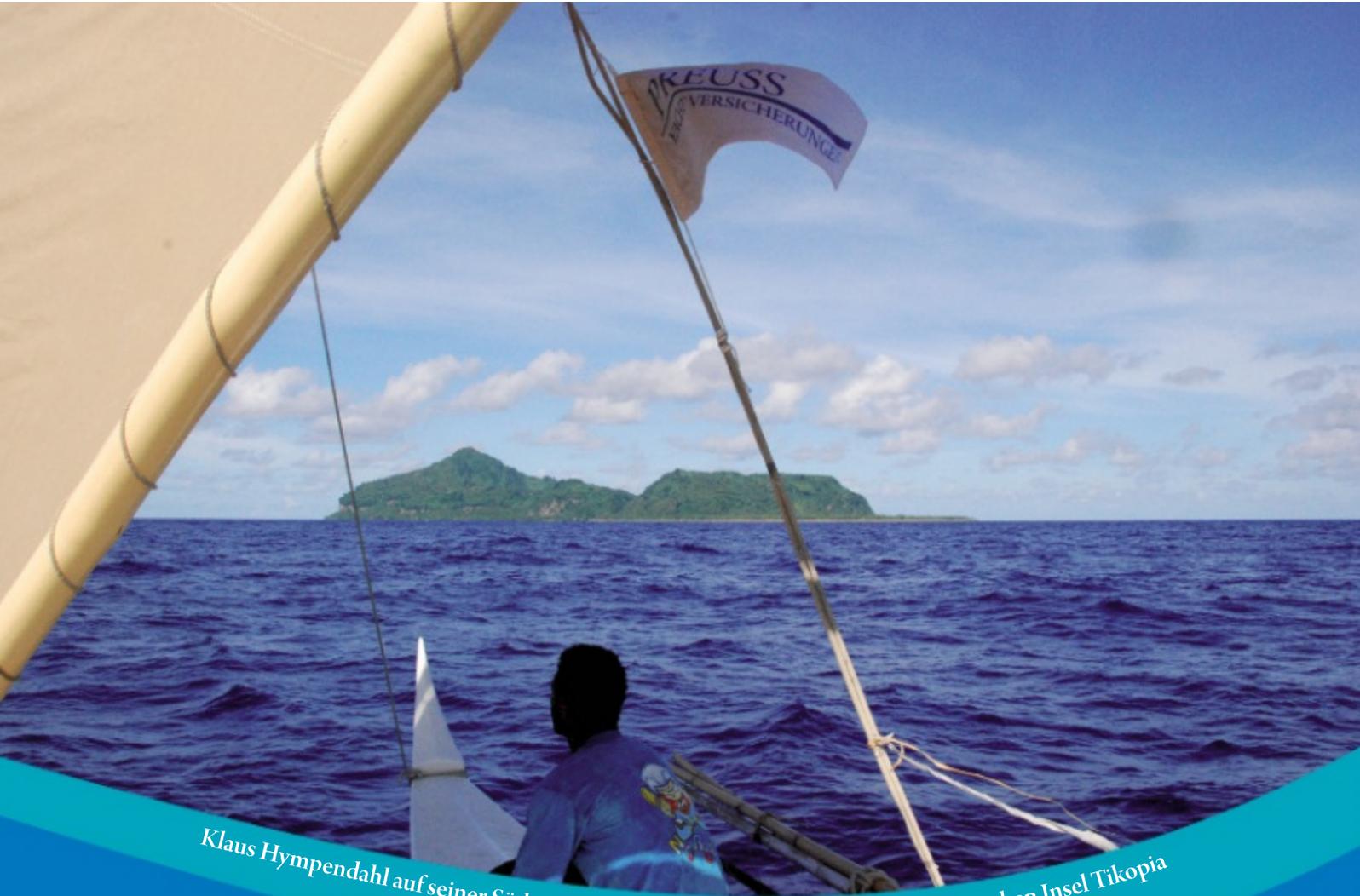


Die See im Herzen. Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

**Erfolgreiches  
TO-Wochenende  
und  
strahlende  
Preisträger**





Klaus Hympendahl auf seiner Südsee-Expedition Lapita-Voyage vor der polynesischen Insel Tikopia

## Freunde des Wassersports

Sie lieben Wasser, Wind und Wetter. Ihr Schiff ist ein zweites Zuhause.  
Sie sind auch gerne Abenteurer. Immer hilfsbereit und unterhaltsam.

Sie kennen Gott und die Welt und spinnen auch mal Seemannsgarn.

Sie schützen sich aber auch vor den Risiken des Wassersports  
und vertrauen auf PREUSS Yachtversicherungen.

Einer von ihnen war Weltumsegler Klaus Hympendahl.

JUST TO BE SAFE

**PREUSS**  
YACHTVERSICHERUNGEN



[www.preuss-yachtversicherungen.de](http://www.preuss-yachtversicherungen.de)



# TOPLICHT

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten  
Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:  
Notkestraße 97 · 22607 Hamburg

Tel.: 040-88 90 100  
Fax: 040-88 90 1011

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

Öffnungszeiten:

Mo - Fr: 9.00 - 18.00 Uhr  
Sa: 9.00 - 13.00 Uhr

MEDIZIN AN BORD



neu:  
Kurs Medizin an Bord  
in Wien und Zürich

[WWW.SEADOC.DE](http://WWW.SEADOC.DE) | [DOCTOR@SEADOC.DE](mailto:DOCTOR@SEADOC.DE) | TEL: +49 (0) 40 227 150 72

AUSRÜSTUNG AUSBILDUNG BERATUNG

## Silentwind Generator

*Noisy it's a thing from the past*

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

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



## SEEWASSERENTZALZUNG

Qualität Made in Germany

[www.aquatec-watermaker.de](http://www.aquatec-watermaker.de)  
[info@aquatec-watermaker.de](mailto:info@aquatec-watermaker.de)  
Telefon: 0151 50 93 32 62

watermaker  
**AQUA | TEC**

Aquatec-Watermaker/ Inh. Joachim Matz

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

# Die Wahl der Profis

leise, stark und sicher

**superwind**  
[www.superwind.com](http://www.superwind.com)





Boots- und Schiffswerft  
Cuxhaven

**Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten**

- Mastservice
- Riggingservice
- Yachtservice
- 16 t Kran
- 300 t Slipbahn
- Winterlager
- Winterlager
- Wasserliegeplätze
- Lackierungen
- Osmosesanierung
- Bunkerservice
- Gasflaschenservice
- Motorinspektion
- Motorreparatur
- Service-Partner von SUNBEAM-Yachts
- Refits
- Elektronik
- Sicherheitstechnik



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

*Fernweh*   
shipshop.de

**www.shipshop.de**

Der kleine Ausrüster für große Fahrt

**Katalog anfordern:**  
**shipshop.de**

Schulz-Hohenstein Soehne  
Geibelstr. 9-11  
D - 47057 Duisburg

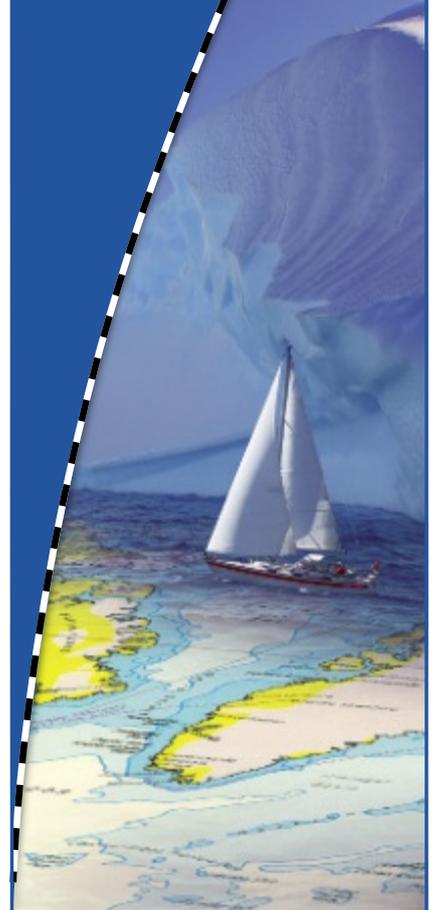
Tel 0203/352044  
Fax 0203/355432  
eMail info@shipshop.de

# LIEGEPLATZ IN ILULISSAT? SEEKARTEN

BIS ANS ENDE DER WELT

Wir liefern Ihnen aktuelle  
Seekarten in die  
entlegendsten Häfen.\*  
Natürlich auch in  
warme Gebiete.

\*Bitte beachten Sie  
die Liefertermine



 **HanseNautic**  
a Global Navigation Solutions Company

Global Navigation Solutions GmbH | Germany  
Herrnegraben 31 | 20459 Hamburg | 040-374842-0

**www.HanseNautic.de**

# EDITORIAL



## Liebe Mitglieder,

mit der druckfrischen Nr. 1 des TO-Magazins für das Jahr 2017 wünscht der Vorstand allen aktiven Seglern, den Stützpunktleitern, den vielen anderen ehrenamtlichen Helfern, Förderern und Unterstützern des Vereins und natürlich auch jedem Mitglied für das neue Jahr alles Gute, stets fair winds und die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel. Gute Passagen wünschen wir natürlich besonders den Seglern, die zur Zeit unterwegs sind, um die klassischen großen Etappen zu absolvieren, sei es auf dem Atlantik, dem Pazifik oder

dem Indik. Natürlich schließen wir in die guten Wünsche auch die Unerschrockenen ein, die sich zwischen den Tagen auf den kurzen Weg nach Helgoland gemacht haben, um dort das neue Jahr zu beginnen, auch wenn diese Neujahrsgrüße drucktechnisch bedingt natürlich zu spät kommen.

Im Vorstand hat es auf der vergangenen Mitgliederversammlung einige Wechsel gegeben. Andreas Hülsenberg hat wie angekündigt sein Amt nach neun Jahren aufgegeben. Ihm gebührt für die Leistungen der vergangenen Jahre viel Dank, s. S. 59. Seinen Job übernimmt nun Egon Lutomsky. Auf den damit frei gewordenen Posten des Schriftführers wiederum wurde Thomas Dorn gewählt. Der Posten des Pressereferenten blieb verwaist, doch wir arbeiten dran und hoffen, im nächsten Jahr eine gute Kandidatin vorstellen zu können. Kandidatin schon aus Gründen der Gendergerechtigkeit und um Frieders auf der MV geäußerten Wunsch entgegen zu kommen.

Sehr erfreut hat mich persönlich die kontroverse, doch konstruktive Diskussion des Themas „ein Boot für den TO“. Fünf Teilnehmer der JHV erklärten spontan, sich der Aufgabe zu widmen und Möglichkeiten und Grenzen auszuloten. Wie das Ergebnis ihrer Arbeit aussieht, ob es in einer Machbarkeitsstudie oder konkretisierte Vorschlägen gipfelt, ist natürlich offen, aber wir dürfen gespannt sein. Als Erfolg kann man diesen Schritt schon jetzt betrachten: wichtig ist, dass der Verein auf diese Weise neue Kräfte mobilisiert und sich neue Ziele setzt.

Den Horizont ausdehnen, Ungewohntes zu prämiieren, das ist der Gedanke, der hinter dem neu geschaffenen Ocean Award des TO steht. Erstmals darf sich TO über einen gestifteten Preis freuen. Die Idee entstand spontan während der jüngsten Sitzung der Preisjury. Unorthodox, dass fast noch vor der eigentlichen Stiftung des Preises bereits die erstmaligen Preisträger gekürt wurden, der Hamburgische Verein Seefahrt und die Segelgruppe Störtebeker (s. S. 47). Jedenfalls fand sich in kürzester Zeit ein Stifterkreis, der die Trophäe finanzierte. Dass diese dann noch rechtzeitig vor dem Festabend fertig wurde, da die beauftragte Manufaktur etwas spät an die Arbeit ging, ist fast ein Wunder. Und dass der Preis vier Tage vor dem Festabend bei einem Einbruch in die Manufaktur nicht gestohlen wurde, lag vielleicht und glücklicherweise daran, dass er noch sehr nach Rohling aussah. Nun geht es daran, den Ocean Award zu promoten, soll er doch auch den (völker-)verbindenden, internationalen Anspruch von TO unterstreichen. Daher an dieser Stelle die Frage an alle Mitglieder, wer wäre bereit, sich in einem Patenring für den Preis zu engagieren – mittelfristiges Ziel: den Preis mit einem Preisgeld auszustatten.

In diesem Sinne: auf in ein neues Jahr und auf zu neuen Ufern!

*Martin Birkhoff*

# INHALT

## PAZIFIK

- Der letzte Törn **Seite 6**
- Geschlossene Häfen und Kultur **Seite 12**
- Perlenfischer auf den Tuamotus **Seite 20**

## ALLGEMEIN

- Eine Segelyacht als Deckslast **Seite 23**
- Neues aus dem Bücherschapp **Seite 39**

## STÜTZPUNKTE

- Alle Anschriften **Seite 27**
- Stützpunktkarte **Seite 32**
- Bäumchen-wechsel-Dich **Seite 39**
- TO in der Bretagne **Seite 40**
- Noch einmal Südamerika **Seite 40**
- Neuer Stützpunkt in Volos **Seite 40**

## TECHNIK

- Im Sommer war alles anders **Seite 41**

## VEREIN

- TO-Wochenende **Seite 45**
- Weltumsegler nach Österreich **Seite 48**
- Protokoll JHV **Seite 49**
- Neue Mitglieder **Seite 54**
- Wir trauern um **Seite 55**
- Aus dem Vorstand **Seite 56**
- Auf zur boot nach Düsseldorf **Seite 57**
- Impressum **Seite 57**
- Der neue TO-Vorstand **Seite 58**
- Der Steuermann geht **Seite 59**
- Wir treffen uns im Sommer **Seite 59**
- TO-Treffpunkte **Seite 60**
- Standortmeldungen **Seite 61**

### Zum Titelfoto:

Und wieder ein neues Land - In diesem Jahr wurde Mareike Guhr mit dem Trans-Ocean-Preis ausgezeichnet.

Foto: Mareike Guhr/magsail.de

# Der letzte Törn – Von Sri Lanka nach Borneo

**Vom Langzeitsegeln zum Kaffeesegelein. Die vergangenen 20 Jahre haben wir Vollzeit auf unserer *Atlantis* zugebracht und die Welt bereist. Wir sind 65.000 Seemeilen mit ihr durch dick und dünn gesegelt. Mittlerweile sind wir in den Sechzigern und wir wollen es ruhiger angehen lassen und nur noch Tagestörns segeln. Unsere Basis soll die Stadt Miri in Sarawak, Borneo, Malaysia, werden. Dort wollen wir uns langfristig niederlassen und unseren Lebensabend verbringen. Somit wird unser Weg von Trincomalee, Sri Lanka, nach Borneo unser letzter Bericht für das TO-Magazin sein.**



Gute Stimmung: Walter und Gisela Mittasch mit Zollbeamten in Sibolga.

Wir hatten uns am Vorabend des 29. Januar 2016 alle Papiere besorgt und wollten am Morgen früh los, um nicht die ersten 20 Meilen gegen den am Vormittag einsetzenden starken Wind aufkreuzen zu müssen. Wieder hatten wir Ärger mit dem Hafenmeister von Trincomalee, der uns nicht vor 9 Uhr auslaufen lassen wollte. Nach mehreren Gesprächen über UKW ignorierten wir ihn einfach und liefen ohne seinen Segen aus.

Unser erstes Ziel war Sibolga an der Westküste von Sumatra. Wir hatten uns ein Zweimonatsvisum für Indonesien in der Indonesischen Botschaft in Colombo besorgt. Über den Agenten Aswindo bekamen wir das CAIT. Offiziell ist das CAIT für Segler nicht mehr erforderlich, zumindest wenn man in bestimmten, vorgegebenen Häfen einklariert. Aber da wir uns in der Übergangszeit befanden und in einem nicht sehr frequentierten Hafen

einklarieren wollten, gingen wir auf Nummer sicher, um nicht bei den Behörden anzuecken.

Die Wettervorhersage sagte kräftigen Nordostwind voraus, der, je näher wir der Küste von Sumatra kamen, immer mehr auf Ost drehen sollte.

## Die Devise lautete - Höhe machen

Für acht Tage segelten wir so hoch wir konnten am Wind, was bei der Windstärke von an manchen Tagen bis zu 30 Knoten eine ruppige Angelegenheit war. Mitten in stockdunkler Nacht wurden wir von einem Regenschauer überrascht, der uns die Genua einriss.

Wir hatten zwei Drittel der Distanz gesegelt und 15 Grad Höhe gutgemacht. Nun nahmen wir direkten Kurs auf Sibolga. Doch wir kamen nur langsam voran, weil ein immer stärker werdender Strom gegen uns setzte. Wetterberichte konnten wir schon seit Tagen nicht mehr empfangen, denn unser Stromwandler war ausgefallen. Auf Höhe der Insel Simeulue überraschte uns dann eine Sturmfront. Der Wind nahm innerhalb von Minuten von 8 Knoten auf 45 Knoten und mehr zu. Beim Reffen vertörnten sich die Fockschoten am auf dem Vorschiff festgezurrten Beiboot so stark, dass wir eine Schot durchschneiden mussten, um die Fock einrollen zu können.

Sibolga lag noch immer rund 300 Seemeilen gegen Wind und See. Bei der momentanen Wetterlage schafften wir das nicht. Wir brauchten eine sichere Bucht, bis der Sturm abgezogen war. Es war zwei Uhr morgens, als wir den Kurs änderten und die etwa 70 Seemeilen entfernte Bucht Sibigo auf der Insel Simeulue ansteuerten.

Die ersten 55 Seemeilen mit achterlichem und raumem Wind um immer noch 40 Knoten waren schnell abgesegelt. Die verbleibenden 15 Seemeilen waren jedoch wieder gegenan und wir kämpften um jede Meile. Letztendlich waren wir gegen 16 Uhr noch 6 Seemeilen von Sibigo entfernt. Es gab allerdings eine Abkürzung von 3 Seemeilen. Die Riffdurchfahrt war jedoch nur 200 Meter breit und nicht markiert. Mit Augenmaß, Erfahrung und ein bisschen Glück meisterten wir die Durchfahrt bei regnerischem Wetter und 25 Knoten Gegenwind. Gegen 17 Uhr ankernten wir unsere *Atlantis* in der bestens geschützten Bucht von Sibigo.

Ankerposition 02° 50' 378" N - 095° 54'678" E, Ankertiefe 12 Meter, Ankergrund Koralle mit Sand.

## Sibigo ist kein Einklarierungshafen!

Wir hatten auf der Überfahrt etwa 200 Worte Indonesisch gelernt, was uns rettete, da keiner der Bewohner Englisch sprach. Radebrechend erklärten wir dem Ortsvorstand, dass wir dringend erst einige Reparaturen ausführen müssten, bevor wir wieder seetüchtig wären. Außerdem müssten wir unbedingt Geld tauschen. Am nächsten Morgen brachte mich ein Motorrad in den Hauptort Sinabang (jeweils drei Stunden mit dem Motorrad hin und zurück). Die Bank tauschte kein Geld, aber ich fand einen Geldwechsler, der meine Euros und USD in Indonesische Ruppes tauschte. Ich kaufte auch gleich ein, denn in Sibigo gibt es nur ganz kleine Geschäfte.



Die Reparaturen gingen voran, aber das Nähen der Genua von Hand brauchte einfach seine Zeit. Nach fünf Tagen kam eine Abordnung der Immigration von Sinabang und begutachtete unser Tun. Sie waren sehr freundlich und bestätigten, dass es sich um einen Notfall handelte und fragten, wie viele Tage wir noch bräuchten, bevor wir in Sibolga einklarieren könnten. Da wir uns nicht sicher waren, vereinbarten wir, uns über SMS zu melden, sobald wir bereit zum Weitersegeln seien.

Nach sieben Tagen verließen wir Sibigo und nach einem kurzen Zwischenstopp in Sinabang, um die Vorräte aufzufüllen, segelten wir direkt nach Sibolga, unseren Einklarierungshafen.

Die Bucht von Sibolga ist ein bestens geschützter Naturhafen mit einer tollen Bergsilhouette im Hintergrund. Allerdings ist das Wasser großflächig mit aller Art von Unrat verschmutzt. Wir ankerten auf der gegenüberliegenden Seite des Fährhafens.

Ankerposition  $01^{\circ} 43' 40''$  N -  $098^{\circ} 47' 24''$  E, Ankertiefe 7 Meter, Ankergrund Mud.

Die Einklarierungsformalitäten waren problemlos aber zeitaufwendig. Die Immigration ist weit vom Hafen entfernt, der Hafenmeister wusste nichts mit uns anzufangen und der Zoll kam mit sechs Mann an Bord und wollte ein Souvenir.

Die Stadt selbst ist nicht unbedingt sehenswert, aber es empfiehlt sich, die Proviantierung für die Inseln hier vorzunehmen, da das Angebot wirklich vielfältig ist.

Wir brauchten unbedingt einen neuen Strominverter von 24 V auf 230 V, um unseren Bordcomputer wieder betreiben zu können. Den alten zu reparieren, das traute sich keiner zu, und einen neuen gibt es hier nicht. Wir fragten in jedem Laden, der etwas mit Strom und Elektrik zu tun hat. Letztendlich fanden wir in einer Seitenstraße einen Handwerker, der Fernseher reparierte. Er konnte zwar unseren defekten Inverter nicht reparieren, zerzte aber aus seinem Ersatzteillager, bestehend aus alten Geräten, einen Jahrzehnte alten Strominverter. Nach langer Verhandlung kauften wir das Monster.

Normalerweise sind wir abends an Bord, aber an einem Abend wollten wir in einem Restaurant zu Abend essen. Während des Essens begann es wie aus Kübeln zu regnen, Blitze erhellten den Himmel und der Donnerschlag war ohrenbetäubend. Als nach zwei Stunden immer noch kein Ende abzusehen war, machten wir uns auf den Heimweg. Auf den Straßen stand knietief das Wasser und wir hatten Angst, in ein offenes Gullyloch oder sonstige Löcher zu treten. Wir erreichten den Hafen und das Beiboot war randvoll mit Wasser gefüllt. Wir schöpften wie wild und zurück ging's zur *Atlantis*. Unsere Yacht lag ruhig vor Anker und hatte sich nicht bewegt. Auch der Regen ließ nach und alles wendete sich zum Guten.

### Die See bebt

Nach einer Woche verließen wir Sibolga mit dem Ziel Lahewa Lagune auf der Insel Nias. Fast die gesamte Strecke von 105 Seemeilen mussten wir motoren. Gelegentlich zuckten Blitze, aber der Wind blieb aus. In dieser Nacht gab es 500 Seemeilen von uns entfernt ein schweres Seebeben (7,3 auf der Richterskala). Da die Erdverschiebungen nur vertikal waren, löste das Beben keinen Tsunami aus.

Wir erreichten am Morgen bei leichtem Regen die Lahewa Lagune und entschieden uns für die westliche Einfahrt zwischen Pulau Goso Bachi und Nias. Die Lagune ist von allen Seiten bestens geschützt.

Ankerposition  $01^{\circ} 23' 99''$  N -  $097^{\circ} 10' 44''$  E, Ankertiefe 17 Meter, Ankergrund Mud.

In den Nachrichten in Deutschland wurde über das Seebeben berichtet und wir erhielten einige besorgte Mails.

Lahewa ist ein kleiner Ort und wir schlossen schnell Freundschaften. Walter reinigte am ruhigen Ankerplatz das Unterwas-



Einfach überanstrengt - Zwangspause für Walter Mittasch.

serschiff von *Atlantis*. Dabei überanstrengte er seine rechte Hand. Die Hand schmerzte und schwoll stark an. Da wir in Sorge waren, dass er sich beim Abkratzen verletzt und eine Infektion haben könnte, organisierten wir einen Transport zum zentralen Krankenhaus der Insel, das zwei Stunden Autofahrt entfernt war. Der Arzt gab sich viel Mühe und diagnostizierte eine Knochenhautablösung. Heilungsdauer rund 30 Tage, in denen die Hand nicht belastet werden durfte. Also blieben wir in Lahewa und der Hand ging es täglich besser, sodass wir schon nach einer weiteren Woche wieder Segel setzen. Unser Ziel waren die Banyak Inseln, an denen von Juni bis September sehr hohe Surfwellen



Der öffentliche Waschplatz in Lahewa ist Kommunikationszentrum und Waschsalon zugleich.



Nach einem Tsunami musste vor etwa 14 Jahren die Bausubstanz mit Korallen aufgefüllt werden.

anbränden, die einige erfahrene Surffreaks anlocken. Unser erster Anlaufpunkt war eine Bucht an der Südostecke von Pulau Tuangku. Ankerposition  $02^{\circ} 04' 57''$  N -  $097^{\circ} 21' 4''$  E, Ankertiefe 18 Meter, Ankergrund Sand. Wir hätten auch noch deutlich weiter in die Bucht hinein segeln können, aber bei der ruhigen Wetterlage gefiel es uns vor dem kleinen Sandspit.

Unser nächster Ankerplatz 17 Seemeilen weiter im Kanal zwischen den Inseln Baleh und Bagu war bei normalen Lichtverhältnissen gut anzusteuern. Ankerposition  $02^{\circ} 17' 58''$  N -  $097^{\circ} 24' 33''$  Ankertiefe 19 Meter, Ankergrund Sand.

Die Insel Baleh wurde bei dem Tsunami 2003 auf der linken Seite angehoben und auf der rechten Seite abgesenkt. Die Häuser auf der linken Seite haben zusätzliche Stufen, damit man wieder hinein kommen kann. Auf der rechten Seite wurde das jetzt im Wasser liegende Erdgeschoss mit Korallen aufgefüllt und das Dach entsprechend hochgesetzt. Im Ort gibt es Einkaufsmöglichkeiten für Obst und Gemüse. Auf der Insel Bagu fanden wir bei einem Strandspaziergang zwei unversehrte, leere Nautilus Muscheln.



Ankerplatz-Idylle in den Banyak Inseln.

### Weiter unter Maschine

Vor dem Ort Aloban Barat warfen wir wieder unseren Anker, nachdem wir 22 Seemeilen bei Windstille motort waren. Ankerposition  $02^{\circ} 13' 99''$  N -  $097^{\circ} 13' 72''$  E, Ankertiefe 7m, Ankergrund fester Sand. Der kleine Ort bietet kaum Versorgungsmöglichkeiten. Am Markttag hatten wir eine Melone gekauft und im Beiboot deponiert. Bei unserer Rückkehr war die Melone verschwunden.

Einige Tage später wollten wir direkt nach Sinabang segeln (ca. 60 sm), aber der Wind blies uns auf die Nase, sodass wir nach zwei Stunden wieder wendeten und nach Aloban zurückkehrten. Es hatte sich leichter nördlicher Schwell entwickelt, der in die Bucht stand und wir ankerten etwas weiter innen, aber wie sich in der Nacht, als Schwell und Wind weiter zunahmen, herausstellte, immer noch nicht weit genug. Wir hatten zwar eine unkomfortable Nacht, aber der Anker hielt gut. Am Mor-



Mit der Atlantis geht es durch den Mangrovenkanal auf Banyak.

gen verholten wir uns in einen Kanal zwischen zwei Mangroveninseln und es wurde endlich himmlisch ruhig. Ankerposition  $02^{\circ} 13' 51''$  N -  $97^{\circ} 13' 49''$  E Ankertiefe 7 m, Ankergrund harter Sand. Es empfiehlt sich aber, die Einfahrt in den Kanal zuerst mit dem Beiboot zu erkunden.

Nach zwei Tagen hatte der Wind gedreht und wir segelten über Nacht nach Sinabang. Der Einfahrtskanal ist gut betonnt und stellt kein Problem dar. Die Bucht ist nach allen Seiten geschützt. Die Versorgungsmöglichkeiten sind gut. Es gibt mehrere kleine Supermärkte, einen Obst- und Gemüse- und Fischmarkt. Störend empfanden wir allerdings, dass von fünf Moscheen gleichzeitig fast 24 Stunden lang die Muezzine rufen und sich in den Tonlagen zu übertreffen versuchen. Und dann werden ihre Rufe noch über Lautsprecher übertragen. Ankerposition  $02^{\circ} 28' 94''$  N -  $096^{\circ} 22' 99''$  E, Ankertiefe 6 Meter, Ankergrund Sand.

### Das Wetter bessert sich

Von Sinabang segelten wir nonstop nach Pulau Rubia an der Nordspitze von Sumatra. Unterwegs hatten wir Probleme mit einem Dieselfilter, die wir allerdings beheben konnten. Insgesamt konnten wir den größten Teil der 230 Seemeilen bei leichten Winden segeln. Auch die Gewitter wurden immer seltener, je weiter wir nach Norden kamen.

Pulau Rubia ist gut geschützt und der touristische Hotspot der Provinz. Es gibt mehrere Resorts und am Wochenende zieht es viele einheimische Touristen dorthin. Wir nahmen eine Mooring. Mooringposition  $05^{\circ} 52' 86''$  N -  $095^{\circ} 15' 34''$  E. Schnorcheln macht Spaß. Das Wasser ist klar und wir verbummelten einige Tage mit Nichtstun.



Zur Zufriedenheit fielen die Arbeiten aus, SY Atlantis mit neuem Hardtop.

Zum Hauptort Sabang waren es nur 5 Seemeilen und auch hier lagen wir gut geschützt. Ankerposition  $05^{\circ} 53' 92''$  N -  $095^{\circ} 19' 27''$  E, Ankertiefe 18 Meter, Ankergrund Mud. Sabang war unser Ausklarierungshafen für Indonesien. Wegen eines Missverständnisses mit dem Hafenmeister hatten wir etwas Ärger. Er verlangte eine Clearance vom letzten Hafen, die wir nicht hatten. Letztendlich war er mit der Clearance von Trincomalee einverstanden und wir wurden ordnungsgemäß ausklariert.

Wir hatten ursprünglich vor, nach Phuket, Thailand, zu segeln, denn die Cockpitabdeckung von unserer Yacht musste dringend erneuert werden. In Sabang erfuhren wir von der deutschen Yacht *Mariposa*, dass in Langkawi, Telaga Marina, ein Canvasmacher eröffnet hatte. Aufgrund dieser Information änderten wir unseren Kurs in Richtung Langkawi.

Bei der Überfahrt von Sabang nach Langkawi querten wir die Schifffahrtsstraße von Malakka. Wir haben seit mehreren Jahren einen AIS Transponder installiert, der in Gebieten mit viel Großschifffahrt eine große Hilfe ist. Die Passage von 246 Seemeilen konnten wir fast komplett segeln. Der Wind hielt die Richtung Nordwest bei einer Stärke von ungefähr 15 Knoten für die zwei Tage unverändert bei.

In Langkawi Telaga ankerten wir hinter den kleinen Inselchen. Ankerposition  $06^{\circ} 21' 70''$  N -  $099^{\circ} 40' 76''$  E, Ankertiefe 3,5 Meter, Ankergrund weicher Mud. Die Marina hatte nur Kurzzeitliegeplätze frei. Doch unser Betteln half und wir bekamen dann doch noch für zwei Monate einen Platz.

### Arbeiten an Bord

Chris von von der Firma Yachtworx schlug uns anstatt einer Canvasabdeckung ein Hardtop aus geschäumten PVC vor, mit Seiten aus Canvas. Die Idee gefiel uns gut und wir einigten uns auf einen Festpreis. Chris arbeite zuverlässig und nach drei Wochen war das Projekt zu unserer Zufriedenheit abgeschlossen.

Das zweite große Projekt war eine feste Edelstahlreeling mit Seitenöffnungen. Frederick von Your Way Stainless machte uns ein Angebot und auch hier hatten wir

Glück. Die Arbeiten wurden termingerecht und gut ausgeführt. Wir waren bereit, Langkawi zu verlassen, doch dazu brauchten wir noch die Zollclearance. Der Zoll in Telaga Marina war nicht besetzt, sodass Walter sich ein Motorrad auslieh und damit zum Zoll am Flughafen fuhr. Er verpasste jedoch die Abfahrt und in einem Wohngebiet mit vielen Huppeln und Sand auf der Straße passierte das Malheur. Er stürzte vom Motorrad und zog sich böse Abschürfungen zu. Dennoch segelten wir am nächsten Morgen los. Gisela, die eine hervorragende Krankenschwester ist, schaffte es mit täglich zweimaligem Verbandswechsel, dass die Wunden ohne Infektion abheilten.

Wir ankerten zuerst eine Nacht im Kanal bei Pulau Darat. Ankerposition  $06^{\circ} 11' 40''$  N -  $099^{\circ} 47' 25''$  E, Ankertiefe 10 m, Ankergrund Mud.

### Noch 60 Seemeilen bis Pinang

Meist unter Motor erreichten wir gegen 19 Uhr die Junk Anchorage. Ankerposition  $05^{\circ} 24' 41''$  N -  $100^{\circ} 20' 58''$  E, Ankertiefe 8 Meter, Ankergrund Mud. Auf Pinang ist die gesamte Küste von Strait Key Marina bis zur Junk Anchorage eine große Baustelle und die Junk Anchorage war voller Arbeitsboote. Am nächsten Morgen verlegten wir uns zur Queensbay. Der Ankerplatz ist wesentlich ruhiger und besser geschützt, dafür allerdings nicht mehr so zentral gelegen. Ankerposition  $05^{\circ} 20' 33''$  N -  $100^{\circ} 18' 80''$  E, Ankertiefe 6 Meter, Ankergrund Mud.

Die Distanz von Pinang nach Pangkor beträgt 75 Seemeilen, deshalb segelten wir über Nacht. Der Wind blies mit 10 Knoten und wir erreichten den Ankerplatz von Pangkor am frühen Morgen. Ankerposition  $04^{\circ} 12' 55''$  N -  $100^{\circ} 33' 01''$  E, Ankertiefe 5 Meter, Ankergrund Sand. Das Segeln in der Nacht in der Malakkastraße ist anstrengend: Viele Fischer, die mittlerweile alle mit Blinklichtern ausgerüstet und erkennbar sind, und dazu noch die Großschifffahrt.

Zwei Tage später mit halber, steigender Gezeit verlegten wir uns in die Water Island Marina. Ein Termin für das Herausheben war bereits vereinbart und bald standen wir an Land. In einer Rekordzeit von einer Woche schlifften wir das alte Antifouling ab und strichen das Unterwasserschiff mit einer Lage Jotmastic, einer Lage Safeguard und drei Lagen Jotun Seaquantum Ultra Antifouling. Für eine Woche Wasserliegeplatz, eine Woche Landliegeplatz, Out und In plus Hochdruckreinigung zahlten wir 3.000 Ringgit (etwa 640 Euro. Anm. d. Red.).



Mit frischem Unterwasserschiff, neuem Hardtop und neuer Edelstahlreeling - Atlantis fast wie neu.



Die Sevana Cove Marina liegt zwar sehr einsam, bietet aber viel Hotelkomfort.

### Singapur wird angepeilt

Wieder war Nachtfahrt angesagt. Von Pangkor nach Port Dixon sind es 143 Seemeilen und wir mussten einen großen Teil wegen Flaute motoren. Die Marina von Port Dixon ist gepflegt, aber etwas außerhalb der Stadt. Der frühere Shuttleservice nach Port Dixon wurde eingestellt.

Unser nächster Schlag führte uns bis kurz vor Singapur. Eigentlich wollten wir bei Pulau Pisang ankern, aber eine Kaltfront mit 30 Knoten aus Nord machte unsere Absicht zunichte. Wir mussten bis in die Nähe von Pulau Merambong segeln, um einen geschützten Platz für die Nacht zu finden. Ankerposition  $01^{\circ} 17' 71''$  N -  $103^{\circ} 36' 29''$  E, Ankertiefe 9 Meter, Ankergrund Mud.

Die Tide bestimmte, dass wir morgens um 5 Uhr ablegten, um mit mitlaufenden Strom Singapur zu umfahren. Alles lief bestens. Wind und Strom halfen kräftig und wir ankerten bereits um 11.30 Uhr vor Pengilih. Ankerposition  $01^{\circ} 22' 86''$  N -  $104^{\circ} 05' 55''$  E, Ankertiefe 8 Meter, Ankergrund Mud. Von hier aus wollten wir mit der Fähre nach Singapur, um unser Visa für Malaysia zu erneuern. Aber von Pengilih aus fahren die Fähren nach Singapur nur noch, wenn genug Passagiere zusammen kommen. Das war uns zu ungewiss. Weil die Gezeit passte, segelten wir gleich weiter in die Sevana Cove Marina, die etwa 6 Seemeilen flussaufwärts liegt. Marinaposition  $01^{\circ} 24' 78''$  N -  $104^{\circ} 09' 78''$  E. Sie ist preiswert, liegt aber sehr einsam. Dreimal wöchentlich wird gegen eine geringe Gebühr ein Bustransport zum Einkaufen angeboten. Ansonsten kann man alle Annehmlichkeiten des Hotels nutzen.

Am nächsten Tag fuhren wir mit der Fähre von Belungkor nach Singapur und zurück und durften dann weitere 90 Tage in Malaysia bleiben.

Unser Freund Chai aus Miri kam nach Sevana Cove und gemeinsam segelten wir nach Pulau Sibü Nord. Die Nachtfahrt verlief ruhig. Die Gewitter zogen diesmal nicht

vom Land aufs Meer. Ankerposition  $02^{\circ} 13' 99''$  N -  $104^{\circ} 03' 55''$  E, Ankertiefe 10 Meter, Ankergrund Sand. Beim Ankern darf man nicht zu nahe ans Ufer, da ein Korallenriff steil hoch kommt.

Sibü ist touristisch. Es gibt einige Resorts, die meist von Gästen aus Singapur besucht werden, und wunderschöne Sandstrände, aber die Sandfliegen sind eine Plage. Ohne Insektenrepellent kann man nicht an Land, wenn man sich nicht zahlreiche Bisse holen will, die tagelang jucken.

Fünf Seemeilen weiter liegt Pulau Tinggi. Ankerposition  $02^{\circ} 16' 75''$  N -  $104^{\circ} 07' 06''$  E, Ankertiefe 5 Meter, Ankergrund Sand. Vor der Westseite der Insel lässt sich der Sultan von Johor einen Palast im 10 Meter tiefen Wasser bauen: 6 Villen, Tauchzentrum, Entertainmentcenter etc. entstehen auf einer Plattform im Meer, alles vom Feinsten.

Die 32 Seemeilen entfernten Sembilan Inseln sind unbewohnt, bieten aber auf der Nordseite einen gut geschützten Ankerplatz. Ankerposition  $02^{\circ} 41' 88''$  N -  $103^{\circ} 53' 85''$  E, Ankertiefe 12 Meter, Ankergrund

Sand.

Von den Sembilan Inseln nach Pulau Tioman sind es dann nur 18 Seemeilen. Wir hatten Glück und ergatterten den einzigen freien Liegeplatz in der engen, immer überfüllten Marina. Marinaposition  $02^{\circ} 49' 08''$  N und  $104^{\circ} 09' 33''$  E. Tioman gilt als Paradies für Backpacker und Aussteiger. Wir fanden dies reichlich überbewertet. Unser Freund Chai fuhr mit der Fähre ans Festland, um nach Miri zurückzufliegen.

### Start am frühen Morgen

Wir starteten am frühen Morgen. Mit günstigem Wind und Strom waren die 160 Seemeilen schnell absegelt und wir erreichten Pulau Kapas am nächsten Tag gegen 14 Uhr. Ankerposition  $05^{\circ} 13' 63''$  N -  $103^{\circ} 15' 67''$  E, Ankertiefe 6,5 Meter, Ankergrund Sand. Pulau Kapas (Baumwolle) hat wunderschöne Sandstrände und lädt zum Schnorcheln ein. Ein paar Resorts bieten ausländischen und lokalen Touristen einfache Unterkünfte.

Am nächsten Tag standen wir bei Stillwasser in der Flusseinfahrt von Terengganu. Zurzeit ist kurz hinter der Einfahrt eine Zugbrücke gebaut. Welche Auswirkungen das langfristig für Segler haben wird, ist noch nicht abzusehen. Die Duyong Marina (früher Riz Yaz Heretage Marina) in Terengganu war gut belegt.



Blick auf die weite Bucht mit unserem Ankerplatz auf Pulau Sibü.

Terengganu ist die Hauptstadt des gleichnamigen Staates und bietet gute Einkaufsmöglichkeiten. Die Marina liegt auf der Insel Duyong (Seekuh). Um in das Stadtzentrum zu kommen, nimmt man das Beiboot, Taxi oder Fahrräder.

Wir erwarteten hier unseren Neffen mit Freundin aus Deutschland. Gemeinsam segelten wir wieder nach Kapas. In der ersten



Die Duyong Marina nördlich von Kuala Dungun in Terengganu an der Ostküste von Malaysia.

Nacht kam eine Gewitterfront mit 30 Knoten von Nordwesten. Der Ankerplatz ist nach Nordwest völlig offen und nach 30 Minuten hatten wir einen Meter See am Ankerplatz. Für unseren Besuch war es ein furchterregendes Erlebnis. Die Wellen klatschten an das Boot und es ging rauf und runter wie bei einer Achterbahn. Nach zweieinhalb Stunden war der Spuk vorbei, die See beruhigte sich und der Wind nahm ab und drehte wieder auf Südost.

### Noch einmal zur Lieblingsinsel

Pulau Redang ist unsere Favoriteninsel. Als erstes ankerten wir an der Südwestspitze. Ankerposition  $05^{\circ} 45' 36''$  N -  $103^{\circ} 01' 36''$  E, Ankertiefe 4 Meter, Ankergrund Sand. Das Wasser war so klar, dass wir die Schildkröten am Grund schwimmen sehen konnten. Am Ufer gibt es zwei Resorts. Das Wisama Resort ist sehr seglerfreundlich. Wir konnten die Dusche benutzen und uns an dessen Strand aalen.

Long Beach, unser nächster Ankerplatz, ist das touristische Zentrum von Redang. Alle großen Resorts liegen hier. Ankerposition  $05^{\circ} 46' 55''$  N -  $103^{\circ} 02' 10''$  E, Ankertiefe 7,5 Meter, Ankergrund Sand.

Grüne Berge und blaues Wasser sind die Kulisse der Nord Bay. Ankerposition  $05^{\circ} 47' 23''$  N -  $103^{\circ} 01' 05''$  E Ankertiefe 7 Meter, Ankergrund Sand. Das noble Taa-

aras Resort war früher sehr seglerfreundlich. Leider nutzten ein paar australische Yachten vor einiger Zeit die Gastfreundlichkeit so sehr aus, dass man sich heute bei der Rezeption melden muss, wenn man den Hotelsteg und die Anlagen nutzen möchte. Das Schnorcheln an der Nordseite der Bucht ist extrem gut. Die Perhentian Inseln waren bekannt für ihre feinen Sandstrände und die tollen Schnorchel- und Tauchgründe. Leider werden die Inseln ohne Sinn für die Umwelt zugebaut. Ankerposition  $05^{\circ} 53' 85''$  N -  $102^{\circ} 44' 14''$  E, Ankertiefe 4 Meter, Ankergrund Sand. Auf dem Rückweg nach Redang stoppten wir für einen Schnorchelausflug auf Pulau Lang. Mooringposition  $05^{\circ} 45' 16''$  N -

$103^{\circ} 00' 25''$  E. Leider gibt es den Riesen-Grouper Henry nicht mehr, aber unser Neffe traf hier beim Schnorcheln zum ersten Mal in seinem Leben auf einen Schwarzspitzenhai.

Am Abend machten wir an einer Mooring des Marine Nationalparks Redang fest. Mooringposition  $05^{\circ} 44' 86''$  N -  $103^{\circ} 00' 15''$  E. In der Nacht stand ein Gewitter senkrecht über uns und Blitz und Donner waren zeitlich nicht mehr zu unterscheiden. Ein großer Katamaran, der an der nächsten Mooring etwa 80 Meter entfernt lag, wurde vom Blitz getroffen. Seine gesamte Elektronik wurde zerstört. Auf *Atlantis* hatten wir Glück und blieben verschont.

Zum Abschluss ankerten wir nochmals vor dem Wisama Resort und genossen die traumhafte Umgebung.

Zurück in Terengganu flog unser Besuch nach Deutschland und wir bereiteten *Atlantis* für die Überfahrt nach Labuan (740 Seemeilen) vor. Die Wettervorhersage zeigte weiterhin konstanten Südwest. So verließen wir Terengganu am 2. September 2016. Der Wind kam von achtern und war am Anfang ziemlich schwach. Wir hatten

meist nur das Groß gesetzt, da speziell in der Nacht immer wieder starke Regenschauer mit 30 Knoten Wind durchzogen. Im weiteren Verlauf der Passage frischte der Wind auf konstante 15 bis 20 Knoten auf mit weiterhin immer wieder starken Squalls. Wir hatten viel Segelarbeit zu leisten, Reff rein - Reff raus usw. Nach sieben Tagen und Nächten kamen wir bei strömendem Regen in Labuan an. In der fast vollen Marina fanden wir einen Platz hinter der inneren Hafenummauer. Marinaposition  $05^{\circ} 16' 35''$



Einfach paradiesisch - Schnorcheln in der Nordbucht unserer Lieblingsinsel Redang.

N -  $115^{\circ} 14' 87''$  E. Labuan ist eine zollfreie Insel, weshalb Alkohol und Zigaretten sehr günstig sind.

Von Labuan nach Miri sind es nur noch rund 100 Seemeilen, die in bequemen Tagestörns gesegelt werden können.

Wir beenden hier unseren Bericht und wünschen allen Seglern immer eine sichere Fahrt und eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Sollte eine TO-Yacht nach Miri kommen, sind wir gern bereit, mit Rat und Tat Hilfestellung zu geben.

Ciao.

# Geschlossene Häfen und viel Kultur in Japan

Mit ihrer Yacht *SuAn* segeln Gabriele und Lutz Pestel um die Welt – diesmal in Japan, von Okinawa bis Osaka.



Japan ist für uns ein Land der Gegensätze und der Harmonie. Wir sind immer wieder erstaunt, wie uralte Traditionen in einem der modernsten Länder der Erde weitergeführt und gepflegt werden. Japan ist so für uns das Land geworden, das uns bisher am meisten beeindruckt hat.

Für uns Segler ist es aber auch eines der anspruchsvolleren Segelreviere, sowohl wegen der enormen Bürokratie als auch wegen der immensen Verkehrsdichte auf den japanischen Gewässern, den teilweise starken Strömungen und Winden, der quasi permanenten Taifungefahr und nicht zuletzt wegen der Sprachbarriere. Japan ist bisher das einzige Land auf unseren Reisen, in dem wir kaum geankert haben.

## Landfall in Okinawa

Die Überfahrt von Guam nach Okinawa dauert 11 Tage. Wegen der Windvorhersage entschließen wir uns, nicht den direkten Kurs sondern einen leichten südlichen Bogen zu segeln. In der letzten Nacht vor dem Landfall sind wir nur noch mit stark gereffter Fock unterwegs. Wir wollen erst bei Tageslicht in Okinawa ankommen. Nachdem wir die Südspitze von Okinawa umrundet haben, nimmt Lutz über UKW-Funkkontakt mit der japanischen Küstenwache auf. Es gibt Verständigungsschwierigkeiten, doch dann weisen sie uns an, bei den Frachtern im Quarantänefeld zu ankern, was natürlich für uns auf Grund der Wassertiefe nicht funktioniert. Wir werden gebeten standby zu gehen. Unser Problem ist nur, dass wir nicht viel Zeit verlieren können. Der Wetterbericht hat für heute 30 Knoten Wind und viel Regen vorhergesagt. Nur mit stark gereffter Fock segeln wir wartend an der Westküste von Okinawa nach Norden.

Pünktlich zum Dienstbeginn um 8:30 Uhr bekommen wir die Erlaubnis, in der Ginowan Marina einzuklarieren. Allerdings sollen wir dort nicht vor 10 Uhr ankommen. Die Ginowan Marina ist nicht einmal fünf Seemeilen von uns entfernt. So bergen wir auch das letzte Tuch und driften mit der Gezeitenströmung langsam weiter nach Norden. Es ist der 27. Februar 2015. Pünktlich um 10 Uhr und gerade rechtzeitig vor dem einsetzenden Unwetter legen wir am Besucherdock der Ginowan Marina an. Kaum sind

unsere Landleinen fest, kommen Beamte von Quarantäne, Hafenmeisterei und Zoll nacheinander an Bord und es werden jede Menge Formulare ausgefüllt. Interessanterweise waren es ausgerechnet die Beamten vom Zoll, die nicht die 50 Meter zum Schiff kommen wollten, sondern Lutz in das Gebäude der Marina zitiert haben. Nur von der Immigration kommt niemand. Um die Stempel in die Pässe zu bekommen, müssen wir in die Nachbarstadt Kadena fahren.

## Geschlossene Häfen

In allen anderen bisher besuchten Ländern, mit der Ausnahme der Galapagos Inseln, durften wir uns nach dem Einklarieren völlig frei im Land bewegen. In Japan ist das anders. In Japan sind noch heute alle Häfen, die nicht als "offen" deklariert sind, per Gesetz "Geschlossene Häfen". Dieses Gesetz geht auf den Sakoku-Erlass von 1635 zurück, mit dem sich Japan bis 1853 von der Welt abschottete. In dieser Zeit gab es nur einen einzigen "offenen Hafen", die Insel Dejima in der Bucht von Nagasaki.

Heute gibt es zwar wesentlich mehr "offene Häfen", doch handelt es sich dabei fast ausschließlich um Handelshäfen, die für eine kleine Segelyacht wie *SuAn* denkbar ungeeignet sind. Auf der anderen Seite gibt es in Japan hunderte kleine Marinas oder Fischerhäfen. Diese sind aber in der Regel "Geschlossene Häfen". Das erste Dokument, das wir von der Küstenwache erhalten haben, war dementsprechend auch eine Belehrung über das Anlaufen von "Geschlossenen Häfen" ohne Genehmigung. Als Strafen für das unerlaubte Anlaufen der "Geschlossenen Häfen", zu denen auch die Marinas zählen, wird dort angeführt: Zwei Jahre Haft für den Schiffsführer und/oder 1 000 000 Yen Strafe (ca. 8.155 Euro) und/oder Beschlagnahmung des Schiffes.

Gut zu wissen! Aber wie kommt man an eine Genehmigung? Es gibt sie beim Ministerium für Transport. Ein entsprechendes Antragsformular muss dafür ausgefüllt und alle "Geschlossenen Häfen", die man besuchen möchte, aufgeführt werden, inklusive des Zeitraums, in dem man diese besuchen möchte. Welche "Geschlossenen Häfen" es überhaupt gibt, steht in einem vielbändigen Hafenhandbuch, das 40 Euro pro Band kostet. Wir benötigen für unser Fahrtgebiet sieben Bände. Wir erfahren, dass es einen Händler in Naha gibt, bei dem es die Bücher geben soll.



Das Einkaufen gestaltet sich in Japan etwas schwieriger als gedacht.

Eine Tagesreise mit dem Bus nach Naha später wissen wir, dass sie im Moment nicht lieferbar sind. Jetzt ist guter Rat teuer. Zum Glück lernen wir Patrik, einen in Okinawa lebenden Schweizer, kennen. Von ihm können wir die Hafenhandbücher leihen.

### Genehmigungen werden benötigt

Wir verbringen zwei Tage damit, die Bücher zu scannen. Das nächste Problem ist, dass die Hafenhandbücher natürlich nur auf Japanisch sind. Wir brauchen zwei weitere Tage für die Übertragung der Koordinaten der Häfen aus dem Handbuch in unsere Seekarte. Dort finden wir dann den Namen des Hafens



Die Monorail in Naha rollt in der zweiten Etage durch die Stadt.

auf Englisch. Diesen Namen übertragen wir in das Antragsformular, das wir fein säuberlich mit dem Computer schreiben und anschließend ausdrucken. Wir hatten außerdem erfahren, dass das Ministerium für Transport in Naha nur die Genehmigung bis einschließlich der Südwestküste von Kyushu erteilen kann. Somit beschränken wir uns zunächst auf diesen Bereich. Auf unserer Liste stehen über 80 "Geschlossene Häfen". Für die weitere Reise müssen wir dann neue Anträge stellen. Natürlich werden wir nicht alle der beantragten Orte tatsächlich besuchen, aber wir wollen so flexibel wie nur möglich sein und auch kurzfristig entscheiden können, welchen Hafen wir wirklich anlaufen.

Im Ministerium geht ein Beamter jeden einzelnen der über 80 Häfen durch und füllt dabei mit der Hand das vorgeschriebene Antragsformular aus. Es hat nicht ausgereicht, den jeweiligen Ort anzugeben. Da es in manchen Fällen auch zwei Häfen gibt, muss man sie also exakt spezifizieren.

Drei Stunden später ist unser Antragsformular schließlich (neu) erstellt. Wir werden gebeten, in drei Tagen die Genehmigung abzuholen.

### Okinawa

Okinawa liegt etwa 640 km südlich der Hauptinseln Japans und ist wegen des subtropischen Klimas beliebtestes Urlaubsziel der Japaner. Von dem subtropischen Klima spüren wir allerdings nichts. Neben den Vorbereitungen für unsere Wei-

terreise besuchen wir Okinawas Hauptstadt Naha. Sie hat etwa 300.000 Einwohner. Hier treffen sich bei diesem trüben Wetter die japanischen Touristen vor allem im Makishi Markt und auf der Einkaufsstraße Kukulaidori. Bunt ist es überall, vor allem die allgegenwärtige Reklame. Von hier aus nehmen wir die moderne Monorail Bahn, die sich über die meist zwei- bis dreistöckigen Wohnhäuser der Stadt schlängelt. Wir besuchen das Museum und sind begeistert. Okinawa ist die südlichste Präfektur Japans und besteht aus 160 Inseln, wovon nur 48 bewohnt sind. Die südliche Inselkette gehörte bis zum frühen 19. Jahrhundert zum Ryukyu Königreich und es bestanden schon damals enge Handelsbeziehungen zu China. Zwischen 1945 und 1972 war Okinawa in US-amerikanischer Hand. Noch heute liegt hier die westlichste US-Militärbasis im Pazifik.

Die Bevölkerung auf Okinawa hält den Weltrekord der ältesten Menschen. Auf 100.000 Einwohner kommen hier etwa 34 Menschen, die älter als 100 Jahre sind!

### Das Vorstag bricht

Wir hatten für Okinawa nicht sehr viel Zeit eingeplant. Uns drängt es nach Norden.

Am achten März verlassen wir gegen 8 Uhr die Ginowan Marina mit der Insel Ie Shima als Ziel. Die Welt ist in Ordnung, wir haben beste Laune und laufen mit einer leichten Brise hoch am Wind. Nach gerade mal acht Meilen gibt es einen Knall und die Genua fällt in Lee ins Wasser.

Uns gelingt es, nach einer ganzen Weile das Segel und die Profile der Rollreifeinrichtung mit großer Anstrengung Stück für Stück aus dem Wasser zu ziehen und au-

ßenbords an den Rumpf zu binden. Uns bleibt nichts anderes übrig, als in die Marina zurückzukehren. Zum Glück haben wir zwei Vorstage, sonst hätten wir den ganzen Mast verloren.

Die Reparatur dauert einen ganzen Monat. Die meiste Zeit davon warten wir allerdings auf die Ersatzteile, die wir in den USA bestellt haben. Die Montage des neuen Vorstags ist dann, dank der Sta-Lock-Technik, in wenigen Stunden erledigt.

Erst am zweiten April sind wir dann bereit, Okinawa wieder zu verlassen und segeln entlang der Ryukyu Inseln nach Norden, wo wir in dem kleinen Fischerort Daikuma an der Nordseite von Amami Shima einen kleinen Stop einlegen, bevor wir unsere Reise zur Insel Yakushima fortsetzen.



Zurück im Hafen von Okinawa. Das gebrochene Vorstag ist samt Segel außerbords festgezurr.

### Hinein in den Sichel-tannenwald

Die Süddeutsche Zeitung nennt sie die Märcheninsel. Fast kreisrund ist die gebirgige Insel Yakushima. Sie liegt gut 50 Seemeilen südlich der japanischen Hauptinsel Kyushu und hat ganze 30 Gipfel, die die 1000 Meter Marke übersteigen. Die Insel präsentiert sich uns in üppigem Grün. Das hat seinen Grund.



Auf Yakushima führen Wege auch durch uralte Zedern hindurch.

Yakushima ist sehr regenreich. Ihr seltener Sichel-tannenwald (Zedern) wurde 1993 von der UNESCO zum Weltnaturerbe erklärt.

Wir wollen sie erleben, die Märcheninsel, und fahren mit dem Bus hinauf in ein etwa 800 Meter hoch gelegenes Gebiet, den "Shiratani Unsuikyo Wald". Der Märchenwald zieht uns bald in seinen Bann. Am Wegesrand sehen wir mystisch verwachsene uralte Bäume. Ihre unheimliche Wirkung wird durch die durchziehenden Nebelschwaden noch verstärkt. Bald stehen wir ehrfürchtig vor einem verknöcherten alten Baum. Es ist die großartige 3000 Jahre alte Zeder, namens Yayoi Sugi.

### Koshiki Shima

Nach ungefähr 18 Stunden anstrengenden Segelns mit bis zu 25 Knoten Wind sind wir in Sato, auf der Insel Koshiki angekommen. Während der Nacht mussten wir eine vielbefahrene Schifffahrtsroute kreuzen und befanden uns immer wieder mit Frachtern und Tankern auf Kollisionskurs, manchmal sogar mit mehreren Schiffen gleichzeitig.

Im kleinen Örtchen Sato treffen wir in der Touristeninformation die Schauspielerin Misaki und die Filmdirektorin Takako. Gemeinsam bummeln wir durch die Gassen und kommen zum Yamashita Tofu Laden. Kenta, der junge Besitzer, serviert uns den besten Tofu, den wir je gegessen haben. Er erzählt uns, dass er jeden Morgen um 3 Uhr aufsteht, um Tofu frisch zuzubereiten. Er ist sehr nett und fährt er uns mit seinem Auto einmal rund um die Insel und zeigt uns die wild romantischen Felsenküsten und den Nationalpark im Westen von Kami Koshiki Shima. Einfach so!

### Nächstes Ziel: Nagasaki

Morgens um vier lösen wir die Festmacher. Wir wollen den Westwind nutzen, um nach Nagasaki zu segeln.

Mit drei Reffs im Großsegel und kleiner Fock segeln wir hoch am Wind bei Windstärke 4 bis 5. Später setzt Regen ein. Der Wind geht schlafen, die Wellen aber nicht. Dann plötzlich stürmt es mit Windstärke 8 bis 9 und der Regen peitscht auf uns herab. Kurz danach scheint zur Abwechslung mal die Sonne und wir reffen wieder aus. Doch schon wird der Himmel hinter uns wieder schwarz. Diesmal regnet und stürmt es nicht nur, sondern kirschgroße Hagelkörner prasseln auf das Deck. Im Radar erkennen wir deutlich die Gewitterzellen, wie sie sich uns nähern oder an uns vorbeiziehen.

Unser Ziel ist die Dejima Marina, die sich fast in der Stadtmitte von Nagasaki befindet. Dejima war früher einmal eine Insel. Sie wurde 1663 künstlich errichtet. Um auf Geheiß des Edo Shogunates die weitere Verbreitung des Christentums durch die Portugiesen zu stoppen, wurden diese auf Dejima interniert. Als 1639 im Zuge der nationalen Isolation Japans den portugiesischen Schiffen untersagt wurde, Japan anzulaufen, war Dejima für einige Zeit unbewohnt.

1641 eröffnete die holländische East India Company einen Handelsstützpunkt auf Dejima. Dieser spielte bis zum Ende der japanischen Isolation 1859 eine bedeutende Rolle für die Modernisierung Japans.

Umfangreiche Landgewinnung hat dazu geführt, dass die Insel Dejima inzwischen zu einem Stadtteil von Nagasaki geworden ist.

Auf unserer Reise kommen wir immer wieder zu Orten, die im Zweiten Weltkrieg eine wichtige Rolle gespielt haben. Nagasaki steht, gemeinsam mit Hiroshima, für die kaum noch zu überbietende Grausamkeit des Krieges. Um den tausenden Opfern zu gedenken und uns über die Ereignisse am Ende des Zweiten Weltkrieges zu informieren, besuchen wir den Friedenspark und das Atombombenmuseum. Dort erfahren wir, dass das eigentliche Ziel der Atombombe nicht Nagasaki, sondern Kokura war, eine Stadt mit wesentlich mehr Rüstungsindustrie als Nagasaki. Eine dichte Wolkendecke verhinderte den Angriff auf Kokura.

Man sagt, die Aussicht von Berg Inasa wäre eine der schönsten, die Japan zu bieten hat. Wir machen uns zu Fuß auf den Weg. Über eine Stunde dauert der Aufstieg, dann stehen wir auf der Aussichtsplattform hoch über der Stadt, zu unseren Füßen die Bucht von Nagasaki, das Meer, die Inseln und Nagasaki selbst. Wir genießen den wundervollen Ausblick und sind uns sicher, dass es schwierig wird, dieses Panorama je zu übertreffen.



Nagasaki: Blick über die beleuchtete Stadt und links zum Berg Inasa.

### Hirado - Ein alter Handelsplatz

Unser nächstes Ziel, die geschichtsträchtige Hafenstadt Hirado auf der gleichnamigen Insel, liegt etwa 50 Seemeilen nördlich von Nagasaki in der Straße von Hirado, die die Insel von Kyushu der westlichsten der vier japanischen Hauptinseln trennt. Da man dort unbedingt die starke Strömung beachten muss, haben wir unsere Fahrt so geplant, dass wir dort bei Stillwasser durchfahren.

Schließlich erreichen wir den kleinen Hafen von Hirado und machen an einem Schwimmsteg im hinteren Teil fest.

Hirado war einst Japans Tor zur Welt, denn vor 400 Jahren wurde Hirado, eine kleine Stadt am westlichen Ende von Kyushu, zu Japans erstem internationalen Handelshafen. Zu einer Zeit, als Ausländer in Japan kaum akzeptiert waren, gediehen in Hirado europäische und japanische Kulturen nebeneinander.

Im Laufe der Sengoku- und frühen Edo-Zeit verstärkte sich Hiraodos Rolle als Übersee-Handelsplatz. 1550 kamen die Portugiesen und die Holländer errichteten 1609 ein Handelszentrum.



*Nebeneinander - buddhistischer Tempel und christliche Kirche.*

Nach dem Beginn der nationalen Isolation von Japan wurden die holländischen Händler 1641 gezwungen, ihren Stützpunkt auf die künstliche Insel Dejima nach Nagasaki zu verlagern. Nur China und Holland war es in dieser Zeit erlaubt, mit Japan Handel zu treiben.

In Hirado stehen heute die Francis Xavier Gedächtniskirche und ein buddhistischer Tempel einträchtig nebeneinander.

### Iki Shima

Auf dem Weg nach Fukuoka legen wir an der wunderschönen, kleinen Insel Iki Shima in der Marina von Gonoura an.

Auf unseren Reisen durch Japan haben wir bisher schon eine ganze Reihe von Shinto Schreinen und buddhistischen Tempeln gesehen. Doch was wir hier finden, überrascht uns dann doch etwas.

Das Erste, was wir sehen, ist ein riesiger Penis. Er befindet sich vor einem kleinen Schrein in Gonoura. Pénisse in allen Größen und aus verschiedenen Materialien sowie Bilder aus dem japanischen Kamasutra schmücken das Innere des Tempels.



*Der Phallus-Schrein auf der Insel Iki Shima.*

Leider finden wir zu diesem Tempel keine Erklärung auf English, allerdings klärt uns Wikipedia etwas über "Riesenpenisse" in Japan auf. Vor 1500 Jahren etwa begann man hier im Frühling, für Fruchtbarkeit und reiche Ernten zu beten. Daraus ist dann das Honen-Sai Matsuri- oder Kanamara-Matsuri-Festival hervorgegangen, das im Frühling in verschiedenen Orten gefeiert wird, weshalb man auch in ganz Japan Schreine, wie zum Beispiel den Tagata-Schrein oder den Kanayama-Schrein in Kawasaki, findet, die den Fruchtbarkeitsgott in Form eines Riesenpenis beherbergen.

### Behördengänge in der Millionenstadt

Vor uns liegt Fukuoka, die größte und wichtigste Stadt Kyushus mit 1,3 Millionen Einwohnern. *SuAn* macht in der Odo Marina am Steg fest.

In Fukuoka heißt es wieder Behördenmarathon: Wir müssen für unsere verbleibende Tour durch Japan weitere "Closed Ports" beantragen und unsere Aufenthaltsgenehmigung verlängern. Mit einer vierseitigen Liste und 170 Häfen, die wir möglicherweise anlaufen wollen, besuchen wir das Ministerium für Transport und Marine. Sie nehmen unseren Antrag entgegen, können diesen aber nur für ihren Zuständigkeitsbereich bearbeiten. Wir sollen einen Tag später wieder kommen. Am nächsten Tag verbringen wir wieder drei Stunden im Ministerium und marschieren dann mit der Genehmigung für etwa 50 Häfen wieder raus. Die anderen müssen über Tokio beantragt werden. Die netten Bearbeiter senden den Antrag für uns weiter nach Tokio. Zumindest dürfen wir jetzt offiziell die beantragten Häfen des westlichen Teils der Inlandsee besuchen.

Zu Fuß, damit wir auch noch etwas von der Stadt sehen, geht's nun noch durch Fukuoka, erst zum Hafen, dann zum Flugplatz, wo wir die zuständige Behörde für Visaangelegenheiten finden. Nach zwei Stunden Formulararbeit, Wartezeit und wiederholten Erklärungen, warum wir kein Flugticket nach Hause haben, bekommen wir dann endlich unsere Aufenthaltsgenehmigung auf ein halbes Jahr verlängert.

Auf unserem Fußmarsch durch das Stadtzentrum Fukuokas kommen wir an einigen interessanten Tempeln und Schreinen vorbei.

Im Stadtteil Hakata steht der Kushida Schrein, dessen Alter bis in das Jahr 757 zurückverfolgt werden kann. Er ist bekannt für das Hakata Gion Yamakasa Matsuri Festival, das jährlich Anfang Juli stattfindet.

Einer Legende nach hat sich ein buddhistischer Priester im 13. Jahrhundert durch die Stadt tragen lassen und Weihwasser über die Opfer einer Pestepidemie gesprengt. Heute werden keine Priester mehr durch die Stadt getragen, sondern riesige



*Jollensegeln vor der eindrucksvollen Skyline von Fukuoka.*

Yamakasa Schreine (mehrere Meter hohe Türme mit bunten Figuren). Am 15. Juli findet die Prozession statt, bei der sieben Gruppen von 42-jährigen Männern diese Schreine auf einen fünf Kilometer langen Kurs durch die Stadt tragen. Danach werden diese Schreine verbrannt.

### **Strömung in der Straße von Kammon**

Diese schmale Durchfahrt trennt nicht nur die japanischen Inseln Honshu und Kyushu voneinander, sondern ist auch eine der weltweit am meisten befahrenen Wasserstraßen. Um in die japanische Seto-Inlandsee zu gelangen, müssen wir diese Durchfahrt passieren. Das ist nicht ohne, denn der Schiffsverkehr ist enorm.

Wo wir können, halten wir uns außerhalb des Fahrwassers, um den dicken Pöten aus dem Weg zu gehen. Auch hier dürfen wir nicht bummeln, denn wir sollten die engste Stelle, die unter der Kammon Brücke liegt, unbedingt bei Stillwasser passieren. In dem Kanal wird der Gezeitenstrom bis zu 6,5 Knoten schnell.

Wir passieren die Stelle unter der Brücke kurz nach Stillwasser und haben schon eine mitlaufende Strömung von drei Knoten, die uns mit acht Knoten aus der Kammon Straße wieder heraus in die Seto-Inlandsee spühlt.

Von da aus ist es nicht mehr weit bis zu unserem nächsten Zwischenstopp in dem kleinen Ort Onoda, unserem ersten Hafen auf der Insel Honshu. Nachdem *SuAn* an einem Schwimmdock sicher vertaut ist, beginnen unsere Körper langsam die Adrenalinzufuhr zu drosseln und wir stellen fest, wie sehr uns dieser Passage eigentlich geschlaucht hat.

Kaum haben wir den kleinen Fischereihafen von Onoda verlassen, befinden wir uns wieder inmitten der höchsten Schiffsverkehrsdichte, die wir je erlebt haben. Das AIS erfasst 151 verschiedene Schiffe in unserer unmittelbaren Nähe. Dazu kommen noch jede Menge Schiffe, die nicht mit AIS ausgerüstet sind.

### **Hime Shima**

Im südwestlichen Teil der Seto Inlandsee legen wir am Nachmittag im Süden der kleinen Insel Hime Shima an einer Kaimauer an.

Es ist wunderschönes Wetter und wir nutzen die verbleibende Zeit durch den verschlafenen wirkenden Ort zu bummeln. Die Menschen hier leben von dem Gemüseanbau in ihren Gärten, dem Fischen und einer Garnelenfarm im Norden der Insel. Wir finden

weder ein Geschäft noch ein Restaurant oder eine Kneipe.

### **Das berühmte Tor im Wasser**

Nachdem Yanmar-San eine Ganztagesaufgabe klaglos erfüllt und uns in den vergangenen 12 Stunden, über eine Distanz von 63 Seemeilen zur Insel der Götter geschoben hat, legen wir im letzten Licht des Tages an einem Schwimmdock an. Wir sind in Miyashima (deutsch: Schrein-Insel) angekommen. Die Insel, die auch Itsukushima genannt wird, gilt als eine der drei schönsten Landschaften Japans.

Obwohl es schon dunkel ist, sind wir kurze Zeit später mit Kamera und Stativ unterwegs zu einem der am meisten fotografierten Schreine Japans, dem Isukushima Shinto Schrein. Vor dem Schrein befindet sich das berühmte Torii (Schreintor) im Wasser, welches auch als Wahrzeichen Japans bekannt ist. Der Schrein und das

Torii wurden 1996 Teil des UNESCO-Weltkulturerbes.

Der eigentliche Name des Schreins, Itsukushima, bedeutet wörtlich Tabu-Insel, ein Hinweis auf die besondere Heiligkeit dieses Ortes. In alter Zeit soll es hier ein absolutes Bauverbot gegeben haben. Daher konnte die Schreinanlage – oder besser die Bühne, auf der die rituellen Tänze für die Gottheiten stattfanden – auch nicht auf der Insel selbst stehen, sondern wurde auf Pfählen im Wasser errichtet. Anscheinend änderte sich diese Bestimmung jedoch, als der Schrein überregionale Bedeutung erlangte. Jedenfalls gab es wohl schon in der Kamakura-Zeit (1185 – 1333) einige Nebengebäude auf der Insel, aus denen in der Edo-Zeit eine kleine Stadt wurde.

Etwas Bewegung tut uns immer gut, also lassen wir es uns nicht nehmen, selbst bei Regenwetter den 535 Meter hohen Mt. Misen zu ersteigen. In den Tälern unter uns ziehen Regenwolken dahin und dazwischen taucht immer wieder die zauberhafte bergige Landschaft auf.

Nur wenige Meter unterhalb des Gipfels befindet sich die Reikado Eternal Fire Hall. Im Jahre 806 hat hier der Mönch Kobo Daishi während einer 100-tägigen Meditation ein Feuer angezündet, das seither ununterbrochen brennt. Dieses Feuer wurde



*Die Straße von Kammon, eine der befahrensten Wasserstraßen weltweit.*

nach Hiroshima in den Peace Memoria Park getragen, um dort zum Gedenken an die Opfer des Atombombenabwurfes das Friedensfeuer zu entzünden.



Phantastisch illuminiert - das Tor im Wasser vor der Insel Miyashima.

### Hiroshima

Von Miyashima in die Kanon Marina von Hiroshima ist es nur ein Katzensprung von ungefähr fünf Seemeilen. Wir verlieren nicht viel Zeit und machen uns auf den Weg in das Stadtzentrum.

“There's a shadow of a man at Hiroshima...” – so beginnt der bekannte Song der Gruppe Wishful Thinking, der den Atombombenabwurf thematisiert und an den wir immer wieder denken müssen, als wir durch den Friedenspark zum Friedensdenkmal gehen und dort der rund 100.000 Opfer des ersten Atombombenabwurfs gedenken.

Am nächsten Tag passiert wieder einer dieser wunderbaren Zufälle und wir geraten mitten in das Hiroshima Blumen Festival. Unsere beiden Reiseführer erwähnen dieses fantastische Festival mit keiner Silbe. Wir radeln mit unseren Fahrrädern in die Innenstadt und sind plötzlich mitten in diesem gigantischen Volksfest. Kilometerlang ist der Große Friedensboulevard für den Autoverkehr gesperrt. Hier findet eine beeindruckende Kinsai-Yosakoi Parade statt, bei der bis zum späten Nachmittag farbenprächtig gekleidete Tanzgruppen in einer einzigartigen Tanzparade miteinander wetteifern. Der Yasakoi-Tanz ist eine mitreißende Kombination aus traditionellem japanischen Tanz und moderner Musik.

Entlang des Boulevards sind unzählige Buden aufgebaut, die alle möglichen Delikatessen und Getränke anbieten. Dazwischen stehen immer wieder Bühnen, auf denen Künstler verschiedenster Genres auftreten.

Das Hiroshima Blumen Festival ist eines der größten Events in Hiroshima und lockt jedes Jahr vom 3. bis zum 5. Mai mehr als eine Millionen Zuschauer an.

Die “Closed Port“ Genehmigungen sind noch nicht fertig und wir müssen warten. Zeit also, um die Unterwanter auszutauschen. Das Ersatzmaterial führen wir schon seit Okinawa mit.

Später verspricht man uns, die Genehmigung für die Häfen in der östlichen Seto-Inlandsee per E-Mail zu schicken.

### Mitarai

Die aktuelle Erlaubnis enthält noch den Hafen Mitarai, der etwas östlich von Hiroshima liegt. So machen wir uns auf den Weg und motoren die 36 Seemeilen durch eine wunderbare Inselwelt.

Mitarai ist ein hübscher Ort mit einer interessanten Vergangenheit. Im Labyrinth der engen Gassen können wir uns leicht vorstellen, dass dieser heute etwas verschlafene Ort einmal ein quirliger, geschäftstüchtiger Hafen war und in Japans Geschichte eine wichtige Rolle gespielt hat.

Der Naturhafen war der ideale Zwischenstopp für Schiffe nach und von Edo auf deren Weg durch die Inlandssee. Die Schiffe konnten in der geschützten Bucht ankern und auf passenden Wind und Gezeitenströmung warten. Der Ort wuchs im 17. Jahrhundert durch die Seefahrt sehr schnell. Den mehr fleischlichen Bedürfnissen widmeten sich die Freudenmädchen, die Orian genannt wurden. Das Teehaus diente als zentrale Anlaufstelle und das Größte, das Wakaebisu-ya, steht noch heute. Wenn viele einflussreiche Personen in einem so entlegenen Ort zusammenkommen, dann kommt es unvermeidlich auch zu Intrigen. So war Mitarai auch der Ort für ein Geheimgespräch derjenigen, die in den 1860ern das Shogunat stürzen wollten.

### Taifun-Warnung

Bisher hatten wir in der Seto-Inlandsee eher wenig Wind. Nun gibt es Sturmwarnungen vom japanischen meteorologischen Dienst und das gleich zweimal: In der Nacht vom 11. Mai zum 12. Mai soll es Wind bis zu 40 Knoten geben, und am Folgetag kommt ein Taifun der Kategorie 1 mit über 50 Knoten gefährlich nahe. Taifun Noul bewegt sich vom Süden her an der Ostküste Japans nach Norden. Der nächste gut geschützte Hafen ist Miyaura auf der Insel Omi Shima. Hier gehen wir in Deckung, vertauen *SuAn* mit doppelten Festmacherleinen an einem soliden Schwimmdock und warten auf die Stürme.



Bunt und fröhlich wird das Blumenfest in Hiroshima gefeiert.

Der kleine Hafen von Miyaura bietet einen hervorragenden Schutz. Er ist fast komplett von hohen Bergen umgeben. Wir machen es uns im Schiff gemütlich, denn es regnet in Strömen. Von starken Winden und dem im Abstand von gerade mal 120 Seemeilen vorbeiziehenden Wirbelsturm Noul haben wir, außer dem Regen, zum Glück kaum etwas gemerkt.

Doch die Wetterkarte zeigt schon wieder einen neuen Taifun im Anmarsch. Er trägt den Namen Dolphin und ist deutlich größer und stärker als Noul. Bisher ist seine Zugrichtung noch nicht eindeutig vorherbestimmbar. Mit etwas Glück geht er östlich von Japan nach Norden. Wir bleiben wachsam.

### Seto Naikai in der Seto Inlandsee

Der Taifun ist vorbeigezogen. Wir nutzen den restlichen Wind, um unter Segeln unsere Reise nach Osten fortzusetzen.

Die Seto Inlandsee wird von den Hauptinseln Kyushu im Westen, Honshu im Norden und Shikoku im Südosten begrenzt und erstreckt sich über eine Wasserfläche von etwa 20.000 Quadratkilometern.

Etwa 3000 kleinere und größere Inseln erheben sich mit bis zu 500 Meter hohen Bergen aus dem Meer, das maximal 105 Meter tief ist. Diese Inseln sind zum Teil mit riesigen Brücken und mit kleineren oder größeren Fähren mit den Hauptinseln Japans verbunden. Drei Brückensysteme mit insgesamt 19 Brücken verbinden einige der Inseln miteinander. Der Wasserstand schwankt um bis zu 3 Meter. Gezeitenströmungen können an den zum Teil engen Durchfahrten zwischen zwei Inseln Geschwindigkeiten von bis zu 9 Knoten erreichen.



*In der Seto Inlandsee verbinden zahlreiche Brücken die verschiedenen Inseln miteinander.*

Unzählige Frachter, Fähren und Tausende von Fischerbooten befahren täglich dieses Meer. Entlang der meist felsigen Küstenlinie erstrecken sich Hunderte von Fischfarmen, Austernfarmen, Algenfarmen und Reusen. Navigatorisch heißt das für uns, ständig auf der Hut zu sein und unsere Tagesetappen sorgfältig mit den Gezeitenströmungen zu planen.

### Küstenwache stoppt SuAn

Eigentlich fing der Tag ganz normal an. Gegen fünf Uhr morgens verlassen wir den "Open Port" Takamatsu, den wir uns für eine Nacht ausgewählt hatten. Ohne Wind motoren wir die 52 Seemeilen nach Himeji. Himeji gehört ebenfalls zu den "Open Ports". Da Himeji einen riesigen Hafen hat und wir nicht wissen, wo wir festmachen können, funkt Lutz die Küstenwache an. Nach etwa einer Stunde hat der Diensthabende unsere Frage verstanden. Seine Antwort: Wir dürfen nicht in den Hafen einlaufen. Ja, es ist zwar ein offener Hafen, aber nein, wir dürfen dennoch nicht einlaufen. Lutz fragt nach der Marina Kiba ganz in der Nähe. Doch obwohl sie zu Himeji gehört, hat sie den Status eines geschlossenen Ports. Hierfür fehlt uns die Genehmigung. Zwar haben wir den Antrag gestellt, aber wir haben keine Information, wann wir die Erlaubnis schließlich erhalten werden. Auf unsere Frage, wo wir denn jetzt bleiben sollen, teilt uns die Küstenwache mit, nach Osaka zu fahren. Wir versuchen, der Küstenwache per Funk zu erklären, dass es viel zu gefährlich ist, nachts durch die vielen unbeleuchteten Fischernetze zu fahren und wir es deshalb nicht tun werden. Damit war der Funkverkehr zunächst beendet. Doch als wir unseren Kurs auf einen der Fischereihäfen in der Nähe

absetzen, fordert uns die Küstenwache auf, sofort zu stoppen und auf den Kreuzer der Küstenwache zu warten. Einige Zeit später kommen vier Beamte der Küstenwache zu uns an Bord. Sie sind extrem höflich und wünschen zunächst, unsere Papiere zu sehen. Es geht vor allem um die "Closed Ports"-Genehmigungen. Wir zeigen, was wir haben und auch die Kopie des Antrags, den wir mehr als 15 Tage zuvor gestellt hatten. Wir erklären den Beamten, dass wir nicht ewig auf die Erteilung der Genehmigung warten können und deshalb offene Häfen anlaufen. Langsam beginnen die super höflichen Beamten unsere Situation zu verstehen. Sie akzeptieren auch, dass es für uns viel zu gefährlich wäre, nachts auf der Seto Inlandsee unterwegs zu sein. Länger als eine Stunde telefoniert der Beamte mit den verschiedensten Stellen, um eine Möglichkeit zu finden, dass wir im offenen Teil des Hafens irgendwo anlegen können. Der Hafenkaptän bleibt stur bei seinem "Nein". Schließlich schlägt er vor, dass die ein-

zige Lösung wäre, einen Notfall zu erklären und vor der Marina zu ankern. Wir sind einverstanden. Es gibt aber eine weitere Hürde: Wir sind verpflichtet, uns sowohl bei der Küstenwache als auch beim Zoll schriftlich mit dem vorgeschriebenen Formular anzumelden. Wie soll das denn gehen? Dafür hat der nette Beamte von der Küstenwache schließlich eine überraschende Lösung: Der riesigen Kreuzer der Küstenwache fährt zurück in den Hafen, er (der Beamte) holt die entsprechenden Formulare vom Zoll und kommt in einer Stunde wieder.

Und wirklich, es ist bereits dunkel, *SuAn* ankert vor der Marina, da kommt der dicke Kreuzer angebraust. Der Beamte kommt wieder zu uns an Bord und bringt die sogar schon komplett ausgefüllten Formulare mit. Lutz muss nur noch unterschreiben.

Als nächstes wird er für uns die Formulare zum Zoll bringen. Auf der *SuAn* werden die Bierbüchsen geöffnet und wir bringen einen Tost auf die hilfsbereiten Beamten der Küstenwache aus.

### Leuchtreklame und Laternen

Die Weiterreise nach Osaka gestaltet sich dank Tageslicht unspektakulär. Später liegt *SuAn* in der etwas heruntergekommenen Dejima (Sakai) Marina.

Osaka ist mit 2,6 Millionen Einwohnern die drittgrößte Stadt Japans. Mit der S-Bahn geht es noch in die Stadt und wir stürzen uns in das quirlige Nachtleben im dafür bekannten Dotonbori-Distrikt. Das ist Japan-Großstadt-Atmosphäre, wie wir sie uns vorgestellt haben. Trotzdem staunen wir nicht schlecht.

Grelle Leuchtreklame in allen Farben und Größen, Japaner und Touristen aus allen Teilen der Welt schieben sich im dichten Gedränge durch die für den Verkehr gesperrten Straßen. Es gibt unendlich viele Restaurants und Imbissstände (Nudeln und Gemüse), Sushi oder andere japanische Spezialitäten. In den Nebenstraßen leuchten die dezenten Laternen der gemütlichen kleinen Izakayas (japanische Kneipen). Partyfans finden sich langsam in einem der vielen Nachtclubs in der Souemon-Chodori gleich um die Ecke ein. Am nächsten Tag erkunden wir die Metropole erneut. Zufahren haben wir schon geübt und das klappt jetzt auch schon recht gut.

Als erstes besuchen wir den Fisch-Markt, eine Mischung aus Verarbeitung und Großhandel in einer riesigen Halle. Die Küche der Welt, wie man Osaka nennt, benötigt ständig Nachschub. Von dort aus besuchen wir das Umeda Sky Building, eines der Wahr-



Das Gold ist echt, der Kinkaku-ji in der ehemaligen Kaiserstadt Kyoto.

zeichen von Osaka. Auf einer Höhe von 173 Metern haben wir vom Sky Walk einen herrlichen Rundumblick über die Stadt. Nach dem Abendessen in einem Yakiniku, einem Restaurant, in dem der Gast sein Essen am Tisch selbst grillt, beenden wir den Tag mit einem Glas Bier im Hard Rock Cafe von Osaka.

### Noch ein Weltkulturerbe

Die Burg Himeji gilt als die schönste und am meisten besuchte Burg Japans und gehört seit 1993 zum Weltkulturerbe der UNESCO. Wenn man uns schon nicht erlaubt hat, im Hafen von Himeji an Land zu gehen, dann reisen wir eben mit dem Zug an, um dieses faszinierende Bauwerk zu sehen. Von unserer Marina in Osaka sind das etwa zwei Stunden Bahnfahrt, kein Problem mit dem Kansai Verbund Pass für alle U-Bahn-Linien, Busse und einige Zuglinien.

Die weiße, grazile Himeji-Burg ist umgeben von imposanten konkaven Festungsmauern. Würdig und elegant erhebt sie sich

### Formalitäten

Die Formalitäten in Japan, nicht nur bei der Einreise, könnten als extrem aufwendig bezeichnet werden. Noonsite (<http://www.noonsite.com/Countries/Japan?rc=Formalities>) ist sicher ein guter Startpunkt für die Einarbeitung. Grob zusammengefasst sind folgende Vorschriften zu beachten:

- Mindestens 24 Stunden vor der Ankunft in Japan muss die japanische Küstenwache per Fax oder Telefon informiert werden.
- In Japan gibt es „offene“ und „geschlossene“ Häfen. Die überwiegende Anzahl von für Yachten geeigneten Häfen sind „geschlossene“ Häfen.
- Bevor eine ausländische Yacht einen „geschlossenen“ Hafen anlaufen darf, muss dies vorher schriftlich beantragt und genehmigt werden.
- In jedem Hafen muss sich eine ausländische Yacht beim Zoll und der Küstenwache an- und wieder abmelden.
- Anker ist praktisch nicht erlaubt.

EU-Bürger benötigen kein Visum vor der Einreise und bekommen zunächst eine Aufenthaltsgenehmigung für 90 Tage. In dieser Zeit kann eine Verlängerung auf maximal 6 Monate beantragt werden.

### Gebühren für Ein- und Ausklarierung

In Japan entstehen keine Kosten für das Ein- oder Ausklarieren.

### Nautische Information

#### Seekarten

Auf *SuAn* wird hauptsächlich mit OpenCPN und C-Maps (Version 2010) und Google Earth Overlays navigiert. Im Cockpit befindet sich ein weiterer GARMIN-Kartenplotter mit GARMIN BlueCharts, diese sind in Japan weniger detaillierter als die C-Maps. Beide Kartensysteme haben keinen erkennbaren Versatz.

#### Hafenhandbücher

Es ist sehr empfehlenswert, bereits in Vorbereitung eines Japanbesuches die entsprechenden „Small Port Guides“ (spezielle Hafenhandbücher für kleinere Schiffe) zu beschaffen.

Sie können hier online gekauft werden: <http://www.jha.or.jp/en/shop/products/smallcraft/index.html>

über die Stadt. Wir fühlen uns sofort in die Zeit der Shogune und Samurai zurückversetzt. Besonders beeindruckend sind die geschwungenen Dachformen. Man hat ihr auch den Beinamen Shirasagi-jo – Burg des weißen Reihers gegeben.

### Kyoto - die alte Kaiserstadt

Der Wecker holt uns um fünf Uhr aus den Kojen. Für die 40 Kilometer von Osaka zur alten Kaiserstadt Kyoto benötigen wir über zwei Stunden. Die Stadt mit ihren rund 1,4 Millionen Einwohnern war über 1000 Jahre die Hauptstadt und der Kaisersitz von Japan, ehe sie 1867 von Edo, dem heutigen Tokio, abgelöst wurde. Kyoto war damals das kulturelle Zentrum des Landes. Die historische Bedeutung von Kyoto kann man auch daran abschätzen, dass es hier gleich 14 (17 einschließlich Umgebung) Stätten gibt, die zum Weltkulturerbe erklärt wurden.

Wir müssen uns an diesem sonnigen Tag auf nur ein paar wenige der vielen Sehenswürdigkeiten beschränken. Zuerst wandern wir durch den bekannten Bambuswald im Nordwesten von Kyoto. Von da ist der berühmte Ryōan-ji (Tempel des zur Ruhe gekommenen Drachen), ein 1499 gegründeter Zen-Tempel, nicht mehr weit. Danach führt uns unser Weg zum Kinkaku-ji, auch Goldener Pavillon genannt, dessen obere Stockwerke komplett mit Blattgold überzogen sind. Auf dem Weg dahin besichtigen wir den Ninna-ji, einen großen buddhistischen Tempelkomplex der auch der Sitz der Omuro-Schule des Ikebana ist.

Mit dem Bus geht es zum alten Kaiserpalast, von dem wir allerdings nicht viel mehr als seine langen Mauern sehen. Schließlich gelangen wir in den Stadtteil Gion, einen der größten, bekanntesten und vornehmsten Zentren der japanischen Geisha-Kultur. Hier steht auch der aus dem Jahre 656 stammende Yasaka-Schrein.

Gegen Abend bummeln wir noch etwas durch die schmalen Gassen von Gion, bis wir schließlich wieder in den Zug steigen, um die „Heimfahrt“ anzutreten, zurück zu *SuAn*.

---

### Lutz und Gabriele Pestel (Text und Fotos), SY SuAn

Diese Handbücher, obwohl nur in japanischer Sprache erhältlich, sind aus zwei Gründen unentbehrlich:

- 1) Die vielen kleinen (geschlossenen) Häfen (Fischereihäfen und Marinas) sind üblicherweise nicht in OpenCPN oder Garmin BlueCharts abgebildet.
- 2) Die „Small Port Guides“ sind ein beinahe unentbehrliches Hilfsmittel, um die Erlaubnis zu beantragen, sogenannte „Closed Ports“ zu besuchen. Fast alle Häfen in Japan, die für Yachten geeignet sind, fallen in diese Kategorie (siehe Formalitäten).

### Gezeiten

Zur Bestimmung der Gezeiten kann der online verfügbare japanische Tidenkalender verwendet werden: [http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/tide\\_pred/index\\_e.htm](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/tide_pred/index_e.htm). Sehr hilfreich ist auch die online verfügbare Tidenstrom-Vorhersage auf dieser Webseite: [http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/curr\\_pred/index\\_e.htm](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/curr_pred/index_e.htm)

Für die Bestimmung der Gezeiten verwenden wir ebenfalls das Programm „TotalTide“ vom Britischen Hydrographischen Institut. Dieses Programm gibt zusätzlich Hinweise über Strömungen in bestimmten Gebieten.

### Nautische Reiseführer

Für Japan haben wir keinen gedruckten nautischen Reiseführer an Bord. Stattdessen haben wir in Vorbereitung der Reise jede Menge online verfügbare Reiseberichte von anderen Yachten gesammelt.

### Wetter

Die japanischen Inseln erstrecken sich über ungefähr 1300 Seemeilen in einem langen Bogen von Süd nach Nord. Daher gibt es in Japan mehrere Klimazonen: Während Okinawa im Süden in den Subtropen liegt, befindet sich die nördliche Insel Hokkaido in der kalt-gemäßigten Klimazone mit kalten Wintern und viel Schnee.

Der Wind wird sehr stark vom asiatischen Kontinent beeinflusst – im Winter weht der Wind vorrangig vom asiatischen Kontinent zum Meer und im Sommer vom Meer zum Kontinent. In den Monaten Juni und Juli gibt es die Regenzeit, wo vor allem im Süden ein Großteil des Jahresniederschlages fällt.

Die Taifun-Saison beginnt im Frühsommer. Die meisten Taifune erreichen Japan im September, sie können aber das ganze Jahr über auftreten.

# Perlenfischer auf den Tuamotus

**Tuamotus heißt auf Polynesisch: Gefährliche Inseln. Etwa dreihundert Ringatolle bilden die Inselgruppe, die wegen der tückischen Strömungen und den ungenauen Karten auch heute noch gefürchtet ist. Früher, vor GPS und Radar, rechnete man bei den Seglern dort mit drei Prozent Verlusten. Das schreckt uns nicht, wir wollen zum Atoll Raroia**



Kaum verlassen wir den Schutz der Insel Ua Pu in den Gesellschaftsinsel, wird es ungemütlich. Es bläst mit 20 Knoten aus Südost, *Subeki* legt sich trotz eines Reffs ungemütlich auf die Seite und setzt manchmal hart ein, wenn wieder mal eine Welle aus der Reihe tanzt. Unser Schlafzimmer im Vorschiff ist damit nicht mehr zu benutzen. Christian legt sich später in seiner Freiwache zum Schlafen in den Salon, ich krieche in die Heckkabine. Er wollte eigentlich lieber nach Ahé gehen, das westlicher liegt und bei dem Wind besser zu erreichen wäre. Ahé liegt fast auf dem direkten Weg nach Tahiti. Daher gehört es zu den meist frequentierten Atollen.

Wir hoffen, mit unserem außerhalb der üblichen Segelroute liegenden Ziel noch etwas mehr Ursprünglichkeit zu finden. So finden wir uns damit ab, voraussichtlich "nur" 300 Meilen lang Lage

zu schieben. Man gewöhnt sich ja schließlich an alles. Das Wetter ist unbeständig, windig und regnerisch. Es gibt nur noch einfache Mahlzeiten, die man direkt vom Herd in einen Napf füllen kann. Wir sehnen uns beide nach besserem Wetter und weniger Krängung.

## Gurgelndes Wasser am Riff

Am zweiten Tag ergibt unsere Zeitberechnung, dass wir wieder viel zu schnell sind. An der Riffpassage ist am 16. Juni erst gegen 11:30 Uhr Stillwasser. Wir nehmen die Genua weg. So ist es auch gleich viel gemüthlicher, schließlich weht es inzwischen mit 25 Knoten. Auf dem Radar sieht man Raroia schon aus 12 Seemeilen Entfernung. Bei Sonnenaufgang kann man den Pass erkennen und im Schutz des Riffs wird der Seegang ruhiger. Wir warten geduldig ab, ich backe frische Brötchen und es gibt erst einmal ein ausgiebiges Frühstück. Über UKW fragen wir einfach mal: „Anybody home in Raroia?“ Und schon hagelt es gute Ratschläge mit deutschem Akzent. Das Atoll scheint fest in deutscher Hand zu sein. Schon von draußen laden wir alle Segler zum Einlaufdrink ein, warten dann noch bis 11 Uhr, ehe wir uns durch den immer noch gurgelnden Pass wagen. Drei bis vier Knoten Strom gegenan wird gemessen, mit Vollgas kriechen wir vorwärts. An manchen Stellen hat man das Gefühl einen kleinen Wasserfall hochzufahren, obwohl das Wasser zwischen sieben und 12 Metern tief ist. Dann ist plötzlich alles vorbei, wir sind drin. Hier gibt es richtige Seezeichen und man sieht alle Korallenköpfe im klaren Wasser, es ist auf einmal kinderleicht.

Wir ankern inmitten der deutschen Flotte auf 15 Metern vor einem Palmenstrand, daneben ein Dorf mit gepflegten Häusern – ein richtiges Paradies. Alle folgen unserer Einladung zum Einlaufschluck. *Motu* mit Elke und Erich hatten wir ja schon kennengelernt. Nun kommen Renate und Hartmut von *Renahara*, Albert und Monika von *Phönix*, Sixta und Herbert von *Skua* sowie Christoph und Elisabeth von *Birdsong* dazu. Christophs Vater, selbst Weltumsegler, hat jahrelang viele Langfahrtsegler weltweit mit Wetter versorgt. Auch Sohn Christoph ist wettermäßig sehr gut ausgestattet und kümmert sich ums Wetter, wenn man ihn darum bittet. Die meisten Segler sind schon seit drei Wochen hier und

wurden von der Dorfbevölkerung nahezu adoptiert. Bei einem Inselspaziergang werden wir dem halben Dorf vorgestellt. Die Kinder kommen uns in langer Reihe entgegen und wir trauen unseren Ohren nicht, als sie lauthals auf Deutsch „ein Hut, ein Stock ein Regenschirm ...“ schmettern. Wir werden lachend in die Reihen eingegliedert und marschieren gemeinsam die Dorfstraße rauf und runter.

## Die Geheimnisse der Muscheln

Elke und ich gehen zum Außenriff, Muscheln sammeln. Sie hat Ahnung, ein Bestimmungsbuch und weiß, wie man sie behandeln muss, damit sie nicht mehr stinken: Lebende Muscheln oder solche mit Bewohnern werden zunächst ein bis zwei Tage in Süßwasser gelegt. Dann hängt man die Muscheln für ein bis zwei Wochen in einem feinmaschigen Netz außenbords, bis die kleinen Krebse das Muschelfleisch vertilgt haben, und badet sie danach für



Frischer Fang. Mit Maske und Schnorchel werden die Muscheln hoch getaucht.

weitere zwei bis drei Tage in Chlorbleichelösung; bei Muscheln ohne Inhalt reicht die Bleiche. Das klingt kompliziert, ist es aber nicht.

Im Dorf entdecken wir Pierre, Alfons und Tautu, einheimische Perlenfarmer. Sie sortieren ihre Ausbeute: große, schwarze Tahiti-Perlen, die sie in den "Nacks", wie die besondere Art Austern hier heißt, gezüchtet haben.

Sie erklären uns alles und laden uns zum Mittagessen ein. Es gibt Reis mit Linsen, Hähnchen mit Soße und gegrillten Fisch,



Ausfahrt mit den Perlenfischern in die Lagune von Raroia.

dazu Trinknüsse, alles sehr schmackhaft. Überall laufen krächende Hähne herum und die wenigen Hühner werden ständig verfolgt und flattern manchmal bis in die Palmwipfel. Wir fragen, ob das Hähnchenfleisch von Inselgeflügel stammt. „Nein, das kommt doch tiefgefroren in Plastiktüten“, erklären sie uns, „das Federvieh der Insel ist zu zäh zum Essen. Wenn das Versorgungsschiff nicht kommen kann, dann kochen wir schon mal Suppe aus den Hühnern. Aber es gibt ja genügend Schweine und Hunde(!) zum Essen und natürlich Fisch!“

Wir werden eingeladen, am nächsten Tag mit hinauszufahren zu den Muschelbänken. Bepackt mit einem dicken Picknickkorb mit frisch gebackenem Kuchen, Kaffee, Bier, Zigaretten und Obst als Gastgeschenke und unseren Schnorchelsachen, klettern wir in das geräumige Boot. Die Perlenfarmen liegen ungefähr in der Mitte des Atolls in 20 bis 30 Meter tiefem Wasser. An einer Leine zwischen zwei Bojen werden 12 Schnüre mit jeweils 10 Nacks aufgehängt.

Wir hängen eifrig mit, aber es ist gar nicht so einfach und ich glaube wir behindern die flinken Taucher nur.

Dann werden zwanzig Muscheln geöffnet und in den meisten ist eine schwarze oder graue Perle von unglaublicher Größe, wunderschön! Wir sind ganz sprachlos, als sie uns diesen Schatz schenken.

Danach legen sie uns einen ganzen Haufen Perlmutter schimmernder Muschelschalen an Deck und wir sitzen noch lange im Cockpit, essen die Muschelfüße mit Zitronensaft, erzählen, teilweise mit Händen und Füßen und alle sind rundumzufrieden.

### Kinder an Bord

Bis auf *Motu* laufen alle anderen aus. Wir verbringen noch ein paar gemütliche Abende zusammen, dann verlassen auch sie

uns. Inzwischen ist aber *Single Malt* eingelaufen. Eddy kocht für uns Curry und wir verbringen viele nette Abende zusammen. Ich unternehme lange Riffspaziergänge mit Almut. Im Dorf werden wir beide von Pierres Frau Celine mit selbstgemachten Muschelketten beschenkt und lernen einen Perlmutterfleischer kennen.

Am meisten Spaß machen uns die Dorfkinder. Im Dingi nehmen wir eine ganze Ladung mit an Bord. Sie bekommen Limonade, Apfelsinen und Plätzchen, sie dürfen durchs Fernglas gucken und das Horn betätigen. Inzwischen hat Eddy den Rest der Kin-

der auf *Single malt* verfrachtet und es entsteht eine eifrige Kinderunterhaltung über UKW. Der Höhepunkt ist allerdings, als über Eddys Bordlautsprecher die von den Kindern gesungene Marseillaise über die Insel schallt. Am nächsten Tag schenken uns die Kinder seltene Muscheln und die alte Mutter von Pierre und Alfons überreicht mir zwei weitere große Perlen. Das Versorgungsschiff kommt. Es nimmt fast alle unsere neuen Freunde mit nach Paapeete zur weiterführenden Internatsschule. Da wir morgen auslaufen wollen, inspiziere ich mit Tauchbrille und Schnorchel abends noch einmal die genaue Lage der Ankerkette: Um welche Koralle hat sie sich gewickelt, wo ist sie eventuell verhakt. So finden wir heraus, welche Kurven wir beim Ankeraufgehen fahren müssen, damit sie sich nicht verklemmt.

Wir nehmen Abschied und segeln gemütlich bei leichtem Südost die 90 Seemeilen zum Atoll West-Makemo. Am nächsten Tag motoren wir durch den Pass, wobei uns

eine auslaufende Yacht über UKW auf den Ankerplatz *Motu*, die wir dort antreffen, bezeichnet diesen wunderschönen



Yachten vor Anker im Südseeparadies der Perlenfischer.



*In beinahe jeder Muschel finden die Fischer eine schwarz-graue Perle.*

Platz als "Adam und Eva Bucht". Das Wasser ist glasklar, aber mit großen Korallenköpfen, um die sich prompt unsere Ankerkette wickelt. Wir erfahren, dass die US-Yacht *Spaghetti* in einem Atoll nördlich von uns in der Nacht gesunken ist. Die Ankerkette hatte sich um die Korallenköpfe gewickelt, war bei einer Winddrehung und aufkommendem Schwell kurzstagg gekommen und gebrochen. *Spaghetti* trieb in der Dunkelheit auf das nächste Riff und wurde beim Abbergen so stark beschädigt, dass sie sank. Die Einheimischen konnten Vater und Sohn rechtzeitig retten. Uns schmeckt das Frühstück nicht mehr. Sorgenvoll denken wir an unsere Kette, die wie ein Telefondraht zwischen den Korallentürmen hängt. Schließlich liften wir vor dem Boot unsere Kette mittels einiger Fender an, sodass sie über den Korallentürmen schwebt und nicht kurzstagg kommen kann. Wir sind ganz stolz auf unsere gute Idee, lesen aber später bei Moitessier, dass er das auch so gemacht hat! Ein zweiter Anker wird auf die gleiche Weise ausgebracht und so fühlen wir uns gut gerüstet für die Front, die die Wetterkarte verspricht.

### Regenwasser füllt die Tanks

Es regnet fast zwei Tage, der Wind weht mit bis zu 30 Knoten über das Atoll und ein unangenehmer Schwell baut sich in der Lagune auf. Wir kochen kardanisch, verzurren alles seefest und



*Die Muscheln werden geöffnet, jetzt zeigt sich, ob in ihr eine Perle liegt.*

füllen unsere Tanks mit Regenwasser. An Land gibt es eine Zisterne. Damit ist ein großer Waschttag angesagt. Wir pflücken die noch grünen Kokosnüsse, deren wohlschmeckende Milch eine ausgezeichnete Basis für einen köstlichen Sundowner abgibt. Leider ist das Öffnen gar nicht so einfach und Christian und Erich arbeiten schwer! Hier rennen jede Menge Kokosnuss Krabben herum und außerdem dreiste Ratten! Zwischen 15 und 17 Uhr erscheinen die Nonos, kleine fliegende Plagegeister, die es auf unser Blut abgesehen haben. Dann heißt es, alle Luken dicht und das Antimückenspray macht die Runde.

Die Tage vergehen wie im Fluge, wir machen einen Tauchgang und sehen viele Fische, herrliche Korallen und drei Haie. Unzählige Schnorcheltouren im glasklaren Wasser versetzen uns immer wieder in Entzücken und wir verbringen die Abende mit



*Plauderei mit den Perlenfischern auf den Tuamotus.*

Elke und Erich bei interessanten Gesprächen, bei denen uns der Stoff nie ausgeht. Elke ist bereits fünfmal über den Atlantik gesegelt, davon einmal einhand. Erich ist ein Erfindering, vom Elektroauto mit Hybridantrieb (1997!) bis zum Solarofen, hat er an die 20 Patente angemeldet.

Wir verlassen schweren Herzens unser kleines Paradies, nach Berechnung bei Stillwasser, früh am Morgen. Es gurgelt und strömt, Wirbel und Strudel überall, wir haben drei Knoten Strom



*Ganz klar und rein - die schwarze Perle der Südsee.*

mit und sausen durch den Pass. Draußen ist wenig Wind und meistens läuft der Motor mit. Zunächst müssen wir bei Nacht sicher an den restlichen Atollen vorbei. Unser Radar ist dabei eine unverzichtbare Hilfe, denn die Karten sind wirklich nicht korrekt; manchmal klaffen Karte und Wirklichkeit zwei bis drei Meilen auseinander. Schließlich haben wir freies Wasser und die Bordroutine stellt sich schnell ein. 420 Seemeilen sind es nun bis nach Tahiti.

# Huckepack – Eine Segelyacht als Deckslast

**Hinsegeln ja, zurücksegeln nein, da lassen wir unser Boot transportieren. Das war die Bedingung meiner Frau, als wir mit der Planung Langfahrt und Atlantiküberquerung begannen. Eine Bedingung, die ich akzeptieren konnte, denn für eine Zweiercrew mit einem relativ kleinen Boot, einer HR 352, ist die Rückfahrt nach Europa ohne Frage eine größere Herausforderung als die Hinfahrt.**

So begannen wir im Frühjahr 2013 unsere Reise von Fehmarn aus und erreichten Anfang des folgenden Jahres nach längeren Aufenthalten in Portugal, Madeira und auf den Kanaren schließlich die Kapverden. Von dort starteten wir im Februar die Atlantiküberquerung und erreichten nach 21 Tagen Martinique.

Wir hatten auf der Überfahrt oft schwachen achterlichen Wind und unangenehme hohe Wellen aus verschiedenen Richtungen. Immer wieder waren wir ganz schön überrascht, wie uns die Windpilot Pacific Plus I mit kaum sichtbaren Ruderausschlägen auf Kurs hielt. Es grenzte für uns manchmal schon an Magie. Sturm erlebten wir auf der ganzen Reise nicht, wir hatten ja Zeit und konnten immer passende Wetterfenster abwarten.

Während der Hurrikansaison 2015 stand unser Boot an Land im Jolly Harbour Boatyard / Antigua und Ende 2015 war es an der Zeit, die Rückfahrt zu planen. Der Schwiegervater war zum Pflegefall geworden, wir konnten ihn nicht mehr monatelang alleine lassen.

Im Mai 2015 ließen Segelfreunde ihre HR 352 mit peters&may als Deckslast von St. Thomas / US Virgin Islands nach Southampton / England transportieren. Sie selbst durften als Passagiere auf dem Frachter mitfahren und waren ganz begeistert von der Reise. Sie bewohnten damals die komfortable Eignerkabine. Die Mannschaft sei sehr freundlich gewesen, erzählten sie und dazu gab es an Deck einen kleinen Pool, sie konnten am Unterwasserschiff ihres Bootes arbeiten und durften in der Kombüse helfen. Weder für die Passage noch für die Verpflegung mussten sie etwas bezahlen. So war für uns klar, wir buchen bei peters&may.

Mitte Oktober nahmen wir Kontakt mit der Firma in England auf und äußerten dabei auch gleich den Wunsch, als Passagiere auf

dem Frachter mitzufahren. Schon am nächsten Tag erhielten wir von Steven Stanbury eine sehr ausführliche Antwort und die Information, dass zwischen dem 5. und dem 20.5. auf Antigua verladen würde. Die Anzahlung bei Vertragsabschluss würde 35 Prozent betragen.



Containerriesen passieren beängstigend dicht den Frachter.

## Jetzt wird reserviert

Daraufhin baten wir erst einmal um eine nicht bindende Reservierung, denn bis Mai konnte noch viel passieren. Eine Sorge, die Steven wohl nicht unbekannt war, denn seine Antwort lautete: Kein Problem.

Bei weiteren Schriftwechseln per E-Mail stießen wir bei einigen Begriffen und Redewendungen trotz passabler Englischkenntnisse und dem Griff zum Wörterbuch an unsere Grenzen. Aber gerade Vertragstexte sollte man gut verstehen können. Anfang Januar riefen wir deshalb einfach mal im deutschen Büro von peters&may an. Sehr freundlich, geduldig und ausführlich beantwortete der dortige Mitarbeiter Jesper Jensen (jesper.jensen@petersandmay.com) all unsere Fragen und schickte uns sofort, nachdem er die Maße unseres Bootes erhalten hatte, das Angebot in deutscher Übersetzung:

8500 US-Dollar von St. Thomas / US Virgin Islands und 9350 US-Dollar von Antigua aus, löschen in Southampton. Auch die Mitfahrt als Passagiere sollte kein Problem sein.

Vorher hatten wir das Boot genau vermessen. Im Laufe der Jahre war unsere HR 352, zum Beispiel durch die Montage einer Badeplattform, in der Länge deutlich gewachsen. Statt 10,54 Metern, wie von der Werft angegeben, maßen wir eine Länge von deutlich über 11 Metern. Der Lademeister braucht ganz exakte Maße, denn er muss möglichst viele Boote auf dem Deck des Frachters unterbringen.

Jesper schickte uns deutsche Erläuterungen zum englischen Vertrag, Nachfragen beantwortete er immer umgehend und sehr ausführlich, selbst nach Feierabend war er auf dem Handy erreichbar.

Vertragsbestandteile waren:

Ladung vom Wasser  
Löschen zum Wasser



Noch haben sie Pause, die Lademeister von peters&may.

Seefracht  
 peters&may Cradle (Transportgestell)  
 peters&may Loadmaster (Lademeister) am Abfahrthafen und  
 Entladehafen  
 Transportversicherung  
 Importverzollung  
 Nicht enthalten: Transport zum Abfahrtsort und Exportverzollung  
 (Damit ist i.d.R. der Papierkram bei Customs and Immigrations  
 gemeint).



Der Stückgutfrachter BBC NILE an der Pier von St. John's auf Antigua.

Jesper bat uns, ihm den Vertrag möglichst bis Mitte März zuzuschicken, falls wir uns bis dahin noch nicht für den Abfahrthafen entschieden hätten, sollten wir das einfach mitteilen. Inzwischen hatten wir uns aber entschlossen, in Antigua laden zu lassen, schickten die umfangreichen Vertragsunterlagen per E-Mail-Anhang zu Jesper und überwiesen die Anzahlung per Online-Banking.

Zu den Unterlagen gehörten unter anderem die Kopie des Internationalen Bootscheins (o.ä.). Als weiteren Eigentumsnachweis und Nachweis, dass die Mehrwertsteuer bezahlt wurde, fügten wir noch die Kopie unseres Kaufvertrags sowie des Kaufvertrags



Das Großsegel bleibt beim Transport angeschlagen.

der Vorbesitzer bei. Peters&may will wohl auch sicher gehen, dass sie keine gestohlene Yacht transportieren.

### Fit genug für die Überfahrt?

Auch ein Fragebogen, den Jesper für uns ins Deutsche übersetzt hatte, musste ausgefüllt werden. Unter anderem waren folgende Fragen zu beantworten:

- Können Sie (oder die Besatzung) physisch die Leiter zum Frachtschiff hochklettern, um an Bord zu gehen?
- Sie müssen das Achterstag demontieren (Anmerkung: Und wenn das Boot an Deck steht, wieder montieren), ist das für Sie / den Anlieferer der Yacht möglich?
- In welchem Zustand sind die Klemmen / Klampen und wie viele sind für die Verzerrung / das Befestigen verfügbar?

Eine gute Internetverbindung und, falls man keinen Drucker / Scanner an Bord hat, ein Internetcafé in der Nähe sind unbedingt nötig. Auch ein Handy mit einer lokalen Karte sollte man haben. Mitte April legten wir uns in die Jolly Harbour Marina. Die Liegegebühr dort ist kaum teurer, als das, was man inzwischen in manchen Häfen an der Ostsee bezahlt, und man hat dort Internet. Ein gutes Internetcafé mit sehr hilfsbereiten jungen Leuten und einen großen Supermarkt erreicht man in wenigen Minuten zu Fuß.



Aufwärts geht es - die Yacht wird gekrant.

Am 25. April bekamen wir die Nachricht, dass der Stückgutfrachter BBC Nile am 9. Mai den Hafen von St. John's / Antigua und am 29. Mai Southampton erreichen würde. Auf [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com) konnte man nun die Fahrt verfolgen. Auch erhielten wir die Bestätigung: Das Mitfahren (als Passagiere) ist bestätigt und sicher!

Auch unser Ladetermin wurde mitgeteilt. Nun empfahl es sich, mehrmals am Tag nach neuen Nachrichten zu schauen, denn es war durchaus möglich, dass sich dieser Termin noch etwas verschieben könnte..

Um den Papierkram für die Ausreise unseres Bootes als Decks-last eines Frachters zu erledigen, beauftragten wir Karen van Rendsburg von der Firma lighthouse yachting ([www.lighthouse-yachting.com](http://www.lighthouse-yachting.com)). Ihr Büro liegt in Laufnähe der Marina. Ihr Mann Mike überführt auch Yachten nach St. John's, wenn deren Eigener keine Zeit haben, auf ihren Ladetermin zu warten.

### Aus dem Wasser in die Luft

Kurz vor unserer Abfahrt nach St. John's, unser Ladetermin sollte am Freitag, den 13. Mai, um 14 Uhr sein, teilte man uns mit, dass das Mitfahren als Passagiere ab Antigua nicht möglich sei! Unter Motor fuhren wir die wenigen Seemeilen nach St. John's und da lag sie, die BBC Nile mit ihren drei Kränen, riesig im Gegensatz zu unserer kleinen Yacht.



*Balanceakt - die SY Deneb schwebt ein und wird an Deck gestellt.*

Wir hielten uns in Sichtweite auf und warteten, bis uns die Decks-mannschaft heranwinkte. Doch etwas aufgeregt gingen wir gut abgefendert an der haushohen Bordwand längsseits und schon warf man uns die Enden der Tampen herunter, mit denen wir uns festmachen sollten. Wir lagen absolut geschützt im Windschatten des dicken Pottes. Wenige Minuten später kletterten der Lademeister von peters&may und sein Assistent die Bordleiter herunter und nahmen uns mit ihrer ruhigen, freundlichen Art jegliche Nervosität. Das Achterstag hatten wir schon gelöst, die Dirk störte noch und sie halfen uns, den Baum auf die Reling zu legen. Keine Hektik, kein Stress, sie schienen alle Zeit der Welt zu haben. Die beiden hatten immer einen lustigen Spruch auf Lager, einfach super. In Southampton trafen wir sie übrigens beim Abladen wieder.

### **Das Boot wird verladen**

Nachdem die Ladegurte befestigt waren, überprüfte ein Taucher, der in der Nähe in seinem Boot gewartet hatte, ob sie auch an der richtigen Stelle saßen. Die Lademeister und wir stiegen ins Boot des Tauchers, der uns dann an die Pier brachte. Um das Aufentern an Deck mit Hilfe der Leiter waren wir für diesmal herumgekommen.

An Bord des Frachters wurden wir durch eine Mitarbeiterin von peters&may empfangen, die uns über alles Weitere informierte. Jetzt hieß es warten, denn das Transportgestell musste gerichtet und das Boot an Deck festgezurt werden.

An Bord fiel uns die Freundlichkeit der Decks-mannschaft auf und wie ruhig die Leute arbeiteten.

Nach einiger Zeit wurden wir gerufen, eine Leiter stand parat, wir befestigten Achterstag und Dirk, brachten unser Gepäck an Deck und hatten auch hier wieder viel Zeit und keinerlei Stress. Danach rief man uns ein Taxi, das uns nach Jolly Harbour zurückbrachte, denn unsere Segelfreunde Regina und Günter hatten darauf bestanden, dass wir auf ihrem Boot die zwei Nächte schliefen, bis unser Flug ging. Sie stellten uns sogar ihre riesige Eignerkabine zur Verfügung und ließen es sich nehmen, uns auch noch zu verköstigen, obwohl ihre Segelyacht schon im Boatyard stand, es noch viel Arbeit für sie gab und sie selbst in drei Tagen nach Hause fliegen würden.

Wir hatten uns inzwischen entschlossen, zu Hause in Deutschland die Ankunft des Frachters abzuwarten, flogen dann rechtzeitig von Düsseldorf aus direkt nach Southampton und bezogen ein Zimmer im Ibis Hotel ganz in der Nähe des Hafens.

Am Dienstag, den 31. Mai, sollte unsere *Deneb* abgeladen werden, schon fünf Tage vorher hatten wir die Mitteilung erhalten,

dass die Importformalitäten vom zuständigen Mitarbeiter peters&may erledigt seien. Wir mussten uns also um nichts weiter kümmern und konnten nach dem Abladen einfach lossegeln.

### **Zurück in ihrem Element**

Das Abladen verzögerte sich, wir hatten wohl den scheußlichsten Tag des Sommers erwischt. Es stürmte, regnete in Strömen und war bitterkalt. Die Lademannschaft hatte bei diesem starken Wind Schwierigkeiten, die Boote, die an den Kränen hingen, richtig zu positionieren.

Wieder mussten wir vor dem Abladen Achterstag und Dirk lösen. Dann war es endlich soweit. *Deneb* schaukelte wieder in ihrem Element.

Nun mussten wir die Jakobsleiter nehmen, um auf unser Boot zu gelangen, und das bei dem Wetter! Die Leiter hing direkt über der Kante des Decks, man stieg erst einmal ins Nichts. Das kostete schon etwas Überwindung.

Schnell Achterstag und Dirk angeschlagen, die Batterien, die wir nach dem Aufladen des Bootes in Antigua sicherheitshalber abgeklemmt hatten, wieder anschließen, Motor starten. Mühsam drehte der Anlasser zwei, drei Mal, dann war Schluss. Oh je, was war das? Die Batterien waren knapp zwei Jahre alt, waren abgeklemmt, damit sie nicht von einem heimlichen Stromverbraucher leergesaugt werden konnten.



*Das Erklimmen der Jakobsleiter ist immer eine Herausforderung.*

Rasch ein Überbrückungskabel von der Verbraucher-batterie zur Starter-batterie gelegt, nichts, nur müdes Drehen des Anlassers. Auch die schnell ausgebaute Batterie der Ankerwinch brachte keinen Erfolg. Rätselhaft, was jetzt?

Die Leiter rauf, der Mannschaft das Problem geschildert und eine gefühlte Ewigkeit später ließ man uns ein Verlängerungskabel herunter, das wir mit dem Ladegerät verbanden. Nun hieß es warten und immer wieder mal von der Bordwand abhalten. Die vorbeifahrenden Schiffe erzeugten zwar nur kleine Wellen, aber es bestand trotzdem die Gefahr, dass die Saling an die Bordwand des Frachters schlug.

Nach zwei Stunden wagten wir einen erneuten Startversuch und die Maschine sprang an, als ob nichts gewesen wäre.

Jetzt schnell in die Ocean Village Marina / Southampton motort, Heizung an und mit einem Gin Tonic die Nerven beruhigt.

Auf unserer Weiterfahrt machten die Batterien dann keine Probleme mehr, obwohl wir in Amsterdam unser Boot für drei Wochen zurücklassen mussten, ohne Landanschluss und ohne die Batterien abzuklemmen.

Als wir unseren alten Liegeplatz auf Fehmarn ansteuerten, lagen drei Jahre voller Erlebnisse und Abenteuer hinter uns. Jahre, die wir nicht missen möchten. Das war einfach eine großartige Zeit.

#### **Warum durften wir nicht mit?**

Wir hatten uns sehr darauf gefreut, als Passagiere auf der *BBC Nile* mitzufahren. Kosten sollte es nur 100 US\$/Person, für die ganze Reise, einschließlich Verpflegung. Man spart dagegen Hotelübernachtungen vor dem Flug, den man auch erst buchen

der damaligen Reiseunterlagen angefordert, selbst die waren noch auf unserem Laptop gespeichert und konnten von Karen, wohin auch immer, übermittelt werden. Kurz danach kam die Absage, wir dürfen nicht mit, es ist definitiv nicht möglich, als Passagiere eines Frachters die US Virgin Islands anzulaufen, wo noch weitere Yachten aufzuladen waren. Selbst wenn wir an Bord bleiben würden, wäre es nicht möglich. Wer die Unterlagen immer anforderte, blieb für uns diffus. Wir glauben, es war der zuständige Zollagent in St. Thomas.

#### **Papiere, Stempel, Formulare**

Warum wollte man von uns die Stempel und Reiseunterlagen? Wenn man mit Flugzeug, Kreuzfahrtschiff oder Fähre mit ESTA in die USA eingereist war und später innerhalb von 90 Tagen

nach Ausreise mit seiner Yacht einreisen will, ist das wohl problemlos möglich. Siehe im Internet „Accurate Information for Yachtsmen Entering the USA“. Das scheint auch für die Einreise an Bord eines Frachters zu gelten. In unserem Falle waren aber schon mehr als 90 Tage vergangen.

Karen hatte für E., der ja schon früher wusste, dass er keine Chance für die Mitfahrt von Antigua aus hatte, bereits einen Flug nach St. Thomas gebucht, wo er dann an Bord gehen konnte, das wäre sicher.

Das Wort „sicher“ hatte inzwischen für uns nicht mehr die ursprüngliche Bedeutung, außerdem drängte die Zeit, in wenigen Stunden war unser Ladetermin in St. John's und wir waren immer noch in Jolly

Harbour, auch waren wir mit den Nerven am Ende. Als Karen dann auf die Schnelle keinen passenden Flug für uns finden konnte, entschlossen wir uns, nach Deutschland zu fliegen und so buchten wir die gleiche Maschine, für die wir ein paar Tage vorher einen noch offenen Rückflug storniert hatten.

Auch Jesper Jensen von *peters&may* war sichtlich betroffen, wie das alles gelaufen war, was wir hier in Kurzform (!) geschildert haben.

#### **Kulanz und Freundlichkeit**

Ohne dass wir ihn dazu aufgefordert hätten, handelte er mit dem englischen Büro eine Entschädigung aus, mit der wir zufrieden sein konnten. Hut ab vor dieser Firma, englisches Fair Play!

Karen van Rendsburg erledigte für uns den ganzen Papierkram bei Custom and Immigration, stellte uns Computer und Drucker in ihrem Büro zur Verfügung, telefonierte, half uns, auch persönlich innerlich betroffen, wo sie nur konnte und hielt uns permanent auf dem Laufenden.

Sie, die Firma *peters&may* und Jesper Jensen vom deutschen *peters&may* Büro können wir nur empfehlen.

Unseren englischen Segelkameraden E. trafen wir übrigens noch einmal kurz beim Abladen seines Bootes und wir waren natürlich gespannt, wie er die Reise auf dem Frachter erlebt hatte. In seiner Kabine wäre er sich wie im Gefängnis vorgekommen, die Koje schlecht, ebenso das Essen (wenn das ein Engländer sagt!), aufs Deck, um zum Beispiel nach seinem Boot zu schauen, durfte er nicht und er meinte, als Frau sollte man so eine Reise auf keinen Fall machen, warum sagte er uns nicht. Er hatte also ganz andere Erfahrungen gemacht als unsere Segelfreunde ein Jahr zuvor auf einem anderen Frachter.



*Zurück geht es wieder ins eigentliche Element, die Deneb wird wieder von Bord gekrant.*

kann, wenn der Ladetermin sicher ist, die Flugkosten und Hotelkosten in Southampton.

In der Jolly Harbour Marina lag der Engländer E. mit seinem Boot neben uns, der auch auf dem Frachter mitfahren wollte. Also wären wir drei Passagiere gewesen. Am Samstag, den 7. Mai, wir saßen gerade beim Frühstück, teilte uns unser Nachbar mit, dass Passagiere ab einem Alter von 65 Jahren ein Gesundheitszeugnis bräuchten. Diese Information hatte er gerade per E-Mail erhalten. Uns hatte man nicht informiert. Das betraf uns zwei Männer. Eile war geboten. Mit Googles Hilfe wurde eine Klinik gefunden, in der wir die Chance hatten, das Zeugnis noch am Wochenende zu bekommen. Eine lange Taxifahrt später empfing uns dort ein Arzt, dem wir unser Anliegen vortrugen. Kein Problem, meinte er und zählte auf, welche Untersuchungen er dafür mit uns anstellen müsste, 1200 US-Dollar pro Person sollte das kosten. Uns blieb erst einmal die Luft weg, fassungslos schauten wir ihn an, er meinte es ernst. E. hatte früher in seinem Berufsleben viele schwierige Verhandlungen zu führen, außerdem sprach er ja als Engländer perfekt Englisch und 20 Minuten später hatte er den Arzt auf 200 US-Dollar pro Person heruntergehandelt. Immer noch viel Geld, aber es eilte. Nach kurzer Untersuchung hielten wir das Gesundheitszeugnis in den Händen. Am Mittwoch, dem 11. Mai, wieder ein neuer Schreck: Nun hieß es, wir müssten ein Visum für die Einreise in die US Virgin Islands vorweisen können! Auf Nachfrage erfuhren wir, dass das ESTA damit gemeint war. Wir hatten das, da wir letztes Jahr nach New York geflogen waren. E. machte sich mit Hilfe von Karen gleich an die Arbeit, wir konnten uns entspannt zurücklehnen.

Von wegen, einen Tag später wurden plötzlich die Kopien der Einreisestempel in unseren Pässen gefordert. Karen erledigte das für uns. Am Freitag, wenige Stunden vor unserem Ladetermin, der auf 14 Uhr festgesetzt war, wurden auch noch Kopien

**Unbedingt vor einer geplanten Päckchen- oder Paketzusendung an den Stützpunkt Kontakt mit diesem aufnehmen, da die Annahme mit bürokratischen und / oder finanziellen Schwierigkeiten verbunden sein kann!**

**Die Stützpunkte sind aufgeschlüsselt nach:**

**geografischen Zonen** (Afrika - Asien - Australien - Europa - Neuseeland - Nordamerika - Mittelamerika - Südamerika - Zentralamerika - Ozeanien), **Land, Stadt**

Stand 12/2016

## Afrika

### Ägypten

#### El Gouna

Philip Jones  
c/o Abu Tig Marina  
El Gouna  
Red Sea  
Ägypten  
Fon: 002-065-580 073  
Fax: 002-065-580 040  
E-Mail: elgouna@trans-ocean.org

### Kap Verden

#### Maio

Martin Wenger  
CP56, Cidade do Porto Ingles  
6110 Ilha do Maio  
Kap Verden  
Fon: 00238-3556010  
Mobil: 00238-5930211  
Mobil: 00238-5928773  
E-Mail: sp.maio@trans-ocean.org

#### Praia / Santiago

Thomas Drescher  
C.P. 439 /C, Fazenda  
7600 Praia  
Kap Verden  
Fon: 002382648102  
Mobil: 002389918725  
E-Mail: praia@trans-ocean.org

#### Sal

Karl-Heinz Lange  
c/o Oficina Zakar  
Medina  
Palmeira/Sal  
Kap Verden  
Westafrika  
Fon: 00238-2412762

#### Sao Nicolau

Henny Kusters  
CP 39  
Alto Calhela  
Tarrafal / Sao Nicolau  
Kap Verden  
Westafrika  
Kanal 15 auf stand by  
Fon/Fax: 00238-2361099  
E-Mail: kapverden@trans-ocean.org

## Marokko

### Agadir

Wolfgang Mehl  
Igroupoulous  
Douar Aourir  
80000 Aourir/Agadir  
Marokko  
Fon: 0176-81193379  
E-Mail: agadir@trans-ocean.org  
**Post für Segler an:**  
Agadir Yacht Club  
Port de Peche  
80000 Agadir/Marokko

## Namibia

### Lüderitz

Beate Schwippert  
Klippenweg 86  
9000 Lüderitz  
Namibia  
Fon: 00264-811243060  
E-Mail: lüderitz@trans-ocean.org

## Südafrika

### Cape Town

Adolf W. Neumann  
9 Culemborg Str.  
7500 Parow East C. P.  
R.S.A.  
Fon: 0027-(0)21-9392377

### Port Elizabeth

Dr. Thomas Wilm  
53 St. Clairs Way  
Lovemore Height  
Port Elizabeth 6070  
R.S.A.  
Fon: 0027-41-3673496 pr.  
Mobil: 0027-82-5515402  
Fon: 0027-41-994-4456 dienstl.  
Fax: 0027-41-994-5440 dienstl.  
E-Mail: portelizabeth@trans-ocean.org  
Amateurfunkcall: ZS2BBG  
auch Seefunk möglich  
**Stellvertreterin**  
Heidrun Wassermann  
50 Springfield Road  
Carlo Port Elizabeth  
R.S.A.  
Mobil: 0733602700

## Tansania

### Tanga

Sibylle Riedmiller  
P. O. Box 346  
Tanga  
Tansania  
Fon: 0025-652-304655  
Fon: 0025-626-572040  
E-Mail: tanzania@trans-ocean.org

## Tunesien

### Cap Monastir

Jalel Ben Salem  
Marina Cap Monastir  
B.P. 60  
5000 Monastir  
Tunesien  
Fon: 00216-73-462305  
Fax: 00216-73-462066  
E-Mail: monastir@trans-ocean.org

### Hammamet

Wolfgang Reichstein  
Bateau LEXX-2024  
Port Yasmine Hammamet  
8050 Hammamet  
Tunesien  
Fon: 00216-24843322  
Mobil: 00216-96461777  
E-Mail: hammamet@trans-ocean.org

## Asien

## China

### Shanghai

Niels-Uwe Behrens  
Room 906, No 4 Building  
North Si Chuan Road 1611  
Hongkuo District  
Shanghai 200080  
P.R. China  
Fon: +86-2156319358  
Fax: +86-2156319359  
E-Mail: shanghai@trans-ocean.org

**Indonesien****Jakarta**

Baron Nicolai von Uexküll-Güldenband  
PT Mares Asia  
Mobil: 0065-90173116  
Mobil: 0049-1786340606  
Fon: +65-63360915  
Fax: +65-63369975

**Ansprechpartner Martin Wetik**

Jalan Merak II, No. 14, Blok N2 Sektor-1  
Bintaro Jaya  
1233 Jakarta Selatan  
Indonesien  
Mobil: 0062-81386185907  
E-Mail: jakarta@trans-ocean.org

**Israel****Ashkelon**

Eran Portugaly  
Ashkelon Marina  
Fon: 00972-(0)8-6733780  
Fax: 00972-(0)8-6733823  
Mobil: 00972-(0)54-5550999  
E-Mail: ashkelon@trans-ocean.orgl

**Japan****Kobe**

Gerhard Kramer  
Japan  
Fon/Fax: 0081-090-1586-6024  
E-Mail: kobe@trans-ocean.org

**Malaysien****Kuala Terengganu**

Balfour Ross  
14/apt.4 Kompleks  
Jalan Kampung Tiong  
20100 Kuala Terengganu  
Malaysia  
Fon: 0060-96220839  
E-Mail: rossbalfour@hotmail.com

**Malediven****Malediven**

Alliance Management Serv. Comp. Pvt  
Ltd  
Abdullah Jaleel  
# 03 – 01 Filaa Building, 3rd Floor  
Koli Umaru Manik Goalhi  
Ahmadhee Eazaaru  
Male  
Republic of Maldives  
Fon: 0096-3338788  
Fax: 0096-3338688  
Mobil: 0096-7786444, -7777979  
E-Mail: male@trans-ocean.org

**Philippinen****Bohol**

Lornie und Gunter Jung  
"Lornies Finka"  
Remedios Danao  
Bohol 6344  
Philippinen  
Fon: 0063-92 66 92 05 19  
Fon: 0063-94 67 23 99 96  
E-Mail: bohol@trans-ocean.org

**Davao/Samal Island**

Christian Radon  
Igaio Babak  
Davao / Mindanao  
Samal Island  
Philippinen  
Mobil: 0063-9189089275  
E-Mail: mindanao@trans-ocean.org  
oder Christian\_radon@yahoo.com

**Sta. Maria/BIA-O,**

Captain John P. Kuhne/Racca  
Sta. Maria – Ilocos/Sur  
Brgy BIA-O  
Philippinen  
(West Coast South Chin. Sea  
Coordinaten 120°27'E 17°22,5'N)  
Mobil: 0063-90512117620

**Singapur****Singapur**

Joerg Kalisch  
Managing Director  
Dexteritas Pte Ltd  
MARINE SECTION  
21, Bukit Batok Crescent  
#07-80 WCEGA Tower  
Singapore 658065  
Fon: 0065-6570-0692  
Fax: 0065-6570-0693  
Mobil: 0065.9.622.2100  
E-Mail: singapore@trans-ocean.org  
Homepage: <http://www.dexmarine.com>

**Vietnam****Nha Trang**

Gerhard Benisek  
11 Hung Vuong  
Thanh Pho-Nha Trang  
Tran Le-Anh Khoa  
Vietnam  
Mobil: 0084-1288 693504  
Fax: 0049-1803505415-547565  
E-Mail: vietnam@trans-ocean.org

**Australien****Brisbane**

Elmar Haag  
Unit 4  
6-19 Crotona Rd.  
CAPALABA QLD: 4157  
Australien  
Fon: 0061-4-3506-1080  
E-Mail: brisbane@trans-ocean.org

**Bundaberg**

Geoff Beyer  
C/o Bundaberg Port Marina  
Moffatt Street  
Port Bundaberg  
P. O. Box 956  
Bundaberg Queensland 4670  
Australia  
Fon: 0061-7 41595066  
E-Mail: bundaberg@trans-ocean.org

**Cairns**

Fritz Herscheid  
258 Aumuller Street  
Westcourt  
4870 Cairns Qld.  
Australien  
Fon: 0061-740413360  
Fax: 0061-740413370  
E-Mail: cairns@trans-ocean.org

**Mooloolaba**

Susan u. Wolf Natho  
5/31 Pangarinda Place  
Mooloolaba Qld. 4557  
Australien  
Fon: 00617-418713802  
Fax: 00617-5444-6499  
E-Mail: mooloolaba@trans-ocean.org

**Perth**

John Hofmann  
3 Alice Street  
Bassendean/Perth W. A. 6054  
Australien  
Mobil: +61(0)419905324 (priv.)  
Fon: +61(0)892795522 (geschftl.)  
E-Mail: john.hofmann@hofmannengi-  
neering.com

**Sydney**

Tanja Boesch  
3 Nicholson Avenue  
St. Ives, NSW 2075  
Australien  
Mobil: 0061-(0)424730700  
E-Mail: sydney@trans-ocean.org

**Townsville/North Queensland**

Mechthild u. Heinrich Eichenbrenner  
93 Todd Street, Rlwy. Est.  
Townsville, Nth. Qld.4810  
Australien  
Fon: 0061-7-4772-3475  
E-Mail: townsville@trans-ocean.org

**Tasmanien**

Silke und Torsten Hartmann  
6 Wills Road  
Abels Bay  
TAS-7112  
Fon: 0061-03-62978341  
E-Mail: tasmanien@trans-ocean.org

**Europa****Albanien****Tirana**

Edmond Zhupani  
Rr. Asim Vokshi  
Pallati 26/1, ap. 11  
1016 Tirana  
Albanien  
Fon: 00355-4-2235675  
Mobil: 00355-692029294  
E-Mail: edmontzhupani@gmail.com  
Edmond Zhupani spricht deutsch

**Dänemark****Rønne/Bornholm**

Knud Verner Westh  
Store Söstråde 9  
3700 Rønne  
Dänemark  
Fon: 0045-56 950996  
E-Mail: roenne@trans-ocean.org

**Jütland**

Barbara u. Christian Ley  
Blaamejsevej 8B  
9550 Mariager  
Dänemark  
Fon: 0045-88160811 (IP-Telef.)  
Fon: 0045-28118720 (Arbeit)  
E-Mail: juetland@trans-ocean.org

**Seeland**

Jan Grubbe  
Ågerupvej 92  
4390 Vipperød  
Fon: 0045-59182723  
Fax: 0045-59182733  
Homepage: <http://home13.inet.tele.dk/gimmik/index.htm>  
E-Mail: seeland@trans-ocean.org

**Deutschland****STS „Alexander von Humboldt II“**

Mobiler TO-Stützpunkt, anspruchsbereit  
auf See oder in ausländischen Häfen.  
Bitte beim Kapitän oder seinem Vertreter  
melden. Keine Postdienste!

**Berlin**

Elke Bock und Wilfried Rodemann  
Schloßstraße 8  
13507 Berlin  
Fon: 030 56977587  
Mobil: 0175-8748380  
E-Mail: berlin@trans-ocean.org

**Berlin**

Prof. Hartmut Gräf  
Nußhägerstr. 39 f  
13505 Berlin  
Fon: 030-4311386  
Fax: 030-4313235  
E-Mail: berlin2@trans-ocean.org

**Borgstedt**

Friedrich Schreiber  
Yachtservice Schreiber  
Rader Insel 66  
24794 Borgstedt  
Fon: 04331-36313  
Fax: 04331-38845  
E-Mail: borgstedt@trans-ocean.org

**Borkum**

Louk Kaelen  
Ponton „WI TO FIN B.“  
An Schwimmbrücken 4-6  
Am Nordufer  
D-26757 Borkum  
Mobil: 0170-2738042  
E-Mail: borkum@trans-ocean.org

**Bremerhaven**

Andreas Janzik  
Heidacker 14  
27572 Bremerhaven-Wulsdorf  
Fon: 0471-76746 pr.  
E-Mail: bremerhaven@trans-ocean.org

**Cuxhaven**

Bert Frisch  
Haus Atlantic  
Bahnhofstr. 26  
27472 Cuxhaven  
Fon: 04772-256  
Mobil: 0171-2103433  
E-Mail: heimkehr-hamburg@t-online.de

**Datteln**

Horst Borrieß  
Friedenskirche/Schifferkirche  
Am Schiffshebewerk Henrichenburg  
Provinzialstraße 16  
45711 Datteln  
Fon: 02363-51888  
Fax: 02363-561138  
Mobil: 0171-4153445  
E-Mail: datteln-trans-ocean.org

**Düsseldorf**

Klaus Köhler  
Seidenweg 66  
40593 Düsseldorf  
Fon: 0211-7705195  
Mobil: 0172-9242298  
E-Mail: duesseldorf@trans-ocean.org

**Emden**

Klaus Schröder  
Peterswolderweg 3  
26723 Emden  
Fon: 04921-61406

**Hamburg**

Detlef Martens  
Nordring 19-21  
25474 Bönningstedt  
Fon: 040-5567219 pr.  
Fon: 040-5569490 Büro  
E-Mail: hamburg@trans-ocean.org

**Helgoland**

Claas Engel  
Friesenstraße 79  
27498 Helgoland  
Fon: 04725-585  
Mobil: 0171-2649956  
E-Mail: helgoland@trans-ocean.org

**Karlsruhe**

Dirk Müller  
Bilfinger Straße 1 B  
76227 Karlsruhe  
Fon: 0431-7297678  
Mobil: 0173-3748068  
E-Mail: Karlsruhe@trans-ocean.org

**Kiel**

Stefan Conrad  
Nordseestraße 48  
24107 Kiel  
Fon: 0431-88704610  
Mobil: 01772138743  
Fax: 0431-88704611  
E-Mail: sp.kiel@trans-ocean.org

**Köln**

Irma u. Achim Geysse  
Wodan Straße 22  
51107 Köln  
Fon: 0221-865335  
E-Mail: koeln@trans-ocean.org

**Lubmin**

Gerd Niedermeier  
Marina Lubmin  
Freesendorfer Weg 1  
17509 Lubmin  
Fon: 038354-43086  
Fax: 038354-43087  
E-Mail: marina-lubmin@gmx.de

**Lübeck-Travemünde**

Uwe Claes und Marina Bülow  
SY Alaya  
Travemünder Landstraße 300  
23570 Lübeck-Travemünde  
Mobil: Uwe 0171 2104542 /  
Marina 0177-4962316  
E-Mail: sp.luebeck-travemuende@trans-ocean.org  
Position: 53 Grad 57 Min. 14,02 Sek.  
Nord - 010 Grad 51 Min. 49,53 Sek. East

**München**

Wolfgang E. Quix  
Rosenweg 3  
85643 Tulling  
Fon: 08094-9073742  
E-Mail: muenchen@trans-ocean.org

**Neustadt i. H.**

Dierk Ott  
Am Heisterbusch 42 a  
23730 Neustadt i. H.  
Fon: 04561-5499644  
Mobil: 0172-4130309  
E-Mail: sp.neustadt@trans-ocean.org

**Regensburg**

Roland Kollert  
Fa. Regensburger Wundertüte  
Goldene-Bären-Straße 12  
an der Steinernen Brücke  
93047 Regensburg  
Fon: 0941-35103  
Mobil: 01578-6117944  
Fax: 0941-35103  
E-Mail: regensburg@trans-ocean.org  
Laden-Öffnungszeiten: werktätlich  
10-19 Uhr, sonntags 11-17 Uhr

**Rügen**

Gerald Kinze  
Parkstraße 6A  
18528 Bergen auf Rügen  
Fon: 03838-822362  
Mobil: 0173-6338068  
E-Mail: ruegen@trans-ocean.org

**Travemünde-Boltenhagen**

Marleen Schmoll  
Dorfstraße 17  
23923 Teschow  
Mobil: 0152-54261701  
E-Mail: Marleen\_Schmoll@gmx.de

**Wilhelmshaven**

Roderich Brottko  
Bordumstr. 5  
26452 Sande  
Fon: 04422-3409  
Fax: 04422-991465  
oder +358-204827284 Büro  
Mobil: 0151-17241971  
E-Mail: wilhelmshaven@trans-ocean.org

**Finnland****Sundarö**

Holger Wendt  
E-Mail: holger.wendt.mail@gmail.com  
Herr Wendt ist nicht mehr vor Ort, hilft  
aber nach wie vor gerne mit Ratschlä-  
gen weiter

**Frankreich****Bonifacio**

Joseph Gazano  
Quai du Commerce  
20169 Bonifacio, Korsika  
Frankreich  
Fon: 0033-495730029  
Fax: 0033-4950550

**Concarneau / Bretagne**

Nicolas und Claudia Lebugle  
LD Kerougar  
29910 Tregunc  
Frankreich  
Fon: Französisch und Spanisch:  
0033-7 70 35 51 04 oder Deutsch und  
Englisch: 0033- 7 50 84 88 51  
E-Mail: sp.concarneau@trans-ocean.org

**Gruissan**

Gaby u. Jochen Leonhardt  
7, Rue Jules Ferry  
11430 Gruissan  
Frankreich  
Fon: 0033-(0)986336470  
Mobil: 0033-(0)676424513  
E-Mail: gruissan@trans-ocean.org  
oder  
leonhardt.jochen@bbox.fr

**La Rochelle, Biscaya**

Reinhold Michelly  
c/o ASMER  
18, rue de la scierie  
17000 La Rochelle  
Frankreich  
Fon: 0033-546-452220  
Fax: 0033-546-447850  
E-Mail: rochelle@trans-ocean.org

**Griechenland****Athen**

Yannis Alexiadis  
3 Afxentiou Str.  
17455 Kalamaki  
Athen  
Griechenland  
Fon: 0030-210988 1610  
Fon: 0030-210-988 1046  
Mobil: 0030-944-305057  
Fax 0030-210-984 45598  
E-Mail: athen@trans-ocean.org

**Drepano/Argolida**

Hans-J. F. Krause  
Barbara Exner  
Poste Restante  
Tzoumagia 44  
21060 Drepano  
Argolida  
Griechenland  
Fon: 0030-27520-92443  
Mobil: 0030-6932-390963  
E-Mail: drepano@trans-ocean.org  
Anlaufstelle ist die Taverna Gorgona /  
Meermaid in Vivari

**Insel Trizonia**

Reinhard Humpfer  
Island of Trizonia  
33058 Erateini / Doridos  
Fon: 0030-22660 71597  
Mobil: 0030-6938685601  
E-Mail: trizonia@trans-ocean.org

**Korfu**

Klaus Mayer  
In der Gouvia Marina  
Christophorou Kontokali  
49100 Korfu  
Griechenland  
Fon/Fax 0030-2661091632  
E-Mail: korfu@trans-ocean.org

**Kreta**

Udo Oesch  
P.O.Box 151  
Central Office  
72100 Agios Nikolaos  
Griechenland  
Mobil: 0030-6944591293  
E-Mail: kreta-oesch@trans-ocean.org  
oder info@oh-kay.gr  
www.oh-kay.gr

**Lefkas**

Steffi Bahlau  
31082 Kontarena/Lefkas  
Griechenland  
Fon/Fax: 0030-26450-31716  
E-Mail: bahlau@gmail.com

**Leros Island**

Constantin Kalantzopoulos  
Chairman of Leros Marina, Evros S. A.  
P. O. Box 30  
85401 Leros Island  
Greece  
Griechenland  
Fon: 0030-6932574857  
Fon: 0030-2247024733  
Fax: 0030-2247023947  
E-Mail: lerosmar@hol.gr

**Messologi**

Dimitris Roubessis  
Waypoint Messologi  
Kiprou 62 str.

30200 Messologi  
Griechenland  
Fon: 0030-2631027235  
E-Mail: waypointmes@gmail.com  
oder  
messologi@trans-ocean.org

### Naxos

Ellen Keter-Vilantoni  
c/o Elena Vilantoni  
84300 Chora-Naxos, Kykladen  
Griechenland  
Fon/Fax: 0030-2285022685  
www.griechenland-insel.de/  
Hauptseiten/stadt\_naxos.htm

### Porto Cheli

Christian Grünert  
Franks Yachtstation  
Odos Kosta 2  
21060 Porto Cheli  
Griechenland  
Fon: 0030-27540-52380  
Fax: 0030-27540-51364  
Mobil: 0030-6945998169  
E-Mail: service@franks-yachtstation.de

### Sivota

Bettina Muncke  
Wolfgang Kaluza  
Sivota, Igoumenitsa  
Griechenland  
Fon: 0030-26650-93489  
Fax: 0030-26650-93502  
Mobil: 0030-6946-428549  
E-Mail: sivota@trans-ocean.org  
oder wotisi@web.de

## Großbritannien

### Aberystwyth

Dr. Anke Cupok und  
Dr. Helmut Hardt  
E-Mail: aberystwyth@trans-ocean.org  
Oder Kontaktdaten in der Geschäfts-  
stelle erfragen

### Edinburgh

Cathy Sedgeworth  
Royal Forth Yacht Club  
Middle Pier  
Granton Harbour  
Edinburgh EH5 1HF  
Schottland  
Fon: 0044-1316697823 pr.  
Fon: 0044-1315369159 Arbeit  
E-Mail: edinburgh@trans-ocean.org

### Penzance

Adrian H. B. Symons  
Alverne Hill House  
Alverton Road  
Penzance TR18 4TL  
Cornwall  
England

Fon: 0044-1736-362645  
Fon Penzance Sailing Club:  
0044-1736-364989  
E-Mail: penzance@trans-ocean.org

## Irland

### Dublin (Skerries)

Ludwig Ehling und Andrea Lemm  
3 Arcadia Court  
The Square  
Skerries  
Co. Dublin  
Irland  
Fon: 00353-1-8029812  
Mobil: 00353-879408563  
E-Mail: skerries@trans-ocean.org

### Rosnakilly, Kilmeena

Capt. Alex Blackwell  
Port Aleria  
Rosnakilly, Kilmeena  
Westport, Co. Mayo  
Irland  
F28H393  
Fon: +353-98-42511  
Fon: +353-87-624-3907  
E-Mail: Aleria57@gmail.com

## Italien

### Alghero / Sardinien

Claudius und Manuela Zeise  
Reg. Punta Moro Box 1136  
07041 Alghero / SS  
Sardinien  
Italien  
Fon: 0039-0799894117  
Fax: 0039-0799894117  
Mobil: 0039-3925182987  
E-Mail: alghero@trans-ocean.org

### Carloforte / Sardinien

Giuseppe Sifredi  
MARINA SIFREDI  
Porto di Carloforte - Isola di San Pietro  
Sardinien  
09014 Carloforte CI  
Italien  
Fon: 00-3356059524  
oder 00-0781857008  
E-Mail: marinesifredi@gmail.com

### Navarrese / Sardinien

Pietro Foddiss  
Via Lungomare Montesanto  
08040 Santa Maria Navarrese/  
Sardinien  
Italien  
Fon: 0039-0782614020  
Mobil: 0039-3204793185  
E-Mail:  
navarrese@trans-ocean.org

### Porto Cervo / Sardinien

Dieter Tzschentke  
c/o Promotour srl  
I Grifoni, Loc Liscia di Vacca  
07020 Porto Cervo  
Costa Smeralda / Sardinien  
Italien  
Mobil: 0039-3923404032 und  
0039-3927517890  
E-Mail: porto-cervo@trans-ocean.org

### Portoferraio / Elba

Harald Becker  
Via della Ferriera 29  
57037 Portoferraio  
Italien  
Fon: 0039-0565-335467328  
Mobil: 0049-1727162995  
Fax: 0039-0565-8131198  
E-Mail: elba@trans-ocean.org

### Syrakus / Sizilien

Antonio Di Dato  
APPRODO S. LUCIA S.R.L.  
Via Riva Porto Lachio s.n.  
96100 Siracusa  
Italien  
Fon: 0039-3279388627  
Fon: 0039-3889771166 (f. russische  
Sprache)  
Mobil: 00-3279388627  
E-Mail: syrakus@trans-ocean.org oder  
olga.dold@hotmail.it

### Vieste

Caterina Lapicciarella u. Familie  
Centro Ormeggi e Sub di  
Lapicciarella Caterina  
Scalo Marittimo Sud n. 18/19  
c/o Porto  
Italien  
Fon/Fax: 0039-0884-707983  
Mobil: 0039-330-940581  
E-Mail: vieste@trans-ocean.org

## Malta

### Malta

Johan Huy  
White Sails Co. Ltd.  
"Villa Tumbata"  
Bajja tas-Salini  
NXR 6125 Salina  
Malta  
Fon: +356-2133 1604 Büro  
Mobil: +356-9943-1237  
Fax: +356-2133 1885 Büro  
E-Mail: malta@trans-ocean.org  
info@whitesails.com  
www.whitesails.com

**Norwegen****Oslo**

Haagen Sund  
 Lofthusveien 19  
 0587 Oslo  
 Norwegen  
 Fon: 0047-41034694  
 Fax: 0047-23136939  
 E-Mail: oslo@trans-ocean.org  
 (Stützpunkt von Mai bis September be-  
 setzt)

**Österreich****Graz**

Gerald Edlinger  
 Bergstr. 171  
 8583 Edelschrott  
 Österreich  
 Fon: 0043-31-45281  
 E-Mail: graz@trans-ocean.org

**Polen****Swinemünde**

Dr. Leszek Adam Czajkowski  
 Ul. Kossakow 12/3  
 72-600 Swinoujscie  
 Polen  
 Fon: 0048-603792198  
 E-Mail: swinoujscie@trans-ocean.org

**Portugal****Flores / Azoren**

Christian Pfeiffer  
 Rua Mauricio Antonio Fraga  
 6690440 Lajes das Flores/Azoren  
 Fon: 0035-292593101  
 E-Mail: christian.pfeiffer53@web.de

**Horta, Fayal/Azoren**

Lothar Schmidt  
 Casa pico bello  
 Rua Conselheiro Terra Pinheiro 14  
 9900 Horta, Fayal/Azoren  
 Portugal  
 Fon/Fax: 00351-292-391818  
 E-Mail: horta@trans-ocean.org

**Leixoes/Porto**

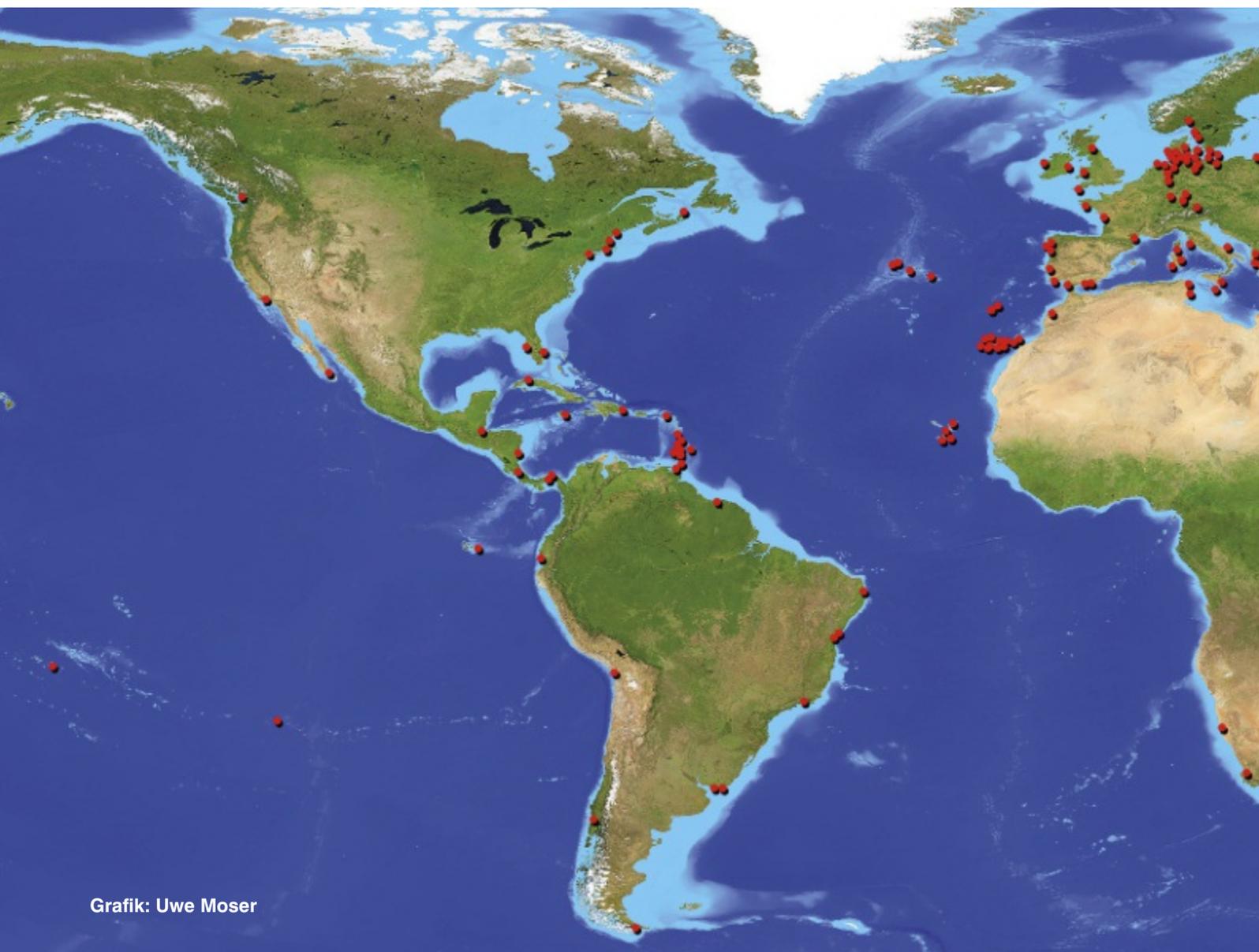
Rudolfo Burmester  
 Avenida Dr. Antunes Guimaraes  
 505 V/VI  
 4454-801 Leça da Palmeira (Leixoes)  
 Portugal  
 Fon: 00351-229-980 500 bis 523  
 Fax: 00351-229-980598/599 od. 544  
 E-Mail: leixoes@trans-ocean.org

**Post für Segler an:**

Herrn/Frau.....  
 Yacht.....  
 c/o Rudolfo Burmester  
 Apartado 3154  
 4454-801 Leça de Palmeira Codex  
 Portugal

**Lissabon**

J. Pedro Katzenstein  
 Rua José Duro, 20-3 Dto  
 1700-261 Lissabon  
 Portugal  
 Fon: 00351-936017706 Mobil  
 Fax: 00351-210015349 Büro  
 E-Mail: lissabon@trans-ocean.org



**Ponta Delgada / Azoren**

Victor Pangzhin  
Ladeira dos Aquas Quientes 114  
9500-241 Ponta Delgada  
Sao Miguel, Azoren  
Portugal  
Fon: 00351-915007011  
Mobil.: 00351-918256509  
E-Mail: sao-miguel@trans-ocean.org

**Portimao**

Thomas u. Natalia Schmidgen  
Av. Tomaz Cabreira  
Apt. Sta. Catarina  
8500 Praia da Rocha  
Portugal  
Fon: 00351-282427065 oder 00351-282359346  
Fax: 00351-282416187 oder 00351-282359347  
Mobil: 00351-96 9024770 oder 00351-91 9273441  
E-Mail: portimao@trans-ocean.org

**Russland****Kaliningrad**

Igor Bagrow  
Ul. Kommunalnaya 6  
236000 Kaliningrad  
Russland  
Fon: 007-4012-925131 (32)  
Mobil: 007-911-4520221  
E-Mail: bil.karavella@rambler.ru

**St. Petersburg**

Tatiana Bykova  
Marshal-Govorov-Str. 17-33  
198 188 St. Petersburg  
Russland  
Fon/Fax: 007-812-7863935  
Mobil: 007-921-924 9873  
E-Mail: petersburg@trans-ocean.org  
oder yachts-spb@mail.ru

**Schweden****Göteborg**

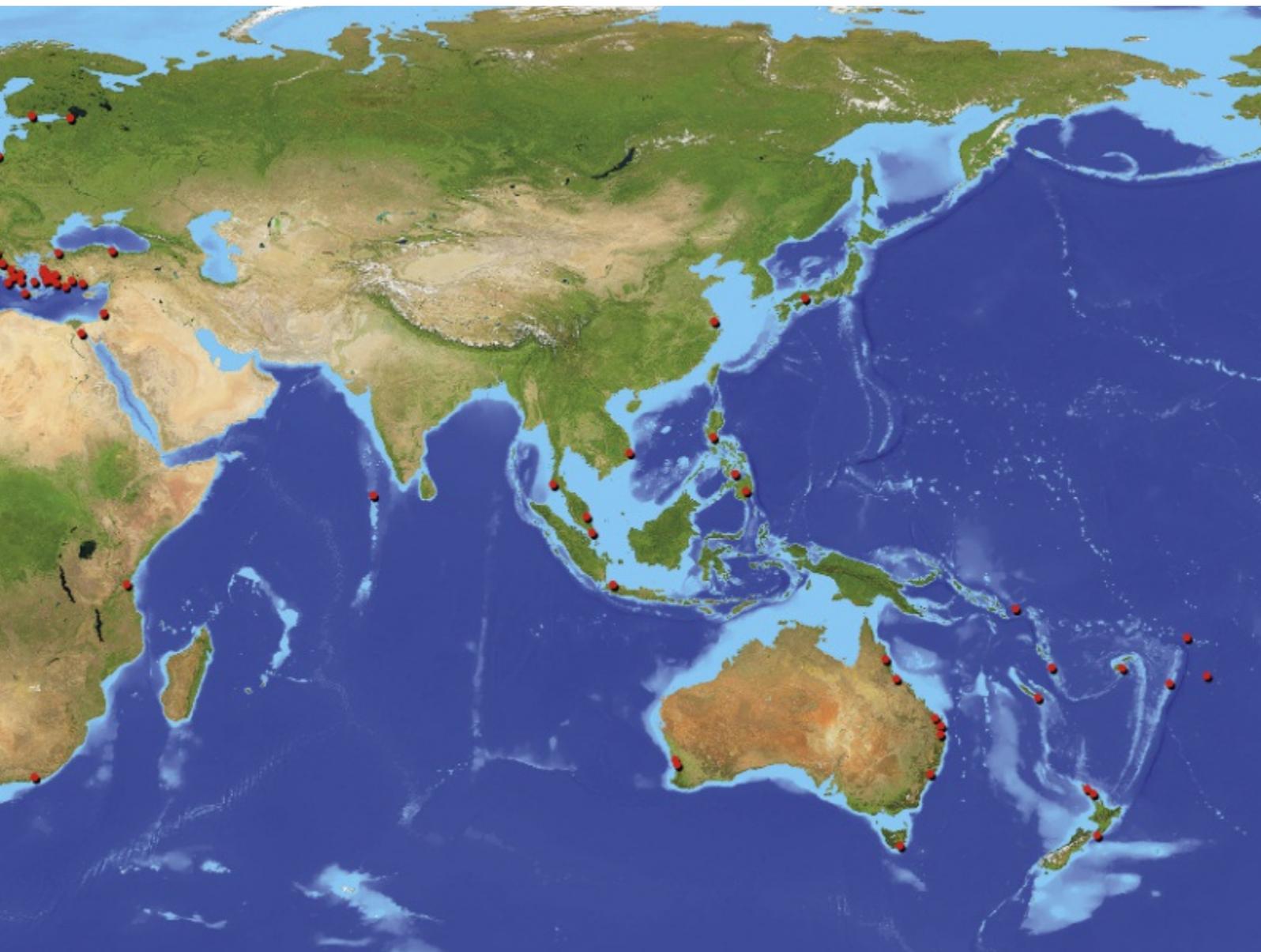
Nils-Erik Melin  
Södra Dragspelsgatan 39  
Igh 2102  
42143 Västra Frölunda  
Schweden  
Mobil: 0046-(0)70-6454660  
E-Mail: goeteborg@trans-ocean.org

**Marstrand**

Nils-Erik Melin  
Marstrand  
Schweden  
Mobil: 00-(0)70-6454660  
E-Mail: marstrand@trans-ocean.org  
Postanschrift: s. Stützpunkt Göteborg

**Torhamn**

Peter Jörgensen  
Sandhamn Marine AB  
Sandhamn  
37042 Torhamn  
Fon: +46-45551400  
Fax: +46-45551399  
Mail: peter@sandhamnmarine.se



**Spanien****Almerimar**

Alexandra Schwarz  
LAVA CENTRO  
Darsena de la Batea, loc. 41  
04711 Almerimar  
Spanien  
Fon: 0034-950497879  
E-Mail: almerimar@trans-ocean.org

**Arrecife / Lanzarote**

Gerhard Schalow (Chaly)  
Los Morros 15  
35542 Arrieta  
Lanzarote  
Spanien  
Fon: 0034-928848156  
Mobil: 0034-638242652  
E-Mail: lanzarote@trans-ocean.org

**Cadiz**

Karen u. Emilio Redolosis  
Paseo de la Bahia N° 77  
Puerto Sherry  
11500 El Pto. de Santa Maria / Cadiz  
Spanien  
Fon: 0034-692643396 oder  
0034-674008727  
E-Mail: cadiz@trans-ocean.org

**Caraminal/Ria de Arousa**

Nicolas Fernandez Coira  
Club Nautico Caramiñal  
Puerto Deportivo  
15940 Pobra Do Caramiñal  
Provinz La Coruna  
Spanien  
Fon: 0034-679449207  
Fax: 0034-981832924  
E-Mail: la-coruna@trans-ocean.org

**Denia**

Gaby Keul  
SJ "Abraxas"  
Real Club Nautico  
03700 Denia  
Fon: 0034-646378498  
Mobil: 00-(0)176-23128024  
E-Mail: denia@trans-ocean.org

**Fuerteventura**

Oliver Solanas Heinrichs  
C/1° de Mayo 36, duplex 25,  
Pque.Holandes  
35640 La Oliva, Fuerteventura  
Spanien  
Fon: 0034-695978711  
E-Mail: oliversolanas@gmail.com

**La Gomera**

Claus Heinrichs  
Maritima Gomera S.L.  
Vueltas/Valle Gran Rey  
E-La Gomera, Gran Canaria  
Spanien  
Fon: 0034-922-805678

**Lanzarote**

Erhard Granicky  
Los Calamares 1  
35570 Playa Blanca/Yaiza  
Lanzarote  
Spanien  
Fon: 0034-928-518129  
Fax: 0034-928517096  
Mobil: 619657629  
E-Mail: lanzarote-yaiza@trans-ocean.org

**Las Palmas / G.C.**

René Ernert  
SY "Vaya"  
Muelle Deportivo s/n  
35005 Las Palmas / G. C.  
Spanien  
Fon: 0034-697908947  
Mail: LasPalmas@trans-ocean.org

**Marbella**

Rainer Kraft  
Casa „O“ Nr. 112  
29660 Puerto J. Banus-Marbella  
Spanien  
Fon: 0034-952-908636  
Fax: 0034-952-814629  
E-Mail: marbella@trans-ocean.org  
oder  
marbella@cpi-kraft.com

**Puerto Mogán / G.C.**

Mike Goebel  
Bar „Hola-Hola“,  
Lokal Nr. 129  
35138 Puerto de Mogán,  
Gran Canaria  
Spanien  
Fon: 0034-670802983  
Fax: 0034-928-565618  
E-Mail: mogan@trans-ocean.org

**San Sebastian/Gomera**

Andreas Altenhofer  
Marina La Gomera SY "PENDRAGON"  
Avda. Fred Olsen s/n  
38800 San Sebastian de la Gomera  
Spanien  
Fon: 0034-646409348  
oder 0034-618408588  
E-Mail: san-sebastian@trans-ocean.org

**Santa Cruz / Teneriffa**

Heinz-Jürgen Schneider  
Carretera Taganana 67  
38120 San Andres  
Isla de Tenerife - Canarias  
Spanien  
Fon/Fax: 0034-922-549097  
E-Mail: tenerife@trans-ocean.org

**Tazacorte/La Palma**

Federico Ulrich  
Finca La Costa 19  
Apto. Correos 18  
E-38770 Tazarcorte

Fon: 0034-922480000  
Fax: 0034-922480000  
Mobil: 0034-635196177  
E-Mail: LaPalma@trans-ocean.org  
www.segeln-lapalma.eu

**Türkei****Alanya**

Hasan Kacmaz  
Alanya Marina  
Akhan Mevkii Alanya Yat Limani  
07400 Alanya-Antalya  
Fon: 0090-242 3236680  
Fax: 0090-242 3234580  
E-Mail: hasan@east-med.com

**Antalya**

Fusun Aldirmazoglu  
Setur Antalya Marina  
Büyük Liman Mevkii  
Liman Mah.  
Liman 2 Cad, No. 40  
P.O.Box 387  
07130 Antalya  
Türkei  
Fon: 0090-242-2593259  
Fax: 0090-242-2591010  
E-Mail: antalya@trans-ocean.org

**Ataköy**

Yalcin Dülger  
Ataköy Marina  
Sahilyolu  
34710 Ataköy-Istanbul  
Türkei  
Fon: 0090-212-5604270  
Fax: 0090-212-5607270  
Telex: 28677 alum tr  
E-Mail: marina@atakoymarina.com.tr

**Bodrum**

Dr. Yusuf Civelekoglu  
Marine SOLUTIONS  
Gazi Mustafa Kemal Bulv. 43  
48960 Turgutreis/Bodrum  
Türkei  
Fon: 0090-252-3829222  
Fax: 0090-252-3829233  
Mobil: 0090-533-5166006  
E-Mail: bodrum@trans-ocean.org  
www.marinesol.org

**Cesme**

Can Akaltan  
Cesme Marina  
1016 Sokak no:2/24  
35930 Cesme/Izmir  
Fon: 0090-2327122500  
Fax: 0090-2327129914  
E-Mail: cesme@trans-ocean.org

**Didim**

Tuncay Acar  
D-Marin  
Fon: 0090-256 8132414  
Fax: 0090-256 8131455  
Mobil: 0090-533 6255046  
E-Mail: didim@trans-ocean.org

**Finike**

Samet Gölgeci  
Kale MH. Liman Igi CD. No. 10  
Finike Yachting Agency  
07740- Finike / Antalya  
Fon: 0090-242 8555757  
Fax: 0090-242 8555757  
Mobil: 0090-5337725585 oder  
0090-5426574303  
E-Mail: finike@trans-ocean.org

**Göcek**

Jürgen Zink gen. Amling  
Postbox 6  
48310 Göcek  
Türkei  
Fon: 0090 (0252) 6438096  
Mobil: 0090 (0) 5333215570  
E-Mail: gocecek@trans-ocean.org

**Kusadasi**

Tuncay Acar  
Türkmen Mah.; Atatürk Bulv. No. 101  
Setur Marinas  
Yes-Yachting Office & Workshop 105-106  
09400 Kusadasi, Aydin  
Türkei  
Fon: 0090-2566184471  
Mobil: 0090-5336255046  
Fax: 0090-2566184472  
E-Mail: tuncay@yes-yachting.com

**Marmaris**

Gooitske und Mehmet Güven  
Netsel Marina D-2  
48700 Marmaris  
Mobil: Mehmet: 0090-(0)5325204886  
Mobil: Gooitske: 0090-(0)5334200064  
E-Mail: marmaris@trans-ocean.org

**Samsun**

Dr. Oktay Yapici  
Yesildere Mah Akca Sok 4  
Mevsim Sitesi D Blok Daire 39  
55000 Samsun  
Türkei  
Fon: home:0090-3624378573  
Mobil: 0090-5435981166  
E-Mail: samsun@trans-ocean.org

**Neuseeland****Paihia / Bay of Islands**

Erika und Klaus Wesche  
Paihia/Haruru Falls  
48 Goffe Drive

Opuia  
Bay of Islands  
Neuseeland  
Fon/Fax: 0064-9-4026629  
E-Mail: paihia@trans-ocean.org

**Wellington**

Brigitte Grabowski  
53 Hillside Drive  
Upper Hutt  
Neuseeland  
Fon: 0064-226394066  
Mobil: 029 9141 333  
E-Mail:  
wellington@trans-ocean.org  
oder  
gitti18@gmail.com

**Whangarei / Neuseeland**

Elli und Ortwin Ahrens  
64 Russell Road  
0112 Whangarei  
Neuseeland  
Fon/Fax: 0064-(0)9 4377245  
E-Mail: whangarei@trans-ocean.org  
o.ahrens@xtra.co.nz

**Nordamerika****Kanada****Cape Breton**

Bob Miller  
Whale Point Water Sports Ltd.  
523 Walkerville Rd.  
Cleveland, Nova Scotia  
B0E1J0  
Kanada  
Fon: 001-902-625-5548  
E-Mail: capebreton@trans-ocean.org

**Grosse Seen Canada / Lake Erie**

Benno und Marlene Klopfer  
20 Marentette Ave.  
Leamington/Wheatley, Ontario  
Kanada  
Fon: 001-5199901367  
E-Mail: bennoklopfer@yahoo.com

**Vancouver, B.C.**

Linda Mueller  
1317 Cypress Street  
V6J 3L1 Vancouver, B.C.  
Kanada  
Fon: 001(604) 731-0948  
E-Mail: vancouver@trans-ocean.org

**Mexiko****La Paz**

Eberhard Wolff  
Prolongación Baja California y Calle 8  
Ampliación Centenario  
Baja California Sur

23201 La Paz  
Mexiko  
Fon: 0052-612-1246094  
Fon: 01-612-1246094 von Mexiko aus  
Mobil: 612-1588972  
E-Mail: la-paz@trans-ocean.org  
**Post für Segler:**  
Adresse wie oben mit dem Zusatz  
Name des Bootes und Skippers

**USA****Florida****Miami**

Michael Claus  
4749 NW 98 PL  
Miami, Florida 33178  
USA  
Fon: 001-786-6213681 Büro  
Fax: 001-786-6213697  
Mobil: 001-786-2950224  
Fon: 001-305-4362917 pr.  
E-Mail: miami@trans-ocean.org  
oder  
michael.claus@gmx.us

**St. Pete Beach**

Peter Hahn  
431, a1 Ave  
St. Pete Beach  
FL 33706  
USA  
Fon: 001-727-363-6633  
Fax: 001-727-363-6633  
E-Mail: st-petebeach@trans-ocean.org  
oder  
flhahn@aol.com

**Kalifornien****Los Angeles**

Matt Schulz  
15523 Valerio St  
Van Nuys, CA. 91406  
USA  
Fon: 001-818-522-1351  
Fax: 001-818-994-3104  
E-Mail: los-angeles@trans-ocean.org

**Maine****Portland**

Phineas Sprague Jr.  
Portland Yacht Services  
58 Fore Street  
Portland, ME 04101  
USA  
Fon: 001 2077741067  
Fax: 001 2077747035  
E-Mail: portland@trans-ocean.org

**New York****New York**

Maike Papadopoulos  
87-32 254th Street  
Bellerose NY 11426  
New York  
USA  
Fon: 001-917-376-0670  
E-Mail:  
maike.papadopoulos@gmail.com

**Rhode Island****Newport, R.I.**

Susan u. William K. Macy III  
146 Main Street  
Wickford, R.I. 02852, USA  
Fon: 001-401-294-6513  
Fax: 001-401-294-6134  
E-Mail: newport@trans-ocean.org

**Vertreter:**

Richard Konkolski  
23 Warner Street  
Newport, R.I. 02840-2043  
Fon: 001-401-8460001  
Fax: 001-401-847 4576  
E-Mail: richardK@sevenoceans.com

**North Carolina****Wilmington/Wrightsville Beach**

Dorothea Baran  
101 Inlet Drive  
Wilmington, N.C. 28411  
USA  
Fon: 001-910-686-0898  
Fax: 001-910- 681-0450  
E-Mail: wilmington@trans-ocean.org

**Mittelamerika****Barbados****Bridgetown**

Jens Uwe Affeldt  
„Chelston“  
Chelsea Road, St. Michael  
Bridgetown  
Barbados, West Indies  
Fon: 001-246-4261331  
Fon: 001-246-4298219  
E-Mail: barbados@trans-ocean.org

**Dominica****Roseau**

Stefan Lörner  
West Coast Road  
P.O.Box 754, Roseau  
Salisbury  
Dominica, W.I.  
Fon: 001-6143645  
oder 001(767)4497395  
Fax: 001-7674497007  
E-Mail: dominica@trans-ocean.org

**Dominikanische Republik****Boca Chica**

Yolanda Renal  
Marina Zar Par  
#1, Andrés, Santo Domingo Este  
Dom. Republic  
Fon: 001-809-523-5858  
Mail: BocaChica@trans-ocean.org

**Jamaika****St. Margaret´s Bay**

Lothar Schlegel  
c/o Portland  
St. Margaret's Bay O.O.  
Jamaica  
West Indies  
Fon: 001-876-358-727  
E-Mail: jamaica@trans-ocean.org  
oder  
spring-garden@gmx.net

**Kuba****La Habana**

Commodore José Miguel Diaz Escrich  
Club Náutico Intern. Hemingway de  
Cuba  
Marina Hemingway  
5th Ave. y 248 St. Fe, Playa  
La Habana  
Kuba  
Fon/ Fax: 00537-204-1689, 204-6653  
E-Mail: havana@trans-ocean.org

**Martinique****Anses d´Arlet**

Manfred Renz  
c/o Anne und Eric Fey  
4 lot. Oxygène II  
97217 Anses d´Arlet, Martinique  
Frankreich  
Fon: 00596(0)596 686596  
Mobil: 0696-866082  
E-Mail: martinique@trans-ocean.org  
Aktivitäten: Hilfe, Auskunft, Unterbrin-  
gung, Poststelle für TO-Mitglieder  
(Mit Paketannahme nach Vorankündi-  
gung)

**Saint-Martin****Marigot**

Sally und Michael Glatz  
SHRIMPYS laundry and yacht support  
44 B, Rue du Morne  
Ronde  
Sandy Ground  
97150 Marigot  
Saint-Martin  
Frankreich  
Fon: 00590- 590271668  
Mobil: 01721-5800861  
E-Mail: s-martin@trans-ocean.org

**St. Lucia****Marigot Bay**

Claus Langer  
Marigot Bay  
P. O. Box MG 7203  
Saint Lucia  
West Indies  
Fon: 001-758-7120096  
E-Mail: s-lucia@trans-ocean.org  
VHF: 72

**St. Vincent****Bequia**

Karl Jürgen Funck und Dr. Birgit  
Schlemper  
Bequia / St. Vincent  
St. Vincent & The Grenadines  
E-Mail: wallco@vincysurf.com  
wegen überwiegender Ortsabwesenheit  
ist Herr Funck nur noch über E-Mail  
erreichbar

**Keartons Bay / Barroualli**

Rosi Morgan und Orlando Tucker  
-Rock Side Café-  
P. O. Box: 2187,  
VC 0100 Kingstown  
St. Vincent & The Grenadines  
Fon: 001-784-4560815  
Mobil: 001-784-4302208 (Rosi)  
oder 001-784-4313776 (Orlando)  
E-Mail: keartons-bay@trans-ocean.org

**Tobago**

Dorothee Hatzky  
LP # 78 Les Coteaux Road  
Mason Hall  
Tobago W. I.  
Fon: 001868-738-2486  
Fax: 001868-660-8415  
E-Mail: tobago@trans-ocean.org

**Trinidad****Chaguarama**

Andreas Kretzschmar  
5 Estate Avenue  
Cassleton Gardens  
Trincity, Trinidad  
Trinidad and Tobago  
Fon: 001-868-640-7347  
Mobil: 001-868-689-3611  
E-Mail: trinidad@trans-ocean.org  
Herr Kretzschmar ist mindestens 1 mal  
wöchentl. in Chaguaramas und verteilt  
eingegangene Post und steht zum pers.  
Gespräch zur Verfügung. Bitte telef.  
Kontakt aufnehmen!

**Südamerika****Argentinien****Ushuaia**

Roxanna V. Diaz  
De Las Mareas 3401  
9410 Ushuaia/Tierra del Fuego  
Argentinien  
Fon: 0055 24/33-77-31-24  
Mobil: 0054-92901600264  
E-Mail: ushuaia@trans-ocean.org

**Brasilien****Angra dos Reis**

Klaus C.F. Bartels  
Estrada das Marinas 991  
23900/000 Angra dos Reis - RJ  
Brasilien  
Fon/Fax: 0055-24/33-65-15-93  
Bei Anrufen aus Brasilien Provider mit-  
wählen. z. B. Angra: 005531/24-  
33651593  
E-Mail: angra-dos-reis@trans-ocean.org  
oder  
contatos@pousadadoalemao.com.br  
www.pousadadoalemao.com.br

**Bahia**

Thomas Heuser  
Lanchonete do porto  
Ladeira do porto, 2  
45400\_000 Valenca  
Bahia  
Brasilien  
Fon: 0055-75-36521458  
Mobil: 0055-75-91479721  
E-Mail: bahia@trans-ocean.org

**Cabedelo**

Christoph Lapawa  
Caixa Postal 190, Intermars  
CEP 58102970 Cabedelo-PB  
Brasilien  
Fon: 0055-83981138579  
E-Mail: cabedelo@trans-ocean.org

**Salvador de Bahia**

Norbert Leitsch  
c/o Odara Turismo  
Rua Visconde Do Rosario Nr. 114  
Salas 102-104/Comercio 40015-050 Sal-  
vador  
Bahia  
Brasilien  
Fon: 0055-71-32438066  
Fax: 0055-7132412631  
Mobil: 0055-71-99811087  
E-Mail: salvador@trans-ocean.org  
oder  
norbert.leitsch@odaratours.com.br

**Chile****Arica**

Stuart Ross Moorhouse  
Tomas Aravena 161  
Poblacion Chinchorro  
Arica  
Chile  
Fon: 0056-58-2241038  
E-Mail: arica@trans-ocean.org  
Homepage: www.sunny-days-arica.cl

**Valdivia**

Justo Schüller Boekemeyer  
Casilla 999  
Valdivia, Chile  
Fon: 0056-63-213097  
E-Mail: valdivia@trans-ocean.org  
**Vertretung:**  
Alex Wopper  
Camino a Niebla 8.5, Casilla 114  
5090000 Valdivia, Chile,  
Fon: 0056-63-203200

**Ecuador****Salinas**

Gerd D. Rübsam  
Salinas / Guayaquil  
Fon: 0059-3984120629  
besetzt von Januar bis April

**French Guiana****Saint Laurent du Maroni**

Davide Matelicani  
1 Esplanade Laurent BAUDIN  
BP 230  
97393 St. Laurent du Maroni Cedex  
French Guiana  
Fon: +594-(0)694946157  
Mail: contact@marinaslm.com

**Galapagos****Galapagos**

Manuel Yopez  
c/o Sharksky  
San Cristobal/Galapagos  
Fon: 00593-999540596  
E-Mail: sharksky6@hotmail.com

**Kolumbien****Cartagena de Indias**

Capt. Manfred H. H. Alwardt  
AB&B Shipping Ltda./  
HANSA Provisiones GmbH  
BRISAS del MAR Ltda.  
Trans-Ocean Ong.  
Pie de la Popa, Par. Res.  
LA ERMITA  
Calle 29E No. 20-141, Of. 101  
Cartagena de Indias /Bolívar Colombia

Mobil 1: 0057-311-400-6394  
Mobil 2: 0057-301-222-1255 (back-up)  
Fon: 0057-5-666-3230 pr.  
Fax: 0057-5-656-0553  
E-Mail: cartagena-de-indias@trans-  
ocean.org

**Suriname****Paramaribo**

Noël Pauw  
J. D. Gompertsstraat #186  
Marina Resort Waterland office  
Paramaribo  
Suriname  
Fon: 00597-8539391  
E-Mail: caribdiesel@sr.net  
www.waterlandsuriname.com/w/  
marina/overview/

**Uruguay****Montevideo**

Jorge Diena  
Avda Alberdi 6064  
Montevideo  
Uruguay  
Fon: 00598-2-6004780  
Mobil: 099689100  
E-Mail: montevideo@trans-ocean.org

**Piriapolis**

Claudia und Thomas Korf  
Casa Guazubirá, Calle 8 e 7 y 21  
UY- 20200 Piriapolis –  
San Francisco  
Maldonado  
Uruguay  
Mobil: Thomas: 00598(0)96650190  
Mobil: Claudia: 00598(0)96650156  
E-Mail: piriapolis@trans-ocean.org

**Zentralamerika****Costa Rica****San José**

Uwe Thormaehlen  
Apartado 1516  
CoricaféS.A.  
CR-1000 San José, Costa Rica  
Fon: 00506-433-6767 Büro Coricafé  
Fax: 00506-442-5707 idem  
Fon: 00506-203-6100 pr.  
E-Mail: san-jose@trans-ocean.org  
oder  
uweth@coricafe.com

**Guatemala****Rio Dulce**

Karl Robert Jacobs  
 4 Calle 20-02, Zona 15  
 Vista Hermosa I  
 Guatemala 1015  
 Guatemala  
 Fon: 00502-369-1048  
 Fax: 00502-369-5886  
 Mobil: 00502-202-4008  
 E-Mail: guatemala@trans-ocean.org  
 Zusätzliche Adresse nur für Post (keine  
 Pakete!)  
 Karl R. Jacobs  
 (M-382) P. O. Box 02-5345  
 Miami, Florida 33102  
 USA

**Honduras****Belize**

Bruno Kuppinger  
 P.O.Box 121  
 12 Mls. San Antonio Road  
 Punta Gorda/Belize  
 Honduras  
 Fon: 00501-6636656  
 Fon: 00501-6042124  
 E-Mail: belize@trans-ocean.org

**Panama****Panamá City**

Rogelio De Hoyos  
 67 street Lourdes / apart. 3 B  
 Carrasquilla  
 Panamá City  
 Panamá  
 Mobil: 00507-6717-6745  
 E-Mail: sp.panama@trans-ocean.org  
 Herr De Hoyos ist am besten telefonisch  
 zu erreichen

**Puerto Lindo**

Silvia Bunte und Guido Dionisius  
 Hostel Wunderbar  
 Cruz de cacice  
 Puerto Lindo  
 District Colon  
 Panama  
 Fon: 00507-4482426  
 Mobil: 00507-66268455  
 E-Mail: puerto-lindo@trans-ocean.org

**Ozeanien****Cook Islands****Arutanga, Aitutaki**

Sonja Raela  
 P.O.Box 1  
 Arutanga, Aitutaki  
 Cook Islands  
 Fon: 00682-31562  
 Homepage: www.tauonos.com

**Fiji****Suva**

Peter Malycha  
 M Marine Service  
 Box 17987  
 Suva, Fiji Islands  
 Fon: 00679-721667  
 E-Mail: suva-fiji@trans-ocean.org

**oder:**

Royal Suva Yacht Club P. O. Box 335,  
 Club House, Korovou, Suva, Republic of  
 Fiji Islands Fon: 00679-3312912 Tanya  
 oder Don (spricht etwas Deutsch)  
<http://fijimarinas.com/royal-suva-yacht-club-rsyc/>

**Franz. Polynesien****Rikitea-Gambier**

Fritz Didier Schmack  
 98755 Rikitea-Gambier  
 Franz. Polynesien  
 Fon: 00689-978427  
 E-Mail: f.schmack@yahoo.fr

**Neukaledonien****Noumea**

Friedericke Simmendinger  
 B.P. 8587 Noumea Sud  
 F-98807 Neukaledonien  
 Fon: 00687-994111  
 E-Mail:  
 friederikesimmendinger@yahoo.de

**Niue Island**

Mary Saunders  
 P.O.Box 204  
 Alofi Rentals  
 Niue Island, South Pacific  
 Fon/Fax: 00683-4017  
 Funkwache UKW K 16  
 /ZKN2018Mike 1)  
 E-Mail: niue-island@trans-ocean.org

**Samoa****Samoa**

Urs Jenzer  
 P.O. Box 374  
 Apia  
 Samoa  
 Mobil: 00685-7770272  
 E-Mail: samoa@trans-ocean.org

**Solomon Islands**

Ben Hepworth  
 Ngarando Island Resort  
 Pigeon Island, Reef Islands  
 Temotu Province  
 Solomon Islands  
 E-Mail: solomon@trans-ocean.org

**Tonga****Tonga Vava'u Islands**

Elke u. Werner Stumpe  
 P.O. Box 149  
 NEIAFU  
 Vava'u Islands  
 Kingdom of Tonga  
 E-Mail: tonga@trans-ocean.org  
<http://www.hohnsbeen.de>

**Vanuatu****Port Vila**

Jörg Schwartze  
 Honorary Consul of Germany in Vanuatu  
 Ocean View House  
 Rue Rene Pujol  
 P.O. Box 7021  
 Port Vila - Vanuatu  
 Fon: 00678-7730000  
 Fon: 00678-5522331  
 E-Mail: Vanuatu@trans-ocean.org  
 E-Mail: port-vila@hk-diplo.de  
 E-Mail: jorg@stay-vanuatu.com  
 Postanschrift:  
 TRANS-OCEAN  
 -Name des Mitgliedes-  
 c/o Jörg Schwartze  
 PO Box 7021  
 Port Vila  
 Vanuatu

# Neues aus dem Bücherschapp

## Es lohnt sich zu bleiben

**Die meisten bleiben nicht allzu lange auf den Balearen, segeln vielleicht nur ein, zwei Wochen und verpassen so das Beste. Walter Vollstädt ist das nicht passiert, denn er und seine Frau haben sich Zeit genommen für diese ganz besonderen Inseln im Mittelmeer.**

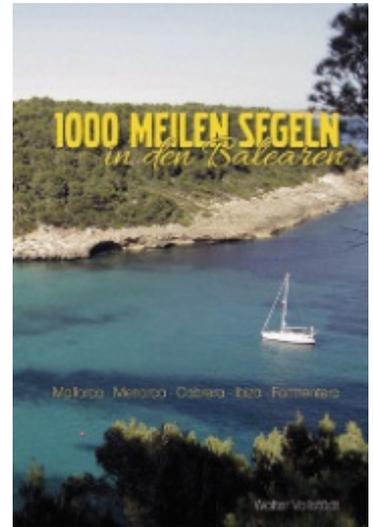
Zwei Mal waren sie mehr als zwei Monate mit ihrer 39 Fuß langen Sunbeam Thalatta rund um die spanischen Inseln unterwegs. Viel Zeit für ein gar nicht so großes Seegebiet, viel Zeit, um auch wirklich alles – oder fast – kennenzulernen, zu erleben und zu entdecken und das, obwohl die Balearen schon seit Jahren ihr Heimatrevier sind. Es gibt eben viel zu entdecken zwischen Mallorca, Menorca, Cabrera, Ibiza und Formentera, auch und vor allem Unterschiedliches. Denn auch wenn die Inseln zueinander gehören, so steht doch jede für sich.

Und genau davon, von vielen kleinen Erlebnissen, von barfüßigen Restaurantbesuchen am Strand, bunten Fiestas und türkisfarbenen Badebuchten erzählt Walter Vollstädt in seinem Buch „1000 Meilen Segeln in den Balearen“. Nicht als Reiseführer, nicht als Literat oder nautischer Zeigefinger kommt er daher, son-

dern als Stegnachbar, der aus dem Nähkästchen plaudert und für sein Revier schwärmt.

Und eines ist nach der Lektüre des Buches klar, es muss nicht immer das Fernziel sein, denn es lohnt sich, länger zu bleiben, vor allem auch auf den Balearen. Man sollte sich einfach mal Zeit nehmen.

Walter Vollstädt: „1000 Meilen Segeln in den Balearen“, Paperback, 296 Seiten, über 50 Farbfotos, BoD, Norderstedt; 14,80 Euro. Auch als E-Book erhältlich: 9,49 Euro.



pan

## Bäumchen-wechsel-Dich an der Ostsee

**Der eine geht, der andere kommt und dann wird noch getauscht – Neubesetzungen bei den Stützpunkten an der Ostsee.**

Zuerst waren es Marina Bülow und Uwe Claes, die ihre *Alaya*, ihr schwimmendes Zuhause, in einen neuen Hafen verlegt haben und deshalb den Stützpunkt Neustadt aufgeben mussten. Also ein neuer musste her und der war schnell gefunden: Dierk Ott, bekannt aus unzähligen Trans-Ocean Seminaren, ist nun der „Neue“ in der Neustädter Bucht.

Und was sollte aus den „alten“ werden? Die beiden ohne Stützpunkt, das war kaum vorstellen, also musste ein neuer her, ein

neuer Stützpunkt, und das natürlich am neuen Wohnort. Und so hängt nun das Stützpunktschild in Lübeck-Travemünde, quasi als Ergänzung zu dem bereits bestehenden in Travemünde-Boltenhagen, den Marleen Schmoll weiterhin führt.

Sonst alles beim Alten? Weit gefehlt, denn auch in Kiel wurde gewechselt. Den Stützpunkt hat nun Stefan Conrad übernommen, der bisher vor Ort immer als Vertretungsstützpunktleiter einsprang, wenn Wolfgang Dinse verhindert war. Dieser wiederum zieht sich nicht ganz vom Stützpunkt in Kiel zurück, sondern übernimmt dort vertretungsweise Amt und Würden, wenn Stefan Conrad mal nicht vor Ort ist.

Die Anschriften:

Stützpunkt Lübeck-Travemünde  
Uwe Claes und Marina Bülow  
SY "Alaya"  
Travemünder Landstraße 300  
23570 Lübeck-Travemünde  
Mobil Uwe: 0171-2104542  
Mobil Marina: 0177-4962316  
E-Mail: sp.Luebeck-travemuende@trans-ocean.org

Stützpunkt Travemünde-Boltenhagen  
Marleen Schmoll  
Dorfstraße 17  
23923 Teschow  
Mobil: 0160-6695531  
E-Mail: Marleen\_Schmol@gmx.de

Stützpunkt Neustadt i.H.  
Dierk Ott  
Am Heisterbusch 42a  
23730 Neustadt/Holstein  
Fon: 04561-5499644  
Mobil: 0172-4130309  
E-Mail: sp.neustadt@trans-ocean.org

Stützpunkt Kiel  
Stefan Conrad  
Nordseestraße 48  
24107 Kiel  
Fon: 0431-88704610  
Mobil: 0177-2138743  
E-Mail: sp.kiel@trans-ocean.org

pan

## TO in der Bretagne

**Und wieder gibt es einen neuen Stützpunkt, denn jetzt ist Trans-Ocean auch in Concarneau im bretonischen Département Finistère vertreten.**

Caudia und Nicolas Lebugle, die bis September 2015 einen Stützpunkt in Puebla del Caraminal / Spanien geleitet haben, kümmern sich nun an der französischen Atlantikküste um unsere Segler.

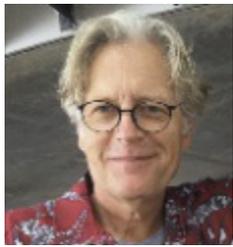
Zu erreichen sind sie unter folgenden Kontaktdaten:  
Nicolas und Claudia Lebugle, LD Kerougar, F - 29910 Tregunc / Bretagne, Tel. für Franz. und Spanisch: +33-7 70 35 51 04, Tel. für Deutsch und Englisch: +33-7 50 84 88 51. E-Mail: sp.concarneau@trans-ocean.org.

---

 pan

## Und noch einmal Südamerika

**Ende des vergangenen Jahres wurde wieder ein neuer TO-Stützpunkt eröffnet, diesmal in Suriname. Das Land im Nordwesten Südamerikas wird inzwischen immer häufiger von Seglern auf ihrem Weg in die Karibik oder entlang der südamerikanischen Küste angelaufen.**



Noel Pauw

(www.waterland-suriname.com).

Platz hat er in der Marina für 15 Yachten, mit einer Länge von bis zu 92 und einem Tiefgang mit bis zu 12 Fuß. TO-Yachten sollten also allemal hinein passen.

Kontaktdaten: Noel Pauw, J.D. Gompertsstraat # 186, Marina Re-

Noel Pauw, geboren in den Niederlanden, lebt inzwischen seit zwanzig Jahren in Suriname und wird sich nun unweit von Paramaribo gerne um TO-Segler kümmern. Hauptberuflich dreht sich bei ihm alles um Deutz-Motoren und um ein kleines Resort mit sieben Bungalows, Restaurant und einer Marina am Fluss Suriname



Hier finden TO-Segler Hilfe und Unterstützung - die Waterland Marina.

sort Waterland office, Paramaribo, Suriname. Tel.: 00597-8539391, E-Mail: caribdiesel@st.net.

---

 pan

## Neuer Stützpunkt in Volos / Griechenland

**Elias Alexandros Karakostas ist unser neuer Stützpunktleiter im Pagasitischen Golf, quasi einer Ausbuchtung der Ägäis in Magnisia / Thessalien.**

Geboren wurde Karakostas 1985 in St. Poelten / Österreich, aufgewachsen ist er in Griechenland. Als Fachmann für Elektrik und Bootsmotoren hat er während und nach seiner Ausbildung für die Firma Elco Ellas Marine S.A. gearbeitet, unter anderem als Montagetechniker für Speedboote (Schlauchboote).

Doch dreht sich bei unserem neuen Ansprechpartner in Griechenland nicht alles nur um Motoren, auch in der Seglerwelt kennt er sich bestens aus. Bis 2013 war er als Yachttechniker bei der Charterfirma Ecker-Yachting am Charterstützpunkt Achilleion / Magnesia unter Vertrag und arbeitete außerdem als Skipper für verschiedene Charterfirmen im Pagasitischen Golf und den Nördlichen Sporaden. Er kennt sich also aus in seinem Revier, was nun auch den TO-Seglern zu Gute kommt.

Dass er außerdem bei der Firma Marina Yachting Development sich als verantwortlicher Techniker um Monohulls und Katamarane kümmerte und dazu noch diverse Tauchscheine besitzt, spricht außerdem für ihn und könnte für so manch einen Segler vor Ort ganz hilfreich sein. Zumal es keine Sprachbarrieren gibt, denn Elias Alexandros Karakostas spricht neben Griechisch und



Unser Stützpunktleiter Elias Alexandros Karakostas.

Englisch auch noch Deutsch und hat sich inzwischen mit seiner Firma Genua Yachting-Management Volos selbstständig gemacht.

E.A. Karakostas, K. Karali 190, 38221 Volos, Griechenland, Fon: +30-2421058477, Mobil: +30-6972053687, E-Mail: karakostas-yachting@gmail.com.

---

 pan

# In diesem Sommer war alles anders

**Eigentlich sollte die Yacht nur kurz aus dem Wasser. Es war Zeit für ein neues Antifouling, doch dann kam die Nachricht, vor der es jedem Eigner graut.**

Im Dezember 2014 kauften wir - Uwe und Marina - in Steenberg, einem kleinen Ort südlich von Rotterdam, unsere SY *Alaya*, eine 2-Mast-Ketsch des Typs Formosa 51, Baujahr 1979, L<sub>ü</sub>a 17,50m, B 4,60m, T 1,96m, Leergewicht 26t. Am 24. Dezember 2014 um 8 Uhr legten wir zur Überführung nach Neustadt in Holstein ab.

Nach einigen Getriebeproblemen und mehreren Tagen mit wirklich unangenehmem Wetter sind wir am 14. Januar 2015 in Neustadt i.H. eingelaufen. Seitdem leben wir 365 Tage im Jahr an Bord.

„Alaya“ kommt aus dem Tibetischen und bedeutet „Zu Hause“.

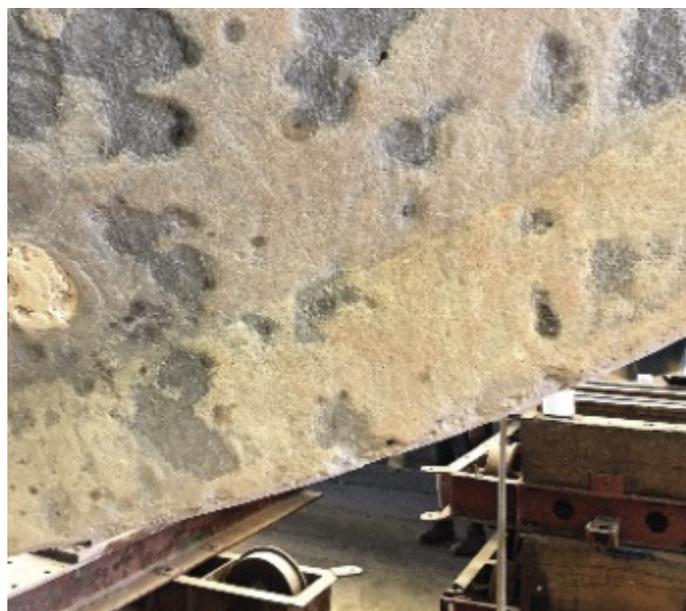
Unsere Wohnungen haben wir gekündigt und 99 Prozent des Inventars verkauft, verschenkt oder auch einfach weggeworfen. Unsere beiden Boote, eine Senorita Helmsman und eine Delta 45, die wir besaßen, bevor wir uns kennenlernten, haben wir schweren Herzens an neue Eigner übergeben.

## Mal schnell zur Werft

Im Mai 2016 sollte die SY *Alaya* zum ersten Mal nach ihrer Anschaffung zur Erneuerung des Antifoulings und einiger kleiner Werftarbeiten aus dem Wasser kommen. Wir segelten am 12. Mai von unserem damaligen Heimathafen Neustadt i.H. nach Lübeck-Travemünde in die Marina Baltica.

Halbwindkurs bei 6 bis 7 Beaufort aus Nord-Ost. In der Lübecker Bucht stand eine ordentliche Welle.

Die Werft nahm uns mit dem Travellift, der bis zu 120 Tonnen heben kann, samt stehenden Guts am 13. Mai aus dem Wasser. Wir fuhren in den Lift und hoch ging es – klingt beeindruckend ist aber unspektakulär.



Erschreckend - Die Osmose-Landschaft am Bug.



Die ersten Lagen sind abgestrahlt - das ganze Ausmaß kommt zum Vorschein.

Zumindest bis zu dem Moment, als die Leiter an die Bordwand gestellt wurde und die Ansage kam, wir müssten das Boot nun aus Sicherheitsgründen verlassen. Aus einer Höhe von fast fünf Metern (2 Meter Tiefgang + 1 Meter Freibord + 1,70 Meter Körpergröße) sollte Marina eine schwingende Leiter runterklettern, die auf glitschigem, nassem Untergrund stand. Höhenangst – PANIK!

Mit gutem Zureden von Uwe und dem Werftmitarbeiter Heiko und vor allem ohne jegliche Alternative nahm Marina den Weg hinunter auf sich und – zur Überraschung aller – überlebte!

Während des Landaufenthalts lebten wir weiter an Bord, was sich als wirklich sehr unkomfortabel zeigte. Es fehlte die Toilette, Abwasser musste mittels Pütz entsorgt werden ... und das alles über eine wenig vertrauenserweckende Holzterrasse.

Uwes morgendlicher Weg zu den Sanitäranlagen in einen Bademantel gehüllt zog manchmal leicht irritierte Blicke nach sich. Der überraschend wenige Bewuchs am Schiff war schnell entfernt. Jedoch beim Anschleifen des Antifoulings kam der erschreckende Verdacht: OSMOSE.

Umgehend wurde ein Gutachter bestellt, der den Verdacht bestätigte. Das gesamte Unterwasserschiff war seit acht bis zehn Jahren von Osmose befallen. Von den Vorbesitzern waren bereits einige Stellen gespachtelt worden. Wir fielen aus allen Wolken.

Schnell war klar, dass wir um eine Komplettsanierung nicht herumkommen würden. Jetzt oder im Herbst.

## Wir entschieden uns für JETZT

Daraufhin wurde unsere Yacht wieder ins Wasser gelassen, ein Schwerlastkran bestellt und die Masten gezogen.

Die Mastelektrik mit elektrischen Rollsegeln hatte keine Trennstellen, sodass Jens, der Werftelektriker, unter unseren entsetzten Blicken mit einem großen Kabelschneider alle Kabel durchschneiden musste. Ein Segelboot ohne Masten ist ein wirklich trauriger Anblick.

Da wir während der Sanierung nicht weiterhin an Bord bleiben konnten, haben wir unser wenig Hab und Gut, das dann doch

ziemlich viel war, ins Auto geladen und in unser kleines Büro gebracht, wo wir bis zum Ende der Sanierung campieren mussten. Zwischen Segeln, Büchern und Wäschehaufen legten wir unsere Matratze.

Ein zweites Mal ging es auf dem Travellift aus dem Wasser. Dieses Mal schon routinierter – nur Marina war noch sehr unentspannt – wieder die Leiter.



Das komplett sanierte Unterwasserschiff der Alaya glänzt wie neu.

An Land angekommen, wurde *Alaya* in die Halle gezogen. Der erste Schritt der langen Sanierungszeit. Wenn 26 Tonnen über ein Schienensystem rumpeln, mag man gar nicht hinschauen. Die Firma Strahltechnik Nord fuhr mit einem LKW vor und benötigte sieben volle Arbeitstage mit drei Personen, um das gesamte Unterwasserschiff in einem Schlacke-Strahl-Verfahren abzustrahlen. Dabei wurden fünf Lagen Laminat abgetragen. Nun wussten wir, warum diese Kostenposition auf dem Kostenvoranschlag so hoch war – High-Tech plus Man-Power!

Das abgestrahlte Unterwasserschiff sah aus wie eine Kraterlandschaft. Das volle Ausmaß der Osmose wurde erst jetzt richtig deutlich. Es ist kaum vorstellbar, was der chemische Prozess der Osmose mit dem Laminat anrichten kann. Wir konnten es nun in aller erschreckenden Deutlichkeit sehen.

Die gut erhaltenen Opfer-Anoden, die ohne Funktion und ohne Dichtmittel durch das Ruderblatt gebolzt waren, machten die Sanierung des Ruderblatts sehr aufwendig. Interessanterweise hat der Erbauer der *Alaya* zwar an die Anoden gedacht, aber leider vergessen, dass diese einen Kontakt mit dem Metall des Ruderblattes brauchen. Zudem wurde "einfach" durch das hohle Ruderblatt gebohrt, eine Kabelverbindung mit der Anode auf der anderen Seite hergestellt und mittels eines kleinen Dichtringes die Bohrung abgedichtet.

So musste das Ruderblatt ausgebaut, das eingedrungene Wasser entfernt und das Laminat ebenfalls neu aufgebaut werden. Schon der Ausbau des Blattes erwies sich als extrem aufwendig und kompliziert. Die Werft in Taipei hatte das Ruderblatt mit einer nicht nachvollziehbaren, aber haltbaren Konstruktion an den Rumpf montiert. So haltbar, dass die Beschläge aus Messing durchtrennt werden mussten, um das Ruder zu lösen, was bei der späteren Montage zu Herausforderungen führte.

Für uns begann die Zeit des Wartens auf das Austrocknen des Rumpfes, was uns sehr schwer fiel. Regelmäßig besuchten wir unsere *Alaya* und überzeugten uns vom Fortschritt.

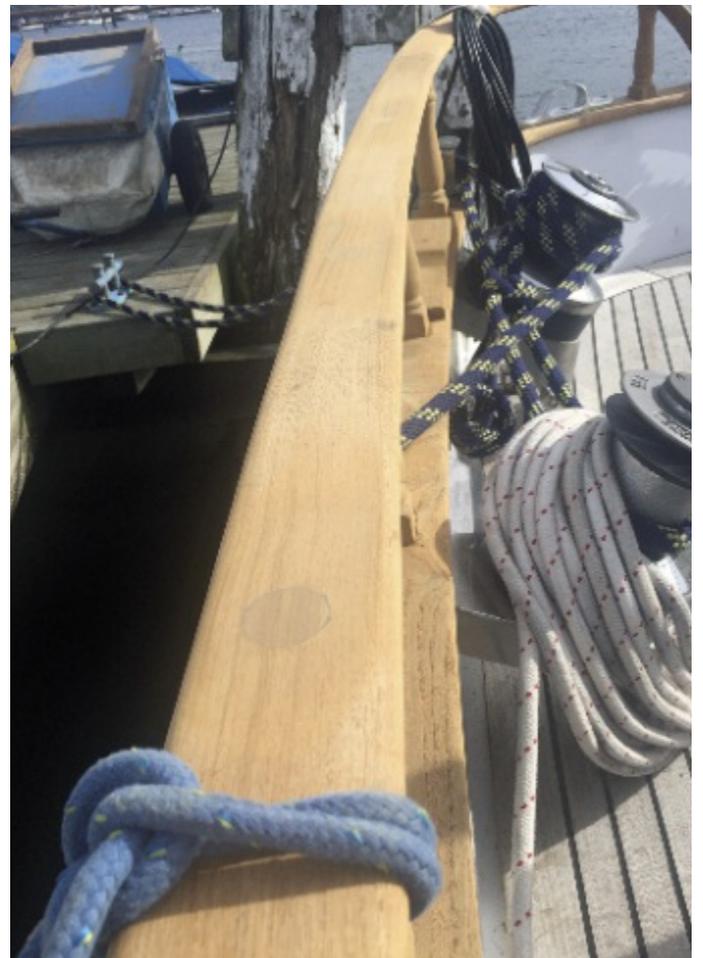
### Und immer wieder Wasser

Der Wasserfluss aus den Poren wollte einfach nicht aufhören. Gemeinsam mit Andreas, dem Werfleiter, entschieden wir, den

Kiel anzubohren, um den Wasserabfluss zu beschleunigen. Das erste Bohrloch ließ innerhalb weniger Stunden eine 30-Liter-Pütz volllaufen.

Die nächste Überraschung: Unsere Segelyacht hat einen Kiel aus Beton. Dass es diese Konstruktion gibt, war uns bekannt, dass *Alaya* solch einen Kiel hat, nicht. Positiv: Er kann nicht rosten. Leider ist aber das Trocknen von Beton ein sehr langsamer Prozess.

Endlich! Im oberen Unterwasserschiff konnte Anfang August mit den Spachtelarbeiten begonnen werden. Insgesamt 90 Quadratmeter Fläche mussten mehrmals gespachtelt und geschliffen werden. Erst dann konnten die Laminierarbeiten beginnen. Die entfernten fünf Lagen Laminat wurden mit Glasfaser und Epoxydharz wieder aufgebracht. Und immer wieder SCHLEIFEN. Bis zu drei Werftmitarbeiter haben zeitgleich am Unterwasserschiff gearbeitet. Zum Abschluss kam ein Feinspachtel, bevor Gelshield und Antifouling aufgetragen wurden.



Natur statt Lack. Nebenbei wurde noch die Reling abgeschliffen.



Am Heck steht schon der neue Heimathafen: Travemünde.

Nun wurde umgepallt. Alle Arbeiten vom Strahlen bis Antifouling mussten an den Stellen, wo die Pallhölzer unter dem Kiel und die Rungen seitlich am Rumpf saßen, nochmals ausgeführt werden.

Nach Abschluss der Unterwasserschiffsanierung wurden alle Borddurchlässe neu gebohrt, neue Ventile, Echolot und Opferanoden installiert. Die Welle bekam eine neue Volvo-Buchse, so dass kein Nachjustieren der Stopfbuchse mehr notwendig ist. Parallel zu den Arbeiten der Werft, beschlossen wir, uns an den Wochenenden um die Holzarbeiten zu kümmern. Mit Heißluft, Lackabzieher und allen verfügbaren Schleifgeräten machten wir uns ans Werk. Da wir lieber segeln als schleifen und lackieren, setzten wir unseren Entschluss um, den gesamten Lack von Reling, Süllkante und Scheuerleiste zu entfernen und das Teak natur zu lassen. Wegen der Vielzahl an gedrechselten Holzstützen haben wir geflucht und unseren Plan in Zweifel gestellt. Aber einmal angefangen, musste es beendet werden. Uwes alter Bandscheibenvorfall setzte dem Projekt ein vorzeitiges Ende. Die verbliebenen Schleifarbeiten mussten von der Werft ausgeführt werden.

Da die Masten gut zugänglich in der Halle lagen, beauftragten wir Thomas Beutel, den Riggmeister, mit der Begutachtung unserer Masten und des stehenden Guts.

### Und noch mal neu

Wir nahmen an, dass es keine Beanstandungen geben würde, da bei unseren jährlichen Inspektionen, die Uwe im Mast und Marina an der Winschkurbel verbrachten, keine Schäden erkennbar waren. Nun kam die nächste Hiobs-Botschaft. Wir lernen, eine exakte Beurteilung des stehenden Guts ist nur im entspannten Zustand möglich.

Fazit: Das Vorstag war bereits entdreht, die Wanten porös und die Wantenspanner ausgeschlagen. Eine einfache Altersschei-

nung. Das stehende Gut ließen wir vollständig erneuern. Zu dieser Entscheidung gab es keine Alternativen.

Das laufende Gut haben wir selbst gezogen und gewaschen. Nach der Wäsche haben wir das Genuafall und die Großdirk ausgetauscht, da die Seelen angegriffen waren. Alle anderen Fallen und Schoten waren in einem guten Zustand.

Einen Schreckmoment gab es dann, als wir das Fockfall wieder einziehen wollten und die Sorgleine sich vom Fall löste. Mit Geduld und einem langen Kunststoffkabel haben wir es aber geschafft, das Fall einzuziehen, was bei einer Mastlänge von 20 Metern etwas tricky ist.

Mit unserem Werftaufenthalt haben wir die Überholung der elektrischen Ankerwisch in Auftrag gegeben. Ein Simerring musste ersetzt werden. Da wir häufig ankern, hatte diese Arbeit für uns eine hohe Relevanz.

Bei der Demontage der Ankerwisch wurde überraschend sichtbar, dass der Bugspriet unter der Ankerwisch unprofessionell repariert worden war und fast nur noch aus Torf bestand.

### Und nun der Bugspriet

Also: Komplette Demontage des Bugspriets. Der hintere Teil des Bugspriets wurde aus Eiche vollkommen neu gefertigt und mit dem intakten Teil fachmännisch verbunden. Die Geduld, mit der Ralf die Hölzer geschäftet hat, war beeindruckend. Das Ergebnis ist es auch!

Vor dem Wassern der Alaya am 23. September konnte der Bugspriet noch nicht montiert werden, da der Schaden zu spät entdeckt wurde und die Instandsetzungsarbeiten noch nicht abgeschlossen waren.

In der folgenden Woche, als unsere Yacht bereits wieder schwamm, wurden der Bugspriet, der Bugkorb, die Seereling und die Ankerwisch remontiert, bevor die Masten gestellt wurden. Das Stellen der Masten erfolgte fast ohne Schwierigkei-



Auf der Zielgeraden: Der Großmast wird endlich gestellt.

ten – nur einen Tag früher als geplant, da für den Folgetag Starkwind angesagt war.

Fast ... das Genickstag war etwa 30 Zentimeter zu kurz. Über Fallen und Wischen haben wir gemeinsam mit den Werftarbeitern den Großmast nach hinten und den Besanmast nach vorne gezogen, bis es schließlich passte.



Wieder an Bord ihrer Alaya - Marina und Uwe auf dem Weg zum Ocean-Seminar nach Cuxhaven.

Bei dem Chaos der Mastelektrik hat Thomas, der Elektriker, sehr gute Vorarbeit geleistet und Steckverbindungen für die gesamte Mastelektrik montiert. Plug & Play.

Der Riggmeister, Thomas Beutel, brachte Spannung auf die Wanten, dass uns ganz anders wurde.

Aber das Ergebnis spricht für sich: unsere SY Alaya segelt sich weitaus besser und schneller aus zuvor.

Marinas größte Freude war die neue Dekoflosse an der Steuerbordseite, die beim Kauf des Schiffes fehlte.

Dafür wurden mehrere Teakplatten zu einem Klotz verleimt.

Aus dem Holzklotz haben die Holzwürmer der Marina Baltica, Ralf und Daniel, in mühevoller Schleifarbeit eine exakte, gespiegelte Nachbildung der Flosse an Backbord erstellt. Toll!

Uwe schaut täglich verliebt seine neue Glocke an, die nun am Besanmast hängt.

### Musste das passieren?

Wir wurden in den Monaten der Sanierung immer wieder gefragt, ob wir das nicht hätten wissen können? Was stand denn im Vertrag? Unsere Antwort war dann meist: „Ja – aber ...!“

Ja – wir hätten es vorher wissen können, wenn ein Gutachter das Schiff an Land genau untersucht hätte. Ein kurzes Rauskranen, Absprühen und kurz anschauen, hätte uns nicht weitergebracht. Der Osmoseschaden ist erst sichtbar geworden, als das Antifouling angeschliffen wurde und Spachtelstellen offensichtlich wurden. Daher können wir jedem, der ein gebrauchtes Schiff kauft, nur raten, eine nachhaltige Begutachtung durchführen zu lassen, und zwar von einem Fachmann. Der Geldbetrag, den der Gutachter kostet, kann unter Umständen deutlich geringer ausfallen als solch eine umfassende Sanierung.

Aber – um ein Schiff zu kaufen, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein: 1. Man muss in das Schiff verliebt sein; 2. Man muss ziemlich verrückt sein ... Punkt Eins sagt (leider) schon alles: Liebe macht blind! Und dessen sollte sich jeder bewusst sein. Verliebt sein ist sehr gut und sehr wichtig, aber man sollte doch versuchen, wenigstens ein Auge zu öffnen.

Auf die rechtlichen Aspekte möchten wir hier nicht weiter eingehen, das würde den Rahmen sprengen. Nur so viel: Gerichtsstand wären die Niederlande gewesen, die Nachweispflicht über das Wissen über den Schaden hätte bei uns gelegen, ein Ausgang der Verhandlung ist nicht sicher. Sicher war aber: Der Rechtsstreit hätte Jahre gedauert, eine Sanierung hätte erst nach dem Urteil begonnen werden können, ein Gutachten hätte das nächste nach sich gezogen und Gutachter / Richter / Anwälte arbeiten nicht umsonst. In unserem Fall ist es so, dass wir fast 50 Prozent des Kaufpreises noch einmal in die Sanierung stecken

mussten, um den Wert des Schiffes zu erhalten. Da hätte sich ein Gutachter mehr als gerechnet.

Nach viereinhalb Monaten Werftaufenthalt haben wir die Marina Baltica am 1. Oktober verlassen, um am TO-Seminar und an der Jahreshauptversammlung in Cuxhaven mit unserer SY Alaya teilzunehmen.

Ende November werden wir in unseren neuen Heimathafen Travemünde zurückkehren.

Wir freuen uns auf eine gemütliche Wintersaison!

**Marina Bülow und Uwe Claes (Text und Fotos)**



Sie schwimmt und das so schnell wie nie zuvor, SY Alaya in Glückstadt.

# Gute Stimmung beim TO-Wochenende



Trans-Ocean-Preisträgerin Mareike Guhr (Mi.) umgeben von den frisch dekorierten Seglern.

## Begrüßungsabend, Jahreshauptversammlung, Festveranstaltung und Abschlussvortrag zum Jahrestreff des TO waren ein voller Erfolg!

„Spaß macht es diesmal!“ Das war sowohl während des straffen Programms als auch an den Frühstückstischen, auf den Treppen und auf den Parkplätzen rund um die Hapag-Hallen und die Seglerrmesse des SVC zu hören. Man fühlte sich wohl in Cuxhaven, hatte gute Laune und richtig viel Spaß.

Natürlich wurde auf der Mitgliederversammlung diskutiert, das Für und Wider abgewogen und über vieles abgestimmt. So auch über die neue Satzung und den Ergänzungsantrag, beide wurden mit nur drei Enthaltungen und keiner einzigen Gegenstimme angenommen.

Lediglich zwei Enthaltungen und zwei Gegenstimmen gab es für den Antrag des AK Satzung, an dem Thema Einführung der Briefwahl weiterzuarbeiten.

Die ganze Versammlung verlief ruhig und konzentriert. Argumente pro und contra wurden konstruktiv, zielorientiert und ruhig am Mikrofon vorgetragen. Man hörte sich zu. Diskussionen ergaben sich - wie nicht anders zu erwarten - bei Punkt 12 der Tagesordnung. Ein eigenes Boot für den TO? Und das ohne den Verein finanziell zu belasten, sondern durch Spenden und Sponsoren finanziert? Nach kontroverser Diskussion fanden sich fünf Mitglieder, die sich intensiver mit der Frage befassen werden. Trotz unterschiedlicher Standpunkte - gerade bei dieser Diskussion war zu merken, dass das Miteinander wieder im Vordergrund steht, ob nun mit oder ohne eigenem Vereinsboot.

Und natürlich wurde auch gewählt. Da Andreas Hülsenberg sein Amt nach neun Jahren im Vorstand niedergelegt hat, war die Position des „Zweiten“ zu besetzen, was mit einer kleinen vor-

standsinternen Rochade verbunden wurde. Der neue Vorstand setzt sich nun folgendermaßen zusammen: Vorsitzender – Martin Birkhoff, Stellvertretender Vorsitzender – Egon Lutomsky, Schriftführer – Dr. Thomas Dorn, Kassenwart – Peter Dörnfeld und Vorsitzender des Beirats – Carsten Matthias.

Außerdem gibt es jetzt auch noch ein weiteres Gremium im Verein, das sich allerdings erst konstituieren kann, sobald die neue Satzung eingetragen ist. Der TO hat zukünftig einen Ehrenrat. Ihm gehören an: Uwe Claes, Astrid Ewe, Bert Frisch, Michael Herbst und Wolfgang Quix.



Fünf für den Verein: Der neue Ehrenrat.

Natürlich wurde auch über die zahlreichen Mitgliederanträge abgestimmt. Der Antragsteller, der die meisten Anträge gestellt hatte, hat leider nicht an der Jahreshauptversammlung teilgenommen. Daher war es ihm nicht möglich, Anträge, deren Thematik sich durch Geschäftsbericht oder Beschluss der Satzung erledigt hatten, zurückzuziehen, weshalb der Vorsitzende über all seine Anträge abstimmen ließ. Dem Antrag, das Protokoll möge die JHV objektiv wiedergeben, wurde entsprochen, schließlich sei dies bislang immer so gewesen, so der Tenor der Wortbeiträge. Alle übrigen Anträge wurden mit großer Mehrheit abgelehnt, mit Ausnahme des Antrags, die Stützpunktleiter alljährlich mit einer kleinen Aufmerksamkeit zu bedenken. Nach sechs Stunden endete die Mitgliederversammlung. Anschließend stand das Feiern auf dem Programm und natürlich die Preisvergabe 2016.



Im Eiltempo um die Welt: Anette und Thomas Herter.

### Weltumseglerpreise

Mit dem **Weltumseglerpreis** des Trans-Ocean wurden ausgezeichnet:

Helga und Rene Braunmüller, SY *Amigo*, Bad Goisern, Österreich, die acht Jahre lang die Welt umrundet haben und am Festabend leider nicht dabei sein konnten.

Anette und Thomas Herter, SY *Anke-Sophie* aus Berlin. Sie waren wesentlich schneller unterwegs, da sie sich nur drei Jahre Zeit genommen hatten für ihren Törn um die Welt. Nur zwei Monate nach dem verheerenden Taifun trafen sie in Vanuatu ein und haben das Elend dort noch selbst miterlebt. Eines der Länder, das sie am meisten beeindruckt hat, war allerdings Südafrika, das viele Segler auf ihrem Weg zurück nach all den vielen Eindrücken unterwegs oft gar nicht mehr so wahrnehmen. Da Anette und Thomas Herter es ja etwas eilig hatten, steckten sie von dort aus, statt noch einmal in die Karibik zurückzukehren, ihren Kurs über St. Helena direkt auf die Azoren ab. Nicht nur ihr Kurs entsprach nicht unbedingt dem Üblichen, sondern auch ihre Yacht. Sie umrundeten die Welt mit einer Bavaria 38 Match, was sie immer ein wenig schneller als die „anderen“ sein ließ.



Glücklich: Elisabeth Mader und Bernd Gierszewski mit Martin Birkhoff.

Von 2009 bis 2016 waren Elisabeth Mader und Bernd Gierszewski, Braunschweig, mit ihrer SY *Elbe* rund um den Globus auf den Weltmeeren unterwegs und das auch auf einer Bavaria 34. Allerdings führte ihr Rückweg über die Bermudas und die Azoren zurück ins Ijsselmeer. Trotz Seekrankheit, die bei stürmischem Wetter vor Rodrigues im Indischen Ozean zum ersten Mal zuschlug, gibt es für die Crew der *Elbe* nur eine Antwort auf die Frage von Andreas Hülsenberg, ob man sich vorstellen könne, noch einmal los zu segeln: ein klares „Schon Morgen!“

Soni und Werner Lohmann, SY *Fee*, aus Oedheim, die ebenfalls nicht am Festabend teilnehmen konnten, waren auch etwas länger unterwegs. Allein ein Jahr hatten sie sich für Indonesien, Malaysia und Thailand Zeit genommen.

Antje Wiechmann und Holger Wulf, Bremen, ließen auf ihrem Weg um die Welt – ganz unüblich – die Karibik einfach rechts liegen und steuerten ihre Gaffelketch *Freyja* gleich Richtung Panama. „Die Karibik kannten wir ja schon“, erklärten sie ihre Entscheidung. In der Straße von Malakka hatten sie später aller-



Große Freude: Martin Birkhoff (li.) mit Antje Wiechmann und Holger Wulf.

dings ganz schönes Pech. Sie wurden von einem Fischer so gerammt, dass der Mast wie ein dünner Bleistift zerbrach. Ein neuer musste aus Deutschland geliefert werden, was zu einem einjährigen Aufenthalt in Malaysia zwang.

Ganz außergewöhnlich war der Start von Annegret Wille und Günter Johansson, der während des TO-Abends gerade half, die Yacht eines Freundes von Mexiko aus durch den Panamakanal zu bringen. Annegret Wille beschrieb ihre ersten Etappen, die sie durch die deutschen, belgischen und französischen Kanäle ins Mittelmeer führte. Nach 241 Schleusen ging es von dort aus dann um die Welt. Viele Etappen musste Günter Johansson dabei alleine segeln, da es Annegret Wille aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr möglich war, längere Zeit an Bord zu bleiben.

### TO-Medaillen

Die **Medaillen** des TO gingen an:

Elisabeth und Karl Bohne, SY *Bomika*, Obertaufkirchen, wegen ihrer hervorragenden Seemannschaft, die sie bei der Bergung ihrer bei Kap Hoorn gestrandeten Yacht bewiesen haben.

Susanne Huber-Curphey, SY *Nehaj*, die sich erneut einhand auf Weltumsegelung auf abgelegenen Routen befindet und das auf einer eigenhändig ausgebauten Aluminiumyacht.

Dominik Lenk (27 J.), Mini 348, Hamburg, für seine Teilnahme am Mini Transat, das er trotz massiver technischer Probleme erfolgreich zu Ende gesehelt hat.



Dominik Lenk (mit Martin Birkhoff) hat durchgehalten beim Mini-Transat.

### Zinnbecher

Den **Zinnbecher** erhielt Lina Rixgens (22 J.), Köln, für ihr Projekt und die Qualifikation für das Mini Transat 2017. Wenn alles wunschgemäß läuft, startet sie als erste deutsche Frau bei diesem Trans-Atlantik-Rennen.

Die silberne Kugelbake und der Preis der Stadt Cuxhaven wurden nicht vergeben, da keine der gemeldeten Reisen den Auslobungskriterien entsprach.

### Ocean Award

Erstaunt waren die Teilnehmer der Festveranstaltung, als Martin Birkhoff den brandneuen **Ocean-Award** vorstellte, eine einen halben Meter durchmessende Silberschale, und die Symbolik

der Trophäe erläuterte. Ins Leben gerufen wurde der Preis von vier Stiftern: Jens Nickel, Carsten Matthias, Egon Lutomsky und Martin Birkhoff. Er wird von nun an jährlich als Wanderpreis vergeben und richtet sich ausdrücklich nicht nur an Mitglieder, sondern ist offen ausgelobt, auch mit dem Ziel, die Internationalität des TO zu unterstreichen, dem immerhin Mitglieder aus 46 Nationen angehören.



Zum ersten Mal vergeben - der neu gestiftete Ocean Award des TO.

Der **Ocean Award** des TO wird für besondere seglerische und navigatorische Leistungen vergeben, auch und gerade wenn diese nicht klassischen Maßstäben entsprechen. Er kann Leistungen wie die Gründung und oder dauerhafte Organisation und Durchführung von Regatten honorieren, weiterhin Leistungen zur Förderung des Hochseesegelns in der Breite auszeichnen oder auch vorbildliche Hilfe, die einem Segler in Not gewährt wurde oder die ein Segler in Notfällen geleistet hat.

Den brandneuen **Ocean Award**, der in diesem Jahr zum ersten Mal verliehen wurde, nahmen unter anerkennendem, großem Beifall die Etappenskipper und Crews der SY *Haspa Hamburg* entgegen. Verliehen wurde der Preis dem Hamburgischen Verein Seefahrt e.V. und der Segelgruppe Störtebeker für erfolgreiche Planung und Vorbereitung und schließlich vorbildliche Durchführung ihres großen Projekts Southern Ocean Challenge. Die *Haspa Hamburg* wurde nach Australien verschifft, und dann ging es los: von Sydney nach Hobart – Teilnahme an der berühmten Regatta, weiter nach Neuseeland, von dort Richtung Kap Hoorn und nach Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt, anschließend gen Rio de Janeiro und von dort im Rahmen der Regatta Rio – Hamburg über die Kapverden, die Azoren und Helgoland nach Hamburg. Sicher ist der Gewinn des ersten **Ocean Award** auch ein feines Geburtstagsgeschenk für das 80-jährige Bestehen der Segelgruppe.

### TO-Preis

Der begehrte **Trans-Ocean Preis**, der renommierteste Preis des Vereins, ging an Mareike Guhr, die in viereinhalb Jahren um die Welt gesehelt ist. Eine Leistung, die nicht nur wegen ihres seglerischen Anspruchs gewürdigt wurde, sondern weil die Preisträgerin als eine der wenigen weltumrundenden Skipperinnen aus dem Pool der Offshore Segler herausragt. Vor allem das Wie



Mareike Guhr, des diesjährige Gewinnerin des Trans-Ocean Preises.

überzeugte die Jury. 45000 Seemeilen, 37 Länder und das mit insgesamt 140 Mitseglern an Bord. Die Hamburgerin war alleine für ihren Katamaran *La Medianoche* verantwortlich und für ihre Gäste, ohne die sie sich ihren Traum, die Welt zu umsegeln, nicht hätte verwirklichen können. Außergewöhnlich ist auch, dass sie nicht auf ihrem eigenen Kiel unterwegs war, sondern Mareike Guhr sich den Katamaran für diese weltweite Reise ausgeliehen hatte.

Mareike Guhr hat mit ihrer außergewöhnlichen Reise gezeigt, dass man sich Träume erfüllen kann, auch wenn sie anfangs un-

erreichbar scheinen. Dabei habe die diesjährige Trägerin des Trans-Ocean-Preises einen ganz unkonventionellen Weg entdeckt, ein solches Segelabenteuer „zu stemmen“, begründete Martin Birkhoff die Entscheidung der Preisjury.

Ganz nebenbei wurden auf der Abendveranstaltung neben traditionellem Labskaus, Grünkohl und einem leckeren vegetarischen Gericht auch noch ein paar nette Intermezzi geboten: Maritime Bücher wurden unter den Teilnehmern verlost, Andreas Hülsenberg hielt in seiner unverwechselbaren Art eine kurze, knackige Abschiedsrede, das Vorstandsteam bedankte sich bei Andreas mit einem Präsentkorb, dessen wichtigster Bestandteil ein Globus war. Damit Andreas stets wisse, wo er sei und feststellen könne, welches sein nächstes Ziel sei, schließlich habe er ja nun ausgiebig Zeit, seiner Leidenschaft, dem Segeln, gerecht zu werden, wie Martin Birkhoff bemerkte. Und wie man sich Segeln in einem hohlen Resonanzkörper vorstellen kann, veranschaulichte ein kurzweiliges Video des Törns der *Haspa Hamburg*.

Was nach den ganzen Preisen und Reden kam, ist klar – es wurde gefeiert, geklönt und getanzt, denn auch in diesem Jahr sorgten „Mary-Ann and the American“ für beste musikalische Unterhaltung und das auch schon seit dem Sektempfang.

Also alles bestens in Cuxhaven und das Dabeisein lohnt sich wirklich!

Kirsten Panzer (Text und Fotos)

**Die Bewerbungsfrist für die Preise des Trans-Ocean e.V. 2017 endet am 30. September 2017.**

## Weltumsegler zieht es nach Österreich

**Im Sommer ist es wieder soweit: Am Wochenende 18. bis 22. August 2017 treffen sich die Weltumsegler erneut im österreichischen Gössl. Jede Menge Seemeilen werden sich dann nicht auf dem Wasser sondern in den Bergen versammeln und viel zu erzählen haben.**

Auch ohne Landprogramm würde den Weitgereisten bestimmt nicht langweilig werden, doch hat Initiator Ernst Köberl auch in diesem Jahr wieder, neben viel Zeit für Plauderei, interessante Ausflüge in die Umgebung geplant. So geht es beispielsweise ins Salzbergwerk und zu einer Bootsfahrt auf den Altausser See. Und auch das Rote Sofa wird erneut ein fester Bestandteil des Treffens sein. In Interviews werden dort zehn Crews und ihre Reisen vorgestellt. Und natürlich dürfen auch Vorträge nicht fehlen – Dieter Langer wird von seinen Abenteuern zu Wasser und in der Luft erzählen (siehe TO-152) und Lony und Jean Pierre Friedrich aus Luxemburg von ihrer achtjährigen Weltumsegelung auf der SY *Aquarius IV* berichten.

Wer auch in der Steiermark dabei sein möchte und sich noch nicht angemeldet hat, wendet sich an Ernst Köberl telefonisch unter 0043 (0) 664 73316243 oder per E-Mail: taranga@aon.at.

pan

**Dieter Langer präsentiert:**

WELT WEIT WEG

**Über & Auf den Wellen um die Welt**





**IN GÖSSL** Kontakt: Köberl Ernst, taranga@aon.at 0043 (0) 664 733 16 24 3

**Crewberichte von "Rund um" - 10 neue Crews am "ROTEN SOFA" mit Thomas Fuhrmann**

**FR 18. August**

- ab 11:00 - eintrafen in den "Seemannshäusern" - JUFA Haus Bad Aussee + JUFA Haus Gössl
- 15:30 - Zusammenkunft auf der "Seeelise" beim Gasthof "Rostiger Anker" in Gössl
- 16:30 - 1 Std. Dampferumfahrt ab Landungssteg mit alpeirischer Musik + Gbeslar Pascham
- 18:00 - Begrüßung der Segler + Ehrung der Teilnehmer + Gruppenfoto auf der Seeelise
- 19:00 - Saisi reserviert für das Festessen + nachher Begrüßung durch BGM, Franz Steinegger
- 21:00 - Buch & Vortrag von Lony & Jean Pierre Friedrich aus Luxemburg - SY "Aquarius IV"

**Bericht & Vortrag "Im Segelboot um die Welt" - 8 Jahre, 76 000 SM, 40 Länder .....**

**SA 19. August**

- ab 9:30 - Anfahr nach Altaussee zur Maststelle "Luzentstraße" (am Beginn der Bergstraße)
- 9:30 - Aufahrt zum Salzbergwerk Altaussee (wer nicht ins Bergwerk will, fährt auf den Lösser)
- ab 10:15 - **Besichtigung mit Führung im Salzbergwerk** - Dauer 1 1/2 Std. - in zwei Gruppen
- Varianten: eigenständige Looseraufahrt bis zur Hütte oder Wartzeit im Steinbergstüberl
- 12:15 - zum Altausser See + Parkplatz Brunnenplatz + **Bootsfahrt oder 40 Min. Spaziergang**
- 12:30 - Bootsfahrt zum Segelhaus Seeelise (jüngere Mitglieberschaft am Ende des Altausser See) [www.segelaussee.com/impressum/](http://www.segelaussee.com/impressum/) der Drehort des James Bond Films "Spectre"
- 14:30 - Rückfahrt mit Solarschiff nach Altaussee (Fußgänger müssen 20 Min früher weggehen)
- 15:00 - Abfahrt ab Parkplatz Brunnenplatz zurück nach Gössl - zum Parkplatz beim Gasthof Veit
- ab 16:00 - das "ROTE SOFA" mit Thomas - Vorstellung - Interviews der letzten 10 Crews mit Pause
- 19:30 - gemeinsamer Abendessen vor dem Abschlussvortrag von Dieter Langer aus Düsseldorf
- 21:00 - **Dieters Vortrag: www.weltweitweg.eu/ Vortrag "Über & Auf den Wellen um die Welt"**

**SO 22. August**

- ab 9:00 - letztes Treffen zur Fotobearbeitung und Abschiedsreden im Gastgarten "Rostiger Anker"



## Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016

**Versammlungsort:** Cuxhaven – Hapag-Hallen  
**Versammlungsleiter:** Martin Birkhoff (Vorsitzender)  
**Versammlungsleiter:** Egon Lutomsky (zeitweise)  
**Protokollführer:** Egon Lutomsky (Schriftführer)

### Eröffnung / Begrüßung

Der Vorsitzende Martin Birkhoff eröffnet um 11:10 Uhr die Jahreshauptversammlung. Erschienen zu diesem Zeitpunkt sind 77 stimmberechtigte Mitglieder.

**11:10 Uhr – 77 Mitglieder**  
 Der Vorsitzende stellt die **ordnungsgemäße Ladung** zur Mitgliederversammlung fest und fragt, ob es Einwände gegen die Feststellung gibt. Das ist nicht der Fall.

Der Vorsitzende stellt die **Beschlussfähigkeit** der Mitgliederversammlung fest und fragt, ob es Einwände gegen die Feststellung gibt. Das ist nicht der Fall.

Martin Birkhoff weist darauf hin, dass für die Jahreshauptversammlung die alte Satzung zur Anwendung kommt und keine Übertragung von Stimmrechten möglich ist. Abstimmungen erfordern die Mehrheit der Erschienenen und in Satzungsfragen eine Zwei-Drittel-Mehrheit der Erschienenen.

### 1. Anträge zur Tagesordnung

Es werden keine Anträge zur Tagesordnung gestellt

### 2. Geschäftsbericht des Vorstandes

Martin Birkhoff verliest die Namen der im Geschäftsjahr verstorbenen Mitglieder und die Versammlung gedenkt dieser mit einer Schweigeminute.

Martin Birkhoff trägt für den Vorstand den Jahresbericht vor. In dem Bericht wird die Arbeit des Vorstandes chronologisch beschrieben, es werden die Arbeitsschwerpunkte erläutert, die Erfolge und Probleme der Vorstandarbeit dargestellt und die Ziele für das kommende Geschäftsjahr vorgestellt.

Carsten Matthias ergänzt den Bericht im Hinblick auf die Entwicklung der IT-Technologien und der Website des TO im Berichtszeitraum.

### Aussprache zum Geschäftsbericht

Nachfragen gab es hinsichtlich der Darstellung der durch den Vorstand ausgegebenen Fördermittel. Hier wurde auf den im Laufe der Versammlung noch vorzutragenden Kassenbericht verwiesen, dem die genauen Zahlen zu entnehmen sind.

Weitere Fragen betreffen die Entwicklung der Mitgliederzahlen. Hierzu wurde erläutert, dass es bei der Darstellung immer Differenzen gibt, weil die Ein- und Austritte sowie die Mitgliederzahlen zum Stichtag 30. September und 01. Oktober nicht direkt miteinander verrechnet werden können. Jedes Jahr beantragen Mitglieder die Mitgliedschaft mit Wirksamkeit zu Beginn des Geschäftsjahres. Diese Zahlen werden bei den Eintritten des vorausgegangenen Geschäftsjahres naturgemäß nicht erfasst.

**11:55 Uhr – 78 Mitglieder**

### 3. Kassenbericht und Haushaltsbericht 2016

Schatzmeister Pit Dörnfeld stellt den bereits im internen Bereich der Homepage veröffentlichten Kassenbericht vor und erläutert die einzelnen Positionen. Carsten Matthias trägt ergänzend die Kosten vor, die durch den Neuaufbau und den Betrieb der Homepage entstanden sind.

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016 – Seite 1/10



Im Anschluss daran stellt Pit Dörnfeld den Finanzplan 2017 vor und erläutert, auf welcher Grundlage die dort geplanten Werte beruhen.

### 4. Bericht der Kassenprüfer

Kassenprüfer Christoph Dahms trägt den Prüfbericht der Kassenprüfer vor. Nach Prüfung der Kasse durch die Kassenprüfer wurde festgestellt, dass der Vorstand wirtschaftlich mit den Mitteln umgegangen ist und dass alle Einnahmen und Ausgaben ordnungsgemäß verbucht wurden.

**12:02 Uhr – 80 Mitglieder**  
**12:05 Uhr – 81 Mitglieder**

### Aussprache zum Kassenbericht

In der anschließenden Aussprache wurden folgende Fragen gestellt:

- Es wurde gefragt, warum Umsatzsteuern nachzuzahlen sind. Ursache ist eine veränderte Rechtslage bei der Berechnung des Vorsteuerabzuges, so dass dieser beim Magazin nur noch erfolgen kann für die Kosten der Seiten, auf denen Anzeigen abgedruckt sind. Da die Rechtslage offenbar nicht eindeutig ist, hat der Vorstand über den Steuerberater beim Finanzamt Beschwerde einlegen lassen.
- Eine weitere Frage betrifft die Auflage des Heftes. Diese wird mit 4.400 angegeben.
- Für die Nachzahlung der Umsatzsteuern wird vom Vorstand keine Haftung des beteiligten Steuerabsetzers gesehen, da es sich um Kosten handelt, die ohnehin zu zahlen sind und insoweit kein Verschulden vorliegt.
- Wolfgang Quix schlägt vor, dass Spenden und Ausgaben für die Förderung sportlicher Aktivitäten gesondert gebucht und ausgewiesen werden. Der Vorstand sagt zu, diese Anregung aufzunehmen.
- Bettina Heuveloop schlägt vor, dass der Haushaltsvoranschlag auf der Website veröffentlicht wird. Der Vorstand sagt eine Veröffentlichung zu.
- Auf Nachfrage wurde bestätigt, dass das Haushaltsdefizit aus dem Vereinsvermögen ausgeglichen wird.

### 5. Entlastung des Vorstands

Christoph Dahms beantragt die **Entlastung des Vorstands**

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 75    Nein-Stimmen: 0    Enthaltung: 1    (Der Vorstand nimmt nicht teil)  
 Der Vorstand ist damit für das Geschäftsjahr 2015/2016 entlastet

### 13:05 Uhr Mittagspause

### 13:40 Uhr Fortsetzung JHV

**13:40 Uhr -81 Mitglieder**

Zu Beginn der fortgesetzten Jahreshauptversammlung erklärt der stellvertretende Vorsitzende Andreas Hülsenberg, dass er sein Amt als stellvertretender Vorsitzender des Trans-Ocean e.V.V. niederlegt. Ein entsprechendes schriftliches Dokument hat er dem Vorsitzenden Martin Birkhoff übergeben. Den Rücktritt hatte er bereits zuvor angekündigt, so dass die Wahl seines Nachfolgers fristgemäß für diese Jahreshauptversammlung vorbereitet werden konnte.

### 6. Vorstandswahlen

Neu zu wählen sind der stellvertretende Vorsitzende, der Schriftführer, der Pressereferent.

#### 6.1 Stellvertretender Vorsitzender

Kandidaten	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
1. Egon Lutomsky	75	0	5

**Gewählt: Egon Lutomsky**

Egon Lutomsky erklärt, dass er die Wahl zum stellvertretenden Vorsitzenden annimmt

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016 – Seite 2/10



## 8. Wahl eines Ehrenrates

Zur Wahl des Ehrenrates werden Kandidaten vorgeschlagen und haben die Gelegenheit, sich der Mitgliederversammlung vorzustellen. Klaus Köhler, der durch den Vorstand vorgeschlagen wurde, ist nicht anwesend. Es wird eine geheime Wahl mit Hilfe von Stimmzetteln beschlossen.

Es werden 84 Stimmzettel ausgegeben und anschließend durch Toni Reif, Carsten Matthias und Egon Lutomsky eingesammelt und von Toni Reif, Marina Bülow und Egon Lutomsky ausgezählt. Dabei ergab sich folgendes Ergebnis:

83 Stimmzettel wurden abgegeben. Von den 81 Stimmzetteln waren 2 ungültig (Doppelnennung, falsche Namensnennung)

Kandidaten	Stimmen
1. Astrid Ewe	62
2. Bert Frisch	61
3. Michael Herbst	53
4. Wolfgang Quix	51
5. Uwe Claes	48
6. Klaus Köhler	42

Der Versammlungsleiter fragt, ob die Befragten die Wahl annehmen.

Astrid Ewe erklärt, dass sie die Wahl annimmt.

Bert Frisch erklärt, dass er die Wahl annimmt.

Michael Herbst erklärt, dass er die Wahl annimmt.

Wolfgang Quix erklärt, dass er die Wahl annimmt.

Uwe Claes erklärt, dass er die Wahl annimmt.

**Der Ehrenrat besteht damit aus Astrid Ewe, Bert Frisch, Michael Herbst, Wolfgang Quix und Uwe Claes.**

## 9. Beitragserhöhung, Diskussion und Beschluss

Martin Birkhoff stellt für den Vorstand den Antrag auf Erhöhung der Mitgliederbeiträge vor und erläutert umfangreich die Gründe. Insbesondere verweist er darauf, dass nach den derzeitigen Kalkulationen und aufgrund der Steuersituation der derzeitige Beitrag nicht einmal ausreichend sein wird, um einen ausgeglichenen Haushalt zu garantieren. Die vorhandenen Mittel aus den Beiträgen reichen insbesondere nicht aus, um Rücklagen zu bilden und Maßnahmen einzuleiten, die den TO voranbringen und weiter aufbauen. Auch im Hinblick auf die in zwei Jahren stattfindenden Feiern zum 50-jährigen Jubiläum werden ebenfalls erhebliche weitere Mittel benötigt, die so nicht vorhanden sind. Die vorhandenen Rücklagen sind zwar noch erheblich, sie sind aber erforderlich um den laufenden Geschäftsbetrieb zu sichern.

Der Antrag wird von der Mitgliederversammlung diskutiert und es wird praktisch durchgängig die Meinung vertreten, dass der derzeitige Vereinsbeitrag deutlich zu gering ist und dass der Beschluss zur letzten Beitragserhöhung dementsprechend nicht ausreichend war. Andererseits wurde der Vorstand jedoch zur sparsamen Haushaltsführung aufgefordert. Dazu waren etliche Mitglieder der Meinung, dass sie eine Beitragserhöhung zwar grundsätzlich für gerechtfertigt halten, sie aber Probleme damit haben, eine solche Beitragserhöhung den Mitgliedern zu vermitteln, die bei der Jahreshauptversammlung nicht anwesend sind. Außerdem wird die Gefahr gesehen, dass durch eine zweite Beitragserhöhung nach so kurzer Zeit Mitglieder austreten könnten, weil sie nicht bereit sind, den erhöhten Beitrag zu zahlen.

Nach der Diskussion bittet der Vorstand um eine kurze Pause und die Versammlung wird um 15:40 Uhr kurz unterbrochen.

**15:40 Uhr – 80 Mitglieder**

Danach teilt der Vorstand mit, dass er den Antrag auf Beitragserhöhung zurückzieht und kündigt einen neuen Antrag für die Jahreshauptversammlung im kommenden Jahr an.



## 6.2 Schriftführer

Kandidaten	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
1. Thomas Dorn	71	0	9

**Gewählt: Thomas Dorn**

Thomas Dorn erklärt, dass er die Wahl zum Schriftführer annimmt

## 6.3 Pressereferent

Egon Lutomsky erläutert, dass der Vorstand das Amt des Pressereferenten für das kommende Geschäftsjahr unbesetzt lassen möchte, weil der Vorstand die Tätigkeiten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit intern verteilt hat, durch die Redakteurinnen und Mitglieder dabei effektiv unterstützt wird und deswegen eine Neuverteilung derzeit für kontraproduktiv hält. Es stellt sich kein Kandidat zur Wahl, so dass für das kommende Geschäftsjahr die Position des Pressereferenten unbesetzt bleibt.

**14:00 Uhr – 80 Mitglieder**

## 7. Vorstellung des überarbeiteten Satzungsentwurfs durch den AK Satzung

Thomas Dorn stellt für den Arbeitskreis Satzung den ergänzten und überarbeiteten Satzungsentwurf vor. Anschließend steht er für Fragen zum Entwurf zur Verfügung.

**14:01 Uhr – 81 Mitglieder**

Es wird der Vereinszweck im Entwurf des Satzungsausschusses diskutiert. Die im Satzungsentwurf gewählte Formulierung und die dort festgelegten Inhalte werden durch den Satzungsausschuss erläutert.

Bettina Heuveloop votiert aufgrund rechtlicher Bedenken gegen die nach dem Satzungsentwurf mögliche Stimmrechtsübertragung. Kern ihrer Bedenken ist, dass etliche Mitglieder keine Gelegenheit haben könnten, ein Mitglied zu finden, dem sie ihre Stimme übertragen können. Vor allem hält sie die Möglichkeit der Kontaktaufnahme für eingeschränkt, weil die Mehrheit der Mitglieder sich gegen eine Veröffentlichung der Mitgliederdaten ausspreche und es daher kein Mitgliederverzeichnis gebe.

**14:22 Uhr – 83 Mitglieder**

## 7.1 Abstimmung über den anliegenden Satzungsentwurf

Der anliegende Satzungsentwurf wurde gem. § 5 Abs.2 und § 7 Abs. 1 der Satzung auf der Website und in der Ausgabe 10/2016 des TO-Magazins vor dem 30.10.2016 'frist- und formgerecht bekannt gegeben

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 80 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 3*

Damit ist die gem. § 7 Abs. 1 der Satzung notwendige 2/3-Mehrheit der Erschienenen erreicht, der anliegende Satzungsentwurf ist als neue Satzung des TO beschlossen.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff bestätigt auf Nachfrage von Bettina Heuveloop, dass der Vorstand die Satzung vor Eintragung im Vereinsregister beim zuständigen Finanzamt zur Prüfung der Gemeinnützigkeit vorlegen wird. Thomas Dorn sichert zu, dass der AK Satzung sämtliche Änderungen ebenfalls prüfen wird.

## 7.2 Abstimmung über den Ergänzungsantrag

Ergänzungsantrag: „Der Vorstand erhält die Vollmacht, den Satzungstext abzuändern, wenn dies für die Eintragung der Satzung erforderlich werden sollte und eine Eintragung ohne diese Änderung nicht erfolgen könnte. Die Vollmacht umfasst redaktionelle Änderungen sowie inhaltliche Änderungen, soweit diese nicht zu einer substantiellen Änderung der einzelnen Satzungsbestimmungen führen.“

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 78 Nein-Stimmen: 2 Enthaltung: 3*

Damit ist die notwendige 2/3-Mehrheit der Erschienenen erreicht, der Ergänzungsantrag ist angenommen.

**14:40 Uhr 84 Mitglieder**

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016 – Seite 3/10

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016 – Seite 4/10

## 10. Antrag des Satzungsarbeitskreises

Die Mitgliederversammlung wird gebeten, dem Arbeitskreis Satzung das Mandat zur Ausarbeitung eines Vorschlags zur MV 2017 für die Einführung der Briefwahl zu erteilen.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 76 Nein-Stimmen: 2 Enthaltungen: 2 - Der Antrag wurde angenommen.*

## 11. Mitgliederanträge

### 11.1 Anträge des Mitglieds Milan Rataj

Martin Birkhoff erläutert einleitend, dass die nachfolgenden Anträge zu einem Teil Anfragen enthalten, die selbstverständlich beantwortet werden bzw. wurden und die u.a. den jeweiligen Mitteilungen des Vorstands und dem vorgetragenen Geschäftsbericht und dem Kassenbericht zu entnehmen sind. Er erläutert weiter, dass der Vorstand die Anträge des Mitglieds Milan Rataj chronologisch nummeriert hat. Anträge, die Satzungsfragen betreffen, werden wegen der abweichenden Mehrheiten an den Anfang gestellt und zuerst behandelt.

#### Anmerkung des Protokollführers:

Da zum Zeitpunkt der Abstimmung über die Mitgliederanträge 80 Mitglieder erschienen sind, ist nach § 5 Abs. 4 der geltenden Satzung für eine Annahme eines Antrags jeweils eine Mehrheit von 41 Ja-Stimmen erforderlich. Bei Anträgen, die die Satzung betreffen, sind für die notwendige Zwei-Drittel-Mehrheit der Erschienenen 54 Stimmen erforderlich.

Die Anträge wurden teilweise durch den Vorsitzenden Martin Birkhoff, den Beiratsvorsitzenden Carsten Matthias und den Schriftführer Egon Lutomsky gelesen und zur Abstimmung gestellt. Bei Anträgen, deren Inhalte eine der genannten Personen persönlich betreffen, wurde jeweils nicht mitgewirkt. Der Vorsitzende übergibt bei Anträgen, die ihn bzw. seine Frau betreffen, die Versammlungsleitung durch Übergabe des Mikrofons jeweils kurzfristig an den designierten zweiten Vorsitzenden Egon Lutomsky. Der Antragsteller hat auf die Teilnahme an der JHV verzichtet.

Alle Mitgliederanträge sind unverändert, d.h. auch mit Originalorthografie wiedergegeben.

#### Anträge des Mitglieds Milan Rataj zu Satzungsangelegenheiten

##### 1. Mitgliederversammlung und Festabend:

Antrag: Es wird beantragt, die Satzung unter § 5 Nr. 2 um folgenden Satz zu ergänzen: "Über den Ort der jeweils nächsten Mitgliederversammlung entscheidet die Mitgliederversammlung."

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt*

##### 3. Vereinszweck:

Antrag: Es wird beantragt in § 1 Nr. 2 der Satzung das Wort "sportliche" zu streichen.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 1 Der Antrag ist abgelehnt*

##### 4. Säumige Beitragszahler:

Antrag: § 2 Nr. 5 der Satzung wird wie folgt geändert: "Die Mitgliedschaft erlischt durch Streichung von der Mitgliederliste, die durch Beschluss des Vorstandes erfolgt, wenn ein Mitglied sich mit mehr als einem Jahresbeitrag trotz schriftlicher Mahnung im Verzug befindet."

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 5 Der Antrag ist abgelehnt*

## 15. Satzungsänderung - Amtszeitbegrenzung:

Antrag: § 4 der Satzung soll wie folgt ergänzt um eine Nr. 7 ergänzt werden: "Die Amtszeit eines Vorstandsmitgliedes ist auf neun Jahre begrenzt. Bei Überschreiten dieses Zeitraumes endet die Amtszeit an dem Tag der auf diesen Zeitpunkt folgenden Mitgliederversammlung."

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 2 Der Antrag ist abgelehnt*

## Allgemeine Anträge des Mitglieds Milan Rataj

### 2. Festabend:

Antrag: Es wird beantragt, der nächsten Festabend des Vereins an einen von der Mitgliederversammlung zu bestimmenden Ort, z.B. nach Frankfurt, München oder Berlin zu legen.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt*

### 5. Fördermittelempfänger:

Antrag: Es wird beantragt drei Mitglieder per Wahl zu bestimmen, die über die Vergabe von Fördermitteln mitentscheiden.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt*

### 6. Trans Ocean Regatta Club:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert die Mitglieder darüber zu informieren, was aus dem "Trans Ocean Regatta Club" und seinem Kassenbestand geworden ist. Ferner, ob sich aus der Existenz oder Nichtexistenz dieses Vereins wirtschaftliche oder rechtliche Risiken für den TO ergeben können.

Der Versammlungsleiter weist darauf hin, dass der Antrag nicht abstimmbar ist. Der TORC ist (oder war) ein eigenständiger Verein mit dem der Vorstand des TO nichts zu tun hat.

### 7. Außendarstellung:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, in der Außendarstellung des Vereins die tatsächlichen Mitglieder- und Stützpunktzahlen anzugeben.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 81 Der Antrag ist einstimmig angenommen.*

### 8. Aufforderung zum Austritt:

Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert Frau Anke Preiß auf, den Verein zu verlassen.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 2 Enthaltungen: 13 Der Antrag ist abgelehnt*

### 9. Stellvertretender Vorsitzender:

Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert den stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Hülsenberg auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, was er von den Verein übervorteilenden Aktivitäten des ehemaligen Vorsitzenden Luetgebrune wusste und was er unternommen hat, um diese Aktivitäten zu unterbinden.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt*

### 10. Ausschlussantrag Frau Heuveloop:

Antrag: Die Mitgliederversammlung nimmt die im Jahr 2013 ausgesprochene Aufforderung an Frau Heuveloop zurück, den Verein zu verlassen. Ferner wird der Vorstand aufgefordert, sich im Namen des Vereins bei Frau Heuveloop zu entschuldigen.

*Abstimmung: Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt*

### 11. Urteil gegen Bernd Luetgebrune:



Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert den Vorstand auf, zu belegen, inwieweit aus dem unter dem Az. 20 U 15/15 ergangenen Urteil gegen den ehemaligen Vorsitzenden Bernd Luetgebrune hervor geht, dass der Verein die erstrittenen 18.000 Euro für sich vereinnahmen kann.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt

Frau Heußeldop bittet darum, das Urteil in den internen Bereich der Homepage einzustellen. Der Vorstand sagt dies zu.

#### 12. Leiter der AG Stützpunkte:

Antrag: Es wird beantragt, die Position des AG Leiters "Stützpunkte" durch eine Wahl neu zu besetzen.

Der Versammlungsleiter weist darauf hin, dass der Antrag nicht abstimmbar ist, da es im TO keine AG „Stützpunkte“ gibt.

#### 13. Artikel auf TO Website:

Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Martin Birkhoff auf, zu erklären, ob ihm der auf der TO Website veröffentlichte, und von Frau Panzer Gunkel geschriebene, Artikel in dem der Antragsteller fälschlich als verurteilter Waffenschmuggler und Geldwäscher bezeichnet wurde, vor der Veröffentlichung bekannt war. Ferner zu erklären, welche arbeitsrechtlichen Konsequenzen der Vorstand gegenüber Frau Panzer Gunkel aus diese Vorfall gezogen hat.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 14. Vorstandswahlen:

Antrag: Es wird beantragt, den gesamten Vorstände neu zu wählen.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 1 Der Antrag ist abgelehnt

#### 15. Satzungsänderung - Amtszeitbegrenzung:

Antrag: § 4 der Satzung soll wie folgt ergänzt um eine Nr. 7 ergänzt werden: "Die Amtszeit eines Vorstandsmitgliedes ist auf neun Jahre begrenzt. Bei Überschreiten dieses Zeitraumes endet die Amtszeit an dem Tag der auf diesen Zeitpunkt folgenden Mitgliederversammlung."

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 2 Der Antrag ist abgelehnt

#### 16. Auftritt Herr Frisch auf der MV 2015:

Antrag: 1. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Roderich Brottko auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er Herr Frisch über die im "Google Forum" von der ehemaligen Pressereferentin gemachten Äußerungen in Kenntnis gesetzt hat.

Der Versammlungsleiter weist darauf hin, dass der Antrag nicht abstimmbar ist, da einzelne Mitglieder gegenüber der MV nicht rechenschaftspflichtig sind.

#### 17. Auftritt Herr Frisch auf der MV 2015:

Antrag: 2. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Bert Frisch auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er von Herrn Brottko im Sinne von Punkt 1 informiert wurde. Ferner, wann er Herr Birkhoff über sein Wissen in Kenntnis gesetzt hat und ob sein Auftritt auf der Mitgliederversammlung 2015 in irgendeiner Form im Vorfeld mit einem Vorstandsmitglied besprochen wurde.

Der Versammlungsleiter weist darauf hin, dass der Antrag nicht abstimmbar ist, da einzelne Mitglieder gegenüber der MV nicht rechenschaftspflichtig sind.

#### 18. Auftritt Herr Frisch auf der MV 2015:

Antrag: 3. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Martin Birkhoff auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er von Herrn Frisch im Sinne von Punkt 1 informiert wurde. Ferner, ob der Auftritt von Herrn Frisch auf der Mitgliederversammlung 2015 in irgendeiner Form im Vorfeld mit ihm oder einem anderen einem Vorstandsmitglied besprochen wurde.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt

#### 19. Stützpunkt Mindelo:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert gegenüber Frau Isevania Alves schriftlich zu begründen, warum ihr der Stützpunktleiterposten auf Mindelo entzogen worden ist.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 2 Der Antrag ist abgelehnt

#### 20. Protokoll:

Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert den Vorstand auf, ein Protokoll der diesjährigen Mitgliederversammlung im TO Heft zu veröffentlichen, das das Geschehen der Mitgliederversammlung objektiv wieder gibt.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 74 Nein-Stimmen: 5 Enthaltungen: 2 Der Antrag ist abgelehnt.

#### 21. Zensur im Forum:

Antrag: Herr Birkhoff wird aufgefordert die Fälle zu benennen und zu erläutern, in denen der Vorstand gezwungen gewesen sein soll, im Internetforum des Vereins Zensur auszuüben.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 22. Pressereferentin:

Antrag: Herr Birkhoff wird aufgefordert, zu begründen, warum er die Geschäftsstelle des Vereins schriftlich am 16.09.2015 aufgefordert hat, der damaligen Pressereferentin die Einsicht in Vereinsunterlagen zu verwehren und dafür zu sorgen, dass die Pressereferentin alle von ihr angefertigten Kopien vernichtet.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 23. zu diesem Punkt wird ferner beantragt:

Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Andreas Hülsenberg auf, sich zu der Frage zu äußern, ob es für gerechtfertigt hält, bestimmte Informationen Mitgliedern des Vereinsvorstandes vorzuenthalten.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 24. TO Merkblatt:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, darzulegen, wie viele Mitglieder freiwillig einen höheren als den regulären Mitgliedsbeitrag entrichten und welche zusätzlichen Einnahmen dadurch generiert werden.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 5 Der Antrag ist abgelehnt

#### 25. Aufnahmekriterien von Mitgliedern:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, darzulegen, nach welchen Kriterien die Ablehnung von Aufnahmeanträgen in den Verein erfolgt.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 6 Der Antrag ist abgelehnt

#### 26. Jugendförderung und Briefwahl:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, zu benennen, was er zur Gewinnung junger Mitglieder unternimmt und was er beabsichtigt, um die Einbindung von Mitgliedern, die nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen können, an der Willensbildung des Vereins, zu verbessern.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 3 Der Antrag ist abgelehnt

#### 27. Personal:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, einzelne Arbeitsverträge aus Kostengründen zu beenden.



Der Versammlungsleiter weist darauf hin, dass der Antrag nicht abstimmbar ist, da Personalangelegenheiten vertraulich und ausschließliche Angelegenheit des Vorstands sind.

#### 28. Datenschutz:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, die folgenden Fragen in Hinblick auf den Umgang mit den Mitgliederdaten in der TO Geschäftsstelle zu beantworten:

1. Wie und in welcher Form wurden und werden die Daten übermittelt: Per Post, verschlüsselter Mail, Fax etc.?
2. Wie werden die Daten vor Ort gelagert und vor Zugriff Dritter gesichert?
3. Wie ist der sog. "Störungsstreife und sichere Betrieb der IT – Anlagen" konzipiert? Gibt es ein Datensicherheitskonzept?
4. Wie wird die sog. "ordnungsgemäße Datenverarbeitung" realisiert und ist ein Verfahrensverzeichnis angelegt?
5. Wie ist der Ablaufprozess bei Neumitgliedern und bei Austritt (Stichwort Löschung und Löschfristen) organisiert?
6. Gibt es von Ihnen eine vorliegende Verpflichtungserklärung für die sog. „Wahrung des Datengeheimnisses“?

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 2 Der Antrag ist abgelehnt

#### 29. Eintragung der Satzung:

Antrag: Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Birkhoff auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, warum er gegenüber der Zeitschrift Yacht unvollständige Angaben zu der Frage gemacht hat, warum die im Jahr 2013 bzw. 2014 angenommene Satzung nicht eingetragen wurde.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 30. Entwicklung des Vereins

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, im TO Heft die folgenden Angaben zu veröffentlichen: Entwicklung der Rücklagen seit 2010, Entwicklung der Mitgliederzahlen seit 2010, Entwicklung des durchschnittlichen Mitgliederalters seit 2010, Angaben über die Altersverteilung der Mitglieder zum 30.09.2016, Entwicklung der Teilnehmerzahlen am Festabend.

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 0 Der Antrag ist abgelehnt

#### 11.2 Antrag des Mitglieds Günther Jung – Stützpunktleiter Philippinen

Antrag: Seit der Zeit des Herrn Bellmer, war es im T-O üblich und eine nette Geste, dass die TO-Stützpunktleiter zum Jahresende ein kleines Geschenk als Anerkennung geschickt bekommen haben. Warum heute nicht mehr? Wenigstens einen normalen TO-Stander. (Der auf der Pier franst schon aus)  
Ein TO-Hemd war schon mal versprochen worden, wo bleibt es?

Der Vorsitzende verweist darauf, dass aus Mitteln des Vereins keine Zuwendungen an Mitglieder gemacht werden dürfen, eine rein ideale Aufmerksamkeit wird aber befürwortet. Er bittet die Mitgliederversammlung den Antragstext des Herrn Jung wie folgt zu verstehen: „Die Mitgliederversammlung möge beschließen, dass den TO-Stützpunktleitern jeweils zum Jahreswechsel eine kleine Aufmerksamkeit als Anerkennung gesendet werden solle, um deren ehrenamtliche Arbeit zu würdigen.“

**Abstimmung:** Ja-Stimmen: 81 Der Antrag ist einstimmig angenommen.

#### 12. Ein Boot für den TO – Vorstellung einer Projektidee, Diskussion

Martin Birkhoff schlägt ein Projekt vor, um die Aktivitäten des TO auszubauen und um einen weiteren Ansatz dafür zu finden, junge Menschen an das Hochseesegeln heranzuführen. Als Aufhänger präsentiert er die Anfrage der Segelkameradschaft Wappen von Bremen, ob TO sich vorstellen könne, die „Wappen von Bremen“ zu übernehmen. Die Idee wird von den Mitgliedern kontrovers diskutiert. Nachfolgend stichwortartig ein Überblick über die Beiträge.

Martin Knauf - hält den Gedanken für eine gute Option wenn Anschaffung und Betrieb im Hinblick auf die Mitgliedsbeiträge kostenneutral bleibe.



Ulrich Brinkmeyer - verweist auf seine Erfahrung in vergleichbaren Projekten und hält die Durchführung dieses Projektes personell nicht für leistbar, da der Arbeitsaufwand zu hoch sei und eine hohe Zahl von sehr aktiven Mitgliedern dafür gewonnen werden müsse, die er in einer Gemeinschaft wie dem TO nicht sähe, da ein erheblicher Teil der Mitglieder Schiffseigner oder Mitglied einer festen Crew sei.

Wolfgang Quix - schlägt vor, zu diesem Thema eine Mitgliederbefragung durchzuführen.

Peter Höbel - verweist darauf, dass es eine große Zahl anderer gemeinnütziger Anbieter gäbe, die diesen Bereich abdecken.

Astrid Ewe - hält den Gedanken für einen guten Ansatz, ist aber der Meinung, dass ein Schiff wie die „Wappen von Bremen“ zu groß sei und ein solches Projekt erst einmal wachsen müsse.

Weitere Mitglieder halten ein solches Projekt grundsätzlich für eine gute Möglichkeit, um jüngere Leute an den TO heranzuführen, finden das Projekt aber auch zu groß. Es wird unter anderem vorgeschlagen, ein kleineres Boot ins Auge zu fassen, zum Beispiel für die Teilnahme an der Mini Transat, und dass TO-Mitglieder günstige Mitsegelgelegenheiten für jüngere Segler anbieten sollen.

Nach der Diskussion erläutert Carsten Matthias für den Vorstand anhand einiger Power-Point-Folien ein Szenario, wie der TO sich einer solchen Aufgabe nähern könnte. Danach sind mehrere Kernfragen zu klären,

- so nach der strategische Ausrichtung und Zielgruppe eines solchen Projekts,
- nach der Wirtschaftlichkeit: Was kostet es und wie wird es finanziert? Wie kann ein Sponsoring aussehen?
- Marketing und Vertrieb sind zu klären,
- die Instandhaltung, d. h. die Frage dem Aufwand und wie wird er koordiniert wird,
- und welche Erfordernisse der Betrieb eines Boots stellt (Betriebsurlaubnis, Mannschaft, Ausbildungen, Zulassung etc.).

Das alles könnte in einer Machbarkeitsstudie enden. Carsten Matthias erklärt sich bereit, für mehrere Mitgliedern, die sich bereits dazu gemeldet haben, einen Arbeitskreis zu organisieren.

#### 13. Verschiedenes

Es werden keine Anträge zu diesem Tagesordnungspunkt gestellt oder Themen angesprochen.

Martin Birkhoff fragt die Versammlung, ob Einwände gegen eine Beendigung erhoben werden oder ob es noch weitere Wortmeldungen zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ gibt. Nachdem das nicht der Fall ist, wird die Sitzung um 16:40 Uhr beendet.

Cuxhaven, den 28.11.2016

Egon Lutomsky  
Schriftführer

Martin Birkhoff  
Vorsitzender

Anlagen:

Teilnehmerliste

Satzung (neu)

# Wir begrüßen neue Mitglieder

Adar, Baris	3743	Marmaris / TR	Marek, Axel W.	4221	Wiesbaden
Adar, Burak	3902	Marmaris / TR	Mazur, Tomasz	3487	Bogen
Allinger, Reinhard	3500	Neuburg a. Inn	Mengelkoch, Manuel	3623	Koblenz
Baldus, Angelika	4235	Aschau	Menke, Ingo	4213	Klein Denkte
Baldus, Christoph	4234	Aschau	Meyer, Ralf	3639	Niedernberg
Ballhausen, Dr. Ulrich	3866	Bad Driburg	Migdal, Olaf	3879	Selm
Bayr, Alexander	3874	Wien / A	Mönikes, Maximilian	3963	Berlin
Becke, Matthias	3964	Ludwigsfelde	Möbinger, Klaus	4205	Stuttgart
Beiersdörfer, Kurt	3601	Delbrück	Niedertscheider, Christian	3925	Dornbirn / A
Berger, André	4208	Potsdam	Nilsen, Robert	3870	Longyearbyen / N
Bernhardt, Dr. Andreas	4207	Sachseln	Otten, Dietmar	3552	Rheinberg
Braun, Hubertus	4230	Bonn	Pauw, Noël	3480	Paramaribo / Suriname
Braun, Volker	3663	Nieder-Olm	Peters, Wilfried	3693	Gablitz / A
Breede, Michael	3612	Reinhardshagen	Piwonka, Fabian	3695	Ludwigsburg
Brockhaus, Michael	4209	Zürich / CH	Plotetzki, Gottfried	3647	Erfstadt
Chiarot, Luigi	3597	Oberburg / CH	Raedersdorf, Patrick	3575	Ligerz / CH
Cortelletti, Michael	3730	Berlin	Ramelet, Dominique	3464	Tahlwil / CH
De Loos, Theo	3546	Goedereede / NL	Ratschbacher, Leopold	3526	Gallneukirchen / A
Diesch, Dr. Eckart	3558	Deggenhausertal	Rausenberger, Stefanie	4216	Laupheim
Ecke, Stefan	4217	Süsel	Reinecke, Nicolas	3905	Kranenburg
Endreß, Yana	3665	Frankfurt	Riedel, Markus	3755	Utting
Eugster, Bruno	3723	Mogelsberg / CH	Rodewald, Mario	3961	Erfurt
Fischer, Stefan	4000	Wien / A	Säufferer, Rainer	3700	Göppingen
Franell, Andre	3571	Berlin	Schenk, Georg	3475	Dresden
Genthe, Lüder	3519	Wurster Nordseeküste	Schiffel, Günther	3630	Eningen
Gerloff, Alexander	3645	Vechelde	Schwimbeck, Konrad	3512	Waldbrunn
Gondesen, Gorm Iver	3492	Bünsdorf	Steubing, Bernhard	3875	Zürich / CH
Gossing, Stefan	3959	Rangsdorf	Stoller, Thomas	4220	Vila Real / P
Grabinski, Andreas	4247	Berlin	Sydow, Michael	3508	Müncheberg
Griepentrog, Herwig	3948	Broager / DK	Tasmonte Lienas, Jose Antonio	3939	Arenas de Rey / E
Guhr Mareike	3929	Hamburg	Trapp, Hans	3955	Essen
Gust, Christian	4251	Falkensee	Tschanz, Hans-Ulrich	3602	Altendorf / CH
Harder, Martin	3760	Leiferde	Ugur, Kadir	4237	Wolfschlugen
Hattermann, Jörg	3779	Hamburg	Van Blaricum, Wim	3681	Ytterby / S
Jahnke, Dr. Manuela	3887	Berlin	Van Raam, Sander	4222	Amsterdam / NL
Jansen, Frank	4243	Konstanz	Vogler, Susanne	4229	Schiffdorf
Jung, Ulrich	3586	Ötisheim	Voigt, Wilfried	4206	Berlin
Karakostas, Alexandros	3999	Volos / GR	Westram, Yvonne	4212	Fichtenwalde
Kloberdanz, Christoph	3719	Bad Soden	Witt, Henning	3646	Kamen
Krohn, Sven-Eric	4226	Grinau	Zäch, Martin	3600	Richterswil / CH
Kuscheck, Axel	3724	Singen	Zanoncello, Roberto	3574	Hochwald / CH



Die See im Herzen.

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

## Wir trauern um

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

Unser Mitglied und seit dem Jahr 2000 Stützpunktleiter von Cartagena de Indias, **Manfred Alwardt**, ist Anfang November 2016 verstorben. Ihm gilt unser Dank für sein Engagement an der kolumbianischen Karibikküste.

Im Alter von 96 Jahren verstarb **Dr. Kurt Bender** am 30. Juli 2016 auf seinem Boot, der *Tamure*. Seit 1971 war Kurt Bender Mitglied im TO und wurde auch im gleichen Jahr mit der TO-Medaille ausgezeichnet. Die Silberne Ehrennadel erhielt er 1996. In diesem Jahr sollte ihm auf dem Festabend des TOs die Goldene Ehrennadel für seine 45-jährige Mitgliedschaft verliehen werden.

Am 25. November 2016 verstarb die TO-Preisträgerin **Erika Bullmer**. Gemeinsam mit ihrem Gatten, Dr. Ernst Bullmer, wurde sie 1981 für ihren Törn um den Globus ausgezeichnet: Als erste Deutsche segelte das Ehepaar auf einem Katamaran, einer Apache 42 namens *Bummler X*, um die Welt.

**Reginald Kahl** ist am 21. Oktober 2016 verstorben. Seit Januar 2014 fuhr er gemeinsam mit seiner Frau Sylvia Degenfellner-Kahl auf der SY *Svea* und Motoryacht *Sylvia* unter dem Stander des Trans-Ocean.

**Gerhard Möller**, Eigner der SY *Refugia* und seit 1992 Mitglied im Verein, ist am 5. September letzten Jahres im Alter von 68 Jahren verstorben.

Bereits vor knapp einem Jahr ist **Walter Plenk** am 20.2.2016 im Alter von 89 Jahren verstorben. Herr Plenk hätte in diesem Jahr die Silberne Ehrennadel des Vereins erhalten sollen, doch leider kam die Auszeichnung zu spät.

Mit gerade einmal 54 Jahren ist **Volker Stappen** am 6. Oktober 2016 verstorben. In den Verein trat er im Januar 2014 ein.

Unser Mitglied **Fritz Trümmel** aus Jona in der Schweiz ist im vergangenen Jahr im Alter von 87 Jahren verstorben. Seit dem 1.1.1997 war er Mitglied im Verein und sein Schiff *Soldanella* im TO registriert.

Unser Stützpunktleiter in Göcek, **Jürgen Zink**, genannt Amling, ist im Alter von 75 Jahren am 7. November verstorben. Jürgen Zink hat seit seinem Eintritt in den Verein, 1997, den TO an der türkischen Ägäisküste

## Berichtigung

Bei unseren Trauernachrichten ist uns leider ein Fehler unterlaufen – Unser verstorbener Stützpunktleiter in Vancouver, Gerd Mueller, war nicht TO-Medaillen- und TO-Preis-Träger. Er wurde

mit seinem Namensvetter Gerd (Jochen) Müller, zuletzt wohnhaft in Wuppertal, verwechselt, der zusammen mit Leni Horstmann 1973 vom TO ausgezeichnet wurde.

## Aus dem Vorstand

Am 20.10.2016 tagte der Vorstand im kleinen Kreis, da Pit Dörnfeld und Andreas Hülsenberg nicht teilnehmen konnten. Zahlreiche Angelegenheiten wurden behandelt, die hier nur auszugsweise wieder gegeben werden. Im Mittelpunkt der Sitzung stand natürlich die Vorbereitung des diesjährigen TO-Wochenendes. Das Catering wurde wie in den Vorjahren an das Strandhotel Duhnen vergeben. Egon hatte sich im Vorfeld als Versuchskaninchen zur Verfügung gestellt und vegetarische bzw. vegane Gerichte für den Festabend vorverkostet. Natürlich wurden auch andere Aspekte beraten und entschieden, z.B. die Präsentationstechnik und die Aufgabenverteilung während der für den Vorstand doch sehr anstrengenden Tage.

Günther Jung, Stützpunktleiter auf Bohol, Philippinen, hat in einer Mail ein Delegiertensystem für die JHV vorgeschlagen. Der Vorstand wird die Inhalte an den Satzungsarbeitskreis zur weiteren Diskussion weiterreichen.

Ein abschließender Entwurf der Geschäftsordnung des Vorstands wurde an alle Vorstandsmitglieder übermittelt. Ziel ist, dass zur Jahreshauptversammlung eine beschlossene Geschäftsordnung vorliegt.

Martin informiert über die aktuelle Entwicklung der Finanzen, die nach wie vor nicht erfreulich ist. Es ist offensichtlich, dass die im letzten Jahr beschlossene Beitragserhöhung zu kurz greift, um den gestiegenen Ansprüchen gerecht zu werden. Bei dieser Gelegenheit wird beschlossen, dass zukünftig an drei fixen Vorstandsterminen im Jahreslauf über aktuelle Finanzfragen beraten wird.

Die Druckkosten des Magazin sollen anhand weiterer Angebote geprüft werden. Carsten und Egon werden sich nach der JHV um ein Konzept für das Anzeigenmarketing kümmern.

Der November war wie jedes Jahr praktisch ausschließlich der Vorbereitung des bevorstehenden TO-Wochenendes gewidmet. In der Geschäftsstelle herrscht in dieser Zeit Hochbetrieb. Neben dem üblichen Geschäftsgang müssen anreisende Mitglieder und Gäste informiert werden, der Caterer erhält die letzten Anweisungen, es muss geprüft werden, ob die bestellte Technik geliefert wird, die Kassenprüfung muss vorbereitet und begleitet werden und dann kommt auch noch der gesamte Vorstand zu seiner abschließenden Sitzung. Daher an dieser Stelle noch einmal der besondere Dank an Rita und Anja, die das wieder einmal souverän gemeistert haben.

Am 20. Oktober 2016 fand auch zur Vorbereitung der Jahreshauptversammlung und der Festveranstaltungen die letzte und finale Sitzung des Vorstands in unserer Geschäftsstelle in Cuxhaven statt. Zur inhaltlichen Vorbereitung und Aufgabenverteilung war dieses Mal der Vorstand in voller Besetzung angetreten, unser stellvertretender Vorsitzender Andreas Hülsenberg war extra von einem auswärtigen Seminar angereist und unser Schatzmeister Pit Doernfeld war zur Abstimmung und Vorbereitung des Kassenberichtes und des Haushaltsplans sowie für die Kassenprüfung bereits am Vortag aus Berlin gekommen und musste sich durch die von der Geschäftsstelle vorbereiteten Zahlenkolonnen und Belegordner arbeiten.

Neben den üblichen Tagesordnungspunkten sollte nun in dieser Mitgliederversammlung die umfangreiche und qualifizierte Arbeit, die unser Arbeitskreis Satzung geleistet hat, zu einem einheitlichen Satzungsbeschluss führen, der allen Mitgliedern des TO gerecht wird.

Als weiterer Tagesordnungspunkt stehen umfangreiche Wahlen

Pit wird den von Berliner TO-Mitgliedern dankenswerter Weise organisierten Messeauftritt auf der Boot & Fun betreuen. Die BOOT in Düsseldorf wird wie in den Vorjahren durch verschiedene Mitglieder des Vorstands, durch Bert und Marlene Frisch und durch Rita Eichardt betreut werden.

Die Sitzungsteilnehmer sind sich darüber einig, dass auch ein Arbeitsplatz im Home Office adäquat auszustatten ist. Kirsten Panzer soll eine Liste der benötigten Arbeitsmaterialien zusammenstellen. Der Vorstand wird dann entscheiden, was angeschafft bzw. erstattet wird.

Nachdem wiederholt Anfragen und auch potentielle Textbeiträge zum Umgang mit der Signalpistole Kaliber 4 an den Vorstand herangetragen wurde, beschließt der Vorstand, für eine sachgerechte Information zu sorgen. Dazu soll auch ein Länderkataster für Signalmittel und Signalwaffen erstellt und im Internet veröffentlicht werden.

Kirsten Panzer wird beauftragt, an einem Meeting der Wassersportjournalisten in Amsterdam teilzunehmen und unsere Website und insbesondere die Positionsmeldungen vorzustellen.

Einstimmig erfolgt der Beschluss, die Goldene Ehrennadel an unser Mitglied Kurt Bender für 45-jährige Mitgliedschaft zu verleihen.

Auch in diesem Jahr besucht der TO-Vorstand am 11.12.2016 die weihnachtliche Veranstaltung „Grüße an Bord“

### Martin Birkhoff

Vorsitzender

an, die ebenfalls der Vorbereitung bedürfen. Erstmals auf der Jahreshauptversammlung 2016 wird gemäß der überarbeiteten Satzung ein Ehrenrat gebildet. Diese hat die Aufgabe bei Streitigkeiten und Problemen im Verein zu vermitteln und wird aber, sofern er mit der Satzung beschlossen wird, unabhängig vom Vorstand weitreichende Kompetenzen im Mitgliederbereich haben.

Ein weiteres gewichtiges Thema im Zusammenhang mit dem Kassenbericht ist die Kostensituation und in diesem Rahmen besonders die Kosten der Produktion des Magazins.

Dadurch, dass wir dort in einem nicht unerheblichen Maß Umsätze für Werbung generieren, ist der Verein hinsichtlich des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes in der Vergangenheit umsatzsteuerpflichtig geworden. Die Umsatzsteuerpflicht ist aber nicht nur die Verpflichtung, Umsatzsteuer zu erheben und an den Fiskus abzuführen, sondern auch die Möglichkeit, dass der Steuerschuldner die Umsatzsteuern, die er in diesem Rahmen bezahlen muss, gegen die eingenommen Umsatzsteuern aufrechnen kann. Genannt wird dieses Verfahren Vorsteuerabzug. In der Praxis sah das also so aus, dass die Umsatzsteuern, die wir für die Produktion, den Druck und den Versand des Magazins bezahlt haben, gegen die Umsatzsteuern aufgerechnet werden konnten, die wir mit dem Annoncen eingenommen haben. Nunmehr haben aber verschiedene Finanzgerichte eine EU-Richtlinie entdeckt, die der Harmonisierung der Umsatzsteuern in der Gemeinschaft dienen soll. Danach ist der Vorsteuerabzug nur gegeben, soweit die Gegenstände oder Dienstleistungen vom Steuerpflichtigen für Zwecke seiner besteuerten Umsätze verwendet werden. Das hat zur Folge, dass wir nach Ansicht unse-

res zuständigen Finanzamtes nur noch die Vorsteuer von der Umsatzsteuer abziehen können, die bei der Produktion der Seiten unseres Magazins anfällt, auf denen sich tatsächlich Werbung befindet. Unser Steuerberater wird Widerspruch gegen den Steuerbescheid einlegen und versuchen, die Situation zu entschärfen.

Man könnte nun meinen, dass die einfachste Lösung wäre, die Werbung einfach auf sämtliche Seiten des Magazins zu verteilen. Das wiederum könnte dazu führen, dass die Portokosten für den Versand deutlich steigen, da das Magazin dann von der Post als rein kommerzielles Produkt angesehen wird. Die Lösung liegt wahrscheinlich in der Mitte. Wir werden die Produktionskosten weiter reduzieren müssen, die Gestaltung des Magazins im Hinblick auf die Umsatzsteuer verändern oder anpassen und dabei die Kostensituation im Auge behalten müssen. Eine spannende aber auch arbeitsintensive Herausforderung, die derzeit im vollen Gange ist.

Etwas Wehmut kam dann auf, als unser stellvertretender Vorsitzender Andreas Hülsenberg uns eine halbe Stunde vor Sitzungsende verlassen musste, weil er noch eine längere Autofahrt vor sich hatte. Andreas hatte schon zuvor mitgeteilt, dass er zurück-

treten wird und so war es nun die letzte gemeinsame Sitzung mit Andreas. Mit seiner langen Amtszeit war er ein wichtiger Anker und ein wichtiges Verbindungsglied zur Vergangenheit und zur Entwicklung des TO. Seine Erfahrung hat dem Vorstand bei vielen wichtigen Entscheidungen geholfen und er konnte mit klaren Worten und deutlichen Argumenten viele Entscheidungen beeinflussen. Der verbliebene Vorstand hofft, dass er auch zukünftig noch mit Rat und Tat zur Verfügung steht.

Final musste dann zur Vorbereitung der Jahreshauptversammlung noch abgestimmt werden, wie die 27 Anträge abgearbeitet werden, die ein Mitglied übersandt hat, welches aus naheliegenden Gründen nicht persönlich zur Jahreshauptversammlung anreisen wird. Wichtig dabei war im Rahmen der Vorbereitung, dass in zeitlicher Hinsicht nicht der Rahmen gesprengt wird und die Jahreshauptversammlung auch rechtzeitig vor Beginn des Festabends beendet werden kann.

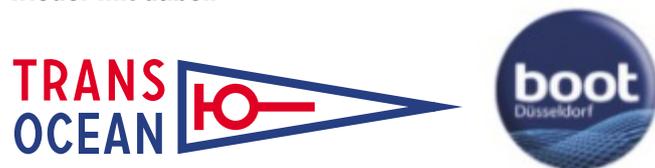
Cuxhaven, den 15.11.2016

**Egon Lutomsky**

Schriftführer

## Auf zur boot nach Düsseldorf

**Und ehe man sich versieht, ist es soweit – vom 21. bis zum 29. Januar wird Düsseldorf zum Hotspot der Wassersportler und natürlich ist der TO auch in diesem Jahr wieder mit dabei.**



In Halle 4 trifft man sich, um einmal Pause zu machen, sich auszutauschen, Pläne zu schmieden, nachzufragen oder einfach nur

um Hallo zu sagen. Natürlich werden auch in diesem Jahr neben Marlene und Bert Frisch sowie Rita Eichardt von der Geschäftsstelle Mitglieder des Vorstands zur Standbesetzung gehören. Darüber hinaus plant der Verein erstmalig ein eigenes Vortragsprogramm auf der boot Düsseldorf. Die Termine und Themen werden, sobald der genaue Ablauf steht, auf der Homepage veröffentlicht.

Ganz der Tradition entsprechend, gibt es natürlich auch in diesem Jahr wieder den beliebten Messtreff im Düsseldorfer Yachtclub: Am Freitag, dem 27. Januar ab 18 Uhr im Clubhaus des DYC, Rotterdamer Straße 30, 40474 Düsseldorf.

pan

### »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**  
Vereinssekretärin: Rita Eichardt (eic)  
E-Mail: rita-e@trans-ocean.org  
Buchhaltung: Anja Kühnast (küh)  
E-Mail: anja.k@trans-ocean.org

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

### IMPRESSUM

#### Mitteilungsblatt »Trans-Ocean«

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

Redaktion:  
Kirsten Panzer (pan)  
(Magazin und Webseite)  
E-Mail: redaktion@trans-ocean.org  
Tel.: 0175-1614023

Gesamtherstellung:  
Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft  
Kaemmererplatz 2,  
D-27472 Cuxhaven, Tel. 04751-901-0  
Anzeigen: Meik Kremer  
Tel.: 04751-901165  
Fax: 04751-901199  
E-Mail: kremer@nez.de  
Anzeigenschluss: 1.12.2016

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.

# Frisch gewählt – Der neue TO-Vorstand

## Verschiebungen und einen Neuen gibt es seit der Jahreshauptversammlung im Vorstand des Vereins.

Da Andreas Hülsenberg, bis dato Stellvertretender Vorsitzender, seinen Posten nach sieben Jahren als „Zweiter“ und zwei Jahren als Beirat für technische Fragen rund ums Boot niedergelegt hat, musste bei der diesjährigen Mitgliederversammlung neu gewählt werden.

Egon Lutomsky, der bisher als Schriftführer dem Vorstand angehörte, wurde zum Nachfolger von Andreas Hülsenberg bestimmt und Dr. Thomas Dorn tritt als neuer Schriftführer in den Vorstand. Beide wurden von einer überwältigenden Mehrheit und ohne Gegenstimmen gewählt!

Thomas Dorn ist vielen bereits aus dem Arbeitskreis Satzung bekannt, in dem er federführend, sehr engagiert, zielorientiert und vor allem auch vermittelnd mitgearbeitet hat. Seit er und seine

Frau ihre *Immigrant Song*, eine Dufour 39c, verkauft haben, sind sie „schifflos“ und treiben sich vorwiegend an Land herum. Der nächste Törn wird aber schon jetzt geplant. In einigen Jahren soll es auf große Fahrt gehen! Doch bis es soweit ist, frönt der promovierte Elektrotechniker, der seit 25 Jahren in der Unternehmens- und IT-Beratung tätig ist und dabei seit zehn Jahren als selbständiger Berater im Projekt- und Programm-Management von Großprojekten arbeitet, seinem anderen großen Hobby – den schnellen Autos.

Da es keinen Kandidaten für das Amt des Pressereferenten gab, bleibt dieser Posten mit Zustimmung der Mitgliederversammlung unbesetzt.

Auch an dieser Stelle noch einmal ein herzliches DANKE SCHÖN an Andreas Hülsenberg für seine langjährige Unterstützung des Vereins und an den neuen Vorstand für sein bisheriges und zukünftiges Engagement!



Der neue TO-Vorstand (von li.); Egon Lutomsky, Dr. Thomas Dorn, Carsten Matthias, Martin Birkhoff, Pit Doernfeld.

## Beiträge und Spenden

Inländische Mitglieder und Mitglieder aus Ländern, die am SEPA-Verfahren teilnehmen, leisten den Jahresbeitrag per Einzugsermächtigung. Der Beitrag beträgt ab Oktober jährlich 40,00 €. Vereine zahlen jährlich 60,00 €.

Mitglieder aus Ländern, die nicht am SEPA-Verfahren teilnehmen, bitten wir, ihrer Bank einen Dauerauftrag der zu entrichtenden Beiträge und Spenden zu erteilen.

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

### Bankverbindungen

Commerzbank AG Cuxhaven  
BLZ 241 800 01, Konto 02 490 535 00  
IBAN: DE87 2418 0001 0249 0535 00  
SWIFT-BIC: COBA DEFF 241

Stadtparkasse Cuxhaven  
BLZ 241 500 01, Konto 196 006  
IBAN: DE86 2415 0001 0000 1960 06  
SWIFT-BIC: BRLA DE21 CUX

Bitte nur EURO-Beträge überweisen!

Bitte nur noch unsere oben angegebenen Konten bei der Commerzbank AG und der Stadtparkasse Cuxhaven verwenden.

# Der Steuermann geht – Danke Andreas

**Es hat sich zwischen den Zeilen bereits auf dem TO-Wochenende 2015 abgezeichnet, dass in absehbarer Zeit eine Änderung an der Führungsspitze des TO bevorsteht.**

Andreas Hülsenberg ist der Mann, der neben dem Vorsitzenden Martin Birkhoff für die Erneuerung des Vereins und die Übergabe der Aufgaben auf einen neuen Vorstand steht. Diese Aufgabe hat Andreas trotz zwischenzeitlicher gesundheitlicher Probleme sowie hoher beruflicher und persönlicher Belastung mit Bravour gemeistert. Für den gesamten Vorstand und für die Geschäftsstelle hat er die Gewähr dafür geboten, dass die notwendige Kontinuität gewahrt wurde, die der personelle Übergang in einem derart großen Verein erfordert. Die nachfolgende Vorstandsgeneration wäre ohne die Informationen, die Verbindungen und die Kenntnisse von Andreas kaum in der Lage gewesen, sich so schnell in die komplexen Aufgaben der Geschäftsführung einzuarbeiten. Auf diesen Grundlagen konnten der nachfolgende Vorstand gemeinsam mit vielen engagierten und kritischen Mitgliedern das Bild des heutigen Trans-Ocean schaffen.

Am 20. November 2009 ist Andreas seinerzeit im TO-Vorstand auf den Posten des stellvertretenden Vorsitzenden aufgerückt. Er hat nach dem Rücktritt des damaligen Vorsitzenden Lütgebrune dann ohne Zögern die Verantwortung übernommen und damit den TO entscheidend vor einem drohenden Verfall be-



*Freut sich auf mehr Freizeit: Andreas Hülsenberg.*

wahrt. Im Vorstand war Andreas danach der kritische Geist, der vor unbedachten Entwicklungen gewarnt hat, und der Vertreter einer konservativen Ausgabenpolitik. Bei der Förderung junger Segler hat er alle Möglichkeiten genutzt und hier lag und liegt seine besondere Leidenschaft.

Andreas ist kein Mensch des Taktierens oder der Politik durch die Hintertür. Klare Worte liegen ihm mehr und haben seine Arbeit im Vorstand immer begleitet. Dabei hat er sich auch nie geschämt, dem einen oder anderen auf die Füße zu treten, und wenn er es für erforderlich hielt, dann sind auch mal die Fetzen geflogen. Begleitet wurde das aber von einer anderen Eigenschaft, die Andreas auszeichnet, seiner Loyalität. Wenn ein Thema entschieden war, dann war die Angelegenheit auch erledigt, demokratische Entscheidungsprozesse wurden akzeptiert und die Entscheidungen gemeinsam und nachdrücklich vertreten.

Neuer Vorstand etabliert, den unverzichtbaren Umbau der neuen Medienpräsenz gefördert und begleitet, das souverän humorvolle Gesicht des TO (hoffentlich noch lange) auf der Festveranstaltung und am Ende seiner letzten Jahreshauptversammlung auf der „Brücke“ des TO mit der beschlossenen Satzungs-Novelle das Schiff in einen sicheren Hafen begleitet. Einen besseren Abschluss kann man sich nach langer ehrenamtlicher Präsenz kaum vorstellen.

**Egon Lutomsky**

## Wir treffen uns im Sommer

**Erst war es nur so ein Gedanke, doch jetzt ist es fix: Es gibt ein Sommertreffen des Trans Ocean und das natürlich auf dem Wasser.**

Beim Blue Water Wochenende in Warnemünde, bei dem sechs TO-Yachten Flagge zeigten und zukünftigen Langfahrtsegler „auf die Sprünge halfen“, wurde die Idee geboren. „Wir müssen uns mal auf dem Wasser treffen“, war in jedem Cockpit irgendwann mindestens einmal zu hören. Nicht nur im Winter in Cuxhaven oder zufällig irgendwo an einem Steg, in einer Bucht, sondern im Sommer, auf dem Meer, gezielt und geplant und das am besten mit ganz vielen Vereinsfreunden.

Und nun ist es so weit: Im Hafen von Orth auf Fehmarn findet vom 26. bis zum 28. Mai das erste Sommertreffen des TO statt! Zwei Programmpunkte stehen auch schon fest. Am Freitagabend, nachdem alle Yachten eingelaufen sind, trifft man sich im Piraten-Nest direkt am Hafen und am Samstagabend wird unter dem Motto bring-your-own zusammen gegrillt. Ob auch tagsüber ein Gemeinschaftsevent geplant wird, ist momentan noch offen, denn vor allem soll viel Zeit bleiben, um neue Freundschaften zu schließen und bestehende zu vertiefen.

Also hinsegeln und festmachen! Wer gerne dabei sein möchte, aber nicht auf dem eigenen Kiel in die Ostsee kommen kann, findet sicherlich auch noch ein Plätzchen auf einer der teilnehmenden Yachten.

Also auf nach Orth!



Denn eins hat man in Warnemünde schon gemerkt, es tut gut, einfach mal ein paar Tage zusammen zu haben. Und das ist auf alle Fälle jetzt schon klar, die wird man haben auf Fehmarn im kommenden Jahr, beim allerersten TO-Sommertreff!

Da die Liegeplätze reserviert werden müssen, ist eine Anmeldung erforderlich und die nimmt wie gewohnt Anja Kühnast in der Geschäftsstelle entgegen.

## „Trans-Ocean“ München

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

Gäste sind jederzeit willkommen.

TO-Stützpunkt München  
Wolfgang Quix  
Rosenweg 3  
85643 Tulling  
Tel.: 08094-9073742  
E-Mail: segelquix@web.de

## „Trans-Ocean“ Köln

**Wir treffen uns**  
jeden 2. Mittwoch im Monat  
ab 19.30 Uhr im Haus des Kölner  
Yachtclubs, **Restaurant Fährhaus**,  
Steinstraße 1, 50996 Köln.

Gäste sind herzlich willkommen!

Auskunft erteilt Achim Geysse  
Tel+Fax: 0221/865335

## „Trans-Ocean“ Kiel

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

Bei Teilnahme Anruf: 0431/38585751  
oder E-Mail an: kiel@trans-ocean.org  
Um einen Beitrag zum Büfett  
wird gebeten.

Anmeldung möglichst bis fünf Tage  
vor dem Treffen erbeten.

## „Trans-Ocean“ Lörrach/Südbaden

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

Wolfgang Leubner und Hedwig Zeitz  
von der SJ „SANUK“  
Tel.: 07621-56207,  
Fax: 07621-56119.

**Gäste sind herzlich willkommen!**

## „Trans-Ocean“ Düsseldorf

Geplante Treffen im **Düsseldorfer  
Yacht Club (DYC)**, Rottdamer  
Straße 30, 40474 Düsseldorf

(immer 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.  
Nicht vergessen – und deshalb gleich  
in den Terminkalender eintragen!

## „Trans-Ocean“ Berlin

Wir treffen uns jeden 2. Montag im  
Monat ab **18.30 Uhr** im  
**Klub am Rupenhorn am Stössensee**  
Havelchaussee 119  
14055 Berlin

Vorübergehender Ansprechpartner:  
Pit Dörmfeld, Tel.: 0177-6757858,  
E-Mail: doernfeld@mediamare.de

## „Trans-Ocean“ Wuppertal

**Treffpunkt: Wichlinghauser Str. 58  
42277 Wuppertal**  
Tel.: 0202-663446  
Mobil: 0170 78 63 412

Ab April werden auch an vielen  
Wochenenden Hilfeleistungen und Tref-  
fen in Belgien angeboten (Nieuwpoort  
VWV). Kontaktaufnahme per Mobiltele-  
fon oder UKW Seefunk "SY BILBO"

Für die Treffen in Wuppertal bitte telefo-  
nisch oder per E-Mail anmelden.  
Gäste sind immer herzlich willkommen.

Wilfried & Sieglinde Oliv  
www.bilbocrew.de/  
bilbocrew@t-online.de

## „Trans-Ocean“ Mainz

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

Auskunft erteilt TO-Mitglied  
Armin Dräger, Tel.: 06042-7225.  
Gäste sind willkommen.

## „Trans-Ocean“ Regensburg/Ostbayern

In der Regel treffen wir uns alle acht  
Wochen jeweils am letzten Donnerstag  
des entsprechenden Monats im  
**Spital-Keller zu Regensburg**,  
Alte Nürnberger Str. 12,  
meist zu einem bestimmten  
Thema mit Vortrag.

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

Kontakt: roland.kollert@t-online.de

## „Trans-Ocean“ Zürich

Wir treffen uns jeden zweiten  
Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr:  
**Restaurant Muggenbühl**  
**Muggenbühlstraße 15,**  
**CH-8038 Zürich/Wollishofen**  
Gäste sind herzlich willkommen.

Peter Kofler  
Tel.: 079-2130300  
E-Mail: p.kofler@pop.agri.ch

## „Trans-Ocean“ Hamburg

Wir treffen uns  
**jeden 1. Donnerstag im Monat**  
gegen 19.30 Uhr  
von nun an im  
**Restaurant Rotbuche**,  
Tannenweg 4, 22415 Hamburg

Renate und Gerd Willhoef  
Tel.: 040-5206742

Gäste sind herzlich willkommen!

**Alhambra**, Franz Twelker, 15.9. Lissabon.  
**Alte Liebe**, Klaus Pasewald, 16.11. Olbia Marina, Sardinien.  
**Anke 2**, Dietmar Froböse, b. a. W. Marina La Graciosa, Lanzarote.  
**Anna Maria**, Ute und Winfried Lütke, b. a. W. Opuā, Neuseeland.  
**Antaia**, Elke und Werner Stumpe, b. a. W. Fofa Island, Blue Lagoon, Vava'u, Tonga.  
**Argos**, Tony Miller, Saison 2016 Griechische Inseln.  
**Ariadne IV**, Wolfgang G. H. Söhngen, b. a. W. Ampuriabrava, Costa Brava, E.  
**Aries Dream**, René Hertel, 24.9. bis Januar 17, Ferroalquimar Shipyard Cartagena, Kolumbien.  
**BonaDea**, Toni Friedrich und Monica Roth, 18.10. Grenada.  
**Catarina**, Rainer van Beckum und Denise Gatt, 25.10. Opuā, Neuseeland.  
**Christine 1 (A)**, Anton und Gabriele Herbst, b. a. W. Griechenland.  
**Coco de Mer (CH)**, Therese u. Peter Kofler, b. a. W. Port Napoleon, Frankreich.  
**Dakota**, Peter Koch, b. a. W. Marin, Martinique.  
**Doertita**, Heiner Mattfeldt und Kurt Loebbecke, 27.9. Levuka, Ovalau, Fidschi.  
**Donella**, Hannelore und Christian Eckhoff, August/September Neukaledonien (das ist die 35. Reise von Opuā zu den Inseln).  
**Dörtita**, Heiner Mattfeldt, 24.11. bis Ende April 17 Whangarei, Neuseeland.  
**Dreamteam 2**, Ute und Uwe Heydorn, b. a. W. "Panamarina", Panamá.  
**Dreamtime**, Jörg Fischer, b. a. W. Franz. Polynesien.  
**Electra**, Anke Rittberger und Jens Blosze, 9.10. La Graciosa, dann Lanzarote.  
**Fernweh 3**, Bernd Gläser, bis Mai 2017 Marsden Cove Marina, Whangarei, Neuseeland.  
**Fiete**, Kurt-Rüdiger Naujoks, b. a. W. Almerimar, Spanien.  
**Free Spirit (CH)**, Werner Häfliger und Rita Gruber, bis Ende Nov. 16 Marina Rubicon, Lanzarote, ab Dez. nach Antigua.  
**Freydis**, Erich, Dr. Heide Wilts und Crew, b. a. W. Kodiak, Alaska.  
**Fulica**, Doris und Norbert Pardey, 7.11. b. a. W. Sanremo, Italien.  
**Futuro Dos (CH)**, Martin und Lupita Hofmann, 19.9. Korfu, Griechenland.  
**Ganesh**, Claudia und Egon Recht, 5.10. Nouméa, Neukaledonien.  
**Go**, Roberto Zanoncello, 27.9. Las Palmas, Gran Canaria.  
**Habiby**, Knut Kähler und Dr. Bianka Martens, 1.12. bis April 17 Seixal, Portugal.  
**Hang-Loose**, Michael Strotmann, 17.10. Darwin, Cullen Bay Marina, Australien.  
**Hash-Papi**, Helga und Dr. Hans Büchli, 31.8. Spice Island Marina / Grenada, Karibik.  
**Hedas**, Marion und Uwe Sandhoff, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote.  
**High Flight**, Wolfgang Jauß, 19.10. Nuku'alofa, Tonga.  
**Horus**, Ruth und Walter Kuster, 15.11. Winterliegeplatz Leros Marina, Griechenland.



TRANS-OCEAN-SERVICE  
 Positionsreport-online  
 siehe Website  
 www.trans-ocean.org  
 unter Standortmeldungen.

## Standort- meldungen der „Trans-Ocean“ Hochseesegler

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

Stand: Januar 2017

**iCat**, Sabine Boser und Zoltan Doka, 15.10. Sandhamn, Schweden.  
**Innøy**, Karin und Michael Marquardt, b. a. W. British Columbia, Washington u. Alaska.  
**Ino**, Dieter Dickmann und Dr. Anke Klar, 23.9. Cuxhaven, dann Ostsee.  
**Iracema**, Bernhard von Reitzenstein, 22.10. b. a. W. Marina Quinta do Lorde, Canical, Madeira.  
**Isla d addaya**, Max Ruf, b. a. W. Menorca.  
**Jamai**, Dr. Peter Arnold, 2.10. Ägäis.  
**Jean-Marie (CH)**, Walter und Jacqui Baumgartner bis Juli 17 Fiji.  
**Jonathan**, Herwig Paretzke, ab 1.12. b. a. W. Las Palmas, Gran Canaria.  
**Jumbo**, Dr. Wilfried und Sigrid Freiwald, b. a. W. Bahamas, USA, Great Loop, Florida.  
**Just4Fun**, Thomas Kaiser, 26.10. Arrecife, Lanzarote, dann Las Palmas, Gran Canaria.  
**Kavenga (AUS)**, Silke u. Dr. Torsten Hartmann, b. a. W. Cygnet, Tasmanien.  
**Kikam**, Heinz Günter Wolff, 20.10. Uruquay.  
**Kikimora**, Dieter und Irmhild Burgmann, b. a. W. Grauhöft/Schlei.  
**Kipepeo**, Dr. Albert Joas, b. a. W. Rodney Bay Marina, St. Lucia.  
**La Cala**, Walter Mangels, b. a. W. Alicante, Spanien.  
**Lady Aquamarine (CH)**, Isabelle und Peter Kähr, 12.10. St. George's, Grenada.  
**Larifari**, Dr. Adelbert und Petra Niemeyer, September Galaxidi, Griechenland.  
**Lisanda**, Regina Müller u. Wolfgang Hausen, b. a. W. türk. u. griech. Ägäis.  
**Lojan**, Daphne Schoen und Rainer Firch, 1.12. Bora Bora, Polynesien.  
**Lütt Matten**, Wolfgang Thiel, 13.9. Faro, Portugal.  
**Magic Cloud**, Johannes Frost und Angelika Finke, 29.11. La Palma, dann Kap Verde.  
**Maresa**, "Nobby" Rollfing, b. a. W. Grenada, W.I.  
**Margret**, Gerhard und Margret Steinhauer, b. a. W. SV Wehner.  
**Milan**, Andreas Tietzsch und Crew, Weihnachten Grenada, dann St. Lucia und weiter Richtig. Antigua.

**Minimo II (LUX)**, Pierre und Monique Wies, b. a. W. Marmaris, TR.  
**Minni**, Jens Bormann, b. a. W. Empuriabrava, Spanien.  
**Nehaj**, Susanne Huber-Curphey, 29.11. Port Arthur, Tasmanien.  
**Nessaja**, Mario Rauch und Sibylle Ullmann, b. a. W. Leros, Griechenland.  
**Nomad (A)**, Doris Renolder und Wolfgang Slanec, 28.9. Überwinterung in Inuvik, Mackenzie River, Kanada.  
**Nordlicht**, Gertraud und Hartmut Borchart, b. a. W. Torrevieja, Spanien.  
**Old Dream (IT)**, Emilio Avenia, b. a. W. Marina Atkio, Preveza, GR.  
**Osiris**, Rudi und Helga Ilsemann, b. a. W. Trinidad.  
**Paloma**, Dr. Marc-Anton Hochreutener und Familie, September Rückkehr in die Schweiz.  
**Panta Rhei**, Andreas Stöger und Alexander, b. a. W. Marina Saidia, Marokko.  
**Petroula**, Peer Millauer, b. a. W. Aigio, Golf von Korinth.  
**Pipolder**, Heinz Peier und Angelica Hug Peier, b. a. W. Marmaris, TR.  
**Prima**, Dr. Otto Schlotthauer, b. a. W. Emmerich.  
**Rikdania**, Claus Langer, b. a. W. Marigot Bay, Saint Lucia.  
**Sabby**, Manfred und Elisabeth Sudmann, 4.11. Povoā de Varzim, Portugal.  
**Sail la vie (US)**, Sara Subirana u. Michael Claus, b. a. W. Miami, USA.  
**Sappho**, Kirsten Dorn-Weitzel und Joachim Weitzel, b. a. W. Katakolon, Peloponnes.  
**Schnorki**, Rolf und Slavica König, Winterlager bis 30.4.2017 Marina di Ragusa, Sizilien.  
**Shangy-Shamu**, Max Anger, b. a. W. Port Napoleon.  
**Single Malt (CH)**, Eduard Keck und Altmuth Otterstedt, 30.10. b. a. W. Lagos, Algarve.  
**Sonnenschein**, Dr. Timm und Ingrid Pfeifer, 14.10. Fehmarn.  
**Spirit**, Bernhard Stadler und Heike Stahlmann, 30.11. bis Juni 17 in San Sebastian de la Gomera.  
**Steel For Two**, Jo. Rammer, b. a. W. Moldersitzki-Marina, Maasholm.  
**Sternchen**, Georg Echter, b. a. W. Marmaris.  
**SuAn**, Gabi und Dr. Lutz Pestel, 8.9. Alaska.  
**Sven Lena**, Helga und Andreas Flusche, 20.10. St. Lucia, Karibik.  
**Tamora-Lee**, Jürgen Karich und Ute Kotzian, b. a. W. Nieuwpoort, Belgien.  
**Taurus (A)**, Barbara und Christoph Einspieler, 19.11. Cervignano del Friuli, Weltumsegelung abgeschlossen.  
**Thors Gladje**, Yvonne Wenzel, ab November b.a.W. Noumea, Neukaledonien.  
**Tika**, Rolf und Claude Martens, b. a. W. Kleine Antillen.  
**Timpe Te**, Renate und Werner Schulte, 20.10. b. a. W. Cesme, Türkei.  
**Trudel**, Selvelie und Jörg Barczynski, 24.10. b.a. W. Insel Leros, Dodekanes-Archipel, Griechenland.

**Ultima (CH)**, Margrit u. Kurt Kunz, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote, G.C.

**Vela III**, Wolfgang Zach, b. a. W. Cres, Kroatien.

**Veligandu**, Karin u. Fritz Gerhardt, b. a. W. Lefkada, Griechenland.

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

**Wereva**, Werner und Gisela Will, b. a. W. Trinidad.

## Media-Daten 2017



Preisliste Nr. 4 vom 1. 1. 2017

**Herausgeber:** "Trans Ocean" - Verein zur Förderung des Hochseesegeln e.V.  
**Herstellung:** Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, Kaemmererplatz 2, 27472 Cuxhaven  
**Kontakt:** Anzeigen- und Verkaufsberatung: Meik Kremer  
 Tel. (04751) 901165 • Fax (04751) 901199 • **E-Mail: kremer@nez.de**

**Kurzcharakteristik:** „Trans Ocean“ – eine Mitglieder-Zeitschrift des Vereins zur Förderung des Hochseesegeln e.V.

**Auflage:** ca. 4.300 Exemplare

**Format:** 210 mm Breite, 297 mm Höhe

**Satzspiegel:** 172 mm Breite, 253 mm Höhe  
 1/1 Seite auch mit Anschnitt möglich (213 mm Breite, 303 mm Höhe)

Preise:	s/w	1 Zusatz-Farbe	3 Zusatz-Farben
	1,79 €	2,05 €	2,40 €

**Erscheinungstermine:**  
 4x jährlich: Januar, April, Juli, Oktober

**Anzeigenschluss/Rücktrittstermine:**  
 jeweils am 1. des Vormonats

Alle Preise zzgl. MwSt.

### TO-Vorstand

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

**Schatzmeister**  
 Peter Dörnfeld  
 Karl-Marx-Str. 14  
 D-15745 Wildau  
 Mobil: 0177-6757858  
 E-Mail:  
 doernfeld@mediamare.de

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

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

**Schriftführer**  
 Dr. Thomas Dorn  
 c/o Trans-Ocean e.V.  
 Bahnhofstraße 26  
 27472 Cuxhaven  
 E-Mail:  
 tbd@immigrantsong.de

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

### SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN, DGzRS:

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

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

Telex (über INMARSAT C) 2 46 466 mrccd



**SEGELWERKSTATT STADE**

Größtmöglicher Spaßfaktor  
bestmögliche Technik!

[WWW.SEGELWERKSTATT.COM](http://WWW.SEGELWERKSTATT.COM)

**SEGELWERKSTATT STADE**

Wir wissen, was Segler wollen!

Harschenflether Weg 12 ~ 21682 Stade ~ Tel. 04141 | 4 57 88  
Fax 04141 | 4 57 83 ~ [info@segelwerkstatt.de](mailto:info@segelwerkstatt.de)



**SICHERE EXISTENZ IM PARADIES**  
★ Segeln mit Stil und feiner Bordküche ★  
25 Jahre erfolgreich – Kleine Charterfirma (Co.Ltd) mit  
komfortablem 47' Katamaran zu verkaufen. **Karibische Inseln !**  
Business incl. vollständigem Background. [www.dinnerinparadise.com](http://www.dinnerinparadise.com)



**Wenn's Meer sein soll...**  
Elektrik - Elektronik - Technik

jetzt in der Karibik

- meer Stromversorgung - Batterie, Solar, Wind
- meer Navigation - GPS, Radar, Autopilot
- meer Support, Beratung, Installation
- meer selbst können, wissen wie und warum
- meer relaxen und genießen

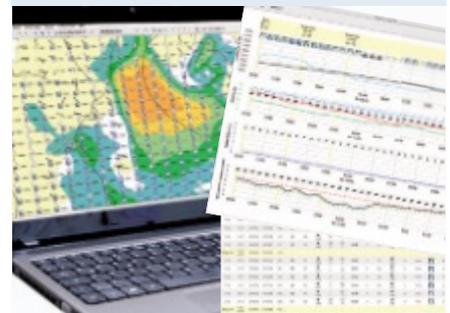
[y-tronics.com](http://y-tronics.com)  
essential support worldwide

Silvio Franceschini - +41 78 708 35 53



## Unsere Erfahrung Ihr Mehrwert

schnelle, formtreue  
und dauerhafte Segel  
entwickelt aus tausenden Seemeilen  
eigener Ocean-Erfahrung



## GRIB-View 2 Wettersoftware

### Optimale Seewettervorhersage

- ➔ Routenplanung mit Speed-down
- ➔ Meteogramm
- ➔ Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- ➔ Animation der Wetterentwicklung
- ➔ CRUISING PREMIUM PLUS GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

WetterWelt GmbH  
Wir. Wissen. Wetter.  
[www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)



Trans Ocean  
Postfach 728  
27456 Cuxhaven

PVST  
Deutsche Post AG  
Entgelt bezahlt  
C7583

## Zu verkaufen Oldtimer/Liebhaber Segelyacht Typ Joshua

"Die Yacht von Bernhard Moitessier"

Stahlbau, Langkiel, Baujahr 1975. Enorm sicheres und gutmütiges Langfahrtschiff. Schale vom Eigner total renoviert in hochwertiger Ausführung.

Hydraulisches Bugstrahlruder / Hydraulische Ankerwinde / Hydraulische Steuerung

Aus persönlichen Gründen kann die Renovation nicht beendet werden.

Es fehlen der Innenausbau und die elektrisch-nautische Ausrüstung.

Yanmar-Motor muss revidiert werden.

Schweizer Flagge. Das Schiff steht in der Schweiz in der Nähe von Aarau.

Preisvorstellung: 25.000 Euro

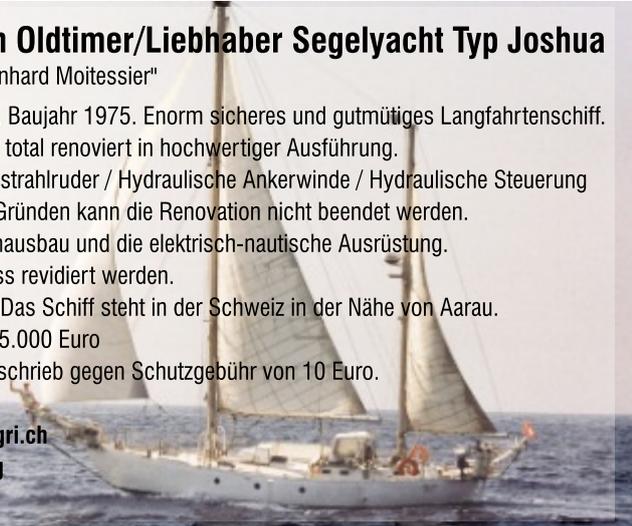
Unterlagen und Beschrieb gegen Schutzgebühr von 10 Euro.

**Kontaktadresse:**

**a.bologni@pop.agri.ch**

**CH 5600 Lenzburg**

**Bergfeldweg 7**



PureWater  
Das Trinkwasser aus dem Meer

**Watermaker made in Germany**

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

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

## Einmalige Gelegenheit!

**Katamaran** aus Alters- u. Krankheitsgründen sehr günstig für 95000 € abzugeben. Gfk/Epoxy 12.40 x 5.05 x 1,05 m, Bj. 1992. Hydraul. Doppelschrauben-Antrieb und Faltpropellern. Kompl. Umbau 2002/03 u. 2013/14

Sehr sicheres und stabiles Schiff ohne Kinderkrankheiten und in sehr gutem Zustand wie neu. Kein Charter!

2003 wurde das Schiff für lange Fahrt und Wohnen an Bord sehr aufwendig ausgerüstet und umgebaut, was hier aus Platzgründen nicht alles aufgezählt werden kann. 2012/14 konnte mein Segelpartner u. Freund aus Gesundheitsgründen das Schiff nicht mehr übernehmen, nachdem es für 75.000 € mit einem kompl. neuen Rigg, inkl. neuem Mast und Baum, Segel u. Winschen und einer kompl. AWL-Grip-Neulackierung fertiggestellt war und vieles, vieles mehr. Alles neu und nicht benutzt!

**Ausführliche Beschreibung und Fotos auf Anfrage über E-Mail:**  
**info@kalidas.co.uk oder irmlind.brendel@arcor.de**

## Aluminium - seewasserfest

Super günstig und fabrikneu

**Bleche 3 x 1,5 m AlMg 4,5 Mn**

4 mm 14 St 50,4 kg/St

5 mm 56 St 63,0 kg/St

6 mm 6 St 75,6 kg/St

8 mm 4 St 100,8 kg/St

**Rechteck-Profil 6 m**

60x6 mm 10 St 5,8 kg/St

50x5 mm 18 St 4,0 kg/St

40x4 mm 7 St 2,6 kg/St

**T-Profil 6 m AlMg Si 0,5**

60x60x6 mm 89 St 12,8 kg/St

40x40x4 mm 70 St 5,2 kg/St

**info@kalidas.co.uk oder**

**klaus.hohberg@arcor.de**

**Blue Yachting**  
1989

IMPRESSION  
YACHTS  
GARCIA  
BALI  
ELAN  
ALLURES  
CATANA

**100% BLAUWASSER**

+49 421 6398754  
www.blue-yachting.de