



# TRANS-OCEAN

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES HOCHSEESEGELNS E.V.

C 7583/ISSN 1433-4798 | Nr. 144 / April 2014



**Weites Meer und  
fremde Länder**



# Im Vorteil mit der PREUSS Auslandsreise-Krankenversicherung

Ein Produkt der HanseMercur

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

JUST TO BE SAFE

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

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

**PREUSS PROFI-Tarif bietet umfangreiche Zusatzleistungen**

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

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

**PREUSS**  
YACHTVERSICHERUNGEN



# TOPLICHT

SEIT 25 JAHREN

Ausrüstung für traditionelle Schiffe und klassische Yachten

Von Affenfaust bis Zitrone...

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

TOPLICHT GmbH

Notkestraße 97 • 22607 Hamburg - Germany

Tel: +49-40-8890 100 • Fax: +49-40-8890 1011 • Mail: [toplicht@toplicht.de](mailto:toplicht@toplicht.de)

## MEDIZIN AN BORD



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

AUSRÜSTUNG AUSBILDUNG BERATUNG

## SEEWASSERENTSALZUNG

Qualität Made in Germany

[www.aquatec-watermaker.de](http://www.aquatec-watermaker.de)

[info@aquatec-watermaker.de](mailto:info@aquatec-watermaker.de)

Tel: 0151 50 93 32 62

Inh. Joachim Matz, Bgm.-Schinkel-Str. 10a, 25348 Glückstadt

# AQUA tec

## Watermaker

**GLACER 36**, Baujahr 1983, deutscher Qualitäts-Werftbau, in Stahl, Innenausbau in Mahagoni, komplett ausgerüstet, Motor Mercedes-Benz OM 636, guter Zustand, die Yacht liegt z. Zt. in Marmaris/Türkei, Preis 49000,- VB.

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

# Die Wahl der Profis

leise, stark und sicher

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



## Windjammer entdecken

Sailtraining auf einem traditionellen Großsegler

**Lübeck – Kiel**  
25. bis 29.5.14  
\*Christi Himmelfahrt

[www.sailtraining.de](http://www.sailtraining.de)  
Tel. 04351-72 60 74

**BRIGG ROALD AMUNDSEN**



## Feltz-Bau Typ Nina

Stahl, Teak-Deckshaus, 11,40 x 3,25 x 1,80, Bj. 1978, 2010 kompl. f. weltweite Fahrt ausgerüstet. VB 79.000, Lp. Las Palmas.

**Tel. +491624513298**  
[diefro@gmx.de](mailto:diefro@gmx.de)

## Anzeigenverkauf

**Meik Kremer**

Herbert-Huster-Straße 1

D-21762 Otterndorf

Tel.: 04751-901165

Fax: 04751-901199

E-Mail: [kremer@nez.de](mailto:kremer@nez.de)

**MARBLU**  
Ausrüstung  
**LED Beleuchtung**  
LED Leuchtmittel, Lampeneinsätze  
LED Lichtleisten, Bänder, LED Leuchten & mehr

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



## MONITOR WINDFAHNE

die beste Windfahnensteuerung für den Fahrtensegler neu aus USA – alles in VA zu verkaufen

**Kontakt: Günter Stähr**  
Telefon (04346) 600924



**Boots- und Schiffswerft  
Cuxhaven**

**Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten**

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





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

## Oceanis 510



L. 15,30 m, B. 4,75 m, Tg. 1,80 m, EW 1994, gepflegtes Eignerschiff, 3 Kabinen mit eigenen Nasszellen, 3-Saling Sportrigg, Groß- und 2 Vorsegel auf Rolle, beide Decks Teak, hohe Autonomie dank Generator, Entsalzungsanlage, Windgenerator, Radar, Waschmaschine u.v.m. Liegeplatz: Port Napoleon/ Südfrankreich.

**Preis Euro 88 000.- inkl. VAT.**

**Tel. 0041/61/481 4297**

**E-Mail: ahellstern@hotmail.com**

## Jongert/Nordia

van Dam Super Trewes 55



Edelstahlrumpf (kein Rost), aus Kostengründen selten gebaute Ketch, 17,5 m nach 25 Jahren aus Altersgründen des Eigners zu verkaufen. Gepflegter Zustand, viele Extras, **nur 348 T VP**. Rumpfnuepreis 1,2 Mio. Sehr sicheres Blauwasser-Langfahrtschiff, neuer Unterwasseranstrich etc., daher jetzt im Trockendock zu besichtigen.

**Tel.: 0043 676 4600 617**  
**eliton@t-online.at**

*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

## Anzeigenverkauf

**Meik Kremer**

Herbert-Huster-Straße 1

D-21762 Otterndorf

Tel.: 04751-901165

Fax: 04751-901199

E-Mail: kremer@nez.de

# EDITORIAL

## Liebe Mitglieder,



wenn Sie dieses Heft in den Händen halten, haben die ersten Seminare des Jahres bereits stattgefunden. Weitere werden im Jahreslauf folgen. Organisiert und gestaltet werden sie von engagierten Mitgliedern des TO. Sie opfern ihre Freizeit, um ihr Wissen und ihre Erfahrung anderen Seglern nahe zu bringen. Ihnen allen unser herzlicher Dank. Sie arbeiten ganz im Sinne der Gründer des Vereins, die Freizeit und dazu noch große Summen an Spendengeldern aufbrachten, um damals kaum vorstellbare, seglerische Unternehmungen zu fördern. Eine Kultur des Gebens und Unterstützens, des Füreinander-Daseins und Zueinander-Stehens.

Auf der letzten Sitzung vor Redaktionsschluss hat der Vorstand beschlossen, die Teilnahme von Vereinsmitgliedern an vier verschiedenen Regatten zu unterstützen. Ganz im vorgenannten Sinne. Sind wir nicht alle im TO, um uns gegenseitig helfend unter die Arme zu greifen? Mit Rat und Tat und auch mal mit einer Spende? Nicht nur wegen der Vorteile, die die Mitgliedschaft mit sich bringt. Der bescheidene Jahresbeitrag eines jeden von uns – also 2,50 Euro pro Monat, das ist wirklich nicht viel - trägt dazu bei, die Leistungen des Vereins zu ermöglichen. Doch es darf gerne auch mal ein kleines Extra sein, der Verein, unsere Gemeinschaft, wird es Ihnen danken.

Stichwort Spenden: Wir verschieben den Stichtag für die Spendenaktion zugunsten der Familie Lelijveld. Letzte Möglichkeit für eine Einzahlung ist der 17.04.2014. Hier noch mal das Spendenkonto:

Konto-Nr.: 0249051100 - BLZ: 241 800 01  
 IBAN: DE91 24180001 02490511 00 - BIC: DRESDEFF241  
 Verwendungszweck/Stichwort: Spende Familie Lelijveld  
 Konto-Inhaber: Trans-Ocean e.V.

Gemeinschaft ist leider nicht immer einfach. Zu einem Verein gehört offenbar unvermeidlich auch tüchtige Vereinsmeierei. Ein Mitglied hat den Vorstand beispielsweise aufgefordert, die Adressdaten aller Mitglieder einschließlich der E-Mail-Adressen zu übergeben. Der Vorstand lehnt die Herausgabe der Daten in der geforderten Form aus verschiedenen Gründen ab, auch da er hier die Datenschutzinteressen der Mitglieder höher wertet als den Informationswunsch eines Einzelnen. In der Folge sehen wir uns nun mit einer Klage konfrontiert. Wir würden uns freuen, wenn wir zur Frage der Datenweitergabe Stimmen der Betroffenen hören würden. Wären Sie einverstanden mit einer Datenweitergabe? Oder stehen Sie einer Weitergabe ablehnend gegenüber. Bitte schreiben oder mailen Sie uns.

Doch diese strittigen Aspekte des Vereinslebens sollen uns hier nicht weiter beschäftigen. Richten wir unser Augenmerk auf das, was uns verbindet. Segeln ist, wenn man von den Singlehandern absieht, eine Team-Angelegenheit. Uns im Trans-Ocean verbindet die Leidenschaft für eine Fortbewegung, die die Naturkräfte nutzt und der die Natur eine niemals sicher kalkulierbare Plattform bietet, die See. Uns verbindet die Neugier auf die Welt hinter dem Horizont. Uns verbindet die Sehnsucht nach fremden Ländern und uns verbindet die Bereitschaft, in aller Welt Freunde zu suchen und zu finden. Wir können uns auf das Verbindende konzentrieren, Differenzen, Trennendes lassen sich dann leicht überwinden. Trans-Ocean ist eine Gemeinschaft, ideell, ja, doch ebenso konkret gelebt bei den Stützpunkten, an den Stammtischen, am Ankerplatz, dem Hard-stand und auf Hoher See.

In diesem Sinne  
 Fair winds

*Martin Birkhoff*

# INHALT

## ATLANTIK

Namibia – Wüste und Meer	<b>Seite 6</b>
Ankermöglichkeiten in Namibia	<b>Seite 9</b>
Von Gibraltar nach Madeira	<b>Seite 10</b>
Anmerkungen zu St. Helena	<b>Seite 17</b>

## INDIK

Rodrigues - ein Kommentar	<b>Seite 18</b>
---------------------------	-----------------

## MITTELMEER

Mallorca rund	<b>Seite 19</b>
---------------	-----------------

## PAZIFIK

Vanuatu - Tipps fürs Paradies	<b>Seite 23</b>
-------------------------------	-----------------

## ALLGEMEIN

Andere Länder, andere Sitten	<b>Seite 30</b>
Lesestoff fürs Bücherschapp	<b>Seite 36</b>

## REGATTA

Wolfgang Quix	<b>Seite 37</b>
Odyssey entlang Europas Küste	<b>Seite 41</b>

## TECHNIK

Ozon für die Frühlingsfrische	<b>Seite 42</b>
-------------------------------	-----------------

## STÜTZPUNKTE

Stützpunktänderungen	<b>Seite 46</b>
Immer für uns da	<b>Seite 47</b>
Neue Stützpunkte	<b>Seite 48</b>

## VEREIN

Von Düsseldorf in die Welt	<b>Seite 49</b>
Fair Winds Helmut van Straelen	<b>Seite 50</b>
TO-Vorstand	<b>Seite 50</b>
Protokoll Hauptversammlung	<b>Seite 51</b>
Wir trauern um	<b>Seite 56</b>
Neue Mitglieder	<b>Seite 57</b>
TO-Treffen	<b>Seite 58</b>
Standortmeldungen	<b>Seite 59</b>
Impressum	<b>Seite 61</b>

### Zum Titelfoto:

Hingucker auf der boot: SY Momo in den Weiten des Atlantiks. Foto: Bert Frisch

# Namibia – Wüste und Meer

**Wir befinden uns etwa 500 Seemeilen nördlich von Kapstadt kurz vor Lüderitz und trödeln. Es ist 05.40 Uhr, Peter rollt die Genua ein und zurrt den Fockbaum fest. Nur unter der Fock geht es ganz langsam um Point Diaz herum Richtung Angra Point. Die Sonne kommt hervor, eine Wohltat nach der kalten Nachtwache. Die Wassertemperatur liegt bei 12 Grad dank des Benguelastroms, der aus der Antarktis Wasser heran führt. Dementsprechend ist das Schiff in der Nacht ausgekühlt.**

Fischern genutzt. Außerdem sei es hier normal, dass am Nachmittag gerne mal 50 Knoten Wind durch den Hafen pfeifen, dafür sei die Mooring locker ausgelegt. Er hilft uns noch eine anständige Leine durch die dicke Mooringboje zu ziehen. Außerdem versorgt er uns mit ersten Informationen zum Ort. Später kommt der TO-Stützpunktleiter noch vorbei gemotort und bietet uns jederzeit Hilfe an. Ein netter Empfang ist das und auch das Einklarieren bei den Behörden in fußläufiger Entfernung erweist sich als vollkommen unkompliziert.



*Der Hafen von Lüderitz, Namibia. Anker ist zwischen den Fischerbooten möglich, bei den starken Winden ist allerdings eine Mooring zu empfehlen.*

So langsam wird die übrige Crew wach. Wir bummeln weiter, damit noch Zeit zum Frühstück bleibt, bevor wir in Lüderitz einlaufen. Außerdem ist es einfach schön, so dicht an der Küste entlang im Morgenlicht dahin zu segeln. Am Ufer sieht es sehr, sehr karg aus. Der bunte Leuchtturm sticht hervor. Im Wasser tummeln sich Seelöwen und auch am Ufer können wir welche beobachten.

Nachdem wir Angra Point passiert haben, kontaktieren wir die Port Control von Lüderitz per Funk. Wir werden freundlich begrüßt und uns wird gesagt, dass wir entweder ankern oder uns eine freie Mooring picken könnten. Die wären kostenlos. Mit dem Einklarieren könnten wir warten, bis wir in Ruhe mit allem fertig seien. Es sei nicht eilig. Das klingt ziemlich entspannt, finden wir.

Nicht so entspannt entwickelt sich derweil der Wind. Er hat zugenommen und auf der letzten Seemeile bläst er uns mit satten 30 Knoten direkt auf die Nase.

Wir angeln eine Mooringtonne im Ankerfeld. Auf dem Nachbarschiff ist Bewegung und kurze Zeit später kommt Andrew vorbei gepaddelt und erzählt, dass die Mooring in Ordnung sei. Sie wird sonst von

Wir bleiben insgesamt fünf Nächte in Lüderitz. Der Ort ist wirklich sehenswert, die Gründerzeit-Bauten könnten genauso auch in Deutschland stehen. Die Straßennamen sind immer noch deutsch. Im örtlichen Supermarkt bekommt man alles Notwen-



*Die Waterfront der Hafenstadt Lüderitz an der Südwestküste Afrikas.*



*Eldorado für Flamingos – in der flachen Lagune im Süden der Walvis Bay versammeln sich die graziösen Wasservögel.*

dige und im Telefonladen gibt es eine Karte für unseren Surfstick. In einem kleinen Souvenirgeschäft in der Bismarckstraße bekommen wir netter Weise einen Stadtplan, denn die Tourismusinformation im neuen Gebäude am Hafen war immer geschlossen, wenn wir dort waren.

Direkt hinter dem Ort beginnt die Wüste. Es gibt nur eine Straße, die aus Lüderitz ins Inland führt. Diese geht durch das Diamanten-Sperrgebiet, welches die Stadt bis heute umschließt. Unser Ziel per Mietwagen ist die verlassene Stadt Kolmanskuppe. Die Eintrittskarte und die Genehmigung für den Besuch konnten wir ebenfalls vor unserem Besuch in dem Geschäft in der Bismarckstraße erstehen.

Kolmanskuppe ist wirklich einen Besuch wert. Für Fotografen sind die leeren Häuser, in die langsam der Sand der Wüste eindringt, ein tolles Motiv. Wir erfahren auf einer Führung viel über die Entstehung des Ortes. Grund für die Ansiedlung war der Fund von Diamanten im Jahre 1908. Aus dem Camp der ersten Diamantensucher entstand schnell ein für damalige Zeit luxuriöser Ort mit etwa 400 Einwohnern mitten im Nichts. Die Blüte des Ortes war aber nur von kurzer Dauer. Schon 1930 wurde der Diamantenabbau wieder eingestellt, die Einwohner verließen die Stadt nach und nach. Seit den 1960er-Jahren ist die Stadt ganz verlassen. In den Häusern, deren Fenster und Türen geschlossen waren und in die der Sand nicht eindringen konnte, sind viele Sachen gut erhalten geblieben. Teilweise sind die Zimmer komplett möbliert zurück gelassen worden.

Eine Ausstellung in dem Ort informiert zusätzlich über den Diamantenabbau. Neben den Ruinen steht eine Anlage der heutigen Diamantengesellschaft. Mit modernen Methoden wird mittlerweile der Sand in der Gegend noch einmal gesiebt und so erneut Diamantenausbeute gemacht.

Ein weiterer Ausflug führt uns zum Diaz Point und an die Große Bucht auf der Lüderitzhalbinsel. Die Wüste ist hier sehr steinig

und felsig, aber nichts desto trotz ist die Kargheit der Landschaft beeindruckend. Unterwegs treffen wir auf ein paar Springböcke. Im Meer und am Ufer tummeln sich natürlich wieder Seelöwen. In den Wetlands der Second Lagoon sehen wir unsere ersten Flamingos.

Um unser Mietauto ganz auszunutzen, fahren wir abschließend noch an den Achatstrand im Norden von Lüderitz. Hierhin zieht es die Städter am Wochenende. An der feuchten Senke hinter der Kläranlage treffen wir wieder auf die Tierwelt Afrikas: gra-



*Von der Wüste erobert – die Kolmanskuppe, ein riesiger Sandkasten mit Geschichte.*

sende Spring- und Reedböcke. Auf der Rückfahrt kommen wir durch den örtlichen Slum. Diese Seite von Lüderitz zeigt sich für uns unerwartet, da wir nur eine andere Abzweigung genommen haben - Wellblechhütten entlang der Straße. Etwa 60 Prozent der Bevölkerung sind arbeitslos. Die Bevölkerung wächst durch Zuwanderung, aber eigentlich gibt es nur bei der Diamantengesellschaft und im Hafen Arbeitsplätze.

Wir lernen eine deutsch-südafrikanische Familie aus Lüderitz

kennen. So bleiben wir noch eine Nacht länger, denn unsere Kinder wollen so gerne einen weiteren Nachmittag mit den deren Kindern spielen. Da die Eltern eine Arztpraxis betreiben, können wir noch unkompliziert unsere Reiseapotheke für die Querung des Atlantiks auffrischen. Auch die Waschmaschine wird von uns natürlich gerne genutzt. Die Familie hat selber ein Segelboot im Hafen und ist schon um die Welt gesegelt. Sie weiß, was Segler brauchen.

Außerdem erfahren wir an diesen Nachmittagen viel Interessantes über Land und Leute. So lernen wir auch eine deutsche Biologin kennen, die über die Tierwelt im Sperrgebiet forscht. Finanziert werden die Projekte zum Teil von der Diamantgesellschaft.

Von Lüderitz geht es früh am Morgen weiter in Richtung Norden. Zwei Tage und rund 250 Seemeilen später erreichen wir ebenfalls früh Walvis Bay. Unsere Ankerpläne für eine Nacht entlang der Küste lassen wir zwischendurch fallen, da laut der Wetterfiles der Wind in absehbarer Zeit einschlagen soll. Dann müssten wir meilenweit motoren. Ein Gedanke, der uns gar nicht gefällt.

In Walvis Bay hängen wir wieder an einer freien Mooring vorm Yachtclub. Im Yachtclub wird sich gut um die durchziehenden Segler gekümmert. Noch am Ankunftstag in Walvis Bay spazieren wir zu Fuß auf der Promenade, um die flache Lagune im Süden der Ankerbucht herum. Hier gibt es am Ufer viele Flamingos und Pelikane zu bestaunen und hinter der Promenade viele Neubauvillen. Durch das Mooringfeld fahren jeden Morgen Ausflugskatamarane mit Touristen in Richtung Pelikan Point hinaus. Sie bieten unseren Kindern jedesmal mit ihrer Pelikan-Fütter-Show eine prächtige Unterhaltung.

Per Taxi machen wir einen Ausflug nach Swakopmund. Die



*Diaz-Point, die Landspitze an der Lüderitz-Halbinsel mit ihrem markanten rot-weißen Leuchtturm.*

Straße dorthin führt entlang der Küste. Auf der einen Seite Strand und Meer, auf der anderen Seite die eindrucksvollen Dünen der Namib-Wüste. Links und rechts der Straße steht eine einsame Palmenreihe, die die Straße vor Sandverwehungen schützen soll. Swakopmund ist ein beliebtes Seebad an der Mündung des Swakopivers. An der Promenade wird flanirt, wir hören, wie eine deutsche Rentnertruppe, die hier lebt, sich trifft und einen Klönschnack hält. Wie schon in Lüderitz findet sich auch hier noch reichlich Architektur und Kultur aus der deutschen Kolonialzeit. Wir bummeln durch den Ort, kaufen in einer deutschen Buchhandlung Lesenachschub und gucken dem Treiben am Strand zu. Zurück geht es ebenfalls vollkommen unkompliziert mit dem Taxi.

An unserem letzten Tag in Walvis Bay versuchen wir, im Ort unsere Gasflasche füllen zu lassen, scheitern aber mit unseren Alufaschen aus Neuseeland an dem nicht passenden System im Land. Wir machen noch ein paar Besorgungen für die Weiterfahrt. Wir sind froh, dass *Mango* flott ist, denn im Gegensatz zu Südafrika ist hier das Yachtleben deutlich unterentwickelt. Das Ausklarieren erledigen wir wieder per Taxi, denn die Wege vom Yachtclub sowohl in den Ort als auch zu den Behörden sind weit. Das Zentrum von Walvis Bay ist aber auch nicht besonders sehenswert, so dass es uns nicht oft dorthin zieht.

Noch eine letzte Nacht an der Mooring, schönes Duschen im Yachtclub und einen leeren Wasserkanister füllen, dann heißt es Segel setzen und Abschied nehmen von Namibia. Wir sind froh, dass wir diesen Zwischenstopp an der afrikanischen Küste gemacht haben.

Durch die Wüste direkt neben dem Meer haben wir noch ganz neue Landschaftseindrücke bekommen. Die Kargheit ist sehr beeindruckend. Welch ein Kontrast zu den vielen tropischen Gegenden, die wir auf unserer Weltumsegelung gesehen haben.



*"Hohenzollern-Haus" - deutsche Architektur aus der Kolonialzeit findet sich auch in Swakopmund.*

# Ankermöglichkeiten an Namibias Küste

**In Namibia sind Lüderitz und Walvis Bay die bekanntesten Anlandeplätze für Segler. Doch gibt es an der Küste durchaus noch weitere, wenn auch nur wenige lohnenswerte, Ankermöglichkeiten für Yachten.**



Liegt schon länger hier: Schiffswrack in der "Großen Bucht", südlich der Lüderitz-Halbinsel.

Die Angaben zu diesen wurden uns von verschiedenen Seglern weitergereicht. Wir selber beschlossen aus Zeitgründen diese Plätze nicht zu nutzen, aber wir sprachen in Walvis Baai mit der kanadischen Yacht *Cats Paw IV*, die die ersten drei Ankerplätze getestet hat.

Die Küste von Namibia ist generell schlecht kartiert. Sie ändert sich durch den Wüstensand ständig, deshalb sollte man mit Vorsicht navigieren. An allen Ankerplätzen ist mit starkem Wind zu rechnen, da sich durch den hohen Temperaturunterschied zwischen dem kalten Meerwasser und der heißen Wüste im Laufe des Tages eine starke Thermik entwickeln kann. Bei Einfahrt in die Buchten muss außerdem mit einem Kapeffekt gerechnet werden.

Offiziell darf das Land an den ersten drei Ankerplätzen nicht betreten werden, da die Küste zum Diamanten-Sperrgebiet gehört. Inoffiziell ist es beeindruckend im Sand zu stehen. Die Ankerplätze werden auch von Fischern aufgesucht, die gerne Lobster oder Fisch gegen Kleidung tauschen.

## Boat Bay

26°26' S und 15°7' E

Der Ankerplatz liegt circa 13 Seemeilen nördlich von Lüderitz. Man ankert auf 3,5 Metern Wassertiefe. Der Untergrund hält nicht sehr gut, es pfeift hier ordentlich um die Ecken.

## Hottentot Bay

26°08' S und 14°57' E

22 Seemeilen nördlich von der Boat Bay liegt die Hottentot Bay. Der Anker kann auf etwa 5 Metern Wassertiefe fallen. Auch hier gibt es unangenehm starken Wind und dabei mäßigen Schutz.

## Spencer Bay

25°44' S und 14°51' E

Noch einmal 26 Seemeilen weiter nördlich von der Hottentot Bay liegt die Spencer Bay hinter Mercury Island. Der geschützte Ankerplatz der bisher genannten Plätze. Geankert wird auf rund 6 Metern Wassertiefe ganz im Süden der Bucht. Gut haltender Ankergrund. Am Ufer liegen sehr viele Seelöwen und mit etwas Glück kann man hier auch auf Pinguine treffen. Ein Anlanden war für die Crew der *Cats Paw IV* angesichts des starken Windes nicht möglich, die Natur im Wasser und an Land soll aber auch so schon sehr beeindruckend gewesen sein.

## Sandwich Harbour

Circa 23°22' S

Ob es noch möglich ist, vor Sandwich Harbour (etwa 28 Seemeilen südlich von Pelican Point) zu ankern, wissen wir nicht. Zu dieser Bucht fehlen uns aktuelle Angaben. Vor einigen Jahren gab es noch eine Ankermöglichkeit, die Tierwelt soll beeindruckend sein. Gerade hier verändert sich

durch die Bildung des Strandhakens die Situation ständig. Bei ruhigem Wetter ist es sicherlich spannend, dort die Küste zu erkunden.

## Pelican Point

22°53' S und 14°27' E

Diese Ankermöglichkeit liegt an der Einfahrt in die Walvis Bay. Die Ausflugskatamarane mit den Touristen fahren hierher, um die vielen Seelöwen zu besuchen. Sind die Ausflügler weg, kann man in Ruhe die Nähe zu den Tieren genießen.



Weithin sichtbar, der Leuchtturm am Pelican Point, in der Einfahrt zur Walvis Bay.

**Karen Bierstedt (Text und Fotos)**

[www.sy-mango.de](http://www.sy-mango.de)

Stand: September 2013

# Von Gibraltar nach Madeira

**Vier Segler planen einen Törn hinaus auf den Atlantik, einer mit Hochseerfahrung, zwei mit Mittelmeererfahrung und ein Jollensegler. Von Gibraltar soll es mit dem Katamaran *MiDi Cat*, einer Lagoon 410, nach Madeira gehen. 620 Seemeilen Luftlinie nach Südwesten, wenn man denn immer nur geradeaus segeln könnte.**

Unser Katamaran stand im Juli 2012 in der Bucht von Algeciras in der relativ neuen Marina Alcaidesa auf der spanischen Seite der Halbinsel Gibraltar. Die Marina hat noch nicht viele Dauerlieger und ist preislich günstig.

Die parallel zur Grenze verlaufende Landebahn des Flugplatzes Gibraltar auf der englischen Seite der Halbinsel ist zu Fuß circa 10 Minuten von der Marina entfernt. Die Zufahrtsstraße der Marina dient häufig als Warteschleife für den Grenzübergang. Auf beiden Seiten der Grenze sind Polizei und Zoll postiert. Seinen Paß muß man hier unbedingt immer bei sich tragen und unaufgefordert vorzeigen.

## Vorbereitung

Zur Vorbereitung des Törns diente die frisch erschienene fünfte Ausgabe des ICC Pilotage Foundation Führers „Atlantik Islands“ von Anne Hammick. Als Karten dienten BA 142 Strait of Gibraltar (1:100 000), BA 3132 Strait of Gibraltar to Arquipelago da Madeira (1:1 250 000) und BA 1831 Arquipelago da Madeira (1:150 000).

Im Mai begannen bereits die Vorarbeiten: Das Unterwasserschiff wurde gestrichen, das Öl in den Saildrives gewechselt und die Reparatur des Radars in Auftrag gegeben. Der Raymarine C80 Plotter bekam neue Navionics-Daten und brauchte dafür eine neue SW. Das war eine langwierige Prozedur, denn dazu musste eine Speicherkarte benutzt werden, die es nicht mehr im üblichen Handel gibt. Die Grib - Daten von Wetterwelt sollten nicht nur mit dem Handy auf den Laptop gelangen, sondern auch mit Iridium und Onsatmail, was nicht auf Anhieb funktionierte. Das Fahrtgebiet für unserer Versicherung musste erweitert werden.



„The Rock“, der Fels von Gibraltar, von der Marina aus gesehen.

## Reiseplanung

Wir wollten uns für den Törn nach Madeira drei Wochen Zeit nehmen, denn Jimmy Cornell sagt ganz schlicht: Fahrten von Gibraltar nach Westen sind wetterabhängig. Wir wollen von Hamburg aus mit easyJet über Gatwick nach Gibraltar fliegen und dann nach Törnende von Funchal zurück.

Kurz vor unserer Abreise ist unser Crewmitglied mit Hochseerfahrung verhindert. Wir beschließen, die Reise nicht abzubrechen, sondern uns das Wetter vor Ort anzusehen. Falls sich kein geeignetes Wetterfenster ergeben sollte, werden wir das Schiff stehen lassen und mit der Fähre oder per Flugzeug nach Funchal reisen. Ein Risiko wollen wir schließlich nicht eingehen.



Blick vom Felsen von Gibraltar aus auf Landebahn, Marina und La Linea.

Schon zu Hause wurde Jimmy Cornells „Segelrouten der Weltmeere“ eifrig studiert. Gibraltar liegt am östlichen Ende der Straße von Gibraltar. Wir müssen also zunächst Richtung Westen.

Generell herrscht aber an der Wasseroberfläche immer eine Ostströmung, also ins Mittelmeer hinein. Nur an der spanischen oder afrikanischen Küste kommt es kurzzeitig zu tidenabhängigen Westströmungen. Um diese zu nutzen, sollte man drei Stunden nach Hochwasser in Gibraltar ablegen, dann hätte man noch eine Stunde Gegenstrom und dann Mitstrom bis Tarifa. Empfohlen wird zur Abfahrt ein leichter Levante (Ostwind). Levante tritt häufig zwischen Juli und Oktober auf und bringt Regen mit verminderter Sicht mit sich. Ein zu starker Levante ist zu vermeiden, da er durch den Gegenstrom eine kurze steile See aufbaut. In Gibraltar ist das Wetter oft sehr verschieden zur restlichen Umgebung. Durch die Gebirgszüge auf beiden Seiten der Straße herrscht entweder West-



Augen auf: Frachtschiffe in der Bucht von Gibraltar.

oder Ostwind. Ein Aufkreuzen bei Westwind (Poniente) ist kaum möglich.

In der Straße von Gibraltar befindet sich außerdem ein stark befahrenes Verkehrstrennungsgebiet. Quer zu den Verkehrsströmen fahren Katamaran-Schnellfähren von Spanien nach Afrika (z.B. Tarifa – Tanger in 35 Minuten). Erst wenn man die Straße deutlich hinter sich gelassen hat, sollte Kurs auf Madeira (KK 252°) genommen werden, wobei man einen größeren Abstand zum Kap Spartel halten sollte. Dort können sich größere Sturzseen bilden. Etwa 30 Seemeilen vor Madeira liegt die Insel Porto Santo, mit einem sicheren Hafen, einem sehr großen Sandstrand und einem Wohnhaus von Kolumbus als Sehenswürdigkeit. An ihrer Ostseite gibt es einige unbefeuerte Gefahrenstellen, man sollte also nicht nachts ankommen.

Zu all diesen Informationen von Cornell kamen unsere eigenen Vorsätze hinzu: Vor der Abfahrt müssen das Schiff und seine Systeme getestet und die Crew trainiert werden und wir wollten uns nicht nachts in unbekanntem Küstengewässern bewegen (Abfahren, Ankommen). Allzu stürmischem Wind wollten wir auch aus dem Weg gehen.

### **Beginn der Reise**

Mittwoch, 4. Juli – Anreise: Vadder (Dieter II) kommt mit Airberlin über Malaga nach La Linea und bringt einen Leihwagen mit. Volkmar und ich (Dieter I) sind vom Flughafen Gibraltar locker zur Marina gelaufen. Bei der Wache sind wir angemeldet. Wir stellen die Stromversorgung her und beziehen unsere Kabinen. Da ich die Gegend schon etwas kenne, können wir abends sehr preiswert und gut Essen gehen.

Dann steht die Proviantierung mit einem entsprechenden Großeinkauf bei Lidl an. Der Rest des Tages wird für Schiffseinweisungen benötigt.

Es folgt das ordentliche Verstauen der gewarteten Rettungsinsel und das Anbringen der neuen Genua. Wasser wird gebunkert und diverse Systemtests durchgeführt.

Samstag - Ich hatte neue Diesel-Vorfilter-Kartuschen mitgebracht und wir beginnen mit dem Wechsel der ersten. Unser unsyste-

matisches Vorgehen beschert uns viel Luft im System und nur durch Vadders profunde Autobastler-Kenntnisse und viel Geduld konnten wir am späten Abend ein Wiederanspringen des Steuerbordmotors erreichen. Zu unserer Beruhigung war der alte Filter ganz sauber und so verzichteten wir weise auf die Wiederholung der Prozedur an Backbord.

Zur Belohnung fahren wir am nächsten Tag mit der Seilbahn auf den Felsen, freuen uns über die herrliche Aussicht und bewundern die vielen großen und kleinen Affen. Wir besichtigen ein Freilichtmuseum, welches die Lebensumstände während der Belagerung von 1779 bis 1783 darstellt und einen Tunneleingang der zur Festung aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges gehört. Ein ausgewandeter Deutscher, der hier seine Lebensaufgabe gefunden hat, kann uns viel über die englische Festung erzählen. Nach einem anschließenden Blick in die mittelalterliche maurische Burg sind wir fast wieder unten und staunen über die Verschmelzung der Festungsanlage mit den neueren Wohngebäuden.

### **Crewtraining**

Montag - Wir fahren zur englischen Seite und tanken. Die Haupttanks fassen 2 x 100 Liter. Zusätzliche 120 Liter werden in 6 Kanistern in den beiden Bugladeräumen verstaut. Das reparierte Radar wird getestet und dann muss das Speedometer mal wieder in Gang gebracht werden. Endlich wird das Großgehisst und wir können die neue Genua ausprobieren. Sie steht gut, wenn auch nicht alleine mit den vorgesehenen Holeyunkten sondern mit zusätzlichen Barberholern. Es weht ein frischer Wind und die Segelmanöver wollen nicht richtig klappen. Wir segeln zurück und ankern hinter der großen Mole vor der Marina. Mir geht das Wort „Waterloo“ durch den Kopf. Ab jetzt studieren wir jeden Tag



Die Affen von Gibraltar klauen, untersuchen, fressen und spielen.

ausgiebig die Wettervorhersagen von Wetterwelt. Die Grib-Daten bekommen wir über das Handy auf den Laptop.

Am nächsten Tag starten wir einen neuen Versuch. Wir müssen lernen, das Schiff, jetzt mit einem Reff im Groß, erheblich besser zu beherrschen. In der Bucht ist der Wind nur mäßig. Aufmerksamkeit erfordern die vielen ankernden Schiffe, die rein oder raus fahrenden Boote und die quer fahrenden schnellen Fähren. Unsere Manöver klappen schon besser.

Heute ist um 10:00 Uhr Hochwasser. Wir müssten also um 13 Uhr abfahren, um mit Stromunterstützung nach Tarifa zu kommen. Wir fahren zum Ausgang der Bucht von Algeciras. Dort erwartet uns ein starker West-Wind und eine mäßige, aber steile

Welle. Der westgehende Strom soll zwischen 3 und 1,5 Knoten liegen. Bis auf die spritzenden Wellen merken wir nicht viel davon. Um 17 Uhr sind wir ganz in der Straße, nun sollte die Strömung wieder auf Ost drehen. Bis Tarifa sind es noch 20 Seemeilen. Wir müssten mit Maschine gegen den Wind und Strömung fahren. Es würde spät werden.

Wir sind mit dem Tag eigentlich recht zufrieden, drehen um und ankern wieder hinter der Mole vor der Marina. Wir erfahren, dass es zurzeit keine Fähre nach Funchal gibt und beschließen, maximal bis zum 19. Juli auf das richtige Wetter zu warten.

Mittwoch, 11. Juli - Wir binden ein 2. Reff ins Groß und segeln zügig zur Straße. Dort erwarten uns 5 bis 6 Beaufort aus 285 Grad. Wir kreuzen munter drauf los. Die Manöver klappen, wir haben das Schiff im Griff, aber wir kommen kaum voran. Dass es bei starkem Westwind so gut wie unmöglich ist, durch die Straße zu segeln, kann man zwar nachlesen, aber der praktische Versuch ist sehr überzeugend. Es geht wirklich kaum! Wir müssen also das Wetter weiter beobachten. Wir holen eine Wetterberatung bei Wetterwelt ein. Am Wochenende soll der Wind nachlassen.

Aber wir wollen ja nicht nur möglichst am Tage durch die Straße fahren und das Verkehrstrennungsgebiet queren sondern auch am Tage in Porto Santo ankommen. Mit welcher Geschwindigkeit sollen wir rechnen? Können wir nachts genauso schnell segeln wie tagsüber? Wir sind nur zu dritt und müssen mit unseren Kräften haushalten. Das Ganze hängt von der Zuverlässigkeit der Wettervorhersage ab. Zur Überwachung unserer Fortbewegung zeichne ich eine Kurslinie von Porto Santo bis zu einem Punkt 13 Seemeilen westlich von Kap Spartel (Afrika) in die Übersichtskarte mit konkreten Positionen alle 60 Seemeilen und nummeriere sie.

Unsere Taktik ist wie folgt: Wir fahren bis Tarifa. Von dort parallel zum Verkehrstrennungsgebiet bis zu seinem Ende. Dann queren wir die beiden Fahrwasser und nehmen Kurs auf den Bezugspunkt Nummer 9 westlich Spartel. Von dort geht es dann direkt nach Porto Santo (noch 540 Seemeilen) mit konstantem Kartenkurs und Überwachung der Geschwindigkeit zur Absicherung einer Ankunftszeit bei Tageslicht.

Donnerstag - Heute soll der Wind mittags von West auf Ost drehen. Stärke 4-5 Beaufort. Um 12 Uhr ist Hochwasser, wir fahren los. Unser Ziel: Tarifa. Dort wollen wir ein günstiges Streckenwetter abwarten. Zurzeit herrschen auf der Strecke 7-8 Beaufort mit Wellen bis zu 3,50 Metern, das ist uns zuviel. Wir erreichen nach zügiger Fahrt um 16 Uhr Tarifa. Ich funke den Hafen an, erhalte aber keine Antwort und versuche es nicht, ohne Spanischkenntnisse einzulaufen. In der Hafeneinfahrt steht die Katamaranfähre nach Tanger, ein Ehrfurcht einflößendes Gerät. Wir können hinter der Insel westlich des Straßendamms auf sechs Metern gut ankern. Der Wind ist recht stark, aber wir sind vor den Wellen geschützt. Mit dem Tender an den Strand zu fahren erscheint uns nicht ratsam. Wir machen es uns deshalb an Bord gemütlich und



Mit der Katamaranfähre zwischen den Welten gondeln, Tarifa - Tanger in nur 35 Minuten.

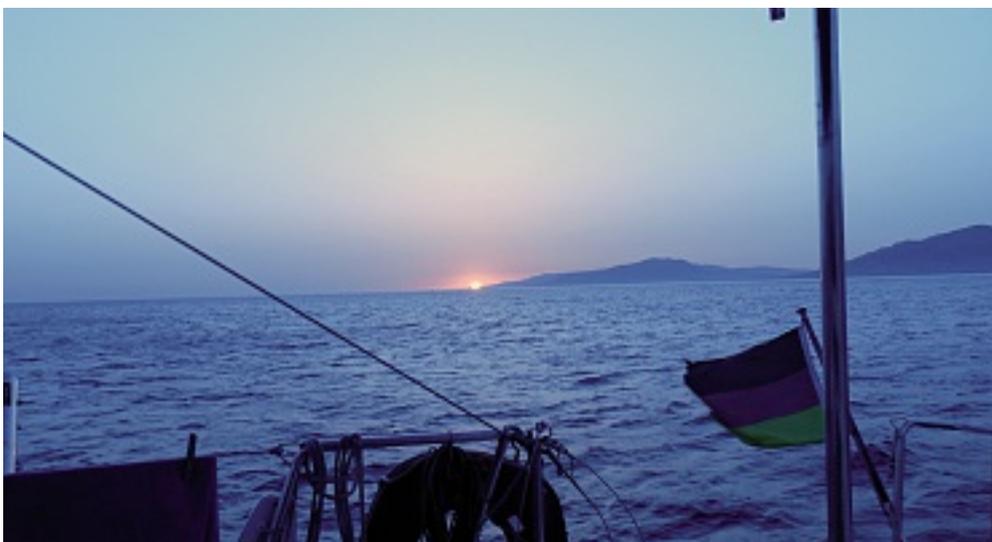
bewundern die untergehende Sonne am Ende Europas. Volkmar stellt fest: „Bis hier wird der Euro gerettet!“.

In unserer Nähe weiter westlich ist ein Thunfischnetz gespannt, aber durch die leichte Gischt und gegen die untergehende Sonne sind die Bojen nur schwer auszumachen. Für die Nacht teilen wir eine Ankerwache ein.

Freitag - Morgens hat der Levante Seenebel gebracht. Wir können die circa 200 Meter entfernte Insel kaum sehen. Im Laufe des Vormittags löst sich der Nebel auf. Wir beobachten Taucher an der Insel und die Fischer am Tunfischnetz. Nachmittags soll der Wind wieder auf West drehen. Wir gehen auf die geschützte östliche Seite des Straßendamms, ankern auf 4,5 Metern und lassen die Fähre neben uns in den Hafen einfahren. Ein sehr beeindruckendes Bild.

Wir sind hier in einer sehr schönen Badebucht und können mit dem Tender gut an Land. Zum Zentrum des Ortes sind es nur wenige hundert Meter. Das Eis schmeckt. Am nächsten Tag, herrliches Wetter! Die Badebucht ist voll. Wir gehen einkaufen. Wir haben Westwind 3-4, in Böen 5 Beaufort. Der Wind soll am Ausgang der Straße auf Nordwest drehen und auf der Strecke ist in der Wetterweltkarte der erwartete Nordnordost mit 5 Beaufort (in Böen 7) zu sehen. Die Wellen sind mit 2 – 2,5 Metern angegeben.

Wie schnell würden wir sein? Zunächst brauchen wir möglichst Ostwind, um von Tarifa wegzukommen, danach genug Zeit, um die Straße zu queren. Auf der Strecke könnten wir mit maximal 10 Knoten Fahrt



Eindrucksvoller Sonnenuntergang am Ende Europas, noch mit Landsicht.

rechnen, das heißt unter drei vollen Tagen geht es nicht. Wenn wir in Tarifa früh losfahren und drei Nachtfahrten vorsehen, könnten wir versuchen, am vierten Tag bis zum Sonnenuntergang in Porto Santo zu seien. Falls es zu spät werden sollte, würden wir bis zum nächsten Morgen bummeln. Morgen Vormittag soll der Wind über Nord auf Ost drehen. Das wäre das Startsignal.

### Abfahrt

Sonntag, 15. Juli - Wetterwelt sagt, um 8 Uhr herrscht noch Westwind. Für 11 Uhr wird dann ein schwacher Ostnordost vorhergesagt, der sich zu Mittag auf 4 Beaufort (in Böen bis 6) verstärken soll.

Am Montagmittag soll hier an unserem jetzigen Platz ein starker Levante mit 6 Beaufort (Böen bis 9) herrschen und bis Mittwoch anhalten. Den sollten wir möglichst meiden. Das Streckenwetter hat sich nicht geändert: 5 Beaufort aus Nordost in Böen 6. Die Vorhersagen von Wetterwelt haben bisher sehr gut gestimmt. Hochwasser in Gibraltar ist um 2 Uhr Ortszeit, also bis 8 Uhr ist mit einem westsetzenden Strom zu rechnen, der dann langsam kippt. Wir haben von der Strömung bisher nicht viel mitbekommen und segeln um 9:30 Uhr los! Zunächst nur mit Genua, später zusätzlich auch mit zwei Reffs im Groß.

Wir kommen gut voran. Um 12 Uhr sind wir bei  $5^{\circ} 52' W$  am Rand des ausgelaufenen Verkehrstrennungsgebietes. Wir queren mit Längsachse senkrecht zur Richtung des Trennungsgebietes und wollen dabei die zunächst von Backbord kommenden und anschließend die von Steuerbord kommenden Frachter möglichst nicht behindern. Das ist gar nicht so einfach, denn die



Abwechslung auf See - Delfine spielen mit dem Boot.

Die Segel werden so lange getrimmt, bis die Strömungsfäden zufriedenstellend stehen. Durch Steuerungseingaben am Autopiloten von  $1-3^{\circ}$  läßt sich die Geschwindigkeit noch optimieren. Wir haben 14 bis 15 Knoten raumen Wind, der scheinbare Wind kommt querab. Unsere mittlere Geschwindigkeit durchs Wasser liegt zwischen 6 und 9 Knoten (kurzzeitig 10). Die Wellen haben eine Periode von 7 Sekunden. Der Grunddünung sind kleine Wellen unterschiedlichster Richtung überlagert. Wir fahren automatisch. Der Steuerkurs wird so lange angepaßt, bis der Kartenkurs stimmt.

Der Steuerkurs liegt bei circa 270 Grad, wir haben hier  $-2^{\circ}20'$  Mißweisung, Wind von Steuerbord und zusätzlich den nach Süden setzenden Portugalstrom. Wir müssen also kräftig vorhalten.

Der Autopilot kommt mit den Wellen sehr gut klar und verbraucht 8 bis 10 A. Unsere Batteriebank hat 640 Ah, das bedeutet wir müssen sie nach etwa einem Tag wieder aufladen. Unsere Lichtmaschinen mit digitalen Reglern brauchen dafür rund vier Stunden, wenn die Batterien nicht mehr als 50 Prozent entladen sind.

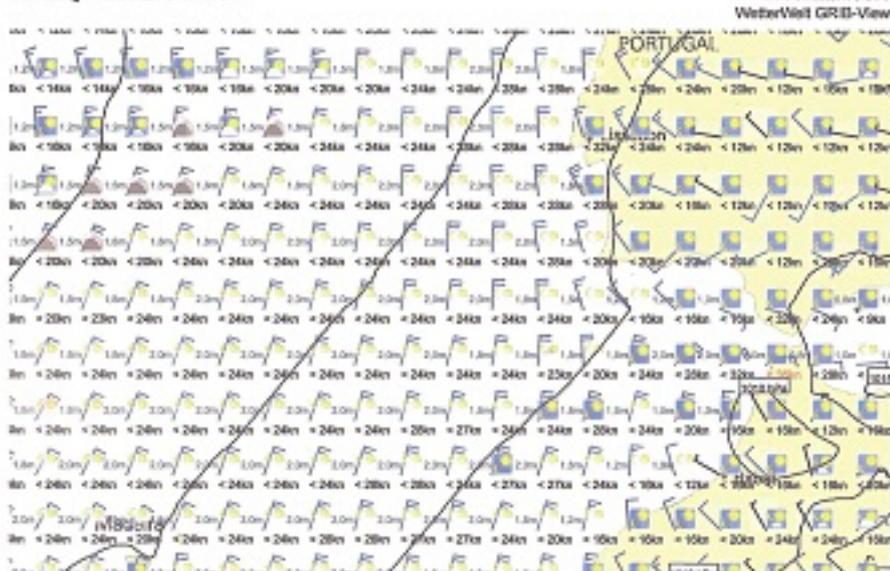
Wir haben eine dreistündige Wachzeit vereinbart. Der Wachhabende sitzt geschützt durchs Bimini auf der Bank des Steuerstandes und beobachtet das Schiff, unsere Umgebung und den Reiseverlauf.

Volkmar hat einen sehr leckeren Linseneintopf in größerer Menge gekocht, der noch etwas warten muß, denn uns wird allen ein wenig schlecht. Der Magen murr. Trinken

und Obst essen ist angesagt. Die Sonne geht malerisch unter und wir fahren in unsere erste Nacht. Es ist ein schönes Segeln. Am nächsten Tag schwankt der Wind zwischen 12 und 20 Knoten. Unsere mittlere Fahrt über Grund beträgt sieben bis neun Knoten (maximal 12 durchs Wasser) mit den zwei Reffs im Groß. Wir rollen auch ein Reff in die Genua, um nicht zu schnell zu werden.

Wir wechseln uns alle drei Stunden ab. Wenn Vadder oder Volkmar Wache haben, sitze oder schlafe ich im Cockpit. Wir sind alle etwas müde. Ein vierstündiger Wachwechsel wäre vielleicht besser gewesen, um sich richtig zu erholen. Die Wirkungen von leichter Seekrankheit und Müdigkeit lassen sich nicht trennen. Ich beobachte immer wieder die Abströmung an beiden Hecks. Wellen brechen sich hinter uns und laufen unter dem Schiff

Vorhersage: 18.07.2012 18:00 UT



Das vorhergesagte Streckenwetter sieht gut aus, ohne Wetterdaten läßt sich der Törn nicht planen.

Schiffe fahren dicht hintereinander. Es herrscht Gott sei Dank gute Sicht, denn das Radar, mit dem wir gut Abstands- und Geschwindigkeitsbestimmungen hätten durchführen können, hat seinen Geist wieder aufgegeben.

Wir fahren mit sieben Seemeilen Abstand an Kap Spartel vorbei. Die Küste ist im Dunst kaum zu sehen. Ein Frachter fährt längere Zeit parallel zu uns an der afrikanischen Küste nach Süden. Später kommt uns ein kurzes, hochgebautes Schiff entgegen. Es kämpft stark mit den Wellen. Wir können es nicht identifizieren.

Um 15 Uhr sind wir am Bezugspunkt Nummer 9 ( $35^{\circ}48' N$ ;  $6^{\circ}10' E$ ), den ich von dem Übersegler (BA 3132) auf unsere Gibralartkarte übertragen hatte. Wir haben gute 30 Seemeilen zurückgelegt mit einer mittleren Geschwindigkeit über Grund von 6 Knoten und gehen auf Kartenkurs  $252^{\circ}$ .

durch. Wenn das Schiff die Welle hoch fährt, wird es merkbar langsamer, um beim Runterfahren wieder Fahrt aufzunehmen. Jetzt könnte man etwas anluven, um die Geschwindigkeit zu erhöhen und dann die Wellen herunter surfen. Ich verkneife mir diesen Spaß und lass den Autopiloten weiterhin Kurs halten. Ich bin zufrieden, dass alles so gut läuft und will nicht übermütig werden.

Ich habe den Eindruck, die Strömung am Heck könnte noch etwas besser aussehen, wenn wir den Bug noch etwas stärker belastet hätten, denn wir haben ja den Tender am Heck hängen, aber im Manual wird vor einer zu starken Beladung des Bugs ge-



Die portugiesische Insel Porto Santo, Heiliger Hafen, taucht am Horizont auf.

warnt. Das Wellenverhalten wäre nicht mehr so gutmütig.

Wir laden das erste Mal die Batterien nach, denn es laufen außer dem Autopiloten auch beide Kühlschränke, die elektrischen Instrumente und der Plotter.

Eine größere Delphinschule besucht uns und muntert uns kräftig auf. Sie schwimmen und springen rechts und links, lassen sich etwas zurückfallen, um dann wieder schneller zu werden. Sehr häufig schwimmen sie zwischen den Rümpfen. Wir haben den Eindruck, sie wollen uns imponieren. Wir können uns nicht satt sehen.

Nach zwei Nächten auf See sind wir etwas müde, aber der revoltierende Magen beruhigt sich. Der Wind kommt mit 15-20 Knoten aus 18-43 Grad. Unsere Fahrt beträgt 7-10 Knoten über Grund, wenn es zu schnell wird, reffen wir weiterhin etwas die Genua.

Hin und wieder schlagen Wellen unten gegen das Brückendeck, es knallt furchtbar stark. Der Effekt ist erst heute aufgetreten. Wir variieren den Kurs um +/- 15 Grad - ohne Erfolg. Erst eine Reduzierung der Geschwindigkeit scheint zu helfen.

Die Sicht ist gut, aber andere Schiffe sehen wir nicht.

Mittwoch - um 9 Uhr haben wir den Bezugspunkt 1 erreicht, also sind es nur noch 60 Seemeilen bis Porto Santo. Der Wind ist wieder etwas stärker geworden (16 Knoten 120 Grad von Steuerbord) und die Dünung höher. Wir haben die Fock ganz eingekrollt, denn wenn wir schneller als acht Knoten fahren, knallt es wieder erbärmlich. Die Pantry ist jetzt gut gestaut, damit nichts mehr durch die Gegend fliegt. Das Essen schmeckt wieder.

Eine große Schule Delphine besucht uns und läßt uns jubeln.

Um 16:30 Uhr Bordzeit sehen wir ein Schatten am Horizont und schreien „Land in Sicht“, wir sind noch etwa sieben Seemeilen von der Küste entfernt. Wir werden sicher bei Tageslicht ankomm-

men, denn die Ortszeit ist eine Stunde früher, das heißt es wird länger hell sein.

Als wir näher kommen, sieht es so aus als könnten wir hinter der Insel schon Madeira sehen (maximal 1800 Meter hoch), aber das kann nicht sein. Madeira liegt noch 25 Seemeilen hinter Porto Santo (500 Meter hoch). Wie müssen Entdecker früher spekuliert haben, als sie keine genauen Karten und genauen Standorte hatten?

Der Hafen liegt auf der Südseite der Insel. Östlich der Hauptinsel liegt die kleine Insel Cima mit dem Leuchtturm. Man soll zwischen beiden Inseln hindurch fahren können. Wir kennen die Verhältnisse nicht genau genug und segeln um Cima herum.

Wir kommen in die Abschattung der Inseln und sehen den weißen langen Strand. Am östlichen Ende muß der Hafen sein. Der Himmel ist bedeckt und die Mole ist schwer auszumachen. Ein weißes Bauwerk mit Fenstern ist zu sehen, das stellt sich später als die Madeira-Fähre hinter der Mole heraus. Im Hafenbecken begrüßen uns Fallböen mit 20 Knoten. Am Schwimmsteg hinter der westlichen Mole ist Platz, aber der Wind steht genau drauf. Wir packen alle Fender auf die Leeseite, lassen uns Richtung Steg treiben und machen mit kräftiger Hilfe längsseits fest.

Als sich später noch eine französische Yacht vor uns legt, rumort die Frage in meinen Kopf, wie wir hier wieder rauskommen, wenn der Wind nicht nachläßt.

Wir sind erstmal angekommen. Ein Festmacher-Bier muß sein, dann geht's mit den

Pässen zur Immigration und zum Marinabüro. Wir zahlen mit Trans-Ocean-Rabatt 48 Euro für zwei Nächte. Ein fairer Preis bei der Monopolstellung dieses Hafens. Die Marina wird von der gleichen Gesellschaft wie Quinta do Lorde betrieben und so sind wir avisiert.

Wir sind 570 Seemeilen in 80 Stunden gesegelt, das ist ein Schnitt von 7,1 Knoten über Grund.

Wir hatten etwas Atlantik-Feeling und fallen müde in die Kojen.



Wir waren hier: MiDi Cat in Porto Santo, Signatur für die "Ewigkeit".



Eine vollkommen entkräftete Möve lässt sich auf einem Bug der MiDi Cat nieder.

### Porto Santo

Donnerstag, 19. Juli: Direkt neben dem Hafen beginnt der lange Strand und da Madeira keine großen Städte zu bieten hat, kommen die Badegäste vormittags mit der Fähre auf die Insel und fahren abends wieder zurück.

Die Kaimauer ist mit Logos von Yachten bemalt, die den Hafen angelaufen haben. Wir beschließen, uns später auch dort zu verewigen.

Wir laufen den Strand entlang zum Ort Vila Baleira und besuchen das Kolumbus Museum. Kolumbus war mit der Tochter des Gouverneurs verheiratet und soll hier mehrere Jahre gewohnt haben. Für unsere Begriffe ist das Museum recht schlicht.

Der Ort ist sehr gepflegt. Kleine Cafés laden zur Pause ein. Wir finden einen Farbenladen und kaufen blaue Farbe für unser noch zu erstellendes Kaimauer-Logo. Bei einer Gruppe Jugendlicher kaufen wir eine große Weintraube für drei Euro, eventuell das Geschäft ihres Lebens. Es gibt einen großen Supermarkt, der ist entsprechend voll. Wir kaufen noch ein bisschen ein und schlendern dann zum Boot zurück.

Heute wollen wir nun nach Madeira, 33 Seemeilen. Wir laufen mit abfließendem Wasser aus und ankern erst einmal vor dem schönen Strand für ein königliches Frühstück. Eine offensichtlich völlig entkräftete Möve lässt sich auf unserem Schiff nieder. Wir wagen es nicht, sie anzufassen und wollen sie in Ruhe sterben lassen.

### Marina Quinta do Lorde

Bei schönstem Segelwetter brauchen wir fünf Stunden bis zur Marina Quinta do Lorde am Ostzipfel von Madeira. Wir sind angemeldet und werden empfangen und zum Liegeplatz geleitet. Die Marina ist sehr gut organisiert. Die engagierte Managerin Cátia Carvalho Esteves versorgt uns mit sämtlichen touristischen Informationen (Landkarte, Sehenswürdigkeiten, Spezialitäten, Fahrpläne und so weiter) und hilft

bei auftretenden Problemen. (Inzwischen hat sie sich als TO-Stützpunktleiterin zur Verfügung gestellt).

Die Marina liegt windgeschützt am östlichen Ende der Insel. Eine steile Wand mit rotbrauner Vulkanasche und eingelagerten Steinschlotten ragt direkt neben unserem Schiff auf. Es rieselt auch immer etwas Asche auf die Boote. Sie werden deshalb alle einmal in der Woche von den Marineros gewaschen. Das gehört zum Service. Am Ende des Hafens ist eine Gaststätte mit einem „make-believe“ Leuchtturm. Dahinter erstreckt sich am Hang eine Reortensiedlung mit Kirche, Marktplatz, Parkanlagen und großen und kleinen Häusern, eigenem Strand, verschlungenen Straßen und Flussläufen. Alles sehr geschmackvoll, aber noch nicht ganz fertig. Wie man die kleine Stadt dann auf einmal mit Leben erfüllen will, ist mir nicht ganz klar, aber im

November soll das Hotel dort eröffnen.

### Madeira

Samstag: Wir fahren mit dem Bus auf der Uferstraße nach Funchal. Steile Hänge und tiefe Einschnitte bilden die Landschaft. Es ist wie Achterbahn fahren. In Machico ist ein Busbahnhof; dort müssen wir umsteigen.

In der Nähe des Ortes liegt der Flughafen von Madeira. Eine sehr beeindruckende Konstruktion auf Betonsäulen. Unter der Start- und Landebahn befindet sich eine kleine Marina mit einer großen Abstellfläche an Land. Die Flugzeuge starten und landen von Süden kommend mit einer Kurve vor dem steilen Ufer, dann parallel zur Küste. Auch ein Flughafen der unter den Piloten als schwierig anzufliegen gilt. Während unserer Fahrt sehen wir Brände, die an schwer zugänglichen Hängen wüten. Wir sind



Vila Baleira / Porto Santo. Im Hintergrund der Hafen mit der Fähre nach Madeira.



*Katamarane in Funchal, der Hauptstadt der Insel Madeira, benannt nach dem vielen Fenchel.*

durch die Achterbahnfahrt etwas benommen, als wir in Funchal an der Endhaltestelle aus dem Bus steigen.

Wir schlendern den Uferpark entlang und lassen die Stadt auf uns wirken. Wir gehen durch die Altstadt und wollen eine spanische Fahne kaufen. Das ist aber auf der portugiesischen Insel nicht vorgesehen.

Wir essen Degenfisch (Espada) mit Banane. Der Fisch ist etwa einen Meter lang und wird mit Angelschnüren aus tausend Metern Tiefe geholt. Er ist außen schwarz und bereits tot, wenn er an der Wasseroberfläche ankommt. Es ist ein Raubfisch mit entsprechend furchteinflößendem Gebiss, aber sein Fleisch ist weiß, zart und wohlschmeckend.

Der Hafen hat ein großes Kreuzfahrtterminal und eine Marina. Sicher hätten wir auch in Funchal festmachen können, aber da wir das Schiff später einige Zeit alleine lassen müssen, fühlen wir uns in unserer etwas abseits gelegenen Marina ganz wohl. Unsere Zeit ist natürlich viel zu kurz für diese beeindruckende Insel. Was sollte man zuerst machen? Entweder einen der Ausflüge zu einem der vielen landschaftlichen Highlights buchen, die aber meistens von Funchal aus starten, oder einen Wagen mieten und auf eigene Faust die Insel entdecken. Nun, das geht so alles nicht auf die Schnelle und so entwickelt jeder schließlich sein eigenes Programm.

Volkmar will mit dem Bus (mit Umsteigen) durch die Berge an die Nordküste fahren.

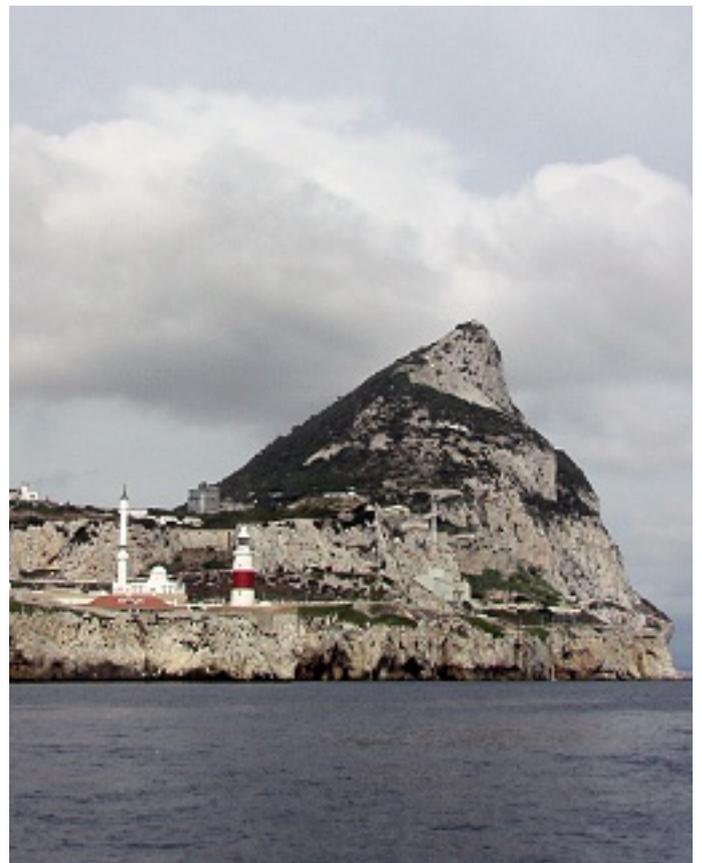
Vadder will zum Industriehafen im nicht allzuweit entfernten Ort Canical laufen. Der lange Fußweg entlang der Autostraße lohnt sich. Besonders hervorzuheben ist das moderne aus Beton und Glas bestehende Walmuseum. Das Fischerdorf Canical war von 1940 bis 1986 ein Zentrum des Walfangs und der Verarbeitung auf Madeira. In der Nähe gibt es einen wunderschönen Badestrand und ein Schwimmbad. Gegenüber an der Uferpromenade liegen einladende Gaststätten mit guten Fischgerichten.

Ich will eine Wanderung zur Spitze der Halbinsel Sao Lourenco machen, zur äußersten östliche Ecke der Insel. Es gibt allerdings

noch zwei vorgelagerte Inseln, eine für die Ziegen und eine für den Leuchtturm. Der Weg führt vorbei an einigen Badestränden, zu denen man herabsteigen muss und auch vorbei an der Bucht von Abra, wo wir auch hätten ankern können. Es weht ein kräftiger Wind. Heute (Sonntag) sind viele Kleingruppen und Familien unterwegs. Der Pfad führt auf und ab, um Einschnitte herum und bietet immer wieder phantastische Ausblicke auf die vulkanische Steilküste mit ihren bräunlichen, rötlichen und grünlichen Formationen an der sich die Atlantikwellen beeindruckend brechen. Es gibt keinen Schatten; Creme, Hut, „Zwiebelkleidung“ und Wasserflasche sind wirklich empfehlenswert.

Am nächsten Tag fahren wir wieder nach Funchal und gehen auf den viel gepriesenen Markt. Er befindet sich in einem schönen zweistöckigen Gebäude und hat eine beeindruckende und malerische Auswahl von Früchten und auch Fischen zu bieten. Er ist natürlich sehr touristisch beeinflusst. Mit der Kabinenbahn geht es nach Monte, einem Höhenkurort, dann mit einer

zweiten Bahn weiter zum Botanischen Garten mit angeschlossenen Papageienzoo. Die großzügige Anlage mit sehr vielen verschiedenen Pflanzen bietet einen herrlichen Ausblick. Man sollte nicht versuchen, aus der Stadt hier hoch zu laufen. Die Straßen sind extrem steil. Wir haben schon Mühe, hinunter zu laufen.



*Blick auf den Felsen von Gibraltar am Ausgang der Bucht von Algeciras.*

Dienstag - Vadder und ich fahren nach Machico. Der Ort hat eine kleine Altstadt, einen kleinen Hafen, einen künstlich angelegten Badestrand, alte Bäume und eine sehr moderne Veranstaltungshalle. Machico ist gemütlich und gefällt uns.

Madeira ist berühmt für seine Levadas, das sind Bewässerungskanäle, die von der Nordseite der Insel das Wasser zur trockenen Südseite leiten. Sie schmiegen sich an die Hänge, folgen jeder Bergfalte und haben neben sich einen schmalen Pfad, der beim Bau mit angelegt wurde. Diese Pfade sind traumhafte Wanderwege. In der Nähe des Ortes soll einer beginnen. Aber wir haben keine genaue Wanderkarte und suchen vergeblich nach Hinweisschildern. Wir klettern auf abenteuerlichen Wegen am Rande des Ortes in der sengenden Sonne, sehen aber nur kurze trockene Kanäle. Am Ende unserer Suche haben wir eine Idee, wie wir hätten gehen sollen, um zu einem Levada-Wanderweg

zu gelangen, aber dafür ist es dann schon zu spät. Ein Grund nach Madeira zurückzukehren! Von unseren auf die Schnelle herausgesuchten 12 Highlights der Insel haben wir nur drei gesehen. Das sind natürlich viel zu wenig!

Mittwoch - unser Törn geht zu Ende. Heute ist Schiffschrubben und Packen angesagt. Den Abschluß bildet ein gutes Fischessen in Canical. Die Restaurantempfehlung hatten wir von der Marina-Managerin. Die Erwähnung ihres Namens führte zu einem kostenlosen Rücktransport durch den Chef des Lokals. Uns geht es gut, so könnte es weiter gehen! Der Abschied fällt uns umso schwerer.

Es war ein spannender, anstrengender und unvergeßlicher Törn. „Wer nicht losfährt, weiß nicht, wie schön ankommen ist!“

---

Dieter Dey

## Anmerkungen zu St. Helena

**Aus unserer eigenen Erfahrung können wir berichten, dass man auf der Insel St. Helena ohne Probleme auch länger als 48 Stunden bleiben darf.**

Wir waren zum Beispiel fünf Tage dort. Beim Einklarieren bei der Ankunft wird man gefragt, wie lange man bleiben möchte. Es wird eine tägliche Gebühr pro Crewmitglied erhoben, diese staffelt sich nach der Aufenthaltsdauer. Im Prinzip ist es billiger, je länger man bleibt. Es soll Segler geben, die schon mehr als zwei Monate dort verbracht haben. Die müssen allerdings sehr resistent gegen Schwell am Ankerplatz gewesen sein.

Die Mooringbojen vor Jamestown sind Ende 2012 ganz neu aus-

gelegt worden und waren bei unserem Besuch in sehr gutem Zustand.

Für den Landgang muss man nicht unbedingt das Wassertaxi nehmen, aber das Anlanden mit dem eigenem Dinghy ist extrem sportlich, da man es in dem Schwell irgendwie zum Lagern auf die Pier befördern muss. Mit zwei kleinen Kindern an Bord haben wir das Wassertaxi eindeutig bevorzugt. Die Bezahlung erfolgt übrigens gesammelt erst auf der letzten Rückfahrt zum eigenen Schiff.

---

Karen Bierstedt (Text und Fotos)  
www.sy-mango.de



Das Aus- und Einsteigen ins Wassertaxi ist sportlich und manchmal auch nass.



Das neue Mooringfeld mit circa 20 Bojen liegt vor steiler Kulisse.

# Rodrigues – ein Kommentar

**Zur gleichen Zeit wie die SY *Sophie*, die am im Rahmen des WorldARC Rodrigues (TO 143) anliefe, besuchte auch Familie Bierstedt mit ihrer Segelyacht *Mango* die zu Mauritius gehörende Insel im Indischen Ozean und hat uns mit einige Anmerkungen versorgt.**



*Kostenloses Liegen an der Mole.*

Das Einklarieren auf der Insel haben wir nicht als besonders umständlich empfunden. Der Papierkram hält sich ziemlich im normalen Rahmen, verglichen mit anderen Ländern, zumindest wenn man alleine und nicht mit einer Rallye unterwegs ist.

Die Hafenbehörden erlaubten den Seglern sogar den kostenlosen Internetzugang über ihr WiFiNetz und waren auch sonst überaus nett. Ein korrupter Beamter der Gesundheitsbehörde wurde kurz nach unserem Aufenthalt übrigens ersetzt. Die Beschwerde eines Seglers war bei den zuständigen Stellen nicht ungehört geblieben. Auf Rodrigues ist man sehr daran interessiert, dass mehr Segler als Touristen die Insel ansteuern. Wann allerdings jemals die in Planung befindliche Marina realisiert wird, steht noch in den Sternen.

Übrigens offiziell darf man den Hafen nachts nicht anlaufen. Das wurde uns zumindest beim Einklarieren gesagt. Auch wir waren nämlich nachts angekommen und hatten uns bei sehr ruhi-

gem Wetter im Dunkeln durch die Riffeinfahrt getastet. Unsere C-Map-Karte war nicht korrekt im Bezug auf die Schiffs-GPS-Position, doch beide Leitfeuer funktionierten, lediglich eine Fahrwassertonne war unbeleuchtet.

Das Einfahren bei Nacht ist aber wirklich nur bei ruhigem Wasser zu empfehlen, da im Kanal der Einfahrt mit Strömung zu rechnen ist, sobald draußen mehr Schwell ist.

Wir lernten die Crew eines deutschen Katamarans kennen, der gerade bei den Fischern an Land zur Reparatur stand. Eine Yachtwerft gibt es nämlich nicht. Er hatte die Einfahrt in der Nacht wenige Wochen vor uns nicht richtig getroffen....

Die Inselbevölkerung ist übrigens äußerst liebenswürdig und man kommt mit dem Bus günstig überall hin. Besonders das Schildkrötenreservat „François Leguat“ mit dazugehöriger Tropfsteinhöhle und Museum ist nicht nur für Familien sehenswert.

---

**Karen Bierstedt (Text und Fotos)**  
[www.sy-mango.de](http://www.sy-mango.de)



*Die heutige Schildkrötenart stammt ursprünglich von Tieren von den Seychellen ab.*

# Mallorca rund im Schneckentempo

**Unser Herbsttörn 2013 ist grob geplant, rund Mallorca gegen den Uhrzeigersinn und dann einige Wochen in den Pityusen segeln. So ist der Plan. Wir, das sind Feli und Walter von der SY *Thalatta*, einer Sunbeam 39.**

Das Wetter ist traumhaft. Hochsommer, Temperaturen um die 30 Grad und laue Sommernächte. Unsere Maschine läuft, mangels notwendigen Winden, als wir unseren Heimathafen El Arenal verlassen. Am Cabo Regana kommt unser Windmesser leicht in Schwung. 10 Knoten Wind genau auf unseren Bug. Der Strand von Es Trenc, kurz vor Colonia Sant Jordi, ist unser erstes Ziel. Wir müssen unseren Kurs immer östlicher anlegen, was wiederum bedeutet, Wind von Süd. Wir segeln. Bis zu 15 Knoten Wind ermöglichen uns einen recht komfortablen Amwindkurs.



*Idyllische Abendstimmung, letzte Sonnenstrahlen am weiten Strand von Es Trenc.*



*Summerfeeling - fruchtiger Sundowner.*

Durch türkisfarbenes Wasser fällt unser Anker am späten Nachmittag auf feinstem Sandgrund. Genau die richtige Zeit mit dem Dingi zum Sundowner an Land zu fahren. Unser Beiboot ist schnell zu Wasser

gelassen, der Außenborder ebenso schnell montiert und genauso zügig ist die Crew abreisefertig. Aber unser Jockel springt nicht an. Alle Versuche scheitern. Wir müssen ohne Außenborder auskommen und rudern nun zum Strand.

Es liegen nur wenige Schiffe vor Anker, meist Tageslieger. Der Strand ist auch nur mäßig besucht. Nachsaison, wir genießen die Ruhe, die Weite und die traumhafte Lage. Gegen Abend schläft der Wind ein und unser Schiff dümpelt wie schwerelos in türkisfarbenem Wasser. Den nächsten Tag beginnen wir mit

einem langen Strandspaziergang und belohnen uns an der Strandbar mit einem Kaffee sowie einer Ensaimada, ein auf ganz Mallorca bekanntes und sehr beliebtes süßes Gebäck. Zurück auf unserem Schiff sind meist kleinere Dinge zu erledigen. Schwimmen, lesen und Müßiggang füllen den Rest des Tages. Gegen späten Nachmittag kommen unsere Ruder wieder zum Einsatz. Zum Sonnenuntergang zieht es uns wieder an die Strandbar von Es Trenc. Hier sitzen wir nun mit den Füßen im Sand, vor uns eine weiße Sangria im Literkrug. Gelblich schimmernd, Eiswürfel die oben schwimmend das Gefäß von außen beschlagen lassen. Klein geschnittene Äpfel, Orangen, Limonen und Melonen geben diesem süßigen Getränk einen erfrischenden Charakter. Ja, so lässt es sich leben.

Immer wieder erstaunlich sind die unerwarteten Begegnungen in Häfen, Buchten oder wie hier an einer Strandbar. Wir kommen ins Gespräch mit unseren Tischnachbarn und erfahren, dass einer der Gruppe mit seinem Schiff, der SY *Playmobil*, im Yachthafen von Hindeloopen am IJsselmeer seinen Heimathafen hat und dass wir dort gemeinsame Freunde haben. Nicht genug der Gemeinsamkeiten. Die vier gehören zu einem Charterschiff, dessen Crew aus Hausverwaltern besteht. Also alles meine Berufskollegen. Was hält das Segeln doch für Überraschungen bereit. Zurückrudern zu unserem Schiff brauchen wir nicht. Unsere neuen Bekannten ziehen uns mit ihrem Dingi bis zu unserer *Thalatta*, nicht ohne für den Abend eine Einladung auf ihr Schiff, der SY *Marjana*, eine Bavaria 55, auszusprechen. Der sich uns bietende sternenklare, Nachthimmel, die Temperatur einer lauen Sommernacht und die Begegnung mit der anderen Crew machen aus dieser Einladung einen tollen Abend.

Nach vier Tagen Traumstrand ist es genug und es geht weiter, zumal das Wetter schlechter werden soll. Ostwind um die sechs Beaufort ist die Vorhersage. Fast 90 Grad zeigt unser Kompass, wir segeln hoch am Wind in Richtung Cabo Salines. Die Welle direkt von vorne. Der Windmesser bleibt wie festgezurt zwischen 22 und 28 Knoten Ost. Erst als wir das Leuchttfeuer achterlicher als querab haben, wird unsere Fahrt komfortabel. Die



*Der schlichte Leuchtturm von Cabo Salines, an der Südspitze Mallorcas.*



Das Panorama von Porto Cristo, an der Ostküste der Baleareninsel. Der Yachthafen zieht sich durch die Bucht der Cala Manacor.

Cala Figuera ist bei östlichen Winden keine gute Adresse. Der dort am ungeschützten Anleger entstehende Schwell kann zur Falle werden. Wir segeln weiter bis Porto Cristo und machen fest im Stadthafen von PortsIB. Die Marina meiden wir, da sie durch ihre Lage von allem völlig abgeschnitten ist und aus der Bordkasse fast das Doppelte an Liegegebühren saugt. Neben uns die SY *Irreversible*, eine 31 Fuß Westerly. Sascha, der Eigner, ein 25-jähriger Bajuware, hat sich eine Auszeit genommen und segelt mit seinem Schiff in die Karibik. Die Dauer seiner Auszeit bestimmen seine Mittel. Ein sympathischer junger Mann, von dem wir hoffen, dass er seine Träume leben kann. (Inzwischen ist er auf der anderen Seite des Atlantiks angekommen, Anm. d. Red., [www.westerly-goes-west.com](http://www.westerly-goes-west.com).)

Wir lernen Frank und Tina von der Yacht *Frati*, einer Sunbeam 42, kennen. Auch deren Traum ist die Reise. Zuerst einmal über den Atlantik „und dann mal sehen“.

Nach dem Besuch eines Supermarktes werden wir Zeugen eines skurrilen Junggesellenabschieds. Ein in roter Frauenkleidung, gesteckter junger Mann ist an eine Ampel gefesselt und muss sich mit kleinen Wasserbehältnissen bewerfen lassen. Seine Freunde sorgen jedoch dafür, dass er nicht verdurstet. Auf einer Art Thron wird er anschließend durch das Hafenviertel getragen, nicht ohne unserem Schiff unter den Beifallsäußerungen seiner Freunde einen Besuch abzustatten.

Wir bleiben drei Tage und entscheiden uns dann für Cala Ratjada als nächsten Hafen. Lediglich 12 Seemeilen liegen vor unserem Bug. Nur wenig Wind bleibt unserer *Thalatta* heute für den Vortrieb. Auf Maschinenkraft verzichten wir. Nach fast sechs Stunden haben wir das Ende der Hafenummauer von Cala Ratjada querab. Hier liegen wir am Anleger der Hafenverwaltung PortsIB zunächst alleine, aber die Armada der Charterschiffe sitzt uns im Nacken. Dass es die kleine Bar unmittelbar neben dem Anlegersteg noch gibt, freut uns. Der Kontakt zu anderen Skippern ist hier fast garantiert und mittlerweile kann man hier auf der neuen Terrasse auch gut und günstig Fisch essen. Was treiben wir sonst noch? Wir finden einen kleinen aber feinen Strand in Hafennähe, direkt hinter dem Park der Privatvilla March, amüsieren uns auf der Hafenspaziergasse und erleben ein tolles Konzert mit Andreu Galmes und Band in der Kultkneipe Cafe Tres. Wir frühstücken im Cafe Nohas und halten den Ansturm der Charterflotte aus. Auch hier in Cala Ratjada bleiben wir drei Tage.

Die Sonne brennt uns auf den Pelz. Ohne Schuhe über unser Teakdeck zu laufen, ist nicht zu raten. Das Cabo Pera lassen wir an unsere Backbordseite. Ein leichter Ostwind schiebt uns gemächlich voran. Mehr als drei Knoten sind nicht drin. Macht nichts, wir haben Zeit. Zeit ist der eigentliche Luxus. Uns fällt ein, es ist Llampuga -Saison. Die Llampuga ist eine Goldmakrele, die in großen Schwärmen durch das Mittelmeer und dabei insbe-

sondere durch das Seegebiet der Balearen wandert. Ihr eigenartiges Verhalten wird ihr oft Verhängnis. Die Goldmakrelen sammeln sich gern unter im Wasser schwebenden Teilen. Fischer nutzen deshalb Spezialnetze und werfen dann Bretter oder sonstige schwimmende Gegenstände ins Wasser. Die Llampugas umkreisen den vermeintlichen Schutz und das Netz muss nur noch hochgehoben werden. Intelligenz siegt.

Auch wir bringen unser gesamtes Angelgeschirr aus. Keine Wolke am Himmel. An den Ausläufern der Gebirgszüge hier im Norden reiht sich ein Strand an den anderen. Kaum einer ist besonders frequentiert. Der Norden ist fast touristenfrei und Crews finden gerade hier noch unberührte Strände. Von der etwas oberhalb erkennbaren spärlichen Vegetation wechselt das Landschaftsbild von dunkelbeige bis zu hell sandfarbenen Tönen. Fast gelblich wirkt der Strand, wenn er ins Wasser abfällt. Nun werden unsere Augen von grünen, blauen und türkisfarbenen Farbnuancen fast überreizt. Es grenzt an eine Überdosis Karibik-Flair. Wir wollen unseren Anker werfen. Bei drei Metern unter dem Kiel fällt er auf Sand. Wind gleich null. Wir rücken unser Grundeisen ein. Genau das hätten wir nicht tun sollen. Die Angeln, verdammt noch mal die Angeln haben wir in unserer Gier nach einer blauen Lagune vergessen. Natürlich war an der Nylonschnur kein Llampuga, sondern unsere Schraube. Das ent-



Haltepunkt der über 100 Jahre alten Bahn - Bahnhof von Port de Sóller.

spannte Badevergnügen fällt nun buchstäblich ins Wasser. Tauchausrüstung klar machen und die Schraube von diesem unliebsamen Schmuck befreien. Nach über einer Stunde ist alles getan.

Mit Vollzeug und Raumschot-Wind können wir die etwa 12 Seemeilen bis zum Yachthafen Alcudiamar segeln, immer die unter-

gehende Sonne vor unserem Bug. Segeln wie in den schönsten Träumen. Um die Seele zu entrümpeln, eignet sich kaum eine zweite Lebensform mehr als das Segeln unter diesen Bedingungen. Viel zu schnell erreichen wir unser Tagesziel und machen dort fast mit dem letzten Büchsenlicht fest.

Ein kurzer Spaziergang auf die Touristenmeile lässt uns an einem Restaurant halten, auf dessen Terrasse Live-Musik geboten wird. Ein freundlicher spanischer Entertainer unterhält sein Publikum mit Halbplayback. Er singt, spielt Gitarre und Saxophon. Er macht dies nicht schlecht. Um jedoch seine Professionalität zu untermauern, tritt er hin und wieder auf einen Knopf, der einen unbändigen Nebelstrahl auf ihn selbst in Gang setzt. Für einen Moment ist er nicht mehr zu sehen - ein singendes Dampfbügel-eisen.



*Der Pinienwald reicht an der Cala Formentor bis hinunter zu Meer und Strand.*

Was tun wir hier in Alcudia und das eine Woche lang?

Die Bordfahrräder werden flott gemacht. Unsere Tour durch die Bahía de Alcudia in Richtung Can Picafort führt lange nur am Strand entlang. Die Strecke ist schön und abwechslungsreich, aber sie zieht sich. Irgendwann geht es leider nur noch auf einem Fahrradweg an der Hauptstraße entlang. Hier ist es jedoch öde. Bettenburg an Bettenburg und in den Pseudo-Supermärkten sieht man nur Getränke und Strandbedarf. Fastfoodläden und Autovermieter runden das langweilige Angebot ab und alle 200 Meter wiederholt sich das alles. Hier möchte ich keine drei Tage Urlaub machen.

Nach gefühlten zwei Stunden habe ich keine Lust mehr zu radeln. Wir fahren zum nächsten Strandpavillon, gehen schwimmen und beobachten die Kitesurfer, die heute beste Bedingungen haben.

Wie so oft treffen wir wieder Bekannte. Freunde der SY *Najö*, Nachbarn aus Arenal, liegen hier mit ihrem Schiff. Wir kennen sie gut und verbringen einige Stunden mit den beiden.

Wie fast jeden Abend führt uns auch heute unser Weg in eine Bar, diesmal in die Titanic. „Heute Abend Live-Musik mit Bernado & Steffi.“ So stand es auf einem Plakat im Hafen. Das hat sich wohl rum gesprochen, denn es ist voll. Uns wird ein tolles Konzert geboten.

Auch hier in Alcudia haben wir viel vom Leben außerhalb des Hafens mitbekommen, aber eine Woche reicht, unsere Leinen sind wieder los.

Wir können segeln und steuern so unser Schiff in die Bahía de Pollensa. Im Schutz der Isla de Formentor wollen wir die Nacht verbringen und das berühmte Hotel Formentor besuchen. Die Palmen und die Pinien wachsen hier bis fast ans Wasser. Einer der schönsten Flecken Mallorcas. Ankern ist hier allerdings nicht erlaubt. Aus diesem Grunde liegen hier Bojen aus. Aber unsere Enttäuschung ist groß, da mittlerweile alle Bojen eingeholt wurden. Unseren Anker hier auszubringen, erscheint uns zu gefährlich. Die drohende Geldstrafe ist erheblich. Eine andere Lösung für unsere Weiterreise muss her. Fast 40 Seemeilen bis Porto Soller oder einen Ankerplatz an der Nordwestküste steht nun zur

Entscheidung. Wir wählen die etwa 40 Seemeilen. Eine Badepause in der Bucht von Pollensa legen wir jedoch noch ein. Unterhalb der Festung Sa Fortalesa und unmittelbar neben der Heimatbasis der gelben Löschflugzeuge, den so genannten Feuervögeln, fällt unser Grundeisen auf Sand. Eine kleine Anlegestelle zieht uns mit unserem Dingi magisch an. Der von dort hinaufführende Weg endet an der vorgenannten Festung sowie zur anderen Seite am Leuchtturm der Punta de l'Avancada. Der Weg dorthin birgt eine Überraschung. In etwa zehn Metern Höhe, halb verborgen in einer Felsaushöhlung, liegt aufgepalmt ein kleiner Segler. Scheinbar nur für kurze Zeit dem nassen Element entzogen aber nun doch und das, wohl schon lange auf seinen Skipper wartend - vergessen. Was für ein trauriger Anblick.

Wir trödeln mal wieder und unser Ent-

schluss, doch in dieser Nacht in der Bucht von Pollensa zu bleiben, ist schnell getroffen.

Mit Respekt und die Sonne im Rücken runden wir in gebührendem Abstand am nächsten Tag das mächtige Cap Formentor. Die Mallorquiner nennen diesen Ort auch „Treffpunkt der Winde“. Ein Seegebiet, das auch für seine unangenehmen Kreuzseen bekannt ist. Unsere *Thalatta* fährt entlang der Serra de Tramuntana unter Segeln bis zu 7,5 Knoten über Grund. Die Wellen tun



*Blick auf Bucht und Yachthafen von Port de Sóller, beliebtes Ziel für Segler und Landurlauber.*

ihr übriges und schieben uns in Richtung Port de Sóller. Es läuft super, sodass wir davon ausgehen, noch vor Anbruch der Dunkelheit den einzigen Hafen an der Nordwestküste zu erreichen. Unsere Rechnung geht auf, fast eineinhalb Stunden früher als

gedacht, machen wir am Schwimmsteg von PortsIB in Port de Sóller fest.

Auch hier wird es uns nicht langweilig. Irgendwie passiert ständig etwas, was uns mal wieder nicht weiterreisen lässt.

Wir treffen Nachbarn aus unserem Club, die Crew der SY *Sunshine*, Martina und Lothar. Und zwei Schiffe mit ungefähr 25 polnischen Jugendlichen machen neben uns fest. Die erwartete



*Hoch über dem Mittelmeer - der Leuchtturm am Cap Gros.*

Unruhe bleibt aus, dank der sehr umsichtigen Betreuer. Wir fahren mit der fast auf den Tag genau 100 Jahre alten Straßenbahn vom Hafen aus nach Sóller zum Frühstück. Wir wandern zum Leuchtturm Cap Gros und besuchen das Refugio Muleta. Unser Schiff macht uns allerdings seit heute Sorgen. In der Bilge unserer *Thalatta* steht Wasser, Süßwasser. Wir haben keine Ahnung warum. Wir suchen und suchen, bisher jedoch erfolglos. Drei neue Nachbarn machen fest. Die Schiffe sind übervoll, besetzt mit jungen Leuten aus Russland. Krach, Geschrei, Saufen bis zum Umfallen und das alles bis zum frühen Morgen. Wir verlegen uns in die Marina Tramuntana, nicht wegen den lärmenden Russen, die fahren heute sowieso schon weiter. Wir brauchen Strom und Wasser und das gibt es am Schwimmsteg nicht. In der Bar Marysol im kleinen historischen Bahnhof haben wir einen guten WLAN-Zugang. Hier trinken wir nun morgens unseren Kaffee und lesen unsere heimatliche Tageszeitung, eben digital. Spätestens gegen 11 Uhr kommt Bewegung in den Ort. Jede Straßenbahn hat nun drei Waggons im Schlepp und karrt die Massen in den Hafen. Im geordneten Gänsemarsch geht es dann zu den Ausflugsschiffen, um die Cala de sa Calobra in Bataillonsstärke zu erobern. Nur wenige brechen aus. Wir sehen aber auch eine beträchtliche Anzahl von Wanderern, die von hier zu ihren Touren in die Serra de Tramuntana aufbrechen. Ein schöner und kurzweiliger Platz, diese Bar Marysol.

Auch wir wollen aktiv sein. Der ehemalige Wachturm "Sa Torre Picada", gelegen über den Klippen, ist nun unser nächstes Wanderziel. Unser Weg führt vorbei an der sogenannten Felsnadel, einem sehr markanten, einzeln und von anderen Felsen isoliert, schräg stehender spitzer Fels. Nach zwei Stunden erreichen wir eine bewirtschaftete Berghütte. Der spektakuläre Blick auf die Küstenlinie der Serra de Tramuntana entschädigt für die auf uns genommene Mühe. Der rührige Betreiber der Hütte versorgt uns mit dem Wenigen, was er anzubieten hat, vortrefflich. Für den Abend haben wir uns einen Tisch in einem der besten Hotels reserviert. Im Hotel Es Port, ein zu einer Festung ausgebautes Herrenhaus mit einer alten Olivenölmühle aus dem 17. Jahrhundert, wollen wir heute zu Abend essen. Wir bekommen einen wunderschönen Platz auf der Gartenterrasse, bedienen uns an dem vor-

züglichen Buffet, hören danach bis Mitternacht einem Gitarristen zu, der sein Instrument perfekt beherrscht und laufen durch die schumrig beleuchtete, pittoreske Parkanlage des Hotels zurück zu unserem Schiff. Eine Woche sind wir nun schon hier in Port de Sóller. Heute soll es weiter gehen. In Sant Elm den Anker werfen, einige Tage im noch sehr warmen Mittelmeer schwimmen und dem Müßiggang nachgehen, ist nun unser Vorhaben. Nach wie vor haben wir Süßwasser in der Bilge. Mittlerweile glauben wir zu wissen, woher das Wasser kommt. Nur wir kommen nicht an die undichte Wasserleitung, da diese unterhalb der Batterieblöcke liegt. Wir müssen weiter Wasser schöpfen und mit der Reparatur warten, bis wir wieder in unserem Heimathafen sind. Dort haben wir bessere Möglichkeiten.

Wind gleich null, unseren Vortrieb muss leider unsere Maschine leisten. Die Foradada, ein bekannter Felsvorsprung mit einem markanten Loch, passieren wir auf unserer Backbordseite. Gegen frühen Nachmittag fahren wir in die Meerenge zwischen Mallorca und Sa Dragonera ein. Wind aus südwestlicher Richtung um die vier Beaufort und Delfine, die uns ihre Sprungkünste zeigen, empfangen uns. Ankern in einer Bucht wäre leider jetzt sehr ungemütlich. Wir entscheiden uns dagegen und fahren weiter bis Port Andratx. Nach einigen anfänglichen Schwierigkeiten können wir am Gemeindesteg/PortsIB anlegen. Wir bleiben nur zwei Nächte. Mehr Zeit wollen wir hier nicht verbringen. Die Skipperin setzt sich dann doch noch mit der Forderung durch, mindestens eine Nacht vor Anker in einer schönen Bucht zu verbringen. Hinter der Isla de Illetas fällt unser Anker auf Sand. Windgeschützt und fast alleine erleben wir den Sonnenuntergang und eine sternenklare Nacht.



*Fischer in Port Andratx.*

Heimreise steht nun auf unserem Programm. Stahlblauer Himmel, Wind der etwas stärker sein dürfte und nach wie vor sommerliche Temperaturen begleiten uns in Richtung Heimathafen. Wir weigern uns, die Maschine zu starten, und genießen die letzte Strecke unseres Herbsttörns unter Segeln bis kurz vor unserem Hafen. Unsere Reise geht etwas früher als geplant zu Ende. Ja, wir wollten

Mallorca umrunden und dann einige Wochen in den Pityusen, also auf Ibiza und Formentera, verbringen.

Mehrere Wochen haben wir jedoch für diesen Rundkurs aufgewandt. Aber in allen von uns angelaufenen Häfen oder Buchten sahen wir keinen Grund, in Eile weiterzureisen, um Meilen und maritime Hotspots im Logbuch abzuhaken.

Viele Dinge hielten uns fest: alte Freunde, neue Freunde, Landschaften und Orte, gelebtes und erlebtes Leben. Eben das Normale bestimmte unser Tempo. Segeln ohne Zeitlimit ist wahrer Luxus unter weißem Tuch.

Mit großem Aufwand finden wir die schadhafte Wasserleitung. Vor einiger Zeit ausgelaufener Diesel ist in die Bilge geraten, genau dorthin, wo die Schläuche, Leitungen und Kabelbäume liegen. Der Warmwasserschlauch hat dieses nicht vertragen und sich völlig aufgelöst.

# Vanuatu – Tipps fürs Paradies

**Vanuatu ist eine rund 500 Seemeilen lange Inselkette, die aus 13 Hauptinseln und über 70 kleineren Eilanden besteht. Es liegt zwischen Neukaledonien, den Salomonen und Fidschi. Da diese Inselgruppe nicht gerade mit sicheren Ankerplätzen gesegnet ist, wird sie trotz ihrer vielen Attraktionen geologischer und kultureller Natur (zum Beispiel den Vulkanen, dem Cargo-Cult oder den Landdivern) nicht sonderlich häufig besucht.**

Noch bis vor kurzem musste man zuerst in der Hauptstadt des Staates Port Vila oder Luganville, der zweitgrößten Stadt, einklarieren und durfte erst dann die restlichen Inseln besuchen. Es lag in der Natur der Sache, dass die am Rande gelegenen Inseln wie Tanna und Anatom im Süden, sowie die Banks und Torres Inseln im Norden nur selten angefahren wurden. Zum Glück hat sich das jetzt geändert und man hat drei weitere offizielle „Ports of entry“ an den äußeren Rändern der Inselgruppe eingerichtet. Aufgrund des vorherrschenden SO-Windes kann man somit bequem und einfach alle Inseln absegeln, was die Zahl der Cruiser in den letzten Jahren doch erheblich ansteigen ließ. Generell sind die Einheimischen hier eher reservierter als zum Beispiel in Fidschi. Ist jedoch erst einmal das Eis gebrochen, sind sie genau so herzlich wie im Rest der südpazifischen Inselwelt. Man darf sich anfangs nur nicht abschrecken lassen.

Die Amtssprachen sind neben dem einheimischen Bislama auch Englisch und Französisch. Die besten Revierführer sind der elektronische „Tusker Guide“ von 2000, „South Pacific Anchorages“ von 2001 und der „Vanuatu - A cruising yachtman's notes and drawings“ von 1995, die elektronischen C-Map's sind etwas schwach, reichen aber. Wir wissen jedoch, dass ein neuer Cruising-Guide bereits in Arbeit ist und voraussichtlich im nächsten Jahr von dem Kat Reflections online gestellt wird.

## Formalitäten:

Die Haupteinklarierungshäfen sind Port Vila auf Efate und Luganville auf Espiritu Santo, die neu hinzugekommenen Ports of entry sind Analgawat auf Anatom, Lenakel auf Tanna und Port Patterson auf Vanua Lava.

Wie üblich hat man die Q-Flagge zu führen, einen Anruf auf UKW 16 zu tätigen, an der Quarantäneboje festzumachen und dann im Anschluss abzuwarten. Meist kommen die Vertreter des Zolls, der Quarantäne und der Einwanderungsbehörde an Bord, die Formalitäten gehen sehr zügig und unproblematisch vonstatten. Die Kosten dafür belaufen sich auf 3000 VT für Quarantäne, 3000 VT für Customs sowie 4800 VT für die Immigration (der Umrechnungskurs liegt bei circa 1 € zu 110 VT). Offiziell gibt es viele Lebensmittel, die man nicht einführen darf (Fleisch, Eier, Käse, Nüsse, Samen etc.), jedoch haben wir nie gehört, dass diese Regelung auch befolgt wurde.

Nach Erledigung der Formalitäten erhält man eine Aufenthaltsgenehmigung für einen Monat sowie ein Cruisingpermit bis zum nächsten „großen“ Hafen. Will man länger als einen Monat bleiben, kann bei der Immigration gegen Bezahlung von weiteren 3000 VT pro Person eine Verlängerung von weiteren vier Monaten bekommen. Es ist wesentlich bequemer dies gleich bei der Einreise zu erledigen als im Nachhinein. Bei der Ausreise sind für den ersten Monat 7800 VT und für jeden weiteren Tag 100 VT (circa 3000 VT/ Monat) als Leuchtfeuergebühr zu bezahlen. Das sollte man auf keinen Fall vergessen und sich genug lokale Währung aufheben (Kreditkarte oder Devisen werden nicht akzeptiert).

Dies gilt jedoch nur für die beiden Haupteinklarierungshäfen. In den anderen ankert man einfach, fährt an Land und fragt sich zum Dorfpolizisten durch. Dieser kann jedoch nur Custom und Quarantäne abwickeln, nicht jedoch die Immigration. Das bedeutet, dass man innerhalb eines Monats in einem der beiden Haupthäfen erscheinen muss. Es sei denn, es hält sich gerade ein Immigrationsbeamter an Land auf. Das ist zum Beispiel in Anatom gar nicht so selten. Denn wenn eines der großen Kreuzfahrtschiffe dort einklarieren möchte, muss er dort an Bord gehen. Wenn man also Glück hat, kann man die Immigration sowie die Aufenthaltsverlängerung auch gleich dort vor Ort machen.

Das Ausklarieren ist sehr einfach (nicht zu vergessen ist die Leuchtfeuergebühr in lokaler Währung). Sie kann allerdings im Augenblick nur in den beiden Haupthäfen erfolgen. Allgemein üblich und von den Behörden geduldet ist, danach für vielleicht eine Woche noch weitere Inseln anzufahren.

## Anatome (Aneityum)

Im Südwesten der Insel liegt die große Bucht von Analgawat sicher hinter einer gepflegten Sandinsel (Mystery Island). Sie zählt zu einem der sichersten Ankerplätze in Vanuatu. Seit es auch hier möglich ist einzuklarieren, wird sie von den meisten Yachten, die von Fidschi, Neukaledonien, Australien oder Neuseeland kommen, als erstes angefahren. Die Einklarierungsformalitäten können schnell und einfach beim Dorfpolizisten durchgeführt werden. Sein Büro – eine kleine weiße Hütte mit einem Flaggenmast davor – ist leicht an dem kleinen, offenen, weiß-blauen Boot mit der Aufschrift „Police“ zu erkennen, das meist genau davor liegt. Etwa 50 Meter links von der Polizeistation gibt es eine Bank, die zwar über keinen ATM verfügt, jedoch jede gängige Währung in Vatus (VT) tauscht. Die Einkaufsmöglichkeiten sind sehr beschränkt.

Das vorgelagerte Riff steht unter Naturschutz und bietet daher tolle Schnorchel- und Taucherlebnisse. Außerdem kann man in einem Halbtagesausflug zu einem Wasserfall wandern, die Einheimischen bieten sich gerne als Führer an. Wenn mehrere Schiffe beisammen liegen, wird auch ein Islandbuffet mit Folklore und Kavaverkostung angeboten. Außerdem ist die Bucht ideal, um ein passendes Wetterfenster für die Besichtigung des Vulkans auf Tanna abzuwarten, denn Port Resolution ist nicht bei allen Windbedingungen zu empfehlen.

## Tanna

Diese Insel verfügt über zwei Häfen, der eine liegt im Hauptort Lenakel. Da er sehr offen ist, wird er eher selten angelaufen. Der



Feuerfontänen und glühende Lava - Ausbruch des Vulkans Yasur.



Wer kommt woher und wie kommt man hierher - Geographiestunde unter Deck.

zweite Liegeplatz ist Port Resolution, der gegen die vorherrschenden SO-Winde sehr gut geschützt liegt. Bei einer schwachen nördlichen Komponente wird er allerdings schnell sehr unruhig beziehungsweise gefährlich werden. Bei Westwind werden die Schiffe mit Vulkanasche überzogen.

Lenakel ist ein offizieller Einklarierungshafen, da jedoch Port Resolution als Ausgangspunkt für die Vulkanbesichtigung besser geeignet und sicherer ist, kann man sich für 2000 VT pro Person mit dem Truck von Port Resolution nach Lenakel bringen lassen und dort die Formalitäten erledigen. Es soll auch jeden Dienstag ein Beamter für die Formalitäten aus dem Hauptort herüber kommen, dies scheint jedoch nur bei Bedarf der Fall zu sein.

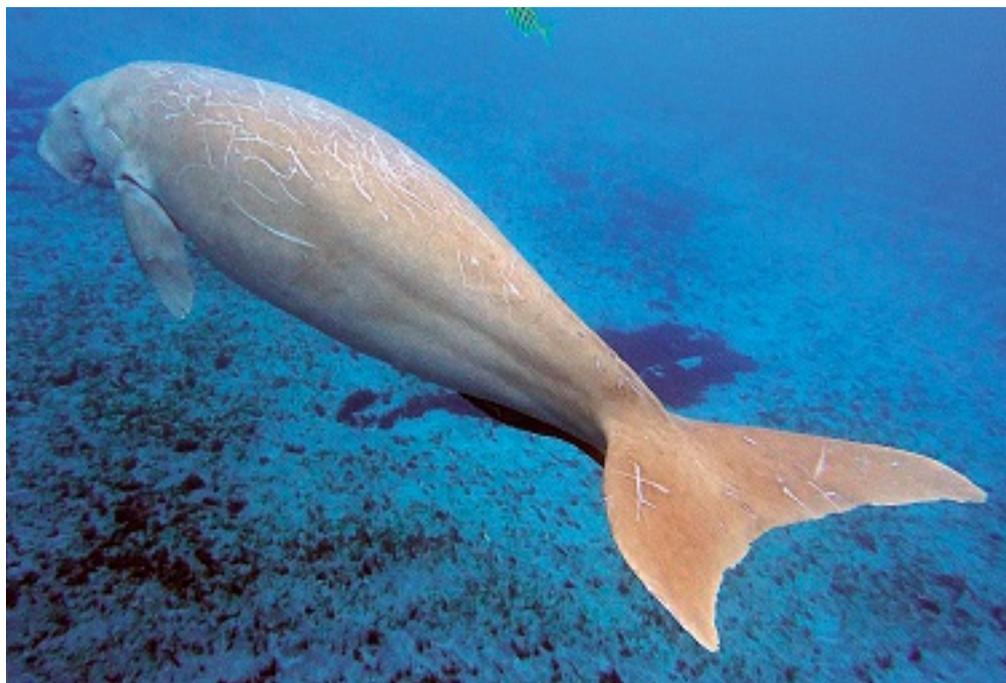
Die Hauptattraktion dieser Insel ist mit Sicherheit die Besteigung des Vulkans Mount Yasur. Nicht das Tanna als einzige Insel über einen Vulkan verfügen würde, aber nirgendwo sonst darf und kann man so nahe heran, um in den feuerspuckenden Schlund zu schauen. Der Transport von Pt. Resolution kostet 1.500 VT und der Eintritt stolze 3350 VT. Der Vulkan ist jedoch jeden Cent wert! Die Abfahrt vom „Yachtclub“ in Pt. Resolution erfolgt ungefähr um 15 Uhr und die Fahrt dauert etwa eineinhalb Stunden, wobei man jeden Stein und jedes Schlagloch persönlich kennenlernen darf (Tipp: schon früher losfahren und einen Halt beim Wasserfall machen). Am Vulkan selbst hat man ungefähr zwei Stunden Zeit, um das Schauspiel sowohl bei Tageslicht als auch bei und nach Sonnenuntergang zu genießen. Anschließend geht es wieder den holprigen Weg zurück. Man kann natürlich auch zu Fuß gehen. Der Rückweg im Dunklen ist jedoch sehr lang und beschwerlich.

#### Efate

Efate besitzt mit Port Vila, der Hauptstadt des Inselreiches, im Südwesten einen der sichersten Häfen von Vanuatu. Die Einfahrt ist dank des Leitfeuers problemlos auch

bei Nacht zu bewerkstelligen. Der erste Liegeplatz ist gleich vor der Stadt, nahe der Quarantänetonne auf Sand und Korallen. Die meisten Yachten liegen jedoch hinter der Insel Iriki an einer der vielen Mooringtonnen von Yachting World. Da sich im Norden der Insel eine Hochspannungsleitung befindet, gibt es sehr starke Mooringbojen für größere Schiffe vor der Leitung. Die genaue Höhe dürfte 26 Meter betragen, jedoch konnten wir das nicht genau herausfinden. Auf alle Fälle ist sie höher, als es in den meisten Büchern vermerkt ist. Man kann sich einfach eine Mooring schnappen und sich anschließend bei Yachting World melden. Kosten: 1200 VT/Tag inkl. Müllentsorgung, Trinkwasser und warme Duschen. Um einen der Steglplätze vor dem Waterfront Cafe zu bekommen, muss man sich auf jeden Fall vorher bei Yachting World auf UKW 16 anmelden (kostet 2500 VT/Tag). Es wird auch ein Wäscheservice für etwa 2000 VT/5-6 kg angeboten.

Obwohl Port Vila es sicher nicht mit Papeete oder Suva aufnehmen kann, kann man sich hier überraschend gut versorgen. Die Nähe zu Neukaledonien macht es möglich viele (französische) Leckereien zum Teil auch relativ günstig bei den Supermärkten Bon Marché und Leader Price zu bekommen. Es gibt natürlich auch unzählige kleine Supermärkte und chinesische Läden. Die Gasflaschen kann man bei der Firma Origin im Süden der Bucht sehr rasch befüllen lassen (eigener Dinghysteg). Technisches Zubehör ist im Industrieviertel im Norden der Stadt, bei einigen großen Bauhäusern zu bekommen. Diesel kann man an der Tankstelle bei Yachting World bunkern (Tiefgang bis 2,6 m, nach dem Ausklarieren sogar steuerfrei). Benzin gibt es nur an den Straßentankstellen. Port Vila bietet auch ein ausgezeichnetes Duty Free Service, mit einem Formblatt vom Zoll kann man Alkohol und Wein in unzähligen Shops erstehen, dieses wird dann an Yachting World geliefert und vom Zoll am Schiff verplombt bis



Schwabendes Dugong auf Futtersuche - erklärtes Ziel der Seekühe, die Seegraswiesen.

zur Ausreise aus Vanuatu (entweder im Schapp oder in Kartons). Auf Efate gibt es im Westen noch einige schöne Buchten - alle um oder in der gut geschützten Lagune von Havannah Harbour.

### Epi

Obwohl es in der Laman Bay im Nordwesten von Epi meist sehr rollt, wird sie doch meist von den Yachten angefahren. Grund sind die hier lebenden Dugongs (Seekühe), die immer wieder zwischen den Schiffen herumschwimmen. Einige sind sogar so zutraulich, dass man ganz nah an sie herankommt.

In Laman Bay gibt es einige Geschäfte. Kaum zwei Meilen südlich in der Robo-Bay, dem Verwaltungszentrum von Epi, gibt es jeden Freitag einen Markt und außerdem noch eine Bank (kein ATM), eine Post und den Inselpolizisten. Man kann zwar vor der Robo-Bay hinter einem Riff ankern, jedoch ist es besser mit dem Dinghy oder zu Fuß von Laman Bay aus dorthin zu fahren beziehungsweise zu gehen. Von Laman Bay kann man auch mit dem Dinghy zu Laman Island übersetzen, im Norden der Insel grasen noch mehr Dugongs die Seegrasswiesen ab. Häufig wird man bei Dinghyfahrten von Delphinen begleitet. Ab Ende Juni kann man auch noch Buckelwale beobachten oder sogar mit ihnen schwimmen, wenn diese zum Kalben in die wärmeren Gewässer ziehen.

Die ruhigste Bucht ist Revolieu Bay kaum zehn Seemeilen südlich, mit einem sehr freundlichen Dorf, allerdings ohne Dugongs.

### Malekula

Im Gegensatz zu den meisten anderen Inseln in Vanuatu hat Malekula viele, sehr sichere und rundum geschützte Ankerplätze. Wenn man von Süden kommt, sind meist die Maskelyne Islands der erste Ansteuerungspunkt. In diesem Irrgarten aus Inseln und weittläufigen Riffen gibt es sehr viele gute Ankerplätze, die sichersten sind hinter Ui Island im Südwesten und in der Gaspard Bay im Nordosten. Die Gaspard Bay kann bis fast zum Ende hin befahren werden. Obwohl die Bucht nach Südosten offen ist, liegt man im hintersten Eck völlig von Mangroven umgeben und von mehreren Riffen geschützt auch bei sehr starken SO-Winden wie auf einem See. Bei der Einfahrt muss man allerdings sehr genau auf das Riff mitten in der Bay achten. Gute Sicht ist dabei sehr hilfreich, da das Wasser sehr trübe ist. Mit dem Dinghy kann man bis Sekau Island fahren und dort im klaren Wasser schnorcheln, die Bucht ist unbewohnt und wird nur selten von Einheimischen zum Fischen besucht. Vormittags kann man hier oft Dugongs beobachten.

Nur wenige Meilen weiter nordöstlich liegt Port Sandwich, an dessen östlicher Landzunge der Hauptort Lamap mit rund 2000 Einwohnern und dem Flughafen liegt. Port Sandwich ist der größte Naturhafen Malekulas, bei dem man nur auf die Untiefen in der Mitte achten muss. Man kann entweder im Südwesten des Ortes ankern oder hinter der Sandzunge von Planters Point, genau vor einem verfallenem Pier. Beide haben gut haltenden Sandgrund mit etwas Koralle, der innere Ankerplatz ist für gewöhnlich ruhiger, allerdings muss man dann gute 40 Minuten über eine schlammige Straße bis in den Ort hinein gehen. Im Dorf gibt es zwei kleine Geschäfte und dazu am Montag, Mittwoch und Freitag einen Markt. Gleich bei der Bank

und Post (am Leuchtturmgelände) befindet sich ein Tourist-Office, allerdings ohne feste Öffnungszeiten. Man muss einfach nach Tito fragen. Im Südwesten der Bay kann man den vor sich hin rostenden Rumpf des Dampfschiffs *Per Vance* besuchen oder mit dem Dinghy einen der drei Flussläufe ein Stück hochfahren. Hier in Lamap wird meist Anfang August ein zweitägiges Art and Culture-Festival veranstaltet (Kosten rund 5000 VT/Person).

### Ambrym

Im Gegensatz zu Tanna hat Ambrym keinen Vulkan – Ambrym ist ein Vulkan! Daher unterscheidet es sich ganz erheblich von den anderen Inseln des Vanuatuarchipels. Große Schlacke-Kliffs und Vulkangestein prägen diese Insel. Eigentlich gibt es keinen einzigen rundum geschützten Ankerplatz, in der normalen Passatwetterlage mit südöstlichen Winden kann man die lange nordwestliche Küste jedoch sehr gut befahren. Es gibt viele kleine unbewohnte Sandstrände, vor denen man ankern kann. Aufgrund der offenen Lage muss man allerdings immer mit etwas Schwell rechnen und die meisten Ankerbuchten haben einen sehr steilen, jedoch dafür exzellent haltenden schwarzen Sandgrund.

Der Hauptort der Insel befindet sich im Westen in Craig Cove und ist bei Ostwind ein sehr guter Ankerplatz. Das kulturelle und touristische Zentrum befindet sich jedoch im Norden der Insel. Von dort werden Touren zum Vulkankrater angeboten. Im Juli und August werden hier einige mehrtägige Art and Culture-Festivals veranstaltet.

Nicht bei allen Wetterlagen ist Craig Cove zu empfehlen, wobei die erste Bucht, die meist angelaufen wird Dip Point Bay ist, eigentlich ein großer etwas zurückversetzter Sandstrand mit sehr



*Die Unterwasserwelt ist teilweise nicht ganz so idyllisch, für einen Tauchgang umso interessanter.*

steilem Sandgrund. Man darf sich nicht wundern, wenn man auf 12 Metern ankert und das Schiff sich über 30 Meter ausschwoit. Über einen versteckten und relativ schwierig zu findenden Pfad im Westen der Bucht kommt man an einen großen Süßwassersee, der allerdings sehr schlammig aussieht.

Kaum sechs Meilen weiter liegt der Baouma Point. Am besten ankert man hier westlich des Kaps vor einem langen Sandstrand.

Der Grund fällt sehr gemächlich ab, wodurch der Anker auf etwa 10 Metern Tiefe sicher hält. Westlich des Strandes, keine 10 Meter entfernt, gibt es einen großen heißen Süßwasserpool, gespeist von einem warmen Flusslauf aus den angrenzenden Bergen. Die Bucht ist unbewohnt, nur hin und wieder werden Touristen zum Pool gebracht.

Mit dem Dinghy sollte man auf jeden Fall die knappe Meile zur Baouma Bay im Osten fahren. Eine von hohen Klippen gesäumte Bucht mit vielen heißen Quellen. Laut einigen Revierführern kann man darin ankern, uns erscheint es eher als riffgespickte Mausefalle mit starken Fallböen.

Kaum sechs Meilen weiter östlich liegt Double Bay, diese für hiesige Verhältnisse sehr tief eingeschnittene und unbewohnte Bucht gehört zu den ruhigsten Liegeplätzen hier. Man ankert relativ nah am Ufer vor einem schwarzen Sandstrand. Der Strand ist das Ende eines Schwemmgebietes, das bei starkem Regen vom gebirgigen Hinterland regelmäßig überflutet wird. Es sickert auch an einigen Stellen heißes Wasser aus dem Sand, den passenden Pool muss man sich jedoch selber graben! Die ganze Bucht ist eingerahmt von steilen Lavaklippen und auch entsprechend tief. Im Nordosten des Sandstrandes gibt es noch einen vom Schwell völlig geschützten Einschnitt, von hohen Klippen gesäumt. Jedoch hatten wir, schon sehr nah an den Felswänden,



Rom Dance - nach der Zeremonie werden die Kostüme verbrannt.



Sprung in die Tiefe - Land-Diving auf Pentecost.

noch über 75 Meter Wassertiefe. Also ankern ist hier unmöglich, maximal mit Felshaken. Eine Dinghyfahrt entlang der Felsklippen und hinein in die Basalthöhlen sollte aber schon sein.

Weiter im Nordosten liegen drei Buchten mit je einer Ortschaft nahe beieinander. Alle drei zeichnen sich aus durch relativ wenig Schwell, jedoch zum Teil starken Fallböen, die nach Norden hin zunehmen. Die südlichste ist Ranvetlam, dann kommt Ranon und zuletzt Rodd's Bay - überall ankert man auf 6-10 Metern Sandgrund. Hier gibt es begrenzte Einkaufsmöglichkeiten, jedoch keine Bank. Der Markt wird nur unregelmäßig abgehalten - besser ist es, bei den Dorfbewohner das Obst und Gemüse direkt zu bestellen.

Mitte und Ende Juli sowie Ende August werden hier in verschiedenen Ortschaften mehrtägige Feste abgehalten. Obwohl die Teilnamegebühren mit 5000 bis 8000 VT relativ hoch sind, sollte man sich auf jeden Fall eines davon gönnen, insbesondere da diese Traditionen langsam aussterben und wie in den weiter östlichen Inselstaaten dann nur noch, wie in den weiter östlich liegenden Inselstaaten, nur noch als Touristenversion existieren. Zum traditionellen Ortsgebiet von Ranvetlam gehört auch der Vulkan. Es ist also am besten von dort zu starten, wenn man sich den beschwerlichen Aufstieg antun möchte (Track 10000 VT sowie Guide 2000 VT geteilt durch die Anzahl der Personen und Eintritt 2000 VT pro Person). Man geht circa vier Stunden hinauf und drei Stunden zurück. Zur Entschädigung kann man dafür direkt in ein riesiges brodelndes Lavabecken schauen. Der Norden von Ambrym ist bekannt für seine schönen Schnitzereien aus Holz und Stein, die für einen fairen Preis angeboten werden. Feilschen ist nicht üblich, aber meistens wollen die Verkäufer traden, denn westliche Güter sind sehr gefragt.

### Pentecost

Pentecost ist wahrscheinlich die international bekannteste Insel Vanuatus, was sie der Tradition des Landdivings (frühe Form des Bungee Jumpings) verdankt. Dabei stürzen sich wagemutige Burschen und Männer von bis zu 35 Meter hohen Türmen und werden dann nur wenige Zentimeter vor dem Aufprall durch Lianen abgefangen. Diese Tradition fand ursprünglich als Fruchtbarkeitszeremonie vor der Yamsernte im April und Mai statt. Da sie der Region jedoch sehr gute Einnahmen durch den dadurch entstandenen Tourismus bringt wurde die Zeit vor einigen Jahren bis Ende Juni verlängert. So können die Passagiere der unzähligen Kreuzfahrtschiffe die todesmutigen Springer länger bewundern. Leider reicht diese Verlängerung für viele Segler nicht aus, da die meisten Yachten von Süden kommend erst im August eintreffen. Einige Yachties fliegen daher von Port Vila nach Pentecost (Kosten - etwa 40000 VT/Pers.). Schafft man es rechtzeitig mit dem Schiff, fallen für die halbtägige Veranstaltung immer noch stolze 8000 VT pro Person an.

Trotzdem zählt Pentecost zu den interessantesten Inseln des Archipels, nicht zuletzt durch die vielen freundlichen Einheimischen und ihren noch relativ traditionellen Lebensstil. Die Insel bietet rund zehn Ankerplätze auf ihrer langgestreckten Westküste, jedoch sind alle praktisch ungeschützt bei westlichen Winden. In den meisten Fällen startet man mit der Homo Bay oder Wali Bay, dort kann man am besten die Landdiving-Türme besichtigen. Obwohl in der Homo Bay der Grund flacher verläuft, ist es dort doch etwas rolliger. Bei normaler Passatwetterlage liegt man besser in der Wali Bay im Norden vor Londot Village. Der Ankergrund ist zwar steil abfallend, aber dafür sehr gut. In einer kleinen Hütte am Strand lebt Chef Luke Fago, er kümmert sich gerne um die Segler, zeigt ihnen den Landdiving-Turm und erzählt dazu noch viele interessante Geschichten der örtlichen Kultur. Zwischen Homo und Wali Bay steht Ateu Rock eine große Pilzinsel. Keine 50 Meter südwestlich davon kann man auf 10 Metern das Triebwerk einer Hellfire aus dem Zweiten Weltkrieg betauen. Leider ist beim letzten Zyklon (1990) das restliche Flugzeug im Sand verschwunden.

Melsisi, der Hauptort von Zentral-Pentecost ist geprägt durch einen großen Schul- und Kirchenkomplex. Hier werden die besten Versorgungsmöglichkeiten der Insel geboten. Man ankert im Norden der Bucht vor den Gebäuden. In der Loltong Bay in Nord-Pentecost liegt die mit Abstand beste Ankerbucht. Direkt hinter einem Riff liegt man hier auf vier Metern bestem weißen Sandgrund außer bei westlichen Winden absolut ruhig. Die Einfahrt ist durch zwei Richtmarken gekennzeichnet. Gleich daneben befindet sich der Yachtclub von Mathew und Mary, die sich rührend um jeden Segler kümmern. Wie überall in Vanuatu ist die Kava ein wichtiger Bestandteil der Kultur, hier jedoch besonders.

Die meisten Einheimischen verdienen sich durch den Kavaexport ihren Lebensunterhalt und so werden rund 10-15 Tonnen Kava wöchentlich exportiert. Da man dem abendlichen Kavatrinken im Nakamal (Versammlungshaus) bei längerem Aufenthalt kaum entgehen kann, eine kurze Warnung: die Kava wird hier nach alter Tradition hergestellt und ist somit um einiges stärker als in den sonst üblichen Kavabars.

### Ambae

Ambae ist wesentlich dichter bevölkert als Pentecost und Ambrym, da es flacher und somit besser für die Landwirtschaft geeignet ist. Kokosplantagen prägen die Hänge des 1496 Meter hohen Mt. Lonbenben, eine Straße umschließt die gesamte Insel. Für Fahrtenyachten jedoch ist diese Insel von untergeordneter Bedeutung, da sie nur wenige und schlechte Ankerplätze gibt,



Weithin sichtbar - Der Fels Devil Rock erleichtert die Ansteuerung der Devil Point Bay.

mit Ausnahme von Lolowai im Nordosten. Dieser Ankerplatz zählt sogar zu den sichersten der gesamten Gegend, da er wirklich rundum Schutz bietet. Drei Seiten werden durch hohe Klippen und die vierte durch ein Riff geschützt, das im Zweiten



Frische Früchte für die Crew - Lieferservice am Ankerplatz.

Weltkrieg eine kleine künstliche Zufahrt erhalten hat. Diese kann bei Niederwasser mit einem Tiefgang von maximal zwei Metern befahren werden, Richtmarkierungen erleichtern die Einfahrt in den Kanal, der auch bei guter Sicht nur sehr schwer auszumachen ist. Im Inneren der Lagune liegt man auf circa 10 Metern bestem Sandgrund. Wesentlich bequemer ist der beeindruckende Ankerplatz keine halbe Meile westlich, die von Land aus schwer zugängliche Vanihe Bay. Man ankert im Osten gleich unter den steilen Klippen auf 10 Metern schwarzem Sandgrund. Dort ist es bei den vorherrschenden Passatwinden sehr ruhig, so dass ein Dinghytrip nach Lolowai kein Problem ist. Obwohl in diversen Cruising Guides noch einige weitere Ankerplätze verzeichnet sind, fanden wir nur den vor dem Ort Loone einigermaßen brauchbar. Auf über 15 Metern Wassertiefe hat man reinen Sandgrund und liegt relativ sicher. Das Anlanden mit dem Dinghy ist jedoch eine Herausforderung, da der gesamte Strand aus sehr großen wackeligen Kieselsteinen besteht. Der nächste mögliche Ankerplatz ist erst Devil Point Bay im Westen.

Im Norden der Bay steht eine auffällige, schlanke, hohe Steininsel (Devil Rock), die die Ansteuerung sehr einfach macht. Nach Süden wird die Bucht durch ein ausladendes Riff begrenzt, man ankert auf etwa sieben Metern bestem Sandgrund. Bei normalen Passatwinden ist die Bucht sehr sicher wenn auch gelegentlich etwas röllig, trotzdem gehört sie zu den schönsten Buchten Vanuatus. Anlanden ist kein Problem und eine kleine Straße führt zum nahen Dorf.



Männer bei der traditionellen Zubereitung von Kava, dem Exportschlager auf Pentecost.

Sie ist die zweite Hauptinsel Vanuatus, der Hauptort Luganville ist zwar nicht ganz so groß wie Port Vila, sieht dafür aber wesentlich gepflegter und wohlhabender aus. Obwohl es hier keinen dieser großen französischen Supermärkte gibt, kann man sich überraschend gut verproviantieren. Die beste Auswahl hat LCM, aber auch die vielen kleineren chinesischen Läden entlang der Hauptstraße, haben ein gutes Angebot. Direkt gegenüber des täglich geöffneten Obst- und Gemüsemarktes (knapp vor der Brücke) ist ein sehr guter Metzger. Auch die Hardwarestores (Santo Hardware, Wilco, Jon Lam) sind erstklassig sortiert. WiFi gibt es im Victoria Café, dem Club de Samna und einigen Internetcafes. Im Prinzip gibt es drei Ankerplätze. Der bequemste ist westlich der Hauptpier vor dem gut sichtbaren Santo Hard-



Seht her, was wir gefangen haben.

ware. Es gibt dort auch einen kleinen Dinghysteg, der während der Öffnungszeiten des Hardwarestores sogar bewacht wird und praktisch mitten im Ortszentrum liegt. Bei stärkerem SO-Wind kann es allerdings durch die offene Lage relativ unruhig werden. Beliebter ist daher der ungefähr eine Seemeile westlich gelegene Ankerplatz vor dem Beachfront Resort hinter einem ausladendem Riff - kann jedoch auch etwas unruhig werden. Das Dinghy kann man problemlos am Strand liegen lassen. Das Resort ist sehr seglerfreundlich. Man kann den Wäscheservice in Anspruch nehmen, Müll entsorgen und Wasser in Kanistern

holen (einen Trinkwasserhahn findet man gleich am Strand). Leider geht man allerdings rund 20 Minuten in die Stadt oder nimmt ein Taxi (sehr günstig). Der ruhigste Platz ist gegenüber vor dem Aore Resort, das auch Moorings für 1500 VT/Tag auch Moorings zur Verfügung stellt, stündlicher Taxibootservice um 250 VT pro Person.

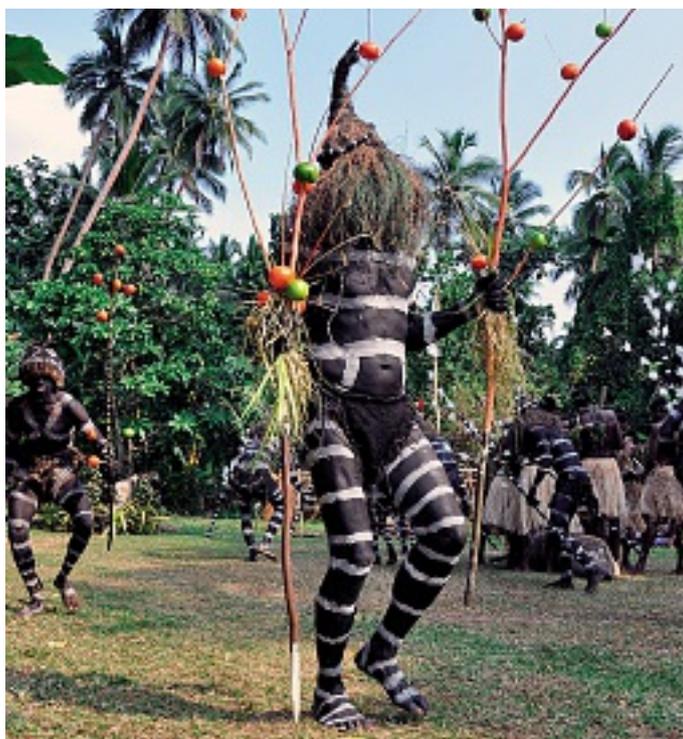
Luganville und seine Umgebung bietet auch neben der ausgezeichneten Versorgung mit Lebensmitteln und technischem Equipment eine Menge - Canyoning in der Milleniums-Cave und dazu ein gewaltiges Angebot an Wracks aus dem Zweiten Weltkrieg für die Tauchgänge. Besonders erwähnenswert ist hier die USS-Tucker westlich von Malo Island sowie die SS President Coolidge und der Million-Dollar Point gleich in der Einfahrt zum Segond Channel, einige gut erhaltene Flugzeuge und sogar ein paar farbenprächtige Korallenriffe.

Gleich südlich von Aore Island liegt Rotoua Island. Neben einem sehr schönen und sicheren Ankerplatz bietet das angrenzende Resort eine der schnellsten WiFi-Verbindungen des ganzen Pazifiks.

Kaum 10 Seemeilen nördlich von Luganville liegt die Peterson Bay. Sie bietet einige ausgezeichnete und schöne Ankerplätze, allen voran der innerste, nur über einen engen Pass mit 2,5 Metern Tiefe bei Hochwasser erreichbar, genau vor dem Oyster Island Resort. Natürlich mit WiFi an Bord und kühlem Bier, aber auch die drei Flugzeugwracks um Oyster Island in Schnorcheltiefe sowie die Flussfahrt mit dem Dinghy zum Bluehole sollte man nicht versäumen, das klare Wasser ist ideal zum Trinkwasserbunkern und zum Wäschewaschen, jedoch vor allem zum Schwimmen ein Traum.

### Vanua Lava

Sie ist die Hauptinsel der Banks Islands und wird vor allem Anfang September von vielen Schiffen angefahren, denn da findet im Südwesten, in Vureas, ein viertägiges Festival statt (2500 VT/Pers.), das zweifellos zu den besten in Vanuatu gehört. Leider ist dieser Ankerplatz dem Schwell extrem ausgesetzt. Beim Anlanden mit dem Dinghy hat man jedoch immer genügend Helfer zur Hand. An der Küste in Richtung Norden liegen noch einige weitere Buchten, die abhängig von der Witterung mehr oder weniger bequem sind, zum Beispiel die wunderschöne Waterfall Bay mit ihren beiden Wasserfällen, sowie die Michigan Bay und die Latelwud Bay.



*Snake-Dance - die Bemalung soll an Seeschlangen erinnern.*

Kaum fünf Meilen noch weiter nördlich liegen die unbewohnten Rowa (Reef) Islands. Man ankert in einer nierenförmigen Bucht im Westen vor dem Saumriff auf etwa 12 Metern bestem weißen Sandgrund. Man fühlt sich hier wie auf den Tuamotus, niedrige Sandinseln mit Palmen, weiße Pulversandstrände und herrliches türkisfarbenes Wasser.

Da die Reef Islands schon seit geraumer Zeit unbewohnt sind, konnte sich die Fischpopulation wieder erholen, ganz im Gegensatz zu den anderen Inseln Vanuatus. Leider ist der Ankerplatz ungefähr zwei Meilen von den Inseln entfernt. Bei guter Sicht und ruhigem Wetter ist es jedoch möglich, in die Lagune hineinzufahren, die Tiefe beträgt gute vier Meter. Man muss allerdings ziemlich im Zickzack um die Korallenköpfe herumfahren.

### Uraparapara

Diese aus einem ehemaligen Vulkan entstandene Insel hat an ihrer Nordostseite einen gut befahrbaren Zugang zur Caldera, in der man im Südwesten genau vor dem Ort gut ankern kann. Jedoch ist Vorsicht geboten, da es einige eher schlecht sichtbare Riffe gibt. Meistens wartet jedoch schon ein Kanu und zeigt den ankommenden Yachten den besten Ankerplatz. Die Bevölkerung hat viel Erfahrung mit Yachten, so dass man ihren Informationen meist vertrauen kann. Da in die Bucht bei normalem Südostwind immer etwas Schwell steht, kann es zeitweise rollig werden. Die Leute sind sehr freundlich und im Gegensatz zur Beschreibung in einigen Büchern überhaupt nicht aufdringlich. Man kann gutes

Trinkwasser bunkern, Versorgung gibt es praktisch keine, außer Obst, Gemüse und Fisch. Die Kullisse in diesem ehemaligen Vulkankegel ist wirklich beeindruckend.

### Torres Islands

Sie sind der nördlichste Teil Vanuatus und nur sehr spärlich bevölkert. Die Versorgungsschiffe kommen meist nur ein- bis zweimal im Jahr, also versuchen die Bewohner so viel wie möglich mit den Seglern zu handeln und freuen sich über jede Kleinigkeit (Reis, Zucker, Fleischdosen, Seife, Nägel, Batterien). Die Hayter Bay auf Tegua Island ist die sicherste Bay in dieser Inselgruppe, da sie von Süd- über Ost- bis Nordwind gut geschützt ist. Jedoch beträgt die Ankertiefe circa 24 Meter mit vielen Korallen, also nicht optimal. Die Bucht ist unbewohnt, doch kommen immer wieder Leute von der Ostküste zum Fischen hierher. In Lee der vorgelagerten Insel kann man sehr gut tau-



*Südseeidylle - Palmen, Strand und Kokosnüsse.*

chen und schnorcheln. Auf den Torres-Inseln gibt es viele Kokoskrabben, mit zum Teil beeindruckenden Ausmaßen, es ist leicht, sie selbst in der Nacht zu fangen oder mit den Einheimischen zu tauschen.

**Barbara und Christoph Einspieler (Text und Fotos)**  
**SY-Taurus / Wien / Österreich, [www.sytaurus.com](http://www.sytaurus.com)**  
**Stand: September 2013**

Die Positionen der Ankerplätze können unter <http://www.sytaurus.com/revierbericht/> heruntergeladen werden

# Andere Länder andere Sitten

Dieser Beitrag ist entstanden als Zusammenfassung des gleichlautenden Vortrags auf dem ersten Blauwasser-Seminar des TO. Anlass waren verschiedene Schilderungen von Seglern, die auf Probleme, Missverständnisse und auch massive Konflikte hinwiesen. Es geht im Folgenden nicht um einen erhobenen Zeigefinger. Und es geht auch nicht um Vollständigkeit. Die folgenden Beschreibungen, Beispiele und Hinweise sollen sensibilisieren und anregen. Um Verständnis für Situationen und Empfindlichkeiten jener Menschen zu entwickeln, denen man auf großer Fahrt begegnet. Und um einfach mehr Spaß zu haben und möglichst wenig Probleme zu bekommen.

Was wünschen wir uns, wenn wir eine große Reise planen? Natürlich Begegnungen mit fremden Menschen, für uns unbekannte Kulturen, faszinierender Natur. Doch unvermeidlich begegnet man zunächst: den allseits beliebten Behörden.

## Behörden

Es ist eine Binsenweisheit, die sich immer wieder bewahrheitet: Die große Freiheit auf dem Meer gilt nur sehr eingeschränkt und erweist sich schnell als Illusion. Spätestens vor dem Start oder bei der Ankunft – oft schon früher – kein Weg führt an den Behörden und einem oft auch ausufernden Papierkrieg vorbei. Behördenbesuche sind unvermeidlich, um an Landesgrenzen ein- und auszuklarieren, in einigen Ländern auch von Hafenen zu Hafenen aus- und einzuklarieren oder Fahrtgenehmigungen für bestimmte Gebiete zu erhalten.



Trotz Größenunterschied - eine Yacht kann als Großschiff gelten.

braucht nicht weiter erläutert werden. Wichtiger zu wissen ist: In zahlreichen Ländern ist man auf Yachten nicht eingestellt. Eine einreisende Yacht wird nicht anders als ein Großschiff behandelt. So staunten wir nach unserer Atlantiküberquerung bei der Ankunft in Salvador, Brasilien, nicht schlecht, als uns der Sanitario, der Gesundheitsbeamte, ein umfangreiches Formblatt vorlegte, mit so sonderbaren Fragen wie, wann das Schiff das letzte mal entrattet wurde oder ob es einen Todesfall an Bord gegeben habe.

Für manchen ist diese Begegnung mit der Behördenrealität ein Schock, er fühlt sich gegängelt und bevormundet. Besonders schwer haben es die Segler, die keine Fremdsprachen beherrschen, da ist der Frust dann vorprogrammiert. Erst recht, wenn sich auch noch heraus stellt, dass sich einige Behörden untereinander nicht einig sind. Dies kommt vor allem vor, wenn Behörden überschneidende Kompetenzbereiche haben. In einigen Ländern ist als fünfte wesentliche Instanz die Militärbehörde aufzusuchen. Gerade hier gibt es gelegentlich das

Problem unklarer Kompetenzen zwischen Hafenbehörde und Militärbehörde. Manchmal sind Hafen- und Marinebehörde identisch, dann fallen diese Probleme schon einmal weg.

Stets griffbereit zu halten sind: Schiffspapiere (Flaggenzertifikat oder Schiffsregistereintrag oder Vergleichbares), Haftpflichtversicherung (mehrsprachige Versicherungsbestätigung), aktuelle Crewliste, Routenbeschreibung (Anreise mit den wichtigsten Zwischenstationen, der oder die nächsten Zielhäfen), Befähigungsnachweis (zum Beispiel Sportbootführerschein). Gelegentlich wird darüber hinaus gefragt



Stempelsammlung auf einer Fahrtgenehmigung für den Rio Paraná.

## Ein- und Ausklarieren

Die üblichen fünf Behörden, die den Segler unterwegs erwarten sind Einwanderungsbehörde, Zoll, Hafenbehörde / Hafenkaptän, Gesundheitsbehörde, Militärbehörde. Diese Behörden sind manchmal in festgelegter Reihenfolge, manchmal nach Belieben abzuarbeiten. Einwanderungsbehörde, Zoll, Hafenbehörde oder Hafenkaptän und Gesundheitsbehörde sind in der Regel obligatorisch. Die Bedeutung der ersten vier Behörden ist klar und

nach Eigentumsnachweis (Kaufvertrag) und Umsatzsteuerausweis. Dazu unsere persönliche Statistik: Schiffspapiere, Haftpflichtversicherungsnachweis und Crewliste wurden immer gefordert. Die Routenbeschreibung wurde häufig, der Befähigungsnachweis nur dreimal erbeten. Nach dem Eigentumsnachweis wurde einmal erfragt und zur allgemeinen Beruhigung, nach einem Umsatzsteuerausweis nie.

### Die „kleine Ein- und Ausklarierung“

Von Hafen zu Hafen einzuklarieren, ist in vielen südamerikanischen Ländern üblich und inzwischen auch in den USA. In der Regel beschränkt sich diese Prozedur auf den Besuch der Hafenbehörde des jeweiligen Hafens, die dann eine schriftliche Genehmigung für die bevorstehende Fahrtstrecke erteilt. Uns Europäern mit der gewohnten Freizügigkeit erscheint dies anachronistisch. Das ändert aber nichts an den örtlichen Gepflogenheiten und man sollte diese tunlichst respektieren. Auch sollte man darauf achten, dass die Angaben in der Fahrtgenehmigung korrekt sind. Ein persönliches Beispiel: Ich bin auf dem Rio Parana (Argentinien) von Goya aus flussabwärts gestartet mit Papieren, in denen drei Mitsegler eingetragen waren, obwohl ich einhand segelte. Einige Tage später, eine halbe Stunde nach meiner Ankunft im Zielhafen, besuchten mich bereits Vertreter der Prefectura Naval, um zu prüfen, was denn aus meinen



Die bescheidenste Zollbehörde unserer Reise in Puerto Vilar.

Mitseglern geworden sei? Nach zwölf Stunden auf der Behörde war das Problem gelöst. Da ich leidlich Spanisch spreche und mir die erforderlichen Umgangsformen bewusst waren, war der „Aufenthalt“ auf der Behörde in angenehmer Atmosphäre verlaufen. Das hätte aber auch ganz anders ausgehen können.

### Fahrtgenehmigungen

Fahrtgenehmigungen werden in einigen besonderen Regionen erforderlich. Wer beispielsweise eine Kap Horn-Rundung plant und dies nicht nach klassischer Windjammerart vorhat, also non-stop und in weitem Bogen um Südamerikas Südspitze herum, der benötigt ein „Zarpe“, eine Fahrtgenehmigung der chilenischen Prefectura Naval, der Marinebehörde in Puerto Williams. Gleiches gilt beispielsweise für die Passage der Patagonischen Kanäle oder für Fahrten innerhalb des Galapagos-Archipels. Hier sollte man sich unbedingt darauf einstellen, dass besonders die chilenischen Behörden den technischen und den sicherheitstechnischen Zustand von Boot und Ausrüstung und auch die Crew genauer inspizieren.

Trotzdem, wenn es so weit ist, stehen vor einem keine Behörden sondern Menschen. Man sollte sich auf alle Fälle Folgendes bewusst machen: Für die Beamten vieler Länder ist ein Segler aus einem anderen Land eine Respektperson, der er Gastfreundschaft entgegen bringt. Außerdem nimmt er an, dass man wohlhabend ist, schließlich kann man mit einem Boot durch die Welt schipperrn. Er erwartet also adäquates Verhalten und wird jeden so lange zuvorkommend und höflich behandeln, wie man seinen Vorstellungen und Erwartungen entspricht.

Auf den Punkt gebracht sollte man sich stets folgende Regeln vergegenwärtigen:

1. Der **Segler** ist eine Respektperson
2. Der **Beamte** ist ebenfalls eine Respektperson
3. Der **Beamte** ist ein Vertreter der Staatsmacht, er ist das Gesetz (Der Segler ist das nicht)
4. Der **Beamte** ist auch nur ein Mensch (und hat vielleicht Ärger zu Hause oder seine letzte Gehaltszahlung ist vor zwei Monaten erfolgt)
5. Der **Beamte** sitzt am längeren Hebel

Die Asymmetrie der Regeln ist offenkundig. Umso wichtiger sind ein paar banale Verhaltensweisen, die sicher stellen, dass die Begegnung von gegenseitigem Respekt geprägt wird.

Beachten Sie zu aller erst die **Kleiderordnung**. Der Skipper trägt lange Hose, ein gebügeltes Hemd mit Kragen (eventuell. Sweatshirt mit Kragen), geschlossene Schuhe, die Skipperin trägt einen längeren Rock oder eine lange Hose, Bluse (oder Sweatshirt mit Kragen) und Schuhe. Sandalen sind eher nicht zu empfehlen.



Beamte können auch weiblich sein und sind es nicht selten.

In Brasilien beispielsweise darf man die Behördengebäude ohne entsprechende Kleidung gar nicht erst betreten.

Man sollte sich unbedingt angemessen verhalten. Dazu gehört ein höfliches Auftreten und zwar immer und Geduld, und gelegentlich auch endlose. Behördenabläufe brauchen ihre Zeit. Unbedingt zu empfehlen ist das Erlernen der wichtigsten Worte in Landessprache: Danke und Bitte, Guten Morgen ... Auf Wiedersehen. Lernen Sie Phrasen wie „Je ne parles pas français“ - Ich spreche Ihre Sprache nicht. Benutzen Sie diese paar Worte auch und wenn Ihre Aussprache noch so schauerhaft ist. Das Gegenüber wird jeden noch so kleinen Versuch honorieren. Männlichen Skippern ist zu empfehlen, die Frau oder Lebenspartnerin mit zu den Behördengängen zu nehmen, vor allem wenn sie, was ja meistens der Fall ist, über die bessere Sprachkompetenz verfügt. Wir legten auf unserer Reise viel Wert darauf, immer ein

keit, andere zu unterstützen. Es ist dort ein Zeichen der Wertschätzung für das Gegenüber, um etwas zu bitten. Wenn also der tongaische Zollbeamte, kaum dass er an Bord gestiegen ist, um einen Kaffee oder eine Dose Cola bittet, dann ist das nicht dreist und sollte niemanden erschrecken, sondern er hat seinem Gegenüber gerade seine Wertschätzung zum Ausdruck gebracht. Wenn er beim Abgang noch um ein zwei Dosen Cola für die Kinder bittet, so entspricht das auch den örtlichen Sitten. Dafür gibt es in den Gesellschaften auch entsprechende Namen. Auf Tonga heißt der Brauch beispielsweise „Kerikeri“.

Nicht vertretbar ist es dagegen, wenn ein Zollbeamter auf Sri Lanka gleich eine ganze Kiste Bier und 5 Flaschen Whisky verlangt. Das sollte man höflich und freundlich, aber bestimmt ablehnen.



Kontrolle am Ankerplatz in den Küstengewässern Eritreas, keine Zeit für Etikette.

paar freundliche Worte mit dem Gegenüber zu wechseln, auch etwas Smalltalk zu versuchen. Und wir hatten stets vorbereitete Kopien aller Dokumente und Papiere in vielfacher Ausfertigung dabei. In manchen Behörden ist man nicht in der Lage selber Kopien anzufertigen. So waren unsere Begegnungen oft der angenehmsten Art, wir wurden von den Offiziellen zu Kaffee, Tee oder Cola eingeladen, man gab uns Tipps zu Kneipen und Restaurants. Gelegentlich von den gleichen Behördenvertretern, über deren „Schikane“ sich andere Segler lauthals beklagten. Und fast nie hatten wir ernsthafte Probleme.

### Tip, Bakschisch, Korruption

Grundsätzlich gilt die Regel: auf Behörden werden keine Trinkgelder (Tip) und kein Bakschisch gegeben. Doch hier gilt auch: keine Regel ohne Ausnahmen!

### Wertschätzung durch Bitte

In manchen Kulturkreisen (z.B. auf Tonga oder in Papua-Neuguinea) steigt nach traditionellen Vorstellungen das Ansehen einer Person mit deren Reichtum und der damit verbundenen Fähig-

### Konkrete Not

Für viele in der Verwaltung tätige Menschen stellt sich das Problem, dass sie teils schon seit Monaten auf ihre Gehaltszahlung warten. In Ländern wie Jemen, Ägypten, Paraguay u.a. kann das schon mal passieren. Sie stehen schlicht vor dem Problem, wie sie ihre Familien ernähren sollen. Der Beamte erbittet aus seiner Sicht eine Honorierung für eine besondere Leistung, er lässt den angekommenen Segler nämlich nicht im Berg der anderen Anträge warten – sondern wird dessen Angelegenheit sofort bearbeiten. Wie nun entscheiden? Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt. Ein Bakschisch, ein Tip kann nun angemessen sein. Einmal um zügig an die benötigten Papiere zu kommen, und zum ändern, um wirklich zu helfen. Dabei ist Augenmaß zu wahren. Völlig überzogene Forderungen, wie in Ägypten gang und gebe, sollten schon mit Rücksicht auf die nachfolgenden nicht Crews nicht erfüllt werden. In Paraguay zahlten wir nach langer Verhandlung für die „kleine“ Ausklarierung aus Asunción einen bescheidenen Tip von einem Dollar. Das war dann vertretbar. Man muss bei allen Tips an das örtliche

Lohnniveau denken. Derartige Gaben dürfen das örtliche Lohngefüge nicht ad absurdum führen.

Unsere persönliche Statistik der Weltreise 2004 bis 2009:

– aus- und einklarieren	41 x
– „klein“ aus- und einklarieren	28 x
– Bakschischbegehren erfolgreich	2 x
– Bakschischbegehren ohne Erfolg	2 x
– Betrugsversuch	1 x

### Nächtliche „Überfälle“

Es kommt selten vor, aber es kann nicht ausgeschlossen werden, dass man als Segler auf einem idyllischen Ankerplatz plötzlich vor einer nächtlichen Kontrolle oder Razzia steht. Das kann schon im heimischen Europa vorkommen. Wir gerieten gemeinsam mit einem anderen Ankerlieger in eine Drogen- und Menschenschmuggelrazzia in der Bucht vor Arguineguin, Gran Canaria. Die Crew des anderen Bootes hatte die Annäherung der Patrouille nicht bemerkt – Behördenboote für solche Einsätze sind meist schwarz, logischerweise ohne Positionslichter und ziemlich geräuschlos unterwegs und die Beamten sind nicht we-

niger dunkel gekleidet - und glaubte an einen nächtlichen Überfall. Sie versuchte ein Übersteigen der Einsatzkräfte zu verhindern, was natürlich nicht gerade zur Entspannung der Lage beitrug. Ergebnis war dann eine zerrissene Sprayhood, da einer der Beamten beim Überstieg darauf fiel.

Wir hatten Glück und bemerkten die Annäherung, waren auch weniger besorgt. Wir halfen den Beamten beim Übersteigen und hatten einen netten Plausch an Bord. Fazit: Ein und dieselbe Razzia mit ein und denselben Beteiligten, dennoch zwei völlig gegensätzliche Erlebnisse.

Ebenfalls nicht auszuschließen, besonders bei nächtlicher Annäherung an einen Hafen in krisengeschüttelten Regionen ist die Konfrontation mit einer Militärkontrolle. Uns seinerzeit geschehen vor dem gesperrten Hafen von Galle, Sri Lanka. Auch diese Boote waren schwarz, unbeleuchtet und absolut geräuschlos. Ergänzend: bei der Annäherung an Israel wird man auch tagsüber von einer Militärkontrolle empfangen. Was tun in solchen Situationen:

Verhaltenstipps

- Ruhe bewahren
- freundlich und höflich auftreten
- alle Crewmitglieder gut sichtbar an Deck, es muss erkennbar sein, dass niemand eine Waffe versteckt oder in der Hand hält (Hände also sichtbar)
- nachts Decks- und Cockpitbeleuchtung einschalten, gegebenenfalls schon bei der Annäherung an einen Hafen, über dessen Status man sich nicht sicher ist
- beim Überstieg helfen
- Getränk anbieten
- An Deck und unter Deck unbedingt den Kontrolleur begleiten



*Im Zweifel sollte man sich hinsichtlich der Kleidung an die Gepflogenheiten des Gastlandes halten.*

### Fremde Menschen und Kulturen

Die wichtigsten Regeln aus dem ersten Teil gelten immer: Höflich und freundlich auftreten, geduldig sein, lächeln, die wichtigsten Worte in Landessprache lernen: Danke und Bitte, Guten Morgen ... Auf Wiedersehen. Gut kommt es auch an, wenn man ein paar Phrasen in den jeweiligen Sprachen beherrscht, zum Beispiel „Ich spreche Ihre Sprache nicht“. Die Menschen freuen sich und werden auch die kleinsten Versuche Wert schätzen.

### Landestypische Besonderheiten

Möglichst frühzeitig sollte man sich mit den landestypischen Gepflogenheiten vertraut machen – und vor allem immer sensibel sein und beiben. Das beginnt schon vor der seglerischen Haustür. Hier nur ein paar Beispiele, um die Bandbreite möglicher Missverständnisse zu umreißen:

Nicht nur in Finnland, doch besonders bei unserem nördlichsten Nachbarn ist es weithin unüblich, einer Crew beim Anlegen zu helfen und die Landleinen anzunehmen. Dies wird als Affront aufgefasst, schließlich zeigt man in diesem Fall ja deutlich, dass man der ankommenden Crew die seglerische Kompetenz abspricht, alleine ordentlich anzulegen.

Auch wenn Griechenland für uns ganz europäisch wirkt, das Land und besonders die Inseln werden von stark in ihrer Religion verwurzelten Menschen bewohnt. Da ist es ein absolutes No-Go am frühen Morgen in einer traumhaften Bucht, vor einem kleinen Fischerdorf ankernd, splitterfasernackt zur Erfrischung in das klare Wasser zu jumpen.

In streng gläubig muslimischen Ländern, die sehr unterschiedlich in ihrer Lebensrealität sein können, ist besonders auf eine angemessene Kleidung zu achten. Dies gilt bedauerlicher Weise besonders für die Frauen. Man muss einfach bedenken, wir sind in diesen Ländern zu Gast und wir sollten unsere Gastgeber und deren Einstellungen respektieren und das eben auch durch unser Verhalten ausdrücken. Es ist eine Illusion, die Einheimische von unseren Wertvorstellungen überzeugen zu können und eine Unart es tun zu wollen. Es wird keinen Erfolg haben, den eigenen Aufenthalt jedoch unnötig erschweren.

Während unseres Aufenthaltes in Aden, Jemen, hatten die stets angemessen gekleideten Frauen der Crews unseres „Konvois“ nie Probleme an Land, auch wenn sie alleine in der Stadt unter-

wegs waren. Von einer anderen Crew kennen wir den Bericht, dass eine Frau bespuckt und beschimpft worden sei. Warum? Kleiderfrage!

In muslimischen wie auch in vielen Ländern mit traditionellen Rollenvorstellungen sollte darauf geachtet werden, dass in der Öffentlichkeit Männer die Männer ansprechen und Frauen die Frauen. Als Mann spricht man eine Frau nur an, wenn kein Mann zur Verfügung steht, am Marktstand zum Beispiel. Auch hier gilt es, die nötige Sensibilität mitzubringen. Zum Glück, es gibt nicht viele Länder, in der die Spielregeln derart eng gefasst sind.

### Kulturelle Missverständnisse

Im Folgenden ein paar Erfahrungssplitter. Die Beispiele sind natürlich unvollständig und könnten beliebig ergänzt werden. Sie sollen nur ein paar Eindrücke vermitteln und auf die Vielfalt der möglichen Probleme hinweisen. Es beginnt erst einmal mit ein paar

Harmlosigkeiten und dann steigern wir uns.

**Küsschen Küsschen.** Zahlreiche Länder kennen das Küsschen als eher informelle Begrüßung (zwischen den Geschlechtern). Wo die Grenze des Erlaubten liegt und ab wann man aufdringlich wird und sich unangemessen verhält, ist schwer zu erkennen. Am besten, man überlässt den Einheimischen die Initiative. Schwierigkeiten bereitet dann nur noch die Zahl der Küsschen.

Manchmal gibt es eins, manchmal zwei, manchmal drei. In Brasilien gibt es alle drei Varianten, je nach Region. Meine Lebensgefährtin ließ einen peruanischen Marineoffizier mal zur Salzsäule erstarren, als sie sein höfliches Einmal-Küsschen in meiner Gegenwart mit einem Dreifach-Küsschen erwiderte. Der Offizier kannte nur die peruanische Variante, Anke hatte sich jedoch gerade auf die in Rio de Janeiro übliche Zahl eingestellt.

**Ice / icecream – Kollaboration / colaboración– mangelnde Sprachkompetenz.** Stellen Sie sich vor, sie stehen vor einem fliegenden Eisverkäufer und bestellen ein Eis und der Verkäufer erklärt Ihnen rundheraus, er verkauft Ihnen kein Eis. Sie sind verblüfft und fragen noch mal. Die gleiche Antwort. Sie beginnen sich zu ärgern, hat der Verkäufer etwas gegen Sie persönlich oder Ausländer im Allgemeinen? Aber nein. Er kann Ihnen nur kein Eis verkaufen, denn das benötigt er zur Kühlung. Sie haben nach „Ice“ gefragt, sie hätten aber nach „Ice-cream“ fragen müssen. Auf die Idee, dass Ihre Englischkenntnisse nicht ganz satelfest sind, kommt der einheimische Verkäufer gar nicht. Auf einer Landstraße in Argentinien werden Sie bei einem Landausflug mit Mietwagen von der Feuerwehr angehalten. Man ver-

möchten. Denken Sie immer daran, dass Ihr Gesprächspartner möglichst viel von Ihnen wissen muss, denn er kommt erst gar nicht auf so manchen Gedanken der Ihnen selbstverständlich erscheint.

**Keine Quittungen.** Gelegentlich werden Sie vor der Frage stehen, dass Ihnen in einer „offiziellen“ Behördenangelegenheit gegen einen Obolus geholfen wird, wobei die Hilfe dann durchaus inoffiziellen Charakter haben kann. Für solche Dienstleistungen gibt es keine Quittungen. Nimmt man sie in Anspruch, kann man sich nachher nicht beschweren, dass darüber keine ordentliche Abrechnung ausgestellt wird oder dass die Leistung nicht den Erwartungen entsprochen hat.

**Unhöflichkeit - Höflichkeit.** Es gibt Länder, da gilt es als grob unhöflich, wenn man die Frage eines Gastes nicht beantworten kann. Wenn Sie beispielsweise nach dem Weg zu irgendeiner Werkstatt gefragt haben und sie wurden anschließend in die Wüste geschickt, da wollte Ihnen der Ratgeber nichts Böses, er durfte nur sein Unwissen nicht offenbaren und musste Ihnen aus Höflichkeit eine, wenn auch falsche, Antwort geben.

Zum Thema der Wegweisung gehören auch Entfernungsangaben. In vielen Städten Südamerikas gibt man Fußgängerentfernungen gerne in „Cuadras“ an, in Vierteln. Hintergrund ist das Schachbrettmuster, die Reißbrettarchitektur der meisten Städte. Dummerweise ist ein Cuadra in der Stadt A nicht das gleiche wie ein Cuadra in der Stadt B. Es kann sich um einen Häuserblock handeln, um mehrere Häuserblocks innerhalb sich kreuzender Hauptstraßen oder noch größere Einheiten. Die Kunst ist herauszufinden, welchen Maßstab der Helfer gerade anwendet.

Seltener, aber in einigen asiatischen Ländern zu erleben, ist ein abweichendes Bezugssystem. Wir sind es gewohnt, bei Wegbeschreibungen uns selbst in den Mittelpunkt zu stellen. Angaben wie links und rechts beziehen sich immer auf uns und unseren Standpunkt. Es kommt aber durchaus mal vor, dass Sie jemand gegenüber stehen, für den der Bezugspunkt nicht eine Person sein kann, sondern ein

heiliger Berggipfel, ein heiliges Gebäude oder was auch immer. Deren Wegbeschreibung wird stets in Bezug zu diesem Bezugspunkt erfolgen. Kennt man diesen Unterschied nicht, wird man garantiert nicht an dem Ziel ankommen, das man sich wünscht.

**Empfindlichkeiten und Tabus.** In vielen Gesellschaften gibt es größere und kleinere Tabus, über die wir uns überhaupt keine Vorstellung machen. Genug Gelegenheiten für Fettnäpfchen. Einige wenige Beispiele: Wir tätscheln kleinen Kindern gerne mal wohlwollend über den Kopf. Was die auch nicht immer toll finden. In Thailand ist das eine grobe Beleidigung. Der Kopf ist der heiligste Teil des Körpers, der Sitz des Geistes beziehungsweise des Bewusstseins, den man in keinem Fall mit der Hand berührt. Auch nicht bei Kindern. Zahlreiche Gesellschaften halten ihr Heim äußerst sauber. Dort ist es ein absolutes Tabu, die Wohnung mit Schuhen zu betreten. Dies gilt dann auch für das Innere eines Bootes. In muslimischen Gesellschaften gelten Hunde als äußerst unrein. Wird man zu einer muslimischen Familie eingeladen, lässt man den Bordhund tunlichst an Bord.



*Ein paar Worte in der jeweiligen Sprache helfen - Frag nach Ice-Cream, nicht nach Eis.*

langt von Ihnen ein Zeichen der „Colaboracion“. Sie fühlen sich unangenehm berührt. Kollaboration ist bei uns negativ besetzt. Kollaboration mit dem Feind fällt Ihnen ein. Hier geht es aber lediglich um den Wortsinn. Die Feuerwehrleute bitten um „Zusammenarbeit“, sie sammeln z. B. Spenden für ihre Ausrüstung.

**Falsch oder unvollständig gefragt.** Sie wollen die Galapagos-Inseln besuchen und telefonieren mit einem Agenten, ob er Ihre Einreise auf zum Beispiel Isabela vorbereiten und unterstützen kann. Sie einigen sich auf einen Preis und kommen am Ziel Ihrer Träume an. Dort stellen Sie fest, dass Sie eigentlich mehrere Inseln hätten besuchen können, wenn Ihnen eine entsprechende Genehmigung (Autografo) ausgestellt worden wäre. Dies ist aber nicht erfolgt. Der Agent hat nur Ihre Einklarierung auf Isabela erwirkt, das Autografo können Sie vor Ort nicht mehr erhalten. Sie sind sauer. Doch der Agent hat nichts anderes getan, als Ihrem Wunsch zu entsprechen. Sie hätten fragen müssen, ob er die Einreise vorbereiten kann und ob darüber hinaus Genehmigungen erforderlich sind, wenn Sie auch andere Inseln besuchen

**Verabredungen und Zeitpunkte.** Bei Verabredungen und Terminen kann so ziemlich alles schief gehen, was man sich nur denken kann. Die generöse Einladung eines US-Amerikaners, doch mal vorbei zu schauen, wenn man mal in der Gegend ist, ist eine Floskel, mehr jedoch nicht. Wenn er eine Einladung aussprechen will, die auch als solche gemeint ist, dann wird er einen Termin ausmachen. Doch ein, zwei Tage vor dem Termin empfiehlt es sich, nachzufragen: „Are we still on?“ Wenn ein Argentinier eine Verabredung hat, dann empfiehlt sich die Nachfrage noch dringlicher, denn er hat oft zwei oder drei Parallelverabredungen zum gleichen Zeitpunkt, da er weiß, dass die meisten normalerweise platzen. Und lädt der Brasilianer um 18:00 Uhr zur Parilla, also zum Grillen, bringen Sie ihn bei pünktlichem Erscheinen gewaltig in die Bredouille. Er erwartet Sie nicht vor einer Schonzeit von mindestens zwei Stunden, also frühestens um 20:00 Uhr. Doch wie so oft, keine Regel ohne Ausnahmen. Im Zweifel mit Hinweis auf europäische Unwissenheit vorsichtig nach den üblichen Gepflogenheiten fragen. Wir haben einen brasilianischen Professor einmal in festem Glauben an die Regel um zwei Stunden versetzt, da er tatsächlich von deutscher Pünktlichkeit ausging. Der Braten war hin und er hat uns das nie verziehen.

**Der Mann an der Boje – kleine Helfer, Boat boys, Linehander**  
Respektieren Sie bitte die kleinen Helfer, die Ihnen immer wieder begegnen werden. Sie müssen Ihre Angebote nicht annehmen, aber seien Sie stets freundlich, reden Sie mit den Menschen. Nehmen Sie sie ernst. Für viele der Linehander und Boat Boys ist dies eine der wenigen Möglichkeiten, etwas Geld zu verdienen.



*Freundlicher Kontakt mit den Locals beschert auch schon mal einen frangfrischen Fisch.*

nen. Sie sind nichts anderes als die Einpackhelfer in US-amerikanischen Supermärkten oder die Parkplatzzeiger in den Straßenschluchten brasilianischer Großstädte. In Salvador „verwaltete“ Enrico (Name geändert) die Muringbojen vor dem Club Nautico. Dort konnte man kostenlos an den Murings liegen, zahlte an Enrico dafür einen kleinen Obolus von



*Gut aufgehoben und in den besten Händen beim Wächter der Murings.*

weniger als einem Euro / Tag. Er wusste, welche Murings gerade belegt waren oder wann man den Platz wechseln musste, weil der eigentliche Besitzer der Boje zurückkam. Irgendwann erkannte ein Segler, dass die Murings ja gar nicht Enrico gehörten, regte sich darüber großartig auf, erklärte das Verhalten von Enrico zum Betrug und verweigerte den Obulus. Doch was hat Enrico geleistet?

Sein Geschäftsmodell war: Ich Sorge dafür, dass ihr kostenfrei an einer sicheren Muring liegen könnt und nicht mit dem Besitzer in Konflikt geratet, dafür zahlt ihr mir ein kleines Dienstlesterhonorar. An sich ganz in Ordnung. Im Grunde geht die Leistung eines solchen Enrico weiter. Er kennt die Leute, die in der Umgebung leben oder sich herumtreiben. Da kann ein freundliches Verhältnis schon dazu beitragen, ob die eigene Yacht eine Tabuzone ist oder unerbetenen Besuch bekommt und der Außenborder plötzlich weg ist.

### Kritik

Mit Enrico sind wir bei einem heiklen Thema angelangt. In vielen Ländern ist Kritik eine schwierige Sache. Man lebt mit ausgeprägten Ehrbegriffen und es ist äußerst wichtig, dass jeder sein Gesicht wahren kann. Da ist es schlechterdings unmöglich, sich – ein Beispiel aus „gelebter TO-Praxis“ - einfach abfällig über die Absicherung der elektrischen Anlage zu beschweren, die es nicht verträgt, wenn man einen elektrischen Heizofen daran hängt. Man ist schließlich Gast und genießt viele Vorteile und Annehmlichkeiten des jeweiligen Clubs, in Südamerika oft eine Handvoll kostenloser Liegetage als Zeichen der Gastfreundschaft. Und die Clubanlagen hat der einheimische Clubsegler teuer mit einer horrenden Aufnahmegebühr bezahlt. Da kommt Kritik gar nicht gut an. Noch weniger, wenn man dann weitergeht und dem nicht erfreuten Gesprächspartner gegenüber auch noch offen über die lokale Mimosenhaftigkeit klagt.

Wenn Kritik berechtigt ist, dann sollte sie behutsam vorgebracht werden. Wer weiß, dass beispielsweise in Argentinien selbst geschäftliche Gespräche erst dann stattfinden, wenn zwischen den Beteiligten eine gewisse Vertrautheit entstanden ist, so etwa mit

Wenn Kritik berechtigt ist, dann sollte sie behutsam vorgebracht werden. Wer weiß, dass beispielsweise in Argentinien selbst geschäftliche Gespräche erst dann stattfinden, wenn zwischen den Beteiligten eine gewisse Vertrautheit entstanden ist, so etwa mit

oder nach der dritten Begegnung, der kann sich vorstellen, um wie viel schwerer es ist, Kritik zu äußern. In manchen Ländern ist selbst das für einen Europäer kaum möglich: siehe Japan. In jedem Fall sollte man einen Weg und eine Form finden, die das Gesicht des Kritisierten wahrt oder auch schon einmal auf Kritik verzichten.

#### Ein paar Bemerkungen zum Umgang mit und in den Clubs

Anders als bei uns trifft sich in vielen Segelclubs der weniger entwickelten Länder die Creme der Gesellschaft. So wird man unterwegs Clubs mit wahrhaft mondänem Charakter kennen lernen. Gerade diese Clubs zeichnen sich durch Großzügigkeit aus, gewähren oft Courtesy Stay / Cortesia, d.h. eine kostenlose Gastliegezeit. Mal sind es drei Tage, mal vier Wochen. Es empfiehlt sich vor Ankunft per mail eine persönliche Vorstellung zu senden und höflich um eine Liegemöglichkeit zu bitten. Wir hatten zu diesem Zweck ein Infoblatt entworfen, auf dem wir kurz uns, das Boot und die Reise vorstellten. Wir wurden immer gerne willkommen geheißen. Hilfreich sind auch Empfehlungen früherer Gäste des Clubs oder des örtlichen TO-Vertreters. Nette

Gesten sind ein Höflichkeitsbesuch beim Vorstand sowie kleine Geschenke, etwa ein Clubstander oder Clubanstecknadeln. Solche Dinge werden bei uns nicht sehr ernst genommen, in vielen Ländern sind sie dagegen als Geste von großer Bedeutung.

Gerade in gehobeneren Clubs erwartet man angemessenes Auftreten. Dort wird nicht gerne gesehen, wenn an der Seereling oder in den Wanten die Wäsche in der Sonne trocknet. Meist gibt es in diesen Club von einem Wäscheservice bis zum Wickelraum jeden erdenklichen Service. Man freut sich, wenn die fremden Segler am gesellschaftlichen Leben des Clubs teilnehmen und die vorgehaltenen Einrichtungen nutzen. Die Freude ist vorbei, wenn man durch exzessive Nutzung der Infrastruktur, etwa der Grillplätze, die Nutzung durch heimische Segler blockiert. Wie überall, das rechte Maß ist gefragt.

Das Thema ließe sich endlos ausweiten, doch als Anstöße sollten die Beispiele genügen.

Für weitere Beispiele von Tabus und No Gos bin ich dankbar, da ich noch weiteres Material sammle.

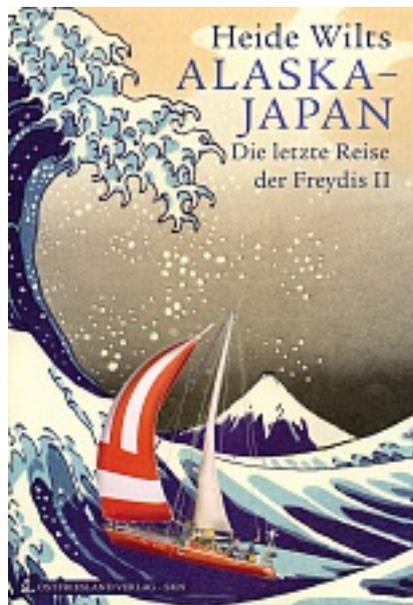
**Martin Birkhoff (Text und Fotos)**

## Lesestoff fürs Bücherschapp

### Die letzte Reise der Freydis II

**Es ist nicht irgendein Segelbericht, der Heide Wilts in ihrem neuen Buch gelungen ist, nein es ist vielmehr ein Reisebericht der ganz besonderen, der wertvollen Art. Nach all den Meeren und Ozeanen, die Heide und Erich Wilts bereits besegelt haben (alle), führt die letzte Reise der Freydis II das Ehepaar nun durch den nördlichen Pazifik. Hinauf zu den Aleuten geht es, in den Golf von Alaska, durchs Beringmeer bis hinein in die Tschuktschensee – ungewöhnliche, faszinierende und herausfordernde Segelreviere. Also genau die richtigen für die Freydis und ihre Crew.**

Dieser wirklich spannenden Region, die für viele Leser und erst recht Segler Neuland ist, zollt Heide Wilts in ihrem Buch „Alaska-Japan. Die letzte Reise der Freydis II“ Respekt und Achtung, was sich in ihren Beschreibungen niederschlägt. Es geht nicht nur ums Segeln, ums wie komme ich am besten hin und wo bleibe ich, nein es geht auch um die Bevölkerung und deren Kultur am nördlichen Ende der Welt. Heide Wilts nimmt neben der eindrucksvollen Natur auch die Menschen wahr, lässt sich auf einzelne Schicksale ein, geht und segelt mit neugierigem Blick umher.



Auch die Geschichte – vor allem der Seefahrt – behält sie dabei im Blick, zieht Querverbindungen zu denen die den Nordpazifik einst entdeckten und bereisten. Sie bezieht sich unter anderem auf Roald Amundsen und auf Vitus Bering, verknüpft die Geschichte mit ihrem gerade Erlebten.

Fasziniert von dem Norden sollte es nach drei Sommern eigentlich statt in wärmere Regionen noch einmal hinauf gehen über Japan und dann Sibirien. Was dann geschah, ist bekannt. Der Tsunami wütete, riss das Schiff los, spülte es in die Felsen. Heide und Erich Wilts waren zu diesem Zeitpunkt im weit entfernten Deutschland. Trotz dieses katastrophalen Endes, dieser Naturkatastrophe, die nicht nur ein Land sondern die ganze Welt erschüttert hat, ist ein Buch entstanden, das man nicht nur gerne liest, sondern in dem man anschließend auch immer mal wieder stöbern wird, es zur Hand nehmen, sich die detaillierten Karten der Küstenabschnitte anschauen und vielleicht von der eigenen Reise träumen wird.

Heide Wilts: „Alaska-Japan. Die letzte Reise der Freydis II“. Von Ostfriesand in die Welt“. SKN Druck und Verlag, Norden, 2013. Euro 24,80.

# Wolfgang Quix – der „Regatta-Wolf“

**Wer kennt ihn nicht, Wolfgang Quix, eines unserer berühmtesten Vereinsmitglieder, das Regattageschichte geschrieben und stärker als manch anderer den Zweck des TO gelebt hat.**

Wie viele außergewöhnliche Segler kommt er nicht von der Küste sondern aus dem Binnenland. In Düsseldorf geboren, war er in München als selbstständiger Versicherungsvermittler erfolgreich tätig und hat dabei so viele Hochseeregatten gesegelt wie kein anderer in unserem Verein. Man denkt bei Skippern der internationalen Hochseeregatta-Szene zuerst an Franzosen, Engländer

Als dann für 1977 das erste Minitransat für Jachten bis 6,50 m LÜA ausgeschrieben wurde, saß Quix zwischen zwei Stühlen. Seine Jacht vom Typ Waarship 600 hatte er zur Finanzierung des Neubaus verkauft und die *Lady Garuda* war nun aber zu groß für dieses Rennen. Auf der Bootmesse in Friedrichshafen schildert er einem der Inhaber von der Waarship Werft sein Problem, woraufhin dieser ihm vollkommen überraschend eine Waarship 570 für die Regatta anbot. Das kleine Schiffchen wurde auf den Namen *Waarwolf* (aus Waarship und Wolfgang) getauft. Mit ihr segelte er auf der Route Penzance - La Coruña - Teneriffa - Antigua und überstand sogar ohne Schäden einen Biscaya-Sturm.



Wolfgang Quix mit seiner Wolffie's Toy beim Training für das Trans-Atlantic-Race OSTAR auf der Ostsee.

oder Amerikaner. Aber wir haben unter uns einen der ganz Großen. Seine Erfolgsgeschichte ist ein spannendes Abenteuer. Wie fing es an? Wolfgang Quix' Segelkarriere begann 1960 auf dem Ammersee. 1961 wurde er Mitglied beim DHH und bekam in Glücksburg an der Ostsee eine Ausbildung, von der er sein ganzes Leben zehren konnte. 1965, nach der Lektüre von Eric Tabarly's Buch "Einhand zum Sieg", wurde er unheilbar von der Krankheit Einhandsegeln befallen. Bei einem Segelscheinkurs 1972 in Glücksburg traf er mit Dr. Gerd Bücking eine gleichgesinnte Seele. Seine Hochseeregatta-Karriere, die sich wie ein Krimi liest, beginnt.

- Quix und Bücking - der spätere TO-Stützpunktleiter auf Gran Canaria - bestreiten 1972 das Round Britain & Ireland Race. Es ist seine erste internationale Zweimannregatta.

- Sie sollte eigentlich ein Test für seine Teilnahme am OSTAR sein, der Einhandregatta über den Nordatlantik von Plymouth/GB nach Newport/USA. Doch sein Eigenbau *Lady Garuda* wurde nicht rechtzeitig zum Start der OSTAR 1976 fertig.

Nach dem Minitransat wurde das Schiff auf der Boot in Düsseldorf ausgestellt und dort zum wahren Publikumsmagnet. *Waarwolf* ist bis heute die kleinste Jacht, die je an einer offiziellen Trans-Atlantik-Regatta teilgenommen hatte. Von Trans-Ocean wurde Quix für diese Leistung mit der TO-Medaille ausgezeichnet.

- 1979 stand dann das AZAB (Azores and back), eine Einhand- und Zweimann-Regatta auf dem Programm. Wolfgang Graudenz wurde dabei sein Partner.

- Die Teilnahme an diesen Regatten hatte Wolfgang Quix in der Segelszene bekannt gemacht und so gelang es ihm für die Teilnahme am Observer Singlehanded Trans-Atlantic-Race (OSTAR) 1980 die Wassersport-Bekleidungsfirma Jeantex als Sponsor zu gewinnen. Die *Lady Garuda* wurde in *Jeantex* umgetauft. (Einen Sponsor aus der Industrie zu finden, war damals bahnbrechend). Über seine OSTAR-Teilnahme drehte der Bayerische Rundfunk einen 45 Minuten langen Film. Das Rennen verlief bis zum Bruch einer Saling gut. Danach ging es nur noch ums An-

kommen. Navigiert wurde damals noch ausschließlich mit dem Sextanten. „Als das Ziel Brenton Reef direkt vor mir auftauchte, meine Navigation zu 100 Prozent stimmte, war das ein unglaubliches Gefühl. Das kann die heutige GPS Generation nicht mehr nachvollziehen“, erinnert sich Wolfgang Quix.

- Das Pech verfolgte ihn auch auf der Rückreise über Neufundland. Nach einem Mastbruch konnte er zwar ein Notrigg setzen, doch im nächsten Sturm kenterte die Jacht und verlor das Notrigg. Nach Einsatz eines Epirbs wurde er von einem Suchflugzeug gesichtet und von einem englischen Frachter aufgenommen. Der Kapitän sah sich nicht in der Lage, auch die Jacht an Bord zu nehmen. Die *Jeantex* musste aufgegeben werden. „Abenteuer kann man nicht kaufen, Abenteuer muss man erleben“, sagt Wolfgang Quix nach seiner Rückkehr in ein Fernsehmikrofon.

- 1982 folgte mit der *Jeantex II*, einer gecharterten Jacht vom Typ Bosun Queen, eine weitere Round Britain & Ireland Teilnahme, diesmal mit Lothar Köhler. Danach segelten Bücking und Quix 1983 um Kap Hoorn in Ost-West Richtung auf Helene II, einer Nicholzen 35. Sie waren damals erst die dritte deutsche Jacht auf dieser Route. Den heutigen Kap-Hoorn-Tourismus gab es damals noch nicht.

- 1983 zeichnete Georg Nissen für Quix eine 12,19 m (40 Fuß) lange Jacht für weitere Einhandrennen. Die Jacht entstand aus formverleimten Hölzern in einer Scheune in Oberbayern. Mit der Fertigstellung der *Jeantex III* begannen die erfolgreichsten Jahre von Wolfgang Quix:.

-1985 Round Britain & Ireland Race mit Dieter Kowalewski.

- 1986 Teilnahme am Carlsberg TwoSTAR, einer Zweimannregatta, auf der Route des OSTAR über den Nordatlantik mit Herbert Weingärtner.

- 1987 das AZAB einhand.

- 1988 das OSTAR einhand.

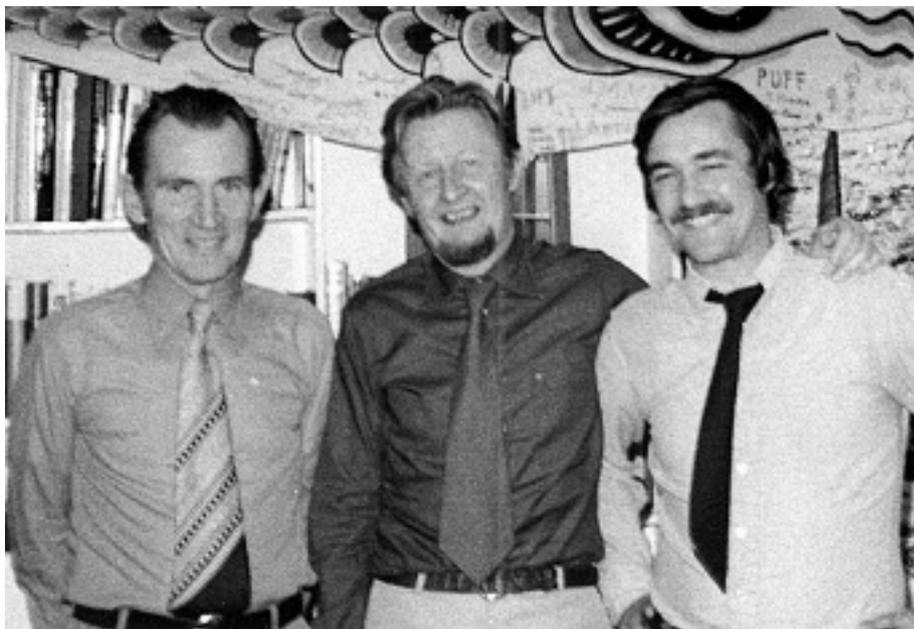
„Einhandsegeln fasziniert mich, als sportliche Herausforderung – es ist wie ein Zehnkampf auf See – auch eine Selbstbestätigung, ein Abenteuer“, erklärt Wolfgang Quix. „Alleine draußen auf dem Atlantik, bei jedem Wetter, nur auf sich selbst gestellt, das macht den Kopf frei und klärt den Blick fürs

Wesentliche. Das Wissen um die eigenen Fähigkeiten auf See gibt mir auch das Selbstvertrauen für das tägliche Leben an Land.“

- 1989 dann wieder Round Britain & Ireland Race, diesmal mit Herbert Weingärtner.

- 1991 folgte das Pazifik Rennen von Melbourne/Australien nach Osaka/Japan - von 40 ° Süd über den Äquator hinweg auf 40 ° Nord. Auch das Rennen bestritt Quix mit Herbert Weingärtner. Er war inzwischen zu einem guten Freund und unverzichtbaren Partner bei den Zweimann-Regatten geworden und dazu noch eine große Hilfe bei der jährlichen Wartung der Jacht.

- Für seine dauernde Präsenz bei internationalen Hochseeregatten bekam Quix 1989 den TO-Preis. Den Hans -Howaldt-Preis gewann er in den Jahren 1986, 1987 und 1988 dreimal und damit endgültig. 1991 erhielt Quix den Jeantex Cup (Nachfolger des Howaldt-Preises) und 1991 den Schlimbach Preis des KYC. In der Laudatio hieß es: „... nicht nur für die umfangreiche Lo-



Doktor Gerd Bücking, Claus Hehner, Wolfgang Quix (von li.) 1974 im Haus von Hehner in Idstein.

gistik, die notwendig war, um die Jacht nach Australien und schließlich von Japan zurückzubringen und das Schiff für die Regatta in Melbourne auszurüsten, sondern vor allem auch für die sportliche und seemännische Leistung von Wolfgang Quix und Herbert Weingärtner.“

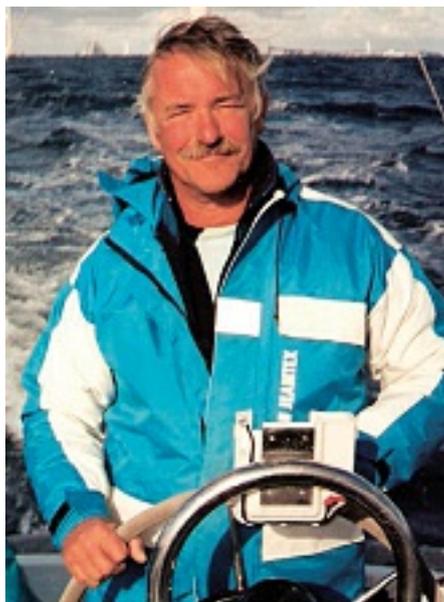
Die 5300 Seemeilen lange Regatta von Melbourne nach Osaka sollte eigentlich für ihn den Schlusspunkt unter sein außergewöhnliches Regattaleben setzen. „Schließlich hatte ich viel Geld für das Segeln ausgegeben und so ungefähr alles gemacht, was man als Segler so machen kann. Als dieses mein längstes Race zu Ende war, hab ich gemerkt: Meinetwegen hätte es auch noch länger sein können.“

So gab es schnell ein neues Ziel: Einhand an einer Regatta um die Erde teilzunehmen, das war für Wolfgang Quix noch eine Herausforderung, der er sich nicht entziehen konnte. Die Frage war nur, wie das Ganze finanzieren? 1991 bot ihm beim TO-Treffen in Cuxhaven ein Hamburger Geschäftsmann seine Hilfe an. Daraufhin begann die Planung für das BOC 1994, wieder war der Konstrukteur Georg Nissen für den Riss zuständig. Das Nissen/Quix-Team ließ in das Projekt alles einfließen, was international an technischem Know-how zur Verfügung stand. Im Computer entstand so eine 15,23 m (50 Fuß) lange Jacht aus Aluminium mit einem GFK-Sandwichdeck, 2000 Liter Wasserballast, Doppelruderanlage und einem Kohlefaserrigg. Im Frühsom-



Die Jeantex mit Wolfgang Quix beim Start zum OSTAR 1988 vor Plymouth.

mer 1993 war der Rumpf fertig. Das in Auftrag gegebene GFK Sandwichdeck ließ auf sich warten. Das Deck wurde schließlich im Spätherbst fertig, war aber fehlerhaft. Die Schotten, ebenfalls aus GFK, konnten nicht abgenommen werden, da sie nicht den Anforderungen entsprachen. Das eigene Geld ist alle, der großzügige Geschäftsmann ließ wissen: „Geld hat man, wenn es auf dem Konto ist.“ Das ganze Projekt drohte zu scheitern. Das Team Quix war in einer Zwickmühle, ein Zurück gab es nicht mehr. Aus München reisten mehrere Freunde an, begannen mit der Arbeit am Schiff, aber bald war klar, die letzte Frist für das BOC 1994 war abgelaufen. Es dauerte schließlich noch bis 1995, erst dann konnte die Jacht ins Wasser.



Quix beim Test eines Trimarans.

-Im OSTAR 1996 sieht *Wolfie`s Toy* endlich die offene See. Der Name war eigentlich nur ein Arbeitstitel. Da sich trotz aller Bemühungen kein Sponsor für das Projekt fand, heißt das Schiff heute noch so. Bei der Regatta lief alles hervorragend. Zumindest bis 1000 Seemeilen vor dem Ziel in Newport/USA die Selbststeueranlage ausfiel. Damit war die angestrebte Zeit von unter 20 Tagen beim Teufel.

Von dort wurde das Schiff nach Quebec/Kanada verholt und segelte mit einer vierköpfigen Crew das Quebec - St. Malo-Race. Herbert Weingärtner war wieder dabei, Matze Beilken, der Sohn des bekannten Segelmachers und der zum Bauteam gehörende Stefan Ottjes. Auf dem Atlantik zeigte das Schiff dann, was in ihm steckt. Von Cap Race (Neufundland) bis St. Malo erreichte *Wolfie`s Toy* einen Schnitt von 245 sm, Wolfgang Quix erreichte mit seinem Team nach 15 Tagen das Ziel und wurde Dritter.

- 1998 wurde wieder ein BOC gesegelt. Quix hatte über 1000 Sponsorenbriefe geschrieben, Werbeagenturen eingeschaltet und sich die Finger wund telefoniert: kein Sponsorenangebot. Ohne einen finanzkräftigen Sponsor kann man kein BOC segeln, kein Open 50 auf Dauer unterhalten. So segelt er als letztes Rennen noch einmal sein Lieblingsregatta, das Round Britain & Ireland Race. Das Team Quix/ Weingärtner erreicht den zweiten Platz. Danach erklärt Wolfgang Quix seinen Rücktritt vom Regattasport. *Wolfie`s Toy* steht nun zum Verkauf.

- Doch es erwies sich als äußerst schwierig, diesen Spezialbau an den Mann zu bringen. So setzte Wolfgang Quix im Herbst 2000 noch einmal die Segel zu einer Atlantik Rundreise. Es ging von Cuxhaven über Teneriffa in die Karibik. Nach einem Winter in der Karibik brach er im Mai nach Norden auf. Über Bermuda wurde Halifax/Kanada erreicht, wo eine komplette Crew unter anderem wieder mit Herbert Weingärtner wartete. Das Ziel der Reise war der Ort Churchill im Westen der großen Hudsonbay. Am Ausgang der Bell Isle Street trafen sie auf die ersten Eisberge. Bei der kleinen Inuit-Siedlung Repulse Bay am Polarkreis war schließlich der nördlichste Punkt der Reise erreicht, die teilweise durch unvermessene Gewässer führte. Der Rückweg führte über Cape Dorset nach Quaqqartok in Grönland. Es war

der letzte Stopp, ehe sie durch den Prins Christian Sund am Südzipfel Grönlands segelten und danach den offenen Atlantik erreichten. Über die Färöer und Shetlands wurde schließlich nach 16 000 Seemeilen Cuxhaven erreicht. Für diese außergewöhnliche Reise wurde Wolfgang Quix mehrfach ausgezeichnet. Die SKWB Bremen verlieh ihm den Goldenen Kompass, der OCC (Ocean Cruising Club), England, die Vasey Vase und schließlich der KYC erneut den Schlimbach-Preis. In der Laudatio hieß es: „Als wäre es alltäglich, wurden dabei Schwierigkeiten der unbekannteren Reviere und extreme meteorologische Bedingungen abgehakt. Die Sicherheit, mit der die Reise abgewickelt wurde, zeugt von dem großen Erfahrungsschatz, aus dem Wolfgang Quix schöpfen konnte“. Die englische Zeitschrift *Yachting World* schrieb: „No heating, no insulation, a stripped-out racing interior - the open 50' *Wolfie`s Toy* seems an unlikely choice of vessel for a voyage into the Arctic to Hudsonbay and Baffin Island. But Wolfgang Quix and his crew are obviously made of sterner stuff.“

- Im Jahr 2003 segelte Wolfgang Quix noch einmal in den Norden, Spitzbergen war diesmal das Ziel. *Wolfie`s Toy* erreichte 80° Nord. Als er zurück nach Cuxhaven kam, standen die Käufer aus Belgien schon auf der Pier.

Die Geschichte der *Wolfie`s Toy*, lange Zeit ein finanzielles Fiasko, hatte ein glückliches Ende. Wolfgang Quix segelt heute nur noch gelegentlich, wenn dann aber nur mit „seiner Toy“. Denn der Käufer und er sind während des Einweisungstörns 2003 Freunde geworden.



Wolfgang Quix, der Regatta-Wolf, vor seiner Jeantex.

Wenn man Wolfgang Quix heute fragt, welches sein größtes Erlebnis war, antwortet er prompt: „Die erste Atlantiküberquerung mit dem *Waarwolf*. Segeln war immer in den letzten 40 Jahren ein sehr wichtiger Teil meines Lebens. Einmal von der sportlichen Seite her, ich war immer ein Racer, zuletzt aber auch das extreme Fahrtsegeln. Aber auch die vielen menschlichen Begegnungen, vor allem in der Einhandszene“.

Ich möchte hier zum Schluss auf den Beginn des Trans-Ocean Vereins und seine Satzung zurückkommen. Diese wurde im TO-Heft 1, 1971 erstmalig veröffentlicht: Darin heißt es gleich zu Anfang:

§ 1 Zweck ... des Vereins:

2. Der Verein fördert den Segelsport und insbesondere das sportliche Hochseesegeln.

In diesem Sinne hat sich Wolfgang Quix um den Trans-Ocean Verein verdient gemacht. Und das wie kaum ein anderer.

# TO bei Einhand- und Zweimannregatten

1968	Claus Hehner	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1969	Claus Hehner	Trans Pazifik Einhand Rennen	
1972	Claus Hehner	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1972	Heiko Krieger	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1972	Wolf-Dietrich Kirchner	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1974	Claus Hehner/Cay Hehner	Observer Round Britain & Ireland Race	
1974	Dr. Gert Bücking/Wolfgang Quix	Observer Round Britain & Ireland Race	
1975	Claus Hehner	Trans Pazifik Einhand Rennen	
1976	Dr. Gert Bücking	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1976	Heiko Krieger	Observer Singlehanded Transatlantic Race	dnf (did not finish)
1976	Klaus Schrodt	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1976	Hans Schulte	Observer Singlehanded Transatlantic Race	dnf
1976	Wolfgang Wanders	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1976	Folkmar Gräf	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1977	Wolfgang Quix	Minitransat	
1979	klaus Schrodt	Route du Rhum	
1979	Wolfgang Wanders/Wolfgang Böhm	Transat en Double	
1979	Alex Woppert	Minitransat	dnf
1979	Wolfgang Quix/Wolfgang Graudenz	Azores and back Race	
1980	Hans Schulte	Observer Singlehanded Transatlantic Race	dnf
1980	Wolfgang Wanders	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1980	Wolfgang Quix	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1980	Peer Mustelin	Observer Singlehanded Transatlantic Race	
1981	Klaus Schrodt	Route du Rhum	
1981	Dagmar Haeckel	Minitransat	dnf
1982	Wolfgang Quix/Lothar Köhler	Round Britain & Ireland Race	
1985	Wolfgang Quix/Dieter Kowalewski	Round Britain & Ireland Race	
1986	Wolfgang Quix/Herbert Weingärtner	Carlsberg Doublehanded Transatlantic Race	
1986	Dieter Kowalewski/Ralf Steinhardt	Carlsberg Doublehanded Transatlantic Race	
1987	Wolfgang Quix	Azores and back Race	
1988	Roland Treinzen	Europe1star	
1988	Wolfgang Quix	Europe1star	
1989	Dieter Kowalewski/Ralf Steinhardt	Round Britain & Ireland Race	
1989	Wolfgang Quix/Herbert Weingärtner	Round Britain & Ireland Race	
1989	Dr. Willi Schlenker/ Dirk Heissen	Round Britain & Ireland Race	
1991	Wolfgang Quix/Herbert Weingärtner	Yamaha Cup Melbourne-Osaka	
1992	Karl Brinkmann	Europe1star	
1994	Karl Brinkmann	BOC Transatlantic Challenge	
1996	Wolfgang Quix	Europe1star	
1996	Karl Brinkmann	Europe1star	dnf
1997	Matze Beilken	Minitransat	
1998	Wolfgang Quix/Herbert Weingärtner	Round Britain & Ireland Race	
2001	Boris Herrmann	Minitransat	
2006	Bartel van Holsbeeck/Vero Dierickx-Visschers	Round Britain & Ireland Race	
2007	Henrik Masekowitz	Minitransat	
2008	Boris Herrmann	Artemis Transat	
2008	Boris Herrmann/ Felix Oehme	Portimao Goba Ocean Race	
2009	Uwe Röttgering	Original Singlehanded Transatlantic Race	
2009	Norbert Maibaum	Minitransat	
2010	Bartel van Holsbeeck/Vero Dierickx-Visschers	Round Britain & Ireland Race	
2010	Boris Herrmann/R. Breyemeier	Barcelona World Race	
2011	Uwe Röttgering/Wolfgang Maas(nur zurück)	Azores and Back race	
2011	Bartel van Holsbeeck/Vero Dierickx-Visschers	Azores and back Race	
2011	Bijörn Freels	Minitransat	
2013	Henrik Masekowitz	Minitransat	dnf

# Odyssey entlang Europas Westküste

**Am 3. Juli ist es soweit, die erste European Odyssey startet mit Ziel Arrecife/Lanzarote in Hamburg. Skipper, die sich von Nordeuropa aus nicht einsam, sondern gemeinsam auf den Weg zu den Kanaren oder ins Mittelmeer machen möchten, haben so die Möglichkeit, in mehreren Etappen und vor allen Dingen zusammen mit anderen Yachten nach Süden zu segeln.**

Initiator der Odyssey ist Jimmy Cornell, der inzwischen seit rund 30 Jahren Rallyes für Fahrtsegler organisiert und dabei schon so manch einem Hilfestellungen bei dem ersten Long-Distance-Törn oder der ersten Ozeanüberquerungen geleistet hat. In einer Gruppe fallen neue Herausforderungen, nicht nur seglerische, vielen bekanntlich leichter. Dazu kommt natürlich auch, dass das Gruppenerlebnis während der Rallyes von Jimmy Cornell oft ein ganz besonderes ist.

In diesem Sommer treffen sich nun Yachten aus ganz Nordeuropa in Hamburg, um dann gemeinsam mit den deutschen Teilnehmern zu starten.

Die Liegeplätze im zentralen City Sporthafen – direkt an den Landungsbrücken, gegenüber der ewigen, aber dennoch eindrucksvollen Baustelle der Elbphilharmonie – sind während der Vorbereitungs- (und vielleicht auch wegen der nahen Stadtlage Shopping-) Woche kostenlos. In dieser Zeit wird es außerdem ein attraktives Rahmen-Programm geben und alle Yachten erhalten – so wie man es bei den Odysseys gewohnt ist – vor dem Start einen ausführlichen Sicherheits-Check.

Die erste Etappe führt dann nach Großbritannien, London. Weiter geht es nach Cherbourg und Brest (Frankreich) und dann durch die Biskaya nach La Coruña (Spanien). Danach führt der Kurs entlang der portugiesischen Atlantikküste nach Porto und Lissabon (Portugal).

Wer anschließend weiter ins Mittelmeer segeln möchte, macht einen Stopp in Gibraltar. Die anderen segeln nach Rabat (Marokko) und zum Ziel nach Arrecife, Lanzarote (Kanaren).

Wie üblich bei diesen Veranstaltungen ist die Liegegebühr in den jeweiligen Häfen mit der Startgebühr abgedeckt. Dazu kommen viele Veranstaltungen vor Ort.

Für die Weltstadt London, für viele norddeutsche Segler ein besonders interessanter Zielhafen, den man wahrscheinlich nicht



oft in seinem Leben anläuft, haben die Veranstalter ein ganz besonders interessantes Programm geplant: Besuch des Greenwich-Museums + und des Observatoriums (Null Meridian); „Pub Crawl“, Besuch des Bezirkes mit den ältesten Pubs Londons; Empfang für die Skipper im Rathaus der City of London; Besichtigung des Tower of London + des Trinity House.

Der absolute Höhepunkt wird das Öffnen der Tower-Bridge sein. Die Yachten fahren durch die geöffnete Brücke in den „pool of

London“ (vor dem Tower of London) bis zur geschlossenen London Bridge. Hier wenden sie und fahren durch die geöffnete Tower Bridge die Themse hoch in Richtung Mündung.

Nach der diesjährigen Fahrt werden ab 2015 im Rahmen der European Odyssey auch Starts in St. Peterburg/Ostsee sowie wahrscheinlich in Sewastopol/Schwarzes Meer angeboten, um den zusammenführenden Europagedanken noch stärker „zu segeln“.

Informationen und Buchungen für deutsche Segler direkt Klaus Hympehdahl, inzwischen Partner von Jimmy Cornell:

Cornell Sailing Ltd, Büro Deutschland

Klaus Hympehdahl

Wildenbruchstr. 75

40545 Düsseldorf

Tel. 0211-5570119 + 0049 (0) 175 625 0429

khympehdahl@t-online.de

<http://www.europeanodyssey.org/de/>



Eines der Highlights der European Odyssey - Themse-Fahrt in London.

# Ozontherapie für die Frühlingsfrische

**Oft haben ältere Boote einen undefinierbaren Eigengeruch, der nicht immer angenehm ist. Schöner ist es, wenn Boote nach gar nichts riechen, höchstens nach frischer Luft auf See.**

Manchmal sind Geruchsquellen natürlich offensichtlich, beispielsweise auf „Raucherbooten“ oder bei schlecht gewarteten Maschinen. Dieseltanks aus Kunststoff und leckende Kraftstoffleitungen beispielsweise lassen sich leicht ausfindig machen. Poröse Leitungen muss man austauschen. Kunststofftanks lassen sich notfalls mit Alufolie umwickeln und die Nähte verkleben. Sind Sperrholzabdeckungen allerdings vom Dieselmuff durchdrungen, so hilft nur eins, sie als Schablone für den neuen Zugschnitt verwenden und dann entsorgen.

Es gibt eine ganze Reihe von Gründen, die Raumluft einer Yacht zu „neutralisieren“. Wir sind schließlich nicht nur an Deck sondern übernachten in den meist geschlossenen Rümpfen. Außerdem heißt es, dass besonders Dieselgeruch Symptome der Seekrankheit verstärken kann.

Professor Dr. Rheinart Jarisch leitet das Komitee der österreichischen Gesellschaft für Allergologie und Immunologie. In seinem Buch „Histaminintoleranz, Histamin und Seekrankheit“, Thieme Verlag, beschreibt er mögliche Zusammenhänge: „Sehr viele Menschen leiden unter einer Histaminintoleranz. Durch zu viel Histamin im Blut wird Seekrankheit ausgelöst. Histamin befindet sich in vielen Nahrungsmitteln, wie in Rotweinessig, Rotwein, in gepökelten Lebensmitteln, Tomatenmark oder sehr reifen Käsesorten. Gerät der Körper unter Stress, werden Adrenalin und zusätzlich im Blut gebundenes Histamin freigesetzt. Stress entsteht nicht nur durch Bewegungssignale eines sich bewege-

nden Bootes, sondern eben auch durch Gerüche, welche das Unterbewusstsein als Gefahrenquellen signalisiert. Durch Gerüche in Kombination mit ungewohnten Bewegungen kann einem sicher schlecht werden. Das sagt schon der Volksmund.“

Zwar haben laut Professor Jarisch Gerüche primär nichts mit Histaminintoleranz zu tun. Manche seiner Patienten haben sogar einen eingeschränkten Geruchssinn (Anosmie). Allerdings stellt er fest: „Wenn einem schon im Ansatz übel ist, dann wirkt ein Geruch sicher verstärkend“.

Ob wissenschaftlich nachweisbar oder nicht, Verdross entsteht schon dann, wenn nur ein Familienmitglied eine empfindliche Nase hat. Seekrankheit beim Aufenthalt an Bord in Verbindung mit typischem Eigengeruch der Kajüte kann eine Assoziationskette auslösen.

Ziel sollte dementsprechend sein, die Kajüte möglichst geruchsneutral zu halten: Frühlingsfrisch statt Wintermuff.

Beginnen wir mit den schnellen Mitteln aus der Drogerie. An Bord einer älteren Stahlyacht haben die Polster der Achterkajüte über den Winter den markanten Geruch des Maschinenraums angenommen. Zum Textilerfrischer greifen und schon riechen sie wie „neu“. Wurde Dieselduft „aprilfrisch“ umgewandelt? Oder hat er sich in Luft aufgelöst?

Ein Spray enthält ein Zinksalz, das die Geruchsmoleküle che-

misch umschließt und einbindet. Doch wenn Geruchsmoleküle nur eingeschlossen werden, bedeutet das dann eine Anreicherung von chemischen Stoffen im Schiff? Der Laie fragt sich, ob es gesundheitschädlich sein könnte, diese einzusatmen, Zink ist ein Schwermetall. Könnten außerdem die Salzmoleküle beim Niederschlag der versprühten Wolke auf Metallteile innerhalb von Stahlyachten die Oxidation fördern?

Wir fragten bei führenden Herstellern nach.

Für *febreze* des amerikanischen Marktführers Procter & Gamble antwortet Steffi Speisebecher. Auf der Rückseite der Sprühflasche findet sich übrigens ein Bettensymbol.

„Textilerfrischer von febreze befreien Textilien mit der Cleanzaire-Technologie zuverlässig von Gerüchen. Dabei werden Gerüche nicht einfach überdeckt, sondern durch spezielle Moleküle neu-



*Kampf den Gerüchen, manchmal hilft auch eine extra Portion Textilerfrischer.*

tralisiert. Die ringförmigen Moleküle fangen Geruchsmoleküle ein, die damit nicht mehr frei in der Luft beweglich und auch nicht mehr für die menschliche Nase wahrnehmbar sind.

Hauptinhaltsstoffe sind Wasser und Cyclodextrin. Letzteres ist eine ringförmige Substanz, deren Struktur auf das Einfangen typischer Geruchsmoleküle optimiert wurde. Chemisch gesehen ist es ein Zuckermolekül. Nähere Informationen unter [www.scienceinthebox.com](http://www.scienceinthebox.com). Die Rezeptur ist nicht korrosiv, kann folglich auch in Stahlyachten verwendet werden.

febreze Textilerfrischer sind auch bei der Verwendung in geschlossenen Räumen sicher. So beispielsweise auf Matratzen. Es sind keinerlei negative Auswirkungen auf die Atemluft bekannt.

Alle Produkte werden umfangreichen Test unterzogen, bevor sie auf den Markt gehen. Gemäß der Richtlinie 67/548/EWG bzw. 1999/45/EG ist febreze als nicht gefährlich eingestuft, hat also keine schädliche Wirkung auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt.“

Für rund die Hälfte des Preises ist *domol* erhältlich. Dazu Sina Balkau von der Drogeriekette Rossmann: „Durch domol-Textilerfrischer werden Geruchsmoleküle nicht aufgelöst, sondern eingeschlossen. Sie sind für die beschriebene Anwendung innerhalb von Bootsrümpfen nicht vorgesehen. Es liegen aber

keinerlei Erkenntnisse über Gesundheitsgefahren vor, die dabei auftreten können. Bei der Anwendung als Textilerfrischer für Bekleidung ist ausreichend Frischluft vorhanden. Die Konzentration des Produktes in der Atemluft ist dabei vernachlässigbar gering und daher absolut ungefährlich. Hinweise auf Allergien, Haut- und Schleimhautreizungen nach Kontakt mit dem Produkt sind nicht bekannt. domol enthält ein Zinksalz der Rizinolsäure, das aber nicht hygroskopisch wirkt. Korrosion auf Aluminium und Stahl sollten nicht auftreten.“

Tatsächlich haben Recherchen keine Hinweise auf Gesundheitsgefahren durch Textil- und Raumlufterfrischer ergeben. Allerdings möchte man ja etwas von Bord verbannen und nicht nur durch „ringförmige Moleküle“ den Geruchssinn täuschen. Wenn beispielsweise auf einem jahrelang unbenutzten Boot Schimmelpilze hinter Wegerungen vermutet werden, so wäre die vollständige Neutralisation von Geruchsquellen und Sporen wichtig. Kraftfahrzeuge werden beispielsweise mit Ozongeneratoren aufbereitet. „Stecker rein, Tür zu“, so schildern es manche Händler. Ist es wirklich so einfach?

### „Sauerstofftherapie“ für Boote?

Christian Müller von der Firma Topchem GmbH berichtet detailliert über Wirkungsweise und Anwendungsfehler. Doch gleich zu Anfang ein wichtiger Hinweis: Bei zu hoher Luftfeuchtigkeit kann während des Betriebs durch die Bildung von Salpetersäure schon das nächste Geruchsproblem entstehen.

„Besonders in älteren Booten können sich mit der Zeit unangenehme Gerüche entwickeln. Putzen und Schrubben hilft wenig. Ozon aber tötet geruchsverursachende Bakterien ab und zersetzt organische Stoffe in ihre ungiftigen und geruchslosen Bestandteile. Als Gas gelangt es dabei in jede noch so kleine Ritze. Das übriggebliebene Ozon zerfällt innerhalb von etwa vier Stunden wieder zu reinem Sauerstoff. Ozon ist jedoch ein Gefahrenstoff, bei dem man einige Punkte beachten muss:

Da es schwerer ist als Luft, wird die Konzentration in der Bilge am höchsten sein. Ozon ist das stärkste Oxidationsmittel. Durch Oxidation werden Gerüche von Tabak, Tieren, Abwassern, Ammoniak und Brand entfernt. Moleküle, wie zum Beispiel Schwefelwasserstoff ( $H_2S$ ), Ammoniak und andere organische



*Kampf der Feuchtigkeit - Heizer, Entfeuchter und Ozongenerator.*

Verbindungen, werden zerstört. Sämtliche Keime und Bakterien werden abgetötet.

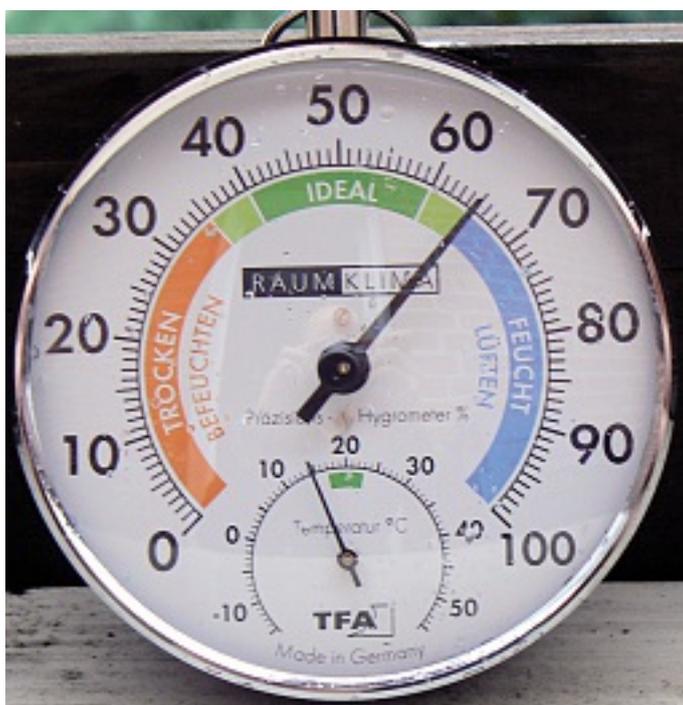
Allerdings selektiert Ozon nicht. Gummiprodukte oder ungeschützte Metalloberflächen können angegriffen werden. So beschleunigt sich die Oxidation von Stahl in der Zeit der Anwendung um das Zehntausendfache, was jedoch wegen der wenigen Stunden relativ zu sehen ist.

Geräte erzeugen Ozon aus dem in der Umgebungsluft enthaltenen Sauerstoff. Der wichtigste Parameter ist dabei die Luftfeuchte. Bei zu hoher Luftfeuchte entsteht im Ozongerät Salpeter. Das ist das Produkt von Stickstoff, Sauerstoff und Wasser im elektrischen Feld. Salpeter an sich ist nicht gefährlich, riecht aber unangenehm. Deshalb muss die Luftfeuchtigkeit während der Behandlung weniger als 50 Prozent betragen. Ein Hygrometer ist somit unbedingt erforderlich!

Doch Achtung - Nach langer Lagerzeit können Hygrometer falsche Werte anzeigen. Zum Test sollte man das Gerät in ein feuchtes Geschirrtuch einschlagen und ein paar Minuten warten. Es sollte dann eine Luftfeuchtigkeit von ungefähr 98 Prozent anzeigen.

Wir kaufen für 18 Euro ein einfaches Haar-Synthetik-Hygrometer im Baumarkt. In ein feuchtes Handtuch gewickelt, zeigte es 97 Prozent relative Luftfeuchtigkeit an. Also alles okay. So stellen wir gleich fest, dass wir bei unserem Versuch den Ozongenerator am ersten Tag nicht testen können. 65 Prozent Luftfeuchtigkeit sind zu viel. Kein Wunder. Draußen regnet es. Frost wäre dagegen kein Problem.

Ozon ist eine besondere Form des Sauerstoffs. Normalerweise verbinden sich zwei Sauerstoffatome zu einem Sauerstoffmole-



*65 Prozent Luftfeuchtigkeit unter Deck sind noch zu viel.*

kül. Das Ozonmolekül dagegen besteht aus einer losen Verbindung von drei Sauerstoffatomen. Wenn dieses Molekül zerfällt, suchen sich die einzelnen Atome neue Reaktionspartner. Einflüsse, die Ozon auf den biochemischen Reaktionsablauf ausübt, beruhen auf dieser stark oxidierenden Wirkung. Ozon ist das stärkste technische verfügbare Oxidationsmittel und wirksamste Desinfektionsmittel überhaupt. Gleichzeitig ist es das umweltfreundlichste Mittel, denn es besteht nur aus drei Atomen Sauerstoff und trägt keine andere Chemikalie in den Prozess ein.

Welches Gerät ist für mich das richtige?

Die wichtigste Kenngröße ist die Ozonleistung des Gerätes in mg/h. Lassen sie sich nicht von der Leistung der eingebauten Lüfter verunsichern. Wie hoch die Lüftungsleistung des Gerätes ist, ist bei der Geruchsbehandlung und bei der Desinfektion unbedeutend. Aber je mehr Ozon pro Stunde produziert wird, desto schneller stellt sich der Erfolg ein. Normale Geruchs-beseitigung benötigt weniger Leistung als Schimmelbekämpfung. Rauchergerüche sind einfacher zu behandeln als Tiergerüche. Zuviel Leistung gibt es bei der Sanierung nicht. Die Anwendungszeit beträgt zwischen vier und zwölf Stunden.

Unser Testgerät ist mit einer Leistung von 3500 mg/h für Räume bis circa 80m<sup>3</sup> geeignet. Es reicht für mittelgroße Yachten aus und kostet rund 550 Euro.



Praxistest - Ozongenerator mit aufgehängten "Teststreifen", riechende Tücher, alte Polster, Schläuche.

### Die praktische Anwendung:

Das Boot muss innen absolut trocken sein. An den Bordwänden oder in der Bilge darf sich kein Kondenswasser befinden. Insofern ist es nicht möglich, tagsüber bei Frost an Bord Tee zu kochen und dann über Nacht den Ozongenerator laufen zu lassen. Weil die Luftfeuchtigkeit unter 50 Prozent liegen muss, sollte die Kajüte ein bis zwei Tage mit einem Heizlüfter getrocknet und gelüftet werden. So verdunstet im Winterlager die Restfeuchtigkeit aus klammen Polstern.

Gibt es weitere Besonderheiten?

Gummiprodukte können angegriffen werden. Naturkautschuk ist normalerweise nicht an Bord. Schläuche sind meist aus PVC. Trotzdem sollten Schläuche zu Seeventilen und Kühlschläuche der Maschine anschließend kontrolliert werden. Im Zweifel de-

montieren oder in Zellophan luftdicht einwickeln.

Wann kann die Kajüte danach wieder betreten werden?

Die Kajüte darf während des Betriebes und in den ersten vier Stunden danach nur unter geeignetem Atemschutz betreten werden. Zuerst alles öffnen und lüften. Am Boden steht Ozon länger. Das unterscheidet die Anwendung in Booten von Fahrzeugen, wo das Gas nach Öffnen der Tür „abfließt“. Doch die Halbwertszeit beträgt bei einer Raumlufttemperatur von 20 Grad rund 20 Minuten. Je länger wir warten, umso weniger wird es. Hilfreich ist auch hier das Laufenlassen eines Heizlüfters. Je wärmer die Luft, umso schneller zerfällt Ozon wieder. Warme Luft steigt außerdem nach oben und zieht ab. Polster sollte man im Freien ausklopfen.

### Neutralisationstest unterschiedlicher Gerüche:

Firma Topchem stellt uns das Modell HE-141B SS mit Zeitschaltuhr und einer Leistung von 3500 mg/h zur Verfügung. Der 24 cm große „Nirowürfel“ ist nicht größer als ein Heizlüfter, verbraucht aber nur 70 Watt. Unterstützt werden wir von der Firma IBK-Boats aus Wilhelmshaven. Dirk Kroll handelt mit neuen und gebrauchten Yachten. Er hat bereits mehrere Boote erfolgreich mit einem Ozon-Generator aufbereitet. Darum hat er keine Bedenken, uns sogar eine neue Imexus 27 zum Aufhängen unserer Testgegenstände zu überlassen.

In der Kajüte spannen wir einen Draht und hängen Testtücher auf. Benetzt sind sie mit saurer Milch und Fischsoße. Am Boden ein Tuch mit getrocknetem Dieseldieselkraftstoff. Um ein uraltes Polster zu simulieren, haben wir ein Thermohemd aus der Altkleidertonne gefischt. Stockflecken und Geruch zeugen von Schimmel und Sporen. Weil Gummi angegriffen werden könnte, hängen ein Schlauch, Fensterdichtungsband, Gummizeising, Kabel und eine Taucherbrille am Draht. Dazu ein blankes Stück Baustahl und eine Aluminiumplatte, um die Korrosionswirkung zu prüfen.

Das neue Boot ist absolut trocken und das Hygrometer zeigt beruhigende 43 Prozent Luftfeuchtigkeit. Ein sonniger Tag, Temperatur zehn Grad, Hochdrucklage.

Nasenprobe:

Das Ergebnis nach acht Stunden überzeugt. Der Ozongenerator hat alle Gerüche neutralisiert. Selbst das Dieselflies könnte man problemlos als Taschentuch verwenden. Somit wäre auch ein Maschinenraum in einem Anwendungsgang geruchsneutral, sofern die Kraftstoffleitungen dicht sind.

Mit der Lupe werden die Kunststoffteile untersucht. Optische Unterschiede sind nicht feststellbar. Der Dehnungstest lässt keine porösen Stellen erkennen. Bleibt der Blick auf das Metall. Korrosion wegen zehntausendfach erhöhter Korrosionswirkung? Keine Gefahr. Oberflächlich sind winzige Oxidationspartikel entstanden, die man leicht abschleifen kann.

Sämtliche Geruchsmoleküle auf Basis von Kohlenwasserstoffen wurden aufgespalten und neutralisiert. Folglich auch die oberflächlichen Ausdünstungen von Harzen und Härtern. Das geht relativ schnell innerhalb von zwei bis vier Stunden. Allerdings dringt Ozon nicht in ausgehärtetes Material ein, sondern wirkt eben nur oberflächlich.

Sporen oder Milchsäurebakterien sind widerstandsfähiger. Nach acht bis zwölf Stunden in für sie "tödlicher Atmosphäre" strei-

chen sie auf Nimmerwiedersehen die Segel. Je höher die Konzentration, umso schneller geht es.

Das Eindringen des Ozons in die Schaumkerne von Polstern kann ebenfalls etwas länger dauern. Doch auch sie werden von innen heraus gereinigt und sind danach nicht anfälliger, als neue Materialien. In einem überwiegend geruchsneutralen Boot würde es zwar reichen, sie in der Polsterreinigung aufbereiten zu lassen, doch haben sich in den meisten älteren Booten Gerüche und Sporen in vielen Materialien festgesetzt. Nichts wirkt nachhaltiger, als der Einsatz eines Generators.

Der Preis von 550 Euro für das getestete Gerät ist zunächst eine hohe Investition, aber über Jahre relativ zu sehen. Dafür verfügt man über eine „keimfreie und geruchsneutrale Kajüte“, die auch hinter unzugänglichen Wegerungen behandelt wurde. Günstigere Geräte gibt es schon ab etwa 200 Euro, doch reicht ihre Leistung in der Regel nur für die kleinen Innenräume von Kraftfahrzeugen.



Kein schöner Anblick und dabei ungesund - starker Schimmelbefall.

Da alle Geräte ohne zusätzliche Mittel arbeiten, scheinen sie aber auch eine gute Anschaffung für Vereine und Steggemeinschaften zu sein. Man muss aber darauf achten, dass sie im Freilager nur bei trockenen Hochdruckwetterlagen eingesetzt werden. Das getestete Gerät funktioniert mit Keramikplatten. Andere haben „Röhren“ zum Erzeugen des Ozons. Für beide Bauarten gilt: Der Betrieb bei hoher Luftfeuchtigkeit kann die Haltbarkeit deutlich herabsetzen.

Trotz allem können auch Ozongeneratoren an ihre Grenzen stoßen. Haben sich der Geruch von ausgelaufenem Dieselmotorkraftstoff oder Brandpartikeln in sämtlichen Materialien ausgebreitet, sollte ein Profi zurate gezogen werden.

### Tipps vom Fachmann

*Herr Jürgensen, kürzlich habe ich meinen Wagen draußen bei zwei Grad mit einem Ozongenerator behandelt. Das Hygrometer zeigte 45 Prozent Luftfeuchtigkeit, aber im Auto roch es noch tagelang nach Hallenbad. Was habe ich falsch gemacht?*

Jürgensen: Wahrscheinlich steckte noch zu viel Feuchtigkeit direkt in den Polstern und Teppichen. Wegen der niedrigen Temperatur könnte der Chlorgeruch entstanden sein. Das Fahrzeug hätte vorher mindestens einen Tag durchgeheizt und entfeuchtet werden müssen. Nachträglich helfen nur noch hohe Temperaturen und gründliche Austrocknung.

*Was sind Ihre Erfahrungen nach rund 150 Ozon-Anwendungen?*  
Jürgensen: Das richtige Zusammenspiel von Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Ozon ist sehr wichtig. Wir führen Ozonbehandlungen nur in Kombination mit professionellen Heizern und Entfeuchtern durch. Je nach Bedingungen und Zustand werden bei unseren Anwendungen Boote schon mal 1 bis 2 Tage zuvor mit Entfeuchtern getrocknet. Diese laufen während der Anwendung weiter. Die besten Erfolge erreichen wir bei Temperaturen von deutlich über 20 Grad im Innenraum. Unter 15 Grad fangen wir nicht an.

*Kann man dann einfach so loslegen?*

Jürgensen: Vor einer Ozonbehandlung schalten wir die Geruchsquelle aus beziehungsweise lokalisieren die Quelle. Wir suchen Undichtigkeiten notfalls per Endoskop. Manchmal müssen Fäkalenschläuche ausgetauscht werden. Eine gründliche Reinigung und Beseitigung der Geruchsquelle ist erfolgreich. Sonst hat man nach einigen Tagen wieder dasselbe Problem.

*Auch neue Boote können betroffen sein*

Jürgensen: Eine zwei Jahre alte Segelyacht hatte Wasser in der Bilge. Das wurde nicht bemerkt. Im Winterlager verschwand sie über Monate luftdicht unter einer Plane. Schimmelsporen befanden sich danach in sämtlichen Poren. Ohne Ozonbehandlung hätte man die Innenverkleidungen ausbauen müssen. Schließlich sind Gesundheitsgefahren durch Schimmelsporen erheblich, gerade in kleinen Innenräumen. Eigner sind zunehmend sensibler geworden und fragen uns um Rat.

*Sie bekommen sogar Aufträge von Versicherungen?*

Jürgensen: Schon ein lokaler Brand, extremer Schimmelbefall und größere Mengen Diesel können eine ganze Yacht unbewohnbar machen. Bei starken Gerüchen räumen wir den Innenraum der Yacht leer. Wichtig ist die gute Zugänglichkeit aller Hohlräume, Fächer, Bilgen usw. Polster werden hochkant aufgestellt. Bei Bedarf behandeln wir das Inventar in einer getrennten Ozonkammer an Land.

2011 und 2012 haben wir zwei sehr große Dieselmotorkraftstoffunfälle gehabt, Unmengen Diesel sind in die Bilge gelaufen, oder eben große Brandschäden – hier ist dann auch immer eine Werft eingebunden, da es dann deutlich mehr Aufwand als eine Reinigung und Ozonbehandlung ist.

*Was kostet es, ihr Team zu beauftragen?*

Jürgensen: Wir machen stets einen Kostenvoranschlag, der dann die Trocknung, Reinigung bzw. Lokalisierung der Geruchsquelle und die Ozonkette berücksichtigt. Die Kajüte sollte vorher zwei Tage lang getrocknet werden. Die reine Anwendung mit zwei Heizgeräten, Luftentfeuchtern und Ozongenerator liegt bei 100 – 200 Euro. Wegen der geringen Absicherung auf Stegen geht das aber nur mit direktem Landstromanschluss. Hinzu kommt die Anfahrt, aber das können wir oft mit mehreren Aufträgen günstig kombinieren. Man kann Geld sparen, wenn man die Ursache zuvor selbst beseitigt.

Bei größeren Schäden durch Diesel, Ruß durch Brand und Schimmelbefall ist das aber oft mit „normalen“ Bordmitteln durch Eigner kaum zu handhaben.

Gesprächspartner Sven Jürgensen gründete die Firma MC Main Care GmbH in Kappeln. Eine weitere Niederlassung gibt es in Laboe. Sein Team ist jedoch mobil und arbeitet auf Yachten in ganz Norddeutschland.

## Aktuelle Stützpunktänderungen

**Chile, Isla Robinson Crusoe** – Da unser Stützpunktleiter Jost Otto Schnyder Meyer die Insel verlassen hat, wurde der dortiger Stützpunkt geschlossen.

**Deutschland, Kappeln** – Unser Stützpunkt in Kappeln an der Schlei wurde geschlossen.

**Ecuador, Salinas** – Die Telefonnummer hat sich geändert: Gerd D. Rübsam; Salinas / Guayaquil; Fon: 0059-3984120629. Besetzt ist der Stützpunkt von Januar bis April.

**Grenada, Prickly Bay** – Sabine Lenz hat ihr Tauchzentrum in der Prickly Bay verkauft und sich in diesem Zusammenhang auch von ihrer Arbeit als dortige Stützpunktleiterin zurückgezogen. Der TO-Stützpunkt wurde geschlossen.

**Kap Verden, Mindelo, Sao Vicente** – Unser Stützpunkt mit Ilsevania dos Santos Alves ist vorerst nicht mehr besetzt und muss deshalb geschlossen werden.

**Kolumbien, Cartagena de Indias/Colombia** – Fehlermeldung von der E-Mailadresse. Richtig lautet diese: cartagena-de-indias@trans-ocean.org.

**Portugal, Olhao / Faro** – Zur besseren Orientierung weist Stützpunktleiter Brás auf die südportugiesische Stadt Faro als nahegelegenen Bezugspunkt an der Algave hin: João Brás, Marina Formosa, Zona Industrial, Apartado 410, P-8700-913 Olhao.

**Schweden, Göteborg und Marstrand** – Stützpunktleiter Nils-Erik Melin ist nicht mehr über die Festnetznummer erreichbar. Es gilt nur noch seine Mobilnummer: +46-(0)706-454660.

**Spanien, Teneriffa Süd** – Einen Fehler gab es bei der Telefonnummer unseres Teneriffa Stützpunktes. Die richtige lautet: 0034 922 176371. Außerdem weisen Marianne und Michael Pajonk darauf hin, dass sie nicht mehr über Funk erreichbar sind.

**Türkei, Antalya** – Name und Kontaktdaten haben sich geändert: Fusun Aldirmazoglu; Setur Antalya Marina; Büyük Liman Mevkii; Liman Mah.; Liman 2 Cad, No. 40; P.O.Box 387; TR-07130 Antalya; Türkei; Fon: 0090-242-2593259; Fax: 0090-242-2591010; E-Mail: antalya@trans-ocean.org

**Türkei, Istanbul** – Da Stützpunktleiter Ugur Bicer unbekannt verzogen ist, bleibt unser TO-Stützpunkt bis auf Weiteres geschlossen. Ein Nachfolger ist in Aussicht.

## Neuer Stützpunktleiter auf Vanuatu

**Einen Anlaufpunkt, an dem es erste Kontakte, Hilfe und Unterstützung gibt, finden Trans Ocean-Segler nahezu überall auf der Welt. So nun auch in Melanesien, genauer gesagt in Vanuatu, dem Inselstaat im Südpazifik. Hier hat Jörg Schwartze einen TO-Stützpunkt eröffnet:**



Jörg Schwartze freut sich auf TO-Segler.

Segelyacht *HELIOS II* um die Welt gesegelt. Nach Beendigung meiner Weltumsegelung bin ich an die Ostküste von Australien gezogen (Sunshine Coast). Seit 2008 lebe ich nun mit meiner Frau Martina (auch aus Berlin) in Vanuatu. Hier sind wir dabei, mit unseren Ideen und unserer Tatkraft die Tourismusindustrie von Vanuatu zu bereichern.

Im April 2013 hat mich der Deutsche Bundespräsident in den Eh-

Gerne habe ich mich dazu bereit erklärt, von nun an Fahrtensegler des Trans Ocean auf Vanuatu zu begrüßen und zu unterstützen, soweit dies denn nötig ist. In erster Linie sehe ich mich aber als Advokat für meine Wahlheimat Vanuatu, dem Land das 2009 weltweit zu dem Land mit den glücklichsten Menschen gewählt wurde.

Ich bin in Berlin geboren und von 1994 bis 1997 auf der Barfußroute mit meiner

renbeamtenstand erhoben und der Deutsche Außenminister hat mich dann per Urkunde zum deutschen Honorarkonsul in Vanuatu erklärt.

Mein TO-Stützpunkt befindet sich in der Hauptstadt Port Vila auf der Insel Efate, an meinem Amtssitz am nördlichen Rand der City von Port Vila, auf dem Hügel, leicht an der deutschen Flagge zu erkennen, die vor dem Office weht.

Ich würde gerne jeden Segler davon überzeugen nach Vanuatu zu reisen, um die Freundlichkeit der melanesischen Menschen selbst zu erfahren. Ich bin gerne bereit Fragen per email zu beantworten. Für diejenigen die mich hier persönlich besuchen, gibt es natürlich eine Menge Tipps und Insiderwissen sowie Wetterinformationen und freies Internet auf unserem „meeting deck“. Wir haben auch ein ebook geschrieben, „Dream Destination Vanuatu“. Gerne kann es kostenfrei von einer unserer websites heruntergeladen werden. [www.stay-cocobeach.com](http://www.stay-cocobeach.com)

Straßenanschrift:  
Jörg Schwartze  
Ocean View House  
Honorary Consul of Germany  
in Vanuatu  
Rue Rene Pajol  
Port Vila – Vanuatu  
Ph: +678 77 30 000

E-Mail: [jorg@stay-vanuatu.com](mailto:jorg@stay-vanuatu.com)

Zu beachten ist, dass es in Vanuatu weder Postleitzahlen noch Hausnummern gibt.

**See you soon in Paradise .... Jörg und Martina Schwartze**

Postanschrift:  
TRANSOCEAN  
Name des TO Mitglieds  
c/o Jörg Schwartze  
Po box 7021  
Port Vila  
VANUATU

# Immer für uns da – die Stützpunkteleiter

**Von einem Besuch beim TO-Stützpunkt in Havanna erwartet man beinahe mehr, als nur einen kurzen Plausch beim Kaffee. Wir sind in Kuba, dieser sagenhaften Insel im Herzen der Karibik, die irgendwo auf der Schnellstraße in unser Jahrtausend in einen Stau geraten zu sein scheint.**



Hier ist vieles ein wenig anders. Auch die Tatsache, dass es einen Segelverein gibt, für den TO-Stützpunkt zu sein, beinahe überlebenswichtig ist. Um das zu verstehen, bin ich mit dessen Vorsitzenden zum Kaffee verabredet.

Schon seit Kolumbus Zeiten spielte die Seefahrt im Land eine bedeutende Rolle, erklärt mir Jose Miguel Diaz Escrich, den hier alle nur liebevoll „El Comodoro“ nennen. Im Jahr 1959 waren allein in Havanna 39 Segelclubs beheimatet. Landesweit gab es mehr als einhundert Vereine. Escrich macht eine bedeutungsvolle Pause, während seine Arme eine Explosion in die Luft malen: „1960, ein Jahr später, waren es null“. - Die kubanische Revolution hatte Yachtsport und Segelkultur als Symbole der Mehrklassengesellschaft innerhalb eines Jahres aus dem Land gefegt.



*Wichtig für Escrich sind seine Kontakte zu Segelclubs in aller Welt.*

El Comodoro hatte sie als Teenager aktiv unterstützt: „Vielleicht auch ein wenig als Revolution gegen meine Eltern“, räumt er heute ein, um im gleichen Atemzug zu betonen, nach wie vor flammender Sozialist zu sein. Mit gefalteten Händen schaut er aus dem Fenster und erklärt beinahe etwas müde, wie schwer es ist, Menschen zu überzeugen.

Dann aber schaut er wieder mit dem festem Blick eines Machers über den Schreibtisch. So, als sei ihm gerade bewusst geworden, wie viel Widerstand er überwunden hat, um nach 21 Jahren harter Arbeit den Hemingway Yachtclub in Havanna als ersten und bisher einzigen Segelverein in Kuba gründen zu können.

Die Kubaner damit zum Segeln und zum Ausüben des Segelsports zu motivieren, mag vielleicht weiter unten auf seiner Agenda stehen, im Moment steht dort vor allem, Motor für den internationalen Bootstourismus zu sein: „Wir brauchen Segler, die uns besuchen, damit Wassersport in Kuba überhaupt wieder ein Thema wird“, erklärt er und präsentiert neben der Trans-Ocean Stützpunkt Plakette die Embleme und Urkunden etlicher weiterer Segelvereine an einer langen Wand im Eingangsbereich des Clubhauses.

Diese internationalen Beziehungen geben seiner Stimme immer mehr Gewicht, wenn er für vereinfachte Fahrerlaubnisse und weiterreichende Freiheiten entlang der kubanischen Küste kämpft.

Im Gegenzug hilft er Seglern, die das Land besuchen, vor allem mit Informationen über die wenig beschriebenen Buchten zwischen den spärlich gesäten Häfen. Oder er wählt eine der Num-



*Jose Miguel Diaz Escrich, TO-Stützpunkteleiter in Havanna/Kuba.*

mern aus seinem Telefonbuch, um lange Wege kubanischer Bürokratie zu verkürzen. Unsere spätere Reise durchs Land begleitet er per E-Mail, immer bereit etwas zu organisieren, wenn wir Hilfe brauchen.

Der Stützpunkt Havanna sticht allein durch seine Geschichte aus der Mehrzahl der Stützpunkte heraus. Leicht entsteht daraus ein Bild, in dem die Beziehung zum Trans-Ocean für Escrich wesentlich wichtiger erscheint, als für uns Segler. Andererseits lebt der TO aber mit genau dieser Beziehung sein Vereinsziel „Förderung des Hochseesegelns“ mehr denn je und hilft dabei, neue Reviere zu erschließen.

Wie wertvoll es zudem ist, jemanden wie den Comodoro in einem Land wie Kuba zu kennen, zeigt sich einige Tage später beim Verlassen der Hauptstadt: Der Blick eines Beamten fällt auf seine Visitenkarte am Kartentisch: „Ein Freund?“, fragt er, und als wir das bestätigen, erledigt sich der Papierkram fast von alleine.

## Schweden-Stützpunkt

**Auch im Südösten Schwedens, nahe Karslkrona, weht nun der Trans-Ocean-Stander. Peter Jörgensen, Elektrotechniker und Technischer Offizier, hat in Torhamn auf N 56° 05.6' und E 15° 51.5' einen neuen TO-Stützpunkt eröffnet.**

Weltweit war Jörgensen zuvor für verschiedene IT-Firmen in verantwortlicher Position unterwegs. Von Schweden führten seine Wege in die Nachbarschaft nach Norwegen, dann nach Saudi Arabien, Malaysia und in die USA.

Inzwischen hat er sich als Mitbegründer und -besitzer im Süden Schwedens niedergelassen und Sandhamn Marine gegründet, mit Sportfischer-Charter, See-Transportservice und vor allem einem geschützten Gästehafen, den es anzulaufen lohnt.

Peter Jörgensen

Sandhamn Marine AB, S-37042 Torhamn

Fon: +46-45551400, Fax: +46-45551399

Mail: peter@sandhamnmarine.se



Peter Jörgensen hat einen Stützpunkt in Torhamn eröffnet.

pan

## Neue Anlaufstelle in Griechenland

**Einen neuen Trans-Ocean-Stützpunkt gibt es in Griechenland, genauer auf der Insel Trizonia im Golf von Korinth. Stützpunktleiter ist Reinhard Humpfer, der gemeinsam mit seiner Frau direkt neben der – noch nicht fertiggestellten – Marina lebt.**

Die vielen Segler, die hier festmachen unterstützt er schon seit Jahren, hilft mit Rat und Tat und möchte dies nun auch im Namen des TO weiterführen. Wer also Tipps zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, Fährverbindung, Bootsbetrieben braucht, eventuell Übersetzungen benötigt oder einfach nur „Hallo“ sagen möchte, ist herzlich Willkommen. Wie es mit der örtlichen

Marina weitergehen wird, eventuell soll sie von der Gemeinde übernommen und von der Hafenbehörde geführt werden, auch das kann man bei Reinhard Humpfer erfragen, der durch seine Kontakte vor Ort immer auf dem Laufenden ist.

Reinhard Humpfer

Insel of Trizonia

GR- 33058 Erateini / Doridos

Fon: 0030 - 22660 71597

Mobil: 0030-6938685601

E-Mail: trizonia@trans-ocean.org

yachts-gr@web.de

pan

## Wechsel an der Kieler Förde

**Einen neuen Stützpunktleiter gibt es inzwischen in Kiel. Herr Wolfgang Dinse, seit beinahe 40 Jahren Mitglied in Trans-Ocean, stellt sich vor:**

Mein Name ist Wolfgang Dinse, 1935 wurde ich in Wolgast (Vorpommern) in eine Seglerfamilie hineingeboren. Von einer Pause von acht Jahren abgesehen (Flucht aus der DDR und Studium im Binnenland), segel ich - anfangs auf dem Boot meines Großvaters, dann auf Clubbooten, seit 1971 mit dem eigenen Boot (Stella Maris, Stahlsloop, 10 Meter). Während der Urlaube waren wir in Nordeuropa unterwegs, seit wir Rentner sind (meine Frau und ich) segeln wir auf den Weltmeeren und haben unter anderem die Welt umrundet.

Seit 1976 bin ich TO-Mitglied und habe gelegentlich die Bekanntschaft und Unterstützung von Stützpunkt-Leitern genossen und gebe nun Gleiches gerne weiter.

**Wolfgang Dinse**

Unser Dank gilt dabei nicht nur Herrn Dinse, der die neue Aufgabe gern übernommen hat, sondern vor allem auch unserem langjährigen Stützpunktleiter **Dieter Markworth**, der seit



Wachablösung in Kiel - Wolfgang Dinse hat den Stützpunkt übernommen.

1979 mit nicht enden wollendem Engagement den Kieler Stützpunkt geleitet und sich nach all den Jahren nun von seinem Amt zurückgezogen hat.

# Von Düsseldorf hinaus in die Welt

**Allen Online-Plattformen und Internetgeschäften zum Trotz ist die boot in Düsseldorf noch immer der Saisonauftakt für die Wassersportbranche. News und Trends neben Altbewährtem, Regatta- neben Fahrtensegler, Motorbootfahrer neben Taucher, Kajak (beinahe) neben Millionenyacht, Schäkel neben SUP-Board und mittendrin unter den 1661 Ausstellern aus 60 Ländern der Trans-Ocean.**

In Halle 14 zog der Eckstand 39 viele Augen auf sich und entwickelte sich mit seinem „Wasserbild“ von Bert Frisch zum absoluten Hingucker (siehe Titel). Man kam vorbei, blieb stehen und geriet ins Plaudern – auch als nicht Trans-Ocean-Mitglied. Viele ließen sich anlocken von den kleinen Segeln im weiten Meer, nahmen das Bild als Verschnaufpause und Ruheinsel im wuseligen Messebetrieb. Und manch einem Besucher entlockte es ein tiefes Durchatmen „OHs“ und „AHs“ und veranlasste den ein oder anderen auch zum ganz vorsichtigen Nachdenken – „ich wollte doch auch mal...“.

Fragen blieben da nicht aus, die in gewohnter Zuverlässigkeit und Unermüdlichkeit nahezu acht Stunden täglich von Vereins-

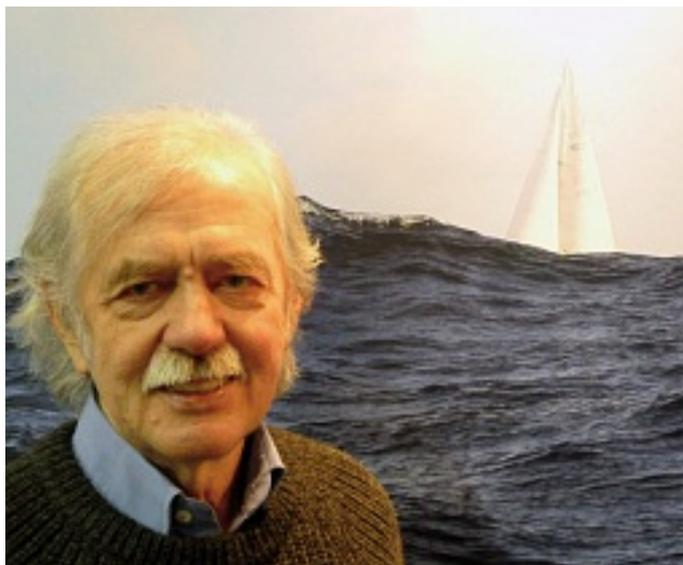
dieses Ziel bereits verfolgt oder planen ihren Langenzeitörn momentan konkret. So gab es auch unter ihnen hinreichenden Erfahrungsaustausch und viel Gesprächsstoff. Der TO-Stand als Treffpunkt für all jene, die sonst oft aneinander vorbeisegeln und in ganz unterschiedlichen Häfen festmachen.

Die weiteste Anreise zum Messe-Smalltalk hatten dabei in diesem Jahr Stützpunktleiter Gerd Rübsam, der aus Ecuador angereist war, sowie die Mitglieder Gabi und Lutz Pestel (SY SuAn), die aus der entgegengesetzten Richtung, aus China, nach Düsseldorf in die Halle 14 kamen.



Burghard Pieske vor der Weltkarte mit allen TO-Stützpunkten.

Nicht ganz so viele Kilometer zurücklegen mussten zumindest in diesem Jahr Astrid und Wilfried Erdmann, Burghard Pieske und Klaus Hympendahl, die ebenfalls dem TO-Stand einen Besuch abstatteten, zum Plaudern und zum Kräftetanken während ihrer Tage auf der boot Düsseldorf 2014.



Wilfried Erdmann vor dem Hingucker am Stand.

sekretärin Rita Eichardt sowie Beiratsvorsitzendem Bert Frisch und dessen Frau Marlene beantwortet wurden. Unterstützung gab es außerdem tageweise von den Vorstandmitgliedern Ulrike Ewe, Martin Birkhoff und Andreas Hülsenberg. Der örtliche TO-Stützpunktleiter Klaus Köhler vom Düsseldorfer Yachtclub wuchs während seiner Einsätze, beim Aufbau und den Vorbereitungen am TO-Stand, wieder einmal über sich hinaus und bewies sich einmal mehr als hilfsbereiter helfender und vor allem unverzichtbarer Messegeist.

Standbesucher wollten wissen, wie es geht, das Langzeitsegeln, und natürlich auch viel über die Vereinsarbeit erfahren, was zu 41 neuen Mitgliedschaften vor Ort und etwa 15 weiteren anschließend online führte. Gerngesehenes Lockmittel war dabei neben der Weltkarte, auf der all unsere Stützpunkte markiert waren, auch der neue Flyer „Fernweh“ – praktisch platzierbar auf Schreib- oder Nachttisch, damit man auch ja nicht sein „fernes Ziel“ aus dem Auge verliert und täglich an dessen Verfolgung erinnert wird.

Viele der Mitglieder, die sich auf dem TO-Stand trafen, haben



Rita Eichardt (li.), Bert und Marlene Frisch (mi li. und re.) mit Besuchern.

# Fair Winds und DANKE Helmut van Straelen

**Nach 32 Jahren Mitgliedschaft hat unser lang gedienter Webmaster Helmut van Straelen, Träger der Silbernen Ehrennadel, seinen Abschied von der aktiven TO-Mitarbeit genommen.**

Wer weiß, wo Trans Ocean ohne ihn heute stehen würde. Natürlich, irgendwann wäre bestimmt die Einsicht eingekehrt, dass man auch mit der Zeit gehen muss, nicht nur an Bord, sondern auch in Sachen Kommunikation, doch van Straelen hat genau darum gekämpft. Dem früheren Vorsitzenden Bellmer fehlte anfangs die Einsicht, Überzeugungsarbeit musste geleistet werden. Der Verein brauchte einen Internetanschluss, musste auch per Mail zu erreichen sein und .... er brauchte eine Homepage! Dafür kämpfte Helmut van Straelen, dafür trat er ein und überzeugte. Gemäß dem Motto steter Tropfen höhlt den Stein, bekam er schließlich das O.K. und machte sich an die Arbeit. Dank Helmut können TO-Mitglieder sich nun über Ankermöglichkeiten, Kochrezepte oder technisches Equipment austauschen, können ihr Boot irgendwann zum Verkauf anbieten oder Mitsegler suchen. Dass die Unterhaltungen auch mal ausufernd und sich ins Negative kehren, das hatte van Straelen damals sicherlich nicht im Sinn, als er den internen Bereich einrichtete, nein damit konnten weder er noch sonst jemand zu der damaligen Zeit rechnen. Die andere Sparte der Homepage sind die News und Berichte, die der langjährige Webmaster immer zu jeder Tages- und Nachtzeit eingestellt hat, stets bemüht, die weltweit verstreuten



*Herzliche Verabschiedung von Helmut van Straelen.*

Mitglieder mit aktuellen Neuigkeiten und schönen Geschichten zu informieren und zu unterhalten, auch dort, wo sie das Magazin noch nicht erreichen konnte.

Helmut van Straelen war der Vorreiter des TO in Sachen Internet und dafür möchten wir uns an dieser Stelle ganz, ganz herzlich bedanken – alles Gute für die Zukunft! Und wir sind sicher, dass spätestens beim Brotbacken an Bord so manch einer sagen wird, „ach ja, das Rezept haben wir auch von Helmut.“ Danke!

pan

## Neuer Mann fürs Netz

**Die Nachfolge von Helmut van Straelen hat inzwischen Giovanni Scarlata angetreten. Als Webmaster kümmert er sich um den technischen Support und den internen Bereich der Homepage des TO.**

Als Sohn eines Sizilianers und einer Nürnbergerin ist der studierte Mathematiker zumindest schon einmal in zwei Kulturen zuhause. Die dritte ist nun die Welt. Die besegelt er regelmäßig für sechs bis zehn Monate mit seiner Segelyacht, mal mit Familie mal ohne. Momentan ist er auf den Philippinen.

Erreichbar ist Giovanni Scarlata per E-Mail: [gs@trans-ocean.org](mailto:gs@trans-ocean.org).



pan

*Giovanni Scarlata kümmert sich auch um die Homepagetechnik.*

Foto: privat und M. Frisch (o.)

### TO-Vorstand

#### Vorsitzender

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

#### Stellv. Vorsitzender

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

#### Schatzmeister

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

#### Schriftführer

Ulrike Ewe  
Volkmaroder Str. 19  
D-38104 Braunschweig  
F.: 0531-2396524  
E-Mail: [U.Ewe@Trans-Ocean.org](mailto:U.Ewe@Trans-Ocean.org)

#### Pressereferent

Bernhard Jaeger  
Bernhardstr. 29  
D-27472 Cuxhaven  
E-Mail: [B.Jaeger@Trans-Ocean.org](mailto:B.Jaeger@Trans-Ocean.org)

#### Beiratsvorsitzender

Bert Frisch  
Braak 11  
21787 Oberndorf  
E-Mail: [Bert.Frisch@Trans-Ocean.org](mailto:Bert.Frisch@Trans-Ocean.org)

**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

# Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 23.11.2013

Teilnehmer: 107 Mitglieder, siehe Teilnehmerliste Anlage 1  
Ort/Zeit: Hapag-Hallen, Cuxhaven am 23.11.2013  
von 10:10 bis 16:39 Uhr  
Protokoll: Ulrike Ewe

## Begrüßung

Der Vorsitzende Martin Birkhoff eröffnet die Mitgliederversammlung und begrüßt alle erschienenen Mitglieder.  
Die Einladung zur Versammlung ist fristgerecht erfolgt, der Versammlungsleiter Martin Birkhoff stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

## TOP 1 Anträge zur Tagesordnung

Folgende Anträge werden gestellt und abgestimmt.

**Antrag** Wolfgang Reymann und eine Gruppe von Mitgliedern:  
Die Versammlung möge einen neutralen Versammlungsleiter wählen, vorgeschlagen wird Herr Gierds vom Kreuzer Yachtclub.

Herr Gierds stellt sich der Versammlung vor.

**Antrag** Klaus Schultze

Die Versammlung möge eine feste Redezeit von 2 min für jeden beschließen.

Auf eine Abstimmung dieses Antrages wird verzichtet.

**Antrag zur Geschäftsordnung** Klaus Schultze:

Der Vorsitzende werde zum Versammlungsleiter bestimmt.

Die überwiegende Mehrheit spricht sich dafür aus, alternativ zwischen Herrn Gierds und dem Vorsitzenden Martin Birkhoff abzustimmen.

Abstimmungsergebnis bei 106 anwesenden Mitgliedern:

Abstimmung: Wer ist dafür, dass Herr Gierds die Versammlungsleitung führt?

→ Ergebnis: 27 Ja-Stimmen

Abstimmung: Wer stimmt dafür, dass der Vorstand die Versammlungsleitung führt?

→ Ergebnis: 59 Ja-Stimmen

6 Enthaltungen

Der Antrag Herrn Gierds als Versammlungsleiter zu bestimmen wurde abgelehnt.

Hinweis an die Versammlung: Es gibt Mitglieder, die als Vertreter eines Vereines und als ordentliches Mitglied mehrere Stimmen haben.

**Antrag zur Geschäftsordnung:**

Die Versammlung möge beschließen bei Abstimmungen gemäß BGB nur Ja- und Nein-Stimmen zu zählen.

→ Der Antrag wird vom Vorsitzenden Martin Birkhoff mit der Begründung nicht angenommen, dass er gegen die Satzung verstoße.

**Antrag** Bettina Heüveldop

Die Versammlung möge beschließen, das Thema Satzung insgesamt unter einem Tagesordnungspunkt abzuhandeln.

Abstimmungsergebnis bei 106 anwesenden Mitgliedern:

→ Ergebnis: 4 Nein-Stimmen, 4 Enthaltungen und der Rest Ja-Stimmen  
Dem Antrag wird zugestimmt. Die Tagesordnungspunkte 7 und 9 werden zusammen behandelt.

**Antrag** Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauß, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Die Mitgliederversammlung ist entschlossen, in diesem Jahr die Tagesordnung vollständig abzuarbeiten und es wird beschlossen: - Sofern die Tagesordnung am Samstag nicht vorher vollständig erledigt werden kann, wird die Versammlung bis max. 19:45 Uhr fortgesetzt und der Beginn der Festveranstaltung auf 20:00 Uhr verschoben.

- Sofern die Tagesordnung am Samstag nicht vollständig erledigt werden kann, wird die Versammlung verlegt auf Sonntag um 10:00 Uhr am gleichen Veranstaltungsort. Der Vorstand wird beauftragt, Raum und Logistik hierfür vorzubereiten und ggf. einen Ausweichstandort zu organisieren.  
- Sofern die Tagesordnung auch am Sonntag bis 18:00 Uhr nicht vollständig erledigt werden kann, wird der Vorstand angewiesen, eine außerordentliche Mitgliederversammlung im zeitlichen Zusammenhang mit der Boot 2014 in Düsseldorf einzuberufen.

→ Für die Antragsteller schlägt Wolfgang Reymann vor, über den Antrag solle wenn nötig später abgestimmt werden. Eine Abstimmung findet nicht statt.

## TOP 2 Geschäftsbericht des Vorstands, Aussprache zum Geschäftsbericht

Die Versammlung gedenkt mit einer Schweigeminute den im letzten Jahr verstorbenen Vereinsmitgliedern.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff stellt den Geschäftsbericht vor (siehe Anlage 2).

Im Namen des Vereins dankt er Helmut van Straelen für seine jahrelange Tätigkeit als Webmaster. Helmut van Straelen hat zum 31.12.2013 gekündigt.

Weiter wird Frau Panzer-Gunkel als neue Redakteurin des TO-Heftes vorgestellt und begrüßt.

Abstimmung: Die Namen der geförderten und die Höhe der Fördergelder werden im Geschäftsbericht genannt.

→ Ergebnis (105 Mitglieder anwesend): Die Versammlung beschließt dies einstimmig,

Die Fördersummen werden ergänzend zum Geschäftsbericht verlesen.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff fragt Klaus Fohrmann, warum er sich im Prozess des Vereins wegen Verleumdung gegen Peter Förthmann als Zeuge der Verteidigung zur Verfügung gestellt habe.

Klaus Fohrmann führt aus, er habe sich als Person für Fragen der Sachverhaltsdarstellung zur Verfügung gestellt.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff dankt für die Antwort.

Ein Schreiben des Amtsgerichtes vom 18.11.2013 wird vom Vorsitzenden Martin Birkhoff vorgestellt. In diesem Schreiben führt das Amtsgericht aus, dass die Anregung der Kläger Reymann, Fohrmann und Röttgering, von Amtswegen ein Zwangsgeldverfahren einzuleiten, nicht gefolgt werde.

Wolfgang Reymann erklärt im Namen der Genannten der Versammlung gegenüber, sie hätten nie ein solches Zwangsgeld vorgeschlagen, diese Zwangsgeldforderung würde nach Gesetz automatisch erfolgen und sei vom Gericht mit zu prüfen. Den Vorwurf habe der Vorstand in seinem Newsletter auch schon zurückgenommen.

Im Anschluss an den Geschäftsbericht berichtet der Vorsitzende des Beirates Bert Frisch für den Vorstand mit einigen Zitaten von verbalen Angriffen und Beleidigungen gegen den Vorstand. Die Vorstandsarbeit, ein Ehrenamt würde so keine Freude machen.

## Aussprache

Ein Mitglied weist darauf hin, dass der Vorstand von den Mitgliedern gewählt sei und schlägt vor, dass Meckerer doch austreten können.

Ein weiteres Mitglied berichtet, dass es den TO-Ständer schon viele Jahre mit Stolz fahre, aber im letzten Jahr immer wieder auf die Probleme des Vereins angesprochen worden sei. Das Mitglied bittet darum sich mehr auf das Eigentliche zu konzentrieren.

## TOP 3 Kassenbericht und Haushaltsentwurf 2014

### Aussprache zum Kassenbericht

Der Schatzmeister Jörg Krüger stellt den Kassenbericht für das Geschäftsjahr vom 01.10.2012 bis 30.09.2013 (siehe Anlage 3) und Finanzplan (siehe Anlage 4) für das Geschäftsjahr 01.10.2013 bis 30.09.2014 vor.

### Aussprache zum Kassenbericht

Die Frage eines Mitgliedes warum für 2014 so hohe Kosten für die Homepage geplant seien wird damit beantwortet, dass hier eine Neugestaltung geplant sei und die Höhe der Kosten noch nicht genau abgeschätzt werden kann.

Die Mitglieder Gierds und Friederock weisen darauf hin, dass der Kassenbericht nicht der auf der JHV 2012 vom Vorstand zugesagten Form entspreche. Herr Gierds empfiehlt dringend im Kassenbericht ideelle und wirtschaftliche Tätigkeiten/Betrieb getrennt darzustellen, der Finanzfluss ist nur vom wirtschaftlichen zum ideellen Betrieb zulässig. Das sei auf der JHV 2012 zugesagt worden. Bei einem Volumen von rund 600.000 € sei dies dringend zu empfehlen um die Gemeinnützigkeit nicht zu gefährden.

Der Schatzmeister weist darauf hin, dass der Verein nicht zur doppelten Buchführung verpflichtet sei, die Umsatzsteuer sei angemeldet worden. Der Vorstand sagt zu, den Sachverhalt zu prüfen und den Kassenbericht ggf. zu ergänzen.

Ein Mitglied fragt, ob die Rechtskosten für die Klage gegen Förthmann erstattet werden. Der Vorsitzende Martin Birkhoff führt aus, dass vor Gericht von in der Verhandlung anwesenden Vorstandsmitgliedern beschlossen wurde, dem vorgeschlagenen Kompromiss zuzustimmen, da damit Rechtssicherheit besteht und keine Berufung /Widerspruch möglich ist. Damit würde der Kostenanteil des TO beim Verein bleiben.

## TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

Der Kassenprüfer Dieter Kowalewski liest den Bericht der Kassenprüfung für das Geschäftsjahr 1.10.2012 bis 30.09.2013 vor (siehe Anlage 5). Geprüft wurde am 6. und 19.11. in den Räumen der Geschäftsstelle.

Die Buchführung sei vorbildlich und nicht zu beanstanden, der Verein stehe auf einem soliden finanziellen Fundament, eine Zahlung an die Familie Lelijveld sei möglich ohne den Verein zu gefährden.

Kritisiert wird von den Kassenprüfern, dass der Vorstand

- ohne Geschäftsordnung arbeiten würde,
- Entscheidungen über die normale Geschäftstätigkeit deshalb von der Mitgliederversammlung beschlossen werden müssten und

- Förderungen vorgenommen habe, obwohl der Vorstand erklärt hatte diese vorerst einzustellen.

Die Kassenprüfer empfehlen, den Vorstand wegen Mängeln in der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2013 nicht zu entlasten. Dieter Kowalewski erklärt für das Amt des Kassenprüfers nicht mehr zur Verfügung zu stehen.

Für den Vorstand führt Martin Birkhoff aus, dass die alte Geschäftsordnung zu alt und nicht mehr anwendbar gewesen sei. Eine neue Geschäftsordnung sei noch nicht fertig. Die Erklärung alle alten Regelungen außer Kraft zu setzen sei nötig gewesen, damit der Vorstand nicht gegen Regeln vorstoße, die keiner mehr kenne. Der Vorstand habe keine Beschlüsse gefasst, welche über die normale Geschäftstätigkeit hinaus gehen würden.

#### TOP 5 Entlastung des Vorstands

**Antrag:** Ulrich Brinkmüller beantragt, die Versammlung möge beschließen den Vorstand für das Geschäftsjahr 2013 zu entlasten.

→ Abstimmungsergebnis (105 anwesende Mitglieder, 99 Mitglieder ohne Vorstand können abstimmen): 72 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen

Dem Antrag wird zugestimmt und der Vorstand entlastet.

#### TOP 6 Angelegenheit Lelijveld Vorstellung Gutachten Dr. Orgelmann, Sachverhalt, Diskussion Vorschlag des Vorstands, Anträge zu Familie Lelijveld

Der Vorsitzende Martin Birkhoff fasst die Ergebnisse des vom Verein beauftragten Gutachtens zum Fall Lelijvelds zusammen (siehe Anlage 6). Das Gutachten wurde im TO-Heft und auf der Homepage im internen Bereich veröffentlicht.

Der Vorsitzende des Beirates Bert Frisch stellt die Idee eines Mitgliedes vor, eine Spendenaktion zugunsten der Familie Lelijveld durchzuführen. Bei 5000 Spendern von z.B. je 20 € würde eine Summe von 100.000 € zusammenkommen.

Ein Spendenkonto ist zu diesem Zweck eingerichtet worden.

Egon Lutomsky ergänzt, dass die Lelijvelds über dieses Geld frei verfügen könnten. Z.B. ihren damaligen Rechtsanwalt zu verklagen, da dieser damals zu der Einschätzung gelangt ist, dass keine Haftung des Trans-Ocean e.V. bestehen würde. Der Verein könne unterstützend vorhandene Unterlagen zur Verfügung stellen. Eine rechtliche Klärung wäre auch ohne Verzicht auf Einrede der Verjährung möglich. Die Möglichkeit des Vereins selbst eine Zahlung an die Lelijvelds zu leisten bezeichnet er als steuerrechtlich bedenklich.

Bettina Heüveldop bezeichnet die Vorstellung als einseitig. Sie kritisiert weiter, dass die Stellungnahme von Wolfgang Reymann nur auf der Homepage veröffentlicht wurde und nicht auch im TO-Heft wie das Gutachten. Dies sei ein Verstoß gegen die Fairness.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff erwidert, dass die Stellungnahme als persönlich und nicht als Gutachtenteil zu werten sei. Die Veröffentlichung auf der Homepage sei erfolgt, da der Vorstand davon ausgegangen ist, dass sie dort sowieso erscheinen würde.

Wolfgang Reymann führt aus, dass er vom Vorsitzenden Martin Birkhoff angefragt worden sei, mitzuarbeiten. Vereinbart wäre gewesen, dass beide das Material für den Gutachter zusammenstellen und den Auftrag gemäß Beschluss der JHV 2012 formulieren. Einen Auftrag an ihn ein Gutachten anzufertigen habe es nie gegeben, diesen hätte er auch nicht angenommen. Vereinbart hätten sie weiter, dass die Darstellung des Sachverhaltes von beiden gemeinsam auf Korrektheit überprüft wird, bevor das eigentliche Gutachten erstellt wird. Seine hierfür verfasste rechtliche Stellungnahme zum Sachverhalt sei im Gutachten nicht beachtet worden. Das Gutachten sei so einseitig, dass es den Auftrag seiner Einschätzung nach nicht erfülle. Eine persönliche Stellungnahme habe er ergänzend an den Vorsitzenden Martin Birkhoff gerichtet.

Klaus Fohrmann macht den Vorschlag das Konto auf den Namen der Lelijvelds einzurichten. Da die Einzelspenden bzw. Schenkungen nicht so hoch sein würden, müssten diese dann nicht versteuert werden.

**Antrag:** Klaus-Dieter Schultz stellt den Antrag, die Versammlung möge beschließen, eine solche Sammlung für die Lelijvelds durchzuführen. Der Antrag wird zurückgestellt.

Die Versammlung wird vom Vorsitzenden und Versammlungsleiter Martin Birkhoff von 12:40 bis 13:10 Uhr für eine Mittagspause unterbrochen.

Astrid Ewe unterstützt die Spendenidee, möchte das Thema beendet wissen.

Ein Mitglied macht den Vorschlag die Laufzeit der Spendenaktion auf 6 Monate zu verlängern.

Der Vorsitzende sagt zu, dass der Vorstand die Vorschläge überprüft und eine steuerrechtlich sinnvolle Lösung sucht.

**Abstimmung** des Antrages von Klaus-Dieter Schultz: Die Versammlung möge beschließen, eine solche Sammlung für die Lelijvelds durchzuführen.

→ Abstimmungsergebnis (105 anwesende Mitglieder): 3 Nein-Stimmen, 7 Enthaltungen und der Rest Ja-Stimmen.

Der Antrag eine Spendenaktion für die Lelijvelds durchzuführen wird angenommen.

#### Anträge zu Familie Lelijveld

**Antrag** Beate Schmandt:

Hiermit beantrage ich auf der kommenden MV den Beschluss zu fassen

eine Entscheidung im Fall Coby Lelijveld erst dann zu treffen, wenn unter einer neuen Satzung ein Onlinewahlrecht oder eine Stimmrechtsübertragung möglich ist.

→ Abstimmungsergebnis (105 anwesende Mitglieder): 10 Ja-Stimmen, 7 Enthaltungen, der Rest Nein-Stimmen.

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 4.1** von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Der Vorstand wird angewiesen, Frau Jacoba Helena Lelijveld-Stinissen zum Ausgleich aller im Zusammenhang mit der seinerzeit von ihr über den Verein abgeschlossenen Auslandskrankenversicherung erlittenen Schäden unverzüglich eine einmalige vergleichsweise Zahlung in Höhe von bis zu 100% der nachgewiesenen Krankenkosten anzubieten, Zug um Zug gegen umfassenden Verzicht auf alle weiteren möglichen Ansprüche aus diesem Themenkomplex.

Der Vorstand wird angewiesen, unverzüglich den Bundesverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zu bitten, einen seiner Versicherungs-Ombudsmänner zu benennen, der auf der Grundlage der von Frau Lelijveld-Stinissen eingereichten Belege und der seinerzeit gültigen Versicherungsbedingungen der TO AKV unabhängig über die Höhe einer daraus resultierenden Versicherungsleistung entscheiden kann. Sofern ein Ombudsmann hierfür nicht zur Verfügung stehen kann, soll der Bundesverband der Deutschen Versicherungswirtschaft um die Benennung eines kompetenten vereidigten Sachverständigen als Gutachter gebeten werden.

Der **Antrag 4.1** wird von Wolfgang Reymann im Namen der Antragsteller zurückgezogen.

**Antrag** Milan Rataj und Ilsevania dos Santos Alves:

Ich stelle den Antrag eine Entschädigung in Sachen Lelijveld zu zahlen. Die Höhe der Entschädigung liegt im Ermessen des Vorstandes, sollte jedoch nicht mehr als 80% der vorliegenden Rechnungen betragen. Die Entschädigung soll nur gezahlt werden, wenn sichergestellt ist, dass zum 1. der auf der Rechnung angegebene Name tatsächlich der Mädchenname ist und es sich nicht um eine andere Person handelt. Und zum 2.ten die Zahlung der Rechnung nachgewiesen werden kann.

zu 1. ist eine Geburts- oder Heiratsurkunde nachzuweisen.  
zu 2. ein Kontoauszug aus dem die Zahlung ersichtlich ist oder aber eine Quittung die Zahlung bestätigt.

Ein Ermessensspielraum zu 1. und 2. obliegt dem Vorstand.

→ Abstimmung (105 anwesende Mitglieder):

0 Ja-Stimmen, 4 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen.

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 4.2** von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel

Für den Fall, dass der Antrag 4.1 abgelehnt oder ein Vergleich mit Frau Lelijveld-Stinissen nicht zustande kommen sollte, und der Verein anschließend im Zusammenhang mit der Auslandskrankenversicherung der Familie Lelijveld gerichtlich auf Zahlung von Schadensersatz verklagt werden sollte, wird der Vorstand angewiesen, auf die Einrede der Verjährung zu verzichten.

Wolfgang Reymann erläutert, dass die Möglichkeit der Klage und ein entsprechendes Urteil dem Verein ggf. ermöglicht eine Zahlung zu leisten.

→ Abstimmung (105 anwesende Mitglieder):

22 Ja-Stimmen, 9 Enthaltungen, der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 4.3** von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Für den Fall, dass der Antrag 4.1 abgelehnt werden sollte, wird der Vorstand angewiesen, ein Rechtsgutachten über die Haftung von TO im Zusammenhang mit der Auslandskrankenversicherung der Familie Lelijveld in Auftrag zu geben. Hierzu sind dem Gutachter alle Unterlagen vollständig zu übergeben, welche auch RA Orgelmann für seine Stellungnahme zur Verfügung gestanden haben, sowie alle evtl. zusätzlich von dem Gutachter gewünschten Auskünfte zu erteilen. Als Gutachter werden bestimmt: RAin Gabriele Ritter und WP StB Dipl.-Kfm. Ralf Klaßmann, c/o BDO AG Branchencenter Non-Profit-Organisationen, Im Zollhafen 22, 50678 Köln Gutachtauftrag:

Bestand vor Eintritt der Verjährung eine Haftung des Vereins gegenüber der Familie Lelijveld, insbesondere unter Berücksichtigung des Instituts der Sachwalterhaftung?

Gab es ein Mitverschulden der Familie Lelijveld, und wenn ja, in welcher Höhe wäre es voraussichtlich durch ein Gericht zu berücksichtigen? Wenn eine Haftung bestand: kann der Verein, nach einer entsprechenden Entscheidung der Mitgliederversammlung, eine Zahlung an die Familie Lelijveld leisten?

Entspricht die Stellungnahme von RA Orgelmann vom 15.07.2013 den Mindestanforderungen, welche an die Qualität eines juristischen Gutachtens zu stellen sind? Der Vorstand wird angewiesen, dieses Gutachten sofort nach Vorliegen im geschlossenen Bereich des TO Forum zu veröffentlichen und die Kosten für dieses Gutachten bekannt zu machen.

Der Vorstand wird angewiesen, unverzüglich die tatsächlichen Gesamtkosten für die Stellungnahme RA

Orgelmann im geschlossenen Bereich des TO Forum zu veröffentlichen. Der **Antrag 4.3** wird von Wolfgang Reymann im Namen der Antragsteller zurückgezogen.

- TOP 7 Neue Satzung - Vorstellung des Vorstandsentwurfs, Diskussion, Beschlussfassung sowie**  
**TOP 9 Anträge zu Satzungsangelegenheiten**

#### Antrag zur Geschäftsordnung:

Klaus Fohrmann stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, die Versammlung möge beschließen zuerst den alten Satzungsentwurf 2012 zur Abstimmung zu bringen.

→ Abstimmungsergebnis (107 anwesende Mitglieder):

31-Ja-Stimmen, 19 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt die wesentlichen Neuerungen des Satzungsentwurfes des Vorstandes vor (siehe Anlage 7 Satzung – Vorlage zur Abstimmung auf der JHV 2013 und Anlage 8 Zusammenfassung des Satzungsentwurf JHV 2013).

Ausgearbeitet wurde der Entwurf auf Grundlage der bestehenden Satzung sowie der Satzung des KYCD. Ziel sei eine allgemein verständlich formulierte Satzung gewesen.

Neu sind:

- Jugendliche als Mitglieder
- Die Option der Familienmitgliedschaft
- Juristische Personen als ordentliche Mitglieder (Einschränkung auf ähnliche Rechtssysteme, um Probleme zu vermeiden)
- Ein- und Austritt genauer geregelt
- Regelungen zum Ausschluss
- Keine versetzte Vorstandswahl mehr wie im Entwurf 2012 (erschwert die Vorstandsarbeit)
- Verpflichtung einer Geschäftsordnung für den Vorstand
- Alleinvertretungsrecht für den 1. Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden (Handlungsfähigkeit sicherstellen)
- Vorstandshandeln in vielen Punkten reguliert
- Klare Regeln für die Mitgliederversammlung und außerordentliche Mitgliederversammlung
- Klare Fristen für Anträge
- Möglichkeit von AdHoc-Anträgen
- Abstimmungsregeln entsprechen denen des BGB, verständlich formuliert
- Stimmrechtsübertragung (eine Stimme pro anwesendes Mitglied)
- Online- und Briefwahl bei schwerwiegenden Fragen
- Haushaltsentwurf und Budgets für einzelne Posten
- Kassenbericht und Kassenprüfung geregelt
- „Gremien“ aufgenommen
- Hohe Hürde für eine Vereinsauflösung

Für den Vorstand erläutert Bert Frisch an einem Beispiel, wie bei einer großen Anzahl von Stimmrechtsübertragungen Übernahmen durch Kauf von Mitgliedern möglich wären.

#### Diskussion

In der sich anschließenden Diskussion werden von Mitgliedern folgende Aspekte angesprochen:

- Unklar ist, was mit ausreichender Vollmacht von Erziehungsberechtigten gemeint ist.
- Bei der Aufnahme von Jugendlichen Mitgliedern kann eine Vollmacht der Erziehungsberechtigten für den Jugendlichen erklärt werden.
- Jugendliche können teilweise Rechte auch ohne Vollmacht wahrnehmen.
- Dass 3/4 der Mitglieder einer Auflösung zustimmen müssen macht einen solchen Beschluss praktisch unmöglich.
- Anders als die Satzung des KYCD, die die Mitgliederrechte soweit möglich stärken möchte, würde der Entwurf TO dies trotz wörtlicher Übernahme einzelner Passagen teilweise wieder konterkarieren.
- Kritisiert wird, dass statt wie im Entwurf 2012 vorgesehen 15 % statt 10 % der Mitglieder eine außerordentliche Mitgliederversammlung beantragen müssen.
- Herr Gierds berichtet, dass es im KYCD seit Jahren keine Probleme mit der Stimmrechtsübertragung gibt (max. 5 Stimmen auf ein Mitglied übertragbar).
- Herr Gierds berichtet weiter, dass der KYCD Arbeitskreise (regional oder thematisch) vorsieht, diese bestimmen jeweils einen Sprecher.
- Kassenprüfung erfolge im KYCD durch ein effektives Gremium. Die Beschränkung auf das letzte Geschäftsjahr sei gefährlich (z.B. die Fälle Luettebrunne wären dann unentdeckt geblieben).
- Kritisiert wird die späte Bekanntmachung des Entwurfs, eine Diskussion im Vorfeld habe nicht stattgefunden. Fehler seien dadurch vermeidbar gewesen.
- Ehrenmitgliedschaft sei nicht weiter geregelt.
- Bei den jetzigen Regelungen zur Onlinewahl sei weiterhin nur ein kleiner Teil der Mitglieder an den Abstimmungen beteiligt.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff erläutert, dass der Verein bisher in Soltau eingetragen sei und § 1 der alten Satzung unverändert übernommen worden sei, um das Risiko zu umgehen, dass die neue Satzung wegen Änderung des § 1 als Auflösung und Neugründung des Vereins interpretiert werden könne.

Stimmrechtsübertragung sei bei jeder Mitgliederversammlung möglich. Brief- und Online-Wahl sei in der neuen Satzung nur für Befragungen aller Mitglieder bei wichtigen Entscheidungen vorgesehen. Darüber habe vorher die Mitgliederversammlung mit 2/3 Mehrheit zu entscheiden.

Auf die Frage von Wolfgang Reymann, was passiere, wenn die neue Satzung z.B. wegen nicht zulässiger Regelungen wie der ‚Fiktion‘ einer ordnungsgemäßen Einladung vom Registergericht abgelehnt werden würde, antwortet der Vorsitzende Martin Birkhoff, dass dann nachgeregelt werden müsse.

Ein Mitglied schlägt vor die Satzung erst einzureichen und die Beanstandungen dann einzuarbeiten.

Eine Prüfung vor der Eintragung wird als selbstverständlich bezeichnet. Bettina Heußeldop empfiehlt den Mitgliedern dem Entwurf 2012 zuzustimmen, da dieser anders als der neue Entwurf lange diskutiert worden sei.

**Beschlussfassung:** Zustimmung zum neuen Satzungsentwurf 2013 des Vorstandes (siehe Anlage 7).

→ Abstimmungsergebnis (107 anwesende Mitglieder):

78 Ja-Stimmen, 27 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen.

Mit 72,9 % der 107 auf der Versammlung anwesenden Mitglieder wurde dem neuen Satzungsentwurf 2013 zugestimmt. Die Satzung wird dem Finanzamt zur Prüfung vorgelegt und wenn es keine Beanstandungen gibt anschließend zur Eintragung eingereicht.

#### Anträge zu Satzungsangelegenheiten

**Antrag 1a:** Bestätigung der Satzung von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Die Satzung des Vereins wird aufgehoben und wie in der Anlage beigelegt neu beschlossen. Der Vorstand wird angewiesen, bei einem positiven Abstimmungsergebnis die neue Satzung unverzüglich zur Eintragung im Vereinsregister anzumelden. Zugleich wird der Vorstand ermächtigt, vom Registergericht vor Eintragung in das Vereinsregister ggf. noch geforderte, lediglich redaktionelle Änderungen selbstständig vorzunehmen. Der Vorstand wird angewiesen, bei einem positiven Abstimmungsergebnis in dem Rechtsstreit über die Satzung am Amtsgericht Soltau Az.: 4 C 301/13 unverzüglich ein Anerkenntnis zu erklären. Nach Eintragung im Vereinsregister wird die Satzung unverzüglich und unter Hinweis auf ggf. noch erfolgte redaktionelle Änderungen auf der Internetseite des Vereins veröffentlicht.

→ Abstimmungsergebnis (107 anwesende Mitglieder):

22 Ja-Stimmen, 6 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 1b:** Rechtssicherheit in der Satzungsfrage von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Der Vorstand wird angewiesen, das Urteil des Amtsgerichts Soltau in der Satzungsangelegenheit anzuerkennen, und keine Rechtsmittel dagegen einzulegen, um weitere Kosten und einen weiteren Zeitverlust durch Rechtsunsicherheit zu vermeiden.

→ Abstimmungsergebnis (107 anwesende Mitglieder, 104 abgegebene Stimmen):

35 Ja Stimmen, 59 Nein-Stimmen und 10 Enthaltungen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 1c:** Satzungsänderung zur Stimmrechtsübertragung von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Für den Fall, dass der Antrag 1a abgelehnt werden sollte wird beantragt, die Satzung in der Fassung vom 19.11.2011 (alte Satzung) wie folgt zu ändern: § 2 Nr.3 ist durch folgenden Satz zu ergänzen: „Eine Ausnahme hiervon ist in § 5 Nr.4 geregelt.“ § 2 Nr.3 lautet nunmehr wie folgt:

Die Mitgliedschaft ist weder übertragbar noch vererblich. Die Ausübung der Mitgliedschaftsrechte kann einem anderen nicht überlassen werden. Eine Ausnahme hiervon ist in § 5 Nr.4 geregelt. § 5 Nr. 4 ist neu zu fassen und lautet nunmehr wie folgt: Jedes Mitglied hat nur eine Stimme. Mitglieder können ihr Stimmrecht für die Mitgliederversammlung auf ein auf dieser Versammlung anwesendes Mitglied übertragen. Kein Mitglied kann mehr als 10 Stimmrechte auf sich vereinigen. Die Stimmübertragung ist vor Beginn der Mitgliederversammlung dem Versammlungsleiter durch Vorlage einer Vollmacht in Textform nachzuweisen. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen gefasst. Bei Stimmgleichheit gilt ein Antrag als abgelehnt.

§ 7 Nr. 1 1. Halbsatz ist wie folgt neu zu fassen: „Satzungsänderungen können nur mit einer Zweidrittelmehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen“ § 7 Nr. 1 lautet nunmehr wie folgt: Satzungsänderungen können nur mit einer Zweidrittelmehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, wenn gleichzeitig mit der Einladung zur Mitgliederversammlung die vorgeschlagene Änderung schriftlich bekannt gegeben ist, beschlossen werden.

Der **Antrag 1c** Satzungsänderung zur Stimmrechtsübertragung wird im Namen der Antragsteller von Wolfgang Reymann zurückgezogen.

**Antrag 2a:** Online Wahl ab MV 2014 von Roderich Brottka, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Gemäß § 5 Nr. 5 der nach Antrag 1 und durch die MV 2012 neu beschlossenen Satzung erfolgt die Abstimmung zu Anträgen der nächsten Mitgliederversammlung und aller nachfolgenden Mitgliederversammlungen auch online, bis eine zukünftige Mitgliederversammlung etwas anderes beschließt. Für die Durchführung gilt die Online- Wahlordnung aus dem Anhang zur Satzung in der jeweils gültigen Fassung. Sollte die neu beschlossene Satzung zur nächsten Mitgliederversammlung noch nicht wirksam geworden sein, erfolgt eine online Abstimmung dennoch auf der Grundlage der Online Wahlordnung in der jeweils gültigen Fassung.

→ Abstimmungsergebnis (107 anwesende Mitglieder):

20 Ja-Stimmen, 6 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 2b:** Neufassung der Online Wahlordnung von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Die Online Wahlordnung gemäß § 5 Nr. 5 der nach Antrag 1 und durch die MV 2012 neu beschlossenen Satzung wird wie folgt neu gefasst:

- Die Online Abstimmung findet nach den Grundsätzen der geschlossenen Benutzergruppe statt, wobei die Identifizierung der teilnehmenden Mitglieder zweifelsfrei erfolgen muss.
- Mitglieder, die für eine Online-Abstimmung optieren, müssen dies bis ein Woche vor Versammlungsbeginn beim Vorstand anmelden, damit ihnen Onlinezugangsdaten für die Mitgliederversammlung bereitgestellt werden können. Sollte es bei der erstmaligen Durchführung einer Online-Abstimmung mangels Erfahrungen damit Kapazitätsengpässe geben, so kann der Vorstand die Anzahl der online teilnehmenden Mitglieder begrenzen. Die Anzahl sollte nicht unter 50 liegen.
- Die Online Abstimmung findet parallel zur Mitgliederversammlung statt. Die online teilnehmenden Mitglieder sind dabei mittels eines adäquaten Systems online an die vor Ort stattfindende Mitgliederversammlung angebunden. Sie haben dadurch in der Mitgliederversammlung neben dem Stimmrecht auch ein Rederecht.
- Die Teilnahme an der Online Abstimmung erfolgt ausschließlich unter Klarnamen der teilnehmenden Mitglieder. Durch die individuelle Zugangsberechtigung sowie die technische Beschränkung auf einmalige Stimmabgabe je Abstimmung sind in der Online Abstimmung abgegebene Stimmen authentifiziert. Bei geheimer Abstimmung ist das Verfahren zusätzlich so zu gestalten, dass eine persönliche Zuordnung der authentifizierten Stimme nicht mehr möglich ist. Die Teilnehmerliste der Online Abstimmung ist während der Mitgliederversammlung zugänglich zu halten. Durch geeignete Abstimmungsverfahren in der Mitgliederversammlung ist sicher zu stellen, dass für Teilnehmer der Online Abstimmung eine erneute Stimmabgabe in der Mitgliederversammlung ausgeschlossen ist. Sollte bei der erstmaligen Durchführung einer Online-Abstimmung systembedingt keine geheime Abstimmung möglich sein, so können die online angebotenen Mitglieder bei geheimen Abstimmungen nicht mitstimmen.
- Nach der Abstimmung in der Mitgliederversammlung gibt der Versammlungsleiter das Ergebnis der Online Abstimmung und das kombinierte Gesamtergebnis jeder Abstimmung bekannt.
- Die Online Abstimmung wird protokolliert. Das Protokoll ist vom Versammlungsleiter zu unterzeichnen und wird dem Protokoll der Mitgliederversammlung beigelegt.

**Der Antrag 2b** Neufassung der Online Wahlordnung wird im Namen der Antragsteller von Wolfgang Reymann zurückgezogen.

#### **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Die Versammlung möge beschließen, den Tagesordnungspunkt 10 vor dem Tagesordnungspunkt 8 Wahl der Kassenprüfer zu behandeln.

→ Abstimmungsergebnis (106 anwesende Mitglieder, ohne genaue Auszählung der Stimmen): Dem Antrag wird mit eindeutiger Mehrheit zugestimmt.

#### **TOP 10 Sonstige Anträge**

**Antrag** von Beate Schmandt:

Es wird beantragt den Vorstand zu verpflichten, das an Dr. Orgelmann für das "Gutachten" gezahlte Honorar zurückzuverlangen bzw. - soweit noch keine Zahlung erfolgt ist - die Zahlung des Honorars abzulehnen.

→ Abstimmung (106 anwesende Mitglieder):

1 Ja-Stimme, 14 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag** von Beate Schmandt:

Es wird beantragt, dass ein von RA Wolfgang Reymann zu benennender Anwalt mit der Klärung der Frage beauftragt wird, inwieweit der aktuelle Vorstand dem Verein durch seine Amtsführung materiell geschadet hat und ob ein eventueller Schaden von den Amtsträgern des Vereins zu ersetzen ist.

Wolfgang Reymann weist darauf hin, dass er den Antrag nicht vorher kannte und den Auftrag auch nicht übernehmen würde.

Damit ist der Antrag hinfällig.

**Antrag 5:** Ausschluss des ehemaligen Vorsitzenden - von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel:

Es wird beantragt das Mitglied Bernd L, ehemaliger Vorsitzender von TO, aus dem Verein auszuschließen.

Herr Gierds weist darauf hin, dass der Antrag wesentliche Rechte eines Mitgliedes betreffe und auf der Tagesordnung hätte genannt werden müssen. Dies sei nicht der Fall.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff entschuldigt sich für den Fehler.

Wolfgang Reymann zieht den Antrag im Namen der Antragsteller zurück.

Der folgende Antrag wird nach Diskussion auf der MV in einer geänderten Fassung zur Abstimmung gebracht.

**Antrag 6a:** Neuordnung des Internetauftritts von Gerhard Schmidt:

Es wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt zur Vorbereitung einer Neugestaltung des Internetauftritts von TO. Diese Arbeitsgruppe hat folgende Aufgaben:

- Ausarbeitung eines Anforderungsprofils für den Webauftritt und eines Lastenhefts für den externen Dienstleister, aufbauend auf den Vorarbeiten der Homepage-Arbeitsgruppe
- Moderation einer Diskussion hierüber im Forum
- Ggf. Unterstützung des Vorstands bei der Durchführung des Auswahl-

und Vergabeprozesses auf der Basis der Arbeitsergebnisse

- Ggf. Unterstützung des Vorstands bei der Implementierung und Abnahme der fertigen Leistung.

In dem Anforderungsprofil für den Webauftritt und dem Lastenheft ist ein Schwerpunkt auf die Möglichkeit der einfachen Information und Kommunikation zwischen den segelnden und derzeit nicht segelnden Mitgliedern, Stützpunkten und dem Verein zu legen.

→ Abstimmungsergebnis (105 anwesende Mitglieder):

44 Ja-Stimmen, 51-Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 6b** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Es wird beantragt, den Vertrag mit dem derzeitigen technischen Betreuer der TO Website zum nächstmöglichen Termin zu kündigen und die Betreuung der Website auf der Basis der Ergebnisse und Empfehlungen der Arbeitsgruppe unter Leitung von Gerhard Schmidt und einer Ausschreibung unter mindestens drei neuen Anbietern und dem derzeitigen technischen Betreuer der TO Website neu zu vergeben.

Helmut van Straelen hat sein Amt als Webmaster zum 31.12.2013 gekündigt.

Der Antrag wird von den Antragstellern zurückgezogen.

**Antrag 7** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Vorstand und Webmaster werden angewiesen, auf jede Form der Zensur im internen Bereich des TO Forums zu verzichten, solange die fraglichen Beiträge nicht offensichtlich gegen geltende Gesetze verstoßen. Eine Zensur im offenen Bereich des TO Forums soll nur erfolgen, wenn Beiträge offensichtlich in vereinschädigender Absicht erfolgen oder gegen geltende Gesetze verstoßen.

Der Vorsitzende Martin Birkhoff weist darauf hin, dass keine Zensur stattfindet. Wenn Beiträge im Forum das Risiko einer Verletzung rechtlicher Bestimmungen beinhalten, erfolge ein Löschen zum Schutz des Vereins.

→ Abstimmungsergebnis (104 anwesende Mitglieder):

23 Ja-Stimmen, 6 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 8** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Jede Form der materiellen Förderung einzelner Mitglieder oder anderer Personen oder Organisationen wird eingestellt, bis die Mitgliederversammlung verbindliche Förderrichtlinien beschlossen hat. Dies gilt auch für die Vergabe von Preisen, die mit materiellen Leistungen verbunden sind. Zusammen mit dem Jahresbericht wird der Vorstand zukünftig eine Übersicht aller Förderleistungen und vergleichbaren Verpflichtungen des Geschäftsjahres veröffentlichen. Hierbei werden mindestens der Empfänger der Leistung, der Gegenstand der Förderung bzw. des geförderten Projekts sowie Art und Umfang der Förderung ausgewiesen.

Egon Lutomsky weist darauf hin, dass der Antrag einen Teil des Satzungszweckes außer Kraft setze und ggf. eine 2/3 Mehrheit nötig sei.

Wolfgang Reymann betont, dass es darum ginge eine Förderrichtlinie gemeinsam zu entwickeln und zu beschließen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass eine Förderrichtlinie als Antrag auf der Mitgliederversammlung eingebracht werden könne.

Die Antragsteller ziehen den Antrag zurück und Mitglieder kündigen an, auf der nächsten Jahreshauptversammlung dazu einen neuen Antrag zu stellen.

**Antrag 9** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Der Vorstand wird angewiesen, die Aufnahme von neuen Mitgliedern nicht von Voraussetzungen abhängig zu machen, die nicht ausdrücklich in der Satzung geregelt sind.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass ein Unterschreiben des Kompasses kein Aufnahmekriterium sei.

→ Abstimmungsergebnis (104 anwesende Mitglieder):

23 Ja-Stimmen, 21 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag 10** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Die Mitgliederversammlung für das Jahr 2015 findet im zeitlichen Zusammenhang mit der Boot 2015 in Düsseldorf statt.

Herr Gierds weist darauf hin, dass dies nur ein Hilfsantrag sein könne, für den Fall, dass die neue Satzung nicht eintragungsfähig sei.

→ Abstimmung (100 anwesende Mitglieder):

15 Ja-Stimmen, 10 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

Der Versammlungsleiter Martin Birkhoff unterbricht die Versammlung um 15:10 Uhr für eine Kaffeepause bis 15:35 Uhr.

**Antrag 11** von Roderich Brottko, Michael Drexler, Knut Erbar, Klaus Fohrmann, Rainer Hühnerfauth, Martin Knauff, Dieter Kowalewski, Hans-Werner Otto, Wolfgang Reymann, Gerhard Schmidt, Petra Thiel, Hajo Thiel: Es wird beantragt den Vorstand neu zu wählen. Wolfgang Reymann führt aus, dass der Antrag nur vorsorglich gestellt wurde. Da der Vorstand nicht zurückgetreten sei, müsse über den Antrag nicht abgestimmt werden.

**Antrag** von Wolfgang Quix und Klaus Hympehdahl:

Aufgrund des großen Arbeitsaufwandes, den der Vorstand von Trans-Ocean e.V., einem Verein mit ca. 5.000 Mitgliedern und 200 Stützpunkten in aller Welt, zu bewältigen hat, beantragen wir die Einstellung eines Geschäftsführers, der das umfangreiche Tagesgeschäft in Cuxhaven verantwortlich übernimmt.

Der Antrag wird kontrovers diskutiert. Problematisch wird gesehen, dass eine Abgrenzung der Kompetenzen Vorstand/Geschäftsführung nötig sei, die Haftung bleibe immer beim Vorstand. Mitglieder berichten von positiven Erfahrungen mit Geschäftsführern aus anderen Vereinen. Typische Tätigkeiten eines Geschäftsführers gäbe es aber beim TO nicht in dem Umfang (z.B. Regatten vorbereiten).

Der Vorsitzende Martin Birkhoff sieht wenig Möglichkeiten den Vorstand momentan durch einen Geschäftsführer im Alltagsgeschäft zu entlasten, er bedankt sich für den Vorschlag. Eine Abgrenzung der Kompetenzen müsse zuerst ausgearbeitet werden.

→ Abstimmungsergebnis (103 anwesende Mitglieder):

8 Ja-Stimmen, 17 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**TOP 8 Neuwahl der Kassenprüfer für 2014 (zwei Ehrenämter)**

Vorgeschlagen werden Christoph Dahms (nicht anwesend, er hat seine Bereitschaft per email mitgeteilt, siehe Anlage 5) und Peter Dörnfeld.

Klaus Fohrmann wird vorgeschlagen, erklärt aber für das Amt nicht mehr zur Verfügung zu stehen.

Ulrich Brinkmann übernimmt die Wahlleitung.

Da zwei Kandidaten für zwei Ämter Kassenprüfer zur Verfügung stehen lässt der Wahlleiter im Block abstimmen.

→ Abstimmungsergebnis (103 anwesende Mitglieder):

0 Nein-Stimmen, 5 Enthaltungen und der Rest Ja-Stimmen

Die Versammlung hat Peter Dörnfeld und Christoph Dahms als Kassenprüfer für das Jahr 2014 gewählt.

Peter Dörnfeld aus Berlin und Christoph Dahms aus Bremerhaven nehmen die Wahl an.

**TOP 11 Verbliebene Anträge aus der JHV 2012**

**Anträge** von Wolfgang Reymann 01.09.2012:

3. Jede Form der materiellen Förderung einzelner Mitglieder wird eingestellt, bis die Mitgliederversammlung verbindliche Förderrichtlinien beschlossen hat. Dies gilt auch für die Vergabe von Preisen, die mit materiellen Leistungen verbunden sind.

4. Trans-Ocean-Segler, die unter TO-Stander einmal mit ihrem Boot um die Welt gefahren sind, gleich in welcher Zeit, mit welcher Besatzung und welcher Route, erhalten den TO-Weltumseglerpreis.

Der Vorstand wird gebeten, ausgehend von den Beschlüssen dieser Mitgliederversammlung einen Vorschlag für Vergaberichtlinien für alle weiteren Preise zu entwerfen und im Forum online zur Diskussion zu stellen, mit dem Ziel einer Verabschiedung auf der nächsten Mitgliederversammlung.

Antrag 3 und 4 von Wolfgang Reymann vom 01.09.2012 werden vom Antragsteller zurückgezogen.

**Antrag** von Inge-E. und Ernst-F. Bartels 2012:

Bitte sorgen Sie dafür, dass mittelfristig mindestens folgende Parameter unter der Website-Rubrik Stützpunkte-> Stützpunktleiter abrufbar sind und dass sie von den Stützpunktleitern gepflegt werden. Diese Daten sollten den absoluten Vorrang haben, bevor Trivialinformationen dargestellt werden. Sie sollten per Text-Mail (nur ASCII ohne Grafiken, Logos usw.) vom TO-Office in Cuxhaven abrufbar sein und nicht auf Links basieren um Abruf und Empfang per Sailmail, Winlink oder Iridium zu ermöglichen.

- Stützpunkt...
- Name, Anschrift, Telefon, VHF, Fax und Mailadresse des Stützpunktleiters
- Nächstmöglicher Einklarierungshafen
- Zu kontaktierende Behörden mit deren Anschriften und Mailadressen für An- bzw. Abreise
- Empfohlene Reihenfolge der Abarbeitung der Behörden
- Info über die Pflicht einer Voranmeldung aus dem Ausland und wenn ja mit welcher Frist und an wen.
- Brennstoffversorgung und Kriterien vor Ort
- Koordinaten der drei wichtigsten Marinas bzw. Ankerplätze.
- Allgemeine Warnungen

Der Vorsitzende des Beirates Bert Frisch weist darauf hin, dass es nicht möglich sei die Informationen aktuell zu pflegen, Verbesserungen seien mit der neuen Homepage geplant. Viele Stützpunkte seien nicht per Telefon oder email erreichbar. Eine möglichst aktuelle Adressenliste der Stützpunkte existiere bereits.

Ein Mitglied führt aus, dass ein Handbuch als solches der Verein nicht zur Verfügung stellen könne. Solche Informationen müssten Segler selbst beschaffen oder Agenten beauftragen.

Bettina Heüveldop schlägt vor, dass die Stützpunktleiter ihre Kontaktinformationen auf der Homepage selbst pflegen, in Gänze sei der Antrag nicht umsetzbar.

Ein weiteres Mitglied schlägt vor den Antrag anzunehmen und mit der Umsetzung anzufangen.

→ Abstimmungsergebnis (103 anwesende Mitglieder):

28 Ja-Stimmen, 53 Nein-Stimmen und 14 Enthaltungen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag** von Jürgen Riesen 01.02.2012:

„Jedes Mitglied – fördernde und aktive Mitglieder – hat nur eine Stimme“ ist dort oder anderswo zu ergänzen auf: Eine oder mehrere Stimmrecht-übertragung(en) können auf ein anwesendes Mitglied (dito förderndes?)

übertragen werden. Eine schriftliche, unterschriebene Vollmacht muss vorgelegt werden, ggs. vom Aussteller der Geschäftsstelle bis zum Termin von Anträgen (14 Tage vor Versammlung) zugestellt werden. In der Vollmacht ist zu erklären, ob es sich um eine Generalvollmacht für alle abzustimmenden oder nur für genau benannte Punkte der Tagesordnung handeln soll.

Der **Antrag** von Jürgen Riesen vom 01.02.2012 wird nicht zur Abstimmung gestellt, da er rechtlich nicht zulässig ist.

**Antrag 1** von H.W. Otto 27.01.2012:

Ich bitte die MV darüber abzustimmen, dass die „Verwässerung“ der Begriffe „TO-Stützpunkt“ und „TO-Treffpunkt“ beendet wird. TO-Stützpunkte, die keinen unmittelbaren und mit Seeschiffen erreichbaren Gewässerzugang haben, sollen als „TO-Treffpunkt“ neu bezeichnet werden. Sie sind aus den weltweiten Stützpunktlisten (unter DE) zu entfernen, die Stützpunktschilder sind einzuziehen, über neue, kleinere TO-Treffpunktschilder befindet der Vorstand.

→ Abstimmungsergebnis (103 anwesende Mitglieder):

27 Ja-Stimmen, 31 Nein-Stimmen und 36 Enthaltungen

Der Antrag ist angelehnt.

**Antrag 2a** von H.W. Otto 27.01.2012:

Ich beantrage die JHV darüber abzustimmen, dass die Einnahmen aus Anzeigen ab der TO-Ausgabe 139 (erstmalig Januar 2013) nur für eigene Rechnung des Vereins in seiner Vereinszeitung erfolgt.

→ Die Abstimmung erübrigt sich, da Einnahmen aus Anzeigen schon auf eigene Rechnung des Vereins erfolgen.

**Antrag 2b** von H.W. Otto 27.01.2012:

Ferner bitte ich die JHV um Abstimmung, dass die privaten Kleinanzeigen (Schiffsverkäufe/-Gesuche und Zubehör) der TO-Mitglieder sich von denen der gewerblichen und der anderen annoncierenden Nicht-Mitglieder in der Preisgestaltung deutlich nach unten korrigiert, unterscheiden. Die Durchführung selbst obliegt verantwortlich dem Pressereferenten. In einer kurzen Diskussion weisen Mitglieder darauf hin, dass eine Abgrenzung gewerblich-privat nicht immer möglich ist.

→ Abstimmungsergebnis (100 anwesende Mitglieder):

1 Ja-Stimme, 14 Enthaltungen und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag** von Klaus Grün 2012

Klaus Grün stellt den Antrag, dass im Mitteilungsblatt weniger Vereinsmeldungen, dafür mehr Fahrtenberichte erscheinen sollen.

→ Abstimmungsergebnis (99 anwesende Mitglieder):

0 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung und der Rest Nein-Stimmen

Der Antrag ist abgelehnt.

**Antrag** von T. Bruhn 2012:

Hiermit beantrage ich, den Stützpunktleitern anstelle der bisher erfolgten „Jahresgabe“ ein Kontingent von 10 TO-Standern zu übersenden, um diese den bedürftigen Langzeitseglern auf eigene Rechnung zum Preis von, wie in Deutschland auch, 15 Euro zu verkaufen.

Der Vorstand weist darauf hin, dass der Bedarf der Stützpunkte unterschiedlich ist. Eine solche Regelung könne als direkten Zuwendungen aufgefasst werden und die Gemeinnützigkeit gefährden.

→ Abstimmung (97 anwesende Mitglieder):

0 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung und der Rest Nein-Stimmen.

Der Antrag ist abgelehnt.

**TOP 12 Verschiedenes**

Herr Quix fragt, warum der Kompass kritisiert werde.

Dieter Kowalewski erwidert, dass es sich um keine inhaltliche Kritik handelt, sondern nur beanstandet werde, dass der Kompass eine Aufnahmebedingung sein solle.

Der Vorsitzende des Beirates Bert Frisch berichtet aus dem Arbeitskreis Stützpunkte. Es gäbe einige unschöne Vorkommnisse den ehrenamtlichen Stützpunktleitern gegenüber, einige Mitglieder würden eine „ADAC Mentalität“ zeigen.

Ein Mitglied dankt dem Vorstand, es hoffe die Wogen würden sich in Zukunft glätten.

Klaus Hympehdahl regt an, außergewöhnliche Segler wie z.B. Wilfried Erdmann, Burkhard Pieske, Rollo Gebhard zu ehren. Der Vorstand nimmt die Anregung auf.

Der stellvertretende Vorsitzende Andreas Hülsenberg berichtet von vielen Abgründen seiner 4 Jahre in dieser Funktion. Er werde spätestens Ende 2014 nicht mehr weiter für das Amt zur Verfügung stehen, auch aufgrund beruflicher Veränderungen (Wahl in den europäischen Betriebsrat, verbunden mit viel Reisetätigkeit).

**Ende der Veranstaltung**

Der Vorsitzende Martin Birkhoff schließt die Versammlung um 16:39 Uhr.

Braunschweig, den 24.11.2013

Die Schriftführerin Ulrike Ewe

Bremen, den

Der Vorsitzende Martin Birkhoff

## Wir trauern um

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

Mit 88 Jahren ist **Prof. Dipl.-Ing. Franz Huber** verstorben. Der Vater von Susanne Hube-Curphey, die 1988 die TO-Medaille und die Weltumseglerauszeichnung erhielt, worauf 2011 Weltumseglerauszeichnung und TO-Preis folgten, war erst vor zwei Jahren im hohen Alter von 86 Jahren Mitglied im TO geworden.

**Werner Friedrich** ist am 18. Dezember im Alter von 78 Jahren verstorben. Fast 40 Jahre lang war Friedrich Mitglied im TO, segelte mit seiner Ehefrau auf der *Caira* von Holland bis Neuguinea und Neuseeland, wo sie 14 Jahre lang lebten. 1998 zogen sie dann zurück nach Deutschland, 2001 erhielt Friedrich die Silberne Ehrennadel des TO.

Am 10. Dezember verstarb **Manfred Laske**, der seit dem Jahr 2000 Mitglied in unserem Verein war.

**Uwe Nordmeyer**, seit 1988, Mitglied im TO ist verstorben. Vertretungsweise hatte Nordmeyer ab 1982 zusammen mit seiner Frau Elke den Stützpunkt Whangarei, Neuseeland, bei Abwesenheit der Stützpunktleiter übernommen und später dann bis 2006 selbstständig betreut. Im vergangenen Jahr wurde das Ehepaar Nordmeyer mit der Silbernen Ehrennadel für 25 Jahre Mitgliedschaft im TO ausgezeichnet.

Mit nur 56 Jahren ist unser Mitglied **Rolf Sonnenberg** im vergangenen Jahr verstorben.

Am 1. März ist **Peter Thom Suden**, Eigner der Yacht *Kasinga*, verstorben. Thom Suden war bereits seit 19 Jahren Mitglied im TO.

Im Alter von 59 Jahren ist am 28. Dezember **Roland Umhey**, Eigner der Yacht *Orion 3*, verstorben. 19 Jahre lang war Umhey Mitglied im TO.

## Trauer um Rollo Gebhard

Wir kannten ihn alle, seine Reisen haben wir verfolgt, mancher von uns ist mit ihm und seinen Büchern aufgewachsen, hat den Odor von Freiheit, der von ihnen ausging, in sich aufgesogen und angefangen zu träumen, vom Meer, von unendlicher Weite, von Delphinen, einsamen Inseln und Abenteuern unter Segeln. Nach 92 Jahren ist das Leben des einmaligen Seglers und Menschen Rollo Gebhard zu Ende gegangen. Am 27. Dezember verstarb er in seinem Haus im oberbayerischen Bad Wiessee.

Gleich zweimal hat Rollo Gebhard die Welt allein umsegelt. Sein Boot *Solveig III*, eine Condor 7, gerade einmal 7,40 Meter lang und 2,25 Meter breit – ein kleines Zuhause für solche Segeltouren. Von 1967 bis 1970 und von 1975 bis 1979 war er mit ihr unterwegs, oft als kleinstes Schiff im Hafen oder in der Bucht, wenn er denn an den entlegensten Orten überhaupt auf andere Segler traf.

Seine dritte Weltumsegelung, oder sollte man lieber sagen Segelreise um die Welt, dauerte noch länger. Acht Jahre segelte er

mit seiner späteren Frau Angelika auf einer Halberg Rassy 42 über alle Ozeane. Am Ende folgte dann das seglerische Meisterstück – in sechs Monaten nonstop von Australien/Cairns nach Deutschland/Emden.



Doch nicht nur das Segeln lag Rollo Gebhard am Herzen, sondern auch das Meer, das seine Heimat war und darin vor allem die Delphine. 1991, in dem Jahr, in dem ihm auch der Trans-Ocean-Preis verliehen wurde, gründete er die „Gesellschaft zur Rettung der Delphine“ (GRD). Bis heute setzt sich die Gesellschaft für die Meeressäuger ein und kämpft weltweit gegen die tödlichen Fischernetze und den Schleppnetzfang.

Mit Rollo Gebhard, dem für seine herausragende seglerische Leistung auch das Bundesverdienstkreuz verliehen wurde, geht nicht nur ein ganz großer Segler, sondern auch ein unermüdlicher Kämpfer für den Schutz der Delfine von uns.

# Wir begrüßen neue Mitglieder

Akaltan, Can	3655	Masslich, Roland	3400
Ante, Mark	3972	Maus, Werner	3461
Bachmann, Beat	3563	Möbius, Jens	3980
Bamberg, Günter	3603	Mrozik, Torsten	3511
Becker, Burkhard	3445	Müller, Maren	3656
Beckmann, Dirk	3402	Müller, Verena	3650
Birkel, Wolfram	3409	Niemann, Karl	3553
Böckmann, Waltraud	4011	Olberding, Heinrich	3584
Boie, Jürgen	3518	Opitz, Dr. Rainer	4005
Braatz, Jörg	3604	Osnabrügge, Dr. Stepahn	3970
Brandmüller, Jürgen	3995	Pfaff, Werner	4020
Christensen, Tom	3401	Ramp, Doris	4016
Dittrich, Wolfgang	3516	Reisinger, Gerhard	4006
Eichholzer, Stefan	3596	Remmel, Stefan	3477
Fischer, Jens	3582	Röskes, Klaus Peter	3462
Geisweid, Dr. Andreas	3562	Sablowski, Reinhard	3453
Göldner, Timo	3513	Scherer, Monika	3547
Göttsche, Gunnar	3537	Schmidt, Uwe	3496
Grefrath, Alexander	3982	Schneider, Thomas	3986
Grefrath, Alexandra	3983	Schramm, Ursula	3436
Gundlack, Frank	3398	Seidel, Jens-Uwe	3984
Hadasch, Christian	3579	Senff, Heike	3433
Hanoldt, Katja	3996	Sieg, Monika	3545
Hartmann, Jens	3419	Siol, Alf	3494
Hartwig, Nicolas	3523	Skottke, Sabine	4017
Haupt, Thomas	3619	Smirek, Martin	3470
Heiligmann, Willi	4025	Smit, Adrianus Johannes	3611
Hermisdorf, Fred	4021	Sparr, Frank	3554
Hoefler, Christopher	3644	Stappen, Volker	3443
Huber, Max	3524	Steinleitner, Franz	3449
Humpfer, Reinhard	3971	Stüpfert, Thomas	3529
Jaenisch, Frank	3442	Tietzsch, Andreas	3998
Jahn, Simone	3405	Tyrrell, Roger John	3404
Jörgensen, Peter	3431	Ulmer, Alexander	3544
Jürgensen, Barbara	4022	Unterhollenberg, Dieter	4028
Kahl, Reginald	3994	Unterhollenberg, Margrit	4029
Kamutzki, Heinz	3447	Vahlbruch, Jörg	3626
Kempf, Michael	3506	van der Peet, Bert	4034
Kerwer, Karl	3432	van Dijk, Hantje Harmen	3976
Kloss, Lothar	3576	Veth, Ingo	3471
Knitel, Fred	3515	Vinzens, Raendy	3638
Kohl, Christoph	3977	von Engelmann, Marion	3975
Kraft, Thomas	3517	von Gilsa, Diane	3559
Krüger, Jörg	3532	Wagner, Harald	2348
Kuipers, Lambertus	3585	Weber, Christian	3608
Kurth, Frank	3625	Weinmann, Nico	4002
Laimer, Doris	3501	Wellenhofer, Thomas	3978
Landerer, Heinz	3648	Wilhelm, Gerd	3406
Laumer, Andreas	3509	Windbichler, Brigitte	3422
Lehnen, Michael	3491	Wittmann, Axel	4012
Leon, Hans-Joachim	3997	Woeber, Wim	3973
Locher, Helmuth	3640	Wolfisberg, Patrik	3651
Lübeck, Markus	3472	Wystrcil, Erich	3969
Mandler, Volker	3497	Zeuschner, Detlev	3481

## „Trans-Ocean“ München

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

Gäste sind jederzeit willkommen.

TO-Stützpunkt München  
Wolfgang Quix  
Rosenweg 3  
85643 Tulling  
Tel.: 08094-9073742  
E-Mail: segelquix@web.de

## „Trans-Ocean“ Köln

**Wir treffen uns**  
jeden 2. Mittwoch im Monat  
ab 19.30 Uhr im Haus des Kölner  
Yachtclubs, **Restaurant Fährhaus**,  
Steinstraße 1, 50996 Köln.

Gäste sind herzlich willkommen!

Auskunft erteilt Achim Geyssel  
Tel+Fax: 0221/865335

## „Trans-Ocean“ Kiel

**Jahrestreffen**  
Erster Freitag im Februar  
ab 19.00 Uhr  
bei Dieter Markworth  
in der Flensburger Str. 86, 24106 Kiel

Bei Teilnahme bitte Anruf 0431-30277  
oder E-Mail an [Kiel@trans-ocean.org](mailto:Kiel@trans-ocean.org)

## „Trans-Ocean“ Lörrach/Südbaden

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

Wolfgang Leubner und Hedwig 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!

Sommerferien bis September 2013

Tel.: 0211-7705195  
Mobil: 0172-9242 298  
[Duesseldorf@Trans-ocean.org](mailto: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 19.30 Uhr ganz „artgerecht“  
auf den **Restaurantschiff „van Loon“**.  
Das Schiff liegt im Urbanhafen und ist  
damit recht zentral gelegen.

Anschrift: Carl-Herz-Ufer 7  
An der Baerwaldblücke  
10961 Berlin  
[www.vanloon.de](http://www.vanloon.de)  
Torsten Gräser

## „Trans-Ocean“ Wuppertal

**Treffpunkt: Wichlinghauser Str. 58  
42277 Wuppertal**  
Tel.: 0202-663446  
Handy 0170-7863412

Wir werden ab Ende April bis Ende  
Oktober auf einer Reise rund Ostsee  
nach Haparanda unterwegs sein.  
In dieser Zeit können ab Wuppertal  
keine Hilfeleistungen angeboten  
werden. Anfragen per E-Mail werden  
wir von unterwegs gerne beantworten  
oder auch ggf. Hilfen organisieren.  
Der Stützpunkt Wuppertal ist während  
unserer Abwesenheit nicht besetzt!

Wilfried & Siggie Oliv

[www.bilbocrew.de/](http://www.bilbocrew.de/)  
[bilbocrew@t-online.de](mailto:bilbocrew@t-online.de)

## „Trans-Ocean“ Mainz

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

Auskunft erteilt TO-Mitglied  
Armin Dräger, Tel.: 06042-7225.  
Gäste sind willkommen.

## „Trans-Ocean“ Regensburg/Ostbayern

Unser Stammtisch trifft sich in der  
Regel alle 2 Monate  
am letzten Donnerstag eines Monats im  
**Spital-Keller zu Regensburg**,  
Alte Nürnberger Str. 12 –  
meist zu einem bestimmten  
Thema mit Vortrag.

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

Kontakt: [roland.kollert@t-online.de](mailto: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](mailto: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 Rotbuiche**,  
Tannenweg 4, 22415 Hamburg  
Renate und Gerd Willhoef  
Tel.: 040-5206742

Gäste sind herzlich willkommen!

**Abalone**, Michael Kindt, 6.12. Monfalcone, Italien.

**Adrenalina**, Alexander Wintschnig, 16.2. La Coruña.

**Aeola**, Gabriele Starrach, 3.2. Fort Myers, Florida.

**Agila**, Marco Pensel, 10.1. bis Mai Insel Leros, Dodekanes, GR.

**Akka**, Andreas Haensch und Andrea Fuchs, 8.2. Scarborough, Qld.

**Albatros II**, Eva Stiebing und Horst Ablas, 27.2. Bundaberg, dann Opuā.

**Albatros**, Herbert Köhnkow, 9.12. Licata, Sizilien.

**Alien**, Martin Schmid, 8.2. Martinique.

**Alrisha**, Brigitte und Ferdinand Windbichler, 24.1. Aquileia, Italien.

**Alua**, Nelly und Peter Moser, b. a. W. Brisbane.

**Amanda-Trabanthea**, Linn Charlotte Klund und Crew, 12.1. Barbados, dann Grenadinen.

**Amazone**, Olaf Schmidt, 16.12. Benalmadena, Spanien.

**Amigo**, Rene Braunmüller, 20.2. Marina Rebak, Langkawi, Malaysien.

**Anduril**, Uwe und Anne Sauerbrey, 6.2. St. Brieuc, Bretagne, F.

**AnjuliNui**, Elke Lorenz, 18.2. Rodney Bay, St. Lucia.

**Anke 2**, Dietmar Froböse, 10.1. Las Palmas, G. C.

**Anna-Maria**, Winfried und Ute Luetke, 1.1. Opuā Marina, Bay of Islands, NZ.

**Anne**, Wolfgang Schneider, 16.1. Marina Rubicon, Lanzarote.

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

**Antares**, Olaf Klarhorst, 16.2. Colón, Panamá.

**Arbalete**, Stefan Döll, 13.2. Poros, GR.

**Argo Navis**, Michael Wirtz, 27.1. Royal Yard Club, Oostende, Belgien.

**Ariadne IV**, Wolfgang G. H. Söhngen, 12.2. b. a. W. Ampuriabrava, Costa Brava, E.

**Aries Dream**, Renato Hertel, 4.2. ab Mai West-Kurs bis Gibraltar.

**Arion**, Michael und Marion Reiprich, 13.1. Samos, GR.

**Asgard**, Karl H. P. Preisner, 7.3. Martinique.

**Atair**, Dr. Wolfram Treptow, 27.2. Yamba, Clarence River, New South Wales, AUS.

**Atlantis**, Walter und Gisela Mittasch, Januar bis Mai 14 Kudat, Borneo.

**Audacia**, Karsten Georgi, 29.12. Bremerhaven.

**Azzurra**, Thomas Wellenhofer, 16.1. Patras, GR.

**Balimara**, Barbara Kienzler-Rausch und Manfred Rausch, 8.3. Shelter Bay Marina, Colon, Panamá.

**Beagle**, Alice und Ulrich Zenneck, 2.1. Marina Rodney Bay, Saint Lucia, Karibik.

**Blue Felix**, Sabine und Sven Seren, 16.1. Las Palmas, G. C.

**BlueLiner**, Wolfgang Höffken, 17.12. Kílada, GR.

**Bomika**, Karl und Lisa Bohne, 23.1. Quintero, Valparaiso, Chile.



## Standort- meldungen der „Trans-Ocean“ Hochseesegler

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

Stand: April 2014

**BonaDea**, Toni Friedrich und Monica Roth, 7.12. Überwinterung in der Marina di Ragusa, Sizilien.

**Bunter Vogel 2**, Hubert und Elisabeth Schwaiger, 5.2. Providencia, Kolumbien.

**Cayenne**, Hannes Frühauf, 9.12. San Francisco, USA.

**Chevaldy**, Sabine und John Mullins, 21.12. Trogir, Kroatien.

**Chez Nous**, Klaus-Dieter Schneider, 22.1. Phuket, Thailand.

**Chilli Bee**, Hubert und Margit Fieg, 13.2. Madeira.

**Chiloé**, Jens Meyer und Ariane Hackstein, b. a. W. in Buenos Aires, ARG.

**Christa**, Thorsten Behring, 9.2. Bequia.

**Chulugi**, Marcel Dolega und Joanna Barck, 4.3. Rota, Costa de la Luz, E.

**Cinderella**, Franz Nebel und Dagmar Tschepper, 24.12. St. Lucia, Karibik.

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

**Con-Anne**, Fritz Gloor, 9.12. Marina Lefkada, GR.

**Divine**, Anton und Gerda de Poot, 12.1. von Kap Verden nach Trinidad.

**Donnerkiel III**, Erika u. Friedrich Lücke, b. a. W. Ampuriabrava, Spanien.

**Dörtita**, Heiner Mattfeldt, 6.3. Marigot, Saint Martin, W. I.

**Eisbär III**, Otto Guldin und Crew, 18.2. San Blas Inseln, Panamá.

**Eligius**, Gabriele Beck und Uwe Baron, 3.2. Porto Heli, Peloponnes.

**Elowyn**, Volker Ender u. Crew, 27.2. Gdansk, Polen.

**Enterprise**, Olaf Brandt, 16.1. Mustique, Karibik.

**Enya**, Rosi u. Otwin Ohlig, 23.1. Südsizilien.

**Eos**, Nico und Sabrina Weinmann, 7.2. Rees, D.

**Et voilà**, Heinz und Ursula Giesbrecht, 2.2. Salvador de Bahia, Brasilien.

**Fandango**, Iris Goldschmitt und Volker Möhlmann, 4.2. Lanzarote.

**FantaSea**, Heike und Michael Mahnke, 8.1. Barbados,

**Felice**, Cornelia und Wolfgang Gerber, 11.3. Tahiti, in Kürze Start Richtig. Australien.

**Fernweh**, Dres. Heike und Bernd Gläsker, Juli 14 Raiatea, dann Tonga u. Fiji.

**Fiasko 2**, Hansjörg Schafroth und Helena Rutz, 7.3. Montenegro, dann Albanien u. Griechenland.

**FindUs**, Reinhard Böhle, 30.1. Kanaren.

**Frangipani**, Marianne und Kay Langley, 7.3. Jamaica.

**Free Spirit**, Frank Mämpel, 24.2. Dominica.

**Free Spirit**, Werner Häfliger, 1.2. Las Palmas, G. C.

**Frieda**, Frank Becking, 20.1. Tahiti, Gesellschaftsinseln, franz. Polynesien.

**Friederike**, Angelika und Bernd Rutel, 24.1. Portsmouth, Domenica, Karibik.

**Fürrit**, Angelika Hollesen, 17.2. Las Palmas, G. C.

**Galileo**, Hans Rudolf Wyss, 7.1. Parati, Brasilien.

**Germania**, Jochen Schweizer, 11.12. Curacao.

**Geronimo**, Corinna und Rainer Möller, 8.1. Kiel.

**Gitana**, Rüdiger Hoffmann, b. a. W. St. George's, Grenada.

**Golden Tilla (A)**, Wolfgang Legenstein u. Ulrike Fischer, bis April 14 Aprilia Marittima, Lignano, Italien.

**Green Coral**, Peter Sidler und Rosmarie Gaberthüel, 2.3. Monthys Boatyard, Caboolture, AUS.

**Green Duck**, Ludger Peters, 26.12. Ushuaia, ARG.

**Halekai**, Dr. Burger Zapf, 31.12. Mindelo, Kap Verden.

**Hang-Loose**, Michael Strotmann, 24.12. Marina San Miguel.

**Hash-Papi**, Dr. Hans und Helga Büchli, Winterlager Port Napoleon, Camarque, F.

**Hedas**, Marion und Uwe Sandhoff, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote.

**Hedonia**, Carsten Matthias, 8.2. Travemünde.

**Hei Matau**, Markus und Sabina Geisenberger, 19.2. Grenada Richtig. USA.

**High Flight**, Wolfgang und Ilse Jauß, 23.1. Mindelo, Sao Vicente, Kap Verden.

**Hirondelle**, Hans-Peter Tkacz, 19.1. Amudia / Fluß Achavon, Ionisches Meer.

**Horus (CH)**, Walter und Ruth Kuster, Winterplatz in Egina/Aigina, GR.

**Hui Buh**, Bernhard Moser, 8.1. Chaguaramas, Trinidad.

**Innøy**, Karin und Michael Marquardt, b. a. W. British Columbia, Washington u. Alaska.

**Inti**, Jonathan Buttman und Claudia Clawien, 7.12. Sale/Rabat, Marokko.

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

**Island in the sun**, Regina Streuber-Brodt und Günter Zimmermann, 17.2. Lanzarote.

**Itörnía II**, Anton Schöneboom, Winterquartier Fertilia, Sardinien.

**James McDust**, Jacob Staubli, 26.12. b. a. W. Port St. Louis du Rhône, F.

**Jan Rasmus**, Hinrich Janssen, 19.12. Albufeira, Portugal.

**Jasina**, Matthias Roessler, 25.1. Las Palmas, Kanaren.

**Jonathan**, Prof. Dr. Herwig G. Paretzke, 17.1. Licata, Sizilien.

**Josi**, Ingrid und Jürgen Mohns, Februar ab St. Helena nach Bahia de Salvador.

**Jumbo**, Dr. Wilfried und Sigrid Freiwald, b. a. W. Bahamas, USA, Great Loop, Florida.

**Kalimian**, Karin und Michael Rose, 19.12. : 028,07N 015,25W.

**Kassiopeia**, Claudia und Michael Engelhardt, 10.3. Kap Verden.

**Kavanga (AUS)**, Silke u. Dr. Torsten Hartmann, b. a. W. Cygnet, Tasmanien.

**Kikimora**, Irmhild und Dieter Burgmann, b. a. W. Algarve Nähe Faro.

**Kyllini**, Georg und Gisela Maul, 7.12. Kos, GR.

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

**La Jolla**, Werner Vogeltho, 21.1. Norderney.

**La Paloma**, Ferdinand und Elke Takatsch, 8.3. Boca Chica, Dom. Republik.

**Lady Aquamarine (CH)**, Isabelle Kähr, 12.3. Fajardo, Puerto Rico, Karibik.

**Lazy Lady**, Gert Hoffmann, 13.12. Vuda Point Marina, Fiji.

**Lemuria**, Jürgen Graeber, 19.1. Antigua.

**Libertina II**, Wolfgang Risse, 23.2. Port St. Charles, Barbados.

**Lindum Thalia**, Bernhard Endl und Ursula Ott, 28.2. Miami, USA.

**Lisa Tipairua**, Rainer Philipp, Dr. Detlef Corbeck, Roland Heid und Dieter Streck, 25.1. Marina Gouvia, Korfu.

**Lisanda**, Regina Müller u. Wolfgang Hausen, b. a. W. türk. u. griech. Ägäis.

**Lojan**, Rainer Firch und Daphne Schoen, 20.2. Ushuaia, Argentinien.

**Louise**, Fred Hermsdorf, 8.2. Hamburg-Harburg.

**Luna Blu**, Paul und Liliane Aebersold, 15.2. Savusavu, Fiji.

**Luna of London**, Vagus Ltd./S. Burgholte, 3.3. Carriacou, Grenada.

**Magic Life**, Heinz Solka, Dez. 13 Sydney, bis August Richtg. Darwin.

**Mahuini**, Ingo Baumann, 28.12. Knysna Lagoon, RSA.

**Malamok**, Bernd Papenmeier, 10.2. Martinique.

**Malwieder**, Ralf Hanke und Inge-Lore Hornung, 4.3. Las Palmas.

**Manati**, Wilma und Dr. Hans-Joachim Becher, 8.12. Las Palmas, G. C.

**Maresa**, "Nobby" Rollfing, b. a. W. Grenada, W.I.

**Mari Ann**, Hans-Joachim Leon, 7.2. Grosenbrode.

**Mari-Luise**, Robert Siebel-Heymann und Iris Heymann, Winterlager Crotona, Kalabrien, Italien.

**Miami (CH)**, Ute Kuch und Joerg Weiss, 2.2. Majuro, Marshall Islands, Richtg. Philippines.

**Mignon**, Johan Meijer, b. a. W. Thailand/Malaysia.

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

**Minni**, Jens Bormann, b. a. W. Palma de Mallorca.

**Miri**, Ralf Wieners, 24.1. Prickly Bay, Grenada.

**Mirmel**, Michael Schröttke, b. a. W. Lübeck-Schlutup.

**Mohea**, Helmut Weiler, 6.1. Langkawi, Malaysia.

**Moin**, Corinna und Wolfgang Lorbach, 28.2. Martinique, Weltumsegelung beendet, 6.3. Guadeloupe.

**Muck (CH)**, Doris und Rudolf Meili, 26.12.13 Antigua, Karibik.

**Murada**, Alfons und Elvira Schön, 20.1. Port St. Louis du Rhône.

**My Lady**, Paul und Cornelia Amann, 22.12. Marmaris, TR.

**Nadine**, Ilse und Ulrich Hering, 1.1. Mar del Plata, ARG.

**Naja**, Elke Hofmann und Werner Nagel, 5.3. Mindelo, Kap Verden.

**Nono**, Cay-Robert Malchartzack, Dez. 13 Brisbane - Sydney, Jan. 14 Picton, NZ.

**Nordlicht**, Gertraud und Hartmut Borchardt, b. a. W. Port Napoleon.

**Odin**, Dietrich Nolte, 23.1. bis Mai Crotona, Italien.

**Odin**, Oliver Bloching, 26.2. Krania, Kreta.

**Ohana**, Tobias und Judith Roller, 20.1. Las Palmas, G. C.

**Old Dream (IT)**, Emilio Avenia, 16.1. b. a. W. Marina Atkio, Preveza, GR.

**Orfos (A)**, Irene und Adi Jaks, b. a. W. Neukaledonien.

**Outer Rim**, Thomas Stüpfert, 20.2. Southampton.

**Pacifico**, Hermann Stoltz, 23.2. Recife, Brasilien.

**Panta Rei**, Willi Kruett, bis April 2014 Marina di Ragusa, Italien.

**Panthera**, Holger Harms, 28.2. Antigua, Kleine Antillen.

**Parlé**, Matthias Sonneck, 7.2. Santa Barbara Beach Marina, Curacao.

**Paulinchen**, Hinnerk Weiler, 16.1. Placencia, Belize.

**Pia**, Peter und Dorothee Jung, 28.2. Las Palmas, G. C.

**Pipolder**, Heinz Peier und Angelica Hug Peier, b. a. W. Marmaris, TR.

**Prima**, Dr. Otto Schlotthauer, b. a. W. Emerich (Segelpause).

**Protea**, Wolfgang Schlechtendahl, 26.1. Kemer, TR.

**PURe fun**, Renate und Paul-Uwe Nieguth, 17.1. Yalova (Marmara Meer), TR.

**Ratz Fatz**, Hardy Patz, 13.1. Young Island Cut - SVG, Karibik.

**Red Harlekin**, Erwin und Irmina Bucher Schwitter, 12.1. Ile a Vache, Haiti.

**Resolute**, Hans-Rolf Rauert, 24.1. Lüderitz, Namibia.

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

**Rosine**, Wolfgang Siewert, 26.1. Antigua.

**Sail la vie (US)**, Sara Subirana u. Michael Claus, b.a.W. Miami, USA.

**Salmon**, Rosemarie und Klaus Melenk, 8.2. Martinique.

**Samuri**, Christian und Evelyne Nigg, 24.2. Nosand Boatyard, Whangarei.

**Santina**, Norbert und Uschi Frei, 22.12. Shelter Bay Marina, Colon, Panamá.

**Santos**, Petra und Tom Overbeck, 12.2. Antigua.

**Sanuk**, Wolfgang Leubner, 11.1. Marina Monastir, Tunesien.

**Sappho**, Kirsten Dorn-Weitzel und Joachim Weitzel, b. a. W. Katakolon, Peloponnes.

**Scrabbler**, Jana Jeschke und James Turner, 3.1. Lagos, Portugal.

**Sea Breeze**, Marcel Walther, 9.2. Santa Pola, Alicante.

**Shalimar 3**, Eric Guiol, b. a. W. Mesolongion, GR.

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

**Single Malt (CH)**, Eduard Keck und Altmuth Otterstedt, 14.1. Kusadasi.

**Skook**, Markus Bocks, 3.1. Antigua.

**Soleil II**, Heidi und Klaus Lange, 28.2. Puerto Rico mit Ziel USA.

**Sophie**, Dres. Harald und Sophie Ertl, 10.3. Curacao, Niederl. Antillen.

**Spica**, Christiane und Norbert Rüsck, 6.1. Sao Vicente, Mindelo, Kap Verden.

**Spökenkieker**, Angelika und Stefan Gerke, 20.2. La Gomera, Kanaren.

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

**Stella Maris**, Ingeborg Voss und Wolfgang Dinse, b. a. W. Kiel.

**Suzy Q**, Claus Stoll, 27.1. Marmaris.

**Symi**, Dieter Heller, 19.1. Clarkes Court Bay, Grenada.

**Talofa**, S. Schedel, 18.12. Roses, E.

**Tamango Love**, Heinz Fehlmann und Yvonne Romer, 26.2. British Virgin Islands.

**Tamora-Lee**, Jürgen Karich und Ute Kotzian, b. a. W. Nieuwpoort, B.

**Tangaroo**, Hans Vasulka, 30.1. Guadeloupe.

**Tartaruga 1**, Joachim Reh, 20.1. San Blas Islands - Panamá.

**Taurus**, Barbara und Christoph Einspieler, 15.1. Velalavela, Salomonen.

**Titaro**, Theo Gumppe und Rosmarie Gumppe-Silbermann, 8.2. bis Mitte April Bay Islands, Honduras.

**Tom-Son**, Christian Jürgens, 27.2. Mustique, Karibik.

**Tranquilo**, Peter Frahm und Gisela Kurth, 27.1. Kleine Antillen, Karibik.

**Trudel**, Silvelie und Jörg Barczynski, b. a. W. Preveza, GR.

**Twiga**, Dr. Peter Bochnik, 14.12. Farmers Cay, Bahamas.

**Ulani**, Philippe und Sandra Ochsenbein, 6.2. Guna Yala, San Blas.

**Ultima (CH)**, Margrit u. Kurt Kunz, b.a.W. Marina Rubicon, Lanzarote, G.C.

**Ultima**, Hinrich Noack, 6.2. Winterlager bis 31.3. in Oostwatering, NL.

**Ultima**, Sandra Wulf und Timo Holländer, 31.1. Guaymas, Mexiko.

**Utopia**, Gerhard Wallner, 17.1. Quinta do Lorde, Madeira.

**Varuna**, Claudia u. Sigmar Solbach, b. a. W. Kusadasi, Türkei.

**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.  
**Verena III**, Alfred Bauer mit Steffie, Kilian und Isabell Schneider, b. a. W. Kemer, Türkei.  
**Vigo**, Bettina Heüveldop und Kurt Gödderz-Heüveldop, 5.2. Setur Marina, Finike.  
**Vivaci**, Dr. Harald und Sabine Eckhardt, b. a. W. Port Danao, Cebu, Philippinen.

**Wereva**, Gisela und Werner Will, 23.2. Trinidad.  
**Whisper**, Hanspeter und Lilian Rüedi, 10.3. St. Lucia.  
**Wigwam**, Gundula und Thoralf Redlich, 30.1. Namibia, dann Brasilien.  
**Wind of Change**, Elke und Uwe Höft, 24.2. Ala Wai Harbor, Honolulu, Hawaii.

**Xenia II**, Martin Schiller, 10.3. Longyearbyen, Nordmeer, Norwegen.  
**Yara**, Robert Cadmus, 25.2. Martinique.  
**Zingara**, Ernst Mosel, 15.1. Rodney Bay Marina, St. Lucia.  
**Zwöi**, René Hollermayer, 2.3. Port Antonio, Jamaica.

# Beiträge und Spenden

Inländische Mitglieder und Mitglieder aus Ländern, die am SEPA-Verfahren teilnehmen, leisten den Jahresbeitrag per Einzugsermächtigung. Der Beitrag beträgt jährlich 30,00 €. 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.

## »Trans-Ocean«

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

### TO-Geschäftsstelle

**Haus Atlantic**  
**Bahnhofstraße 26, 27472 Cuxhaven**  
 Postadresse:  
**Postfach 728**  
**D-27457 Cuxhaven**  
**Tel.: 04721-51800**  
**04721-426510**  
**Fax: 04721-51874**

**http://www.trans-ocean.org**  
**E-Mail: info@trans-ocean.org**  
 Vereinssekretärin: Rita Eichardt  
 E-Mail: rita-e@trans-ocean.org  
 Buchhaltung: Anja Kühnast  
 E-Mail: anja.k@trans-ocean.org

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

## IMPRESSUM

### Mitteilungsblatt »Trans-Ocean«

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

Redaktion:  
 Kirsten Panzer-Gunkel (pan)  
 E-Mail: redaktion@trans-ocean.org  
 Tel.: 0175-1614023 (Redaktion)  
 Fax: 04721-51874

Pressereferent: Bernhard Jaeger (jae)

Gesamtherstellung:  
 Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft  
 Herbert-Huster-Straße 1  
 D-21762 Otterndorf, Tel. 04751-901-0  
 Anzeigen: Meik Kremer  
 Tel.: 04751-901168  
 Fax: 04751-901199  
 E-Mail: kremer@nez.de  
 Anzeigenschluss: 1.3., 1.6., 1.9., 1.12.2014

Die mit Namen gekennzeichneten Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der 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.

## Anzeigen-Preisliste 2014

	Anzeigenteil		Farbe	
Satzspiegel 253 mm hoch 172 mm breit	Spalten- breite 55 mm	Spalten- zahl 3	1 Bunt- farbe	3 Bunt- farben
mm-Preis Seitenpreis	759 mm		1,96 1487,64	2,30 1745,70
Anzeigenteil schwarz/weiß				
Satzspiegel	mm-	Spalten-	1/1 Seite	
253 mm hoch 172 mm breit	Preis Euro	breite mm	Spalten- zahl	759 mm Euro
Seitenpreis 1/1 Seite	1,70	55	3	1290,30
<b>Erscheinungsweise</b>		<b>Anzeigenschluss</b>		
4x jährlich, Januar, April, Juli, Oktober		1.3., 1.6., 1.9., 1.12.2014		

# NACH SÜDEN SEGELN IN 2014?



werbsachen.de

## WÄHLEN SIE EINE ODYSSEY



**European Odyssey:** Rallye für Fahrtensegler von Nord-Europa ins Mittelmeer oder zu den Kanaren mit Stopps in London, Cherbourg, La Coruña, Porto, Lissabon and Rabat. Start in Hamburg am 3. Juli für nordeuropäische Segler und Lorient am 20. Juli für französische Segler.



**Atlantic Odyssey:** Transatlantik-Rallye ab 16. November von Lanzarote nach Martinique.



**Blue Planet Odyssey:** Weltumsegelung mit dem Ziel, auf verheerende Konsequenzen des Klimawechsels aufmerksam zu machen. Sie führt zu den meist gefährdeten Ländern dieser Welt, durch alle Ozeane. Start ist ab London am 12. Juli, ab Lorient am 20. Juli, ab Lanzarote am 16. November und ab Martinique am 11. Januar 2015.



**Pacific Odyssey:** Eine jährliche Rallye von der Karibik bis zu den Marquesas Inseln – über die San Blas Inseln, durch den Panama Kanal und über die Galapagos Inseln. Der Start in Martinique ist am 11. Januar 2015. Die erste Etappe ist Teil der Blue Planet Odyssey.

Die Teilnehmer sollen sicher reisen, Spaß miteinander haben und soziale Kontakte untereinander pflegen. Wir möchten nicht, dass sie sich in einem Wettbewerb fühlen. Einzigartig ist, dass alle Teilnehmer bei einem ozeanografischen und meteorologischen Forschungsprogramm unter der Ägide der UNESCO mitmachen können. Zur Unterstützung der gesamten Reise steht ein erfahrenes Team von Seglern mit Rat und Hilfe vor und während der Rallye zu Ihrer Verfügung. Dieses Team, geleitet von Jimmy Cornell, bringt es insgesamt auf über 700.000 Seemeilen und 9 Weltumsegelungen.



Cornell Sailing Events Ltd.  
8 Silver Street, Dursley  
GL11 4ND, United Kingdom  
Tel. +44 1453 543872

info@cornellsailing.com  
www.blueplanetodyssey.com  
www.atlanticodyssey.org  
www.europanodyssey.org





**SEGELWERKSTATT STADE**

Größtmöglicher Spaßfaktor  
bestmögliche Technik!

[WWW.SEGELWERKSTATT.COM](http://WWW.SEGELWERKSTATT.COM)

**SEGELWERKSTATT STADE**

**Wir wissen, was Segler wollen!**

Harschenflether Weg 12 – 21682 Stade – Tel. 04141 | 4 57 88  
Fax 04141 | 4 57 83 ~ [info@segelwerkstatt.de](mailto:info@segelwerkstatt.de)



## Unsere Erfahrung Ihr Mehrwert

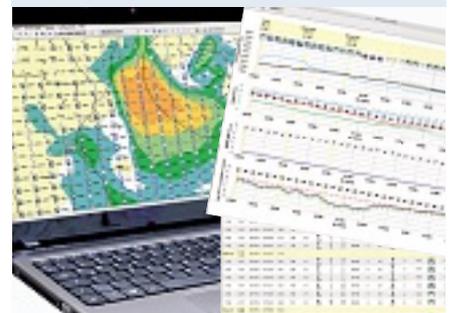
schnelle, formtreue  
und dauerhafte Segel  
entwickelt aus tausenden Seemeilen  
eigener Ocean-Erfahrung



**Faber + Münker**

★ Ihr Segelmacher aus Europa

Fon +49 431 687370  
[www.faber-muenker.de](http://www.faber-muenker.de)



## GRIB-View 2 Wettersoftware

### Optimale Seewettervorhersage

- Routenplanung mit Speed-down
- Meteogramm
- Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- Animation der Wetterentwicklung
- CRUISING PREMIUM PLUS GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

WetterWelt GmbH  
Wir. Wissen. Wetter.  
[www.wetterwelt.de](http://www.wetterwelt.de)



**IN MARSAT**  
**ISatPhonePRO**

WELTWEIT UNABHÄNGIG . GÜNSTIG TELEFONIEREN . PREPAID CARDS  
- DP07 GOES SATELLITE -



- SOS Notruf: 505
- Wetterdaten-download
- Weltweit telefonieren
  - Atlantik oder Alpen
  - auf Kreuzfahrtschiffen
  - auf Yachten
- Akku: 8Std. telefonieren
  - 220V / 10-30V
- Bluetooth
- Dockinglösung

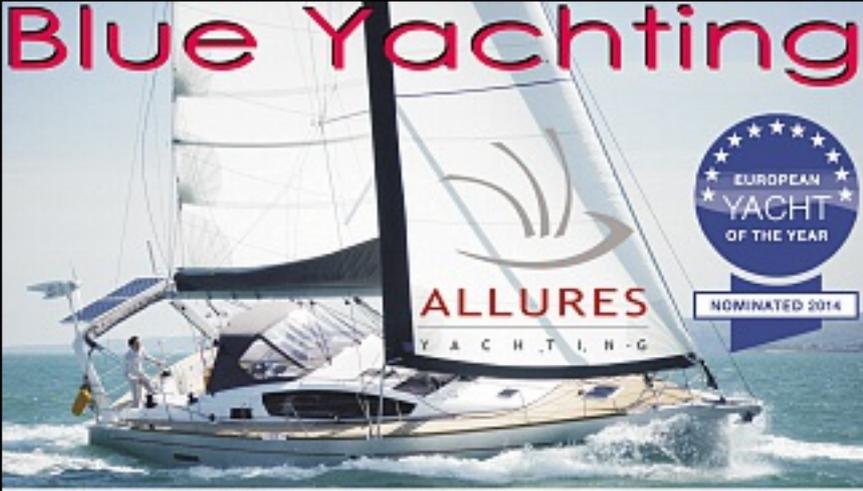
**DP07**  
SEEFUNK

... weil unser Wetter lebt!

★ Delta Papa 07 SEEFUNK ★  
[www.dp07.com](http://www.dp07.com) ✉ [info@dp07.com](mailto:info@dp07.com)  
☎ 040 - 238 55 782

Trans Ocean  
Postfach 728  
27456 Cuxhaven

PVST  
Deutsche Post AG  
Entgelt bezahlt  
C7583



**Blue Yachting**

Langfahrt- Segelyachten aus Aluminium  
**ALLURES 39.9** ALLURES 45 ALLURES 52

www.blue-yachting.de  
Tel. 0421 - 63 98 754

## Lutra 40 Racer-Cruiser



**Schnelles sicheres Segeln einhand oder mit kleiner Crew:**  
12 m x 3,85 m x 2,35 m, Aluminium, 5,5 to, Kutter, Volvo Penta D3, Unterwasserschiff neu, Windgen. Ballast-tanks 2 x 750 l, Rollgenau neu, komplette Segelgarderobe, Windpilot, z.Z. Normandie, 75.000 €

**Kontakt: SYSTAG@gmx.de**



# cat sale

### Wertvertretung für:

- OUTREMER (F)
- NEEL (F)
- SUNREEF (PL)
- Tag-Yachts (SA)

### Weltgrößtes

### MULTIHULL-Angebot

- Persönliche Beratung bei Kauf und Verkauf
- Sichere Vertragsabwicklung
- Projektplanung und Bauaufsicht
- Finanzierung und Versicherung
- Überführungen weltweit
- OUTREMER Service Point Nordsee

### cat sale

Grohner Bergstr. 3  
28759 Bremen  
Tel. +49 (0)421 620 8 332  
Fax +49 (0)421 620 8 331  
www.cat-sale.de  
tietze@cat-sale.de

Member of Multihull World  
Brokerage Network

Catamarans | Trimarans | Sales | Services



Besuchen Sie uns auf der weltgrößten  
**MULTIHULL In Water Show**  
La Grande Motte 23.-27. April 2013

*Aufrecht segeln, schnell und komfortabel reisen!*