



TRANS-OCEAN

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES HOCHSEESEGELNS E.V.

Auf dem „Okeechobee Waterway“

Seite 33





Yachting

Mit technischem Fortschritt wachsen die Risiken

Das klingt paradox, ist aber die Realität: Boote werden dank neuer Materialien und innovativer Konstruktion immer schneller. Hightech in Navigation und Handling überfordern oft den Gelegenheitsskipper. Zudem wird alles teurer – besonders Bergung und Reparaturen.

Die Yachtversicherung ist den neuen Risiken und hohen Kosten anzupassen, um bei allem technischen Fortschritt im Haftungsfall nicht alt auszusehen.

Lassen Sie sich gerne beraten.

JUST TO BE SAFE

PREUSS
YACHTVERSICHERUNGEN

www.preuss-yachtversicherungen.de

STAMP MEDIA



25 Jahre Faber + Münker
25 Jahre Erfahrung

*schnelle, formtreue
und dauerhafte Segel*
*entwickelt aus
tausenden Seemeilen
eigener Ocean-Erfahrung*
*konstruiert und gefertigt
mit Spitzen-Technologie*

Die Segelmacher aus Kiel
Fon (04 31) 68 73 70
www.faber-muenker.de

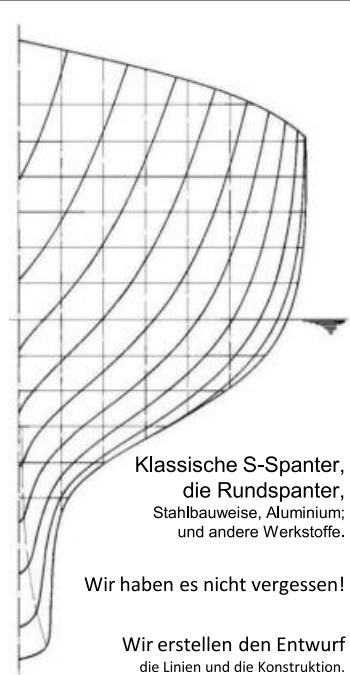
25 Jahre
Faber + Münker

MEDIZIN AN BORD
*Auf der
Hanseboot
Halle B5 EG
Stand B107*

SEADOC

WWW.SEADOC.DE | DOCTOR@SEADOC.DE | TEL: +49 (0) 40 24 86 87 09

AUSRÜSTUNG AUSBILDUNG BERATUNG



Klassische S-Spanter,
die Rundspanter,
Stahlbauweise, Aluminium;
und andere Werkstoffe.

Wir haben es nicht vergessen!

Wir erstellen den Entwurf
die Linien und die Konstruktion.

Ingenieurbüro für Schiffbau
Dipl.-Ing. Hanspeter Petersen
Feldstraße 98, 24105 Kiel Tel. 0049(0)431 85555
schiffbauingpetersen@gmx.de



TOPLICHT *SEIT 25 JAHREN*

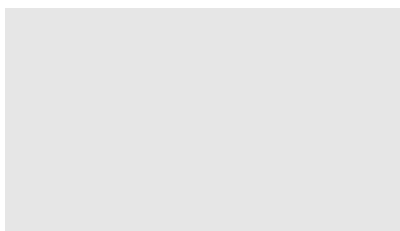
Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten

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
Friesenweg 4 • 22763 Hamburg - Germany
Tel: +49-40-8890 100 • Fax: +49-40-8890 1011 • Mail: toplicht@toplicht.de
Internet-Shop und Katalogbestellung: www.toplicht.de

NAJAD 340

Bj. 91, kpl. ausgerüstet für Ozeansegeln; ARIES, KW-Funk. Pactor 3, Kutterstag, Solar, Windgen., Radar, Dingi, AB u.v.m. Platz für vier, startklar. **Toppreis.**
<http://yachtnajad340.jimdo.com>



MARBLU
Ausrüstung *BLU led lighting*

LED Beleuchtung

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

Tel. 0711-86052975 | info@marblu.de
www.marblu.de

HALBERG RASSY 38
L 11.50, B 3.50, T 1.80

Sehr gepflegt, neues Teakdeck, Motor überholt: Volvo 45 PS, UKW, ssb-Funk, Paktor, Radar, Windfahne, elektr. Steuerung Centrex; Entsalzungsanl., 20 l/h, Windgenerator, 3x Solar, Rollgross, nachgerüstet, Beiboot, Inverter, Rettungsinsel, Bimini, viele Ersatzteile und vieles mehr. Liegeplatz: Elburg/NL.
Klar für große Fahrt. **93.000,- Euro.**
Tel. 0151 25984487 ab 18.30 Uhr

95% aller Weltumsegler...
nutzen PACTOR über Kurzwelle
um weltweit E-Mail und Wetter zu
empfangen. Schon an Bord?



www.lunatronic.net
lunatronic



Boots- und Schiffswerft
Cuxhaven

Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten

- Mastservice
- Riggingservice
- Yachtservice
- 16 t Kran
- 300 t Slipbahn
- Winterlager
- Winterlager
- Wasserliegeplätze
- Lackierungen
- Osmosesanierung
- Bunkerservice
- 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

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

Beiträge und Spenden

Inländische Mitglieder leisten den Jahresbeitrag gemäß Satzung per Einzugsermächtigung. Der Beitrag beträgt jährlich € 30,00. Vereine zahlen € 60,00 jährlich.

Im Ausland wohnende Mitglieder bitten wir, ihrer Bank einen Dauerauftrag der zu entrichtenden Beiträge und Spenden zu erteilen.

Der Vereinsbeitrag ist eine Bringschuld und unaufgefordert jeweils zum Anfang eines jeden Jahres zu leisten. „Trans-Ocean“ versendet keine Rechnung.

Zahlungsverkehr aus dem Euro-Ausland. Die Mitglieder können Zahlungen an den TO wie folgt überweisen: über International Banking Account Code (Commerzbank). Exchange from any EURO-foreign country the members can deposit as for over internationally Banking account code (Commerzbank). **IBAN: DE87 241 800 01 0249 0535 00, S.W.I.F.T-BIC DRES DE FF 241.** Unter Verwendung der EU-Standardüberweisung ohne Meldeteil hat die Überweisung geringe Gebühren.

Unsere Konten

Commerzbank Cuxhaven, Nordersteinstraße 44, 27472 Cuxhaven, Konto-Nr. 249053500, BLZ 24180001

Swift BIC DRES DE FF 241

Konto für unsere Schweizer Mitglieder bei der Commerzbank Cuxhaven in sfrs. Kto.Nr. DE 60 24180001 0249053501 S.W.I.F.T-BIC: DRES DE FF 241

Beitrag: sfrs 47,00 = € 30,00

Einzahlung **unbedingt** nur in Schweizer Franken

Postbank Hannover Konto Nr. 23939-304, BLZ 25010030, Stadtparkasse Cuxhaven, Konto-Nr. 196006, BLZ 24150001.

EDITORIAL

Der Vorsitzende informiert



1. Der Vorstand des Vereins ist mit der Vorbereitung der Jahreshauptversammlung und der Festveranstaltung am 20.11.2010 befasst.

Es liegen einige sehr interessante Anträge für die

Jahreshauptversammlung vor, die in der Tagesordnung, wie auf Seite 8 abgedruckt, wiedergegeben sind.

Leider konnten wir den Medizinlehrgang dieses Jahr nicht mehr organisieren, Herr Dr. Flesche, der bisher als Referent zur Verfügung stand, hat kurzfristig abgesagt.

Wir versuchen, noch eine Ersatzlösung zu schaffen.

2. Nach bisherigem Stand haben 16 Boote eine Weltumseglung beendet und sind auch weitere bemerkenswerte, herausragende, seglerische Leistungen unter dem Stander von „Trans-Ocean“ zu verzeichnen. Auch insoweit ist auf die Berichterstattung in unserer Vereinszeitschrift und im Internet zu verweisen. Jedenfalls wird das Treffen vom 19.-21.11.10 sicher sehr interessant und lebhaft, und ich freue mich mit dem gesamten Vorstand und der Geschäftsstelle auf das Wiedersehen mit alten Bekannten und neuen Mitgliedern.

3. Der Unterzeichner hatte in diesem Jahr – endlich – wieder einmal Gelegenheit zu segeln, wenn auch nur kurz, und konnte ein Boot mit 45 Fuß von Maasholm nach Medemblick überführen. Mit dabei in der Crew war der Schiffführer des Vereins Bernd Rosenmüller. Den Auftrag erhielt ich von dem Inhaber der Firma Conyplex B.V., die die Contestjacht herstellt.

Fritz Conyn habe ich zwei- oder dreimal kurz getroffen, bin mit ihm einmal in der Schifffahrtsregatta gesegelt und erhielt den Auftrag und die Gelegenheit, sein Boot von der letzten Schifffahrtsregatta nach Medemblick zu überführen, allein auf Grund des Umstandes, dass er in mich als

„Trans-Ocean“-Mitglied das erforderliche Vertrauen setzte.

Ich will damit sagen, dass offenbar allein die Mitgliedschaft im „Trans-Ocean“ schon einen Vertrauenstatbestand schafft, was aber dann für uns auch die Verpflichtung begründet, das Vertrauen nicht und an keiner Stelle zu enttäuschen.

Das Vertrauen, dass „Trans-Ocean“ Segler offensichtlich in der Seglerszene genießen, beruht aber nicht auf der Arbeit des Vorstandes sondern auf dem Auftreten aller Mitglieder weltweit, weshalb sich auch für alle die Verpflichtung ergibt, sich dieser Verantwortung zu stellen und sie zu erfüllen.

4. Erst jetzt, auf Grund einer Meldung im Mitteilungsblatt des Kieler Yachtclubs, sind wir auf eine Falschmeldung der Zeitschrift „Segeln“ gestoßen, die über das „Trans-Ocean“ Treffen aus dem Jahre 2009 berichtete, dass Andreas Hülsenberg neuer Vorsitzender geworden sei und als eine der ersten Amtshandlung den „Trans-Ocean-Preis“ an Boris Herrmann übergeben habe.

Das ist natürlich barer Unsinn. Die Redaktion von „Segeln“ ist entsprechend informiert worden. Wenn man unsere Zeitung vom Januar 2010 gelesen hätte, wäre eine solche Fehlmeldung vermieden worden.

Bemerkungswert ist dabei, dass die Meldung nicht in der gedruckten Zeitschrift „Segeln“ erschienen ist, sondern lediglich im Internet, sonst wäre diese Falschmeldung sicherlich zumindest mir früher aufgefallen.

Erstaunlich aber auch, dass niemand nachgefragt hat, offensichtlich ist die Meldung von allen übersehen worden.

Ich bleibe Ihnen also, liebe „Trans-Ocean“ Segler, sofern Sie dies wünschen, noch erhalten.

gez. B. Luetgebrune, Vorsitzender

INHALT

AUS DEM VEREIN

Einladung Jahreshauptversammlung und TO-Treffen 2010	Seite 7
Impressum	Seite 7
Anträge zur Jahreshauptversammlung	Seite 8
Wir begrüßen neue Mitglieder	Seite 8

AUS DEN TO-STPKT.

Stützpunkt Trinidad berichtet	Seite 11
Infos aus Bohol	Seite 12

ALLGEMEINE INFO

„Solar Wave“ von Bonn bis Wien	Seite 15
Jordan-Series-Drogue – eine Recherche	Seite 20

ATLANTIK

Reise zu den Kanaren mit SJ Lida	Seite 38
----------------------------------	----------

MITTELMEER

Törn Zypern – Libanon	Seite 43
-----------------------	----------

PAZIFIK

Ankerplatzempfehlung Moorea	Seite 49
Allein in 1064 Tagen um die Welt	Seite 51

ROTES MEER

Piraten oder Fischer	Seite 55
----------------------	----------

REGATTEN

Segeln bis zur Erschöpfung	Seite 62
Standortmeldungen	Seite 59

Zum Titelbild:

„Walross IV“ kurz vor Cuxhaven.

„Trans-Ocean“-München

Unser bisheriger Treffpunkt Tirolensis hat zugemacht. Wir treffen uns in Zukunft an jedem 1. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr im **Restaurant des Münchner Tennisclubs** (MTCA) München, Grasweg 61, neben der Rudi-Sedlmayer-Halle, Anfahrt über Siegenburger Straße.

Wolfgang Quix
Rosenweg 2
85643 Tulling
Tel.: 08094-905275
Fax: 08094-905274
Internet: www.teamquix.de

Trans-Ocean Stammtisch
Gäste stets willkommen!

»Trans-Ocean« Köln**Wir treffen uns**

Jeden 2. Mittwoch im Monat
gegen 19.30 Uhr

Bootshaus-Restaurant ALBATROS
am Rodenkirchener Leinpfad
50996 Köln-Rodenkirchen
Tel: 0221/3508589 Fax: 0221/350859

Gäste sind herzlich willkommen

Auskunft erteilen A.+I.Geyssel
Tel+Fax: 0221/865335

„Trans-Ocean“ Berlin

Wir treffen uns jeden 2. Montag im Monat ab 19.30 Uhr in ruhiger und gepflegter Atmosphäre im Restaurant „Brauhaus in Rixdorf“ (Neukölln), Glasower Str. 27. Parkplatz auf dem Hof. S- und U-Bahnhof - Hermannstr. S-Bahnhof: Neukölln und U-Bahnhof: Grenzallee.

11. Okt. 2010: 900 km Pilgerwanderung nach Santiago de Compostella entlang der Küste von Klaus Oppermann
08.11.2010: Wolfgang Grauenhorst, SJ Odyssee II, berichtet von seiner Reise durch die Inselwelt der südl. Ägäis, Kreta und Rhodos.

10.01.2011: Mit SJ Aegir 2009/2010 USA – Kanada, Große Seen und Mississippi von Eginhard Strauch

Anfragen bei „Tute“, Tel. 030-6046445.

„Trans-Ocean“ Düsseldorf

Geplante Treffen im **Düsseldorfer Yacht Club (DYC)**, Rottdamer Straße 30, 340474 Düsseldorf

Klaus Köhler
+49 (0) 211-7705195
+49 (0) 172-9242298

Beginn jeweils ab 19.30 Uhr!

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« Hamburg

Wir treffen uns
jeden 1. Donnerstag im Monat
gegen 19.30 Uhr

im »WSAP zum Bootshaus«
Isekai 12ö, 20249 Hamburg
Telefon (040) 47 74 14

Renate und Gerd Willhoeft
(040) 5206742

Gäste sind herzlich willkommen

»Trans-Ocean« Lörrach/Südbaden

Wir treffen uns jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr im „Bistro Clown“, Kandelstraße in 79541 Lörrach.
Tel.: 07621-5028.

Wolfgang Leubner und Hedwig Zaitz
von der SJ „SANUK“
Tel.: (07621) 56207,
Fax: (07621) 56119.

Gäste sind herzlich willkommen

»Trans-Ocean« Mainz

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat gegen 19 Uhr im Restaurant-schiff »Pieter v. Amstel« in Mainz-Kastel, Am Rheinufer bei der Theodor-Heuss-Brücke, Tel. (06134) 24771.

Auskunft erteilt TO-Mitglied Armin Dräger, Telefon: (06042) 7225. Gäste sind willkommen.

Trans-Ocean Regensburg/Ostbayern

Unser Stammtisch trifft sich in der Regel alle 2 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

T.O.-Treff in Datteln

Jeden zweiten Sonntag im Monat ab 16.00 Uhr im Rahmen „KirchenKaffee“ in der Friedenskirche am Schiffshebewerk Henrichenburg
Provinzialstraße 14-16 D-45711 Datteln
Kontakt: Horst Borrieß
Tel. 02363 3883928, Fax 02363 3883929

Bei Kaffee und Kuchen, einem Glas Bier und schönen Gesprächen u.s.w.

Trans-Ocean Kiel

Jahrestreffen
Erster Freitag im Februar
ab 19.00 Uhr
bei Dieter Markworth
in der Flensburger Str. 86, 24106 Kiel
Bei Teilnahme bitte Anruf (0431-30277) oder Email an Kiel@trans-ocean.org

»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
Telefon 079-213 0300
E-Mail: p.kofler@pop.agri.ch

„Trans-Ocean“ Wuppertal

Siggi und Wilfried Oliv stehen dem TO-Treffpunkt Wuppertal ab sofort wieder zur Verfügung.

**Treffpunkt: Wichlinghauser Str. 58
42277 Wuppertal**

Telefon (0202) 663446
Handy 0170-7863412
E-Mail:

Transocean-segelteam@t-online.de
und bilbocrew@t-online.de
Segeltreffen und Erfahrungsaustausch jederzeit ohne feste Termine.

Bitte Besuche anmelden.

Infos auf unserer Homepage:
www.transocean-segelteam.de

Auch Nichtmitglieder sind herzlich willkommen!

IMPRESSUM

»Trans-Ocean«

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V. ist Mitglied im Deutschen Segler-Verband, Landessportbund Niedersachsen, Segler-Verband Niedersachsen, Sport in Cuxhaven e. V., und im Deutschen Nautischen Verein

TO-Geschäftsstelle

Bahnhofstr. 6–8, 27472 Cuxhaven

Postadresse:

Postfach 728

D-27457 Cuxhaven

F: (0 47 21) 5 18 00

(0 47 21) 42 65 10

Fax: (0 47 21) 5 18 74

<http://www.trans-ocean.org>

E-Mail: info@trans-ocean.org

Vereinssekretärin: Rita Eichardt

E-Mail: eichardt@trans-ocean.org

Buchhaltung: Anja Hertrampf

Geschäftszeiten:

montags bis donnerstags

von 7.30 bis 12.30 und 13 bis 16 Uhr,

freitags von 7.30 bis 13 Uhr

Mitteilungsblatt
»Trans-Ocean«

ISSN 1433-4798

Herausgeber: »Trans-Ocean«,

Verein zur Förderung
des Hochseesegelns e.V.

Redaktion:

Andreas Hülsenberg, Sonnhild Sallmann

E-Mail: redaktion@trans-ocean.org

F: (0 47 21) 5 18 00 (Redaktion)

(0 47 21) 42 65 10 (Redaktion)

Fax: (0 47 21) 5 18 74

Webmaster: Helmut v. Straelen

F: (0 28 24) 62 87

Fax: (0 32 12) 12157 35

Mobil: 0049-016 3976 9840

E-Mail: hvans@trans-ocean.org

Gesamtherstellung:

Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft

Gutenbergstraße 1, D-21762 Otterndorf

Tel. (0 47 51) 901-0 Fax (0 47 51) 901-149

Anzeigen: Klaus Kieper

Telefon (0 47 21) 39 30 88

Fax (0 47 21) 39 30 89

E-Mail: K.Kieper@t-online.de

Anzeigenschluß jeweils 1.3., 1.6., 1.9., 1.12.

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 Kürzungen 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.

Einladung

zur Mitgliederversammlung des „Trans-Ocean“,

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

am 20. November 2010, 14.00 Uhr

Kurpark-Halle, Strandstraße 80, Cuxhaven-Döse

Satzungsgemäß lädt der Vorstand zu der Mitgliederversammlung zu vor bezeichnetem Ort ein.

Die Tagesordnung ist nachstehend wieder gegeben.

Anträge (Ziffer 5 der Einladung) mussten spätestens bis zum **31. August 2010** bei der Geschäftsstelle eingegangen sein, damit sie in der Ausgabe Oktober 2010 mitgeteilt und auf der Mitgliederversammlung behandelt werden können.

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Bericht des Vorstandes
3. Kassen- und Kassenprüfungsbericht
4. Entlastung des Vorstandes
5. Anträge (**Wortlaut der Anträge von U. Röttgering und G. Atzberger s. S. 8**)
6. Verschiedenes

gez. Bernd Luetgebrune

Sonntag, 21. November 2010, 9.30 Uhr, Vortrag von Reinhard Schmitz über die Reise der „Pagan“ ins Eis mit dem **Titel: Nordlichter**

„Trans-Ocean-Treffen 2010“ Cuxhaven

Das diesjährige „Trans-Ocean-Treffen“ findet
von Freitag 19., bis Sonntag, den 21. November,
wieder in Cuxhaven statt

Begrüßungsabend: Freitag, dem 19. November 2010, ab ca. 18.00 Uhr,
zwangloses Treffen im Hotel „Neptun“, Nordstr. 11, Duhnen

Die Jahreshauptversammlung

der „Trans-Ocean-Mitglieder beginnt am **Sonnabend-Nachmittag,**
20. November, um 14.00 Uhr in der „Kurpark-Halle“.
(Hierzu erhalten die TO-Mitglieder **keine** besondere Einladung)

Die Festveranstaltung

am 20. November beginnt um 19.00 Uhr

Im festlich hergerichteten Saal der „Kurpark-Halle“ nehmen wir am traditionellen Labskausessen (16,00 €) und an der Vergabe der „Weltumseglerpreise“, der „Trans-Ocean-Medaille“ und des „Trans-Ocean-Preises“ teil.

Unsere TO-Mitglieder in Übersee, die von weither anreisen, werden gebeten, ihre Teilnahme rechtzeitig bei der Geschäftsstelle Cuxhaven zu melden.

Anträge zur Jahreshauptversammlung

von Gorch Atzberger:

Standerschein und Stander werden an aktive Skipper auf Langfahrt unentgeltlich vergeben.

von Uwe Röttgering

Internet:

Antrag: Es wird beantragt, darüber abzustimmen, dass der Internetauftritt von einem darauf spezialisierten Dienstleister von Grund auf neu gestaltet wird. Im Rahmen dieser Neugestaltung sollen die Mitarbeiter von TO in die Lage versetzt werden, selbstständig Inhalte in die Website einzupflegen.

Sollte die Finanzlage des Vereins einen professionellen Internetauftritt derzeit nicht erlauben, wird beantragt, darüber abzustimmen, das TO Heft nur noch zwei Mal pro Jahr erscheinen zu lassen und den so gesparten Betrag dem Internetauftritt zugute kommen zu lassen.

Hilfsweise soll darüber abgestimmt werden, ob zur Finanzierung des Internetauftritts der jährliche Mitgliedsbeitrag um 5 Euro pro Jahr angehoben wird.

Finanzen:

Antrag: Es wird beantragt, darüber abzustimmen, dass die Finanzlage des Vereins, aufgeschlüsselt nach Kostenpositionen, jährlich nach der HV im TO Heft veröffentlicht wird.

Ferner wird der Antrag zur Abstimmung gestellt, dass jährlich eine Liste der Vereinsmitglieder veröffentlicht wird, die mit Geld- oder Sachmitteln vom Verein unterstützt wurden, wobei in der Liste Art- bzw. Höhe der Unterstützung dokumentiert werden.

Hilfsweise soll darüber abgestimmt werden, dass summarisch und ohne Nennung von Namen im TO Heft öffentlich gemacht wird, wie viel Geld bzw. welche Sachmittel zur Unterstützung sportlicher Hochseereisen vom Verein zur Verfügung gestellt wurde.

Vorstandswahlen:

Antrag: Es wird beantragt, darüber abzustimmen, dass in Zukunft bei Personenvahlen im Rahmen der HV grundsätzlich geheim abgestimmt wird und zwar auch

dann, wenn nur ein Kandidat zur Wahl steht.

TO-Preis:

Antrag: Es wird beantragt, darüber abzustimmen, ob in Zukunft der TO-Preis nicht nur für die beste hochseeseglerische Leistung des Jahres vergeben werden kann, sondern auch für eine seglerische Lebensleistung.

TO-Hefte:

Antrag: Es wird beantragt, darüber abzustimmen, ob der Verein Mittel zur Verfügung stellt, um die bisher erschienen TO-Hefte zu digitalisieren und über eine Weboberfläche verfügbar zu machen.

Bernt Luchtenborg:

Antrag: Es wird beantragt, auf der HV darüber abzustimmen, ob Bernt Luchtenborg wegen vereinsschädigendem Verhalten aus dem Verein ausgeschlossen wird.

Sollte Herr Luchtenborg inzwischen nicht mehr Vereinsmitglied sein, hat sich dieser Antrag selbstredend erledigt.

Wir begrüßen neue Mitglieder

Ambinet, Jacques	5094	Klingenberg, Joachim	5295	Rinas, Michael	5129
Bachmann, Udo	5337	Klingenberg, Jochen	5316	Rognoni, Mario	5142
Bemmel, van, Marie	5099	Klösches, Sandra	5306	Rosch, Nico	5362
Bergdolt, Friedrich	5341	Knabe, Norman	5361	Sandhoff, Uwe	5365
Blohm, Michael	5344	Koloff, Wolfgang	5343	Schnell, Ulrich	5132
Brandt, Gerald	5322	Krautz, Roland	5105	Sindermann, Christoph	5367
Braun, Karl-Walter	5168	Kurz, Michael	5091	Sluijs, van der Johannes	5098
Bubellov, Petr	5167	Lämmle, Birte	5274	Sommer, Dirk	5293
Caleff, Dr. Aline	5349	Lakin, Konstantin	5166	Souter, de, Cornelia	5138
Cattaneo, Elena Gilda	5136	Langtermann, Annika	5146	Stahlmann, Francoise	5090
Czajkowski, Julita	5152	Linninger, Stefan	5104	Stawinski, Jörg	5301
Disman, Margrit	5356	Looveren, van, Ludo	5131	Stockhausen, Rudolf	5346
Einspieler, Christoph	5083	Möller, Rainer	5390	Timpen, Jan	5378
Erban, Walter	5332	Mohrmann, Jürgen	5154	Uphues, Herbert	5092
Fehlemann, Anne	5296	Molnar, Karl	5345	Verberck, Gilberte	5121
Fleury, Alain	5108	Müller Nauer, Cornelia	5335	Vogt, Oliver	5364
Geser, Elsie	5107	Müller, Bernd	5161	Wallet, H.R.	5101
Hafkemeyer, Martin	5085	Nauer, Martin Josef	5336	Wester, Andreas	5333
Hau, Thomas Frank	5370	Oberst, Harald	5340	Willner, Joachim	5315
Hendriks, Olivier	5338	Ostler, Tobias	5171	Wintschnig, Alexander	5348
Hinkelmann, Kai	5151	Pasquier Hendriks, Corinne	5339	Witte, de Daniel	5119
Ischmer, Steffen	5089	Ponkowsky, Armin	5313	Witten, Kay	5170
Kainz, Horst	5325	Reuber, Brigitte	5106		
Kindermann, Ralf	5165	Rief, Rolf	5350		

Wir trauern um

unseren Stützpunktleiter **Wolf P. Langenbacher** vom Stützpunkt Langkawi, Malaysia, der im Sommer 2010 im Alter von 72 Jahren nach Krankheit auf seine letzte Reise gegangen ist. Viele Jahre hat er unseren Seglern mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Unser Mitgefühl gehört seinen Angehörigen.

Mit großer Betroffenheit haben wir erfahren, dass unser langjähriges Mitglied, **Dr. Reinhard Laucht**, am 26.07.2010 im Alter von 66 Jahren tödlich verunglückt ist. Viele Jahre war er Vorsitzender unseres befreundeten Mitgliedsvereins ASV Kiel.

Dr. Laucht war TO-Preisträger und Inhaber der TO-Medaille von 1974.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau Gabriele Laucht und Sohn Willem Laucht.

unser **Gründungsmitglied** Dietrich Trummler, der am 31. Aug. 2010 auf seine letzte Reise gegangen ist. Der Verstorbene hat seit Gründung des Vereins 1968 aufmerksam am Vereinsleben teil genommen. Der Verein und seine Mitglieder haben ihm viel zu verdanken. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Unser Mitgefühl gilt seinen Kindern und Enkelkindern.

Messetreff auf der „boot 2011“

„Trans-Ocean“ ist auch im Jahr 2011 wieder mit einem eigenen Messestand vertreten.

Am 28.01.11 (Fr.) ab 18.00 Uhr findet unser alljährlicher Messetreff im „Düsseldorfer Yachtclub“ statt.

Begrüßungsabend TO-Treffen am 19.11.10

Für den Begrüßungsabend bietet das Hotel Neptun in Cuxhaven-Duhnen ein kalt/warmes mediterranes Büffet an. Übernachtungen können gebucht werden

unter der Telefonnummer 04721-4290 und 57990. Das Doppelzimmer mit FS kostet ab 79,00 Euro, Einzelzimmer mit FS ab 59,00 Euro.

TO-Vorstand

Vorsitzender

Bernd Luetgebrune
Bahnhofstr. 6-8
D-27472 Cuxhaven
F.: 04721-681764 pr.
F.: 04721-56570 (Kanzlei)
Fax: 04721/565719
E-Mail: luetgebrune@trans-ocean.org

Stellvertretender Vorsitzender

Andreas Hülsenberg
Dammstr. 9
D-21785 Neuhaus/Oste
F.: 0151-28138010
E-Mail: a.huelsenberg@trans-ocean.org

Schatzmeister

Heinz Ladewig
Adolfstraße 8
D-27472 Cuxhaven
F.: 04721-51902 pr.

Schriftführer

Bernd Rosenmüller
Bauernkamp 14
D-27637 Nordholz
F.: 04741-603168 pr.

Vorsitzender des Beirates:

Andreas Janzik
Heidacker 14
D-27572 Bremerhaven-W.
F.: 0471-76746 pr.

Beisitzer

Peter Schreiber
Jenny-Lind-Str. 34
D-27476 Cuxhaven
F.: 04721-47961 pr.

Hendrik Jörns
Stickenbütteler Weg 16
D-27476 Cuxhaven
F.: 0178-3275331

Brigitte Langenhagen
Postfach 547
27455 Cuxhaven

Janine Andreani
Mulsumer Weg 17 A
D-27576 Bremerhaven
F.: 0471-3701767 pr.

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

Segeln mit „Aglaia“

Durch eine persönliche Einladung konnten wir während der Sail 2010 in Bremerhaven bei der Abschlussfahrt mit anschließendem Höhenfeuerwerk auf der TO-Jacht „Aglaia“ mitsegeln. Bevor wir um 23.00 Uhr das Feuerwerk bewundern konnten, ging es mit der „Aglaia“ erst mal unter Motor Weser aufwärts. Auf dem Rückweg war herrliches Segeln angesagt. Es war imposant, die großen Containerschiffe am Terminal des Überseehafen von der Seeseite aus zu betrachten.

Wir danken Sven Esser (Vorsitzender des TO-Mitgliedvereins Sail Aglaia e.V., www.sail-aglaia.com) und seiner Crew für den wunderschönen Törn. Trotz des immer wieder kehrenden Regens haben wir diesen Abend bei guter Verpflegung sehr genossen.

V.l.n.r.: Sonnhild Sallmann, Sven Esser, Rita Eichardt, Andreas Hülsenberg, vorne Heidrun Wassermann, Stützpunkt Port Elizabeth, RSA



Grußworte

Zur Einweihungsfeier – Modernisierung des Hafens – der Seglervereinigung Cuxhaven übermittelte unser stellv. Vorsitzender, Andreas Hülsenberg, Grußworte von „Trans-Ocean“.

Er betonte besonders die langjährige Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen den beiden Cuxhavener Vereinen.

Von hier aus starten viele „TO“-Weltumsegler auf ihre mehrjährige Reise und laufen nach Beendigung wieder im Jachthafen der SVC ein, wo sich die Rückkehrer auch in Zukunft wohl fühlen werden.

V.l. Vorsitzender der SVC Dr. Wolfgang Engels und stellv. Vorsitzender von „Trans-Ocean“ Andreas Hülsenberg bei der Übergabe des „TO“-Standers

Aktuelle Stützpunktänderungen

Stützpunkt Borgstedt

Friedrich Schreiber

Yachtservice Schreiber

Rader Insel 66

24794 Borgstedt

Tel.: 04331-36313

Fax: 04331-38845

E-Mail: Borgstedt@trans-ocean.org

Eine komplette, aktuelle Liste (zum Download als PDF Format) aller Stützpunkte finden Sie im

Internet unter:

<http://www.trans-ocean.org/stuetzpunkte/index.htm>
(Webmaster)

Stützpunkt München informiert

Unsere Weihnachtsfeier findet am 01.12.2010, 19.00 Uhr im Lokal des MTC, unserem Stammlokal statt. Eine Anmeldung ist **unbedingt erforderlich**, da nur ca. 50 Plätze zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen Wolfgang Quix, Telefon 08094-905275 oder E-Mail: team-quix@t-online.de

Der Stützpunkt Trinidad berichtet (Juni 2010)

Die Segelsaison in der Karibik nähert sich dem Ende und mit dem Einsetzen der Hurricane Saison suchen die Jachten Schutz vor schlechtem Wetter.

So haben sich auch in diesem Jahr wieder zahlreiche, wohl auch deutlich mehr als in den letzten Jahren, deutschsprachige, und damit hauptsächlich TO-Jachten, in Trinidad eingefunden.

Zu diesem Anlass hat sich auch nun ein inoffizieller TO-Stammtisch völlig unbürokratisch etabliert, zu dem sich momentan regelmäßig zahlreiche TO-Segler einfinden.

Wir treffen uns jeden Dienstag ab 17.30 Uhr zur „happy Hour“ im Restaurant „**Whell House**“ in der Marina „**Tropical Marine**“. (Im gleichen Gebäude befindet sich auch das Stützpunkt-Büro).

Lokale Biere werden von 17.30 bis 19.30 Uhr zu ermäßigtem Preis angeboten. Am Grill werden schmackhafte Kleinigkeiten zubereitet.

Am 1. Juni konnten wir insgesamt 26 Personen begrüßen, im Einzelnen die Besatzungen der Segeljachten ANNA-X, CHRISADEE, SEATIME, MARIPOS IV, BOMIKA, ANNA, KIKI, TARTARUGA, OREXIS, ELBE, WANDERER 2, NELE und PLANET.

Die Kommunikation der Segler untereinander und mit dem Stützpunkt gestaltet sich durch diesen „Stammtisch“ nun sehr viel intensiver und angenehmer. Es bleibt zu hoffen, dass diese Einrichtung auch über den Sommer erhalten bleiben wird, wenn auch sicher in kleinerer Gruppe.

Die zahlreichen Beschwerden, die manche Segler über Trinidad im Allgemeinen und verbesserungswürdigen Service im Besonderen vorzubringen hatten, werden nun (endlich) in einem Sondergremium der

Yacht Services Association of Trinidad and Tobago YSATT behandelt und zielgerichtet Lösungen erarbeitet.

So wird zum Beispiel an standardisierten Kostengebühren und Verträgen gearbeitet, sowie Standards für bestimmte Kategorien von Services herausgearbeitet. Auch die Einwanderungs- und Zollbehörden „sitzen jetzt mit am Tisch“.



In dieser Richtung haben sich dem Vernehmen nach deutliche und vor allem nachhaltige Verbesserungen gezeigt.

Mit dem Regierungswechsel am 24. Mai 2010 sind nun auch die Hoffnungen groß, dass die Bekämpfung der Kriminalität im Land schrittweise mehr Früchte trägt.

Man darf sich hier nicht sofort Wunder er-

warten, jedoch ist davon auszugehen, dass die neue Regierung diesem jahrelang vernachlässigten Problem eine sehr hohe Priorität einräumt. Es wird auch über nun neue politische Kanäle gearbeitet, dass sich die Küstenwache zunehmend mehr in der Beschützerrolle für Jachten und kommerzielle Boote gegen die gelegentlichen Übergriffe venezulanischer Banditen sieht.

Ich wünsche allen Karibikseglern eine sichere Hurricane Saison und würde mich freuen, bald die eine oder andere „neue“ Jacht in Trinidad begrüßen zu können.

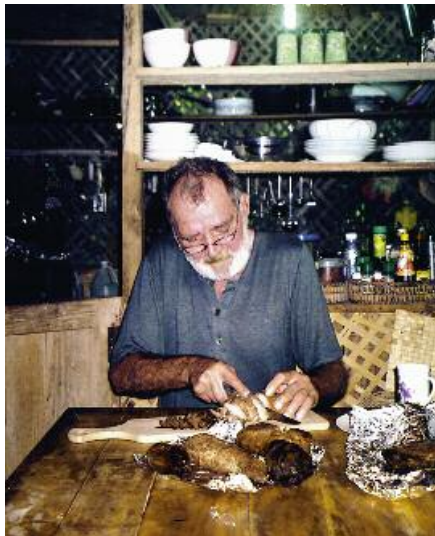
Andreas „Andy“ Kretzschmar,
Stützpunktleiter Trinidad, W.I.

Infos vom „TO“-Stützpunkt Bohol, Philippinen

Da wir, Lornie und Gunter Jung, nun schon vier Jahre in Danao, Bohol auf unserer Finka leben, haben wir natürlich einiges dazu gelernt und in Erfahrung gebracht.

Ein guter, sicherer Ankerplatz unter Bohol ist vor **Jetafe** auf ungefähr 10°, 10' Nord und 124°, 12' Ost. Diesen Ankerplatz erreicht man am Besten, wenn man durch die breite Surigao Strait in die Philippinen reinsegelt (mitlaufender Strom bis 5 Knoten). Danach Kurs West. Wenn der **Canigao Channel** an Steuerbord liegt, geht es Kurs Nord. Am besten lässt man den Leuchtturm an Backbord und die Küste von **Leyte** an Steuerbord. Danach geht es in einem weiten Bogen um das nördliche Flachwasser mit den vielen flachen Inseln im Norden von Bohol. Bei ca. 124°, 5' Ost geht es in den **Olango Channel**. Bei ca. 10°, 11' Nord nach Backbord in den NW-Pass steuern. Erst Kurs Ost-Süd-Ost danach Ost. Schon sieht man eine lange Pier, die von Süd kommt. Das Nordende sollte man tunlichst an Steuerbord lassen und dort, wo noch genug Wasser unter dem Kiel ist, ankern.

Wenn wir vorher von Bord einen Anruf bekommen (1 h), stehen wir an der Pier. Wenn nicht, fährt man mit dem Dingi zum Kopfende der Pier und fragt nach Hill im ersten oder zweiten Shop auf der Pier. Von Hill aus können wir angerufen werden oder eine SMS erhalten. Hill kennt uns. Hier unsere Telefon-Nr. 0063-(0)92 66 92 05 19, 091-97 61 55 28 oder 090 68 74 1771. Zusendung an E-Mail-Adressen ist von uns **nicht möglich**.



Gunter schneidet fertigen Braten zum Einkochen

Bitte nicht von der Pier an Land gehen und vom Einklarieren reden, sondern warten, bis wir dort sind. Denn einklarieren kann man nur auf **Cebu**. Bitte nicht mit dem Schiff nach Cebu City in den Hafen fahren, da es unseres Wissens für Yachten verboten ist.

Angeblich gibt es auf **Mactan** einen Segelclub und eine Marina. Aber da wir keine/n von den Beiden kennen, können wir keine Empfehlung geben.

Am besten besprechen wir das vor Ort. Lornie fährt am nächsten Tag mit den Seglern mit der Fähre nach Cebu City, dort kann dann der ganz Papierkram zusammen mit ihr erledigt werden. Vielleicht kann ja, bei genügend Zeit, Marina und/oder Segelclub besichtigt werden.

Lornie ist auf Cebu geboren und spricht natürlich die Landessprache. Dazu englisch und deutsch. Wir sind zusammen 12 Jahre auf der SJ „Zigeuner Lady“ um die Welt gesegelt.

Bohol ist die zehntgrößte Insel der Philippinen und eine der Schönsten. Da es so gut wie keine Industrie gibt, ist die Insel noch nicht überbevölkert. Trotzdem kann man auf Bohol sehr vieles bekommen. Die Verpflegung ist kein Problem. Einen Maschinenshop gibt es in **Tagbilaran**, er ist mit dem Bus zu erreichen. Nicht möglich sind Arbeiten und Material für Nirorigg.

Da ich 25 Jahre die alte „Zigeuner Lady“ gesegelt habe, weiß ich, dass man mit guten Ideen und handwerklichem Geschick sich meist selbst helfen kann (speißen und takeln). Auch Segelreparaturen kann ich mit meiner Maschine und von Hand erledigen.

Hill in Jetafe hat mir versprochen, dass er jemanden abstellt, um die Yacht zu bewachen, wenn keiner an Bord ist.

Also freuen wir uns auf einen Besuch auf unserer Finka. Von unseren Schweinen, Schafen und Ziegen haben wir fast immer was schlachtreifes, so dass einem BBQ nichts im Wege steht. Einfache Übernachtungsmöglichkeiten sind vorhanden.

Auch können wir Wurst- und Fleischkonserven herstellen unter Mithilfe, wenn leere Gläser mit gut schließbarem Deckel mitgebracht wird.

Fair winds und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünschen

Lornie und Gunter Jung, Stützpunkteiter von Bohol, Philippinen

Düsseldorfer Trans-Ocean-Treffen

Die Saison neigt sich dem Ende zu und wir wollen mit unseren monatlichen Treffs wieder beginnen. Bringt bitte viele neue Erlebnisse und Erkenntnisse mit, egal von wo, ob auf dem Wasser oder an Land gesammelt.

Folgende Termine sind 2010/2011 geplant. Beginn ist jeweils ab 19.30 Uhr!

20. Oktober 2010

17. November	2010
Gänse-Essen:	Anmeldung erforderlich!
15. Dezember	2010
28. Januar	2011,
Freitag Messtreff	während der „boot“, Beginn ab 18.00 Uhr
16. Februar	2011
16. März	2011
20. April	2011

18. Mai 2011
15. Juni 2011
danach Sommerferien bis September 2011
Nicht vergessen – und deshalb gleich in den Terminkalender eintragen!

Freunde und Gäste sind uns herzlich willkommen!

Klaus Köhler, Stützpunkteiter Düsseldorf

Ankern mit Edelstahlkette ist kein Risiko, wenn es die richtige Kette ist

Aus aktuellem Anlass - Bericht von Gerda & Joachim Roederer, SJ „Orfos“ in TO 129/10 - möchte ich mich hier zu der teilweise verbreiteten Unzufriedenheit mit Edelstahl-Ankerketten zu Wort melden.

Man hört es hin und wieder: „Meine Nirokette rostet.“ Oder: „In der Bucht ist eine Jacht gestrandet, weil die Edelstahlkette gebrochen ist.“ Solche Fälle kommen vor, können aber mit etwas Sorgfalt vermieden werden. Ich versuche hier, dieses komplexe Thema vereinfacht und allgemein verständlich zu behandeln.

Der wesentliche Punkt ist die richtige Werkstoffauswahl und eine qualitativ hochwertige Herstellung. Edelstahl ist nicht gleich Edelstahl und Schweißnaht ist nicht gleich Schweißnaht. Zunächst einmal möchte ich aufzeigen was zwar weit verbreitet, aber trotzdem nicht tauglich ist. Fast alle Edelstahlketten auf den Booten sind aus dem Werkstoff 1.4401 (gleichbedeutend mit AISI 316 oder V4A) gefertigt. Einige wenige haben auch den Werkstoff 1.4404. Für Bugkörbe und Klampen ist das absolut ok, aber nicht für eine Ankerkette! Auf den Werkstoff 1.4301 (V2A) möchte ich gar nicht erst eingehen, da dieser völlig ungeeignet ist, und auch kaum als Kettenmaterial von den Eignern eingesetzt wird.

Was den wenigsten Nutzern nicht bekannt ist: 1.4401 / V4A / AISI 316 ist nicht meerwasserbeständig! Das selbe gilt für 1.4404 (AISI 316L). Das kann man schwarz auf weiß nachlesen z.B. auf den Internetseiten von „Deutsche Edelstahlwerke“.

<http://www.dew-stahl.com/publikationen/werkstoffdatenblaetter/rsh-staehle.html>

Die Werkstoffe haben einen sogenannten PREN-Wert, einen Lochfraßindex. Dieser ist ein Maß für die Korrosionsbeständigkeit. Alles unter einem PREN-Wert von 33 gilt als nicht meerwasserbeständig. 1.4401 und 1.4404 haben aber einen PREN von nur 23,1 – 28,5 und sind somit als Kette im Meerwasser nicht tauglich. Für kältere Gewässer, wie z.B. Atlantik, Nord- und Ostsee reicht dieser PREN-Index zur Beurteilung der Korrosionsbeständigkeit aus.

Segelt man aber in wärmeren Gewässern, wie z.B. Mittelmeer oder Karibik, muss man

noch einen Temperaturfaktor berücksichtigen, den CPT-Wert, der Aufschluss über die kritische Lochfraßtemperatur gibt. Oben genannte Werkstoffe haben einen CPT-Wert von 24 – 27,5 Grad Celsius. Wir haben es aber im Mittelmeer – und auch in anderen Gegenden – durchaus manchmal mit Wassertemperaturen von ca. 30 Grad Celsius zu tun. Beim überschreiten des CPT-Wertes droht trotz eines ausreichenden PREN-Wertes von mindestens 33 die Gefahr der Zersetzung des Werkstoffes.

Fazit:

Ketten aus 1.4401, AISI 316, V4A, 1.4404, AISI 316L sind für Meerwasser nicht geeignet!

Aber was soll der leidgeplagte Skipper denn nun kaufen?

Das Maß aller Dinge ist:

Eine Kette aus dem Werkstoff 1.4462 (AISI 318LN)!

Dieser Edelstahl gehört zur Familie der austenitischen ferritischen (DUPLEX) Stählen. Er zeichnet sich durch eine höhere Korrosionsbeständigkeit aus als z. B. der austenitische 1.4404. Der Gebrauch von rostfreien austenitischen ferritischen (DUPLEX) Stählen, insbesondere des 1.4462, erreichte seine Popularität durch die einzigartige Kombination von Korrosionsbeständigkeit, Beständigkeit gegen Spannungsrissskorrosion, hohe Festigkeit und Streckgrenze.

1.4462 hat einen PREN-Wert von bis zu 38,07 und liegt damit im grünen Bereich. Und was sagt der CPT-Wert? Er liegt bei bis zu 34,5 Grad Celsius. Das sollte reichen.

Nun haben wir den richtigen Werkstoff, aber wie soll der Skipper an solch eine 1.4462er-Kette kommen? Bei den namhaften deutschen Schiffsausrüstern wird er nur Ketten aus 1.4401 / AISI 316 / V4A finden, also aus nicht meerwasserbeständigem Material. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Ketten meistens in China, bestenfalls noch in Italien gefertigt werden. Die Firma SVB geht immerhin so weit, dass sie in ihrem Katalog schreibt, dass sie für wärmere Gewässer über 27 Grad, verzinkte Ketten empfiehlt. Solche Hinweise vermisst man bei allen Anderen. 1.4462 / AISI 318LN bieten sie aber auch nicht als Alternative an. Mir ist bisher nur eine Kettenfabrik bekannt, die Ketten in 1.4462 fertigt.

Hier die Firmendaten:

Ketten Wälder GmbH
Gewerbegebiet 5
83093 Bad Endorf
Tel.: 08053-2029-0
Fax: 08053-2029-30
Mail: info@ketten-waelder.de
Web: <http://www.ketten-waelder.de>

Weiterhin ist mir bekannt, dass es Händler gibt, die 1.4462er-Ketten liefern.

Z.B. die Fa. 1a-Yachttechnik Dipl.-Ing. Karsten

<http://www.winch-center.de/>

Vermutlich kommen diese von Händlern angebotenen Ketten samt und sonders aus der Kettenfabrik Wälder.

Die Ketten sollten nach DIN 766 gefertigt sein, damit sie gut über die Kettennuss laufen und ein Prüfsertifikat haben. Beides ist bei Wälder selbstverständlich. Gegen Vorkasse liefert Wälder auch an Endkunden. Die Ketten kosten 20,- bis 39,- Euro/Meter incl. MwSt, je nach Ausführung und Materialstärke. Die Preise für Legierungen ändern sich aber permanent, weshalb man anfragen sollte. Klar, 20,- Euro für eine 8 mm Kette ist viel Geld, aber eine verzinkte liegt auch bei ca. 6,- Euro und bedenkt man, dass die Edelstahlkette praktisch ein Leben lang hält, dann rechnet sich die höhere Investition allemal. Von dem besseren Handling, der größeren Sicherheit (die Bruchlast dieser Edelstahlkette ist deutlich höher als bei verzinkten mit dem selben Durchmesser), der schöneren Optik und dem nicht vorhandenen Rost mal ganz abgesehen. Auch Kettenstau im Ankerkasten ist praktisch ausgeschlossen und die Kette kommt immer wesentlich sauberer hoch als eine verzinkte.

Ich fahre seit vielen Jahren eine 1.4462er-Kette von Wälder im Mittelmeer und bin hoch zufrieden damit. Korrosionserscheinungen gibt es nicht. Einen weiteren Jachteigner kenne ich mit der gleichen Kette, auch von ihm hört man nur Positives.

Noch ein Wort zur Fertigung der Ketten. Das a und o ist die korrekte Schweißung der Kettenglieder! In einem **Test im Magazin „boote“ aus 12/08** hatten die Tester bei vielen Testkandidaten Mängel und Hohlräume in den Schweißnähten nachweisen können. Bei der Kette von Wälder nicht! Außerdem wurde die mit Abstand höchste Bruchlast

von allen Kandidaten hervorgehoben. Die 10 mm Kette brach bei 95,2 kN (ca. 9.520 Kg), die 8 mm bei 61,3 kN (ca. 6.130 Kg) und zwar nicht an einer Schweißstelle, sondern im Grundwerkstoff! Warum man als Material für die Wälder-Kette im Test der Zeitschrift „boote“ 1.4401 angibt, weiß ich nicht. Jedenfalls fertigt Wälder aus gutem Grund keine Ketten aus diesem Werkstoff. Den Testbericht kann man hier downloaden: www.boote-magazin.de. Unter „Suche“ gibt man Ketten ein, dann kommt eine Auflistung u.a. mit dem Artikel aus Heft 12/08.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die verzinkte Kette absolut ihre Daseinsberechtigung hat. Mit der Nachverzinkung von Stahlketten habe ich – zumindest in der Türkei – schlechte Erfahrungen gemacht. Die Glieder klebten aneinander und mussten mit dem Hammer auseinander geschlagen werden. An diesen Stellen war der Zink natürlich wieder ab und die ganze Angelegenheit war für die Katz.

Wenn es eine Edelstahlkette sein soll, dann eine gute und nicht eine sogenannte „Qualitätskette“ aus nichtrostendem Edel-

stahl“ von irgendeinem Händler. Achtet man darauf, wird man viel Freude an diesem Ausrüstungsteil haben und nicht diesen Ärger und unnütze Kosten, wie Eheleute Roederer es im TO-Heft 129/10 schilderten.

Bleibt noch zu erwähnen, dass ich weder verwandt noch verschwägert bin mit jemandem von der Kettenfabrik Wälder und auch keine Provisionen bekomme.

Frank Heutgens,
Katamaran „Alegria“

„Abenteuer Hochseesegeln“

Ein Segelprojekt für Jugendliche unter dem Motto „Erlebnis und Ausbildung auf See“

Die Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ setzt auch in 2011 ihre bekannten Jugendreisen im Rahmen des Projektes „Abenteuer Hochseesegeln“ fort.

Es werden wieder zwei Reisen mit je zwei Wochen Dauer in den Schulferien angeboten.

Im April 2011 steht das Flaggschiff der SKWB, die Hochseejacht „Wappen von Bre-

Die zweite Reise wird in den Sommerferien stattfinden. Gesegelt wird dann mit der Hochsee- und Regattajacht „Bank von Bremen“ in europäischen Gewässern.

Die Crews bestehen jeweils aus 10 Personen, dem Schiffsführer, drei erfahrenen Wachführern und den Jugendlichen. Neben dem Erlernen der täglichen Aufgaben in der Bordroutine werden auch theoretische und

Einstieg in weiterführende Patente. Willkommen sind interessierte Jugendliche, Schülerinnen und Schüler, ab dem 15. Lebensjahr – auch solche, die bisher nur über bescheidene Jollenkenntnisse verfügen oder noch keine Segelerfahrung auf einer seegehenden Segelacht erlangt haben, auch Nichtmitglieder der SKWB.

Für Segelgelder, Verpflegung und Nebenkosten werden ca. 650,- € berechnet. Die Kosten der An- und Abreise sind darin nicht enthalten. Der Fachverband Segeln Bremen (FSB) und der Patenring der SKWB haben Regelungen geschaffen, nach denen Zuschüsse unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Segelgelder, Flugkosten etc.) gewährt werden.

Folgende Termine stehen zur Auswahl:

Bremer Osterferien
16.04. bis 29.04.2011,
2 Wochen plus An- und Abreisetage
SY „Wappen von Bremen III“
Revier: Karibik, Jamaika – Bahamas/Nassau
Bremer Sommerferien
2 Wochen – noch nicht genau terminiert
SY „Bank von Bremen“
Revier: Europa

Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Auf dem Peterswerder 29
28205 Bremen
Telefon: 0421-4919303
Fax: 0421-4919304
presse-pr@skwb.de
www.skwb.de

Weitere Auskünfte und Anmeldungen:
Jugendleiter der SKWB, Hans-Hermann Siemers, Tel.: 04481-1555 oder jugend@skwb.de



Foto von der „Bank von Bremen“ (SKWB Archiv)

men III“, die sich dann auf einer atlantischen Rundreise befindet, auf der Etappe von Jamaika zu den Bahamas für Jugendliche zur Verfügung.

praktische Grundlagen zur Nautik und Seemannschaft sowie zur Schiffsführung vermittelt. Mit den an Bord erlangten Kenntnissen qualifizieren sich Jugendliche für den

Bilanz der ersten Etappe der „Solarwave“ von Bonn bis Wien und weitere Planung für 2010

Am 7. April sind wir in Mondorf bei Bonn losgefahren - da hatten wir bereits 200 km am „Tacho“ von unserer Fahrt von Königswinter nach Düsseldorf zur Messe und retour nach Mondorf. Vor dem ersten Teil der Strecke wurden wir von vielen Menschen gewarnt - die Strömung beim Binger Loch, wo sich der Rhein seinen Weg durch das „Gebirge“ bahnt, sei viel zu stark für so ein Boot, da müsst ihr euch abschleppen lassen, das schafft ihr nie...

Solcherart schon etwas verunsichert, borgten wir uns einen 20 PS Honda Außenborder, der uns tatsächlich gute Dienste leistete, aber nicht nötig gewesen wäre. Wir sind jeden Abend mit voller Batterie angekommen, weil der AB auf Vollgas lief und die E-Motoren nur die Differenz an Schub liefern mussten, die notwendig war, um unsere geplanten 5 kmh über Grund verlässlich zurück zu legen. Die Gegenströmung betrug rheinaufwärts zumeist ca. 6 kmh, durchs „Gebirge“ zwischen St. Goar und Bingen waren es stellenweise bis zu 15 kmh! Da waren wir dann zugegeben froh, noch zusätzlichen Schub über die E-Motoren geben zu können, um sogar an diesem Abschnitt (St.Goar - Bingen) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von sensationellen 7 kmh über Grund zu fahren.

Auf den Main haben wir uns schon seit Monaten gefreut. Jedes Mal, wenn wir auf der Autobahn von Klagenfurt nach Bonn gefahren sind, sahen wir dieses kleine Flüschen, das sich ruhig fließend, malerisch durch die Landschaft schlängelt. Beim Kilometer 0,0 - der Mündung des Mains in den Rhein - setzte schlagartig Entspannung ein. Keine reißende Strömung mehr, kein Benzin-Außenborder mehr, ab hier sind wir nur noch rein elektrisch gefahren.

In Frankfurt kam ein weiteres Mal Herr Immo Ströher, der Eigner und Hauptsponsor des PlanetSolar-Bootes (des weltgrößten So-

larkatamarans, der derzeit in Kiel gebaut wird und auch die Welt umrunden will) an Bord. Er hat großes Interesse an unserem Boot und an unseren Fortschritten - wir dachten anfangs, er wolle uns auch sponsern - leider, bis dato noch nicht

Auf dieser ersten Teiletappe hatten wir bereits Gäste an Bord - Gundela und Erich Oltmanns - selbst Segler mit eigenem Boot.

pause einlegen, weil die Schleusen im Main gesperrt waren, doch nach einer Woche ging es weiter. Ein Dammbruch und ein "Problem bei der Wiederinbetriebnahme" einer Schleuse sollten uns in den nächsten Wochen noch zu weiteren Aufenthalten zwingen.

Der Main hatte auf unserer Strecke eine Gegenströmung von nur noch ca. 2-3 kmh.



Solarwave wird zu Wasser gelassen

Klaus Flach (erfahrener Segler mit eigenem Boot), Stefan Schanze (Fregattenkapitän und unser ehrenamtlicher „Presseoffizier“ für die gesamte Reise), Stefan Scheel (Fernmeldetechniker i.R.). Sie repräsentieren die Gruppe von Menschen, von denen die meisten Anfragen zum Mitfahren kommen. Eigner, denen das Segeln entweder (z.B. altersbedingt) zu mühevoll ist, die nicht nur dann lautlos dahin gleiten wollen wenn sie segeln, sondern immer, auch unter Motor oder die von der Technik und der Tatsache fasziniert sind, dass man ohne laufende Kosten endlos fahren kann.

In Seligenstadt mussten wir eine Zwangs-

Durch das Wasser fuhren wir gut 12 kmh, so dass wir über Grund konstante 10 kmh schafften.

Eine echte Herausforderung auf dieser Strecke waren die Buhnen, rechtwinklig oder tw. auch parallel zur Flussrichtung verlaufende Steinwälle im Flussbecken, die zur Fischzucht und zur Erhöhung der Fließgeschwindigkeit in der Flussmitte und damit zur Vertiefung der Fahrrinne vom Ufer aus aufgeschüttet wurden. Wir wurden davor gewarnt, wie gefährlich und heimtückisch diese unsichtbaren Steinschüttungen sein können, zumal die Betonung nicht so ist, wie wir sie vom Rhein gewohnt waren. An

vielen Stellen befinden sich Buhnen, die ca. 30 m weit ins (vermeintliche) Fahrwasser hineinreichen, jedoch einen halben Meter unter der Wasseroberfläche und nicht gekennzeichnet.

Und genau so eine wurde uns zum Verhängnis. Wir sind einem entgegenkommenden Frachter ausgewichen und zu weit rechts gekommen - rumms - und noch einmal



Navigationstisch und Steuerstand

rumms zuerst setzten wir mit dem Ruder auf, dann wenige Meter weiter auf der nächsten Buhne mit dem Steuerbord-Bug. Alle Mann ans Backbord-Heck, damit wurde der Steuerbord Bug entlastet und schon waren wir wieder frei, aber im Steuerbord Heck hatten wir einen Wassereintrich. Durch den Anprall war die Aufhängung des Skegs (Ruderhalterung) losgerissen worden, so dass in den abgeschotteten Heckbereich Wasser strömte, wie aus einem unter mäßigem Druck stehenden Gartenschlauch. Knieltief stand das Wasser, unmöglich, die Stelle zu sehen und abzudichten. Passieren konnte nichts, da das Wasser nicht weiter fließen konnte als bis zum Schott, und wegen der ca. 1000 Liter im Heck geht das Boot nicht unter. „Also keine Panik“, sagte ich unseren Mit-



Hier lässt es sich gut kochen

fahrern. An diesem Tag waren insgesamt sechs Gäste an Bord.

Schnell war unsere große mobile 220 V Tauchpumpe, die wir zusätzlich zu den Einbau-Pumpen mitführen, einsatzbereit und dieses Abteil leer gepumpt.

Dann konnte ich auch die Wurzel des Übels erkennen und mit einer plastilinartigen Dichtmasse den Spalt weitgehend verschließen. Die große Pumpe blieb als Backup mit Schwimmerschalter stehen, nun reichte die kleine Einbau-Pumpe bei weitem, um das Rinnsal raus zu pumpen. Während ich unter tatkräftiger Unterstützung von Stefan, der mich mit Dichtmasse und Unterwasser-Silikon von Weikon (sollte auf keinem Boot fehlen) versorgte, hielt Heike das Boot stromaufwärts auf Kurs. In einem fließenden Gewässer kann man ja nicht einfach stehen bleiben! In der Fahrwinne ist ankern nicht möglich und daneben ebenso, weil man die Buhnen nicht sieht.

So sind wir dann drei Tage sogar mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit weiter gefahren, bis zu 90 km und 9 Schleusen an einem 14-Stunden-Tag, um noch am Freitag, den 30. April, in Schweinfurt zu sein. Unterwegs hatten wir bereits einen Kran bestellt. Mit tatkräftiger Unterstützung von Herrn Pfister jun. von Boote-Pfister. Obwohl er uns bis dahin überhaupt nicht kannte, bemühte er sich rührend um die behördliche Genehmigung, dass wir das Boot auf die Schweinfurter Lände - mitten auf einen Autoparkplatz - heben durften. Ohne ihn wäre es uns nicht möglich gewesen, aus der Ferne von unterwegs alles zu organisieren.

Am Freitag Nachmittag waren wir an Land, am Samstag haben wir beide Ruder mit den Skegs demontiert, die Rumpfdurchführungen der Skegs zulaminiert, die Ruderaufhängungen verstärkt. Am Sonntag das Antifouling gestrichen und am Montag neue Ruder anfertigen lassen und nur 4 Stunden später bereits eingebaut. Um 15 Uhr waren wir wieder im Wasser mit 2 neuen Rudern und 2 neuen Vetus-Propellern, die wir zu Testzwecken auch gleich mit getauscht hatten. Leider weil einer unwucht ist und nun in Wien getauscht werden muss Die Propeller von der Fa. Kirschbaum waren perfekt, die anderen, ein billiges Fernost-Fabrikat, das unter holländischem Markennamen verkauft wird, leider nicht. Beim Tausch in Wien stellte sich heraus, dass beide Propeller unwucht und die Steigungen und sogar das Ausmaß der einzelnen Propeller-Flächen unterschiedlich groß waren! Bukh-Bremen als Lieferant hat zugegeben, dass die Propeller defekt sind, aber jegliche Übernahme einer Haftung sowie eine Ersatzlieferung dafür abgelehnt. Unglaublich, aber wahr ...

Daher sind wir von Schweinfurt bis Wien über 800 Kilometer mit den 2 x 4kW Torqeedo Motoren und nur einem Aquawatt gefahren (Bb), um nicht durch den unwuchten Propeller die Lager zu beschädigen. Es ist sehr beruhigend, Redundanzsysteme an Bord zu haben

Es ging weiter bergauf bis zur Schleuse Hilpoltstein mit ca. 25 m Hubhöhe! Sehr beeindruckend, wenn man in so eine 200m lange, 12m breite und 25 Meter hohe Schlucht einfährt, in die dann innerhalb weniger Minuten brausend, tosend und zischend ca. 65.000 Tonnen Wasser einströmen und dadurch das Boot in die Höhe wieder ans Tageslicht heben. So groß unser Respekt vor den Schleusen anfangs war, wir sind ja Hochseesegler ohne Schleusenerfahrung, allmählich wich die Scheu der Routine. Nach mittlerweile 67 Schleusen kein Wunder. Bis zu 9 Schleusen waren es an einem Tag, nur 2 Mal mussten wir eine Stunde auf die Schleusung warten. Zumeist wurden wir, weil man uns schon kannte, weitergereicht von einer Schleuse zur nächsten und bereits mit offenen Toren und grünem Einfahrtslicht willkommen geheißen. Dann dauerte das ganze Manöver nur ca. eine halbe Stunde.

Ab Hilpoltstein - Seehöhe 406m - ging es bergab. Bereits bergauf konnten wir bei schönem Wetter rein autark mit Solarstrom fahren, nun mit mitlaufender Strömung war es noch viel leichter, da wir ja nur noch ca. 8 kmh durch das Wasser fahren mussten. Leider hat uns das Wetter teilweise einen Strich durch die Rechnung gemacht. Bei strömendem Regen und recht großen Tagesetappen, wir mussten ja die verlorenen Tage wegen der geschlossenen Schleusen einholen, haben wir manchmal den Fischer-Panda-Generator gestartet. Nicht, weil die Batterien leer waren, sondern weil es in einem fließenden Gewässer unverantwortlich wäre, mit halbvollen Batterien zu fahren. Am offenen Meer kann man sich eine Zeit lang treiben lassen, auf einer Binnenschiffahrtsstrasse mit viel Verkehr und bis zu 10 kmh Strömung geht das nicht, da sollten die Batterien immer möglichst voll sein. In Kehlheim fließt der Main-Donau-Kanal in die Donau, das hat uns beschleunigt und als in Passau der Inn auch noch dazu gekommen ist, wurde unsere Fahrt beflügelt, stellenweise bis zu 21 kmh über Grund. 140 km und 4 Schleusen waren unser Bergab-Rekordetmal.

Über Linz und Melk sind wir am 17. Mai in Wien eingetroffen, wo das Medieninteresse alle unsere Erwartungen übertroffen hat.

Unser Resümee nach 1500 Kilometern:

Es funktioniert, den Haushalt mit Energie zu versorgen, ist überhaupt kein Problem. Selbst bei schlechtestem Regenwetter hatten

wir immer genug Energie zum Kochen, Kühlen und für sonstige Verbraucher. Zum Fahren bleibt in so einem Fall nur wenig, wir haben noch nicht alle vorgesehenen Paneele montiert, weil sie uns beim Schleusen stören würden, sie folgen erst ab dem Schwarzen Meer.

Bei schönem Wetter sind wir einige Tagesetappen völlig autark gefahren - gegen die Strömung am Main ohne Generator - nur mit Solarstrom!

Der Fischer-Panda Generator ist 70 Stunden gelaufen und hat ca. 200 Liter verbraucht - nicht wirklich viel für 1500 Kilometer überwiegend ohne Sonne. Bei den teilweise winterlichen Bedingungen haben wir mit dem Generator auch elektrisch geheizt, und die Hälfte der Strecke war bergauf gegen die Strömung!

Im weiteren Verlauf der Strecke von Wien bis Sulina wurde der Generator überhaupt nicht mehr verwendet, das Wetter war besser und wir hatten weniger Termindruck. Diese Strecke wurde absolut emissionsfrei zurückgelegt. Mehr dazu im zweiten Teil des Reiseberichtes.

Das Boot läuft mit den von uns angepeilten 2kW Durchschnittsverbrauch ca. 7 kmh schnell. Da wir am Fluss natürlich nur tagsüber fahren und unsere Tagesziele natürlich möglichst früh erreichen wollen, fahren wir zumeist deutlich schneller. Höhere Geschwindigkeiten benötigen jedoch unproportional viel Energie.

Das Boot wird noch um ca. 2000 kg leichter werden, noch haben wir viel Material vom Bau an Bord, Werkzeuge, viel mehr Wasser im Tank als es später am Meer sein wird, da unser Wassermacher wegen des trüben Flusswassers noch nicht in Betrieb ist. Auch wird das Boot im Meer um ein paar Zentimeter höher schwimmen, weil das Salzwasser ein höheres spezifisches Gewicht hat und daher besser trägt. Auch das wird zu einer



Solarwave auf Fahrt

besseren Geschwindigkeit und damit auch zu einem geringeren Verbrauch beitragen.

Schon jetzt können wir sagen:

Geschwindigkeit tagsüber für mehrere Stunden: ca. 15 kmh / ca. 8 Knoten

Geschwindigkeit Tag und Nacht non-stop über Wochen: ca. 7 kmh / 4 Knoten

Natürlich autark - also ohne Generator, der nur noch bis Griechenland in Betrieb sein wird, dann wird er verplombt.

Ausblick für 2010

Die „Solarwave“ fährt im August über das Schwarze Meer von Sulina zum Bosphorus, nach Istanbul, Dardanellen, quer durch die Ägäis nach Athen, durch den Kanal und den Golf von Korinth ins Ionische Meer. Dort werden wir im September und Oktober zwischen Zakynthos und Korfu kreuzen, um möglichst

vielen Interessenten das Mitfahren auf der „Solarwave“ zu ermöglichen.

„Lautloses Dahingleiten“ ohne Segel! Es sind auf mehreren Etappen noch Plätze frei.

Infos: www.solarwave.at Reservierung: reservation@solarwave.at

Wir sind nicht die Einzigen, die in eine Buhne gefahren sind. Ein Herr aus Deutschland hat angerufen, der unseren Unfallbericht auf der Homepage gelesen hatte - und dem vor ein paar Tagen das Gleiche passiert ist - eine nicht gekennzeichnete Buhne wurde ihm zum Verhängnis. Er fragt, ob wir Schadenersatz vom Wasserschiffahrtsamt bekommen hätten - leider nein, war unsere Antwort.

Michael Köhler und Heike Patzelt

Müllentsorgung: Yachten ab 12 Meter müssen Merkblatt aushängen

Aus aktuellem Anlass weist der DSV nochmals daraufhin, dass gemäß der MARPOL-Anlage V auf jedem Schiff von zwölf oder mehr Metern Länge ein Aushang zu den Regeln 3 und 5 über die Beseiti-

gung von Müll angebracht sein muss. Bei Nichtbeachtung drohen - wie aktuell geschehen - Bußgelder.

Der Deutsche Segler-Verband hat zusammen mit dem Deutschen Motoryachtverband

einen solchen Aushang gesetzeskonform entwickelt.

Er kann von der Website www.dsv.org im Menü "Umwelt/Marpol" kostenlos heruntergeladen werden.

Geschichte einer Havarie und was man daraus lernen kann

Am 4. Juli 2010 ankerte ich mit meiner Jacht in der Bucht Mandraki auf der Insel Kastellorizo, der südöstlichsten des Dodekanes und fand auch gleich den besten Sandfleck, in den sich mein Bügelanker wunderschön eingrub.

Mandraki auf Kastellorizo ist jene Bucht, wo vor einigen Jahren eine Reihe von Häusern mit Geld aus Athen beziehungsweise von der EU gebaut wurde. Leider verwendete man für den Beton Meerwasser und sparte auch sonst beim Bau, um Geld in private Taschen abzuзweigen.

Die Häuser begannen unmittelbar nach ihrer Fertigstellung zu verfallen und wurden aus Sicherheitsgründen nie bezogen. Nächstes Jahr, so hört man, sollen sie niedergeissen werden.

Der gerissene Bürgermeister, inzwischen verhaftet, der dies zu verantworten hatte, beschaffte sich mit diesem Hausbau und anderen krummen Dingen über eine Million Euro. Viel Geld, wenn man bedenkt, dass die Insel nur um die 300 Einwohner hat.

Auch das auf der Insel stationierte Militär baute viele Straßen, Bunker, Geschützstellungen und eine große Kaserne und die verantwortlichen Offiziere leiteten damit nicht unbeträchtliche Summen in private Taschen.

Aber zurück zum 4. Juli. Gegen Abend dieses Tages ging ich dann hinüber in den Hafen Megisti ins Gasthaus Ipomonie, was so viel wie Geduld heißt und beobachtete, während ich meine Souflaki aß, das mehr als ungeschickte Anlegemanöver einer australischen Motorjacht. Fast konnte ich dabei die Schweißtropfen auf den Gesichtern der Crew der daneben liegenden Jacht erkennen, die sich mit Fendern und Entershaken vor dem Ungeheuer, dass sich neben sie legen wollte, zu retten suchten.

Als das Anlegemanöver endlich zu Ende war, hatte ich auch meine Souflaki gegessen.

Auf dem Rückweg kam ich mit dem Skipper der bedrohten Jacht ins Gespräch. Obwohl das Schiff eine rot-weiß-rote Flagge führte, war der Skipper ein Eidgenosse, der mir auch gleich sein Leid klagte.

Die Hafenpolizei hätte ihm die Schiffspapiere abgenommen, weil er keine Versicherungsbestätigung hatte. Mir gegenüber erklärte er, dass er die Versicherung zwar bezahlt hätte, die Bestätigung aber bei ihm zu Hause in der Schweiz läge, da die Versicherung jeweils am 1. Juli beginne und er seither noch nicht zu Hause war.

Ich hatte bereits 1999, als Griechenland die illegale Einreisesteuer eingeführt hatte, einen deftigen Streit mit dem Hafenkapitän gehabt. Es war damals ein studierter Jurist, der mir schließlich den Vorschlag machte, dass ich nur die halbe Taxe zahlen sollte, er mir aber dafür keine Quittung ausstellen würde. Bei anderen Jachten wandte er die gleiche Praxis an.

Nun waren vermutlich wieder studierte Juristen auf die Insel strafversetzt worden.

Der nächste Tag brachte in dieser Richtung ein neues und interessantes Ereignis. So gegen 15 Uhr sah ich die kleine deutsche Jacht „Stefan“ im Rückwärtsgang von dem der Bucht vor gelagerten Riff weg fahren.

Dieses Riff war einstmals eine Insel, die von den Franzosen um die Zeit des Ersten Weltkriegs weggesprengt worden war. Am 9. Jänner 1917 hatte die deutsch-türkische Artillerie vom Festland her den britischen Flugzeugträger „Ben My Chree“ versenkt. Quasi als Antwort schickten die mit den Briten verbündeten Franzosen 3 moderne Haubitzen auf die Insel, um die deutsch-türkische Artillerie auf dem Festland verstummen zu lassen.

Danach wurden die Franzosen bis 1921 Herren auf der Insel und benützten sie als Landeplatz für ihre Wasserflugzeuge auf dem Weg nach Syrien und dem Libanon. Diese Gebiete waren nach Ende des Ersten Weltkriegs den Türken abgenommen und in französische Mandatsgebiete umgewandelt worden.

Da die kleine Insel vor der Bucht Mandraki den Wasserflugzeugen bei der Landung im Weg war, hatte man sie einfach weggesprengt. Nun ist dort ein Riff mit einen dreiviertel Meter Wasser darüber und unzähligen Farbspuren von Booten, die hier aufgefahen sind. Ein Seezeichen hat man bis jetzt dort nicht errichtet, obwohl auch ein griechisches Küstenwachboot einmal dort aufgebumst ist. Nun war wieder eine Jacht aufgefahen, und da ich das Boot dem Namen nach

kannte, fuhr ich sofort mit meinem Beiboot hin. Sie gehört einem Stefan Radziwill aus Berlin, der sie mit seinem etwa zwanzigjährigen Sohn nach Prevezza segeln wollte, um sie von dort mittels Lkw nach Berlin zu bringen. Ausgebaut wurde die Jacht vom Vater des derzeitigen Eigners.

Als ich Stefan Radziwill fragte, ob alles in Ordnung wäre, erklärte er mir, dass sie ein faustgroßes Loch im Kiel hätten und Wasser machten.

„Setzt das Boot in der Bucht auf Grund“, riet ich ihnen und fuhr voraus, um ihnen den Platz zu zeigen. Tatsächlich folgten sie mir in den inneren Teil von Mandraki, der auch bei Starkwind sehr gut geschützt ist und setzten die Jacht bei 1,5 m Wassertiefe auf Grund, was etwa dem Tiefgang des Bootes entsprach.

So gut es ging, dichteten Vater und Sohn Radziwill das Loch von innen provisorisch ab und pumpen jede Stunde das eingedrungene Wasser aus. Mittlerweile versuchte ich für sie Hilfe von den Griechen zu erhalten. Allerdings kann die kleine Werft in der Bucht Mandraki nur Boote ohne Kiel aufslippen.

Zum Glück wusste ich, dass in den nächsten Tagen Werner Schulze mit seiner Jacht „Porta“ nach Kastellorizo kommen wollte. Eiligst telefonierte ich mit Schulze, der in Finike von den Seglern „Mücke“ genannt wird und bat ihn, so viel Unter-Wasser-aushärtendes Dichtmaterial zu bringen, wie er in Finike auftreiben könne.

„Mücke“ kaufte auch sofort alles erhältliche Dichtmaterial auf und machte sich eiligst auf den Weg. Der guten Ordnung halber muss ich erwähnen, dass „Mücke“ ein sehr erfahrener Segler ist, der nicht nur umfangreiche Polyesterarbeiten auf seinem Boot selbst durchgeführt hat, sondern auch einmal praktisch alleine mit einer Jacht im Schlepptau von der Türkei nach Griechenland gesegelt ist.

Meinen Vorschlag, in das Leck Zweikomponenten-Spachtelmasse zu schmieren, lehnte Stefan Radziwill anfangs ab. Später kamen sie auf die Idee zurück. Als diese Masse ausgehärtet war, trugen sie die unter Wasser härtende Dichtmasse auf, die „Mücke“ am nächsten Tag gebracht hatte. Sie konnten zwar immer nur sehr kleine Mengen verarbeiten aber es ging.

Da Stefan Radziwill seine Jacht über Prevezza nach Berlin bringen wollte, hatte er in Finike ausklariert und wollte in Kastellorizo einklariert. Als sie den Wassereinbruch einigermaßen im Griff hatten, fuhr Stefan mit seinem Beiboot in den Hafen Megisti, um sich dort bei der Hafenpolizei zu melden. Als ihn diese mit dem Vorwurf konfrontierten, nicht sofort gekommen zu sein, erzählte er die Sache mit der Havarie.

Sofort wurden die drei Beamten hellhörig und begannen, den Vorfall nach allen Regeln der Kunst zu untersuchen. Mir fielen die drei Männer in schwarzen T-Shirts auf, die ein kleines Touristenboot zum Riff gebracht hatte und die dort ins Wasser hinein fotografierten. Man braucht nicht viel Fantasie zu haben, um zu wissen, was bei solchen Fotos herauskommt.

Den zweiten Teil der Geschichte berichtete mir Stefan einige Stunden später. Die drei Beamten kamen zu ihm an Bord, sahen sich um und machten wieder eine Reihe von Fotos. Einer auch ein Video. Dann kamen sie mit einem Sporttaucher, der bestätigte, dass die Jacht im Kiel ein Loch hatte.

Daraufhin begannen alle Polizeioffiziere zu telefonieren. Vermutlich jeder mit einer anderen vorgesetzten Dienststelle und in der Folge wurden Stefan die Schiffspapiere abgenommen. Man verlangte von ihm eine Bestätigung der deutschen Schifffahrtsbehör-

de, dass sein Boot seetüchtig wäre. Eher dürfte er nicht auslaufen.

Da nur Taucherbrillen und Schnorchel zur Verfügung standen, ging die Arbeit nicht so rasch vor sich. Es gelang jedoch, das Leck auch von außen ordentlich abzudichten.

Nach Finike zurücksegeln konnten sie dennoch nicht, denn die Hafenpolizei rückte die Schiffspapiere nicht heraus. Die treibende Kraft dahinter war vermutlich ein Beamter in Rhodos.

Die Frau von Stefan Radziwill wollte in Rhodos auf die Jacht zu ihrem Mann und ihrem Sohn zusteigen. Daraus wurde nun nichts und so nahm sie die Fähre nach Kastellorizo. Bereits von Berlin aus hatte sie versucht, die Auslaufgenehmigung für die knapp 10 Meter lange Jacht zu erreichen. Eine Bestätigung der Versicherung, dass diese sämtliche entstehenden Kosten übernehmen würde, war bereits bei der Hafenbehörde eingegangen. Es nützte nichts.

Den drei Beamten in Megisti wurde die Angelegenheit allmählich zu heiß – aber der Vorgesetzte in Rhodos blieb stur.

Nun schaltete Radziwill die deutsche Botschaft in Athen und den deutschen Konsul in Rhodos ein. In Megisti formulierte man inzwischen einen Text für eine Erklärung und übermittelte diese der Botschaft. Diese versah ihn mit ihrem Briefkopf und sandte ihn

zurück. Auch „Mücke“ schrieb ein Gutachten über die Seetüchtigkeit der Jacht. Aber erst, als der Konsul in Rhodos gehörig Druck machte und mit Intervention drohte, kam die Erlaubnis zum Auslaufen.

Mittlerweile hatte sich Stefan Radziwill mit den Beamten in Megisti so angefreundet, dass er mich mehrmals ersuchte, über die drei Männer nur ja nichts Nachteiliges zu schreiben.

Gestern, am 13. Juli, ist die Jacht „Stefan“ in Finike eingelaufen, und hier werden auch die notwendigen Reparaturen durchgeführt. Die Überstellung nach Berlin wird wohl erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.

Es ist also nicht immer ratsam, die Wahrheit zu sagen. Vielleicht hätte sich Stefan eine Menge Ärger erspart, hätte er gesagt, dass er nicht gleich zur Hafenpolizei gehen konnte, weil er seine Geldbörse nicht gleich gefunden hatte.

Für ein gutes Ende gehört noch die Feststellung, dass Stefan in Kastellorizo nichts bezahlen musste. Trotzdem warne ich vor Nachahmung.

Vor wenigen Tagen beobachtete ich, wie eine kleine deutsche Jacht in Griechenland auf ein Riff auffuhr. Ich habe darüber einen Bericht verfasst.

Fritz Damerius

Sicher auf See – die neue Broschüre

Wo finde ich den Seewetterbericht? Welche Rettungsweste ist die richtige? Welche Seenotsignalmittel brauche ich an Bord? Diese und viele weitere Fragen klärt „Sicher auf See“, eine 32-seitige Broschüre, die jetzt aktuell von der DGzRS herausgegeben wurde. Kurz und knackig wird das wesentliche Wissen um die Sicherheit an Bord für Wassersportler versammelt, ob zur Auffrischung oder als erste Grundlage für Mitsegler oder -fahrer.

Die DGzRS will mit „Sicher auf See“ dazu beitragen, dass Wassersportler das Thema „Sicherheit auf See“ als festen Bestandteil ihres Sports wahrnehmen und in handlicher Form alle wichtigen Informationen griffbereit haben.

Die Themen „Vor der Abfahrt“, „Sicherheitsausrüstung“, „Beherrschung von Grundkenntnissen“ und „Was tun im Notfall?“ werden übersichtlich und prägnant abgehandelt. Ein kurzes Kapitel zur „Alarmierung der DGzRS“ darf natürlich nicht fehlen.

Zahlreiche Links mit weiterführenden Informationen im Internet ergänzen den Text. So lassen sich schnell die Kollisionsverhütungsregeln oder die Ausrüstungsempfehlungen für Sportboote nach SOLAS (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) im Internet auffinden.

Wesentlich unterstützt wurde die Erstellung der Sicherheitsbroschüre durch die RNLI (Royal National Lifeboat Institution),

das BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie), die Pantaenius GmbH und YPScollection.

32 Seiten mit wertvollen Tipps rund um die Sicherheit im Wassersport: Die neue DGzRS-Broschüre versammelt Grundlagen, die jedem Wassersportler geläufig sein sollten. Das kleine Heft im DIN-A5-Format kann kostenlos bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Werderstr. 2, 28199 Bremen angefordert werden (Der Bestellung bitte 1,45 € Rückporto und gut leserliche Postanschrift beifügen.)!

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Werderstr. 2, 28199 Bremen
Tel: 0421 - 53 707 0, Fax: 0421 - 53 707 690

Jordan-Series-Drogue... eine Recherche

Nie würde ich eine Jacht mit dem Heck im Sturm gegen die See legen!“, war meine Reaktion, als ich bei Dashew das erste Mal etwas über den Jordan-Series-Drogue (JSD) las. Er würde eine Jacht mit dem Heck voraus durch eine brechende See ziehen? Würde denn ein Brecher das Schiff nicht sofort versenken!?

Der beeindruckende Artikel „Schwerwettersegeln?“ (TO, Juli/09) von Ortwin und Elli Ahrens hat mich veranlasst, der Sache neu auf den Grund zu gehen. Die Ergebnisse sind mitteilenswert.

Name, prinzipielle Konstruktion

Jordan, Donald: ... ist der Erfinder des JSD (gest. 2008), war als „aeronautical engineer“ beteiligt an der Entwicklung von Flugzeugen, die von Flugzeugträgern aus starten und landen können. Seinen „series drogue“ hat er weder patentiert noch die Erfindung kommerzialisiert.

„**drogue**“: Das Wort wird verwendet für alles, was beim Ablaufen vor einem Sturm nachgeschleppt wird (Leinen, Eimer, Reifen, Schleppanker usw.), um ein Schiff zu bremsen und in Längsrichtung vor den anlaufenden Wellen zu halten.¹⁾ In Übersee wurde eine ganze Reihe von Bremssystemen entwickelt, eines davon ist der JSD.

„**series**“: Serie, Reihe, Folge

Das Wort spiegelt die Konstruktion des Jordan-Seeankers wider: viele schultütenähnlich zusammengenähte Segeltuch-Röhren (-kegel, -konusse), die an beiden Seiten offen sind, werden auf einer starken Nylontrosse im Abstand von etwa ½ m befestigt. Die Anzahl richtet sich nach der Verdrängung der Jacht. Die Trosse erhält ein Gewicht am Ende, damit das System unter Wasser und auf Spannung bleibt. Damit das Schiff besser vor den anrollenden Wellen gehalten werden kann und um die Zugkräfte auf die Befestigungen am Schiff zu halbieren, wird zwischen den Heckbefestigungen und der Trosse ein „Zügel“ aus zwei Leinen, die ein V ergeben, geschoren.

Beispiel eines JSD für eine Jacht mit 6,75 t Verdrängung

- Länge der Schleppleine: 76 m
- Zahl der Dacron-Kegel: 107
- Länge des Zügels: 2,5 x Breite des Hecks
- Gewicht am Ende, z. B. Kette: 6.75 kg

Preise (Jan. 2010): Es gibt mehrere Anbieter. Für meine Jacht von 8 t Verdrängung (7 t + 1 t Zuladung) wurde ein System mit 116 Kegeln empfohlen. Es würde bei ca. 700 bis 1.000 € liegen, dazu Fracht mit ca. 210 bis 290 €.

Zoll: aus EU-Ländern kein Zoll und keine MwSt, sonst 8 % (für „Seile aus synthet. Fasern“) + 19 % MwSt (nach Zollauskunft, Tel.: 0351/744834-510).

Selbstbau: Bei Earl Hinz und David Lynn²⁾ kann man detailliert nachlesen, wie man einen JSD in Eigenregie anfertigt. Wichtige Zahlen liefert der Coastguard-Report (s. weiter unten).

Es gibt Bausätze zu kaufen; sie liegen bei ca. 600 bis 700 €.

Entwicklung

Donald Jordan, betroffen durch das Fastnet Disaster 1979, überlegt, wie Jachten solche Stürme überstehen könnten. Ihm war aufgefallen, dass man nach der Katastrophe zwar die Bauweise der beteiligten Jachten untersuchte, nicht aber, ob ein Treib- oder ein Schleppanker das Durchkernern hätte verhindern können. Hier setzt er an, mit naturwissenschaftlicher Denkweise und den Methoden des modernen Ingenieurs.

Er beginnt seine Tests im eigenen Versuchstank mit Bootsmodellen (langer Kiel, gemäßigt langer Kiel, Fin-Kiel) und mit einer eigens konstruierten Vorrichtung, um Brecher unterschiedlicher Masse und Wucht zu erzeugen. Aus stroboskopisch aufgenommenen Fotos errechnet er Beschleunigung und Geschwindigkeit der Jachten, wenn sie von einem Brecher getroffen werden. Wie verhalten sie sich, wenn sie breitseits getroffen werden, wie, wenn sie in Wellenrichtung liegen?

Ab einer gewissen Größe des Brechers, die in einem bestimmten Verhältnis zur Größe der Jacht steht, kentern alle 3 Modelle, unabhängig von Konstruktion oder Lateralplan.

„Die Vorstellung, dass ein Brecher das Schiff ‘trifft’ und dass das Wasser des Brechers den Schaden verursacht, ist eigentlich falsch. Tatsächlich wird das Boot durch den vorderen Anstieg der Welle angehoben, ohne Anprall. Wenn es den brechenden Kamm erreicht, ist die Geschwindigkeit des Schiffes nahezu gleich der Wellengeschwindigkeit. Der Schaden entsteht, wenn die Jacht durch die Welle vorwärts geschleudert wird und auf das grüne Wasser im Wellental aufschlägt.“

Nun testet er den Einfluss von Treibankern und Schleppbremsen im Freien. Die Brecher werden dabei von einem großen



Niro-Halterung



Der Schleppanker wird beiderseits angeschäkelt

Boot der Coastguard erzeugt. Jordan erkennt, dass der Treibanker am Bug nicht die richtige Lösung ist.

Deshalb wendet er sich der Hecklösung zu. Vielleicht wurde er angeregt von der Art, wie Flugzeuge beim Landen auf Flugzeugträgern mittels Fangleinen abgebremst werden:

„Wenn die Jacht von einer brechenden Welle getroffen wird, ist ihre Beschleunigung so hoch, dass das Schiff nicht mehr als 3 bis 3,5 m braucht, bevor es Wellengeschwindigkeit erreicht. Deshalb muss eine Schleppbremse nicht nur abbremesen, sondern sie muss das Boot einfangen, bevor es umgedreht wird oder sogar über den Bug kentert. Das muss innerhalb von 1 oder 2 Sekunden geschehen. ... Mit einer langen, elastischen Leine und einer Bremse bestehend aus nur einem Element, kann dies nicht erreicht werden.“

Als nächstes entwickelt Jordan die hintereinander angeordneten Segeltuch-Konusse, eine geniale Lösung, weil die Kraft, die der einzelne Konus erzeugt und die umgekehrt auf ihn wirkt, klein bleibt. Weil die Spitzenlast in Beziehung zur Verdrängung steht, muss die Anzahl der Konusse angepasst werden.

Es folgen Versuche in einem Wellenkanal mit Glaswänden, um das Unterwasserverhalten der Neu-Entwicklung zu optimieren. Am Schluss stehen realistische Tests mit einem Rettungsboot der US-Coastguard in der Mündung des Columbia-Rivers mit seiner ausgeprägten Barre.

Beteiligt an der Neuentwicklung war die **U. S. Coast Guard** (1989). Der **Coast-Guard-Report** (No.: CG-D-20-87) beschreibt, wie der JSD funktioniert, erläutert die Tests, enthält Tabellen über die auftretenden Kräfte, Zahl der notwendigen Konusse, Stärke der Schlepptrassen und gibt Instruktionen, wie man den JSD anfertigt³⁾.

Ich versuche, ergänzend zu dem bereits Gesagten, das Wesentliche des Reports zusammenzufassen:

- Die meisten Stürme erzeugen keine brechenden Seen. Segler, die solche Stürme erlebt haben, könnten zu der Überzeugung gelangen, dass die bisher angewandten Taktiken - Beidrehen, Treiben lassen, Ablaufen - ausreichen, um ein Durchkentern zu verhindern. Das ist ein schwerer Fehler. Denn nicht die Höhe der Welle ist gefährlich, die brechende See ist es.

Keine der o. g. Taktiken kann eine Kenterrung verhindern, wenn eine brechende See zuschlägt.

- Bei einer brechenden Welle stürzt eine große Wassermenge an der Vorderseite der Welle als Kaskade herab. Dieses Wasser bewegt sich mit ungefähr der gleichen Geschwindigkeit wie die Welle selbst.

- Wenn die Segeltuchkonusse Widerstand erzeugen, wird die Schleppleine gestrafft und zieht die Jacht über den Wellenkamm und durch den Brecher.

Die Kräfte, die dabei auf das Schiff einwirken, entsprechen in etwa dem Displacement der Jacht.

- Hochelastische Leinen sind ungeeignet. Die Jacht könnte kentern, bevor die Bremswirkung einsetzt. (Anm.: Leinen ohne Reck sind wohl ebenfalls problematisch; die Kraftspitzen dürften zu hoch werden.)

- Viele Segler zögern, einen Schleppanker am Heck auszubringen, weil sie fürchten, dass die Jacht Schaden erleidet, wenn ein Brecher auf den Spiegel, das Cockpit und den Niedergang aufschlägt.

Die Tests mit den Modellen zeigen, dass dies kein unlösbares Problem sein sollte: Das

Heck hat mehr Auftrieb als der Bug und steigt mit der Welle. Weil das Boot nahezu auf Wellengeschwindigkeit beschleunigt wird, ist die Geschwindigkeit des Brechers nicht viel höher als die des Schiffes.

- Trotzdem kann ein Brecher einsteigen, das Cockpit fluten und den Niedergang treffen.

Wenn eine Jacht einen JSD ausbringt, ist ein Aufenthalt im Cockpit (lebens-)gefährlich.

- Bei einem ersten Treffer kann die Beschleunigung, und zwar sowohl die lineare als auch die Winkelbeschleunigung, hoch sein.

- Mit einem Jordan-Drogue im Schlepp sollte eine solid konstruierte und gebaute Fiberglas-Jacht einen Sturm ähnlich dem des Fastnet-Sturms durchstehen.

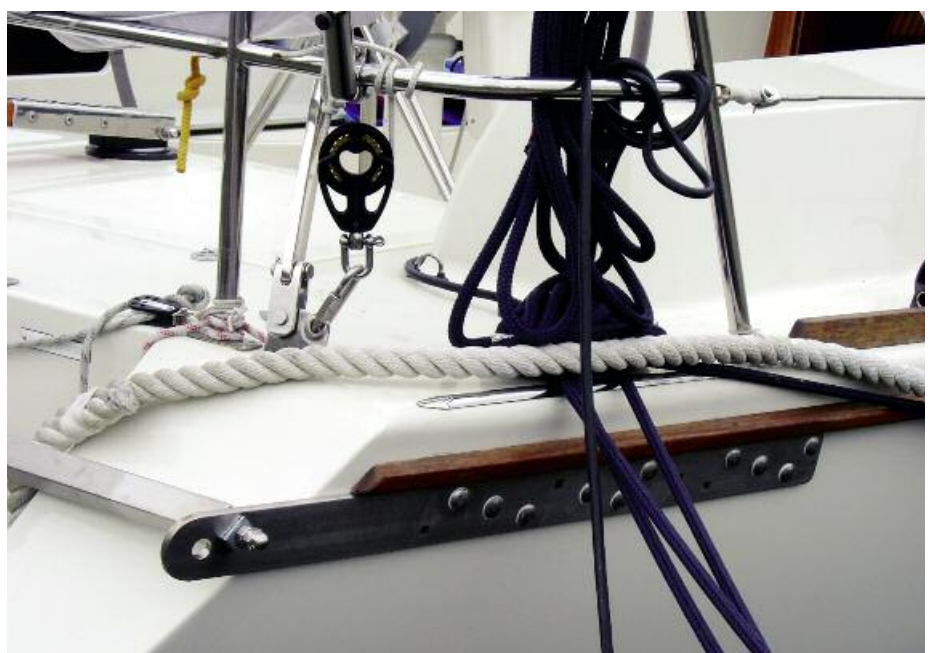
(Das ist sozusagen der Referenz-Sturm, demgemäß Jordan seinen Schleppanker konstruiert. Seine Testwellen entsprechen einer realen Wellenhöhe von 7 - 10 m und einer angenommen Windgeschwindigkeit von ca. 110 km/h = Bft 11, wie im Fastnet-Sturm gemessen.)

Einige Zahlen des Reports

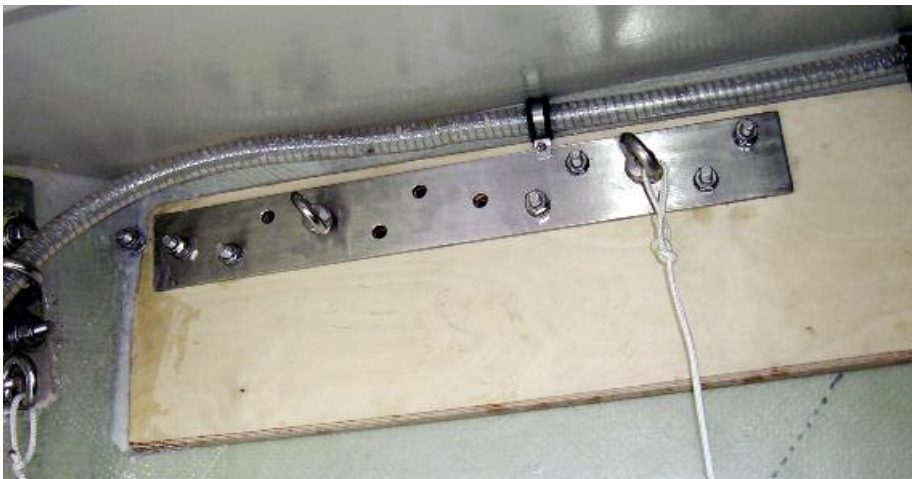
Die Kräfte, die ein einsteigender Brecher auf die Jacht ausüben würde, sind erschreckend.

Nach Jordan

...beträgt die Beschleunigung der Jacht etwa „2 g“ (g = Erdbeschleunigung), wenn sie von einer brechenden See getroffen wird.



Niro-Halterung



Gegenplatte

Würde jemand ungesichert 1 sec lang mit 2 g beschleunigt, so würde er nach dieser Sekunde mit ca. 70 km/h, bei 2 sec bereits mit ca. 140 km/h durch die Kajüte schießen⁴).

... sollten die **Sicherheitsgurte** „4 g“ aushalten.

Das Schiff wird bei der Beschleunigung durch die Welle vom JSD zunächst „geraderichtet“, also kreisförmig bewegt, bevor es gebremst wird. Es lässt sich kaum vorhersagen, in welche Richtung man im Innern geschleudert wird.

Besser als sich mit den Lifebelts festzumachen, wären wohl Hüftgurte oder Drei-Punkt-Sicherungen, ähnlich jenen im Auto. Selbst liegend in der Kojе wird man sich anhängen müssen.

Nachlesenswert ist in diesem Zusammenhang „Schwerwettersegeln – Sturmtaktiken“ (von **Jens Kohfahl**, **TO Juli 2008**) mit Hinweisen für die Sicherheit von Schiff und Crew.

... ist den Befestigungen am Heck besondere Beachtung zu schenken.

Die Zuglast verteilt sich auf zwei Punkte. Zu kalkulieren sind 70 % der Gesamt-Belastung, weil der Zug nicht immer exakt nach hinten erfolgt. Bei einer 8-t-Yacht wären das jeweils ca. 4200 kp, bei einer 9-t-Yacht ca. 4700 kp.

... sollten das **Heck**, die **Niedergangsschotten** und die cockpitseitigen **Wände der Kajüte** einer Belastung standhalten, die einem Wasserstrahldruck von „4,5 m/s“ entspricht.

Nehmen wir an, das Niedergangsschott wäre 1 m² groß. Dann würde auf das Schott bei dieser Kraft das Gewicht von 1 Tonne (1000 kg !) drücken, natürlich ebenso auf seine Halterungen. Und ebenso auf Heck und Cockpit-/Kajütwand.⁵)

Erfahrungen

Dave Pelissier, der als erster den JSD kommerziell anbot (AceSails), formuliert auf seiner Webseite: „Der Series-Drogue ist seit über 20 Jahren auf See. Kein Boot wurde je verloren... Gegenwärtig kenne ich wenigstens 50 Beispiele, die mir berichtet oder die

publiziert wurden, in welchen der Jordan Drogue ausgebracht worden war.“

Bei allen aktuellen englischen Autoren, die über Sturmtaktiken sprechen, nimmt der Jordan-Schleppanker einen besonderen Platz ein.

Auch bei Steve Dashew⁶): „Es ist keine Frage: die Jordan-Bremse funktioniert. Eine ganze Anzahl von Seeleuten hat dies bezeugt.“

Er fährt fort: „Das Problem ist, dass der Series Drogue ... vielleicht allzu gut funktioniert, so dass – weil der JSD das Heck zur anlaufenden See hält – dieses und die Teile, die sich in unmittelbarer Nähe befinden, nämlich Cockpit und Niedergang, in Gefahr sind.“

Trotz Dons Erläuterungen bleibt dies für uns eine Sorge bei Booten, die achtern verwundbare Strukturen aufweisen. Bei einer Yacht mit festem Heck und Mittelcockpit, so dass eine einsteigende See keine Probleme verursacht, ist vielleicht der Series Drogue die ultimative („ultimate“) Waffe. Das gilt auch für Flushdeck-Konstruktionen mit horizontal liegendem Niedergangsluk, bei welchem die See nicht direkt auf das Niedergangsschott treffen kann. ... Dagegen sind viele Fahrten-Katamarane mit ihren achterlichen Schiebetüren extrem verwundbar. Dasselbe gilt für moderne Regatta- oder Fahrtenjachten mit offenem Heck.“

Der Bericht von Robert Burns, den Dashew anschließt, ist sicherlich als Illustration gedacht:

„Meine Erfahrung beruht auf einer Durchquerung des Golfstroms im Juni 1992. Ich traf auf Bedingungen, die von anhaltenden Bft. 10 erzeugt wurden, etwa 18 Stunden lang. Die Wellenhöhe betrug durchschnittlich 9 m. Ich war Kapitän einer Mittelcockpit-Yacht, einer Contest 40 (8 t). Wir liefen etwa 6 Stunden lang ab, wobei wir die brechenden Seen hinabsurften. So weiterzumachen, war zu gefährlich, und bei Einbruch der Dunkelheit brachten wir den Jordan-Series-Drogue über Heck aus.“

Auf dem Höhepunkt des Sturms verloren wir den Jordan-Drogue. Die Schlepptrasse hatte sich durchgescheuert. Innerhalb weniger Augenblicke lagen wir breitseits zur See. Wir wurden von einem Brecher getroffen. Die einsteigende Welle zerschlug das Schott des Niedergangs und überflutete den Salon.“

Wasser in Achterkabine und Maschinenraum, Niedergang zertrümmert, Salon überflutet – das bei einer Mittelcockpit-Yacht, bei der nach Dashew „eine einsteigende See keine Probleme verursacht“.

Die Lehre kann nur sein: Wer sich mit einem JSD ausrüstet, muss alle gefährdeten

Bereiche massiv verstärken, wenn sie strukturell nicht über alle Zweifel erhaben sind.

Eigner von **Metallschiffen** haben es relativ einfach. Sie brauchen vermutlich keine Angst zu haben bezüglich der Stabilität von Heck und Cockpit-/Kajütwand.

Die Steckbretter des Niedergangs wird man einfach austauschen wollen. Am besten gegen Carbonplatten. Das ist allerdings nicht billig.⁷⁾

Halb so teuer wäre, dünne Karbon-Platten auf die Steckbretter aufzukleben. Bei einem 8-mm-Brett (Marine-Sperrholz) sollte eine bidirektionale Carbonfaser-Platte (CFK) von 2 mm (besser 3 mm) Stärke ausreichen, um bei dem angenommen Wasserdruck nicht zu brechen. Die Karbon-Platte müsste auf der Innenseite (!) des Niedergangs bündig und unverrückbar auf das Sperrholz geklebt werden.⁸⁾

Aber es wird noch immer eine Durchbiegung geben, im schlimmsten Fall soweit, dass das Brett aus der U-Führung springt.

Ich würde eine Art „Schild“ bauen, der den Niedergang seitlich überlappt, aus 18mm-Sperrholz, mit 2 Lagen Roving 500 gr/m², beidseitig. Dieser Schild muss sicher fixiert werden, da er ja ebenfalls mit 2 g irgendwohin beschleunigt wird.

Am Heck müssten Ösen angeschweißt werden (vgl. Ahrens), an welche der JSD festgeschäkelt wird. Stärke der Öse und Durchmesser des Schäkkelbolzens mind. 15 mm (Stahl) bei einer Yacht mit 8 t Verdrängung (s. weiter unten).

GFK- und Holzjachten Anschlagpunkte für den JSD

Jordan rät von Klampen oder Winschen, über die man den JSD legt, ausdrücklich ab; sie könnten aus dem Deck gezogen werden. Er empfiehlt püttingähnliche, horizontale Verankerungen. Sie sollen oben an den Rumpfseiten, unmittelbar vor dem Spiegel, mit Bolzen so befestigt werden, dass ihr Ende nach achtern etwas übersteht. Die Niro-Platten haben dort Bohrungen, in welche der JSD mit Schäkeln eingehängt wird.

David Lynn listet Maße dieser Niro-Platten für unterschiedliche Schiffsgrößen auf; er hat auch Fotos eingescannt.⁹⁾

Für eine Yacht mit 8 t Verdrängung würden die Konusse einen Zug von ca. 6000 kp erzeugen (ein 9-t-Yacht würde es auf ca. 6700 kp bringen). Diese Kraft würde etwa halbiert werden, da sie von zwei Anschlagpunkten aufgenommen wird. Jordan rechnet mit jeweils 70% der Last, weil der Zug nur ganz selten in direkter Verlängerung des Schiffes erfolgt. Das ergäbe eine Kraft von 4200 kp (und 4700 kp bei 9 t Verdrängung). Das wiederum macht eine lange Niro-Platte notwendig von

700 x 70 x 10 mm. Sie würden, nach Lynn, mit je 10 Bolzen (Durchmesser 10 mm) befestigt werden müssen.

Nach den Berechnungen meines Freundes müsste der Abstand zwischen dem achterlichen Rand des Loches, welche den Schäkkel für den JSD aufnehmen soll, und dem Ende der Niro-Platte mindestens 12 mm betragen, damit der Stahl nicht ausreißt, besser wären 15mm, bei Niro 20mm.¹⁰⁾

Das bedeutet gleichzeitig, dass der Durchmesser des Schäkkelbolzens, mit dem der JSD angehängt wird, ähnlich dimensioniert werden sollte: Stahl 15, Niro 20 mm.

David Lynn spricht davon, dass bei einem GFK-Schiff der **Rumpf** an den Anschlagpunkten durch weitere Glasfaser-Lagen verstärkt werden müsste. Das ist nach Einschätzung meines Freundes viel zu wenig. Er empfiehlt innen eine 18-mm-Sperrholzplatte, deutlich größer als der Niro-Streifen außen, und vor allem zusätzlich eine massive Kon-

Mit Hilfe dieser Niro-Platten, an deren Ende der JSD angehängt wird, kann das Problem des **Schamfilen** vermieden werden. Keine Leine wird standhalten, wenn sie mit solchen Kräften über eine Deckschante gezogen wird oder an einer Relingsstütze scheuert.

Das **Heck** zu verstärken, scheint mit Roving relativ einfach. Allerdings kann ich nicht sagen, wie viele Lagen bei einem Wasserdruck von 1000 kg/m² notwendig werden.

Vielleicht wird man zusätzlich Stützwände in Schiffs-Längsrichtung einziehen wollen, welche ihrerseits abgestützt sein müssten. Und hier beginnt das Dilemma: Die Rümpfe moderner Schiffe sind selbsttragend konstruiert; die klassischen Längsversteifungen, an welche man die Abstützungen anbinden müsste, fehlen.

Das gilt in gleicher Weise für die **Cockpit-Kajütwand**; ein echtes Problem.



BU: 90 m plus 6 m Kette

terplatte aus Niro von 6 mm Stärke, in den gleichen Maßen wie die äußere Platte.

Außerdem ist seiner Meinung nach zu prüfen, ob die **Heckverbände** des Schiffes ausreichend stark sind. In meinem Beispiel (4200 kp Zug) entsteht eine seitliche Last von ca. 1450 kp (bei einem Zugwinkel von 20°)¹¹⁾. Ein Vierkant-Stahlrohr passgenau als Stütze zwischen die Niro-Befestigungsplatten, möglichst nahe am Anschlagpunkt für den JSD, würde die Konstruktion deutlich verbessern.

Niedergang: Durch die o. e. Durchbiegung entsteht eine Kraft, die die Wände nach außen drückt. Vergleichen lässt sich dieser Vorgang in etwa mit der Wirkungsweise eines Keiles.

Man hat kein gutes Gefühl bei dieser Lösung, jedenfalls nicht bei GFK- oder Holzbauten.

Anstatt zu hoffen, dass die Konstruktion standhält, ist rechnen allemal besser. Deshalb sollte fachlicher Rat eingeholt werden. Die meisten Holz- oder GFK-Schiffe dürften

für die entstehenden Kräfte nicht ausgelegt sein.

Einholen des JSD

Es gab wohl mehrfach erhebliche Schwierigkeiten, den JSD wieder an Bord zurückzuholen. Man muss warten, bis sich der Sturm gelegt hat, und dann dauerte es in einigen Fällen mehrere Stunden, trotz Einsatz der Winschen.



Einsatzbereit, wenn auch provisorisch

Empfohlen wird ein zusätzliches Rückholtau, das am V-Punkt des Zügels angeschäkelt wird.

Praktikabel scheint auch zu sein, anschließend eine Leine mit Stopperstek auf der Trosse des JSD festzumachen und diese einzuziehen. Wenn man mit 2 Leinen arbeitet, kann man im Wechsel einholen.

Alternativen

Einig sind sich die Autoren, dass Schiffe von brechenden Seen keinesfalls breitseits getroffen werden dürfen. E. Hinz nennt zwei Werte¹²⁾: Wenn die Wellenhöhe etwa der Schiffsbreite entspricht, können die Brecher die Jacht kentern lassen. Gegen an zu kreuzen ist dann seiner Meinung nach zu gefährlich. Entspricht die Wellenhöhe etwa der Länge des Schiffes, wird sogar eine Überkopf-Kenterung möglich. Weil Steuerfehler beim Ablaufen bei zunehmender Ermüdung wahrscheinlich werden, sind moderne Treibanker und Schleppbremsen sinnvoll.

Die Diskussion „Fallschirmanker versus Schleppbremse“ kann hier nicht geführt werden. Konstruktion und Verhalten der Jacht sollten immer Grundlage für Entscheidungen sein, meinen alle Autoren. Das heißt u. a., dass man für Schiffe, die beim Treiben den Bug zum Wind drehen, eher einen Treibanker empfiehlt, für jene, deren Bug vom Wind wegdreht, einen Schleppanker.

Weil aber nicht jede Jacht die Kräfte, die ein Jordan-Schleppanker erzeugt, aufnehmen kann, bietet sich vielleicht der **Galerider** an.

Was das ist? Auch ich bin zum ersten Mal auf diesen (und andere) Namen gestoßen, als ich für meine Recherche die neuere anglo-amerikanische Literatur gelesen habe. Alle in den letzten Jahren dort veröffentlichten

Werke zu Sturmtaktiken gehen ausführlich auf Treib- und Schleppanker ein. In Deutschland wurde bisher nicht eines dieser Bücher zur Kenntnis genommen. Dass es mittlerweile eine moderne, etwa 50-jährige Entwicklung dieser Hilfen gibt, ist bei uns unbekannt; eine Diskussion dazu findet nicht statt.

Sollten wir alle durch die Anschauungen unserer Segel-Heroen allzu fixiert sein?

Langkieler?

Jordan experimentierte mit ruhenden Jachtmodellen. Ein ruhendes Schiff kann keine Wirbelzone erzeugen; dazu muss es dynamisch driften.

Relevante Aussagen, wie weit ein Langkieler die Kenterungsgefahr durch seine Verwirbelungszone hinausschieben kann (vgl. „Beidrehen im Orkan?“ TO/Okt 2007),

wird letztlich nur eine wissenschaftliche Untersuchung liefern können. Dazu bedürfte es einer engagierten Segler-Vereinigung, welche sie in Auftrag gibt und die Kosten im Dienst an den Mitgliedern und an der Sache auf sich nimmt.

Schlussbetrachtung

Nicht jeder Sturm entwickelt Brecher. So lange dies nicht der Fall ist, scheint beizudrehen, später gegen an zu segeln, und wenn dies nicht mehr möglich ist, abzulaufen am besten (Langkieler: s. oben).

Doch was tun, wenn die Kräfte schwinden? Dann wird man dankbar sein, wenn das Schiff durch eine Schlepp-Bremse vor den Wellen gehalten wird.

Der Jordan Series Drogue erfüllt dies offensichtlich problemlos und ohne dass die Jacht bis aufs äußerste belastet wird. Das ist ein nennenswerter Zugewinn.

Der JSD wurde darüber hinaus mit dem Anspruch konzipiert, auch Fastnet-Bedingungen zu beherrschen.

Den positiven Erfahrungsberichten, die von den Herstellern veröffentlicht werden, sollte man nur bedingt vertrauen. Mit dem Kauf eines JSD allein jedenfalls ist es nicht getan, auch nicht, wenn man die eher dilettantischen Vorschläge aus dem Internet umsetzt, und die eigene GFK-Jacht etwas verstärkt. Dies führt zu einem trügerischen Sicherheitsgefühl.

Die dünnen Zahlen, die Jordan liefert, vermitteln nur ein schwaches Bild davon, was mit einem Schiff passiert, das in eine brechende See gerät. Eine entsprechend konstruierte Jacht aber scheint mit dem JSD auch in Fastnet - Bedingungen eine Chance zu haben.

Ed Arnold: „Ich habe den JSD mehrfach verwendet, aus Sicherheitsgründen und um die Position zu halten. Drei- oder viermal habe ich ihn wegen brechender Seen ausgebracht. Das erste Mal im N-Atlantik südlich von Island bei Bft 10 und Seen von 8 m oder mehr. Das Boot wurde in einem Winkel von 30 Grad mit dem Heck zum Wind gehalten. Das Cockpit wurde sehr nass; zuweilen fast gefährlich. Einsteigende Seen füllten es wiederholt, aber keine brach direkt über uns.“

Ähnliche Ergebnisse hatte ich im Golf von Alaska und nahe Kap Hoorn. Ich fühlte mich immer sicher, obwohl eine voll an Bord brechende See wirklich Schaden anrichten könnte.

Heck und Niedergang meiner Alu-Jacht mit langem Kiel sind so konstruiert, dass sie eine brechende See nehmen können. Manche Jachten wären dazu nicht stark genug.“¹³⁾

Ich bin überzeugt, dass sich der Jordan-Schleppanker durchsetzen wird und dass auch GFK-Schiffe, die für die Hohe See gedacht sind, in Zukunft JSD-tauglich konstruiert werden können.

Hal Roth: „This specialized drogue designed for the ultimate storm is not cheap, the hull connections are complicated, and you may never use it. But who can tell when another Fastnet disaster will occur?“

Dr. Lampalzer

1) Ich werde „drogue“ mit „Schlepp-Anker“ oder „Schlepp-Bremse“ übersetzen.

2) David Lynn, „Heavy Weather Sailing – Making a Series Drogue“, www.nineofcups.com. Hier findet man auch Maße für die Niro-Befestigungsplatten bei anderer Verdrängung.

3) Der Report kann aus dem Internet heruntergeladen werden, u. a. bei Wikipedia, Stichwort: „Jordan Series Drogue“. Die Kapitel des Inhaltsverzeichnisses müssen angeklickt werden.

Umrechnung engl. Maße: 1 inch (in) = 2.54 cm/1 foot (ft) = 30 cm/1 pound (lb) = 0.45 kg

4) 1 g entspricht ca. 9,81 m/sec², 2 g also ca. 19.62 m/sec². Wenn diese Kraft 1 sec lang einwirkt, ergibt sich eine Geschwindigkeit von 19.62 m/sec = 70,632 km/h.

5) Trifft eine Strömung mit der Geschwindigkeit v auf ein Hindernis und wird sie vollständig abgebremst, so entsteht im Stau-punkt ein Druck p (pro m²) von $p = 1/2 \cdot \rho \cdot v^2$ (Dichte) * v².

Seewasser hat eine Dichte $\rho = 1025 \text{ kg/m}^3$.
 $p = 0,5 \cdot 1025 \text{ kg/m}^3 \cdot 4,5^2 \text{ m}^2/\text{s}^2 = \sim 10378 \text{ (kg} \cdot \text{m}^2) : (\text{m}^3 \cdot \text{s}^2) = \text{kg} : (\text{m} \cdot \text{s}^2) = (\text{kg} \cdot \text{m}) : (\text{m}^2 \cdot \text{s}^2) =$

10378 N/m². 1 N entspricht dem Gewicht von 100 gr, also entsprechen 10378 N dem Gewicht von 1037,8 kg.

(nach Dr. W. Sichermann)

6) Dashew, „Surviving the Storm“, S. 435 f.

7) ca. 1 m² Carbon-Epoxy-Platte (CFK), 5 mm stark, kostet gegenwärtig ca. 650,- €; ca. 1 m² Carbon-Platte, 1 mm, ca. 325,-; ca. 1 m² Carbon-Hybrid (Kernlagen aus Karbon, Decklagen aus E-Glas), 1 mm, ca. 295,- €. Lieferbar z. B. von Carbon-Composite. Carbonplatten können einigermaßen normal bearbeitet werden: Sägen, Bohren, Verkleben; ihre angeschnittenen Ränder müssen versiegelt werden. Hinweise z. B. bei www.carbon-blog.de

8) Die Berechnungen dazu hat mein Freund, ein Dipl. Ingenieur, durchgeführt. Folgende Parameter wurden angenommen: Der Druck entsteht nicht schlagartig; Fläche: 1 m²; Sperrholz: 8 mm; 0-Linie des Druck-Zug-Verlaufs: auf der Grenze zwischen den beiden Materialien; Zugfestigkeit des bidirektionalen Geleges: 1300 N/mm² (nach www.carbon-blog.de); Sicherheitssaufschlag: 100%.

Das Carbon-Composit-Schott würde überschlagsmäßig 830 N/mm² erreichen.

Allerdings ist Karbon nicht gleich Karbon. Man sollte sich vom Hersteller die Zugfestigkeit bestätigen lassen.

9) David Lynn, www.morganscloud.com, Stichwort „Heavy Weather“. Leider sind die Werte nicht nachprüfbar.

Die Anzahl der 10mm-Bolzen scheint etwas überdimensioniert, 8 statt 10 sollten genügen.

10) Rechnung mit folgenden Werten: Bruchdehnung von Stahl 500 N/mm²; Zug 4000 kp, Sicherheit 50 %; bei Niro ist die Zugfestigkeit etwas geringer, also ca. 20 mm

11) seilt. Kraft = 4200 kp x sin 20 (Zugwinkel) = 1436 kp; bei 30° wären es 2100 kp.

12) E. Hinz, Heavy Weather Tactics, S. 14

13) zitiert bei Hal Roth, S. 130

Literatur:

Bruce, Peter, „Adlard Coles` - Heavy Weather Sailing“ 62008

Dashew, Steve & Linda, „Surviving the Storm“, 1999

Hinz, Earl, „Heavy Weather Tactics – Using Sea Anchors & Drogues“, 22003 Roth, Hal, www.acesails.com,

www.jordanseriesdrogue.com,

www.morganscloud.com,

www.oceanbrake.com,

www.seriesdrogue.com,

www.seriesdrogue.co.uk

Es wurde nach bestem Wissen und Vermögen recherchiert und gerechnet. Haftung übernehme ich nicht.

Werftzeit in Olhao ab Juni 2009

Nun stand mein Schiff an Land in der „Marina Formosa“, nur einen halben Meter über dem Hochwasserniveau der schlickigen Wattengebiete in der Verborgenheit der südlichen Algarveküste Portugals.

Ich wohnte an Bord unter sehr gestörten und eingeschränkten Lebensumständen. Das Schiff war direkt auf dem aufgespülten Sandgrund des Werftgeländes unter Verwendung primitivster Leckstützbalken und Keilen aufgebockt. Von dem mit überdimensionalen Schlaglöchern gespickten, unbefestigten, sandigen Zufahrtsweg war das Heck meines Schiffes weniger als einen Meter entfernt und ragte fast über den Maschen-drahtzaun hinweg, der das Werftgelände vom Weg trennte. Dieser Weg diente nicht nur als Anfahrtsweg zu meiner Werft, sondern auch als einziger öffentlicher Zugang zu einer Wasserrampe mit Parkplatz. Hier konnten Freizeit- und Wochenendskipper, Motorbootflitzer, Hobbyangler, Berufsfischer, Schlauchbootfahrer, Kanusportler und sonstige Wasserratten ihre trailerbaren oder

auf dem Autodach transportierten schwimmbaren Untersätze bequem und kostenlos zu Wasser lassen, die Trailer und Autos während der Dauer ihrer Wassersportaktivitäten zurücklassen und danach die Wasserverfahrzeuge wieder an Land nehmen, um nach Hause zu fahren.

Die Algarveküste war ganzjährig mit sommerlich warmen Temperaturen gesegnet. Und das bedeutete für mich an meinem Standort, dass an den Wochenenden mehrere hunderte Fahrzeuge im Einmeterabstand zu meinem Schiff durch die Schlaglöcher rumpelten und meterhohe Staub- und Sandwolken aufwirbelten, unter denen die „NIEJE LEEV“ regelmäßig außer Sicht geriet. Die Folge war „Sand unter“, Sand in jeder Ritze, Sand in der Bilge, Sand an Oberdeck, Sand in der Plicht. Sand in der Kojе, Sand im Kochtopf, Sand im Teekessel, Sand auf dem Brot.

Ich sehnte mir Regenwetter herbei, um dem Staub zu entfliehen, hatte ich mir gedacht. Im Dezember endlich gab es Regen. Und jetzt lief der Algarvesand zur Höchst-

form auf. Jetzt kam er zwar nicht mehr in erster Linie von oben, sondern mehr noch von unten. Das gesamte Werftgelände war nach einem Regenschauer großflächig mit Pfützen übersät und nach dem nicht unüblichen winterlichen Dauerregen in eine knöcheltiefe Schlammwüste verwandelt.

Jeder Gang zu den sanitären Anlagen, jeder notwendige Landgang war nur in Gummistiefeln trockenen Fußes durchführbar. Trotz peinlichster Sauberkeit beim Wiedertreten des Schiffes ließ es sich nicht verhindern, dass auf Dauer kiloweise Schlickmengen feinsten Sandqualität mit an Bord eingeschleppt wurden.

Ich hatte mir aber wenigstens auf dem Hardstand eine durchgehende Nachtruhe erhofft. Auch diese Hoffnung musste ich mehrere Male begraben. In den Monaten Dezember, Januar, Februar und auch noch im März gingen oftmals Starkwind- und Sturmlagen über die flache Küstenregion der Algarve hinweg. Das Boot wurde in den Starkwindböen auf seinen Abstützbalken ins Schwan-ken gebracht und durchgeschüttelt. Ich hatte

für solche Situationen vorsorglich einige Holzkeile, einen Hammer und eine Taschenlampe klargelegt und sprang während solcher Vorkommnisse nachts aus der Koje, kontrollierte die Abstützbalken, verfestigte oder erneuerte losgelöste Keile, bevor ich mich wieder zur Ruhe legen konnte.

Die Algarve galt darüber hinaus als Erdbeben gefährdetes Gebiet. Das war mir gar nicht bewusst. Aber eines Nachts fing das Schiff bei ruhigem Wetter dermaßen an, schwammig zu rütteln und zu schwanken, dass ich sofort aus der Koje an Land in den Sand sprang und mit Hammer und Taschenlampe die Schiffsabstützungen kontrollierte und gelöste oder verrüttelte Keile nachschlug. Normalerweise tat ich mir solche widrigen Umstände nicht an, verließ sofort nach Erkennen der Lage den Ort, um mich in eine angenehmere Umgebung zurückzuziehen.

In diesem Fall war das aber nicht so einfach machbar. Ich hatte Olhao als Not- und Reparaturhafen mit einem Notrigger in Begleitung meiner befreundeten Segler erreicht, musste hier den ausgeliehenen Notmast, einen Spinnakerbaum der "La Rossa", zurückgeben und mich dann um eine Erneuerung meines kompletten Riggs bemühen. Die Werft "Marina Formosa" war mir zur Durchführung dieser umfangreichen Riggerneuerung empfohlen worden. Die Werft als solche schien mir dazu auch ganz gut geeignet zu sein. Das Werftpersonal war sehr freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit, die Werkstätten vielversprechend ausgestattet, ein Supermarkt unmittelbar neben dem Werftgelände, und die Zona Industrial, ein Industriegebiet mit weiteren Werkstätten und Einkaufsmöglichkeiten für technische Ausrüstungen, befand sich in unmittelbarer Nähe.

Aus diesen Gründen wäre ich wohl auch schlecht beraten gewesen, diesen Standort ausschließlich wegen der unliebsamen Staub- und Schwemmsandbeeinträchtigung mit erneut unsicheren Zukunftsaussichten zu verlassen.

Also blieb ich hier. Die Instandsetzung meines Schiffes war mein vorrangiges und größtes Problem. Ich hatte ja das komplette Rigg verloren, den Mast mit allem stehenden und laufenden Gut, den Großbaum, die Radaranlage, die Windmessenanlage, die UKW-Antenne, die Rollreiffanlage, das Großsegel, die Genua und einige Beschläge. Darüber hinaus war eine Pütting des Stb-Unterwants komplett aus dem Rumpf und dem Deck heraus gebrochen und mit über Bord gegangen.

Zu allem Unglück war die gesamte Backbord-Überwasser-Bordwand stark beschädigt. Der Mast hatte nach dem Überborge-

hen noch an den verbliebenen Wanten und am Vorstag gehangen und wild tanzend in der aufgewühlten See wie ein Berserker gegen die Bordwand gehämmert und geschrammt. Es gelang mir in nächtlichem Kampf gegen die unkontrollierbaren Bewegungen im Seegang und gegen Sturzbäche von überkommenden Brechern, die restlichen Riggverbindungen zu kappen, so dass der Mast endgültig sein zerstörerisches Werk beendete und auf Tiefe ging.

Die nahe liegende Alternative war jetzt für mich: Die Neubeschaffung und das Neuauf-riggen. Diese Maßnahmen hätten nach meinen überschlägigen Recherchen und den von mir eingeholten Kostenvoranschlägen ca. 40 bis 45 Tausend Euro gekostet. Der Wert meines ganzen Schiffes wäre trotz eines erneuerten Riggs insgesamt nicht wesentlich höher geworden. Eine Kaskoversicherung hatte ich nicht, denn ich hatte kein Versicherungsunternehmen gefunden, welches das Boot eines Einhandseglers für weltweites Fahrtgebiet zu bezahlbaren Bedingungen kaskoversichert hätte. Eine zweite Alternative wäre gewesen:

Verkauf des Bootes für'n „Appel und ‚n Ei“. Danach erneuter Kauf eines Gebrauchtbootes oder totale Aufgabe des Blauwassersegelns. Dies wollte und konnte ich meiner "NIEJE LEEV" nicht antun. Elf Jahre war ich nun mit diesem Schiff unterwegs, davon 10 Jahre einhand. Zweimal um den Erdball hatte mich diese stäbige Jacht zuverlässig getragen, durch viele Widrigkeiten, die einem Seemann auf den Weltmeeren begegneten, hatte dieses starke, kleine Schiff durchgehalten. Ich war mit meiner "NIEJE LEEV" viermal über den Atlantik, einmal durch den Panama-Kanal, einmal um Kap Hoorn und durch die chilenischen Kanäle, zweimal über den Pazifik, zweimal über den Indischen Ozean, zweimal rund Südafrika um das Kap der Stürme, das Kap der Guten Hoffnung gesegelt und hatte bei den Ozeanpassagen sechsmal den Äquator überquert, bevor mich und mein Schiff mitten auf dem Atlantik der Verlust des Mastes und des Riggs ereilte. Nur durch glückliche Fügung hatte das Schiff gemeinsam mit mir auch diese Prüfung bestanden und aus eigener Kraft den sicheren Hafen Horta auf den Azoren und im Anschluss daran mit einem Notrigger die portugiesische Algarveküste erreicht. Insgesamt hatte dieses Boot seit dem Auslaufen aus Hooksiel im Jahre 1998 76336 sm im Kielwasser gelassen. Die "NIEJE LEEV" verfügte über eine starke Seele, mit der ich mich sehr eng verbunden fühlte. Nein, ich konnte mich noch nicht von meinem Schiff trennen.

Die dritte Alternative bestand in der Beschaffung und dem Aufbau eines gebrauch-

ten Mastes oder eines kompletten Riggs aus zweiter Hand. Und dazu entschloss ich mich, wohl wissend, dass ich unabsehbar großen zeitlichen und organisatorischen Eigenaufwand würde einkalkulieren und aufbringen müssen.

Zunächst kaufte ich mir einen preiswerten gebrauchten Kleinwagen, damit ich mobil und unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln war. So machte es mir keine großen Umstände, die Marinas und Werften an der gesamten portugiesischen und spanischen südlichen Atlantikküste aufzusuchen und nach einer Gebrauchtmast-Gelegenheit abzuklappern. Es ergaben sich einige Möglichkeiten, auch hatte mein Freund Volker vom Katamaran "Sunjet" das Rigg eines gestrandeten und verlassen Seglers ausfindig gemacht, aber bei diesen Masten wären extrem umfangreiche Änderungs- und Angleichmaßnahmen erforderlich geworden.

Im Internet ergab sich dann eine geeignetere Riggbeschaffung. Zufällig wurde in meinem Heimathafen Hooksiel das Rigg eines Segelkutters angeboten, welches für meine "NIEJE LEEV" geeignet erschien. In Zusammenarbeit mit meinem "Heimatstützpunkt", meinem Freund Axel in Jever, der das Rigg dort vor Ort besichtigen konnte, waren die Entscheidungsfindung und der Kauf unproblematisch herbeigeführt und perfekt gemacht worden.

Daneben liefen die anderen Reparaturarbeiten an der Bb-Bordwand, die grundlegende Instandsetzung des Bugspriets und des Bugkorbs und vor allen Dingen die Erneuerung der Püttingbeschläge. Das wurde zu einem Riesen-Unternehmen, weil im Salon die Kombüseeneinrichtung, die Möbel und Einbauten beiderseits an der Bb- sowie an der Stb-Bordwand ausgebaut werden mussten, um die Laminierstellen für die Püttingbeschläge freizulegen und für das Erneuern zugänglich zu machen. Hierzu war eigens der deutsche Segler Andre aus Tarifa hersegelt, um mir den Löwenanteil bei der Abarbeitung dieser umfangreichen Maßnahmen abzunehmen.

Inzwischen war es Anfang November 2009. Der Transport des Mastes war als nächste Maßnahme zu organisieren und durchzuführen. Es gelang mir, eine Yacht-Service-Firma ausfindig zu machen. Diese Firma transportierte hin und wieder neue Masten von Norddeutschland bis in den Mittelmeerraum und war bereit, bei einem der kommenden Transporte mein Rigg mitzunehmen.

Am 16. Dezember 2009 traf mein Rigg in Olhao ein und wurde vor meinem Schiff abgeladen. Zunächst machte ich eine Bestandsaufnahme und stellte die erforderlichen Än-

derungsmaßnahmen und zusätzlichen Aus-
rüstungsergänzungen zusammen.

-Das Rigg verfügte über zwei Achterstage
von 7mm Drahtdurchmesser. Das war mir zu
schwach ausgelegt. Ich entschied mich für
ein Achterstag von 10mm Drahtdurchmesser
und mit Isolatoren, um das Achterstag als
Kurzwellen-Antenne zu nutzen. Dies musste
neu bestellt und beschafft werden.

-Es waren zwei Rollfockanlagen mitgelie-
fert. Eine Anlage der Firma Reckmann, die
an mehreren Stellen des Alu-Profils gebro-
chen war, Vorstag 8mm. Ersatzteile waren
bei der Firma Reckmann wegen des Alters
der Anlage nicht mehr vorhanden. Ich ent-
schloss mich, diese Anlage völlig zu demon-
tieren, die gebrochenen Profileteile heraus-
zuschneiden, die um die Bruchstücke
gekürzten Profile nachzuarbeiten und die
Anlage wieder zusammen zu bauen. Jetzt
war die Anlage zwar beträchtlich kürzer ge-
worden, aber ich konnte sie noch als inneres
Vorstag oder Kutterstag zur Führung eines
inneren Vorsegels wiederverwenden.

Die zweite, uralte Rollanlage, deren Her-
steller nicht identifiziert werden konnte, war
in den Profilverbindungen sowie auch in den
Trommel-Lagerstellen derart stark verschlis-
sen, dass sie als Instandsetzungsunwürdig
und als nicht wieder verwendbar ausgemu-
stert werden musste, Vorstag-Durchmesser
10 mm. In diesem Falle hatte ich mich für
den Neukauf einer Furlex-Anlage S300 mit
dem Vorstagsdurchmesser 10mm entschie-
den und diese Anlage sofort bestellt.

-Der Mast selbst war ein Reckmann-Mast
mit einer integrierten Großsegelrollanlage
im Mastprofil. Diese Rollanlage war so aus-
gelegt, dass sie sowohl von Hand mit einer
Winskurbel als auch elektro-hydraulisch
betrieben werden konnte. Die Installation
der elektro-hydraulischen Einrichtung hatte
ich zunächst einmal zurückgestellt.

-Der Mast war ausgerüstet mit einer Sa-
ling, daran waren zwei Salingleuchten (24V)
fest installiert. Die Saling musste gekürzt
werden, um sie meiner Schiffsbreite anzu-
passen. Das konnte ich in einer örtlichen
Alu-Werkstatt vornehmen lassen. Die Deck-
strahler tauschte ich gegen 12 V-Strahler aus.

-Es befand sich eine Dampferlaterne (24V)
am Mast in etwa 8m Höhe und eine Ankerla-
terne (24V) auf dem Mast-Top. Das Dampfer-
licht war in Ordnung, musste nur mit einer
12V-Lampe versehen werden. Im Mast-Top
wollte ich eine Dreifarben-Segler-Laterne mit
Ankerlicht als zugelassene LED-Leuchte in-
stallieren. Dies musste nun bestellt werden.
Zusätzlich erneuerte ich die elektrische Ver-
sorgungsleitung zur Top-Laterne, denn diese
musste nun als dreifarbige Leitung ausgelegt
werden.

-Es war eine UKW-Antenne am Mast-Top
vorhanden. Die abgeschirmte Antennen-Zu-
leitung war jedoch an mehreren Stellen be-
schädigt, so dass auch diese Antenne mit
ihrer Zuleitung durch den Mast erneuert
werden musste.

-Von einer ehemaligen Windmessanlage
war nur noch das durchtrennte Kabel er-
kennbar. Auch diese Anlage bestellte ich
komplett neu.

-Eine Radom-Antenne für das Radar-Gerät
war vorhanden, jedoch endete das Antennen-
Versorgungskabel direkt am Mastfuß. Ich
hätte also für den Anschluss des Sichtgerä-
tes eine Anschluss-Box an Oberdeck instal-
lieren müssen, was bei Radar-Antennen-Ka-
beln absolut nicht zu empfehlen ist. Auch für
das Radargerät musste also ein neues, län-
geres Antennen-Kabel bestellt und installiert
werden.

-Als Anschlagpunkt für das Innenstag
musste etwa einen Meter unterhalb des
Mast-Tops ein Beschlag und eine Rollenbox
für das zugehörige Fall neu installiert wer-
den.

Dazu war es erforderlich, den gesamten
Mast-Kopf zu demontieren, um diesen Be-
schlag einzubringen und sicherzustellen,
dass das im Mast verlaufende Kunststoffrohr,
das zur Aufnahme der elektrischen Versor-
gungskabel diente, nicht beschädigt wurde.
Der englische Rigger Pete, der sich bereits
vor 18 Jahren an der Algarve niedergelassen
hatte, führte die wesentlichen Arbeiten am
Rigg aus.

-Das Rigg verfügte über jeweils ein Stb-
und ein Bb-Oberwant und über jeweils zwei
Stb- und zwei Bb-Unterwanten, Niro, 10mm
Durchmesser mit Hasselford Wantenspan-
nern. Die Wantenlängen waren alle jeweils
etwa 40 bis 50cm zu kurz für mein Schiff. Ich
entschied mich, zunächst den Mast stellen
zu lassen und die zu kurz geratenen Wanten
mit Kettenstücken zu verlängern. Danach
sollten Draht-Zwischenstücke auf Maß ange-
fertigt und an Stelle der Kettenenden einge-
setzt werden.

-Der Großbaum war ein Weniges zu lang.
Andre und ich transportierten den Baum auf
den Schultern in die bereits bekannte Alu-
Werkstatt. Hier ließ ich ca 1,3 Meter heraus-
schneiden und die beiden verbliebenen
Enden wieder zusammen schweißen. Diese
Arbeit wurde sehr professionell mit Innen-
verstärkung des Profils und sehr sauber aus-
geführt.

-Das Großsegel brachte ich in die Segel-
macherei zu Joana in Villamoura, um es
etwas verkleinern zu lassen und auf die neue
Großbaum-Länge anpassen zu lassen.

-Das Vorsegel war bereits in Wilhelmsha-
ven beim Segelmacher in Reparatur gewe-

sen. Leider hatte man es dort einfach um den
Teil, der bei eingerolltem Segel der UV-Strah-
lung ausgesetzt war und offensichtlich we-
sentlich defekt gewesen sein musste,
gekürzt, einfach abgeschnitten, so schien es
mir jedenfalls, denn das Vorliek war jetzt
nur noch 9,2 Meter lang, also mehr als zwei
Meter zu kurz. Ich wusste jetzt gar nicht, ob
ich mit diesem „Lappen“ überhaupt noch se-
geln könnte.

-Zum Aufstellen des Mastes war die De-
montage des alten Mastfußes und der Aus-
tausch gegen den "neuen", passenden Mast-
fuß vorzunehmen. Diese Maßnahme
war umfangreicher und kniffliger als ge-
dacht, weil neue Montagebohrungen durch
das Deck und die unter Deck vorhandene
Niro-Platte über der Maststütze passgenau
angebracht werden mussten, um den Mast-
fuß dann zu verschrauben.

Anfang März 2010 war das Rigg soweit
vorbereitet, dass es aufgestellt werden konn-
te. Aber das Wetter war schlecht. Es regnete
ständig und anhaltender Starkwind verhin-
derte den Einsatz des Krans.

Am Mittwoch, den 11. März, war es dann
soweit. Carlos rückte mit all seinem Werft-
personal und dem Krantraktor, dem großen
"Manitou", an. Binnen einer halben Stunde
nach dem Allemannsmanöver stand der
Mast an Deck. Zunächst war die Abstagung
nur provisorisch erfolgt. Jetzt war es meine
und des Riggers Pete Aufgabe, die richtigen
Längen für Wanten und Stage und für die bei-
den Rollvorsegelanlagen herzustellen und zu
montieren.

Wieder einmal gerieten die Arbeiten ins
Stocken. In dem von Selden gelieferten Fur-
lex-Paket fehlte ein Kunststoffteil an der
Refftrommel. Es hieß warten auf die Nachlie-
ferung. Nun kurz vor Ostern war am Rigg
alles seeklar. Es begannen die letzten Farb-
arbeiten, das große Aufräumen und dann
würde die "NIEJE LEEV" hoffentlich bald
wieder im Wasser sein.

Das war nach letzter Planung für Ende
April/Anfang Mai 2010 vorgesehen. Es
wurde dann doch etwas später, der Abslipp-
termin wurde auf den 17. Mai 2010 festgelegt.
Mit Hochwasser rückte gegen 17.00 Uhr der
"Grosse Manitou" (Hydraulik-Slippwagen)
an, nahm die "NIEJE LEEV" auf seine Pallun-
gen und schob sie zurück in ihr Element. Es
ging alles reibungslos, das Schiff war seeklar
und so brach ich sofort zum nächsten Törn
nach Lissabon auf. Ich erreichte Lissabon am
19. Mai und ging in die Marina Alcantara.

Der Aufenthalt hier soll etwa fünf Wochen
dauern, bevor es weiter Richtung Heimat
gehen wird.

Rudi Arp, SJ „NIEJE LEEV“

Erfahrungsbericht vom Rücktörn der SY LIDA von Vilamoura (Portugal) nach Hildesheim (Deutschland) auf dem Landweg

Merke: Binnenschifffahrt ist die Seefahrt auf dem Land

Wir sind seit vielen Jahren Mitglied im Verein Trans Ocean e.V. und seit über vierzig Jahren auf den Meeren unterwegs. Gerne erinnern wir uns an die uns angebotenen Hilfen der TO Stützpunkte auf unseren Reisen. Am 22. September 2004 haben wir die Aufgabe übernommen, in Wuppertal einen TO Stützpunkt aufzubauen und diesen zu betreuen. Mit unseren Möglichkeiten fördert der TO Stützpunkt Wuppertal das Hochseesegeln und bietet Hilfe und Beratung an.

Viele Segler finden jeden Tag Unterstützung bei vielen weltweit verteilten TO Stützpunkten. Die Hilfeleistungen und Unterstützungen sind sehr unterschiedlich. Dass Hilfe nicht nur in den Häfen erbracht wird, soll der folgende Bericht vom TO Stützpunkt Wuppertal zeigen.

So begann es:

Mitte August 2009 startet die SJ „Lida“ mit Skipper Ruben Lehmann Einhand in Kopperby/Schlei zu einem großen Atlantiktörn. Ruben beschreibt seine Reise auf seiner Homepage www.sy-lida.de

Über Südküste, Biskaya, Spanien und Portugal erreichte er die Kanarischen Inseln, wo er die Weiterreise über den Atlantik abbricht und die Gründe auf seiner Homepage erklärt.

Wir haben seine Gründe, die Reise abubrechen, verstehen können und am 14. April 2010 die Unterstützung und die Organisation durch den TO Stützpunkt Wuppertal für einen „Binnen Rücktörn“ über Land nach Deutschland angeboten.

Ruben war sicherlich von einem solchen Angebot erst einmal überrascht.

Wir kannten Ruben nur durch seine Internet-Seite. Persönlich haben wir uns dann in Portugal kennen gelernt.

Das Verbindende ist die gemeinsame Leidenschaft Hochseesegeln. Die Höhen und Tiefen auf Kursen über die Ozeane können nur Segler nachvollziehen, die vergleichbare Reisen hinter sich haben. Dazu kam unser gemeinsamer Heimathafen der „Lida“ und unserer „Bilbo“ in Kopperby/Schlei. Erst nachdem wir unser Angebot wiederholten,

wurde es von Ruben ernst genommen und akzeptiert.

Wir vereinbarten, dass Ruben mit seiner „Lida“ von den Kanarischen Inseln zum Kontinent nach Spanien oder Portugal zurück segeln wird. Bei Ankunft würde er uns Bescheid über seinen Standort geben, damit wir ihn dort abholen können.



Fertig für die Rückfahrt

Für die „Lida“ und ihre Crew war dies kein gemütlicher Kurs, bei Winden mit z.T. Starkwindstärke.

Nach der ereignisreichen Rückreise kam dann der erlösende Anruf: SJ „Lida“ und Crew sind in Villamoura/Algarve gesund angekommen!

Wir vereinbarten einen voraussichtlichen Abfahrt- bzw. Ankunfts-Termin des LKW-Gespanns, damit Ruben bei der Hafenautorität in Vilamoura einen Termin für die Kranverladung im Jachthafen vereinbaren konnte.

Nun konnte ich mich von Wuppertal aus auf eine lange Reise durch Europa auf den Weg begeben.

Nun geht es wirklich los:

Landtransport „Lida“ von Vilamoura/(Portugal) nach Hildesheim (Deutschland) – SJ „Lida“, Typ Jaguar 27, LüA 8,22 m, BÜA 2,72 m, T.: 1,35 m, Mastlänge ca. 13,00 m, Gewicht ca. 2,5 – 3,0 t.

Für den Rück-Transport wurde vom Hafenmeister Harald Teichelmann, Jachthafen

Kopperby (www.yachthafen-schlei.de) sein 3 t Segeljacht-Trailer kostenlos für den langen Transport zur Verfügung gestellt. Für diesen Transport über die hohen Gebirge von Portugal und Spanien kommen keine leichten Zugfahrzeuge in Frage.

Eine passende Zugmaschine, LKW DB 140 mit 5,50 m, Ladefläche und Plane wurde uns kostenlos von Herrn Udo Oliv, Geschäftsführer der Firma Marmor-Oliv GmbH in Schwelm für die benötigte Zeit zur Verfügung gestellt.

Der Kran- und Verladetermin in Vilamoura ist für Samstag, den 22. Mai 2010 vorgeordnet.

Nachdem jetzt alle Termine abgestimmt sind, überführen Siggi und ich schon einmal den Bootsanhänger mit dem PKW von Kopperby nach Wuppertal. Hier wird dann von der

DEKRA der technische Zustand des Anhängers noch einmal von Fachleuten untersucht und mit einer neuen Prüflakette die volle Tauglichkeit bestätigt.

Ein neues Problem taucht auf. Der LKW hat nur eine Ösen-Anhängerkupplung. Der Boot-Anhänger hat eine Kugelskopfkupplung. Die Kupplung am Anhänger kann nicht geändert werden.

So ist Herr Udo Oliv mit dem Umbau der Anhängerkupplung an seinem LKW einverstanden und erklärt sich auch bereit, die Umbaukosten von ca. 1300 € zu übernehmen. Aber nichts geht ohne Probleme.

Die Mercedes-Benz LKW Vertretung in Schwelm erklärt, einen solchen Umbau nicht vornehmen zu können, da sie die erforderlichen Montageteile nicht besorgen kann. Die gleiche Aussage bekommen wir auch von der Mercedes-Benz Niederlassung im benachbarten Wuppertal. Hilfe kommt praktisch in der letzten Minute von der Firma Dziejewski in Wuppertal. Trotz des inzwischen sehr eng gewordenen Terminplans machen Herr Dziejewski

was und seine Mitarbeiter es möglich, den Umbau und die Abnahme durch einen Sachverständigen bis zum Montagmorgen, den 17. Mai 2010, zu erledigen.

In der Zwischenzeit stellte Sigggi nach unserem Logistikplan alles Erforderliche für diese Reise zusammen: Verpflegung, Getränke, Wasser, Werkzeuge, Luftmatratze, Schlafsack, Spann- und Sicherheitsgurte usw. Vieles hat Sigggi zu organisieren.

Für die Anreise wird der Trailer mit dem Kran auf die LKW Ladefläche gehoben und gesichert. Der lange Überstand am Heck des Fahrzeugs wird mit großen reflektierenden Schildern gesichert.



Verladen der Lida

Somit ist für die beiden Anhängerachsen auf der Hinfahrt keine Mautgebühr zu zahlen.

Da der LKW nur zwei zugelassene Sitze hat, werde ich auf dem Hinweg alleine fahren. Ich verabschiede mich am Montagabend, den 17. Mai, und mache mich auf den Törn nach Vilamoura.

Meine Koje für die Ruhezeiten ist auf der LKW Ladefläche.

Die Diagrammscheibe des Fahrtenschreibers bestimmt die Wachzeiten. Die Geräusche der pausenlos vorbei fahrenden Lkws an den Parkplätzen stören mit der Zeit immer weniger die Ruhezeiten. Man gewöhnt sich an alles.

Am Donnerstag, den 20. Mai, um 18.00 Uhr und nach ca. 2.700 km, konnte ich Ruben anrufen: ich stehe auf dem Hafenparkplatz.

Am folgenden Tag besuchten wir eine Baustelle in der Nähe. Der Polier und seine Mitarbeiter waren gerne behilflich, den Anhänger mit einem Radlader vom LKW zu heben.

Der Kran- und Verladetermin war mit dem Hafenmeister für Samstag, 23. Mai ab 10.00 Uhr, abgestimmt. Pünktlich war der 60 t Lift zur Stelle. Die Anpassarbeiten und das Ver-

laden / Mastlegen dauerte dann doch noch bis in den späten Nachmittag.

Der Reservediesel der „Lida“ wurde in den LKW-Tank umgefüllt (Die Dieselpreise in Portugal liegen bei 1,46 €). Der Lida-Diesel reichte dann auch bis zur spanischen Grenze (Dieselpreis 1,08 €)

Nachdem alles festgezurr und gesichert ist, verlassen wir um 19.00 Uhr den Hafen und gehen auf Heimatkurs. Anfänglich erfordert das Fahren mit unserem 16,00-Meter-Gespann in den engen Strassen und Kurven viel Aufmerksamkeit. Einmal auf der Autobahn, läuft es aber gut.

Der LKW Planenaufbau ist bis zur Ladeflächenmitte abgebaut.

Der Bug der „Lida“ schwebt ca. 1 Meter über der Ladefläche. Der Mast ist auf Deck unterbaut und verzurrt und geht gut drei Meter über den Bug und schwebt über der LKW-Ladefläche. Viel Zubehör-Gewicht aus der „Lida“ ist auf den LKW umgepackt worden, um das Schiff leicht zu machen und um den Anhänger zu entlasten.

Vor unserer großen Breite warnen hinten zwei rot/weiße reflektierende Warntafeln die Überholer.

Die Reise durch das portugiesische und spanische Hochland mit den starken Steigungen und Gefällestrrecken ist mit unserer Fracht ein Abenteuer. Die vielen PS-starken Sattel-LKW, die uns pausenlos überholen, verursachen einen starken Winddruck, wenn sie auf unsere Höhe kommen. Auf den z.T. schmalen Fahrspuren muss dann sehr vorsichtig navigiert werden.

In Portugal und Spanien gibt es kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für LKW. So können wir über die Pfingstfeiertage bis kurz vor die französische Grenze fahren. Vor San Sebastian ist dann am Pfingstmontag Pause für alle Lkws. Da wir noch gut neun Stunden Zeit bis zur Öffnung der französischen Grenze um 22.00 Uhr haben, fahren wir mit unserem 16 Meter Gespann von der Autobahn nach San Sebastian ab, um uns ein paar Stunden Strand zu gönnen. Na ja, gesehen haben wir die schönen Strände. Aber leider gab es keine Möglichkeit zu parken. So blieb es bei einer abenteuerlichen Stadtrundfahrt durch enge Straßen und Gassen.

Nach einer guten Ruhezeit geht es um 24.00 Uhr auf der Autobahn weiter. Im Morgengrauen erreichen wir Bordeaux in Frankreich und haben die steilen Gebirgsstrecken

hinter uns. Um nicht durch Paris mit seinen Ringautobahnen zu müssen, geht unser Kurs durch die Normandie nach Belgien. Die letzte Nacht in unseren Kojen auf der Ladefläche beschert uns ein kräftiges Gewitter.

Am Mittwoch, den 26. Mai treffen wir um 14.00 Uhr in Schwelm ein. Nach einem Zwischenstopp und Übernachtung bei uns in Wuppertal geht es am Donnerstag, den 27. Mai, auf die letzte Distanz nach Hildesheim. Hier kommen wir um 10.30 Uhr an und die „Lida“ wird auf ihrem vorab reservierten Platz bei der Fa. ALURAL abgestellt.

Hier hat Ruben gute Möglichkeiten, sein Schiff ordentlich auf den Kopf zu stellen, um die großen und kleinen Probleme an seinem Schiff zu beheben und nach Abschluss der Arbeiten die Nase der „Lida“ wieder in den Wind zu stellen.

Wir wünschen Ruben viel Erfolg bei den Arbeiten, eine glückliche Hand und rasches vorankommen.

Das war es: Die Überführungszeit dauerte vom 17. Mai 2010 - 27. Mai 2010: Gefahrene km: LKW Wuppertal - Vilamoura - Hildesheim - Wuppertal 5.987 km; PKW Kopperby - Wuppertal, Trailer Überführung 550 km

Der Bootstrailer wurde ohne Berechnung vom Hafenmeister des Jachthafens Kopperby / Schlei zur Verfügung gestellt. Die Zugmaschine (LKW) und die erforderlichen Umbauarbeiten für die Anhängerkupplung wurden vom Geschäftsführer Herr Udo Oliv, von der Firma Marmor Oliv GmbH & Co KG in Schwelm ohne Berechnung zur Verfügung gestellt.

Organisation, Logistik und das Drehen am Lenkrad über die Distanz durch Wilfried und Sigggi Oliv, Trans Ocean e.V. Stützpunkt Wuppertal.

Wie vereinbart wurden von Ruben die Mautgebühren (Portugal, Spanien, Frankreich), Sondertransportgenehmigung Deutschland und die Diesel- und Ölkosten von zusammen 2.100.00 € übernommen.

Kein ganz alltägliches Abenteuer. Aber alle Beteiligten freuen sich über den gelungenen Abschluss der Reise.

Wir wünschen der „Lida“ und ihrer Crew noch viele schöne Reisen, allzeit guten Wind und eine sichere Heimkehr.

Gerne geben wir unsere gemachten Erfahrungen weiter.

**Wilfried und Sigggi Oliv,
TO Stützpunkt Wuppertal**

(Anmerkung der Redaktion: Den Reisebericht der SJ Lida finden Sie auf Seite 38)

„Leinen los“ – oder wie sich Segelträume verwirklichen lassen...

Wenn du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

Antoine de Saint-Exupéry



Das Gerippe unserer ersten „Lisbeth“. Alles wurde selbst geschnitten, geheftet und geschweißt...

Diese Voraussetzung war erfüllt, als Georg vor mehr als zwanzig Jahren nach den Bauplänen von Kurt Reincke begann, ein 10 Meter langes Segelschiff aus Stahl zu bauen. Die Liebe zum Meer und zur Natur überhaupt, war in uns allen Dreien schon lange geweckt.... Statt Bilderbücher, bestaunte unser Sohn lieber stundenlang die Tierwelt der Tropen in Fotobildbänden oder während unzähliger Zoobesuche. Ich höre uns heute noch zu Christian sagen: „Eines Tages werden wir selber dort sein und die Tiere mit eigenen Augen sehen...“



Unser Traum wurde wahr - Christian im offenen Klassenzimmer der Natur

Wir müssen gestehen, dass uns dieser Satz damals schon recht vermessen vor kam.

Zu groß war noch unser Respekt vor dem Meer und die Aussicht tagelang ohne Landschaft zu segeln, weckte in uns komische Gefühle. Unsere Motivation mit dem Schiffsbau voran zu kommen, war jedoch groß. Viele Anstrengungen nahmen wir in Kauf und es gelang uns, den Schiffsbau mit unserem Familienleben zu verbinden und gleichzeitig unseren Verpflichtungen in unseren Berufen nach zu kommen.

1995 konnte die Schiffstaufe unserer „Lisbeth“ stattfinden. Wir waren nun stolze Besitzer eines seetüchtigen Segelschiffes. Die Sommerferien verbrachten wir mehrmals im Englischen Kanal und erprobten das Schiff bei allen möglichen Wetterbedingungen. Nach und nach rüsteten wir „Lisbeth“ zur Blauwasserjacht aus. Drei Jahre lang brachten wir eisern monatlich 1.000,00 DM zur Bank. Von diesem angesparten Geld wollten wir während der Reise leben. Einmal um den Globus, das war unser Traum. Manche unserer Verwandten und Freunde schüttelten den Kopf. „Was, in dieser Nusschale wollt ihr los ziehen? Wie wollt ihr Christian an Bord beschulen? Wie schützt ihr euch gegen Überfälle? Was macht ihr wenn Sturm kommt?...“ Fragen über Fragen, die wir auch nicht alle beantworten konnten. Unsere einzige Sicherheit war „Lisbeths“ Seetüchtigkeit und die Gewissheit, dass wir uns eifrig in guter Seemannschaft geübt hatten.



1999 war es so weit! Wir brechen auf zu unserer Weltumsegelung!

Statt der zuerst geplanten drei, wurden es dann schließlich vier Jahre. Wir segelten keine spektakulären Routen und wir waren auch nicht darauf aus, irgendwelche Rekorde aufzustellen. Jedoch für uns persönlich war es einfach das Größte, was wir in diesen vier Jahren erleben durften.

Unser Traum vom unabhängigen Seglerleben ging in Erfüllung. Natürlich gab es auch

anstrengende Passagen. Von der unablässigen Schaukelei auf dem kleinen Boot bekamen wir wund Hinterteile.

Doch jeder neue Landfall entschädigte uns sofort. Die überall erfahrene Gastfreundschaft, und die Erlebnisse während unserer vielen Landausflüge ließen alle Strapazen rasch vergessen.

Unvergessen bleiben uns auch die freundschaftlichen Begegnungen mit anderen Fahrtenseglern und dankbar haben wir die Besuche bei den vielen TO-Stützpunktleitenden und -Leitern in Erinnerung!



„Lisbeths“ Segeleigenschaften haben uns immer wieder begeistert



Unsere kleine Crew in den Weiten des Pazifiks

Die Tatsache, dass wir mit unserem kleinen selbst gebauten Schiff und unserer kleinen Crew unbeschadet um die ganze Welt gesegelt sind, erfüllte uns mit Zufriedenheit und auch ein wenig mit Stolz.



Gemeinsam entdecken wir immer wieder neue Länder..



und begegneten deren Bewohner



Überall auf der Welt fand Christian neue Freunde, wie hier auf Timor



Die Reise hat uns alle drei verändert...

Den größten Eindruck hinterließ bei unserer Rückkehr Christians persönliche Entwicklung und Veränderung. Infolge Alkoholmissbrauchs in der Schwangerschaft, zeigte er als Kind erhebliche Verhaltensauffälligkeiten. Die tief gehenden Eindrücke und Erlebnisse während unserer Segelreise ließen ihn als gereiften und ausgeglichenen Jugendlichen zurück kehren. Trotz seiner immer wieder kehrenden Seekrankheit war er wild entschlossen, bei der Weltumsegelung bis zum Ende mit dabei zu sein. So durfte er dann auch 2003 die Auszeichnung für unsere gelungene Weltumsegelung durch den „Trans-Ocean“-Verein in Cuxhaven entgegen nehmen.

Christian haben wir es außerdem zu verdanken, dass es nun eine „Lisbeth II“ gibt. Motiviert durch die Seereise, begann er einige Zeit nach unserer Rückkehr für die Bootsführerscheine Binnen und See zu lernen und sich für den Führerschein anzumelden. Die praktischen Unterrichtsstunden fanden am Wesel-Datteln-Kanal in Dorsten statt. Dort entdeckten wir „Lisbeth II“, die am Kanalufer im 14-jährigen Dornröschenschlaf lag. Der Rumpf wurde nach Bauplänen des Schiffskonstruktors Karl Feltz gebaut.



„Die Lisbeth II“, so wie wir sie entdeckten

Die Linien des Schiffes gefielen uns auf Anhieb, obgleich das Schiff auf den ersten Blick einen ziemlich herunter gekommenen Eindruck machte. Umso überraschter waren wir beim Blick ins Innere des Schiffes: Segel, Wanten, Wantenspanner, Terminals, Salinge, Maschine, ein angefangener Holz Aufbau...alles Mögliche war vorhanden und musste „nur“ noch zu einem Puzzle zusammen gefügt werden. Wir sahen uns unserem zweiten Traum, vom zeitlich unbegrenzten Leben auf einem Schiff, ein entscheidendes Stück näher. Dieses mal mit deutlich mehr Lebensraum und nicht so „nassen“ Segeleigenschaften. Diese Vorstellung gefiel uns. Nun müssten wir nicht mehr im Cockpit schlafen, wenn Bordgäste kommen, wir hätten Platz für Familienmitglieder und Freunde...



Frisch gesandstrahlt und lackiert lassen wir das Schiff zu Wasser

Durch den Verkauf von unserer ersten „Lisbeth“ sahen wir uns dann in der Lage, „Lisbeth II“ zu erwerben, und wir begannen sofort mit den grundlegenden Renovierungsarbeiten des Schiffes. Bis auf die Sandstralarbeiten haben wir wieder alles selbst gemacht. Viele Menschen besuchten uns während der Bauphase, die teilweise an Land und teilweise im Wasser des Kanals ausgeführt wurden. Etliche unterstützten uns tatkräftig und immer wieder machten wir die Erfahrung, dass ein Seeschiff und die damit verbundenen Pläne doch allerlei Gefühle in den Menschen wach ruft...



Am Wesel-Datteln-Kanal finden wir viele fleißige Helfer

So war es auch kein Problem, für unsere Probetörns auf dem IJsselmeer eine passende Crew zu finden. Mit viel Spaß und Elan vermaßen wir die Wanten, führten die Fallen durch die Masten und stellten diese schließlich am Mastkran von Stavoren auf.



Ein Blick aus der Vogelperspektive vom 16 Meter hohen Schonermast

Nach dem Auftuchen der Segel wurde es spannend. Würde die Standardbesegelung ausreichen, die 20 Tonnen des Schiffes, auch bei leichten Winden in Fahrt zu bringen? Vom ersten Tag an, überzeugten uns die Segeleigenschaften des Schiffes. Selbst mit wenig Wind läuft „Lisbeth II“ auf allen Kursen gut. Auch bei Testfahrten in stärkerem Wind sind wir davon überzeugt, dass uns das Schiff sicher über die Meere bringen wird.



„Lisbeth II“ im Sommer 2009 in Holland

Mittlerweile stehen unsere Reisepläne und unsere Route fest. Glücklicherweise müssen wir beide nun nicht mehr arbeiten und so kann es Mitte Mai dieses Jahres von Amsterdam aus los gehen. Hier verbringen wir derzeit den Winter. Bei den Temperatu-

ren, die uns dieser Winter beschert, ist das nicht immer spaßig. Die letzten Vorbereitungsarbeiten im Schiff (Georg verlegt zur Zeit neue Abwasserschläuche) halten uns in Trab. Wir werden auch dieses mal zuerst auf der klassischen Route Richtung Karibik segeln. Dort wird sich dann entscheiden, ob sich unser Wunsch, einmal um Kap Horn zu segeln, erfüllen wird. Im Unterschied zur ersten Reise befinden wir uns nun in der glücklichen Situation, mit einem offenen Ende unterwegs zu sein.



Die „Lisbeth II“ - ein Segelschiff mit Schoenerrigg

Ach ja, eines habe ich noch vergessen zu erwähnen: Christian gehört nur noch ge-

gentlich zur Crew. Er hat sich für ein Leben auf dem Land entschieden und arbeitet bereits seit einigen Jahren in der biologischen Landwirtschaft. Sein Wunsch ist es allerdings, die Atlantiküberquerung mit zu machen, nicht zuletzt, um noch einmal den Karneval in Trinidad zu erleben....



Christian im Sommer 2009 - auf dem Wasser, immer noch in seinem Element...

Wer mehr über uns wissen möchte, kann in unserer Website blättern: www.komm-mit-an-bord.de

Brigitte und Georg Schubert,
„Lisbeth II“, 02/10

Aktueller Stand über die Einreise per Jacht in die Vereinigten Staaten (Stand Juni 2010)

Visum

Für die Einreise mit einer Jacht ist für jedes Crewmitglied ein Visum zwingend erforderlich.

Coast Guard

Jachten müssen sich nicht vor dem Einlaufen über Funk bei der Coast Guard melden.

Telefonat nach dem ersten Einlaufen

Nach dem Einlaufen in einen amerikanischen Hafen oder an einen Ankerplatz muss man sich bei CBP (Customs and Border Protection) telefonisch melden. In dem Telefonat werden die Passdaten der Crew gebraucht und einige Daten über das Schiff. Man bekommt eine Nummer genannt, die das telefonische Anmelden belegt. Vor dem Telefonat darf nur der Kapitän von Bord und nur, um dieses Telefonat zu führen, falls kein Mobiltelefon an Bord ist.

Einklarieren

Innerhalb von 24 Stunden nach dem Anmelde-Telefonat muss mit der gesamten Besatzung einklariert werden. Dafür werden die Pässe und die Schiffspapiere benötigt.

Beim Einklarieren bekommt das Schiff ein Cruising Permit mit einer Gültigkeitsdauer von einem Jahr, die Besatzung eine Aufenthaltsgenehmigung von max. 6 Monaten.

Kontrollen

Eine Kontrolle des Schiffes durch CBP hatten wir beim Einklarieren in Puerto Rico. Der Beamte interessierte sich nur für den (ausländischen) Müll und zwei Rindfleischkonservendosen, die beschlagnahmt wurden. Rindfleisch, so lernten wir, kann Viren enthalten, die die Sterilisation überstehen. In USA haben wir bisher keine weiteren Kontrollen erlebt. Es wurden uns keine Fragen, z.B. zum Abwassertank, gestellt.

Meldepflicht

Jede Jacht muss sich nach dem Einlaufen in einen neuen Zollbezirk, egal ob Marina oder Ankerplatz, telefonisch bei CBP melden. Das Auslaufen muss nicht gemeldet werden. Die Telefonnummer und Vorschriften von CBP findet man hier: http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/pleasure_boats/boats/pleasure_locations/

Die Nichtmeldung kann hohe Strafen nach sich ziehen.

Die Telefonnummer für z.B. West Palm Beach, Florida: (561) 848-6922.

West Palm Beach ist ein guter Platz zum Einreisen, wenn man von den Bahamas kommt. Reichlich Ankerplätze, nach dem Passieren der Einfahrt ein Stück nach Süden. Dingi-Dock bei der Municipal Marina, allerdings 10\$ Gebühr pro Tag. Der Customs sitzt in dem sehr modernen grau-grünen Gebäude etwa 300 m südlich der Marina.

Alle Beamten, mit denen wir zu tun hatten, waren ausgesprochen freundlich und hilfsbereit.

Mehr über unsere Reise an der Ostküste der USA täglich unter <http://www.heimkehr-hamburg.de/>

Marlene + Bert Frisch, SJ „Heimkehr“
E-Mail: eimkehr-hamburg@t-online.de
Website: www.heimkehr-hamburg.de

Auf dem „Okeechobee Waterway“ quer durch Florida

Im Sommer 2008 verließen wir mit unserer „Soleil II“ das Mittelmeer Richtung Westen. Mit den Zwischenstationen Algarve, Madeira, Kanarische Inseln sind wir Ende Dezember zu den Kap Verden weitergesegelt und haben von dort Mitte Januar 2009 den Sprung über den Atlantik gewagt. Am 28. Januar, nach 20 turbulenten Tagen, erreichten wir die Karibikinsel Tobago. In den darauf folgenden Monaten verbrachten wir eine wunderschöne Zeit auf den Kleinen Antillen.

Vor dem Höhepunkt der Hurrikan-Saison im Spätsommer setzten wir uns weiter nach Süden ab und besuchten Venezuela (Isla Margarita, Blanquilla, Los Roques) sowie Bonaire, Curacao, Haiti, Jamaika und Kuba.

Unsere Idee war es, von Kuba zu den USA überzusetzen und den **Intracoastal Waterway** nordwärts bis zur **Chesapeake Bay** zu fahren. Das notwendige Karten- und Informationsmaterial wollten wir uns unterwegs beschaffen.

Das Glück kam uns dabei entgegen und wir konnten in der Hemingway-Marina von Havanna von einem englischen Segler einen nagelneuen Kartensatz von Florida erwerben. Einige ältere Karten sowie eine 8 Jahre alte Ausgabe von „Skipper Bob“ brachten wir bereits aus Curacao mit.

Beim Kartenstudium wurden wir auf eine Wasserstrasse quer durch Florida, den **Okeechobee Waterway** aufmerksam, bestehend aus Flüssen, Kanälen, Sumpfgebieten und Seen, der sich von Fort Myers an der Westküste bis an die Ostküste hinzieht und dort bei Stuart auf den Intracoastal Waterway trifft.

Da wir uns immer für nicht zu sehr ausgetretene Pfade interessieren, versuchten wir, in Gesprächen mit anderen Seglern mehr darüber zu erfahren, aber die Ausbeute war gering. Einige hatten darüber gelesen, aber keiner konnte mit eigenen Erfahrungen aufwarten. Wir hörten nur heraus, dass der Weg lange Strecken über sehr flaches Wasser führt, dass viele Schleusen zu durchfahren

sind und einige Brücken mit recht geringen Durchfahrtshöhen auf die Segler lauern. Für unsere Reinke 10 M mit nur 1 m Tiefgang sollte das kein Problem sein.

Wichtige Informationen entnahmen wir unserem „Skipper Bob“, einem Cruising Guide mit vielen unverzichtbaren Informationen zu Gefahrenstellen und Ankerplätzen, sowie dem Begleitheft unserer neuen Karten. Daraus erfuhren wir, dass wir teilweise mit Wassertiefen zwischen 3 und 4 ft rechnen müssen und dass nach etwa 2/3 der

kommt nicht wie angekündigt von E-SE sondern von NE, also von vorn! Mit Maschine geht es unter der Highway Bridge hindurch und über das Flachwasser 30 sm zum **Cape Sable**. Viele Krabbenreusen auf dem Flachwassergebiet zwingen uns zu hoher Aufmerksamkeit und stundenlanger Slalomfahrt.

15.00 fällt der Anker vor einem schönen langen Sandstrand an der Südspitze Floridas. Sofort Dingi runter und mit Paddel an den Strand – ausgedehnter Spaziergang,



In der Schleuse

Strecke eine Eisenbahnbrücke mit einer Durchfahrtshöhe von nur 49 ft. das ganze Vorhaben zum Scheitern verurteilen könnte.

Sofort machten wir uns daran, unsere Masthöhe nachzumessen. Wir kamen auf 48 ft und prüften aus Sicherheit noch ein paar Mal nach. Es blieb dabei! Bei 48 ft. würde uns noch eine Handbreit Luft bleiben. Uns lockte das Abenteuer und nach reiflicher Überlegung entschieden wir uns für diese Route abseits der „Karawane“.

Der übliche Weg der meisten Boote führt von Havanna nach Key West und von dort auf dem Intracoastal Waterway nach Miami und weiter nach Norden. Um zum Okeechobee Waterway zu gelangen, mussten wir die **Florida Keys in Marathon** verlassen.

Hier nun unsere Erlebnisse und Erfahrungen:

9.3. 07.45 lichten wir im Boot Key Harbor von Marathon unseren Anker. Der Wind

alles unberührt, nur Spuren von Baumratten und Muscheln aller Größen und Formen. Zu unserem Entzücken eine reiche Beute.

10.3. Früh setzen wir noch mal zum Strand über, dann geht es weiter zum **Little Shark River**. Wir bewegen uns innerhalb der Grenzen des Everglade National Park auf extrem flachem Wasser (4-6 ft.). Weiter auf dem offenen Meer wird es zwar etwas tiefer, aber dafür ist die Wasserfläche von den Bojen der Krabbenreusen übersät.

Am Nachmittag fahren wir den Little Shark River etwa eine Meile aufwärts, wo wir einen geschützten aber strömungsreichen Ankerplatz finden. Die versprochenen Alligatoren kommen aber leider (noch) nicht vorbei.

11.3. Start zur 40 Meile-Tour nach Everglades City. Frühstück gibt es unterwegs. Gegen 15.00 ankern wir in einem Kanal zwischen den „10.000 Inseln“. Der Urwald ist

zum Greifen nah. Pelikane tauchen im Sturzflug neben unserem Boot ein und Delfine ziehen an uns vorbei

12.3. Bei Niedrigwasser geht es auf zur „inneren Route“ nach **Marco Island**, wieder über Flachgebiet mit streckenweise nur 4 ft (1,20 m) Wassertiefe. Was passiert, wenn wir auflaufen? Wir üben schon mal: stecken nach 100 m in Ufernähe im Schlick! Nach einigem Gewürge im Rückwärtsgang konnten wir uns wieder befreien.



Geschafft!

Heute ist der bisher trübste Tag! Es wird gar nicht hell...wir schlängeln uns durch die Kanäle zwischen den Inseln, bangen an den Flachstellen und der ersten Brücke, es scheint, als müssten wir unweigerlich hängen bleiben, aber das täuscht zum Glück (daran muss man sich erst gewöhnen). Bei der nächsten Brücke sind wir schon ganz cool. Die lichte Höhe wird mittels einer Skala an den Brückenpfeilern angezeigt, die Kartangaben beziehen sich auf mittleres Hochwasser. Jeder muss sein Risiko selbst abschätzen!

Eigentlich wollen wir bei **Coconut Island** ankern, aber plötzlich rast eine Unwetterfront auf uns zu. Schnell kehren wir um und fahren zurück zur **Factory Bay**. Eine kurze, schäumende Welle, peitschender Regen und heulender Sturm - Anker rein - Kette raus - sitzt!! Nach einer Stunde war der Spuk vorbei.

Am nächsten Tag sind wir mit Dingi zur Marina rüber, um uns den Ort anzusehen und noch einiges einzukaufen (Obst, Gemüse, Wein, gegrillte Rippchen...).

14.3. Auf flachen Kanälen geht es entlang des Everglades National Park. Die Fahrrinne ist sehr gut markiert. Überall auf den

roten und grünen Baken sehen wir Nester der Weißkopf Seeadler mit Jungen.

Unser Kurs führt uns durch unzählige Inseln Richtung **Naples**. Ab und zu tauchen neben und vor uns Delfine auf.

Wir entscheiden uns, die Nacht in der herrlichen Natur zu verbringen und ankern in einem Flussarm abseits der Fahrrinne. Es wurde eine wunderschöne Nacht und am nächsten Morgen begrüßte uns ein Waschbär bei seiner Morgentoilette.

vorwiegend aus Nobelboutiquen und Restaurants besteht, sind es nur wenige Minuten.

16.3. - Klaus' 65. Geburtstag - Wir nehmen uns für zwei Tage ein Mietauto. Am ersten Tag machen wir einen Ausflug zum **Corkskrew Swamp** mit einem erlebnisreichen Spaziergang durch das Sumpfgebiet: Zypressen spiegeln sich im dunklen Wasser, tolle Vegetation. Wir entdecken eine Schlange, die sich in der Sonne zusammengerollt hat, Schlangenhalsvögel, eine Eule, Alligatoren und Schildkröten... Klaus versenkt sein Teleobjektiv im Sumpf - na ja! Abendessen in Tin City - kannste vergessen!

Am nächsten Tag geht es mit dem Auto nach Everglades City und **Chokoloskee** (Smallwood Store / Museum). Angedacht war auch eine Fahrt mit einem Airboot, aber 40 US\$ pro Person für 1 Stunde und ohrenbetäubender Lärm - nein danke!! Wir fahren weiter und sehen in den Flutgräben neben der Straße und bei einem Spaziergang abseits jede Menge Alligatoren - na also!

Als wir zur Marina zurückkommen, haben die Pelikane unser Dingi total zugesch..., diese Biester! Klaus putzt eine Stunde.

Am nächsten Tag kneten wir zur Pelikan-Abschreckung rings um unser Dingi Plasttüten, die sich mit Luft füllen und rascheln sollen. Das Abendessen gibt es diesmal im „Old Naples Pub“ (Empfehlung von der Trimaran-Crew Kati und Phil). Auf der 3rd Street tanzt der Bär - sprich: ist Gespensterball. Klaus: „Ich komme mir vor wie auf einem Kreuzfahrtschiff“. Wir haben noch nie so viele geliftete alte Leute auf einem Haufen gesehen (Durchschnittsalter mindestens 75). Es ist hier offensichtlich eine Gegend, in der nur

15.3. Bis Naples sind es nur wenige Meilen, und gegen Mittag machen wir an einer Boje vor der City Dock Marina fest (10\$/Tag incl. Dingi-Dock, Dusche, Waschmaschine und Trockner je 1\$). Bis zum Ortskern, der



Alligator hautnah



Uralte Sumpfzypressen

Wohlsituierte ihren Lebensabend verbringen. Zur Unterhaltung Life-Musik und es wird getanzt und gefeiert.

Als wir zur Marina zurück kommen, ist das Dingi (fast) sauber – die Tüten haben gewirkt! Am nächsten Tag sehen wir auf anderen Dingis auch solche Konstruktionen.

20.3. Früh fahren wir weiter Richtung **Fort Myers**. Am Nachmittag geht es zurück in die Natur, der Anker fällt hinter **Estero Island** in einer gut geschützten Bucht.

23.3. Heute geht es erst in die **San Carlos Bay** und von dort in den **Glover Bight**. Hier beginnt für uns der eigentliche Okeechobee Waterway mit Meile 149.

Zum Ankern tasten wir uns über eine großes Flachgebiet und durch Kanäle zwischen Villenanlagen hindurch zum **Bimini Basin** (Meile 145,7) und liegen da wunderbar geschützt.

Bei **Walmart** kaufen wir uns zwei dringend benötigte Fahrräder (als Fußgänger bist du in den USA kein vollwertiger Mensch!!!). Aber mit den auf Deck festgezurrt Dingern sieht unser Boot nun allerdings aus wie ein Begleitfahrzeug der Tour de France!

26.3. Es wird Zeit, dass wir weiterkommen. Der Ankerplatz in Fort Myers vor der City Marina (zwischen 2 Brücken, bei starker Strömung) gefällt uns überhaupt nicht, deshalb Anker wieder auf. Unterwegs passieren wir mehrere Fixed Bridges, die aber alle hoch genug für uns sind. Bei Meile 126 kommt dann mit der Wilson Pigott Bridge die erste Hebebrücke. Wir kündigen uns mit dem Signalhorn an und kurz danach wird sie nur für uns hoch geschwenkt. 10 Meilen wei-

ter finden wir einen Platz in einem ruhigen Seitenarm des Flusses. Jede Menge Adler und Geier bevölkern die umstehenden Bäume.

27.3. Weiter auf dem **Caloosahatchee River**. Das **Franklin Lock** bei Meile 121 ist



Weisskopf-Seeadler mit Hausnummer

unsere erste Schleuse und wir sind die einzigen „Gäste“. 5 Meilen weiter die Alva Bridge (eine Hebebrücke) und nach weiteren 8 Meilen eine Drehbrücke. Nirgends müssen wir warten. Nach rechtzeitiger Anmeldung über VHF K9 werden sie zeitnah geöffnet.

In **LaBelle** (Meile 103) machten wir an einem (kostenlosen) Schwimmdock fest. Nachmittags setzten wir mit dem Dingi zum Ort über. Im Supermarkt erstehen wir zwei gegrillte Putenkeulen, Obst und Gemüse. Nachts zieht ein Gewitter mit Wolkenbruch über uns hinweg

29.3. Heute gibt es nur eine ganz kurze Etappe - 3 Meilen zur LaBelle Marina (Tipp von Deutschen, die ihr Motorboot dort liegen haben). Am Nachmittags machen wir eine schöne Fahrradtour entlang dem Wasserweg. Gegen 17.00 Uhr sichten wir etwas, das wie ein Gartenlokal aussieht, also hin, wir haben Durst. Es ist aber eine private, bunt gemischte Gesellschaft. Wir werden gleich eingeladen da zubleiben und gehören schnell zur Runde. Als Deutsche, die mit ihrem Boot über den Atlantik gesegelt sind, sind wir die Attraktion – viele Fragen und echtes Interesse. Inzwischen werden Getränke und jede Menge Essen rangeschafft. Toni aus Irland greift zur Gitarre und dann muss jeder mal etwas zur Unterhaltung beitragen – wir zwei „singen“ im Duett unter viel Beifall das Rennsteiglied (klang sicherlich schauderhaft).

In der Runde lernen wir auch Jeff kennen, Pilot einer privaten Fluggesellschaft, mit

dem wir auch später weiter Kontakt haben.

30.3. Wäsche waschen, etwas Bootspflege und Erkundung der näheren Umgebung. Dicht vor dem Bootssteg entdecken wir einen kleinen Alligator, mehrere Schildkröten und große Fische.

31.3. Treffen die deutsche Motorbootbesatzung wieder und nutzen die Möglichkeit, Bücher, Zeitschriften und Erfahrungen auszutauschen.

Am Nachmittag bereiten wir die Weiterfahrt vor: Wasser bunkern und mit dem Fahrrad aus LaBelle (8km entfernt) Verpflegung ranschaffen.

01.4. Weiter geht es. Unterwegs sichten wir wieder einige riesige Alligatoren am Ufer. Die nächste Schleuse (Ortona Lock) steht an. Gleich dahinter finden wir einen ru-

04.4. Nach dem **Moore Haven Lock** verlassen wir den Kanal. Jetzt beginnt der **Lake Okeechobee**. Von hier aus gibt es zwei Routen, entweder 30 Meilen quer über den See oder außen herum die etwa 10 Meilen längere Rim Route. Wir haben uns telefonisch vom „Corps of Engineers“ bestätigen lassen, dass die Rim Route befahrbar sei (ausreichende Wassertiefe) und uns für diesen Weg entschieden. Vor uns liegt eine äußerst abwechslungsreiche Landschaft. Zwischen der Fahrrinne und dem offenen See eine unüberschaubare Sumpffläche mit Bäumen und



Sumpfbereich am Lake Okeechobee

higen Ankerplatz in einem schmalen Nebenarm (Meile 92,5). Den Anker werfen wir fast auf das Gegenufer und befestigen Heckleine an einem Metallpfahl. Wir liegen mitten im Grünen mit Kühen, Reihern, Schildkröten und Wildschweinen. Eine Korallenschlange schwimmt auf unser Boot zu und verschwindet dann aus unserem Blickfeld.

02.4. Es ist schön hier und wir bleiben noch einen Tag. Herrliche Sonne, blaue Iris auf den Wiesen, rundum Natur und Ruhe. Heidi backt Quarkkuchen (aus selbst gezeigtem Kefir) mit Äpfeln und Orangen, abends gibt es Quiche, dann Lesestunde (ältere Ausgaben von „Spiegel“ und „Fokus“) – wie Urlaub. Schließlich ist ja Ostern!

03.4. **Moore Haven City** (Meile 78,4). Ein langer Steg längsseits im Fluss als Anleger. Sogar Strom- und Wasseranschlüsse, allerdings nicht kostenlos (1US\$/ft). Ganz schön happig! Der Ort bietet nichts weiter, aber wir genießen an Land mal wieder eine heiße Dusche mit viel Wasser.

Seegrass und in sich abgeschlossene Teiche mit vielfältiger Tierwelt. Wir sind begeistert. Am Abend ankern wir auf einem dieser Teiche, ab und zu driften Alligatoren vorbei.

05.4. Wir setzen unsere Entdeckungsfahrt um den See fort. Langsam tritt die Sumpflandschaft zurück und wir erreichen das offene Wasser des Lake Okeechobee und später den Ort **Pahokee**, wo wir uns in die riesengroße, völlig leere und überbaute Marina legen.

Das Umfeld ist für den Auto-Tourismus erschlossen (Bungalows, Grillplätze...). Wir haben aber auch mal wieder Internet und nutzen diese Möglichkeit reichlich aus.

Unser technisches Problem (seit Monaten sind wir mit einer defekten Lichtmaschine und Regler unterwegs) brennt uns auf der Seele. Falls wir neue Teile besorgen können, wohin können wir sie senden lassen? In einer älteren Trans-Ocean-Ausgabe haben wir gefunden, dass sich in **Wilmington/North Carolina** ein TO-Stützpunkt befinden soll. Wilmington liegt auf unserer weiteren Route am Intracoastal Waterway.

Über Skype erreichen wir **Dorothea und Richard Baran**. Nach längerer Zeit haben sie mal wieder Kontakt mit deutsche Seglern und erklären sich sofort bereit, eine Sendung für uns in Empfang zu nehmen.

06.4. Weiter geht es zum Ausgang des Lake Okeechobee. Heute wird es spannend, denn gleich nach dem **Port Mayaca Lock** wartet auf uns die gefürchtete **Railroad Bridge** mit einer lichten Höhe von 49 ft. Jetzt wird sich zeigen, ob unsere Messungen stimmen, also dann: Augen zu und durch! Die Antenne auf dem Mast schleift an der Brücke, aber wir kommen durch, großes Aufatmen und Freudentanz.

Gleich danach suchen wir uns einen Ankerplatz in einem kleinen Seitenkanal (Meile 36,6). Hier wimmelt es von Alligatoren. Nachts sehen wir ihre rot glühenden Augen im Licht der Taschenlampe, es ist gruselig schön.

07.4. Für heute haben wir uns die letzten 36 Meilen vorgenommen. Noch einmal stehen mehrere interessante Dreh- oder Schwingbrücken auf dem Plan.

Nach Passieren der letzten Schleuse, dem **St. Lucie Lock**, befinden wir uns wieder auf Meeresspiegellhöhe. Am Nachmittag erreichen wir Stuart. Wir passieren die **Roosevelt-Bridge** und ankern anschließend im **Manatee Pocket**, einer großen Bucht, umgeben von Marinas, Werften, Gaststätten...

Hier bei Meile 0 endet unsere Passage über den Okeechobee Waterway.

Auf den insgesamt 149 Meilen (240 km) passierten wir fünf Schleusen und acht Hebe-, Schwenk- oder Drehbrücken, die teilweise nur für uns allein betätigt worden sind.

Es waren wunderschöne und erlebnisreiche Tage und wir sind froh, dass wir uns für diese nicht so oft befahrene Route entschieden haben.

Von hier ab geht unsere Reise weiter auf dem Intracoastal Waterway nach Norden bis Maine.

Für die Navigation benutzten wir: „Skipper Bob“ (ISBN 978-0-9662208-3-4), Maptech-Chartkit Florida.

Alle Streckenangaben auf den Inland-Wasserwegen sind in State Mile. 1 State Mile = 1,609 km = 0,869 sm

Heidi und Klaus Lange,
SJ „Soleil II“, Reinke 10M

Grenzformalitäten zwischen den Kanaren und den Kap Verden

In den letzten Jahren haben sich die Grenzformalitäten in vielen Ländern drastisch vereinfacht. Dies liegt daran, dass es andere und vor allem wirkungsvollere Methoden zur Eindämmung von Schmuggel und illegaler Einreise gibt, als die Grenzüberwachung durch Passkontrolle. Jedoch ist es überall auf der Welt schwierig, alte Formalismen komplett zu ersetzen. Daher werden viele Prozesse beibehalten, obwohl sie selbst von den Verantwortlichen als überflüssig angesehen werden. Dies führt dazu, dass vieles in stiller Absprache zwar vereinfacht wird, jedoch nicht immer gesetzeskonform vor sich geht. Gerade wir Segler bewegen uns somit häufig in einem gesetzlichen Graubereich. Dies macht uns zwar das Leben leichter, jedoch kann es für uns sehr unangenehme Folgen haben, wenn durch irgendeinen Zufall die Mühlen des Gesetzes zu mahlen beginnen. Aus diesem Grund möchte ich einen kurzen Abriss der aktuellen Formalismen zu diesem Thema skizzieren.

Die Kanaren gehören bekanntlich zu Spanien, also zum EU-Raum. Hier werden die Grenzformalitäten durch das Schengener Abkommen geregelt. Dieses gilt jedoch nur in Bezug auf Landgrenzen, alle Seegrenzen sind ausgenommen. Des weiteren hat die EU die Einklarierungshäfen der einzelnen Staaten eindeutig festgelegt, das führte zu einer drastischen Ausdünnung der Zollhäfen. Das trifft die Berufsschiffahrt kaum, da die Formalitäten durch eigene Agenturen nicht mehr im Abfahrtschiffhafen erfolgen müssen. Wir Segler dagegen stehen immer häufiger vor den verschlossenen Türen der Klarierungsbüros. Speziell für die Kanaren gilt nur mehr **Las Palmas** auf Gran Canaria und **Santa Cruz de Tenerife** auf Teneriffa als "port of entry". Das Einklarieren der Yacht auf den Kanaren von Europa kommend ist nicht notwendig, jedoch werden in den Marinen, sowie in den Hafenmeistereien

einiger Häfen die Schiffspapiere überprüft und entsprechende Gebühren verrechnet. Auch das Ausklarieren zu einem anderen Hafen in Europa ist nicht mehr vorgeschrieben, jedoch bei Zielen außerhalb Europas bleibt uns das nicht erspart, entweder in Teneriffa oder Gran Canaria auszuklarieren. Dazu ist die Hafenpolizei aufzusuchen. In Las Palmas befindet sich diese am Nordkopf des Handelshafens in einem kleinen Büro. In Santa Cruz findet man die Behörden am hinteren Ende der Werkhallen in der Nähe der Fischereigenossenschaft. Da vor allem in der Karibik und den Kap Verden eine Ausreisebestätigung aus Europa nicht von Nöten ist, "vergessen" viele Yachten diesen Schritt. Ganz anders schaut die Sache mit Südamerika aus, hier sind die Stempel im Pass, sowie eine entsprechende Crewliste notwendig. Da das Ausklarieren von Sportbooten eher selten vorkommt, muss man meist den Beamten erklären, was man genau möchte, also einen Stempel mit Datum im Pass und eine abgestempelte Crewliste. Das Befahren der restlichen Kanareninseln ist genau genommen ab diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich, wird jedoch offiziell geduldet.

Hat man nach ca. 800NM und sechs bis acht Tagen die Kap Verden erreicht, gibt es drei Einklarierungshäfen: **Mindelo** (Sao Vicente), **Palmeira** (Sal), **Praia** (Santiago), welche tunlichst sofort anzulaufen sind. Für Segelschiffe von den Kanaren kommend bieten sich Mindelo und Palmeira an, wobei Mindelo vor allem von Schiffen angelaufen wird, welche die Kap Verden als Zwischenstopp in die Karibik zum Nachbunkern nutzen. Palmeira hingegen ist ideal als Starthafen, wenn man einige Zeit auf den Kap Verden verbringen möchte.

Das Einklarieren in Palmeira ist ausgesprochen einfach, es wird alles an Ort und Stelle erledigt. Dazu sollte man so bald als möglich die Polizeistation aufsuchen. Diese befindet sich von der Fischermole aus am blauen Haus vorbei links ca. 150 m an der rechten Seite. Nach Bezahlung bekommt man die Ankunftsstempel in den Pass. Anschließend geht es gleich nebenan in das Büro des Hafenmeisters, dort verbleiben die

Originalschiffspapiere. Ein Besuch am Flughafen wegen eines Visums ist nicht mehr notwendig. Beim Weiterreisen holt man sich die Papiere und bekommt einen Laufzettel des Hafenmeisters für die nächste Insel, gegen Gebühr. Will man Praia und Mindelo nicht anlaufen, ist hier auch gleich der Ausreisestempel zu bekommen. Bei Problemen wende man sich an **Carl Heinz Lange** dem hiesigen **TO-Stützpunktleiter auf Sal**, welcher als „Carlos de Alemano“ überall bekannt ist.

Es ist verpflichtend, in jedem offiziellen Hafen die Hafenpolizei aufzusuchen und die Schiffspapiere dort zu hinterlegen. Probleme wegen des bereits vorhandenen Ausreisestempels gibt es normalerweise nicht, jedoch wird einem unmissverständlich klargemacht, dass beim Anlaufen von Mindelo oder Praia das Einklarieren noch mal vorgenommen werden muss! In Mindelo kann alles über die Marina abgewickelt werden. In Praia hingegen sollte man als fremde Yacht aufgrund der sehr unsicheren Lage eher nicht anlaufen und wenn, sollte man weder das Beiboot noch die Yacht, auch nicht für kurze Zeit, alleine lassen. Auch sollen die Klarierungsprozeduren sehr umständlich und lange dauern (wurde vom Autor nicht besucht, jedoch von vielen Seglern bestätigt).

Nach unserer persönlichen Erfahrung sind nur die Inseln Santiago und Mindelo auf Sao Vicente (Marina ausgenommen) als potentiell eher gefährlich einzustufen. Wenn man von kleinen Gelegenheitsdiebstählen absieht, stellen die anderen Inseln kein Risiko dar.

Henny Küsters, TO-Stützpunktleiter auf Sao Nicolau, Tarrafal, ist ebenfalls als Ansprechpartner sehr bemüht, Probleme der Segler zu lösen und freut sich auf jeden Besuch. Ein Essen bei ihm und seinen Jungs sollte man sich auf keinen Fall entgehen lassen!

Barbara und Christoph Einspieler,
SJ „Taurus“, Juli 2010, www.sytaurus.com

Atlantik-Reise zu den Kanaren mit SJ Lida (Jaguar 27)

Als langjähriger, junger Küstensegler träumte ich schon lange vom Hochsee-Segeln und einer Blauwasser-Reise mit eigenem Boot. Doch Zeit, Geld und Lebensumstände ließen es bisher nicht zu. Nach abgeschlossener Berufsausbildung, absolviertem Grundwehrdienst und vor dem Einstieg ins Berufsleben war für mich dann der Zeitpunkt da, meinen Traum in die Tat umzusetzen. Geplant war, mit einem eigenen Boot in die Karibik zu segeln. Die Rücktour wollte ich mir offen lassen. Das höchste zu erreichende Ziel wäre eine komplette Atlantik-Runde gewesen. Als Zeitraum hatte ich ca. ein Jahr festgelegt. Meine Ersparnisse für eine solche Reise reichten bei weitem nicht aus. Nachdem ich das Boot angeschafft und für die Langfahrt mit dem Nötigsten ausgerüstet hatte, war klar, dass mein Reisebudget nicht einmal annähernd für ein ganzes Jahr reichen würde. Durch viel Eigenarbeit und mit Hilfe einiger Firmen, die mir Ausrüstung sponserten, sparte ich zwar viel Geld, doch war es nicht einmal ansatzweise genug. Ich stand nun also vor der Wahl, die Reise nicht anzutreten, oder einfach loszusegeln und zu schauen, wie weit ich kommen würde. Ich entschied mich glücklicherweise für letzteres.

Mein Grundwehrdienst als Segelmacher auf der Gorch Fock war Ende Juli 2009 beendet. Nach den letzten Reisevorbereitungen konnte ich dann endlich Mitte August aufbrechen. Mir war bewusst, dass ich durch den späten Abreisezeitpunkt bis zu den Kanaren unter Zeitdruck stehen würde, wenn ich meinen Zeitplan einigermaßen einhalten wollte.

Ich startete also am 15.08.09 im Jachthafen **Kopperby** an der Schlei. Noch war ich nicht alleine an Bord. Meine Freundin und ein Freund begleiteten mich noch bis nach **Brunsbüttel**, das wir nach zwei Tagesetappen (Kopperby-Kiel, Kiel-Brunsbüttel via NOK) erreichten.

Ich motorte die Elbe von Brunsbüttel bis nach **Cuxhaven** Einhand und hatte meine ersten technischen Probleme. Auf der Suche

nach einem Liegeplatz wurde ich plötzlich manövrierunfähig. Ich dachte, ich hätte den Propeller verloren und verholte das Boot mit Leinen und der Hilfe einiger Segler an einen Liegeplatz. Ich tauchte sofort zum Propeller, der noch fest an der Welle saß. Zusammen mit einem anderen Segler fand ich den Fehler dann recht schnell. Der Bolzen, der das Getriebe mit der Welle verband, war gebrochen. Da er als doppeltes Ersatzteil an Bord war, wechselte ich ihn. Wäre der Bolzen nur

zwei Minuten früher gebrochen, wäre ich in der Hafeneinfahrt vom starken Strom (ca. 4 Knoten) der Elbe auf die Hafemole gedrückt worden. Am nächsten Mittag lief ich mit einem neuen Mitsegler aus der Elbemündung in die Nordsee. Wir segelten durch die Nacht, wobei der Motor zeitweise mit schob, da es sehr

schwachwindig war. Am nächsten Morgen standen wir vor **Norderney** und warteten aufs Tageslicht. In der ersten Dämmerung begannen wir die Ansteuerung und hatten eine Grundberührung auf einem Flach nahe des Dove-Tiefs. Nachdem wir uns aus eigener Kraft befreit hatten, liefen wir in den Hafen von Norderney. Nach vier Tagen des Wartens bekam der Wind eine östliche Tendenz, die wir nutzen wollten, um möglichst weit nach Westen zu gelangen. Nach 133 Seemeilen kamen wir im holländischen **Den Helder** an. Nach einer Woche vergeblichen Wartens auf günstigen Wind entschlossen wir uns, Holland auf der „Stehende-Mast-Route“ zu durchqueren. In Tagesetappen kamen wir so nur langsam voran, hatten aber eine Woche lang schöne Orte und Landschaften um uns und konnten auf den Seewetterbericht pfeifen! Bei einem morgendlichen Ablegemanöver in **Willemstad** brach der oben erwähnte Bolzen dann zum zweiten Mal. Das sorgte für einen gewissen Frust, denn nach dem Einsetzen eines neuen Bolzens blieb die Sorge, wann er erneut brechen würde. Der Hafenmeister empfahl uns eine Jachtwertf, bei der wir nach zweistündiger Motorfahrt ankamen. Am nächsten Tag kam der Chef

persönlich an Bord und vergrößerte die Bohrung im Getriebeflansch. Die 33 Jahre alte Welle war in ihrer Fräsung schon etwas ausgeschlagen, so dass immer Spiel zwischen Nut und Bolzen war. Dieses Spiel sorgte für schlagartige Belastungen beim Kuppeln. Deshalb brachen die Bolzen schon nach so kurzer Zeit. Dank der nun größeren Bohrung konnte ein stärkerer Bolzen eingesetzt werden, so dass nun kein Spiel mehr vorhanden war. Zu diesem Zeitpunkt dachte ich, dieses



Problem wäre nun gelöst. Noch am selben Tag kam das nächste Problem. Während der Weiterfahrt überhitzte der Motor plötzlich und so mussten wir von einem anderen Boot nach **Goes Sas** geschleppt werden. Hier fand ich den Fehler im nicht funktionierenden Thermostat. Nach einem strammen Fußmarsch durch Starkwind und Regen bekamen wir bei einer Volvo-Penta-Werkstatt einen neuen. Nach dem Einbau lief der Motor ohne Überhitzung, aber mit stark schwankender Temperatur.

Nach einer Woche Kanal-Fahrt waren wir in **Vlissingen** und somit wieder an der Nordsee.

Wieder nutzten wir den ersten brauchbaren Wind, um möglichst weit nach Südwesten zu kommen. Leider schafften wir es nur bis nach **Oostende** in Belgien. Da die Freizeit meines Mitseglers nun ausgeschöpft war, nannte ich mich ab nun Einhandsegler.

Dover war mein erster englischer Hafen und die Etappe dorthin war das perfekte Segelerlebnis. Bei fünf bis sechs Windstärken und hoher, aber langer See segelte das Boot unter Selbststeuerung parallel zur französischen Küste. Die berühmten Flachs durch-

fuhren wir ohne Probleme und das große TSS der Dover-Strait verlor seinen Schrecken, als ich merkte, wie einfach ich mich zwischen den vielen Groß-Schiffen zurecht fand. Die Radarberatung musste ich nicht in Anspruch nehmen. Mein Fazit dieser Etappe: Es ist kein übermäßiges Risiko, die Dover-Strait ohne Radar und AIS Einhand mit einem kleinen Boot zu queren, solange gute Sichtverhältnisse herrschen. Über **Cowes** und **Plymouth** gelangte ich nach **Falmouth**. Die englische Südküste gefiel mir sehr gut, nur die schrecklich hohen Liegegebühren und die langen Wartezeiten in den Häfen auf günstige Winde machten mich zeitweise nervös. Zur Erinnerung: Ich segelte unter Zeitdruck und mit extrem kleiner Bordkasse!

In Falmouth bemerkte ich, dass sich inzwischen wieder Spiel zwischen Getriebe-Flansch und Bolzen gebildet hatte. Das war kein gutes Gefühl. Ich kaufte zehn Ersatzbolzen, doch sollte der Bolzen im falschen Moment brechen, hätten mir diese auch nichts mehr genützt. Falmouth war mein letzter englischer Hafen. Von hier aus wollte ich die Biskaya mit Ziel **La Coruna** überqueren. Der Ruf der Biskaya und die Aussicht auf meine erste Blauwasser-Etappe (437 Seemeilen) machten mich etwas unruhig, doch die Windvorhersage konnte kaum besser sein! Tagelang Nordost-Wind mit vier bis fünf Windstärken, da gab es für mich kein Halten mehr. Dass Windvorhersagen oft nicht ganz ins Schwarze treffen, zeigte sich auch auf dieser Etappe. Ich startete unter Blister und hatte einige sehr ruhige Stunden. Am zweiten Seetag stellte sich über Mittag sogar eine totale Flaute ein. Dann ging es wieder gut voran. Am vorletzten Seetag verstärkte sich der Wind auf sieben Windstärken und die See wurde hoch und sehr ruppig. Nach viereinhalb Tagen lief ich sehr erschöpft und glücklich im spanischen La Coruna ein. Hier verbrachte ich zehn sehr schöne Tage und lernte viele Fahrtensegler kennen. Pete von der SJ „Sparrow“ sicherte meine Welle mit ein paar Schweißpunkten am Getriebe-Flansch. Das Problem der Getriebe-Welle-Verbindung würde ich in Zukunft also nicht mehr haben. Die spanische und portugiesische Küste befuhr ich in Etappen zwischen 50 und 140 Seemeilen. Diese Etappen fuhr ich teilweise zusammen mit der SJ „Sparrow“ und SJ „Frigga“.

Meine nächste längere Etappe brachte mich von **Albufeira** an der portugiesischen Algarve 465 Seemeilen nach **Porto Santo**. Auf dieser Fahrt war die meiste Zeit über reichlich Wind und hohe See. Es war sehr unangenehm und eine Beinahe-Kollision mit einem Frachter, bei dem sich offensichtlich niemand auf der Brücke befand, trug nicht

unbedingt viel zu meinem Wohlbefinden bei. So war ich froh, nach viereinhalb Tagen **Madeira**s kleine Schwester zu erreichen. Nach ausgiebiger Inselerkundung und Hinterlassen des Bootsnamens an der berühmten Mole ging es in einer Tagesetappe nach **Quinta do Lorde** auf Madeira. Ich teilte mir einen Mietwagen mit drei anderen Seglern und zusammen erkundeten wir diese schöne Insel im Auto und auf langen Wanderungen.

Von Madeira aus hieß mein nächstes Ziel **Teneriffa**. Ich konnte es kaum erwarten, dort anzukommen. Schließlich wollte ich von Teneriffa aus zur Atlantiküberquerung starten, der ich inzwischen mit sehr gemischten Gefühlen entgegensah. Außerdem sollte es hier endlich ein Wiedersehen mit meiner Freundin geben, die ich mittlerweile schon seit drei Monaten nicht mehr gesehen hatte. Bei schwachem Wind motorsegelte ich in Richtung Süden. Da ich eine Genehmigung zum Ankern im Naturschutzgebiet der Islas Selvagens an Bord hatte, hätte ich mir diese abgelegenen Inseln gerne angeschaut. Doch als ich sie nachts passierte, tobte ein recht respektinflößendes Gewitter über ihnen, so dass ich lieber Abstand hielt und hoffte, das Gewitter möge sich von mir fernhalten. Am Nachmittag des dritten Seetages lief der Motor immer noch. Als ich nur noch wenige Seemeilen vom Zielhafen Santa Cruz entfernt war, ließ die Motorleistung plötzlich stark nach. Zum Segeln war zu wenig Wind. Ich fuhr mit kleiner Motorfahrt weiter und hoffte, trotzdem noch im Hellen anzukommen. Drei Stunden später machte ich am 18.11.09 um 17.15 Uhr in **Santa Cruz de Tenerife** fest.

Am nächsten Tag machte ich mich zusammen mit dem Maschinisten eines Großseglers über den Motor her. Leider fanden wir keinen Fehler. Dass der Motor nun trotzdem wieder einwandfrei lief, war zwar gut, aber es blieb natürlich ein ungutes Gefühl.

Bis zur Ankunft meiner Freundin hatte ich nun noch einige Tage Zeit. Ich schaute mir die Stadt an und nutzte die Zeit, um das Boot auf die Atlantik-Überquerung vorzubereiten.

Es gab allerdings jetzt schon Gründe, die mich stark zweifeln ließen, ob ich die Überquerung überhaupt noch machen wollte. Das Boot hatte sich auf der bisherigen Reise zwar insgesamt als sicher erwiesen, doch gab es tausend kleinere technische Probleme, die in ihrer Summe mehr als nur nervten. Meine Hauptbeschäftigung in den Häfen bestand darin, das Boot jeweils für die nächste Etap-

pe einigermaßen zu reparieren. Motor, Elektrik, Undichtigkeiten etc... Soviel ich auch arbeitete, die To-do-list wurde immer länger und nie kürzer! Das war einerseits frustrierend, doch ich sagte mir, ich dürfe dem Boot nicht die Schuld geben. Schließlich habe ich mich dazu entschieden, mit einem 33 Jahre alten Küsten-Segelboot auf Blauwasserfahrt zu gehen. Mit solch einem Boot sind bestimmte Probleme halt nicht zu vermeiden. Dazu kam meine Feststellung, dass ich Einhand auf See zwar zurecht komme, mich aber nicht wohl fühle. Meine beiden bisher längsten Etappen (Falmouth - La Coruna, Albufeira - Porto Santo) bescherten mir je viereinhalb Seetage. Die Vorstellung, nun rund 30 Seetage alleine verbringen zu müssen, bereiteten mir ernsthafte Zweifel. Zweihand hätte mir die Vorstellung besser gefallen, doch das Boot war mit 27 Fuß zu klein dafür und außerdem wusste ich nicht, wie ich schnell an einen fähigen und vor allem vertrauenswürdigen Mitsegler kommen sollte.



Ruben steckt den Kurs ab

Meine Freundin hatte jedenfalls nicht genug Zeit und ist dem Langstreckensegeln eh abgeneigt.

Als sie ein paar Tage später eintraf, hatte ich das Boot für die Überquerung trotzdem weitestgehend vorbereitet. Wir verbrachten vier sehr schöne Tage und sahen uns die Insel an. Da sie leider nur einen sehr kurzen Urlaub hatte, war ich schon wieder allein, bevor ich mich an die Zweisamkeit gewöhnt hatte. Trotzdem fühlte sich das Alleinsein jetzt umso schlimmer an und das Reisebudget war inzwischen so geschrumpft, dass es nur noch wenige Wochen reichen würde. Ich ließ mir noch ein paar Tage zum Überlegen. Dann entschied ich mich aber, das Boot unterzubringen und nach Hause zu fliegen. Auf einer nahegelegenen Werft stellte ich es an Land und bekam spontan einen Billig-Flug nach Deutschland.

Zuhause angekommen, arbeitete ich viel, um Geld für die Rückholung des Bootes zu verdienen. Drei Monate später flog ich

zurück nach Teneriffa. Da ich mich aufs Segeln freute, aber möglichst nicht wieder Einhand unterwegs sein wollte, hatte ich diesmal einen Mitsegler dabei. Die Hauptsache bestand darin, ans europäische Festland zu gelangen und dann Richtung Deutschland zu segeln, solange wir Lust, Zeit und Geld hatten. Dabei bevorzugten wir die Route durchs Mittelmeer, da ich nicht denselben Weg segeln wollte, den ich gekommen war. Unsere erste Etappe brachte uns in einer Nachtfahrt 53 Seemeilen von Santa Cruz de Tenerife

der Insel. Von hier aus segelten wir eine kleine Tagesetappe nach **Porto Santo**. Wieder gab es am Boot viel zu reparieren, insbesondere die Elektrik. Nach Abschluss der Arbeiten starteten wir in Richtung Algarve, Lagos wurde als Zielpunkt gewählt. Die Überfahrt war knüppelhart. 5 Seetage auf Am-Wind-Kurs gegen den NE-Passat und gegen den Kanarenstrom. Entgegen der Vorhersage frischte der Wind auf acht Windstärken auf und die See betrug zwischenzeitlich fünf Meter. Bei solchen Verhältnissen gegen an zubolzen



Abendstimmung

nach **Las Palmas** de Gran Canaria. Es war recht angenehmes Segeln, doch es war Nässe im Boot, da sich die Undichtigkeiten wohl verschlimmert hatten. In Las Palmas lagen wir sehr günstig und konnten gut ein paar Tage am Boot arbeiten. Wir machten uns auf die Suche nach Leckagen und konnten einige abdichten. Trotzdem wurde auf der nächsten Etappe nach **Morro del Jable** auf Fuerteventura wieder vieles nass unter Deck. Wir segelten etappenweise die Ostküste Fuerteventuras hinauf. Der Motor hatte auf See wieder aus heiterem Himmel an Leistung verloren und die Anlasser-Spannschiene, die auch als Masseleitung fungiert, war gebrochen. Nach der Reparatur ging es nach **Corralejo**, wo mein Mitsegler von Bord ging und nach Deutschland flog. Ich arbeitete wieder sehr viel am Boot und machte mich dann Einhand auf den Weg nach Madeira, wo ein neuer Mitsegler aus Deutschland eingeflogen kommen wollte. Die Strecke nach Madeira bot mir im letzten Drittel Starkwind von vorne und eine unangenehme See. Alle Kojen waren durchnässt und ich kam sehr erschöpft in **Funchal** auf Madeira an. Um meinen neuen Mitsegler langsam an den Atlantik zu gewöhnen, begannen wir bei Flaute mit einer kurzen Motorstrecke nach **Quinta do Lorde** am Ostende

war nervenaufreibend. Dazu kam noch ein Wassereintritt, da die Rumpf-Deck-Verbindung an einer Stelle in Lee nachgab. Wir mussten nun alle zwei Stunden pumpen, um die Elektrik trocken zu halten. Trotzdem fielen nachts immer wieder die Positionslichter aus, da Kurzschlüsse verursacht wurden. Als wir nach einer Ruhepause wieder an Deck kamen, stellten wir fest, dass der Windgenerator über Bord gegangen war. Die Schweißnähte der Befestigungen waren gebrochen!

Lagos konnten wir bald nicht mehr anliegen, deshalb wichen wir auf einen östlichen Hafen aus. Nach fünf Nächten auf See standen wir direkt vor **Faro**, wovon ich aber keine Detail-Karte an Bord hatte. Deshalb wendeten wir und segelten nach **Vilamoura**. Vor der Hafeneinfahrt ließ sich dann der Motor nicht starten, da die Elektrik ja teilweise nass war. Zum Glück ließ sich der Motor von Hand ankurbeln, so dass wir sicher in den Hafen gelangten. Der Urlaub meines Mitseglers ging zu Ende und er reiste ab. Ich blieb alleine an Bord und machte mich wieder einmal daran, alles möglichst gut zu reparieren. Die Fehler der Elektrik waren nach einigen Tagen gefunden und repariert, doch die Deck-Rumpf-Verbindung ließ sich nicht reparieren, da sie nicht zugänglich ist.

Schon auf Gran Canaria bekam ich ein Angebot von Wilfried Oliv (SJ Bilbo) vom TO-Stützpunkt Wuppertal. Er bot an, mein Boot mit dem LKW seiner Firma nach Deutschland zu ziehen, wenn ich einen Trailer organisieren würde. Eigentlich wollte ich zumindest noch eine Strecke ins Mittelmeer segeln und dann von dort aus trailern. Der jetzige Zustand des Bootes hätte mir auf See aber kein sicheres Gefühl mehr gegeben. Deshalb verabredete ich mich mit Wilfried in Vilamoura. Nun hatte ich noch zehn Tage zu warten. Diese Zeit nutzte ich, um ein umfangreiches Refit des Bootes zu planen und begann auch schon mit den Arbeiten.

Über den schönen und abenteuerlichen Straßentransport mit dem großen Gespann durch Portugal, Spanien, Frankreich, Belgien und Deutschland berichtet Wilfried Oliv ausführlich in einem eigenen Bericht im TO-Magazin.

Zwei Tage nachdem wir in Deutschland ankamen, begann ich mit dem eigentlichen Boots-Refit. „Lida“ steht jetzt in meinem Heimatort in der Nähe von Hildesheim. Bis ich das Refit abgeschlossen habe und „Lida“ ihren Kiel wieder in die Ostsee tauchen kann, wird ca. ein Jahr vergehen. Bis dahin habe ich einiges an Arbeit vor mir. Anschließend werde ich meine Törns aus Zeitgründen auf Ost- und Nordsee beschränken müssen, bis ich dann eines Tages ganz bestimmt wieder zu einer Blauwasserreise aufbrechen werde. Dann allerdings nicht Einhand und möglichst mit einem etwas größeren Boot.

Als Fazit dieser Reise kann ich sagen, dass sie natürlich recht anders verlief, als geplant. Dennoch bin ich froh, diese Erlebnisse gemacht zu haben. Neben all den Problemen mit dem Boot war es nämlich trotzdem eine sehr schöne Zeit und das Blauwassersegeln ist nun ein wichtiger Teil meines Lebens geworden. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis sich wieder 5000 Meter Wasser unter meinem Kiel befinden werden und der Windpilot zuverlässig seine Arbeit verrichten wird.

Bei mehr Interesse: Über diese Reise wurde auf www.sy-lida.de in einem Online-Tagebuch ausführlich berichtet.

An dieser Stelle bedanke ich mich ganz herzlich bei Sigg, Wilfried und Udo Oliv vom TO-Stützpunkt Wuppertal (www.bilbo-crew.de) für den Rücktransport des Bootes und bei Harald Teichelmann vom Jachthafen Kopperby (www.yachthafen-schlei.de) für die Leihgabe des Trailers!

Ruben Lehmann,
SJ Lida

Von Marmaris nach Madeira

Wir sind auf dem Weg nach Westen, von Marmaris, Türkei kommend über Griechenland, Südsizilien, Südsardinien und Balearen, spanische Küste gesegelt, das alles war uns mehr oder weniger vertraut.

Dann **Gibraltar**: Nach dem Tanken bekamen wir in der Ocean Village Marina den Bescheid, bis zum Abend vor Anker auf einen freien Anlegeplatz zu warten. Auf Anfrage in der Queensquai Marina war gleich ein Platz frei, der Empfang war sehr zuvorkommend und der Preis nach unserer Einschätzung günstiger. Die Marina mit Schwimmstegen liegt vollkommen von Appartementshäusern umschlossen, Restaurants und Bars sind dort.

Unsere „Lazy Lady“ liegt zwischen großen Jachten und wirkt ganz zierlich für 54 Fuß.

Tanger: Hier finden wir keinen Platz in der „Marina“, alles ist belegt und wir erleben auch kein besonderes Engagement, für uns ein Plätzchen herauszuquetschen.

Rabat: Wir folgen einem Bericht von SJ Narwal in „Trans Ocean“ mit großem Erfolg: die Mitarbeiter der Marina Bouregreg kommen auf Funkanruf zu uns vor den Hafen und geleiten uns, nachdem wir vor Anker auf Hochwasser gewartet haben, zum Empfangskai für den Eincheck mit Polizei und Zoll und dann zum Liegeplatz. Wir erleben besten Service zu günstigen Kosten und besichtigen Salé und Rabat. Die Baustelle direkt bei der Marina, wo ein modernes Stadtviertel ent-

steht, ist gut abgeschirmt.

Madeira: Nachdem die Marina in Funchal voll belegt war und wir nicht vor Anker auf einen freien Platz warten wollten, sind wir in Quinta do Lorde sehr gut untergebracht: herzliche Aufnahme und Unterstützung in ALLEM: Tipps für Ausflüge, Mietauto (für einen längeren Aufenthalt sehr anzuraten), hier ist es sehr ruhig und es sind viele Plätze frei. Der Preis für eine längere Liegezeit kann gut verhandelt werden. Der Ausbau der Urbanisation scheint allerdings nicht voranzugehen, es gibt nur eine Bar und einen Strand. Die Marina ist voll eingerichtet.

Ingrid und Gert Hoffmann,
SJ „Lazy Lady“ mit Gast Harry



Das ist der Blick aus unserem Cockpit.



Wandern auf Madeira, ganz herrlich !!



Turkish Marina news from SY OTARIE: CESME marina, a highlight!

Heading North from Marmaris to Cesme with our sailing yacht (Dufour 43" Center Cockpit) through the Greek Dodekanese Islands we noted how big efforts Turkey has made by constructing new luxurious marinas, offering excellent shelter and service to the sailing community.

We took advantage of the South winds lasting until end of May and so had great sailing.

This time I want to emphasize not on the trip, but on the harbours we visited. **So what news?**

Knidos (TR) has now a pontoon where few yachts can go alongside, unfortunately the depths are not too much so bigger yachts must try to get a place at the beginning of the pontoon when entering the bay. Also be prepared to get other yachts alongside yours. You pay 25YTL, incl. electric and water. So no obligation to visit the restaurant.

Symi (GR) nice as always, but with the well known anchor "salad". Yachts moor on both sides of the mole, placing their anchor opposite because of deep water. Electric and water available (13 Euro), authorities for clearing in at short distance around the harbour.

Turgutreis (TR) D-Marin beautiful as always, but most of the foreign yachts have left the marina because of high prices, and higher every year. Only very few transit boats. We paid 71 Euros (electricity and water at an supplementary charge) for one night.

Didim (TR) D-Marin (new 2009) is very beautiful, luxurious. Unfortunately a bit far away from town. You can go by Dolmus to Altinkum (touristic village) or Didim where you can make good shopping. Prices less than Turgutreis, still "opening discount" offers.

Both D-Marin marinas are not far from Bodrum airport.

GR Dodekanese isles (Leros, Patmos) where we stopped are charming, nice creeks for anchoring. Provisions and shelter in **Leros Lakki** (Agmar marina pontoon and Leros marina, works still to be completed), and **Patmos** (mole in town, no electricity, water and diesel delivered by truck).

Samos (GR) (Pythagorion) mole in town. Unfortunately the few places are "occupied" by a charter company who close the empty berths by putting lines between their boats. If you arrive as a private yacht, they do not let you moor. We were lucky to get the one of the free berths in. Electricity and water available, but the person responsible does not show before the late afternoon (between 6 - 7 p.m.). Then your cable is closed in the provision-box. You cannot leave before the man comes next morning (around 9 a.m.). This is never a good option, especially with the South winds blowing a lot of swell towards the mole...

Near Pythagorion, there is a proper marina (SAMOS marina) offering all services. Unfortunately, out of town.

Sigacik (TR) Teos Marina, works still going on. There will be room for 418 boats in water and 80 yachts on hard standing. Modern marina offering all services, in the small town of Sigacik. We anchored nearby and will visit this marina when sailing towards South later this summer.

Cesme (TR) new marina (38° 19.23 N, 26° 18.12 E, actual position of OTARIE)

Although the marina is not finished yet, kindly we were allowed to moor alongside one of the pontoons. At first we considered it to be short stop, but it was so fascinating to see every day's progress due to hardworking people, trying to meet their time deadline, even working during the night, we decided to stay longer.

The architectural design of the marina, amidst the Aegean town of Cesme, respects the architecture of the existing developments but, of course, much more beautiful in quality and design. The marina will figure as an "Aegean village", respecting the ancient little 1 to 2-storey houses of the old times, but in quality materials. There will be a Boutique Hotel, many shops, restaurants, etc.

The quality of pontoons, mooring lines, electricity and water supply provisions is excellent. As Cesme is rather a windy place (and therefore relatively cool even during summer), there are 2 strong mooring lines for every boat.

The capacity of boats will be around 400, (6 - 60 m) and the hardstanding area offers room for about 100 boats. Boats can be wintered on shore, in a protected area within the marina, between October and February. From March, the area has to be free for further boats lifting for service. The marina takes responsibility to launch the boats into the water end of February. Presence of the yachts owners is not necessary.

Cesme is an ideal place for clearing formalities for all yachts arriving from foreign countries, mainly from Greece. (Chios GR island is just over the Channel, 8 NM from Cesme). Authorities (Passport control, Customs, Harbour Master office) are all situated around the marina.

For the opening of the marina (end of June / beginning of July), there will be a front-office employee speaking German to give any information to the German guests in their mother tongue.

(IC Holding and Camper & Nicholson) Cesme marina is offering special prices for founder members, and also offers a **supplementary 5% discount for Trans-Ocean members**. As an example: a yearly contract for us as TO members, (43" sailing boat), staying 7 months in water, 5 months on hard standing, including lift/launch would be around Euro 4400.00 net. Electricity and water at an extra charge.

The reputation of a marina is depending on so many things: Location, quality of hardware (installations) and software (marina staff), and quality of service by specialised companies doing works (engines, generators, air-condition, freezers, painting, carpentry, upholstery, stainless steel works, ship chandlery etc.).

For the marina itself (location, hardware and software), we can give a very high vote. For the services, time will show. We hope that reliable companies will settle in order to complete the positive image of the new Cesme marina.

Christine und Rudolf SIDLER
sy-otarie@trans-ocean.org, Juni 2010

Törn Zypern-Libanon

Beirut via Famagusta

Von einem Törn Zypern-Libanon in die Südtürkei zurückgekehrt, möchte ich meine Erlebnisse mitteilen. Vielleicht interessieren sie auch andere Segler.

Segeln wir diesen Sommer nach Beirut“, sagte meine Frau zu mir. Es war im Winter und ihr Tonfall war so, dass es besser war, ihr nicht zu widersprechen. „Ich wollte schon immer das Land sehen, für welches ich einmal gearbeitet habe“, erklärte sie und tatsächlich war sie als junge Frau mehrere Jahre an der Libanesischen Botschaft in Wien beschäftigt gewesen.

Ich war anfangs von der Idee meiner Frau nicht gerade begeistert. **Libanon** hieß für mich Bürgerkrieg, schießende Palästinenser und nicht viel weniger aggressive Israeli.

Um es kurz zu machen: Am 20. Mai 2010 verließen wir um 10:10 die Marina Finike, die so an die 130 km südöstlich von **Antalya** liegt. Erstes Ziel sollte der Hafen **Kyrenia** sein, der seit der Besetzung durch die Türkei 1974 nun vielfach **Girne** genannt wird.

Für die Strecke von 160 Seemeilen benötigten wir knapp 30 Stunden. Die meiste Zeit hatten wir einen schönen Segelwind, der von Frankreich über den Italienischen Stiefel bis nach Zypern wehte. Um 16.00 Uhr liefen wir in die Delta-Marina von Girne ein, die sich im neuen Hafen, ein kleines Stück öst-

tet. Einer der beiden aus Mersin stammenden Marinaangestellten half ein wenig beim Anlegen und brachte danach gleich ein Ankunfts- und ein Abreiseformular sowie eine Blanko-Crewliste.

Wir sollten gleich zur Immigration-Police kommen; jedoch nur in Begleitung eines der beiden aus Mersin stammenden Marina-Angestellten, die kein Wort Englisch verstehen.

Mit meinem dicken Ordner mit den Schiffspapieren folgten wir ihm im Gänse-schritt.

Da war auch schon unsere Freundin Hilde da, die seit vielen Jahren mit einem türkischen Zyprioten verheiratet ist. Ihr hatte man den Zutritt in die Marina über das Restaurant nicht gleich gestattet, ließ sie aber schließlich doch herein.

Der Passpolizist war nicht da, und auch der Eingang zur ganzen Abteilung verschlossen. Da half auch nicht der Versuch, über den Eingang durch die Abfertigungshalle für die Fähren zu kommen. Die Marina hatte zuvor angerufen und man hatte gesagt, dass wir jetzt kommen könnten. Dann hatte die Polizei anscheinend andere Dinge zu erledigen.

Der Marinamensch führte uns wieder ins Restaurant und wir tranken jeder einen Tee für ca. 2 Lira, was etwa einem Euro entspricht. Hier sollten wir, bis zu einem neuerlichen Versuch die Einreiseerlaubnis zu bekommen, warten. Nach 18.00 Uhr durften wir an Bord zurück, wo wir gegen 20.00 Uhr erneut abgeholt wurden.

Diesmal war der Immigrationsbeamte da, und wir erhielten das Einreisevisum auf einem kleinen Stück Papier. Viel konnten wir nun nicht mehr machen und so legten wir uns in die Kojen.

Der nächste Tag war ein Samstag und wir wollten um 9.00 Uhr mit dem Ziel **Famagusta** ablegen. Um 06.20 Uhr hatte ich auf Kanal 68 einen überaus unverständlichen Wetterbericht gehört; zuerst auf Türkisch, danach auf Englisch.

Im Büro bezahlte ich für die eine Nacht 17,97 Euro plus 50 Euro Overtime-Gebühr für das Hafnamt, obwohl sich kein Beamter sehen gelassen hatte. Ein Marinaangestellter begleitete uns wieder zur Passpolizei, obwohl ich erklärt hatte, dass ich nicht in Girne, sondern in Famagusta ausklariere

Das berühmte Andreaskloster am Nordostende von Zypern. Unter dem Turm in der Mauer ist die Quelle des Andreas.



Es gab aber auch noch ein zweites Argument und dieses hieß Herbert. Dieser Herbert hatte mit ihr vor einigen Jahren, als ich wegen einer Gallenblasenentzündung für drei Wochen ins Krankenhaus von Rhodos musste, unsere 10-Meter-Segeljacht „Maloo“ von Tilos nach **Finike** gesegelt. Dabei waren sie in einen schweren Sturm geraten, in dem nicht nur einige Jachten verloren gingen, sondern auch Autos ins Meer gespült und Dächer abgedeckt worden sind. In diesem Sturm brachten die Beiden „Maloo“, eine Feeling 10,40, heil in die Setur Finike Marina zurück.

lich der Venezianischen Festung, befindet. Bereits vor einigen Jahren war ich dort und es wehte damals ein leichter Ostwind, der die Boote wie wild durcheinander schüttelte. Als wir einliefen, war ich sehr erstaunt; man hatte einen weiteren Wellenbrecher gebaut und auch zwei neue Schwimmstege, an welchen die Boote jetzt nicht mehr mit der Breitseite quer zur Einfahrt liegen.

Zwei Tage vor unserer Ankunft hatte ich mich über Internet angemeldet und mein Funkspruch auf VHF-Kanal 16 wurde mit einem kurzen „You are welcome“ beantwortet.

wollte. Ein Vorgang, den man sich hier anscheinend nicht vorstellen kann.

Zu meinem Glück war der Polizist in der Abfertigungshalle für die Fähren auch dieser Meinung, als ich ihm erklärte, dass ich von

Fischkutter vor Anker lagen. Alle ordentlich beleuchtet.

Zum Glück war der Ankerplatz südlich des Motels mit den signifikanten Steinhäusern, der ehemaligen Zollstation, frei und wir an-



Nur 2 Stunden durften wir in Jounieh bleiben.

hier nach Famagusta wollte, dort ausklariere würde, um weiter nach **Jounieh**, dem kessen Jachthafen nördlich von **Beirut**, zu segeln.

Genau um 09.35 legten wir ab. Der Wetterbericht in der Marina besagte für einige Stunden leichten Wind aus Ost und danach Westwind. Anfangs kreuzten wir entlang der Küste nach Osten. Aber der Wind wurde immer stärker, so dass es mir sinnlos erschien, mich unter diesen Umständen bis zum Kap Andreas zu quälen.

Wir liefen also ab und kaum waren wir vor der Marina, drehte der Wind auf West. Also wendeten wir und nahmen wieder Kurs auf das Nordostkap von Zypern. Der Windgott bescherte uns einen guten Fünfer und „Maloo“ macht zwischen sechs und sieben Knoten.

Um halb fünf Uhr früh umrundeten wir Kap Andreas, genau genommen die diesem Kap vor gelagerten Inselchen und nahmen Kurs auf die Bucht Agios Andreas, die ein wenig nördlich des bekannten Klosters liegt.

Schon vor Erreichen des Kaps war uns über Land ein Lichtschein aufgefallen. Herbert hielt ihn von einem Militärlager stammend oder die Lichter der Stadt Famagusta und ich für den Heiligenschein des Klosters.

Das Geheimnis lüftete sich bald. Gegen 06.00 Uhr erreichten wir Agios Andreas, vor dem zwei Fischfarmen schwammen sowie 20

kerten auf 5 m Wassertiefe über Sand. Den ganzen Tag über erholten wir uns ein wenig von der Nachtfahrt und beobachteten, wie eines der Boote eine Mooring für eine Motorjacht mit amerikanischer Flagge setzte. Die dürfte dem Besitzer einer der Fangflotten gehört haben. Da das Setzen der Mooring nicht ganz glatt vor sich ging, hatten wir den ganzen Nachmittag über eine gute Unterhal-

tung, auch wenn es uns ein wenig irritierte, als ein Taucher, ein dickes Tau hinter sich herziehend, um unser Boot schwamm.

Am folgenden Tag brachen wir in Richtung Famagusta auf. Leider drehte der anfangs ablandige Westwind auf Süd und so mussten wir in vielen kleinen Schlägen unserem Ziel entgegen kreuzen.

Kurz vor Mitternacht erreichten wir Famagusta und ankerten im Vorhafen zwischen zwei kleinen Frachtern über Sandgrund. Der ruhige Liegeplatz bescherte uns eine angenehme Nachtruhe und am nächsten Morgen wachten wir erholt und entspannt auf.

Aus dem Internet kannten wir den Plan der EMYR, der Eastern Mediterranean Yacht Rallye, die von Jounieh nach Famagusta segelt und von dort weiter nach **Haifa**. Was wir allerdings nicht wussten war, dass dies nur ein Trick war, denn die Behörden des Libanon gestatten eine Ausreise nach Israel nicht. Empfang in der Marina von Famagusta, heißt es in der Beschreibung, was jeder nachlesen kann.

Am nächsten Morgen suchten wir also diese Marina und fuhren, wie es in unserem klugen Hafenhandbuch beschrieben ist, in den Südteil des Hafens. Dort gibt es tatsächlich einen Steg, der jedoch dicht gerammelt voll ist und jedes der dort liegenden Boote hat vom Bug drei oder vier Leinen ins Wasser gespannt. Es ließ sich auch niemand sehen und es gab dort auch kein Boot, welches wie eine Jacht aussah.

Also versuchte ich auf VHF Kanal 16 Kontakt mit dem Hafen aufzunehmen, erhielt aber keine Antwort. Unter dem Kontrollturm bei der Einfahrt in den inneren Hafen hatten



Eine der beiden Öl-Übernahmestellen vor der Mündung des Manavgatflusses bei Side



Famagusta: Vorbei an einem ukrainischen Zigarettschmuggler rudern wir zu den Behörden, um auszuklarieren.

wir ein Gulet mit einer deutschen Flagge gesehen. Dorthin fuhren wir und nahmen mit dem Mann an Bord Kontakt auf. Es war ein Türke aus Ankara, der jedoch ein leidliches Englisch sprach. Er empfahl uns, auf Kanal 06 das Pilot-Boot zu rufen.

Famagusta Pilot meldete sich tatsächlich nach einer Weile und ich bat um Zuweisung eines Platzes. Es kam eine ziemlich lange und schlecht verständliche Erklärung, oftmals durch Störgeräusche unterbrochen – so als ob die Gegenstelle die Funkverbindung öfters unterbrechen würde. Schließlich verstanden wir, dass wir neben dem blauen Boot ankern und Kanal 06 abhören sollten.

Wir fuhren also zu unserem alten Ankerplatz neben dem ukrainischen Frachter zurück und warteten. Es braucht nicht erwähnt zu werden, dass für uns kein Anruf auf Kanal 6 kam. Das war uns nicht ganz unrecht und wir genossen die Stunden auf dem ruhigen Platz. Am nächsten Tag wollten wir ja nach Jounieh und das liegt an die 110 Seemeilen entfernt und wir rechneten mit 20 Stunden Fahrt.

Am nächsten Morgen brachten wir unser Schlauchboot zu Wasser und mussten feststellen, dass sich der Außenborder nicht starten ließ. Also ruderten wir auf die andere Seite hinüber, was nicht mehr als 10 Minuten dauerte.

In der Nähe des Schlepper-Liegeplatzes fand ich eine Stelle, wo man an Land gehen konnte und fand auch gleich die Polizeistation. Als ich einem der Polizisten erklärte, dass ich nach Jounieh ausklarieren wolle, führte er mich zum Hinterausgang und deutete in Richtung Fischerhafen.

Ich ging eine ganze Weile, mich nach allen Seiten umschauend, fand aber keine weitere Polizeistation. Mehrmals fragte ich und schließlich landete ich in einem Kaffeehaus, in dem es zwei Polizisten in Zivil geben sollte, die Englisch sprechen würden. Tatsächlich sprachen auch einige der Gäste Englisch und meinten, dass ich hier auf den Polizisten der Passbehörde warten solle.

Da bei Ein- und Ausreise die Daten in einen Computer eingegeben werden, konnte ich mir diese Art der Behandlung nicht vorstellen und ging wieder. Erneut fragte ich und fand schließlich in einem Büro einen Mann in Uniform. Der verstand zwar nicht was ich wollte, war aber bereit, mich irgend-

wo hin zu führen. Erneut landeten wir bei einer Gruppe von Männern, die um einen Tisch herum saßen und Kaffee tranken.

Einige verstanden, dass ich zu einer Fähre wolle und bedeuteten mir, dass heute keine Fähre nach Beirut auslaufen würde. Da packte ich den Uniformierten am Ärmel und wir gingen weiter. Erneut stand ich vor der ersten Polizeistation. Kaum war ich drinnen, war der nette Uniformierte verschwunden.

Diesmal steuerte ich auf einen älteren Beamten hinter einem großen Schreibtisch zu. „Declaring out to Beirut“, sagte ich und sofort wollte er mich wegschicken. Vermutlich meinte auch er, dass ich eine Fähre suchte. Da holte ich aus meinem wasserdichten Sack meinen dicken Ordner heraus und zeigte ihm die Pässe und den Visazettel aus Girne. Jetzt begriff er und ein Lächeln der Erkenntnis ging auf seinem Gesicht auf. Ein paar Worte zu einem anderen Beamten folgten und dieser führte mich wieder in Richtung Fischerhafen. Diesmal aber wählte er eine unscheinbare Tür, ohne irgendeine Aufschrift und wir standen in einer Abfertigungshalle für Fähren. Ganz hinten in der Ecke gab es ein kleines Büro mit zwei Beamten der Passpolizei. Mein Führer erklärte ihnen mein Begehrt und der schien sie ziemlich ratlos zu machen.

Es folgten mehrere Telefongespräche und ich schaute gewohnheitsmäßig auf meine Uhr. Sie dauerten insgesamt 25 Minuten und mehrmals buchstabierte er den Bootsnamen von meinem österreichischen Schiffsdokument. Dieses heißt SEEBRIEF und dieses Wort buchstabierte er mehrmals am Telefon. Auch in den Computer wurde es so eingetippt und ich hatte weder Lust noch Laune,



Famagusta: Das Büro des Hafenkapitäns befindet sich Nahe der Einfahrt in den Hafen

Türkisches Kriegsschiff

Blick von der ehemaligen Sommerresidenz von Erzbischof Markarius auf den Fährhafen von Kyrenia in dem sich auch die Delta-Marina befindet.



meinen Bootsnamen zu berichtigen. Es hätte den Vorgang vermutlich nur verzögert.

Nach 45 Minuten drückte der Beamte den Ausreisestempel auf das Visablatt und verabschiedete mich mit einem freundlichen Handschlag.

In diesem Zusammenhang muss man wissen, dass praktisch jeder Zypriot nahezu perfekt Englisch spricht; schließlich war die Insel bis in die Sechzigerjahre britische Kronkolonie. Seit 1974 jedoch kamen Tausende Türken vom Festland auf die Insel und die Besatzer geben die „guten“ Posten ihren Leuten. Die echten (türkischen) Zyprioten werden immer weniger und vermutlich findet man mehr von ihnen in London als in Nordzypern.

„Harbour Captain“ war nun angesagt. Das Büro des Hafenkapitäns liegt am anderen Ende gleich bei der Hafeneinfahrt. Ich trotzte hin, fragte mehrmals und schließlich stand ich im Büro des Harbour Officers. Dem sagte ich, dass ich von der Immigration-Police käme und nach Beirut segeln wolle. „You have to go to Immigration-Police“, sagte er zu mir. „I come from the Immigration-Police“ wiederholte ich und er wiederum: „You have to go to Immigration-Police!“ Das ist nichts für schwache Nerven.

Aber ein altes Seebein kann so leicht nichts erschüttern und ich erinnerte mich an ein Erlebnis in Finike. Mein Boot stand an Land und ich schliff gerade das alte Antifouling an. Da kam ein Mann von der Küstenwache auf mich zu. Als er bei mir war sagte er: „Turkish Coastguard!“ „What can I do for you?“ antwortete ich und er wiederholte:

„Turkish Coastguard!“ Ich wiederum: „What do you want?“ – und er: „Turkish Coastguard!“ Dieses Spiel ging einige Male hin und her bis ich begriffen hatte: Der gute Mann fand nicht auf sein Schiff zurück.

Als ich ihm den Weg zeigte, lächelte er dankbar und wiederholte nochmals: „Turkish Coastguard!“ Leider hatte ich den ganzen Tag an meinem Schiff gearbeitet und übersehen, dass an diesem Tag ein zweites Schiff der Küstenwache in der Marina festgemacht hatte – und ich hatte ihn vermutlich zu dem geschickt, welches immer in der Marina stationiert ist.

Aber zurück zum Harbour Officer von Famagusta. Ich packte wieder umständlich meinen wasserdichten Seesack aus, holte den dicken Ordner hervor und daraus Pässe und Visa. Jetzt schien er zu begreifen; jedenfalls sagte er zu mir: „You can go!“, ohne irgendeine Gebühr zu verlangen. Allerdings auch, ohne mir ein Clearance-Dokument zu geben.

Mit dem Schlauchboot zurück und ab. Um 10.10 Uhr nahmen wir Kurs auf die 111 Seemeilen entfernte **Marina Jounieh bei Beirut**. Herbert faselte dauernd etwas von Kriegsschiffen vor dem Libanon, die uns stoppen würden. Angeblich eine deutsche und eine britische Fregatte. Gesehen haben wir allerdings keine und das Funkgerät hatte ich nicht dauernd eingeschaltet.

Die Hälfte der Fahrzeit von 22 Stunden lief der Diesel und am nächsten Tag erreichten wir die libanesischen Küste. Wir steuerten Jounieh an und waren überrascht über die mit wolkenkratzerähnlichen Gebäuden gespickte bergige Küste.

Gut 20 Meilen vor der Küste begann ich Operation Control – Oscar Charlie auf Kanal 16 zu rufen. Es kam keine Antwort. Danach versuchte ich die Marina Jounieh auf den Kanälen 10 und 69 zu erreichen. Wieder ohne Ergebnis. Dabei hatte ich mir noch ein zweites Funkgerät zugelegt.

Vor der Marina kamen uns einige Ausflugsboote entgegen. Eines war voll mit schwarz gekleideten und tief verschleierten Frauen. Das Boot tauchte dauernd mit dem Bug tief ein und ich fragte mich, ob ein Schleier bei Seekrankheit wirklich ideal ist.

Der Hafen von Alanya wurde vergrößert. Wegen der vielen Gulettes ankern Yachten besser vor dem Wellenbrecher in der Nähe des Leuchtturms oder in der Marina





Einfahrt in die Marina Jounieh (Beirut) - Blick zurück

Um 11.50 Uhr machten wir am Anmeldepier vor dem Marinabüro fest. Kaum hatten wir angelegt, kamen schon einige Männer und wollten wissen, warum wir uns nicht bei Oscar Charlie angemeldet hätten. Ich erklärte, Oscar Charlie gerufen, aber keine Antwort erhalten zu haben. Jetzt müsse jemand kommen und würde unser Boot durchsuchen. „This is no problem“, antwortete ich, „we are no smugglers“.

Dann wurde ich mit dem Vorwurf konfrontiert, mich nicht bei der Marina angemeldet zu haben. Auch die habe ich gerufen und ebenfalls keine Antwort erhalten. Warum ich nicht ein E-Mail geschickt habe? Im Internet hatte ich auf der Homepage der Marina keine E-Mail-Adresse gefunden.

Danach gingen wir ins Büro des Marinamanagers Naaman Khoury und er fragte mich, woher ich käme. „Aus Famagusta“, antwortete ich und nun machte er ein sonderbares Gesicht, welches ich anfangs nicht zu deuten wusste. „A big problem“ meinte er, um mir schließlich zu erklären, dass es nicht gestattet wäre den Libanon, von Nordzypern kommend, anzulaufen.

Wir verhandelten fast eine Stunde und trotz mehrerer Telefonate war nichts zu machen. Eine Stunde billigte man uns zu, um etwas an Bord zu kochen und um 14 Uhr waren wir wieder draußen.

Zum Glück hatte der Wind gedreht und wehte nun aus Süd. Wir hatten die Wahl, entweder **Lattakia** in Syrien anzulaufen und von dort wieder nach Jounieh zu segeln – oder nach Zypern zurück.

Wir entschieden uns, nach Agios Andreas zu segeln und von dort nach Girne. In Girne hatten wir Freunde, mit denen wir einige angenehme Tage verbringen könnten. Von Jounieh nach Agios Andreas ist es genau so weit wie nach Famagusta und wir schafften die Strecke von 111 Seemeilen in 27 Stunden.

Diesmal war kein einziger Fischerkahn dort und wir ankerten in der Südbucht, die als etwas schwierig beschrieben wird. Dem ist aber nicht so. Es sind zwar einige harmlose Felsen an der Südseite sowie zwischen Süd- und Nordbucht ein deutlich sichtbares Riff; man findet aber genug gut haltenden Sandgrund und liegt auch bei mäßigen Südwinden relativ geschützt.

Auf der Fahrt nach Girne mieden wir aufgrund der unklaren Zeichnungen in unserem Hafenhandbuch **Yeni Erenköy**, fanden dafür aber einen lieblichen Ankerplatz östlich davon, hinter einer kleinen Insel.

In Girne wurden wir fast wie alte Bekannte empfangen, besonders als wir dem einen Marinaro einige Dollarnoten in die Hand drückten. Diesmal musste nur ich zur Passpolizei und unsere Freunde führten uns zu allerlei neuen Plätzen, die den „Normalsterblichen“ nicht zugänglich sind, weil sie auf Militärgeländen liegen.

Auf dem Weg nach Finike machten wir in der neuen Marina von **Alanya** Station, nachdem wir zuvor vor dem Stadthafen von Alanya geankert hatten. In der Marina klarierten wir ein und es lohnt sich, diesen Vorgang zu beschreiben.

Im Büro der Marina werden die Pässe und das Schiffspapier kopiert. Diese Kopien erhält man. Nun fährt man mit einer Taxe (20 Lira) in den Hafen (Fährterminal), wird dort von einem Angestellten der Marina erwartet und kauft dort für 94 Lira ein Transitlog. Zwei Minuten dauert der Fußweg zum Hafenkapitän, in dem der Agent der Marina den Vorgang anmeldet. Als Österreicher braucht man ein Visum, welches man auf dem Finanzamt erhält (Taxifahrt 20 Lira, Visakosten 20 Euro). Weiterfahrt zum Arzt, der nichts verlangt und nur seinen Stempel auf das Transitlog drückt und die Daten in sein Himmelsbuch einträgt. Weiterfahrt zum Fährterminal (wieder 20 Lira für das Taxi), wo man die Einreisestempel erhält. Danach geht der Agent zum Zoll und man wartet im Kaffeehaus. Nach dem Zoll geht der Agent nochmals zum Hafenkapitän und so gegen 13.00 Uhr war für uns das Einklarieren, welches wir um 9.00 Uhr in der Marina begonnen hatten, fertig. Rückfahrt mit dem Taxi in die Marina schlägt sich wieder mit 20 Lira zu Buche.

Auf der Weiterfahrt nach Finike übernachteten wir im Fluss **Manavgat**. Ich hatte keine Unterlagen, aber ein Segler in Alanya hatte mir versichert, dass er mit seinem Boot mit 2 Metern Tiefgang kein Problem hatte. „Maloo“ hat 1,95 m, und so hatte ich keine Bedenken. Auf Google Earth sah ich mir den Fluss an und war überrascht von den vielen, in den Fluss ragenden, Anlegestegen. Hier-



Ansteuerung der Marina Jounie, ca 20 km nördlich von Beirut



Eine ungarische Tanzgruppe in der Marina Finike (Türkei)

her kommen jeden Tag einige Gulets mit ihren Gästen. Auf der sandigen Zunge stehen hunderte Liegebetten, allerdings sahen wir kaum Gäste. Der Fluss hat tiefes Wasser bis nahe an die Ufer. Geankert habe ich in einem Winkel von 30 Grad zur Flussrichtung mit Bug und Heckanker, um den passierenden Schiffsverkehr nicht zu behindern.

Vor der Einfahrt zum Fluss liegen zwei Ungetüme mit jeweils einem langen Schwanz. Hier legen Tankschiffe an und versorgen die Region mit Öl.

Wir legten 912 Seemeilen zurück und hatten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 Knoten.

Fritz Damerius,
SJ „Maloo“

Erfahrungen mit der Penuwasa Shipyard in Kudat

Wir sind mit unserer Segeljacht „Atlantis“ zur Zeit in Malaysia, Nordborneo. Da es in dieser Ecke der Welt nur wenige Möglichkeiten gibt, wo eine Yacht aus dem Wasser gehen kann, hier unsere Erfahrungen mit der Penuwasa Shipyard in Kudat, in der wir von April bis Juli 2010 an Land standen.

Kudat ist eine Stadt mit ca. 10.000 Einwohnern. Die Werft liegt etwa 2 km außerhalb der Stadt.

Die Werft verfügt über einen 150 Tonnen Travellift und das Travelliftteam ist eingesetzt. Das Aufpallen erfolgt mit Hilfe von 1 cbm großen Betonquadern und Holzstempeln. Das Aufpallen sieht gewöhnungsbedürftig aus, funktioniert aber einwandfrei.

Die Preise für unsere „Atlantis“ Reinke M12 42 Fuß lang, wobei die Größe nicht ausschlaggebend ist, waren 1000 Ringitt fürs Herausheben und zurück ins Wasser, einschließlich einer ordentlichen Hochdruckreinigung.

Die erste Woche kostet 60 Ringitt pro Tag, die folgenden Tage 35 Ringitt pro Tag. Wenn man länger als drei Monate an Land bleibt beträgt der Preis 800 Ringitt per Monat. Im April-Juli 2010 bekamen wir für 1 Euro zwischen 4 und 4,25 Ringitt.

Penuwasa ist eine Werft für Fischerboote. Dem entsprechend sieht es auch aus. Es ist

staubig und laut. Müll ist über die ganze Werft verteilt. Ratten sind eine Plage. Es gibt nur drei oder vier Zapfstellen für Wasser. In der Trockensaison kann es vorkommen, dass für ein paar Tage überhaupt kein Wasser vorhanden ist. Jede Yacht bekommt einen Schlüssel für einen privaten Toiletten/Duschraum. Putzfrauen gibt es nicht und je nach Vorbenutzer muss man den Duschraum evtl. vor Erstbenutzung erstmal gründlich schrubben. Die Dusche funktioniert nicht. Man stellt einen Eimer in die Dusche und übergießt sich mit Wasser - es funktioniert.

Der Vorteil ist, man kann machen, was man will. Es gibt keinerlei Einschränkungen z. B. beim Abschleifen von altem Antifouling oder dergleichen. Die Werft hat einen Maschinenpark: Drehbank, Standbohrmaschine, Rohrbiegeeinrichtung, diverse Schweißgeräte. Alles im malaysische Zustand, aber funktionell und größere Reparaturen können ohne Probleme ausgeführt werden. Ein ungelernter Arbeiter wird von der Werft mit 60 Ringitt pro Tag berechnet. Einem Arbeiter, den sich manche Segler aus dem Ort suchen, werden zwischen 25 bis 50 Ringitt pro Tag bezahlt.

Die Schiffswerft hat ein kleines Sortiment an Bootsartikeln, aber mehr für Fischerboote als für Yachten. Sie verkaufen Antifouling, Primer und Zweikomponenten-Farben von

den Firmen International, Jotun und Kossan. In der Stadt Kudat gibt es kein Schiffszubehör zu kaufen, aber man findet ein paar kleine nicht besonders gut sortierte Hardware-Läden.

Direkt neben der Werft liegt ein excellent geschützter Ankerplatz, genannt der Pond, in dem man abwarten kann, bis man einen Sliptermin bekommt.

Daneben befindet sich ein Fünfsterne-Golfhotel. Dessen Swimmingpool darf kostenlos benutzt werden und bietet nach einem harten Arbeitstag eine herrliche Erfrischung. Restaurants befinden sich in der Nähe.

Die Daten für Penuwasa Shipyard sind:
Penuwasa SDN. BHD.
Kudat Industrial Estate
P.O.Box 448,89058 Kudat
Sabah, Malaysia
E-Mail: penuwasa@hotmail.com
Website: www.penuwasa.com
Tel.: 088-612328
Fax: 088-614273

Managing Director Mr. Wong Ting Chon

Wir hoffen, dass der Bericht für andere Segler eine Entscheidungshilfe darstellt.

Gisela und Walter Mittasch,
SJ „Atlantis“

Ankerplatzempfehlung Moorea

Buckelwale und Stachelrochen zum Anfassen

Es ist unglaublich aber wahr, wir haben die Bekanntschaft von zwei netten Buckelwalen gemacht - fast angefasst - Günther kam bis auf 20 cm Abstand an das Riesenbaby von ca. 5 m und Anke ca. 50 cm zur Walmutter von ca. 12 m Länge heran. Verdrängung unheimliche, mindestens geschätzte 25 t. Sie haben für uns Pirouetten im blauen Meer gedreht. Wir sind ca. zwei Stunden mit und über und neben ihnen geschwommen, dann waren sie mittlerweile mit uns ca. 2 m außerhalb des Riffs Richtung Huaine unterwegs, da mussten wir leider zurückfahren.



Aber die beiden Kolosse sind seit Donnerstag hier in und vor der Bucht, stehen schon in der Depeche de Tahiti und sind wohl Nachzügler im Treck nach Australien. Von Juli bis November ziehen die Wale vom Süden her in wärmere, auch durch polynesisches Gewässer.

Am nächsten Tag war der Kleine zum Spielen aufgelegt. Nachdem wir draußen mehrere Beobachtungsboote gesehen hatten, sind wir schnell ins Dingi gesprungen und dorthin gefahren. Mittlerweile waren so 30 Leute im Wasser und auch wir tauchten sofort ins das Blau ein und sahen die beiden Dicken direkt unter uns. Der Kleinere war echt gut drauf. Er hatte Lust, sich zu präsentieren und mit uns kleinen Menschenwinzlingen zu spielen. Immer wieder tauchte er ab, drehte sich in Pirouetten, schwamm auf dem Rücken wieder an die Luft, wedelte mit seiner Schwanzflosse und platschte immer wieder aufs Wasser damit, um dann wieder mit seiner buckligen Nase mitten durch die Schwimmer zu planschen, einfach irre. Der Koloss von Mutter-Wal blieb die meiste Zeit ruhig auf ca. 3-4 m unter Wasser, damit wir sie auch richtig betrachten konnten. Und das

Gleiche tat sie auch, ihre großen Augen schienen alles im Blick zu haben. Es war einfach umwerfend!

Die Größen haben wir dann nach oben korrigiert, denn anhand der umher schwimmenden Motorboote haben wir die Größe der mit einer Wasserfontäne auftauchenden Mutter auf 18 m berechnen können und das Riesenbaby auf etwa die Hälfte. Unter Wasser gesehen scheinen sie natürlich noch größer zu sein! Über zwei Stunden haben wir das Schauspiel erleben dürfen. Günther hat dann wirklich auch den großen Wal angefasst. Er fühlte sich an wie Neopren oder festes Schaumgummi. Nach einigen Tagen gesellte sich noch Vater Riesenbuckelwal dazu. Drei 3 Wochen hat sich die Walfamilie vor Mooreas Küste aufgehalten.

Am folgenden Tag ging unser Ausflug zu den Stachelrochen, ein Superlativ nach dem anderen hier! Wir hatten von anderen Segler schon davon gehört, und auch in den Reiseführern der Insel haben wir davon schon gelesen. Aber nun ist es auch für uns Wirklichkeit geworden!

Ausgerüstet mit Schnorchel, Sonnenhut und Sonnenbrille sind wir mit dem Schlauchboot ca. 15 Min. getuckert. Innerhalb der Lagune ist kein Seegang, also sehr gemütlich zum motoren. Eine kleine Delphinschule schwamm auch im tieferen Wasser herum, aber die wollten nicht mit Menschen schwimmen so wie die Wale. Kaum war ich im Wasser, schwups waren sie verschwunden.



Ein paar hundert Meter weiter fahren wir um eine Hotelanlage herum, deren kleine Bungalows auf Stelzen im Wasser stehen. Es sieht schon malerisch aus mit Dächern aus Palmwedelgestrüpp. Und dann kommen wir in flacheres Wasser, alles leuchtet smaragdgrün. Da ist auch wieder eine Gruppe von Leuten im Wasser. Und da planschen nicht

nur die Menschen sondern auch die Mantas! Beim Schnorcheln haben wir hin und wieder schon mal so einen Fisch gesehen, aber hier sind bestimmt 20 solcher schwimmenden Elefantenohren. Die Kleinen so um die 50 cm im Durchmesser, die Größten haben bestimmt 1 Meter. Die Schwänze sind noch einmal so lang! Die Rochen werden natürlich hier gefüttert. Das ist schon unglaublich,



dass sie dann an die Wasseroberfläche schwimmen und sich auch an die Körper schmiegen, um die Fischhappen aus den Fingern zu ergattern. Sie flattern dann um den Bauch und lassen sich dabei auch prima anfassen und streicheln. Nicht artgerecht, aber was soll's. Es ist ein tolles Schauspiel und Erlebnis. Wir haben keinen Fisch dabei, aber das zugucken allein ist schon faszinierend. Es kommen immer wieder kleine Ausflugsmotorboote mit Besuchern, die neues Futter mitbringen. Nicht nur die Rochen gibt es hier, natürlich auch noch bunte Tropenfische, ebenso reichlich Haie. Ca. 15 kleine Monster schwimmen hier ständig im Kreis und warten auf Reste, die sie sich einverleiben können.

Tauchtipps: Direkt an der Passage gibt es einige Bojen, von denen man an der Rifffkannte tauchen kann. Die Vielfältigkeit der Tropenfische ist einen Tauchgang wert. Die Fische knabbern Brot aus der Hand. Die Haie kreisen in größerem Abstand, da sie auf die Fütterungen der Tauchbasen warten, und weit unten zieht gemächlich ein Zitronenhai seine Bahn.

Oponohu Bay, 17.29,4 S, 14.51.12W
Ankergrund Sand, Wassertiefe ca. 4 m
Cruising Guide: Charlys Charts of Polynesia, Guide to Navigation in French Polynesia
Frisches Baguette gibt es direkt am Strand

Anke und Günther Rombach,
SJ „Tramp“

Rückkehr nach über zwei Jahren auf See

„Walross IV“ machte nach Weltumseglung am 03.07.10 in Cuxhaven fest

Als die Jacht des Akademischen Segler-Vereins Berlin in Cuxhaven festmacht, hat sie rund 50.000 Seemeilen zurückgelegt. Nach zweieinhalbjähriger Reise rund um die Erde zu den Olympischen Spielen in Peking und wieder zurück, endet das Segelprojekt „Unter Segeln nach China“. Insgesamt 148 Seglerinnen und Segler haben in 32 Etappen daran teil genommen. Ein Großteil davon sind studierende Mitglieder des ASV, die zum Teil mehrere Monate an Bord blieben. In Cuxhaven wurden sie von Vereinskollegen, Freunden und Familien begeistert in Empfang genommen.



„TO“-Vorsitzender Bernd Luetgebrune begrüßt die „Walross IV“



„Walross IV“ im Hafen der SVC Cuxhaven

Schiff und Crew waren als segelnde Botschafter Berlins unterwegs. Sie segelten durch den Nordatlantik, den Pazifik und besuchten als einziges deutsches Schiff von Deutschland China zu den Olympischen Sommerspielen im August 2008. Beobachtung der Segelwettbewerbe vor Ort in Qingdao: „Walross IV“ ist das einzige Segelschiff,

das eine Ein- und Ausfahrtsgenehmigung für den Hafen in Qingdao besitzt.

Als einziges deutsches Schiff nahmen sie an der Sydney-Hobart-Regatta teil, bekamen in Tasmanien einen neuen Kiel angefertigt und umrundeten unbeschadet das gefürchtete Kap Hoorn.

Kalender 2011

Faszination Yachtsport 2011

Franco Pace lässt wie kein anderer Fotograf die unbändige Freude des Segelsports in beeindruckenden Bildern miterleben. In seinem Kalender „Faszination Yachtsport 2011“ zeigt er eine einmalige Auswahl seiner Aufnahmen.

Franco Pace, Faszination Yachtsport 2011
13 farbige Blätter, mit Bilderläuterungen,
Großformat 47 x 67,5 cm
Euro (D) 29,90 / Euro (A) 30,80 / sFr 58,50,
ISBN 978-3-89225-623-6
Edition Maritim, Hamburg

Schönheit des Segelns 2011

Kurt Schubert hat mit seinen stimmungsvollen Bildern erneut die Schönheit des Segelns im Kalenderformat festgehalten.

Kurt Schubert
Schönheit des Segelns 2011
13 farbige Blätter mit Bilderläuterungen, Format 38 x 40 cm, Euro (D) 14,00 / Euro (A) 14,40 / sFr 27,40
ISBN 978-3-7688-3122-2
Deliuss Klasing Verlag, Bielefeld

Meere 2011

Das Meer zieht jeden in seinen Bann. Kein Wunder, denn die Faszination des Lebens nahm im Meer seinen Anfang. Ein Kalender aus dem Hamburger Verlag Edition Maritim fängt dieses Wunder ein und zeigt die magischen Momente vom Element des Lebens.

Meere 2011
13 farbige Blätter, mit Bilderläuterungen,
Großformat 70 x 57 cm
Euro (D) 39,90 / Euro (A) 41,10 / sFr 78,00,
ISBN 978-3-89225-624-3
Edition Maritim, Hamburg

Allein in 1064 Tagen um die Welt

Kurzbericht einer Weltumseglung

29. September 2006 – 08. Dezember 2006

Ende September beginnt die Reise in der Marina Port Napoleon in Südfrankreich. Sie führt durch das Mittelmeer nach Gibraltar, von dort zu den Kanarischen Inseln, weiter in Richtung Kapverdische Inseln und zwischen dem 18. und 12. Breitengrad nach Trinidad und Tobago.

Ankunft am Zolllager in Chaguaramas (Trinidad) 08.12.2006 um 14.00 Uhr. Der Atlantische Ozean ist nach 20 Tagen und 3.050 zurückgelegten Seemeilen ausgehend von Lanzarote (Kanarische Inseln) überquert.



Auf dem Weg zu den Marquesas

14. Januar – 26. Oktober 2007

Mitte Januar verlassen wir (wir, das sind „Lena Ly“ und ich) Chaguaramas mit einem neuen Satz Segel. Vorbei an Isla de Margarita, Isla Orchilla zum Archipel Los Roques. Von dort nach Curacao (Niederländische Antillen), durch die Karibische See vorbei an Cartagena (Kolumbien) nach Kuna Yala (Panama), hier fällt der Anker vor der Insel Porvenir.

Nach vier Wochen im Gebiet der Kunas geht die Fahrt nach Isla Linton, Porto Belo, Colon, durch den Panamakanal zur Halbinsel Flamenco bei Panama City.

Weiter zu den Las Perlas Inseln Contadora, Esmeralda und de Rey, wir überfahren am



Abendstimmung beim Großen Barrierriff

19. März den Äquator in Nord-Süd Richtung, bleiben 200 sm vor der Küste Ecuadors in einem Stellnetz sechs Stunden hängen. Danach gibt es einen Kurzaufenthalt in Salinas (Ecuador), bevor es weitergeht nach Païta und Pacasmayo in Peru. Von der Insel de Rey

(Las Perlas) bis hierher waren es 1.598 sm gegen Wind und Strom. Hier in Pacasmayo besuche ich einen Freund, dem ich vor vielen Jahren versprochen habe: Wenn ich einmal eine Weltumseglung mache, komme ich Dich besuchen. Nach einer Woche kommt der Ab-



Horta, ein Muss für jeden Weltumsegler



Düne in Sossusvlei, Namibia

schied und es geht mit einer schnellen Fahrt zu den Galapagos Inseln San Cristobal, Santa Cruz und Isabella. Danach 490 Stunden durch den Pazifik. Mit dem schnellsten Etmal von 220 sm auf der ganzen Reise erreichen wir nach 3.075 sm die Marquesas Insel Nuku Hiva mit der Ankerbucht Baie de Taiohae. Die weiteren Inseln mit Ihren Ankerbuchten sind Ua Pou, Hiva Oa und Fatu Hiva.

Gewitter und starker Regen begleiten uns zu dem Tuamotu-Archipel. Hier auf den Ko-



Kuna-Frau mit traditioneller Bekleidung

rallenatollen Kauehi, Fakarava, Toau, Apataki und Rangirora vergehen fünf Wochen wie im Flug. Über die Gesellschaftsinseln Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa und Bora-Bora geht die Reise weiter nach Rarotonga (Südliche Cook-Inseln, Neuseeland), kurzer Besuch von Niue, der größten Koralleninsel der Erde, vorbei an American-Samoa nach Apia, Hauptstadt von West-Samoa; hier fällt der Anker in das Hafenbecken vor „Aggis Greys“ Hotel.

Auf der Weiterfahrt ist der Besuch der Insel Niuatoputapu (zu Tonga gehörend) ein Highlight dieser Reise. Danach geht es weiter zur Uta Vava'u Group und vor der Stadt Neiafu mache ich an einer Boje „Lena Ly“ fest. Nach zehn Tagen Aufenthalt segeln wir weiter, vorbei an der Lau Group, durch die Oneata Passage nach Suva, Hauptstadt von Fiji auf der Insel Viti Levu. Von hier aus weiter zum Archipel Mamanuca zur Insel Malolo Lailai. Im Musket-Cove Yacht Club werde ich Mitglied Nr. 12287. Mehrere Tage später geht die Fahrt zu den zur Yasawa Group gehörenden Inseln Naviti, Yageta und deren Buchten Talaga Bay und Yalobi Bay, Inseln die nur mit dem Boot erreichbar sind; ein Süd-See Traum fürwahr. 45 Tage Fiji, dann aber geht es weiter durch den Malolo Pass, Kurs Neukaledonien. Nach vier Tagen Fahrt erscheinen die über 1.000 m hohen Berge Neukaledoniens im letzten Abendlicht. Durch den Canal Havanna, den Canal Woodin erreichen wir nach 680 sm Noumea und machen dort am Zollanleger von Port Moselle fest. Zur Ile des Pins (Pinien Insel), eine der schönsten Inseln im Pazifischen Ozean,

sind es nur 60 Seemeilen. Von hier aus beginnt die Überfahrt nach Brisbane (Australien). Am 26.10.2007 erreichen wir nach einer rauen und nassen Fahrt Brisbane und machen um 09.45 Uhr in der Marina Manly in der Quarantäne Box fest. Emigration, Customs und die Quarantänebehörde erwarten uns. „Lena Ly“ und ich haben bis hier 16.757 Seemeilen zurückgelegt.

27. Februar - 25. September 2008

Mit dem Countrylink-Train geht es für sechs Tage nach Sydney, danach mit einem Geländewagen durch das Outback von New South Wales und Queensland zurück nach Scarborough. Nach Beendigung der Hurrikanzeit geht die Reise weiter innerhalb des Great Barrier Reef, vorbei an Fraser Island, der größten Sandinsel der Welt, Gladstone, Whitsunday Island, Townsville, Cairns, Port Douglas, Cooktown durch die Torres-Straße nach Horn Island und durch die Arafura See nach Darwin.

Ein großartiges Segelerlebnis ist, die Ostküste innerhalb des Great Barrier Reef und die Nord-Küste Australiens in 51 Tagen und 2.603 sm von Scarborough bis Darwin zu befahren. 46-mal fällt der Anker in diesem Seegebiet auf Grund. Im Arnhem Land, im Northern Territory Australiens, mehrere Tage mit den Aborigines (Ureinwohner Australiens) zu leben, ist ein einmaliges Erlebnis.

Am 12. Juni verlassen wir den australischen Kontinent, das ist gar nicht so einfach:

Ein Land, das mich sehr beeindruckt hat! Seine Größe, seine Städte und Orte, seine Landschaften, die Leute, ihre Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. Man kann so viel über dieses Land erzählen und schreiben. Es sechs Monate erlebt zu haben, ist großartig und unvergesslich.

Weiter geht es zum Ashmore Reef, durch die Timor See nach Christmas Island und zu den Cocos Islands (alle zu Australien gehörend), hier fällt vor der Insel Direction der Anker. 14 Tage Glückseligkeit.

Von 13 Tagen Fahrt von Cocos Islands nach Rodrigues (Mauritius) durch den Indischen Ozean hatten wir 10 Tage Wind ESE 9-10 Bft. Wellen 8-10 Meter, dazu eine hohe Dünung aus Süd. Kochen war unmöglich und ich habe nach den 2.185 zurückgelegten Seemeilen bis Rodrigues drei Kilogramm an Körpergewicht verloren. Von Rodrigues segeln wir weiter nach Mauritius und zu der Ile de la Réunion (Französisches Überseedepartement).

Am 28. August in der Nacht geraten wir 160 sm unterhalb Madagaskar in einen Orkan mit Windgeschwindigkeiten bis 75 Knoten, Wellen über 12 Meter. Eine Stimme



Der Skipper beim (Gute Nacht?) Geschichten vorlesen

sagt zu mir: „Hab keine Angst, du machst alles richtig, du bist stark“. Acht Stunden dauert der Kampf ums Überleben, dann endlich um 06.00 Uhr morgens nur noch 10 Bft. Drei Tage später erreichen wir Richards Bay in Südafrika, danach Durban.

06. Januar - 01. August 2009

An der Ost-Küste Südafrikas entlang geht die Fahrt nach East-London, Mossel Bay, Kapstadt, in den Süd-Atlantik nach Lüderitz (Namibia). Von dort sind die nächsten Stationen St. Helena, und Fernando de Noronha (Brasilien). Am 26.03.2009 überfahren wir den Äquator von Süd nach Nord, es geht entlang dem Mündungsdelta des Amazonas, vorbei an Französisch Guyana, Suriname, Guyana, durch die Galleons Passage. Hier, am Sonntag den 05. April 2009, 1055 UTC auf Pos. 10°57,21 Nord und 061°08,53 West, überfahren wir nach 31.746 zurückgelegten Seemeilen unseren Breitengrad vom 08. Dezember 2006, die klassische Weltumseglung ist hier beendet: **„Einhand rund um die Welt“**. Ohne meine Frau und meine Familie wäre dies alles nicht machbar gewesen. Sie sind mein Rückhalt und haben genau so viel Anteil an der erfolgreichen Weltumseglung, denn sie sind in meinem Innersten immer bei mir.

Nach zwei Wochen Aufenthalt in Chaguanas (Trinidad) geht es durch die Karibik zu den Inseln Grenada, St. Vincent und die Grenadinen, St. Lucia, Martinique und Puerto Rico. Von dort weiter nach New York.

Als es mit gesetzten Segeln unter der Verazano Brücke hindurch geht, an der Statue of Liberty National Monument und Ellis Island vorbei und Manhattan vor uns liegt, läuft es mir eiskalt den Rücken runter. Drei Wochen Aufenthalt in der Liberty-Landing Marina in New Jersey, getrennt von Manhat-

tan nur durch den Hudson River, Tag für Tag ein Höhepunkt nach dem anderen. New York City im Bundesstaat New York ist eine der interessantesten und aufregendsten Stadt der Welt.



Centre Culturel Tjibaoi, Noumea, Neukaledonien

Danach geht es weiter in 17 Tagen über den Nord-Atlantik, 14 Tage davon Wind aus östlichen Richtungen, Regen, Nebel und Kälte bis zu den Azoren (Portugal). Dort zu der Insel Faial mit der Stadt Horta, weiter zur Insel Terceira und Sao Miguel.

Von hier aus sind es 1.775 sm bis zur Küste Portugals, durch die Straße von Gibraltar und das Mittelmeer zu unserem Ausgangshafen Port Napoleon in Südfrankreich.

Hier mache ich am 01. August 2009 um 08.30 Uhr am Steg fest. Nach 1.064 Tagen und 38.390 zurückgelegten Seemeilen sind „Lena Ly“ und ich wieder Zuhause.

Es war eine lange, schöne und großartige Reise, niemals in meinem Leben werde ich gleiches nochmals erleben können. Ich habe erfahren, dass man sehr stark sein kann, sehr viel erreichen kann, wenn man will, dass aber alles nur im Einklang mit der Natur geschehen kann und es noch andere Kräfte gibt.

Ich habe auch gesehen, dass es nirgendwo ein Paradies gibt. Überall auf der Welt, ganz gleich wo, gibt es Probleme, kleine, große und noch größere.

Nur wenn wir alle würde- und respektvoll miteinander umgehen, uns achten und nicht das Materielle, sondern der Mensch und die Natur das Wichtigste sind, nur dann können wir glücklich und zufrieden leben, in unser aller Paradies, der Erde.

Diese Reise wurde am 21. November 2009 mit dem Weltumseglerpreis und der Trans-Ocean- Medaille mit Blauwasser-Langwim-

pel für hervorragende hochseeseglerische Leistungen ausgezeichnet.

Informationen unter:

E-Mail marxlenaly@t-online.de

www.visionerde.com

www.badische-zeitung.de/loerrach/mit-lena-ly-

Dieter Marx, SJ „Lena Ly“,
L: 12,65 m, T: 2,20 m

Zahlen, Informationen und gemachte Erfahrungen zu dieser Reise

38.390 Seemeilen insgesamt, das sind 71.098 Kilometer

1.064 Tage Reisedauer Insgesamt

200 Tage an Land

864 Tage auf dem Boot

322 Tage auf dem Wasser

38.390 Seemeilen : 322 Tage = 119,22 Seemeilen/Tag, das sind 220,80 Kilometer/Tag

119,22 Seemeilen/Tag : 24 Stunden = 4,97 kn/h im Mittel, das sind 9,20 Kilometer/h

38.390 Seemeilen, davon 70 % Raumschots, 20 % am Wind und 10 % hoch am Wind (Kreuzkurse).

Der Strom wurde ausschließlich mit der Hauptmaschine über die Lichtmaschine erzeugt.

Der Gesamt-Stromverbrauch auf Fahrt in 24 Stunden, mit allen dazu erforderlichen Instrumenten, Lichterführung usw. jedoch ohne Kühlschrank lag bei 126 Ah.

Der Gesamt-Stromverbrauch vor Anker in 24 Stunden, sonst wie vor, lag bei 67 Ah.

Dieserverbrauch und Kosten: Diesel 2,3 l/Tag Verbrauch im Mittel 864 Tage X 2,3 l = 1.988 l gesamt, X ca. € 1.00 = € 1.988 in drei Jahren.

Es gibt nichts Besseres für den Motor, als ihn täglich, wenn möglich unter Last, laufen zu lassen.

Windgeneratoren oder Solaranlagen rechnen sich absolut nicht.

Ihre Herstellung und Anschaffungskosten betragen ein Vielfaches der Dieselskosten in drei Jahren.

Eine höchstmögliche Batteriekapazität ist das Beste und einzig Empfehlenswerte.

Zur Sicherheit beim Ausfall der Hauptmaschine, ist ein kleiner tragbarer Benzin-Generator von Vorteil.

Nehmen Sie nur die notwendigsten Ersatzteile mit. Überall auf der Welt gibt es Ersatz für alles oder die Möglichkeit, die Teile zu bestellen.

Nur qualitativ das Beste ist gut genug für das Werkzeug, Maschinen und die Kleidung an Bord.

Nehmen Sie keine anmeldepflichtige Waffe an Bord.

Das Ein- und Ausklarieren der Waffe und der Munition dauert Stunden bei der Behörde. Bei einem geplanten Überfall hat man nicht den Hauch einer Chance zur Verteidigung.

Wenn Sie auf ähnlich große Fahrt gehen, brauchen Sie neben den Seekarten und Fachbüchern nur zwei Sach-Bücher. „World Cruising Routes“ (Segelrouten der Weltmeere) und „World Cruising Handbook“ (Seglerlexikon der Welt).

Alles andere ist überflüssig. Ein gutes Nachessen und eine gute Flasche Wein sind sinnvoller angelegt.

Einen Kühlschrank während der Fahrt brauchte ich nicht, es waren keine verderblichen Lebensmittel, oder nur für die im Kühlschrank aufzubewahrende Dinge an Bord.

Das Travellunch Essen ist die beste Empfehlung für solche oder ähnliche Reisen, alleine oder für mehrere Personen.

Ich hatte in den drei Jahren während der Fahrt keinen Alkohol an Bord.

Die Mineralwasserflaschen, die Fruchtsäfte und die H-Milch (Verfallsdatum beachten) wurden unterhalb der Wasserlinie in einem Freiraum gelagert und waren daher immer trinkfrisch.

Dieter Marx

Kalender 2011

.....wir kommen 2011

Der Kalender der DGzRS

Für das Jahr 2011 erscheint im DSV-Verlag in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) erneut ein Kalender über die Arbeit, Aufgaben, Männer und Schiffe der ehrenamtlichen Vereinigung, die seit über 140 Jahren Schiffbrüchige aus Seenot rettet.

Rund 2.500 Mal im Jahr werden die Seenotretter alarmiert. Sie fahren ihre Einsätze auch unter extremsten Witterungsbedingungen: Freiwillig, selbstlos und mit höchster seemännischer Kompetenz. Mehr als 70.000 Schiffbrüchige verdanken dem professionellen Einsatz der Rettungsmänner ihr Leben. Auf 54 Stationen an der deutschen Nord- und Ostseeküsten, am Festland und auf den Inseln sind 186 fest Angestellte und über 800 freiwillige Rettungsmänner rund um die Uhr bereit, bei einem Seenotfall auszulaufen und Hilfe zu leisten.

....wir kommen 2011

13 farbige Blätter, Format 45 x 47 cm

Euro (D) 19,90 / Euro (A) 20,50 / sFr 38,90

ISBN 978-3-88412-466-6

DSV Verlag, Vertrieb: Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Hurtigruten 2011

Die Reisen mit den berühmten norwegischen Postschiffen zwischen Bergen und Kirkenes werden immer beliebter und locken jedes Jahr Tausende in den hohen Norden.

Skandinavienkenner wissen, wie die schönste Seereise der Welt zu erleben ist: Auf einem der Schiffe der Hurtigruten, die entlang der atemberaubenden norwegischen Fjordküsten auf einer Strecke von 4.600 Kilometern zwischen der alten Hansestadt Bergen und dem Hafen Kirkenes an der russischen Grenze jenseits des Nordkaps 35 Ziele anlaufen.

Hurtigruten 2011

13 farbige Blätter, mit Bilderläuterungen, Großformat 56 x 45,5 cm

Euro (D) 22,90 / Euro (A) 23,60 / sFr 44,80

ISBN 978-3-7688-3116-1

Leuchttürme 2011

Philip Plisson, einer der weltweit bekanntesten Fotografen maritimer Motive, zeigt in dem Kalender „Leuchttürme 2011“ außergewöhnliche Aufnahmen der „Wächter des Lichts“ und ihrer Landschaften.

Durch ihre sehr individuellen Formen und Farben prägen sie auch ihre Umgebung und üben stets eine besondere Faszination aus.

Philip Plisson

Leuchttürme 2011

13 farbige Blätter, mit Bilderläuterungen, Großformat 70 x 57 cm

Euro (D) 39,90 / Euro (A) 41,40 / sFr 78,00,

ISBN 978-3-7688-3170-3

Piraten oder Fischer?

Viel wird geschrieben und noch mehr erzählt über den Golf von Aden und die vielen Piraten. Aber sind es so viele und wie gefährdet sind Fahrtensegler in diesem Gebiet? Bevor wir im laufenden Jahr das arabische Meer und den Golf von Aden durchsegelten, informierten wir uns per E-Mail beim Coordination Center in Dubai UKMTO@eim.ae), welches all die verschiedenen Kriegsschiffe im Golf koordiniert (siehe auch unter ISAF (International Sailing Federation). [http://www.sailing.org/tools/documents/ISAFGuidelinesForPreventionOfPiracy-\[8521\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/ISAFGuidelinesForPreventionOfPiracy-[8521].pdf).

Die Antwort war klar und einfach: „Wir raten dringend davon ab, den Golf zu durchqueren. Wir konzentrieren uns nur auf Handelschiffe.“ Keine sehr ermutigende Antwort.

Wir entschlossen uns trotzdem, die Route durch das Rote Meer in Angriff zu nehmen, da wir dieses Gebiet noch nie besegelt hatten und wir auch das östliche Mittelmeer kennenlernen wollten. Gemeinsam mit der italienischen Jacht „Falabrach“ (Hallberg Rassy 48) starteten wir unser Abenteuer von **Uligan** aus, der nördlichsten Insel der **Malediven**. Schon die Fahrt nach Oman nutzten wir, „Falabrach“ und „Shiva“ (oder wohl eher deren Crews) zum disziplinierten „Beieinander-Segeln“ zu schulen, um so den Piraten weniger Angriffsmöglichkeiten zu bieten. Nicht immer ganz einfach gestaltete sich der Versuch, nahe zusammen zu bleiben, aber beide Schiffe sind in etwa gleich schnell und so passte es mit etwas Training ganz gut.

Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, wenn in diesem „piratenverseuchten“ Gebiet große Holzboote mit zehn und mehr Personen direkt auf einen zusteuern; in unserem Fall handelte es sich bei einem Boot um Fischer aus Somalia, beim anderen um Fischer aus

dem Iran. Alle winkten freundlich und nutzten die kurze Abwechslung auf dem grossen blauen Wasser, um die Langeweile etwas zu vertreiben.

Nachts segelten wir immer ohne Licht, und als wir einmal einen kleinen Frachter kreuzten, schickte der seine Leute aus, um sein Freibord auszu-leuchten, damit allenfalls Piraten beim Entern gesichtet und vertrieben werden könnten. Vermutlich fürchtete er sich vor uns, denn zwei kleine Radarsignale ohne Navigationslichter können wohl nur Piraten sein.... Er tat uns richtig leid, aber wir wollten weder Funkkontakt halten, noch Lichter führen.

Die fast 1300 Seemeilen versiegelten wir in gut acht Tagen und waren überrascht, wie groß der Containerhafen in **Salalah, Oman**, ist. Wir ankerten und feierten, dass wir die erste Piratenzone problemlos durchquert hatten. Im nahegelegenen Club aßen wir die besten Steaks seit langer, langer Zeit. Und da der Club für Seeleute gedacht ist, wird auch Bier vom Fass serviert, was aber auch immer wieder einmal einen Muselman freut...

In Salalah trafen wir auch wieder mit „Zarpas“, einem Catamaran Lagoon 47, mit den sympathischen Spaniern Francesco und Eva an Bord, zusammen. Wir verstehen uns alle ausgezeichnet und so segelten wir nun als „Mini-Konvoi“ zu dritt weiter. Wir legten uns eine klare Strategie zu recht, auch im Falle eines Piratenangriffs, um möglichst keine Panik aufkommen zu lassen.

Mohammed, der Agent, besorgte uns einen Mietwagen, in den wir uns jeweils zu sechst reinzwängten, um einzukaufen oder durch die karge Landschaft zu fahren. Passte schon, nur musste man immer wieder mal anhalten, um sich die Beine zu vertreten... selbst die Polizisten am Haupttor konnten sich eine Bemerkung nicht verkneifen, liesen uns jedoch gewähren.

Der Agent verlangte nur 20 Dollars für seine Arbeit, doch die Behörden forderten für jedes Papierehen ein paar Dollars, was sich ganz schön summierte. Aber was soll's; irgend jemand muss ja den armen Ölmillionären helfen...

Oman hat uns nicht nur sehr gut gefallen, sondern unsere Meinung von einem wirklich fortschrittlichen und weit entwickelten Land bestätigt. Obwohl das Land karg, wüstenartig und felsig ist, strahlt es eine spezielle Fas-



zination aus. Das Licht ist so intensiv und die Sonnenuntergänge wirken fast golden, verursacht durch den Sand in der Atmosphäre.

In diesem Industriehafen hielt es uns nicht allzu lange. Schon vier Tage später wagten wir uns auf den wohl risikoreichsten Schlag nach **Aden**. Gerne hätten wir der jemenitischen Küste entlang ein paar Stopps



eingelegt, aber zurzeit wird dies nicht empfohlen. So segelten wir gemeinsam mit „Falabrach“ und „Zarpas“ los und versuchten, nie mehr als eine halbe Meile voneinander entfernt zu sein. Da wir auch möglichst schnell vorwärtskommen wollten, beschlossen wir, keinesfalls mit weniger als sechs Knoten Fahrt zu segeln. Nur beinahe schafften wir es, uns an die Bestimmung zu halten, denn wir nahmen auch einmal fünf Knoten in Kauf; es war einfach zu schön, ohne Motorlärm zu segeln.

„Zarpas“ stand in direktem Kontakt mit einem patrouillierenden spanischen Kriegsschiff, welches uns einen super Service zukommen ließ. Am letzten Tag vor der Ankunft schickten sie einen Helikopter, der für uns



die ganze Strecke bis nach Aden abflog und meldete: „Alles klar, keine Piraten gesichtet!“ Uns war's recht; so kamen wir zu einer verhältnismässig ruhigen Nacht, bis „Shiva“ so um drei Uhr morgens in eine Fischerleine fuhr und sich diese um die Schraube wickelte. Die beiden anderen Schiffe gondelten mit uns, nachdem wir uns von der Boje befreit hatten, mit drei Knoten durch die Nacht. Kurz nach Tagesanbruch tauchte ich mit Taucherbrille und Brotmesser bewaffnet ins Unbekannte und befreite den Prop so weit, dass wir nach Aden motoren konnten. Nicht ganz so lustig bei zwei Knoten Strömung und Wellen! Aber erschlagen hat mich „Shiva“ zum Glück nicht, und im Hafen von Aden konnte ich dann noch mit Hilfe der Tauchausrüstung den Rest der Leine inklusive zweier grosser Fischhaken freischneiden.

Wir feierten unsere Ankunft diesmal ausgelassener als üblich, waren wir doch alle sehr froh, den Piraten-Stress hinter uns zu wissen. Es war kein angenehmes Gefühl, immer nach verdächtigen Booten Ausschau halten zu müssen. Aber alles verlief bestens, und wir befanden uns nie in irgend welcher Gefahr. Die freundlichen jemenitischen Fischer erschreckten uns etwas, als sie mit ihren recht schnellen Booten längsseits kamen. Sie sehen alle aus wie Piraten, aber sie wollten nur etwas Wasser und ein paar Zigaretten.



Jemen ist viel ärmer als Oman, aber auch hier sind die Leute sehr freundlich, und mit dem starken orientalischen Charakter wirkt es auf uns sehr exotisch. Leider ist es zurzeit mit der ganzen Al-Qaida-Geschichte nicht ganz so sicher für Ausländer und da uns auch Einheimische davon abrieten, nach Sana'a zu reisen, verzichteten wir schweren Herzens auf diese Inlandreise in die sehenswerte und interessante alte Hauptstadt. Man kann nicht alles sehen!

Die Stadt Aden ist sehr sauber, und die Leute waren überall sehr freundlich. Unsere Kameras liefen auf Hochtouren; wo immer

man hinschaute, boten sich Motive an. Die meisten Leute akzeptierten, dass man fotografierte, trotzdem fragten wir (fast) immer, bevor wir die Kamera einsetzten.

Kaum zu glauben, aber wir haben nun den Indischen Ozean übersegelt und stehen an der Pforte zum Roten Meer. Wir sind alle sehr froh, dass wir den Golf von Aden ohne Probleme durchquert haben und von nun an nachts wieder mit richtiger Lichterführung segeln können. Nach all den vielen Meilen will auch „Shiva“ wieder ihre Pflege bekommen und so arbeiten wir am Schiff und bereiten unsere drei Schiffe bereits auf den nächsten Abschnitt vor. Auch das Rote Meer ist nicht ganz ohne und die Versicherung wollte uns für die Durchquerung erst gar nicht decken. Hier sind es nicht die Piraten, sondern eher die vielen Riffe, die ungenauen Seekarten und die starken Winde, welche die Hauptprobleme darstellen.

Nach einer schönen Zeit in Aden segelten wir der goldene Sonne entgegen in Richtung des Roten Meeres. Bei angenehmen Bedingungen segelten die drei Schiffe „Shiva“, „Falabrach“ und „Zarpas“, nun wieder ganz offiziell Navigationslichter führend, durch die Nacht. Auch blieben wir hier nicht mehr ganz so nahe beieinander, was das Segeln nachts einfacher machte. Das Rote Meer empfing uns mit viel Wind von achtern sowie mitlaufender Strömung, und so liefen wir mit zeitweise über 10 Knoten Fahrt zu unserem ersten Ankerplatz. Um 13.00 Uhr am folgenden Tag schmissen wir in Lahalab Deset, in Eritrea, den Anker. Die niedrige Insel bot zwar kaum Schutz vor dem starken Wind, aber die Bucht, in der wir lagen, ist gut geschützt.

Diese guten Windbedingungen wollten wir nutzen, und so gönnten wir uns nur einen Tag Ruhe. Danach flogen die drei Schiffe förmlich nach Norden; bei 30 bis 40 Knoten Wind von hinten ging es ab wie die Feuerwehr. Einige Male erreichten wir im Surf eine Geschwindigkeit von über 12 Knoten, trotz der manchmal etwas garstigen See. Aber wir alle waren dankbar für solche Konditionen und machten gute Fahrt.

In Eritrea ankerten wir mehrfach bei den vor gelagerten Inseln, ohne jemals offiziell ein- und auszuklarieren. Dank der Starkwindverhältnisse wurden wir auch nie von einem Militärboot kontrolliert, was uns mehr als Recht war, da diese immer auch noch nach Zigaretten, T-Shirts und anderen milden Gaben anfragen. Auch reizte uns ein Besuch der ehemals bedeutungsvollen Hafenstadt Massawa überhaupt nicht, und so nutzten wir lieber den guten Wind, um Nord zu machen.

Ab und zu legten wir einen Nachttörn ein oder ankerten oftmals auch nur nachmittags. Um größere Distanzen zu absolvieren empfindet es sich, die Nacht durch zu segeln. So kann man den Anker noch vor 15.00 Uhr ausbringen, da bei der noch höher stehenden Sonne die vielen Untiefen und Korallenköpfe besser erkennbar sind.



Wir hatten es gut mit dem Wetter, und so konnten wir bis **Suakin, Sudan** fast die ganze Strecke unter Segel zurücklegen. Die Einfahrt nach Suakin ist ein Erlebnis der besonderen Art, kann man doch als Segler bis ganz hinten in den alten Hafen fahren. Bei der untergehenden Sonne, vorbei an den Ruinen der alten Stadt, mit den vielen exotischen Figuren wie aus „1001-Nacht“, langsam den Weg in die Bucht auszuloten, ist einfach unbeschreiblich.

Hier klarierten wir in den Sudan ein. Es gibt so viele kleine Dinge, welche unsere Reise immer wieder spannend und herausfordernd machen. So ist zum Beispiel das Einklarieren in Suakin einfach und problemlos, währenddem es in dem nur ca. 40 km weiter entfernten Port Sudan langwierig und viel teurer ist. Hier in Suakin war es wirklich unkompliziert. Abu Mohammed (schon wieder ein Mohammed) kommt als Agent an Bord, nimmt einem die Pässe, eine Crewliste, Passfotos und 120 US Dollars ab und erscheint ein paar Stunden später mit Passierscheinen. Die Pässe kriegt man erst beim Ausklarieren zurück. Er wechselt auch Geld zu anständigen Konditionen und nimmt dieses bei Abreise auch wieder zum selben Kurs zurück. Mit seinem uralten Mercedes fuhr er uns auch ein-, zweimal zum Markt oder ins nächste Dorf.

Beim Erkunden von Suakin kamen wir aus dem Staunen kaum heraus. Der erste Eindruck war eher etwas bedrückend beim Anblick der vom Krieg zerstörten Häuser und Gebäude, die nun als Ruinen wie Mahnmale zum Himmel ragen. Alles ist noch so primitiv und uralte. Die Leute haben viel, viel Zeit, schlürfen ihren Tee oder gehen ihren Verrichtungen nach. Alle waren sehr freundlich

zu uns. Einige luden uns zum Tee oder Kaffee ein. Es ist eine komplett andere Kultur als alle andern, die wir bisher erlebt haben, orientalisches, exotisch und mit viel Tradition behaftet.

Wir genossen es sehr und der kleine Markt war erstaunlich gut bestückt, so dass es uns weder an Früchten noch an Gemüse mangelte. All die exotischen Klänge und Geschmäcker werden wir immer in Erinnerung behalten und viele schöne, aber auch einige weniger schöne Bilder prägten sich ein. Weniger schön bezieht sich eigentlich nur auf die Armut und die vielen Plastikabfälle, welche hier überall zu finden sind.

Große Freude zeigten die wenigen Leute, denen wir am folgenden Tag ausgedruckte Fotos von ihnen selbst aushändigten. Welche Begeisterung und wahre Freude durften wir auf den strahlenden Gesichtern erkennen. Den einen älteren Mann fand ich nicht mehr im Teehaus, und als ich nach ihm fragte, meinten seine Freunde, er komme etwas später. Nach einer Viertelstunde führte ihn ein junger Mann an der Hand zu uns in den Markt. Als ich ihm sein Foto überreichte, strahlte er über das ganze Gesicht und bedankte sich, als hätten wir ihm ein Riesen-



geschenk gemacht. Auch Kinder kann man hier mit ein paar Bonbons oder Zeichenstiften noch echt beglücken. Tolle Momente!

Von Suakin aus fuhren wir auch mit dem lokalen Bus nach **Port Sudan**. Hier hatten wir nach langer Zeit auch wieder einmal Internetanschluss, was leider auch heisst, Rechnungen zu bezahlen. Etwas, das man nur zu gerne vergisst und überhaupt nicht vermisst... Die Stadt selbst ist ganz schön, aber ein Muss ist der Besuch nicht. Die Busfahrt hin und zurück war da schon interessanter. Vorbei an Beduinen und vielen Kamelen fuhren wir durch die Wüste. Wir waren für einmal die Exoten im Bus und ich lernte, dass die Frauen auch mit ihren hinter schwarzen Tüchern verhängten Gesichtern gerne flirten...

Noch immer konnten wir vom Südwind profitieren, was nördlich von Suakin eher

ungewöhnlich ist, so zog es uns weiter nordwärts. In der schönen **Marsa Fijab** war es dann aber erstmal vorbei mit dem Luxus aus Süden. Starkwind aus Norden wurde angesagt, und so blieben wir einen Tag in der Marsa. Unter Marsa versteht man eine natürlich ausgebildete Bucht, meist gut geschützt durch ein vor gelagertes Riff und durchsetzt mit zum Teil gefährlichen Korallenköpfen. Erst war es ganz ruhig und wir fragten uns bereits, ob wir zu vorsichtig waren. Aber nein, wie angesagt, drehte der Wind um neun Uhr vormittags und innerhalb zehn Minuten blies er mit 30 Knoten, später mit über 40 Knoten, aus Norden. Wir waren mehr als glücklich, umgeben von einigen Kamelen, Beduinen und Fischern, einen ruhigen Tag verbringen zu können. Am folgenden Tag sah alles wieder besser aus, so verliessen wir diesen einmaligen Ankerplatz. Der Seegang war noch immer stark, aber der Wind blies nun aus der Richtung, wo wir hinwollten.

„Zarpas“, mit schon geschwächtem Rigg, entdeckte noch zusätzlich einen defekten Draht an einer Wante, weshalb sie sich entschlossen, abzudrehen und Schutz suchend hinter dem Riff, langsam nordwärts zu motoren. Wir kreuzten noch weiterhin auf, mussten uns aber schon bald eingestehen, dass dieses zu langsame und unbequeme Vorwärtkommen uns beiden absolut keine Freude bereitete und so steuerten wir kurzerhand den nächsten Ankerplatz an, wo wir hinter dem Riff noch vor Sonnenuntergang den Anker warfen. „Falabrach“ kämpfte sich noch zwei weitere Tage und Nächte bis nach **El Ghalib** durch, wo sie auf uns warteten.

Unsere Freunde von der „Zarpas“ lotsten wir bei Nacht über Funk an den gut anpeilbaren Ankerplatz und so warfen auch sie um acht Uhr abends den Anker. Wir genossen die Tagesetappen, die wir noch immer meist segelnd bewältigen konnten, aber auch die schönen Riffe und erlebten einen sehr herzlichen Empfang in **Ägypten**. In der **Marsa Halailib**, einer Militärbasis, ankerten wir erneut, um Starkwind abzuwettern. Kurz darauf kamen ein paar Soldaten rausgerudert (der Leutnant gestand uns später, sie hätten kein Benzin mehr für den Aussenborder und das UKW-Gerät sei defekt) und führten uns zu einem besseren Ankerplatz. Wir mussten unsere Pässe abgeben. An Land gehen oder schwimmen waren verboten. Allerdings sehe der Kommandant nicht hinter unsere Schiffe, so dass wir dort ungestört schwimmen könnten...

Der Leutnant war sehr nett und lud uns immer wieder zum Tee auf seine uralte Freigatte ein. Am zweiten Tag beschenkte er mich mit Teigwaren, Hülsenfrüchten und einer Kilobüchse Marmelade aus Armeebe-

ständen. Er entschuldigte sich mehrfach, dass er leider keine besseren Geschenke überreichen könne. Unglaublich: Da erhält man Gastfreundschaft und wird erst noch beschenkt. Dabei lasen und hörten wir so viel Negatives über das ägyptische Militär. Wir



können nur Gutes berichten und wirklich toll war, als er uns fragte, ob wir noch etwas benötigten. Wir erkundigten uns, ob es irgendwo Früchte und Gemüse zu kaufen gäbe, worauf er ein paar Leute in das 40 km entfernte Dorf sandte, um für uns einzukaufen.

Als der Wind sich abschwächte, fuhren wir weiter und der gute Leutnant schenkte uns zum Abschied noch vier Pakete Tee, als er uns die Pässe wieder aushändigte.

Die Wetterprognosen waren vielversprechend und wir entschlossen uns, die Nacht bis **El Ghalib** durchzusegeln. Nachmittags stoppten wir im **Dolphin Reef**, wo viele Segler mit bis zu hundert Delfinen schwimmen konnten. Leider waren sie an diesem Nachmittag nicht da, weshalb wir nur eine kurze Runde im klaren, aber schon recht kühlen Wasser schwammen, bevor wir den Anker erneut lichteten, um noch bei Tageslicht aus dem Riff zu fahren. Nachts setzte der Wind zu und „Zarpas“ drehte ab, um Schutz hinter einer Insel zu suchen. Wir segelten nordwärts und kreuzten erneut auf – soviel zu Wettervorhersagen. Mit etwas Motorunterstützung erreichten wir **Port Ghalib** gerade noch mit dem letzten Tageslicht, aber Monica und Danilo lotsten uns bestens per UKW rein. So machten wir um sieben Uhr abends an der Mole fest.

Auch hier verlief das offizielle Einklarieren in Ägypten sehr korrekt und freundlich. Der junge Mann meinte: „In ca. zwei Stunden sind alle Papiere bereit und ihr könnt in die Marina verholen.“ Wir genossen ein ruhiges Abendessen und hatten den UKW-Kanal 10 eingestellt, damit uns „Falabrach“ oder die Beamten erreichen konnten. Nach dem Essen wollten wir uns für ein Stündchen ausruhen, wachten aber erst am nächsten Morgen wieder auf. Wir hörten weder die Behörden noch Moni und Danilos Rufe, und selbst das Klopfen der Beamten drang nicht zu uns.

Wir schliefen den Schlaf der Gerechten und verholten so erst am anderen Morgen in die Marina.

Hier gibt es auch eine saubere und gut zugängliche Tankstelle, so dass wir gleich nochmals Diesel auffüllten.

Bald schon waren wir in **Abu Tig**, welches nördlich von **Hurghada** liegt und eine riesige, schön angelegte Retorten-Feriensiedlung ist. Eigentlich ideal, um das Schiff zwecks



Inlandreisen einige Tage zu belassen. Doch wegen einmaliger Wetterprognose mit abermals Südwind für zwei weitere Tage begruben wir die Luxor-Reisepläne und legten, nach nur eintägigem Aufenthalt, nochmals einen Nachttörn ein. Immer wieder redeten wir uns ein, dies sei nun wirklich der letzte für eine Weile.... aber das Wetter war echt zu gut, um Tageshüpfer zu unternehmen, oder das Landesinnere zu erkunden. Leider konnte „Falabrach“ nicht mitkommen, da sie noch einen Freund für eine Woche Ferien erwarteten. Dies ist in solchen Regionen eher schwierig und kann dann oftmals zu etwas unbefriedigenden Situationen führen.

So segelten wir mit „Zarpas“ bei herrlichen Bedingungen durch den Golf von Suez. Dieser ist berüchtigt für die steile kurze See und den harten Nordwind. Natürlich freuten wir uns diebisch über den herrlichen Südwind. Wir kamen abends in Suez an und ankerten ausserhalb des Hafens. Am folgenden

Morgen verholten wir dann bei 30 bis 40 Knoten Wind in den Yacht Club. Zum Glück halfen uns der Agent, Captain Heebi, und ein Marinero mit dem Beiboot beim Festzurren zwischen zwei Bojen. Sie wurden klat-schnass dabei. Nicht ganz einfach, „Shiva“ bei diesen Bedingungen zu bändigen. Tags darauf drehte der Wind auf Norden, von wo er beständig mit 20 bis 45 Knoten weiter blies, während sich die Temperaturen empfindlich abkühlten. Rückblickend sind wir mehr als dankbar, dass wir die guten Bedingungen stetig nutzten.

In **Port Suez** wird das Schiff vermessen oder genauer gesagt wohl eher geschätzt, denn die Formel, welche die Behörden anwenden ist so undurchsichtig wie nur etwas, niemand kann das Resultat nachvollziehen. Nach ein paar Diskussionen einigt man sich auf eine Tonnage und dafür bezahlt man dann acht Dollar pro Tonne. Das offizielle Gewicht der Yacht wäre wohl viel zu klar, um die Kosten zu berechnen...



Von hier aus unternahmen wir auch einen wunderschönen zweitägigen Ausflug nach **Kairo** zu den Pyramiden und sahen abends bei der Sphinx die tolle Licht- und Sound-Show. Am folgenden Tag besuchten wir das beeindruckende, allerdings etwas in die Jahre gekommene Museum und entdeckten zu Fuß einen Stadtteil der riesigen Stadt mit

18 Millionen Einwohnern. Für uns Segler Gold wert war der Stopp beim großen Carr-four auf dem Weg zurück nach Suez. Captain Heebi organisierte diesen „all inclusiv trip“, und wir waren riesig froh, uns weder um den Transport (privater Minibus mit Fahrer und Führer), noch um Tickets oder Hotelbuchungen kümmern zu müssen. Auch hielt unser Führer die meisten „Bakschisch-heischenden“ Händler von uns fern.



Wir hatten eine fantastische Zeit in unserem „Mini-Konvoi“ und da wir uns alle sehr gut verstanden, segelten wir gemeinsam bis in die **Türkei**.

Die Eingangs gestellte Frage, wie gefährlich der Golf von Aden wirklich ist, muss wohl jeder für sich selbst beantworten. Wir sind jedoch überzeugt, dass segeln in der Karibik oder in Venezuela mindestens genau so gefährlich ist. Mit gesundem Menschenverstand und etwas Vorsicht, lässt sich dieses Gebiet auch heute durchsegeln. Viele der weitergereichten Piratenstories basieren unseres Erachtens nach wohl eher auf „Flucht vor Fischern“ als auf „Flucht vor Piraten“. Fischer kamen einige Male längsseits, waren aber durchwegs sehr freundlich. Wir wählten die Route entlang der Küste von Jemen und hielten stets etwa zehn Meilen Abstand.

SY Shiva, Lilian & Rudy Zeller,
www.sy-shiva.com

Erlebnisse und Erfahrungen als Langzeitsegler

Trilogie aus drei Bänden

Götter und Ikonen, Halbmond und Meltemi, 486 Seiten. 20 € + Porto als Buchsendung.

Die See bleibt ein Abenteuer, 390 Seiten. Illustriert. 19 € + Porto als Buchsendung.

Unternehmen Athos, 296 Seiten. Illustriert. 18 € + Porto als Buchsendung.

Alle drei Bände sind Logbucherzählungen über uns als Ehepaar, mit seinen Erlebnissen und Erfahrungen als Langzeitsegler über einen Zeitraum von 11 Jahren, auf kleinen Segeljachten mit 29 und 31 Fuß.

Die befahrenen Seegebiete:

Adria, Ionisches Meer, Ägäis, mittleres und östliches Mittelmeer, Tunesien mit Überwinterung sowie eine See-Pilgerfahrt zum heiligen Berg Athos.

Ernst und Rosi Marschall, ab 23. Okt. 2010 unter Tel/Fax 07544-3632 erreichbar

Adena, Anna und Hans-Werner Otto, 9.9. Ayamonte, Spanien.

Africa, Beatrix und Andreas Hoffer von Ankershaffen, 6.9. Curacao, NA.

African Affair (GB), Dr. Birgit Mester u. Crew, 16.6. Kotor, Montenegro.

Afun Davu, Emma Zieglmeier u. Werner Lachner, 11.6. Esenada, Argentinien.

Agila, Sabine und Marco Pensel, 28.8. Alanya, Türkei.

Ahia, Nicole u. Armin Binder, 23.6. La Rochelle, F., nach Atlantik rund.

Ahu (A), Jacqueline u. Peter Schneider, 8.6. Neukaledonien.

Ajoo (GIB), Rita Gruber und Werner Häfliger, 5.9. Palma de Mallorca, Spanien.

Akka, Andrea Fuchs u. Andreas Haensch, 4.8. Tuamotus, Franz. Polynesien.

Alba Blu, Yvonne Tischer u. Klaus Lorenz, 13.7. Monastir, Tunesien.

Aleppo (A), Karin u. Kurt Schaeffer, bis Okt. Puerto la Cruz, Venezuela.

Amica, Elwire Knauer u. Eckhard Radtke, b.a.W. Portimao, Portugal.

Amygdala, Conny Wulf und Hans-Werner Wienand, 28.8. Marbella, Spanien.

Anahita II, Barbara Mohn und Wolfgang Horn, 21.8. Limnos, auf dem Rückweg von Nordgriechenland.

Anemos, Dr. Frank Gabriel u. Familie, 4.7. Tonga.

Anima III (A), Martin Hammer, 12.9. Indonesien.

Anna Maria, Ute und Winfried Luetke, 8.9. Savusavu, Fiji.

Anna X (A), Annemarie und Helmut Supper, 18.8. Curacao, NA.

Anne, Annegret u. Wolfgang Schneider, 30.6. Marina Rubicon, Lanzarote, G.C.

Anni Nad, Rita und Ulfried Pusch, 30.8. Madeira, Portugal.

Ann-Kristin (CH), Ruth und Bernhard Ulrich, seit Mitte Juli Punte del Este, Uruguay.

Antaia, Elke u. Werner Stumpe, b.a.W. Fofa Island, Blue Lagoon, Vava'u, Tonga.

Antares Royale (CH), Barbara u. Ulrich Sandmeier, 3.6. Cabedelo, Brasilien.

Aparima, Kathrin, Tabea, Yaron u. Tobias Rodenhausen, 8.8. Rio Dulce, Guatemala.

Aquarius IV, Lony und Jean-Pierre Friedrich, 16.7. Trinidad.

Aquila, Wilma u. Dr. Gerhard Ohm, 14.6. Cres, Kroatien.

Argi, Judith Batthyany, 21.6. ABC-Inseln.

Argo, M. Roth, Max u. H.P. Ahlback, 14.7. Lagos, Portugal.

Aroha (F), Monika Schwartz-Mazic u. Eric Schwartz, 1.8. Bahia de Redonda, Puerto la Cruz, Venezuela.

Ashia, Nicole u. Armin Binder, 11.7. La Rochelle, Frankreich.

Atair, Bernd Müller und Familie, 29.8. Karmena, Kos, Griechenland.



TRANS-OCEAN-SERVICE
Positionsreport-online
siehe Website
www.trans-ocean.org
unter Standortmeldungen.

Standort-
meldungen der
„Trans-Ocean“
Hochseesegler

Stand: Oktober 2010
Monatlich im Internet unter:
www.Trans-ocean.org/standorte

Atair, Mia Ory und Dr. Wolfram Treptow, 8.6. Whangarei, Neuseeland.

Atlantis, Gisela und Walter Mittasch, 2.9. Borneo.

Azimut, Ursula und Dr. Eckhardt Westphal, 17.8. Essequibo River, Bartica, Guyana.

Balimara, Barbara Kienzler-Rausch u. Manfred Rausch, 29.8. Baiona, ab 31.8. Richtung Portugal.

Balu (CH), Regula Gurtner und Thomas Büchi, 9.9. Nazaré, Portugal.

Balu, Bodo Rufenach, 26.8. Spanien u. Marokko.

Baros, Wolfgang Barkemeyer, 31.8. Burgtiefe, Fehmarn.

Belena, Marlene Pöll und Benno Dielmann, 20.8. US-Ostküste / Maine / Mount Desert Island.

Belle Brise, Angela und Wilhelm Jansen, 21.8. Breskens, NL., Weltumsegelung beendet.

Betonia (CH), Silvia Widmer und Rolf Wey, 18.8. Sand Point, Alaska.

Bingo, Edith u. Hans-Joachim Krüger, 3.8. Marmaris, Türkei.

Blue Bie (CH), Philip Duss, 5.9. Muket Cove, Fiji.

Bomika, Lisa u. Charly Bohne, 10.7. Tobago, W.I.

Bonafide, Petra Siepmann u. Andreas Pongratz, 15.7. Athen, Griechenland.

Boomerang II, Juana Kunze u. Klaus Uecker, 8.8. Langkawi, Malaysia.

Buena Vista, Astrid Hirtz u. Bjoern Wolf, 14.9. Grenada, Karibik.

Butt, Marianne u. Manfred Kamann, 7.7. Bilbao, Nordspanien.

Caledonia, Jürgen Michallik, 28.7. Sal, Kap Verden.

Cape Kathryn (NL), Marcel van Duren, 28.6. Tortola, dann Atlantik.

Carioca (CH), Leslie u. Theo Küpfer, 29.7. Kalamata, Griechenland.

Cayenne (A), Sabine und Hannes Frühauf, 5.9. Newburyport, Boston, USA.

Cisa, Ursula u. Wolfgang Schneider, 21.7. St. Lucia, W.I.

Cocco, Inge und Fritz Schwegendiek, 31.8. Kusadasi, Türkei.

Columbus (A), Catherin u. Heimo Hofbauer, bis Nov. Grenada, W.I.

Con Anne (CH), Elisabeth Gadioli u. Fritz Gloor, 16.7. Gibraltar.

Contessa, Sieglinde u. Klaus Salie, b. a. W. Thailand-Malaysia.

Cosa Nostra, Migdaly u. Dr. Andreas Muszka, 6.6. Moorea, Franz. Polynesien.

Crisadee, Gudrun u. Hans Rubarth, 11.8. Chaguaramas, Trinidad, W.I.

Da sind wir, Ulla u. Joachim Michels, b.a.W. Savannah, Georgia, USA.

Dakini, Sampo Widmann und Roland Woltmann, 6.9. Puteri/Johor, Südchines. Meer.

Dakota, Peter Koch, 31.8. Nord Minerva Riff, Richtung Fiji.

Danilo, Natalie, Lilli, Anja, Lena u. Jürgen Hamann, 23.7. Mösteras, Schweden.

Delight (NL), Henri Teunissen und Mercè Rossell, 6.9. Porto, Portugal.

Delphin (A), Christiana Frahl und Erich Gruenbauer, bis Ende Dez. Marina Alwoplast, Valdivia, Chile.

Deneb, Margit u. Rainer Bode, August Richtung Karibik.

Destiny, Wolfgang Boorberg u. Crew, 3.6. b. a. W. Vava'u, Tonga.

Dharma Bum III, Holger Jacobsen mit Crew Liping und Aurora Ulani Jacobsen, 8.9. Asian Puket Marine & Dockyard, Phuket, Thailand.

Divine (NL), Gerda u. Anton de Poot, 29.7. Alanya bis Bodrum, Türkei.

Dolly-Dos, Dieter Rogge, 5.9. Isla Mujeres, Mexiko.

Donnerkiel III, Erika u. Friedrich Lücke, b.a.W. Empariabrava, Spanien.

Dorado, Ulrike Trog u. Lutz Wihsgott, 9.9. Portimao, Portugal.

Dreamtime (CH), Claudia Russi Fischer u. Jörg Fischer, 30.6. Franz. Polynesien.

Eiland, Imke Backenkoehler und Uli Politt, 25.8. Boston, USA.

Eiphh, Frank Becking, 28.8. Porto di Mahon, Menorca.

Elan, Dörte und Frank von dem Bottlenberg, 16.6. Cartagena, Kolumbien.

Elsa, Birgit und Rainer Venzke mit Chica, b. a. W. Curacao / NA.

Enki (CH), Dani Kopetschny u. Christoph Schüpp, 28.7. Gibraltar Richtung Balearen.

Enya, Rosi und Otwin Ohlig, 7.9. in Griechenland unterwegs, dann Türkei.

Esprit, Christian Enck, 26.8. Spitzbergen.

Europa, Manuel Rathai u. Crew, 1.8. Türkei.

Explorer, Hella Freigang u. Robert Jackson, 8.6. Trinidad, Weltumsegelung beendet.

Extasis, Andreas Stöger, 10.8. Egersund, Norwegen.

Felice, Cornelia und Wolfgang Gerber, 9.9. Mohammedia, Marokko.

Felix (A), Sonja und Alois Puchner, 18.8. Fiji.
Fiete, Kurt-Rüdiger Naujoks, 17.8. Noumea, Neukaledonien.
Finte, Eva und Hans Kolbeck, 27.8. Friday Harbour, San Juan Island, WA. USA.
Flamingo, Renate Busch u. Hanspeter von Allmen, 2.8. Stavoren, NL.
Fortuna, Rolf Versen, 18.6. Fort Lauderdale, USA..Freiheit, Katti Theisen, 14.8. Lelystad, NL, Weltumsegelung beendet.
Freydis, Dr. Heide u. Erich Wilts, b.a.W. Japan.
Frigga, Thomas Langer, 18.6. Horta, Faial.
Galileo (F), Kerstin Thulin u. Hans Rudolf Wyss, 11.6. Gran Canaria.
Gammel Dansker, Gisela u. Holger Büscher, bis Oktober Sydney, Australien.
Gelze, Anni u. Reinhard Winkler, 8.8. Aquileia, Italien.
Gemini (VI), Evelina u. Henry Reichmuth, 10.6. Cooks Bay, Moorea, Franz. Polyn.
Giovanita (CH), Anita und Hans Lips, 20.8. Marmarameer, Türkei.
Gitana, Sonja und Rüdiger Hoffmann, Okt. Lanzarote, G.C.
Gladys (NL), Dr. Andries Hugues, b.a.W. Niederlande.
Godewind, Jochen Warnke, 7.6. Cartagena de India, Kolumbien.
Golden Age (CH), Herbert Reiner, b.a.W. Whangarei, Neuseeland.
Golden Tilla (A), Ulrike Fischer u. Wolfgang Legenstein, bis Oktober Langkawi, Malaysia.
Good Fellow, Brigitte und Jürgen Breitenbach, August Gotland (S), Richtung Kiel.
Green Coral (CH), Rosmarie Gaberthüel und Peter Sidler, 24.8. Apia, Samoa.
Hacuna Matata, Bianca und Roland Krautz, 23.8. Ceute, Spanische Enclave, Afrika.
Halekai (USA), Nanca und Dr. Burger Zapf, 28.8. Bali, Indonesien.
Hash-Papi (CH), Helga und Hans Büchli, Oktober Port Napoleon, Camargue, Südfrankr.
Heimkehr VII, Marlene und Bert Frisch, 12.9. Newport Rhode Island, USA.
Helgoland, Helga u. Günter Brinkmann, 6.8. Mar Menor, Spanien.
Helios, Brigitte u. Olav Wedderer, 13.7. Darwin, AUS., ab 24.7. Richtung Indonesien.
Helios, Hanna u. Jürgen Barz, 12.7. La Gomera, Kanaren.
Hello World, Brit Gebhardt u. Axel Brill, 24.6. Vlissingen, NL nach Flensburg.
Hermann Heinrich, Frank Fox, 31.8. Portimao.
Hippopotamus, Judith und Sönke Roevers, 23.8. Cuxhaven.
Hug Maru, Gudrun u. Hans Ulrich Großheim, Juli Waterford, Irland.
Hui Buh, Karin Fehlau u. Robert Sprung, 1.7. Odessa, Ukraine.
laorana, Katharina Hennecke-Schneider u. Horst Schneider, b. a. W. Manoe Isl., Malta.

Ifalik (A), Franziska Feichter u. Karl Unterbrunner, 31.7. Rodney Bay, St. Lucia, W.I.
Immigrant Song, Birgit u. Thomas Dorn, 22.6. Saint Mandrier, Frankreich.
Indiana, Jan Wolf u. Thorsten Boehnke, 10.7. Porto Santo, dann Madeira.
Innoy, Karin Steinkamp u. Michael Marquardt, Ende Juli ab Hawaii nach Anacortes, Washington, USA.
Iron Lady, Michael Wnuk, 21.8. Brasilien.
Jacqueline, Carmen und Cornelius Hofmann, 8.9. Noumea, Neukaleonien.
Jamar (NL), Peter Müller, 13.9. Athen, Griechenland.
James McDust (VTU), Jacob Staubli, 1.9. Savu Savu, Vanua Levu, Fiji, ab 22.9. mit Crew Maggie Baumann, Eveline Gasser und Tanja Thaler.
Jeannette (CH), Christina u. Andreas Staub, b.a.W. San Blas, Panama.
John's Last (CH), Johannes Wild und Crew, Mitte Juni Azoren Richtung Mittelmeer.
Jojo III, Jürgen Wallenwein, 4.7. Straße von Bonifacio.
Jonathan Seagull (CH), Peter und Ronnie Maier, 1.9. Loftahammar, Schweden.
Josefine, Roland Mahler, 8.9. Les Sables.
Josi, Ingrid u. Jürgen Mohns, b. a. W. Sydney, Australien.
Jumbo, Dr. Wilfried Freiwald, b. a. W. Marathon, Florida und Bahamas.
Karedig, Jürgen Leicher, 16.7. Shetland Islands Richtung Norwegen.
Katmar, Dr. Anke Klar u. Dieter Dickmann, 22.7. Ensenada.
Kavanga (AUS), Silke u. Dr. Torsten Hartmann, b.a.W. Cygnet, Tasmanien.
Kia Ora, Hanne und Werner Hölzer, 5.9. bis Mitte Sept. Rio de Janeiro, Brasilien.
Kikimora, Irmhild u. Dieter Burgmann, b.a.W. Kiel.
Kira von Celle, Beate und Detlev Schmandt, 24.8. Yanuca Island, Budd Reef, Fiji.
Kjaloha (CH), Catherine Chevalley u. Jürg Gilomen, 26.6. Bocas del Toro, Panama.
Kleine Brise, Gertrud u. Klaus Link, bis Ende Juni Kreta, dann Marmaris, Türkei.
Kokomo, Petra u. Peter Schmieder, 3.6. Rio Chagres, Panama.
Kostat, Marian und Fred Nusman, 22.8. Marina di Stabia, Italien.
Kreusa, Dietrich Boerner, 7.7. Finnland, dann Mariehamn, Åland Inseln.
Kyllini, Gisela u. Georg Maul, bis September Porto Heli, Griechenland.
La Boheme, Heidi u. Udo Wagner, 8.7. La Coruna, Spanien.
Larifari, Dr. Adelbert Niemeyer u. Frau, 20.8. Toskanisches Archipel.
Latina`, Heidi und Dirk Wagner, 9.6. Sydney, AUS.
Lazy Lady, Ingrid und Gert Hoffmann, 26.8. Madeira.

Liberté, Paola und Thomas Helberger, 18.8. Porto San Giorgio, Italien.
Linger longer (CH), Gloria u. Willi Kurmis, Aug. Thailand/Malaysia.
Lisa Tipairua, Ursel u. Joachim Kempfert, 11.7. Chaguaramas Bay, Trinidad.
Lisbeth II, Brigitte und Georg Schubert, 31.8. Chipiona, Spanien.
Lollo, Irmgard Bremm u. Rosten Sude, 27.7. Guernsey.
Lovis, Bernhard Martin, 25.8. (37°05N08°15,2W), Albufeira, Portugal.
Lubini, Klaus Köhler, 19.7. St. Peter Port/Guernsey.
Lucie, Annick u. Michael Müller, bis Nov. Viti Levu, Fiji.
Ludus amoris, Maria u. Klaus Häussler, 18.8. ab Sitka Richtung Inside Passage.
Lumme (PAN), Ute Moeller-Haitz u. Wolfgang Haitz mit Bordhund Lucy, 9.9. Espiritu Santo, Panama.
Luna Blu (CH), Liliane u. Paul Aebbersold, 11.7. Las Palmas, G. C.
Mafi Mushkil, Martha u. Peter Urban, 10.7. Port El Kantaoui, Tunesien.
Makai (CH), Deanna und Sepp Manser, 8.9. Elafonisos, GR., Richtung Finike, Türkei.
Makani, Monika und Felix Seidel, 18.8. Odessa, Ukraine.
Maloo (A), Fritz Damerius, 30.6. Finike, Türkei.
Mana, Lauro Welter u. Patrick Moes, 15.7. Port Camargue, Frankreich.
Manana Dos, Angelika und Hermann Jütting, 19.9. Leixoes, Portugal.
Mango, Karen, Niklas u. Ilka Bierstedt, Peter Dürr, 3.8. Algarve, Portugal.
Maresa, "Nobby" Rolffing, b.a.W. Grenada, W.I.
Margret, Margret u. Gerhard Steinhauer, 6.8. Alanya, Türkei.
Mariposa, Dr. Michael Leppert, 17.7. Tuamotu, Franz. Polynesien.
Maskali, Heidrun u. Claus Burkhardt, 4.6. Grenada, W. I.
Melanie (CH), Anne und Juerg Aebi, Ende August Insel Meganisi, Ionisches Meer, GR.
Melmar (CH), Marc Audeoud, b. a. W. Port Napoleon, Frankreich.
Meltemi 1 (A), Hermann Zwerschina, 28.8. Horta Faial, Azoren.
Merger, Irene und Martin Erger, 9.6. Alghero, Sardinien.
Mingula, Annegret Wille u. Günter Johansson, Aug. Sao Sebastiao, Brasilien.
Mirmel, Melanie u. Michael Schröttke, bis Okt. Cartagena.
Moana, Jens-Uwe Haase, 9.7. Cairns, Richtung Salomonen.
Mohea (AUS), Kim Hyeyoung und Helmut Weiler, 22.8. Niue.
Momo, Barbara und Wolfgang Scheffner, 21.8. Spanish Waters, Curacao.

Momo-sailing (CH), Yvonne Vuille u. Bruno Wittwer, 22.7. San Francisco Bay, USA.

Moony, Denise und Wolfgang Sander, 18.8. Trinidad, W.I.

Morgane, Wilfried Richert mit Ute, Jannes u. Jennifer, b. a. W. Porto San Rocco, Muggia, I.

Moya, Wolfgang Böhme, b.a.W. Whangarei, Neuseeland.

Muggerl, Alev Kurtkaya u. Richard Rahm, Sept. Koto Kinabalu.

Mupfel, Paul Wirkus, 22.6. Grenada, W.I.

Muscat, Andrea Perrot u. Hans-Gorg Brokmann, 22.7. Morro Jable, Fuerteventura, Spanien.

Nadine, Ilse und Uli Hering, 11.7. El Ferrol, in der Nähe von La Coruna, Nordspanien.

Namib, Hildegard und Heinrich Laufen, 9.9. Marina Rubicón, Lanzarote.

Na-nu-i, Georg Korfmacher, 1.9. ab Cherbourg, F., Richtung La Rochelle.

Nausikaa (CH), Dr. Roland Sauter, 15.5. Antigua.

Nele, Evamaria u. Horst Bressel, 12.6. Trinidad, W. I.

Nije Faam (NL), Marietta van Bakel und Paul Kamstra, 26.8. Maupiti, Franz. Polynesien.

Nikaia, Germar Büles, 11.7. Marmaris, Türkei.

Nordlicht, Gertraud und Hartmut Borchardt, 22.8. El Rompido, Algarve, Spanien.

Nordlicht, Gisela u. Prof. Dr. Jörg Ziegenspeck, 9.8. Skagen, Dänemark.

Nuku'alofa, Renate u. Helmut Burbach, Juli bis März 2011 Sydney, Australien.

Nurhani, Uta und Harald Pob, 10.7. Panama City.

Odin, Karin u. Dietrich Nolte, 3.8. Kos, Griechenland.

Odin, Ute Schmidt u. Bertel Bühring, 5.8. Kuna Yala, Panama.

Ole Pinelle, Hannelore u. Franz Harder, 4.8. Trionia, Griechenland.

Onyx (NL), Henny Op de Weegh, 8.6. Trizonia Island, Golf v. Korinth.

Orexis, Bernd Grossmann, 13.7. Chaguaramas, Trinidad, W. I.

Orfos (A), Irene und Adi Jaks, b. a. W. Neukaledonien.

Otarie (CH), Christine Sidler, 13.6. Cesme, Türkei.

Pacific Blue (NL), Paula van der Horst und Peter Visser, 11.7. La Punta, Callao, Peru.

Padma, Michael Kurz, 20.7. Rabat, Marokko Richtung Kanaren.

Pagan, Reinhard Schmitz u. Crew, 11.8. Nordaustland, rund Spitzbergen und zurück.

Pamela, Andrea Stroeh und Norbert Richter, 29.8. Union Island, Karibik.

Paulinchen, Hinnerk Weiler, 23.8. New York, USA.

Pegasus, Claudia u. Harald Petermann, b.a.W. Türkei.

Petite Fleur (CH), Caroline Egloff und Urs Klopfenstein, 7.6 Martinique, Richtung Grenada.

Polaris, Martina und Michael Haferkamp, 13.8. Upernavik, Grönland.

Prima, Dr. Otto Schlotthauer, b. a. W. Emmerich (Segelpause).

Rapa-Nui (A), Elly u. Manfred Hamminger, Juli bis Dez. Lanzarote, Kanaren.

Renahara, Renate Christ u. Hartmut Müller, 27.7. Whangarei, Neuseeland.

Renos (CH), Erica und Rolf Rütli, 6.9. Chios, Griechenland.

Resolute, Barbara Köberle, Hans-Rolf Rauert und Frank Rawe, 2.9. Porto Santo, Madeira.

Rosita, Rosita u. Hans-Dieter Matthe, 5.8. Siracusa, Italien.

Sagitta (A), Gerlinde Obermoser u. Erwin Petz, 12.9. Tobago Anse Bateau.

Sailaway, Anne und Werner Overhaus, 13.8. Spanish Water, Curacao, NA.

Samantha-Nova, Maria Teresa u. "Yogi" Pehlgrimm, 25.7. Kuna Yala, San Blas.

Samara (GB), Sandra, Marvin u. Ralf Koklar, Aug. Kroatien.

Samira, Ingeborg u. Dierk Ott, b.a.W. Algarve.

Samuri (GB), Evelyne und Christian Nigg, 23.8. Charlottetown, PEI Canada.

Santina (A), Uschi u. Norbert Frei, 21.7. Grenada, Winward Islands.

Sappho, Kirsten Dorn-Weitzel und Joachim Weitzel, bis Okt. Langkawi, Malaysia.

Sausalito, Nils Voss, b.a.W. Brindisi, Italien.

Schiwa, Manfred Hannemann, 29.6. Curacao, NA.

Schmakkes, Hans Rothenberg, ab Nov. Kanaren.

Schnorki, Rolf König, 15.6. Korfu, dann Ionisches Meer.

Schüssel, Christine Ohle u. Herbert Graßhoff, 23.7. Plymouth, England.

Seabird of Chichester, Tefik Berkan Saya, ab Okt. Marmaris, Türkei.

Seawitch, Anke und Michael Hafemann, ab Okt. Navarrese, Sardinien.

Senta, Annette Knipp u. Wilfried Schmidt, 13.9. Delaware Bay, Richtung New York.

September (A), Gabriele Drucker u. Johann Raith, 2.8. Indonesien-Timor/Kupang.

Serenade (CH), Edith und Beat Kueng, 6.9. Pula, Kroatien, Weltumsegelung beendet.

Shiva (CH), Lilian und Rudy Zeller, 11.9. Finike, Türkei.

Sigal (GB), Karl-Ulrich Ansorg, 1.7. La Coruna, Spanien.

Silbermöwe, Anja u. Jürgen Michalzik, b. a. W. Ostsee.

Simone, Ingrid u. Klaus Goerke, 1.8. Kusadasi, Türkei.

Single Malt (CH), Almuth Otterstedt u. Eduard Keck, Aug. Dzaoudzi, Ile Pamanzi, Mayotte.

Sleipnir2 (A), Evi Strahser u. Wolfgang Wirtl, 14.6. Kielwasser vor Otranto gekreuzt, Weltumsegelung beendet.

So Long (GB), Susanne Huber-Curphey, 22.8. Half Moon Bay, San Francisco, USA.

Solarwave, Heike Patzelt u. Michael Köhler, 25.7. Sulina, Rumänien/Schwarzes Meer.

Soleil II, Heidi und Klaus Lange, 18.8. Maine, USA.

Son of the Sun, Kerry Boe und Franz Kroepfen, 31.8. Bali Marina, Benoa Harbour, Indonesien.

Sonnenschein, Ingrid u. Dr. Timm Pfeiffer, 7.6. Cuxhaven, dann Richtung Bergen, Norwegen.

Sophie, Drs. Sophie u. Harald Ertl, 14.9. Washington DC, USA.

Sparrow, Silke und Pete Riekeit, 5.9. Mindelo, Kap Verde.

Spica, Lars, Marlene, Till und Luise Winkelmann, 15.8. Darwin, AUS.

Spirit of Freedom, Ursula Markiewicz u. Eric Lauter, b.a.W. Ägypten Mittelmeerküste.

Spökenkieker, Angelika und Stefan Gerke, Überwinterung in Praia da Vitoria, Terceira, Azoren.

Stella Maris, Ingeborg Voss u. Wolfgang Dinse, 20.9. Girne Richtung Marmaris, Türkei.

Sternchen, Manuela u. Georg Echlter, 23.6. Tahiti.

Sturmvogel, Sabine u. Gerd Schlierbach, 14.6.: 42°04'N 980°W / 009°32'33"N, Italien.

SuAn, Gabriele und Lutz Pestel, 5.9. Annapolis, USA.

Subeki, Sybille u. Christian Uehr, 27.7. Sardinien/Italien.

Symi, Renate u. Dieter Heller, b.a.W. Sydney, Australien.

Taniwani, Harald Sammer, 15.8. Vilagarcia, Galizien.

Tanja (CH), Helen Sutter u. Hansjörg Brauchli, 12.9. Block Island RI, USA.

Tanoa, Michael Herbst, 3.9. Southport, Qld. Australien.

Taras, Torsten Gräser mit Crew Katrin und Julius, 11.7. Fort William, Schottland.

Taurus (A), Barabara und Christoph Einspieler, 4.9. Rio de Janeiro, Brasilien.

Terra (CH), Beat Mayer, 3.7. Port St. Louis, Rhone, Frankreich.

THO chica verde, Friederike und Timm Garde, 11.6. Astrous/Argolischer Golf. Griechenland.

Thule, Ursula und Rainer Woehl, 30.8. Cooks Bay, Moorea.

Tilt 'n Hilton (A), Hans Vasulka, 22.8. La Gomera, Kanaren, Spanien.

TiTaRo, Rosmarie Gumpff-Silbermann u. Theo Gumpff, bis Dez. Rio Dulce, Guatemala.

Tonga, Monika Lührs und Gerd Schulz, 26.8. Hamburg, Reise beendet.

Touch Wood, Sandra Klösger, Michael Rinas mit Smilla und Quinn, 13.9. Balearen, Spanien.

Tralafiti, Christel und Frank Höppner, 27.8. Lagos, P., 1.10. Mogan, Gran Canaria.

Tramp III, Jutta u. Michael Bartels, 19.6. nach Donaufahrt in Constanta, Rumänien.

Tramp, Anke u. Günther Rombach, 29.7. Bora Bora.

Traumjäger, Bernd Murke, 5.9. zurück i. Kiel.

Trudel, Jörg Barczynski, 26.6. Calais, F., dann Richtung Mittelmeer.

Ulani (CH), Sandra u. Philippe Ochsenbein, 26.7. Mallorca.

Ultima (CH), Margrit u. Kurt Kunz, b.a.W. Marina Rubicon, Lanarote, G.C.

Ultima, Sandra Wulf und Timo Holländer, 30.8. Petersburg, Alaska, USA.

Unisono, Corinna und Peter Meyer, 2.9. Solomons Island, Maryland, USA.

Varuna, Claudia u. Sigmar Solbach, b.a.W. Kusadasi, Türkei.

Venice Lion, Dr. Jenny u. Robert Lohse, 18.6. Cuxhaven, ab Juli Richtung Portugal.

Venus, Gisela und Dr. Uwe Roske, 9.7. bis Ende Nov. Port St. David's, Grenada.

Vera, Britta u. Prof. Michael Adlkofer, b. a. W. Marmaris, Türkei.

Verena III, Alfred Bauer mit Steffie, Kilian u. Isabell Schneider, b. a. W. Kemer, Türkei.

Virus (A), Christine u. Helmuth Faller, b.a.W. Ugljan, Kroatien.

Viva II, Kurt Oesterwalbesloh, Sandra u. Lothar Kroner, 26.8. Santander, Spanien.

Vonnie-T, Heike und Wolfgang Westerhold, 16.8. San Blas Inseln, Panama.

Wanderer 2, Barbara Wolff und Dr. Reinhard Eckhorn, 20.6. Chaguaramas, Trinidad.

Wasa, Helga und Rolf Wemmer, 4.6. Alcoudim, Portugal.

Witchcraft (NL), Ellen Vrouwe-Post u. Dr. Jan Vrouwe, bis Ende 2010 Kapstadt, dann Richtung Süd-Amerika.

Wombat (CH), Marianne u. Hanspeter Nagel, zurück in CH, Boot b. a. W. Grenada.

Xenia II, Martin Schiller, 21.8. Schweden.

Zeezwaluw (NL), Ineke und Riens Elswijk, 3.6. Gibraltar.

Zukunft IV, Skipper und Crew, Juli/August Sommerreise - schwedische Westschären u. Oslo, norwegische Südküste.

Zwöi (CH), Heidi Feller und René Hollermayer, 20.8. Barcelona, Spanien.

Segeln bis zur völligen Erschöpfung

Norbert Plambeck und seine 19-köpfige Crew gewannen Langstreckenregatta auf der Ostsee

Segeln auf der „Hexe“ ist Schwerstarbeit. Auch bei der jüngst beendeten Langstreckenregatta des ASV Kiel über 500 Seemeilen hat die Crew bis zur völligen Erschöpfung gearbeitet. Der Einsatz hat sich aber auch gelohnt.

Belohnt wurden die Regattasegler aus Cuxhaven mit dem ersten Platz sowohl nach berechneter als auch in gesegelter Zeit in der

Gruppe 1. Genau zwei Tage, 21 Stunden und 45 Minuten benötigte die Mannschaft um den Cuxhavener Unternehmer Norbert Plambeck für die 500 Seemeilen lange Regattastrecke. Die führte von Kiel rund Bornholm, dann hoch in den Norden rund um die Insel Anholt und wieder zurück nach Kiel.

Plambeck: „Es war eine anspruchsvolle Wettfahrt mit Winden über 40 Knoten, Flau-

ten, Gewitter, Starkregen, schlechter Sicht in stark befahrenen See- und Verkehrstrennungsgebieten. Um ja keine Probleme mit der Berufsschiffahrt zu bekommen, haben wir sehr viel mit den Großschiffen kommuniziert. Und es war erstaunlich, wie groß die Hilfsbereitschaft war. Von ‚o.k., dann ändern wir unseren Kurs um 20 Grad‘ bis ‚o.k. wir stoppen etwas auf, fahrt durch‘ war alles drin. Allein die Ankündigung: ‚Hier Hexe, ein Segelboot in einer Regatta, wir haben Sie auf dem Schirm und das Schiff im Griff, auch wenn das nicht immer so aussehen mag‘ kam gut an. Es war eine wichtige Erfahrung, Berufsschiffahrt aktiv anzusprechen. Das ist offenbar der richtige Weg.“

Der Skipper weiter: „Wir waren mit 19 Crewmitgliedern fast drei Tage rund um die Uhr stark gefordert. Während der Regatta wurden von der Crew 70 Segelwechseln vollzogen. Dabei mussten Segel mit einem Gewicht von 100 und 200 Kilogramm bewegt werden.“ Die „Hexe“ war die größte Yacht im Teilnehmerfeld. Erwartungsgemäß war sie auch als erste im Ziel.

Der Abstand zu den „Verfolgern“ war sehr groß, betrug in der Gruppe 1 fast einen ganzen Tag. Es folgen „Needles and Pins“ (eine J 125) mit Steuermann Niels Munker in der Gruppe 2. Das ist auch einer Segler mit Cuxhavener Wurzeln. Diese Yacht gewann das Rennen in der Gruppe 2 der kleineren Schiffe. In der Gruppe 1 gewann die „Hexe“ vor der „Bank von Bremen“ und der „Aquis Granus IV“, der „Haspa Hamburg“ und der „Walross IV“. (tas)



Crew auf der „Hexe“




Größtmöglicher Spaßfaktor
bestmögliche Technik!

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



Top-Angebote

Windgenerator Air Breeze	893,69 €
Flexibles Solarmodul SM 120, 34 Wp	349,90 €
Alurahmen Solarmodul 50 Watt	190,40 €
Flüsterflügel für AirX, Air Marine	204,99 €

LUST AUF LANGFAHRT??

Mirage 37



Engl. Werftbau, Bj. 75, 11,30 x 3,50 x 1,80 m, Centercockpit, sicheres Fahrtenschiff mit großer Achterkabine, 4-Zylinder-Ford-Motor, 50 PS - überholt -, hydraulische Selbststeueranlage; Furlex, Solar, Treatmasterbelag; Maststufen; sehr gepflegt (Hallenwinterlager); Liegeplatz Maasholm (2010 bezahlt).

59.900,- Euro.

Tel. 01 71- 527 1268

**Hier könnte
Ihre Anzeige
stehen:**

Kontakt: Klaus Kieper
Tel. (04721) 393088
Fax (04721) 393089

Herausgeber

Trans-Ocean
Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

Anzeigenleitung

Klaus Kieper
John-Brinckman-Weg 22
D-27474 Cuxhaven
Tel.: 04721/393088
Fax: 04721/393089
E-Mail: K.Kieper@t-online.de

Erscheinungsweise

4x jährlich, Januar, April, Juli, Oktober

Anzeigenschluss

Jeweils am 1. 12., 1. 3., 1. 6., 1. 9.

Druckverfahren

Offset, Grundschrift 8 Punkt, 60er Raster

Druckunterlagen

Lithos, Kunstdruckabzüge, Fotos; Anfertigung von Druckunterlagen in der Größe 1:1 für Schwarzweiß-Anzeigen ist kostenlos.

TO-Geschäftsstelle

Bahnhofstraße 6-8, D-27472 Cuxhaven
Tel: 04721/51800, Tel.: 04721/426510
Fax: 04721/51874
Postfach 728, D-27457 Cuxhaven

Internet

<http://www.trans-ocean.org>

GLACER 44

Werft Sandmeier



EW 1998, L 13,42 m, B 4,00 m, Tg. 1,90 m, Aluminium Slup Rundspanner, Teakausbau, Mast: Fa. Gross. LP: Norddeutshl., VB € 245.000,-. Evtl. Inzahlungnahme Ihres Schiffes ist möglich.

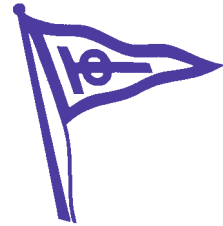
E-Mail: ursusweiss@web.de
Tel. 0049/040/4916762 oder
0172- 4221214

Sparkman & Stephens Alpa 11,50



Rumpf wie Swan 37. B. 3,20 m, Tg. 1,83, Bj. 1976. 2007 aufwändig überholt und für BW ausgerüstet inkl. komplett neuer Elektrik. Sehr gutes Teakdeck. Volvo MD 2030, ARC-Teilnahme 2007. FP 49.000 €.

**Telefon 0177/4493145 oder
0177/ 3268292**



Bestellung von TO-Artikeln

Bestellung an:
TO-Geschäftsstelle, Postfach 728,
D-27456 Cuxhaven

TO-Poloshirt für Damen navyblau, rot, weiß S, M, L	NEU € 20,00
TO-Poloshirt für Herren weiß, gelb, rot navyblau S, M, L, XL, XXL	€ 20,00
Sweatshirt für Damen (schwere Qualität) navyblau, rot S, M, L	NEU € 56,00
Sweatshirt für Herren (schwere Qualität) navyblau, rot M, L, XL	NEU € 56,00
Basecap schwarz Metallverschluss weitenverstellbar	NEU € 10,00
TO-Halstuch 80 x 80 (reine Seide)	€ 35,00
TO-Tischstander 15 x 25 mit Holzständer zzgl. Versand in Deutschland/Europa Übersee	€ 10,00 € 4,00 € 8,00
TO-Stander ca. 25 x 75	€ 15,00
TO-Stander ca. 35 x 95	€ 17,50
TO-Stander 80 x 190	€ 48,00
TO-Anstecknadel	€ 3,50
TO-Ansteckbroche	€ 3,50
TO-Krawatte	€ 15,00
TO-Clubjackenabzeichen	€ 10,00
TO-Mützenabzeichen	€ 8,00
TO-PVC-Autoaufkleber	€ -,50
TO-PVC-Aufkleber (lang)	€ 1,50

(TO-Stander werden nur an Inhaber eines gültigen TO-Standerscheins ausgegeben.)

TO-Standerschein € 15,00
(Anträge an »Trans-Ocean«
Postfach 728, D-27456 Cuxhaven)

Auch Bestellung im Internet:
www.Trans-ocean.org/shop

Für das besondere Revier



Schöne, außergewöhnlich solide und wohnliche Stahlketch, Lúa 14,60 m mit Pött u. Pann wegen Aufgabe des Segelsports zu verkaufen.

Ausgerüstet für Langfahrt, speziell Einhand. Gemäßigter Langkieler, Ruder mit Skeg, Rumpf innen und außen gesandstrahlt. Innen 4 x Teerepoxi und 8 cm 2K Schaum als Isolierung. Rumpfenster 35 mm dick in thermoplenbauweise. Kein Schwitzwasser. Bug in 8mm Stärke gewalzt mit Längsträger 100 x 10 mm Querschnitt. 3 wasserdicht verschweißte Querschotten, 1 Längsschott.

Schauen Sie mal rein: www.segelyacht-pinta.de
VB € 150.000,-. Tel. +49 (0)170 5232050
Eigner steht für eine Übergangszeit zur Eingewöhnung zur Verfügung.

Najad 360



Bj. 91, 10,75 x 3,40 x 1,75, umfangreiche Langfahrtausrüstung, liegt segelklar in Südfrankreich,
VB 99.000 €.

Anfragen: sy.daddeldu@web.de /
0176-22360189

SEEWASSERRENTSALZUNG

Anlagen von 30 bis 240 Liter pro Std.
ab 3.390 Euro incl. MwSt.

Infos: Tel. 0151 509 33 262
Kostenloser Rückruf national
oder www.aquatec-watermaker.de

AQUA Tec

JM-YACHTTECHNIK

Inh. Joachim Matz
Trakehner Kehre
22175 Hamburg
info@aquatec-watermaker.de