

Von Affenfaust bis Zitrone...

Fast 10.000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager.  
Gern schicken wir Ihnen unseren berühmten "kleinen Braunen":  
den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.

TOPLICHT GmbH

Notkestraße 97 • 22607 Hamburg - Germany  
Tel: +49-40-8890 100 • Fax: +49-40-8890 1011 • Mail: toplicht@toplicht.de

## MEDIZIN AN BORD



WWW.SEADOC.DE | DOCTOR@SEADOC.DE | TEL: +49 (0) 40 24868709

AUSRÜSTUNG AUSBILDUNG BERATUNG

### Silentwind Generator

Noisy it's a thing from the past

External hybrid - Charge controller  
Integrated Stop Switch  
Feather light carbon fiber blade  
Low, mid and high wind speed optimised  
The Windgenerator for professionals  
to all climatic areas

Very Low Noise  
Light weight - 6.8Kg  
Powerfull - 420W  
3-phase brushless  
generator  
3 Years Warranty



http://www.silentwind.com  
info@silentwind.com

## CIRNAPRO

CIRCUM NAVIGATION PRODUCTS



### KLETT-LED

Das neue flexible  
Licht für Ihre  
Cockpit-  
Beleuchtung



www.cirnapro.com  
phone +49 6172 - 92 86 81

**GLACER 36**, Baujahr 1983, deutscher Qualitäts-Werftbau, in Stahl, Innenausbau in Mahagoni, komplett ausgerüstet, Motor Mercedes-Benz OM 636, guter Zustand, die Yacht liegt z. Zt. in Marmaris/Türkei, Preis 45000,- VB.

Bitte fordern Sie ausführliche Beschreibung, Ausrüstungsliste und Fotos an über [Odyseezwei@t-online.de](mailto:Odyseezwei@t-online.de)

### SEEWASSERENTSALZUNG

Qualität Made in Germany

www.aquatec-watermaker.de  
info@aquatec-watermaker.de  
Telefon: 0151 50 93 32 62

watermaker  
**AQUA | TEC**



Aquatec-Watermaker / Inh. Joachim Matz

Bgm.-Schinkel-Str. 10 a, 25348 Glückstadt, Telefon: 0151 50 93 32 62



### Alu-Slup Hubkiel

Loa 14.60 m, Breite 4.00 m, Tiefgang: 1.15 / 2.65, Ew. 08/2005. Aluminium-Slup, Rundspant, Alu-Star Hubkieler, geb. in Deutschland, Rod-Rigg, Doppelruderanlage, 2 x Yanmar 19 KW, 115 m<sup>2</sup> a.W., Raymarine E-120, Radar, Autopilot, E-Winschen, Inverter, Solar, Dingi m. 15 PS AB, schnelles und sicheres Schiff mit überkompl. Ausrüstung und Ersatzteilen aus gesundheitlichen Gründen abzugeben.

VHB 245'000 Euro, LP. Valencia

Unterlagen unter:  
[wernerlocher@email.ch](mailto:wernerlocher@email.ch)  
Tel. +4179 400 7128

# Die Wahl der Profis

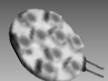
leise, stark und sicher

**superwind**  
www.superwind.com



### LED Beleuchtung

LED Leuchtmittel, Lampeneinsätze  
LED Lichtleisten, Bänder, LED Leuchten & mehr



Tel: 0711-86052975 | [info@marblu.de](mailto:info@marblu.de)

www.marblu.de



**Boots- und Schiffswerft  
Cuxhaven**

**Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten**

- Mastservice
- Riggingsservice
- Yachtservice
- 16 t Kran
- 300 t Sillbahn
- Winterlager
- Winterlager
- Wasserliegeplätze
- Lackierungen
- Osmosesanierung
- Bankerservice
- Gasflaschenservice
- Motorinspektion
- Motorreparatur
- Service-Partner von SUNBEAM-Yachts
- Refits
- Elektronik
- Sicherheitstechnik




Kpt.-Alexander-Str. 21-23 - 27472 Cuxhaven  
tel.: (04721) 39 900 - 0 - fax: (04721) 39 900 - 99  
info@marinakontor.de - www.marinakontor.de

**SY MEERSTERN**  
Reinke Super 11, 1992



nach Weltumsegelung und Kreuzen in der Karibik aus Altersgründen zu verkaufen. Voll ausgerüstet, mit allem notwendigen Zubehör, bereit zum Absegeln, Liegeplatz Essequibo-River in Guyana, bester Ausgangspunkt zum Segeln in der Karibik. Neue Segel wären bald fällig. **Preisvorstellung 55 000,- Euro VHB.**

**Kontakt: Bernhard Kleinhenz,  
Marktstraße 38, 65396 Walluf  
E-Mail [symeerstern@web.de](mailto:symeerstern@web.de)  
Tel. 00592 6506479**  
(bitte Zeitverschiebung -6h beachten.)

**Segelyacht Phantom 39**  
zu verkaufen

**Schnäppchen-Winterpreis!!!!**



Hochwertige Segelyacht - exkl. Einzelanfertigung (massiv GFK), gebaut für Weltumsegelung. Vetus M4.17 (42 PS). Top ausgerüstet, Geräte Raymarine aus 2014: Plotter (E7), Autopilot, Radar, Instrumente, AIS, Epirb, SAT-Tel., Rettungsinsel, Rollfock, Funk; massiv Teak innen und aussen, 8 Schlafplätze.

**Info: Gaby Schäfer  
Tel. 0049 160 7480539 oder  
[sunshine4kids@web.de](mailto:sunshine4kids@web.de)**

*Fernweh* 

**shipshop.de**

**www.shipshop.de**

**Der kleine Ausrüster für große Fahrt**

**Katalog anfordern:  
shipshop.de**  
Schulz-Hohenstein Soehne  
Geibelstr. 9-11  
D - 47057 Duisburg

Tel 0203/352044  
Fax 0203/355432  
eMail [info@shipshop.de](mailto:info@shipshop.de)



**Stahl-Hochseeyacht**

15 x 4,5 x 2,2 m, holl. Werftbau, für große Fahrt gebaut, Mercedes 93 kW, komplett ausgerüstet, topgepflegte Eigneryacht. 149.000,- €

**[lizauno@chello.at](mailto:lizauno@chello.at)**

# EDITORIAL



## Liebe Mitglieder,

auf der diesjährigen Boot in Düsseldorf boten sich wie jedes Jahr vielfältige Gelegenheiten zum Austausch mit unseren Mitgliedern, Vertretern der Fachmedien, kommerzieller Anbietern und nicht zuletzt Vertretern anderer Vereine und Organisationen. Das Gespräch mit Gaby Schäfer vom Verein Sunshine4Kids will ich an dieser Stelle hervorheben, denn daraus soll sich ein Vorhaben entwickeln, zu dem ich hier nur ein paar Bemerkungen machen möchte: Gemeinsam mit dem Verein Sunshine4Kids möchten wir als Trans-Ocean e.V. im kommenden Jahr einen Ostsee-Törn für benachteiligte Kinder veranstalten und würden uns freuen, wenn sich unter unseren in der Ostsee beheimateten Seglern – und nicht nur diesen - zahlreiche Teilnehmer fänden, die diese Idee tatkräftig und durch persönliches Engagement unterstützen. Um Berührungspunkte und Vorbehalte auszuräumen, die ersten Schritte zu gehen und Erfahrungen mit einem solchen Vorhaben zu sammeln, laden wir interessierte Mitglieder mit eigenem Boot dazu ein, dieses Jahres etwas Probefahrt zu schnuppern. Näheres dazu auf Seite 62. Aktive Teilnahme erwünscht!

Wer die Jahreshauptversammlung im November besucht hat, wird die Botschaft mitgenommen haben, dass unser Mitgliedsbeitrag zukünftig kaum mehr ausreichen wird, um auf Dauer einen ausgeglichenen Haushalt zu gewährleisten, zumal die Ansprüche unserer Mitglieder durchaus steigen. Vor allem für die konkrete, finanzielle Förderung werden die Mittel knapp. In den letzten drei Jahren sind die Fördersummen im Vergleich zu früheren Jahren recht niedrig geblieben. Der Vorstand wird in den nächsten Monaten prüfen und durchleuchten, wo einerseits Einsparpotentiale realisiert werden können und ob sich andererseits die Einnahmemöglichkeiten verbessern lassen. Doch wir fürchten, dass dies nicht ausreichen wird. Es kann also durchaus an der Zeit sein, sich mit dem Gedanken an eine Beitragserhöhung zu beschäftigen. Wer erinnert sich noch? Die letzte Beitragserhöhung hat die Mitgliederversammlung im Jahre 1996 beschlossen, als Voraussetzung für einen Umzug der Geschäftsstelle aus den Privaträumen des Herrn Bellmer in die Bahnhofstraße. Seinerzeit stieg der Mitgliedsbeitrag von 30 DM auf 60 DM. Für das laufende Jahr wird der Vorstand die Situation also analysieren, nach Möglichkeit verbessern und auf der nächsten Mitgliederversammlung Vorschläge für die Zukunft unterbreiten.

Während für die Segler der Südhalbkugel nun der Winter näher rückt, wird in unseren Breiten bereits tüchtig an den Booten gewerkelt und gemalt, um die Segelsaison vorzubereiten. Die ersten Boote werden in Kürze ins Wasser gehen. Und der eine oder andere Skipper – oder die Skipperin natürlich – strebt entferntere Gestade an. Nicht nur aber besonders an letztere richtet sich ein „Lossegelertreffen“ in Kiel. Es wird stattfinden, wenn dieses Magazin im Druck ist. Von Mitgliedern organisiert für Mitglieder! Das freut uns sehr, denn dies ist der Geist des TO: Wenn Mitglieder füreinander Ideen entwickeln und sich gegenseitig unterstützen. Wir wollen zu solcher Initiative ermutigen und werden solchen Aktionen, wenn gewünscht, gern den Charakter einer „offiziellen TO-Veranstaltung“ geben mit allen Vorteilen, die dies dann beinhaltet.

In diesem Sinne - Ihnen allzeit fair winds  
Ihr

*Martin Birkhoff*

# INHALT

## ATLANTIK

Meereszigeuner	Seite 6
Zwischen Atlantik und Karibik	Seite 8

## BINNEN

Zurück in den Norden	Seite 11
----------------------	----------

## INDIK

Chagos - vergessenes Paradies	Seite 13
-------------------------------	----------

## MITTELMEER

Ein Hauch Karibik	Seite 16
-------------------	----------

## NORDSEE

Hafentipps	Seite 17
------------	----------

## PAZIFIK

Ein Kindheitstraum wird wahr	Seite 18
Werferlebnisse in der Südsee	Seite 24
SuAn in Neukaledonien	Seite 27

## ALLGEMEIN

Sturmtaktik für Yachten	Seite 35
Abschied vom eigenen Boot	Seite 42
Lesestoff fürs Bücherschapp	Seite 44

## TECHNIK

Vom Traum zur Wirklichkeit	Seite 46
----------------------------	----------

## STÜTZPUNKTE

Immer für uns da	Seite 48
------------------	----------

## VEREIN

TO auf der Boot Düsseldorf	Seite 51
Bert Frisch - danke	Seite 52
Überraschung	Seite 53
TO-Shop - Flagge zeigen	Seite 54
Aus dem Vorstand	Seite 56
Neues aus den Gerichten	Seite 58
Hoffungsflotte	Seite 59
Standortmeldungen	Seite 60

## Zum Titelfoto:

Windsegeln in der Straße von Bonifacio.

Foto: pan

# Meereszigeuner - Ein Leben auf See

**Markus und Sabina Geisenberger, die Meereszigeuner, haben ihr Zuhause in Bayern gegen einen schwimmenden Untersatz eingetauscht. Inzwischen sind sie seit über vier Jahren auf den Meeren dieser Welt unterwegs.**

Es war im Februar 2010 und einer dieser Tage, der ein ganzes Leben verändern kann. Ich, Markus, zu diesem Zeitpunkt bereits seit 16 Jahren selbstständiger Kälteanlagenbauer, hatte nach einem schweren Arbeitstag entnervt von dem ganzen Ärger und Zirkus, den eine Selbstständigkeit mit sich bringt, den großen Drang etwas radikal zu verändern. Wasser ist unser beider Element, meines und das meiner Frau Sabina. Schon immer zog es uns dorthin. Blauwassersegeln, der Begriff war uns nicht fremd und so etwas in der Art konnten wir uns für unseren radikalen Schnitt vorstellen. Gesagt, getan und wir nahmen unverzüglich unsere neue Lebensplanung in Angriff.

Der erste Schritt dabei war das Erstellen einer ausführlichen To-do-Liste. An oberster Stelle standen schnell zwei Sachen: Unser Haus musste verkauft und dafür ein Schiff angeschafft werden. Wir brauchten also einen Käufer für unser Haus und ein entsprechendes Fahrtenschiff. Nach monatelanger Suche fanden wir schließlich ein geeignetes Boot in Kroatien, eine Vagabond 47. Ein schönes Schiff, allerdings war es renovierungsbedürftig. Daher überführten wir es zunächst nach Izola in Slowenien und brachten es auf die dort ansässige Werft. Innerhalb eines Jahres überholten wir das gesamte Schiff. Wir erneuerten alle Pötinghalterungen, 12 Stück an der Zahl, verlegten rund 4000 Meter Kabel, erneuerten das Wassersystem und gaben unserer Yacht ein komplett neues Unterwasserschiff sowie einen neuen Anstrich. Wir rüsteten das Schiff für Langfahrt aus. In dieser Zeit konnten wir auch unser Haus verkaufen und die Jobs und alles, was wir für das neue Leben nicht mehr brauchten, kündigen, so zum Beispiel sinnlose Versicherungen, den Telefonanschluss und vieles mehr. Das war schon ein befreiendes Gefühl. Letztendlich dann noch die Abmeldung bei der Gemeinde. Im Frühling 2011 hieß es endgültig "Leinen los" und unser neues Leben konnte beginnen.

Wir segelten zunächst durch die kroatische Inselwelt und dann weiter nach Griechenland. Der Winter stand vor der Tür und wir hielten Ausschau nach einem geeigneten Überwinterungsplatz



Blick auf Galaxidi mit der imposanten Kirche im Hintergrund.

in Griechenland. Wir fanden ihn auf der Insel Trizonia, im Golf von Korinth. Hier blieben wir fünf Monate und genossen die Einsamkeit und Ruhe.

Im Februar 2012 ging es dann von Trizonia via Galaxidi und durch den Kanal von Korinth nach Athen.

In Athen rüsteten wir unser Schiff noch einmal auf und bunkerten es voll mit Lebensmitteln, anschließend ging es für einige Wochen in die Inselwelt der Kykladen. Drei Monate später schlugen



Kamerafahrt - Dreharbeiten an Bord für den ZDF-Film „Mutti steigt aus“.

wir Kurs West ein und durchquerten in den darauffolgenden Monaten das gesamte Mittelmeer bis nach Gibraltar. Von dort aus ging es dann zum für uns allerersten Mal auf den Atlantik raus in Richtung Kanarische Inseln. Nach sechs Tagen und sechs Nächten erreichten wir ziemlich geschafft Arrecife auf der Insel Lanzarote. Aber immerhin hatten wir zwei Thunas gefangen, die ersten Fische seit unserem Aufbruch. Im Mittelmeer scheint es keine mehr zu geben. Nach drei wunderbaren Wochen vor Anker in Arrecife segelten wir entlang der Küste Lanzarotes und Fuerteventuras bis nach Puerto de Mogan auf Gran Canaria. Es sollte nur ein kleiner Zwischenstopp werden, denn unser Plan war, im November in die Karibik zu segeln. Aber dann kam es doch ein wenig anders.

Neben meinem Beruf als Kältetechniker habe ich auch sehr große Erfahrung im Bereich Bootsbau und Yachtelektronik. Nach einer kleinen Hilfestellung an Bord einer befreundeten Yacht sprach es sich schnell herum, dass ein deutscher Yachtelektroniker mit seinem Schiff im Hafen liegt. Und so häuften sich die Anfragen und Arbeiten immer mehr. Das Leben in Puerto de Mogan gefiel uns gut und wir machten viele nette Bekanntschaften. Zu guter Letzt kam dann auch noch das ZDF auf uns zu und drehte unter anderem auf unserem Schiff den Spielfilm "Mutti steigt aus". Durch einen Zufall bot sich die Gelegenheit unser Boot zu verkaufen und uns in Puerto de Mogan anzusiedeln. Somit war die Atlantiküberquerung erst einmal auf Eis gelegt - aber nur für sehr kurze Zeit.

Schon bald juckte es uns wieder in den Fingern, das Gefühl der Freiheit auf dem Meer wollte gelebt werden. Wir hatten zwar nun sehr angenehme Lebensumstände in Puerto de Mogan, aber uns zog es einfach wieder hinaus auf See. Also brauchten wir wieder einmal einen schwimmenden Untersatz - ein Fahrtenschiff. Im Februar 2013 wurden wir fündig, im total verschneiten Holland, in Monnickendam am IJsselmeer. Unter einer dicken Decke aus Schnee und Eis versteckte sich unsere zukünftige Yacht - die *Hei Matau*.



*Hei Matau liegt unter Eis und Schnee im Hafen von Monnickendam.*

Kurzentschlossen packten wir unser gesamtes Hab und Gut, viel ist es ja nicht, wenn man auf einem Schiff lebt, in ein Auto und setzten von Gran Canaria zunächst mit der Fähre nach Cadix über, dann ging es auf die 2000 Kilometer lange Reise hinauf in den Norden bis nach Holland. Dort rüsteten wir unser neu erworbenes Zuhause für die Fahrt durch den Ärmelkanal nach England aus. Von dort ging es dann weiter über die Biskaya nach Nordspanien, entlang der Atlantikküste bis Portugal und von dort wiederum, nun schon zum zweiten Mal, nach Arrecife und dann erneut nach Puerto de Mogan.

Dieses Mal ließen wir uns nicht von unserem eigentlichen Plan abbringen, den Atlantik zu überqueren. Im Dezember 2013 verließen wir Gran Canaria mit Kurs Mindelo, Kapverden. 850 Seemeilen lagen vor uns. Eine raue Fahrt mit viel Wind und Welle brachte uns dann nach sechs Tagen und sechs Nächten nach Mindelo auf der Insel Sao Vicente. Hier feierten wir Weihnachten und Silvester. Mitte Januar setzten wir dann erneut die Segel. Jetzt war Barbados unser Ziel. Genau zwei Wochen benötigen wir für die insgesamt rund 2100 Seemeilen.

Unsere erste Atlantiküberquerung starteten wir sehr angespannt und nervös, da wir überhaupt nicht wussten, was da nun wirklich auf uns zukommt. Man hört ja immer so viele unterschiedliche Geschichten von Seglern, die diese Strecke bereits hinter sich gebracht haben. Wir können im Nachhinein aus unserer Erfahrung heraus nur sagen, dass es enorm wichtig ist, ein gutes und vernünftiges Wetterfenster zu erwischen und gegebenenfalls sich die Zeit zu nehmen, zu warten, bis es wirklich passt. Wir hatten alles in allem eine sehr gute Überfahrt und haben die Zeit sehr genossen.

In Barbados klarierten wir zunächst in Port St. Charles ein und erholten uns hier zwei Tage lang von den anstrengenden Nachtwachen. Dann ging es in die Carlisle Bay von Bridgetown. Hier lagen wir zwei Wochen vor Anker bevor es zur Gewürzinsel Grenada ging. Von hier durchsegelten wir dann die gesamte Karibik von Süd nach Nord bis zu den British Virgin Islands.

In den BVIs trafen wir uns mit Freuden von der SY *Alba Blu*, Klaus

und Yvonne. Mit Ihnen zusammen segelten wir dann nach drei Wochen im Paradies der BVIs zu den Bermuda Inseln. Ebenfalls ein kleines Paradies mitten im Atlantik und ganz sicher ein Besuch wert. Das Warten auf das richtige Wetterfenster war hier in der schönen Umgebung für uns kein Problem. Anfang Mai, nach zweiwöchigem Aufenthalt, kam dann endlich das erhoffte Wetterfenster für unsere zweite Atlantiküberquerung. Dieses Mal nach Horta auf den Azoren.

Nach 15tägiger Überfahrt, die uns doch wesentlich mehr in Anspruch genommen hat als unsere erste Atlantiküberquerung, erreichten wir glücklich Horta. Die Überfahrt zu den Azoren wurde von ständigem Wetterwechsel geprägt. Wir starteten bei gutem Segelwind, der dann doch entgegen der Wettervorhersage bis auf Sturmstärke zunahm. Im Anschluss dann das Kontrastprogramm. Fünf Tage lang absolute Flaute. Die letzten Tage dann wieder einigermaßen guter Wind. Hier in Horta werden wir nun erst einmal ein paar Tage bleiben, uns erholen und die Azoren genießen. Dann geht es weiter nach Madeira und letztendlich zurück zu unserem Ausgangspunkt Puerto de Mogan auf Gran Canaria, wo sich der Kreis unserer Atlantiküberquerung wieder schließen wird. Mit diesem Beitrag können wir nur einen ganz kleinen Einblick in unser spannendes Leben auf See geben. Viele lustige und auch unglaubliche Dinge sind uns in dieser Zeit passiert.

Damit all dies und der Wandel in unserem Leben nicht in Vergessenheit geraten, wollen wir unsere Erlebnisse in einem Buch festhalten, das im kommenden Jahr erscheinen soll. Den Titel haben wir schon: *Neue Anschrift - Atlantik 119*. Vielleicht animieren unsere Erzählungen ja den ein oder anderen ebenfalls, einen solchen Schritt zu wagen. Wir haben bis heute keinen einzigen



*Karibisches Strandleben in der White Bay auf Jost van Dyke in den British Virgin Islands.*

Tag unsere Entscheidung bereit.

In Puerto de Mogan werden wir nun unseren neuen Törn vorbereiten unter dem Motto: Eiszeit – die Reise geht weiter. Ein Törn in die Arktis.

**Markus und Sabina Geisenberger (Text und Fotos)**  
**SY Hei Matau, [www.meereszigeuner.de](http://www.meereszigeuner.de)**

## Kleinod zwischen Atlantik und Karibik

**Tobago – unsere erste Karibikinsel, wir ankern in der Pirates Bay, gegenüber der Man of War Bay auf gut 17 Metern Wassertiefe. Entsprechend dunkel ist das Wasser hier. Trotzdem können wir die Schildkröte gut erkennen, die fast jeden Morgen um unser Schiff schwimmt. Delfine finden ebenfalls den Weg in die fischreiche Bucht, Pelikane fliegen dicht über unsere Köpfe, tauchen ins Wasser ein. Karibik pur.**

Im Nordosten der Insel Tobago liegt Charlotteville – ein kleiner Ort mit ein paar Bars und unzähligen, kleinen, bunten Shops, in denen man das Notwendigste kaufen kann, Postkarten zum Beispiel. Auf die Briefmarken werden wir aber wohl noch eine Weile warten müssen. Sie seien bestellt und sollten nächste Woche kommen. Von der *Moonstone-Crew* erfahren wir allerdings, dass man diese Auskunft auch schon vor zwei Wochen erhalten hat. Vormittags verkauft Dean unter einem kleinen Pavillon direkt am Anlegesteg frisches Obst und Gemüse. Gleich dahinter kann man im Touristoffice eine Inselkarte und Informationen zur Insel bekommen. Auch einen Leihwagen kann man dort reservieren, allerdings zu etwas höheren Raten als in der Hauptstadt der Insel, Scarborough - Abgelegenhitszuschlag.

Auch eine Tankstelle gibt es in Charlotteville, doch ist sie die meiste Zeit über geschlossen. Und wenn sie dann doch einmal geöffnet hat, verirrt sich kein einziges Auto an ihre Zapfsäulen. Zum Tanken fährt man nach Roxborough, auf der anderen Inselfseite, an der Südküste Tobagos. Aber immerhin gibt es Wifi, im Top River Pearl Café oder in der örtlichen Library. Und wenn diese gerade nicht geöffnet ist, sitzt man halt auf der Treppe davor im Schatten und telefoniert via Skype oder verschickt E-Mails. Hunde gesellen sich zu uns oder die Hühner gackern um uns herum. Eine Frau bietet „homemade Ice“ an,

Kokos oder Erdbeere. Das kommt genau richtig bei den Temperaturen. Am anderen Ende des Ortes gibt es sogar einen Laundryservice. Ganz unkompliziert. Man stellt seine schmutzige Wäsche hinter der tagsüber immer geöffneten Tür des Seatours-Häuschens ab und bekommt sie am nächsten Tag (oder je nach Abgabezeit auch noch am gleichen Tag) gewaschen und getrocknet zurück. Für 35 TT\$ mit eigenem Waschpulver oder für 40 TT\$ (etwa 5,50 Euro), wenn man die Wäsche ohne Waschmittel abgibt. Wirklich einfach. Wasser mit guter Qualität gibt es entweder bei den Fischern oder direkt am Anlegesteg. Der ist extra für die kleineren Boote etwas tiefer gelegt, passt also auch für die Dinghis.



Ankernde Fischerboote vor der Waterfront von Charlotteville im Nordosten von Tobago.

Charlotteville ist offizieller Einklarierungshafen. Customs und Immigration sind im Health Service-Gebäude untergebracht. Den Zugang findet man auf der Rückseite gegenüber des Friedhofs. Und gleich ums Eck ist der Geldautomat. Der ist zwar immer mal wieder mal außer Betrieb, wird dann allerdings auch relativ schnell repariert. Falls man am Automaten mal kein Glück hat,

kann man aber auch im einzigen Hotel versuchen, mit der Kreditkarte dort über den Kartenleser Bargeld zu erhalten. Alternativ zahlt man in US-Dollar oder eben erst am nächsten Tag. Da ist „Mann“ ganz flexibel. Das Customs-Büro ist täglich besetzt. Der Beamte wohnt gleich gegenüber, direkt am Sportplatz. Mit seinem blank polierten Geländewagen fährt er die paar Meter den Berg hinauf direkt vor die Bürotür und sitzt dann am Abend vor dem laufenden Fernseher im Sessel, bei geöffneter Eingangstür. Der jeweilige Immigration-Officer dagegen verbringt immer nur wenige Monate im Jahr auf Tobago, dann wird gewechselt. Und er reist ganz im Gegensatz zum Zollbeamten von Scarborough mit dem Linienbus an - montags, mittwochs und freitags! Verpasst er mal den Bus, muss man am nächsten Tag noch einmal vorsprechen.



Zurück vom Einkauf - Spaziergang in der Man of War Bay, ebenfalls mit Blick auf Charlotteville.

Bleibt man im nördlichen Teil Tobagos und somit im District von Charlotteville, ist es nicht nötig sich abzumelden, wenn man in eine der nahen Buchten fahren möchte. Geht der nächste Schlag dagegen in den Süden der Insel, muss man sich in Charlotteville ab- und in Scarborough wieder anmelden. Wer nach Trinidad segelt, muss komplett ausklariert werden. Man erhält dann eine Art Laufzettel und muss sich dann auf Trinidad ebenfalls sofort bei den Behörden melden. 50 TT-Dollar (knapp 7 Euro) kostet es, wenn man einen Monat rund um Tobago cruisen möchte. Overtime fees sind ebenfalls auf einer Tafel angeschrieben, ob die aber wirklich erhoben werden, weiß man nicht. Später hörten wir in Trinidad, dass dort diese Gebühren sehr wohl bezahlt werden müssen. Tobago scheint da etwas lockerer zu sein. Die Beamten sind jedenfalls sehr freundlich und entspannt. Als wir zum Beispiel den Customs-Officer einmal vor seinem Häuschen treffen, fragt er, ob alles in Ordnung sei oder ob wir Hilfe benötigen. Wir wüssten ja jetzt, wo er wohne, wir seien jederzeit willkommen.

54000 Einwohner hat Tobago. Wie viele wohl in Charlotteville leben? In den Kindergarten gehen jedenfalls etwa 20 kleine dunkelhäutige Stöpsel und haben ihren Spaß. Eine Methodisten-schule gibt es und einen großen Sportplatz, direkt vor der Polizeistation und mit riesigen Flutlichtlampen ausgestattet, die sogar die weitläufige Ankerbucht noch ausleuchten. Der Schriftzug „Say NO to Drugs“ verkündet am Rande des Spielfelds von den Problemen, die man auch hierzulande hat. Und eine junge Lehrerin, die wir in der Top River Pearl Bar treffen, erzählt uns lebhaft nicht nur vom Carnival sondern auch von der etwas durstigen Prime-Ministerin und den Problemen, die man auf Tobago mit der Regierung hat. Alles verstehen wir allerdings schon rein akustisch nicht, vieles geht im Reggaebeat unter. Irgendwie passend.

In der Top River Bar verabreden wir uns auch mit der *Moonstone-Crew* zu einem Dinner. „Is pork o.k. for you?“, fragt Noel, gekocht wird hier nur auf Vorbestellung. Ist halt noch keine wirkliche Saison, die Touristen sind den freilaufenden Dorfhühnern zahlenmäßig definitiv unterlegen. Dafür ist der Tisch dann für uns besonders schön dekoriert und wir bewundern bei einem leckeren Drink die neuesten Fischkreationen aus Holz und die naiven Malereien, die ebenfalls aus Noels künstlerischer Hand stam-



*Badespaß in der Pirates Bay - das Dinghy liegt gut und trocken am Strand.*

men. Das Essen ist traditionell, reichhaltig und lecker, ein Rum wird als Dessert kredenzt. Der Nachwuchs sitzt mit uns am Tisch und isst ebenfalls zu Abend. Gleich drei Katzen und ein Hund wuseln unter den Tischen herum und hoffen, dass auch etwas für sie abfällt. Nachbarn gehen vorbei und rufen Noel ein paar Worte zu. Es geht wirklich sehr gemütlich, familiär und vor allem stressfrei zu.



*Fischer sortieren ihren frischen Fang am Strand von Charlotteville.*

Mit Noel und seiner Familie fahren wir im Kleinbus auch zum Blue Food Festival und nach Bucco zur Sunday School Street Party. Abenteuerlich sind solche Fahrten und wieder sehr familiär. Bezahlen „müssen“ wir nichts, er würde ja sowieso fahren und mit netten Leuten machte es doch noch mehr Spaß. Noel erzählt uns auch vom Leben im Dorf oder auf der Insel, warum das schöne Haus hinter dem Kindergarten leer steht und dass er 16 Jahre lang in der Schweiz gelebt hat. Deutsch spricht er zwar nicht, aber wir sind uns ganz sicher, dass er alles versteht, was wir in unserer Muttersprache sagen. Bei Noel bekommt man auch schon mal Zitrusfrüchte oder Lorbeerblätter geschenkt, ein Tee aus diesen Blättern vermeidet übrigens den Jetlag, oder er



*Hier gibt es nichts, was es nicht gibt - vom Fisch bis hin zu Popcorn und Eis.*

überreicht einem eine harte, dunkelbraune Kugel. Einfach ein Stück davon abschneiden und in Milch aufkochen – fertig ist der Kakao. Kolibris und andere exotische Vögel umschwirren die hohen Hibiskusbüsche und die Terrasse des Cafés. Seine Musik hört man bis hinunter in den Ort. Der Aufstieg zur Top River Pearl Bar lohnt sich definitiv.

Die Strände der Bucht, speziell der in der Pirates Bay, sind traumhaft schön und relativ leer. Urlauber gibt es derzeit kaum, die we-

herigen. Oft gibt es Duschen und Toiletten, die man gegen eine kleine Gebühr benutzen kann. Oder ein kleines Restaurant hat sich am Strand etabliert. Fährt man quer über die Insel (am Besten mit dem Leihwagen), kommt man durch den Nationalpark. Hier sind Wanderwege ausgeschildert und es werden Touren mit offiziellen Führern angeboten. Wasserfälle wie die Argyll Falls sind auf jeden Fall einen Besuch wert. Der dichte Regenwald und die hohen Bambussträucher sind beeindruckend, viele kleine

Flüsse oder Bäche durchziehen die Insel und sorgen für ausreichend Trinkwasser.

Bleibt man lange genug, bekommt man einen Einblick ins Dorfleben und hat Zeit die nähere Umgebung zu erkunden. Steile Wege und Straßen gilt es zu erklimmen. Belohnt wird man mit einem fantastischen Ausblick auf die Bucht und die vorgelagerten Inseln auf der Atlantikseite. Bus- und Autofahren ist auf Tobago äußerst abenteuerlich, die Straßen sind schmal und kurvenreich.

Der nächste Supermarkt ist ebenfalls in Roxborough oder man fährt nach Scarborough, wo es einen Penny Saver sowie einen Getränkegroßhandel gibt. Und wenn man das zum dritten Mal in den knallrot angestrichenen Minimarkt direkt der Pier kommt und mit der fülligen Dame hinterm Tresen ein paar Witzchen macht, dann be-

kommt man doch glatt ein Lächeln zurück.

Es kann aber auch passieren, dass der von Noel geordnete Leihwagen erst einen Tag später verfügbar ist. Der muss vielleicht gerade repariert werden und der örtliche Mechaniker ist heute mit der anstehenden Beerdigung einer vor wenigen Tagen verstorbenen über 90jährigen Dame voll ausgelastet. Fein putzt man sich raus für diesen Anlass und gibt mit gar nicht so traurig klingenden Liedern das letzte Geleit. Auf dem Friedhof künden kitschig-bunte Plastikblumen auf einem hohen Erdhügel von der letzten Ruhestätte der alten Dame. Später wird wahrscheinlich ein Herz als Grabstein aufgestellt. Vom Friedhof aus hat man übrigens einen schönen Blick auf Charlotteville und die Bucht. Oder man erlebt, dass die Dorftankstelle geöffnet ist und man zumindest den Tank des Außenborders füllen kann. Das passende Öl kann man ebenfalls relativ preiswert erwerben. Die beim Rastaman gekauften Bananen muss man mangels Wechselgeld erst am nächsten Tag bezahlen. Man kennt sich halt.

Es geht auf Weihnachten zu. In der Bücherei ist ein Bastelwettbewerb für Weihnachtsdekoration ausgeschrieben, die Lichterketten werden ausgepackt und das Wettrüsten beginnt. Sogar die Polizeistation funkelt mit bunten Lichtern und um den Handlauf der Büchereitreppe sind rot-goldene Glitzerketten gewickelt. „Do you like Tobago?“ Weiße Zähne im schwarzen Gesicht strahlen mich von einer Bank unterm Baum an. Aber klar doch. Die üblichen Fragen, woher man kommt, wie lange man bleibt, ob man das erste Mal auf Tobago ist und zum Abschied ein freundliches „Enjoy“. Mit den Menschen hier ins Gespräch zu kommen ist leicht. Und nicht jede(r) will uns gleich etwas verkaufen.

Charlotteville, Tobago. Eine Insel, ein Ort zum länger verweilen. Wir haben uns hier sehr wohl gefühlt und hoffen, dass wir noch einmal in der Pirates Bay ankern werden. Es gibt ganz sicher noch einiges für uns zu entdecken und zu erleben.



Aus dem dunklen Geschäft hinaus ans Licht - typische Straßenszene in Scarborough.

nigen Apartmenthäuser sehen unbewohnt aus. Ab und zu verirrt sich ein Leihwagen vom Süden der Insel hierher. Wir genießen es, bei Badewannentemperatur im türkisfarbenen Wasser zu plantschen oder im Schatten der Bäume im Sand zu liegen. Große und kleine Felsbrocken lockern das Strandambiente auf, die Bäume reichen bis ans Ufer.

Aber auch die anderen Strände der Insel sind sehens- und besuchenswert. Englishman Bay, Bloody Bay, Castara Bay, Store Bay – jede Bucht unterscheidet sich ein klein wenig von der vor-



Frisches Obst und Gemüse gibt es beim "Rastaman" auf dem Markt.

# Auf dem Binnenweg zurück in den Norden

**Vier Jahre westliches Mittelmeer sind genug. Das Klima ist genial, aber wer die beständigen Winde der heimatischen Nord- und Ostsee gewohnt ist, den nervt es irgendwann, dass es im Mittelmeer entweder zu viel oder noch häufiger zu wenig Wind gibt. Und leider stimmt auch: zu heiß, zu voll, zu teuer, jedenfalls je näher die Ferienmonate der Anrainer rücken. Aber wie nun zurück?**

Seit meinem 30. Lebensjahr hat sich der Gedanke festgesetzt, einmal eine Pénichette zu chartern. Diese den französischen Binnenschiffen nachempfundenen Hausboote sind Historie. Stattdessen demontiere ich nun stehendes und laufendes Gut und schicke den Mast per Lkw ins deutsche Winterlager vorweg. Ein sorgfältig gefertigter Spargel für Dampfer- und Ankerlicht wird auf den Mastfuß gesetzt und schon ist *Sabeth*, eine 9,30 Meter lange Sirius 31 DS, von einer wunderschönen Decksalyonyacht zu einem nicht minder schönen Motorboot mutiert.

Es ist schon etwas grundsätzlich anderes, ob man nach einer langen Seereise den Geruch einer am Horizont auftauchenden Insel beschreibt oder den der Schatten spendenden Platanen oder vielleicht sogar den Lärm einer Großstadt. Das eine ist Natur, das andere Kultur, einfach nicht vergleichbar und doch durchaus erzählenswert. Bei der Planung meiner Überführung entdeckte ich, dass viele Wege nach Norden führen. Frankreich verfügt über ein Wasserwegenetz von 6000 Kilometern, größtenteils entstanden während der industriellen Revolution, als es noch keine Eisenbahn gab. Man könnte sich Jahre dort aufhalten. Ich entscheide mich für Monate. Anfang März geht es los: Von Gruissan aus ein letztes Mal ein kleines Stück über das Mittelmeer in den Zweigkanal von La Nouvelle, ein stiller Kanal, gerade richtig, um das Schleusen zu üben.

Vor den Schleusen hatte ich als Segler großen Respekt. Der wäre nicht nötig gewesen. Die Schleusen auf den historischen

Wasserwegen sind klein, der Hub überschaubar. Hat man das System der Selbstbedienung erst einmal begriffen, kann man sie auch Einhand bewältigen. Bergauf halte ich an einer Leiter und erklimme mit zwei Leinen in der Hand (die Zähne benötigt man nicht unbedingt) die Sprossen, während man bergab die Festmacher nur auf Slip zu legen braucht. Die Schleusenausmaße der Rhône und Saône sind dagegen beeindruckend (195m x 12m), der Hub geradezu gigantisch, nämlich einmal 22 Meter!



*Im Canal du Midi zeigt das tosende Wasser seine ganze Kraft.*

Das ist so, als würde man in eine Hochhausschlucht fahren und binnen fünf Minuten an die Sonne schweben. Trotzdem ist auch hier die Handhabung einfach: Man legt beide Festmacher über einen dicken Poller, der mit der Yacht nach oben schwebt - kein Umstecken der Leinen, kein Vertreiben gegen flache Pontons. Und nie musste ich länger als zehn Minuten warten. Diese Riesenschleusen wurden auch ganz allein für mich bedient. Wassermangel gibt es auf der Rhône nicht.

Den Canal du Midi sollte man möglichst bald besuchen, bevor die so das Landschaftsbild prägenden Platanen restlos abgestorben sind. Sie sind unheilbar krank und werden mit viel Aufwand durch junge Platanen ersetzt. Doch bis diese so mächtig und beeindruckend wie die uralten werden, müssen erst einmal 200 Jahre vergehen.

Nicht umsonst gilt der Canal du Midi als einer der schönsten. Manchmal erinnert er mich mit seinen scharfen, und unübersichtlichen Kurven, vor denen man ins Horn blasen sollte, an eine Kreisstraße. Ich befahre ihn bis Toulouse in die falsche Richtung und kehre dort wieder um. Dabei sehe ich in den Marinas der Charterstationen 697 Hausboote dümpeln, meist mit vier Schlafzimmern und genauso vielen Bädern, rundum mit dreireihigen Gummipolstern wie Autoskooter auf dem Jahrmarkt bewehrt. Die drei, die schon nach einer viertelstündigen Einweisung mit so einem Schlachtschiff (Pénichettes gibt es nicht mehr!) unterwegs waren, benahmen sich bei der Schleuseneinfahrt auch so, wie man es erwarten konnte: rechts angebumpert, links angebumpert, Vollbremsung mit dröhnendem Motor. Wie perfekt dagegen die Hausbootfahrer, die rechts und links nur fünf Zentimeter Platz haben, gerade genug für ein flaches Stück Holz.

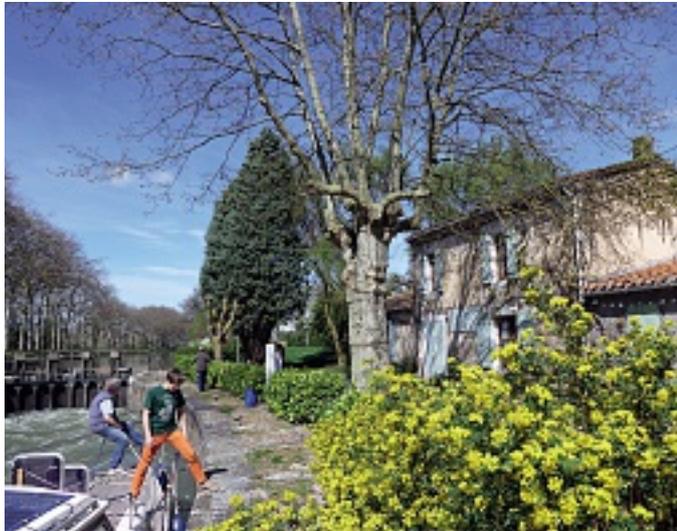


*Beeindruckend ist die Schleuse Bollène, die die Rhône reguliert.*



"Oben ohne" auf dem Canal de la Robine vor Narbonne.

Wie von Geisterhand behütet bringen sie ihr 30 Meter langes Schiff in die genauso lange Schleuse.



Entschleunigung an der Schleuse du Roc auf dem Canal du Midi.

Bei Agde geht der Canal du Midi in den Étang de Tau über, in dem noch einmal die Sehnsucht nach Segeln aufkommt. Der folgende Canal du Rhône à Sète ist ein solcher, schnurgerade, oft durch Dämme von den umgebenden Salzwasserseen abgetrennt. Flamingos sind hier die Höhepunkte.

Nahe Arles fließt die Kleine Rhône in die Große. Vor der hatte ich besonderen Respekt. Was habe ich nicht für Geschichten über Mistral und Strömung gelesen und von vertrauenswürdigen Freunden gehört, deren 11-Meter-Yacht nur im Schnecken-tempo vorankam und die mehrere Tage bei Sturm festlagen. Und ich? Ich hatte Glück. Die Rhône gebärdete sich sanft. 70 Kilometer schaffte ich an einem Tag - mit Schleusen. Die bei Lyon einmündende Saône fließt immer friedlich. Ich will sie am Canal de Bourgogne Richtung Paris verlassen, komme aber nur bis Dijon - Wasser im Getriebe. So viel wie im Mittelmeer und jetzt auf dieser Reise bin ich in den ganzen Jahren zuvor nicht motort! In St. Jean-de-Losne gibt es eine gute Werft, aber der Me-

chaniker, der auf Volvo Penta geschult ist, hat erst in fünf Wochen Zeit. Heimaturlaub für mich.

Dieser Zwangsaufenthalt wirft meinen Zeitplan und die vorgesehene Route durcheinander. Ich streiche Paris und wähle die Kanäle Centre Champagne et Bourgogne, Lateral à la Marne, Aisne, des Ardennen, um so in die Maas zu gelangen. Die Maas bringt mich durch Belgien und mit kurzer Unterbrechung durch den Julianerkanaal auch durch die südlichen Niederlande bis in den Rhein, der hier Waal heißt. 18 Kilometer kämpfe ich hier im dichten Berufsverkehr gegen Strömung und Schwell, dann habe ich in der Gelderse IJssel die Strömung wieder zum Freund. Zwarte Water, De Wieden, der Nationalpark De Weerribben, das Tjeukermeer und andere Seen, kleinste Kanäle zum Princenhof, de Leien, Burgumer Meer, Groningen, das Damster Diep und schließlich der Ems-Jade-Kanal waren unsere Stationen.

Was ist nun der Unterschied zwischen einer Seereise unter Segeln und einer Motorbootfahrt durchs Binnenland? In erster Linie ist es die Kultur. Es gibt einfach mehr zu schauen. Städte wie Narbonne, Castelnaudary, Toulouse, Montpellier, Arles, Avignon, Lyon, Dijon, Châlons-en-Champagne, Reims, Maastricht, Doesburg, Zutphen, Deventer, Zwolle und Groningen stehen in jedem Du-Mont-Reiseführer besser beschrieben als ich es je könnte. Sie sind jede für sich eine Kurzreise wert. Mit der Yacht liegt man meist im Zentrum der Altstadt und nachts erstaunlich ruhig. Aber auch das Kulturland oder die Natur zwischen den Städten bieten Abwechslung, laden zu Radtouren oder Wanderungen ein. Andererseits muss man mit dem ewig lärmenden Diesel leben, seltener mit Industriegebieten, unangenehmen Gerüchen. Wenn es nicht ausdrücklich verboten ist, kann man überall an den Ufern der Kanäle mit selbst eingeschlagenen Heringen festmachen. Bei den Flüssen war das allerdings seltener möglich, ist dort aber auch nicht notwendig, denn eigentlich hatte jede Stadt, nahezu jedes Dorf, eine meist kostenlose Anlegestelle mit oder ohne Infrastruktur. Jedenfalls war ich angenehm überrascht, wie positiv Frankreich und die Niederlande gegenüber dem Bootstourismus eingestellt sind. Die Preise der Marinas sind im Vergleich zum Mittelmeer geradezu human, das Personal überaus freundlich und immer hilfsbereit.

Es lohnt sich, einmal binnen unterwegs zu sein, ob auf eigenem Kiel oder einem gecharterten Boot.

**Holger Riegel (Text und Fotos)**



Vorbei an Terrassen und unter Brücken hindurch führt die Kanalfahrt immer weiter nach Norden.

# Chagos – das vergessene Paradies

**Welcher Segler kennt ihn nicht, diesen Stecknadelkopf mitten im Indischen Ozean. Geschichten über Schiffbrüchige die Jahre auf Chagos verbrachten bis ihr Schiff wieder seetüchtig genug war, um die nächsten tausend Meilen nach Westen zu überstehen.**

Geschichten von komischen Käuzen die Kokosnüsse mit der Schrotflinte oder der Kettensäge von der Palme holten oder Geschichten über totkranke Segler, die sich diesen paradiesischen Ort zum Sterben ausgesucht haben. Diese und noch viele weitere, aus der Segelliteratur der siebziger und achtziger Jahre, geben diesem Fleckchen Erde immer noch einen Hauch von Mystik und machen ihn zu einem Shangri-La für Segler. Angezogen wie die Mäuse vom Speck legten die Fahrtsegler auf ihrem Weg nach Westen einen kürzeren oder meist längeren Stop hier ein. Das führte dazu, dass in Spitzenzeiten bis zu neunzig Yachten gleichzeitig in den relativ begrenzten Ankerplätzen lagen und ihren Traum von "Einsamkeit" lebten. Erst als 2007 eine relativ teure Ankergenehmigung eingeführt wurde, hat sich dieser Trend umgekehrt und später, da aufgrund der Piratengefahr kaum mehr Yachten durch den Suezkanal fahren, lag der Chagos Archipel plötzlich nicht mehr auf der Autobahn der Fahrtsegler. Jetzt kommen nur mehr selten Schiffe, und diese vor allem im September, vorbei. Wenn man solch ein Glück hat, wie wir, dann aber kann man mehrere Wochen in völliger Einsamkeit Robinson spielen und Chagos wie zu seinen Anfängen erleben.

Der Chagos Archipel beginnt dreihundert Seemeilen südlich der Malediveninsel Addu, kurz unterhalb des Äquators. Geografisch gehört es somit eher zu den Malediven politisch jedoch zu Großbritannien, genauer gesagt zum British Indian Ocean Territory, kurz BIOT genannt. Die vier Atolle sind das letzte Überbleibsel der ehemals sehr umfangreichen britischen Besitztümer im Indischen Ozean. Diesen Brückenkopf jedoch haben sich die Briten als letzte Bastion gesichert, wirtschaftlich natürlich völlig unbedeutend, jedoch militärisch der günstigste Platz im Indik. 1966 wurde Diego Garcia, das größte Atoll des Archipels, für 50 Jahre an die USA verpachtet und zum wichtigsten Nuklearstützpunkt des Ozeans ausgebaut. Zu diesem Zweck wurden sämtliche Bewohner des gesamten Archipels bis 1973 zu den Seychellen und nach Mauritius, die damals auch noch zur Krone gehörten, zwangsumgesiedelt. Obwohl der Pachtvertrag bald auslaufen wird, glaubt niemand, dass die Vereinigten Staaten ihren Stützpunkt so bald aufgeben werden. Zwar wurde die Zwangsumsiedelung der Chagossianer 2005 vom Obersten Gerichtshof in London als illegal erklärt und die Rückkehr zu ihren Inseln, ausgenommen Diego Garcia, erlaubt, doch wurde dieses Recht aufgrund fehlender Infrastruktur und Unterstützung aus London bis heute nicht in Anspruch genommen.

Heute dürfen nurmehr die Atolle Peros Banhos und Salomon Islands von Seglern angelaufen werden, Diego Garcia hingegen nur im absoluten Notfall. Das Permit erlaubt nur zwei Ankerplätze in Salomon Islands und drei sehr offene Ankerplätze in Peros Banhos. Ankern außerhalb dieser Plätze oder ohne Erlaubnis wird mit sehr hohen Geld - oder gar Gefängnisstrafen geahndet.

Schon lange vor dem Eintreffen muss man das Permit bei der BIOT (BIOTadmin@fco.gov.uk) in London beantragen, 50 Britische Pfund pro Woche an die Royal Bank of Scotland überweisen und dann auf eine Bestätigung warten. Rund eine Woche bevor man den Archipel erreicht, kann man noch die genaue Ankunftszeit ändern und erhält dann endgültig das digitale Permit. Ein Patrouillenboot des BIOT macht alle paar Wochen einmal Halt in den Atollen und kontrolliert sorgfältig die Papiere. Obwohl die gesamte Literatur aufgrund des Windes davor warnt, diese Strecke im Juli oder August zu segeln, starten wir Ende Juli vom australischen Cocos Keeling aus. Die rund 1600 Seemeilen über den Indischen Ozean, werden ein rasanter, jedoch sehr angenehmer Ritt.



*Die Segeyacht Taurus liegt gut geschützt hinter dem Riff auf ihrem Ankerplatz im Chagos Archipel.*

Leider bricht uns auf dem Weg, und das natürlich mitten in der Nacht, die Ruderwelle unserer Windsteueranlage entzwei. So müssen wir in stockdunkler Nacht bei drei Meter hohen Wellen alles demontieren. Zum Glück verlieren wir keinen Teil. Am nächsten Morgen wird dann das drei Meter lange und rund 25 kg schwere Rohr auf hoher See geschweißt.

Vier Tage vor Plan taucht der Palmensaum des Salomon Islands Atolls bei trübem, regnerischem Wetter vor uns auf. Bei mäßiger Sicht tasten wir uns durch den sehr seichten Pass im Nordwesten der Lagune und anschließend mit Zick Zack-Kurs durch die Riffe zu der Sandzunge zwischen der Isla Takamaka und Isla Fouquet. Schließlich knapp vor Mittag fällt dann unser Anker in das türkisfarbene Wasser. Zur Feier der Ankunft köpfen wir eine Flasche Rotwein und essen einen Teil unseres noch kurz vor der Riffeinfahrt gefangenen Thunfisches. Langsam wird uns bewusst, dass wir uns ziemlich genau in der Mitte des Indischen Ozeans befinden. Wir haben in den letzten drei Monaten knapp 4800 Seemeilen zurückgelegt, für uns eigentlich zu viele in zu kurzer Zeit. Jedoch ist die Saison im Indik kurz und zu Beginn der Zyklonzeit, also Ende November, wollen wir bereits in Südafrika sein.

Nach einem kurzen Regenschauer reißen die Wolken auf und wir realisieren, dass wir alleine in der Lagune stehen, nur zwei Wracks von Segelbooten ragen mehr oder minder vor uns aus dem Wasser. Solche Anblicke erinnern uns immer daran, wie vergänglich unser Glück eigentlich ist. Das Beiboot ist rasch aufgebaut und wir an Land. Nach 14 Tagen Überfahrt wollen wir uns endlich wieder die Füße vertreten. Dichter Dschungel erwartet uns, die Kokospalmen ragen über das Wasser und sind prall voll mit Nüssen. Ein Weiterkommen ohne Machete scheint unmög-

lich, man merkt, dass der Mensch hier seit Jahrzenten nicht mehr eingreift, unsere üblichen Inselumrundungen zu Fuß müssen warten.

Nach ein paar Tagen tasten wir uns mit der Sonne im Rücken und bester Sicht durch den riffgespickten Südwesten der Lagune. Einer von uns steht auf der Saling und dirigiert den Rudergänger von oben knapp an den gefährlichen Riffen vorbei zum Ankerplatz vor die Insel Baddam. In diesem vor Korallenköpfen strotzenden Gebiet braucht es lange, einen geeigneten Ankerplatz zu finden. Wir wollen hier doch für einige Zeit sicher und unbesorgt ankern. Nicht nur die starken Passatwinde sondern auch gefährlichen Squalls (Gewitterböen mit starken, drehenden Winden) und der vorwiegend aus Korallen bestehende Grund müssen berücksichtigt werden.

Auf der Insel Baddam war bis zur Absiedelung der Bevölkerung eine Kopraplantage und ein ansehnliches Dorf. Diese Insel war



*Einer von vielen Millionen von Einsiedlerkrebsen, die Chagos bevölkern.*

auch der Hauptstützpunkt der Seglergemeinde. Noch heute zeugen der verfallene Chagos Yachtclub am Strand, die Waschstelle mit dem Brunnen, die Räucher- und Brotbacköfen sowie das halbvergammelte Volleyballnetz davon. Da jedoch nur mehr wenige Boote kommen und diese nicht allzu lange bleiben, ist das meiste schon verfallen. Dasselbe gilt auch für die Betriebsgebäude der Plantage sowie das Dorf. Seit die Segler die Gebäude nicht mehr regelmäßig nutzen und pflegen, holt sich die Natur alles wieder zurück. Wir kennen Bilder des Ortes von 2007 und können gar nicht glauben, wie sich alles in diesen paar Jahren verändert hat. Wir schlagen uns mühsam mit der Machete einen Weg und es braucht einige Tage, um den Hauptplatz des Dorfes mit der 1935 erbauten Kirche und der Krankenstation zu finden. Die vielen Artefakte sind in den letzten Jahren verschwunden, übrig blieben nur die dicken Korallenziegelmauern mit eingestürzten Tür- und Fensteröffnungen. Die ehemalige Funktion der Gebäude lässt sich kaum mehr erahnen, nur die leere Hülle der Kirche ragt nach wie vor fast unbeschadet empor.

Chagos ist ein strenges Naturschutzgebiet. So gut wie jeder Eingriff ist verboten, was sich gerade auch auf Tiere zu Wasser und zu Lande auswirkt. Sie zeigen keinerlei Scheu und können zu ihrer von der Evolution vorgegebenen Größe heranwachsen, ohne vorher gejagt zu werden.

Fast jeden Tag sind wir, abhängig vom Wind, entweder am Außenriff oder auf einem der unzähligen Korallenköpfe in der Lagune zum Schnorcheln. Flaschentauchen wird leider ausdrücklich verboten, ist aber auch eigentlich gar nicht notwendig. Das Wasser ist so klar, dass wir unseren Anker auf rund 18 Metern Tiefe genau erkennen können. Kaum sind wir im 29 Grad warmen Wasser, fühlen wir uns wie in einem Aquarium, unzählige Papageienfische, Doktorfische, Falterfische und viele andere

schwimmt einzeln oder in Schwärmen um uns herum. In den Korallen leuchten die intensiven Farben der unzähligen Riesenmuscheln und immer wieder begegnet uns eine der prächtigen Kaurischnecken. Sobald wir die Harpune vom Beiboot holen, Fischfang für den Eigengebrauch ist nämlich glücklicherweise erlaubt, werden wir von den Jägern wie Barschen, Makrelen, Barrakudas oder Haien belagert. Für zwei Fische unserer Wahl benötigen wir keine fünf Minuten, wenn man bedenkt wie aufwändig das in vielen Teilen der Welt mittlerweile geworden ist.

An Land verhält es sich ähnlich, die normalerweise nachtaktiven Tiere wie Kokoskrabben oder leider auch Ratten zeigen sich häufig auch am Tag. Viele Vögel versammeln sich zu großen Schwärmen über dem Wasser, um zu jagen. Die Tölpel ruhen sich in Gruppen von ihren weiten Flügeln auf den Bäumen aus und drehen uns ihre blauen Schnäbel entgegen, sobald sie uns erspähen. Unzählige white terns (Feenseeschwalben) sitzen auf den trockenfallenden Sandzungen und verfallen in hysterisches Gezwitscher, wenn wir ihnen zu nahe kommen. Aber bei Dämmerung geht es erst richtig los, überall raschelt es im Unterholz und die Tiere, allen voran die Kokoskrabben kommen in Scharen zum Lagerfeuer und wollen ihren Essensanteil. Auf den blütenweißen Pulversandstränden laufen Millionen Einsiedlerkrebse herum. Sie tragen die unterschiedlichsten Behausungen mit sich herum, zum Teil wunderschöne Schnecken- und Muschelschalen, von den Großen werden sogar manchmal Kokosnussschalen als Haus genutzt. Aber es gibt nicht nur harmlose Lebewesen hier. Bei Neumond kommen sie in Massen in die seichten Lagunen, die Quallen. Sie fallen uns plötzlich während des Schnorchelns auf. Über den Korallenköpfen schweben unzählige dieser schönen und filigranen Kreaturen, sie haben nur ein schwaches Nesselgift also kein Problem. Doch als wir das Beiboot an Land ziehen wollen, brennt plötzlich mein linker Fuß, es fühlt sich an, als ob ich ihn ins Feuer gestellt und dort vergessen hätte. Der Schmerz zieht sich langsam den Schenkel hoch und ich muss mich in die Hängematte vor dem Yachtclub legen. Mein Kreislauf beginnt zu versagen. Die blauen Nesselfäden auf meinem Fuß und die Wirkung lassen sofort auf Portugiesische Galeeren tippen, aber wir



*Der Rettungsring hängt noch, die Überreste des Yachtclubs auf Baddam.*

haben sie im ganzen Indik noch nicht gesehen. Am nächsten Tag ist absolute Flaute und da sehen wir unsere Vermutung bestätigt. Zu Tausenden treiben sie übers Wasser, ihre bis zu 50 Meter langen Nesselfäden nach sich ziehend. Aber dieses Phänomen ist immer nur von kurzer Dauer und am nächsten Tag sind sie verschwunden, wie so schöne Lebewesen so gefährlich sein können?

Die Tage vergehen hier wie im Flug. Wir unternehmen weite Ausflüge mit dem Beiboot oder schnorcheln in den verschiedenen Bereichen des Riffes. Dank des Brunnen haben wir die Mög-



Von der Kirche stehen nur noch die Wände aus Korallenziegeln.

lichkeit uns so oft und ausgiebig mit Süßwasser zu duschen wie schon lange nicht mehr. Beim Wäschewaschen brauchen wir kein Wasser zu sparen. Am Abend werden die frisch gefangenen Fische vor dem Yachtclub gegrillt, das Feuer vertreibt auch die Moskitos und zieht die Kokoskrabben an. Wir können es kaum glauben, aber wir sind nun schon seit über drei Wochen hier. Nur bis auf einen Tag als uns das BIOT-Schiff besucht und unsere Papiere kontrolliert hat, haben wir keinen anderen Menschen hier

gesehen, nicht einmal Handelsschiffe sind in Sichtweite vorbeigefahren.

Nach diesen Wochen der Einsamkeit sollten wir langsam weiter. Unser Permit ist schon lange abgelaufen und wir wollen nicht riskieren, dass uns die Patrouille des BIOT erwischt. Unser nächstes Ziel ist Mauritius, 1200 Seemeilen entfernt in Richtung Südwesten. Leider müssen wir, wie immer, versuchen unsere nie enden wollende To-Do-Liste langsam abuarbeiten, das haben wir hier auf Chagos leider ein wenig versäumt. Die Segel und das Rigg müssen kontrolliert, die Rollanlage geschmiert, der Motor gewartet, unser Beibootcover repariert werden. Laufend ist unser schwimmendes Heim zu warten und zu pflegen, auch an solch magischen Orten bleibt uns das nicht erspart. Bei schönstem Wetter gehen wir Anker auf und fahren durch die nun schon gut bekannte Lagune an den Korallenköpfen vorbei. Wehmütig überfahren wir den türkisenen Pass und stechen in das tiefe Blau des Indiks.

Irgendwie sind wir froh, die Schrebergartenidylle des Chagos der Neunzigerjahre nicht mehr kennen gelernt zu haben sondern alleine diesen Ort der Träume erlebt haben zu dürfen.

**Barbara und Christoph Einspieler (Text und Fotos)**  
**SY-Taurus / Wien / Österreich**  
[www.sytaurus.com](http://www.sytaurus.com)

## Revierinformationen



Das Salomon Atoll mit seinen Inseln, Untiefen und Flachs.

Von Osten her kommend ist das Salomon Atoll sehr einfach anzufahren, sowohl das Blenheim Riff als auch die Great Chagos Bank bieten ausreichend Platz, von Norden kommend ist es nicht viel anders. Der Pass liegt im Nordwesten des Atolls, also meist auf der Leeseite, der Pass ist zwar sehr seicht, jedoch birgt er kaum Hindernisse. Wenn man sich im Nordosten der Durchfahrt hält, hat man mit rund 6 Metern Wassertiefe immer ausreichend Platz. Die Gezeiten können bei Springtide fast zwei Meter erreichen, dennoch ist die Strömung kaum merkbar. Bei starkem Nordwind oder starker Norddünung ist der Pass nicht befahrbar, da sich leicht Grundseen aufbauen können. In der Lagune sind einige signifikante Korallenköpfe, bis zum Ankerplatz vor den Inseln Takamaka und Foquet, die Abstände zwischen ihnen sind jedoch so groß, dass man auch bei schlechter Sicht nur mit Karte problemlos hin gelangt. Der

Sandspitz zwischen den beiden Inseln bietet sich als Ankerplatz an, jedoch sei gewarnt, bei den häufig vorkommenden Squalls dreht der Wind meist auf Nordwest und kann problemlos 40 Knoten und mehr erreichen. Ein zu nahes Ankern am Riff hat immer wieder mal zum Totalverlust von Schiffen geführt – das beste Warnschild sind die noch sichtbaren Wracks. In dem 20 Meter-Bereich vor den Inseln ist es meist sicherer. Der zweite reguläre Ankerplatz ist vor der Insel Baddam. Obwohl die Seekarten für Chagos ausgezeichnet sind, liegen die unzähligen Korallenköpfe im Südwesten der Lagune sehr dicht beisammen, man sollte sich nur bei guter Sicht dort herantasten. Der einzige wirklich brauchbare Ankerplatz liegt im Süden auf rund 17 Meter Wassertiefe, der Grund besteht aus gut haltenden niederen Korallen und Sand. Der in vielen Büchern angegebene Ankerplatz vor dem zerfallenen Pier ist eigentlich kein guter Ankerplatz, jedoch viele ehemalige Langzeitlieger haben sich dort fixe Moorings installiert. Bei unserer Anwesenheit waren die paar noch erhaltenen Moorings in erbärmlichem Zustand und ohne Reparatur absolut unbrauchbar. Da praktisch alle Riffs bis auf die Einfahrt trockenfallen, kommt selbst bei Hochwasser nur wenig Schwell durch, nur die hin und wieder auftretenden sturmstarken Nordwinde können beide Ankerplätze sehr unruhig, den Nordöstlichen sogar sehr gefährlich machen.

Das Peros Banhos Atoll wurde von uns nicht angefahren, jedoch sollen alle erlaubten Ankerplätze nur bei wirklich guten Wetter angefahren werden können, man sollte auch immer damit rechnen, diese wenn nötig rasch zu verlassen, vor allem bei den gefürchteten Nordwinden gibt es nirgends Schutz. Dafür soll dieses Atoll natürlich noch weit unverfälschter sein als die Salomon Islands. Alle weiteren Atolle dürfen nicht angefahren werden, dies gilt seit ein paar Jahren auch für das Egmonth Atoll. Von Diego Garcia muss man sich mindestens drei Meilen freihalten, nur bei wirklich ernsten Fällen sollte man sich vorher auf Funk UKW 16 oder Grenzwellen 2182 kHz (werden 24h abgehört) anmelden und sein Problem schildern, man wird in der Riffeinfahrt von Sicherheitskräften empfangen.

# Ein Hauch Karibik im Mittelmeer

**Eigentlich sollten wir schon unterwegs in Richtung Atlantik sein. Aber die Gesundheit unseres recht betagten Beagles Zappi lässt es nicht mehr zu und so genießen wir diesen Herbst an Bord unseres Katamarans ME auf, um und zwischen den Inseln Ibiza und Formentera.**

Bei Sonnenaufgang und einer leichten Brise tuckern wir Mitte Oktober vom spanischen Festland in Moraira Richtung Balearen. Unser erster Halt: Ibiza-Stadt. Wir brauchen drei Anläufe, bis wir einen akzeptablen Liegeplatz für die Nacht finden, da die günstigen städtischen Anleger leider alle belegt sind. Zuerst funken wir den ihnen gegenüber liegenden Club Nautico an. Schläuer geworden aus einer Erfahrung im vergangenen Jahr, bei der wir in San Antonio 298 Euro für unseren 49-Fuß-Katamaran losgeworden sind, fragen wir jetzt lieber immer vorher nach. Die Antwort lautet: Man solle zum Steg fahren und den Marinero



*Nahezu karibisch mutet die Cala Sahona auf Formentera an.*

nach dem Preis fragen. Wie uns scheint, legt dieser relativ willkürlich und nach Augenmaß je nach Größe des Schiffes und dem Eindruck, den die Crew macht, die Liegegebühren fest. Die verlangten 180 bis 200 Euro pro Nacht sind uns zu viel und wir versuchen unser Glück in der angrenzenden Marina Ibiza Nueva. Dort erwartet uns dasselbe.

Da ich einige Tage vor unserem Start schon in der Marina Botafoch einen niedrigeren Preis erfragt hatte, laufen wir dort ein und hoffen, dass es auch dabei bleibt. Der Marinero lotst uns sofort in eine sehr enge Lücke direkt neben der Tankstelle und will, dass wir anlegen. Nein, nein, wir wollen erst den Preis erfahren, bevor wir festmachen. Leider kommt das auf der anderen Seite nicht an. Jemand vom Boot neben uns, einem wunderschönen großen hölzernen Zweimaster erklärt dem Marinero unser Anliegen, worauf dieser uns endlich die Liegegebühr zuruft. Hier wird noch nach Tabelle berechnet und so sollen wir 61 Euro zahlen, plus etwa fünf Euro pro Nacht für unseren Stromverbrauch. Damit sind wir einverstanden.

Doch dann wird es richtig fatal. Wir müssen, da wir erst einmal vorwärts hinein gefahren sind, in dieser sehr engen Stelle drehen. Zurück können wir nicht, da dort schon der Wasser-Shuttle wartet, der seinen Anleger neben uns hat. Das Manöver sorgt, vor allem bei mir, wieder für Aufregung. Wir wollen ja niemanden rammen und unser Boot auch nicht kaputt fahren. Mein Mann

hat alles im Griff und dreht das Schiff auf der Stelle zwischen dem großen Holzschiff und dessen Mooringleinen, einem heruntergekommenen Riesenkatamaran, dem Wassershuttle und der Kaimauer. Es klappt tatsächlich alles ohne Blessuren.

Man muss zwar sagen, dass es vielleicht nicht der schönste Liegeplatz ist, aber wir liegen ruhig, die direkt gegenüber liegenden Sanitäranlagen sind sauber und in den umliegenden Restaurants kann man abends wirklich gut essen. Wir gönnen uns Fisch, Chipirones (frittierte kleine Tintenfischchen) und eine gute Flasche Wein, bevor wir den Abend mit einem Cocktail in einer gemütlichen Bar ausklingen lassen. Die Marina befindet sich zwar nicht direkt im Zentrum von Ibiza-Stadt, man hat aber die Möglichkeit mit dem erwähnten Wasser-Shuttle alle 20 Minuten für wenig Geld dorthin überzusetzen. Das Übernachten in der Marina Botafoch passt perfekt, wenn man nicht unbedingt so nah am Highlife der Hauptstadt sein oder wie wir nur einen relativ günstigen Zwischenstopp einlegen möchte.

Gestärkt durch einen kräftigen Kaffee con leche (mit Milch) und knusprigen Croissants in einem typisch spanischen Café laufen wir am nächsten Tag wieder aus. Unser Ziel ist die nahe gelegene Insel Formentera. Prompt werden wir von einem deutschen Zweimaster-Piratenschiff verfolgt und eingeholt. Klar mit so viel Segelfläche wären wir auch so schnell! Einzig die Schnellfähren nach Ibiza, Denia, Valencia oder wo auch immer hin sollte man für eine sichere Überfahrt unbedingt im Auge behalten. Wir sind zwar unter Segeln und haben genau genommen Vorfahrt, trotzdem wollen wir die Routen und Fahrzeiten der stark motorisierten Kolosse nicht stören. Nachdem wir alles im Blick und auch Neptun besänftigt haben, können wir mit doch inzwischen 12- bis 14 Knoten Wind aus Ost/Nord-Ost die wenigen Seemeilen nach Formentera endlich auch einmal gemütlich segeln. Angelockt durch einen Zeitungsartikel in der Costa Blanca sind wir neugierig auf angeblich karibische Buchten und kulinarische Köstlichkeiten in einheimischen Restaurants. Auch die Freunde des Nudismus sollen hier auf ihre Kosten kommen. Und wir werden keineswegs enttäuscht. Wir ankern auf gut haltbarem Sandgrund in türkisfarbenem, kristallklarem Wasser in der Cala Sahona an einem herrlichen Strand mit freizügigen Besuchern. Das Wasser ist noch relativ warm und wir nutzen die Gelegenheit im salzigen Nass zu planschen und unseren Wasserpass zu reinigen. An Land gibt es ein Hotel, eine Strandbar und ein nettes kleines Restaurant. So gefällt es uns! Die Lokale auf den Inseln sind urig und rustikal. Die ganze Familie arbeitet mit und die Bedienung ist sehr freundlich. Meistens gibt es auch gar keine Speisekarten, angeboten wird dann nur das, was gerade gefangen wurde. Leider hat der Fischer in der Nacht vorher kein allzu großes Glück gehabt und die Auswahl ist begrenzt. Dafür kann man sich hier aber auch darauf verlassen, dass alles immer frisch ist und nicht aus der Tiefkühltruhe kommt. Wir lassen uns mit diversen Meeresfrüchten in einer herrlichen Paella und kühlen Getränken verwöhnen.

Vom Restaurant führt eine gut befestigte Straße zum nahe gelegenen Ort. Außerdem kann man auch mit gemieteten Fahrrädern oder Mofas Formentera erkunden. Wir genießen noch einige Zeit in diesem kleinen Paradies, bevor wir wegen eines von Norden herannahenden Mistral mit unserer ME wieder die Heimreise antreten.

**Annett Dohnal (Text)**

**Annett und Daniel Dohnal (Fotos)**  
[www.sy-me.com](http://www.sy-me.com) und [www.sy-me.de](http://www.sy-me.de)

# Hafentipps für die Nordseeküste

**Es muss nicht immer die Ferne sein, die als Törnziel lockt. Auch in näherer Umgebung laden Häfen zum Bleiben ein. Uwe H. Wenkel hat dazu wieder einmal ein paar hilfreiche Tipps für Nordseesegler zusammengestellt.**

## List / Sylt

List auf Sylt erreichten wir vom Jadebusen aus in 25 Stunden, wobei dieser Hafenbesuch eigentlich nicht geplant war. Eigentlich standen wir gut 25 Seemeilen westlich von Sylt, als ein notwendiges Teil am Großsegel brach und wir ohne eine Reparatur nicht weiterfahren wollten.

Durch die bei Tag und Nacht sehr gut betonnte Fahrrinne erreicht man den kleine Hafen von List, wobei man direkt in der Einfahrt mit sehr starkem Schwell rechnen muss, da der Meeresgrund hier direkt vor der Einfahrt steil abfällt.

Wir lagen dann an dem einzig verbliebenen freien Platz für unsere Bootsgröße. Für Boote ab 13 Meter oder solche, die nur längsseits anlegen können, gibt es nur wenige Plätze.

Strom und Wasser sind vorhanden, ebenso Geldautomaten, Einkaufsmöglichkeiten jeglicher Art – List ist allerdings sehr touristisch ausgerichtet.

Diesel gibt es nur per LKW. Der Schiffs- und Bootsverkehr ist rege. Als nach zwei Tagen unser Ersatzteil ankam, liefen wir am Folgetag mit der Nachttide wieder aus, Richtung Lemvig.

## Lemvig, Dänemark

Der kleine, aber sehr hübsch gelegene Hafen der Stadt Lemvig liegt am Ende eines kleinen Fjordes. Von der Nordsee her kommend erreicht man diesen Hafen durch den Kanal von Thyboron und fährt entlang der Betonung, bis nach einer einzelner grünen Tonne (beleuchtet) der Lemvig-Kanal nach Süden führt. Tagsüber kann man sich an die sehr gut sichtbaren roten Ober- und Unterleitmarkierungen halten. Sobald dann auf der Backbord-Seite eine entsprechende Leitmarkierung (rot) deckungs-



*Hafenansicht von Lemvig am südlichen Ufer des Limfjords.*

gleich ist, fährt man nach Süden und passiert recht bald darauf den auf Steuerbord-Seite liegenden Yachthafen von Lemvig. Die Einfahrt dieses Hafens ist Tag und Nacht gut erkennbar. Weiter geht es entlang der Betonung grob Richtung 170° bis zu einer einzelnen grünen Tonne (unbeleuchtet). Ab dort folgt

man nicht mehr der Leitmarkierung (sie führt direkt auf den beschädigten Teil der alten Nordmole) sondern macht einen Schwenk nach SO und passiert dann die provisorische Einfahrt. In den entsprechenden Veröffentlichungen sind die Tonnen vom Fahrwasser Thyboron nach Lemvig als tag- und nachtauglich beschrieben.

Wir passierten Thyboron um 22.10 LT und fuhren dann - der Empfehlung folgend - weiter. Leider sind nicht alle Tonnen, auch diejenigen nicht, die nach Lemvig führen, beleuchtet. Wir hatten eine sternenklare Nacht, aber trotzdem war es sehr spannend. Um 01.50 lagen wir fest an der Pier.

Der Hafen von Lemvig befindet sich im Umbruch, vieles wird erneuert und verbessert. Ein Großteil der Kaianlagen ist bereits modernisiert und mit modernen Servicesäulen versehen. Die nicht verbrauchten Stromgelder werden zurückerstattet. Eine moderne Tankstelle befindet sich im mittleren Teil des Hafens, eine leistungsfähige Slipanlage im östlichen Teil.

Nach einem schweren Sturm im Herbst des vergangenen Jahres ist ein Großteil der Nordmole weggebrochen und wird ab diesem Herbst erneuert, die Arbeiten sollen bis ins nächste Jahr andauern.

Die Stadt liegt direkt am Hafen und bietet viele Möglichkeiten. Supermärkte (auch zwei deutsche) liegen nur wenige Gehminuten entfernt, Geldautomaten, Bäckereien, Ärzte, Zahnärzte, gute Restaurants sind vorhanden. Die Touristeninformation ist sehr kompetent und hilfsbereit, ebenso der Hafenmeister, den man leicht an seiner weißen Mütze erkennt.

Von List/Sylt aus erreichten wir Lemvig nach knapp 29 Stunden Fahrzeit.

## Thyboron, Dänemark

Der Industrie- und Fischereihafen liegt am westlich Ausgang des Limfjordes und ist Tag und Nacht sehr gut erreichbar. Grundsätzlich liegen Motor- und Segelyachten im nördlichen Hafenbecken. Der Platz für größere Boot oder die, die längsseits anlegen müssen, ist eingeschränkt. Sehr gute Einkaufsmöglichkeiten, Geldautomaten, Restaurant sind vorhanden. Nördlich gibt es außerdem einen sehr schönen Sandstrand. Leider machen sich die umgebenden Industrien mit Lärm und Geruchsbelästigung bemerkbar. An den Stegen gibt es moderne Servicesäulen mit Strom und Wasser. Im Gegensatz zu den Veröffentlichungen gibt es KEINEN Diesel am Hafen. Ich holte einige Kanister Diesel von der gut 15 Gehminuten entfernten Tankstelle.



*Der Hafen von Thyboron, von hier aus geht es zurück in die Nordsee.*

## Ein Kindheitstraum wird wahr – Teil II

**„Ja... und dann segeln wir um die Welt“, das haben sich Franz Kroeplien und seine Freunde Jümps und Chisum heimlich nachts am Lagerfeuer geschworen. 40 Jahre später war es dann tatsächlich soweit – Leinen los und auf nach Westen.**

**Im ersten Teil seiner Erzählungen ist Kroeplien bis zu den Galapagos-Inseln gekommen, nun liegt die Weite des Pazifik vor ihm!**

Die größte Wasserfläche ohne Landunterbrechung auf unserem Planeten entspricht ungefähr der Oberfläche des Mondes. Zwar gab es zwischendurch auch mal Gewitter mit Böen bis 32 Knoten aber ansonsten hatten wir ideale Bedingungen bei 5 bis 10 Knoten Wind aus NNE, kaum Welle, blauen Himmel und segelten Tag und Nacht Schmetterling mit ausgebaumtem Blister und den Großbaum mit dem Bullenstander gesichert. Nach 21 entspannten Tagen fiel der Anker in der Baie Tahauku, Atuona auf Hiva Oa, der zweitgrößten Insel des Marquesa-Archipels. Unsere Nachbarn von der *Long White Cloud*, die wir in Panama kennengelernt hatten, halfen beim Ausbringen des Heckankers, da es in der Bucht schon recht voll war. Hier besuchten wir das Paul Gauguin- und das Jaques Brel-Museum, letzterer war in den 1970er-Jahren bereits hierher gesegelt und später auch mit seiner Beachcraft Twin-Bonanza zwischen den polynesischen Inseln geflogen. Heute ist auch sein Flugzeug im Museum ausgestellt.

Nach einer Woche mit großem „Hallo“ der zahlreichen ankommenden Yachties und dementsprechend vielen Partys segelten wir nach Tahuata, wo wir in der schönen Hanamoenoa Bay übernachteten. Dann ging es weiter nach Fatu Hiva, einem Meilenstein jeder Weltumsegelung. Leider war es unmöglich in der bekannten „Bucht der Jungfrauen“ zu ankern, da sie einfach schon übervoll war, doch fanden wir ein Stück weiter die leere Baie Omoa und liefen von dort aus zu Fuß über das zerklüftete, verwunschene und einsame Südende der Marquesas.

Dann fuhren wir wieder nach Norden, Kerry fing einen prima Thunfisch, und ankerten einsam in der Baie de Vaiehu nordwestlich von Ua Pou am Cap Punahu, von wo aus wir die Insel zu Fuß erkundeten. Schließlich liefen wir in die große Baie de Taiohae auf Nuku Hiva, ein, wo wir alle anderen Blauwassersegler wie-



*Heute gibt es Schwein - Barbecue auf Nuku Hiva.*

dertrafen. Nach einer stürmischen Anker Nacht in der Baie du Controleur, in der unser Dinghy den Fesselflug erlernte, schwangen wir uns auf die Nordseite der Insel herum und liefen in eine der spektakulärsten Buchten der ganzen Weltumsegelung, der Baie d'Anaho, einem Ort, der nur mit Pferden oder zu Fuß über die Berge zu erreichen ist. Wir trafen pünktlich zum Pfingstfest der Einheimischen dort ein und wurden zu ihrem zweitägigen Grillen eingeladen. Später wurde aus Nuku Hiva in der Bild-Zeitung die „Menschenfresser-Insel“, aber wir hatten Glück, es lagen bereits zwei Spanferkel auf dem Grill und außerdem gab es gewaltige Mengen Hummer, jedenfalls hatten wir ein fabelhaftes Tamtam mit den jungen Ureinwohnern.

Was die Navigation in den Marquesas so einfach macht, ist die Tatsache, dass es kaum Riffe vor den Inseln gibt, allerdings gibt es seitlich der Einfahrt zur Anaho Bucht eins und auf dem zerschellte nachts bei schlechtem Wetter zwei Wochen vor unserer Ankunft ein Einhandsegler mit seinem kleinen Boot. Man hat nie wieder etwas von ihm gehört. Auch sorgloses Baden ist nicht immer empfehlenswert. In der östlichen Nachbarbucht war kurz zuvor ein Norweger allein schwimmen gegangen und ein hilfloser Angler sah ihn dann vom Ufer aus durch die schnelle Unterströmung rasch in den Pazifik abtreiben, sein Boot ankerte immer noch in Anaho Bay.

Auch ein unbekümmertes Fischen in den Buchten ist nicht unbedingt zu empfehlen. Die Crew eines neben uns ankernden englischen Katamarans mit einem BBC-Kamera-Team an Bord, wunderte sich, warum die Fische so prima anbissen. Am nächsten Morgen litt die ganze Besatzung an einer Ciguatera-Vergiftung, was erklärte, warum sie so schnell so viele Fische fangen konnten und die Einheimischen nur in den Nachbarbuchten rechts und links angelten aber nicht hier.

Nach dem großen Fest verlegten wir noch für eine Nacht in die westliche Baie de Hatiehu, ebenfalls eine phantastische Szenerie vor wilden Bergfelsen, und dann brauchten wir vier Tage für die etwa 500



*Fatu Hiva, die südliche Marquesas-Insel zählt zu den Höhepunkten einer Weltumsegelung.*

Meilen bis zu den Tuamotus, Wind ESE mit 25 bis 30 Knoten schwächer werdend. Vor dem Passe Arihitamiro des Makemo Atolls warteten wir einige Stunden, bis die Strömung umkippte, und ankerten dann in der Lagune vor Pouhera Village. Am Nachmittag angelte Kerry, nachdem er sich allerdings bei den Einheimischen nach der akuten Ciguatera-Situation erkundigt hatte, einen ordentlichen Grouper vom Dinghy aus. Dabei beobachtete ich, wie ihn der Grouper an der Angel durch die ganze Lagune zog, ein unvergesslicher Anblick!

Die kommenden drei Tage navigierten wir auf Sicht durch die unkartographierte, von Untiefen übersäte Lagune von Makemo, ankerten an markanten Stellen und schnorchelten mit Schwarzspitzen- und Zitronenhaien. Wir verließen Makemo durch den Passe Tapuhiria und steuerten das größere, schon touristisch voll erschlossene Fakarava Atoll an, und zwar durch den flachen südlichen Passe Tumakohua, wo wir gleich steuerbord hinter der Einfahrt vor Tetamanu Village ankern konnten. Andernorts brummt durch die diesmal betonnte Lagune nach Rotoara, doch wurde es uns bald zu touristisch und so liefen wir über den nördlichen Passe Garuae aus und peilten nach zwei Tagen Tahiti voraus. Unser Anker fiel vor dem alten Yacht Club de Tahiti hinter dem Riff auf der Ostseite der Insel und das für zwei Wochen. Kerry wanderte über die Insel und schloss sich



*Blick durch tropisches Grün mit Palmen und Farnen auf die blaue Baie de Hatiheu.*



*Der Angelausflug lohnte sich - Frischer Fisch ergänzt den Menüplan.*

auf Tahiti-Iti, der kleinen Halbinsel im Süden, Einheimischen an, die in den Bergen Wildschweine mit Speeren jagten. In Papeete fand außerdem gerade ein Musikfestival statt und in unserer Lieblings-Kneipe „Le trois Brasseur“ sowie in zahllosen anderen Locations spielten überall Bands. Nach dem Musikfestival begannen schon die Vorbereitungen zur Heiva, dem großen folkloristischen Tanzwettbewerb, bei dem die jeweiligen Sieger der polynesischen Inseln im Finale gegeneinander antreten. Schließlich nahmen wir noch einmal ein Refit unseres „neuen“ Großsegels vor, das nun auf lattenlos umgeschnitten wurde. Als dies fertig war, verlegten wir auf die gegenüber liegende Insel Moorea, wo der Anker in der Baie de Cook fiel. Von einem zentralen Aussichtspunkt in der Mitte der Insel hat man einen großartigen Blick auf die zwei weltberühmten Ankerbuchten Mooreas, nämlich die Cook's Bay und die Baie d'Opunohu, in der auch schon Captain Cook ankerte. Neben der obligatorischen Inselerkundung spielten Kerry und ich auch auf dem von der Golflegende Jack Nicklaus designten Green Pearl Golfplatz. Nach drei

Tagen hoppten wir hinüber nach Huahine und ankerten vor Fare. Hier kamen wir in die heiße Phase der Heiva und wurden Zeugen der Insel-Auswahl, auf der die jungen hübschen Tänzerinnen in Baströckchen zusammen mit ihren Kriegern zu wilden Trommelschlägen noch einmal alles gaben.

Raiatea war unser nächster Stopp und dort konnten wir einen Platz in der Gemeinde-Marina Uturoa finden. Wir blieben eine Woche, denn verschiedene kleinere Reparaturen der Bordelektrik waren notwendig und außerdem war der Dieselfilter verstopft. Richard, ein hier auf seinem Katamaran lebender Amerikaner, war Elektriker und half uns mehrere Tage bei unseren Arbeiten. Aber es gab auch noch genügend Zeit, etwas von der Insel zu sehen. So kamen wir zufällig in das alljährliche Kokosnuss-Knack-Festival, bei dem das Team gewinnt, welches in der kürzesten Zeit die meisten Nüsse auskratzt, ein sensationeller Anblick! Dann liefen wir innerhalb der Lagune hinüber nach Tahaa, wo wir einen Mooring-Ball des Taravana Yacht Clubs ergatterten. Hier war relaxtes Clubleben angesagt.



*Wer knackt die meisten Kokosnüsse? Akkordarbeit auf Raiatea.*

Fünf Tage später verließen wir die Lagune durch den Passe Paipai und segelten südlich um Bora Bora herum, um durch den Passe Tearanui in die Lagune einzulaufen und vor dem Bora Bora Yacht Club auf 30 Metern zu ankern.

Seit meinem Besuch vor 15 Jahren ist Bora Bora sehr touristisch geworden. Gut ein Dutzend 5-Sterne Hotels belegen mit ihren Überwasser-Bungalows die Lagune und man fühlt sich schon fast wie auf Mallorca. Das kann aber natürlich auch Vorteile haben. Zum Beispiel gibt es dort für die Touristen ein frei tauchendes U-Boot, das nicht an irgendwelchen Kabeln hängt, und es macht wirklich Spaß damit auf der Außenseite des Rifles 50 Meter tief abzutau-chen und zwischen Fischschwärmen die großen Tiger- und Zitronen-Haie vorbeigleiten zu sehen. Wir trafen viele bekannte Yachties wieder und feierten ausgelassen zusammen mit ihnen und den sehr gastfreundlichen Besitzern des Bora Bora Yacht Clubs Kerrys lange Geburtstagsnacht.

Ende Juli holten wir den „hook“ wieder ein und liefen aus der Lagune in Richtung Cook Islands. Die Wetterstation Honolulu auf 11088 und 11090 khz faxte die tropical wind / wave- und surface-analysis und verschiedene forecasts für die nächsten 96 Stunden und teilweise ließ sich auch schon Wellington auf 13550 khz empfangen. „Wind NW 6 knots turning ESE 10 to 15 increasing end of week to 26, frontal system approaching French Polynesia from SW, waves 2 to 5 m“.

Nach exakt 555 Seemeilen machten wir längsseits fest am Quai von Avatiu Harbour auf Rarotonga. Wegen des starken Schwellens im Hafen legten wir ein regelrechtes Spinennetz aus mit ungefähr zehn Leinen, teilweise auch auf den Winschen belegt, die täglich nachjustiert oder ausgetauscht werden mussten. Alle Klampen haben sich dabei verbogen oder doch zumindest gelockert. Nachdem ich meinen Cook Islands-Führerschein in der Tasche hatte, mietete ich eine 125er Honda, lernte die Insel gut kennen und traf Kerry im Inselinneren beim Wandern wieder. Wir



*Beeindruckende Felsenlandschaft mit riesigen Palmen an weißem Sand auf der Insel Niue.*

blieben vier Tage und nach Reparatur des Wassersystems und eines durchgeschmorten Kabels am Bugstrahlruder legten wir ab, weiter nach Westen in Richtung Niue.

Die nächsten 600 Meilen hatten wir bedeckten Himmel mit Nieselregen und Schauern sowie wechselnde Winde bis 38 Knoten bei drei bis vier Metern Welle, bevor wir einen Mooring-Ball des Niue Yacht Clubs in der Alofi Bay rausfischen konnten. Schon bei der Fahrt südlich um Niue herum folgten dicht hinter uns zwei große Wale mit etwa der gleichen Geschwindigkeit und in den kommenden Tagen wimmelte es hier vor Buckelwalen. Sie schwammen täglich in bis zu drei Metern Abstand um die Yachten herum und man konnte in dem glasklaren Wasser sogar mit ihnen schnorcheln, offenbar waren sie zum Kalben gekommen. Wegen der ständigen hohen Dünung war auch die Anlandung mit dem Dinghy einmalig, man fährt zu einer Betonpier, greift sich den über einem schwebenden Haken, macht zwei Dinghy-Leinen daran fest, klettert eine Betontreppe hoch und bedient den kleinen Elektro-Krahn mit dem das Dinghy fünf Meter hochgezogen, auf eine Karren gesetzt und dann neben den anderen in Reih und Glied geparkt wird. Anschließend geht man in den kleinen Ort hoch und erreicht nach fünf Minuten den Niue Yacht Club. Es gehört hier zum guten Ton, gleich eine günstige einjährige Mitgliedschaft zu erwerben. Natürlich ist der Club der „Social Hub“ aller ankommenden Yachties und hier lernten wir auch die Neuseeländerin Cathy kennen, die mit einer reinen Frauen-Crew auf einem brasilianischen Boot fuhr und gern mal mit uns segeln wollte. Bevor es soweit war, tourten wir aber noch in einem Minibus über die Insel. Besonders auffällig waren dabei die vielen Häuserruinen entlang der 35 Meter hohen Küstenstraße und man erzählte uns von einem großen Tsunami, der viele Jahre zuvor enormen Schaden angerichtet hätte, weshalb sich die Einwohnerzahl auch halbiert habe. Niue hat mit seinen 1000 Bewohnern aber immer noch Sitz und Stimme in der UNO. Doppelt so viele Einwohner wie auf der Insel leben aber heute in Neuseeland, Australien oder Singapur.

Vier Tage später, nun zu dritt, machten wir uns auf den Weg in die Vava'U Group des Königreiches Tonga bei bedecktem Himmel, Regenschauern und Wind ESE 20 bis 30, in Böen bis zu 43



*Eines der wohl schwierigsten Fotomodelle, der springende Buckelwal.*

Knoten, Wellen bis fünf Meter. Dabei verloren wir einen Tag, als wir am 12. August die Datumsgrenze bei 18°41' S überquerten. Am 14. August machten wir morgens am Customs Dock von Neiafu fest und verlegten später an eine Mooring-Boje des Vava'U Yacht Club für die nächsten elf Tage. Tonga wurde nie kolonialisiert. Erst vor ein paar Jahren wurde das Auto importiert und es ist vollkommen normal, wenn ein Wagen auf der Straße abrupt stehen bleibt und der Fahrer ein halbstündiges Schwätzchen mit einem Passanten hält. Gehupt wird natürlich nicht, man fährt vielmehr über einen Vorgarten vorbei. Ein interessantes Wirtschaftsmodell ist auf Tonga die „Brandsanierung“. Da Land nur für maximal 30 Jahre verpachtet werden kann, wird nach etwa 20 Jahren die Bar oder das Hotel abgefackelt, um die Versicherungssumme zu kassieren, bevor das Geschäft an einen neuen ausländischen Betreiber übergeht. Ich mietete wieder ein Motorrad zur weiteren Erkundung, Kerry wanderte und Cathy tauchte in das Stadtleben ein. Abends trafen sich alle zum Dinner im Yacht Club. Die Bucht von Neiafu ist übrigens eines der größten natürlichen Hurricane Holes im ganzen Pazifik, wobei man hier eigentlich von Zyklonen spricht.

Weiter, 400 Seemeilen nach Fidschi, die Einfahrt in die Koro See wählten wir zwischen dem Maleruru Reef und Katefanga Island sowie zwischen Kanacea und Mango Island nördlich des Frost Reef sowie Yacata Island, und überquerten kurz vor Mitternacht bei 17°06' S den 180. Meridian. Früh am nächsten Morgen des Folgetages segelten wir in die Savu Savu Bay ein via Point Pas-

tropischen Garten wir Hinweise auf einen früheren kleinen 9-Loch-Platz fanden. Die nette Besitzerin freute sich, dass hier nach Monaten des Verfalls wieder jemand spielen wollte und es



*Auf Fidschi wird das Zuckerrohr in Lastwagenkolonnen zur Zuckerrohrmühle gefahren.*

wurde eine der verwunschensten Golf-Runden aller Zeiten mit hohem Spaßfaktor und einigen Birdies.

Nach knapp einer Woche segelten wir die Nacht durch südlich des Wahaya Reef in den Levuka Harbour von Ovalau Island, der sechstgrößten Insel der Fidschis. Tags darauf nahmen wir an einer geführten Tour durch die ehemalige Hauptstadt des Inselreiches teil und waren oft zu Gast im geselligen Ovalau Club. Als Nächstes umrundeten wir die große Insel Viti Levu südlich des Nasilai Reef und liefen durch die Riffpassage in den Hafen der

heutigen Hauptstadt Suva ein, wo wir nach einem Tagestörn nachmittags vor dem Royal Suva Yacht Club ankerten, der für die nächsten mehr als zwei Wochen unser Zuhause wurde. Im Club lernte ich einen hilfreichen, seit vielen Jahren hier lebenden Landsmann kennen, früher Trompeter einer bekannten deutschen Rockgruppe, der meine unbrauchbar gewordenen AGM-Batterien gegen ein paar aus Bleisäure tauschte. Zwar regnet es hier an sechs von sieben Tage der Woche, aber die Stadt hat Charme. Die Melanesier sind trotz Militärdiktatur, über die niemand wirklich unglücklich zu sein scheint, fröhliche Menschen geblieben und die Sicherheit, nicht nur für Besucher, hat sich stark verbessert. May, eine hochgewachsene, bildhübsche, junge Melanesierin mit Vorfahren aus Fidschi und Tonga, zeigte mir in den nächsten Tagen die Sehenswürdigkeiten der Stadt und Umgebung und auch später, als wir vor Nadi ankerten, traf ich sie wie-



*Eher etwas für mutige Fußgänger ist die rostige und eingefallene Brücke auf Tonga.*

sage und machten schließlich fest an einem Mooring-Ball der Waitui Marina, Vanua Levu. Hier verließ uns Cathy und flog nach Neuseeland zurück. Kerry und ich mieteten einen Toyota RAV 4 zwecks Einkauf auf verschiedenen bunten Märkten der umliegenden Orte, aber auch um mal wieder den Golfschläger zu schwingen. Zufällig fanden wir das unter mysteriösen Umständen abgebrannte Koro Sun Resort, in dessen wunderschönem

der. Leider ereignete sich vor Savu auch ein tragisches Unglück, denn eines Tages lief die neben uns ankernde Segelyacht mit ihrem Schweizer Skipper zu einem Testschlag aus und explodierte in einer riesigen, senkrechten Stichflamme direkt vor dem Riff. Das Schiff ging unter. Der Skipper, nur mit Badehose und T-Shirt bekleidet, wurde zwar von Fischern gerettet, verstarb aber nach 11 Tagen an den schweren Verbrennungen. Davor gelang

es ihm allerdings noch zu berichten, dass es wohl zu einer Gasexplosion gekommen war, als er gerade Kaffee kochen wollte. Wir verließen Suva durch die Beqa Passage, segelten südwestlich um Viti Levu herum und liefen dann durch die Narula Passage in die Bligh Waters ein, wo wir in der Port Denarau Marina ankerten. Von hieraus unternahmen wir viele Ausflüge, auch in die berühmte Vuda Point Marina, ausgesprochen „Wunderpoint“, in der sie den Kiel der Segelboote zum Schutz vor Zyklonen in die Erde eingraben. Kerry wanderte wieder über die halbe Insel, während ich mit May im Leihwagen unterwegs war und natürlich besuchte ich den Denarau Golf & Racquet Club. Port Denarau bei Nadi ist eine neue Marina und zum Teil noch im Aufbau begriffen. Sie hat den Vorteil, das beste Wetter von Fidschi zu haben, weil es an der Nordwestecke liegt. Zusammen mit den zahlreichen Restaurants in der großen Shopping Plaza und dem



*Beinahe perfekt, der Kopfsprung von Bord ins glasklare Wasser.*

Golfclub nebenan mit luxuriösen Villen drum herum vermittelt der Ort amerikanischen Flair, sodass sich dort entspannt Urlaub machen lässt.

Dann wurde es Anfang Oktober und Zeit nach Süden aufzubrechen, bevor die ersten Zyklone auftauchten. Wir klarierten in Port Lautoka aus und verließen die Bligh Waters Richtung Neuseeland. Wellington Wetter gab keine Tsunami-Warnung, obwohl kurz zuvor Samoa getroffen worden war. Es gab nur die üblichen Tiefdruckgebiete über der Nordinsel Neuseelands mit „winds 35 knots NW turning SW, waves 5 m, rainshowers and thunderstorms“. Nach zweitägiger Maschinenfahrt gegen Wind und Wellen südwestlich von Levu gelang es uns dann aber, hart gegen den Wind zu segeln, ohne zu weit vom Kurs abzukommen. Das Wetter wurde allerdings schlechter, je weiter wir uns nach Süden vorarbeiteten, und es dauerte nicht lange, bis ein Tasmanien-Tief uns erreichte mit sieben Meter hohen Wellen und 50 Knoten Wind. Inmitten von Gewittern und Starkregen brachen die Genua-Reffleine und eine Genua-Schot, eine Genua-Winsch streikte, aber wir machten immer noch Etmale von bis zu 160 Seemeilen. Nur noch unter Sturmfock segelnd, erreichten wir nach zehn Tagen und 1200 sportlichen Meilen die Bay of Islands, wo wir am Q-Dock von Opua auf der Nordinsel Neuseelands festmachten. Ein paar Tage später hatten wir den „haul out“ bei Ashby's Boatyard und der Rumpf bekam, nach einer gründlichen Inspektion durch die Umwelt-Beamten, grünes Licht für einen „Power Wash“, obwohl das

Jotun-Antifouling kaum etwas hat anhaften lassen. Der Watermaker wurde mit einem Biocide „geprickled“, der Außenborder und die Maschine mit Süßwasser gespült, Reiniger in die WCs gefüllt und die Schiffs-Stützen nachgezogen. Kerry wollte Verwandtschaft in Neuseeland und Australien besuchen und ich flog nach Deutschland.

Als in Deutschland der Frühling begann, landete ich wieder in Neuseeland und Kerry holte mich am Kerikeri-Airport auf der Nordinsel ab. Wir starteten ein größeres Überholungsprogramm des Schiffes, dazu gehörten zwei Anstriche Jotun Seaforce Antifouling, Teakdeck reinigen und Edelstahl polieren, eine komplette Inspektion des Yanmar Diesel mit Austausch oder Reinigung verschiedener Verschleißteile, z. B. Heat Exchanger, Nozzle Injectors und neue Gel-Batterien, Reparatur des Bordkühlschranks, zahlreiche neue Schoten, Fallen und Festmacher, Fender aufpumpen oder ersetzen, elektrische Genua-Winsch reparieren. Eine endlose Liste wurde abgearbeitet. Ich kannte „Beautiful New Zealand“ schon ganz gut von früheren Besuchen und Kerry auch, so beschränkten sich unsere Ausflüge auf Pahia, Russel und andere Orte in der Nähe, auf etwas Golf spielen und befreundete Crews treffen in Whangarei. Viele Yachten im überfüllten Whangarei waren allerdings enttäuscht von den hohen Preisen und dem schlechten Service, während wir in Opua mit allem sehr zufrieden waren.

Etwas über einen Monat später stachen wir wieder in See mit Ziel Neukaledonien. Die Wettervorhersage beschrieb ein Tief mit 1002 hpa nördlich von Cape Reigna „moving slowly east“ und Wind um 35 Knoten. Nichts Ungewöhnliches in diesen Breiten, in denen ein Tief nach dem anderen von Tasmanien hochläuft. Es gilt nur eine gute Lücke zu finden. Doch am Nachmittag des zweiten Tages wurde es ungemütlicher als wir dachten. Man konnte zusehen wie der Barograph wie ein Stein bis auf 994 hpa und weiter fiel und bald mussten wir auch die Sturmfock wegnehmen und drifteten mit etwa fünf Knoten. Die Wellen wuchsen inzwischen bis zu acht Meter hoch, lagen recht eng beieinander und die Kämme begannen schon zu brechen, sodass man befürchten musste, die Mastspitze könne erfasst werden, was eine mögliche Kenterung nach sich ziehen würde. Eine Zeitlang konnten wir noch mit der Maschine Kurs halten, dann mussten wir schließlich beidrehen, wobei es uns gelang, mehr oder weniger einen 45 Grad Winkel zur anrollenden Welle zu halten. So tauchten wir in eine stürmische Nacht ein. Glücklicherweise gab es hier keine Riffe und kaum Schiffsverkehr und so trieben wir Richtung Fidschi, ohne das Geringste zu sehen, das Radar zeigte nur Grizzle, die Sicht aus dem Deckssalons waren wie hinter



*Trotz all der üppigen Landschaft wurde in Neuseeland hauptsächlich am Boot geschraubt.*

einem Wasserfall und an Deck zugehen, war selbst angeleint riskant. Sich festklammern und durchhalten war die Devise, natürlich konnte keiner schlafen. Der Computer und alles was nicht angeschraubt war, flog aus den Schapps und im Schiff umher. Irgendwann ließ der Wind nach, fiel von 68 Knoten auf Null und wir waren im Auge dieses Minizyklons. Nach zwei Stunden Pause heulte der Sturm von der anderen Seite in unverminderter Härte wieder los. Doch am nächsten Morgen war der Albtraum vorbei und wir nur 30 Meilen abgedriftet, der Himmel klarte auf: 30 Knoten Wind aus Südwest.

„Anything below 60 knots is fine“, wie die Kiwis hier zum Segelwetter sagen. Wir stellten fest, dass wir die Maschine zwar starten konnten, nicht aber damit fahren. Nach zwei weiteren Tagen wurden auch die Wellen kleiner und ich beschloss, einen „Mid Ocean“-Tauchgang zu wagen, da ich eine unserer verschollenen Genua-Schoten im Propeller vermutete. Mit dem Brotmesser bewaffnet war ich immerhin bis zum Luftende meiner 3-Liter-Tauchflasche damit beschäftigt, die riesige Wooling um den Propeller aufzuschneiden und gleichzeitig darauf zu achten, meinen Kopf vom schaukelnden Rumpf fernzuhalten, aber die Aktion gelang! Das Wetter danach war wechselhaft, von Windstille bis 41 Knoten und einer Warmfront war alles dabei. Endlich nach acht anstrengenden Tagen und 900 Meilen erreichten wir die Lagune von Nouvelle Calédonie, fuhren durch den Passe de Boulari und am Amédée Light-house vorbei bis wir schließlich am Visitor Dock von Port Moselle, Nouméa, Neukaledonien festmachten.

Wir blieben eine Woche, reparierten die Sturmschäden so gut es ging, liefen in der quirligen Stadt herum und erholten uns. Anfang Juni legten wir ab, verließen die Lagune über den Passe de Dumbea und nahmen Kurs auf Cairns, Australien. Die ITCZ lag nordwestlich von Neukaledonien während südwestlich eine stationäre Okklusion mit leichten, variablen Winden, Regenschauern und Gewittern zu erwarten war. Am dritten Tag dann brachte ein Tief 43 Knoten Wind aus Nord und so schwere Gewitter, dass wir wieder beidrehten, alle Kabel von den Navigationsinstrumenten abzogen und hofften, dass keiner der wild um uns herumzuckenden Blitze einschlagen würde. Wir hatten Glück und nach ein paar Stunden war der Spuk vorbei. Wir nahmen wieder Fahrt auf. Nach zehn Tagen und weiteren 1300 Meilen waren Australien und das Great Barrier Reef erreicht. Zielhafen: Marlin Marina in Cairns, Queensland. Neben dem üblichen Customs & Immigration Procedere, wir hatten uns vorher schon per Email angemeldet, konfiszierte diesmal der strenge Quarantäne-Inspektor all unsere Schokoladevorräte, worauf die Immigration-Dame meinte, er solle nicht alles auf einmal essen. Dieser neue Service kostete übrigens Aus\$ 260,- extra, aber es ging alles schnell und sie waren entgegen ihres Rufes sehr freundlich. Cairns ist eine Stadt zum Wohlfühlen, viele gute Shops, Cafés, Restaurants und Steakhäuser. Wir blieben nur einige Tage und beschlossen dann innerhalb des Great Barrier Reefs in Tagestörns nach Norden zu segeln. Unsere Ankerstopps waren die Watson Bay von Lizard Island, Bathurst Bay am Cape Melville (keine gute Idee, Fallwinde bis 70 Knoten am Ankerplatz), Owen Channel von Flinders Island, Morris Island, Portland Roads, Shelbourne Bay und im Escape River. Dann passten wir die richtige Gezeitenströmung des Albany Pass ab

und rundeten bei schönem Wetter Cape York, die legendäre Nordspitze Australiens. Wir segelten nördlich Eborac Island durch die Endeavour Strait, querten den Gulf of Carpenteria und gelangten via Van Diemen Gulf und Howard Channel in die Fannie Bay vor Darwin, wo wir nach zwei Wochen und 1270 Meilen den Anker fallen ließen.

Noch am selben Tag schipperten wir bei Hochwasser, die Tide hat hier acht Meter, den Sadvocove Creek hoch bis vor die Schleuse zur Bayview Marina, in der uns nach telefonischer Anmeldung ein komfortabler Liegeplatz zugewiesen wurde. Von der Marina gab es eine stündliche Busverbindung nach downtown Darwin. Gemeinsam mit weiteren 108 Yachten bereiteten wir uns auf die „Sail Indonesia Rally“ vor, die alljährlich von hier aus startet und eine fabelhafte Gelegenheit bietet, der Korruption und endlosen Bürokratie Indonesiens zu entkommen. Für einen Beitrag von AUS\$ 500,- erhält man eine Art „Rundum-Sorglos-Paket“ von höchster Stelle, sodass man praktisch in ganz Indonesien zu den „Untouchables“ gehört und man braucht keinen „Bond“ zu zahlen. Ein gutes Gefühl, denn es gab schon Fälle, in denen nicht nur 20 Prozent des Schiffswertes als Sicherheit in bar bei der Einreise bezahlt werden mussten,



*Bequem und vor allem schattig, Bushcamp im australischen Hinterland.*

sondern das Geld bei der Ausreise auch nie zurückgezahlt wurde.

Kerry machte einen Ausflug nach Katherine Gorge, dem kilometerlangen Schluchten- und Felsensystem des Nitmiluk-Nationalparks. Er wanderte und kletterte bei fast 50 Grad Celsius, während ich mich um kleinere Instandsetzungen kümmerte und eher abends draußen aktiv war, denn es war recht heiß. Selbst Golfspielen mit Elektrocart war nur bis 11 Uhr vormittags empfehlenswert. Nach ungefähr einem Monat war der festgesetzte Abfahrtstermin der „Sail Indonesia“ und wir verlegten zum Start wieder in die Fannie Bay, in der es vor teilnehmenden Yachten und Zuschauerbooten aller Art nur so wimmelte. Über uns kreisten mehrere TV-Hubschrauber. Irgendwann kurvten alle um das Starterboot herum, ließen die Segel ausrollen und los ging 's im Pulk downwind nach Timor.

**Franz Kroeplien (Text und Fotos)**

Der 3. Teil folgt in TO Nr. 149.

# Werfterlebnisse in der Südsee

**Apataki, eines der Atolle der Tuamotus, die zu Französisch Polynesien gehören, liegt auf der Barfußroute mitten im weiten blauen Pazifik. Wir lagen dort im Sommer des vorletzten Jahres Wochen lang mit unserer Yacht Frieda, einer Endeavour 42. In dieser Zeit erlebten wir gänzlich widersprüchliche Dinge....aber von Anfang an.**

Das erste Mal von diesem Atoll hörten wir hinter dem Panama-Kanal von einem Vereinskollegen. Begeistert berichtete er von Apataki und zitierte den Bericht aus der TO-Zeitung (2012, auch auf der Homepage, Anm. d. Red.), den wir dann auch lasen. Alles klang ganz wunderbar. Später lasen wir aber auch noch andere Berichte, in denen es schon kritischere Stimmen gab, doch durchaus nichts Bedenkliches. Der Segelkamerad war so begeistert, dass er sogar in Balboa bereits 25 Liter Antifouling kaufte, das er sich später auf Apataki aufs Unterwasserschiff seines Katamarans streichen lassen wollte.

Wir entschließen uns, nach den Marquesas ebenfalls Apataki anzulafen, um ebenfalls unser Unterwasserschiff streichen zu lassen. Antifouling nehmen wir nicht mit, weil im TO-Bericht ja stand, das man das dort gut bestellen kann.



An den herausragenden Masten ist es zu erkennen, hier liegen mehrere Yachten an Land.

Nach den Las Perlas und Galapagos, überqueren wir in der „Rekordzeit“ von 33 Tagen den Pazifik und erreichen Fatu Hiva, die südöstlichste Insel der Marquesas. Durch das heftige Rollen bei wenig Wind und damit schlagenden Segeln, sind zu diesem Zeitpunkt zwei Püttings der Unterwanten weggebrochen. Die Wanten wurden anderweitig befestigt. Auch diese nun anstehende Reparatur wollen wir in Apataki ausführen. Neue Püttings müssen gebaut und einlaminiert werden.

Wir durchsegeln die Marquesas in nördlicher Richtung. Klarieren in Hiva Oa für Französisch Polynesien ein und erfahren, dass EU-Bürger 18 Monate bleiben dürfen. Erleichterung macht sich breit, weil wir zuvor dachten, wir müssten dieses Jahr noch bis Neuseeland segeln. Nun wird nach einer schönen Bleibe innerhalb Französisch Polynesien gesucht. Die große Ankerbucht von Nuku Hiva, kommt der Sache schon sehr nahe. Deckt sie doch die Bedürfnisse, wenn man wegen der Hurrikan-Saison, die im November beginnt, gleich mehrere Monate bleiben will. Hier treffen wir auch den Segelkollegen aus Balboa wieder, der nach wie

vor von Apataki so sehr begeistert ist, dass er direkt von hier aus dorthin segeln möchte.

Da noch Zeit ist, es ist erst Mitte Juni, wollen wir uns noch weitere Atolle der Tuamotus anschauen, bevor wir nach Apataki gehen. Dann ist es soweit. Nach Kauehi und Fakarava steuern wir in die Riffeinfahrt von Apataki und ankern auf 8 Metern kristallklarer Wassertiefe. Einziger Schönheitsfehler sind die vielen Korallenblöcke, von denen man sich gut frei halten muss. Zahlreiche Schiffe liegen hier vor Anker oder an den wenigen weißen Mooringbojen. Der Vereinskollege ist auch bereits da und ankert weit neben uns. Er kommt auf ein Gläschen Wein, doch was für ein Unterschied. Der einst so Begeisterte ist nur am Schimpfen und Meckern. Scheinbar lief nichts so, wie ursprünglich gedacht beziehungsweise geplant.

Aber es geht in diesem Bericht nicht um ihn und seinen schönen 400er Lagoon-Katamaran, sondern um unsere eigenen Erlebnisse. Möge er einen eigenen Bericht schreiben. Ich möchte so nur zeigen, dass wir kein Einzelfall waren oder sind.

Am nächsten Morgen gehen wir an Land. Alles friedlich und ruhig. Wir lernen Alfred kennen, der uns auf Anhieb sympathisch ist. Er wirkt absolut kompetent, als er in Papeete unser Antifouling bestellt, das auch nicht sehr teuer ist.

In einer Woche soll alles eintreffen, teilt er uns mit. Ok, wir wollen warten.

Wir machen einen Rundgang um das Gelände und schauen uns alles an. Es gibt einen schräg abfallenden betonierten Durchgang durch die Palmen, hinter denen sich ein gerodetes und grob planiertes Gelände auftut, auf dem einige Yachten stehen. Katamarane rechts, Monohulls links. Es gibt weder Wasser noch Strom. Das Sanitärhaus entpuppt sich als halbverfallene Holzhütte, in der es für beide Geschlechter gemeinsam einen Raum mit Toilette und einem Waschbecken gibt. Alles schmutzig und heruntergekommen. Eine Dusche gibt es nicht. In den Büschen huschen Ratten umher und bei Dunkelheit ziehen Schwärme von Mücken über das Gelände. Manch ein Segler, der an Land stand, hatte diese possierlichen Tierchen auch schon an Bord.

Zurück auf dem Schiff, sammel ich alles zusammen, um meine Püttings zu bauen, die ich aus einer 3mm VA-Platte ausschneiden, doppelt legen und am Rand zusammen schweißen muss. Stärkeres Material habe ich nicht und ist hier auch nicht zu bekommen. Beladen mit Flex, Schweißausrüstung und Kabelrolle geht es Richtung Anleger. Ich frage nach Strom, aber als Alfred das Schweißgerät sieht, schüttelt er nur den Kopf. Das schafft sein kleiner 2000 W Inselgenerator nicht, weshalb er mir das Schweißen strikt verbietet. Ein anderer Segler vor mir hatte ihm so bereits einen Generator kaputt gemacht. Ich bin natürlich erstaunt und werde äußerst hellhöriger. Das soll hier doch eine Werft sein, auf der man kompetent alle Reparaturen ausführen lassen kann. Aber wenn sie dort nicht schweißen können, fallen viele Metallreparaturen schon mal weg. Frustriert packe ich meine Sachen wieder zusammen und fahre zurück zur *Frieda*. Ich muss mir nun etwas Neues für die Püttings überlegen, denn mit den Behelfswantenthalerungen will ich so nicht weiter segeln. Als Handwerker und Ingenieur hab ich natürlich eine Idee und

die Woche bis das Antifouling eintrifft, vergeht mit der Reparatur der Püttings, für die ich unter anderem Teile der Innenverkleidung des Schiffes ausbaue. Nach einer Woche sind die Wanten wieder dort, wo sie hingehören und unter Deck sieht es nicht mehr so aus, als hätte eine Bombe eingeschlagen.

Wir fragen nach dem Antifouling, es soll am nächsten Tag eintreffen und steht schon im Hauptort. Wir schließen offiziell einen Vertrag mit der Werft zum Rausholen, Hinstellen und wieder ins Wasser bringen unseres Schiffes. Natürlich ist alles auf Französisch, was der jüngste Sohn von Alfred in schlechtes Englisch übersetzt. Im Grunde ist mir nicht genau klar, was ich da alles unterschreibe. Aber wir vertrauen ihnen, auch weil wir ja nicht die Ersten hier auf der Werft sind.

Dann haben wir Pech. Das Wetter wird schlecht. Regen und heftige Böen um 30 Knoten hindern uns daran, uns dem Rausholpunkt direkt am Strand auch nur zu nähern, da dieser wirklich nicht leicht zu erreichen ist. Um dorthin zu gelangen, muss man mehrere Korallenblöcke im flacher werdenden Wasser slalomartig umfahren und schließlich direkt vorm Strand, neben einem weiteren großen Korallenblock aufstoppen. Im falschen Augenblick eine Böe oder eine falsche Bewegung und schon sitzt man auf den spitzen und scharfen Korallen. Es funktioniert also im Prinzip nur bei Flaute.

Schließlich müssen wir 10 (!) Tage warten, bis sich das Wetter soweit beruhigt hat, dass wir uns trauen, unter Geleitschutz zweier Dingis zum Rausholpunkt zu fahren. Während dieser Zeit haben andere das gewagt, wozu wir zu feige waren. Meistens ging es gut. Einmal ist allerdings ein französischer Monohull beim Wiedereinsetzen ins Wasser abgetrieben und auf einen Korallenblock gedonnert. Man kann sich vorstellen, was von dem schönen Unterwasseranstrich übrig geblieben ist. Mit der Hilfe von Beibooten kam er schließlich wieder los.

Die Wetterverzögerung hat einen weiteren Nachteil, denn bald sind alle Frischwaren aufgegessen. Bei Alfreds Mutter kann man Papaya, Kokosnüsse und Eier kaufen. Für alles Weitere muss man mit Alfred im offenen Boot zum Hauptort an der Riffeinfahrt fahren. Hin und zurück je eine Stunde. Manchmal gänzlich umsonst, weil die Regale im Supermarkt leer sind und das Versorgungsschiff erst in den nächsten Tagen kommt.

Bei schlechtem Wetter baut sich außerdem im Atoll eine fiese Welle auf und wenn man zurück ist, hat man von dem Gehopse Rückenschmerzen und ist durchgefroren. Angeboten wird das Mitfahren als eine Nettigkeit, weil Alfred meist ja sowieso fährt, um etwas zu holen. Am Ende findet sich aber jede Fahrt mit 16 Euro pro Person auf der Rechnung wieder. Das summiert sich! Auch das Mitbringen lassen, wird am Ende recht teuer, wie es andere Segler erstaunt erfahren mussten.

Trotz alledem hat das Warten durchaus auch Vorteile, denn wir können dadurch an drei ganz wunderbaren Abenden mit Musik und Gesang teilnehmen. Alle Segler sind eingeladen. Alle bringen etwas mit. Manche, wie der Amerikaner Steve, machen mit ihrer Gitarre zusammen mit den Einheimischen Musik. Ein Onkel von Alfred scheint jedes Südseelied zu kennen und singt und spielt stundenlang mit nicht enden wollender Begeisterung. Wir stimmen mit ein, klatschen oder summen. Auf dem Tisch drängen sich die Speisen. Alfred hat den Grill angeworfen und Hähn-

chenbeine draufgelegt. Ganz nett, ganz toll. Wir sind begeistert. Das ist die andere Seite der Apataki-Geschichte. Nie kamen wir Polynesiern näher als hier.

Unser großer Tag. Unbeschadet erreichen wir den Rausholpunkt. Dort warten Alfred, sein ältester Sohn und ein Arbeiter schon dar-



Die gemeinsamen Abende mit viel Musik machen das Warten etwas erträglicher.

auf, den Hubwagen unter die *Frieda* zu schieben. Alles geht gut und ich entspanne mich, als sie ruhig auf dem Wagen liegt und nicht mehr abtreiben kann. Wir sollen das Schiff verlassen. Während Evi Schnorchelsachen anzieht und im Wasser bleibt, gehe ich mit dem Fotoapparat an Land und stelle mich schräg hinter Alfred und seinen Trecker, mit dem er den Hubwagen samt Schiff herausziehen will. Sein Sohn in Schnorchelmontur, positioniert inzwischen die vier Hydraulikstempel unter der Yacht. Wegen des lauten Treckers und meiner Position, kann ich gar nichts hören und nur wenig sehen. Was mir allerdings auffällt, ist der Umstand, dass die beiden vorderen Stempel gar nicht unterm Bug sind sondern nur an der Seite anliegen. Es ist klar, der Hubwagen ist nicht weit genug unter dem Schiff - sprich, *Frieda* wird nur mit zwei Stempeln hinten hochgehoben werden.

Dann startet Alfred die Hubzylinder, *Frieda* kommt etwas aus dem Wasser und dann ein Schrei von Evi. „STOPP---HALT“. Der hintere Steuerbordzylinder hat anstatt *Frieda* anzuheben, einfach eine fette Delle (1,3 m Durchmesser) nach innen gedrückt. Falsche Stelle... Evi vor Ort hat das Knirschen gehört und geschrien. Sofort senkt Alfred den Zylinder ab, aber die Beule nach innen bleibt. Es ist klar, so geht das nicht. Wir werden ins Wasser gelassen und fahren frustriert zurück zu unserem Ankerplatz. Die ganze Zeit schaue ich ängstlich auf die Bilgenpumpenlampe, ob Wasser eindringt. Aber der Schaden ist dicht. Nur gut, dass Mitte der 1980er-Jahre noch 1,5 cm dick GFK laminiert wurde. Ein jüngeres, neueres Boot hätte jetzt vielleicht einen Riss... Trotzdem ist es sicher, dass die Struktur des GFKs beschädigt ist. Ist es möglich, weiterzufahren? Denn raus, um den Schaden zu beheben, können wir hier nicht. Und all das nun hier irgendwo im Nirgendwo.....

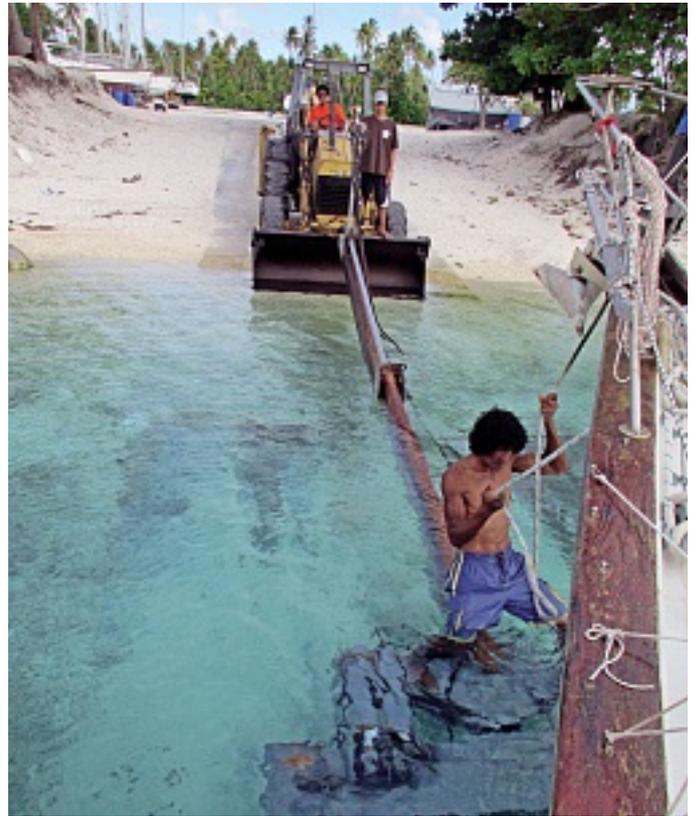
Nachdem der größte Schrecken vorbei und klar ist, dass wir nicht sinken werden, fahren wir an Land. Alfred sitzt zerknirscht auf einer Bank. Bei dem folgendem Gespräch erfahren wir, dass wir nicht die ersten sind, bei denen das passiert. Davon hatte er uns vorher natürlich nichts erzählt. Er ist sich keiner Schuld be-

wusst und bietet auch keine Schadensregulierung an. Wahrscheinlich ist man hier gar nicht gegen solche Fälle versichert und eine meiner Unterschriften sprach ihn sowieso von jeder Verantwortung frei. Immerhin will er uns den ganzen Vorgang nicht auf die Rechnung setzen.

Zur gleichen Zeit hören wir von benachbarten Seglern Geschichten über fehlerhafte Farbarbeiten, die nicht nachgearbeitet wurden, überbeuerte Stundenlöhne (50 Euro) für Anfänger (12-jähriger Neffe hilft beim Antifouling), überhöhte Versandgebühren für Ersatzteile, Terminarbeiten, die nicht rechtzeitig fertig und Teile, die nicht bestellt wurden (obwohl das behauptet wird), damit man länger bleiben muss. Vertriebene Segler, sobald diese durch Regressansprüche zu unbequem wurden.

Dann kommt für uns die Stunde der Wahrheit. Wir wollen nach Raitea in die Werft. Das ist eine drei- bis viertägige Segeltour. Hoffentlich hält alles. Wenn die Delle einbricht, hilft keine Bilgenpumpe der Welt mehr, das Schiff am Schwimmen zu halten. Am ersten Tag Richtung Tahiti geht alles gut. Fast Flaute und wir motorsegeln. Dann nimmt der Wind zu und wir finden uns bereits am zweiten Tag in einer Waschmaschine mit Schleudergang mit herrlicher Kreuzsee wieder. Der Wind hat auf 35 kn aufgefrischt und *Frieda* wird von den sich kreuzenden Drei-Meter-Wellen hin und her geworfen. Vor Angst schlafe ich die ganze Nacht nicht und horche immer nach knirschenden Geräuschen aus dem Schiffsinnen. Alles geht gut und zweieinhalb Tage später gehen wir vor der Marina Taina südwestlich von Papeete an die Mooringboje.

Am übernächsten Tag besichtigen wir die Werft in Papeete und es ist sofort klar, dass wir keine Seemeile weiterfahren, bevor nicht der Schaden behoben ist. Am 13.8.2013 gehen wir in die



*Abenteuerlich, die Yacht soll an Land gebracht werden.*

Wer nach Apataki Carrenage geht, sollte ein stabiles Metallschiff oder einen Katamaran haben. Er sollte alles, wirklich alles, was er benötigt, Nahrungsmittel und Material/Ersatzteile mitbringen. Er sollte alle Reparaturen und Malerarbeiten selber ausführen können und die Arbeiter von Apataki nur für Hilfsarbeiten unter Aufsicht einsetzen. Niemals sollte er Arbeiten in Auftrag geben, bei denen er selbst nicht anwesend ist. Er sollte Verzögerungen durch Wetter oder nicht kommende Bestellungen mit einrechnen. Man sollte stets vorher nach jedem einzelnen Preis fragen und sich unbedingt die Internetseite der Carrenage anschauen. Auf Apataki gibt es ein Tiefganglimit, wodurch größere tiefgehende Yachten ausgeschlossen werden. Tahiti/Papeete (TechniMarine) hat einen normalen und einen riesigen Travellift, mit dem jedes Fahrtenschiff sicher an Land gestellt werden kann. Die Kosten sind höher als auf Apataki, aber am Ende kommt man günstiger, weil man ohne Ärger und Schäden wieder zurück ins Wasser kommt. Alle Arbeiten am Schiff werden hier von ausgebildeten Handwerkern erledigt. Man darf aber auch alles selber machen und erhält, falls gewünscht, fachkundige Anleitung. Einziger Wermutstropfen ist, dass man sein Schiff dort nicht für eine längere Zeit abstellen kann, da das Werftgelände zu klein ist. Falls man das möchte, bietet es sich an, circa 30 sm weiter südlich, nach Port Phaeton zu fahren. Dort kann man es am Steg in der Marina lassen oder es an Land stellen, wofür man sich jedoch vorher anmelden sollte.



*Gründlich schief gegangen ist der Versuch, Frieda auf Apataki an Land zu setzen.*

Werft und können mit professioneller Hilfe und Anleitung der dortigen Fachleute, den GFK-Schaden beheben, der uns am Ende trotz großer Eigenleistung noch etwa 1000 Euro kostet. Wir nutzen die Gelegenheit und tauschen hier auch gleich zwei Seeventile im Schadensbereich aus. Was hätte man nicht alles Schönes mit dem Geld machen können. Trotzdem sind wir froh, dass nichts weiter passiert ist und wir die Reise fortsetzen können. Wir haben wieder einmal viel gelernt!

Zusammenfassend lässt sich über den technischen Aspekt auf Apataki sagen:

# SuAn in Neukaledonien

**Die beiden Sachsen aus Chemnitz, Lutz und Gabriele Pestel, sind mit ihrer 13 Meter langen Aluminium-Reinke 13m auf Weltumsegelung. Sie starteten im August 2009 in der Türkei, durchsegelten das Mittelmeer, überquerten den Atlantik und den Pazifik und haben im vergangenen Sommer Neukaledonien besucht.**

## Anreise

Die meisten Segler erreichen Neukaledonien bei ihrer Reise durch den Südpazifik über Vanuatu oder Fidschi. Wichtig ist es auf alle Fälle, ein gutes Wetterfenster zu erwischen, bei dem der vorherrschende südöstliche Passatwind mehr auf Ost oder sogar Nordost geht. Ausgehend von Vanuatu ist es grundsätzlich besser, den Startpunkt für die Passage nach Neukaledonien möglichst auf eine der südlichen Inseln (Tanna oder Aneityum) zu legen.

*SuAn* startete jedoch in Brisbane, an der australischen Ostküste, wo wir unsere Reise für zwei Jahre unterbrochen hatten. Wir wählen für unseren Startpunkt für die Überfahrt nach Neukaledonien den 170 Seemeilen weiter südlich gelegenen Coffs Harbour aus. Erfahrungen der australischen Segler zeigen, dass von hier aus mit einer einfacheren Passage zu rechnen ist. Ganz entscheidend dafür, ob die Passage bequem oder harte Arbeit hoch am Wind wird, ist die richtige Wahl des Wetterfensters.

Ein solches Wetterfenster erkennt man an einem Hochdruckgebiet nördlich von Coffs Harbour und einem Tiefdruckgebiet im Süden.

Schließlich wird unsere Geduld belohnt. Wir erkennen, dass oben beschriebene Muster und die beiden von uns beobachteten Wettermodelle (GFS und NOGAPS) geben, mehr oder weniger übereinstimmend, eine für unsere Überfahrt nach Neukaledonien günstige Wind- und Wetterprognosen für die nächsten Tage. Es wird eine Reihe von Tagen südliche Winde geben.

Nachdem wir Coffs Harbour verlassen haben, gehen wir nicht auf den direkten Kurs nach Nouméa sondern segeln zunächst einmal fünf Tage nach Osten. Setzt später dann der vorherrschende Passatwind wieder ein, werden wir einen günstigen Winkel zum Wind haben, um unseren Kurs nach Norden zu setzen.

Unser Plan geht auf. Nach fünf Tagen sind wir auf einer Position südlich von Neukaledonien und können langsam auf Nordkurs gehen. Weitere fünf Tage später erreichen wir Nouméa. Insgesamt war die Überfahrt einfach mit eher zu wenig Wind.

## Formalitäten

In Neukaledonien gibt nur einen offiziellen Einklarierungshafen: Port Moselle in der Hauptstadt Nouméa. Yachten ist es offiziell nicht gestattet, irgendwo außerhalb der offiziell ausgewiesenen Ankerplätze in Port Moselle zu stoppen und zu ankern. Das ist besonders für solche Yachten ärgerlich, die von Nordosten, also von Vanuatu oder Fidschi, anreisen. In den Hoheitsgewässern von Neukaledonien sollte die gelbe Quarantäneflagge unter der französischen Gastlandflagge gesetzt werden.

Wir haben uns nach Einfahrt in die Bucht Petite Rande per UKW-Funk auf Kanal 67 bei der Marina Port Moselle gemeldet und uns wurde ein Liegeplatz zugeteilt. Im Büro der Marina liegen die benötigten Formulare bereit und können gleich im Büro ausgefüllt werden. Eine Mitarbeiterin der Marina sendet die Formulare anschließend per Fax zu den Behörden. Wir wurden gebeten, an Bord auf die Beamten von Zoll und Quarantäne/Biosecurity zu warten. Es kam allerdings dann nur ein Beamter der Quarantäne/Biosecurity. Da wir wissen, dass Neukaledonien sehr strenge Regeln für das Einführen von frischen Lebensmitteln hat, hatten wir uns darauf eingestellt, sodass an Bord der *SuAn* keine Lebensmittel beschlagnahmt werden mussten.

Danach machte sich Lutz auf den Weg und suchte der Reihe nach die einzelnen Behörden auf. Das Büro der Marina hielt für diesen Zweck einen kleinen Stadtplan bereit, der die Wege zu den einzelnen Behörden zeigt.

Das Ausklariere erfolgt wieder nur in Nouméa. Es ist genauso gut organisiert und so einfach wie das Einklarieren. Es muss neben Zoll und Emigration noch der Hafenermeister besucht werden. Yachten dürfen nach dem Datum des Ausklarierens noch bis zu drei Tagen im Land bleiben. Das kann allerdings weiter optimiert werden, wenn man an einem Freitag für einen Montag früh ausklariert.



Die 13 Meter lange Reinke *SuAn* auf ihrem Weg um die Welt.

## Gebühren für Ein- und Ausklarierung

In Neukaledonien fallen keine Gebühren für das Ein- oder Ausklarieren an.

## Nautische Information

### Seekarten

Auf *SuAn* wird hauptsächlich mit OpenCPN und C-Maps (Version 2010) und Google Earth Overlays navigiert. Im Cockpit befindet sich ein weiterer GARMIN-Kartenplotter mit GARMIN BlueCharts.

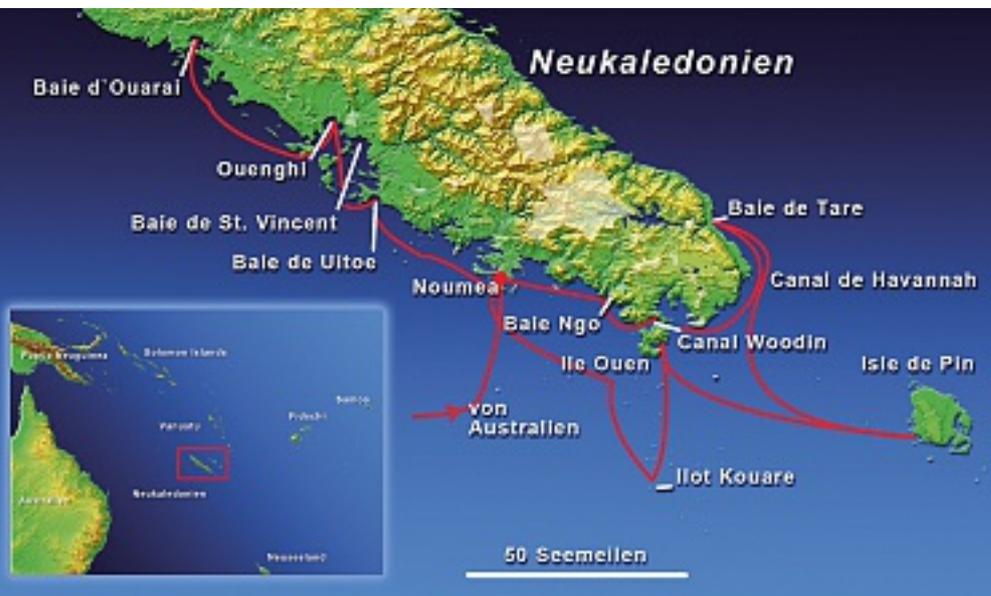
### Gezeiten

Für die Bestimmung der Gezeiten verwenden wir das Programm „TotalTide“ vom Britischen Hydrographischen Institut. Wir haben

die Prognosen mit den amtlichen Gezeitentafeln verglichen und hinreichende Übereinstimmung festgestellt.

### Nautische Reiseführer

Für Neukaledonien wurden bei uns an Bord hauptsächlich folgende Nautische Reiseführer verwendet:



*SuAn's* gesegelter Weg (Track) durch Neukaledonien und die Ankerplätze.

1. „Cruising Guide to New Caledonia“ – Ein interaktives Windows Programm
2. „Cruising Guide to New Caledonia“ – Anchorage and general Yachting Guide, Joel Marc, Marc Rambeau, Ross Blackman (Inhaltlich identisch mit 1.)
3. „Mr. John in Neukaledonien“ – Erfahrungsbericht der SY *Mr. John*.

### Wetter

Die Zyklonzeit ist in Neukaledonien von Anfang Dezember bis Anfang Mai. In dieser Zeit ist es feucht und warm. Von April bis August ist es dagegen kühl und trocken und der vorherrschende Passatwind von Südost bläst stärker.

VHF Radio Wetter Sendeplan Ch: 16 - 06.30 Uhr, 09.30 Uhr, 15.15 Uhr

Danach Kanalwechsel, je nach Standort oder Route, zu:

CH 23 Ouvea

CH 24 Northern Grande Terre

CH 25 Kafete, Isle of Pines

CH 26 Nouméa, Lifu

CH 28 central Grande Terre

CH 82 Isle of Pines

CH 87 Mare

FM Radio (89FM) 05.58 Uhr, 14.58 Uhr.

Meteo France New Caledonia

<http://www.meteo.nc/>

Spezielle Informationen (BMS, Bulletin Météo Spécial) im Falle von schlechtem Wetter werden auf Englisch und Französisch gegeben. Previsions Météo France: Tel: (687)366711.

Der Wetterbericht von Météo France kann auch per Airmail über Pactor-Verbindung geladen werden. Dabei schickt man eine Email mit beliebiger Betreffzeile an die Emailadresse: [query@saildocs.com](mailto:query@saildocs.com). Im Textteil muss dabei folgender Text eingetragen sein: send ncal.lagon. Man erhält dann den Wetterbericht für die nächsten zwei Tage in französischer Sprache sowie die Gezeiteninformationen.

An Bord der *SuAn* haben wir diesen Wetterbericht in Kombination mit den GRIB-Files (GFS) verwendet.

Die Station Gulf-Harbour-Radio aus Neuseeland sendet täglich außer sonntags das Wetter im südwestlichen Pazifik für Neukaledonien, Vanuatu, Fidschi und spezielle Beratung für die Passagen von und nach Neuseeland und Australien. Yachten im

Seegebiet melden sich bei der Station an. Die Station sendet um 19:15 UTC auf der Frequenz 8752kHz USB. Ausweichfrequenzen sind 8297kHz und 8116kHz.

Nach drei Jahren ist es nun bereits unser zweiter Besuch in Neukaledonien. Nouméa erscheint uns fast wie eine kleine französische Stadt, irgendwo am Mittelmeer. Es sind die vielen Europäer, die mit ankernden Segelyachten überfüllten Buchten, der Baustil, die vielen Boutiquen und Restaurants, die hervorragende Infrastruktur, die französische Sprache und das allgegenwärtige Baguette, das einem sofort den Eindruck vermittelt, in Frankreich zu sein.

Für die besuchenden Segler ist die Hauptstadt Neukaledoniens Nouméa ein hervorragender Ort, um Proviant zu bunkern. In einer ganzen Reihe von großen Supermärkten scheint es alles zu geben, was Segler auf ihrer Reise durch den Pazifik

vermisst haben könnten.

Auf Grund der großen Population von einheimischen Yachten hat sich ein relativ großer Servicebereich entwickelt. Dazu gehört eine Reparaturwerft mit Travellift, den auch *SuAn* in Anspruch nehmen musste. In einer ganzen Reihe von Yachtzubehörhändlern gibt es das übliche Programm. Aber auch in diesem Bereich ist alles relativ teuer.

Wir hatten bei unserem Besuch leider nur minimalen Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung. Das liegt zum einen natürlich an unseren mangelhaften Französischkenntnissen, zum anderen aber auch an einer gewissen Reserviertheit der Kanak, so werden die melanesischen Ureinwohner Neukaledoniens genannt, gegenüber Weißen aller Art. Manche behaupten, dass sich diese Reserviertheit vor allem gegen die Franzosen richtet. Wir können diese Aussage jedoch weder widerlegen noch bestätigen.

Natürlich hätten wir einen organisierten Besuch in einem der speziellen Vorzeige-Kanak-Dörfer buchen können. Da solche Shows aber nicht unbedingt unseren Geschmack treffen, haben wir davon Abstand genommen.

Wir sollten an dieser Stelle jedoch darüber berichten, dass wir von anderen Seglern gewarnt worden sind, insbesondere im Gebiet der Île des Pins, bestimmte Ankerplätze anzulaufen, da die dort wohnenden Einheimischen keinen Besuch von Yachten wünschen und entsprechend ärgerlich reagieren sollen, wenn sich Crews über ihren Wunsch hinwegsetzen. In den uns bekannten Reiseführern gibt es keinen Hinweis auf diese speziellen Situationen.

Jedenfalls scheint zwischen den einheimischen Kanak und der französischen Kolonialregierung nicht immer alles ganz reibungsfrei zu laufen. So gab es in den letzten Jahren immer wieder Unruhen, bei denen auch französische Fallschirmjäger eingesetzt wurden. Unter den Kanak hat sich eine Unabhängigkeitsbewegung gebildet, die die Loslösung von Frankreich fordert. 1998 wurde ein Friedensabkommen mit den Separatisten unterzeichnet, in dem festgelegt wurde, dass zwischen den Jah-



*Gut besucht ist die Marina Port Moselle in der Bucht Petite Rade.*

ren 2014 und 2018 ein Referendum stattfinden muss, das über die Unabhängigkeit der Inseln oder den Verbleib beim Mutterland Frankreich entscheiden soll. Im Moment gilt die Lage als friedlich und stabil.

Landschaftlich hat Neukaledonien viel zu bieten. Da ist die bergige Hauptinsel, die Grande Terre. Sie ist 400 km lang und 48 km breit. Der höchste Berg der Inseln ist der Mont Panié mit 1628 Metern. Um die Hauptinsel herum liegt das Neukaledonische Barriereriff, das nach dem Great Barrier Reef zweitgrößte Korallenriff der Welt ist. Es bildet ein wunderbares Revier für Fahrtensegler mit ruhigem Wasser und unzähligen idyllischen Ankerplätzen.

Das landschaftlichen Juwel der Region ist sicherlich die Île des Pins im Südwesten Neukaledoniens.

### Reiseroute

Von Australien kommend haben wir zunächst in Nouméa einklärt. Von da aus sind wir in der Lagune erst nach Westen, später nach Süden gesegelt. Als Ausgangs- und Endpunkt für die Überfahrten zur und von der Île des Pins diente uns die Prony Bay, die in sich selbst ein eigenes kleines Segelrevier bildet. Nach dem Ausklarieren in Nouméa sind wir durch die Havannah Passage gelaufen und haben in der malerischen Bucht Baie de Taré unsere Überfahrt nach Vanuatu vorbereitet.

### Nouméa

Die letzten Meilen im durch das Riff geschützten, glatten Wasser entlang der faszinierenden Landschaft Neukaledoniens haben wir nochmal richtig genossen. Die grünen Hänge des imposanten Gebirgszuges und die aufgelockerte Bebauung der Küste sind eine Augenweite.

Da wir am Wochenende angekommen sind haben wir uns zunächst in der Bucht von Nouméa, der Petite Rade einen Ankerplatz gesucht. Das ist keine einfache Aufgabe, denn in den erlaubten Ankerbereichen liegen die Yachten schon dichtgedrängt. Wir ankern etwas außerhalb des ausgewiesenen Ankerfeldes.

Am Montagmorgen verlegen wir *SuAn* dann in die Marina Port Moselle, wo man uns beim Anlegen und Einklarieren behilflich ist. Lutz geht zum Emigrationsbüro und ein Beamter der Gesundheitsbehörde kommt an Board. Jetzt würden frische Lebensmittel beschlagnahmt werden, doch wir haben alles rechtzeitig aufgebraucht. Die letzten Eier sind zu einem Kuchen verarbeitet worden.

Am Nachmittag ist der Einklarierungsprozess erledigt und wir erkunden das Stadtzentrum Nouméas und genießen dabei die herrliche Aussicht über die Bucht und die Marina.

Nouméa, die Hauptstadt Neukaledoniens, ist nur etwa 150 Jahre

alt und hat knapp 100 000 Einwohner, fast die Hälfte aller Einwohner des Landes.

Das Stadtzentrum besteht aus relativ engen Straßen mit meist zweistöckigen Kolonialbauten und grenzt an die Bucht Petite Rade, in der sich auch der Hafen Port Moselle befindet. Supermärkte sind mit vielen europäischen Lebensmitteln bestückt und Gabi ist von der Käsetheke besonders beeindruckt. Die kleineren Geschäfte sind entweder nette französische Boutiquen oder typisch chinesische Läden mit Bekleidung, billigem Schmuck und Geschenkartikeln.

Besonders gut gefällt uns das Tjibaou Cultural Center, das auf der Halbinsel Tina

etwas außerhalb im Osten Nouméas liegt. Es wurde vom italienischen Architekten Renzo Piano entworfen und nach fünfjähriger Bauzeit 1998 fertiggestellt. Die Konstruktion der zehn runden Ausstellungshallen erinnert an die Struktur der traditionellen Häuser der Kanak.

Diese ursprünglichen Häuser der Ureinwohner Neukaledoniens sind in einem kleinen Dorf neben den modernen Ausstellungsräumen als separates Dorfmuseum nachgebildet und können ebenfalls besichtigt werden.

Auch das Maritime Museum ist unbedingt einen Besuch wert, denn dort kann man viel über die bewegte Geschichte des Landes erfahren:

Neukaledoniens Besiedelung begann vor etwa 3500 Jahren. Ab dem 11. Jahrhundert landeten Polynesier auf der Insel und deren Nachkommen sind die heutigen Kanak. James Cook erreichte mit seiner *HMS Resolution* erst im Jahr 1774 die Insel und gab ihr den Namen New Caledonia. Die ersten Europäer, die sich auf



*Eindrucksvolle Architektur bietet das Tjibaou Cultural Center.*

dort niederließen, waren Walfänger oder handelten mit Sandelholz. 1853 wurde Neukaledonien im Namen von Napoleon III. in französischen Besitz genommen. Im 19. Jahrhundert erreichten Missionare und Siedler die Insel, angezogen vom reichen Rohstoffvorkommen an Nickel, Cobalt und Chromerzen. Arbeitskräfte für den Abbau wurden gebraucht. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts war die Neukaledonien außerdem eine Strafkolonie Frankreichs. Zusätzlich wurden Arbeitskräfte aus Marokko, Vietnam, Polynesien und weiteren pazifischen Inselstaaten angeheuert. Die Erze wurden anfangs meist über Australien ver-

schiff, wobei es zu zahlreichen Unglücken kam. Viele Schiffe sanken, weil sie entweder hoffnungslos überladen und damit nicht mehr seetüchtig oder auf eines der vielen Riffe gefahren waren. Das führte im 20. Jahrhundert zur umfangreichen Vermessung der Seefahrtsstraßen in diesem Gebiet. Der 56 Meter hohe Leuchtturm Amédée wurde bereits 1865 errichtet, um den Schiffen die sichere Einfahrt in die Lagune zu zeigen.

### Trans-Ocean Stützpunkt in Neukaledonien

Es dauerte nicht lange und Fredericke Simmendinger vom hiesigen Trans-Ocean Stützpunkt besucht uns auf unserem Schiff. Bei Kaffee und Kuchen gab sie uns wertvolle Informationen über Land und Leute. Sie organisierte Insel Touren und nahm uns mit zum Einkaufen. Für einem anderen Segler organisiert sie Reparaturen und Ersatzteile. Wir fühlen uns toll betreut von ihr.

### Lagune nördlich von Nouméa

Die Lagune nördlich von Nouméa ist ein riesiges Segelrevier mit vielen schönen Ankerplätzen und wenigen Yachten. An den meisten Ankerplätzen sind wir die einzige Yacht. Durch das schützende Riff gibt es keine Dünung und selbst bei stärkeren Winden kann man noch gut segeln. Von Nouméa aus lassen sich viele Ankerplätze, mit Tagestouren erreichen. Ihr kristallklares Wasser lädt beinahe überall zum Schnorcheln ein.

### Île Ndukue

Unser erster Ankerplatz nördlich von Nouméa ist die kleine, unbewohnte Insel Ndukue. Sie ist ein bequemer Zwischenstopp. Von hier aus segeln wir in die große St. Vincent Bucht. Zehn Meilen weiter westlich fällt der Anker in der nach Norden offenen Mosquito Bucht von der Insel Ducos. Anders als ihre Name vermuten lässt, gibt es hier glücklicherweise keine Moskitos.

### Île Ducos

Die Insel ist quasi unbewohnt. Es gibt nur kaum Bäume sondern hauptsächlich Büsche und Gras auf steinigem Untergrund. Wir

erklimmen einen Hügel auf der Insel Ducos. Aus 120 Metern Höhe haben wir eine faszinierende Aussicht auf die Insellandschaft der St. Vincent Bucht mit den Bergen der Hauptinsel im Hintergrund.

### Îlot Ténia

Weitere sechs Seemeilen entfernt liegt am Außenriff die wunderschöne Insel Ténia. Sie ist von einem umlaufenden weißen Sandstrand gesäumt und hat in etwa die Form eines Bumerangs. *SuAn* ankert fast eine Meile vom Ufer entfernt, da der Untergrund nur sehr langsam abfällt, was jedoch für die wunderschöne türkise Wasserfarbe sorgt. Die Insel ist unbewohnt und als Naturpark ausgewiesen.



*Blick über die große St. Vincent Bucht und die umliegende bergige Insellandschaft.*

Man braucht kaum zwei Stunden, wenn man die kleine Insel umrunden möchte. Viele Fischschwärme tummeln sich im flachen Wasser und wir finden zahlreiche Spuren von Seeschlangen, die über den Strand ins Gestrüpp führen, dorthin wo sie vermutlich ihre Nester bauen.

### Île Lebris

Unseren nächsten Stopp legen wir in einer kleinen Bucht im Westen der Insel Lebris ein. Damit haben wir fast das nördliche Ende der Lagune erreicht.

Auch hier ist es wieder landschaftlich wunderschön. Die Küste ist diesmal felsig oder mit Mangroven bewachsen. Auf der kleinen Insel Gero finden wir ein Haus, in dem wir aber niemanden antreffen. Wir umrunden diese Insel innerhalb von zehn Minuten, in der Hoffnung den Berg in der Mitte erklimmen zu können. Doch dichtes Kakteengebüsch hindert uns daran.

### Fort Teremba

Wir verlegen *SuAn* drei Seemeilen tiefer in die Bucht und fahren mit dem Dinghy an Land. Hier steht das alte Fort Teremba aus dem Jahre 1880. Die Franzosen hatten es damals errichtet, allerdings nicht als Schutz gegen nahende feindliche Seefahrer sondern zur Verteidigung gegen die einheimische Kanakbevölkerung. Im Jahre 1871 stand an der Stelle des Forts nur ein einzelnes Blockhaus, von dem aus die Franzosen das Urai-Gebiet regierten. Auf Grund des steigenden Bedarfs an Land auf Seiten der französischen Siedler wurden die Kanak immer mehr ins Landesinnere getrieben. Schließlich kam es zum Aufstand der Kanak unter der Führung von Chief Atai im Juni 1878, was zum Bau des alten Forts führte.

Zur Erinnerung an diese Zeit wurde das historische Gebäude als Museum und Gedenkstätte 1984 wieder aufgebaut.



*TO-Stützpunktleiterin Fredericke gibt wertvolle Hinweise fürs Revier.*



Weißer weiter Strand auf der unbewohnten Insel Ténia.

### Ouenghi und Boulouparis

Boulouparis ist als Ort auf der Seekarte markiert und wir beschließen, ihm einen Besuch abzustatten. Gleich neben der kleinen Marina Ouenghi in der St. Vincent Bucht lassen wir den Anker fallen und wandern anschließend durch die hübsche Ansiedlung von großzügigen Grundstücken mit kleinen Einfamilienhäusern und dann entlang der Fernstraße. Acht Kilometer später erreichen wir Boulouparis. Hier gibt es eine Schule, Gendamerie, Arzt, Tankstelle, eine Fabrik, Sportanlagen, Supermarkt und ein paar kleine Geschäfte, eben alles, was man so zum Leben braucht. Dennoch sind wir enttäuscht, denn wir finden weder ein hübsches Straßencafé noch ein kleines Restaurant. Schließlich ist es Zeit, nach Nouméa zurückzukehren, denn unser Sohn Tom hat sich angemeldet. Er möchte ein paar Wochen mit uns verbringen und Nouméa ist der geeignete Ort, um ihn an Bord zu nehmen.

### Îlot Uéré

Ein ganz besonders hübscher Ankerplatz, nicht einmal fünf Seemeilen von Nouméa entfernt, ist eine kleine, kaum besuchte Bucht der Insel Uéré in der Baie de Sainte-Marie. Von hier aus hat man einen schönen Blick auf das Ostufer Nouméas. Glasklares Wasser in der Bucht, die gesäumt ist von Korallenschot-



Einsames Anker in der Bucht de Saint-Marie auf der Île Uéré.

terstrand und einigen Mangroven. Man kann am Korallenriffschnorcheln, schwimmen oder aber auch auf den Berg wandern.

### Ankerplätze südlich von Nouméa

Nachdem wir unseren Sohn Tom an Bord genommen haben, verlassen wir an einem verregneten Montag Nouméa und segeln bei gutem Wind nach Osten.

Im Norden der Insel Ouen fällt der Anker in der Bucht Anse du Pilote. Wir nutzen diesen Ankerplatz nur für die Nacht. Tom hat heute Geburtstag. An Bord der *SuAn* gibt es dazu viel Fleisch und Fisch vom Holzkohle-Grill.

### Île Ouen

Von dort aus geht es weiter, östlich um die Insel Ouen herum bis in die Bucht von Port Koubé, eine tief eingeschnittene Bucht auf der Ostseite der Insel. Der Name Port ist an dieser Stelle etwas fehlleitend, denn hier gibt es weder einen Hafen noch überhaupt eine Ansiedlung. Dafür ist der Ankerplatz hervorragend gegen Winde aus allen Richtungen geschützt. Wir unternehmen eine Wanderung entlang eines ausgetrockneten Flussbettes.

Weiter geht's in die südliche Lagune mit ihren vielen kleinen Inseln. Elf Seemeilen südlich von der Bucht Port Koubé liegt inmit-



Blick von Îlot Mato über die scheinbar unendliche Rifflandschaft.

ten von Korallenriffen die kleine Insel Mato. Es ist der perfekte Platz zum Schnorcheln und um die Aussicht vom Berg der Insel zu genießen.

### Îlot Mato

Üppige Korallen enden kurz unter der Wasseroberfläche und manche fallen bei Ebbe sogar trocken. Bunte Rifffische und ab und zu ein Hai machen das Schnorcheln im 24 Grad warmen Wasser zu einem echten Erlebnis.

Nun segeln wir zur südlichsten Insel Neukaledoniens, zur wunderschönen kleinen Îlot Kouaré.

### Îlot Kouaré

Es ist ein interessanter Ankerplatz, weit entfernt von der Hauptinsel. Um uns herum sehen wir nur Wasser und Korallenriffe und vor uns, die kleine Insel.

Je nach Windrichtung kann man rings um die Insel ankern. Somit hat man hier drau-

Ben, in der südlichen Lagune einen sehr guten Schutz. Zu Fuß haben wir die von einem weißen Sandstrand eingefasste Insel in einer halben Stunde umrundet. Auch hier finden wir immer wieder die Spuren der hochgiftigen Seeschlangen im Sand. Eine Kolonie „Audi“-Vögel brütet in den Bäumen. Es weht allerdings ein frischer Südwind, der die kalte südpolare



Das Riff taucht aus dem Wasser auf, am Sandsaum der Îlot Kouaré.

Winterluft bringt, sodass wir lieber auf das Schnorcheln verzichten. Um die Insel herum gibt es eine ganze Reihe von bekannten Tauchzielen.

### Baie du Prony

Eigentlich wollten wir von Îlot Kouaré quer durch die Riffe nach Île des Pins segeln. Uns fehlt dann doch der Mut und wir entscheiden uns dagegen. Stattdessen segeln wir zurück an das südliche Ende von Grande Terre, der Hauptinsel von Neukaledonien.

Hier liegt die Baie du Prony, eine sehr große Bucht mit vielen kleineren Seitenarmen und einer Vielzahl von schönen und sicherer Ankerplätzen. Die Bucht ist von Bergen mit üppiger Vegetation und Korallenriffen umgeben und selbst schon ein perfektes Segelrevier.

Zunächst ankern wir für eine Nacht in der Baie des Manguiers. Diesen Ankerplatz können wir nicht empfehlen, da es dort sehr viele Korallenköpfe gibt. Am nächsten Tag gehen wir in die Anse Majic.

### Anse Majic

Die Anse Majic, liegt im Südosten der Baie du Prony. Diese Gegend hier wurde als Naturpark deklariert. Die Parkleitung hat Muringbojen ausgebracht und wir machen an einer fest.

Nach einem Tag mit Wartungsarbeiten an Bord von *SuAn* erwandern wir den Berg mit dem Leuchtturm auf Cap N'doua. Wir besuchen den Leuchtturm und eine Walbeobachtungsstation. Von hier oben hat man einen phantastischen Blick nach Süden. Bei klarem Wetter kann man die Île des Pins sehen. Zu dieser Jahreszeit ziehen üblicherweise Buckelwale in diese Gewässer, doch in diesem Jahr sind sie bisher noch nicht gesichtet worden.

### Baie de Kaoris

Als nächstes segeln wir in die nördlichste Bucht der Baie du Prony, genannt Baie de Kaoris. Ganz am Ende der Bucht mündet hier ein Fluss ins Meer, der sich in kleineren Wasserfällen kaskadenförmig den Berg herunterschlingelt. Es ist wirklich hübsch

hier! Der Ankerplatz vermittelt ein wenig den Eindruck von einem Gebirgssee. Rings herum sieht man die Berge.

Aber noch besser ist ein kleiner Süßwasserpool, der von einer warmen Quelle gespeist wird und von Menschenhand in einen kleinen mit Holz ausgekleideten Pool mit Rastplatz verwandelt wurde. Was für ein Luxus! Es ist ziemlich kühl in Neukaledonien

und somit hält sich das Baden und Schnorcheln sowie die obligatorische Kaltwasserdusche auf dem Heck in Grenzen. Wir genießen das warme Bad dementsprechend in vollen Zügen.

### Îlot Cazy

Noch immer segeln wir durch die Baie du Prony und machen einen kurzen Stopp an der Insel Cazy. Auch hier hat die Naturparkverwaltung Mooringbojen ausgebracht.

Der einzige Inselbewohner ist ein Hund. Als wir mit dem Dinghi ankommen, wartet er bereits auf dem Steg. Als wir näher heran kommen, springt er ins Wasser und schwimmt uns entgegen. Zur Begrüßung bringen wir ihm ein paar Knochen mit, die er mit Hingabe verspeist. Offensichtlich hat uns das seine Freundschaft eingebracht, denn er führt uns daraufhin auf hübschen

Wanderwegen einmal um die ganze Insel, auf der sich drei verlassen Häuser befinden, die noch vor ein paar Jahren als Hotel genutzt wurden.

Während der Überfahrt zur südöstlichsten Insel Neukaledoniens, genannt Île des Pins haben wir südliche Winde mit bis zu 35 Knoten. Den Namen hat James Cook der Insel bereits 1774 wegen der hier stehenden hohen Kiefern gegeben. Reiseführer beschreiben die Insel auch als Juwel des Pazifiks. 2800 Einwohner leben hier, vorwiegend Kanaker, auf einer Fläche von etwa 12 mal 14 Kilometern.



Eine heiße Quelle macht aus dem kleinen Pool eine wahre Wellness-Oase.

### Île des Pins

Für die raue Überfahrt werden wir mit dem Anblick des türkisfarbenen Wassers und der üppigen Vegetation der Insel belohnt. Von weitem sind die riesigen typischen Kiefern (*Araucaria columnaris*) zu erkennen, die aber nur an einigen Orten der Insel und auf den kleineren umliegenden Inseln wachsen. Es ist der schönste Ort, den wir bisher in Neukaledonien besucht haben.

Die Kuto Bucht liegt im Südwesten der Île des Pins. Nicht nur Segelyachten liegen hier vor Anker sondern auch Fähren und Versorgungsschiffe aus Nouméa machen hier an einem großen Anlegesteg fest.

Das Wasser hat eine türkisblaue Farbe und der weiße Sandstrand, auf dem es nur ein kleines Hotel gibt, ist kilometerlang. Entlang der Straße wandern wir zum Ort Vao. Es ist ein kleiner Kanak-Ort im Südosten der Insel Île des Pins. Von unsererer Ankerbucht Baie de Kuto sind das sieben Kilometer auf der Landstraße, durch üppige Vegetation und mit Ausblick auf die vorgelagerten kleineren Inseln und Korallenriffe im Süden.

Neben einer katholischen Kirche von 1860 gibt es in Vao eine eigene Verwaltung, eine Schule und einen Laden, der aber wie die meisten Läden in Neukaledonien mittags geschlossen ist.

Der Berg N'ga im Südwesten der Insel ist die höchste Erhebung der Île des Pins mit 262 Metern Höhe. Von hier oben hat man einen tollen Blick auf die Baie de Kuto (rechts) und die Baie de Kanuméra (links). Der Weg schlängelt sich anfangs entlang eines ausgetrockneten Flussbettes durch üppige Vegetation, Geröllfelder und durch niedriges Gestrüpp hinauf auf die Bergspitze. Eine Wanderung nach Norden, vorbei an den Ruinen der Deportiertengefängnisse aus dem 19. Jahrhundert führt zu einer Höhle, der Grotte de la Troisième. Nach sieben Kilometern über die und entlang hübscher Kiefernwälder taucht endlich eine Abzweigung mit Wegweiser auf. Nochmals geht es in den Wald hinein und am Ende nur noch über einen kleinen Trampelpfad zu einer tiefen Tropfsteinhöhle. Wir sind nicht allein. Ein Hund hat uns die letzten drei Kilometer bis zur Höhle begleitet. Unten in der Grotte befindet sich glasklares Wasser, das wir auch gleich für ein Bad nutzen.

Wegen Windvorhersagen von bis zu 40 Knoten aus westlichen Richtungen verlegen wir *SuAn* in die nach Süden offene Nachbarbucht Baie de Kanuméra. Innerhalb weniger Stunden ankern hier neun Yachten. Diese Bucht ist noch schöner als die Baie de Kuto mit der kleinen grünen Insel in der Mitte, einer hübschen Hotelanlage auf gelbem Sandstrand und dem mit Kiefern und Palmen bewachsenen felsigen Ufer auf der anderen Seite. Ein vorgelagertes Korallenriff lädt wieder zum Schnorcheln ein.

Wir wären hier gern noch viel länger geblieben, doch es heißt wieder einmal Anker auf, denn der Urlaub von Tom nähert sich seinem Ende und wir müssen wieder nach Nouméa zurück.

### Zurück in Nouméa

In Nouméa angekommen ist noch etwas Zeit für einen kurzen Abstecher in die Stadt, wo im Park Place de Cocotiers eine Band spielt. Am Abend besuchen wir das Restaurant Black Pearl Café und speisen à la „Neukaledonien“. Das Essen ist eine sehr leckere Kreuzung aus Französischer und Neukaledonischer Küche.



*Im Inneren der Grotte La Troisième stößt man auf glasklares Wasser.*

Wie immer ist die schöne gemeinsame Zeit mit unserem Sohn viel zu schnell vorbei gegangen!

Beim Schnorcheln haben wir entdeckt, dass das äußere Wellenlager mitdreht. Das müssen wir beheben. Wir müssen uns eine Woche gedulden, dann bekommen wir einen Termin für den Kran. Dann ist es soweit und innerhalb von nur 15 Minuten steht *SuAn* bereits an Land.

Der Propeller muss abgenommen und die Welle aus dem Stevenrohr gezogen werden, damit ein neues Lager eingesetzt werden kann. Lutz baut unser letztes Ersatzlager ein, ein neues bekommen wir hier leider nicht. Wir polieren noch den Propeller, an dem sich schon wieder ein leichter Bewuchs gebildet hatte. Nach nur vier Stunden hebt der Travellift *SuAn* wieder ins Wasser. Wir können unsere Reise fortsetzen.

In Nouméa gibt es ein hervorragendes Lebensmittelangebot, auch wenn es relativ teuer ist. Aber wir haben gemerkt, dass sonst die meisten Ankerbuchten und Inseln meist unbewohnt sind oder es zumindest keine Infrastruktur gibt, um mal schnell frische Lebensmittel zu kaufen. Also heißt es mal wieder Großeinkauf – Bunkern, soviel wir unterbringen: Getränke, Konserven, Spaghetti, Mehl, Wurst und Käse. Gemüse kaufen wir auf dem Markt.

Nouméas Markt, der in vier sechseckigen Hallen gleich neben der Marina untergebracht ist, öffnet täglich von 5 bis 11 Uhr. Hier gibt es frisches Obst und Gemüse, ein paar Backwaren, Blumen, jede Menge Fisch und Meeresfrüchte sowie heimisches Kunstgewerbe. Am Wochenende spielen Bands und er wird zum Treffpunkt von Familien und Freunden.

Ein letztes Mal kaufen wir hier Obst und Gemüse ein und bunkern damit für die Überfahrt nach Vanuatu.

Nach dem Ausklarieren nutzen wir noch die Gelegenheit, zollfrei Diesel und Benzin bunkern zu können. Natürlich wird auch das Wasser noch einmal aufgefüllt.

Nun sind wir für die Überfahrt nach Vanuatu gerüstet.

Nachdem wir Nouméa verlassen haben, laufen wir wieder durch den Canal Woodin und umrunden die Südspitze von Grande Terre. Da es hier nennenswerte Gezeitenströmungen gibt, ist es empfehlenswert, mit der Strömung zu laufen.



*Aussicht vom Berg N'ga auf der Île des Pins über die beiden Ankerbuchten.*

### Havannah Passage

Die Havannah Passage liegt am südöstlichen Ende von Neukaledonien und ist eine schmale Riffdurchfahrt durch das Riff, die die Lagune mit dem offenen Ozean verbindet. Durch die Gezeiten kommt es hier zu starken Strömungen und Strudeln, die ein kleines Schiff wie die *SuAn* in erhebliche Schwierigkeiten bringen können. Ganz schlimm wird es, wenn starker Wind gegen die Strömung bläst. Dann entstehen hohe, steile und brechende Wellen. Wenn eine Yacht hier hineingerät, dann hinterlässt das einen bleibenden Eindruck bei der Crew und es bleibt zu hoffen, dass sie überhaupt davon berichten kann.

Wie man sich also vorstellen kann, nehmen wir diese Passage nicht auf die leichte Schulter, sondern planen den Zeitpunkt der Durchfahrt so, dass wir die Havannah Passage mit dem Ende des Ebbstromes passieren, da dann die Strömung schon stark nachgelassen hat. Der Wind kommt querab und ist mit 10 bis 15 Knoten eher schwach. Wir segeln unter Groß und Fock. Um ganz sicher zu gehen, schließen wir vor der Durchfahrt alle Luken und den Niedergang, sodass, falls das Schiff querschlägt, kein Wasser eindringen kann. Wir legen unsere Schwimmwesten an und haken die Lifebelts ein. – Jetzt kann die Passage kommen.

Offensichtlich haben wir den Zeitpunkt gut gewählt. Zwar werden wir mit drei Knoten Strömung hinaus in den Pazifik gespült, doch die Passage verläuft ansonsten so, dass wir trotz unserer

Anspannung keinerlei Gefahrenmomente erkennen können. - Geschafft!

### Baie de Taré

Da wir nach dem Ausklarieren noch ein paar Tage im Land verbleiben dürfen, laufen wir die malerischen Bucht Baie de Taré an. Sie liegt unmittelbar nördlich der Havannah Passage. Die Einfahrt ist sehr schmal und auf beiden Seiten gibt es gefährliche Riffe. Sehr vorsichtig navigieren wir *SuAn* hinein. Eine sehr große Hilfe ist dabei ein Satellitenphoto von Google Maps, auf dem wir jedes Detail erkennen können. Als wir die Einfahrt geschafft haben, werden wir mit einer der schönsten Buchten belohnt, die wir in Neukaledonien besucht haben. Hier warten wir auf den optimalen Wind für die Überfahrt nach Vanuatu.

Wenn wir nun nach fast genau zwei Monaten Neukaledonien wieder verlassen, tun wir dies mit jeder Menge positiver Eindrücke. Wir haben eine Vielzahl von wunderbaren Ankerplätzen besucht. Wir bedauern es aber sehr, dass wir es in der Zeit nicht geschafft haben, einen wirklichen Kontakt zu den Ureinwohnern Neukaledoniens herzustellen. Wir hoffen, dass wir damit in Vanuatu mehr Glück haben werden.

**Lutz und Gabriele Pestel (Text und Fotos)**  
**An Bord SY SuAn**

#### Anlage: Liste der besuchten Ankerplätze

Achtung: Die folgende Aufstellung ist nur als Orientierung gedacht und kann möglicherweise fehlerhaft sein.

Ort	Ankerposition	Bemerkung	Besuchsdatum
Petite Rade (Nouméa)	S22 16.898 E166 25.669	Unser erster Ankerplatz in Neukaledonien, nicht perfekt und außerhalb des erlaubten Bereiches	13.-21.06.14
Marina Port Moselle (Nouméa)	S22 16.618 E166 26.438	Port of Entry, Marina, limitiert Liegezeit auf drei Tage, Verlängerung ist möglich	14.-18.06.14
Île Ndukue	S22 06.048 E166 07.039	Gut geschützt bei östlichen Winden, 4-6m, Sand, gut haltend.	21.-23.06.14
Îlot Ducos / Baie des Moustiques	S21 59.738 E166 02.990	Geschützter Ankerplatz, hat aber Korallen auf dem Grund, gute Aussicht vom Berg	23./24.06.14 29.06. – 02.07.14
Îlot Tenia	S21 59.952 E165 56.425	Kurzer Zwischenstopp, hübsche Insel, ankern auf 3m, weißer Sand und Korallen	24.06.14
Île Puen	S21 57.847 E165 57.444	Relativ geschützter Ankerplatz	24./25.06.14
Île Lebris	S21 48.893 E165 45.177	Hübsche Gegend, guter Ankerplatz, 8 m Sand und Korallen	25./29.06.14
Baie d'Quarai	S21 45.221 E165 44.314	Tagesankerplatz: Besuch des Fort Teremba	28.06.14
Île Isie	S21 53.444 E165 50.498	Nur kurzer Zwischenstopp, nicht gut geschützt	29.06.14
Quenghi	S21 54.592 E166 03.594	Ankerplatz für einen 8 km Fußmarsch nach Boulouparis.	02.07.14
Baie de Timbia	S22 08.306 E166 13.134	Zwischenstopp	02./03. 07.14
Île Uere	S22 18.764 E166 28.600	Sehr guter Ankerplatz in der Nähe von Nouméa, 4-10m, Sand und Korallen	03.-05.07.14
Anse du Pilote	S22 23.752 E166 49.255	Gut geschützte Bucht im Canal Woodin, 8 m, Schlamm, Korallen, gut haltend	08./09.07.14
Port Koube	S22 26.387 E166 48.175	Super geschützte Bucht, 6-8m, Schlamm, gut haltend	09./10.07.14
Îlot Mato	S22 33.482 E166 47.821	Liegt inmitten von Riffen, 8m, Sand, sehr gut haltend, gute Aussicht vom Berg,	10./11.07.14
Îlot Kouare	S22 46.597 E166 48.406	super zum Schnorcheln Hübsche Insel mit weißem Sandstrand bietet Schutz in jeder Windrichtung, 4 m – 7 m, Sand und Korallenköpfe	11./12.07.14
Baie des Manguiers	S22 22.508 E166 55.109	Achtung viele Korallenköpfe in trübem Wasser! Besser in Anse Majic an die Mooring gehen.	12./13.07.14
Aanse Majic	S22 22.932 E166 54.836	Moorings, sehr schöne Wanderung zum Leuchtturm	13.07.14, 21.07.14,
Kuto Bay, Île des Pines	S22 39.592 E167 26.400	Sehr hübsch, viel Platz, Sandgrund, 4 m-5 m, keine Korallen, gut haltend	15.-18.07.14
Baie de Kanumera, Île des Pines	S22 39.888 E167 26.634	Hierher geht man bei Westwind, sehr hübsch, 4m-5m, Sand, gut haltend	18.-21.07.14
Baie des Kaoris	S22 18.137 E166 51.372	Wie auf einem Gebirgssee	21.-23.07.14
Île Casy	S22 21.394 E166 50.515	Moorings, schöne Wanderung auf der Insel	23.07.14
Baie Ngo	S22 19.258 E166 41.838	Industriebucht, nicht zu empfehlen	23./24.07.14
Baie de l'Orphelinat (Nouméa)	S22 17.203 E166 25.973	Sehr voll, es ist schwer, noch einen Ankerplatz zu finden	24.07.-11.08.14
Baie Ire	S22 24.167 E166 48.267	Zwischenstopp im Canal Woodin, 10m-15m, roter Schlamm, hervorragend haltend,	11./12.08.14
Baie de Taré (Kuebuni)	S22 15.478 E167 01.753	Sehr hübscher Ankerplatz, guter Ausgangspunkt für Passage nach Vanuatu, 6m, Sand, gut haltend	12./13.08.14

# Sturmtaktik für Yachten - 1. Teil

**In der neueren deutschsprachigen Literatur gibt es kein Lehrbuch, das Sturmtaktik für die verschiedenen Yacht-Typen umfassend behandelt. Die Erfahrungen und Erkenntnisse unserer Segel-Ikonen muss man sich aus deren Büchern zusammensuchen. Ich versuche, unter Einbeziehung der englischsprachigen Literatur und der dortigen Entwicklungen das Wesentliche herauszuarbeiten und zu systematisieren (Literaturverzeichnis im 2. Teil).**

Zwei entscheidende Kriterien gibt es dabei zu beachten:

- Welches Schiff? Und Welche Mannschaft?

Ich selbst bin bisher immer unterbesetzt gesegelt. Ständig habe ich mir die Frage gestellt: Was tun, wenn ...?

## I Grundlagen

Die beste Sturmtaktik ist, nicht erst in schwere Seen zu geraten!

- Gefährliche Jahreszeiten meiden: Pilot Charts. Sie können heruntergeladen werden unter „Maritime Safety Information“ (msi.nga.mil). Dann:

- Publications - Atlas of Pilot Charts - . z. B. North Atlantic

- Gefährliche Regionen meiden:

ansteigende Untergründe: Skagerrak (bei Starkwind aus West), Golf von Biskaya, Bänke (z. B. in der Nordsee)

Gefährliche Meere bei bestimmten Wetterlagen: Golf du Lyon und Mare Sardegna (bei Mistral-Lage), Kroatien (bei Bora), Golfstrom an der Ostküste Amerikas ...

- gefährliche lokale Stellen bei Starkwind oder Starkwind gegen Strom: Seegats, Bänke und Untiefen, Mündungstrichter von Flüssen, Races, Overfalls...

- Häfen, die sich nicht bei allen Bedingungen eignen

Der „Reeds“ liefert dazu Informationen zwischen Lerwick (Shetlands), Skagen und Gibraltar.

**Wetterberichte** können irren.

Als wir die Westmänner-Inseln (Island) im Juli 2010 Richtung Färöer verließen, hatte ich drei Wetterberichte:

- Internet vom Hafenmeister mit isländischer Vorhersage
- DWD-Wetter über Telefon durch meinen Freund Thomas
- Wetterberatung durch einen dänischen Wetterfachmann über Telefon

Alle drei stimmten überein: Bft 7, nicht mehr.

Dennoch bekamen wir eins auf die Nase: Bft 9, und kurze Zeit Bft. 10!

Bei der Fastnet-Katastrophe 1979 war wohl ein Sturmtief mit Bft 8 vorhergesagt, nicht aber Bft. 10, geschweige denn die mörderischen Kreuzseen

Die Spielereien mit den modernen Internetprogrammen ändern an dieser Grundproblematik nichts.

## Navigation

Welche Taktik man auch immer anwendet, man darf nicht vergessen, die Position regelmäßig zu überprüfen.

Wenn man abläuft, können erstaunliche Seemeilenzahlen zusammenkommen.

Wer gegenan segelt, kann trotzdem Höhe verlieren.

Auch wenn man immer den Wind von der gleichen Seite hat, kann man dennoch auf Gegenkurs landen.

In dem o. g. Island-Sturm segelten wir unter Aries gegenan, legten innerhalb 48 Stunden circa 150 sm zurück und wurden etwa

80 sm von der Kurslinie abgetrieben. Am Ende zeigte unser Bug um 180 Grad gegen die Fahrtrichtung, die wir ursprünglich eingeschlagen hatten, obwohl wir immer gegen Wind von Bb ansegelt waren.

## Wellenhöhen

Sie sind abhängig von der Anlaufstrecke (Fetch), der Windstärke und der Zeitdauer (Einwirkzeit).

Ein Beispiel für Windstärke 8:

Bft	Dauer der Windeinwirkung h	signifikante Höhe m	Geschwindigkeit der Welle in kn
8	2	2,10	10,2
8	4	3,40	13,5
8	10	6,00	19,4
8	24	7,90	26,0
8	48	9,10	34,1

(verkürzt)

„Die **signifikante Wellenhöhe** ... entspricht dem Mittelwert des Drittels der höchsten Wellen.“ (www.bsh.de)

**10 %** der Wellen sind um **25 % höher** als die signifikante Wellenhöhe. (sinngemäß aus Hal Roth, "Handling Storms at Sea")

## Brecher

Wenn die Wellenhöhe größer wird als ein Siebtel der Wellenlänge, beginnt die Welle zu brechen.

## Hal Roth:

„Deepwater sailors have long described the front of a breaking wave as a waterfall. ... A yacht caught in a breaking wave is liable (= unterworfen) to be pitched (= schleudern) forward, out of control. Then the boat is not only subject to tons of falling water from above, but ... the boat is dropped or catapulted into the wave trough below.“ ( ebd.)

## Modell-Tests

bestätigen dies. Andrew Claughton zeigt eine Bildserie:

- 1) Das Schiffsmodell liegt quer zur Welle; Höhe der Welle: Circa 5 x die Breite des Schiffsmodells; Wellenflanke etwa 45 Grad:
- 2) Die Welle hebt das Schiff bis knapp unter den Kamm.
- 3) Der Kamm beginnt zu brechen.
- 4) Die Drehung des Schiffes setzt ein



Vorbereitung für schweres Wetter, die Sturmfock wird gesetzt.

- 5) Der Brecher geht über das Schiff, der Kiel zeigt senkrecht nach oben.
- 6) Das Schiff wird von Welle und Brecher in Richtung Wellental geschoben und weiter gedreht.
- 7) Die 360°-Rolle ist beendet; das Modell befindet sich etwa auf halber Höhe der Welle (und wird anschließend über den Wellenkamm gehoben) (in: Peter Bruce, "Heavy Weather Sailing")

### Brecher und Schiffsgröße

*„During the model tests that were carried out to investigate the problem, when the breaking wave was 30 per cent of the hull length high, from trough (Wellental) to crest (Wellenkamm), it could capsize some of the yachts, while waves to a height of 60 per cent of the hull length would ... overwhelm all of the boats we tested.“* (Claughton in: "Heavy Weather Sailing")

Ab einer brechenden Welle, die etwa *dreimal so hoch* ist wie das Schiff *breit*, wird es also kritisch.

Andererseits ist tröstlich, dass bis zu dieser Wellenhöhe ein Schiff nicht kentern kann. Damit bestätigt sich gleichzeitig, dass bei gleicher Bauart das größere Schiff seetüchtiger ist als das kleinere.

*“History shows that the probability of a yacht being capsized and damaged by a large breaking wave is strongly influenced by the displacement of the vessel. Yachts under 35 ft. have a poor history while yachts over 50 ft are rarely capsized and damaged”.* (aus: Donald Jordan, "Wave Science")

Alle Modell-Tests, auch jene von Jordan, arbeiten mit ruhenden Schiffsmodellen, auf die eine erzeugte Welle trifft. Modelle mit Langkiel werden genauso gedreht wie Kurzkielmodelle oder Modelle mit gemäßigttem Kiel.

Aber: Stationär verharrende Schiffe können keine Wirbelzone erzeugen. Das vermögen aber **beigedreht driftende Langkieler**. Insofern sind die Ergebnisse dieser Modelltests für driftende (!) Langkieler nicht zwingend.

Es gibt keine Untersuchung, die das Verhalten driftender Langkieler überprüft. Darüber gibt es nur Erfahrungsberichte, z. B. Helmut van Straelen, „Beidrehen im Orkan?“ (Trans-Ocean, 10/2007)

Woher also Informationen bekommen, Gewissheit nehmen, ob der eigene Langkieler diese Wirbelschleppe ausreichend herstellt? (Konstrukteur, Werft, Erfahrungen, Seglervereinigungen?) Beigedreht driftende **Kurzkieler** erzeugen **keine Wirbelzone!** Das bedeutet, dass für sie Beidrehen ab der o. g. Wellenhöhe tödlich ist.

## II Konstruktionskriterien für schweres Wetter

Letzten Endes läuft es auf drei unterschiedliche Konzepte hinaus:

- **Schwer-Displacement** (Langkieler): Kiel über fast die gesamte Länge des Rumpfes, angehängtes Ruder
- **Leicht-Displacement** (Kurzkieler): mit Fin-Kiel, Spatenruder
- **dazwischen liegende Konstruktionen:** mit Merkmalen von beiden Seiten, manchmal mehr zu 1 manchmal mehr zu 2 tendierend, z. B. „beschnittener Vorfuß“, „gemäßigter Langkiel“. z. B. „geteilter Lateralplan“, „Skeg“

**Wilfried Erdmann** entscheidet sich vor seiner ersten, spektakulären Ein-Hand-Reise um den Globus für einen gemäßigten Kurzkieler aus Aluminium.

*„Positiv hat meine Entscheidung ... beeinflusst, dass die geringe Lateralfläche bei modernen Kurzkielern die Seetüchtigkeit erhöht. Das Unterwasserschiff bietet ganz einfach nicht so viel Widerstand, und das kurzkielige Boot zieht in den Stürmen (oder Sturmböen) schneller an, nimmt dabei der See einen großen Teil der*

*Wucht.“* (Dieses Zitat und die folgenden aus: W. Erdmann, „Segeln mit Wilfried Erdmann“)

Wichtig sind ihm außerdem die Selbststeuereigenschaften; Herr Dübbel verpasst deshalb Kathena Nui ein schmales Heck.

*„Es war für mich ... entscheidend, dass Kathena Nui bei hoher Geschwindigkeit manövrierfähig bleibt, dem Druck des Ruders Folge leistete. Und das kann ein Boot nur, wenn es leichter gebaut ist, dazu flache Heckformen hat und das Heck auch im Surf anhebt.“*

Erdmanns Ansichten in Verbindung mit seiner ersten Weltumsegelung wurden zum Credo ganzer Segler-Generationen in Deutschland.

### Steve Dashew

... ist einer der herausragenden Konstrukteure der Gegenwart in Amerika:

*„What I am trying to convey (vermitteln) here is that defining a boat as a light-displacement design or medium- or heavy-displacement based on its DLR (displacement-length-ratio = Gewicht-Längen-Verhältnis) doesn't really convey any useful information.“* Er bringt das Problem der Seegängigkeit in schwerem Wetter auf eine andere Formel:

**schwer** oder **leicht zu steuernde** Yachten.

#### - schwer zu steuernde Yachten

Der Langkieler ist konstruktionsbedingt schwer zu steuern, aber gemeint sind ebenso alle anderen Schiffstypen, die in schwerer See nicht mit den Fingerspitzen zu steuern sind.

*“Offshore in a blow, traditional boats were a real (Plage) to steer and had to be slowed down due (aufgrund) to the risk of broaching (querschlagen).“*

#### - leicht zu steuernde Yachten

*“In our opinion, the single most important heavy-weather issue is the ability to steer the boat in big seas.”* (“Offshore Cruising Encyclopedia”)

*„... nothing is more important than steering control.“* („Surviving the Storm“)

Ich versuche, die konstruktiven Vorstellungen Dashews zusammenzufassen:

Gutes Steuerverhalten ist nach Dashew wichtigste Forderung bei schwerem Wetter. Diese wird erreicht

- durch einen flachen, U-förmigen Rumpf (der flache Bug dreht leichter)

- mit möglichst ausbalancierten Linien,

*“The flat shape does not lock into the water as does the V, so it is more easily turned.“*

- geteiltem Lateralplan, gemäßigttem Kiel (~ 1/4 der WL) und Spatenruder.

*“In a steering context, we believe their primary steering function is to act as a pivot point (Drehpunkt) about which the rudder turns the hull.“*

*“The long keel only makes it more difficult for the rudder to get the boat back on course.“*

Die ideale Offshore-Yacht zeichnet sich nach Dashew ferner aus durch

- mäßige Rumpfbreite, hohen Freibord,

*“If the decks stay dry until 30 or 35 degrees, you'll be in much better shape (Verfassung, Situation) than if they start to get wet at 25 degrees.“*

- tiefen Gewichtsschwerpunkt mit einer Grenze der positiven Stabilität bei ~135 Grad für Schiffe zwischen 35 und 60 Fuß.

#### Dashew:

*“Today, the vast majority of production yachts are simply not designed for heavy weather. ... Another problem is that very few builders, designers or marketing people ever actually go to sea.*

*And of those few that do, a small percentage experience severe weather."*

### Die neue Generation der Hochsee-Regatta-Schiffe

Die Yachten aller aktuellen Einrumpf-Hochseeregatten haben einen sehr flachen Rumpf mit einem extrem schlanken, gleichzeitig außergewöhnlich tiefen Kiel mit „Kielbombe“, dazu eine Doppelruderanlage. Und sie sind ungewöhnlich stabil.

Im Hinblick auf Steuerbarkeit sind sie Weiterentwicklungen der Forderungen Dashews. Aber Boote mit „steering control“ müssen letzten Endes auch gesteuert werden, u. U. sehr lange in schwerer See. Kann das eine Fahrtencrew?

Wäre es nicht besser, das Schiff würde für sich selbst sorgen?

Yachteinteilung aufgrund Steuerfähigkeit

Wenn man unter diesem Aspekt die Schiffe einteilt, ergeben sich drei Kategorien:

- 1) **Schiffe, die beim Beidrehen eine Wirbelzone erzeugen** und deshalb auch bei schweren Bedingungen Beidrehen können. Das ist der klassische Langkieler.
- 2) Schiffe, die **beim Beidrehen keine Wirbelzone** erzeugen, sich aber im Sinne Dashews gut steuern lassen und deshalb bei schweren Bedingungen nicht beidrehen aber Ablaufen können. Das sind im Prinzip die modernen Kurzkieler.
- 3) Schiffe, die beim **Beidrehen keine oder eine zu geringe Wirbelzone** erzeugen **und sich nicht gut steuern** lassen, also weder Beidrehen noch ablaufen können. Das sind alle Schiffe zwischen 1) und 2).

## III Sturmtaktik

### Bis ~ Bft 9

Alle mir bekannten Autoren stimmen darin überein, dass normale Wellen (ohne Brecher und besondere Steilheit) ungefährlich sind.

Im Prinzip ist es daher **gleichgültig**, welche Taktik man anwendet, **solange die Seen nicht brechen**.

Anders sieht es aus, wenn nicht genügend Seeraum vorhanden ist. Dann verbleiben als Möglichkeiten:

- Gegenan segeln, evtl. mit Motorunterstützung.
- Beidrehen? Das Schiff wird dennoch Höhe verlieren. Diese Taktik kann also nur zeitlich begrenzt angewendet werden.
- Dasselbe gilt für Schleppbremsen, Fallschirm-Anker oder die Jordan Schleppbremse.
- Anker ausbringen als letzte Möglichkeit.  
Voraussetzung: 30 - 50 m Kette plus (!) Nylon-Leine in gleicher Länge (oder beides länger).  
Eine Nylon-Leine ist elastisch und kann die Vor- und Rück-Bewegungen während des Wellendurchgangs abfedern, Kette allein nicht.

### Ab ~ Bft 10 wird es ernst!

Kritisch wird es bei **Wellen mit Brechern**. Schaumkronen sind noch keine Brecher. Brecher von Wellen, die etwa **dreimal so hoch** sind wie das **Schiff breit** ist, können das Schiff zum Kentern bringen.

Das ist im Tiefwasser bei kleineren Schiffen vielleicht schon ab Bft 9 der Fall, bei größeren Yachten etwa ab Bft 10.

**Sich treiben lassen** (Lying a-hull, Lying barepoles)

#### Technik

Man nimmt alle Segel weg, setzt das Ruder mittig fest und überlässt das Schiff Wind und Wellen.

Die meisten Yachten werden etwa im Winkel von 100 bis 120° zur See liegen und abtreiben.

**Dr. Jens Kohfahl** schreibt (in „Schwerwettersegeln – Sturmtaktiken“, TO, Juli 2008):

*„Die Methode, dass ein Schiff sich selbst überlassen wird, ... wird allgemein als gefährlich eingeschätzt. ... Die Tatsache, dass sich selbst überlassene Schiffe noch nach Monaten ... irgendwo gefunden oder gestrandet waren, spricht nicht für diese Methode, sondern untermauert die Tatsache, dass Schiffe oft zu früh aufgegeben und die Crew ... abgeborgen wurde.“*

**Dashew** meint lapidar:

*„If the waves are not breaking, lying ahull is fine. If they are breaking, monohulls are asking for a rollover.“* ... sie bitten förmlich darum, umgedreht zu werden.

Dem wäre nichts hinzuzufügen ... gäbe es da nicht Wilfried Erdmann.

#### Wilfried Erdmann:

*„Wehte es mit 10 Beaufort, und entwickelten sich die Seen zu Brechern, war es an der Zeit, alles Tuch zu bergen. ... Jetzt blieb mir nichts anderes übrig, als dem Wetter passiv zu begegnen. Ich überließ das Boot den Elementen. Das hieß, es trieb mehr oder weniger quer.“*

*Als kuttergetakelte Slup lagen wir meistens im 60-Grad-Winkel von achtern zu den Wellen*

*– unter Topp und Takel ... Das Boot torkelte hilflos durch die aufgewühlte See.“* (aus: „Segeln mit Wilfried Erdmann“)

Allerdings äußert er sich auch anders. (Vgl. Gegenan segeln und Ablaufen.)

**Wilfried Erdmanns** schlimmster Sturm im Agulhas-Strom:

*„Der Sturm wird zum Orkan. ... Bei Windstärke Neun nehme ich alle Segel weg, verkrieche mich unter Deck und lasse das Schiff quer zu den Brechern treiben. Die Pinne ist mit Gummistropfs mittschiffs festgezurt. Steile, harte Wogen begraben das Schiff unter Tonnen von Wasser. Ich setze mich an die Pinne, um jede einzelne Welle auszusteuern. Doch nach einigen Stunden muss ich aufgeben. Ich schaffe es nicht, das Ruder zu halten, auch nicht mit beiden Händen. Ich kann in dem Inferno um mich herum auch kaum erkennen, aus welcher Richtung die Wellen kommen. Außerdem habe ich Angst, einer der Brecher könne mich aus dem Cockpit zerren und in die See waschen. Ich kuppelte die mechanische Selbststeuerung wieder ein und hangele mich in die Kajüte, lege mich auf den Boden und erstarre. ... Zwei volle Tage tobt das Wetter, dann hat es sich ausgeweht...“*

[www.wilfried-erdmann.de](http://www.wilfried-erdmann.de)

(Link: „Allein gegen den Wind, meine Nonstop-Weltumsegelung“ auf „[spiegel.de/eines\\_tages](http://spiegel.de/eines_tages)“)

Erdmann hatte keine andere Wahl. Im Rückblick schreibt er:

*„Es bleibt nur eins: möglichst vor dem Wind treiben. Ohne ein Stück Segeltuch. Eventuell auch mindestens 30 Meter lange Tauere zur Geschwindigkeitsminderung achtern nachschleppen.“*

(„Allein gegen den Wind“)

#### Kommentar

Auch wenn Erdmann davongekommen ist, ich würde mein Schiff nicht treiben lassen, solange es Alternativen gibt.

Zu deutlich habe ich Dashew im Ohr: Treibende Schiffe wollen umgedreht werden. Alle Autoren stimmen in diesem Punkt überein.

#### Beidrehen (Heaving to)

Als wir vor Jahren in Elba lagen, wurde ich von einem italienischen Skipper mit einer wundervollen, alten Zwei-Mast-Yacht eingeladen, mitzusegeln. Es war Vergnügungs- und Übungssegeln gleichzeitig bei etwa 6 - 7 Bft.

Irgendwann drehte der Skipper bei und erklärte, man könne sogar einen „uragano“, einen Orkan, in dieser Weise abwettern: Beidrehen ... „basta!“

Ich führe diese Episode bei als Beleg, dass bei großen Langkieler Beidrehen auch bei extremen Windstärken eine erprobte Überlebenstaktik ist. Sie scheint in Vergessenheit zu geraten. Damals war in den deutschen Segelzeitschriften viel die Rede von „aktivem“ im Gegensatz zum „passiven“ Segeln. Natürlich wollte ich als junger Mensch „aktiv“ leben und auch „aktiv“ segeln. „Passiv“ kam nicht in Frage!

Heute weiß ich, dass man in Extremsituationen einhand oder mit kleiner Crew nur überlebt, wenn das Schiff allein für sich sorgen kann.

Welch dumme Beeinflussung durch positiv-aufwertende und negativ-abwertende Benennung!

### Technik

Am-Wind-Kurs unter Groß und Fock, dann Wende wobei die Fock nicht übergeholt wird sondern stehen bleibt. Nach der Wende Ruder etwas nach Luv (Pinne nach Lee). Die Wirkung von Fock und Groß heben sich auf. Das Schiff treibt nahezu quer zu den Wellen ab.

Bei sehr starken Winden kann auch die Sturmfock allein gesetzt sein. Das fehlende Groß wird dann durch den Schiffsrumpf kompensiert, der als Segel wirkt.

### Wirkungsweise

Der abtreibende Rumpf einer Schwer-Displacement-Yacht erzeugt eine Zone verwirbelten Wassers („slick“), in welches die Brecher stürzen (sollen), ohne das Schiff zu erreichen.

Flache Schiffe, Kurzkieler, erzeugen wenig oder keine Wirbelzone. Für sie kommt Beidrehen als Sturmtaktik deshalb nicht in Frage.

Schiffe mit tiefem Rumpf und geteilten Lateralplan erzeugen vielleicht nicht genügend Slick. Gesicherte Werte gibt es nicht.

### Dashew:

*„The heavy-displacement, full-keel boat ... might (kann vielleicht) create a slick to windward ... Very few (if any) (falls überhaupt welche) modern yachts create a slick – or enough of one to be valuable in these conditions. ...“*

### Langkieler

Man kann den Winkel zu den Wellen dadurch beeinflussen, dass man die Segel-Balance verändert

- Mehr Fock (oder weniger Groß): das Schiff fällt etwas ab
- Weniger Fock (oder mehr Groß): das Schiff legt sich spitzer zu den Wellen.
- Manchmal genügt, das Groß aufzufieren oder dichter zu holen.

### Dashew:

*“In breaking seas, you`ll want to have the bow as close to the seas as possible. ... the best angle in heavier weather is the closest angle to the wind, with oscillations down to 50 degrees.“*

**Helmut van Straelens** Bericht „**Beidrehen im Orkan?**“ (in: Trans-Ocean, 10/2007) als eindrucksvolles Beispiel für Beidrehen in einem Orkan mit einem Langkieler:

Er war bei seiner Querung des Golfstroms auf der Fahrt von Annapolis zu den Bermudas mit seiner SJ „Josef Haydn“, einer Skorpion IIIA, gebaut bei Feltz in Hamburg, zunächst abgelaufen. Nach 24 Std. am Steuer und einem zunehmenden Wind, der am Schluss Orkanstärke erreichte, drehte er, total erschöpft, bei: *„Der zweite Brecher steigt ein, schwemmt mich beinahe fort. Ich halte das schwer arbeitende Schiff gerade noch auf Kurs.“*

*Ich kann kaum mehr etwas sehen, die Luft ist voll Wasser .... Ich*

*kann kaum mehr denken. Ich muss irgendetwas tun! ...*

*Beidrehen? Bei diesen irrsinnigen Bedingungen? Sind wir nicht innerhalb weniger Sekunden überrollt?“ ...*

Helmut gelingt es, das Schiff zu wenden und beizudrehen.

*„Nun beginnt die Jacht quer zum Wind zu driften ... Der ungeheure Winddruck presst das Schiff in eine atemberaubende Schräglage ... Das Schiff bewegt sich auf und ab, wie in einem heftigen Fahrstuhl ... Ihr langer Kiel erzeugt eine Wirbelschlepppe, gegen welche die Brecher anlaufen wie an einen Strand, sich totlaufen, zusammenstürzen. ... Es ist wie ein Wunder.“*

Der berühmteste Segler von Schwerdisplacement-Yachten, **Bernard Moitessier**, äußert sich zum Beidrehen:

*„In den hohen südlichen Breiten wird ein Sturm aus Ost keine ungewöhnlich hohen Wellen aufwerfen, selbst wenn er sehr stark bläst. In solcher Situation ist es durchaus möglich, denke ich, beidreht liegen zu bleiben ohne Gefahr zu laufen, von einem großen Brecher überrollt zu werden. Diese Brecher würden nur mäßige Höhe erreichen, und das Schiff könnte den Schutz seiner eigenen Luvwirbel nutzen, gleichgültig ob es sich um ein 12-Meter-Schiff oder um ein viel kleineres handelt. .... Die seitlichen Wasserwirbel des treibenden Schiffs glätten die brechenden Kämme, so wie es auch eine Ölschicht tun würde. Unsere Situation sieht natürlich ganz anders aus, wenn der Sturm aus West bläst, aus der gleichen Richtung wie die große Dünung, die in den hohen südlichen Breiten immer läuft. Unter dem Druck eines kräftigen Sturms kann diese Dünung schnell gewaltig werden und gigantische Brecher aufbauen, auf die der Luvwirbel eines beidrehten Schiffes überhaupt keine Wirkung hat, jedenfalls nicht der eines schweren 12-Meter-Schiffes.“*

*Auf der Nordhalbkugel sind die Wellenkämme, die von Weststürmen aufgeworfen werden, grundsätzlich weniger hoch ... Hier kommt es deshalb selten vor, dass beidreht liegende Yachten übel zugerichtet werden, aber selten bedeutet eben nicht niemals...“*

*In dem Buch `Schwerwettersegeln` (Anm: von Adlard Coles) sieht man Fotos von brechenden Wellenkämmen, die von absolut keiner beidreht liegenden Yacht hätten abgeritten werden können. Diese Fotos sind auf dem Atlantik gemacht worden, zwischen 30° und 35° nördlicher Breite.“*

(aus: Moitessier, „Weite Meere, Inseln und Lagunen“)

### Beidrehen als Möglichkeit, Kraft zu schöpfen

Bei nicht brechenden Seen ist das eine anwendbare Taktik auch für Kurzkieler. Aber sie ist zeitlich begrenzt.

### Gefahren

#### - Keine Wirbelzone bei Leichtdisplacement-Yachten

*„Der größte Vorteil moderner Yachten ... ist ihre Manövrierfähigkeit. Niemals beiliegen ... ein Niederschlag wäre die wahrscheinliche Folge.“*

(aus: Barry Pickthall, „Blauwassersegeln manual“)

Das Kapitel „**Heaving to as a storm tactic**“ bei Wikipedia (2013) mit der Aussage *“Not one of the hove to yachts were capsized or suffered any serious damage.“* - im Fastnet-Sturm nämlich - ist grob irreführend.

Als Gegenbeleg nur ein Zitat aus dem Fastnet-Report selbst: *„Two bad knockdowns while hove to.“*

#### - Unfreiwillige Wende:

Wenn man den Winkel zur See zu spitz wählt, kann das Schiff durch eine Welle, die aus dem Muster fällt, auf den anderen Bug gedrückt werden. Dann liegt man plötzlich breitseits zu den Wellen, ohne Abdrift. Eine sehr gefährliche Situation!

### - Frontdurchgang, Kreuzseen

Wenn die Wetterfront durchgeht, gibt es eine Winddrehung um 90 Grad. Diese Windrichtungsänderung erzeugt Kreuzseen. Stand zu Beginn des Sturms der Wind aus SW, weht in der nördlichen Hemisphäre der Wind nach dem Frontdurchgang normalerweise aus NW. Das Boot sollte so liegen, dass es jetzt den Winkel dieser Windrichtungen halbiert, also mit dem Bug nach W zeigt. Bei nw.lichen Winden wäre dies der Backbordbug. Liegt es auf Stb-Bug hätte es den alten Schwell von schräg achterlich oder sogar querab.

Man muss zudem bedenken, dass sich die Wellensysteme überlagern, die Wellenhöhen sich summieren können.

#### Dashew:

*"If the seastate is not threatening, the passage of the front is simply a sign to resume (beibehalten, wieder aufnehmen) your course. But if you are dealing with breaking waves, the passage of the front may bring on the most dangerous phase of the storm, where you now have to deal with crossing seas. In this situation passive tactics – such as being hove to or lying to a sea anchor – may have to be changed to those which are more active, so you can maintain better wave alignment."*

Diese Überlegungen gelten sicherlich auch für Langkieler.

#### Mein Fazit

Der Bericht von Helmut van Straelen hat mich überzeugt. Ich würde mit einer großen, schweren Langkielyacht und reduzierter Mannschaft beidrehen, unter fast allen Bedingungen.

Wesentlich ist, dass man nicht am Steuer bleiben muss; die Yacht sorgt für sich allein. Problematisch wird es vielleicht bei einem Frontdurchgang.

Meine Lösung hieße dann: JSD (Jordan-Schleppbremse). Darüber später.

Für Fahrtenyachten, die eher dem Leichtdeplacement-Design zuzurechnen sind, dürfte Beidrehen ab einer gewissen Windstärke sehr problematisch werden: die Yacht liegt mit der verwundbarsten Seite, nämlich mit der Breitseite, quer zu den Brechern.

Auch bei Yachten mit „gemäßigtem Langkiel“, würde ich bei extremen Bedingungen nicht ohne weiteres beidrehen. Weiß man, ob sich die nötige Verwirbelungszone ausreichend bildet?

Man müsste zuverlässige Berichte kennen, die auf die eigene Yacht übertragbar sind.

### Gegenan segeln (Beating, beating to weather)

#### Voraussetzungen

Man braucht ein starkes, gut kreuzendes Schiff. Ideal wären Fin-Kiel, Spatenruder, scharfer Bug und ein entsprechendes Rigg plus Segel. Der Rumpf sollte frei von Bewuchs und das Gewicht möglichst zentriert, also Bug und Heck möglichst leicht sein.

Wichtig ist, dass das Schiff im entscheidenden Moment Höhe machen kann. Deshalb ist das Groß (3. Reff) wichtiger als die Sturmfock. Ein Trysegel ist eher weniger geeignet, weil es bauchig geschnitten ist.

Eine Bedingung ist, dass man die Wellen sieht. Das ist nachts im Norden wahrscheinlicher als im Süden.

Um die Windrichtung auch nachts zu erkennen, sind möglichst dunkle Flaggen unter beiden Salingen hilfreich.

#### Technik

Nach Durchgang der Welle den Wellenabhang schräg hinabsegeln, Schwung holen (evtl. kurz abfallen), dann anluven und den

neuen Wellenberg hinauf hoch am Wind. Auf dem Wellenkamm das Schiff drehen (abfallen), damit es nicht über den Kamm hinauschießt und wieder hinab, schräg ins Tal.

#### Geschwindigkeit

Nicht zu schnell! Das Boot muss gut zu steuern sein und darf nicht über die Kämme schießen, muss aber genug Kraft haben, um den Schaumkronen am Wellenkamm genug Wucht entgegenzusetzen zu können.

#### Optimale Segelfläche

##### Dashew:

*"... the norm is to set up for the gusts (Böen). This means you are somewhat underpowered during the average wind strengths and extremely underpowered in the lulls (Windloch)."*

Die meisten Autoren schreiben, dass Gegenan ab 9 Bft, spätestens ab 10 nicht mehr anwendbar sei. Ich selbst bin bei Bft 9 problemlos gegenan gesegelt, unter Aries und mitlaufendem Motor.

Unter Selbststeuer: bei größeren Wellen eingreifen und das Schiff spitzer zum Wind bringen.

Mein Freund *Horst Oelerich* segelte mit einem modernen Kurzkieler gegen 10 Bft an, weil in seinem Rücken die Doggerbank lauerte. Er hatte mehrfach Wasser im Cockpit, aber er konnte die Position halten.

##### Dashew:

*"... given the correct sails, a good helmsman or two, and a boat that is efficient to windward, there are many situations where beating to weather with just enough speed for good steering control is the best survival tactic."*



Der Lifebelt sitzt, die Yacht liegt gut auf Kurs.

#### Brechende Seen

##### Dashew:

*"However, if the seas are breaking, and speed is necessary for good steering response, (and perhaps for blasting through the crests (= explodieren, schießen), then you need ... enough sail area to keep you moving in the lulls."*

#### Gegenan mit Motorunterstützung

Die Maschine kann dem Schiff evtl. den nötigen Schub geben.

##### Voraussetzungen:

- sauberer Kraftstoff und sauberer Tank; ideal wären zusätzlich zwei parallele, umschaltbare Dieselfilter
- Kühlung: Nicht jede Maschine verträgt Krängung.

**Dashew:**

„Using the engine ... it provides (liefern) the extra thrust (Kraft, Schub) that is occasionally required to get your bow through a breaking crest.“

„In many situations motorsailing may just be the ultimate storm tactic. Consider the advantages:

- quickly variable speed control.
- improved slow-speed rudder efficiency.
- the ability to take breaking crests at a tighter angle than is possible by sails alone.
- possibility of eliminating the storm jib, which means you can sail closer to the wind without risk of getting caught aback. For vessels that are inefficient to windward it may be the only way to sail upwind in storm conditions.“

**Gefahren****- Brecher**

... durch den Brecher nach hinten gerissen werden; die Yacht wird nach hinten beschleunigt und landet im Wellental.

**- Frontdurchgang, Kreuzseen**

Es gibt immer einen Bug, der günstiger zu den Wellen liegt.

**Dashew:**

„With breaking crests the best tack (Bugseite beim Segeln) will typically be the one which takes you most directly up the crest. With crossing seas (Kreuzseen), in breaking conditions you will need to choose the tack which allows you to adjust course into the cross sea if that is necessary.“

**Wo ist die Grenze des Gegenan-Segelns?****Helmut van Straelen:**

„Hättest Du Dir vorstellen können, dass man bei diesen Bedingungen (Bft 12) auch gegenan hätte segeln können?“

„Nein auf keinen Fall! ... Gegenan mit einem schweren Langkiewler bei diesen Bedingungen – unmöglich!“

lag 60 bis 70 Grad zum Wind. ... Festes Wasser kam unter diesen Bedingungen nicht an Deck – nur Gischt. Bei dieser Sturmseegelei hielt die mechanische Windsteueranlage (Aries) souverän den Kurs.

Legte der Sturm an Stärke zu, zeigte sich gleichzeitig schäumendes Wasser an Deck und schoss die Gischt gelegentlich bis zum Heck, war es höchste Zeit die Segel zu kürzen. Ich nahm die Sturmfock weg. Und weiter ging es nur unter leicht gefiertem Rest Großsegel ... gegenan. Mit dieser Taktik hielt ich zumindest die häufigsten benutzte Lösung um abzuwettern.“

„In der Kap-Region probierte ich bei schwerem Wetter ... mit Sturmsegeln gegen Wind und Wellen (zu segeln). Das Schiff machte gute Fahrt, vibrierte aber wahnsinnig und hämmerte heftig mit dem Bug in die See. ... Ich gab das Gegenansegeln – also die Brecher mit dem Bug zu nehmen – recht schnell auf.“

**Barry Pickthall:**

„Am Schlimmsten wird es, wenn durch eine Winddrehung eine hässliche Kreuzsee entsteht. Wenn eine dieser Kreuzseen über die zugrunde liegende Dünung steigt, kann sie sich zu einer Monsterwelle mit steil abfallender Rückseite entwickeln. ... Auch wenn der Rudergänger auf dem Kamm dann abfällt, fällt die Yacht wie ein Stein in das folgende Wellental. ... - deshalb sind die „Global Challenge“-Yachten auch wie Panzer gebaut!“

(Barry Pickthall, „Blauwassersegeln manual“)

Anm.: Das letzte „Global – Challenge“-Rennen fand 2008 statt, um die Welt von E nach W. Die Yachten waren eigens dafür gebaut, aus Stahl, 72 ft (22 m), 40 t, bemannt mit 11 Mann plus Skipper.

**Mein Fazit**

Ich halte viel von der Gegenan-Taktik, jedenfalls bis zu einem gewissem Seegang. Man kann die Selbststeueranlage benutzen, muss allerdings an Deck bleiben, um korrigierend einzugreifen bei sehr steilen Seen.

Ich habe den Motor bei meinem Island-Sturm mit Bft 9 (und kurze Zeit mit 10 Bft) im Standgas eingekuppelt mitlaufen lassen und, wenn nötig, Gas gegeben.

Ich denke, auch Bft. 10 wären in dieser Weise noch beherrschbar gewesen. (Meine Yacht: 37 Fuß, moderne Fahrtenyacht, 7 t)

Was aber, wenn sich die Bedingungen verschlechtert hätten oder ich nicht mehr in der Lage gewesen wäre zu steuern?

Ich hatte meine Yacht für diesen Törn mit einem Jordan-Series-Schleppanker ausgerüstet und die Yacht im Heckbereich so gut als möglich verstärkt, hätte also wenigstens eine weitere Option gehabt.

**Ablaufen** (Running off, Lenzen)

Lenzen = „mit kleinster Besegelung oder ohne jedes Segel ... vor dem Sturm herlaufen.“ (Claviez, Seemannisches Wörterbuch)

**Ablaufen unter blanken Masten** (Running bare poles, Lenzen vor Topp und Takel) ... ist das Endergebnis, wenn die Segel immer weiter verkleinert, schließlich ganz weggenommen werden. In Deutschland wird diese Technik üblicherweise nicht eigens hervorgehoben, der Fastnet-Bericht dagegen klassifiziert sie als gesonderte Sturmtaktik.



Noch wartet die Sturmbesegelung auf ihren Einsatz, doch gute Vorbereitung ist wichtig bei Sturm.

**Wilfried Erdmann** auf seiner Weltumsegelung gegen den Wind:

„Bis Windstärke 8 und entsprechendem Seegang ließ ich segeln. Das bedeutet: Ich hatte Sturmfock gesetzt und das Groß dreifach gerefft ... Ich machte damit noch Fahrt voraus. Um 3 Knoten. Und

Einen Eindruck erhält man, wenn man sich das Kurz-Video ansieht auf: [sailingwithalbie.blogspot.com](http://sailingwithalbie.blogspot.com)

#### Hal Roth:

„When there`s too much wind for heaving-to or lying a-hull, the next step is to run off ...“

#### Dashew:

„Assuming you have sea room to leeward, running off at speed under control offers one of the safest ways of dealing with breaking seas.“

Trotzdem ist Ablaufen das umstrittenste Thema in der Segelliteratur. Ich unterteile in 3 Kapitel.

- 1) Ablaufen mit Rumpfgeschwindigkeit
- 2) Beschleunigungen über Rumpfgeschwindigkeit
- 3) Ablaufen mit sehr hoher Geschwindigkeit (Surfen)

#### Voraussetzungen

- Das Schiff muss sich gut steuern lassen: moderne Yachten mit Fin-Kiel, Spatenruder und flachem Rumpf sind gut geeignet, Schiffe mit tiefem oder scharfem Vorfuß (V-Form) graben sich ein und drehen nicht schnell genug.

„Gut steuerbar“ darf nicht nach persönlichem Gefühl beurteilt werden. „Gut steuerbar“ heißt, dass das Schiff sofort und auf den geringsten Ruderausschlag reagiert, ohne dass man Kraft aufwenden muss. Auch bei hoher Geschwindigkeit, auch bei Schräglage.

- Langkieler sind eigenwillig; wenn sie einmal einen Weg eingeschlagen haben, sind sie kaum mehr umzustimmen:  
„Was heißt kursstabil! Wenn`s drauf ankommt, krich`ste den Zossen nech rümm!“

(Herr Erwin Oelerich, mein Lehrer und Mentor)

- Der Steuermann muss sehr konzentriert steuern; deshalb muss er in der Regel bald ausgewechselt werden, spätestens nach einer Stunde. Man braucht also wenigstens zwei, besser mehrere gute Steuerleute.

#### Technik

- Beim Ablaufen kommt es darauf an, die Yacht möglichst im rechten Winkel zu den Wellenkämmen zu halten.
- Dazu ist es vorteilhaft, Segel möglichst weit vorne zu setzen und das Groß wegzunehmen. Dadurch wird die Steuerfähigkeit verbessert, weil der Abstand Segelschwerpunkt – Ruderschwerpunkt vergrößert wird.
- Haben die Wellen eine gewisse Höhe erreicht, decken sie u. U. den Wind ab, wenn sich die Yacht im Wellental befindet. Deshalb ist es vielleicht besser, dann die Rollfock zu setzen anstatt der Sturmfock.
- Wenn die Welle das Schiff überholt, wird die Ruderwirkung für einen Moment neutralisiert.

Als wir mit einem 28-Fuß-Schiff im Golf du Lion vor Bft. 9 bei einer Wellenhöhe von ~ 4,00 m nur unter Fock abliefen, war das Problem nicht, in den Voraus- Wellenrücken zu laufen, sondern die Steuerfähigkeit unmittelbar beim Durchgang des Wellenkammes zu behalten. Ursache: Die Orbitalbewegung der Yacht (und des Ruders). Dadurch verliert das Ruder seine Anströmung. (Gut veranschaulicht bei Wikipedia: Orbitalbewegung.) Die Fock zog das Schiff in dieser Phase geradlinig nach vorne.

- Ein Mittel, ein gierendes Schiff bei sehr viel Wind einigermaßen auf Kurs zu halten, ist evtl., die Sturmfock mittig zu setzen, also beide Schoten anzuholen. Der Wind muss so stark sein, dass Segel zum Vortrieb nicht mehr nötig sind.
- Wichtig ist wiederum, dass der Steuermann die Wellenkämme oder wenigstens die Windrichtung erkennen kann.

## 1) Ablaufen mit Rumpfgeschwindigkeit

#### Kurzkieler

##### Wilfried Erdmann:

„Letztlich stellte ich fest: Egal, wie hoch und lang die Seen liefen, mein Boot verhält sich am besten, wenn es mit raumem Wind unter Segeln abläuft. ... Das bleibt meine Sturmtaktik: Rumpfgeschwindigkeit fahren, kleine, verteilte Segelflächen führen.“

Bug und Heck waren „... fast leer geräumt, um diesen Sektionen mehr Auftrieb zu geben. Durch das leichte Gesamtgewicht des Bootes nahm KATHENA NUI schnell Fahrt auf und somit den Brechern einen Teil der Kraft.“

„Entwickelte sich der Wind zum orkanartigen Sturm, und deckten überkommene Brecher das Boot mit schäumendem Wasser ein, wählte ich die Alternative vorhergehender Fahrten: ich setzte eine winzige Sturmfock ... und lief vor den Wellen ab. Darauf achtend, nicht schneller als Rumpfgeschwindigkeit zu sein. Das Boot ließ sich mit dem Fetzen Segel steuerfähig halten. ...

Diese Kurse – mit raumem oder achterlichen Wind – steuere ich immer per Hand.“



Auch Schwerwettersegeln kann geübt werden.

#### Langkieler,

**Helmut van Straelen** lief zunächst mit seinem schweren Langkieler vor den Wellen ab; er hatte eine winzige Orkanfock gesetzt.

„Das Schiff wurde mit jedem Wellendurchgang zuerst mit dem Heck angehoben. Dann sah ich von meinem Platz hinter dem Steuerrad in das Wellental hinab, in welches das Schiff hineinzuschließen schien. Das war der gefährlichste Augenblick, weil das Ruder immer einen Augenblick wirkungslos war.“

Dann hob die Welle den Bug. Manchmal war der Bug, oben auf der Welle, 1 bis 2 m total frei und nickte dann ordentlich nach unten.“

Hattest Du Probleme mit der Geschwindigkeit?

„Nein. Weil das Boot so schwer war (20 t), kam es langsam in Gang und hatte keine Tendenz zum Unterschneiden. Sie rauschte zwar mit mehr als Rumpfgeschwindigkeit (ca. 10 kn) das Tal runter. Aber sie schnitt durch den sehr vollen Bug nicht in die



Grau und meterhoch türmen sich die Wellen bei Starkwind auf.

nächste Welle. Eine Superkonstruktion von Karl Feltz!“

Hat man die Wellenkämme noch gesehen? Es war Nacht, Gischt!

„Absolut keine Sicht! Steuern nur nach 'Arschgefühl' und elektronischen Windanzeiger. Ein sehr wichtiges Instrument bei Sturmfahrt! Habe ich sehr zu schätzen gelernt.“

## Gefahren

### - Querschlagen

Für alle Yachten besteht die Gefahr des Querschlagens, wenn die Yacht schräg zur Welle gerät, durch einen Brecher aus dem Kurs geschoben oder auch nur einseitig ein Ende der Yacht angehoben wird. Eine gut steuerbare Yacht kann ohne Probleme wieder auf Kurs gebracht werden, eine schlecht zu steuernde eher nicht. Sie bricht aus, legt sich quer zur Welle und wird u. U. durch die nachfolgende See umgedreht.

### Dashew:

„In survival conditions, the key point is having the boat's axis aligned at right angles to the wave. It reduces the chance of the wave grabbing the stern quarter and rotating it around, starting a broach (Querschlagen) or roll.“

### Dashew über Schwerdisplacement-Yachten:

„This type of vessel is difficult to steer downwind in heavy going ... and is at extreme risk in a broach. With such a design there is no choice but to adopt a slow-down approach to the elements.“

Das hieße für diese Yachten, Leinen nachzuschleppen oder moderne Schlepptbremsen (z. B. den Galerider, siehe dort).

(Zur Erleichterung des Verständnisses der englischen Zitate - auch anderer Autoren - habe ich bei weniger üblichen Wörtern die Bedeutung in Klammern hinzugesetzt, ebenso bei Maßangaben und bei Umrechnungen.)

Dr. Hans Lampalzer

## Abschied vom eigenen Boot

### Das Wasser war schon immer meine Sehnsucht. Auf der Flucht im vorletzten Kriegsjahr 1944 hatte ich in meinem Schulranzen ein kleines Segelboot.

1976 konnte ich dann meinen Traum von einem eigenen Boot tatsächlich realisieren. Während eines Urlaubs mit der Familie sahen wir auf einer Werft eine JAGUAR 22. Wir nahmen sie auf einem Hänger nach Deutschland mit. Damit begannen unsere



Auf dem Weg über den Großen Teich - mit der Winddrift IV.

Segeljahre. Anfangs auf dem Moselstausee, dann in Holland und ein Jahr später ein Törn von Italien nach Korsika. Wie heißt es so schön: Alle Segler sind fußkrank. Schon zwei Jahre später gab es eine *Winddrift II* (24 Fuß). Mit diesem Boot segelten wir, da es trailerbar war, in der Vor- und Nachsaison in Holland. In den Sommerferien ging es jedes Jahr in das damalige Jugoslawien und sogar noch weiter nach Süden bis ins Ionische Meer hinein.

1986 wuchs unser Boot, 30 Fuß sollten es jetzt sein. Für uns damals ein richtiges Dickschiff. Als Familiencrew überführten wir es im Jahr darauf von Italien in die Türkei. In knapp drei Wochen schafften wir es bis nach Marmaris, wo wir einen kleinen Liegeplatz fanden. Damals gab es dort noch keine Marina. Wo heute tausend Schiffe liegen, war eine verkommene Lagune mit einigen Wracks.

Für die nächsten 13 Jahre wurden nun die Türkei und Griechenland unser Revier der Wahl. Einsame Ankerplätze gab es jede Menge. Auf den Törns Richtung Syrien und Nord-Zypern waren wir fast immer das einzige Boot. Aber auch die griechischen Inseln in der Ost-Ägäis waren unsere Ziele. Abends konnten wir in warmen Grotten gewässern baden. Manchmal gab es zwar auch einen harten Meltemi, doch war der meist taktisch gut zu meistern. Damals konnte man noch in die Unterwasserwelt der versunkenen Städte mit ihren römischen Kaianlagen tauchen und die paradiesische Unterwasserfauna und Flora bewundern. Meine Frau war immer so fasziniert vom Segelleben, dass ich nur staunte. Selbst in harten Situationen war sie, vor allem am Ruder, die Steuerfrau.

Wenn ich zurückdenke: Ohne GPS galt es alle Strecken zu bewältigen und immer sicher anzukommen, man kann es sich heute kaum noch vorstellen.

Nach dem Berufsende wuchs das nächste Boot noch einmal um 7 Fuß: *Winddrift IV*. Jetzt hatten wir zwei Zeit für lange Fahrten. Wir erkundeten das westliche Mittelmeer einschließlich Tunesiens. Die Kultur auf dem Festland und den Inseln war ein wichtiger Bestandteil unserer Törns. Eine herrliche Zeit war das! Schließlich ging es hinaus durch die Straße von Gibraltar in den Atlantik. Andalusien, die Algarve – dann Madeira und die Kanaren. Vier Jahre entflohen wir dorthin dem kalten, deutschen Winter. Alle Inseln wurden zu Wasser und zu Lande erkundet. Viele Freundschaften mit Seglern entstanden während dieser Zeit.

Wie weitersegeln? Das Mittelmeer kannten wir gut. Bruni meinte: Dann gehen wir jetzt über den Atlantik in die Karibik.

Januar 2002 starteten wir nach guter Vorbereitung von Gomera aus in die Karibik. Zwischenstopp für einige Tage waren die Kapverden. Ein scheußlicher Sahara-Sandsturm ließ uns von dort aus schnell weitersegeln. Wechselhaftes Wetter mit viel Regen und zum Teil starkem Wind folgte zwar, doch kamen wir trotzdem wohlbehalten auf Barbados an. Die Überquerung des Atlantischen Ozeans, in dieser großen Weite und Einsamkeit zu segeln, war und blieb für uns einer der eindrucksvollsten Törns. In den ersten Tagen in der Karibik gab es überraschender Weise unwahrscheinlich viel Regen. Das sollte die Karibik sein? Es wurde aber mit der Zeit alles besser. Von Barbados ging es nach Bequia und dann südwärts nach Trinidad zum "Überwintern". Es wurde ein wirklich schöner Törn inmitten der Inseln.



*Klaus und Bruni Dombrowsky an Bord ihrer Segelyacht Winddrift IV.*

Trotz Piratenwarnung vor Venezuela ging alles gut. Bei Peaks fanden wir einen guten und sicheren Platz.

In der nächsten Saison nahmen wir über Tobago wieder Kurs nach Norden. Am Ankerplatz auf Bequia mussten wir zehn Tage einen Sturm abwarten. Glücklicherweise war es ein toller Ankerplatz. Bei der Weiterfahrt bekam Bruni plötzlich Gesundheitsprobleme. Diese steigerten sich so sehr, dass wir an einen Abbruch des Törns dachten. Sollte dies das Ende unseres Seglerlebens werden? Es fiel uns so schwer, eine Entscheidung zu treffen. Im Hinterkopf tauchten natürlich auch die Gedanken auf, wie lange wir sowieso in der Karibik bleiben wollten. Da wir das Boot nicht zu zweit zurück nach Europa segeln wollten, gab es nur zwei Alternativen: Das Boot per Container zurück zu bringen oder zu verkaufen. Letzteres vielleicht auf einer französischen Insel? Von den Formalitäten der einfachste Weg? Diese Entscheidung beschäftigte uns täglich.

Doch zunächst segelten wir noch weiter bis Antigua. Karibik pur! Zurück in Martinique schlossen wir dann aber trotzdem mit einem Broker einen Vertrag zum Verkauf des Boots. Ein schwerer Entschluss.

Fünf Monate später meldete sich ein Käufer. Wir hatten noch einmal schlaflose Nächte. Entschieden uns aber schließlich, doch zu verkaufen – zumal der Preis stimmte. Die Abwicklung war dadurch, dass Martinique zu Frankreich gehört, völlig problemlos. Zurück bleibt doch ein wenig die Wehmut, nicht mehr auf eigenem Kiel auf den Meeren der Welt unterwegs sein zu können. Aber es entfällt auch die viele Arbeit, die man ständig in die Pflege des Bootes investieren muss. Ein ganz kleiner Trost!

Wir haben uns mit einem Wohnmobil getröstet. Es ist ganz gut, um die Reiseunruhe zu besänftigen. So entdecken wir jetzt noch viele unbekannte Gegenden in Europa. Aber jede Yacht, die wir von Land aus sehen, gibt uns einen kleinen Stich. Das wird wohl so bleiben.



*Die Winddrift III auf ihrem Weg durchs Mittelmeer.*

# Lesestoff fürs Bücherschapp

## Nachlesen beim britischen Segelprofi

**Manchmal will man doch noch einmal nachschlagen oder zumindest etwas dabei haben, in dem man nachlesen könnte. Und was ist dafür besser geeignet als ein Werk von Tom Cunliffe, einem der meist gelesenen und erfahrensten Segelautoren Großbritanniens.**

Sein in England so erfolgreiches Werk „Expert Sailing Skills“ basiert auf seinen regelmäßigen Kolumnen im britischen Segelmagazin Yachting Monthly, in denen Cunliffe sich mit wichtigen Themen der Seemannschaft und Segelpraxis auseinandergesetzt hat. Nun ist sein umfassendes Werk zum Thema Segeln, das in England inzwischen ein fester Bestandteil der Bordbibliotheken ist, auch auf Deutsch erschienen.

Ein Teil der beschriebenen Praxis ist alltägliche Bordroutine und hauptsächlich für den Einsteiger interessant. Doch da Cunliffe äußerst praxisbezogen die einzelnen Themen in Angriff nimmt, lohnt sich ein Blick in sein Buch „Profiwissen für Segler“ auch für Dauersegler und natürlich erst recht für diejenigen, denen noch nicht jeder Griff wie im Schlaf von der Hand geht.



Das vielseitige Bild- und Skizzenmaterial veranschaulicht dabei die unterschiedlichen Gebiete bis ins Detail, sei es die Planung von Nachtfahrten, das Segeln mit Gennaker, Trockenfallen, Schleusen, das Erklimmen des Mastes, das Freimachen eines unklaren Propellers unter Wasser, die verschiedenen Möglichkeiten einen Mitsegler nach gelungenem Mann-Über-Bord-Manöver wieder an Deck zu bekommen oder selbst die Luft-See-Rettung, die keiner wirklich erleben möchte. Dem Briten ist dabei ein wirklich umfassendes Werk gelungen, in dem er nicht den Lehrmeister spielt sondern vielmehr praxisbezogen und mit passenden Beispielen aus der Seglergemeinschaft dem Leser die Möglichkeit gibt, sein Können zu vervollkommen und sich auch im Vorfeld mit eventuell möglichen Fehlern auseinanderzusetzen - Vorrauschauendes Planen und Handeln inbegriffen.

Tom Cunliffe: „Profiwissen für Segler“, Aequator Verlag, München 2015. Hardcover, 218 Seiten, 680 Fotos und Abbildungen – 39,95 Euro, E-Book – 29,99 Euro.

pan

## Familienzuwachs auf Langfahrt

**Darauf haben wir gewartet, endlich noch einmal mehr zu erfahren von dem unglaublichen Seglerleben der Familie Müller Wnuk!**

Vor 14 Jahren sind Nathalie Müller und Michael Wnuk mit ihrer Lady Iron aufgebrochen, um um die Welt zu segeln. Doch daraus wurde nicht ein einfaches „Rund-um“ sondern eine Reise zu Wasser und zu Land und eine Familie, die mit ihren beiden Töchtern Maya und Lena, die unterwegs in Malaysia und Südafrika geboren wurden, lange Zeit ein Leben unter Segeln lebte.

Nach der Geburt der zweiten Tochter folgte eine Pause an Land, doch eben nur eine Pause, dann ging es wieder los – mit Ziel Südamerika.

In „Unter Segeln zu Hause“ erzählen die Ärztin aus Düsseldorf und der Grafiker aus Moers von ihrer lebenslangen Leidenschaft, dem Segeln in weit entfernten Regionen, dem Entdecken der Welt vom Wasser aus, von ihrem zweiten langen Törn mit Landgang. Chile stand an und damit die Umrundung Kap Horns und nicht die Beendigung der Weltumsegelung und die Heimführung ihrer Yacht Iron Lady auf direktem Weg von Buenos Aires aus.



Zwei Jahre wollten sie sich Zeit nehmen für den südamerikanischen Kontinent. Doch dann kam wieder einmal alles anders. Im chilenischen Puerto Montt packt sie das Landfieber – die Anden, der Machu Picchu und der Titicacasee rufen. Doch das Boot, das bleibt. Bis, ja bis..... es vielleicht doch verkauft werden soll. Man ist sich uneinig, auf wunderbare Weise beschrieben, wie all die Abenteuer, auch jene, die sie dann mit dem Erwerb eines neuen Schiffes im fernen Surinam, mit dessen Instandsetzung, den Törns durch die Karibik und irgendwann einmal dem Heimweg erleben.

Durch ihren Humor und ihre Selbstironie machen die TO-Preisträger Nathalie Müller und Michael Wnuk ihr Leben unter Segeln noch mal so lesenswert und so taucht der Leser ein

in ein Abenteuer, von dem er kaum geahnt hätte, dass das eine Familie wirklich leben kann.

Nathalie Müller, Michael Wnuk: „Unter Segeln zu Hause. Eine Familie will Meer“, Delius Klasing Verlag, Bielefeld. Gebunden - 22,90 Euro.

pan

## Kleines Boot auf großer Fahrt

**Es ist kaum zu glauben, aber er hat es wirklich getan und ist mit einem acht Meter langen, geliehenen Holzboot um die Welt gesegelt – einfach so.**

Wofür andere eine jahrelange Vorbereitung, ein durchgetestetes Boot und ein doch eher größeres Budget brauchen, brauchte Sebastian Pieters beinahe nur seinen uns älteren Seglern etwas blauäugig erscheinenden Enthusiasmus. Er wollte in die Welt hinaus und er hat es geschafft, mit gerade einmal 22 Jahren. Da kann beim Leser seines Buches schon einmal leichter Neid aufkommen, ob der Gelegenheit die dieser Jahrzehnte zuvor einfach verpasst hat. Sei es, dass ihm damals der Mut fehlte, die Absicherung nach allen Seiten, das Studium gerade besonders viel forderte oder der Job ja nun zumindest am Anfang an erster Stelle stehen sollte.

Die Zeit lässt sich nicht mehr zurückdrehen und manch einer wird bei dem Gedanken ein überzeugtes Leider seufzen, doch eintauchen in ein solches Abenteuer kann man noch immer, zumindest bequem zuhause im Sessel versinkend, im Cockpit oder in der Koje.

Sebastian Pieters nimmt uns mit auf seine unglaubliche Reise, erzählt vollkommen unpräntiös und dadurch umso authentischer von seinem Abenteuer, davon wie ihm sein ehemaliger Mathematiklehrer sein Boot angeboten hatte, mit den klaren Worten, dass er es schließlich nicht dafür gekauft hätte, dass es im Hafen liege sondern dass es segel. Solch einen Lehrer hätte man haben müssen. Da verlieren Argumente wie wenig Segelerfahrung, Geld- oder Zeitmangel schnell an Überzeugungskraft. Gerade diese Leichtigkeit, diese Spontaneität, der Glaube an die Machbarkeit eines anfangs viel zu groß erscheinenden Projektes fasziniert. Dass man vielleicht hin und wieder noch etwas an der

Sprache hätte feilen oder die Qualität der Bilder im Druck hätte verbessern können, diese Gedanken könnten anfangs aufkommen. Aber nur für einen kurzen Moment. Dann taucht man ein in die Abenteuer und das große Projekt und dann ist es gerade dieser fehlende Perfektionismus, der nicht wirklich fehlt sondern den Leser viel eher berührt und dabei an seine vergilbten Abenteuerbücher denken lässt, die ihn vor langer Zeit selbst zum

Träumen gebracht haben. Das Gefühl kommt auf, dass mehr auf Dauer nicht unbedingt besser ist.

Wie schön ist es da, dass Pieters, der übrigens für seine Reise mit der Medaille des Trans-Oceans ausgezeichnet wurde, uns wieder das Träumen lehrt und für uns die Zeit dabei wieder ein klein wenig zurückschraubt. Wunderbare Lesestunden sind garantiert!

Sebastian Pieters: „Auf acht Metern um die Welt – Grosses Fernweh und kleines Budget“, Aequator Verlag, München 2015. Taschenbuch - 12,95 Euro, E-Book – 9,99 Euro.



pan

## Wie sind sie eigentlich so, die Weltumsegler?

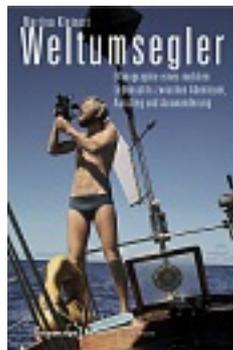
**Und was treibt sie um und wie funktionieren sie denn nun eigentlich wirklich?**

Die Kulturanthropologin und Filmemacherin Martina Kleinert hat nach Antworten gesucht und sich mit dem Phänomen des freiheitsliebenden Entdeckers und Weltumseglers ausgiebig befasst. Denn bei all der Suche nach Ungebundenheit und dem scheinbaren Entgehen von Zwängen, muss gerade der Langfahrtsegler sich doch immer wieder neu disziplinieren und seine Freiheit, sein Loslassen stark einschränken, auch wenn er schon lange seinen Heimathafen verlassen hat.

Martina Kleinert bemüht dabei genauso die Geschichte der modernen Weltumsegelungen wie sie sich auch mit dem Einfluss und den Auswirkungen der großen Segelidole auf den „normalen“ Weltumsegler auseinandersetzt. Wie war es damals in der „guten, alten Zeit“ und wie ist es heute, da die Yachten mit allem Komfort ausgestattet sind und es manchmal den Anschein hat, als ob man die Seefahrt nicht mehr allzu sehr beherrschen müsse.

Die Segler haben sich verändert in all den Jahren und auch ihr schwimmendes Zuhause. Wohnzimmerflair anstelle des nassen

Schlafsacks unter tropfender Luke. Wird das eigentliche Abenteuer dadurch reduziert. Bleiben die Jungen aus und wird das Segeln um die Welt bald nur noch etwas für gutbetuchte Frühpensionäre sein? Und wie funktioniert die Gemeinde der Langzeitsegler untereinander? Wer fährt voraus und „erobert“, wer folgt? Kennt jeder jeden?



Ihre Feldforschungen hat Martina Kleinert vor allem im Südpazifik und in Neuseeland betrieben, aber auch noch in Deutschland weitergeführt und da vor allem in der Geschäftsstelle des Trans-Ocean, der gern geholfen hat, ihr umfassendes Werk mit einer Unterstützung zu den Druckkosten aus der Taufe zu heben.

Ein Buch, das Interesse weckt an all den Hintergründen und Entwicklungen der Langfahrt, und dabei ist es nicht nur etwas für die Wissenschaft sondern vor allem auch etwas für wasserverliebte, träumende und wissbegierige Segler auf der Suche nach den Hintergründen.

Martina Kleinert: „Weltumsegler. Ethnographie eines mobilen Lebensstils zwischen Abenteuer, Ausstieg und Auswanderung“, transcript Verlag, Bielefeld. 29,99 Euro.

pan

# Vom Traum zur Wirklichkeit

**Es gehört schon etwas Phantasie dazu, vier Jahre lang – von 2010 bis 2014 – das komplette Refit eines Segelschiffes unter den derzeitigen Bedingungen in Griechenland umzusetzen. Aber wo ein Wille und ein Traum sind, ist auch ein Weg.**

Wenn, dann sollte es ein älteres Schiff sein, mit Charakter, entsprechender Vergangenheit, Sicherheit und Seetüchtigkeit, was man von den heute noch sehr beliebten Rissen des norwegischen Bootsbauers Colin Archer (1832-1921) behaupten kann. Das bekannteste Schiff des Norwegers ist die *Fram*, mit der Fridtjof Nansen (1861-1930) zum Nordpol gesegelt ist und Roald Amundsen (1872-1928) als erster Mensch den Südpol erreicht hat.

Zu Colin Archers Zeiten kamen viele Lotsenboote nicht mehr von ihren Segeltouren zurück. Dies war der Anlass für ihn, Boote zu entwerfen, die das Lotsen wesentlich sicherer machen sollten. Die Boote waren wegen ihrer Manövrierfähigkeit und Seetüchtigkeit absolute Spitze.

Grundlage all seiner Schiffe war das vom britischen Ingenieur John Scott Russell (1808-1882) gefundene Wellenlinien-Prinzip, dem die während der Fahrt entstehende Bugwelle und Heckwelle zugrunde liegen. Um den Widerstand des Schiffes im Wasser zu verringern, sollte sich das Schiff in seiner Bauart diesen beiden Wellentypen anpassen, was Archer gelang.

Und obwohl er viel Zeit damit verbrachte, die verschiedensten Schiffe zu bauen, wurde er zudem nie seinem eigenen Prinzip untreu, nämlich dass Sicherheit und Stabilität die wichtigsten Faktoren beim Schiffsbau seien. Das ist sicherlich der Grund dafür, dass auch fast 100 Jahre nach seinem Tod noch viele seiner Boote, vor allem Segelyachten, auf den Weltmeeren unterwegs sind.

Seine bekannteste Segelyacht war die 11,8 Meter lange *Storegvi*, von der ab dem Jahr 1867 noch insgesamt 70 Boote gebaut wurden. Prominente Nachfolger, die auch internationale Rennen gewannen, waren unter anderem die RS10 und RS5. Die Ketsch *Colin Archer 2* hat darüber hinaus in ihren 40 Jahren Rettungs- und Lotseneinsatz 67 Schiffe mit 237 Mannschaftsmitgliedern sicher an Land gebracht und 1522 Schiffen auf ihren Reisen auf dem Ozean assistiert.

Insgesamt hat Colin Archer, der 89 Jahre alt wurde, über 200 Schiffe mit seinem bewährtem Riss (70 Yachten, 60 Lotsenboote, 14 Seenot-Rettungskreuzer und 72 andere Schiffe) gebaut – jedes für sich ist ein Juwel der Schiffsarchitektur.

(Mehr Wissenswertes zu Colin Archer und zum Schiffstyp Colin Archer ist im Internet beim Norwegischen Seemuseum SSCA, Sailing Ship Colin Archer und Wikipedia zu finden.)

Nun aber zu meiner Colin Archer Typ Polar 34 mit dem Namen *Solveig*. Auf der Suche nach ihr habe ich jahrelang alle Zeitschriften und Internetangebote von Gebrauchtbooten durchstöbert. Das vorgezogene Rentenalter stand vor der Tür und nun sollte endlich gelingen, was ich eigentlich schon vor 30 Jahren machen wollte. Das kennt man ja und Ausreden gibt es genug!

2009 wurde *Solveig* – den Namen habe ich übernommen – in der Zeitschrift *Yacht* zu einem sehr günstigen Preis angeboten, begründet mit der exponierten Lage in Rethymnon auf Kreta. Der Anzeigentext: „...im guten segelfertigen Zustand, vor zwei Jahren generalüberholt, kleinere Malerarbeiten und kosmetische Ausbesserung notwendig, Abgabe wegen anderer Lebensplanung...“. Der Preis war verlockend, da konnte man nicht viel falsch machen. Ich muss aber gestehen, dass ich mir handwerk-

lich zwar einiges zutraue, aber von Bootsbau nicht viel Ahnung habe beziehungsweise damals hatte.

Ein Billigflieger war schnell gebucht und die Besichtigung vor Ort auf Kreta konnte erfolgen. Der Verkäufer, der zweite Eigner, hatte das Schiff selbst erst vor sechs Monaten vom Erbauer übernommen und nonstop von der Türkei in die EU nach Kreta überführt. Aufgrund anderer Lebensumstände wollte er das Schiff schnellstens verkaufen. Das war meine Chance, den Preis nochmal zu drücken, was sonst so gar nicht meine Art ist.

Ankunft auf Kreta. Das Schiff lag mindestens schon ein Jahr ohne Pflege im Wasser. Es roch nach Öl, Benzin und unterschiedlichsten Gerüchen aus dem Meer, der Duft kroch mir von der Matratze in die Nase und ließ mich nicht schlafen! Wir machten am nächsten Tag eine Probefahrt ohne Wind, aber der Motor sprang sofort an, das war schon mal nicht schlecht!

Der erste Eigner hatte wohl 20 Jahre auf diesem Schiff gewohnt, mit ihm zwei Mal den Atlantik überquert und den Rest der Zeit im Mittelmeer gelegen. Dementsprechend war die kleinste Ecke und jeder Stauraum zugestellt und vollgemüllt. Einige Bodenbretter schwammen und zwar in einem Gemisch aus Öl, Benzin



Es gibt noch viel zu tun, SY *Solveig* nach einem Jahr mit neuem Eigner.

und Süßwasser, sofern man es noch herauschmecken konnte. Schnell wurde mir klar, dass hier ein Eimer Farbe nicht reichen würde, um *Solveig* wieder auf Vordermann zu bringen. Eine vernünftige Inspektion an einem Tag war nicht möglich.

Aber das Schiff gefiel mir vom Schnitt und von der Innenaufteilung mit durchgehender Stehhöhe von 1,95 Meter. Es war eigentlich das, was ich suchte. Ich meine sogar gehört zu haben, dass es mir zurief: „Kauf mich, wir passen gut zusammen!“.

Wir flogen nach Deutschland zurück – ich schlief noch eine Nacht darüber und überwies am nächsten Tag die Anzahlung. Es hätte alles so einfach sein können, hätte ich das Schiff in Deutschland liegen gehabt. Dazu kam noch, dass ich wegen Nachfolgerprobleme im Job erst zwei Jahre später aufhören konnte.

Da das Schiff in diesem Zustand nicht mehr fahrbar war, das Wasser fast schon bis unter die Bodenbretter stand, der winterliche Regen über das undichte Cockpit, das Deck und die Fenster hineintröpfelte und der Motor auch noch streikte, musste ich mir etwas einfallen lassen. Ob man das Boot eventuell vor Ort auf Kreta restaurieren könnte? Griechenland kannte ich nur von einem Urlaub. In Rethymnon lag das Boot längs an der Kai-

mauer, ungeschützt, die ersten Teile waren bereits abmontiert und entwendet worden.

Da ich schon viele Jahre Mitglied im Trans Ocean e.V. war, erkundigte ich mich nach einem TO-Stützpunkt auf Kreta und kam so in Verbindung mit Udo Oesch, TO-Leiter in der Agios Nikolaos (AN) Marina auf Kreta. Udo Oesch ist Bootsbauer und Segelmacher, geboren in der Schweiz, lebt seit 20 Jahren auf Kreta, spricht perfekt Griechisch (er hat auch schon etwas die Mentalität verinnerlicht, was aber auch überlebenswichtig ist!) und betreibt einen kleinen Bootsservice, in dem er selbst mit Hand anlegt.

Ich erzählte ihm meine Story, vom Zustand und Alter des Schiffes, und fragte, ob er mir irgendwie helfen könne, was er erst einmal mit „grundsätzlich ja“ beantwortete.

Ich flog wieder nach Kreta, um mit einem Bekannten von Udo Oesch das Schiff von Rethymnon in das rund 100 Seemeilen entfernte Agios Nikolaos zu überführen. Da der Motor nicht lief, aber die Segel sonstwo verstaut waren, mussten wir versuchen, ihn trotzdem vor Ort zum Laufen zu bringen. Ich hatte keine Ahnung, wie das gehen sollte. Udo besorgte mir einen Griechen vor Ort, der lange bei MAN in Deutschland gearbeitet hatte. Der Mann kam sofort zum Schiff und war sehr hilfsbereit. Mit seiner Hilfe lief der Motor nach drei Stunden, aber leider nicht die griechische Bürokratie. Keinem der 20 Uniformierten in dem kleinen Hafengebäude – ich glaube, ich habe mit jedem von ihnen gesprochen – gelang es, mir zu erlauben, den Hafen zu verlassen. Ich habe nie erfahren, was an meinen Schiffspapieren falsch war. Ich musste aber unverrichteter Dinge wieder nach Hause fliegen. Vier Wochen später schaffte es Udo, das Schiff „freizukaufen“, und ließ es von dem „ehemaligen MAN-Griechen“ und seinem Mitarbeiter unter Motor nach Agios Nikolaos überführen, wo es fast drei Jahren an Land stehen sollte.

Wochen später traf ich Udo Oesch zum ersten Mal persönlich. Wir sprachen über die Yacht und die anstehenden Arbeiten. Ich glaube, seine innere Stimme fragte ihn, wie man nur so verrückt sein könne, einen solch alten Schrotthaufen zu renovieren – und das auf Kreta. Es sind Monate vergangen, bis er gemerkt hat, dass ich es mit dem Refit ernst meine. Viele Wochen habe ich selbst Hand angelegt, um das Schiff von Müll und Unbrauchbarem zu befreien. Ganze zwei Container Abfall kamen zusammen.

Woche für Woche wurde dabei klarer, dass die Grundsubstanz der *Solveig* zwar gut war, aber dass es unweigerlich auf ein komplettes Refit in allen Gewerken hinauslaufen musste und somit auch die Kosten steigen würden.

Viele Fragen kamen in mir auf: Woher soll ich das Material nehmen, wer arbeitet an dem Schiff, wer kontrolliert und überwacht die Handwerker für mich, denn ich musste noch in Deutschland bleiben und konnte nur wochenweise selbst vor Ort sein – doch Skype sei Dank. Die Situation habe ich ausführlich mit Udo besprochen, ihn um Mithilfe gebeten und ihm auch mein Vertrauen ausgesprochen. Natürlich wurde sein Einsatz von mir bezahlt. Aber die vielen Unzulänglichkeiten mit den ortsansässigen Handwerkern, das Beschaffen von Materialien und Bauteilen und das Improvisieren vor Ort (das Besorgen einer kleinen Edelstahlschraube kann schon mal Stunden bis Tage dauern), kann man schlecht mit Lohn ausgleichen, da gehört auch ein großes Maß an gegenseitigem Vertrauen zu. Das Abwägen zwischen unbedingt Notwendigem und Luxus beanspruchte viel Zeit und begleitete uns auf Schritt und Tritt bei jeder Arbeit.

In Griechenland liegt die Arbeitslosenquote teilweise bei 50 Prozent, aber einen richtigen Handwerker zu finden, war Glücksache. Und wenn man ihn gefunden hatte, war sein Kommen nicht gewiss. Um eine Rechnung (wegen der Garantie und Gewährleistung) musste man betteln, „man will ja die da oben nicht noch reicher machen“ war der Tenor. Und das ich zufällig aus dem Land von Frau Merkel kam, war da auch nicht sehr hilfreich, was aus der Arbeitersicht durchaus verständlich war. Grundsätzlich ließ sich aber alles irgendwie regeln (dank Udo Oeschs Einsatz), halt nur auf griechische Art - das kann man alles lernen.

Anfang 2014 war *Solveig* fertig und stand im neuen Glanz vor der Wasserung. Wir haben damit ein sehr schönes Schiff wieder zum Leben erweckt, was auch die vielen TO-Gastlieger und Besucher in der Marina bestätigen. Ganz nebenbei ist *Solveig* auch ein hervorragender Segler, wenn nur nicht die Hafenmanöver – dank Langkieler- wären!

Ohne unseren Stützpunktleiter Udo Oesch wäre ich mit meinem Projekt im Mittelmeer richtig baden gegangen, vielen Dank an ihn!

**Mike Moser**



## Daten der SY Solveig

Ketsch, Langkieler, Spitzgatter LüA 12,9 m inkl. Bugsprit und Heckreling, Baujahr 77, Schale gebaut Werft Shipmakers Hamburg. Volllaminat 10-25mm, Isophthalsäureharz (dadurch osmosefrei) 10,5 t, sehr robust gebaut. 72 m<sup>2</sup> Besegelung, 38 PS Yanmar.

Die wichtigsten Refit-Details

Komplett neu: Innenausbau, Küche mit Ausstattung, Schränke, Polster, Elektrik, Beleuchtung, Batterien, Kabel, Lampen (alles LED-Technik), Kühlschrank, Dusche, Toilette, Warmwasser.

Außen: Ab Laminat neuer Aufbau mit 2 C-Farbe, Heckkorb, Gangway, Fenster, Solarzellen, Masten überholt, alles laufen Gut und Blöcke, neue Winschen und Rollreffanlagen für Genua und Fock, Dinghy motor, 4-Personen-Rettungsinsel.

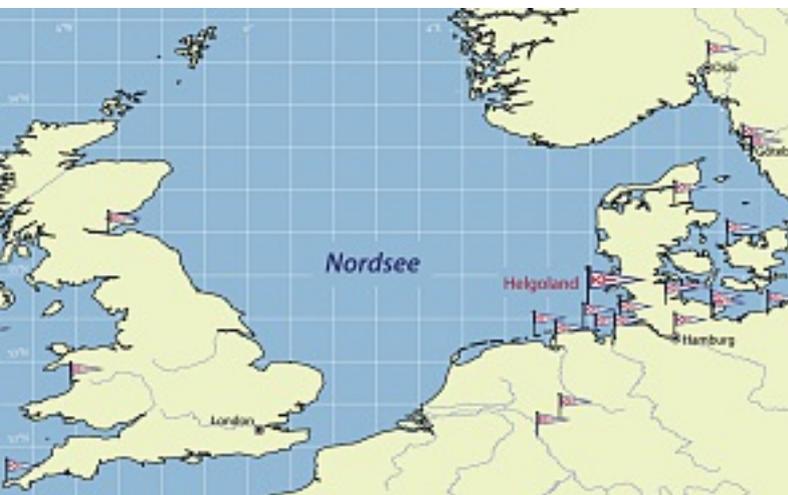
# Immer für uns da – die Stützpunkteiter

**Am Aufbruch zur Weltreise zeigt sich oft, wie groß das Fernweh ist: Viele haben es eher eilig, mit langen Schlägen in neue Reviere vorzudringen, die Anderen beginnen mit dem Inselhopping bereits gleich nach dem Passieren der Kugelbarke vor Cuxhaven. Hier liegt, nur einen Tagestörn entfernt auf Helgoland der erste TO-Stützpunkt als „Offshore“-Station der Reise.**



Roter Fels auf blauer See - Helgoland, ist auch Ziel vieler TO-Segler.

Seit rund zwei Jahren steht Stützpunkteiter Claas Engel hier für Vereinskameraden bereit. Aber eigentlich hat er das auch schon vorher so gemacht, wie der 42-jährige Helgoländer erklärt: "Wer ein Problem hat, dem helfen wir so gut wir können." Dafür bringt er alle Voraussetzungen mit: 2003 hat er den 1990 von seinem Vater gegründeten Lebensmittelgroßhandel und Schiffsausrüster-Betrieb "Engel" übernommen und ist bestens mit den Handwerkern der Insel vernetzt. Gerade Letztere sind, seit Helgoland zum Stützpunkt der Offshore-Windpark Flotte wurde, immer besser ausgerüstet. Zunehm-



end finden sich auch Kleinteile und bessere Reparaturmöglichkeiten: "Vom Dampfer bis zum Segelboot können wir hier allen irgendwie helfen. Auf einer Insel lernt man aber auch schnell zu improvisieren."

Wie sehr Claas Engel seine Heimat am Herzen liegt, zeigt sich auch an seinem Engagement als Gemeindevertreter, wenn er sich um politische Nöte kümmert. Dabei spielt der Hafen eine große Rolle. Das neu gewachsene wirtschaftliche Standbein der Windpark-Industrie hat für die Insel einige Möglichkeiten geöffnet, von denen auch Segler profitieren: Die Hafenanlagen werden an vielen Stellen renoviert und an der Tankstelle im Südhafen sollen bald auch bei Niedrigwasser Yachten mit tiefem Kiel liegen können, bevor es beispielsweise weiter in Richtung Englischen Kanal geht. Überhaupt ist Helgoland ein guter Punkt, noch einmal die Vorräte aufzufüllen. Waren sind auf der Insel zollfrei zu beziehen und der eingetragene Schiffsausrüster ENGEL kann für Langfahrer unter anderem auch Getränke ohne Pfand anbieten. Natürlich kommen auch am Losseglerstützpunkt Helgoland immer wieder Pakete für Yachten an. Oft nutzen Crews die letzte Poststelle Deutschlands, um sich nach den ersten Tagen oder Wochen an Bord etwas Vergessenes schicken zu lassen oder noch etwas nach Hause zu schicken. Der Weg zum Festland ist allerdings etwas komplizierter, denn Helgoland ist Zollaustland. Aber hier steht Claas Engel bereit und hilft mit den nötigen Formularen oder passt auf Schiffe auf, wenn Eigner noch einmal schnell für übersehene Impfung zurück zum Festland müssen.

---

**Hinnerk Weiler**

## Kontakt:

Claas Engel  
Friesenstraße 79\*  
27498 Helgoland  
Tel.: 04725-585  
Mobil: 0171-2649956  
E-Mail: [Helgoland@trans-ocean.org](mailto:Helgoland@trans-ocean.org)  
(\* Paketsendungen für Yachten bitte nur nach Absprache)



Claas Engel, TO-Stützpunkteiter auf Helgoland.

## Abschied von Brasilien

**Mehr als 34 Jahre lang hat sich Jürgen Lechte in Santa Cruz Cabrália – Bahia um unsere TO-Crews gekümmert, nun ist er von Südamerika nach Hamburg zurückgekehrt und erzählt noch einmal von den Anfangszeiten der Stützpunktarbeit und deren Entwicklung:**

### Liebe Freunde im Trans-Ocean,

ich möchte Euch, dem Vorstand und der Geschäftsstelle mitteilen, dass sich mein Lebensmittelpunkt etwas nach NNE verlagert hat, ich lebe wieder in Hamburg. Der Übergang war in den letzten zehn Jahren schleifend. Das heißt, es wurde immer mehr Hamburg und entsprechend weniger Santo André/Santa Cruz Cabrália. Es macht also auch keinen Sinn mehr, den Stützpunkt aufrecht zu erhalten.

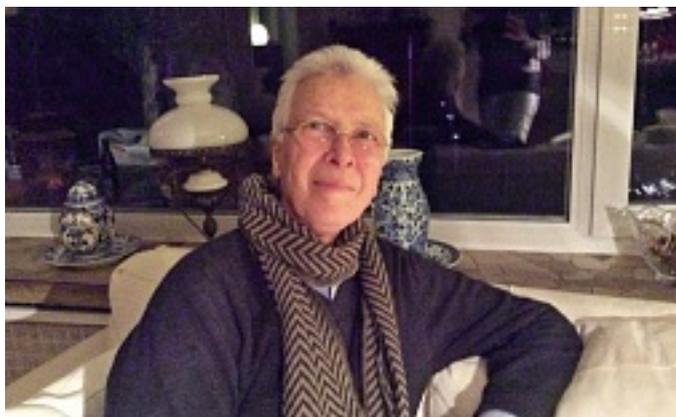
Die hohe Zeit der Besucheryachten war ohnehin in den 90er Jahren, da musste ich noch regelmäßig den Lotsen abgeben. Danach habe ich dann zusammen mit dem Centro Nautico da Bahia W-point-Listen erstellt, die jedem Besucher bereits ab Salvador zur Verfügung standen. Dadurch wurde die Lotsentätigkeit erheblich reduziert.

Ab dem Jahr 2000 (500 anos do Brasil) nahm dann die Zahl der brasilianischen und argentinischen Yachten zu, die Santo André als paradiesischen Ankerplatz entdeckten und die europäischen wurden weniger.

Die Verbreitung von Internet an Bord leitete die nächste Veränderung ein. In den letzten Jahren hatte ich noch etliche Anfragen, die letztendlich auf Törnberatung hinausliefen. Häufig von Clubschiffen, bei denen es um geeignete Stopps für Reparaturen oder Crewwechsel ging - aber auch ganz allgemein um Aufklärung darüber, wann man die brasilianischen Küstengewässer idealerweise nach S oder N segeln kann.

Etliche dieser Anfragen habe ich umfangreich beantwortet und nie wieder etwas von den Leuten gehört. Das gehört wohl auch dazu. Andererseits haben sich aber auch dauerhafte Freundschaften entwickelt und manche Yacht war mehr als einmal zu Besuch vor unserem Grundstück.

Taigun habe ich Ende 2010 (auch aus gesundheitlichen Gründen) verkauft. Man muss auch loslassen können, wenn man auf



*Jürgen Lechte ist aus Brasilien nach Deutschland zurückgekehrt.*

40 Jahre Segelfreuden und davon 15 Jahre live-aboard zurückblicken kann.

Jetzt lasse ich auch vom Trans-Ocean los. Ich habe mit Genugtuung die Veränderungen der letzten beiden Jahre begleitet und wünsche dieser Vereinigung weiterhin eine zeitgemäße Entwicklung.

**Fair winds Jürgen Lechte**

## Veränderungen auf den Azoren

**Der eine geht, der andere kommt – das heißt es jedenfalls im Moment für den Trans-Ocean auf den Azoren.**

Unser langjähriger Stützpunktleiter auf der kleinen portugiesischen Insel Flores, Folkmar Gräf, musste sich aus gesundheitlichen Gründen von seinem TO-Stützpunkt in Lajes das Flores zurückziehen, den er von 1971 bis zum Ende des vergangenen Jahres mit viel Einsatz geleitet hat. Bemerkenswert auch seine Auszeichnung mit dem Trans-Ocean-Preis und der Medaille des TOs, die er schon zu Beginn seiner Vereinskariere für seine Atlantiküberquerungen mit seiner selbst gezeichneten und gebauten kleinen 6,30-Meter-Yacht *Dadztoy* verliehen bekam. Nach zweijähriger Bauzeit segelte er sein Schiff von Kanada nach Florida und auf die Bahamas und dann von New York zu den Azoren. Dort musste er eine Pause einlegen, bevor es weiter nach Norden und bis nach Berlin ging.

Später, 1976, nahm Gräf außerdem mit seiner *Dadztoy* am OSTAR von Plymouth nach Newport teil. Seine Silberne Ehrennadel erhielt er 1996.

Wir sagen „Danke schön!“ für die jahrelange hilfreiche Unterstützung unserer Segler auf den Flores.

Oft ist es schwer für scheidende Stützpunktleiter Ersatz zu finden, doch auf der viertkleinsten Azorensinsel, ist dem TO das Glück holt, denn Christian Pfeiffer hat sich nahezu zeitgleich mit dem Abschied Gräfs als Stützpunktleiter in Lajes angeboten. Aufgewachsen ist er in Löbau in der sächsischen Oberlausitz und



*Christian Pfeiffer freut sich auf Besuch von TO-Seglern.*

„erwachsen geworden an der Saar“, schreibt er. Er war mit deutschen und europäischen Bühnen verbunden und hat ein Burg-Café betrieben, bevor es ihn auf die Azoren zog. Dort sieht man sein Haus nun schon von weitem über dem Hafen von Lajes stehen – mit offenen Türen für die ankommenden TO-Segler.

**Die Kontaktadresse:** Christian Pfeiffer, Rua Mauricio Antonio Fraga, 6690440 Lajes das Flores / Azoren, Tel.: 035-292-593101, E-Mail: flores@trans-ocean.org.

# Stützpunktschließung in Papeete

**Große Schwierigkeiten gab es mit unserem TO-Stützpunkt auf Tahiti. Er wurde geschlossen!**

Mitglieder haben den Verein darüber informiert, dass die Firma API Yachting, in deren Obhut der Stützpunkt lag, ihren Kunden immer wieder viel Ärger bereitet hat und absolut nicht mehr empfehlenswert ist.

Kurt und Brigitte Holenstein haben uns nachstehendes Schreiben zukommen lassen:

Wir sind im Mai 2014 mit unserem Katamaran *Casabianca* mit einem defekten Baum in Tahiti/Papeete angekommen. Haben bei API Yachting einen neuen Baum bestellt und um die 3000 Euro bar anbezahlt. In der Hoffnung, dass wir dadurch keine langen Wartezeiten für die Lieferung haben.

Der Inhaber Christophe Caso meinte, dass die Lieferdauer zur Insel Raiatea zu unserer Werft, wo die *Casabianca* seit Juli 2014 steht, circa 2 Monate dauern wird.

Bereits kurz nach unserer Bestellung haben wir von anderen Seglern vor Ort gehört, dass API Yachting leider einen zweifelhaften Ruf genießt. Wir flogen jedoch zuversichtlich im Juli zurück in die Schweiz, da die Werft in Raiatea eine sehr kompetente Managerin hat, die uns zusagte, die die Montage mit dem Rigger vor Ort zu organisieren.

Seit diesem Zeitpunkt ist weder unser Baum angeliefert worden, noch werden unsere E-Mails beantwortet. Wenn die Managerin



*Eindrucksvolle Bergkulisse auf Tahiti Iti, der kleinen Halbinsel.*

von CNI in Raiatea bei API anruft erhält sie ausweichende Antworten. Im Internet sind wir dann auf eine Geschichte eines deutschen Seglers gestoßen, der nach einem Jahr ohne einen neuen Baum (und ohne sein angezahltes Geld) weiterzog. Da lief genau das gleiche Spiel.

**Kurt und Brigitte Holenstein**  
**SY Casabianca**

## Stützpunktänderungen

**Deutschland, Neustadt** – Der Stützpunkt ist aufs Wasser gezogen. Neue Heimat ist die Yacht *Alaya* - Position 54 Grad 06 Minuten 17.0 Sekunden North - 010 Grad 48 Minuten 41,9

Sekunden East in 23730 Neustadt i.H. . Tel.: 0171 2104542. Postanschrift: SY-*Alaya*, Uwe Claes, Postfach 1271 23722 Neustadt i. H.

### »Trans-Ocean«

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.  
Mitglied im Deutschen Segler-Verband, Landes-sportbund Niedersachsen, Segler-Verband Niedersachsen, Sport in Cuxhaven e. V.  
Vereinsregister-Nr. VR 130068

#### TO-Geschäftsstelle

**Haus Atlantic**  
**Bahnhofstraße 26, 27472 Cuxhaven**  
Postadresse:  
**Postfach 728, D-27457 Cuxhaven**

**Tel.: 04721-51800**  
**04721-426510**

**Fax: 04721-51874**

**http://www.trans-ocean.org**

**E-Mail: info@trans-ocean.org**

Vereinssekretärin: Rita Eichardt (eic)

E-Mail: rita-e@trans-ocean.org

Buchhaltung: Anja Kühnast

E-Mail: anja.k@trans-ocean.org

Geschäftszeiten:  
montags bis donnerstags  
von 9.00 bis 15.00 Uhr,  
freitags von 9.00 bis 14.00 Uhr

### IMPRESSUM

#### Mitteilungsblatt »Trans-Ocean«

ISSN 1433-4798  
Herausgeber: »Trans-Ocean«  
Verein zur Förderung  
des Hochseesegelns e.V.

Redaktion:  
Kirsten Panzer-Gunkel (pan)  
E-Mail: redaktion@trans-ocean.org  
Tel.: 01 75-1 61 40 23 (Redaktion)  
Fax: 04721-51874

Gesamtherstellung:  
Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft  
Herbert-Huster-Straße 1  
D-21762 Otterndorf, Tel. 04751-901-0  
Anzeigen: Meik Kremer  
Tel.: 04751-901165  
Fax: 04751-901199  
E-Mail: kremer@nez.de  
Anzeigenschluss: 1.6., 1.9., 1.12.2015

Die mit Namen gekennzeichneten Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung des »Trans-Ocean« Verein zur Förderung des Hochseesegelns, des Verlages oder dessen Redaktion aus. Für Manuskripte, die unaufgefordert eingesandt werden, übernimmt die Redaktion keine Haftung. Redaktionelle Bearbeitungen von Einsendungen sind ausdrücklich vorbehalten. Der Nachdruck aller Textbeiträge mit Quellenangabe ist nach Rücksprache mit der Redaktion gestattet. Der Verkaufspreis ist für TO-Mitglieder mit dem Beitrag abgegolten. Durch die Einsendung von Bild- und Textmaterial wird dem Verein »Trans-Ocean« das nicht ausschließliche, honorarfreie, zeitlich und örtlich unbeschränkte Recht zur Speicherung, Nutzung und Verbreitung in veränderter oder unveränderter Form als Druckerzeugnis oder in digitaler Form übertragen.

# TO-Treffpunkt auf der boot Düsseldorf

**Alle Jahre wieder ist die Bootmesse nicht nur das Highlight der Wassersportbranche, sondern auch der perfekte Jahresbeginn für viele Vereinsmitglieder – sozusagen ein Muss als Auftakt für die kommende Saison.**

Da wird geguckt, gesucht, gekauft, aussortiert und auf die „Haben-muss-Liste“ gesetzt während der scheinbar endlosen Wanderungen durch die Ausstellungshallen in Düsseldorf. Zwischendurch braucht man dann aber doch mal eine Pause und wo macht man die lieber als beim heimatlichen Verein, dessen Vereinsmitglieder in der ganzen Welt verstreut sind.

So trafen sich auch in diesem Jahr wieder viele Freunde des TO in Halle 14 auf dem altbewährten Eckstand, auf dem es meist recht trubelig zugeht. Bis zu 19 Besucher wurden auf einmal gezählt, da hieß es eng zusammenrücken, die Sitzgelegenheiten waren in weiser Voraussicht zuvor schon aufgestockt worden. Allen einen Platz anbieten konnte man aber trotzdem nicht. Und so wurde auch am Tresen stehend diskutiert und erzählt oder mit großem Hallo lang nicht Gesehene begrüßt.

Solch ein Trubel sorgte natürlich auch bei anderen Messebesuchern für Aufmerksamkeit, die angelockt von der Stimmung, dem großen Wasserbild und natürlich auch wieder der Weltkarte mit den vielen rot markierten Stützpunkten, Interesse am Verein und seiner Arbeit zeigten.

So konnte Rita Eichardt mit ihrer sich abwechselnden Standcrew Bernd und Mar-

lene Frisch, Andreas Hülsenberg und Martin Birkhoff nicht nur alte Bekanntschaften wiederbeleben, unter den Mitgliedern Kontakte knüpfen und mit vielen Tipps weiterhelfen, sondern auch zahlreiche neue Mitglieder gewinnen. Allein 30 neue Beitrittserklärungen wurden direkt vor Ort auf der Messe unterzeichnet, etwa 30 weitere flatterten im Nachhinein noch in der Geschäftsstelle ein. „Das war überhaupt auffällig in diesem Jahr, dass viele ihre Aufnahmeanträge erst noch einmal mit nach Hause nehmen



*Bert Frisch (re) überreichte Christoph von Reibnitz (li) einen neuen TO-Stander.*



*Alle Tische sind belegt, der Tresen gut besucht - Full House am Eckstand des Trans Ocean.*

wollten und sich dann im Nachhinein angemeldet haben“, bemerkte Rita Eichardt bei der Nachbereitung des Messegeschehens in Cuxhaven.

Die Besucher waren wieder weit gereist, auf dem Weg zur Messe oder während des vergangenen Jahres. So auch Christoph von Reibnitz, der mit der 80 Jahre alten Peter von Seestermühle unter TO-Stander die ARC als Gesamtsieger gewonnen hatte. Damit die Vereinsflagge weiter ordentlich auswehen kann, wurde ihm auf der Messe von Bert Frisch gleich ein neuer Stander verliehen. Doch damit nicht genug der Preise – Die Segelmacherei Faber und Münker hat eine neue Auszeichnung für besondere Leistung für den Segelsport und für Leidenschaft fürs Segeln aus der Taufe gehoben, das Silberne Kopfbrett, mit dem Christoph von Reibnitz ebenfalls auf der Messe ausgezeichnet wurde.

Ohne Auszeichnungen dafür mit zahlreichen Umwegen und auch einer Kehrtwendung zurück in die Karibik kam Georg Korfmacher mit stehendem Mast den Rhein nach Düsseldorf hinauf und zum TO.



Stützpunktleiter Nicolas Lebugle, Caraminal, mit Rita Eichardt.

Er sorgte für ungläubiges Staunen auf dem Stand, als er von seinem Törn berichtete. Nach vier Jahren wollte er mit seiner 8,70 Meter langen Yacht aus der Karibik wieder nach Deutschland zurückkehren, doch als er schließlich in Lissabon ankam, bemerkte er, dass das Wetter nicht mehr mitspielte. Für den Wind nach Nord war er zu spät, für eine erneute Atlantiküberquerung passte er jedoch. Also, was macht man da anderes, als einfach umzudrehen? Gedacht getan – es ging zurück in die Karibik, bereit für einen neuen Versuch im nächsten Jahr und der hat geklappt. „Das Schwierigste war dann aber mit 10 PS den Rhein hinauf zu fahren“, resümierte Korfmacher am TO-Stand.

Geschichten wie diese sind es, die in jedem Jahr die Besucher zum TO locken. Dazu noch die kompetente Beratung, der Erfahrungsaustausch und das Treffen mit alten Freunden und Gleichgesinnten und ein Messetag ist perfekt!

pan



Gerald Edlinger vertritt den TO als Stützpunktleiter in Graz.



Ulrich Münker (li), Christian Tinnemeier (re) mit Christoph von Reibnitz.

## Bert Frisch - danke

**Für uns überraschend hat Bert Frisch auf der ersten Vorstandssitzung im Neuen Jahr eröffnet, dass er sein Amt aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr wahrnehmen könne. Das hat uns alle im Vorstand ziemlich getroffen.**

Bert wurde auf der Hauptversammlung 2013 als „Vorsitzender des Beirats“ in den Vorstand gewählt. Da es derzeit keinen aktiven Beirat gab, hat Bert sich mit dem für ihn charakteristischen Elan auf brachliegende Aufgaben gestürzt. Mit dem Ausscheiden von Bert verliert der Vorstand und verliert Trans-Ocean ein besonders tatkräftiges Mitglied, das sich von Beginn seiner Vorstandsarbeit an durch viele Initiativen ausgezeichnet hat. So hat Bert sich mit größter Leidenschaft für die Stützpunkte eingesetzt. Gleichmaßen engagiert hat er sich um die Entwicklung der Seminare gekümmert. Die Modernisierung des TO-Logos war ihm eine Herzensangelegenheit, ebenso wie die Modernisierung des TO-Shops. Der gesamte Vorstand bedauert Berts Schritt zutiefst, andererseits haben wir volles Verständnis, denn die Gesundheit geht ganz klar vor.

Dennoch muss Trans-Ocean auf Bert nicht ganz verzichten. Er hat angeboten, sich weiter den Seminaren und den Stützpunkten zu widmen, was wir gerne in Anspruch nehmen. Die verbleibenden Vorstandsaufgaben haben wir innerhalb des Vorstandes verteilt.



Wenn es um praktische Tipps geht, greift Bert Frisch gern mal zum Kohl.

In jedem Fall wünschen wir Bert alles Gute für die gewonnene, persönliche Zeit und hoffen, dass er möglichst viel dieser Zeit auf seiner geliebten *Heimkehr* verbringen und genießen kann. Und - im Namen aller Vorstandsmitglieder: Bert, vielen Dank!

Martin Birkhoff, Vorsitzender

# Achterraus mit einer Überraschung

**Wenn wir unser Schiff, die *Thalatta*, winterfest gemacht haben und diese dann unendlich lange Monate, bis zum nächsten Törn, meist abgeplant verharret, beginnt für uns Segler die dunkle Jahreszeit.**

Noch bis in den November hinein konnten wir an der Ost- und Südküste der Baleareninsel Mallorca das noch warme Mittelmeer genießen. Ein Privileg, ohne Zweifel. Dort überwiegt im Herbst in vielen Orten und insbesondere in den Häfen der Insel eine gewisse Ruhe und ein nicht zu übersehender Müßiggang. Der große Touristenstrom verebbt und mutiert zu einem Rinnsal. Erstaunlich viele Charteryachten waren allerdings noch unterwegs. Liegeplätze, in der Saison Mangelware, waren in allen Häfen reichlich und für moderate Preise zu bekommen. Selbst auf Cabrera konnten wir unter den vorhandenen freien Festmachbojen wählen.



*Herbststimmung - Abendsonne im Hafen von Portocolom auf Mallorca.*

Der späte Herbst in den Balearen, in diesem Jahr mit fast unglaublichen sommerlichen Temperaturen - ein Segler-Paradies. Es ist die Zeit des frühen Hissens der Segel, wenn man noch vor dem letzten Büchsenlicht in einem sicheren Hafen anlegen oder einer geschützten Bucht vor Anker gehen möchte. Die Tage sind kurz, aber durch einen zeitigen Aufbruch ausgefüllt und intensiv im Erleben. In dieser vorangerückten Jahreszeit steht die Sonne sehr früh am Horizont. Sie erzeugt ausgesprochen intensive Farben, die oft in beeindruckenden Sonnenuntergängen münden. Momente, die zum Fotografieren prädestiniert sind, um mit Hilfe der Bilder in der nun folgenden Winterzeit die eigene Gemütslage nicht über Bord gleiten zu lassen. Die Cala sa Nau auf 39°23.574'N-3°15.162'E haben wir, mit einem solchen traumhaften Sonnenuntergang vor Augen, gen Westen angelaufen und zwei Tage und Nächte dort geankert. Das meist allein. Ebenso einsam war es dann am Strand von Es Trenc. Ein Strandtag und eine Nacht vor Anker und das Anfang November.

Aber unsere Heimat, der Niederrhein, hatte uns dann doch bald wieder. Es war ungemütlich, Nieselregen, Nebel am Morgen und manchmal wurde es den gesamten Tag nicht hell. Hier helfen die besagten Fotos und die nicht lange zurückliegenden Erinnerungen, um die Seele zu puschen. Es folgten bald die Weihnachtsmärkte mit Glühwein und vielen Freunden, die man nun wieder sah und sprach. Zu Hause loderte am Abend das Feuer im Kamin und neben einem guten Tee kam auch oft ein guter Roter aus dem Keller ins Glas.

Die ersten Weihnachtsgeschenke trudelten ein. Meist Kleinigkeiten von Freunden oder auch Kunden. Die Unsitte, diese sofort auszupacken, wollten wir jedoch in diesem Jahr nicht fortsetzen. Erst am Heiligen Abend wollten wir uns darüber freuen. Das Auspacken macht doch Freude.

Irgendwann lag dann auf unserer Anrichte im Wohnraum ein Päckchen mit dem Absender „Trans-Ocean“. Was mag es sein? Was schickt mir der Verein? Bestellt hatte ich nichts! Habe ich irgendwo einen Gönner? Die Vereinbarung mit Feli, meiner Frau und Skipperin unserer SY *Thalatta*, lautet unmissverständlich, dass vor dem Heiligen Abend kein Paket geöffnet werde. Ich gebe zu, versucht zu haben, den dazugehörigen Brief unbeachtet zu öffnen. Meine Neugierde war verdammt groß. Ein als Schneemann getarntes Siegel hat meine Tat jedoch vereitelt. Es blieb mir nur die Möglichkeit zu warten, was mir ausgesprochen schwer fiel. Täglich kam ich an dem Päckchen vorbei, hob es

hoch und empfand, dass es immer schwerer wurde. Meine Ungeduld war es wohl, die das Gewicht immer höher erscheinen ließ.

Der Kalender zeigte endlich den 24. Dezember und unser für heute sicherlich entschleunigtes Tagesprogramm begann. Frühstück in einem schönen Café in unserer Nähe, gegen 12 Uhr Treffen mit Freunden in unserem Stammbistro, 17 Uhr Weihnacht-Gottesdienst in unserer Dorfkirche Hoerstgen am Niederrhein, schlesische Bratwürste zubereiten und dann endlich, endlich ging es an die bereitliegenden Pakete. Erstes Opfer wurde das Päckchen von Trans Ocean.

Die Überraschung war groß, der Bildband „Legenden des Segelns“ lag vor mir. Ein großformatiges Buch über diejenigen, die

unseren Sport maßgeblich geprägt haben. Jedoch erst das beiliegende Schreiben bringt Klarheit darüber, wem ich es zu verdanken habe. Während einer Festveranstaltung des Trans-Ocean Vereins im November wurde die Weltumsegelung von Nathalie Müller und Michael Wnuk, mit ihrer SY *Marlin*, ausgezeichnet.

Während dieser Würdigung fand eine Buchverlosung statt. Ihre kleine Tochter Maya hat dann als Glücksfee meinen Namen unter allen Mitgliedern, die dem Trans-Ocean-Magazin Reiseberichte zur Verfügung stellen, gezogen. Der von mir dort im Magazin erschienene Reisebericht „Mallorca rund im Schnecken tempo“ ist bis heute fast 1500 Mal gelesen worden.

Eine schöne Überraschung. Danke an den Trans-Ocean, danke an Maya!



*Glücksfee Maya zieht die Gewinner der Preise.*

## Flagge zeigen mit dem Stander am Arm

Vereinskleidung boomt in den letzten Jahren. Das Vereinslogo am Kragen oder am Arm zu tragen, ist absolut angesagt, wenn, ja wenn die Kleidung stimmt.



Und dieses Angebot stimmte bei Trans Ocean nicht mehr so ganz, es war unmodern geworden. Auf zur neuen Kollektion. Bereits bei der Jahreshauptversammlung im November 2013 trug der Vorstand vorzeigebare Hemden mit Vereinslogo. Die kamen gut an.

Nun musste an der Produktion und am Vertrieb gearbeitet

werden. Alle Größen und Farben jedes Teils einer Kollektion in den Geschäftsräumen auf Halde legen – ein Ding der Unmöglichkeit. Wer kann schon kalkulieren wie viele Teile wann von welcher Größe bestellt werden?



Hemd, Weste, Shirt und Mütze - eine kleine Auswahl des TO-Shops.



Marlene Frisch scannt während der boot den QR-Code des TO-Shops.

Die Konsequenz – Ein Shop muss her! Und den gibt es jetzt! Auf der Homepage des TO, gleich links am Rand, ist er positioniert, ein Klick und der Shoppingspaß kann beginnen. Im Angebot nahezu alles, was das Herz begehrt: Ob Sweatshirt-Kapuzenjacke, Sweatshirt, Weste, Hemd, T-Shirt oder Polo-Shirt, alle Teile gibt es meist in weiß und blau und in Damen und Herren entsprechenden Größen. Hilfreich im Shop sind für die Auswahl auch die Kommentare, wie die Kleidungsstücke ausfallen und ob man sie lieber eine Nummer größer oder kleiner wählen sollte, damit sie auch auf Anhieb passen.

Wer neben dem TO auch sein eigenes Schiff nicht vernachlässigen möchte, kann bei manchen Teilen auch gleich noch den eigenen Yachtnamen mit aufdrucken lassen.

Ein Highlight in dem Shop ist übrigens neben den zwei Käppi-Formen und der typischen blauen Mütze, die an Bord nie fehlen darf, eben diese Mütze in Neongelb. In Skandinavien ist sie so schon längst zum festen Bestandteil der Sicherheitsausrüstung geworden, nun kann man sie auch mit Logo beim TO bestellen. Inzwischen sehr beliebt und auf der boot in Düsseldorf oft ausprobiert ist der einfache Zugang über QR-Code zum Shop, für all diejenigen, die nicht erst die Homepage des Vereins besuchen wollen, um die „See im Herzen“ zu tragen.

pan

## Wir trauern um

Wieder haben wir Nachricht vom Tod einiger unserer Mitglieder erhalten. Unser Mitleid und unsere Anteilnahme gilt den Ehepartnern, Lebenspartnern, den Familien, Verwandten und Freunden der Verstorbenen.

Mit 71 Jahren ist unser Mitglied **Wolf-Walter Ernst** verstorben. Der Eigner der Yacht *Stromer* war in Mogán auf Gran Canaria zu Hause.

**Hartmut Krahn** ist am 7. Dezember 2014 verstorben. Er war seit dem 1. 10. 2005 Mitglied in unserem Verein.

Nach langer Krankheit ist **Ursula Michels** am 10. Januar in Savannah, USA, verstorben. 1993 wurde sie, die über 22 Jahre lang Mitglied im Verein war, mit der Medaille des Trans Ocean ausgezeichnet.

# Wir begrüßen neue Mitglieder

Baerlocher Rocha, Leandro	4146	Maggi, Claudio	1049
Bagge, Ioanna	1167	Mathesius, Robert	1653
Bagge, Jan	1170	Meyer, Stephan	1610
Bauer, Wolfram	4123	Mieler, Rolf	1649
Becker, Karsten	1717	Mik, Hüseyin Olcay	1174
Belhomme, Tim	1212	Milbrath, Frank	1781
Berghamer, Oliver	1241	Mirdogan, R. Remzi	1777
Bittner, Frank	1623	Monz-Hummel, Hans Josef	1712
Björnsund, Christine	1135	Motschieder, Peter	1044
Bülow, Marina	1779	Muckerheide, Jörg	1723
Conath, Ralf	4117	Müller, Ulrich	1532
Dammann, Andreas	1519	Neuhauser, Dieter	1087
Eckert, Jens	1536	Neumann, Peter	1604
Eder, Herbert	1737	Nickel, Gordon	4124
Endreß, Tobias	1098	Niederndorfer, Wolfgang	1636
Favro, Daniele	1267	Ott, Roswitha	1235
Feldmann, Joachim	1670	Pirker, Peter	4112
Fellmann, Frank	4142	Prescher, Wolfgang	1605
Ferrara, Bernd	4138	Pröls, Nikolaus	4137
Finke, Sabine	1529	Rauch, Mario	4113
Föhr, Michael	1132	Reckers, Markus	4122
Frömmer, Hans-Jörg	1260	Reischl, Hermann	1805
Führer, Michael	1706	Rininsland, Birger	1756
Germ, Siegfried-Paul	1773	Rothenstein, Werner	4116
Gondorf, Thomas	1715	Sander, Ralf	4129
Grönitz, Jörg	1282	Scharnowski, Volker	4148
Günther, Karin	1097	Schild, Markus	1136
Hecht, Edelgard	1592	Schlanert, Jörn	1755
Hecht, Rüdiger	1583	Schlüter, Markus	1656
Helfrich, Jasmin	1220	Schmitt, Christoph	1104
Herrmann, Iris	1750	Schnitzer, Lothar	4135
Herzog, Peter	1131	Schröer, Thomas	1809
Hilbert, Claude	1187	Schufaisl, Erik	1778
Hingst, Thomas	1271	Schulz, Andre	1073
Hofmann, Markus	1083	Sudmann, Norbert	4143
Horstmann, Jörg	1802	Sunshine4kids e. V.	1565
Huber, Reto	1054	Tegethof, Udo	1191
Hütter, Robert	1166	Thomas, Ralph	1721
Kadur, Thomas	4139	Thurrow, Klaus	4130
Kamenz, Peter	1521	Valaer, Reto	1523
Knipfer, Wolf	1566	Vetter, Alexander	4119
Kolb, Joachim	1768	vom Felde, Marko	1650
Komoll, Felix	4128	Waeber, Gunther	1662
Krause, Gerald	4136	Wagner, Michael	1231
Krauss, Reinhard	1197	Wamser, Günter	1055
Kraußer, Gerhard	1173	Weyell, Karl	1067
Krieger, Walter	4144	Windorfer, Gabriele	4114
Laux, Albert	4120	Wissing, Hubert	1654
Lenz, Gustav	1732	Woloch, Adam	4150
Liesche, Henry	1630	Wultschnig, Manuela	1222
Lindenberg, Meinolf	1673	Wünning, Joachim	1265
Maas, Franz-Josef	1096	Wunsch, Frank	1572

## Aus dem Vorstand

**Nachdem sich alle über die Feiertage erholen konnten, hat sich der Vorstand am 11.01.2015 zu seiner konstituierenden Sitzung getroffen. Das heißt nicht, dass der Vorstand zuvor untätig war, denn es gab etliche Vorgänge im Alltagsgeschäft, die schon vorab zu erledigen waren. Da der 11.01. auf einen Sonntag fiel und der Vorstand mit einer umfangreichen Tagesordnung angetreten ist, sollte auch das Vergnügen nicht ganz zu kurz kommen.**

Der Vorstand hat sich zunächst im Bremer Europahafen auf der „JUST DO IT“, der Yacht von Martin Birkhoff und Anke Preiß, versammelt. Nach einer ausgiebigen Schiffbesichtigung wurden dann noch an Bord die Grundsätze der Zusammenarbeit des Vorstandes und die interne Aufgabenverteilung besprochen.

Im Anschluss daran ging es um die Festlegung der Arbeitsschwerpunkte für das laufende Jahr, die grob in drei Bereiche zusammengefasst werden können. Zunächst steht die Konsolidierung der Finanzen im Vordergrund. Der Vorstand strebt dabei an, in absehbarer Zeit einen ausgeglichenen Haushalt zu führen und gleichzeitig die Möglichkeit zu entwickeln, dass der TO wieder im größeren Umfang fördernd tätig werden kann. Dabei werden sicherlich auch die seit 1996 (!) nicht mehr angepassten Beiträge eine Rolle spielen. Eine Beitragserhöhung ist aber erst geplant, wenn der Vorstand eine Prognose über die zukünftige Entwicklung der Finanzen vorlegen kann. Dazu wird der Vorstand sinnvolle Optionen auf der Ausgabenseite ebenso prüfen wie die Möglichkeit, bestimmte Projekte zukünftig auch über Drittmittel oder Sponsoring zu fördern.

Ein weiterer Schwerpunkt wird die in der JHV 2014 bereits angesprochene Überarbeitung des Internetauftrittes des TO sein. Hier ist insbesondere auf eine bereits umfangreiche und qualifizierte Vorbereitung durch die Arbeitsgruppe zu verweisen, die von Carsten Matthias koordiniert wird und deren aktuelle Ergeb-

**Am 05.02.2015 fand die zweite Vorstandssitzung in Bremen statt. Leider ist der Vorstand etwas geschrumpft, denn Bert Frisch musste aus gesundheitlichen Gründen kürzer treten und ist mit Wirkung vom 31.01.2015 aus dem Vorstand zurückgetreten.**

Er steht im Auftrag des Vorstands aber weiterhin für die Organisation der Seminare und die Betreuung der Stützpunkte zur Verfügung, sodass wir zweifach sagen können: „Danke Bert, wir hoffen, dass Du noch lange an Bord bleibst.“ Martin Birkhoff ist jetzt im Vorstand der Ansprechpartner für die Bereiche, die Bert Frisch bisher bearbeitet hat.

Erfreuliches konnte Martin Birkhoff von der Boot 2015 berichten. Auch dank der guten Vorarbeit von Bert Frisch und der engagierten Arbeit unserer Mitarbeiterinnen aus der Geschäftsstelle und von Barbara Kampen, Andreas Hülsenberg war der Messestand ein guter Erfolg. Unabhängig von einer stattlichen Zahl geworbener Neumitglieder haben viele Vereinskameraden den Stand als Treffpunkt genutzt. Die Anwesenden haben die Zeit genutzt, um den Kontakt mit den TO-Mitgliedern auf der Messe zu pflegen. Auch der traditionelle Abend des TO im Düsseldorfer Yachtclub war ein voller Erfolg. Martin Birkhoff konnte den anwesenden Jimmy Cornell, der dem TO seit langem verbunden ist, spontan für einen unterhaltsamen Vortrag gewinnen, sodass es für alle Besucher ein sehr spannender und unterhaltsamer Abend wurde.

nisse er bereits auf der JHV 2014 vorgestellt hat.

Auch das TO-Magazin soll weiterentwickelt werden. Durch Barbara Kampen als fachkundige Presse- und Medienreferentin konnte sich der Vorstand in diesem Themenbereich wie auch bei den neuen Medien deutlich verstärken.

Letztendlich wird auch die „Vereinspolitik“ nicht zu kurz kommen. Unser Beiratsvorsitzender Bert Frisch konnte mit Klaus Schulze vom Stützpunkt Berlin (langjähriges aktives Mitglied des TO und erfahrener Langfahrtsegler) als Koordinator des Arbeitskreises Satzung gewinnen. Die Aufgabe die Mitgliederbefragung zu koordinieren wird der Schriftführer und Verfasser dieses Artikels wahrnehmen, da eine Mitgliederbefragung bei fast 5000 Mitgliedern eine logistische Herausforderung darstellt und insoweit auch zwingend die Abstimmung mit den Möglichkeiten der Geschäftsstelle erforderlich sein wird.

Für sämtliche Arbeitskreise wird weitere kompetente Unterstützung benötigt. Die Beteiligungsmöglichkeiten werden kurzfristig in einem Newsflash vorgestellt. Wer in den Arbeitskreisen mitwirken möchte, wird gebeten, sich nicht direkt bei den Koordinatoren, sondern jeweils bei der Geschäftsstelle zu melden.

Zum Abschluss jetzt schon ein Hinweis auf die Jahreshauptversammlung und den Festabend 2015. Die Veranstaltungen werden vom 20. bis zum 22.11.2015 wie immer in Cuxhaven stattfinden und es wird an diesem Wochenende von Freitagabend bis Sonntagnachmittag wieder viele Gelegenheiten zum Austausch und zum Miteinander geben. JHV und Festabend finden am 21.11.2015 statt. Weitere Einzelheiten werden bekannt gegeben, sobald die Planungen abgeschlossen sind.

Bremen, den 12.01.2015

**Egon Lutomsky**

Schriftführer

Ein weiterer interessanter Aspekt der Messeteilnahme war eine Kontaktaufnahme zum Verein „Sunshine for Kids e.V.“ (<http://www.sunshine4kids.de/>), der ein erstes Förderprojekt im laufenden Jahr darstellt. Der Verein „Sunshine for Kids e.V.“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, benachteiligte Kinder und Jugendliche durch deren Teilnahme an Hochseetörns zu fördern und zu unterstützen.

Außerdem soll neben einer wirtschaftlichen Förderung auch praktische Unterstützung erfolgen. In einem gemeinsamen Projekt wollen beide Vereine eine sogenannte Hoffnungsflottille rund Fehmarn veranstalten, für die noch teilnehmende Yachten des TO gesucht werden, die bereit sind, Kinder und Jugendliche an Bord zu nehmen. Näheres wird dazu noch veröffentlicht.

Eine weiteres Thema waren die Arbeitsgruppen. Während die Arbeitsgruppe Website ja bereits hervorragend aufgestellt und aktiv ist, sind die anderen Arbeitsgruppen noch in der Entwicklung. Für die Arbeitsgruppe Satzung haben sich zwei Interessenten gemeldet. Für die Arbeitsgruppe Mitgliederbefragung gibt es einen Teilnehmer, wobei wir hier einen ausgewiesenen Experten gewinnen konnten. Interessenten werden gebeten, sich in der Geschäftsstelle schnell für die beiden Arbeitsgruppen zu melden.

Das Thema Rechtstreitigkeiten hat den TO leider noch nicht verlassen. Es werden aktuell noch diverse laufende Verfahren geführt, wobei ein neues Verfahren dazugekommen ist. Dieses wurde (erwartungsgemäß) von einem auf der JHV 2014 ausge-

schlossenen Mitglied gegen den TO angestrengt. Aus inhaltlichen Gründen können wir aus den laufenden Verfahren keine Details veröffentlichen, werden aber berichten, wenn diese Verfahren abgeschlossen wurden oder wenn ein Zwischenergebnis zu vermelden ist.

Die Marina di Cala del Sole (<http://www.marinadicaladelsole.it>) möchte TO Stützpunkt werden. Eine Kontaktaufnahme fand auf der Boot 2015 zwischen einem Manager der Marina und Martin Birkhoff statt. Für TO-Mitglieder wurden Nachlässe auf die Liegegebühren angekündigt. Ein Stützpunkt im Süden von Sizilien wäre aus Sicht des Vorstands eine gute Ergänzung. Bert Frisch wurde daher gebeten, zum Management Kontakt aufzunehmen und die Bedingungen zu klären, um ggfls. eine Aufnahme als Stützpunkt vorzubereiten.

**Am 5.3.2015 um 18.00 Uhr hat sich der Vorstand in unserer Geschäftsstelle in Cuxhaven zur dritten Vorstandssitzung getroffen. Selbstverständlich waren die Mitglieder des Vorstandes in der Zwischenzeit nicht untätig und auch die interne Kommunikation über die elektronischen Medien hat sich inzwischen eingespielt.**

Aber die direkte Auseinandersetzung im Gesamtgremium ist für alle Mitglieder eine wichtige Veranstaltung geworden, da die komplexen Themenbereiche und der Informationsaustausch einfach produktiver sind, wenn alle an einem Tisch zusammensitzen. Problematisch ist es jedoch, einen einheitlichen Termin zu finden, da alle Vorstandsmitglieder in beruflicher und privater Hinsicht immer wieder den Ausgleich zum Ehrenamt finden müssen. Unsere Presse- und Medienreferentin Barbara Kampen musste zu diesem Termin sogar aus Bayern anreisen und konnte zwei Arbeitstage aus ihrem Kalender streichen.

Zu Beginn der Sitzung musste der Vorstand sich mit sich selbst befassen. Ein Schwerpunktthema der Sitzung war die Erarbeitung einer Geschäftsordnung für den Vorstand. Die Geschäftsordnung dient dazu, die jeweiligen Aufgabenbereiche zuzuordnen, die Kompetenzen der Vertretung des TO nach außen abzugrenzen und verbindliche Vertretungsregelungen untereinander zu beschreiben. Letztendlich versteht der Vorstand die Geschäftsordnung auch als Beschreibung seiner Arbeit und als wichtigen Schritt, um die Arbeit des Vorstands transparent zu halten. Sobald die Geschäftsordnung beschlossen wurde, wird sie zusammen mit der aktuellen Satzung veröffentlicht werden. Zum Thema Satzung gibt es Fortschritte zu vermelden. Die Klagen, die das zuständige Registergericht an der Eintragung der auf der JHV 2013 beschlossenen Satzung gehindert haben, wurden inzwischen gegenstandslos. Sobald die Satzung eingetragenen und wirksam ist, wird sie veröffentlicht.

Erfreuliches ist aus dem Bereich der Förderung zu berichten. Nachdem auf der Boot 2015 erste Kontakte aufgenommen wurden, hat sich die Initiative sunshine4kids e.V. ausführlich präsentiert und einen Förderantrag gestellt. Die Initiative macht es sich zur Aufgabe, Kinder und Jugendliche in schwierigen Lebenssituationen zu unterstützen, indem sie diesen u.a. die Teilnahme an Segeltörns des Vereins ermöglicht, die speziell für sie veranstaltet werden. Weitere Informationen sind dem Internetauftritt

Zum Abschluss stellt Martin Birkhoff noch die Vorstandssagenda 2015 vor, in der er notwendige Aufgaben des Vorstands für den Betrieb im laufenden Jahr und neue Projekte zusammengefasst hat. Der Umfang der Aufgaben ist erheblich und eine Darstellung würde hier den Rahmen sprengen. Der Vorstand beschließt, dass auf den nächsten Vorstandssitzungen die Inhalte abschließend diskutiert und die konkreten Arbeitsaufgaben verteilt werden. Der Vorstand wird berichten.

Bremen, den 11. Februar 2015

**Egon Lutomsky**

Schriftführer

des Vereins unter der Webadresse [www.sunshine4kids.de](http://www.sunshine4kids.de) zu entnehmen. Der TO hat eine Bootspatenschaft übernommen und wird einen Förderbetrag in Höhe von 2000 € leisten. Die bereits in der Vergangenheit angesprochene Teilnahme an weiteren Aktivitäten, so durch eine eigene Hoffnungsflottille, lassen sich im laufenden Jahr leider nicht mehr realisieren. Es soll jedoch versucht werden, einzelne Yachten von TO-Mitgliedern für eine Teilnahme zu gewinnen. Wer Interesse hat, kann sich natürlich auch direkt an den Verein wenden.

Wie vereinzelt schon in der Presse berichtet wurde, soll im Anschluss an die Olympiade 2016 eine Wettfahrt der „Bank von Bremen“ und der „HASPA“ von Rio nach Helgoland stattfinden. Nachdem das allgemein bekannt wurde, haben auch andere Vereine und Eigner ihr Interesse an einer Teilnahme bekundet. Der TO wurde gebeten, die Organisation zu unterstützen oder eventuell selbst als Veranstalter aufzutreten. Für einen derart umfangreichen Projekt wird jetzt kurzfristig geprüft, welche Möglichkeiten der Beteiligung der TO entwickeln kann.

Auch die Arbeitsgruppen wurden erneut behandelt. Über die Arbeitsgruppe Internetauftritt wurde ja schon ausgiebig berichtet. Die Beteiligung an den Arbeitsgruppen Satzung und Mitgliederbefragung ist aber nach wie vor sehr gering. Dennoch sollen noch vor der kommenden Saison erste Treffen mit den Aktiven stattfinden. Der Vorstand wird die Termine möglichst rechtzeitig bekannt geben, damit gegebenenfalls auch die Möglichkeit einer spontanen Teilnahme besteht.

Über den Termin der Jahreshauptversammlung 2015 wurde schon berichtet. Neben der Terminfestlegung beginnt auch schon die Organisation. Der Vorstand hofft, dass der organisatorische Rahmen schon in Kürze feststehen wird. Darüber hinaus soll versucht werden, für anreisende Mitglieder, die in Cuxhaven übernachten wollen, vergünstigte Kontingente für die Übernachtung zu finden.

Im weiteren Verlauf der Sitzung konnten dann alle Vorstandsmitglieder noch einmal von ihren jeweiligen Projekten berichten. Um 22:35 Uhr war die Sitzung beendet

Bremen, den 8.3.2015

**Egon Lutomsky**

Schriftführer

# Neues aus norddeutschen Gerichten

**Der Vorstand bekommt allmählich eine einschlägige Übersicht der norddeutschen Gerichtslandschaft. Wir sind gespannt, ob es den Gerichten nicht eines Tages zu viel wird mit unserm lieben Verein. Nun aber sachlich – es ist an der Zeit für eine umfassende Sachstandsinformation.**

## Klage des TO gegen Herrn Luetgebrune

In der Klage des TO auf Erstattung der nach Auffassung des Vorstands zu Unrecht an die Agenturen gezahlten 18.000 Euro „Provision“ durch den damaligen Vorsitzenden fand am 12.02.2015 der sogenannte Güetermin statt. Nachdem eine gütliche Einigung - wie erwartet - nicht möglich war, wurden die Klageanträge aufgenommen. Beiden Parteien wurde vom Landgericht Stade aufgrund zweier bislang nicht vorgelegter Unterlagen eine Frist von zwei Wochen für abschließende Schriftsätze gewährt. Für den 19.03.2015 ist ein Verkündungstermin vorgesehen. Vor Gericht und auf Hoher See ..., die Fortsetzung ist bekannt. Dennoch lässt der Verlauf der Verhandlung einen gewissen Optimismus zu. Wir unterrichten über den Ausgang des Verfahrens im Magazin und auf der Homepage, sobald uns das Urteil bekannt ist.

## Klage der Frau Heüveldop gegen die Beschlüsse der JHV 2013

Wie berichtet hatte das ehemalige Mitglied Heüveldop gegen Beschlüsse der Jahreshauptversammlung 2013 zur neuen Satzung sowie der Fam. Lelijveld Klage eingereicht. Die Klage wurde abgewiesen. Gegen das Urteil des Amtsgerichts Soltau vom 13.06.2014 (Az. 4 C 779/13) hatte Frau Heüveldop bekanntlich Berufung eingelegt. Am 09.02.2015 zog Frau Heüveldop die Berufung auf nachdrückliches Anraten der Berufungsinstanz wegen mangelnder Erfolgsaussichten zurück. Damit ist das Verfahren beendet und die Verfahrenskosten sind von der Klägerin zu tragen.

Aufgrund der Klage hatte das zuständige Registergericht die Eintragung der Satzung bislang ausgesetzt. Mit der Rücknahme der Berufung sind die Beschlüsse der JHV 2013 endgültig rechtskräftig und der Weg ist nun frei für die Eintragung der neuen Satzung. Der Vorstand hat den beauftragten Notar umgehend informiert und um die erforderlichen Schritte gebeten.

## Klage der Frau Heüveldop auf Herausgabe der Mitgliedsdaten

Frau Heüveldop hat in erster Instanz gewonnen. Nach eingehender Würdigung des Urteils und Diskussion mit Rechtsberatern ist der Vorstand zur Auffassung gelangt, dass es im Interesse der Mitglieder und des Datenschutzes geboten ist, das Urteil anzufechten. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass die Klägerin von der Mitgliederversammlung ausgeschlossen wurde und kein Mitglied mehr ist. Wir werden über den weiteren Verlauf berichten.

## Klage der Frau Heüveldop gegen die Beschlüsse der JHV 2014

Auf der vergangenen Jahreshauptversammlung wurde Frau Heüveldop von der Mitgliederversammlung aus dem Verein ausgeschlossen. Auf der Versammlung wurde ferner die Satzung in der Fassung von 2013 erneut bestätigt. Gegen beide Beschlüsse hat Frau Heüveldop am 11.12.2014 in einem gemeinsamen Verfahren Klage erhoben (Az. 9 O 373/14 Landgericht Lüneburg). Da die Beschlüsse der JHV 2013 jedoch nun rechtskräftig sind, ist die Klage gegen die erneute Bestätigung der Satzung gegenstandslos. Es verbleibt die Klage gegen den Ausschluss der Klägerin. Der Vorstand wird über den Fortgang des Verfahrens berichten.

## Klage der Frau Heüveldop gegen eine befristete Sperrung für den Zugang zum Internen Forum

Der Klage wurde vom AG Soltau in erster Instanz stattgegeben (Az. 4 C 105/14). Da es sich bei dem Urteil nach einschlägiger Auffassung zahlreicher Juristen um ein eklatantes Fehlurteil handelte, ging der Vorstand zunächst in die Berufung. Aufgrund des Ausschlusses der Frau Heüveldop aus dem Verein hat der Vorstand die Berufung zu seiner Entlastung zurückgezogen. Er hat damit in Kauf genommen, dass die mit dem Verfahren verbundenen Kosten dem Verein angelastet werden. Nach Auffassung des Vorstands hat es jedoch wenig Sinn, einen bedeutungslos gewordenen Prozess weiter zu führen.

## Martin Birkhoff

Vorsitzender

## TO-Vorstand

### Vorsitzender

Martin Birkhoff  
Humboldtstr. 69  
D-28203 Bremen  
Handy: 0173-2351308  
E-Mail: info@Trans-Ocean.org

### Stellv. Vorsitzender

Andreas Hülsenberg  
Dammstr. 9  
D-21785 Neuhaus/Oste  
Handy: 0151-28138010  
E-Mail:  
A.Huelsenberg@Trans-Ocean.org

### Schatzmeister

Jörg Krüger  
Steilsand 4  
D-27476 Cuxhaven  
Handy: 0176-61887509  
E-Mail: J.Krueger@Trans-Ocean.org

### Schriftführer

Egon Lutomsky  
Zum Sebaldsbrücker  
Bahnhof (Bahnhofsggeb.)  
D-28309 Bremen  
Tel.: 0421-450000  
E-Mail: lutomsky@Trans-Ocean.org

### Pressereferentin

Barbara Kampen  
Dreuschendorf 11  
D-96155 Buttenheim  
Tel.: 09545-4431707  
E-Mail:  
bordkrabbe@gmail.com

**Auf wiederholte Bitte werden (auch) in den nächsten „TO-Mitteilungen“ nachfolgend aufgeführte Hinweise veröffentlicht:**

## SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN, DGzRS:

Telefon: +49 (0)421/53 68 70

Telefax: +49 (0)421/53 68 714

Telex (über INMARSAT C) 2 46 466 mrccd

# „HOFFNUNGSFLOTTE“ für Kinder in Not

**Vor einiger Zeit haben wir in einer Ausgabe unseres Magazins auf den Verein sunshine4kids e.V. hingewiesen. Wie jedes Jahr, so veranstaltet der Verein auch dieses Jahr eine „Hoffnungsflotte“ für Kinder und Jugendliche.**

Bei der Hoffnungsflotte von sunshine4kids e.V. segeln jedes Jahr Kinder und Jugendliche aus ganz Deutschland gemeinsam auf einer großen Flotte. Den Kinder und Jugendlichen wird dabei ein Erlebnis geschenkt, welches sich prägend und richtungweisend

stellen kann, eine solche Idee zu unterstützen, zu praktischer Hilfe aufgerufen. Die Terminplanung für 2015 ist bereits abgeschlossen:

**Die Hoffnungsflotte wird 2015 in drei Etappen durchgeführt:**  
Flensburg: 08.05. - 11.05.2015

Ijsselmeer / Lemmer: 22.05. - 26.05.2015

Ostsee / Fehmarn: 18.07. - 25.07.2015

Gaby Schäfer, Vorsitzende von sunshine4kids e.V. (der Verein ist übrigens seit 01.02.2015 TO Mitglied) lädt alle TO-Mitglieder mit

eigenem Boot dazu ein, sich der Flotte anzuschließen.

*Gaby Schäfer:* „Wir möchten TO-Mitgliedern die Möglichkeit bieten, uns kennen zu lernen. Wir sind dabei sehr flexibel, alles ist möglich ... gerne kann man sich der Flotte für eine ganze Etappe oder auch nur tageweise anschließen. Ob schon mit sunshine4kids-Kindern an Bord oder nur als Begleitboot erst einmal ohne Kinderbesetzung, spielt dabei keine Rolle. Wir freuen uns wirklich, über jede neue Begegnung“. Eine Einladung zum Schnuppern also. Alle Kosten der teilnehmenden Boote wie Diesel, Liegeplatz, Verpflegung usw. werden übrigens von sunshine4kids übernommen. Alle Teilnehmer sind zudem für die Dauer der Veranstaltung durch sunshine4kids versichert (Haftpflicht, Unfall, Rechtsschutz).

Wer Interesse hat, die Flotte zu begleiten,

kann sich direkt mit Gaby in Verbindung setzen: [info@sunshine4kids.de](mailto:info@sunshine4kids.de) oder 0160-7480539.

Zukünftig ist angedacht, sogar eine eigene TO-Hoffnungsflotte in Kooperation mit sunshine4kids e.V. durchzuführen. Wir stellen uns als Startjahr 2016 vor. Deshalb freuen wir uns, wenn möglichst viele TO-Mitglieder die aktuelle Gelegenheit nutzen, um den Verein und die Erlebnisse mit den sunshine4kids-Kindern an Bord kennen zu lernen.

**Gaby Schäfer und Martin Birkhoff**



Bei der „Hoffnungsflotte“ werden auch einmal die Kinder ans Steuer gelassen.

für ihre Zukunft auswirken kann und soll. Indem die Kids eine fröhliche und unbeschwerte Zeit erleben, können sie die Sorgen und Probleme ihres Alltags hinter sich lassen, das Erlebte mit Hilfe begleitender Pädagogen/ Psychologen an Bord verarbeiten, Freundschaften schließen und neuen Lebensmut fassen. Sunshine4kids verfügt inzwischen über mehrere eigene Boote und der TO-Vorstand hat beschlossen, die gute Idee durch die Übernahme einer Bootspatenschaft zu fördern, doch um eine große Flotte auf die Reise zu schicken braucht es natürlich weitergehende Unterstützung. So ist jeder Bootseigner, der sich vor-

## New Colin Archer 41



Original nach Lizenz Colin Archer  
Club Stockholm - Lloyds  
Motor, Rigg, GFK-Rumpf, REFIT,  
LüA 14,81m, B 4,20 m, T 1,90 m.  
LP Lübeck, Bj. 1986, €119.000,-  
**[bub.meru@gmx.de](mailto:bub.meru@gmx.de)**

## Seekarten – bis ans Ende der Welt

Kein Ort ist unerreichbar.

Wir liefern Ihnen aktuelle Seekarten  
in die entlegendsten Häfen.\*

Natürlich auch in warme  
Gebiete.

\*Bitte beachten Sie  
die Liefertermine

**LIEGEPLATZ IN ILULISSAT ?**



**HanseNautic**

HanseNautic GmbH  
Herrengaben 31  
20459 Hamburg  
040-374842-0

[www.HanseNautic.de](http://www.HanseNautic.de)

Chart agent  
since  
1920

**2mickys**, Henriette und Walter Goossens, 10.2. bis Oktober St. Marys, Georgia, USA.

**Alaya**, Uwe Claes und Marina Bülow, b. a. W. Hafen Neustadt i. H.

**Alii Kai**, Axel Wilken, 4.2. Preveza, Griechenland.

**Alua**, Nelly und Peter Moser, b. a. W. Brisbane.

**Amanda-Trabantea**, Linn Charlotte Klund und Paul Lübbe, 28.1. Guatemala.

**Anico**, Franz-Michael Fischer, b. a. W. Whangarei, NZ.

**Anke 2**, Dietmar Froböse, 22.12. b. a. W. Marina La Graciosa, Lanzarote.

**Anke-Sophie**, Thomas Herter, 2.1. Whangarei, Neuseeland.

**Anne**, Wolfgang Schneider, 4.12. Marina Rubicon, Lanzarote.

**Antaia**, Elke und Werner Stumpe, b. a. W. Fofoa Island, Blue Lagoon, Vava'u, Tonga.

**Antares**, Olaf Klarhorst, 10.12. Whangarei, Neuseeland.

**Argo Navis**, Michael Wirtz, 18.1. Chaguaramas, Trinidad.

**Ariadne IV**, Wolfgang G. H. Söhngen, b. a. W. Ampuriabrava, Costa Brava, E.

**Aries Dream**, Renato Hertel, 28.01. Bridgetown, Barbados.

**Ashia**, Nicole und Armin Binder, 11.2. b. a. W. Marina Imperia, Italien.

**Atanga**, Joachim und Sabine Willner, 7.2. Las Palmas, Gran Canaria.

**Atlantis**, Frank Fischer, 25.1. Preveza, Griechenland.

**Ausreißer**, Bodo Vahle, 7.1. Marina di Ragusa, Sizilien.

**Balimara**, Barbara Kienzler-Rausch und Manfred Rausch, 10.2. San Cristobal, Galapagos.

**Barbaco**, Klaus und Erika Schröter, 17.2. Salvador de Bahia, Brasilien.

**BearBaloo**, Gerd Bellmann, 25.12. Saint Lucia, Karibik.

**Blue Note**, Gernold Burhop und Peter Lückhoff, 6.2. Rodney Bay, Saint Lucia, Karibik.

**Bomika**, Karl und Lisa Bohne, 2.3. Chiloé, Chile.

**BonaDea (CH)**, Toni Friedrich und Monica Roth, 3.1. Las Palmas, G. C., Ende Januar Richtg. Kap Verden, dann Recife, Brasilien.

**Bonobo**, Reinhard Berroth, 21.2. Dominica, Karibik.

**Boomerang 2**, Klaus Uecker und Juana Kunze, 3.3. Marigot Bay, St. Martin, dann St. Barth.

**Caledonia**, Jürgen Michallik und Claudia Rehklaud, 3.2. Banana Bay Marina, Costa Rica.

**Caroona**, Udo Meisner, 5.12. Curacao Richtg. Cuna Yala, San Blas.

**Chenoa**, Stephan Bethge, 11.12. Kusadasi, Türkei.

**Cheri**, Ronald Wulff, 18.12. Karibik nach 13. Atlantikreise.

**Chevaldy**, Sabine und John Mullins, 30.1. Sainte Anne, Martinique.

**Chika-lu**, Hubert Hirschfeld, 16.2. Salvador de Bahia, Brasilien.

**Chiloé**, Ariane Hackstein und Jens Meyer, 2.1. Buenos Aires.



TRANS-OCEAN-SERVICE  
Positionsreport-  
online  
siehe Website  
www.trans-ocean.org  
unter Standortmeldungen.

**Standort-  
meldungen der  
„Trans-Ocean“  
Hochseesegler**

per E-Mail an:  
standortmeldung@trans-ocean.org

Stand: März 2015

**Christa**, Thorsten Behring und Gabriele Schenk mit Sparrow, 21.2. Saba (BES-Insel), Karibik.

**Christine 1 (A)**, Anton und Gabriele Herbst, 2.3. b. a. W. Griechenland.

**Chulugi**, Marcel Dolega und Joanna Barck, 16.12. Tzacorte, La Palma, Kanaren.

**Ciganka**, Herwart Roloff, 26.1. Kreta.

**Cinderella**, Franz Nebel und Dagmar Tschepper, 25.12. San Blas, Panamá.

**Claudia**, Günter-W. Dittrich, 15.12. Almerimar, Spanien.

**Coco de Mer (CH)**, Therese u. Peter Kofler, b. a. W. Port Napoleon, Frankreich.

**Cordy**, Dr. Dieter Michelson, Winterlager Alghero, Sardinien.

**Da Capo**, Lore Durst, 26.12. Augustenborg, Dänemark.

**Dakota**, Peter Koch, 9.12. St. Anne, Martinique.

**Divine**, Anton und Gerda de Poot, 8.2. Grenada.

**Donnerkiel III**, Erika u. Friedrich Lücke, b. a. W. Ampuriabrava, Spanien.

**Dörtita**, Heiner Mattfeldt u. Crew, bis 5.3. San Juan Bay Marina, Puerto Rico.

**Dreamteam**, Uwe und Ute Heydorn, 10.12. St. Lucia, Karibik Richtg. Norden.

**Dreamtime**, Jörg Fischer, b. a. W. Franz. Polynesien.

**Elan**, Frank von dem Bottlenberg, 16.12. Efate, Port Vila Boatyard, Vanuatu.

**Eligius**, Gabriele Beck, 4.2. Winterankerplatz Porto Heli, Griechenland.

**Eos**, Martina und Dr. Manfred Gröbel, 12.1. Portimao, Algarve, Portugal.

Fernweh, Dres. Heike und Bernd Gläsker, bis 2016 Marsden Cove Marina, Whangarei, Neuseeland.

**Fiete**, Kurt-Rüdiger Naujoks, 21.1. b. a. W. Marmaris, Türkei.

**Fradilira**, Dirk und Françoise Stahlmann, 29.1. St. Lucia, Rodney Bay, Karibik.

**Free Spirit**, Frank Mämpel, 19.12. Panamá.

**Free Spirit**, Werner Häfliger, 5.2. Lanzarote/Teneriffa/Gran Canaria.

**Freydis**, Dr. Heide und Erich Wilts, b. a. W. Nagasaki, Japan.

**Friederike**, Angelika und Bernd Rutel, 31.1. Panamá City.

**Gammel Dansker**, Holger Büscher, 21.12. Marina di Ragusa, Sizilien.

**Gitana**, Rüdiger Hoffmann, 2.12. Le Marin, Martinique.

**Golden Tilla (A)**, Wolfgang Legenstein, April Las Palmas, dann westl. Kanaren.

**Grace**, Marlies und Ralf Meischner, 26.12. Miami, USA.

**Green Coral**, Peter Sidler und Rosmarie Gaberthüel, 8.3. RICYC Marina, Kapstadt.

**Green Duck**, Ludger Peters, 29.1. Valdivia, Chile.

**Guitanja**, Michael Wloch, 18.1. Paimpol, Frankreich.

**Hash-Papi**, Hans und Helga Büchli, ab 13.2. Salvador de Bahia, Brasilien.

**Hedas**, Marion und Uwe Sandhoff, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote.

**Hei Matau**, Markus und Sabina Geisenberger, 4.3. Las Palmas, Gran Canaria Richtg. Mittelmeer.

**Helene**, Joachim Wüning, 4.3. Loctudy, Bretagne.

**High Flight**, Wolfgang Jauß, 14.12. Chaguaramas, Trinidad.

**Horus (CH)**, Walter und Ruth Kuster, 13.2. bis Mai Nea Peramos/Kavala, Nord-Griechenland.

**Infinity**, Tosten und Hille Knaußmann, 6.1. Sao Vicente, Kap Verden.

**Innøy**, Karin und Michael Marquardt, b. a. W. British Columbia, Washington u. Alaska.

**Inti**, Jonathan Buttman und Claudia Clavier, 2.2. Martinique.

**Iracema**, Bernhard von Reitzenstein, b. a. W. Le Marin, Martinique / French West Indies.

**Isla d addaya**, Max Ruf, b. a. W. Menorca.

**Jagy**, Jules und Gloria Graber, 13.1. Liguria, Italien.

**Jan Rasmus**, Hinrich Janssen, 10.12. Albufeira, Portugal.

**Jasina**, Matthias Roessler, 28.1. Dakar, Senegal.

**Jatinga**, Margrit Unterhollenberg, 10.1. Teneriffa.

**Jumbo**, Dr. Wilfried und Sigrid Freiwald, b. a. W. Bahamas, USA, Great Loop, Florida.

**Kalibu**, Birgit Klauk und Thomas Arnold, 3.2. Mindelo, Kap Verden.

**Kavanga (AUS)**, Silke u. Dr. Torsten Hartmann, b. a. W. Cygnet, Tasmanien.

**Kikimora**, Irnhild und Dieter Burgmann, b. a. W. Algarve Nähe Faro.

**La Cala**, Walter Mangels, b. a. W. Portugal.

**La Paloma**, Ferdinand und Elke Takatsch, 21.12. Green Island, San Blas Inseln, Panamá.

**Leonotis**, Harald Rogowski, 28.1. Willemstad, Curacao.

**Libertina II**, Wolfgang Risse, 9.12. Le Marin, Martinique.

**Lindavia**, Katti Theisen und Alfons Grieb, 5.2. Miri, Borneo, Richtg. Str. von Malakka.

**Lisanda**, Regina Müller u. Wolfgang Hausen, b. a. W. türk. u. griech. Ägäis.

**Long Tara**, Edi und Gabi, 4.12. Sao Vicente, Mindelo, Kap Verden.

**Lubini**, Klaus Köhler und Petra Aßmann, 6.2. Rodney Bay Marina, St. Lucia.

**Magic Cloud**, Johannes Frost und Angelika Finke, 2.12. Licata, Sizilien.

**Magic Life**, Heinz Solka, bis August 2015 Australien.

**Mahuini**, Ingo Baumann, 25.2. Saint Anne, Martinique.

**Man Suutje**, Paul Ketelsen und Dörte Beckröge, 1.2. Souffriere/St. Lucia, Karibik.

**Manati**, Andreas Augst, 30.12. Lagos, Portugal.

**Manati**, Wilma und Dr. Hans-Joachim Becker, 10.12. Chaguaramas, Trinidad.

**Mango**, Nick Pichler, 7.2. Fehmarn.

**Maresa**, "Nobby" Rollfing, b. a. W. Grenada, W.I.

**Mari-Luise**, Robert und Iris Siebel-Heymann, 5.2. von Lanzarote Richtg. Las Palmas, Gran Canaria.

**Maringa**, Günther Miehlich, 1.2. Kas, Türkei.

**Maverick too**, Johannes Erdmann und Cati Trapp, 4.3. Le Phare Blue Marina, Grenada.

**Maya**, Herbert und Asma Bay, 23.1. La Gomera, Spanien.

**Melanie**, Juerg Aebi, März auf dem Weg in die Karibik.

**Miami**, Jörg Weiss und Ute Kuch, 5.1. Kosrae, Pohnpei, Mikronesien.

**Mingula**, Günter Johansson, 19.12. Kapstadt.

**Minimo II (LUX)**, Pierre und Monique Wies, b. a. W. Marmaris, TR.

**Minni**, Jens Bormann, b. a. W. Empuriabrava, Spanien.

**Mira**, Albert und Tobias L., 28.1. Marmaris, Türkei.

**Moin**, Corinna und Wolfgang Lorbach, 14.12. Marina Penns Landing, Tortola, BVI.

**Mon Juan**, Monika und Herbert Oeller, 14.2. Recife, Brasilien.

**Monamore**, Rüdiger, Edelgard, Daniel und Jonathan Hecht, 31.1. Position 43°23'9" N 004°50'9"E.

**Moya**, Fritz Böhme, 1.2. Whangarei.

**Nadine**, Ilse und Ulrich Hering, 12.1. Puerto Deseado, Süd-Patagonien, Argentinien.

**Naja**, Werner Nagel und Elke Hofmann, 27.1. Marigot Bay, St. Lucia.

**Nausikaa (CH)**, Dr. Roland Sauter, 16.2. Sankt Helena, Südatlantik.

**Nes-Puck**, Thomas Bruhn, 8.12. Savusavu, Fidschi.

**Never**, Marianne und Everett Dietz, 18.2. Cadix, Spanien.

**Nordlicht**, Gertraud und Hartmut Borchardt, b. a. W. Port Napoleon.

**Old Dream (IT)**, Emilio Avenia, b. a. W. Marina Atkio, Preveza, GR.

**Osiris**, Rudi und Helga Ilsemann, b. a. W. Trinidad.

**Outer Rim**, Thomas Stüpfert, 6.3. Banjul, Gambia.

**Panta Rhei**, Andreas Stöger, b. a. W. La Coruña, Spanien.

**Papillon**, Katja und Matthias Lepke, 19.12. Las Palmas, Kanaren.

**Peer Gynt**, Norbert Hössermann, 25.1. Puerto de Mogán, Gran Canaria.

**Pinut**, Michael Berndonner und Corina Lendfers, 28.2. Marina del Sur, Las Galletas, Teneriffa.

**Pipolder**, Heinz Peier und Angelica Hug Peier, b. a. W. Marmaris, TR.

**Prima**, Dr. Otto Schlotthauer, b. a. W. Emmerich (Segelpause).

**Pura Vida**, Udo Tegethof und Ute Eich, 23.2. Azoren.

**Rancho Relaxo of the Seas**, David Eitzinger, 21.1. Brisbane.

**Resolute**, Barbara Köberle und Hans-Rolf Rauert, 19.1. Bequia / St. Vincent, W. I.

**Rikdania**, Claus Langer, b. a. W. Marigot Bay, Saint Lucia.

**Sail la vie (US)**, Sara Subirana u. Michael Claus, b. a. W. Miami, USA.

**Sally Lightfoot**, Dick Bruckwilder und Petra Kop, 27.2. Salinas, Puerto Rico.

**Samuri**, Christian und Evelyne Nigg, 25.12. Auckland, Neuseeland.

**Sanuk**, Wolfgang Leubner, 31.1. Marina Monastir, Tunesien.

**Saphira**, Joachim Voltz und Elke Krapf, b. a. W. Preveza, Ionisches Meer.

**Sappho**, Kirsten Dorn-Weitzel und Joachim Weitzel, b. a. W. Katakolon, Peloponnes.

**Scriwshaw**, Peter Zelle, 16.2. Muros, Galicien, Spanien.

**Sea Breeze**, Marcel Waltzer, 22.12. Leeuwarden, Niederlande.

**Seawitch**, Anke und Michael Hafemann, 22.1. Santa Maria Navarrese, Sardinien.

**Serafina**, Björn Koop, 17.1. Alghero, Sardinien.

**Serenade (CH)**, Peter und Araceli Baumann, b. a. W. Marina Hramina, Murter, Kroatien.

**Shalimar 3**, Eric Guiol, b. a. W. Mesolongion, GR.

**Shangy-Shamu**, Max Anger, b. a. W. Port Napoleon.

**Silbermöwe**, Anja und Jürgen Michalzik, 14.1. Winterlager Marina Neustadt/Holstein.

**Silbermöwe**, Karl-Heinz Thurow und Hannelore Bommert, 19.12. Grenada.

**Silmaril**, Alex und Ursula Zehnder, 19.12. Fort Pierce, Florida, USA.

**Single Malt (CH)**, Eduard Keck und Altmuth Otterstedt, 16.2. Rubicon Marina, Lanzarote.

**Soleil II**, Heidi und Klaus Lange, 19.12. Marco Island, Golf von Mexiko. Florida, USA.

**Solutus**, Dres. Barbara und Dirk Heißen, Winterlager Sizilien.

**Spöckenkieker**, Angelika und Stefan Gerke, 19.12. zurück auf La Gomera.

**Steel For Two**, Jo. Rammer, b. a. W. Modersitzki-Marina, Maasholm.

**Stella Maris**, Ingeborg Voss und Wolfgang Dinse, b. a. W. Kiel.

**Sternchen**, Georg Echtler, 28.1. Phuket, Thailand.

**SuAn**, Lutz und Gabriele Pestel, 28.2. Okinawa, Japan.

**Summer**, Katja und Dietmar Henke, 14.12. Teneriffa.

**Taitonga**, Dagmar und Christian Sahr, 18.1. Panamá City, Anfang März Richtg. Galapagos.

**Tamango Love**, Heinz Fehlmann und Yvonne Romer, 21.1. Jamaica.

**Taronga**, Sebastian Freudenberg, 11.1. Salvador, Brasilien.

**Tika**, Rolf und Claude Martens, b. a. W. Cayman Brac, Karibik.

**Trudel**, Silvelie und Jörg Barczynski, b. a. W. Thessaloniki, Griechenland.

**Twiga**, Dr. med. Peter Bochnik, 24.1. Panamá.

**Ualena**, Andy Hagger, 5.1. Izola, Slowenien.

**Ulani**, Philippe und Sandra Ochsenbein, 5.3. Französisch Polynesien.

**Ultima (CH)**, Margrit u. Kurt Kunz, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote, G.C.

**Vairea**, Daniel und Martina Tschudin, 4.2. Premia de Mar, Spanien.

**Vela III**, Wolfgang Zach, b. a. W. Cres, Kroatien.

**Veligandu**, Karin u. Fritz Gerhardt, b. a. W. Lefkada, Griechenland.

**Venus**, Gisela und Dr. Uwe Roske, 12.1. bis April Bali.

**Vera**, Britta und Michael Adlkofer, b. a. W. Carloforte, Isla San Pietro, Italien.

**Verena III**, Alfred Bauer mit Steffie, Kilian und Isabell Schneider, b. a. W. Kemer, Türkei.

**Vivaci**, Dr. Harald und Sabine Eckhardt, b. a. W. Port Danao, Cebu, Philippinen.

**Walkabout**, Hans Josef Monz-Hummel, 30.1. Griechenland.

**Wereva**, Werner und Gisela Will, 14.1. Trinidad.

**Xenia II**, Martin Schiller, 15.2. Bremerhaven.

**Yemanja**, Thomas Müller, 8.12. Santa Cruz de La Palma.

**Zwöi**, René Hollermayer, 23.2. George Town, Exuma, Bahamas.

## „Trans-Ocean“ München

Wir treffen uns an jedem  
ersten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr  
in der **Gaststätte Hatrick**  
(vormals Ostkurve)  
Sieboldstr. 4, 81669 München

Gäste sind jederzeit willkommen.

TO-Stützpunkt München  
Wolfgang Quix  
Rosenweg 3  
85643 Tulling  
Tel.: 08094-9073742  
E-Mail: segelquix@web.de

## „Trans-Ocean“ Köln

**Wir treffen uns**  
jeden 2. Mittwoch im Monat  
ab 19.30 Uhr im Haus des Kölner  
Yachtclubs, **Restaurant Fährhaus**,  
Steinstraße 1, 50996 Köln.

Gäste sind herzlich willkommen!

Auskunft erteilt Achim Geysse  
Tel+Fax: 0221/865335

## „Trans-Ocean“ Kiel

**Jahrestreffen**  
Zweiter Freitag im Februar  
ab 19.00 Uhr  
bei Wolfgang Dinse  
Raisdorfer Str. 15, 24148 Kiel

Bei Teilnahme Anruf: 0431 7297678  
oder E-Mail an: kiel@trans-ocean.org  
möglichst bis fünf Tage vor dem  
Treffen erbeten

## „Trans-Ocean“ Lörrach/Südbaden

Wir treffen uns ab sofort wie immer  
jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30h  
in der „**Alten Laube**“,  
Bündtenstr.1, 79541 Lörrach-Brombach.  
Tel. 07621-53556

Wolfgang Leubner und Hedwig Zeitz  
von der SJ „SANUK“  
Tel.: 07621-56207,  
Fax: 07621-56119.

**Gäste sind herzlich willkommen!**

## „Trans-Ocean“ Düsseldorf

Geplante Treffen im **Düsseldorfer  
Yacht Club (DYC)**, Rotterdamer  
Straße 30, 40474 Düsseldorf

(immer 3. Mittwoch im Monat)  
Beginn ist jeweils ab 19:30 Uhr!

**15. April 2015**  
**20. Mai 2015**  
**17. Juni 2015**

Tel.: 0211-7705195  
Mobil: 0172-9242 298  
Duesseldorf@Trans-ocean.org

Bringt viele neue Erlebnisse und  
Erkenntnisse mit, egal von wo, ob auf  
dem Wasser oder an Land gesammelt.  
Nicht vergessen – und deshalb gleich  
in den Terminkalender eintragen!

## „Trans-Ocean“ Berlin

Wir treffen uns jeden 2. Montag im  
Monat ab **18.30 Uhr** ganz „artgerecht“  
auf den **Restaurantschiff „van Loon“**.  
Das Schiff liegt im Urbanhafen und ist  
damit recht zentral gelegen.

Anschrift: Carl-Herz-Ufer 7  
An der Baerwaldbrücke  
10961 Berlin  
www.vanloon.de  
Torsten Gräser

## „Trans-Ocean“ Wuppertal

**Treffpunkt: Wichlinghauser Str. 58**  
**42277 Wuppertal**  
Tel.: 0202-663446  
Handy 0170-7863412

Wir werden ab Ende April bis Ende  
Oktober auf einer Reise rund Ostsee  
nach Haparanda unterwegs sein.  
In dieser Zeit können ab Wuppertal  
keine Hilfeleistungen angeboten  
werden. Anfragen per E-Mail werden  
wir von unterwegs gerne beantworten  
oder auch ggf. Hilfen organisieren.  
Der Stützpunkt Wuppertal ist während  
unserer Abwesenheit nicht besetzt!

Wilfried & Siggli Oliv

www.bilbocrew.de/  
bilbocrew@t-online.de

## „Trans-Ocean“ Mainz

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag  
im Monat gegen 19 Uhr im Restaurant-  
schiff »**Pieter v. Amstel**« in Mainz-Ka-  
stel, Am Rheinufer bei der  
Theodor-Heuss-Brücke, Tel.: 06134-  
24771.

Auskunft erteilt TO-Mitglied  
Armin Dräger, Tel.: 06042-7225.  
Gäste sind willkommen.

## „Trans-Ocean“ Regensburg/Ostbayern

Unser Stammtisch trifft sich in der  
Regel alle zwei Monate  
am letzten Donnerstag eines Monats im  
**Spital-Keller zu Regensburg**,  
Alte Nürnberger Str. 12,  
meist zu einem bestimmten  
Thema mit Vortrag.

**Gäste und weitere Teilnehmer sind  
stets herzlich willkommen.**

Kontakt: roland.kollert@t-online.de

## „Trans-Ocean“ Zürich

Wir treffen uns jeden zweiten  
Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr:  
**Restaurant Muggenbühl**  
**Muggenbühlstraße 15,**  
**CH-8038 Zürich/Wollishofen**  
Gäste sind herzlich willkommen.

Peter Kofler  
Tel.: 079-2130300  
E-Mail: p.kofler@pop.agri.ch

## „Trans-Ocean“ Hamburg

Wir treffen uns  
**jeden 1. Donnerstag im Monat**  
gegen 19.30 Uhr  
von nun an im  
**Restaurant Rotbuche**,  
Tannenweg 4, 22415 Hamburg  
Renate und Gerd Willhoeft  
Tel.: 040-5206742

Gäste sind herzlich willkommen!



**SEGELWERKSTATT STADE**

Größtmöglicher Spaßfaktor  
bestmögliche Technik!

[WWW.SEGELWERKSTATT.COM](http://WWW.SEGELWERKSTATT.COM)

**SEGELWERKSTATT STADE**

Wir wissen, was Segler wollen!

Harschenflether Weg 12 – 21682 Stade – Tel. 04141 | 4 57 88  
Fax 04141 | 4 57 83 ~ [info@segelwerkstatt.de](mailto:info@segelwerkstatt.de)



## Unsere Erfahrung Ihr Mehrwert

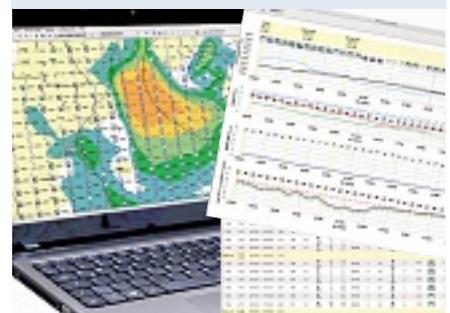
schnelle, formtreue  
und dauerhafte Segel  
entwickelt aus tausenden Seemeilen  
eigener Ocean-Erfahrung



**Faber + Münker**

★ Ihr Segelmacher aus Europa

Fon +49 431 687370  
[www.faber-muenker.de](http://www.faber-muenker.de)



## GRIB-View 2 Wettersoftware

### Optimale Seewettervorhersage

- Routenplanung mit Speed-down
- Meteogramm
- Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- Animation der Wetterentwicklung
- CRUISING PREMIUM PLUS GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

WetterWelt GmbH  
Wir. Wissen. Wetter.  
[www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)



A real Lady from Sweden: 50 Fuß Werft-Einzelbau Clipperketch Architekt Faggerström

### SY Samana: Aluminium-Ketch 15 m 70.000 €

Volllackierter Rundspanter, modifizierter Langkieler, Bj. 1980, derzeit in der Karibik für 2 Monate wieder unterwegs. Seit 30 Jahren im Besitz des jetzigen Eigners. Kein Charter.

L.ü. alles 17 m, L.ü. Deck 14,16 m, Breite 3,80 m, Tiefgang 2 m. Motor OM 314 Mercedes. Massiver Teakausbau innen, Stabteakdeck außen, außergewöhnlich komplett für große Fahrt mit Ersatzteilen, Karten, Sortimenten u. Werkzeug. Heckfigur: Samana. Icom SSB-Sender, Inverter 220 V, Generator 1,2 kW, Davits, Feststoffdinghi, 9 PS Yamaha AB, Tiefkühlschrank, Tauchkompressor, T-Flaschen, Angeln, 4 Anker, elektr. Autopilot Decca 150, vollständige Schiffsbaupläne, 2 x 500 l Edelstahlwasertanks, 2 x 300 l Dieseltanks. **Das schönste und am ruhigsten liegende Schiff auf jedem Ankerplatz.** Standort ab Mai: Trinidad oder Treff 2015 in der Karibik.

**Beschreibung und Bilder: [www.SY-Samana.de](http://www.SY-Samana.de); Mail: [Wunder@aol.com](mailto:Wunder@aol.com)  
Tel. 0049(0) 8347 981081**

[www. \*Sailbird\* .de](http://www.Sailbird.de)

die Besegelung für Ihr Schlauchboot

nachrüstbar für Längen von 2,20 bis 3,30 m, andere Längen auf Anfrage

tribell GmbH, Krohnskamp 33, 22301 Hamburg, Tel. (49) 040-279 17 66, [tribell@t-online.de](mailto:tribell@t-online.de)

Trans Ocean  
Postfach 728  
27456 Cuxhaven

PVST  
Deutsche Post AG  
Entgelt bezahlt  
C7583

# Blue Yachting

www.blue-yachting.de



GARCIA  
YACHTING

elan

IMPRESSION

Feeling



## cat sale



### Wertvertretung für:

- OUTREMER (F)
- NEEL (F)
- AVENTURA (F)
- RAPIER by BroadBlue (GB)
- SUNREEF (PL)

### Weltgrößtes

### MULTIHULL-Angebot

- Beratung bei Kauf und Verkauf
- Sichere Vertragsabwicklung
- Projektplanung und Bauaufsicht
- Finanzierung und Versicherung
- Überführungen weltweit
- OUTREMER Service Point Nordsee

### cat sale

Grohner Bergstr. 3  
28759 Bremen  
Tel. +49 (0)421 620 8 332  
Fax +49 (0)421 620 8 331  
www.cat-sale.de  
info@cat-sale.de

Member of Multihull World  
Brokerage Network

Catamarans | Trimarans | Sales | Services



Besuchen Sie uns im Internet  
[www.cat-sale.de](http://www.cat-sale.de)  
100 Multihulls auf Mausclick

*Aufrecht segeln, schnell und komfortabel reisen!*