

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

**Rolling Home
über den Atlantik
und
Einladung zur
JHV**





Im Vorteil mit der PREUSS Auslandsreise-Krankenversicherung

Ein Produkt der HanseMercur

+ Niedrige Prämien

Im BASIC-Tarif zahlen Erwachsene bis 65 Jahre 57,- € mtl., Kinder 37,- € mtl.

+ Im BASIC-Tarif gibt es keine Wartezeiten

+ Weltweiter Versicherungsschutz

inkl. USA und Kanada - ohne Aufpreis

+ Mitversicherung von Heimataufenthalten

bis zu 6 Wochen je Versicherungsjahr

+ Keine Gesundheitsprüfung

vor Vertragsabschluss

+ Überzeugend bis ins Detail

www.preuss-yachtversicherungen.de

PREUSS BASIC-Tarif deckt alle wichtigen Risiken ab wie:

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

und vieles mehr...

PREUSS PROFI-Tarif bietet umfangreiche Zusatzleistungen

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

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

und vieles mehr...

JUST TO BE SAFE

PREUSS
YACHTVERSICHERUNGEN

EDITORIAL



Liebe Mitglieder,

wenn das Foto des stellvertretenden Vorsitzenden das Editorial des Magazins eröffnet, bedeutet das leider meist nichts Gutes. Im vergangenen Jahr war unter diesem Vorzeichen zu berichten, dass unser damaliger Vorsitzender Martin Birkhoff sich einer schweren Operation unterziehen musste und deshalb ausfiel.

Jetzt muss ich mitteilen, dass wir aktuell überhaupt keinen ersten Vorsitzenden mehr haben. Wie online berichtet, hat Peter Wiedekamm aus persönlichen Gründen am 15.09.2020 seinen Rücktritt erklärt.

Als ehrenamtliches Gremium, dessen Mitglieder beruflich voll eingebunden sind, musste der Vorstand erst einmal die Position bestimmen und den Kurs für die nächsten Tage abstecken. Dazu gehörte auch, die Arbeitsaufgaben interimsmäßig zu verteilen. Und es galt unsere Mitglieder und die Öffentlichkeit rasch zu informieren, bevor Spekulationen die Runde machen konnten. Dabei hat sich wieder einmal gezeigt, wie stark das TO-Netzwerk nicht nur mit herausragenden und erfahrenen Seglerinnen und Seglern besetzt ist, sondern dass wir auch auf Fachleute aller Art zurückgreifen können. In diesem Zusammenhang möchte ich den ausdrücklichen Dank des Vorstands an Peter Höbel richten, der uns als Experte für Krisenkommunikation spontan bei den Veröffentlichungen unterstützt hat.

Wie gesagt: Peter Wiedekamm hat seine Entscheidung auf „persönliche Gründe“ beschränkt und aus Sicht des restlichen Vorstands gibt es deshalb auch nichts weiter zu kommentieren. Peter hat sein Vorstandsamt mit sehr hohem Engagement und mit äußerster Korrektheit wahrgenommen. Deutlich geworden ist dabei auch der hohe Arbeitsumfang, der erforderlich ist, um diesen Verein zu leiten. Insofern war Peter als Vorsitzender für uns ein Glücksfall, weil er aus seiner unternehmerischen Tätigkeit viel Erfahrung einbringen konnte und praktisch keine weiteren beruflichen Verpflichtungen hatte. Für die Vorstandsarbeit und die begonnene Modernisierung der Strukturen des Vereins ist das Ende seiner Tätigkeit zwar bedauerlich, aber der Verein befindet sich in einem sicheren Fahrwasser und der gesamte übrige Vorstand bleibt an Bord und setzt seine Arbeit fort.

Als Sofort-Reaktion hat der Vorstand den bereits begonnenen Druck des Magazins gestoppt, um die darin enthaltene Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung 2020 anzupassen. Sie war um den Punkt „Neuwahl des Vorsitzenden“ zu ergänzen und hätte ansonsten kostenintensiv sämtlichen Mitgliedern per Brief zugeschickt werden müssen.

Außerdem gibt es diesmal ausnahmsweise zwei Editorials. Das gedruckte Magazin wird noch mit dem schon produzierten Text des nun „alten“ Vorsitzenden eingeleitet, denn weitere Änderungen am Heft wollten wir weder unserem Druckteam noch dem Verein aus Kostengründen zumuten. Weil jedoch ein so wichtiges Thema trotzdem so aktuell wie möglich kommuniziert werden sollte, findet sich das neue Editorial nur in der online Ausgabe unseres Magazins.

Der Vorstand wird sich nun um Kandidat*innen bemühen und freut sich auf Anregungen aus dem Verein. Mitglieder, die sich für ein Vorstandsamt berufen fühlen, können sich bei uns melden und selbstverständlich auch noch bis zur kommenden Jahreshauptversammlung ihre Kandidatur erklären. Das Gendersternchen ist übrigens nicht nur aus formalen Gründen sehr ernst gemeint, denn wir sind überzeugt, dass unter den vielen herausragenden Seglerinnen in unseren Reihen genug Frauen sind, die einen großen Verein erfolgreich managen können.

Der Kapitän hat die Brücke verlassen, der Steuermann hat vorläufig (!) übernommen, die Reise des TO geht weiter.

Egon Lutomsky
stellvertretender Vorsitzender

INHALT

ATLANTIK

- Familienausflug in die Arktis Seite 4
- I want to be a part of it Seite 10
- Sehnsuchtsort in den Bermudas Seite 12

Pazifik

- Ein Sommer in Alaska Seite 18

ALLGEMEIN

- Was tun bei Angst und Panik Seite 22
- Kleine Freundschaftsgeschenke Seite 28
- Aus dem Bücherschapp Seite 30

REGATTA

- Vendee Globe Seite 33
- Mini-Segler im Corona-Jahr Seite 36

TECHNIK

- ESD - tödliche Spezialität Seite 37

VEREIN - Rolling Home

- Planänderung - auf nach Europa Seite 40
- Karibik - immer auf und ab Seite 45
- Was passiert eigentlich im Sturm? Seite 47
- Erst ein Klopfen, dann das Aus Seite 48
- Platz für den Dank Seite 50
- Vielen Dank ans RH-Team Seite 53

VEREIN

- Was segelt der TO? Seite 55
- Neues von den Stützpunkten Seite 57
- TO-Vorstand Seite 57
- Berichte aus dem Vorstand Seite 58
- Einladung zur JHV Seite 59
- Neue Mitglieder Seite 60
- Wir trauern um Seite 60
- TO-Treffpunkte Seite 61

Zum Titelfoto:

Eisbeobachtung auf der SY Samai in der Antarktis, Foto: Michael Gramse



Landausflug durchs Eis - Samuel und Maila auf Eisbeobachtungsposten während ihrer Dinghytour durch die Bucht Paradise Harbour.

Familienausflug in die Antarktis

Im Frühjahr 2008, unser Sohn Samuel war gerade geboren, ging ein Traum in Erfüllung. Ich war in der Antarktis. Kojencharter auf der Sarah W. Vorwerk mit Skipper Henk. Zugleich wurde ein neuer Traum geboren. Ich wollte wiederkommen, mit der eigenen Familie auf einem eigenen Segelboot. Zwölf Jahre später, im Frühjahr 2020 sitze ich nun an Deck unserer SY Samai und schaue über die Bucht von Ushuaia zu der vor Anker liegenden Sarah W. Vorwerk. Ja, ich bin tatsächlich wieder hier.

Viel ist in der Zwischenzeit passiert. Samuels Schwester Maila wurde geboren, wir lernten Segeln, kauften ein Boot, lernten es in der Ostsee kennen und sind vor einem guten halben Jahr zu



Samai auf dem Weg durch den Neumayer-Channel im Palmer-Archipel.

einer auf drei Jahre angelegten Weltumseglung aufgebrochen, die uns nun an das Ende von Südamerika geführt hat. Die für einen Besuch der Antarktis notwendige Genehmigung des Umweltbundesamtes liegt vor, die *Samai* ist ausgerüstet, vorbereitet und verproviantiert. Nun müssen wir nur noch durch eine der berühmtesten Gegenden der Weltmeere, der Drake-Passage.

Mitten im Südsommer geht es am 1. Februar 2020 los. Die Vorhersage für die nächsten Tage ist vergleichsweise ruhig. In der Tat segeln wir mit gerefftem Groß und kleiner Kutterfock bei kaum mehr als 30 Knoten hoch am Wind durch die Nacht. Doch beständig ist hier wenig. Während der Überfahrt geht die Windrichtung tatsächlich fast zweimal komplett um die Kompassrose. Immer wieder begleitet von Delfinen, Albatrossen und Cape Petrels erreichen wir nach knapp fünf Tagen Deception Island.

Ankunft in Deception Island

Die Einfahrt in den Krater beeindruckt. Deception Island ist ein mehrere Meilen großer, aktiver Vulkan mit langer, teils dunkler Geschichte. 1967 und 1970 gab es die letzten größeren Vulkanausbrüche, denen auch zwei Forschungsstationen zum Opfer fielen. An einigen Stränden tritt heute noch heißes Wasser hervor, das Hartgesottene gerne zu einem Bad nutzen. Auf der *Samai* finden sich jedoch keine Freiwilligen. Uns steckt beim ersten Landgang in der Antarktis noch die letzte Nacht in den Knochen, in der auflandige Böen über 50 Knoten in Kombination mit einem alles andere als guten Ankergrund für wenig Ruhe sorgten. Umso mehr genießen wir nun sonnenbeschienen den grandiosen Ausblick.

Von 1911 bis 1931 wurde in der Whalers Bay die südlichste Trankocherei der Welt betrieben. Wale wurden nicht zu Dutzenden, sondern Tausenden hergebracht, nur um sie ihrer Fettschicht zu berauben. Ihre Kadaver trieben überall umher. Heute zeugen Reste der Maschinen, Öfen und Tanks, einige zerfallende Häuser, sowie nicht zuletzt auch Walknochen von dieser Zeit. Gerade bei unserer Kleinsten sorgt das für verständnislose, traurige Blicke. Nur gut, dass die am Strand liegenden Pelzrobben sowie auch

ein Plausch mit der inzwischen eingetroffenen *Sarah W. Vorwerk* für Ablenkung sorgen.

Durch die Nacht

Eigentlich sollte man Nachtschläge in der Antarktis tunlichst vermeiden. Das Problem dabei sind nicht einmal die auf dem Radar recht gut erkennbaren Eisberge, sondern die im Dunkeln kaum auszumachenden kleineren Growler und Schollen. Doch bis Enterprise Island sind es gut 100 Seemeilen, gut geschützte Zwischenstopps sind rar gesät, eine Ankunft bei Tageslicht dagegen Pflicht. Also machen wir es wie die meisten Segler hier und wagen es. Wenigstens sorgt der fehlende Wind für eine glatte See, auf der zu meinem eigenen Erstaunen selbst im Dunkeln kleinere Eisbrocken relativ gut mit dem Fernglas auszumachen sind. Doch der unbestrittene Höhepunkt dieser Nacht deutet sich akustisch an: ein Schnaufen direkt neben dem Cockpit... Schwertwale! Dieses Wort neben dem schlafenden Samuel erwähnt reicht dann auch aus, den Sohn in Windeseile an Deck zu locken, wo er mit mir (leicht zitternd) vier dieser seltenen Besucher beobachtet. Unvergesslich!

Eine Marina im Eis

Im Jahr 1916 havarierte ein Walfänger bei Enterprise Island. Heute ist das von einigen Antarktisseeschwalben lautstark bewohnte Wrack der *Governoren* die beste Marina weit und breit. Hier muss man sogar damit rechnen, im Päckchen zu liegen. Der Empfang ist leider wenig freundlich. Das kleine Kreuzfahrtschiff *Scenic Eclipse* fühlt sich in ihrer ersten Saison hier unten dazu berufen, im Namen der „International Association of Antarctica Tour Operators“ (IAATO) quasi als Eigentümer der Antarktis aufzutreten. Man fordert uns dazu auf, solange fernzubleiben, bis ihre „Operations“ beendet seien. Während wir trotzdem an der *Governoren* längsseits gehen, kommen gleich zwei Zodiacs vorbei und informieren unter anderem darüber, dass der Liegeplatz am Wrack für uns nicht sicher sei. Dass ihre eigene Touristenbespaßung Kajakbesuche in, sowie Tauchgänge an eben diesem auch so unsicheren Wrack beinhaltet, wird dabei geflissentlich ignoriert. Glücklicherweise bleibt es der einzige Kreuzfahrer, der sich dermaßen produzieren muss.

Irgendwann haben wir zusammen mit zwischenzeitlich drei wei-



Durchfahrt gesucht und dann doch in der eisigen Sackgasse gelandet.

teren Segelbooten die Inseln für uns alleine. Mit dem Dinghy geht es vorbei an Eis und Pelzrobben zu einem kleinen Hügel. Kurzer Aufstieg, schöner Ausblick, rasante Rutschpartie nach unten. Man sollte halt nur rechtzeitig bremsen. Die Kinder bekommen nicht genug davon. Wieder an Bord gönnen sich die Eltern dann einen guten Whisky auf frisch eingesammeltem „Knistereis“. Ein wahrlich exklusiver Genuss. Schon aus einiger Entfernung hört man hin und wieder erstaunlich laute Eisstücke im Wasser treiben. Verantwortlich für das Knistern sind kleine, sich öffnende Luftblasen, über deren Alter man nur spekulieren kann. Das gibt es (fast) nur hier.

Endlich „Pinguine satt“

Auf Cuverville findet man die größte Kolonie von Eselspinguinen der Antarktischen Halbinsel. Und das riecht man schon von weitem. Man erinnere sich an die leichten Duftaromen in der Nähe der Pinguinbereiche im heimischen Zoo und multipliziere dieses



Die Optik stimmt für das perfekte Antarktisfoto mit Pinguinen, Fels, Eis, Sonnenschein und natürlich dem passenden Schiff vor Anker: Pleneau Island.



Nur weg vom Bug - Samuel beim „Eisschubsen“ vor Melchior Island.

mit einer beliebigen Zahl größer 100 ..., dann bekommt man ansatzweise eine Vorstellung davon, wie sehr solche Kolonien zum Himmel und über das Wasser stinken können. Nicht ganz unschuldig sind daran natürlich auch die Jungtiere, die mit ihren Flauschefedern noch nicht ins Wasser können. Nicht zuletzt bilden auch ihre Überbleibsel die Grundlage des in weiten Teilen rötlich-schlammigen von weißlichen Bahnen durchzogenen Bodens. Auf ausgedehnten Landgängen erkunden wir vorsichtig die Kolonie. Nicht nur die Kinder sind begeistert. Endlich „Pinguine satt“... ja, wir sind offensichtlich in der Antarktis!

Bei der Weiterfahrt bekommen wir es das erste Mal so richtig mit Eis zu tun. Schon von weitem präsentiert sich die enge südliche-



Großes Pinguin-Empfangskomitee in der Bucht Paradise Harbour.

Durchfahrt des Errera Channel weiß und gut mit Eisbergen und Eisschollen gefüllt. Doch heute lernen wir eine weitere Lektion. Mag das Wasser aus der Entfernung auch weiß erscheinen, so ist da doch ganz oft noch ausreichend Platz, um mit dem Boot hindurch zu kommen. Trotzdem lassen sich Eisberührungen natürlich nicht ganz vermeiden. Erstmals hören wir dieses markante Geräusch von schabendem Eis an Aluminium. Schnell verstehen wir, warum hier segelnde Boote keine Probleme mit dem Bewuchs haben.

Stationsbesuche in Paradise Harbour

Ein „Harbour“ hat in der Antarktis normalerweise rein gar nichts mit dem erlernten Wortsinn zu tun. Im Grunde bezeichnet es nur einen mehr oder weniger geschützten Bereich von teils beachtlicher Größe. So ist auch Paradise Harbour kein Hafen im engeren Sinn, sondern eine etwa 6 mal 3 Seemeilen große Bucht. Umgeben von über 1000 Meter hohen Bergen und mächtigen Gletschern hervorragend vor Wind und Welle geschützt ist diese malerische Ecke der Antarktis ein Pflichtbesuch für Kreuzfahrtschiffe und Segler gleichermaßen. Praktisch in Sichtweite liegen hier die Stationen der sich nicht immer einigen Nachbarn Argentinien und Chile.

Der argentinische Empfang ist eher reserviert. Eigentlich benötigt man wegen der aktuellen Situation eine „maritime Gesundheitschreibung“. Die von einer überschaubaren Pinguinkolonie umgebene Station dürften wir aber ohnehin nicht besichtigten. So klettern wir den kleinen Berg hinauf, wo selbst unsere Jüngste verträumt meint: „Ich genieße die Aussicht!“. Hinunter geht es wieder einmal laut juchzend auf dem Hosenboden.

Der chilenische Empfang ist dagegen ausgesprochen freundlich. Die offiziell militärische Station liegt inmitten einer großen Pinguinkolonie. Überall schnattert es. Immer wieder laufen oder liegen Tiere auch auf dem Weg, eine kleines Plüschbaby zeigt besonderes Interesse an Mailas rosa Gummistiefel und natürlich stinkt es furchtbar. Wir dürfen uns frei umschaun, auch einen Blick in das Haus werfen und bekommen zum Abschied noch eine Erinnerungsmedaille geschenkt.

Antarktis, wie sie schöner kaum sein kann

Nach diesem Besuch fahren wir bei strahlendem Sonnenschein weiter Richtung Süden. Immer wieder liegen Weddell- und Krabbenfresser-Robben auf Eisschollen, Pinguine springen nicht ganz so anmutig, aber um einiges niedlicher als Delfine, aus dem Wasser und zwei Minkwale lassen sich von J. S. Bach dazu bewegen, eine Zeitlang bei der *Samai* zu schwimmen.

Bei Cape Renard bekommen wir eine ordentliche Portion Wind ab. Mit Böen über 40 Knoten fahren wir in den Lemaire Channel ein, der sich auch bei diesem Wetter eindrucksvoll zeigt. Einige Tage später werden wir ihn bei strahlendem Sonnenschein erleben dürfen. Kurz vor der Ausfahrt erreicht uns ein Funkspruch von Skipper Henk. Sie liegen gleich um die Ecke nördlich von Pléneau Island und laden uns herzlich zum Asado ein.

Längsseits an der ankernden *Sarah W. Vorwerk* liegend verbringen wir einen geselligen Abend. Inzwischen ist es dunkel, die Familie liegt im Bett und ich räume noch etwas im Cockpit auf, da schaue ich einer Intuition folgend nach hinten... und sehe sehr deutlich die felsige Küste im Schein der Kopflampe näherkommen. Nicht gut! In dem Moment kommt auch schon Skipper Henk an Deck, startet seinen Motor und holt mit uns an der Seite seinen Anker inklusive steinigem Übeltäter hoch. Doch dann fangen unsere Probleme erst richtig an.

Es ist inzwischen etwa 1 Uhr nachts, Böen gehen mit 7 bis 8 Beaufort durch die Bucht und auf der *Samai* hat sich aus unerklärli-

chen Gründen die Fock im mittleren Bereich etwas geöffnet. Sie schlägt wild und laut umher. Das sieht nicht gut aus und klingt noch viel schlechter. Die einzig halbwegs sinnvolle Entscheidung ist, das Vorsegel soweit möglich auszurollen und runter zu holen. Doch alleine ist da nichts zu machen. Selbst wenn ich mich ran hänge, bewegt sich das Segel nicht einen einzigen Zentimeter. Zum Glück erhalte ich Hilfe von der Chartercrew der *Sarah*. Größtenteils keine Segler, aber durchweg willig und kräftig. So schaffen wir es gemeinsam, die Fock zu bergen. Doch währenddessen fängt auch schon das gleiche Spiel mit der kleineren Kutterfock an...

Nach einer gefühlten Ewigkeit liegen beide Vorsegel im Cockpit. Ich werde wahrscheinlich nie erfahren, warum das gerade hier und jetzt passieren musste. Erst einmal gilt es noch, den eigenen Anker zu werfen. Ganz offensichtlich ist unser aktueller Liegeplatz bei den herrschenden Bedingungen keine gute Wahl. Um halb drei haben wir unsere 100 Meter Kette erstmals komplett draußen. Was für eine Nacht.

Nach einem Ruhetag, bei dem immer mal wieder durch die Bucht treibende Growler mit Bootshaken vom Rumpf ferngehalten werden müssen, ist es wieder ruhig und sonnig. Perfekt für einen Spaziergang über die von Pinguinen bevölkerten Felsen. Hier beobachten wir ein besonderes Schauspiel. Vier Skuas (Raubmöwen) zeigen Interesse an einer kleinen Gruppe junger Pinguine. Doch die energische Verteidigung der Elterntiere lässt ihnen keine Chance. Unverrichteter Dinge ziehen sie ab. Allerdings zeigen herumliegende Pinguinskelette, dass es nicht immer gut für die Kleinen ausgeht.

Eisberge in Johannessen Harbour

Bei der Zufahrt in den Johannessen Harbour ist mir zum ersten und einzigen Mal etwas mulmig. Tief Grau mit etwas Schneefall weht es entgegen der Vorhersage mit 5 Beaufort und am geplan-

ten Ankerplatz liegen vor einer Gletscherkante Eisberge bei gut 30 Metern Wassertiefe fest. Hier sollen wir übernachten? Doch dicht am Gletscher, versteckt hinter einem der Eisberge, ist es tatsächlich etwas geschützter und auch „nur“ noch 20 Meter tief. Für Teile der Crew ist es trotzdem eine sehr unruhige Nacht. Sandra ist gegen Morgen endlich einmal richtig eingeschlafen, da weckt sie die Stimme unserer Tochter: „Das war aber laut!“ Ein schneller Blick nach draußen bringt Gewissheit. Von dem Eisberg, hinter den wir uns verkrochen haben, ist nicht mehr viel zu sehen. Er ist schlichtweg auseinandergebrochen! Dafür schwimmen nun reichlich Überreste umher. Wo ist doch gleich unser Anker? Klar doch in Richtung der Trümmer. Sitzen diese noch fest? Sie sollten wahrlich nicht über den Anker treiben. Die logische Konsequenz: Motor an und Anker hoch... sofort!

Am Wendepunkt

Ein letztes Mal nach Süden. Bei grau verhangenem Himmel fahren wir durch ein auf der Seekarte weißes, weil „unsurveyed“ Gebiet. Dutzende Eisberge treiben in Sichtweite und auf dem Radar. Unser Ziel, die schmale Mutton Cove, liegt zwischen zwei kleinen Inselchen. Wir tasten uns durch die Zufahrt und machen längsseits am Felsen fest. Inzwischen fällt wieder etwas Schnee. Die *Samai* liegt auf 66° S, der Wendepunkt unserer Reise ist erreicht.

Für den ersten Schlag Richtung Norden präsentiert sich die Antarktis wieder von ihrer schönsten Seite. Sonnenschein und blauer Himmel, kein Wind und ruhige See vor grandioser Küste. Schon bald zeigen sich die ersten Wale des Tages, immer wieder liegen Robben faul auf Eisschollen herum und springen Pinguine durchs Wasser. Nicht nur die Kinder sind begeistert und beeindruckt.

Doch dann liegt da auf einmal so ein großer Eisberg direkt voraus. Es stellt sich gar nicht erst die Frage, ob wir daran besser



Eisschollen treiben über den ruhigen, spiegelglatten Antarktischen Ozean, Meer und Himmel im gemeinsamen Blau.



Das muss Maila ihrem Zebra Franz zeigen: die Tierwelt der Antarktis auf einer riesigen Eisscholle - Robbe, Pinguine und ein Kormoran.

rechts oder links vorbeikommen. Ein Blick reicht: Gar nicht! Dahinter ist statt Wasser eine geschlossene, weiße, nur mit einigen Robben gesprenkelte Eisdecke zu sehen. Nein, hier ist definitiv kein Durchkommen. Wir wollen aber auch nicht den halben Weg wieder zurückfahren. Probieren wir es doch einmal gleich links... Auch hier schwimmt Eis soweit das Auge reicht, nur mit Schleichfahrt kommen wir in diesem nicht wirklich kartierten Gebiet voran. Natürlich vernehmen wir dabei immer wieder dieses ganz eigene Geräusch von Eis, das an einem Aluminiumrumpf entlang schabst. Das lässt sich bei diesen Bedingungen nun wirklich nicht mehr vermeiden. Die nähere Umgebung ist vom Ruder noch halbwegs einzuschätzen. Doch für weiter hinten muss jemand

in den Ausguck... Freiwillige vor! Natürlich ist es Samuel, der auf die erste Saling klettert und uns den Weg weist.

Ukrainische Gastfreundschaft

Im Jahr 1996 verkaufte Großbritannien ihre Faraday Station für ein Pfund an die Ukraine. Ein gutes Geschäft. Erstere mussten nicht aufräumen und letztere nicht aufbauen. Heute beherbergt die von einer Pinguinkolonie umgebene Vernadsky Station neben gastfreundlichen Forschern auch die bei unserem Besuch leider geschlossene „Best Bar in Antarctica“. Doch wir erhalten eine individuelle Führung durch die Station, dürfen durchs Mikroskop schauen und die Kinder bekommen ein paar kleine Geschenke aus dem „südlichsten Souvenirshop der Welt“. Den benachbarten Vorläufer der heutigen Station, das 1947 gebaute „Wordie House“, dürfen wir dann sogar ganz allein erkunden. Original eingerichtet und authentisch ausgestattet bekommt man hier einen guten Eindruck davon, wie Forschung in der Antarktis vor über 60 Jahren aussah.

Die Gegend rund um die Argentine Islands ist ein viel besuchter Anlaufpunkt der Kreuzfahrtschiffe. Nach Yalour Island lockt eine Kolonie von Adeliepinguinen auch uns. Der Anker fällt auf bisher undenkbar 32 Metern, die Kette geht frei nach dem Motto „Im Ankerkasten hilft sie nichts!“ mal wieder komplett raus und hält die *Samai* sicher auf Position. So mischen wir uns unter die ebenfalls gerade anlandenden Touristen und „genießen“ authentische Kreuzfahrtromantik. Doch so richtig wohl fühlen wir uns dabei nicht. Es wird ein eher kurzer Besuch.

Keine 4 Seemeilen nördlich findet sich auf Petermann Island die nächste große Kolonie. Vor allem Eselspinguine empfangen hier in stoischer Ruhe den Vormittags- sowie Nachmittagskreuzfahrer, vollbeladene Zodiacs brausen umher, Kajaks erkunden die Küste, das volle Programm. Wir liegen mit vier Landleinen in der einzigen winzigen Bucht und schauen dem Treiben ungläubig zu. Ein anderer Besucher kommt dann aber doch eher unerwartet. Gegen 1 Uhr, also wieder einmal zur dunkelsten Stunde der so weit im Süden kurzen Nacht, beschließt ein Growler, selbst etwas größer als die *Samai*, die hinterste Ecke unserer kleinen Bucht zu erkunden. Wären da nur nicht die Landleinen. Unter der Prämisse, dass wir jetzt mitten in der Nacht nicht hier ablegen wollen, gibt es nur eine Lösung. Das Dinghy muss ins Wasser, um die Landleinen über das dicht an uns vorbei treibende Eis zu bringen.

Am nächsten Morgen gehen die Kinder auf Erkundungstour an Land. Mit Walkie Talkies und Fotoapparat bewaffnet ziehen sie



Für Ihren Komfort an Bord

Marine-Generatoren (ab 3,4 kW)
elektrische Antriebssysteme (ab 7,5 kW)



www.fischerpanda.de

Generatorsysteme
Hybridantriebe
Energielösungen





Auf die Entfernung fast schon Ton in Ton - SY Samai vor der eisbedeckten Felsenküste von Cuverville Island im Errera-Kanal.

umher, immer auf der Suche nach süßen Pinguinbabys, insbesondere Adelies, aber auch Robben, Skuas, Blauaugenkormoranen und was sich sonst noch so findet. Eltern und Boot machen inzwischen dem wieder in Bewegung geratenen Besucher Platz. Ein weiterer touristischer Anziehungspunkt ist Port Lockroy, eine im Jahr 1962 aufgegebene britische Forschungsstation. Diese wurde 1996 renoviert und in ein vom UK Antarctic Heritage Trust betriebenes Museum mit Souvenirladen und Pinguin-Postamt umgewandelt. Lucy, die Chefin der Saison, ist mit bestem britischem Akzent und der inseltypischen Mischung aus Freundlichkeit und Höflichkeit immer über Funk erreichbar. Gerne dürfen wir auf einen individuellen Besuchstermin vorbeikommen und haben so die auch dieses Mal von einer Kolonie Eselspinguinen umgebene Station praktisch für uns alleine.

Nach einem interessanten Rundgang, an die Großeltern geschriebenen Postkarten und mit den obligatorischen Andenken ausgestattet, streifen wir noch etwas auf der Nachbarinsel umher. Eselpinguine watscheln durch pittoreske Walknochen, Plüschbabys jagen ihre Eltern und natürlich stinkt es. Der Rundumblick ist beeindruckend. Wie ein kleines Spielzeugboot liegt unsere *Samai* in der großen, von Gletschern und Bergen umgebenen Bucht. Das kann sich kein Maler schöner ausdenken.

Abschied bei den Melchior Islands

So langsam neigt sich unsere Zeit hier unten im Süden dem Ende zu. Wir müssen weiter Richtung Norden. Bei wieder einmal strahlend blauem Himmel fahren wir durch den von schneebedeckten Bergen und Gletschern gerahmten Neumayer Channel und genießen einen weiteren unvergesslichen Tag mit grandiosen Eindrücken. Immer wieder schauen Walfinnen und Robben aus dem Wasser, skurrile Eisberge glitzern in der Sonne, Pinguine springen und dann liegt da auch noch dieser dösende Seeleopard vollkommen entspannt auf seiner Scholle herum, um sich bewundern zu lassen. Das sind bleibende Erinnerungen für die ganze Familie.

Die Melchior Islands sind ein beliebter Absprung für die Drake-Passage in Richtung Südamerika. Auch wir warten hier auf ein Wetterfenster, doch es sieht nicht gut aus. Sowohl die Vorhersagen von bis zu 9 Beaufort als auch die von vorbeischaudenden Zodiacs berichteten unglaublichen 100 Knoten Wind lassen keine andere Entscheidung zu. Auch wenn unser von Umweltbundesamt und der Versicherung offiziell zugestandener Besuchszeitraum abläuft, ist an eine Abfahrt nicht zu denken. Wir genießen in unserer malerischen Bucht noch ein paar Tage mit Sonne und Schneefall, bereiten die *Samai* für die Überfahrt vor, füllen den Wassertank mit Gletscherwasser, vernichten den letzten deutschen Glühwein, rutschen auf dem Hosenboden den Hang hinunter, machen eine Schneeballschlacht und die Kinder bauen einen Schneemann, der uns zum Abschied hinterherschaut.

Das Warten hat sich gelohnt. Mal mit Segeln, mal unter Motor und mal mit beidem beenden wir unseren Besuch in der Antarktis bei maximal 7 Beaufort. Nach gut vier Tagen Drake Passage kommt wieder Land in Sicht, es ist geschafft. Unvergessliche Eindrücke lassen die ganze Familie gedankenverloren in die Ferne schauen. Wieder ist ein Traum in Erfüllung gegangen.

Doch was ist das? Liegt da etwa das Samenkorn eines neuen Traumes im Hinterkopf? Wir haben viel erlebt und gesehen. Es war eine wunderschöne, beeindruckende Zeit und natürlich auch ein großes Privileg. Doch da gibt es doch noch so viel mehr. Wie wäre es, irgendwann mal wieder...? Nein, das ist doch Quatsch... oder doch nicht? Die Zeit wird zeigen, ob da ein neuer Traum heranwächst. South Georgia? South Shetland Islands? Detaille Island? Wenn es eine Gegend der Welt gibt, die es wert ist, einen Traum wachsen zu lassen, dann liegt sie hier ganz unten im Süden: Die Antarktis!

**Michael Gramse (Text und Fotos), SY Samai,
www.sy-samai.de, mit Sandra Gramse,
Samuel (12) und Maila (8)**



I want to be a part of it

„New York, New York“ singen wir gemeinsam mit Frank Sinatra während wir mit unserem Segelkatamaran Joya über den Eastriver nach New York einfahren, vorbei an der atemberaubenden Skyline von Manhattan. Einige Seemeilen zuvor hatten wir das berühmte Hellgate durchquert, geschoben mit 4 Knoten Strom Richtung Südwesten.

Wir queren den Hudson River in Richtung Liberty Island, als sich von Backbord die gelb leuchtende Staten Island Fähre nähert. Obwohl auf Kollisionskurs, vermuten wir erst einmal, dass die Fähre mit einer kleinen Kurskorrektur hinter Joya durchfahren wird. Weit gefehlt. Die Fähre hält unerbittlich ihren Kurs und kommt rasant näher. Christoph entschließt sich, nach Steuerbord auszuweichen.

Was jetzt passiert überrascht uns alle sehr. Obschon zu keinem Zeitpunkt eine Kollisionsgefahr bestand und genügend Raum für ein Ausweichmanöver vorhanden war, schießt wie aus dem Nichts das Schnellboot der Küstenwache an Joyas Seite und wir sehen uns dem Lauffeuer eines Maschinengewehrs gegenüber. Überrascht erstarren wir reflexartig, während Christoph sich



Ein Bild für die Ewigkeit - Ellen-Maria Nelles vor der Wolkenkratzer-Silhouette von New York.

mit großer Geste entschuldigt. Die Küstenwache reagiert nicht. Die Spannung steigt und unsere Nerven vibrieren im Adrenalinausbruch. Dann bemerken wir zu unserer Erleichterung, wie sich die bedrohliche Mimik der Beamten entspannt und einer von ihnen uns laut entgegen ruft: „Hey, welcome to New York!“ Wir atmen auf, wahrscheinlich sind hier alle seit 9/11 in angespannter wachsamer Bereitschaft. Joya setzt ihren Kurs fort und wir umrunden die Freiheitsstatue, um direkt hinter Liberty Island den Anker fallen zu lassen. Jetzt können wir die Gigantin in aller Ruhe betrachten, denn so nahe waren wir ihr noch nie. Mit grüner Patina überzogen schreitet Miss Liberty mit kraftvoller Pose voran. Die Fackelträgerin entstand 1885 nach den Plänen des Bildhau-

ers Frédéric Auguste Bartholdi und erhielt von Gustave Eiffel ihr stählernes Korsett. Von unserem Ankerplatz aus staunen wir, wie sich das Farbenspiel des Sonnenuntergangs in Manhattans gläserner Skyline spiegelt. Das One World Trade Center sticht imponierend wie ein Pfeil aus gleißendem Licht aus dem Meer der Wolkenkratzer hervor.

Ins Herz der Stadt

Tagsüber erobern wir New York mit unseren Fahrrädern und sind auf dem hervorragenden Fahrradnetz in dieser turbulenten Großstadt unterwegs. Das Anlanden mit dem Dinghi ist jedes Mal eine Herausforderung und die Liberty State Marina mit 30 Dollar ein teurer Parkplatz für den Tag.

Es ist herrlich, in den Bauch dieser Stadt einzutauchen, die Kunst in den Museen zu genießen und das bunte Treiben am Time Square zu erleben. Mit den Bikes radeln wir über die Brooklyn Bridge und zurück über die Manhattan Bridge, entlang der Piers am Hudson River und umrunden den Central Park. Im Rahmen der „Open Stages“, einer kulturellen Initiative, die Konzerte und Theater in den Parks der Metropole organisiert, erleben wir in Harlem das Charlie Parker Jazzfestival. Inmitten des musikbe-

sessenen Publikums bewundern wir die lebhafte und kreative Musikalität Harlemer Jazzgrößen, wie Fred Wesley, der schon mit James Brown zusammengearbeitet hat. Am Bryant Park, einer grüne Oase in Midtown, organisieren wir uns im nahe gelegenen Whole Food Markt eine Kleinigkeit zum Lunchen und hocken uns damit gemütlich auf eine Bank und beobachten die flanierenden Menschen und das bunte Treiben der Straßenkünstler. Mit dem letzten Licht bringt uns die Fähre wieder zurück nach Liberty Island, wo das Dinghi auf uns wartet. Wir verstauen die Fahrräder und tasten uns vorsichtig über das aufgeschaukelte nächtliche Fahrwasser zu unserem floating home am Ankerplatz vor der Statue of Liberty.

Jetzt Manhattan

Am folgenden Tag verholen wir unser Boot vor das ehemalige Einwanderungszentrum Ellis Island und sind dadurch dem Kosmos Manhattan jetzt noch näher. Der Ankergrund be-

steht aus gut haltendem Schlick, auf drei bis vier Metern und wiederholt können wir kaum glauben, dass wir hier inmitten dieser turbulenten Weltstadt so ruhig vor Anker liegen können. Plötzlich ist die Joya Mittelpunkt einer Segelregatta des örtlichen Segelclubs und wir verfolgen gespannt die Manöver der verschiedenen Crews.

Unter vollem Tuch gleitet Joya über den Hudson River nach Norden, vorbei an den vier ehemaligen Landungsbrücken, den heutigen Chelsea Piers und der High Line, eine stillgelegte und begrünte Hochbahnstrecke, auf Höhe der 17th und 23rd Streets, bis weit hinter die Upper West Side. Wir erleben eine unvergleichliche Hafenrundfahrt auf den eigenen zwei Kufen. Natürlich ha-



Wer möchte da nicht einmal entlang segeln - Eine Reise nach New York auf dem eigenen Kiel und dann auch noch vor der Skyline entlang kreuzen.

ben wir in dieser Zeit viel Besuch und freuen uns über die Familie und Freunde, mit denen wir diese außergewöhnliche Zeit in New York gemeinsam erleben. *Joya* wird zum privaten Ausflugsdampfer, der regelmäßig zwischen Long Island und Manhattan hin und her pendelt. Einige Nächte verbringen wir vor Long Island, mit Blick auf die Lichter der Stadt, die niemals schläft. Mit der Long Island Railroad fahren wir in 45 Minuten bis zur Penn-Station in das pulsierende Herz von Manhattan.

Während eines dreiwöchigen Heimataufenthaltes lassen wir *Joya* in Port Washington für 25 Dollar pro Tag an einer Mooring sicher zurück.

Ein schwimmendes Riff

Bei unserer Rückkehr entdecken wir, dass der Kiel von einer mehrere Zentimeter dicken schwammähnlichen Schicht überwuchert ist, die sehr lebendig wirkt. Bei genauerer Betrachtung finden wir Unmengen kleiner Würmer und gallertartiger Mollusken vor, die *Joya* als schwimmendes Riff bevölkern. Christoph schwingt sich ins Wasser, um das Unterwasserschiff zu reinigen, während ich es vom Kayak aus versuche. Anschließend ist sein Neopren massenhaft von kleinsten Würmern und durchsichtige Krebschen bedeckt.

Größeren urzeitlichen Kreaturen begegnen wir bei unserem morgendlichen Strandspaziergang auf Long Island. Merkwürdig aussehende braune Schüsseln, die uns an Soldatenhelme erinnern. Die Recherche im Internet setzt unserem Rätseln ein Ende. Diese urzeitlich wirkenden Kreaturen sind Pfeilschwanzkrebse (Limulidae), auch Molukkenkrebse oder Hufeisenkrebse genannt. Älter als die Dinosaurier sind Pfeilschwanzkrebse wahrscheinlich die Schwestern aller an Land lebenden Spinnentiere. Pfeilschwanzkrebse sind blaublütige Lebensretter. Ihr Blut hilft beim Erkennen von Keimen in Impfstoffen und Infusionen, indem es bei Kontakt mit Krankheitserregern ausflockt wie geronnene Milch. Etwa ein Fünftel ihres Blutes wird abgezapft. Jedes Jahr werden mehr als eine halbe Million Krebse entlang der Atlantikküste der USA gefangen. Wir nehmen uns vor, jede dieser harmlosen, blaublütigen Krabben, die auf dem Rücken

liegen, wieder auf die Beine zu helfen.

Nach drei aufregenden Wochen in und rund um den New Yorker Big Apple, versinken die gigantischen Wolkenkratzer der Stadt langsam in *Joyas* Kielwasser.

New York hat uns als ungewöhnliches urbanes Segelrevier mit spektakulären Ankerplätzen begeistert. Dank der Fahrräder waren wir nach Lust und Laune mobil unterwegs und konnten mal wieder Kreislauf und Waden trainieren.

Jetzt ziehen wir, wie die Zugvögel weiter nach Süden und sind gespannt auf die ruhigen Gewässer der Chesapeake Bay.

Ellen-Maria und Christoph Nelles (Text und Fotos)

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

Sehnsuchtsort in den Bahamas

Was für ein Abschied von den US Virgin Islands. Wir setzen die Passatsegel, gleiten durch den Sund zwischen St. Thomas und Hans-Lollik-Insel. Der Inselname erinnert an die bis ins letzte Jahrhundert reichende dänische Geschichte der heute zu den USA gehörenden Inseln. Nach einer bewegten Geschichte wurde 1666 auf St. Thomas der Dannebrog gehisst, die Insel gehörte von nun an als Kolonie Dänisch-Westindien zu Dänemark-Norwegen. 1672 wurde auf St. Thomas als erste Insel von dänischen Auswanderern gesiedelt. Erst 1917 wurden die Inseln von Dänemark an die USA verkauft, die hier im ersten Weltkrieg einen Flottenstützpunkt benötigten.

Für uns als alte Ostseesegler ist besonders der Export von Zucker und Roh-Rum ("Killdevil" genannt) in die damals zu Dänemark gehörende Stadt Flensburg, wo er verschnitten und gelagert wurde, interessant. Über 20 Rum-Häuser soll es zur Blütezeit im 18. Jahrhundert in Flensburg gegeben haben, ein oder zwei gibt es noch heute und so bleibt die heute norddeutsche Stadt dem Rum verbunden (und wir mit ihr).

Ein Katamaran kreuzt uns entgegen, es ist die *Vairea* mit unseren Schweizer TO-Vereinskameraden Martina und Daniel, von denen wir uns also doch noch winkend und rufend verabschieden können.

Den ganzen Tag und auch die Nacht hindurch haben wir ruhiges Segeln bei achterlichem Wind und nur mäßiger Welle. Wir brauchen die Schoten der Passatbesegelung (backbord Code 0 ausgebaumt, steuerbord Fock ausgebaumt) nicht ein einziges Mal anzufassen.

Am Morgen dann ein Aufreger: Unser IridiumGo funktioniert nicht. Unsere gesamte Offshore-Kommunikation läuft darüber: Gribfile-Wetterberichte ebenso wie Positionsmeldungen und Textnachrichten oder Textmails. Grrr. Als IT-technischer Laie mache ich das einzige, was ich kann. Ich starte das Programm neu. Nichts. Ich checke die Kabelverbindungen zum IridiumGo.

Nichts. Ich schalte das IridiumGo aus, indem ich seine Antenne einklapse. Nichts. Häh? Es geht nicht mal aus? Ich trenne es vom Strom. Nichts. Also baue ich es aus, öffne es und nehme die interne Batterie raus. Wieder eingelegt, Neustart: Funktioniert. Große Erleichterung.

Ansonsten segeln wir weiter unter unserer unangetasteten Passatbesegelung. Etmal 159 Seemeilen laut Logge, zusammen mit den 29 von gestern Vormittag haben wir also bisher 188 Seemeilen zurückgelegt.

Die neuen Wetterberichte zeigen immer deutlicher, dass wir auf keinen Fall direkt bis zur US-Ostküste durchgehen können. Ende der Woche soll eine Kaltfront aus dem Norden die Wetterlage ziemlich aufmischen. Wir planen also jetzt etwas konkreter einen Abstecher zu den Bahamas (leider ohne Landgang) und freuen uns darauf. Außerdem keimt etwas Hoffnung auf, vielleicht doch noch ein ganz besonderes Sehnsuchtsziel anlaufen zu können.

Da gibt es noch einen Wunsch

Unser Weg nach Norden Richtung USA hängt ja unter anderem eng damit zusammen, dass wir die Hurrikansaison nicht in der Karibik verbringen wollen. Es ist Ende Mai, der erste tropische Sturm dieser Saison (Arthur) war bereits unterwegs, andererseits sind für diese Jahreszeit auch noch untypisch viele „Norder“ an der US-Ostküste aktiv, starke Nordwinde, die eigentlich nach Ende April nicht mehr so häufig und so heftig vorkommen sollten. Zum Wochenende ist wieder ein kräftiger Norder angesagt. Norder gegen Golfstrom, das ist ein echtes NoGo. Wir beschäftigen uns wieder einmal ziemlich intensiv mit dem Wetter. Und zwar mit den Prognosen, aber auch live. Das bringt eine Passage fast unweigerlich mit sich.

Wie schon gestern sehen wir auch heute Nacht eine Unmenge wetterleuchtender Blitze über Puerto Rico und Hispaniola, der Insel, die sich die Dominikanische Republik und Haiti teilen. Wir segeln in einiger Entfernung an den Inseln vorbei, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den ausgedehnten Flachwassergebieten nördlich dieser Küsten halten zu können. Die Na-



Vorne herrscht noch eitel Sonnenschein, doch im Hintergrund regnen sich schon die dunklen Wolken ab, SY Flora auf den Bahamas.



Wie eine Stecknadel im Heuhaufen liegt es im Ozean und ist dabei so flach, dass so manch einer es schon übersehen hat - das Hogsty Reef.

vidad Bank und insbesondere die Silver Bank sind berühmte Schiffsfriedhöfe und sorgen durch den steilen Anstieg des unterseeischen Bodens aus großer Tiefe auch bei mäßigem Seegang schon für ein chaotisches Wellenbild. Aber unser Kurs ist weit genug nördlich gesetzt, wir spüren davon nichts, sondern haben eine ruhige See bei allerdings auch nachlassendem Wind. Nach fast 50 Stunden Passatbesegelung wechseln wir auf Groß und Code 0. Der Wind schrallt und nimmt ab, die wahre Windgeschwindigkeit liegt immer wieder unter 10 Knoten, scheinbar aus 110°. Wir pendeln zwischen 4 und 5 Knoten Fahrt, da ist Geduld gefragt. Unser Etmal liegt bei 139 Seemeilen. Uns geht's gut, wir kommen voran und die Sonne scheint.

Am dritten Tag der Passage genießen wir weiterhin traumhaftes karibisches Segeln, auch wenn der Wind in Stärke und Richtung jetzt etwas mehr variiert. Etmal 160 Seemeilen. Fast kein Schiffsverkehr, nur ein Frachter in der Nacht auf Gegenkurs, er passiert uns in 3 Seemeilen Abstand. Blöd ist nur, dass er auf dem AIS wegen der verbauten Mini-Antenne erst in etwa 6 Seemeilen Entfernung auftaucht, ich muss dringend einen Splitter einbauen oder gleich das AIS tauschen. Das war schon für St. Martin geplant, aber wegen Corona konnten wir die Insel leider nicht anlaufen. Die Lichter des Frachters kann ich aber in der klaren Nacht schon sehr viel früher erkennen und auch auf dem Radar erscheint er natürlich viel früher, also kein Grund zur Sorge.

Interessant ist, dass wir um uns herum nur tiefblaues Wasser sehen, im wahrsten Sinne übrigens. Auf diesem Törn hatten wir bisher fast nur Tiefen, die das Echolot weit überfordern. Es kann nur bis knapp über 100 Meter präzise anzeigen. In der Spitze waren es über 8 000 Meter Wassertiefe im Puerto Rico Graben. Nur tiefblaues Wasser heißt auch, dass wir selbst die Turks- und Caicoinseln nicht sehen können, obwohl wir nur in gut 12 Seemeilen Entfernung an ihnen vorbei segeln. In der Nacht erkennen wir allerdings den Lichtschein von Grand Turk und am Tag – da sehen wir ein besonderes Phänomen. Wir biegen gegen Mittag an der Nordspitze der Caicoinseln nach Backbord in die Caicos Passage ab. Südlich der Inseln erstreckt sich über rund 50 Kilometer in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung die nur 2 bis 5

Meter tiefe Caicos Bank. Wohlgemerkt: Rundherum ist es überall über 2 000 Meter tief! Über diesem Flachwassergebiet heizt sich die Luft so auf, dass sie schnell aufsteigt und ein imposantes Wolkengebilde entstehen lässt. Das beeindruckendste daran ist aber, dass die Wolken an der Unterseite türkisblau erscheinen, weil das Leuchten des Flachwassers sich an ihnen spiegelt. Ein unglaublicher Anblick.

Kaum zu fassen auch, wie oft ich die ausgeworfene Angel einholen muss. Wirklich alle naselang biegt sie sich und ich darf ein weiteres Mal Sargassum-Seetang vom Haken entfernen. Würde ich ihn nicht wieder in unser Kielwasser werfen, Flora würde inzwischen aussehen wie eines der tanggedeckten Laeso-Häuser. Wer die nicht kennt: unbedingt googeln. Sie scheinen der Phantasie von J.R.R. Tolkien entsprungen zu sein und eigentlich nach Mitteleuropa zu gehören. Tatsächlich aber haben die Fischer auf der dänischen Kattegat-Insel früher ihre Fachwerk-Häuser mit Seetang gedeckt. Einige wenige dieser Hütten mit dem wulstigen Dach sind noch erhalten. In den Look-Alike-Contest wollen wir mit Flora dann doch nicht einsteigen.

Ein kleiner Punkt im weiten Ozean

Warum wir nun nach West-Süd-West abgelenkt sind? Weil in gut 100 Seemeilen Entfernung etwas auf uns wartet. Schon seit langer Zeit steckt in meiner elektronischen Seekarte auf dem iPad eine virtuelle Stecknadel. Da geht's jetzt hin. Noch den Tag heute und die anschließende Nachtfahrt, dann sollten wir da sein. Wir sind sooooo gespannt!

Nach etwas über vier Tagen fällt der Anker am Hogsty Reef! Der Sehnsuchtsort, die virtuelle Stecknadel, ist erreicht: Zwei unbewohnte Sandflecken auf dem nicht ganz vollständigen Ring eines ansonsten zumeist überspülten Korallenriffes. Drumherum tiefes blaues Wasser, im Inneren der etwa 5 Kilometer breiten und 9 Kilometer langen Lagune ist es dagegen nur 2 bis 7 Meter tief. Es ist genauso, wie es Steven J. Pavlidis in seinem Revierführer beschreibt: „The closest thing that you will find to a true coral atoll in the North Atlantic Ocean“. Ein ziemlich perfektes Korallen-Atoll im Nordatlantik. Eines von nur fünf! Drei davon liegen in Belize,



Von Schiff zu Schiff - gemeinsames Ankern in türkisfarbenen, glasklaren Wasser, das durch den dunklen Himmel erst richtig zur Geltung kommt.

wohin wir gerne im nächsten Winter segeln wollen. Es sind das Glover Reef, das Lighthouse Reef und das Turneffe-Atoll. Die riesige Cay Sal Bank gehört wie das Hogsty Reef zu den Bahamas, liegt aber in deren Südwesten nahe an Kuba und hat als absinkendes Atoll ein Riff, das nicht schnell genug dagegen anwächst und somit zumeist nicht mehr bis an die Oberfläche reicht. Insgesamt also kein Vergleich mit den über 400 Atollen im Pazifik und im Indischen Ozean.

Das flache Riff von Hogsty Reef ist aus der Entfernung kaum auszumachen. Als erstes fallen noch die Reste der beiden großen Schiffswracks auf dem Riff auf. Wir nähern uns von Nordosten und sehen etwas, was zunächst wie ein Schiff in Fahrt wirkt, sich beim Näherkommen und in einem anderen Blickwinkel als ein zusammengefallenes rostiges Überbleibsel eines 1963 im Hurrikan auf dem Riff gestrandeten Frachters entpuppt.

Trotz gut ein Meter hoher See können wir die Brandung auf dem Riff erst spät erkennen. Unser Tiefenmesser zeigt da noch drei Striche an – das Echolot kann keinen Grund finden. Erst etwa 100 Meter vor der Einfahrt ändert sich das, der Grund steigt rapide an und wir ankern in Lee des Sandfleckchens Northwest Cay auf 5 Metern Wassertiefe und sandigem Grund. Die aktuelle Seekarte weist hier ein Leuchtfeuer auf, allerdings ergänzt mit dem Hinweis "Not working 10/07". Ein Blick auf das halb verfallene Steintürmchen zeigt, das dieses Feuer vermutlich nie wieder leuchten wird. Die Idee, in die Lagune einzufahren, verwerfen wir. Zwar reicht die Tiefe aus, aber die überall verstreuten Korallenköpfe können wir jetzt am Morgen noch nicht gut erkennen, da wir die Sonne nicht im Rücken haben und sie auch noch nicht sehr hoch steht. Außerdem baut sich in der großen Lagune bei den 14 Knoten Wind doch schon wieder eine spürbare Windsee auf.

Traumziel erreicht

Auf früheren Seekarten findet sich für das Hogsty Reef der Name „Les Etoiles“ und so feiern wir diese kleine Sternstunde für uns mit einem französischen Frühstück mit Croissants frisch aus dem Ofen und einer Schale Café au Lait. Danach geht's in die Koje, noch ein bisschen Schlaf nachholen.

Mit einem breiten Grinsen machen wir uns vom Hogsty Reef aus,

über dessen Riff sich die Wellen jetzt doch ordentlich brechen, wieder auf den Weg. Was für ein Geschenk, dieses Juwel ganz für uns allein gehabt zu haben, nach vier Tagen und Nächten Nonstop-Anreise wussten wir es vielleicht auch besonders zu schätzen. Trotzdem, nachdem wir noch ausgiebig im kristallklaren Wasser geschnorchelt und gut gegessen haben, ziehen wir den Anker wieder aus dem Sandgrund und machen uns auf zur nächsten Nachtfahrt.

Nach Clarence Town auf Long Island, Bahamas, soll es gehen. Dort wollen wir in der Flying Fish Marina tanken, hauptsächlich deshalb, um das Ein- und Ausklarieren in den Bahamas damit zu verbinden. An Land gehen dürfen wir hier in den Bahamas wegen Covid-19 ja leider nicht, aber das Klarieren würde das Cruising Permit für die USA erleichtern. So hat es uns die SDSA Salty Dawg Sailing Association mitgeteilt, die – vergleichbar mit dem Trans-Ocean Rolling Home Team - eine "Homeward Bound Flotilla" aus der Karibik in die USA organisiert und dabei auch uns und andere "foreign flagged vessels" mit Ziel USA vielfältig unterstützt.

Nur – heute ist Samstag. Vielleicht sollten wir uns doch lieber noch einmal nach den Öffnungszeiten erkundigen. Internet haben wir ja leider nicht an Bord, aber über Iridium geht eine Mail an Ken, den Koordinator bei Salty Dawg, gleich mit der Frage verbunden, ob die Übersendung des Permits an die Tankstelle schon erfolgt ist. Schnelle Antwort: Permit ja, Öffnungszeiten: wegen Covid samstags und sonntags geschlossen. Und noch eine zweite Mail kurz danach: Man habe leider eben bemerkt, dass Montag wegen Feiertag auch zu sei.

Na gut, beim Segeln ist Flexibilität gefragt. Einmal mehr disponieren wir. Kurs auf Conception Island, noch einmal 40 Seemeilen weiter. Unterwegs erfolgt die Absprache mit Ken wegen der Änderung hinsichtlich unseres Tank- und Klarierungsstops. Der ist jetzt für die Ramora Bay Marina auf Harbour Island im Norden von Eleuther geplant. Mittwoch oder Donnerstag, Freitag ist schon wieder Feiertag.

Um 16 Uhr fällt schließlich der Anker in der Rocky Bay auf 4 Metern Wassertiefe vor dem unbewohnten Conception Island. Vor uns liegt ein zwei Kilometer langer traumhafter Sandstrand, un-

ter uns so unverschämt klares Wasser, dass Schnorcheln zum Pflichtprogramm wird.

Es folgt allerdings eine törnplanerische Rolle rückwärts. Die Ramora Bay Marina sieht bei näherer Betrachtung doch, sagen wir mal, schwierig aus. Es gibt zwei Einfahrten. Eine an der Nordküste, nur mit viel Umweg zu erreichen, die dann an dem berühmten Riff „Devils Backbone“ in einer Art und Weise entlangführt, dass der Revierführer ihr und dem Riff nicht nur mehrere Seiten widmet, sondern zudem auch ausführt, dass man unbedingt (jedenfalls die ersten paar Male) einen Lotsen an Bord nehmen sollte. Das Ganze gespickt mit historischen Schiffsunglücken auf diesem Riff und dem Beispiel einer Yacht, deren Besitzer meinte nach dem ersten Mal mit einem Lotsen bei der nächsten Passage keinen mehr zu benötigen (was natürlich übel schief ging).

An der Ostküste gibt es zwischen Eleuthera und Harbour Island eine zweite Einfahrt. Die sieht auf den ersten Blick gut aus, bis auf den Hinweis auf die starke Strömung in der Seekarte und dem Vermerk „E.N.A.“. Schaut man genauer nach, bedeutet das „Eye Navigation Area“. Gutes Licht und ruhige bis moderate Winde sowie Seegangsbedingungen seien erforderlich, um in diesem Bereich sicher zu navigieren. Hm. Von der Einfahrt bis in den Hafen ginge es auf einer überwiegend unmarkierten bogenförmigen Dreiviertelkreis-Strecke, die uns meistens nur wenige Dezimeter Wasser unter dem Kiel verspricht, zwischen den Riffen hindurch. Schaut man zur Abwechslung in die Sonarcharts von Navionics, würden wir dagegen eine halbmertertiefe Furche in den Grund pflügen müssen. Das Risiko möchten wir dann doch nicht eingehen.

Wohin denn nun?

Mit Helena und Steve von der *Amalia* diskutieren wir die Möglichkeiten. Wir könnten auch in Nassau oder Freeport den Papierkram erledigen, bräuchten dafür allerdings wieder eine neue Ausnahmegenehmigung. Oder wir verzichten ganz auf den Klärungsstopp, nutzen nur die „Innocent Passage“ durch die Bahamas und fahren direkt in die USA. Je nach Ankunftshafen würde das (laut Salty Dawg) ein nur geringes oder aber sehr hohes Risiko hinsichtlich des Cruising Permits bedeuten.

Letztlich entscheiden wir uns, die 40 Seemeilen wieder zurück nach Süden zur Flying Fish Marina zu segeln, der Wind scheint



Glücklich im türkisfarbenen Paradies - Wiebke und Ralf Gerking.

günstig dafür zu sein und die Erlaubnis für diese Marina haben wir ja schon.

Am Ende heißt das zwar, dass wir quasi auf unserer alten Kurslinie zurücksegeln, obwohl genau dieser Abschnitt der einzige etwas rumpelige auf der insgesamt wunderbar angenehmen Passage von den USVI bis hier in die Bahamas war. Dafür haben wir aber zwei wunderbar ruhige Tage in dieser erneuten Traumbucht verbracht. Noch eine Traumbucht, benutze ich das Wort etwa inflationär?

Na ja, sagen wir mal so: Das Wasser ist hier so klar, dass man vom Anker aus an 30 Metern Ankerkette entlang zum Schiff sehen kann. So durchsichtig, dass wir im Mondlicht bei Windstille die Riffe im Sandgrund in 4,20 Metern Wassertiefe erkennen können. So transparent, dass wir von Deck aus die Kofferfische beobachten können, die an der Ankerkette den Sand wegpusten, um ihre Beute aufzuspüren. Sogar die Haie, die es sich in *Floras* Schatten auf dem Grund bequem gemacht haben, können wir leicht ausmachen.

Einmal erspähen wir sogar zwei Zitronenhaie (die werden etwa gut drei Meter lang) und einen Ammenhai (wird über vier Meter lang) gleichzeitig, aber vor die Kamera kriegen wir sie bisher nur einzeln. Wir schätzen, dass „unsere“ Haie noch nicht ganz aus-



Erst war es einer dann wurden es viele - Unterwasserspiele mit Haibesuch, da wurde das Bad irgendwann dann doch lieber abgekürzt.



Ein besonderer Anblick - Auge in Auge, face to face mit dem Besuchshai.

gewachsen sind.

Außerdem gibt es in der Bucht noch ein vom Boot aus schnorchelnd gut zu erreichendes Riff, an dem wir neben vielen anderen Fischen auch einen imposanten Nassau-Zackenbarsch und mehrere bunte Königin-Drückerfische vor die Linse bekommen. Den herrlichen hellen Sandstrand vor der leicht hügeligen und grünen Küste dürfen wir ja leider nicht betreten. Obwohl das hier wohl kaum jemand bemerken würde, halten wir uns natürlich daran. Toll anzusehen ist er allemal.

Ein paar Squalls gehen durch und sorgen neben der dramatischen Licht-/Schatten-Kulisse auch für das bekannte Fenster-auf-/Fenster-zu-Spiel. Fenster zu heißt es auch in der ersten



SEAMAN PRO
by WetterWelt

- die perfekte **Törnplanungssoftware**
- das **ganze** Seewetter inkl. Strömung, Böen + Wellen
- Meteogramme + Wetterkarten
- interaktive Weltkarte
- für PC und Mac



- GRIB-Daten basierend auf den weltweit besten Vorhersagemodellen

Intuitiv. Zuverlässig. Genau.



Wir. Wissen. Wetter.

WetterWelt GmbH • webshop.wetterwelt.de

Nacht hier: tatsächlich ein Mückenangriff zur Dämmerung – nach Italien zum ersten Mal wieder. Wir sind verwöhnt.

Früh um 6 Uhr geht's wieder los, wir sind zum Sonnenaufgang unterwegs, um rechtzeitig in der Flying Fish Marina anzukommen. Aus dem Flachwasser vor Conception Island raus, Segel getrimmt und Angel ausgeworfen. Als ich mich umdrehe, um ins Cockpit zurückzukommen, rauscht sie schon aus. Das ging schnell. Wir versuchen, etwas Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, aber die Fock lässt sich nicht einrollen. O.K., da kümmern wir uns dann später drum. Erst einmal den schönen Thunfisch reinholen, der da so vorschnell angebissen hat. Dann muss er noch auf dem in der Welle schwankenden Achterdeck ausgenommen und filetiert werden, aber auch das bekomme ich inzwischen immer besser hin (selbst vor dem Frühstück).

Der Rest der Fahrt verläuft angenehm ereignislos. Bei etwa 17 Knoten Wind rauschen wir dahin und haben die 40 Seemeilen schon am Mittag hinter uns.

Nur: Die Fock lässt sich leider immer noch nicht einrollen. Also muss sie runter und das würden wir gerne vor dem flachen und mit Korallen gespickten Gebiet um die Flying Fish Marina erledigen. Das heißt allerdings, dass wir gegen einen knappen Meter Welle motoren müssen, um die Fock aus der Vorstagsnut auf das Vorschiff herunter zu zerren. Dort wird sie an der Reling befestigt und wir motoren zur Tankstelle.

Alles anders

Wir sind überrascht, dass wir nicht wie erwartet und von den Salty Dawg angekündigt einklarieren und ausklariert werden beziehungsweise müssen. Die Marinamitarbeiter erklären uns, die Behörden wären informiert und das würde jetzt in Covid-Zeiten so vollkommen ausreichen.

Ob ein Tankbeleg als Ein- und Ausklarierungsnachweis der Bahamas für den Immigration-Officer in den USA wirklich ausreicht? Wir werden sehen, fragen aber vorsichtshalber noch einmal bei Salty Dawg an. Die erste Spontanantwort ist nicht sehr befriedigend, möglicherweise hätten wir uns den Tankstopp auch sparen können. Ist aber egal, für eine Passage hatte sich sowieso kein ausreichendes Wetterfenster aufgetan.

Weiter geht's zum Ankerplatz östlich des Hafens, direkt hinter dem Riff. Er entpuppt sich als mehr mit Felsen durchsetzt als von uns erwartet, aber wir finden einen Sandfleck und der Anker hält sofort. Widmen wir uns also wieder unserem an die Reling gelaschten Vorsegel.

Ob wir durch den Tankstopp in Clarence Town nun ausklariert sind oder nie einklariert haben, ist egal.

Nordwärts Richtung USA

Eine nochmalige Rückfrage bei Salty Dawg zeigt, dass in den beiden von uns angestrebten Häfen Beaufort und Norfolk das Cruising Permit auch bei direkter Anreise aus den USVI bisher nie ein Problem war. Gut.

Helena und Steve von der *Amalia* entnehmen ihrem Predict-Wind-Wetterbericht, dass morgen ein Wetterfenster für die Passage aufgeht. Nach unserem Bericht von WetterWelt hätten wir dagegen zwar erst guten Wind, dann aber am Montag 35 Knoten auf die Nase. Mal sehen, welche der Entwicklungen sich bewahrheitet. Wir werden morgen jedenfalls erst einmal weiter Richtung Norden gehen, glauben aber nicht, dass das schon der Absprung sein wird.

Für alle Fälle backen wir mal wieder Brot und füllen den Wassertank und die Batterien.

Wir sind uns einig: Das Wetterfenster sieht derzeit nicht nach einer Nonstop-Passage in die USA aus. Die verschiedenen Wetter-



Die SY Flora, eine Hallberg Rassy 43, ankert vor ihrem fast schon surrealen Ziel, dem Hogsty Reef, einem von nur fünf Korallen-Atollen im Nordatlantik.

modelle ergeben ziemlich unterschiedliche Vorhersagen. Aber es sieht zumindest schon mal nach einer guten Passage vorbei an den langgestreckten Inseln Cat Island und Eleuthera hinauf in die Abacos, im Nordosten der Bahamas. Die Inselgruppe bietet zum einen den Vorteil, dass von dort die Strecke hinauf zur Chesapeake Bay am kürzesten ist. Außerdem kennen Wiebke und ich die Inseln von einem Charterurlaub vor 13 Jahren her, damals haben sie uns absolut begeistert. Allerdings sind sie vor nicht allzu langer Zeit von einem Hurrikan schwer getroffen worden. Es ist kaum abzuschätzen, wie viel bereits wiederaufgebaut wurde und wie viel noch immer in Mitleidenschaft gezogen ist. Jedenfalls sind wir sehr gespannt.

Spannend gestaltet sich auch die Besuchsfahrt hinüber zur *Amalia*, wo wir zum Mahi-Mahi eingeladen sind. Helena hat den unterwegs gefangenen Fisch am Abend in der Pantry noch einmal abgespült. Das reicht um Steve schnell von seiner Reinigungsarbeit am Propeller wieder ins Cockpit zu scheuchen, denn sogleich leisten ihm drei Zitronenhaie unter dem Schiff Gesellschaft (und sie wirken ein bisschen aufgeregt). Auch unser Bad fällt dadurch ziemlich kurz aus. Aber: Eine gute Stunde später scheinen die nun schon wieder sehr ruhigen Haie gemeinsam unter der *Flora*, um nachzuschauen, ob hier nicht auch Fischabfälle entsorgt werden. Verständlich, sehen die beiden Schiffe doch von unten identisch aus.

Diesmal möchte ich die Haie dann doch nicht (wie beim letzten Mal den einzelnen) schnorchelnd fotografieren, lieber halte ich die GoPro ins Wasser und bekomme dadurch ein paar Aufnahmen der drei. Ganz gemütlich ziehen sie ihre Runden. Allerdings haben sie sich noch nicht verzogen, als wir zu zweit auf dem SUP-Board zum Essen hinüber zur *Amalia* paddeln – das Dinghy ist für die Überfahrt fest verzurrt in den Davits mit Bellybands, festgebändselten Fendern drin und Persenning drüber. Wir geben uns besonders viel Mühe, nicht ins Wasser zu fallen.

Wir brechen erst gegen 9 Uhr auf. Der Wind sollte passen, uns stehen etwa 200 Seemeilen bevor. Bei 6 bis 7 Knoten Fahrt, soll-

ten wir im Laufe des nächsten Tages ankommen.

Zweimal rauscht heute bei uns die Angel aus, beide Male ziehen wir aber einen großen Barrakuda an Bord, fummeln den Haken aus seinem mit beeindruckenden Zähnen bewehrten Maul und werfen ihn wegen der Ciguateragefahr wieder ins Meer.

Steve auf der im Buddyboating parallel zu uns segelnden *Amalia* hat mehr Glück und fängt einen schönen Thunfisch. Am Abend ist unsere Angel eingeholt, falls wir morgen nicht mehr Glück haben, dürfen wir einmal mehr die Gastfreundschaft auf der *Amalia of London* genießen. Dann wohl schon in den Abacos.

Und so kommt es auch

Nach 29 Stunden schönen Segelns und einer Stunde motoren durch die Riffpassage und über das leuchtend türkisfarbene 3 Meter-Flach sind wir bei Marsh Harbour in den Abacos an unserem Ankerplatz angekommen. Wegen der Nordost-Südwest-Ausrichtung der vorgelagerten Cays ist er einer der wenigen Plätze hier, die bei dem jetzt herrschenden Südwind guten Schutz bieten. Pittoresk geht allerdings anders. Mit Blick an Land und auch auf den Schrott unter Wasser wird überdeutlich, mit welcher Wucht und welchen Schäden der Hurrikan Dorian 2019 die nördlichen Bahamas verwüstet hat. Es ist herzzerreißend.

Auf die Schönheit des Ankerplatzes kommt es uns allerdings auch nicht so an, da es morgen schon weitergehen soll. Dann folgt der lange Schlag (690 Seemeilen kalkuliert) nach Norfolk am Eingang der Chesapeake Bay.

Das Wetterfenster für die Passage sieht gut aus. Einen Teil der Strecke werden wir wahrscheinlich motoren müssen, aber dafür wird am berühmten Kap Hatteras kein widrig gegen den Golfstrom stehender Wind prognostiziert.

Das wollen wir nutzen.

Ein Sommer in Alaska

Mit unserem Segelboot *Muktuk* sind wir, Birgit und Andreas, zu Beginn des Jahres 2019 von Papua Neuguinea über Guam nach Japan gesegelt, wo wir dreieinhalb Monate blieben. Unter anderem haben wir dort an der International Rally in der Seto Inlandsee teilgenommen (TO 168) Danach ging es weiter nach Nordosten. Wir starteten in Shimoda, in einer Bucht südlich von Tokio. Unser Ziel: Die Aleuten.



Überbordendes Grün als passender Hintergrund für die rote Muktuk, die ihr Ziel, die Aleuten, erreicht hat.

Den ersten Tag und die erste Nacht auf See müssen wir noch sorgfältiger als sonst Ausguck gehen, denn auch hier an diesem Küstenabschnitt Japans herrscht dichter Schiffsverkehr. Wir erreichen den Kushiro-Strom, der uns ein Stück weit nordöstlich mit schiebt. Wärme haben wir durch ihn auch noch eine ganze Weile. Dann kommt das erste Tief, das uns wie in einer Waschmaschine mehr als zwei Tage lang gut durchschüttelt. Wir wollen erst einmal soweit es geht östlich segeln, um noch länger im Warmen zu bleiben, aber das zweite Tief schiebt uns doch mehr nach Norden hoch.

Der Norden macht sich bemerkbar

Nach und nach wird die Wassertemperatur kälter, nach zwei Wochen sind es nur noch 6 Grad Celsius und auch im Boot sinken trotz guter Isolierung die Temperaturen, wir fangen an zu frieren. Erst holen wir die Wollsocken und dicken Pullover hervor und nehmen zum Schlafen eine zusätzliche Decke, um uns aufzuwärmen. Auch tagsüber sitzen wir dick eingepackt in der Messe und fragen uns, warum wir eigentlich in diese unwirtliche Gegend wollten, wo doch der Sommer in Japan so angenehm warm war. Leider funktioniert unsere Webasto-Heißluft-Heizung nicht mehr. Nur wenn der Wind weg ist und wir unter Motor fahren, wird es dank der Motorheizung im Schiff kuschelig warm. Der von allen Seglern so gefürchtete Nebel bei den Aleuten begleitet auch uns ein paar Tage lang. Manchmal sehen wir die Sonne von oben scheinen, geradeaus sind aber nur dichte Nebelbänke. Immer wieder lassen wir das Radar laufen, zusätzlich sind wir über AIS für die großen Containerschiffe sichtbar. Aber wir sind so weit abseits der gängigen Schiffsrouten, dass wir auch schon mal eine Woche lang kein einziges Schiff sehen.

Das dritte Tief gibt uns den letzten Schub Richtung Norden und nun zählen wir die Meilen runter, rechnen aus, an welchem Tag wir ankommen könnten.

Landfall in Adak

Langsam schält sich am Morgen die Insel Adak aus dem Nebel heraus. Grün! Haben wir jemals so ein tiefsattes Grün gesehen? Oder kommt es uns allein deshalb so intensiv vor, weil wir so viele Tage lang nur blaugraue Töne vor Augen hatten? Nasse dunkle Felsen, tiefhängende Wolken und dazu diese grün überzogenen Hügel! Eine wilde Landschaft, gänzlich ohne Bäume und Sträucher, wir können uns nicht sattsehen daran. Im Small Boat Harbor machen wir die Leinen fest am Boot unserer Freunde, die dort auf uns gewartet haben. Mit am Steg sind noch zwei australische Boote, die auch gerade die Überfahrt aus Japan geschafft haben. Es gibt viel zu erzählen!

Schaut man sich die Landkarte an, bilden die Inseln der Aleuten eine langgezogene Kette, die durch die Kamtschatka-Halbinsel mit Japan verbunden ist. Geologisch gesehen gehören sie zum großen Pazifischen Feuerring und bei gutem Wetter kann man in Adak schon

mal einen der wunderschönen schneebedeckten Vulkanberge deutlich erkennen.

Auf Adak befand sich bis etwa 1995 eine große Siedlung des US-Militärs mit Wohnblocks und Reihenhäusern, dazu Krankenhaus, Schulen, Supermarkt und sogar Restaurants. Nach dem Ende des Kalten Krieges zogen die Militärs mit ihren Familien ab und seither steht alles leer und verwaist. Hier im Norden verrottet und verfällt alles nur sehr langsam. Inzwischen gehört das gesamte Gebiet wieder der Gemeinschaft der Aleuten oder Unangan/Unangas, wie die Bewohner sich selbst in ihrer eigenen Sprache bezeichnen, in Adak und auf einigen anderen Inseln der Aleuten-Kette



Noch ein kräftiger Schlag mit der Fluke und dann wieder auf Tauchstation.

lebten sie viele Jahrhunderte lang ungestört und hatten sich auf bewundernswerte Weise an diese unwirtliche Umgebung angepasst. Bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts Pelzjäger aus Russland die abgelegenen Inseln entdeckten und feststellten, dass sie mit der Jagd auf Seerobben und Seeotter ein Vermögen machen konnten.

Es erging den Einheimischen dabei nicht gut, sie wurden missioniert, zu Zwangsarbeit verpflichtet, von eingeschleppten Krankheiten dahingerafft. Als die USA in den Zweiten Weltkrieg eintraten und eine Invasion Japans befürchteten, wurden die kleinen Dörfer mit ihren um die 100 und weniger Einwohnern evakuiert. Die Menschen wurden zwangsumgesiedelt, die Dörfer samt ihren Kirchen dem Erdboden gleich gemacht, um den Japanern nichts als verbrannte Erde zu hinterlassen. Eine heute für uns nicht mehr ganz nachvollziehbare Handlung. Nach dem Ende des Krieges konnten nicht alle früheren Bewohner wieder zurückgehen. Es wurden nur vereinzelt Dörfer wieder aufgebaut.

Natur piur

Zwei Tage bleiben wir in Adak, füllen Diesel und Wasser auf und nutzen dann das gute Wetter, um mit unseren Freunden ostwärts von Bucht zu Bucht zu ziehen, dabei war eine schöner und malerischer als die andere. Diese Gegend nimmt uns sofort für sich ein, ist es die Einsamkeit, das auf den ersten Blick Karge und Wilde? Die explodierende Natur im Sommer, wenn die Tage ewig lang sind und alles in einer rasenden Geschwindigkeit wächst? Der Fischreichtum? Die vielen wilden Tiere, die wir täglich beobachten können? Nebelige Tage wechseln sich immer wieder ab mit weniger nebligen, für die Ausflüge an Land brauchen wir Regenhose und Gummistiefel, an unserem ersten Grillplatz haben wir Mühe, das nasse Holz überhaupt zum Brennen zu bringen, nur ab und zu scheint einmal kurz die Sonne und trotzdem finden wir es wunderschön!

Ab und zu begegnen wir einem Fischerboot und noch seltener einem der anderen Segelboote, die auch in dieser Saison den



Segelflieger? Muktuk segelt durch die Einsamkeit des Nordens.

Weg von Japan hierher gefunden haben.

Irgendwann müssen wir aber doch wieder in die Zivilisation zurück, zumindest für ein paar Tage. Es geht nach Dutch Harbor auf der Insel Unalaska, wo wir uns offiziell im Lande anmelden wollen.

Der östlichste Hafen - Dutch Harbor

Wir erreichen die große und weitläufige Bucht Unalaska und die gleichnamige Insel erst spät am Abend. Licht haben wir zwar noch, aber es reicht nur gerade so, um einen geschützten An-



Dutch Harbor, der östlichste Hafen von Alaska und gleichzeitig auch einer der größten Fischereihäfen.

kerplatz vor dem Dorf zu suchen. Die gut betonnte, aber auch sehr enge Fahrwinne zum Hafen wollen wir lieber bei Tageslicht passieren. Also funken wir den Hafenmeister an, melden ihm unsere Ankunft und bitten ihn, den Immigration Officer, den Beamten der Einwanderungsbehörde, zu informieren.

Am nächsten Morgen bei schönstem Sonnenschein tuckern wir hinein, an großen Fischerbooten vorbei und an der Fischfabrik, auf deren Dach mindestens zehn Weißkopfadler sitzen. Der lange Steg des „Small Boat Harbor“ ist dicht besetzt mit Segelbooten, einige schon im Päckchen und so suchen auch wir uns ein Boot aus, bei dem wir längsseits gehen können.

Der Immigration Officer wartet schon am Steg auf uns und nach nur 10 Minuten sind alle Papiere ausgefüllt. Später kommt er mit den gestempelten Pässen zurück und dem „cruising permit“, der Segelerlaubnis für ein ganzes Jahr. Alles ganz unkompliziert und einfach.

Dutch Harbor ist der östlichste Hafen von Alaska und zugleich einer der größten Fischereihäfen, an dem die Fischerboote ankommen und ihren Fang abliefern, Lachs und Heilbutt im Sommer, Königskrabben im Winter. Canneries, Fisch verarbeitende Fabriken, stehen gleich hinter dem Hafen, daneben Wohnblöcke für die vielen Saisonarbeiter, die die Meerestiere verarbeiten und für den Versand fertig machen.

Gleich sieben Segelboote liegen beisammen am Steg, vier davon kommen - uns eingeschlossen - direkt aus Japan. Eine einmalige Gelegenheit, einen Grillabend zu organisieren. Es wird viel erzählt und auch gesungen, einer der Segler hat eine Ukulele dabei und ganz viele Liederhefte. Und da es im Juli immer noch fast bis Mitternacht hell ist, stehen wir noch lange beisammen. Dann kommt unser Besuch.



Viel ist nicht los in Mutton Cove, aber genau das macht seinen Reiz aus - zwei Yachten, zwei Schäfer und eine verlassene Schaffarm.

Astrid Ewe heuert auf der Muktuk an:

Ein bisschen fühlt es sich an wie Charterurlaub. Ich buche einen Flug, packe meine Sachen und muss mich um nichts weiter kümmern. An Bord beziehe ich eine Einzelkabine und lasse mich zwei Wochen lang verwöhnen! In der Langversion war vieles anders als gedacht und dann doch wieder ein großes Abenteuer.

Die Anreise nach Dutch Harbor auf Unalaska, dem Zentrum der Aleuteninseln, dauert mit Zwischenstopp in Anchorage fast 4 Tage. Ein Sammeltaxi bringt mich zum Yachtsteg. Großes „Hallo“ zur Begrüßung mit Andreas und Birgit. Am Steg liegen noch weitere sechs oder sieben Yachten aus aller Welt. Das sind erstaunlich viele. Wir bleiben noch bis zum nächsten Tag und ich kann langsam in dieser so fremden Welt ankommen. Die Zeit ist gefüllt mit Einkäufen, Museumsbesuch, Spaziergängen, Besuch im Pub und dem Versuch, dem Internet ein paar Daten zu entlocken. Dutch Harbour ist so arktisch charmant, wie ich es mir vorgestellt und insgeheim gewünscht habe!

Wir verlassen Dutch Harbor mit Zwischenstopp an der Tankstelle bei mäßigem Wind und segeln beziehungsweise motorsegeln über Nacht an die Südostseite von Unalaska nach Chernofski

Harbor. In einer Bucht mit dem bezeichnenden Namen Mutton Cove ankern wir vor einer ehemaligen Schaffarm. Hier verbringen wir bei sonnigem Wetter zusammen mit einer befreundeten Yacht ein paar wundervolle Tage. Außer uns Yachties sind hier noch ein Forschungsschiff und zwei verwegene Schäfer, die sich im Sommer um die verwilderten Schafe kümmern. Es ist also recht gesellig. Später werden wir niemanden mehr treffen.

Kulinarische Reise

Es gibt so viel Fisch, dass wir Mühe haben alles zu essen. In den Bächen fangen wir Saiblinge und Lachs, im Meer am Eingang zur Bucht noch Heilbutt, Dorsch und Rockfisch. Ein Leben wie im Schlaraffenland, morgens Räucherfisch, mittags Fischfilet und abends Lammbraten. Zwischendurch noch selbstgebackenen Kuchen und abends an Deck ein Gläschen Wein.

Das nächste Ziel ist die Raven Bay. Hier sammeln wir Löffelkraut, Blaubeeren und Prachthimbeeren (Salmonberries). Zusammen mit dem frisch gefangenen Fisch ist die Versorgung gesichert. Die Bucht ist schroff, sehr grün und die Aussicht von oben wunderschön. Irgendwo hinter den Hügeln liegt Dutch Harbor, ist auf



Petri heil für Astrid Ewe, ob einer beißt ist noch nicht raus.



Petri Dank, sagt Andreas Neumann mit einem Saibling im Arm.

dem Landweg aber eher unerreichbar.

Nach zwei Tagen segeln wir weiter. Mit dem Wetter haben wir Glück. Die See ist meist ruhig, manchmal spiegelglatt. Wir sehen fast täglich Wale und Papageientaucher. Über Nacht ankern wir in einsamen Buchten und lassen die Seele baumeln. Als wir in die Nähe des Festlands kommen, steigt die Wahrscheinlichkeit, auf Bären zu treffen. Wir sind bei Landgängen vorsichtig, bleiben zusammen und hören laute Musik. Und tatsächlich sichten wir mehrmals diese riesigen, kräftigen und flinken Tiere. In der Captains Bay, ein paar Meilen hinter King Cove, finden wir vor einem Bach einen Ankerplatz, an dem wir täglich Besuch von einem jung aussehenden Bären bekommen. Unser „Bruno“ kommt am Ufer entlanggetrabt von irgendwoher und begeistert uns mit Sprinteinlagen, verspielten Sprüngen im flachen Wasser und dem Versuch, Fische zu fangen. Tatsächlich sehen wir kein einziges Mal einen Lachs in seinem Maul. Wir liegen dicht unter Land in erster Reihe und sind sehr froh, den Bären aus nächster Nähe aber doch sicher vom Boot aus beobachten zu können. Einfach klasse! Sobald er weg ist, gehen wir an Land und sammeln Beeren. Dass es fast ununterbrochen regnet, stört dabei wenig.

Die Landschaft ändert sich

Nach und nach verändert sich die Vegetation. In Festlandnähe ändert sich das Klima. Aus einzelnen Büschen wird ein dichter, undurchdringlicher Urwald. Leider ist es in der zweiten Woche meist Grau in Grau und wir können nur selten einen Blick auf die schneebedeckten Vulkankegel erhaschen.

Den letzten Abend in der Einsamkeit feiern wir mit einem Lagerfeuer am Strand, gegrillten Fisch und Wein. Am nächsten Morgen tuckern wir zur Nachbarinsel Popof Island. In Sand Point auf den Shumagin-Inseln endet mein Segeltörn auf der Muktuk. Bei unserer Ankunft schenkt man uns, während wir auf einen Platz am Tanksteg warten, einen Rotlachs! So lassen wir uns gerne begrüßen! Der Ort hat 918 Einwohner und alles dreht sich um den kommerziellen Fischfang. In den Hauptfangzeiten tummeln sich hier Saisonarbeiter aus aller Welt. 2019 wurden in der Region rund 90 Millionen Pfund Fisch gefangen (in ganz Alaska waren es etwa 972 Millionen Pfund).

Von Sand Point aus habe ich Mühe weiterzukommen. Eigentlich wollte ich mit der alle zwei Wochen verkehrenden Fähre des Alaska Marine Highway fahren. Leider fällt diese wegen eines Streiks aus und alle Flüge sind ausgebucht. Auch hier ist die Internetverbindung sehr schlecht und durch die Unterstützung meines Lieblingsreisebüros bekomme ich irgendwann doch noch ein Ticket nach Anchorage.



Über seinen Fang, einen Lachs, kann sich auch der Braunbär freuen.

Die Zeit auf *Muktuk* war großartig und exklusiv. Ich habe es sehr genossen, mit Freunden viel Zeit zu verbringen und eine neue Welt zu entdecken. Die Verpflegung war köstlich und gesund. Wir konnten uns teilweise selbst versorgen, mit dem, was es zu fangen und zu pflücken gab. Zwei Wochen sind zwar viel zu kurz, haben sich aber wie eine Ewigkeit angefühlt. Der Alltagsstress war sofort weg und ich habe wirklich gut abschalten können. So etwas kann man nirgendwo buchen. Es ist ein wundervolles Geschenk!

Bären satt

Nachdem wir uns von Astrid verabschiedet haben, segeln wir weiter. Von Sand Point geht es drei Tage lang in einem durch bis zur Insel Kodiak, wo wir in einer Bucht im Südosten erstmals wieder an Land gehen. Wir stehen am Beginn einer Schönwetterperiode, vier Wochen nur sonnige Tage, ein Ausnahmesommer. Wir fahren eine schöne Bucht nach der anderen ab, in einer können wir sogar ein paar Krebse fangen und die *Muktuk* trockenfallen lassen, um den Bewuchs am Unterwasserschiff zu beseitigen. Im Hauptort der Insel, der ebenfalls Kodiak heißt, gibt es die übliche Runde zum Supermarkt und zum Waschsalon. Wir bleiben nicht lange, die Saison ist kurz und wir wollen noch viel sehen. Wir segeln einmal quer über die Shelikof Strait zur Kenai Halbinsel und fahren in die langgezogene Bucht von Geographic Harbor. Normalerweise versuchen wir, den Bären aus dem Weg zu gehen. Selbst auf einem harmlosen Ausflug zum Blaubeersammeln sehen wir aus wie Bruce Willis. Nein, nicht im Unterhemd, aber bis an die Zähne bewaffnet: Im Gürtel auf einer Seite das Bärenspray, auf der anderen Seite eine 120 dB Druckluftluhupe, griffbereit eine Seenotsignalfackel, die praktischerweise auch gegen Wölfe helfen soll. Hier in Geographic Harbor ist aber alles ganz anders. Hierher kommt man extra, um die Braunbären zu sehen, und zwar möglichst von nahem.

Wir sind nicht allein

Anders als in den anderen Buchten, liegen gleich drei weitere Schiffe vor Anker und haben Schaulustige mit Landungsbooten an die Flussmündung gebracht. Ein Wasserflugzeug bringt dreimal am Tag weitere Kleingruppen.

Am ersten Tag lassen wir uns auf der großen vorgelagerten Sandbank trockenfallen und beobachten die Bären von Bord aus. Wenn wir sehen, wie dicht die Bären um die Besucher am Fluss herumlaufen, wird uns ganz anders. Zu unserer *Muktuk* kommt allerdings kein Bär gelaufen, was auch ganz gut ist, denn wir erfahren später, dass Bären gerne mal an Schlauchbooten



Die Frisur sitzt - und schon schwimmt der fotogene Puffin wieder davon.



Muktuk auf ihrem Weg durch die neblig-wolkig verhangene Inselwelt der Aleuten im Süden des nordpazifischen Beringmeers.

knabbern. Irgendetwas im PVC scheint sie anzuziehen und wir hatten unser Dinghy hinterhergezogen und mit trockenfallen lassen. Aus dem Cockpit heraus, sehen wir zwei Jungbären beim Balgen zu. Dann schlägt ein großes Alpha-Männchen, das plötzlich auftaucht, sie in die Flucht..

Nachdem der erste Tag komplett verregnet war, beschließen wir, am nächsten bei strahlendem Sonnenschein noch einmal dorthin zu fahren. Diesmal bietet uns eines der Ausflugsboote an, uns zusammen mit ihrer Gruppe an Land zu fahren, wenn wir uns nicht trockenfallen lassen, sondern außerhalb ankern. So stört die *Muktuk* auch nicht auf den Fotos, die ja schließlich Bären in der Wildnis zeigen sollen.

Gerne nehmen wir das Angebot an und hocken mit rund zehn weiteren Personen unter sachkundiger Anleitung an der Flussmündung. Alle außer uns sitzen auf vom Veranstalter bereitgestellten blauen Eimern. Die Logik dabei: Hockend erscheinen wir kleiner, so fühlen sich die Bären nicht bedroht und kommen näher. Und wenn sie zu nahe kommen, kann die Gruppe geschlossen aufstehen, damit größer wirken und die Bären zurückscheuchen.

Hier in Geographic Harbor sind die Bären die Nähe der Touristen gewöhnt. Sie sind weniger scheu als woanders und auch nicht aggressiv. Lachs gibt es im Überfluss, also haben die Bären keinen Hunger. Gut für uns. Und so sehen wir in der Tat Bären aus großer Nähe. Bis auf 50 Meter kommen sie an uns heran, fischen im Fluss nach Lachsen und fressen sie vor unseren Augen, als hätten sie dieses klassische Fotomotiv extra geprobt. Wir sind begeistert!

Amphitheater und Gletscher

Je weiter östlich wir reisen, umso höher werden die Gebirge und die ersten Gletscher tauchen auf. Wie gewaltig diese Eismassen sind, können wir aus der Ferne nur erahnen. Das Wetter ist weiterhin sonnig, also entschließen wir uns, noch einen Tag länger beim Nationalpark der Kenai Fjords zu verbringen, um einen Gletscher aus der Nähe anzuschauen.

Bei der Einfahrt in die Bucht müssen wir ein bisschen aufpassen,

denn in den Karten ist die Rede von Sandbänken, die sich jedes Jahr ein wenig verschieben. Ein paar Gezeitenwellen bringen uns noch zum Schaukeln und dann sind wir im stillen Wasser der langgezogenen Bucht. Die Gletscher sind noch weit weg und trotzdem wird die Luft immer kälter, denn die Morgensonne muss sich erst noch aus den Schleierwolken heraus kämpfen. Nur mit dicker Jacke und Mütze ist es am Vorschiff beim Ausguck und Fotografieren gemütlich.

Und dann auch noch Eis

Als wir näher kommen, bieten die Gletscher immer neue Blickwinkel und jeder ist spektakulärer als der vorherige. Kleine Eischollen in bizarr anmutenden Formen treiben träge an uns vorbei, auf manchen haben sich Möwen einen Ruheplatz gesucht. So stellt man sich eigentlich Alaska vor...

Wir umrunden eine der Inseln in der Bucht und fahren zum Northwestern Glacier, ganz hinten in der Nordwest-Ecke. Dort kommen von zwei Seiten die fest gepressten Schneemassen herunter, es knackt ab und zu bedrohlich und manchmal fallen auch ein paar Kubikmeter Eis polternd und donnernd die Felsenwände hinab. Auch wenn es, mit Abstand betrachtet, gar nicht so große Stücke sind, so machen sie doch einen ziemlichen Lärm. In einer respektvollen Entfernung vom Gletscher halten wir an und lassen uns treiben. Mit einer Tasse Kaffee sitzen wir in der Sonne, schauen uns diese wunderbare Märchenwelt aus Eis an und fühlen uns mal wieder wie Glückspilze.

Am nächsten Tag machen wir uns auf den Weg weiter in Richtung Osten. Es ist Anfang September, die Tage werden kürzer, das Wetter unbeständiger. Unser Ziel ist Cordova im Prince William Sound. Dort wollen wir unser Boot den Winter über im Hafen lassen. Eine unglaublich schöne und lange Segelsaison geht zu Ende. Nun brauchen wir etwas Zeit, um alle Erlebnisse und Eindrücke zu verarbeiten.

Birgit Fernengel und Astrid Ewe

Was tun bei Angst und Panik

Für die Aktion Rolling Home des TO hat Lore Haack-Vörsmann, vielen auch bekannt durch ihre Segeltörns in extreme Regionen, ein kleines psychologisches Vademecum zum Thema Angst und den Umgang mit dieser verfasst. Es hat sich als sehr hilfreich erwiesen und soll deshalb auch nicht „im Schrank versteckt“, sondern allen Lesern des Magazins zugänglich gemacht werden.

Zielsetzung

- 1 Verstehen, wie Ängste und Panik entstehen, und so zu lernen, souveräner damit umzugehen.
- 2 Den eigenen Körper und seine Reaktionen besser kennenlernen.
- 3 Frühwarnzeichen erkennen und richtig einschätzen.
- 4 Bei Panikattacken den Körper beruhigen und kontrollieren.
- 5 Sich im „Hier und Jetzt“ neu erden.
- 6 Schrittweise in Angst besetzten Situationen die Kontrolle über die eigenen Gefühle zurückbekommen.
- 7 Alltagsstress unterwegs mit innerer Ruhe begegnen und wieder Erholung in der Freiwache und im Schlaf finden.
- 8 Sich „frei, mutig, und kräftig fühlen“, sodass man in der Lage ist, herausfordernde Situationen anzunehmen und auf der Basis von Fakten (nicht von Ängsten) handlungsfähig zu bleiben.
- 9 Angstbedingte Seekrankheit reduzieren.

Eine Übersicht über die vorgestellten Methoden

- 1 Die Angst lösende Tiefenatmung
- 2 Hilfe bei zwanghaftem Grübeln – der Gedankenstopp
- 3 Medikamentöse Intervention
- 4 Selbstfürsorge
- 5 Die Erdungsübung
- 6 Die Murmeltechnik
- 7 Wege aus Übermüdung und Schlafmangel
- 8 Minis gegen Bewegungsmangel und Rückenschmerzen
- 9 Vigors Black Box

Die folgende Aufstellung verfolgt natürlich nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, eine Bewertung oder eine Reihenfolge findet bewusst nicht statt. Jeder möge für sich selber entscheiden, ob er Lust auf die Anregungen zum Wohlbefinden auf See unter belastenden Umständen hat. Wie immer ist der Zugang vielfältig und individueller als hier dargestellt, die Methoden haben sich aber in vielen Situationen bewährt.

A) Der Schlüssel: die hilfreiche Atmung

Mit dem Atem fließt das Leben durch uns durch. Freies Einatmen bedeutet, sich dem Leben überlassen und anvertrauen zu können. Freies Ausatmen bedeutet Loslassen und innere Anspannung aufzugeben. Wenn unser Atem flach ist oder stockt, geschieht das aus Angst. Diese blockiert unsere Atmung und den Körper. Umgekehrt kann eine freiere Atmung diese Blockaden wieder lösen. So ist die Atmung der Schlüssel zu unserem Körper. Bei großen Ängsten oder gar Panik lässt sich der Körper nicht mehr durch positive Gedanken allein beruhigen oder kontrollieren. Panik lässt sich nur verhindern oder stoppen, wenn wir dort ansetzen, wo der eigentliche Kontrollverlust abläuft: im Körper. Der alleinige Schlüssel, der jetzt noch einen Zugang zum eigenen Körper hat, ist die Atmung. Denn sie geschieht zwar in der Regel unbewusst wie alle Organfunktionen, lässt sich aber als einzige relativ einfach willentlich beeinflussen – auch in einer Angstsituation.

Die sogenannte Zwei-Schritte-Methode arbeitet mit einer Kombination aus tiefer Atmung und einer Angst lösenden Ausatemtechnik. Mit dieser angstlösenden Tiefenatmung bleibt man zu jedem Zeitpunkt Herr über sich und seinen Körper, kurz gesagt man bleibt handlungsfähig, was bedeutet, dass man sich nicht als Opfer der Umstände fühlt. Man gewinnt die Fähigkeit zurück, sich seiner angstmachenden Gedanken bewusst zu werden und sie dann zu seinem Nutzen zu verändern.

„Wir sind mehr als unsere Angst“, denn wir haben Ressourcen, die wir bewusst und immer wieder neu aktivieren können, sobald sich die Angst auf ein der Situation angemessenes Maß reduziert hat. Dadurch werden wir wieder Herr über unseren Körper und unsere Gedanken. Wir verlassen die Opferrolle und nehmen wieder eine aktive Rolle ein.



Dunkel-düstere Nacht, silbrig glitzernde Wellen, dazu noch Regen, eine Situation, bei der sich manch einer an Bord nicht mehr wohl fühlt.

Die Tiefenatmung wirkt auf zweierlei Weise:

1. Tiefes (willentliches) Einatmen beruhigt den Körper, man signalisiert dem Körper: „Alles in Ordnung, kein Grund sich aufzuregen“.

Im Verlauf einer Angst- oder Panikattacke befindet man sich zunächst in einer extremen Hab-Acht-Atmung. Man atmet deshalb nur noch minimal – sehr flach, aber mit hoher Frequenz. Es kommt zu der sogenannten Angst- oder Hechelatmung, man



Hohe, brechende Wellen direkt neben dem Schiff sorgen nicht unbedingt fürs Wohlbefinden.

hyperventiliert. Jeder hat wohl schon diese Erfahrung gemacht. Dadurch kann sogar Angst vor dem Ersticken ausgelöst werden, was den Angstanfall oder die Panikattacke massiv verschlimmert. Dass das Herz natürlich wie wild pumpen muss, um den Sauerstoffmangel auszugleichen, verstärkt die Angst noch. Es bleibt keine Kapazität mehr für überlegtes, planvolles Handeln. Der Körper hat mit seinen beängstigenden Reaktionen das Kommando übernommen.

Wenn man die Tiefenatmung beherrscht und sich nun „einfach“ (Wichtig: „Übung macht den Meister“) nur darauf konzentriert, ruhig und tief zu atmen, steigt das Atemvolumen, sodass ausreichend Sauerstoff in die Lunge gelangt. Das wirkt der schnellen, flachen Angstatmung entgegen und es kommt zu keiner beängstigenden Atemnot. Man beruhigt auf diesem Weg Herz und Blutkreislauf und verhindert viele weitere mögliche Auslöser für Panikattacken auf der körperlichen Ebene.

2. Kräftiges Ausatmen löst die Anspannung

Bei einer Angst- oder Panikattacke blockiert nicht nur die Atmung, sondern letztlich der gesamte Körper. Er befindet sich in einer Art Schockstarre, ist extrem angespannt und verkrampft. Infolge der anhaltenden Stressreaktion mit der Unfähigkeit zur Entspannung treten oft Schmerzen auf. Chronische Verspannungen verursachen Kopf- und Rückenschmerzen. Durch entsprechende Schonhaltung schränkt sich der Bewegungsradius weiter ein (vgl. „Minis gegen Bewegungsmangel und Rückenschmerzen“). Der ganze Körper ist sozusagen auf „Laufen oder Raufen“ – „Weglaufen oder Kämpfen“ - gepolt. Beides geht aber leider nicht, wenn man auf See ist, auch wenn man sich noch so sehr wünscht, dass „das Alles“ einfach nur schnell vorbei sein soll. Wenn man nun gelernt hat, wie man das Ausatmen nutzen kann, um körperliche Anspannung zu lösen, kann man jetzt den gan-

zen Körper aus dieser Schockstarre befreien. Entspannte Muskeln signalisieren Seele und Kopf: „Kein Grund, weglaufen zu wollen, wir, die Muskeln, sind doch auch entspannt und sitzen die Situation einfach aus.“ Weiterhin kann man die Angst, die sich in der Bauchgegend wie ein schwerer Stein anfühlt und sich zum Beispiel in Übelkeit, Durchfall, Sodbrennen äußert, lösen und „hinausatmen“. Das gelingt nur mithilfe der Tiefenatmung, denn mit der normalen Alltags-Flachatmung kann man diese Ängste nicht erreichen.

Das Lösen von Angst und Anspannung geschieht normalerweise punktuell innerhalb von wenigen Sekunden. Das Ziel ist aber natürlich die Integration in eine tiefe und langsame Atmung, denn diese wirkt, wie schon angesprochen, außerordentlich beruhigend in Angstsituationen und natürlich auch allgemein in Situationen, in denen man mit hohen mentalen oder/und psychischen Anforderungen konfrontiert wird.

Indem man lernt, die Atmung zu kontrollieren, kontrolliert man den Körper. Es kann dann nicht mehr zu der typischen Blockade der Atmung kommen und man vermeidet, dass sich negative körperliche Begleitsymptome gegenseitig hochschaukeln und im Endstadium einer Angstattacke schlimmstenfalls zu einem Kontrollverlust im Handeln führen. Angstattacken erreichen dann höchstens ein mittleres Niveau. Man bleibt Herr über

die Situation und bleibt handlungsfähig. Die Erwartung an die sogenannte Selbstwirksamkeit wird erhöht. Das ist die innere Stimme, die uns in schwierigen Situationen einflüstert: „Komm, das packst du!“.

So geht's:

Sehr wichtig ist, dass man länger als bislang einatmet. Den Atemzug beginnt man langsam und sanft und atmet über 2 bis 3 Sekunden ein und entsprechend länger aus. Beim Einatmen dehnt man den Brust- und Bauchbereich aktiv, aber sanft nach außen. Bei dieser aktiven Art des Einatmens hilft das Zwerchfell, mehr Freiraum für die Lunge zu schaffen, in den die Luft einströmen kann.

Nach dem Einatmen kommt natürlich das Ausatmen. Damit der gewünschte Effekt der Tiefenatmung eintritt, - wichtig - versucht man zunächst den ganzen Körper anzuspannen - von den Zehen bis zum Kopf. Wenn man es kaum noch aushalten kann, ist es richtig. Und nun kommt das Entscheidende: Die Beine werden etwas gespreizt, dann wird einmal ganz tief Luft geholt. Beim anschließenden Ausatmen lässt man den Oberkörper einfach nach vorn zwischen die Beine fallen. Dabei wird jegliche Muskelspannung aufgegeben und beim Ausatmen wird vollständig losgelassen.

Dann wird die Übung wiederholt: Aufrichten, alles gleichzeitig anspannen, die Anspannung etwa 5 Sekunden lang halten, Beine etwas spreizen und beim Ausatmen am besten mit offenem Mund und einem lauten Seufzer nach vorne fallen lassen.

Tipp: Durch die sogenannte Atembremse kann man lernen, noch vollständiger auszuatmen. Dazu lässt man beim Ausatmen die Luft nur durch einen kleinen Spalt zwischen den oberen Zähnen und der unteren Lippe kontrolliert ausströmen, sodass nur

ganz wenig Luft herauskommt. Auf diese Weise atmet man so lange wie möglich und so vollständig wie möglich aus.

B) Hilfe bei zwanghaftem Grübeln – der Gedankenstopp

Manchmal zwingt uns unser Verstand, bei einem Problem permanent nach einer Lösung zu suchen, die es aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt gar nicht gibt. So als wolle man einen Nagel in die Wand schlagen, ohne einen geeigneten festen Gegenstand zu haben.

Wer dazu neigt, ständig ängstlich zu grübeln, wird körperlich zunehmend unruhiger und angespannter. Wie in einem Teufelskreis verstärken sich Grübelzwänge und ängstliche Körperreaktionen gegenseitig.

So geht's:

Sobald man sich beim Grübeln erwischt, sagt man ganz entschieden innerlich oder laut zu sich „Stopp“. Gerne auch öfter.

Dazu stellt man sich ein großes Stoppschild vor. So gelingt es mit ein bisschen Übung das Gedankenkarussell anzuhalten. Und wenn das gedankliche Hamster rad dann endlich gestoppt ist, sollte natürlich ein Thema bereitstehen, über das es sich mehr lohnt nachzudenken als über Sorgen und Desaster und wilde Endzeitphantasien.



Ein Blick nach achtern und wieder türmt sich die gigantische See meterhoch auf.

C) Medikamentöse Intervention

Der folgende Text wurde dem Buch M. Kohfal, „Medizin auf See“, 2014, S. 307 ff entnommen:

„Angst als Reaktion auf eine objektiv bestehende Gefahrensituation (Schiffsseitig: Sturm, Motorausfall Feuer im Schiff, Navigationsfehler, schwerer Schaden im Rigg, Crewseitig: Erschöpfung durch Kälte, Nässe, ungenügende Nahrungsaufnahme, Dehydrierung, Übermüdung...) ist nicht eigentlich ein medizinisches Problem. Es wird vor allem auf die Führungsqualitäten der Schiffsführung ankommen, der die Mannschaft ermutigt, die angemessenen Maßnahmen veranlasst und selbst nicht die Nerven verliert, wenn die Krise gemeistert werden soll.

In einer solchen Situation ist die Anwendung von Medikamenten nicht angezeigt. Psychopharmaka dämpfen meist das motorische Reaktionsvermögen, auf das es in Gefahrensituationen besonders ankommt. Führungseigenschaften und gute Seemannschaft sind besser geeignet, „Realangst“ bei der Crew in gefährlichen Situationen zu lindern oder zu beseitigen.

Menschen, die generell an einer Instabilität ihrer Gefühlsregungen leiden (reizbare, explosive, durchweg ängstliche und selbstunsichere Persönlichkeiten), die es aber irgendwie doch an Bord und auf die Mitte des Atlantiks verschlagen hat, können eine Linderung ihrer Beschwerden mithilfe von Beruhigungsmitteln erreichen.

In leichteren Fällen genügen pflanzliche Mittel, sonst ist Termazepam (vgl. die angegebene Lit.) geeignet. Die Betroffenen fühlen sich ausgeglichener, und ihre Umgebung kann deshalb besser mit ihnen umgehen. Die Einordnung in eine Bordgemeinschaft, gerade unter stressigen Bedingungen, gelingt dann leichter. Verboten ist Alkohol, vollends ungünstig ist die kombinierte Anwendung von Alkohol und Beruhigungsmitteln. Es kann zu schweren Rauschzuständen, sogar zu Bewusstseinsverlust kommen.“ Soweit aus „Medizin auf See“.

D) Selbstfürsorge

Aus dem oben Gesagten folgen an dieser Stelle ergänzend und nur beispielhaft einige Maßnahmen, die man unter Selbstfürsorge zusammenfassen kann. Es darf in diesem Zusammenhang davon ausgegangen werden, dass Crewmitglieder an Bord eines Segelschiffes genügend Selbsterkenntnis und Erfahrung darüber haben, was ihnen guttut und was nicht. Üblicherweise findet vor Beginn eines Törns eine Crewbesprechung statt, in der auch

auf die erforderlichen psychischen und physischen Qualitäten an die Crew und die speziellen Herausforderungen an Bord eingegangen wird.

Wie dem auch sei, hier einige bewährte Hinweise zur sogenannten Selbstfürsorge:

a) Genügend trinken, auch wenn man eigentlich keinen Durst hat und vielmehr den Gang zur Toilette aus Angst vor Seekrankheit scheut.

b) Genügend essen, um einer Unterzuckerung vorzubeugen, kleine Mahlzeiten sind besser als überhaupt nichts zu essen.

c) Immer für passende Kleidung nach dem Zwiebelprinzip sorgen, nicht zu kalt, nicht zu warm und leicht zu handeln, um gegebenenfalls die Zeit unter Deck so kurz wie möglich zu halten, also zum Beispiel keine fummeligen Reißverschlüsse.

d) Schlafmangel vorbeugen

Als Beispiel für den bewussten Einsatz der angstlösenden Tiefenatmung (siehe oben) soll kurz auf Einschlaf- und Durchschlafstörungen eingegangen werden. Zu diesen Problemen kommt es meist, wenn man seine Sorgen sozusagen mit in die Koje nimmt. Während der Freiwache (oder nachts) ist es schwer, diese auszublenden. Wenn Sorgen und Angst den Körper unter Anspannung setzen, meist ohne dass man Lösungen findet, ist an Schlaf kaum noch zu denken. Kein Schlaf, kein Auffüllen von Ressourcen, mehr Angst, mehr gefühlte Ohnmacht, mehr Kontrollverlust,....

So geht's:

Nur auf das ruhige Einatmen und auf das Ausatmen konzentrieren, das die Angst und Anspannung löst. Es kann helfen, beide Hände auf den Bauch zu legen. Damit beruhigt man aufgewühlte Emotionen in der Bauchgegend.



Damit man nicht immer wieder zu den Problemen und Ängsten zurückkehrt, hilft es, im Geiste jeweils beim Ausatmen mitzuzählen – mindestens 20 mal. Schweift man ab, beginnt man von vorne an zu zählen.

Eine andere Möglichkeit, die Gedanken zu fokussieren, ist eine Gedankenreise: Man stellt sich während des langsamen Atmens vor, man sei in einer schönen beruhigenden Landschaft. Was sieht und hört man dort, welche Körperwahrnehmungen spürt man, was tut man dort?

Auch die sogenannte Murmeltechnik ist ein guter Weg schnell in den Tiefschlaf zu fallen. Dabei werden sinnlose Worte, „Unsinnsworte“, wiederholt. Transzendente Organisationen verkaufen sie für einen Batzen Geld als sogenannte Mantras, die man nicht weitersagen darf, weil sie sonst ihre „Wirksamkeit“ verlieren. Der weithin bekannte Dr. Ulrich Strunz schlägt in seinem Buch „Das Mentalprogramm“ das Wort „Iamon“ vor (S. 257 ff).

Auch wenn Dr. Ulrich Strunz oft sehr reißerisch daherkommt und nicht jedermanns Geschmack ist, ist der Gedanke, wie das Wort und die Wirkung zustande kommt, interessant: „Iamon (von Triathlon abgeleitet) geht ganz mühelos und es hat keinerlei Bedeutung“. Wenn man nun dieses Wort durch permanentes Wiederholen murmelnd verschleift wie eine Schlange, die sich in den Schwanz beißt, ist man schon mittendrin in der effektivsten Methode der Entspannung, die unmittelbar in den Tiefschlaf führt, so das Versprechen.

Man findet die Prinzipien der Murmeltechnik auch unter den anspruchsvolleren Begriffen Trance, Meditation oder Selbsthypnose. Murmelnd ist einfach kein Platz im Kopf mehr für endloses Grübeln und In-sich-rein-Horchen, welches mit Sicherheit nicht zum Einschlafen führt, sondern zu noch mehr Angst, Anspannung, Unruhe und Schlafdefizit. Einfach mal ausprobieren!

e) Erdungsübung

Die Erdungsübung ist eine Methode, mit der man sich im Alltagsstress „erden“ und sich ins konzentrierte „Hier und Jetzt“ zurückholen kann.

Man kann sie immer dann durchführen, wenn man sich gestresst und ausgelaugt fühlt. Diese Übung schenkt Gelassenheit und Kraft und holt uns zurück in unseren Körper, denn wir sind selten richtig „bei uns“. Im Alltag sind wir normalerweise darauf bedacht, allen Anforderungen gerecht zu werden, bedenken viele Dinge gleichzeitig oder grübeln über unsere Sorgen. Somit sind wir mit den Gedanken überall - auch in der Vergangenheit oder

Zukunft – oft nur nicht wirklich bei uns und in der gegenwärtigen Situation. All die Gedanken ziehen uns unsere Kraft ab. Wir sind energetisch zerfleddert.

So geht's

Die Erdungsübung hilft, unser Bewusstsein und die Kraft zurück in unseren Körper zu holen. Indem wir unsere Umgebung bewusst mit allen Sinnen registrieren, erden wir uns im viel beschworenen „Hier und Jetzt“. Es ist so, als ob wir all die unnötigen Gedankenstränge abschneiden.

Phase 1: 3 bis 5 mal langsam und tief in den Bauch atmen und mit dem Ausatmen wie schon besprochen alle Anspannung lösen.

Phase 2: Die Augen schließen. Beim tiefen Einatmen stellen wir uns vor, wie wir den Sauerstoff in beide Füße schicken. So lange fortführen, bis die Füße anfangen wohltuend zu kribbeln. Dann ebenso in die Beine, die Arme, die Hände, den Bauch atmen, bis man den Eindruck hat, dass der ganze Körper vibriert oder kribbelt. Was man spürt, ist die Lebensenergie, die man sich gerade zurückgeholt hat.

Phase 3: Die Augen öffnen und bewusst registrieren, was die Sinnesorgane wahrnehmen. Kleinigkeiten Beachtung schenken, die wir normalerweise kaum wahrnehmen.

f) Minis gegen Bewegungsmangel und Rückenschmerzen

Gerade bei schlechtem Wetter und auf langen Crossings ist man zwar „irgendwie immer in Bewegung“, aber die Bewegungen sind selten harmonisch und ausgleichend, sondern oft verkrampt und eher Schmerzen fördernd als lindernd. Rückenschmerzen an Bord sind eher die Regel als die Ausnahme, die Schonhaltung tut noch das ihrige dazu, sodass sich Rückenprobleme eher noch verschlimmern.

So geht's

Helfen können kleine Übungen, die einfach in der Koje, im Sitzen oder im Stand ausgeführt werden können. Hier nur einige Anregungen, um den Rahmen des Kleinen Psychologischen Vademecums nicht endgültig zu sprengen.

- Bewusstes Strecken und Recken, auch in der Diagonale, dabei auf die gute Ausrichtung der Körperachsen achten.
- Wenn man lange mit abgeknickter Hüfte und angewinkelten Beinen sitzen muss, steigt die Thrombosegefahr, dagegen helfen unter anderem gezielte Venenübungen. Durch mehrmali-



ges Wiederholen der „Fußkippe“ erzielt man den Effekt der Venenpumpe:

Heben und Senken des Körpers im Stehen oder Sitzen; Fußkippe: Auf die Zehenspitzen gehen, auf die Hacken gehen rechts und links im Wechsel oder gleichzeitig; Wiederholungen steigern.

Übungen zur Kräftigung mit dem flexiblen Thera-Band nach Anleitung. Geht auch mit einem kurzen Seil als isometrische Kontraktion ohne Verkürzung aber stattdessen mit Anspannung des Muskels. Es gibt Übungen für jede Muskelgruppe. Auf die korrekte Haltung achten. Am besten beizeiten fest in den Tagesablauf integrieren und dann natürlich je nach Wind und Seegang modifizieren. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, solange die gute Körperhaltung dabei stimmt.

- Jeder Niedergang lässt sich als Stepper benutzen, jede Flasche als Hantel, jede Maststütze kann ich als Gegenkraft benutzen, jede Tischkante als Fixpunkt für kleine Liegestütze, ...

- Jede Bank als Übungsgerät zum Beckenkippen „Beckenschaukel“ genannt. Der Wechsel von Druck und Entlastung fördert die Ernährung der Bandscheiben, genannt „Diffusionsernährung“. Langes statisches Sitzen lässt den Stoffwechsel der Bandscheiben stocken, die Bandscheiben verkalken. Längeres Sitzen belastet außerdem den gesamten Körper, physiologisch bedingt ist die Lendenwirbelsäule besonders betroffen. Mit gezielten Schaukelbewegungen kann man Belastungen, Schmerzen und Abnutzung effektiv entgegenwirken:

Beckenschaukel nach links und rechts, vor und zurück, Becken um die Hochachse drehen, Beckenkreisen

- Auf der Stelle laufen, die Arme bewusst mitschwingen, dabei den individuellen Takt finden, kleine Hüpfen einbauen, Achtung: Bitte sicher landen.

- Atemreisen: in der Vorstellung den Atem von unten nach oben und auch diagonal durch den ganzen Körper schicken. Bitte schön fokussiert bleiben.

- Seegang mit Vertrauen auf das eigene Körpergefühl fließend und weich ausgleichen, dabei den Spannungszustand der Muskeln und Sehnen bewusst wahrnehmen, schult immens die Körperwahrnehmung und die Sicherheit der Bewegung.

- Immer wieder Haltungswechsel vornehmen, dabei auf die Körperwahrnehmung achten.

- „Ährenfest“: Hände gestreckt über den Kopf, Handflächen zusammen, Daumen ineinander gehakt. Jetzt die Ähre (Hände, Arme, Oberkörper) weich und elastisch nach links und

rechts, nach vorne und nach hinten und dann in die Diagonalen schwingen, dann Kreisen um die Hochachse. Unterkörper und Gesäß bleiben stabil und bewegen sich nicht mit.

Diese kleine Übung mobilisiert den ganzen Körper, fördert die Vorstellungsfähigkeit für komplexe Bewegungsabläufe, trainiert das Isolieren einzelner Körperteile innerhalb komplexer Bewegungsabläufe und die unteren Wirbelkörper der Lendenwirbelsäule werden von Verspannungen befreit. Geht mir zunehmender Übung auch bei Seegang. Versprochen!

Zum Weiterlesen: Prof. E. Lind – „Fitness für Vielsitzer, Mit speziellen Übungen für Schreibtisch, Reise und zu Hause“, GU 2017

Und sonst noch ...

Das Thema Seekrankheit, die verschiedenen Medikamente und Dosierungen (Warum nicht mal eine Kinder-Dosierung, die weniger müde macht und trotzdem Wirkung zeigt?) wurde an dieser Stelle bewusst ausgeklammert. Man kann davon ausgehen, dass sich jede Mannschaft schon vor der großen Reise „über den Teich“ ausführlich damit auseinandergesetzt hat.

Und - last but not least - John Vigor's Black Box Theory

Die Basis dieser Theorie ist: „Es gibt kein zufälliges Glück auf See. Der Grund, warum einige Segler Stürme überleben oder weniger Unfälle haben als andere, liegt darin, dass sie sich ihr Glück verdienen. Auf jedem Schiff gibt es eine unsichtbare Black Box. Immer wenn der Skipper zum Beispiel seine Filter kontrolliert, die Lichter überprüft, sein Rigg auf schadhafte Stellen checkt, kurz vorausschauend im Sinne einer guten Seemannschaft handelt, gibt es Punkte in der Black Box. In Zeiten von schwerem Wetter oder anderen lebensbedrohlichen Gefahren, in denen der Skipper den übermächtigen Gewalten ausgesetzt ist, kann er Punkte aus der Black Box als Schutz gewinnen. Skipper, die keine Punkte in der Box angesammelt haben, werden später als unlucky bezeichnet. Die Skipper mit Punkten werden überleben, doch sie müssen sofort beginnen, die Box wieder mit Punkten zu füllen, denn die See gibt keinen Kredit.“

Auf die Black-Box Theory wurde ich durch Susanne Huber-Curphey von der SY *Nehaj* aufmerksam. Diese magische Box geht mir seitdem nicht mehr aus dem Kopf.

Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft

Wie viele andere Trans-Ocean-Mitglieder wollen auch wir abgelegene Inseln besuchen. So ist jedenfalls unser Plan, wenn wir ab Mitte 2021 für unbegrenzte Zeit auf Langfahrt gehen. Wir stecken jetzt in den Vorbereitungen und haben uns seit unserer Rückkehr von der Atlantikrunde 2015 viele Gedanken gemacht. Für uns ist es ein Bedürfnis, den Einheimischen kleine Gastgeschenke mitzubringen. Was können wir den Inselbewohnerinnen und -bewohnern Gutes tun, in deren Vorgarten wir ankern?



Gemeinsam geht es besser - Sehtest während des Unterrichts in Mosambik.

Was können wir Sinnvolles zurückgeben, wenn uns Gastfreundschaft entgegengebracht, Fische und Früchte geschenkt werden? Geld, T-Shirts und Lebensmittelkonserven sind üblich, aber gibt es da nicht noch etwas Nachhaltigeres? Ich selbst würde beispielsweise beim Verlust meiner Brille auch noch mein letztes Hemd für eine neue eintauschen. Für Brillen besteht zweifellos ein großer Bedarf. Laut WHO brauchen sogar über 150 Millionen Menschen dringend eine Brille. Allerdings haben sie oftmals weder das Geld dafür noch die Gelegenheit dazu, einen Optiker aufzusuchen.



Eine Schülerin beim Sehtest in der Schule. Oft wird so zum ersten Mal eine Sehschwäche festgestellt.

Wir sind weder Optiker noch Augenärzte und können uns als Laien maximal als Hilfsoptiker versuchen. Dadurch möchten wir mit wenig Aufwand relativ vielen Menschen das Leben leichter machen. In Blogbeiträgen anderer TO-Mitglieder haben wir gelesen, dass die Kuna, die indigene Bevölkerung der San Blas Inseln, Panama, im Tausch gegen frischen Fisch immer wieder nach Lesebrillen fragen. Kein Problem, Lesebrillen können wir beim Discounter für wenige Euro kaufen. Weitere Fertigbrillen in verschiedenen Sehkraften von minus 6 bis plus 6 Dioptrien finden sich bei diversen Anbietern im Internet zu Preisen um 10

Euro. Das Problem ist die Ermittlung der benötigten Sehkraft bei den Bewohnern.

Nach weiteren Recherchen bin ich auf verschiedene Brillenhilfsprojekte, wie zum Beispiel dem Eindollarbrille e. V., der seinen Fokus auf die Masse legt und ein bedeutendes Entwicklungshilfsprojekt, bei dem lokale Arbeitsplätze entstehen, damit verbindet. Die H.I.T. Stiftung Hamburg, die zum Beispiel mit der Trans-Ocean Preisträgerin Mareike Guhr zusammenarbeitet, möchte dagegen möglichst viele Schulkinder in der Dritten Welt mit sehr guten Brillen versorgen und Global Vision 2020 hat ein einfaches Konzept für die Masse entwickelt, das optimal zu uns auf Langfahrt passt.

Über eine preisgünstigere und praktikablere Lösung haben sich sicherlich auch schon andere Leute auf der Welt den Kopf zerbrochen. Viele Schulkinder können ohne Brille nicht lesen und schreiben lernen oder müssen direkt neben der Tafel zum Abschreiben stehen. Andere Menschen müssen aufgrund ihrer Kurzsichtigkeit jeden Tag auf Bäume klettern, um den Reifegrad der Früchte zu erkennen, die sie ernten wollen. Die Beispiele ließen sich endlos fortsetzen. Also haben wir weiter recherchiert, um bessere Lösungen zu finden.

Wir sind weder Optiker noch Augenärzte und können uns als Laien maximal als Hilfsoptiker versuchen. Dadurch möchten wir mit wenig Aufwand relativ vielen Menschen das Leben leichter machen. In Blogbeiträgen anderer TO-Mitglieder haben wir gelesen, dass die Kuna, die indigene Bevölkerung der San Blas Inseln, Panama, im Tausch gegen frischen Fisch immer wieder nach Lesebrillen fragen. Kein Problem, Lesebrillen können wir beim Discounter für wenige Euro kaufen. Weitere Fertigbrillen in verschiedenen Sehkraften von minus 6 bis plus 6 Dioptrien finden sich bei diversen Anbietern im Internet zu Preisen um 10 Euro. Das Problem ist die Ermittlung der benötigten Sehkraft bei den Bewohnern.

Und dann der Treffer!

Der Gründer der amerikanischen Hilfsorganisation Global Vision 2020 hat vor kurzem eine sehr kostengünstige Untersuchungs-

brille zur Ermittlung der Sehkraft für die Serienreife entwickelt. Sie hat für jedes Auge einen schmalen Sehschlitz, an dem stufenweise eine Kunststofflinsenschiene mit 24 verschiedenen Sehkraften vorbeigeführt wird. Der Patient schaut dann einfach auf eine nahe und/oder auf eine entfernte Untersuchungstafel, bis er jeweils die für sich besten Einstellungen gefunden hat. Anschließend wird an der USee™ Untersuchungsbrille nur noch die Einstellung abgelesen und die dazu passenden Brillengläser in ein Brillengestell gedrückt. Und schon ist eine neue, individuelle Brille für nur 3 bis 5 US-Dollar fertig.

Also genau das richtige Konzept für

unsere geplanten Gastgeschenke?

Nach einigen E-Mails und einer Besprechung via Skype mit dem Gründer von Global Vision sind die ersten Hürden genommen. Ganz wichtig, es muss bei Geschenken bleiben.

Die Kosten sind so gering, weil es sich um die Selbstkosten von Global Vision 2020 handelt. Für den Einsatz in Europa sind die Brillen nicht bestimmt und es darf auch kein Handel damit betrieben werden. Dafür haben wir uns verbürgt! Aus Höflichkeit kann man für die fertigen Brillen kleine Geschenke oder Einladungen von den Bewohnerinnen und Bewohnern annehmen, aber selbstverständlich ohne Gewinn.

Es wird eine Onlineschulung stattfinden und wir dürfen auch andere Blauwasserseglerinnen und -segler einladen, sich an einer Sammelbestellung für spezielle Mini-Sets zu beteiligen. Daher wenden wir uns hier an alle, die sich für diese Idee begeistern können und Menschen auf abgelegenen Atollen das Leben ein Stück leichter machen wollen. Dieses Projekt darf nicht in Konkurrenz zu lokalen Optikerangeboten stehen. Es soll den Menschen zugutekommen, die bis jetzt keine Möglichkeit hatten, mit Brillen versorgt zu werden. Brillen kennen sie schon lange, auch durch Besuche von uns Seglern. Jetzt wird es Zeit, dass sie auch eine Chance erhalten, besser sehen zu können. Je mehr mitmachen, desto eher kann die kontinuierliche und nachhaltige Versorgung sichergestellt werden. Wer dringend auf eine Brille angewiesen ist, sollte auch die Chance haben, eine zu bekommen und auch eine eventuell später erforderliche Anpassung an eine veränderte Sehstärke sollte möglich sein. Da ist unsere Verantwortung bei so einer Aktion gefragt.

Normalerweise wird erst zunächst der Chef des Dorfes mit einer Lesebrille versorgt, wenn er denn möchte. Wenn dann auch die Kinder und die anderen Bewohnerinnen und Bewohner der Insel von uns versorgt werden sollen, wäre es sinnvoll, im Anschluss an die „Erstversorgung“ auch einige Ersatzbrillen und eventuell auch eine Untersuchungsbrille der Dorfbevölkerung zu überlassen.. Und wenn dann alle Jahre wieder andere Blauwassersegler mit neuen Brillen vorbeischauchen würden, wären sie sicherlich sehr willkommen.

Muss das unser Traum bleiben oder finden sich weitere Blauwasserseglerinnen und -segler, die sich für dieses Projekt begeistern können?

Zu den Kosten

Das Standard USee Vision Kit™ von Global Vision 2020 beinhaltet neben dem Untersuchungsset auch 250 Brillengestelle, 540 Gläser in verschiedenen Stärken von minus 6 bis plus 6 Dioptrien sowie noch optional 300 fertige Lesebrillen. Die Kosten belaufen sich auf 1.200 US-Dollar, beziehungsweise 1.800 US-Dollar mit 300 Lesebrillen. Dazu kommen noch Gebühren und Frachtkosten.

Für uns Reisende ist das sicherlich zu viel und der Preis sollte das Budget nicht

belasten. Für 500 US-Dollar netto bekommt man schon ein Untersuchungsset (USD 200), 50 individuelle Brillen (à USD 4) und 50 Lesebrillen (à USD 2). Besser wäre natürlich die doppelte Menge, damit man auch ein Set auf seinem Lieblingsatoll zurücklassen kann. Hinzu kommen Frachtkosten, die bei einer großen Sammelbestellung natürlich günstiger werden.

Netto heißt ohne Zoll und Einfuhrumsatzsteuer. Dazu habe ich bereits mit dem Bundeshauptzollamt in Dresden, der Zollbehörde auf Helgoland und dem dortigen TO-Stützpunktleiter Claas Engel Kontakt aufgenommen. Wenn die Ware nach Helgoland zu unserem Stützpunktleiter geschickt wird, gibt es keine Probleme bei der Einfuhr und es fallen keine Steuern und Zölle an.



Endlich scharf und deutlich sehen kann dieses Schulumädchen nun mit der angepassten USee-Brille.

Das abgebildete Untersuchungsset mit den Musterbrillen und Gläsern haben wir uns direkt von Global Vision 2020 nach Hause schicken lassen und uns wurden glücklicherweise dafür keine Gebühren und Steuern berechnet.

Hygienekonzept

Der Infektionsschutz ist bei diesem System jederzeit gegeben, indem alle Gegenstände vor der Benutzung desinfiziert werden und indem ein Mindestabstand von 1,50 Metern eingehalten werden kann. Ein Mund-Nase-Schutz und Handschuhe sind dabei



Sehtest im Freien - so unscharf sehen viele Menschen und oft kann es nicht festgestellt werden.



Das Untersuchungs- und Brillenset von Global Vision 2020, mit verschiedenen Brillen, Gläsern in unterschiedlichen Stärken und Untersuchungsbrille.

selbstverständlich. Die Untersuchung basiert ja darauf, dass der Patient die richtige Scharfstellung für seine Augen an der Untersuchungsbrille selbst vornimmt.

Zur Verdeutlichung, die beiden Hilfsorganisationen Eindollarbrille e. V. und Global Vision 2020 haben als Ziel mehrere Millionen Menschen mit ihren Brillen zu versorgen. Wir sind froh, dass im Gegensatz zum Deutschen Verein, die Amerikanische Hilfsorganisation bereit ist, uns mit einem speziellen Segler-Mini-Set zu beliefern. Wir werden keinen eigenen Verein Gründen, dafür sind wir aber transparent. Jeder der mitmachen möchte, erhält den E-Mail Schriftverkehr in Cc. Aufgrund seiner Berufserfahrung wird Ingo eine professionelle Abwicklung sicherstellen können. Wir werden Ende des Jahres eine weitere Bestellung bei Global Vision 2020 für eine Lieferung nach Helgoland im Frühjahr 2021 aufgeben. Leser dieses Artikels, die es nicht mehr abwarten können, weil sie schon auf Langfahrt sind, können natürlich auch direkt bei der Hilfsorganisation Global Vision 2020 ein USee Vision

Kit™ bestellen. Nicht kommerzielle Absichten müssen dabei bestätigt werden und am besten wird auch Bezug auf diesen Artikel im TO-Magazin genommen.

Gerade in dieser Zeit wächst überall auf der Welt die Skepsis gegenüber Fremden. Da ist es doch umso bedeutender, das richtige Gastgeschenk dabei zu haben.

Durch das verbesserte Sehvermögen wird die Lebensqualität vieler Einheimischer erhöht und die fremden Besucher werden in positiver Erinnerung bleiben.

Wer hat noch Fragen und möchte eventuell bei der Sammelbestellung mitmachen?

Mehr Informationen auf <https://welt-ahoi.de/brillenhilfsprojekt> oder unter ahoi@welt-ahoi.de.

Antje und Ingo Paulus,
Fotos: Global Vision 2020

Neues aus dem Bücherschapp

Spurensuche auf den Meeren der Welt

Die Sankt-Bredan Inseln, Keenan-Land oder die Bouvet-Gruppe - Sehnsuchtsziele, die man irgendwann einmal mit dem eigenen Boot ansteuern möchte, dann wenn man von den Kanaren nach Westen segelt, sich auf den Weg durch die Nord-West-Passage macht oder Australien als nächstes Ziel plant. Stehen sie nicht bei vielen Seglern ganz oben auf der Wunschliste?

Wohl kaum, denn all diese Inseln (und noch 27 weitere) gibt es gar nicht und hat es auch niemals gegeben. Sie wurden zwar „entdeckt“, doch waren es eher Erscheinungen, Phantastereien, Wunschvorstellungen als echte Eilande und manchmal auch bewusst eingesetzte Falschmeldungen, Hochstapeleien oder auch einfach nur Irrläufer verwirrter Gedankenwelten.

Manche dieser Phantominselfen wurden sogar genauestens kartographiert und hielten sich über gewisse Zeiträume in den Seekarten der Nationen. Und dennoch irgendwann sind sie auch wieder verschwunden, meist sang- und klanglos.

Dirk Liesemer hat diese Phantominselfen nun wiederentdeckt und ihnen ein mit seinem Buch ein kleines Denkmal gesetzt. Er verfolgt ihre Spuren von ihrer „Entdeckung“ bis hin zur Widerlegung



mit Schutzumschlag und Lesebändchen, 160 Seiten. Euro 24.

ihrer lange beteuerten Existenz, gespickt mit den kuriosesten Geschichten aus allen Ecken der Ozeane und Epochen.

Entstanden ist ein lezenswertes Buch, in dem es sich lohnt zu lange und ausgiebig zu stöbern und sich auf Spurensuche zu den Inseln aufzumachen, die es nie gegeben hat.

Dirk Liesemer: „Lexikon der Phantominselfen“, mare Verlag, Hamburg; Farbschnitt gebunden

pan

Ein neues Standardwerk für alle Segler

Wenn sich jemand auskennt mit Stürmen, dann sind es ganz bestimmt „die Wilts“. Mit über 300 000 Seemeilen, die sie im Kielwasser ihrer Yachten gelassen haben, gehören Dr. Heide und Erich Wilts zu den erfahrensten und weitgereistesten Seglern und ... zu den sturmerprobtesten.

Natürlich sind die Stürme, die man nicht überstehen muss, denen man ausweichen kann, die besten, doch nicht immer gelingt es, ihnen aus dem Weg zu gehen. Diese Erfahrung ist auch den Eignern der *Freydis* nicht erspart geblieben. Rund 160 Stürme, Orkane, Taifune haben sie in ihrem gemeinsamen Seglerleben überstanden. Jetzt ist aus den Erlebnissen, Erfahrungen und einer akribischen Recherche ein zweibändiges Buch entstanden, das schon jetzt zur Standardbestückung einer jeden Bordbibliothek gehört: „Im Sturm. Segeln im Extremwetter“.

„Strategie & Taktik“ heißt der erste Band und stellt allem voran, die Frage nach dem „richtigen“ Boot. Viel zu viele Segler seien mit dem „falschen“ unterwegs. „Die Seetüchtigkeit einer Yacht muss bei jedem Wetter und mit jeder Crew gewährleistet sein – sie ist weitaus wichtiger als Aspekte der Segelleistung, des Komforts auf See oder im Hafen“, heißt es da gleich zu Beginn. Und weiter geht es „Da sind zuweilen abenteuerliche Vehikel unterwegs. Ein vernünftiger Mensch käme auf die Idee,..., eine Fahrt durch die Sahara mit einem Kleinwagen zu unternehmen“. Kein erhobener Zeigefinger folgt anschließend, sondern geballtes Wissen, zusammengetragenes wie erfahrenes.

Es folgt die Ausrüstung, die Crew, Wetterkunde, Taktik auf hoher See und in Küstengewässern und ganz wichtig und immer wieder sehr beliebt der Punkt „aus Fehlern lernen“. Eigene Erlebnisse werden hier angeführt, Beispiele für fehlerhaftes Verhalten oder Vorbereitung genannt, was das Buch nicht nur informativ, sondern außerdem auch noch spannend macht.

„Segeln im Extremwetter“ ist der zweite Band der Sturmbücher. Noch anschaulicher wird es jetzt in diesem „Reportage-Band“. Voller Spannung kann man hier ihren unzähligen



Sturmerlebnissen folgen, wird in die aufgewühlte Korallensee genauso mitgenommen wie in den längsten Sturm in der Tasmansee oder in die „kreischenden Sechziger“ auf dem Weg ins Rossmeer. Der Leser friert mit der *Freydis* in der Arktis ein und verliert zusammen mit ihrer Crew fünf Anker vor den Scilly-Inseln - mittendrin und mittendabei, voller Spannung und Empathie. Man möchte keinen dieser Stürme missen und doch auch keinen in der Realität miterleben.

„Im Sturm“ – Erfahrungen und Wissen, spannendes Mitgruseln und erleichtertes Aufatmen, ernsthafte Recherche und wichtiges Überdenken - ein Werk, das man unbedingt lesen muss!

Heide und Erich Wilts: „Im Sturm“. Segeln im Extremwetter“, zwei Bände, Paperback im Schuber, 288 und 336 Seiten, ihleo verlag, Husum 2020. Euro 29.80.

pan

Das Watt im Westen

Wenn man schon alleine die Namen der Inseln hört, kann man es kaum noch abwarten, die Leinen loszuwerfen und im Norden nach Westen aufzubrechen: Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland und Schiermonnikoog - die niederländischen Inseln sind ein ganz besonderes Törnziel im Nordseewatt.

Dafür, dass man sich im Revier zwischen den Inseln zurechtfindet, sorgt nun auch der Kommunikationswissenschaftler, Verleger und Autor Ertay Hayit mit seinen „Nautischen Reisetipps“.

Reviereulinge unterstützt er mit seinem Buch bei ihrer Planung und Vorbereitung, erfahrenen Wattenseglern verrät er noch den ein oder anderen aktuellen Tipp, denn schließlich hat sich gerade in diesem Revier in den letzten Jahren so einiges getan.

Dabei geht es aber nicht nur um die nautischen Informationen, sondern auch um Hintergründe, Geschichte und, als großer gemeinsamer Nenner, das Watt.

Ertay Hayit: „Nautische Reisetipps - Watteninseln, Niederlande“,

Hayit Medien / Mundo Marketing, Köln 2020, Taschenbuch Euro 19,96, Kindle Euro 14,99.

pan



Auf Reisen mit John Lennon und Goethe

Sechs Jahre sind sie in der Welt herumgesegelt. Einmal „rum“ gegangen, die größte Strecke auf eigenem Kiel, den „Rest“ durch den Golf von Aden und das Rote Meer legte ihre Alua, eine Motiva 41, als Deckslast zurück. Sechs Jahre voller Erlebnisse, Begegnungen, Eindrücke und Gedanken. Daraus entstanden ist nun ein ganz besonderes Leseerlebnis.

Viele Segler veröffentlichen ihre langen Reisen später als Buch. Dabei gelingt es aber nicht allen, den Leser zuhause wirklich mitzunehmen, ihn teilhaben zu lassen an dem Törn des Lebens, an all den Erlebnissen, die für den Autoren in dem jeweiligen Moment von Bedeutung waren.

Anders ist es bei „umspült und aufgewühlt“, denn Nelly und Peter Moser, erzählen wirklich eindrucksvoll von all dem, was ihnen auf dem langen Törn (fast) um die Welt begegnet ist. Da sind zum einen zwar auch immer wieder die nüchternen Logbucheinträge (schön im Kasten separiert), doch diesen werden entsprechende emotionale Tagebucheinträge zur Seite gestellt. Das allein würde aber nicht ausreichen, das Buch für alle interessant und lesenswert zu machen. Dazu verhelfen ihm die Geschichten am Rande, beispielsweise die Begegnung mit dem weißen Aborigine oder die des Einpackpapiertes als Lesestoff. Auch woher der

Blaufußtölpel seine blauen Füße hat, wird endlich aufgeklärt.

Und dann sind da noch so viele Gedanken und Ideen, die Vorstellungen der Autoren, mit denen man nicht immer zu hundert Prozent übereinstimmen muss - wo und bei wem tut man das schon? - die aber zum Nachdenken und Hinterfragen anregen, zum „Weiterdenken“ und vielleicht auch Lust auf ein neues oder altes Buch machen, dann wenn man all den vielen Zitaten und Querverweisen auf die Spur kommen möchte.

Nelly und Peter Moser: „umspült und aufgewühlt: Wasser - Menschen - Begegnungen - Erlebnisse - Gedanken“, IL Verlag, Basel 2020, gebunden, Euro 28, 50.



pan



**Boots- und Schiffswerft
Cuxhaven**

Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten

<ul style="list-style-type: none"> • Mattservice • Rigging-service • Yachtservice • 16 t Kran • 300 t Slipbahn • Winterlager 	<ul style="list-style-type: none"> • Winterlager • Wasseriageplätze • Lackierungen • Demosanisierung • Bunkerservice • Gasflaschenservice 	<ul style="list-style-type: none"> • Motorinspektion • Motorreparatur • Service-Partner von SUNBEAM-Yachts • Refits • Elektronik • Sicherheitstechnik
--	---	---




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



Low-Tech-Ideen

Sie versuchen die wichtigsten Umweltprobleme zu lösen und machen aus ihrem Katamaran eine Erfinderwerkstatt auf See.

Leicht zugängliche und kostengünstige Systeme, die einfach nachzubauen und zu reparieren sind, danach sucht die Crew des Katamarans *Nomad of the Seas* und überprüft auch gleichzeitig deren Alltagstauglichkeit an Bord. Da wird Biokohle selbstgemacht, werden Windräder und Biofilter gebaut und Spirulina-Algen gezüchtet (alles mit Anleitung) und nebenbei noch um die Welt gesegelt. Ein empfehlenswertes Plädoyer für die Nachhaltigkeit.

C. de Chatelperron: „Sailing for Future“, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, Euro 24,90, E-Book Euro19,99.

pan

Vendee Globe – mit deutscher Beteiligung

Vor 31 Jahren jagten die unerschrockenen Einhandsegler mit ihren Rennmaschinen zum ersten Mal von Les Sables-d'Olonne im französischen Vandée aus nonstop um die Welt - das Vandée Globe war geboren. Damals kamen alle Starter aus dem segelbesessenen Frankreich. Danach stiegen immer mehr Nationen ins alle vier Jahre stattfindende Rennen ein. In diesem Jahr wird zum ersten Mal auch ein deutscher Segler zum Teilnehmerfeld gehören. Boris Herrmann wurde 2009 für seinen Sieg beim Portimão Global Ocean Race mit dem Trans-Ocean-Preis und 2018 mit der Silbernen Kugelbake ausgezeichnet wurde. Am 9. November geht er nun mit seiner IMOCA 60 *Seaexplorer* ins Rennen.

Kap Hoorn an Backbord und dann zurück über den Atlantik nach Norden. Ohne jemals fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen oder Land zu betreten. Was für ein Rennen. Das versprach viel, großartige Geschichten und das über Monate.

Als Start- und Zielhafen wurde Les Sables-d'Olonne ausgewählt. Eine ideale Wahl mit großen Stegen, an denen die teilnehmenden Yachten und Segler vor dem Start besichtigt werden konnten und dazu war der Kanal vom Hafen zur See bei Abschied und Rückkehr der Segler eine großartige Tribüne. Schon beim ersten Start war das Publikumsinteresse unglaublich. Damals waren die Stars noch zum Anfassen da. Am späten Nachmittag, wenn auch die Einwohner von Les Sables Zeit hatten, flanierte man mit den Füßen im Wasser über die Stege und versammelte sich vor



Aufgebockt an Land mit einem einsamen „Spaziergänger“ am Bug werden die Dimensionen der Seaexplorer Team Malizia erst richtig deutlich.

In den 1980-iger Jahren dominierten die Franzosen die Einhandregatten und Sponsoring wurde immer bedeutender im Segelsport. Man konnte mit seinem Hobby auf einmal Geld verdienen. Neben den klassischen Trans-Atlantik-Regatten und dem englischen BOC Race, das in Etappen um die Welt gesegelt wurde, musste eine neue Herausforderung geschaffen werden, eine weitere Verdienstmöglichkeit für Segelprofis. Da wäre doch noch ein Non-Stop-Rennen um die Welt? Das hatte es zwar schon 1968 mit dem Golden Globe gegeben, mit Echo in allen Medien, war dann aber kläglich gescheitert. Nur der Engländer Robin Knox-Johnston kam ins Ziel. Danach hatte sich kein neuer Veranstalter gefunden.

Da fand Philippe Jeantot, einer der großen Helden der Einhandszene, mit der Region Vendée im Rücken, es sei an der Zeit, dieses Wagnis erneut zu einzugehen. Das Vendée Globe fand sofort bei Seglern, Sponsoren und Medien großes Interesse. 25 000 Seemeilen durch die schwierigsten Seegebiete nonstop um die Welt. Von Frankreich im Atlantik über den Äquator nach Süden, vorbei am Kap der Guten Hoffnung durch den gesamten Southern Ocean nach Westen, Kap Leuween und

den Yachten der Favoriten. Philippe Jeantot segelte selbst mit, gesponsert von der Bank Crédit Agricole. Die Bank karrte interessierte Kunden nachts, wenn die Stege frei waren, mit Bussen aus ganz Frankreich nach Les Sables. Wenn ich es nicht erlebt hätte, ich würde es nicht glauben. Später war das alles nicht mehr möglich, Eintrittskarten wurden verkauft und man kam nur noch zu bestimmten Zeiten auf den Steg. Das Interesse war einfach zu groß geworden. Für die Stadt Les Sables-d'Olonnes und ihre Geschäftsleute ist der Publikumsandrang ein gutes Geschäft. Heutzutage sind die Sicherheitsvorkehrungen allerdings so umfangreich, dass man die Stars nur noch aus der Ferne zu Gesicht bekommt. Aber das Interesse des Publikums ist ungebrochen groß.

Das erste Rennen 1989/1990

13 Yachten lagen an den Stegen. Die Elite der Einhandsegler hatte sich versammelt, mit teilweise spektakulären Neubauten. Uns Besucher, die wir aus dem fernen Deutschland ganz spontan über Nacht die lange Reise hierher angetreten hatten, liefen die Augen über. Unser erster Gedanke war, dass wir den Start mit die-



Menschenmassen verstopfen die Straßen beim Start des 2. Vande Globe.

sen Yachten draußen auf See miterleben müssen. Aber wie? Ein alter Segelfreund José aus Spanien war mit einer Fernsehcrew vor Ort und hatte eine Motoryacht gechartert. „Natürlich nehme ich euch zwei mit, aber das Boot ist nur für acht Personen zugelassen, wir müssen da möglicherweise irgendwie zaubern,“ sagte er sofort. Als wir einsteigen wollten, stand jedoch der Eigner am Steg und zählte, wer alles einstieg. Kurzer Kontakt mit meinem Freund und wir rannten zur Hafenausfahrt. José fuhr dicht an die Mauer und wir konnten auf die Motoryacht springen. Der Start war ein tolles Erlebnis, unzählige Zuschauerboote, Fernsehteams in Hubschraubern und auch auf hochmotorisierten Schlauchbooten, ein irres Durcheinander. Und dann die Einhandyachten unter vollen Segeln. Wir immer dicht dabei, schließlich waren wir ja mit einem TV-Team unterwegs! Unser Boot blieb am längsten von allen draußen bei den Seglern. Erst spät am Abend waren wir wieder zurück im Hafen. Womit wir allerdings nicht gerechnet hatten, war der nachzählende Eigner. Wir haben dann ein herrliches Theater aufgeführt, aussteigen und Kameraausrüstung rausschleppen, wieder einsteigen und erneut aussteigen, einsteigen, aussteigen, immer wieder, bis der Eigner den Überblick verloren hatte und irgendwann dann auch wirklich nur noch die acht erlaubten Gäste an Bord waren.



Suchspiel: Fast schon verloren wirkt Boris Herrmann zwischen den riesigen Segeln seiner Yacht.

Von den 13 Startern kamen nur sieben wieder ins Ziel. Der spektakulärste Ausfall war Philippe Poupon, der mit *Fleury Michon* beim Eintritt in den Southern Ocean kenterte und flach auf der See liegenblieb. Die Yacht war ursprünglich ein Einmaster, um aber die großen Segelflächen besser handhaben zu können, hatte Poupon sie zur Ketsch umgerüstet. Außerdem war das Deck mit Winschen voll gepflastert. Es sah so aus, als ob er für jede Leine eine eigene Winch an Deck hätte. Offensichtlich stimmte durch die Gewichtserhöhung über der Konstruktionswasserlinie die Statik nicht mehr. Die Yacht blieb so liegen, obwohl Poupon den Besan kappte. Hilfe weit weg, der nächste Hafen wäre Kapstadt gewesen. Dann tauchte sein Landsmann und Konkurrent Loick Peyron auf, die zwei besprachen sich und versuchten das Unmögliche. Poupon war aus dem Rennen, er hatte fremde Hilfe angenommen, aber Peyron wollte unbedingt im Rennen bleiben. Also versuchte er unter Segeln seinem Landsmann zu helfen. Sie stellten eine Leinenverbindung her, Peyron begann zu schleppen und plötzlich geschah das Unerwartete - die *Fleury Michon* richtete sich tatsächlich wieder auf. Eine Wahnsinnsstory und dabei ein großartiges Stück Seemannschaft.

Man kann sich das heute noch im Internet ansehen. Philippe Poupon eingeben, wenn man dann weiter scrollt stößt man auf ein 2-Minuten-Filmchen.

Rippenbruch im Southern Ocean

Die große Story im 2. Race 1992/1993 betraf einen Engländer, sorry Waliser, er legte großen Wert darauf. Alan Wynne-Thomas, ehemaliger Rugbyspieler, segelte mit der gecharterten *Cardiff Discovery* im Mittelfeld und hatte tief im Southern Ocean auf 50 Grad Süd einen Knockdown, bei dem er sich mehrere Rippen brach. Die Schmerzen waren so stark, dass er das Rennen aufgab. Hobart auf Tasmanien war 2 000 Seemeilen entfernt. Als er dort ankam, stellte sich heraus, dass einige der Rippen mehrfach gebrochen waren und auf die Lunge drückten. Ein Lungenflügel war bereits kollabiert. Die Ärzte wunderten sich, wie er diese Schmerzen hatte aushalten können. „Ich bin Rugbyspieler“, war seine Antwort. In dieser Regatta gab es leider auch einen Toten. Nigel Burgess, seinerzeit ein bekannter Yachtmakler, war gleich zu Beginn noch in der Biskaya verunglückt. Er antwortete nicht mehr über Funk. Als seine Yacht später gefunden wurde, war er nicht an Bord. Er ist seit dieser Zeit verschollen.

Die Regatta 1996/1997 mit 16 Teilnehmern ging als das verlustreichste Rennen in die Geschichte des Vendée Globe ein und führte in vielen Dingen zu einem Umdenken. Schon in den ersten Tagen nach dem Start gab es drei Ausfälle, ein Orkantief in der Biskaya sorgte für Mastbrüche und Riggschäden. Im weiteren Verlauf ging es problemlos bis kurz vor Weihnachten weiter. Die Yachten segelten inzwischen im Southern Ocean und mussten sich mit einem Orkantief auseinandersetzen, das mit 70 Knoten Wind über sie hergefallen war. Das Tief fuhr wie mit einer Sense durch das Regattafeld. Raphaël Dinelli war das erste Opfer. Seine *Algi-mouss* erlitt Mastbruch und kenterte in den wilden Kreuzseen schließlich durch. Die Rettungsinsel trieb ab, da die Leine dem Winddruck nicht standhalten konnte und brach. Dinelli rettete sich auf seinen kieloben treibenden Rumpf. Die von der

Regattaleitung alarmierte australische Luftwaffe warf später eine Rettungsinsel ab, in der er erst einmal sicher war. Dann wurde der Engländer Pete Goss informiert, der mit seiner 50 Fuß *Aqua Quorum* etwa 150 Seemeilen in Lee von Dinelli segelte. Für Pete Goss war es keine Frage, er wollte gegen den Wind und die See zurücksegeln und seinen Kameraden aus Seenot retten. Das schier Unmögliche gelang dem Engländer. Am 26. Dezember konnte er melden, dass es ihm gelungen war, Dinelli zu bergen. Mein schönstes Weihnachtsgeschenk nannte Goss die gelungene Aktion. Er lieferte später seinen Gast in Hobart ab und segelte weiter.

Am 5. Januar verlor Toni Bullimore in groben Kreuzseen und starkem Sturm mit 55 Knoten den Kiel seiner *Exide Challenge* und kenterte durch. Keine 10 Seemeilen entfernt ereilte Thierry Dubois mit seiner *Pour Amnesty International* zur gleichen Zeit das gleiche Schicksal. Bullimore blieb in seinem Überlebensanzug im

16 Starter ins Ziel. Bei der Ankunft von Pete Goss und Catherine Chabaud waren mehr Zuschauer in Les Sables-d'Olonne, als bei der Ankunft des Siegers Christophe Auguin. Catherine war die erste Frau, die das Rennen beendete und Goss der großartige Retter von Dinelli. Er bekam später den „Pour le Mérit“ vom französischen Präsidenten überreicht.

Bereits im Februar 1997 kündigte der Vorsitzende des französischen Seglerverbandes die Bildung eines Untersuchungsausschusses an, der diese Regatta und die offenen 60-Fuß-Klasse untersuchen sollte. Dem Ausschuss gehörten namhafte Segler aus der Szene sowie die beiden Veranstalter vom BOC Race und der Vendée Globe an. Damals wurden der Grundstein für die heutige Kassenvereinigung IMOCA gelegt und die Konstruktions-, Bau- und Sicherheitsvorschriften erheblich verbessert. Außerdem meldete sich die australische Regierung zu Wort, deren Marine ja die ganze Arbeit der Rettungen übernommen hatte und die Kos-



Die Optimierung kennt kein Ende - Die Montage zeigt, wie Boris Herrmann seine Seaexplorer auf den neuen Foils um den Globus jagen wird.

Inneren seiner Yacht, um nicht den feindlichen Seen ausgesetzt zu sein. Dubois verlor seine Rettungsinsel auf ähnliche Art wie Dinelli. Die Luftwaffe warf mehrere Inseln ab, bis er endlich eine erwischen konnte. Vom 1400 Seemeilen entfernten Australien lief eine Fregatte aus, deren Hubschrauber zuerst Dubois aus der Rettungsinsel an Bord holte. Von Toni Bullimore war nichts zu sehen. Die Retter vermuteten ihn aber lebend in der Yacht, weil sein Notsignal immer wieder aus und an geschaltet wurde. Also setzten sie ein Boot aus und als dessen Crew an die Bordwand der *Exide Challenge* klopfte, tauchte plötzlich Toni aus dem Wasser auf. Eine glückliche Rettung der beiden Segler. Kurz darauf meldete Isabelle Autissier per Funk an die Regattaleitung, dass der Kontakt zu Gerry Roufs, der ganz in ihrer Nähe segelte abgerissen sei. Sie vermutete das Schlimmste. Zu Roufs konnte keine Funkverbindung mehr aufgebaut werden, nachdenklich stimmte, dass auch kein Notsignal empfangen wurde. Die Suche nach Gerry Roufs blieb erfolglos. Monate später wurden Wrackteile seiner *Groupe LG 2* an der chilenischen Küste angetrieben. Gerry blieb verschollen. Insgesamt kamen nur sechs Yachten der

ten trug. Die Route der Regatten durfte im Southern Ocean nur noch so weit nach Süden reichen, wie die Marine mit ihren Flugzeugen und Schiffen sichern konnte.

In den folgenden Jahren verliefen die Rennen weniger spektakulär. Die Yachten wurden immer sicherer und die Skipper waren

Die Yacht

Die *Seaexplorer Team Malizia* von Boris Herrmann wurde bereits 2015 erbaut, aber 2020 dem heutigen Stand der Technik angepasst. Auch sie segelt jetzt mit Foils der dritten Generation und erreicht Geschwindigkeiten bis zu 30 Knoten.

Ihre Maß: 18,28 Meter Länge über Alles; 5,50 Meter Breite; Tiefgang 4,50 Meter und die Masthöhe beträgt 29 Meter. Es können bis zu 620 Quadratmeter Segel gesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeiten beträgt um die 30 Knoten.



Gigantisch und nein, der Container ist nicht geschrumpft.

meistens sehr erfahrene Segler. Trotzdem blieb die Ausfallquote immer hoch. Aber 25 000 Seemeilen durch Atlantik und Southern Ocean fordern ihren Preis.

Wenn am 8. November vor Les Sables-d'Olonne der Startschuss zum 9. Vendée Globe fällt, ist erstmals ein Deutscher mit am Start: Boris Herrmann. Der derzeit Führende der Imoca-Wertung ist einer der Favoriten für das Rennen um die Welt. Seine Yacht entspricht dem neuesten Stand der Technik und lag in der letzten Regatta vor dem Vendée Globe, dem Vendée-Arctique-Les Sables Race lange Zeit vorne, bis der Top-Beschlag des Großsegels brach.

Regatten um die Welt sind nichts Neues für Boris, er ist zweifelsohne der Deutsche mit der größten Offshore Regatta-Erfahrung. Rund 30 Yachten werden an den Start gehen, die Namen der Skipper lesen sich wie das Who's who der Einhandszene. Viele

Sieger der bisherigen Regatten

- 1989/1990 Tituan Lamazou mit *Ecureuil d'Aquitaine* in 109 Tage, 8 Stunden und 48 Minuten
- 1992/1993 Alan Gautier mit *Bagages Superior* in 110 Tage, 2 Stunden und 22 Minuten
- 1996/1997 Christophe Auguin mit *Geodis* in 105 Tagen, 20 Stunden und 31 Minuten
- 2000/2001 Michael Desjoyeaux mit *PRB* in 93 Tagen, 3 Stunden und 57 Minuten
- 2004/2005 Vincent Riou mit *PRB* in 87 Tagen, 10 Stunden und 47 Minuten
- 2008/2009 Michael Desjoyeaux mit *Foncia* in 84 Tagen, 3 Stunden und 9 Minuten
- 2012/2013 Francois Gabat mit *Macif* in 78 Tagen, 2 Stunden und 16 Minuten
- 2016/2017 Armel Le Cleach mit *Banque Populaire* in 74 Tagen, 3 Stunden und 35 Minuten

der Yachten segeln mit Foils, wodurch sie eine höhere Geschwindigkeit erreichen. Gleichzeitig stellt das aber auch eine zusätzliche Herausforderung für die Einhand-Segler dar. Die Frage ist jetzt, wer hält es länger aus, die Segler oder die Karbonflügel. Die erste große Prüfung ist gleich nach dem Start die vorwinterliche Biskaya mit ihren Stürmen. Wer das geschafft und Kap Finistere an Spaniens Nord-West-Ecke umrundet hat, hat erst einmal Ruhe. Auf dem Weg nach Süden trifft man normaler Weise auf günstige Winde, ehe es dann im Southern Ocean richtig ernst wird. Es wird ein sehr spannendes Rennen und wird uns Normalsegler den Winter über vor den Computern fesseln.

Für Boris kommt von Trans-Ocean ein BON VOYAGE.

Wolfgang Quix

Die Minisegler im Corona-Jahr 2020

Über die großartigen Leistungen, die unsere Einhandsegler der Classmini in Frankreich ersegelt haben, wurde bereits in allen Medien ausführlich berichtet. Alle drei, Lina Rixgens, Lennart Burke und Melwin Fink haben die Qualifikation für das Mini-Transat 2021 in der Tasche. Das ist eine außerordentlich gute Ausgangslage für die nächste Saison. Ohne jeden Qualifikationsdruck können sie sich und ihre Yachten vorbereiten.



Die „TO-Minis“ grüßen: Melwin Fink, Lina Rixgens und Lennart Burke (v.li.)

Dabei war es lange Zeit fraglich, ob überhaupt in diesem Jahr eine Miniregatta stattfinden würde. Wegen der Corona-Situation in Frankreich und Italien wurde eine Regatta nach der anderen abgesagt. Ein Training in Lorient, dem Hotspot der Minis war nicht für alle möglich. Die Hoffnungen lagen auf der Regatta Les Sables-Horta/Azoren-Les Sables, aber als die Behörden auf den Azoren abgewunken haben, war guter Rat teuer. Zuletzt wurde aus der Azoren Regatta ein drei Etappen Rennen in mehr oder weniger französischen Gewässern. Wolf Rock, eine Bahnmarke auf englischer Seite konnte auch nur einmal angesteuert werden, ehe Großbritannien die Grenzen schloss.

Es war eine Regatta mit vielen Flauten, aber auch Starkwind, die den Teilnehmern alles abverlangte. Also zuletzt doch ein guter Test für 2021. Vor allem Lennart Burke kann man nach seiner großartigen Leistung bei den Serienbooten zu den Favoriten für das Mini-Transat 2021 zählen. Sehr erfreulich auch die Leistung des erst 18jährigen Melwin Fink. Mit einer ganzen Saison Training in Lorient und mehr Vorbereitungs-Regatten kann man von dem noch ungeschliffenen Edelstein beim Mini-Transat 2021 viel erwarten. Für Lina Rixgens kommt es darauf an, ob sie in Zukunft mit ihrer Wevo bei den Serienbooten starten kann. Es sind erst sechs Yachten dieses Typs bei der Mini-Klassenvereinigung registriert, es müssten zehn sein.

Wolfgang Quix

ESD - tödliche Spezialität aus Amerika

Electric Shock Drowning - ESD - ist in Europa weitgehend unbekannt. In den Vereinigten Staaten - und in einigen anderen Ländern - entwickelt sich Strom im Wasser zu der wahrscheinlich häufigsten Todesursache im Wassersport und birgt auch für Bootseigner ein nicht unbeträchtliches Gefahrenpotenzial.

Aufgefallen ist diese Entwicklung im Jahr 1999. Der Sohn eines Bootseigners wollte ein wenig im Hafen schwimmen. Kaum im Wasser, fing er an zu schreien, ging unter und wurde nach wenigen Minuten tot geborgen. Bei einer Obduktion wurde festgestellt, dass die eigentliche Todesursache ein elektrischer Stromschlag war.

Bis zu diesem Zeitpunkt wurde allgemein davon ausgegangen, dass die wachsende Anzahl von Badeunfällen in Yachthäfen auf die zunehmende Popularität des Bootssports zurückzuführen war - die Zahl der Boote stieg ständig an, sodass die Menge der damit verbundenen Unfälle logischerweise ebenfalls zunehmen musste. Erst 2009 fiel auf, dass diese Entwicklung in Europa und anderen Gegenden bei weitem schwächer ausgeprägt war. Man begann, die Todesfälle näher zu untersuchen, auch weil viele dieser Ereignisse einem bestimmten Schema zu folgen schienen. Es zeichnete sich eine klare Häufung in Häfen mit Landstromanschlüssen ab. Daraufhin durchgeführte Ermittlungen in Bezug auf die Todesursachen führten zu dem erschreckenden Ergebnis, dass mehrere Hundert Menschen jedes Jahr durch Fehler in den elektrischen Anlagen - sowohl an Land als auch auf den Booten - um's Leben kamen - und kommen.

Was schützt europäische Schwimmer?

Um diese Frage beantworten zu können, muss man ein wenig weiter ausholen und in die Geschichte der Normen und Richtlinien eintauchen. Zunächst aber: Welche Zutaten sind nötig, um solch einen Unfall auszulösen? Wie gelangt der Strom in das Wasser? Wo doch der Strom im Landstromanschlusskabel bequem vom Land zum Boot und zurück fließen kann?

Drei Voraussetzungen müssen erfüllt sein: Es muss ein Isolationsfehler in der elektrischen Anlage an Bord vorliegen - damit der Strom auf andere leitende Teile im Boot, beispielsweise den Rumpf oder den Motor - übergehen kann. Zweitens: Fehlen



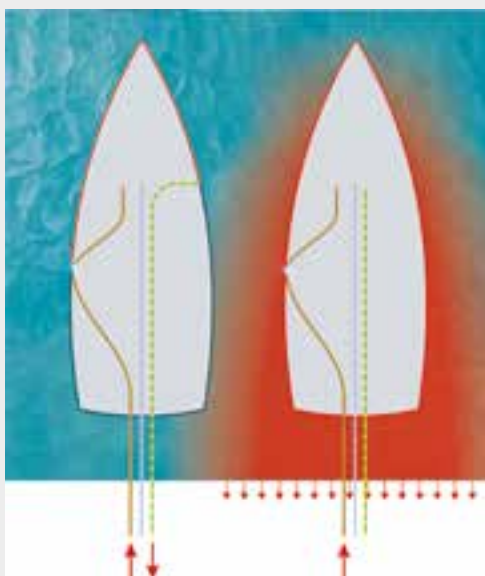
Das grüne Kabel, das sich von dem Kabelschuh getrennt hat, kann zu einem zunächst unbemerkten Fehler mit fatalem Ausgang führen - grün und grün-gelb dienen auf Yachten amerikanischen Ursprungs in der Regel der Erdung und dem Potentialausgleich.

de oder mangelhafte Erdung des Wechselstromsystems - bei intakter Erdung würde der Strom den Weg zurück zum Land durch den Schutzleiter bevorzugen. Oder, bei ausreichender Fehlerstromstärke, eine Sicherung oder einen Schutzschalter auslösen. Drittens: Fehlender Fehlerstromschutzschalter am landseitigen Stromanschluss, auch RCD, GFP, GFCI oder - in Deutschland - FI genannt.

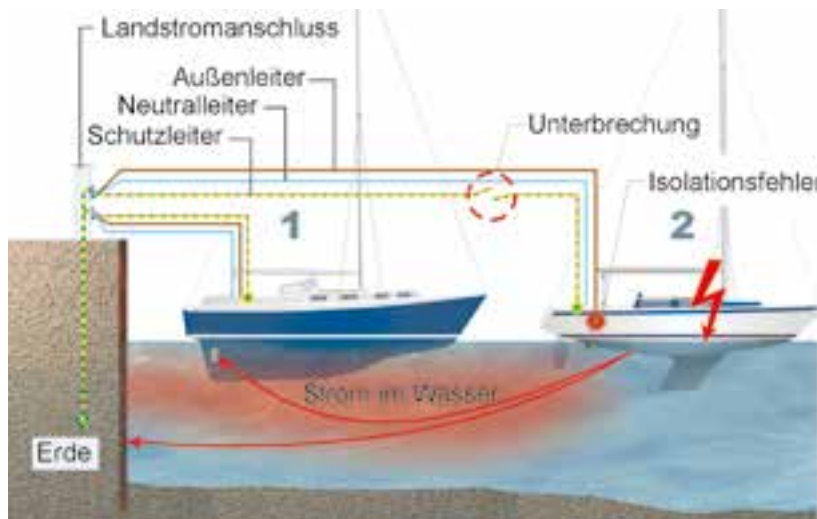
Der fehlende Schalter

Damit wären wir auch bei der Erklärung für die länderspezifische Verteilung der Unfälle: Während in Europa, Australien und Neuseeland Fehlerstromschutzschalter in den Stromanschlüssen der Yachthäfen zwingend vorgeschrieben sind, fehlt diese Vorschrift in den USA und anderen amerikanischen Ländern. Böse Zungen behaupten, das läge daran, dass die meisten Anlagen in diesen Ländern so schlecht errichtet seien, dass ein Fehlerstromschutzschalter permanent auslösen würde.

Dies war auch in Deutschland einer der Gründe für die Skepsis vieler Elektriker gegenüber diesen 1984 neomodischen Schutzschalter: Sie zwangen die Elektriker zu einer ab-



Ist der Rumpf eines Stahl- oder Aluminiumbootes geerdet (links), kann ein Fehlerstrom, der zum Beispiel durch einen Isolationsfehler in den Rumpf gelangt ist, geordnet durch den Schutzleiter zur Stromquelle zurückfließen. In den meisten Fällen ist der Fehlerstrom so groß, dass eine der vorgelagerten Sicherungen auslöst. Ohne Erdung (rechts) muss sich der Strom einen anderen Weg zurück zur Erde suchen: Dieser führt bei Booten und Yachten grundsätzlich durch das Wasser. Hinzu kommt, dass - je nach Stromstärke - der Fehler über längere Zeit unbemerkt bleiben kann, da keine Sicherung auslöst. Daher ist die Erdung des Wechselstromsystems grundsätzlich vorgeschrieben. Die oft geäußerten Vorbehalte gegen eine Erdung - dass diese elektrolytische Korrosion fördere und zu Unfällen führen könne - sind schlicht und einfach falsch. Das Gegenteil ist der Fall.



In Schiffen mit fachgerecht ausgeführter Erdung (1) werden Fehlerströme über den Schutzleiter zur Erde - in diesem Fall dem Landstromanschluss - zurückgeführt. Es können keine gefährlichen Spannungen auf dem Rumpf oder auf anderen leitenden Teilen an Bord auftreten. Ist keine Erdung vorhanden oder ist diese unterbrochen (2), sucht sich der Fehlerstrom einen anderen Weg zurück zum Land - eventuell auch unter Beteiligung eines anderen Schiffes. Dieser führt immer durch das Wasser, schwimmen in der Nähe des Schiffes wird dann in salzarmen Gewässern zu einer lebensgefährlichen Angelegenheit.

solut sauberen Trennung von Schutz- und Neutralleiter. Fehlerstromschutzschalter an Bord - wie in der DIN EN ISO 13297 vorgeschrieben - schützen nur den Bereich hinter der Verteilung. Sind die Leiter zwischen dem Stromanschluss an Land und der Bordnetzverteilung nicht durch einen landseitigen Schutzschalter abgesichert, kann zum Beispiel ein an der Fußreling durchgeschauertes Landstromkabel das Schiff unter Strom setzen, ohne dass der bordeigene Schutzschalter auslöst. Hier muss dann die Schutzmaßnahme „Schutzerdung“ übernehmen.

Schutzerdung

Die Einführung der Schutzerdung hatte eine ähnliche Auswirkung auf das Unfallgeschehen im Bereich der Elektrik wie die Fehlerstromschutzschalter:

Die Anzahl der tödlichen Unfälle wurde halbiert. Mit der Schutzerdung werden im Fehlerfall auftretende Ströme mit einem eigenen Leiter - dem grün-gelben Schutzleiter - sicher gegen Erde abgeleitet. So müssen elektrisch leitende Gehäuse von elektrischen Geräten - zum Beispiel das Gehäuse eines Toasters - mit dem Schutzleiter verbunden sein. Da dieser direkt mit der Erde - also dem Potential der Erdoberfläche - verbunden ist, kann dort keine gefährliche Spannung mehr auftreten.

Trotzdem wird - besonders von Alurumpfeignern - immer wieder propagiert, dass eine Erdung des Wechselstromnetzes zum baldigen Untergang der Yacht führe.

Außerdem könnten durch die Verbindung des Rumpfes mit dem Wechselstromsystem gefährliche Spannungen in das Wasser gelangen.

Spannungsdifferenz

Beides stimmt so nicht. Löcher im Rumpf entstehen nicht durch Erdung. Im Gegenteil: Die Wahrscheinlichkeit, dass durch Fehler im Gleich- oder Wechselstromsystem der Yacht Spannungen auf den Rumpf gelangen, ist ohne Erdung wesentlich größer. Ein kathodischer Korrosionsschutz (Opferanoden) kann nur dann auch gegen von außen einwirkende galvanische Korrosion - zum Beispiel durch die berüchtigte eiserne Spundwand - wirken, wenn über die Schutzerdung eine leitende Verbindung zur Erde besteht. Nur unter bestimmten Voraussetzungen ist es überhaupt möglich, dass über den Schutzleiter des Landstromanschlusses Fremdspannungen in das eigene Netz importiert werden.

Eine dieser Voraussetzungen ist, dass der Schutzleiter an Land nicht korrekt geerdet ist oder dass zwischen der landseitigen und der Schiffserde eine Spannungsdifferenz besteht. Gegen diese eher seltenen Ereignisse helfen eine Trennung des Landanschlusses - Stecker ziehen-, ein galvanischer Isolator oder ein Trenntransformator.

Vorschrift

Das zweite Argument gegen die Erdung - dass dadurch gefährliche Spannungen in den Rumpf gebracht werden können - ist vollkommen unsinnig. Ohne Erdung können theoretisch beliebig hohe Spannungen auf dem Rumpf liegen, die erst wahrgenommen werden, wenn daraus ein Schaden entsteht. Mit Erdung und dem vorgeschriebenen RCD wird hingegen bereits bei sehr geringen Spannungen oder Fehlerströmen ein Schutzschalter ausgelöst.

Schließlich und endlich ist die Erdung des Wechselstrom-Bordnetzes keine Option, sondern verbindlich vorgeschrieben.

Sowohl in der international gültigen ISO 13297 - in Deutschland als DIN EN ISO erschienen als auch in der amerikanischen ABYC E-11 ist die Erdung klar und deutlich festgelegt.

SEEWASSERENTSALZUNG

Qualität Made in Germany

www.aquatec-watermaker.de

info@aquatec-watermaker.de

Telefon: 0151 50 93 32 62

watermaker

AQUATEC

Aquatec-Watermaker / Inh. Joachim Matz
Bgm.-Schinkel-Str. 10 a · 25348 Glückstadt

Fehlerstromschutzschalter

Diese umgangssprachlich FI genannten Schutzschalter - korrekt heißen sie auch in Deutschland RCD (Residual Current Device) - vergleichen die Ströme in Außen- und Neutralleiter eines Stromkreises. Findet er dort Abweichungen, die dessen Bemessungsstrom überschreiten - in der Regel für Menschen nicht gefährliche 30 Milliampere, - unterbricht er den Stromkreis. Durch diese Schalter wurde in Deutschland die Zahl der Stromtoten nach 1984 nahezu halbiert. Fehlerstromschutzschalter lösen nicht aus, wenn ein Mensch zwei Außenleiter (zum Beispiel in Dreiphasensystemen) oder Außen- und Neutralleiter berührt, da dann kein Fehlerstrom entsteht.

Fremde Schiffe

Ist das eigene Schiff mit Schutzerdung und einem Fehlerstromschutzschalter ausgestattet, kann mit ziemlicher Sicherheit davon ausgegangen werden, dass davon keine Gefährdung durch vagabundierende Ströme im Wasser ausgeht. Dies heißt jedoch nicht, dass alle anderen Boote oder die landseitige Installation sicher sind. Daher der Rat der amerikanischen ESDPA (Electric Shock Drowning Prevention Association), nicht näher als 100 Meter an einen Hafen mit Stromanschluss heran zu schwimmen oder gar von einem dort festgemachten Boot ins Wasser zu springen.

Leiter - Namen, Farben und Funktionen

In europäischen Wechselstromsystemen gibt es drei Leiter, deren Namen und Farben im Laufe der Jahre mehrmals gewechselt haben. Da sind zunächst die beiden stromführenden Leiter: Außen- und Neutralleiter. Der Außenleiter ist braun oder schwarz und weist eine Spannung von 230 Volt gegen Erde auf. Bildlich wird er gerne als der Leiter dargestellt, der den Strom von der Stromquelle zum Verbraucher führt - was streng genommen bei Wechselstrom nicht ganz korrekt ist. Er kann bei dreiphasigen Anlagen auch grau gefärbt sein. Weitere Bezeichnungen sind „Phase“ oder der Kennbuchstabe „L“.

Der Neutralleiter ist im Betrieb ebenfalls stromführend und bringt - wieder bildlich - den Strom vom Verbraucher zurück zur Quelle. Seine Spannung gegen Erde soll Null sein. Er ist heute blau, hieß früher „Nullleiter“ - Kennbuchstabe „N“ und war bis 1965 grau gefärbt. Der Schutzleiter ist grün-gelb, in amerikanischen Yachten auch grün, und darf im normalen Betrieb keinen Strom führen. Er wurde auch als „Erdleiter“ bezeichnet und hat die Kennbuchstaben „PE“. In älteren Anlagen kann der Schutzleiter auch rot sein. Die Spannung gegen Erde ist grundsätzlich Null Volt.

Besonders gefährlich sind Anlagen in Süßwasser, da dieses Strom schlechter leitet als der menschliche Körper. Aber auch in Salzwasser können gefährliche Ströme auftreten, wenn beispielsweise einzelne Teile - beispielsweise Propeller - unter Spannung stehen und diese berührt werden können.

Fazit

Fehlerstromschutzschalter und Erdung können verhindern, dass das eigene Schiff Ströme im Wasser verursacht. Galvanische Isolatoren, Trenntransformatoren oder einfach die Trennung vom Landnetz können verhindern, dass Fehler im Landstromnetz Schäden am eigenen Schiff verursachen. In Ländern ohne Fehlerstromschutzschalter im Landstromanschluss sollte man nicht in der Nähe der Stromversorgung in das Wasser gehen.

Zum Schluss eine Bemerkung:

In Europa, Neuseeland und Australien gab es seit der Einführung der Fehlerstromschutzschalter im Landstromanschluss keinen einzigen Fall von ESD.

Michael Herrmann, yachtinside.de

Links: <https://www.electricshockdrowning.org/>
<https://www.boatus.com/seaworthy/magazine/2013/july/electric-shock-drowning-explained.asp>



**ERSTKLASSIGES
HANDWERK**

Individuelle und präzise
Fertigung von Segeln,
Polstern, Persenningen,
Bootsverdecken u.v.m.

**ALLES
AUS EINER
HAND**

Rolly Tasker Sails Germany
Salinenstraße 24 · 17489 Greifswald
Tel.: 03834-77 65 64 · info@rollytasker.de

www.rollytasker.de

Planänderung - Nächstes Ziel Europa

Kory und ich konnten Anfang der Woche das Tiefdruckgebiet rund Chesapeake Bay nutzen, um nochmal ordentlich Sea Trials zu machen. Der neue Motor und Propeller haben bei 30 Knoten Wind, 1,5 Knoten Strom und circa 2,5 Metern Welle gegenan beim Verlassen des Rudee Inlets exzellent abgeliefert. Aufkreuzen in der Chesapeake Bay hat während der Nacht bei bis zu 42 Knoten Wind mega Spaß gemacht; wir waren in der Disco, haben zu den Tunes of Nature die Nacht durchgezantzt und mit diversen Containerschiffen geflirtet.

Der Morgen war dann relativ verkatert. Der Wind hat nicht wie vorhergesagt abgenommen. Die Nacht hat uns eine weitere Segellatte gekostet, zudem haben wir sehr viel Wasser gemacht. Der Ankerkasten war beim Tauchen durch die Wellen mehrfach geflutet. Nicht alle Kabeldurchführungen durchs Schott waren dicht. Das war doof beziehungsweise extrem nass. Einige Verschraubungen haben sich losgerüttelt, ein Radarreflektor hing auf halb acht. Alles nicht so wild, bis schließlich das Vorsegel der Länge nach aufgerissenen ist. Dann war klar: Motor an und die 60 Seemeilen nach Annapolis dampfen, der Segelhauptstadt Nordamerikas. Unter Motor hatten wir schon wieder Salzwasser in der Motorbilge - 10 Liter in der Stunde per Hand lenzen und keine Ahnung, wo das Wasser herkommt. Die ToDo-Liste war lang und wir tief erschöpft.

Innerhalb von zwei Tagen hatten wir *Nomad* wieder seeklar, gebrauchte Genua und Segellatten besorgt, Ankerkasten und Vorschiffsluken abgedichtet, Verschraubungen an Rigg und Deck nachgezogen. Die Auspuffschlauchschellen hinter dem Schalldämpfer ausgetauscht.

Aufbruch

Sina, unsere Kinder Kyell (3), Ida (2) und ich sind im Oktober 2019 von New Jersey, unserem Zuhause der letzten fünf Jahre, zu einer Weltumsegelung aufgebrochen. Wir wollten so lange nach Westen segeln bis wir in Deutschland ankommen, unterwegs

die verschiedensten Kulturen und exotischsten Orte entdecken, neue Freundschaften schließen und vor allem viel schöne Zeit mit unseren beiden Kleinen verbringen. In Süd-Florida sind wir im Dezember mit Motorschaden liegegeblieben und bei der Generalüberholung auf einen professionellen Trickbetrüger hereingefallen. 10 000 US-Dollar später und immer noch mit kaputtem Motor sind wir Ende Februar zu einem kurzen Heimaturlaub nach Deutschland geflogen. Damit, dass die Welt in ein paar Wochen von einer Pandemie lahmgelegt und Trump ein Einreiseverbot verhängt, das uns die Rückkehr zu unserer Yacht verbieten würde, hatten wir nicht gerechnet. Wir saßen in einer Ferienwohnung im schönen Schleswig Holstein fest, die immer näher kommende Hurrikan-Saison im Nacken, aber keine Entwarnung in Sicht. Die nächsten Jahre wird das so nichts mit der Weltumsegelung. *Nomad* muss schnellstmöglich nach Europa. Das bedeutet, irgendwie in die USA einzureisen, einen neuen Motor einbauen und eine Crew finden, die trotz Corona in Deutschland und in die USA einreisen darf und mit der ich die anspruchsvolle West-Ost Route über den Nordatlantik segeln kann. Unseren beiden Kleinen wollten wir die Non-Stop-Strecke nicht zumuten.

Glück ist gute Freunde zu haben

Kory hat seinen Jahresurlaub geopfert, um mit mir unseren neuen Motor während meiner zweiwöchigen Quarantäne in Fort Lauderdale einzubauen und via Golfstrom nach New Jersey beziehungsweise dann Annapolis zu jagen, wo die Transatlantik-Crew hinstößt. Die Ludwigs sind Deutsch-Amerikaner und haben kurzfristig von ihrem US-Arbeitgeber drei Wochen Urlaub genehmigt bekommen.

Am 20. Juni ging's los. Hartmut, Tochter Malin und Frau Tessa waren zwei Tage zuvor an Bord gekommen und haben großartiges Essen für gefühlt zwei Monate mitgebracht. Es ist ein bisschen traurig, dass Tessa uns nicht begleiten kann. Zu dritt motoren wir die Delaware Bay herunter, um am späten Nachmittag in Cape May, NJ, nochmals Diesel zu bunkern und den ersten Ölwechsel am neuen Motor durchzuführen. Von dort geht's dann mit dem

Sonnenuntergang im Rücken und vorerst sehr leichten Winden über den Nordatlantik gen Deutschland.

Die ersten drei Tage an Bord waren eher müßig. Flaute, wo eigentlich Wind sein sollte. Unsere Segel hingen müde am Mast. Daher im klaren azurblauen Wasser schwimmen, schlafen oder in der Hängematte gammeln. Wenn nicht ständig Schulen von Delphinen vorbeikämen und bei ihren Tricks und Sprüngen gefilmt werden wollten, könnte man durchaus entspannen.

Die Einfahrt bei Leichtwind in den Golfstrom glich eher einem Hindernisparcour. Die Verwirbelungen im Wasser und den daraus resultierenden Segelschlag hat sogar die Freiwache zurück an Deck geholt - da ist nichts mit schlafen. Dann nach Tagen des Treibgutdaseins ging es los: Wind um die 15-20 Knoten. Cuxhaven wir kommen!



Aushilfscrew Malin genießt in ihrer Freiwache den Blick über das weite Blau des Atlantischen Ozeans.

Das Tiefdruckgebiet hat sich zum tropischen Sturm Dolly weiterentwickelt, mit über 40 Knoten. Groß im 2. Reff und Vorsegel deutlich weggerollt, seglerisch kein Problem, nur unangenehm. Bei 2 Knoten Gegenstrom hat sich eine steile und aufgewühlte See aufgebaut.

Durchgeschüttelt zu werden, ist bei uns inzwischen normal. Hinzu kommt aber, dass es tierisch warm und stickig ist. Alle Luken sind aufgrund des überkommenden Wassers verschlossen. Malin hat sich zum Schlafen auf dem Cockpitboden am Tisch verkeilt, Hartmut und ich haben es uns abwechselnd auf dem Salonfußboden mit dem Kühlschrankschrank und Gefrierfach als Rückenstütze gemütlich gemacht. In den eigentlichen Kojen war es einfach zu warm. Aber genug über Schlafstörungen. Wir wollen uns gar nicht beschweren, denn alles bisher Dagewesene ist deutlich

auch schon dunkel. Ich befinde mich zu der Zeit bereits ein paar Stunden auf Wache. Malin und Hartmut gehen nach gemeinsamem Abendessen und Sundowner früh in die Kojen. Bei Malin leuchtet das Licht des Kindles noch einige Zeit durch ein Bullauge ins Cockpit, Hartmut schläft meist nach wenigen Seiten ein. Meine Wache verläuft normalerweise zunächst ruhig. Abgesehen vom gelegentlichen Rundumblick, sitze ich in meine Wolldecke gekuschelt im Cockpit, lese, schreibe Travelreport, beantworte E-Mails oder programmiere neue Funktionen für die eigens entwickelte SmartBoat-Lösung. Manchmal habe ich Glück und es ist ein anderes Schiff in der Nähe, mit dem ich über UKW ein wenig schnacken kann.

Wenn es irgendwie geht, warte ich mit aufwändigeren Manövern bis zum Wachwechsel. Dann muss niemand vorzeitig seinen



Da ist die Familie noch vereint und geht davon aus, dass sie gemeinsam auf ihrer SY Nomad von den USA aus die Welt umsegeln wird.

besser als Flaute und unser Etmal 214 Seemeilen - Rumpfgeschwindigkeit über 24 Stunden.

Beim Wetterausblick unserer TO-Wettergötter vy73, Uwe und Klaus-Dieter, hat folgender Absatz daraufhin zu großer Erheiterung an Bord geführt: „Im Westen fährt die *Nomad* rekordverdächtige Etmale, unter Rumpfgeschwindigkeit als Durchschnitt wird nicht akzeptiert und Schiff und Mannschaft durch mehr Segelfläche jeweils „abgestraft“.“

Während des Briefings lag unsere Fahrt über Grund bei 7,8 Knoten. Der Wind hatte leicht abgenommen und wir sind auf unserem Eierkurs zwischen den Hochdruckgebieten etwas abgefallen. Da muss sofort gehandelt werden: „Klar machen zum Entreffen“. Zwei Reffs raus und mit Vollzeug weiter. Schon liegt *Nomad* wieder ruhiger im Wasser. Geschwindigkeit stabilisiert eben. Gekrönt wurde die Stimmung dann noch durch einen absolut ernstgemeinten Kommentar von Hartmut: „Ich habe mich schon unten in der Koje gewundert, konnte gar nicht mehr schlafen. Wir sind zu LANGSAM!“

Mit pechschwarzen Augenringen, ausgemergelt, von Skorbut geplagt, mit Schnittwunden und Prellungen wo man nur hinguckt, stinkend und mit absolutem Schlafmangel aktivieren wir unsere letzten Reserven, um es irgendwie nach Cuxhaven zu schaffen. So oder so ähnlich, kam uns zu Ohren, würden sich einige Travelreport-Leser unseren Zustand vorstellen. Weit gefehlt! Für uns startet der Tag um 0:00 UTC. Mittlerweile ist es dann

Schlaf unterbrechen. Witziger Weise verändert sich das Wetter immer so gegen 3:30, genau zum Wechsel. Hartmut schläft in der Regel sehr fest. Ihn zu wecken, ist eine Herausforderung. Eigentlich wird Malin immer vorher wach, obwohl sie in der anderen Kabine schläft. Gut für Hartmut, der von Malin dann direkt mit einem heißen Kaffee begrüßt wird. Nach kurzem Ablösegespräch entscheiden wir, ob eventuell ein Manöver anliegt, das wir sogleich zu zweit oder zu dritt umsetzen.

Was nach dem Wachwechsel passiert

Was von dem Zeitpunkt an bis etwa 11:30 auf *Nomad* geschieht, entzieht sich gänzlich meiner Kenntnis, denn da schlafe ich. Mir wurde aber Folgendes berichtet:

Malin geht direkt wieder ins Bett, während Hartmut es sich im Cockpit auf der Leebank in meine vorgewärmte Decke eingewickelt gemütlich macht und dösend die Nacht verbringt, ab und zu den Segeltrimm anpasst oder leicht den Kurs korrigiert. Um 7:30 gibt es ein Wetter Update von PredictWind, was auch prompt über Satellit runtergeladen wird. Zudem sendet Hartmut eine Stationsmeldung an Charlie, unseren Wetter-Router. Bis 10 Uhr spielen Malin und Hartmut dann Bäumchen-Wechsel-Dich in der Koje, essen zwischendurch ein erstes Müslifrühstück und warten sehnsüchtig eineinhalb bis zwei Stunden darauf, dass ich endlich aufstehe und wir richtig frühstücken können. Meist genießen wir dazu pro Person zwei Spiegeleier, zwei Streifen Speck



Wichtig und unübersehbar, die To-do-Liste an Bord der Nomad, hier darf dann auch abgehakt werden, was erledigt wurde. Offene Posten gibt es immer.

und eine Scheibe Brot, die Malin auch bei schwankendem Boot immer wieder perfekt zubereitet.

Um Punkt 12 wird Besteck genommen und unsere aktuelle Position von Malin in die Seekarte eingetragen.

Zu der Zeit ist meist der ausführliche Wetterbericht von TO in der Mailbox mit allgemeiner Beschreibung kurz-, mittel- und langfristiger Entwicklungen, was unser morgendliches Wetterbriefing einleitet, in dem wir unsere Segel-Strategie für den Tag festlegen und gegebenenfalls direkt Manöver einleiten. Wir besprechen auch weitere zu erledigende Tätigkeiten wie zum Beispiel spätestens alle drei Tage Wassermachen, stehendes und laufendes



Tägliche Routine - um 12 Uhr wird die Position in die Karte eingetragen.

Gut checken, Boot und Bäder reinigen, duschen und schwimmen. Was nicht sofort erledigt wird, wird auf der Kreidetafel im Salon als ToDo festgehalten. Um die Stromerzeugung müssen wir uns zum Glück nicht kümmern, das machen Solarzellen und Windgenerator ganz von selbst.

Das Thema des Tages: Was essen wir heute?

Unser Gefrierfach spuckt regelmäßig Steaks, Schweinefilet, Schnitzel, Hack und Würstchen aus, das Netz unter den Solarzellen versorgt uns mit frischen Kartoffeln, Zwiebeln, Knoblauch, Orangen, Zitronen und Äpfeln. Eier, Käse, Salat, Speck, Joghurt und Mango kommen aus dem Kühlschrank. Weitere Snacks und Süßigkeiten sind über diverse Schränke verteilt.

Abgesehen von einigen Routinetätigkeiten, wie Wetterbeobachtung, Kurskorrekturen oder Segeltrimm, Manövern und Mittagessen, macht bis zum Abendbrot jeder das, worauf er Lust hat.

Auf einmal ist es dann auch schon Abend. Meist wird uns das dadurch bewusst, dass Hartmut sagt: „Wann wollen wir essen? Ich habe Hunger!“. Da sagen auch Malin oder ich nie Nein. Normalerweise kurz nach dem Abendbrot gegen 20 Uhr kommt ein Update von Charlie mit einer für unseren Bereich ausgearbeiteten Wettervorhersage und Handlungsempfehlungen für die nächsten 24 Stunden. Wie auch schon beim morgendlichen Briefing entscheiden wir, was zu tun ist und bereiten *Nomad* für die Nacht vor. Malin lädt ein Update auf unsere Tracking-Seite hoch, welches wir gemeinsam mit großer Freude formulieren. Erwarten wir eine ruhige Nacht gibts `nen Scotch, Willi oder Rotwein zum Sundowner. Anderenfalls gucken wir uns die unendliche blaue Weite mit Wasser aus der Trinkflasche an.

Ein neuer Tag beginnt

Hartmut hatte irgendwas gehört und griff nervös nach den Steuerrädern, die schon wieder aufhörten sich, in der für den Autopiloten gewohnten Manie, zu drehen.

Ist der Sicherungssplint, der den hydraulischen Arm des Autopiloten an der Aufnahme am Ruderquadranten sichert, schon wieder durchgebrochen? Da war mein Fix von vor vier Tagen wohl für die Tonne. In Ruhe einen neuen Splint gesucht, Zange ausgepackt, Fender aus der Backskiste, während Hartmut Ruder geht. Rein geht's in die Tiefen des Hecks. „Ach du Scheiße, das wird anstrengend“!

Meine beiden Mitsegler hatten zu der Zeit noch gar nicht realisiert, was ich meinte. Der Splint war genau da, wo er sein sollte. Dennoch konnte keine Kraftübertragung mehr stattfinden. Da ist

doch tatsächlich dieser massive Edelstahlbolzen, in Teilen 2,5 cm dick, der die Kraftübertragung zum Ruderquadranten herstellt, nach 17 Jahren Lebenszeit verreckt!

„Ach du Scheiße, das wird anstrengend, die knapp 1700 Seemeilen bis Cuxhaven von Hand zu steuern... 24/7.“

Während wir uns als Mannschaft mit dem Gedanken anzufreunden versuchten, das Lotterleben hinter uns zu lassen, dachte ich darüber nach, wie man das Problem fixen kann. Ich bin ja Ingenieur, da muss doch was gehen - Mist - Software Ingenieur, andere Disziplin. Aber ich habe als Kind gerne McGyver geguckt, das kann nicht umsonst gewesen sein.

Irgendwann saß ich dann mit Flex, Epoxy, Rührstäben, diversen Scheiben, Split-Ringen, Muttern und Edelstahlbolzen im Cockpit. 10 mm dick, geformt wie ein Nikolaus-Stab, komplett Gewinde - Bénétéau sichert damit die Tanks am GFK. Eigentlich ein bisschen zu dünn, aber etwas Besseres habe ich nicht. Zum Glück habe ich noch eine Hülse gefunden, mit der ich den neuen Bolzen etwas verdicken kann. Immerhin.

Das ganze zusammengefuckelt, Bolzen an den freiliegenden Stellen zwischen Arm und Quadrant mit extra Muttern versteift und das eigentlich viel zu dünne Teil dann mit ordentlich Epoxy in den Quadranten eingegossen und fest verschraubt. Es läuft!

Mit dem neuen Bolzen nahmen Hartmut und ich ein neues Geräusch wahr, ein Knacken. Immer, wenn der Autopilot oder Ruderhänger gen Backbord einschlug. Hartmut im Cockpit, ich in der Backskiste. Wir hatten unser Gehör auf jegliche Geräusche sensibilisiert, um herauszufinden was dieses neue Geräusch verursacht als plötzlich ein extrem lautes Blubber-Blasen-Druck Geräusch alles Dagewesene um zig Dezibel übertönte.

Unerwarteter Besuch

Buckelwal! Drei Meter achtern an Backbord von *Nomad* aufgetaucht. Wow, so nah haben wir einen so großen Wal in freier Wildbahn noch nie gesehen.

Malin und Hartmut haben den Whiskerpole zum Schmetterlingsegeln gesetzt. *Nomad* liegt fast wie auf Schienen und gleitet mit etwas über 6,5 Knoten geschmeidig durchs Wasser - wir haben schon an Ankerplätzen deutlich unruhiger und wackeliger gelegen. Diese Bedingungen empfinde ich gerade jetzt bei meiner Nachtwache als etwas ganz Besonderes. Draußen ist dicker Nebel, Sichtweite etwa 300 Meter, es ist feucht und nass. Ich habe es mir am Navi-Tisch gemütlich gemacht. Ein iPad zeigt den AIS Screen - keine Targets innerhalb von 48 Seemeilen. Auf meinem Laptop sehe ich die Bordinstrumente. Über meinem Kopf



Niemand steuert Ihr Boot besser!

- Sehr solide Schweißkonstruktion aus rostfreiem Stahl für Boote von 25-60 Fuß
- Geringes Gewicht (24 kg)
- Exzellente Leichtwind-Performance
- Wartungsfrei
- Optional mit elektrischem Autopilot kombinierbar und als vollwertiges Notruder einsetzbar
- Individuell an jedes Heck angepasst
- Geringer Montageaufwand
- Sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis

Vertrieb im deutschsprachigen Raum:

Christian Goecke
Otto-Hühn-Str. 9, D-58256 Ennepetal
Tel: +49 (0)177 - 30 20 210

Mail: christian.goecke@gmx.de
Webseite: www.selfsteer.de

SCANMAR
INTERNATIONAL



gibt eine LED-Lampe diffuses Rotlicht ab. Aus den Lautsprechern des klingelt leise Musik. Im Moment spielt gerade „La Mer“ von Charles Trenet. Alle 20 Minuten stecke ich meinen Kopf in die feuchte Nacht, gucke nach den Segeln oder sonst auffälligen Dingen und verkrieche mich wieder.

Wir hatten zum Glück gerade den Whiskerpole runtergeholt, früher als geplant. Das immer näher kommende Wolkenband schien uns nicht geheuer. Zum Glück, denn Edouard, ein weiterer Tropensturm ist etwas frühzeitig angekommen. Unser Autopilot ist wieder seiner alten Verletzung erlegen. Hartmut und ich steuern seitdem umschichtig im 2-Stunden-Tonus. Malin kümmert sich um AIS und versorgt uns mit allem, was wir brauchen. Der elektri-



Entspannung nach der Atlantiküberquerung - Malin und ihr Vater Hartmut genießen das relaxte Bordleben auf der anderen Seite des Ozeans.



Skipper und Eigner Benjamin Pieritz plant schon mal das neue Leben.

sche Wasserkocher läuft sich unter ihrer Regie die Hacken wund und produziert einen Kaffee, Tee oder Brühe nach der nächsten. Wahren Wind um die 35 Knoten, in Böen bis 45 hat Edouard uns bisher gebracht. Aber bald, nach 24 Stunden, sollte es vorbei sein, oder auch nicht. Nochmal 24 Stunden. Diesmal Wind mit 25 bis 30 Knoten aus Nord-, nicht mehr Süd-West.

Abgesehen von dieser Eiseskälte ist wieder Normalität in den Bordalltag von *Nomad* eingekehrt. Ich habe gestern unseren Autopiloten repariert. Um kein Risiko einzugehen, habe ich unseren letzten Edelstahl-Bolzen mit Biaxialgelege umwickelt und zusätzlich zum Eingießen und Verschrauben an den Ruderquadranten anlaminert.

Bisher haben wir es geschafft, gerade so der Flaute, die auf Edouard folgte, zu entkommen und segelbaren Wind um die 10 Knoten zu erhaschen. Aber spätestens morgen früh müssen wir wohl auf den von Uwe viel besungenen Dieselwind umsteigen. Nur hält auch der nicht ewig: Noch etwa 50 Stunden. Bénateau hat seine Oceanis 473 nicht gerade mit einem üppigen Dieseltank ausgestattet. Bei aktueller Wettervorhersage kommen wir damit nicht rechtzeitig nach Cuxhaven.

England als Tankstopp fällt raus, da gibt es 14 Tage Quarantäne. Anlegen in Frankreich, Belgien oder Holland geht nicht, wegen dieser blöden EU-Versteuerung. Bert Frisch schrieb, dass die Kanalinseln im steuerlichen Sinne nicht EU seien; 35 Seemeilen

Umweg bezogen auf die Reststrecke. So machen wir das, Guernseys unsere Heldin! Von 183 Schiffen umrundet, haben wir nachts den Ärmelkanal Richtung Frankreich im Zickzack überquert - ich fühlte mich ein bisschen wie bei dem Spiel „Crossy Roads“, bei dem man als Huhn versucht, eine möglichst lange Strecke quer über Straßen und Schienen zu hüpfen, ohne überfahren zu werden.

Wirklich schön ist es da auf Guernsey! Dennoch, der Besuch war nur kurz. Nicht viel länger als eine Stunde, dann waren wir wieder auf dem Weg. Wegen Corona ist kein Landgang erlaubt.

Aber können wir wenigstens Material, um den Autopiloten in Gang zu setzen bekommen? Schließlich wollen wir noch ganz bis nach Deutschland! Ich verhandelte mit dem netten Officer der Guernsey Coast Guard, der uns in einem kleinen Boot am Castle Lighthouse direkt „in Empfang“ genommen hat. 12 Zentimeter lange M12er Edelstahlbolzen hätten wir gerne und Muttern. An Land dürften wir nun wirklich nicht, aber der Gute hatte uns scheinbar schnell in sein Herz geschlossen ... seit heute Mittag gibt es auf Guernsey keine 12mm Bolzen mehr. Wir haben alle gekauft, den ganzen Inselbestand ... alle 4!

Ermuntert von diesem Erfolg versuchte Malin ihr Glück: Irgendwie muss doch an Essen und vor allem „Naschi“, wie sie es nennt, ranzukommen sein. Ihr Charme wirkte beim Tankwart, der von der fünf 5 Meter hohen Kaimauer den Inhalt des Ladens zierte. Für Edelstahl und Futter zahlten wir fast so viel wie für die 216 Liter Diesel - nun muss man dazu sagen, dass Diesel mit 0,66 GBP/Liter aber auch ein echtes Geschenk ist.

Unter Land noch FaceTime mit Sina und den Kindern

Beruhigender Weise haben mich Kyell und Ida wiedererkannt. „Spätestens Freitag sehen wir uns endlich“ habe ich den dreien versprochen.

Seit Guernsey war *Nomad* ein Motorboot mit langem Stock. Unser Dieselverbrauch für die letzten 550 Seemeilen gleicht den ersten rund 3 500! Irgendwie hört die Tour auf, wie sie angefangen hat. Durststrecke! Eingelaufen sind wir dann an einem Freitagmorgen um 2 Uhr. Freunde und Familie haben unsere Leinen in Empfang genommen und mit uns die Ankunft gefeiert. Wirklich sehr schön nach 27 Tagen auf hoher See!

Jetzt leben wir als Familie wieder an Bord und cruisen durch Nordeuropa, während wir unser Leben neu sortieren. Sobald wir Jobs gefunden haben, wollen wir nach Lübeck ziehen und in einigen Jahren einen weiteren Anlauf wagen, diesen Planeten auf eigenem Kiel zu umrunden.

**Benjamin Pieritz und Familie (Text und Fotos)
SY *Nomad*, www.GrowSailing.com**



Angekommen - die Nomad und mit ihr die Crew haben es geschafft und Cuxhaven erreicht - Die Kinder begrüßen ihr altes und neues Zuhause.

Karibik - immer wieder rauf und runter

Vielleicht ist ein Vergleich aus der griechischen Mythologie eine Nummer zu groß – egal, wir fühlen uns wie Sisyphus, der seinen Stein bergauf wälzt und der dann immer wieder zurück rollt. Wir segeln los und müssen umkehren wie in einer Endlosschleife.

Um es vorweg zu nehmen: die Törnberatung vom Deutschen Wetterdienst Ende April war ein vollkommener Flopp. Gribfiles mit Strömungspfeilen kann man selbst herunterladen. Da war das Rückholprogramm von TO in Kooperation mit den Amateurfunkern von INTERMAR eine andere Hausnummer. Yachten auf dem Weg aus der Karibik nach Deutschland wurden beraten und täglich meteorologisch exzellent informiert. Wir nahmen am Programm teil, der Name Uwe Reckefuß von den Amateurfunkern hat einen mehr als guten Klang.

Am 30. April laufen wir aus Le Marin in Martinique aus, guten Mutes, weil wir sehr gut in der Zeit liegen, die Inseln in Lee abfahren wollen, um zwischen Guadeloupe und Antigua den Channel zu verlassen und Nordkurs etwa bis zum 25. Breitengrad zu steuern.

Über die Channels und an Martinique, Dominica und Guadeloupe entlang steuern wir mit frischem Ostwind von Hand, kämpfen uns durch die umlaufenden Winde in Lee der Berge und ankern ein paar Stunden in dunkler Nacht und zwischen unbeleuchteten Ankerliegern im schmalen Lavasandstreifen von Rivière Sens. Wir wollen am Morgen den Hafen rufen – vergeblich, die Stege sind überbelegt, Yachten blockieren die Einfahrt. Hier geht nichts mehr.

Absprung von Deshaies, Guadeloupe

Wir brechen am 6. Mai auf, um Antigua östlich zu passieren. 19 bis 20 Knoten frischer Wind verheißt flotte Fahrt - aber der vor reichlich eineinhalb Jahren neu installierte Windgenerator „Air Breeze“ will nicht mehr. Er ist das Nachfolgemodell des „Air Marine“, der 13 Jahre gearbeitet hat. Die Flügel stehen still. Ob es an den geräuscharmen Wechselflügeln liegt? Die alten ‚Lärmflügel‘ sind in der Tiefe des Schiffes verstaut. Wir laufen Englisch Harbour in Antigua an und wechseln am nächsten Tag vor Anker die Flügel.

Am Morgen motoren wir gegen den Wind bis kurz vor Kap Shirley an der Ostecke von Antigua, setzen die Segel und schauen die Windmühle an: Nichts! Ratlos segeln wir weiter, bald wird der Strommangel spürbar werden. Um 12 Uhr kehren wir schließlich um. Wir sind uns einig, dass nur in Martinique trotz des geschlossenen Hafens das Problem gelöst



Nadine wird verladen - es geht als Deckslast zurück nach Europa.

werden kann. Also zurück nach Martinique. Hoch am Wind, der manchmal mit 26 Knoten kommt, dazu eine Kontrolle auf See durch die Coast Guard von Dominica.

Martinique, Le Marin, ist voll! Das Ankern weiter draußen vor St. Anne, wo weniger Yachten auf schlechtem Ankergrund liegen, lässt keine Langeweile aufkommen.

Mit dem Beiboot zur Marina und zum Einkauf, das ist ein weiter Weg - und zur Abwechslung läuft der Außenborder nicht. Die deutsche Crew der *Hein Gaudewind* hilft, und wir bekommen am 15. Mai doch noch einen Stegplatz. Wir „rennen“ zu Frank, dem Elektrik-/Elektronik-Fachmann. Er kommt aus der französischen Schweiz und ist hier hängengeblieben. Sein Geschäft ist geschlossen, seine Frau winkt hinter der Glastür, wir dürfen eintreten. Fast drei Wochen werden benötigt, um nach vielen Versuchen die Lösung im Austausch der Windmühle zu sehen. Die „Silent Wind 400+“ besitzt einen Drehstrom-Generator, wir sind begeistert - weniger vom karibischen Preis. Wunderbarer Wind weht in dieser Zeit südlicher als Ost.

Am 29. Mai meinen wir, immer noch gut in der Zeit zu sein. Der neue Start wird dennoch von leisen Zweifeln begleitet, als wir zum wiederholten Mal die Inseln nordwärts ablaufen. Was erwartet uns? Die Inseln sind bald in Watte gepackt. Uwe kündigt „Tropische Wellen“ an, die von Afrika kommend Kurs



TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten • Werftausrüstung

Neuer Webshop
www.toplicht.de

Notkestraße 97
22607 Hamburg

Tel.: +49 (0)40-8890 100
Fax: +49 (0)40-8890 1011

toplicht@toplicht.de

Öffnungszeiten:

Mo - Fr: 09.00 - 18.00 Uhr

Sa: 09.00 - 13.00 Uhr

www.toplicht.de

auf die Antillen nehmen. In der Nacht des letzten Maitages ankern wir in der Prince Rupert Bay von Dominica.

Nach Deshaies in Guadeloupe scheinen wir durch die Wüste zu fahren. Aber nicht Sand, sondern gelbbraune Algenteppiche, so weit das Auge reicht, täuschen eine fremdartige Landschaft vor. Als wir am Pfingstsonntag die Ankerbucht erreichen, weht es in der Nacht mit 25 Knoten und wir schauen auf die Instrumente statt auf das Kopfkissen.

Am 3. Juni können wir hoch am Wind Kap Shirley auf Antigua nicht anliegen - hier müssen wir vorbei, um den Atlantik zu erreichen. Wir fühlen uns verunsichert, die Vorräte sind angebrochen, das Gemüse beginnt zu vergammeln und die ersten Yachten steuern schon in Richtung Ärmelkanal. Wir warten die neuste Wetteranalyse von Uwe ab. In der nächsten Woche liegen vor uns Kreuzkurse und die bekannten Rossbreiten-Flautenzonen. Uwe sieht das nicht negativ, wir sehen es anders und fühlen den Zeitdruck. Horta soll schließlich nicht der Endpunkt unserer Reise sein. Lange überlegen wir hin und her, ohne vom Kurs abzuweichen. Wie im letzten Jahr sind wir zu spät dran, unsere kleine Crew kann sich mit der starken Besatzung anderer Schiffe in diesem Seegebiet nicht messen. Um 12.20 Uhr machen wir eine Wende und laufen mit 6 bis 7 Knoten nach Deshaies zurück. Unsere Muring-Tonne ist noch frei, ein kleiner Trost nach einer bitteren Entscheidung.

Le Marin, Martinique, 16. Juni 2020

Den schönen Platz an der Muring in Deshaies wollen wir erst verlassen, wenn wir wissen, wie es weitergeht. „Übersommern“ in Trinidad oder Verladen in Martinique? Neun Tage harren wir aus, können in dem kleinen Fischerhafen hinter der Mole sogar



Im Zeichen von Corona - Ilse und Uli Hering an Bord ihrer Nadine.

Wasser und Strom übernehmen. Auch hier normalisiert sich das Leben.

Ganz anders in den „selbständigen“ Inseln Grenada, St. Lucia und St. Vincent. Die Nachrichten erreichen uns, dass Yachties weder ankern noch die Inseln innerhalb der 12-Meilen-Zone passieren dürfen. Aus Trinidad schreibt uns der Peake Yacht-Service, dass die Politiker dabei sind, die Boots-Industrie zu ruinieren, indem die Zugangsbeschränkungen auch ohne neue Infektionen immer weiter verlängert werden, weil es vor den Wahlen populär ist, keine Ausländer ins Land zu lassen. Vor der Hurrikan-Saison bricht unter Yachties Panik aus. Die französischen Marinas sind überbelegt, wer einen Platz ergattert hat, gibt ihn nicht mehr auf. Dann erreicht uns die gute Nachricht aus Martinique, dass wir nach Holland verladen können. Das Verlade-Geschäft boomt, die Transporter schaffen kaum den Bedarf. Wichtig ist - am besten gleich - die Vertragsunterzeichnung. Man gönnt uns für die Rückfahrt bis Dienstag Zeit. Also heißt das für uns fliegender Start. Wie anders könnte es sein: Wir bolzen gegen ESE-Wind zwischen 5 und 25 Knoten, wollen in Dominica ein paar Stunden an unserem alten Ankerplatz schlafen, doch die Coast Guard ruft uns zur Weiterfahrt auf. Wie im Krieg gelten nicht einmal mehr die Quarantäne-Regeln. Sperrung der Gewässer, Yachten werden verfolgt. Der erste Schlafplatz in Martinique offenbart uns, dass es das Schicksal gut mit uns meint: Wir haben auf See unser Ruder der Selbststeueranlage verloren. Der Eindruck, zu träumen, weicht der Erkenntnis, dass auf dem Weg zu den Azoren die Pechsträhne ihren Höhepunkt erreicht hätte... Jetzt liegen wir wieder vor Anker in Le Marin und grüßen in das Land, in dem es kein tropisches Paradies gibt, in dem wir aber leben wollen.

Update, Le Marin, 20. Juni - Mittsommer

Wieder liegen wir seit sechs Tagen vor Anker. Plätze in der Marina gibt es nicht. Einen Tag nach der Vertragsunterzeichnung für den Rücktransport am 24. Juni bekommen wir die Information, dass das Schiff nicht kommen wird. Wohin mit Nadine? Die Mangrovenbuchten sind außer im Falle eines Hurrikans gesperrt, überall vor, hinter oder neben uns ragen die Masten der gesunkenen Schiffe aus dem Wasser. Ein Tiefpunkt für uns.

Einen Tag später gibt es von „Seven Star“ (US-Yachttransport) eine Bestätigung: Wir bekommen am 10. Juli einen Platz auf dem letzten Schiff des Jahres. Zielhafen: Rotterdam. Aufatmen?

TECHNIK UNTER DECK

Der ultimative Leitfaden für
Pflege, Wartung und
Reparatur der technischen
Ausrüstung von Yachten

NEU

480 Seiten
mit Informationen
zu allen Themen

Jetzt als PDF
erhältlich



Was passiert eigentlich im Sturm?

Am 7. September 2019 starteten wir, Sandra und ich, den Törn unseres Lebens. Er sollte uns Richtung Karibik führen. Wir waren total aufgeregt, denn schließlich, wussten wir nicht, was uns erwartet. Bis dato konnten wir beide keine große Segelerfahrung vorweisen.

Nach einer relativ kurzen Vorbereitungszeit ging es endlich los - erst einmal durchs Mittelmeer. Der erste längere Stopp fand in Gibraltar statt. Unsere Aufregung stieg von Stunde zu Stunde, wir beide kurz vor der Durchfahrt der Straße von Gibraltar, unfassbar. Juhu, wir schnuppern den Atlantik. Wir verlassen Europa, Richtung Marokko. Nächster Stopp -Tanger. Wir erleben „Tausend und eine Nacht“.

Es ging weiter. Unsere erste Nachtfahrt über den Ozean begann, wir segelten Richtung Madeira. Gegen Mitternacht wurden wir vom schlechten Wetter und einer kreuzenden Welle überrascht. Zwei Tage sollte diese Front uns begleiten. Nun begann also unser Lernprozess, wobei wir überlegten, wie unser Boot die Gewalt des Wassers aushalten kann. Dennoch wir kamen ohne Schaden in Porto Santo, einer kleinen Insel vor Madeira, an. Wir waren glücklich über unsere Leistung. Bereits am Folgetag ging es weiter nach Madeira, dann folgte der Aufbruch zu den Kanarischen Inseln

Am 10. November fiel der Startschuss der ARC+ in Richtung Kap Verden, 35 bis 38 Knoten Wind waren vorhergesagt und eine Welle von bis zu vier Metern. Es ging los und wir meisterten auch dieses Wetter, wobei es schon eher Surfen mit Wind und Welle war. Die Überfahrt von den Kap Verden in die Karibik war dagegen sehr angenehm. Es war traumhaft bis uns der erste Squall überraschte, wieder eine neue Erfahrung für uns. Wir wurden nicht verschont mit unserer Nussschale, in den letzten fünf Tagen bis St. Vincent durchfuhren wir sechs Squalls. Überglücklich waren wir, als wir in der Nacht die Lichter von St. Vincent sahen. Gegen 2 Uhr machten wir in der Blue Lagoon auf St. Vincent die Leinen fest. Wir wurden



Da war das Leben noch sonnig - Santa Esmeralda ankert in der Karibik



Geschafft: Sandra Demberger und Andreas Germann sind zurück in Europa.

feierlich empfangen mit unserem 10,50 Meter-Boot, waren überglücklich und voller Adrenalin über unsere Leistung, es geschafft zu haben. Auf dem Weg nach Trinidad brach uns ein T-Terminal der D1 Wanten. Wir konnten es nicht fassen, vor allem weil wir vor unserer Abfahrt in Spanien das gesamte Rigg hatten überholen lassen und alle Wanten komplett gewechselt wurden. Nun hätten wir beinahe unseren Mast verloren. Dann erreichten wir Carriacou. Hier durchkreuzte Corona unsere weitere Reise und hielt uns fast zehn Wochen fest. Wir ließen die Unterwanten austauschen.

Nun also doch

Nachdem wir zwei Heimflüge gebucht und wieder gecancelt hatten, entschieden wir uns für den langen Heimweg über Bermuda zu den Azoren zurück ins Mittelmeer.

Wir meldeten uns beim TO Rolling-Home an und freuten uns über die herzliche Unterstützung. In Büchern hatten wir gelesen, dass die Nordatlantikpassage von der Karibik nach Europa eine der anspruchsvollsten Segelrouten der Welt sei. Aber, dass es uns so hart erwischen würde, hätten wir nicht gedacht. Ja, wir segelten los, traumhafte Wettervorhersage, doch schon zwei Stunden später kämpften wir mit 30 bis 35 Knoten Wind und konnten gerade so unsere Esmeralda auf Kurs halten. Ja, der Weg ging weiter, weiter an Traumzielen vorbei, die wir wegen Corona nicht mehr sehen durften. Von Anfang an waren wir überrascht, von der ausführlichen Begleitung der Rolling-Home-Gruppe. Man fühlte sich in sicheren Händen, wenn man all die Bemerkungen las, die Uwe und Klaus-Dieter täglich verfassten oder die fürsorglichen Anmerkungen, die uns unser persönlicher Betreuer, Hanspeter, ständig schickte. Ja, man ist allein auf dem großen Ozean und dennoch hatte man Unterstützung, fürs Wetter und technische Fragen, das tat gut, auch mental.

Wir waren überrascht über das freiwillige Engagement des TO-Teams, das für uns keine Sekunde lang selbstverständlich war. Wie viele Gedanken, wie viele Stunden mussten die TOLer alles zusammentragen und in Mails verfassen, so, dass es auch jeder verstanden hat. Dann sah man die Bootsnamen, die aufmerksam gemacht wurden, was da auf sie zukommt. Wir lasen die allgemeine Bemerkung und dann stand da: „Santa Esmeralda besondere Vorsicht“, da mussten wir durchatmen. Aber es war gut. Es war auf den Punkt. Wir konnten uns mental einstellen und das Schiff vorbereiten, auf das, was auf uns zukommen sollte. Bis Bermuda durchfuhren wir etliche Schlechtwetterfronten. Wir segelten durch Blitz und Donner. Aber es ging alles gut.



Santa Esmeralda, verewigt in der Ahnengalerie im Hafen von Horta.

Inseheim fragte ich mich immer wieder, wie es sein würde, wenn wir mit einem Segelboot mal in einen Sturm kämen, jenseits der 40 Knoten und Wellen fast so hoch wie ein Einfamilienhaus. Die Antwort bekamen wir am 53. Breitengrad West. Zwei Tage lang hatten wir zwischen 30 bis fast 50 Knoten Wind. Eine Erfahrung, die man nicht unbedingt braucht und die wir auch niemals vergessen werden. Danach ging es weiter, Welle bis 3,50 Meter von Nord und um die 30 Knoten Tag und Nacht. Das Boot stampfte. Oft fragten wir uns, wie kann unsere Nussschale das aushalten. Aber dann kamen auch immer wieder die guten Zusprüche von Hanspeter und Uwe.

Das tat gut und weiter ging es

Kurz vor den Azoren bekam ich furchtbare Kreuzschmerzen, Sandra musste fast alles alleine machen. In unserer Tagesmeldung erwähnte ich bei Hanspeter, dass unser Windfahne ausgefallen war und dass ich Kreuzschmerzen hatte. Wir konnten gar nicht fassen, was nun geschah, Hanspeter hatte der Stützpunktleiterin Ruth, in Horta mitgeteilt, dass die SY *Santa Esmeralda*

kommt und der Skipper unter Kreuzschmerzen leidet. Ruth setzte sich gleich mit uns in Verbindung und organisierte, dass wir nicht vor Anker liegen und gleich an den Quarantäne-Steg dürfen. Es war unglaublich. Auch ärztliche Hilfe oder Physiotherapie war möglich. Und plötzlich stand der örtliche Yacht-Service am Boot mit Ersatzteilen für unsere defekte Windfahne. Hanspeter hatte alles organisiert. Es war der Hammer. Zwei Stunden später funktionierte alles wieder. Nach fünf Tagen und schließlich ohne Kreuzschmerzen ging es weiter, von Horta nach Gibraltar: Es lief alles rund, bis uns unser Ruderlager Ärger machte und ausgeschlagen war. Unsere Fahrt ging weiter, unter der Begleitung des TO-Teams. Wir fühlten uns wohl bei dem Gedanken, dass Menschen mit jahrelanger Segelerfahrung uns im Auge haben. Dank Uwes punktgenauer Vorhersage hatten wir eine Traumdurchfahrt durch die Straße von Gibraltar und bis in unseren Heimathafen Torredembarra.

Es ist vollbracht

Aber eine kleine Freude konnten auch wir Uwe machen. Er hat sein Boot in Torre Vieja liegen, wo wir einen Stopp einlegten und ihm ein paar Bilder von seinem Boot schicken konnten.

Am 9 Juli sind wir um 20 Uhr UTC nach 5 491,70 Seemeilen auf dem Log sicher in unserem Heimathafen angekommen. Es war ein tolles Erlebnis, festzustellen, wie Menschen durch Zusammenhalt etwas erreichen können. Es war Abenteuer pur, 14 Länder wobei wir den 53. Breitengrad niemals vergessen werden.

An dieser Stelle ein Dankeschön an alle Mitwirkenden der Aktion „Rolling Home“, eine Bereitschaft der Menschen rund um die Uhr für andere da zu sein, die man mit Worten nicht beschreiben kann, wir die Segelpiraten S&A werden das nicht vergessen und sagen Danke, Dankeschön für diese tolle Unterstützung.

Sandra Demberger und Andreas Germann (Text und Fotos), SY Santa Esmeralda, segelpiraten.de

Erst ein Klopfen, dann das Aus

Wir (Andrea, 35 Jahre und Nils, Skipper, 38 Jahre) sind mit unserer SY *Marzemino*, einer Bavaria 31, seit Juli 2019 unterwegs. Unsere Route hat uns von Heiligenhafen in die Nordsee durch den Ärmelkanal über die Biskaya zu den Kanaren und im Dezember 2019 über den Atlantik in die Karibik gebracht. Ein Traum unter Segeln - bis Mitte März 2020 COVID-19 auch den Weg in die Karibik gefunden hatte. Ergebnis war, dass alle Inseln sich abgeriegelt hatten und ein Reisen, wie wir es alle kennen, nicht mehr möglich war.



Da war die Welt noch in Ordnung - Andrea de Boer und Nils Huesgen.

Die Ereignisse und Restriktionen wechselten täglich. Kurzum: die Unsicherheit war sehr groß. Wie geht es zurück? Vor allem zu zweit an Bord mit einer kleinen Segelyacht mit 31 Fuß ist zurücksegeln nur möglich, wenn die Azoren als Verproviantierungsstation zur Verfügung stehen.

Deutsche Segler in der Karibik haben sich in einer WhatsApp-Gruppe zusammengetan, die für den Informationsaustausch sehr nützlich war. Hierüber erfuhren wir Anfang April, dass Trans-Ocean den Heimseglern unter anderem mit Wetterrouting, Einzelfallunterstützung sowie Funkrunden zur Seite stehen wollte. Nils hatte große Zweifel, ob Trans-Ocean in der kurzen Zeit bis Anfang Mai 2020 dieses ehrgeizige Vorhaben wirklich umsetzen können würde – doch sie konnten. Gegen Ende April kam das offizielle Go, also meldeten wir uns für die TO-RHT 2020-Aktion an.

Nur wohin?

Am 8. Mai 2020 setzten wir die Segel, nachdem wir *Marzemino* intensiv von Bug bis Heck, von Kiel bis Masttop durchgecheckt hatten. Es waren zwei Tage schönsten Hochseesegelns bei leichten Bedingungen mit maximal 1,50 Metern Welle und bis zu 18 Knoten Wind in Böen. Bis Nils am Morgen des dritten Tages ein gebrochenes Kardeel im Außenwant kurz unterhalb der ersten Saling entdeckte. Ein Tiefschlag, aber großes Glück, dass es uns schon nach zwei Tagen aufgefallen war. So konnten wir umdrehen, um den Schaden reparieren zu lassen.

Antigua wäre näher gewesen, aber kommen wir dort zu Corona Zeiten ohne Quarantäne rein? Oder doch lieber nach Guadeloupe zurück? Wir kontaktierten unsere Ansprechpartnerin bei TO über unseren Schaden und teilten mit, dass wir auf dem Rückweg seien und wir, soweit möglich, Informationen zur Einreise nach Antigua, beziehungsweise Guadeloupe benötigten und eventuelle Kontakte für die Riggreparatur. Durch die Hilfe per E-Mail über Satellitentelefon von Trans-Ocean konnten wir schon auf Hoher See die für uns beste Lösung ausmachen. Die Wieder-Einreise nach Guadeloupe funktionierte äußerst unproblematisch, sodass wir schon am nächsten Tag anfangen konnten, den örtlichen Rigger zu kontaktieren, um die Reparatur in die Wege zu leiten. Wir haben hier gleich das Außenwamt um einen Millimeter verstärken lassen, um für den nächsten Anlauf definitiv auf der sicheren Seite zu sein. Die Reparatur war schnell erledigt, nur das Wetter war nicht konstant, sodass zwei Wochen vergingen, ehe wir den zweiten Anlauf in Angriff nehmen konnten. Es waren noch leichtere Bedingungen als beim ersten Versuch: 10 Knoten Wind aus Ost, einen Meter Welle. Wir beschlossen am zweiten Tag auf See die Genua 3 aufzuziehen und genossen anschließend ein erfrischendes Bad im Ozean bei 5000 Meter Tiefe. Anschließend ging es wieder am Wind weiter.

„Pok – Pok“ – ein komisches Geräusch

Komischen Geräuschen gehen wir grundsätzlich nach, denn alles was nicht „normal“ klingt, weist oft auf ein Problem hin. Leider war es auch diesmal so. Wir konnten das „Pok – Pok“-Geräusch orten: Es war das Ruder, das beim Am-Wind-Segeln in der leichten Welle bei 6 Knoten Geschwindigkeit durchs Wasser anfang zu schlagen. Es blieb nur ein Rütteltest, der uns letzten Endes die unangenehme Gewissheit gab, dass das Ruderlager oben und unten zu viel Spiel hatte, beziehungsweise ausgeschlagen war. Auch hier war die Entscheidung so schmerzhaft wie eindeutig: abbrechen und umkehren. Wieder informierten wir TO über unseren Schaden und die Rückkehr nach Guadeloupe. Um das Ruder zu entlasten, motorten wir, als ein unruhiges Geräusch erneut unsere Aufmerksamkeit weckte. Es blieb sowohl bei Vorwärtsfahrt als auch bei Rückwärtsfahrt. Da die Dunkelheit zu weit fortgeschritten war, entschieden wir uns, die Segel zu setzen und dieses Problem bei Tageslicht zu analysieren. Am nächsten Mor-



Ein kurzes Winken, dann soll es über den Atlantik gehen.

gen sah Andrea beim Tauchgang nach und entfernte den Tampon, der sich um einen Flügel des Propellers gelegt hatte. So ging es unter Motor weiter gen Guadeloupe während Nils dabei noch mehrere gebrochene Kardeele am Mittelwamt auffielen. Leider war eine Reparatur des Ruders nicht mehr möglich, um Rechtzeitig vor Beginn der Hurrikane-Saison die Rückreise anzutreten. Daher entschieden wir uns für die Unliebsame und teure Option des Verladens von *Marzemino* auf einen Frachter, der sie nach Rotterdam bringen sollte, bei der uns auch TO mit der Vermittlung von Kontakten und dem Einholen von Angeboten unterstützte.

Ganz herzlich möchten wir uns an dieser Stelle beim Trans-Ocean RHT 2020 bedanken, insbesondere bei Astrid Ewe für den tollen Support während unserer Probleme, bei Uwe und Klaus-Dieter für die täglichen Wettervorhersagen und Analysen sowie den Partner CCS und Intermar für diese einzigartige Aktion.

**Andrea de Boer und Nils Huesgen (Text und Fotos)
SY Marzemino**



Die Entscheidung ist getroffen - Die Segelyacht Marzemino wird verladen - ihr neues Ziel Rotterdam soll sie nun an Bord des Frachters erreichen.

Auch dem Dank gebührt der richtige Platz!

Inzwischen sind die Yachten, die mit Unterstützung von Trans-Ocean, OCC und INTERMAR den Atlantik überquert haben, schon seit einiger Zeit wieder im Mittelmeer, der Ost- oder Nordsee unterwegs, liegen zum Teil in ihren Heimathäfen oder entdecken die nahen Reviere. Bei allen war die Freude groß, wieder in Europa angekommen zu sein - was darauf folgte, waren herzliche Dankesworte - die hier ihren Platz finden sollen:



„Für die hervorragende Betreuung durch TO-RHT bedanken wir uns ganz herzlich, das war wirklich eine tolle und hilfreiche Sache. Besonders geholfen haben uns natürlich die Wettervorhersagen und Analysen durch Uwe (und seinem Team) von INTERMAR, die viel bessere Möglichkeiten haben in die Zukunft zu schauen, als es an Bord möglich ist. Es ist auch gut zu wissen, dass mitverfolgt wird, wo man sich befindet und an dieser Stelle herzlichen Dank an die INTERMAR Net Controller. Damit von unserer Seite zunächst mal QRT, werden aber weiter in den Äther lauschen.“ Anna Drott und Reinhard Rippel, SY *Sancara*.

„Ihr lieben Fleißigen TO-Helfer, lasst Euch allen nochmals ganz herzlich danken. Es war nicht nur sehr hilfreich durch die Wetterberichte (vor allem die „Bemerkungen“ von Uwe!! Was für ein Aufwand und eine Arbeit! Danke, danke, danke auch an Deinen Kollegen, dessen Namen wir nicht wissen?! Sorry). Es war auch einfach schön, auf See mit Euch in Kontakt zu sein. Danke, liebe Astrid, dass Du uns die Positionsdaten der Boote geschickt hast. Es fühlte sich einfach nach Gemeinschaft und Verein an. Wir sind zwar schon lange Mitglied im TO und durch unseren früheren Wohnort auch bei den legendären Nikolaus-Feiern bei Wolfgang Quix dabei gewesen, aber doch vom eigentlichen Vereinsleben sehr weit weg. Das fühlt sich jetzt anders an.“ Katja und Ansgar Scherf, SY *Umiak*.





„Ich danke Euch ganz herzlich für Eure Unterstützung und die super schöne, jederzeit aktuelle RHT Übersichtskarte. Ich wünsche Euch zudem eine gute und schöne Zeit zu Wasser und zu Land im nun etwas Covid entspannteren Europa.“ Gwenda Müller, Frank Lambrechts und Benedikt Vonlanthen (v.li.), SY Moving 2 (u.) - und davor die beiden unermüdlichen Helfer vom Peter Café Sport.



„Vielen Dank für Ihre Begleitung, auch wenn wir keine Probleme hatten. Bitte leiten sie unseren Dank an die Gesamte Crew von TO weiter.“
 Wolfram Birkel, und Marret Koll mit Bootsmann Steven Reed (mi.), SY Red Cat (li.).



„...im Namen des CCS und der Schweizer Mitglieder von TO-RHT möchten wir hiermit auch unsere Freude über den gelungenen Abschluss der TO-RHT-Aktion zum Ausdruck bringen. Wir bedanken uns ganz herzlich, dass wir dabei sein durften und es war uns eine große Freude einen aktiven Beitrag zu der Aktion leisten zu können. Auch unsere CH-RHT-Mitglieder hatten an dieser großartigen Aktion viel Spass und schätzen den dabei erhaltenen Erfahrungsaustausch und die stets äußerst freundschaftliche Kommunikation zwischen den RHT-Kollegen. Die TO-RHT-2020-Aktion war eine ganz tolle Sache, die uns noch lange in guter Erinnerung bleiben wird...“, Björn Bajan, Vicecommodore CCS, Cruising Club Schweiz.

Ihr Ausrüster für Langfahrtsegeln

PARASAIL GmbH · Bartholomäusstr. 105
 42277 Wuppertal · Tel.: +49 (0)202- 429 88 33
 info@parasail.de · www.parasail.de



„...und bedanke mich jetzt schon mal ganz herzlich für die viele Hilfe und ganz besonders für das tägliche Wetter bei den lieben Menschen vom TO und von INTERMAR“, Joe Mangold, SY *Storm Petrel*.



„Ziel erreicht! Nochmals vielen, vielen Dank an alle Beteiligten für die tolle Unterstützung. Es hat viel Spaß gemacht mit Euch!“, Martina Waltner und Gerald Ost, SY *Tanoa*“.



„Möchten uns ganz herzlichst bedanken für die Unterstützung der Rückreise und der Hilfe bei Problemen. Mit bestem Dank, Margrit und Dieter Unterhollenberg, SY *Jatinga*.“



Ganz, ganz vielen Dank für eure fantastische Unterstützung! Auch wenn wir auf unserer Überfahrt zum Glück von größeren Unfällen oder Schäden am Boot verschont geblieben sind und am Ende ohne Probleme überall normal anlegen und uns frei bewegen konnten, war es immer sehr beruhigend zu wissen, dass wir im Fall der Fälle Unterstützung von Euch bekommen hätten. Besonders Eure tagesaktuellen Infos zu den Corona-Restriktionen haben uns sehr geholfen. Deswegen konnten wir rechtzeitig entscheiden, nicht A Coruña anzulaufen, wo wir gar nicht an Land gedurft hätten. Stattdessen sind wir direkt nach Brest gesegelt und konnten dort nach 42 Tagen das Boot verlassen, selbst Einkaufen gehen und sogar im Restaurant essen! Schade, dass wir uns jetzt nicht persönlich kennenlernen konnten, aber vielleicht sehen wir uns ja ein andermal ,“ Elisabeth Zorn und Jan Rythenberg (hier mit Tochter Helena), SY *Titti4*.

Trans-Ocean Rolling Home-Team – Vielen Dank!

Am 31. Juli 2020 hat das Trans-Ocean Rolling Home 2020 planmäßig seinen Dienst beendet. In den 92 Arbeitstagen wurden schätzungsweise über 1 000 Arbeitsstunden von den ehrenamtlichen Helfern geleistet, um Segelyachten aus der Karibik in Coronazeiten auf ihrer Reise in die Heimatreviere zu unterstützen.

In dieser Zeit haben wir in den TO-Magazinen und auf der TO-Internetseite ausführlich über die gemeinsame Aktion mit INTERMAR e.V. und dem Cruising Club der Schweiz (CCS) berichtet und euch auf dem Laufenden gehalten.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Aktion und der Heimkehr aller Boote ist es nun an der Zeit, sich bei allen Beteiligten herzlich zu bedanken. Denn ohne den persönlichen Einsatz unserer Vereinskameraden und der mithelfenden Mitglieder von INTERMAR und CCS wäre eine solche Unterstützung nicht möglich gewesen. Die Grüße und Danksagungen der Mannschaften der angemeldeten Boote und die öffentliche Berichterstattung sprechen eine eindeutige Sprache: Ein großer Erfolg für uns Segelnde, ein großer Erfolg für die beteiligten Vereine!

Dieser Erfolg war eine echte Mannschaftsleistung.

Genau wie bei einer großen Regattamannschaft gab es zwar verschiedene Rollen und Aufgaben im Trans Ocean Rolling Home Team 2020, doch für den Erfolg zählte der Einsatz eines jeden Einzelnen und die Bereitschaft jederzeit ein Stück weiter zu gehen als eigentlich notwendig, wenn mal ein Manöver schief gegangen war.

Daher fällt es schwer, einzelne Teammitglieder besonders herauszustellen. Doch es ist sicherlich anerkannt, dass Skipper Johannes Frost (Teamleiter, TO) und Taktiker Hans-Uwe Reckefuss (Wetter und Kommunikation, INTERMAR) die Hauptlast der Aktion trugen und durch ihren vorbildlichen Einsatz jedes Mannschaftsmitglied dazu motivierten, die jeweils übernommene Auf-

gabe auf dem dreimonatigen Törn zu erfüllen.

Vielen lieben Dank Johannes, vielen lieben Dank Uwe!

Doch genau wie auf der großen Regattayacht sind Skipper und Taktiker darauf angewiesen, dass die Mannschaft aufmerksam und konzentriert jedes Manöver umsetzt, dabei so wenig Fehler wie möglich macht und mit ihren jeweiligen Fähigkeiten zum Erfolg beiträgt.

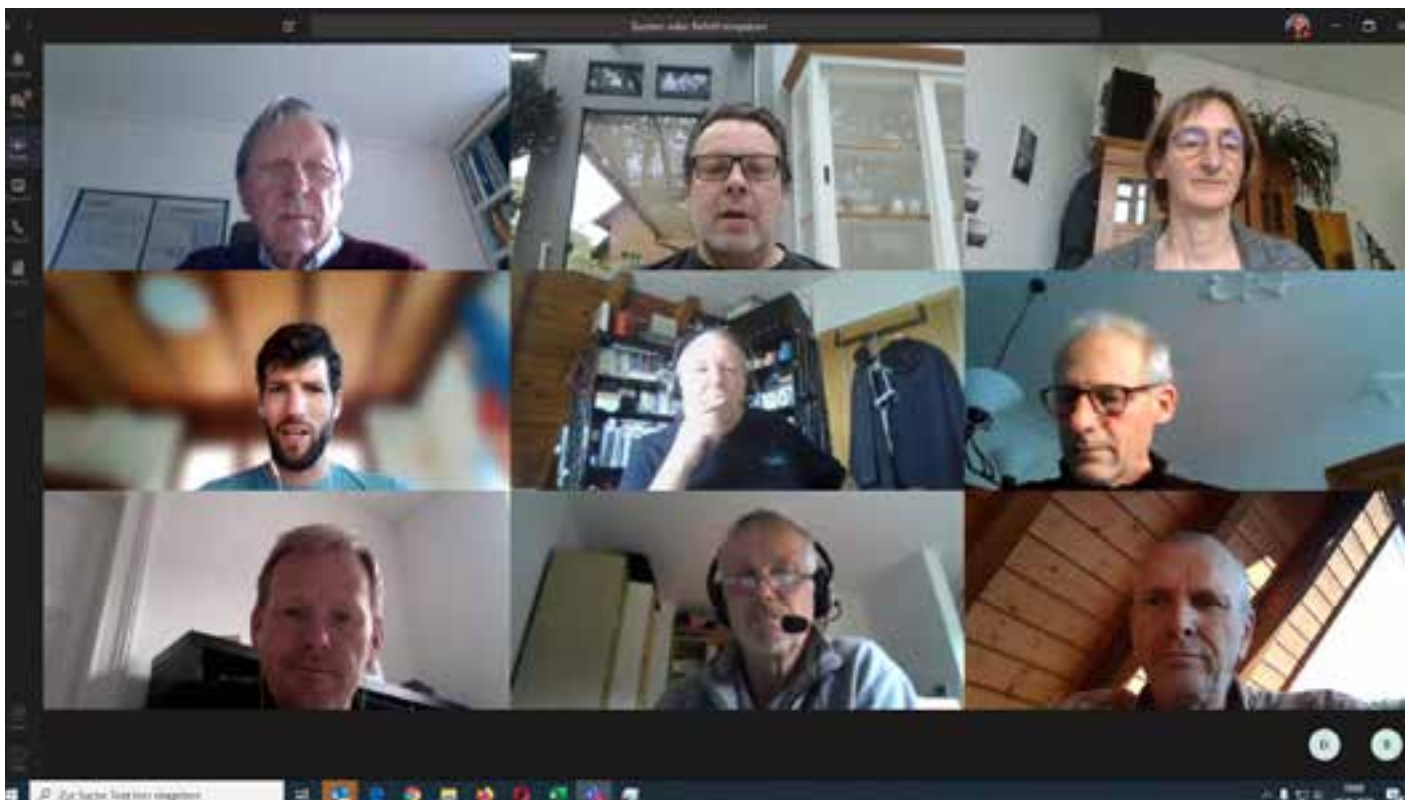
Und das war wohl auch das Besondere am Trans Ocean Rolling Home Team 2020: Jede Position konnte durchweg mit ehrenamtliche Experten für die zu lösende Aufgabe besetzt werden. Was für ein Glücksfall - zeigt dies doch auch, welches Potential in unseren Vereinen steckt.

Klaus Dieter Erhardt (Wetter und Kommunikation, INTERMAR) war im Team zwar der Einzige, der nicht segelt, kennt sich dafür aber exzellent in Kurzwellenfunktechnik und Wetterkunde aus und konnte so manche Positionsmeldung übermitteln.

Alle Bootmanager waren erfahrene Segelnde und fanden sich daher sehr gut in die jeweilige Situation an Bord der von ihnen betreuten Boote ein. Astrid Ewe (TO) hat selbst tausende Seemeilen abgesegelt und betreute eine Zeitlang die meisten Boote. Die übrigen Boote verteilten sich auf Thomas Herter (TO), Christian Sangmeister (TO), Mario Ramó (CCS), Hanspeter Schwarz (CCS), Thomas Husemann (CCS) und später Hansjakob Frauenfelder (CCS). Je nach Situation erlebten die Bootmanager alle Höhen und Tiefen einer Atlantiküberquerung mit. Technische Probleme, schwierige Wetterverhältnisse oder einfach auch mal schlechte Stimmung an Bord - das waren die Tiefen. Doch die Freude über gute Etmale, perfekte Segelbedingungen, den Landfall auf den Azoren und schließlich die glückliche Heimkehr überwogen bei weitem.

Die Portmanager

Bert Frisch (TO), Markus Neumann (TO), Hanspeter Schwarz



Was gibt es zu tun, was steht konkret an, wo gibt es Probleme? Lagebesprechung eines Teils des Rolling Home-Teams per Videokonferenz.



Ein wichtiger Bestandteil der Unterstützung - das Wetter.

(CCS) und Rainer Tatenhorst (TO) kümmerten sich um die Situation in den wichtigsten Häfen entlang der Routen der teilnehmenden Boote und konnten so jederzeit fundierte Informationen an die Bootmanager weitergeben. Nicht jeder Rat (etwa über den besten Hafen für den Landfall auf den Azoren) wurde von allen Booten angenommen - aber es ging bei der Aktion ja auch nicht darum, die teilnehmenden Mannschaften zu bevormunden, sondern um Unterstützung.

Thomas Husemann (CCS) und Christian Sangmeister (TO) sprachen mit Behörden, Botschaften und Organisationen um Ein- und Ausreisebedingungen zu klären, die Kurzzeitheimkehrer Stefan und Julia Conrad (TO) halfen bei der Informationsaufbereitung für unsere Internetseite.

Psychologische Hilfestellung

Ein Bootmanager berichtete von psychischen Problemen an Bord eines Bootes. Lore Haack-Vörsmann (TO) erstellte einen kleinen leicht verständlichen Leitfaden zur Selbsthilfe, den wir so gut fanden, dass wir ihn auch im TO Magazin veröffentlichen. Frederico Ulrich (TO, INTERMAR) half in seiner Doppelfunktion als TO Stützpunktleiter La Palma und Kurzwellenfunker mit Revierinformationen und Hörwachen.



Die Rolling Home-Route über den Atlantik zurück nach Europa.

Als das Team etwa zur Halbzeit der Aktion mit Unmengen an Spamnachrichten und unzustellbaren Nachrichten konfrontiert wurde, konnte Steffen Kalisch (TO) mit seiner Analyse schnell zur Abhilfe beitragen.

Noch weiter Kräfte

Das Trans Ocean Rolling Home Team 2020 konnte vollständig auf die Trans-Ocean e.V. Infrastruktur zurückgreifen. Rita Eichhardt und Anja Kühnast (Organisation, TO Geschäftsstelle) sowie Sebastian Leupold (IT, gammaCON SL) gehörten zwar nicht direkt zum Team, haben aber durch ihren Einsatz ebenfalls zum Erfolg beigetragen.

Vielen herzlichen Dank an alle Helfer!

Euer Einsatz hat sich gelohnt und wir werden noch lange an diese schöne Aktion zurückdenken können.

**Peter Wiedekamm, Egon Lutomsky,
Matthias Langendorf, Dirk Menke,
Carsten Matthias, Pit Dörnfeld
Trans-Ocean e.V. Vorstand**

Göberer Windeinsatzbereich
mit den selbststabilisierenden Segeln von **OXLEY™**

Konventioneller Spinnaker **BORA & LEVANTE**

www.oxley-sails.com

Foto: Peter Wiedekamm

Was segelt der TO?

Bei welchen Yachten weht eigentlich der TO-Stander unter der Saling – das haben wir uns gefragt und überlegt, dass es interessant sei, aufzuzeigen, welche Yachten unsere Mitglieder segeln und warum. Dieses Mal haben wir bei John D. Rowen nachgefragt.

1. Was hast Du für ein Schiff?

Meine *Anahita* ist ein klassischer S-Spant-Langkieler vom Typ Brabant, Baujahr 1960 - 9,30 Meter lang, 2,70 Meter breit mit einem Tiefgang von 1,30 Metern. Am Wind beträgt ihre Segelfläche 55 m². Sie hat einen Stahlrumpf mit Teakdeck und Teakaufbauten.

2. Warum dieses Schiff? Welche Besonderheit gab den Ausschlag?

Ausschlaggebend für mich waren ihre klassischen Linien in Kombination mit einem sicheren Stahlrumpf. Außerdem war sie

tergetakelte Aluminium-Slup bevorzugen. Diese sollte dann mit einem moderaten Hub- oder Schwenkkiel ausgerüstet sein.

6. Gibt es etwas, was Dich stört?

Durch ihr hohes Gewicht, sie verdrängt immerhin 7000 Kilo, sind ihre Segeleigenschaften bei Leichtwind nicht die besten.

7. Gab es ein Boot davor?

Anahita ist meine erste eigene Yacht, davor besaß ich nur Regattajollen wie Osprey, Fireball und Laser.

8. Wo bist Du mit dem Boot gewesen und wo möchtest Du noch hin?

Ich war mit ihr in England, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Estland und Lettland. Unbedingt möchte ich noch einmal nach Norwegen, wobei alle Zielländer ihren ganz bestimmten Reiz haben.



Weit gesegelt ist die 9,30 Meter lange SY *Anahita*, eine Brabant, von John Rowen. Die schönste Reise führte die norwegischen Westküste entlang.

in einem guten, gepflegten Zustand. Ich kannte das Schiff bereits drei Jahre und bin auch jedes Jahr auf ihr als Gast des befreundeten Voreigners mitgesegelt.

3. Wie und wann hast Du es gefunden?

1970 bin ich zum ersten Mal auf ihr gesegelt und im September 1972 habe ich sie dann dem Freund abgekauft. Da seine neue Ehefrau das Segeln nicht mochte, wollte er sich von seinem Boot trennen.

4. Welche Ausrüstung für Langfahrt hast Du an Bord?

Neben der üblichen Ausrüstung wie Radar, Navtex, Rettungsinsel, Selbststeueranlage habe ich *Anahita* noch mit Solar-Paneelen ausgerüstet.

5. Bist Du mit dem Schiff zufrieden?

Wenn ich an das Jahr 1972 zurückdenke, stehe ich noch ganz hinter meiner damaligen Entscheidung. Inzwischen würde ich allerdings vielleicht doch eher eine kut-

9. Wie groß ist deine Crew?

Normalerweise segeln wir nur zu zweit, meine Frau oder ein Freund und ich. Ganz selten waren wir zeitweise einmal zu dritt.

10. Welches war das schönste Erlebnis, welches das schlimmste?

Das schönste war das Segeln die norwegische Westküste hinauf mit all ihren langen, tiefen Fjorden.

Das schlimmste war 1982 die Überquerung des Ärmelkanals von Cherbourg zur Isle of Wight, bei Nacht mit Nebel und ohne Radar, GPS, AIS oder sonstige moderne nautische/navigatorische Hilfsmittel, die man heute an Bord hat.

John D. Rowen, geb. 1944, segelt seit über 50 Jahren und hat mehr als 60 000 Seemeilen Segelerfahrung im Ärmelkanal, in der Biskaya, Nordsee, Nordatlantik, in der Norwegischen See, im Eismeer, in der Ostsee, im Mittelmeer, in der Adria und im Indischen Ozean.

Interview: Kirsten Panzer

Neues von den Stützpunkt



Alter und neuer Stützpunktleiter in Curaçao: Kees de Jong.

Am Kanal

Eine neue Anlaufstelle für TO-Segler wurde jetzt auch an der belgischen Küste in Nieuwpoort eröffnet. Direkt am Ein- beziehungsweise Ausgang des Ärmelkanals, konnte Dirk Keters als Stützpunktleiter von Trans-Ocean gewonnen werden.

Kontaktadresse: Dirk Keters, Vlaamse Yachthaven Nieuwpoort, Watersportlaan 11, 8620 Nieuwpoort, Belgien. Tel.: 0032-(0)58235232, E-Mail: sp.nieuwpoort@trans-ocean.org.

pan

Kees De Jong ist wieder an Bord

Ursprünglich hatte sich unser ehemaliger Stützpunktleiter auf der Karibikinsel Curaçao, der mittleren der ABC-Inseln mit Eintritt ins Rentenalter auch als Stützpunktleiter zurückgezogen. Das ist jetzt sechs Jahre her. Nun ist der frühere Manager der Santa Barbara Marinas wieder an Bord und steht gerade in diesen Zeiten allen TO-Seglern mit seinem reichen Erfahrungsschatz und seinem Knowhow in Curacao zur Seite.

Kees de Jong schreibt, dass er die Segler an jedem Ankerplatz und jeder Marina auf der Insel aufsuchen kann. Sein Büro selbst ist unweit seines Hauses.

Welcome back und ein großes Dankeschön. Die Anschrift: Cees de Jong, Kaya Encanto 7, Koraal Partier, Willemstad, Curaçao, Niederländische Antillen, Tel.: +599-5202599, E-Mail: sp.curaçao@trans-ocean.org.

pan



Dirk Keters (li.) hat vor acht Jahren seine Leidenschaft fürs Segeln entdeckt und ist nun mit einem sportlichen „neuen Klassiker“, eine Spirit 28, unterwegs. Ihm liegt es sehr am Herzen, auch andere für das Segeln zu begeistern.



Seebestattungen

Eine Seebestattung gehört zu den ältesten Bestattungsformen. Wir bieten stilvolle Seebestattungen nach klassischem Vorbild oder individuell organisiert nach Ihren Wünschen.



MS Groninger

Das luxuriöse Schiff MS „Groninger“ liegt im Westhafen von Norddeich/Norden und bietet einer Trauergesellschaft mit bis zu 12 Personen ein angemessenes Ambiente für das letzte Geleit.



Gedenkstätte

Die Gedenkstätte „Meeresblick“ mit Plaketten der Verstorbenen befindet sich im Norddeicher Westhafen. Hier haben Angehörige die Möglichkeit ihrer Verstorbenen zu gedenken.

Stoppels Sailing GmbH & Co. KG
Geschäftsführer: Steffen Scheepker
Hattermannsweg 18
26506 Norden-Norddeich

Telefon: 0 49 31/ 9 55 24 32
Mobil: 0175/ 2 02 22 33
E-Mail: info@stoppels-sailing.de
www.seebestattungen.org



Torsten Winkert und Petra Oeljeklaus, neue Stützpunktleiter in Gävle.

Zuwachs in Schweden

Einen neuen Stützpunkt gibt es an der Mündung des Gavleåns in den Bottnischen Meerbusen.

Kaum von ihrer Atlantikrunde unter erschwerten Corona-Bedingungen und mit Unterstützung des Rolling-Home-Teams mit ihrer Lucky Star, einer Jeanneau Sun Odyssey 34.2, nach Schweden zurückgekehrt wollen Petra Oeljeklaus und Torsten Winkert und Petra Oeljeklaus von nun an in Gävle den Seglern des TO zur Seite stehen. Seit 11 Jahren erkunden die beiden Anästhesisten bereits mit ihrer Segelyacht die schwedische Ostküste, kenne sie wie ihre Westentasche und können sicher auch noch den ein oder anderen Tipp verraten.

Die Anschrift: Södra Varvavägen 99, 80648 Gävle, Schweden, Tel.: +46-705524558 (Torsten) +46-702911098 (Petra), E-Mail: sp.gaevle@trans-ocean.org.

pan

Norwegen ruft

Stützpunktkoordinator Bert Frisch hat es sich nicht nehmen lassen, den Urlaubstörn mit seiner *Heimkehr* nach Norwegen auch für den Trans-Ocean zu nutzen. In der malerischen Gemeinde Lindesnes /Südnorwegen wurde der neue Stützpunkt Åvik mit Stützpunktleiter Jürgen Wulf eröffnet.

Jürgen Wulf, selbst begeisterter Wassersportler, konnte nach etlichen Urlaubsaufenthalten nicht widerstehen und ist mit seiner Familie an die wunderschöne Sonnenküste am südlichen Zipfel



Bert Frisch überreicht Jürgen Wulf, dem neuen Stützpunktleiter in Norwegen, den Stander des TO.

Norwegens gezogen. Inzwischen kann diese Aktion als erfolgreiche Integration begriffen werden. Die ganze Familie spricht auch fließend Norwegisch und Jürgen ist im Beirat der Gemeinde für die Finanzen zuständig. Für Segler, die gerne mal die Angel auswerfen, hat Jürgen auch sicherlich einen besonderen Tipp parat.

Über sein Hobby, die Fischerei, seine Familie (sein Sohn ist Motorentechner bei Volvo Penta) und die jedem Küstenbewohner Norwegens eigene Liebe zum Meer ist er der ideale Ansprechpartner für Trans-Ocean Segler auf dem Weg in den Norden oder eben auch auf dem Rückweg.

Als idealer Anlaufhafen für einen Besuch im Stützpunkt Åvik bietet sich die Båly Marina für Yachten jeglicher Größe an, die Marina liegt geschützt direkt am Spangereidkanal. Neben einer Tankstelle, an der es biofreien Diesel (derzeit ca. 1,00 Euro/L) gibt, finden sich auch noch Geschäfte mit Wassersport und Angelbedarf.

Das Ganze wird ergänzt durch den Verkaufsladen der örtlichen Fischereikooperative Båly Fisk und ein Restaurant. Wer sich weiter versorgen möchte, muss nur ein paar Minuten mit dem Fahrrad fahren. Dort findet sich ein großer Kiwi-Supermarkt in dem eine ziemlich umfangreiche und für örtliche Verhältnisse auch preisgünstige Versorgung möglich ist und eine riesige Tankstelle mit Grill und Shop, in dem es wirklich alles gibt.

Insgesamt also ein idealer Platz für einen Zwischenstopp, ein Besuch beim Stützpunkt oder für die Wartezeit, wenn aufgrund des manchmal recht heftigen Seegangs am Kap Lindesnes die Weiterfahrt nach Norden unterbrochen werden muss.

Anschrift: Jürgen Wulf, Åvik, Havsynveien 7, 4520 Lindesnes, Norge, Tel.: 0047 90273371, E-Mail: sp.avik@trans-ocean.org.
Position: 58.02.31N. 07.08.97E.

Egon Lutomsky

TO-Vorstand

Vorsitzender

Peter Wiedekamm
c/o Trans-Ocean e.V.
Bahnhofstraße 26
27472 Cuxhaven
Tel.: 01573 827 60 45
p.wiedekamm@trans-ocean.org

Stellvertretender Vorsitzender

Egon Lutomsky
Zum Sebaldsbrücker
Bahnhof (Bahnhofsgeb.)
D-28309 Bremen
Tel.: 0421 45000
e.lutomsky@trans-ocean.org

Schatzmeister

Matthias Langendorf
c/o Trans-Ocean e.V.
Bahnhofstraße 26
27472 Cuxhaven
m.langendorf@trans-ocean.org

Schriftführer

Dirk Menke
c/o Trans-Ocean e.V.
Bahnhofstr. 26
27472 Cuxhaven
Tel.: 0160 424 92 34
d.menke@trans-ocean.org

Beiratsvorsitzender

Carsten Matthias
c/o Trans-Ocean e.V.
Bahnhofstraße 26
27472 Cuxhaven
c.matthias@trans-ocean.org

Pressereferent

Peter Dörfeld
Herderstr. 14
15732 Eichwalde
Tel.: 0177 675 78 58
p.doernfeld@trans-ocean.org

Junibericht aus dem Vorstand

Am 9. Juni 2020 um 18:00 Uhr traf sich der Trans-Ocean Vorstand wieder virtuell in einer Videokonferenz zur achten Vorstandssitzung im laufenden Geschäftsjahr 2019/2020.

Eine prall gefüllte Agenda wollte besprochen werden. Wie seit März üblich, beeinflusst COVID19 nahezu alle Überlegungen und Vorhaben. Zunächst sprachen wir über das Trans-Ocean Wochenende und die Jahreshauptversammlung und stimmten Termine und Zuständigkeiten für die weitere Planung ab.

Da deutschlandweit die COVID19 bedingten Einschränkungen in der Zwischenzeit gelockert wurden, beschlossen wir die Wiederaufnahme der TO-Treffpunkte in die Hände der jeweiligen ehrenamtlichen Treffpunkteleiter zu legen und eine entsprechend begründete Mitteilung darüber zu verfassen.

Wir konnten feststellen, dass sich unsere finanzielle Situation stabilisiert hat und unser Ziel einer schwarzen Null zum Geschäftsjahresende erreicht werden kann.

Beruflich bedingt wird Carsten Matthias die Verantwortung für das Seminarwesen im Vorstand abgeben. Wir diskutierten über mögliche zukünftige Strukturen und Verantwortlichkeiten. Der Vorstand dankte Carsten für seine bisherige erfolgreiche Arbeit und freut sich, dass Carsten trotz der beruflichen Mehrbelastung weiterhin dem Vorstand angehören wird.

In einer ersten Runde besprachen wir mögliche Veränderungen in der Besetzung der Preisjury. Unser Ziel ist es, die Mitglieder noch mehr in solche Mitbestimmungsfunktionen einzubinden und so eine bessere Mitgliederbeteiligung zu schaffen.

Wir haben beschlossen, testweise Tätigkeitsnachweise für unsere Mitarbeiterinnen einzuführen. Zum einen sind wir als Arbeitgeber gesetzlich dazu verpflichtet, die Arbeitszeiten unserer Mitarbeiterinnen zu dokumentieren, zum anderen wollen wir transparenter machen, welche Geschäftsvorfälle wie viel Arbeits-

zeit benötigen. Zum Beispiel der Geschäftsvorfall „Mahnwesen“, der uns regelmäßig mehr Arbeit macht, als uns lieb sein kann.

Ferner haben wir drei Beschlüsse zu folgenden Themen gefasst:

- **Umsetzung DGSVO Teil 2 Website**

Technische Umsetzung der Anforderungen durch die Datenschutzgrundverordnung auf unserer Internetseite. Budget ca. 1.500 Euro.

- **Messe boot 2021**

Die Messengesellschaft geht von einer Durchführung aus. Damit wir dabei sein können, haben wir die Standfläche gebucht und den Vereinsrabatt von 50% erhalten. Im Falle eines Falles wird die Messengesellschaft die Messe nicht absagen, sondern nur verschieben. Budget ca. 1.800 Euro.

- **TO Stander**

Zum Geschäftsjahreswechsel werden wir den Bestand der allseits beliebten TO-Stander ergänzen müssen – und in diesem Zusammenhang den Lieferanten wechseln, um eine bessere Qualität zu erhalten. Budget ca. 2.700 Euro.

Spätestens um Jahresende werden wir den aktuellen Trans-Ocean Shop einstellen. Die Verkaufszahlen im Bereich „Bekleidung“ blieben weit hinter den Erwartungen zurück, so dass eine Fortsetzung in Anbetracht von Betriebskosten und Risiken unsinnig erscheint. Selbstverständlich werden TO-Produkte wie TO-Stander und TO-Kaffeetassen weiter über unsere Internetseite bestellbar bleiben.

Gegen 21:00 Uhr war dann auch der letzte Besprechungspunkt erledigt und wir verabschiedeten uns virtuell. Wann das virtuelle wohl ein Ende hat?

Matthias Langendorf, Peter Wiedekamm

Julibericht aus dem Vorstand

Die neunte Vorstandssitzung fand diesmal auch wieder virtuell statt und sicher könnte man wieder COVID19 als Grund anführen, doch in Wahrheit waren aufgrund der gelockerten Reisebestimmungen in Deutschland und Dänemark einige Vorstandsmitglieder mit ihren Booten auf der Nord- und Ostsee unterwegs. Da war eine Online-Besprechung einfach praktischer.

Zur Jahresmitte bestimmt das Corona-Virus immer noch unser Handeln, in dieser Sitzung mussten wir uns nun entscheiden, ob, wie und in welchem Umfang wir unser traditionelles Trans-Ocean Wochenende im November in Cuxhaven durchführen können. Im Wesentlichen haben wir uns für eine Absage entschieden und unsere Überlegungen und Gründe im „Vorstandsbrief 04 – TO Wochenende“ auf unserer Internetseite veröffentlicht.

Als Berichterstatter möchte ich an dieser Stelle einmal ausdrücklich herausstellen, dass es niemanden im Vorstand gibt, an dem die ganzen Absagen spurlos vorüber gehen. Wir alle möchten gerne gestalten, unser Vereinsleben beleben und persönliche Kontakte fördern. Doch ist genau dies in Zeiten von Corona sehr schwierig. Wir werden aufpassen müssen, dass COVID19 unser dezentrales Vereinsleben nicht völlig erstickt.

Da die Seminarplanung auch erheblich durch COVID19 beeinflusst wird, gelangten wir zur Überzeugung, dass wir im Moment

nur Seminare planen können, die keinen großen Vorlauf benötigen. Auf die Frage, wie wir die Risiken der Reiseplanung für die Teilnehmer minimieren könnten, fanden wir leider keine zufriedenstellende Antwort.

Es gibt aber auch freudige Nachrichten. Es zeichnet sich ab, dass wir bald eine sehr gute Lösung für die zukünftige Seminarleitung präsentieren können. Die Gespräche laufen noch und wir werden entsprechend berichten.

Aktuell versuchen wir ca. 3.300 Euro an offenen Mitgliedsbeiträgen einzutreiben, das entspricht ca. 55 Jahresmitgliedsbeiträgen. Wenn man mal bedenkt, dass wir auf der Messe boot Düsseldorf im Januar gerade mal 49 neue Mitglieder mit einem gewissen Aufwand für unseren Verein gewinnen konnten, wird deutlich, dass es sich um einen signifikanten Außenstand handelt. Dass nun einige der gemahnten Mitglieder ärgerlich und sogar unwirsch reagieren, macht die Sache nicht besser. Eine Mitgliedschaft in Trans-Ocean e.V., Verein zur Förderung des Hochseesegelns ist und bleibt freiwillig.

Gegen 20:00 Uhr beendeten wir diese durch Absagen geprägte Vorstandssitzung. Es kann nur besser werden!

Matthias Langendorf, Peter Wiedekamm

Einladung

Zur Mitgliederversammlung des Trans-Ocean, Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.,

am 21. November 2020, um 11 Uhr

Ort: Hapag-Hallen, Lentzstrasse 1, Steubenhöft, 27472 Cuxhaven.

Satzungsgemäß lädt der Vorstand zur Mitgliederversammlung 2020 in die Hapag-Hallen ein.
Es handelt sich um eine geschlossene Veranstaltung. Einlass nur für Mitglieder.

In diesem besonderen Coronajahr bitten wir alle Mitglieder, die an der Versammlung teilnehmen möchten, sich unverbindlich in der Geschäftsstelle anzumelden, damit wir den Saal entsprechend bestuhlen können. Selbstverständlich ist auch eine Teilnahme ohne Anmeldung für Mitglieder möglich. Wir werden die jeweiligen Versammlungs- und Hygienevorschriften des Landkreises Cuxhaven vollständig umsetzen.
Bitte beachtet aktuelle Hinweise auf unserer Internetseite www.trans-ocean.org.

Tagesordnung

1. Eröffnung, Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Anträge zur Tagesordnung
3. Geschäftsbericht des Vorstandes
4. Aussprache zum Geschäftsbericht
5. Kassenbericht und Haushaltsbericht 2019/2020
6. Aussprache zum Kassenbericht
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Entlastung des Vorstands
9. Neuwahl des 1. Vorsitzenden
10. Bestimmung der Kassenprüfer nach §9 (1) der Satzung
11. Haushaltsentwurf 2020/2021, Ausblick
12. ggf. Mitgliederanträge
13. Verschiedenes, Verabschiedung

16. September 2020, Egon Lutomsky, Stellvertretender Vorsitzender, für den Vorstand

Augustbericht aus dem Vorstand

Auch die zehnte Vorstandssitzung fand wieder virtuell statt. Fast schon Gewohnheit, doch für den September fassen wir ernsthaft ein persönliches Treffen ins Auge.

Im Themenkomplex COVID19 beschlossen wir zunächst, die diesjährige Trans-Ocean Preisverleihung nicht ausfallen zu lassen. Bewerbungen und Vorschläge werden wie in den vergangenen Jahren gerne angenommen, die Preisjury wird wie gewohnt tagen und die Preisträger werden wie gewohnt benachrichtigt. Aber die Übergabe der Preise wird in diesem Jahr anders erfolgen. Sagen wir mal individueller. Mehr wird noch nicht verraten. Unsere Finanzen konnten wir weiter stabilisieren. Allerdings fehlt uns nach wie vor der Spielraum, um neben der erfolgten ideellen Förderung auch finanziell zu fördern. Dieser Punkt soll im nächsten Geschäftsjahr wieder aufgenommen werden. Der Vorstand freut sich, dass der ehemalige Teamleiter vom

Trans-Ocean Rolling Home Team 2020 (TO-RHT) Johannes Frost sich bereit erklärt hat, in Zukunft die Trans-Ocean Seminare zu organisieren. Im Vorstand wird Egon Lutomsky dafür verantwortlich sein, das erweiterte Seminarteam bleibt mit Bert Frisch und Anja Kühnast (TO Geschäftsstelle) unverändert.

Im Zusammenhang mit dem TO-RHT stellten wir fest, dass über 20 andere Segelvereine Mitglied bei TO sind. In dieser Vorstandssitzung diskutierten wir erstmalig darüber, ob und wie wir in Zukunft eine gegenseitige informelle Vernetzung vorantreiben sollten und können.

Nach zweieinhalb Stunden verabschiedeten wir uns mit dem Vorsitz uns baldmöglichst wieder persönlich zu treffen. Schauen wir mal.

Peter Wiedekamm

Wir begrüßen neue Mitglieder

2385	Aabye, Bjorn Erike	Horten / N	2382	Keters, Dirk	Snaaskerke / B
2486	Albus, Ulrich	Weimar	2464	Kramer, Jörg	Homburg
2379	Alefelder, andreas	Bochum	2443	Lange, Anna	Oldenburg
2446	Barth, Anita	Pulheim	2509	Lange, Florian	Wesel
2450	Barth, Guido	Leutkirch	2449	Laupichler, Christian	Memmelshoffen / F
2393	Bleß, Gerrit	Bremen	2457	Lawrenz, Vivian	Volketswil / CH
2442	Borys, Wulf-Eckhard	Porta Westfalica	2461	Lehr, Matthias	Weinheim
2501	Braun, Volker	Hard / A	2388	Lüsch, Michael	Dachau
2460	Burkhardt, Frank	Berlin	2395	Marton, Michael	Hamburg
2458	Conrad, Lars	Fahrenkrug	2491	Müller-Forte, Kay-Lars	Balje
2374	De Jong, Cees	Willemstad / Curacao	2475	Pieritz, Benjamin	Wistedt
2400	Dede, Christian	Witzenhausen	2418	Putz, Lukas	Schwerte
2429	Diesch, Jörg	Kiel	2407	Radloff, Anne	Kiel
2396	Fink, Melwin Emilio	Bad Salzflun	2485	Reich, Dirk	Grasbrunn
2483	Forster, Hans-Jürgen	Itzehoe	2474	Reinhold, Stefan	Düsseldorf
2483	Forster, Hans-Jürgen	Itzehoe	2468	Reuter, Harry	Sandersdorf-Brehna
2483	Forster, Hans-Jürgen	Itzehoe	2448	Schmieder, Sven	Tutzing
2483	Forster, Hans-Jürgen	Itzehoe	2469	Schmitz, Hans	Brühl
2515	Haro, Matthias	Büdingen	2529	Stiedl, Walter	Engelhartstetten
2440	Haßel, Joachim	Nußloch	2389	Störkel, Dennis	Berlin
2494	Hering, Filip	Prag / CZ	2441	Wetzel, Christoph	Heidelberg
2476	Hild, Jörg	Langenselbold	2467	Widmer, Roger	Grünigen / CH
2423	Jäckl, Alfred	Cascais / P	2462	Wierz, Martin	Mönchengladbach
2380	Junge, Axel	Lübeck	2514	Wulf, Jürgen	Lindenes / Åvik

Wir trauern um

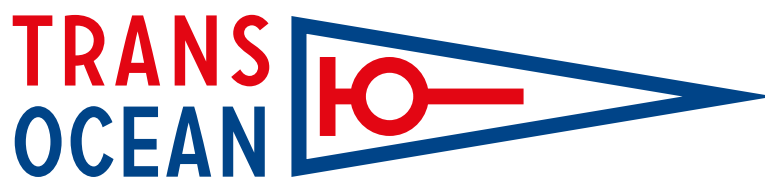
Wieder haben wir Nachricht vom Tod einiger Mitglieder erhalten. Unser Mitleid und unsere Anteilnahme gilt den Hinterbliebenen, Lebenspartnern, den Familien, Verwandten und Freunden der Verstorbenen.

Am 24. Juni ist **Albert Bierther**, im Alter von 80 Jahren verstorben. Seit 2003 war Albert Bierther Mitglied im Verein Trans-Ocean.

Im Alter von 80 Jahren verstarb der Eigner der Segelyacht *La Blanche* **Hans-Dieter Barth** am 10. April - versehentlich hatten wir ein falsches Todesdatum angegeben.

Dr. Hans Joachim Frei verstarb im Alter von 81 Jahren. Der Eigner der Segelyacht *Rose* war seit 2006 Mitglied im Verein.

Am 30. Januar verstarb unser Mitglied **Jens Rohde** im Alter von 58 Jahren.



Die See im Herzen.

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

„Trans-Ocean“ Düsseldorf

Geplante Treffen im „**Haus am Rhein**,“
Rotterdamer
Straße 40, 40474 Düsseldorf
(immer am 3. Mittwoch im Monat)
Beginn ist jeweils ab 19:30 Uhr!

Tel.: 0211-7705195
Mobil: 0172-9242 298
Duesseldorf@Trans-ocean.org

Bringt viele neue Erlebnisse und
Erkenntnisse mit, egal von wo, ob auf
dem Wasser oder an Land gesammelt.

„Trans-Ocean“ Köln

Wir treffen uns
jeden 1. Donnerstag im Monat
im Winterhalbjahr, von Oktober bis ein-
schließlich April,
ab 19.30 Uhr im Haus des Kölner
Yachtclubs, **Restaurant Fährhaus**,
Steinstraße 1, 50996 Köln.

Gäste sind herzlich willkommen!

Auskunft erteilt der
in Köln

Gregor Josuweck

Tel.: 0179 5072544
E-Mail: grejo-koeln@gmx.de

„Trans-Ocean“ Mainz

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag
im Monat gegen 19.30 Uhr in der

Bastion von Schönborn,

Rheinufer 12
55252 Mainz-Kastel.
Tel. 06134-210860

Auskunft erteilen

Armin Dräger, Tel.: 06042-7225 und
Günter Schmidt, Tel.: 06131-613839
(Firma), .
06725-4270 (privat), Mobil: 0151-42371479
E-Mail: ggmainz@gmail.com

Gäste sind immer willkommen!

„Trans-Ocean“ Kiel

Jahrestreffen

Zweiter Freitag im Februar
ab 19.00 Uhr
Heikendorfer Weg 29
Zufahrt Grenzstraße
24149 Kiel

Bei Teilnahme Anruf: 0431/38585751
oder E-Mail an: sp.kiel@trans-ocean.org
Um einen Beitrag zum Büfett
wird gebeten.
Anmeldung möglichst bis fünf Tage
vor dem Treffen erbeten.

„Trans-Ocean“ München

Wir treffen uns an jedem
ersten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr
in der **Gaststätte Curva Este**
(vormals Hatrick)
Sieboldstr. 4, 81669 München

Gäste sind jederzeit willkommen.

TO-Stützpunkt München
Wolfgang Quix
Rosenweg 3
85643 Tulling

Tel.: 01517 4335927
E-Mail: segelquix@web.de

„Trans-Ocean“ Regensburg/Ostbayern

In der Regel treffen wir uns alle zwei
Monate jeweils am letzten Donnerstag
des entsprechenden Monats
um 19 Uhr im

Spital-Keller zu Regensburg,
Alte Nürnberger Str. 12,
meist zu einem bestimmten
Thema mit Vortrag.

**Gäste und weitere Teilnehmer
sind herzlich willkommen.**

Kontakt: roland.kollert@t-online.de

„Trans-Ocean“ Schwäbisch Hall

Wir treffen uns jeden 1. Montag im
Monat ab **19.00 Uhr**
bei mir zum „Potluck“
(jeder bringt was mit):

Frank Becking

Brucknerweg 14
74525 Schwäbisch Hall

Tel.: 01525 8111062

E-Mail: frank_beking@freenet.de

„Trans-Ocean“ Berlin

Wir treffen uns von
Oktober bis April jeden 2. Montag im
Monat ab **18.00 Uhr** im
Potsdamer Yacht Club

Königsstraße 3a
14109 Berlin

Pit Dörfeld

Tel.: 0177-6757858,
E-Mail: doernfeld@mediamare.de

„Trans-Ocean“ Lörrach/Südbaden

Wir treffen uns ab sofort wie immer
jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30h
in der „**Alten Laube**“,
Bündtenstr.1, 79541 Lörrach-Brombach.
Tel. 07621-53556

Wolfgang Leubner und Hedwig Zeitz
von der SY *Sanuk*
Tel.: 07621-56207,
Fax: 07621-56119.

Gäste sind herzlich willkommen!

„Trans-Ocean“ Hamburg

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

Restaurant Rotbuche,
Tannenweg 4, 22415 Hamburg

Renate und Gerd Willhoeft
Tel.: 040-5206742

Gäste sind herzlich willkommen!

„Trans-Ocean“ Salzburg

Jeden ersten Mittwoch im Monat ab
19 Uhr treffen sich die Segler des TO
im **Gasthaus Steinlechner**.

Das Wirtshaus, Aigner Straße 4-6,
5020 Salzburg-Aigen.

www.steinlechner-wirtshaus.at.
Anmeldungen nimmt Christian Zimmer
entgegen

E-Mail: zimmer_christian@ymail.com -

„Trans-Ocean“ Zürich

Wir treffen uns jeden zweiten
Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr:

Restaurant Muggenbühl
Muggenbühlstraße 15,
CH-8038 Zürich/Wollishofen

Gäste sind herzlich willkommen.

Peter Kofler
Tel.: 0041 (0) 79-2130300
p.kofler@bluewin.ch

Alte Liebe, Klaus Pasewald und Crew, b. a. W. Sardinien.

Antaia, Elke und Werner Stumpe, b. a. W. Fofoa Island, Blue Lagoon, Vava'u, Tonga.

Ariadne IV, Wolfgang G. H. Söhngen, b. a. W. Ampuriabrava, Costa Brava, Spanien.

Brita, Klaus-Ferdinand Wachulka, b. a. W. Kappeln an der Schlei.

Christine 1 (A), Anton und Gabriele Herbst, b. a. W. Griechenland.

Clarati, Dr. Jürgen und Andrea Max, b. a. W. Spice Island Marina, Prickley Bay, Grenada.

Coco de Mer (CH), Therese u. Peter Kofler, b. a. W. Port Napoleon, Frankreich.

Contra, Uwe Reinders, 11.7. Palma de Mallorca.

Dakota, Peter Koch, b. a. W. Marin, Martinique.

Danja, Christine und Thomas Halbritter, 2.8. Ibiza, dann Mallorca und Sardinien.

Dörtita, Heiner Mattfeldt und Peter Frahm, 15.6. Bremerhaven, Weltreise beendet.

Dreamteam 2, Ute und Uwe Heydorn, b. a. W. Grenada.

Endo2, Udo und Heike John, b. a. W. Brisbane, Australien.

Freydis, Erich, Dr. Heide Wilts und Crew, 13.8. La Coruña.

Ganesh, Egon und Claudia Recht, b. a. W. Nouméa, Neukaledonien.

Golden Tilla (A), Wolfgang Legensein und Ulrike Fischer, August – September Ägäis, Oktober Ionisches Meer.

Harlekin, Wulf und Sibylle Buhre, b. a. W. SC Otterstadt.

Heimkehr, Bert und Marlene Frisch, 24.8. Marstrand, Schweden.

Isla d'addaya, Max Ruf, b. a. W. Menorca.

Kama, Margrit und Ernst Buff, b. a. W. Opuia, Neuseeland.

Kikimora, Dieter und Irmhild

Standort- meldungen der Trans-Ocean Hochseesegler

An dieser Stelle nur noch bis zum
Oktober 2020

Danach finden sich die Standortmeldungen
ausschließlich auf der Homepage.

per E-Mail an:
info@trans-ocean.org

Stand: Juni 2020

Sie können auch gerne Ihren
aktuellen Standort in Ihrem Profil
auf unserer Homepage eintragen.
Ihre Yacht wird dann auf
www.trans-ocean.org/positionen
dargestellt.

Burgmann, b. a. W. Grauhöft/Schlei.

La Cala, Walter Mangels, b. a. W. Lagos, Portugal.

Margret, Gerhard und Margret Steinhauer, b. a. W. SV Wehner.

Minimo II (LUX), Pierre und Monique Wies, b. a. W. Marmaris, TR.

Nessaja, Mario Rauch und Sibylle Ullmann, b. a. W. Leros, Griechenland.

Nordlicht, Gertraud und Hartmut Borchardt, b. a. W. Almerimar, Spanien.

Old Dream (IT), Emilio Avenia, b. a. W. Marina Atkio, Preveza, GR.

Pesadilla, Petra Schulz, b. a. W. Fuerteventura.

Rainbow, Rosemarie und Hans Peter Neumayer, bis 9/2021 Manly, QLD., Australien.

Rikdania, Claus Langer, b. a. W. Marigot Bay, Saint Lucia.

Sappho, Joachim Weitzel und Kirsten Dorn-Weitzel, 8.7. Faro, Portugal.

Shangy-Shamu, Max Anger, b. a. W. Port Napoleon.

Spirit-of-Freedom, Eric Lauter, b. a. W. Cap Marina Monastir, Tunesien.

Steel For Two, Jo. Rammer, b. a. W. Modersitzki-Marina, Maasholm.

Tamora Lee, Jürgen und Ute Karich, b. a. W. Nieuwpoort.

Tedje, Dieter Rott, 17.8. Tedje kam als Frachtgut heim.

Thalassa, Gunnar, Susann und Lotta Göttsche, 5.7. Port Ghalib, Ägypten.

Thors Gladje, Yvonne Wenzel, b. a. W. Noumea, Neukaledonien.

Tika, Rolf und Claude Martens, b. a. W. Marina TNC, Tahiti.

Tiki, Heiner Risthaus, 18.6. A Coruña, Richtung Deutschland.

Trudel, Silvelie und Jörg Barczynski, b. a. W. Leros Boatyard, Insel Leros, Griechenland.

Veligandu, Karin und Fritz Gerckhardt mit Luna, b. a. W. Lefkas, Griechenland.

Vera, Britta und Michael Adlkofer, b. a. W. Carloforte, Isla San Pietro, Italien.

Uwe Claes

Travemünder Landstraße 300
23579 Travemünde
Tel.: 0171 2104542
uwe@sy-alaya.de

Bert Frisch

Tel.: 0171 2103433
heimkehr-hamburg@t-online.de

Ehrenrat des TO

Vorsitzender des Ehrenrates

Wolfgang Quix
Rosenweg 3
85643 Tulling
Tel.: 0151 74335927
segelquix@web.de

Astrid Ewe

Te.: 0163 3351514
astrid.ewe@t-online.de

Michael Herbst

Westerjork 88
21635 Jork
Tel.: 0170-3896029
crew.gaudi@gmail.com

Der Ehrenrat hat die Rolle des Ombudsmanns für alle Vereinsmitglieder und ist beratend tätig.
Weitere Informationen siehe § 10 der Satzung des Trans-Ocean, Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

Segelboote für die Langfahrt

www.fahrtenboote.de

Der Online Marktplatz für
Blauwasseryachten und
Langfahrtsegler

Jetzt kostenlos inserieren
(für Privatpersonen)

Kontakt:

info@fahrtenboote.de

Tel.: 0163/0808568

Die See im Herzen



Partner der TO-Segler



Wir wissen was Segler wollen
www.segelwerkstatt.de

Tel. 04141|45782 · info@segelwerkstatt.de

»Trans-Ocean«

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

TO-Geschäftsstelle

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

Tel.: 04721-51800
Fax: 04721-51874
<http://www.trans-ocean.org>
E-Mail: info@trans-ocean.org
Sekretariat: Rita Eichardt
E-Mail: r.eichardt@trans-ocean.org
Buchhaltung: Anja Kühnast
E-Mail: a.kuehnast@trans-ocean.org

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

IMPRESSUM

Mitteilungsblatt »Trans-Ocean«

Redaktion und Layout:
Kirsten Panzer (pan)
(Magazin und Webseite)
E-Mail: redaktion@trans-ocean.org
Tel.: +49 (0) 176-758 806 25

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

Gesamtherstellung:
Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft
Kaemmererplatz 2,
D-27472 Cuxhaven
Tel. 04751-901-0

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

Die Wahl der Profis

leise, stark und sicher

superwind
www.superwind.com



Watermaker made in Germany

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

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

Besuchen Sie uns auf der
BOOT Düsseldorf
23. und 31. Januar 2021
Halle 15 Stand B-41 & D-43

cat sale



Catamarans | Trimarans | Sales | Services

Wertvertretung für:

- OUTREMER (F)
- NEEL (F)
- AVENTURA (TUN)
- RAPIER & BroadBlue (GB)
- SUNREEF (PL)
- Ocean Voyager

Weltgrößtes

MULTIHULL-Angebot

- Beratung bei Kauf und Verkauf
- Sichere Vertragsabwicklung
- Projektplanung und Bauaufsicht
- Finanzierung und Versicherung
- Überführungen weltweit

cat sale

Grohner Bergstr. 3
28759 Bremen
Tel. +49 (0)421 620 8 332
www.cat-sale.de
info@cat-sale.de

Member of Multihull World
Brokerage Network



Aufrecht segeln, schnell und komfortabel reisen!