

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



Einladung zur JHV

**Neues aus
der Karibik**



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

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

Schiffsausrüster für traditionelle Schiffe und klassische Yachten
Werftausrüstung

Unsere neue Adresse:
Notkestraße 97 · 22607 Hamburg

Tel.: 040-8890100
Fax: 040-88901011
www.toplicht.de

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

MEDIZIN AN BORD

SEADOC

neuer:
Kurs Medizin an Bord
in Wien und Zürich

WWW.SEADOC.DE | DOCTOR@SEADOC.DE | TEL: +49 (0) 40 227 150 72

AUSRÜSTUNG AUSBILDUNG BERATUNG

Silentwind Generator

Noisy it's a thing from the past

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

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

<http://www.silentwind.de>
info@silentwind.de




Contest 42 Ketch

Center-Cockpit (Sicherheit für Kinder),
Lloyds-Zertifikat, Bj. 79, sehr gepflegt,
2015 neu lackiert und Refit, Rollgenau,
Teak-Deck erneuert, Autopilot, Radar,
Motor Volvo MD 31A, Aircon in Eignerka-
jüte, Wassermacher, Werkstatt. Interieur
und Exterieur top. Ready to sail! Lang-
fahrterprob. Liegepl. Südfrankreich.
Wg. Krankheit günstig abzugeben:
65.000 € VB.
Tel: +49211 40 1333 oder
+334942 52957

SEEWASSERENTSALZUNG

Qualität Made in Germany

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

watermaker
AQUA | TEC

Aquatec-Watermaker / Inh. Joachim Matz
Bgm.-Schinkel-Str. 10 a, 25348 Glückstadt, Telefon: 0151 50 93 32 62



Aluminium - seewasserfest

Super günstig und fabrikneu

Bleche 3 x 1,5 m AlMg 4,5 Mn

4 mm	14 St	50,4 kg/St
5 mm	56 St	63,0 kg/St
6 mm	6 St	75,6 kg/St
8 mm	4 St	100,8 kg/St

Rechteck-Profil 6 m

60x6 mm	10 St	5,8 kg/St
50x5 mm	18 St	4,0 kg/St
40x4 mm	7 St	2,6 kg/St

T-Profil 6 m AlMg Si 0,5

60x60x6 mm	89 St	12,8 kg/St
40x40x4 mm	70 St	5,2 kg/St

info@kalidas.co.uk oder
klaus.hohberg@arcor.de

Die Wahl der Profis

leise, stark und sicher

superwind
www.superwind.com




AMEL SUPER MARAMU 2000

Nur Eigner gesegelt. Sehr gepflegtes Schiff.
Viele Extras. Leicht und sicher zu
handhaben!
Preis: 185.000 €
Ausführliches Expose bitte
per E-Mail anfordern:
marko.uecker@googlemail.com
Tel.: +49 30 625 19 65



Boots- und Schiffswerft
Cuxhaven

Erstklassiger Service für Segel- & Motoryachten

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



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

Fernweh 
shipshop.de

www.shipshop.de

Der kleine Ausrüster für große Fahrt

Katalog anfordern:
shipshop.de

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

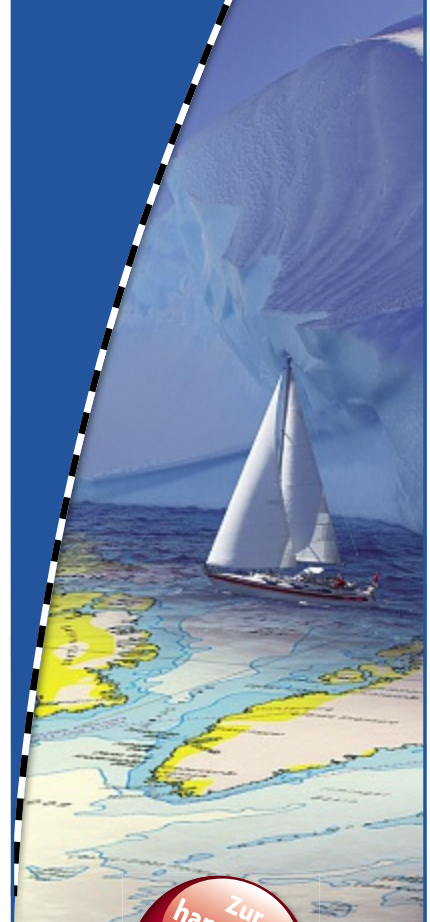
Tel 0203/352044
Fax 0203/355432
eMail info@shipshop.de

LIEGEPLATZ IN ILULISSAT? SEEKARTEN

BIS ANS ENDE DER WELT

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

*Bitte beachten Sie
die Liefertermine



Zur
hanseboot
in Hamburg
29. 10. - 6. 11. 2016
Halle B5
Stand D.154



HanseNautic
a Global Navigation Solutions Company

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

www.HanseNautic.de

EDITORIAL



Liebe Mitglieder,

mit der aktuellen Ausgabe des Trans-Ocean-Magazins haltet Ihr die Einladung zur Mitgliederversammlung 2016 in den Händen. Ein ganz wesentlicher Aspekt ist der Tagesordnungspunkt 7. Hier findet sich der neue Satzungsentwurf. Der Vorstand dankt ganz herzlich allen Mitgliedern, die den Auftrag der letzten JHV angenommen und den Satzungstext des Vorjahres weiter entwickelt haben. Der ab Seite 46 dargestellte Text ist

zwischen Satzungs-Arbeitskreis und Vorstand abgestimmt. Sowohl die Mitglieder des Arbeitskreises, aber natürlich auch wir, der Vorstand, würden uns sehr freuen, wenn der Entwurf nun die Zustimmung möglichst vieler Mitglieder findet. Vor einigen Wochen sprach mich Rudi Olma von der SKWB an, die sich, wie wahrscheinlich jeder weiß, eine neue *Wappen von Bremen* zugelegt hat. Jetzt ist es kein Kunststück zu erraten, dass er anfragte, ob nicht der Trans-Ocean Interesse am alten *Wappen* habe. Nun wünschen sich unsere Mitglieder, wie ja auch in der Mitgliederbefragung wurde, mehr Jugendförderung des TO. Da ist die Frage sicher erlaubt, ob ein Schiff für den TO ein geeignetes Mittel sein kann, um diesem Anspruch gerecht zu werden. Und für Schulungszwecke als Ergänzung unseres Seminarwesens wäre ein solches Boot auch einsetzbar. Ähnliche Gedankenspiele gab es schon in der Vergangenheit und sie wurden kontrovers diskutiert. Auch jetzt, im aktiven Vorstand. Doch wieso eigentlich nicht? Der Vorstand hat diese Frage auf die Tagesordnung der Mitgliederversammlung gesetzt und hofft, auf rege Beteiligung bei der Diskussion. Eins ist allerdings klar: Der Vorstand kann eine solche Aufgabe neben dem Tagesgeschäft nicht auch noch bewältigen. Die Realisierung eines solchen Konzepts bräuchte also Mitglieder, die sich bei einer solchen Aufgabe nach Kräften engagieren. Wer hat Lust?

Änderungen wird es im Vorstand geben. Andreas Hülsenberg zieht sich von seiner langjährigen Aufgabe als stellvertretender Vorsitzender zurück. Nach 7 Jahren. Wenn ich zurückdenke, welche Änderungen hat es in den Jahren seiner Tätigkeit gegeben? Und was hat der Verein Andreas zu verdanken? Der letzte Satz ist eigentlich keine Frage, sondern er muss mit einem Ausrufezeichen enden! Was hätte der Verein 2011/2012 ohne den Einsatz von Andreas gemacht? Nahezu allein, nur unterstützt von Rita Eichardt und Anja Kühnast stellte er sich der Aufgabe, nach dem Rücktritt des bis dahin aktiven Vorstands, einen geordneten Übergang für den Verein zu organisieren. Ohne seinen Einsatz wären manche Fragen womöglich gar nicht gestellt worden und die in den vergangenen Jahren erstrittenen Gelder – ich denke an die unzutreffenden Mietabrechnungen und die Rückforderung unzulässigerweise gezahlter Provisionen - sind ohne ihn nicht denkbar. Persönlich möchte ich mich bedanken für seine stets loyale Haltung, seine Unterstützung, den Charme, den er auf den Festabenden sprühen ließ und nicht zuletzt ungezählte Gleitringdichtungen, deren Laufflächen er für unser Boot als Freundschaftsdienst plan geschliffen hat. Vorstandsarbeit kann also auch Freundschaften begründen.

Ebenfalls und ganz persönlich möchte ich mich bei Giovanni Scarlata bedanken. Giovanni war in schwieriger Zeit bereit, eine undankbare Aufgabe zu übernehmen. Trotz aller Widrigkeiten und Unbill war Giovanni stets loyal und eine Stütze. Auch bei Sonnhild Sallmann möchte ich mich noch einmal ganz herzlich bedanken, denn sie hat uns auch noch in ihrem Ruhestand bis zur Mitte des Jahres in der Geschäftsstelle unterstützt.

In diesem Sinne Euch dreien weiter Fair Winds und die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Martin Birkhoff

INHALT

ATLANTIK

Wie sieht es aus in der Karibik?	Seite 6
Wie sicher ist die Karibik?	Seite 8
Auch das ist die Karibik	Seite 10
Tipps für Französisch Guyana	Seite 15
Erstes Etappenziel Azoren	Seite 19
Segeltörn mit Kletterseil	Seite 24

MITTELMEER

Segeln im Nationalpark	Seite 29
------------------------	-----------------

OSTSEE

Aus Nordsee wird Ostsee	Seite 31
-------------------------	-----------------

ALLGEMEIN

Lesestoff fürs Bücherschapp	Seite 36
-----------------------------	-----------------

STÜTZPUNKTE

Gut versorgt in Panama	Seite 37
Hilfestellung auf San Pietro	Seite 37
Stützpunktänderungen	Seite 37

TECHNIK

Digitaler Datentransfer von Bord	Seite 38
----------------------------------	-----------------

VEREIN

Trans-Ocean aktuell im Netz	Seite 40
Vielen Dank Gio	Seite 43
Trans-Ocean-Treffen 2016	Seite 44
Einladung Jahresversammlung	Seite 45
Vorlage neue Satzung	Seite 46
Anträge zur Jahresversammlung	Seite 51
TO auf Berliner Boot und Fun	Seite 55
Neue Mitglieder	Seite 56
Rabatte in Cartagena	Seite 57
Aus dem Vorstand	Seite 58
Fünftes Treffen AK-Satzung	Seite 59
Standortmeldungen	Seite 61

Zum Titelfoto:

Segelyacht Noe im Hafen von Nusfjord auf den Lofoten.

Foto: Christina und Thomas Bogdain

Nachgefragt: Wie sieht es aus in der Karibik?

Schreckensmeldungen aus der Karibik sorgen bei manchen Seglern für Unruhe. Sie passen so gar nicht in das weit verbreitete Bild von weißen Stränden, windschiefen Palmen und türkisfarbenem Meer. Doch ist es wirklich gefährlich oder gefährlicher als früher, entlang der karibischen Inseln zu segeln?

Wir haben bei unseren Stützpunktleitern nachgefragt und lassen sie kurz vor dem Start in die neue Saison zu Wort kommen, wobei sie einstimmig die Karibik weiterhin als Segelrevier empfehlen.



Aus Trinidad schreibt unser Stützpunktleiter Andreas Kretschmar besonders ausführlich. Die Sicherheitslage sei im Allgemeinen gut, soweit man sich im karibischen Inselbogen befinde, heißt es in seiner E-Mail, wobei er ausdrücklich betont, dass dies NICHT für die Annäherung an Venezuela oder gar die Navigation in venezolanischen Gewässern gelte, inklusive der Isla Margarita, die vor Jahren noch zu den Urlaubsparadiesen gehörte. Heute mahnt das Auswärtige Amt zu besonderer Vorsicht, rät beispielsweise von Besuchen des Zentrums von Porlamar, der größten Stadt der Insel, nach Einbruch der Dunkelheit ab und warnt vor nächtlichen "fremden Besuchern" auf Yachten.

Andreas Kretschmar schreibt weiter:

„Die Sicherheitslage ist bereits seit Langem sehr instabil. Durch den seit Jahren andauernden und nun eskalierenden wirtschaftlichen Zusammenbruch werden viele Bewohner in die Kriminalität getrieben. Übergriffe auf Yachten, aber auch auf kommerzielle Boote, sind häufig und oft wird dabei von Schusswaffen Gebrauch gemacht.“

Auch zwischen Grenada und Trinidad sei es vereinzelt zu Übergriffen durch „venezolanische Fischer“ mit schnellen Pirogen gekommen. Diese Überfälle passierten zwar nicht unbedingt häufig, schreibt er und empfiehlt, dabei auf dieser Strecke „in Gruppen zu segeln und der TCG (Trinidad & Tobago Coast Guard) einen 'float plan' zukommen zu lassen. Außerdem kann man während der Überfahrt den Funkkontakt zur Küstenfunkstelle 'North Post Radio' in Trinidad auf VHF Kanal 16 suchen und seine Positionen melden“.

Zu St. Vincent schreibt unser Stützpunktleiter nach dem Mord an dem deutschen Segler im März dieses Jahres: „St. Vincent ist eine der ärmsten Karibikinseln. Dementsprechend ist die Kriminalität. Ich persönlich halte mich ungern in St. Vincent auf. Die Grenadinen, die zum Staatsgebiet von St. Vincent gehören, sind jedoch sehr viel sicherer. Das Gebiet von Union Island bis nach Bequia ist eines der schönsten in der Karibik.“

Gefragt nach den Sicherheitsmaßnahmen, die man eventuell vorbeugend treffen könnte, verweist er auf den gesunden Menschenverstand und liegt damit wahrscheinlich genau richtig. Dass man das Boot abschließt, muss eigentlich selbstverständlich sein, denn man schließt zuhause auch die Haustür zu. Genau darauf verwiesen auch Conny Hagen, TO-Stützpunktleiterin auf Carriacou, und Hartmut Holtmann, Inhaber einer weltweit agierenden Charteragentur, an den von seinen Kunden zurzeit das Thema Sicherheit in der Karibik auch verstärkt herangetragen wird. „Früher habe ich zuhause in Stuttgart meine Haustür auch nicht abgeschlossen und jetzt ist es selbstverständlich, dass man zuschließt. Die Kriminalität ist überall angestiegen, zuhause in Deutschland genauso wie in den vermeintlichen Paradiesen. Nur dort will man sie nicht sehen und nicht akzeptieren. Sie passt nicht zu blauem Meer und weißem Strand. Aber auch dort gibt es Probleme, gibt es Diebstahl und

Drogenhandel, genauso wie in Europa.“ Und so verweist er, ebenso wie Kretschmar, auch auf das Verhalten von manchen Touristen. Ein bisschen Empathie sollte man für die Einheimischen aufbringen. Teurer Schmuck muss an Land nicht ausgeführt werden und um jeden "Euro" zu feilschen, ist auch nicht immer ange-sagt! Zumal man nicht vergessen darf, dass wir Segler unendlich reich auf die oft arme Bevölkerung wirken. Das entschuldigt natürlich keine kriminelle Handlungen, erklärt aber vielleicht ein wenig ihren Ursprung. Dass man selbst sich eventuell den Karibiktörn „vom Munde abgespart“ oder zuhause Haus und Hof verkauft hat, um sich seinen Lebenstraum unter Segeln zu erfüllen, können die Einheimischen meist nicht nachvollziehen. Und Haus und Hof zu verkaufen würde ihnen zum Verwirklichen ihrer Träume nicht unbedingt weiterhelfen. Hier zählen andere Maßstäbe.



Die Man of War Bay vor Charlotteville im Nordosten von Tobago.

Andreas Kretzschmar weist außerdem noch daraufhin, dass man sich, wenn man die Sicherheitslage nicht einschätzen kann oder sich zumindest unsicher ist, am besten mit einer örtlichen Marina oder einem Hafenmeister in Verbindung setzen sollte, um dort entsprechenden Rat einzuholen. Für Trinidad gelte dabei, dass das Stadtgebiet von Port of Spain vor allem nachts nicht sicher sei, insbesondere die östlichen Stadtteile, die man allerdings auch bei Tag unbedingt meiden sollte: Laventille, Morvant, East Dry River und Sea Lots. „Im Prinzip meidet man alles östlich von ‚Henry Street‘ und in Chaguanas, Zentral Trinidad (nicht zu verwechseln mit der Halbinsel Chaguaramas), den Stadtteil Enterprise.“ Sinnvoll sei es auch, sich von einem lizenzierten Taxi chauffieren zu lassen. Darüber hinaus solle man Wohn- und Gewerbegebiete meiden. Für die Insel Tobago gelte das alles nicht. Dort sei es vollkommen ausreichend, sich im Bezug auf Sicherheitsmaßnahmen auf seinen gesunden Menschenverstand zu verlassen, wobei Stefan Loerner, TO-Stützpunktleiter auf Dominica, noch einmal betont, dass es zu empfehlen sei, dass man nicht allzu einsame Plätze aufsucht, an denen ein eventueller An- oder Übergreif Kriminellen vielleicht leichter fallen würde. Einen weiteren praktischen Tipp gibt Andreas Kretzschmar den Seglern in der südlichen Karibik mit: „Bei der Verhandlung mit Handwerkern über eine umfangreichere Arbeit am Boot sollte man sich sicher sein, dass Auftraggeber und Auftragnehmer von den gleichen Voraussetzungen ausgehen. Im Zweifelsfall empfehle ich, die Hilfe der Yacht Service Association of Trinidad and Tobago (YSATT) in Anspruch zu nehmen“ und bietet dabei auch gleich seine Hilfe und Unterstützung an, insbesondere wenn es zu Verständigungsproblemen kommt.

Dass es bei ihnen keine Probleme mit der Sicherheit gebe, weder an Land noch auf dem Wasser, schrieb Conny Hagen, die zusammen mit ihrem Mann den TO auf Carriacou vertritt: „In der Tyrrel Bay haben wir viele Boote während der Hurrikanzeit hier, da die Magroven als Hurrikan Hole gelten. Während dieser Zeit sind mindestens 50 Prozent der Boote in unserer Bucht ‚geparkt‘, also unbewohnt. Trotzdem gibt es kein Sicherheitsproblem, kein Überfälle, kein Ausrauben der Schiffe, berichtet sie uns noch vor dem Kidnapping auf Hog Island, südlich von Grenada.

Sie hätten aber in letzter Zeit häufig von Dingidiebstählen, Einbrüchen auf Booten bis hin zu nächtlichen Überfällen in St. Lucia, St. Vincent, Canouan, Tobago Cays, Mayreau und Union Island gehört. Momentan würden viele Cruiser, die sich über Monate



Entspannung, Freiheit und Wohlfühlatmosphäre in der Karibik.

Blauwassersegler. Überfälle mit Todesfolge, wie der in der Wallibou Bay, seien aber die absolute Ausnahme, betont Conny Hagen.

Und Hartmut Holtmann hat außerdem noch einen Tipp für die Segler, den er selbst auch befolgt, wenn er unterwegs ist: „Ich rate immer, ruhig einen kleinen Dienst von den Einheimischen anzunehmen, sei es eine Heckleine für ein paar Dollar festmachen oder sich etwas bringen zu lassen. Es muss nichts Großes sein, aber dann hat man schnell einen ganz anderen Status und auch mehr Sicherheit in der Bucht. Man braucht etwas Gespür und muss daran denken, dass wir auf unseren Booten auch schnell arrogant wirken können und das kommt nirgendwo gut an.“

Und wenn man sich umhört, gibt es noch den ein oder anderen Hinweis unter den Seglern, um die Sicherheit, nicht nur während eines Karibiktörns, zu erhöhen. Zum Beispiel raten sie, bei Tischreservierungen oder Verabredungen über Funk nicht unbedingt den Namen der eigenen Yacht zu nennen. Man hänge ja auch zuhause keinen „Bin nicht da“-Zettel an die Tür. Ansonsten könnte es hilfreich sein, ein altes Handy an Bord zu haben oder auch zu Landgängen mitzunehmen und dazu noch ein nicht ganz so gut gefülltes Zweitportemonnaie, sodass es nicht allzu schmerzt, wenn man die Sachen ‚abgeben‘ muss. Und ganz wichtig, darauf weist auch wiederum Conny Hagen hin: „Man kann nur sagen, wenn einem so etwas Unglückliches doch passiert, sollte man sich nicht wehren – es kann alles ersetzt werden – aber nicht das eigene Leben. Ansonsten sagt man hier ‚Lock it or loose it!‘ – also alles abschließen.“

Fotos: Bert Frisch (u.), Kirsten Panzer (o.)



Blick auf die beliebte Marigot Bay an der Westküste von St. Lucia.

und Jahre in der Karibik aufhielten, St. Lucia und St. Vincent meiden. Chartercrews liefen die Inseln dagegen auch weiterhin an. Sie seien sich den Gefahren scheinbar nicht so bewusst, wie die

Wie sicher ist die Karibik? – Eine Einschätzung

Aufgrund der aktuellen Thematik "Sicherheit in der Karibik" möchten wir gerne unsere persönlichen Erfahrungen aus dieser Saison weitergeben. Natürlich wird auch hier das Thema "Kriminalität" heiß diskutiert und wir wurden schon mehrfach gefragt, ob man sich zwischen den karibischen Inseln noch sicher fühlen kann.



Kitschig schöner Sonnenuntergang zum 'Sundowner' in der Marigot Bay, St. Lucia.

Wir sind Anfang Februar auf Martinique angekommen und bewegen uns seitdem auf den Windwards Islands hin und her, wobei wir insgesamt immer wieder überrascht sind, wie unterschiedlich die Mentalität der Einheimischen und somit die Gesamtsituation auf den jeweiligen Inseln ist.

Martinique nimmt eine Sonderstellung ein. Martinique ist Europa. Es herrscht ein hoher Standard, Kriminalität spielt keine größere Rolle als zu Hause. Die Dingis werden zwar am Steg angeschlossen, nachts schließt sich aber bis auf die ganz Übervorsichtigen niemand ein. Die Luken sind alle offen, der Niedergang meist



Die Wallilabou Bucht auf St. Vincent diente "Fluch der Karibik" als Kulisse.

auch. Es wurden keine Vorfälle während unseres Aufenthaltes bekannt. Dominica im Norden empfanden wir ebenfalls als vollkommen unproblematisch. Die Menschen dort begegnen einem überaus offen und freundlich, in der Hauptstadt Roseau herrscht eine fröhliche Stimmung. Jede Frage nach dem Weg oder anderen Gegebenheiten hat sofortige Hilfe jeglicher Art zur Folge.

Selbst an den Markttagen, an denen es voller auf den Straßen ist, hatten wir keine Sorge den Fotoapparat auszupacken und den Rucksack auf der Schulter zu haben. In der nördlichen großen Ankerbucht setzte sich dieses Gefühl fort. Hilfsbereite und freundliche Boatboys "betreuen" die Schiffe, bei einem "Nein" wird freundlich gewinkt. Auch hier war nichts von Diebstählen oder Überfällen bekannt.

In St. Lucia weiter im Süden stellt sich die Situation schon etwas anders dar. Aufgehalten haben wir uns in der Marina in der Rodney Bay (Stromproblem), in der Marigot Bay und an der Mooringboje zwischen den Pitons im Süden. Abgesehen von der Marina, die bewacht und abgeschlossen ist, war die Stimmung von Seiten der Einheimischen schon etwas fordernder. Wir mussten darauf achten, nicht übers Ohr gehauen zu werden. Die Boatboys wahrten deutlich weniger Distanz. In Soufrière im Süden der Insel wurde eine unserer

Kreditkarten im Automaten kopiert. Bekannt ist die Insel hier auch für Dingdiebstähle. Dazu gab es ebenfalls in Soufrière kurz nach unserem Aufenthalt einen Überfall trotz Security. Wir waren deutlich vorsichtiger, als auf den anderen Inseln.

Den schwierigsten Eindruck hat St. Vincent bei uns hinterlassen. Wir waren fünf Tage vor dem Mord (am 4. März) in der Wallilabou Bay und lagen dort ebenfalls mehrere Tage in der Bucht. Bereits beim Einlaufen hatten wir zum ersten Mal mit deutlich aggressiveren Boatboys Kontakt, die zum Teil zu mehreren das Schiff belagerten und einem auch einfach die Leinen aus der Hand nahmen. Wenn man nicht aufpasst, steigen sie auch ganz schnell ungefragt aufs Schiff. Nach einem Besuch der Hauptstadt Kingstown wuchs unser Unbehagen. Wir haben auf das Auspacken der Kamera verzichtet und hatten mehrfach das Gefühl, ganz genau taxiert zu werden. Bei einem Spaziergang wurde uns von fröhlich guckenden Kindern ein Stock von hinten in die Beine geworfen. Auf einer anderen Insel vielleicht als Kinderstreich bewertet, verdichtete sich unser Gesamtbild hier. Wirklich wohlgefühlt haben wir uns nicht, am Abend wurden zwar nicht alle Luken geschlossen, aber das Cockpit etwas besser aufgeräumt. Wir haben uns mehrfach gefragt, warum nachts von Land aus mit einer Taschenlampe in die Bucht in Richtung der Schiffe geleuchtet wird. Selbsternannte Aufpasser? Oder Beobachter, die überlegen, bei welchem Schiff sich der Einstieg lohnt? Wir haben trotzdem mit offenen Luken geschlafen, an dieser Stelle wahrscheinlich leichtsinnig, wie es sich ja kurz danach gezeigt hat.

Auf der dicht daneben liegenden Insel Bequia herrscht dagegen wieder eine eher freundliche Stimmung, obwohl auch hier in dieser Saison mal ein Dingi, mal ein Rucksack verschwunden sind. Dennoch bemühen sich die Einheimischen um Touristen, wohl wissend, dass für sie von den Fremden ein Wirtschaftszweig ab-

hängt. Eine Bewachung des Dingstegs wurde eingerichtet. Begegnet man den Menschen freundlich, bekommt man auch Freundlichkeit zurück. Wir haben uns hier wohl gefühlt, obwohl wir wachsam waren. Ein ungutes Gefühl hatten wir auf Bequia nicht.

Die weiter im Süden liegende Insel Mustique scheint der Hochsicherheitstrakt der südlichen Karibik zu sein. Aufgrund der Prominenz, die sich häufig auf der Insel aufhält, hat Mustique eine eigene gut funktionierende Security. Kriminalität in jeglicher Form kommt dort nicht vor.

Die weiter im Süden liegenden Inseln Union Island, Mayreau und die Tobago Cays haben wir ebenfalls als vollkommen unproblematisch erlebt. In Union Island, obwohl lebhaft und quirlig, schließt die Mehrzahl der Segler noch nicht einmal das Dingi beim Landgang ab. Dies gilt auch für Mayreau und die Tobago Cays. Unter den Seglern herrscht ebenfalls eine entspannte Stimmung. Niemand, den wir gesprochen haben, hatte kritische Begegnungen oder hat irgendwelche Verluste zu beklagen.



Prince Rupert Bay | Dominica, eine wirklich fantastische Insel mit zauberhaften Menschen.

In Carriacou und Grenada setzt sich dieser positive Eindruck fort, auch hier haben wir bis jetzt nicht einmal das Gefühl gehabt, dass wir uns einschließen müssten (am 9.8.16 kam es im Süden von Grenada auf Hog Island zu einem Fall von Kidnapping mit gutem Ausgang, Anm. der Red.).

Die mediale Vernetzung innerhalb der Windward Islands trägt unserer Meinung nicht unerheblich zum vernünftigen Sicherheitsmanagement bei. Es existieren bei Facebook offene Gruppen, in denen jede Information zeitnah bekannt gegeben wird. Die morgendliche Funkrunde in den Grenadinen trägt jeden Vorfall - und sei es eine gerissene Mooringboje - sofort weiter.

Nach unserem mittlerweile fast dreimonatigen Aufenthalt in diesem Gebiet können wir sagen, dass es sicherlich den Hotspot St. Lucia / St. Vincent in Bezug auf Kriminalität gibt. Wir sind trotzdem froh, auch diese Inseln besucht zu haben, denn sie haben neben dem Kriminalitätsproblem aufgrund der vorherrschenden Armut und Perspektivlosigkeit der meisten Einheimischen auch wunderschöne Seiten.

Ob man diese Inseln anlauen sollte, muss jeder für sich entscheiden. Wenn, würden wir zu vermehrter Aufmerksamkeit raten und vielleicht doch die eine oder andere Luke nachts schließen.

Der gesamte übrige Bereich ist unserer Erfahrung nach unproblematisch und nicht gefährlicher als das Mittelmeer. Einbrüche gibt es überall auf der Welt, die größte Gefahr ging für uns von den Charterkatamaranen aus. Es ist ein wunderschönes Segelrevier mit warmherzigen und in der Mehrzahl offenen Menschen. Wir schlafen mit offenen Luken, ohne uns Sorgen zu machen. Auf jeden Fall ist die Region eine Reise wert und es herrscht nicht mehr Kriminalität als auf der Kölner Domplatte.

Wer detailliertere Berichte über die einzelnen Inseln haben möchte, kann sie auf der Homepage www.sybalou.de nachlesen.



"Boatboy" Pablo, der wunderbare Barbecues zaubern kann, auf den Tobago Cays.



Es gibt durchaus andere ernst zu nehmende Gefahren - Kokosnüsse!

Auch das ist die Karibik – Impressionen

Die Hurrikansaison 2015, in der die Karibikinsel Dominica arg getroffen wurde, ist vorbei. Gerhard bucht den Condorflug für mich, wartet am Flughafen von Grenada und schon bald sind wir mit unserer kleinen Iroquois Fun Too wieder unterwegs.



Die einfachen, alten Hütten auf Tobago stehen auf Stelzen.

Entlang der Insel: Wo irgendwo auch nur die Möglichkeit besteht, sind Felder und Anpflanzungen angelegt. Angeblich gedeiht Cannabis prächtig zwischen unwegsamem Bergrücken. Ich betrachte die vergänglichen Spuren des Kielwassers bei Ostpassat mit drei bis vier Beaufort. Am Ufer unter Palmen hängen Fischernetze zum Trocknen. Kleine Kähne an Bojen warten auf die abendliche Ausfahrt. Ruhig-elegant gleiten wir über die weitlaufende Dünung hinweg. Die Berghänge überziehen schief gen Westen gewachsene Sträucher und Bäume. Sie haben Sturmfrisuren vom Ostpassat. Oben am Grat stehen Stämme ohne Palmwipfel. Sie sind Opfer eines Hurrikans.

Ende der Insel: *Fun Too* boxt sich bei nunmehr 24 Knoten Wind durch den ungut gewordenen, brodelnden Seegang. Die aufspritzende Gischt zerstäubt kaskadenhaft und leuchtet kurz in Regenbogenfarben. Dann verschluckt die Wolkenwand die Sonne. Sollen wir noch mehr reffen, damit der Kat ja nicht unterschneidet? Spekulieren hilft nicht, denn Passat und die weiß-

schäumenden Wellen schaffen Tatsachen. Die Querwellen bei Kurs Nordost entsprechen nicht meinem Geschmack - Ja ich hasse mittlerweile das Wort "Steilwandfahren". Dabei diskutieren wir, ob die Wellen vier bis fünf Meter hoch sind, oder "niemals, na vielleicht drei bis vier Meter". Ja, ich danke! Und wieder einmal zeigt sich, dass die 3,5 Tonnen leichte *Fun Too* mit verkleinerter Segelfläche bei diesem Seegang schneller, ja leichter marschiert. Im Dunst erkennen wir Landkonturen. Noch fünf Seemeilen und wir halten auf zwei kleine Segelmasten zu. Dann fällt auch unser Anker in der geschützten kleinen Bucht.

Sturmerlebnisse

Am Vormittag danach: "Schnell, komm und schau, da vorne!" Aus einem örtlichen schwarzen Wolkenpaket vor dem Bergmassiv der Insel wird das Meereswasser zu einer schnellziehenden grauen Trombe hochgezogen. Die wirbelnde Wasserrose schnurrt wie ein suchender Rüssel bis zum Wolkenhimmel hinauf und entfernt sich mit einem Affentempo als schmale Schneise von *Fun Too*. Wie ein Wunder bleiben drei Fischerboote in der Nähe der Kraftsäule, die alles mitreißen könnte, was ihr im Wege liegt, unbeschädigt.

Als vor acht Jahren der letzte Hurrikan der Stärke zwei hier durch die Tyrell Bay fegte, lagen im geschützten, lagunenartigen Hurricane hole 120 Yachten und harrten ihres Schicksals. Dank der Lage und des hohen Bergmassivs gen Norden überstanden alle Boote den Sturm, ohne auch nur einen Kratzer abzubekommen. Hurrikane, Geißeln der Karibik.

Die Vorwarnzeit beträgt einige Tage, wobei die Zugbahn NIE exakt der Vorhersage entspricht. Im Bereich der Cap Verden fängt die Entwicklung der Luftströmung an, die zunächst harmlos beginnt, dann immer stärker wird und in Richtung Westen, Karibik, driftet. Dazu kommen verstärkte Gewitterböen. Wenn die Temperatur 26 Grad und mehr erreicht, kann sich ein Wirbelsturm mit Geschwindigkeiten von 30-40 Knoten (8 Beaufort) bilden. Steigt durch Rotation alles in die Höhe, entwickelt sich ein Hurrikan, angereichert mit Wasserdampf des warmen Atlantiks. Hurrikane werden in fünf Stärken eingeteilt. Die wirklich gefährlichen Monate hier sind Juli, August, September und eventuell noch der Oktober. Als Vorzeichen gilt in der Karibik eine hohe lange Dünung, die ohne ersichtlichen Grund entstanden ist. Die

Wassermoleküle reisen schnell! Dieses Vorzeichen ist mit größter Vorsicht einzuschätzen, denn das ist Urgewalt pur. Die Wellenhöhe kann 6 Meter bis über 30 Meter erreichen. Dementsprechend ist dann auch das Ausmaß der Zerstörung: Zerschlagene Riggs, Wracks, abgedeckte Häuser, verwehte Wohnhütten, ja Total Schaden. Wellenbrecher und Yachtclubs sind keine Garantie für ausreichenden Schutz, den bieten dagegen Hurrikanschlußpflöcher bei Bergeinschnitten oder im Mangrovenwald.

In dem winzigen Straßendorf der Tyrellbay auf Carriacou, gibt es einen kleinen Supermarkt. Das Allerwichtigste aber sind Kleinbusse, die im 20-Minutentakt in die Hauptstadt Hillsborough fahren. Also einem größeren Dorf mit zwei Supermärkten sowie zwei Bootszubehörläden. In einem gab es sogar Aceton zu kaufen.



Dingifahrt mit Besuch und Regenschirm in der Marigot Bay / St. Lucia.

Ab in die Werft

Nach diversen Erkundigungen ist für *Fun Too* die Werft in der Tyrell Bay immer noch die preiswerteste Alternative. Also stehen wir, wieder einmal, vier Tage lang an Land wegen Überholarbeiten und Antifoulinganstrich. Neu ist ab diesem Jahr: Falls man am Boot selbst arbeitet, sind bei der Endabrechnung 75,- US-Dollar zusätzlich zu zahlen. Herr über Travellift und Werfthof ist Edwin, ein langer, fleißiger Einheimischer, dem bei subtropischen Temperaturen und den alltäglichen stressigen Anforderungen durch kaputte Maschinen, Lift, Kunden und Mitarbeiter öfter sein cholerasches Temperament durchgeht. Aber das darf man nicht so eng sehen. Zum Abschied wünscht er uns dann auch diesmal eine gute Segelsaison und hofft "See you next year again". Übrigens: neben dem Werftbüro kann bei einem Beamten Ein- und Ausklariert werden.



Die Karibik ist nicht nur schön - einfache Bretterverschläge.

Wir warten also auch diesmal neben der neuen Tankstelle auf den Travellift. Per Dingi kommt ein Pärchen von ihrer ankernden Yacht angetuckert. Der Zufall will es, dass unsere Iroquois gemustert wird. Dann: "*Fun Too*", komisch, auch in München haben wir eine *Fun Too* ???" Das sind wir", zuerst gegenseitiges Erstaunen, dann fallen Groschen und Worte: "Na klar, Mensch, weißt Du noch, TO-Treffen, Wolfgang und Theo, Dagmar und Peter." Und schon liegen uns in den Armen, denn Wiedersehen macht Freude und München, die Weltstadt mit Herz, verbindet auch in der Karibik. So findet man sich und trennt sich wieder.

Schützenswert – Die Delphine

Auf unseren Törns erleben wir die enorme Vielfalt der Natur. Es gibt weltweit etwa 80 Arten von Delphinen und Walen. Während des Segelns vollführt plötzlich 20 Minuten lang eine Schule von rund 30 Delphinen Sprünge voller Akrobatik. Clownlächeln kaschiert ihr Raubtiermaul. Aus dem Nichts schießen sie in voller Fahrt auf unseren Kat zu, der mit 6 Knoten segelnd unterwegs ist. Sie tauchen unter den Rümpfen, wenden, kommen wie abgefeuerte Tornados auf der Überholspur wieder, kreuzen vor den Bugspitzen, flitzen an der Bordwand vorbei. Sie spritzen und springen, schlagen Salti und zeigen ihre Bauchunterseiten, auch als Gruppe im Dreiersprung. Und dann plötzlich sind sie weg, verschwunden in der Weite der Karibik. Vor Jahren segelten wir entlang der spanischen Atlantikküste. Auf Höhe von Trafalgar fand nicht nur Admiral Nelson den Tod sondern auch jede Menge Delphine und zwar als "Beifang". 500 Riesenanker hielten eine 6 Seemeilen lange Netzwand in Ufernähe fest, die am Ende als Kreis endete. Hier landeten im Frühling die Thunfisch-

schwärme und wurden zu Tausenden erbarmungslos brutal zu Tode geknüpelt, schauerhaft und blutig. Dort verfangen sich auch zufällig vorbeikommende Delphine. Sie hingen leblos schwojend in den Maschen des Netzes. Delphine sind keine Fische, sondern Wale, also Säugetiere. Ihre Lungen benötigen alle drei bis fünf Minuten Sauerstoff, sie müssen immer wieder auftauchen können, sonst ertrinken sie.

Einsam geankert. Strandläufer sehen wie winzige Kraniche aus, mit ihren hohen Beinen und langen Hälsen. Sie trippeln am bespülten Uferstrand und springen zurück, sobald eine Woge anrauscht, laufen ihr aber nach, sobald sie zurückweicht, herrlich. Spaziergang am sonnenüberfluteten Sandstrand voller Höhlenlöcher der Landkrabben, groß wie bei Karnickeln. Handteller groß, hochbeinig und flink verschwinden sie unter der Erde. Der braunschwarze Lavasand ist sengend heiß, reflektiert unbarmherzig die Hitze, wir rennen barfuß einige Meter wie Fakire über glühende Kohle zum erlösenden Wasser.

Erfüllte Klischees

Nach den Mangrovenbüschen kommt buntes Karibikklichee - teilweise Slum mit Wellblechdächern, davor kokelnde, qualmende Grilltonnen, an Hausecken Tanks für Regenwasser, einige adrette Steinhäuser mit Blumengärten. Keine touristische Infrastruktur. Nur viel fliegender Plastikmüll, Segnungen der Zivilisation. In tropischer Mittagshitze flimmert die öde Straße. Überall Zeichen der Vergänglichkeit und der Gegenwart eines kärglichen, doch scheinbar zufriedenen Lebens mit guter Laune überall.

Heute besteht der Dorfmarkt aus drei Tischen, hauptsächlich voller Knollengemüse und grünen Kochbananen. Dann ein Erlebnis: Ein fünfjähriges Mädchen betrachtet mich scheu, zieht ihre Mutter am Rock, deutet auf mich und ruft aufgeregt: „Mammi, look, a white lady!“ Rückblende: als ich 1945 bei Kriegsende als Siebenjährige erstaunt den ersten amerikanischen Soldaten sah, der ein "Neger" war, wie es damals noch hieß. Bis dahin kannte ich als einzigen Schwarzen nur "den kleinen Moor" aus Wilhelm Buschs "Struwwelpeter". So ändern sich die Zeiten, denn heute lebe ich unter ihnen.

Karibikhitze. Eine feuchtheiße Luft unter weißgrauer, tiefhängender Wolkendecke verursacht bei schneller Bewegung einen Schweißausbruch. Der leichte Wind bringt keine Linderung, sondern verteilt nur die Hitze. Auf Umhängetaschen und Lederschuhen blüht grauer Schimmel. Spät abends dann abgekühlte Luft. Vor uns das gekräuselte Meer, über das silbriges Mondlicht läuft wie Quecksilber: Das ist Karibik.

Während ich im Juli in München noch Urlaub vom Urlaub mache, hat Skipper Gerhard ein ungewöhnliches phänomenales



Ankerlieger in der Milfort Bay.



"Bojenwächter" fahren die Ankerbucht ab und sorgen für Ordnung.

Erlebnis; Sargasso-Gras! Im wahrsten Sinne des Wortes war das Meer flächendeckend voll davon. Segelyachten fuhren Kreise, um das gewickelte Grünzeug aus den Propellern zu schleudern. Außenborder wurden immer hochgezogen und Bootshaken traten in Aktion, um Ruderblätter von der gelbgrünen lästigen Plage zu befreien. Ein Meeresbiologe vom Kat *Ratatouille* erklärte uns das später so: Die Sargasso-See ist ein Meeresgebiet im Atlantik östlich von Florida und nördlich der Bermudas und liegt im Wirbelschatten des Antillen-Stromes. An Floridas Küste ist der Golfstrom stark. Fegen ein bis zwei Hurrikane durch dieses Gebiet, werden durch die Rotationskräfte im Zentrum Algenwälder und Sargasso-Gras auf den Weg gebracht und später per nachfolgendem Nordost-Passat in die Karibik transportiert, was allerdings nicht oft vorkommt, aber im Sommer 2015 der Fall war.

Ein Unwetter der besonderen Art

Als ich die zackigen Konturen von Union Island zum ersten Mal sah, dachte ich "wie ein Foto von Bora Bora in der Südsee". Clifton, die unscheinbare Hauptstadt mit fünf bunten Obstbuden und davor ein riesiges Riff. Dazwischen Bojen, einige Ankerplätze, alles eng und voll, aber attraktiv beliebt. Langsam bewegen sich unter Wasser schwarze flache Leiber; Riffhaie! Angeblich sind sie ungefährlich, doch wir schwimmen nur in Nähe der Badeleiter. Abends suchen wir uns einen anderen Ankerplatz, direkt vor den Fährsteg am Ortsrand. Priorität ist immer, das Boot gut zu versorgen. Schlafenszeit. Mit einem krachenden Donnerschlag werde ich aus dem Tiefschlaf urplötzlich in die Wirklich-

keit geholt, sitze erschrocken in der Koje. Wir sind beide hellwach. Es ist 1 Uhr. Über dem Cockpit schwarzer Nachthimmel ohne Sterne, dafür sturmzerfetzte niedrige Wolken. Auf dem Meer draußen springen unheilverkündende Blitze von Wolke zu Wolke, entladen sich vielfältig verästelte. Die Luft ist wie elektrisiert. Sturmböen, Blitz und Donner kommen mit alarmierender Geschwindigkeit näher. Die Fallen der Yachten schlagen wie Peitschenhiebe gegen die Masten. Ganz in der Nähe folgt ein ohrenbetäubendes Krachen auf die Blitze. Der Regen beginnt nicht langsam mit sanften Tropfen, sondern so plötzlich, als wäre über uns ein Damm gebrochen. Dazu mitreißender, heulender Wind, starkes Hämmern des Regens aufs Dach, so wild und ungezügelt, dass die Luft wegbleibt. Taschenlampen geistern rundum an Bootsrümpfen entlang. Es ist ein kollektives Bangen beim zuckenden Licht der Blitze. Dann geht in der Schwärze der Umgebung alles sehr schnell. Topplichter pendeln beängstigend nahe von Seite zu Seite, laute Rufe. Anscheinend ist etwas passiert, denn an gestreckten Ankerketten krachen Yachten mit Bojenliegern aneinan-

der. Von der Straße über den Kai fließt ein Sturzbach ins Meer. Nach einem plötzlichen Aufprall bei uns bebt *Fun Too*. Durch die Wucht des Sturmes hat sich die Ankerkette gestreckt. Dazu Winddrehung, nicht mal ein Stoßgebet hilft. Zur Schadensbegrenzung waren schon längst Fender angebracht worden. Ein Motorboot, das vorher relativ weit weg lag, kollidierte mit *Fun Too* und schwingt wieder weg. Zwei Relingstützen, verbeult und eingedrückt, sind das Resultat. Motor runter, starten. 45 Minuten lang hält er uns im Regenguss gegen die Urgewalt Gewitter auf



Restaurantschiff und Touristenmagnet in der Rodney Bay, St. Lucia.

der Stelle. Es ist sehr eng zwischen all den Yachten. Für Augenblicke ist es bei der Intensität der Blitze taghell. Immer wieder. Das Ausmaß des sintflutartigen waagrechten Regens ist unbeschreiblich. Der Wind fährt ins Haar, Salzkristalle, welche durch die Luft fliegen, überkrusten die Haut, beschlagen die Brille. Der starke Seewind fegt Wogenberge ungehindert daher. Sie klatschen donnernd, obwohl Ebbe ist, übers Riff. Die Lage ist angespannt und wir können nichts weiter tun als abzuwarten.



Üppige Auslage auf dem Fischmarkt in Point-à-Pitre auf Guadeloupe.

Wie klein man doch ist angesichts dieser gewaltigen Naturkräfte. Nach zwei langen Stunden ist das Schlimmste vorbei. Rasch zieht das Unwetter weiter. Das tiefe Rumpeln in der Atmosphäre wird Grollen, wird leiser, die Blitze zu Wetterleuchten und verschwinden im Irgendwo der Nacht. Vereinzelt blinken Sterne. Auch die rauschenden, windzerzausten Palmenblätter haben sich beruhigt. Nur die laute Brandung bleibt. Solch ein Gewittertieftief können nur die Tropen hervorbringen. Erschöpft gehen wir mit nassen Haaren und aufgewühltem Gemüt nach 3 Uhr schlafen. Das ist Karibik!

Am nächsten Morgen verholen wir uns in die drei Seemeilen entfernte Nachbarbucht Ashton mit viel Platz für bunte über Wellen zischende Kitesurfer in schwarzen Neoprenanzügen. Eine andere Yacht folgt uns sofort. Auf unsere Frage, wie seine Nacht war, antwortete er: "It was a lot of a hell" und sah dabei alt aus. Und auf unserer Arbeitsliste steht - zwei neue Relingstützen kaufen.

Diesmal haben wir den Strom mit uns auf der 8 Seemeilen langen Überfahrt zwischen der Insel Bequia und Blue Lagoon auf St. Vicente. Na, wer sagt's denn! Heute können wir uns zeitlich der Gesetzmäßigkeit anpassen und erleben die Tide als das heftig starke Naturschauspiel der Querströmung zu unserem Vorteil.

Die Dunkelheit kommt zu früh

Das ist nicht immer so. Bedingt durch den plötzlichen Ausfall der Benzinpumpe, Umkehr nach 30 Minuten Motorsegeln, wieder ankern im Inselschutz, Reparatur. Mit viel Zeitverlust kamen wir mal mit der hier bei Neumond stark ausgeprägter Tide in Verzug. Kurze Tropendämmerung, schnelle Finsternis. Ein angekündigtes, am Horizont blitzendes Tiefdrucksystem, das länger anhalten soll, saß uns außerdem im Nacken. Der 8 PS-Yamaha schaffte im konfusen Gezeiten-Gegenstrom am Ende nur noch 2,7 Seemeilen gegenan. Endlich nehmen die Turbulenzen ab und wir stehen vor dem rauschenden kleinen Riff. Da müssen wir jetzt quer durch. Mit 50 Zentimetern Tiefgang ist *Fun Too* vom Hochwasser unabhängig. Es leuchten irritierende Lampen vom

Land her, oder gehören sie zu Ankerliegern vor uns? Man darf nervös werden. Mittels Laptop, Lot und angespanntem Lauschen der anrollenden Riffwellen nebenan, versuchen wir auf der 2 bis 3 Meterlinie zu bleiben und weiter durchzufahren. Plötzlich passieren wir haarscharf eine der Stangen, die das 10 Meter "breite" Tor zur sicheren Lagune bilden. Weder das rote noch das grüne Licht funktionieren. Fünf Meter Tiefe, sieben Meter, erleichtertes Aufatmen. Der Anker fällt und hält am Waldufer. Der Motor schweigt, der erste Regentropfen tropft. Windböen im Haar. Das Unwetter ist da. Die Lagune gibt uns drei Tage Schutz (und Internet).

Apropos Beleuchtung und Sicherheit: Die Praxis ist oft unverzeihlich nonchalant in der Karibik. Über 100 Yachten "übersommern" bis zu drei Monate ankernd während der Hurrikanzzeit zum Beispiel in der Prickly Bay, Südgrenada. Hier vor dem Restaurant "Big Fish" kostete diese Nachlässigkeit einem Segler das Leben, als er nachts mit seinem Beiboot zu seiner ankernden Yacht zurückdüstete und an einen der beiden auch hier unbeleuchteten Lichtpfosten knallte. Er war sofort tot. Auch das ist Karibik.

Mit freudigem "Hallooo" werden wir von österreichischen Segelfreunden per Dingi abgeholt und auf ein Bier und zu ihrer *Pink Panther* gebracht. Im Salon verläuft quer über die Frontscheibe ein doppelter Klebestreifen zum Schutz. Bei acht Beaufort und vier bis fünf Metern Querwellen und zwei Reffs zwischen St. Vincente und St. Lucia gab es einen dumpfen Schlag und die Scheibe bekam einen Sprung. In Lee der Rodney Bay ankernd, fand man dann auf einen Meter Länge am Fensterriss Schuppen Spuren von einer Golddorade, die von einer Welle hochgeschleudert worden war. Das ist Karibiksegeln!

Unser neuer Ankernachbar besitzt einen Wachhund, der mit grimmigem Gesicht und Geklaffe das Deck kontrolliert. Es handelt sich dabei um einen Bonsai-Dobermann, groß wie eine bes-



Verkaufsstand auf Guadeloupe, hier gibt es nahezu alles.

sere Katze. Nachdem er reichlich an unserem Handrücken geschnuppert hat, sind wir als Freunde akzeptiert. Ein anderes Boot, am Heck wird gerade geschliffen. Es trägt den sinnigen Namen *Working for a dream*. Auf einer Werft steht die *Athene* zum Verkauf, immer noch ohne Mast und Glanz. Diese Yacht hat Werner, der letzte Eigner, nach der griechischen Göttin der Weisheit und des Friedens benannt. Auf ihn selbst hatte das aber keinen Einfluss. Man sagt uns, Werner sei verstorben. Wir hatten ihn zuerst auf den Kapverden getroffen. Bevor er Deutschland verließ, verließ er seine Ehefrau. Mit drei Beipässen und viel Bauchspeck gesehnet, dafür minder bemittelt und auf die Alters-



Die Hauptstraße von Dominica liegt in der Mittagshitze verlassen dar.

pension wartend, war er über den Atlantik unterwegs ins neue Leben mit jeder Menge Alkohol. In Mindelo wartete unsere kleine Segelgruppe mit dem Absegeln bis ein angekündigtes Tief von 1008 mb mit sicher hohen Wellenbergen durchgezogen war. Nicht so Werner. Eine objektive Denkweise war ihm fremd. Angeheitert, voller Mut ging er damals ankerauf mit fatalen Folgen. Gleich am zweiten Tag verlor er seinen Mast. Doch was blieb, ist eine starke Leistung. Mit Nottrigg und 300 Litern Diesel erreichte er nach vier Wochen irgendwie Barbados, tankte Diesel nach, motorte weiter und auf Martinique trafen wir beide Wracks wieder; die *Athene* und ihren Skipper, angekommen an ihrem Wunschziel Karibik, gelandet und gestrandet. Werner, ruhe nun in Frieden!

Alkoholschmuggel

Ein ganz anderes Kapitel fand hier 1920 bis 1933 statt. Im Zickzack-Kurs verlief nämlich die "Rum-Route". Sie begann in Trinidad im Süden, führte von dort aus über alle Karibikinseln hinaus mit Umwegen über Haiti, Jamaika, Kuba, Yukatan, den Golf von Mexiko, die Bahamas und Bermudas zu den USA und bis nach Canada. So kamen 3.500 Seemeilen, also gut 6.000 Kilometer zusammen. Da die USA zwangsweise zur alkoholfreien Trockenlegung gesetzlich verdonnert war, blühte das Karibikgeschäft. Die Prohibition wurde umgangen durch Kokosschnaps, Zuckerrohr-Rum, beziehungsweise Tequila aus Mexiko. Die Schmuggler-Skipper der sogenannten "Rum Runner"-Syndikate waren Meister ihres Faches, die hohe Risiken eingingen. Kein Preis war zu hoch, jedes Mittel recht. Es gab schonungslose Kontrollen von Patrouillenbooten. Doch die Crews der Küstenwache waren sich oft auch einig, nicht alles Beschlagnahme anzugeben. Es wurde also geschmuggelt, beschlagnahmt, versenkt und unter-



Frisches Obst und Gemüse - Lieferservice in der Rodney Bay, St. Lucia.

schlagen. Dazu kam aber noch, dass bei diesem Geschäft Europa fleißig mitmischte! Von Burgund bis Schottland, von Edelweinen, Cognac bis Whisky, alles Destillierte fand reißenden Absatz jenseits des Atlantiks. Dann siegte die Vernunft, das Gesetz fiel, der Karibikexport blieb bestehen, bis heute. Was dazu kam, ist der Drogenhandel.

Fun Too schwingt sanft am Anker in Strandnähe vorm Sonnenuntergang. Nach vielen Segelstunden wollen wir Ruhe. Ein Kreole fischt mit dem Wurfnetz. Es ist Wochenende. Da bemerken wir: Rumflaschen kreisen vor der Hütte am Strand. Die Typen im Afrolook wiegen ihre Körper im Rhythmus zum klangvollen Hämmern einer tollen Reggae-Band von der Bar nebenan. Der Lärmpegel ist noch an der Toleranzgrenze. Schlag Mitternacht ist Schluss! Ruhe! Oder doch nicht? Jetzt tönt aus der Hütte vom PC monotones, schnelles Rap-Geschrei, unbarmherzig vom Verstärker der Bassboxen komprimiert, schlafraubend durch die



Das bekannte Markenzeichen von St. Lucia sind die Pitons.

Nacht. AmSchlimmsten sind die falsch klingenden live-Einlagen der a capella-Freudigen. Dann fängt ein geheimnisvolles Trommeln an. Nicht variierende Schlagzeugwirbel, sondern "tam, tam, tam", immer weiter, erst einschläfernd, monoton, dann immer schneller in die schwarze Nacht hinein. War das nun eine Botschaft an andere schwarze Brüder oder ein verbotenes Gebet zu heidnischen Göttern aus Urwaldzeiten? Es ist nervenzehrend und angsterregend, um vier Uhr noch wach liegen zu müssen.



Festung und Restaurant in St. Georges / Grenada. Ein Besuch lohnt sich.

Ich denke zurück an die Sternennacht vor genau vor vier Jahren. Da saß ich lauthals singend mitten im Nordatlantik, drei Stunden an der Ruderpinne und steuerte per Hand Kurs West. Ab morgen liegt unsere Destination nördlich. Wo es hingehet? Na, schau mal.

Praktische Tipps für Französisch Guyana

Französisch Guyana liegt im Nordosten Südamerikas, zwischen Brasilien und Surinam. Es ist ein französisches Überseedepartement und gehört zur EU. Dieses kleine Land nimmt somit eine Sonderstellung in Südamerika ein.

Als Teil des reichen Europas musste es sich nie Sorgen ums Überleben machen, es war und ist daher nicht gezwungen, seine Regenwälder exzessiv abzuholzen. Heute sind noch rund 90 Prozent der Urwälder erhalten. Bei der Größe von Portugal und einer stabilen Bevölkerung von knapp 250.000 Einwohnern ist auch kein steigender Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen wie zum Beispiel in Brasilien erkennbar. Dies ermöglicht einem der artenreichsten Habitate der Welt das Überleben.



Typisches Straßenbild in Chayenne, der Hauptstadt und größten Stadt Französisch Guyanas.

Der größte Wirtschaftszweig Französisch Guyanas ist der Welt-raumbahnhof in Kourou. Außerdem gibt es Fischerei, Holz und Bergbau in geringen Quantitäten. Die meisten Konsumgüter, auch Energieträger, werden importiert. Um der latent hohen Arbeitslosigkeit Herr zu werden gibt es, wie üblich in solchen Ländern, sehr viele "Pseudojobs" im öffentlichen Sektor. Leider führt diese Perspektivlosigkeit, gepaart mit sehr großzügigen sozialen Leistungen, wie so oft zu Alkohol- und Drogenmissbrauch, was vor allem in den Städten deutlich zu merken ist.

Trotz der unangetasteten Natur, der hübschen Kolonialzeitgebäude, den ehemaligen und heute zu besichtigenden Straflagern auf den Îles du Salut, der guten Infrastruktur und nicht zuletzt wegen des Weltraumbahnhofs ist der Tourismus immer noch verschwindend klein. Jedoch für alle Segler, die sich dem Jährliche ARC-Treiben nicht aussetzen wollen und daher schon frühzeitig die Route Kanaren – Kap Verden – Brasilien – Karibik wählen, liegt Französisch Guyana auf dem Weg und kann eine Menge bieten.

Französisch Guyana hat eine relativ unstrukturierte flache Küste, unseres Wissens gibt es nur sieben Ankermöglichkeiten auf diesem knapp 180 Seemeilen weiten Küstenabschnitt. Diese sind von Südosten beginnend:

- (Rio Oiapoque, besonders der Nebenarm Rio Ouanary)
- Degrad des Cannes *, im Rivière Le Mahury

- (Cayenne, an der Mündung des Rivière De Montsinery)
- Îles du Salut; Île du Diable, Île Royale, Île Saint Joseph
- Kourou *
- (Rivière De Sinnamary)
- Saint Laurent du Maroni *, im Fleuve Maroni

Wobei die in Klammer gesetzten sehr seicht und für Segelschiffe eher nicht geeignet sind (sie wurden auch von uns – im Oktober 2015 - nicht angefahren, sondern sind uns nur vom Hörensagen bekannt). Die mit Stern versehenen Ankermöglichkeiten sind gleichzeitig auch Einklarierungshäfen.

Alle größeren Orte liegen in Flussläufen. Der Ankergrund besteht überall aus weichem Schlick, die Haltekraft hängt also sehr von der Art des Ankers ab. Die Strömung kippt abhängig von den Gezeiten und eine Fahrt bei Wind gegen Strom kann recht ruppig werden. Bei Springtide muss man mit bis zu fünf Knoten Strom rechnen. Außerdem tanzen dann die Schiffe an ihren Ankerplätzen wie wild herum, ein entsprechender Abstand zum Nachbarn ist also sehr empfehlenswert.

Außer in Saint Laurent du Maroni liegt man immer in sehr nährstoffreichem Salzwasser, der Rumpf und vor allem die Schraube wachsen oft in einem schon atemberaubenden Tempo zu. Also nicht wundern, wenn die Schraube auch schon nach einem kurzen Aufenthalt kaum mehr Schub liefert.

Finanzen und Einkaufsmöglichkeiten:

Gezahlt wird in Euro, das Geld kann man bequem von den (relativ wenigen) Bankomaten ziehen, jedoch wie im EU-Raum üblich ohne zusätzliche Kosten und Gebühren. Dies macht Französisch Guyana nicht so teuer wie man im Allge-



Blick in die verfallenen Zellengänge der Gefänginsinsel.



Ziel für viele Segelyachten ist die weite Bucht von St. Laurent du Maroni im gleichnamigen Fluss, in der man auch gleich einklarieren kann.

meinen glaubt. In Brasilien kostete uns der Real über 10 Prozent mehr als der normale Umrechnungskurs vermuten ließ und Brasilien war kaum 10 Prozent günstiger als Französisch Guyana (wenige Produkte ausgenommen). Es macht trotzdem Sinn, Grundnahrungsmittel wie Mehl, Zucker, Kaffee sowie Kraftstoff in Brasilien zu bunkern, denn genau diese Grundprodukte sind durch die staatliche Stützung deutlich günstiger. Viele andere Produkte bekamen wir in Französisch Guyana zum Teil günstiger und vor allem in viel besserer Qualität.

Formalitäten:

Da Französisch Guyana ein französisches Überseedepartement ist benötigen EU Bürger kein Visum und keinen Stempel im Pass. Sie brauchen daher die Immigration nicht aufzusuchen. Jedoch der Zoll (Douane) bleibt auch den EU-Bürgern nicht erspart. Das Hauptproblem liegt in erster Linie darin, die Behörden überhaupt zu finden. Hat man sie erst einmal entdeckt, ist das weitere Prozedere einfach und schnell erledigt. Man bekommt eine Aufenthaltsgenehmigung für das Schiff von drei Monaten. Es ist alles gebührenfrei.

Will man anschließend weiter nach Surinam, ist es beim Ausklariieren auch für EU-Bürger sinnvoll, sich einen Stempel von der Immigration zu holen und den Zoll um eine Klarierungsbestätigung zu bitten.



Knallrot leuchtet der Scharlachsichler, besser bekannt als Roter Ibis.

Wo die offiziellen Stellen zu finden sind:

Cayenne, Dégrad des Cannes:

Zoll (Douane): Der Hafenmeister im Marina Office in Dégrad des Cannes. Öffnungszeiten nur am Vormittag oder im Handelshafen.

Immigration: Befindet sich am Flughafen.

Kourou:

Zoll (Douane): Im Industriebahnhof an der Rue du Port de Paracabo ganz am Wasser auf der rechten Seite. Öffnungszeiten - nur vormittags. Am besten mit dem Bus oder dem Taxi zu erreichen.

Immigration: Nicht vorhanden, was jedoch auch für Nicht-EU-Bürger kein Problem ist.

Saint Laurent du Maroni:

Zoll (Douane): Vordrucke gibt es in der Marina. Der Zoll selbst ist an der Rue Sarrault (drittes Haus rechts, sehr klein und schwer zu finden)

Immigration: Am Port de l'Ouest, dort wo die Fähren nach Surinam ablegen

Liegeplätze und Infrastruktur Cayenne, Degrad des Cannes

Cayenne ist die erste, von Europäern gegründete Siedlung und heutige Hauptstadt von Französisch Guyana. Natürlich handelte es sich auch um den wichtigsten Hafen an der Mündung des Rivière de Montsinery. Dieser ist jedoch im Laufe der Zeit versandete und schon lange nicht mehr für die Großschifffahrt geeignet. Heute können auch nur noch Segelboote mit einem Tiefgang um etwa einen Meter den Hafen anlaufen, wobei auch das nicht mehr gerne gesehen wird. Vielmehr sollen Segler den kaum fünf Seemeilen südwestlicher gelegenen, gut betonnten und ausreichend tiefen Rivière le Mahury anlaufen und sich dort bei der kleinen Ortschaft Degrad des Cannes gleich westlich vom Industriebahnhof hinlegen. Die Marina ist allerdings meistens von französischen Langzeitliegern belegt. Man ankert aber gut unmittelbar dahinter und kann auch die Infrastruktur mitbenutzen. Leider ist der Weg nach Cayenne weit und relativ umständlich. Die nächste öffentliche Bushaltestelle ist rund zwei Kilometer weit entfernt. Die meisten französischen Langzeitlieger haben ein Auto und nehmen einen gerne mit oder man nimmt sich selbst einen Mietwagen. Cayenne bietet alles was das Seglerherz begehrt. In der großen Industriezone „Zone Industrielle Colery Est / Ouest“, kaum drei Kilometer südlich von Cayenne, gibt es neben einem großen Carrefour und mehreren kleineren Supermärkten auch eine Menge Geschäfte und Firmen für den

technischen Bedarf. Cayenne selbst ist ein netter kleiner Ort mit vielen hübschen und gut erhaltenen Gebäuden aus der Kolonialzeit sowie einem großen Markt.

Îles du Salut

Kaum 30 Seemeilen nördlich von Cayenne liegt die Inselgruppe Îles du Salut. Sie besteht aus drei Inseln der Île du Diable, der Île Royale und der Île Saint Joseph. Der Hauptankerplatz liegt



Knallbunt und trotzdem versteckt sitzt der Papagei zwischen den Blättern.

südlich der Île Royale. Der Ankergrund besteht aus gut gehaltenem festem Schlick. Dort liegen im Osten auch einige Bojen für die Ausflugskatamarane, die zwischen 18 Uhr und 8:30 Uhr frei genutzt werden können. Dieser Ankerplatz ist jedoch oft sehr rollig, da die Wellen von Süden kommen. Alternativ kann man auch sehr nahe vor der Insel Saint Joseph auf felsigem Grund ankern. Meist ist es dort jedoch auch nicht viel besser. Eine dritte Möglichkeit gibt es vor der Île du Diable, der Teufelsinsel. Dort ist der ruhigste Ankerplatz. Jedoch ist man dort auch sehr weit weg von den Dingi-Anlegestellen. Das Anlanden mit dem Dingi an der Île Royale und Saint Joseph ist einfach, da es gute Stege für die vielen Ausflugskatamarane gibt. Auf der Île du Diable ist es dagegen etwas schwierig. Wasser und Einkaufsmöglichkeiten gibt es keine, jedoch ein teures Hotel/Restaurant auf der Île Royale mit einer Basisversorgung für die Ausflügler.

Kourou

Kaum drei Meilen südlich von den Îles du Salut beginnt der Einfahrtskanal nach Kourou. Da viele Raketenteile für das Centre Spatial Guyanaise hier eintreffen, ist der Kanal sehr gut gekennzeichnet, ziemlich weit und hat dazu auch bei Niedrigwasser mindestens vier Meter Wassertiefe. Dem Kanal folgend, immer auf das auffällige Hotel am Pointe des Roches zu steuernd, gelangt man nach etwa vier Meilen in den Flusslauf. Fährt man diesen kaum eineinhalb Meilen weiter, sind gleich nach dem Kardinalen Südquadranten zwei Steganlagen zu erkennen. Der Erste ist die zum Centre Spatial Guyanaise gehörende kleine Marina für Besucheryachten und

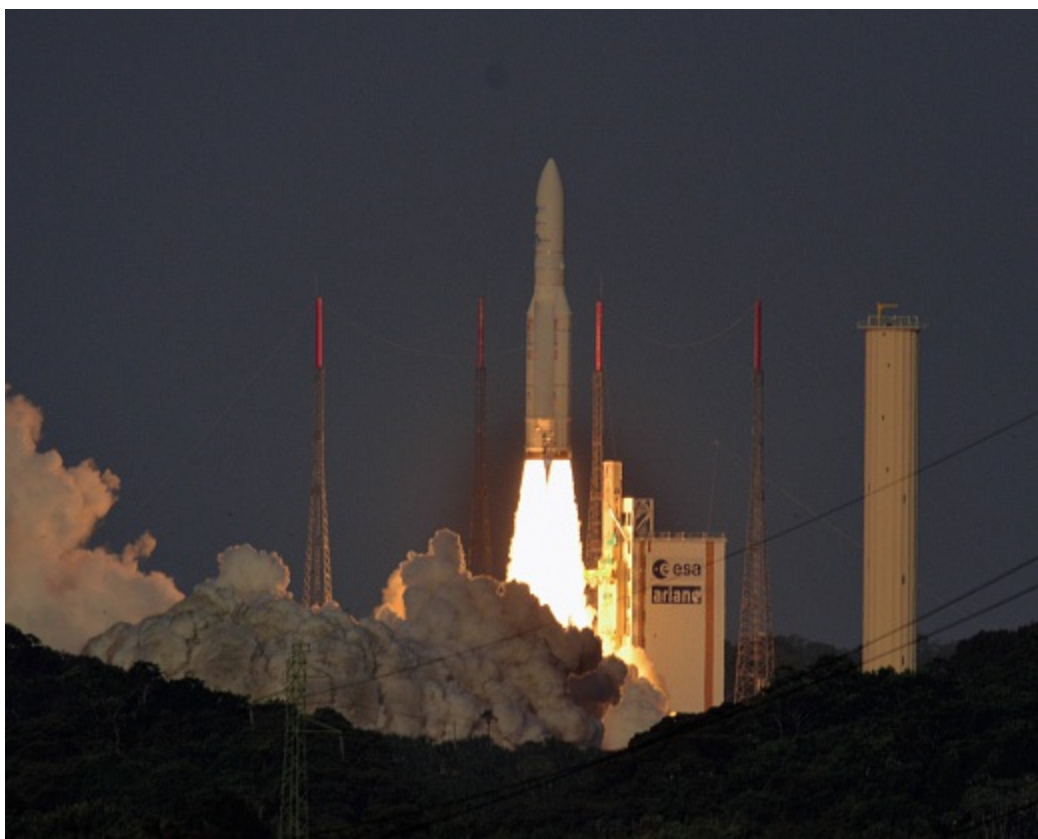
Ausflugskatamarane. Der zweite Steg gehört den örtlichen Fischern. Gleich danach kann man gut auf circa vier Meter Wassertiefe ankern. Der Grund ist fester Schlamm. Aufgrund der Gezeitenströmungen muss man auf ausreichenden Abstand zu den anderen Booten und dem Fahrwasser achten.

Die kleine Marina ist vor allem von französischen Langzeitliegern und Ausflugskatamaranen belegt. Außerdem ist sie nur im äußersten Bereich tief genug für Kielyachten. Jedoch kann man, wenn die Ausflugskatamarane weg sind, an der Stirnseite anlegen und Wasser bunkern. Bei größeren Mengen wird eine Gebühr erhoben. Wenn man aber nur einige Kanister nimmt, ist es kostenlos. Es gibt dort auch eine Tankstelle für Diesel. Das Dingi kann man jederzeit am Steg der bewachten Marina lassen, sollte es aber trotzdem sicherheitshalber abschließen. In den dazugehörigen Gebäuden befindet sich auch eine Touristinformation, die jedoch nur wenige Stunden geöffnet ist.

Neben dem benachbarten Fischersteg ist auch gleich der örtliche Fischmarkt. Von dort aus kommt man direkt in die Avenue General de Gaulle, der Hauptstraße von Kourou – auch wenn man es nicht glauben würde! Kourou ist eigentlich kein schöner Ort, jedoch wegen der Liegeplätze in Stadtnähe und der guten Infrastruktur, der beste Liegeplatz in Französisch Guyana. In der Avenue General de Gaulle gibt es einige Lokale und kleinere Geschäfte sowie den zentralen Markt, auf dem man dienstags, freitags und samstags frisches Obst und Gemüse bekommt. Dort befindet sich auch die zentrale Station der drei Buslinien. Für 1,50 Euro pro Person kommt man von dort aus ins Industriegebiet Z.I. de Pariacabo mit einem Lider Price Supermarkt, einem Bootszubehörhandel, einem Hardwarestore und diverser Autovermietungen. Auch erreicht man einfach den größten Supermarkt, den Super-U beim Rond Point Monnerville, und die Münzwäscherei am Place de la Condamine in Simarouba.

Saint Laurent du Maroni

Den Grenzfluss zu Surinam entlang, dem Fleuve Maroni, geht es nach Saint Laurent. Vom Beginn des Kanals bis in den Ort



Auf ins Weltall. Start einer Rakete auf dem Weltraumbahnhof Centre Spatial Guyanais in Kourou.



Langsam erobert sich die Natur die verlassen Ruinen auf der Teufelsinsel zurück.

sind es knapp 25 Seemeilen. Der Kanal ist zwar betonnt, jedoch sind die Abstände ziemlich groß und der Verlauf nicht immer klar erkennbar. Man muss sich auf jeden Fall ganz nahe an der fran-



Neugierig beobachtet der Totenkopffaffe das Treiben unter seinem Baum.

zösischen Seite halten, zum Teil keine 20 Meter von der Uferböschung entfernt. Besonders muss man auf die unzähligen Netze achten, die die Fischer bis weit in das Fahrwasser hinein auslegen. Die Karten, vor allem die elektronischen, sind ungenau beziehungsweise nicht detailliert genug. Außerdem ändern sich im Laufe der Zeit die Positionen der Sandbänke, weshalb die Fahrwassertonnen immer wieder umgesetzt werden müssen. Eine Ansteuerung bei Nacht ist daher nicht zu empfehlen. Einlaufende Strömung macht die Einfahrt natürlich bequemer. Sollte die Strömung vorzeitig kippen, kann man praktisch überall außerhalb des Fahrwassers ankern und abwarten. Die Strömung ist allerdings normalerweise nicht allzu stark.

Hat man Saint Laurent erreicht, fällt sofort eine kleine vorgelagerte, stark bewaldete Insel ins Auge. Bei ihr handelt es sich allerdings nicht um Land sondern um das Wrack des Frachters Edith Cavell. Rund um das Wrack kann man überall ankern. Jedoch hat David Anfang 2015 begonnen, eine kleine Marina aufzubauen und zu diesem Zweck 20 Bojen gelegt, die leider die besten Ankerplätze belegen. Zu empfehlen ist, eher flussabwärts des Wracks zu

ankern, da flussaufwärts große Felsen und eine starke Strömungen das Liegen erschweren. Ein Mindestabstand von 150 Metern sollte zu den Bojen eingehalten werden. Das Dingi kann man am kleinen Pier gegenüber des Wracks liegen lassen, man sollte es aber auch hier abschließen und in der Nacht ohne Motor an Land rudern. Gutes Trinkwasser kann man vom nahegelegenen "Transportation Museum" holen, am Pier gibt es keines! Die Bojen kosten pro Tag 8 Euro. Und man kann, unabhängig davon ob man an einer der Bojen festgemacht hat oder nicht, für 5 Euro pro Schiff eine temporäre Mitgliedschaft für ein Jahr abschließen. Für Mitglieder gibt es einen Wäscheservice um € 0,50/kg. Außerdem kostet das Bier im zur Marina gehörenden Lokal nur einen Euro und WiFi nur fünf Euro pro Woche. Gasflaschen können hier gefüllt werden und es gibt dazu noch einen Transport-service. Bei technischen Problemen kann David einiges organisieren. Geplant sind bis Ende 2016 ein Steg für rund 40 Schiffe und ein großzügig angelegtes Restaurant an der Waterfront.

Kontaktdaten: Port de Plaisance – Marina St. Laurent du Maroni
1 Esplanade Laurent BAUDIN
BP 230, 97393 St. Laurent du Maroni Cedex,
French Guiana

Ansprechpartner: David

Tel.: +594 (0)694946157

Internet: www.marinaslm.com

E-Mail: contact@marinaslm.com

Mit einer der unzähligen Pirogen kann man für drei Euro über den Fluss nach Albina in Surinam fahren. Solange man den Ort nicht verlässt, kann man auf die Formalitäten verzichten. In Albina kann man sehr kostengünstig Proviant, Kraftstoff oder auch Außenborder kaufen.,

Erstes Etappenziel: Die Azoren

Nach sechs Jahren Enthaltbarkeit, jedenfalls was Blauwassertörns betrifft, können wir nun endlich wieder die Leinen loswerfen, ohne ständig die noch verbleibenden Tage rückwärts zu zählen.

Das erste Etappenziel für einen längeren Aufenthalt heißt daher Ponta Delgada auf der Insel São Miguel, die zur östlichen Inselgruppe der Azoren gehört. Mit Hilfe meines Sohnes Julius und meines Stegnachbarn Heinz geht es am 4. Juni endlich los. Zu dritt verlassen wir Greifswald, verbringen eine ruhige Nacht vor Anker vor dem Weststrand von Hiddensee und machen von dort aus einen Schlag nach Orth auf Fehmarn. Das Zollboot *Use-dom* hat scheinbar Langeweile und stattet uns einen Besuch ab,



Zusammen mit den großen Pötten wird die Taras in den NOK geschleust.

fragt über Funk woher und wohin und lässt uns dann ziehen, zum Glück, die üppig gebunkerte zollpflichtige Ware hätte dann wohl doch ein paar Fragen aufgeworfen.

Nach einem weiteren Seetag laufen wir auch schon in Kiel ein. In Kiel Holtenau werden wir zusammen mit den Frachtern geschleust, da die alte Schleuse wohl saniert beziehungsweise neu gebaut wird. Mit weiteren fünf Yachten liegen wir direkt hinter zwei Frachtern mittlerer Größe. Die Frachterkapitäne machen dann auch ihre Witze über Funk. Der eine meint zum anderen: „Gib mal kurz Stoff, danach sammeln wir die Reste ein und tun sie in die gelbe Tonne.“ Das finden wir nicht wirklich komisch, aber wir halten lieber die Klappe - man weiß ja nie.....

Über Rendsburg erreichen wir dann auch pünktlich Brunsbüttel. Hier warten wir einen Tag, um einen ungemütlichen Nordwest-Wind durchziehen zu lassen. Ich nutze die Zeit, um für die Nordsee neu zu verproviantieren. Für die Fahrt nach Cuxhaven müssen wir zeitig raus, da wir nach der Schleuse schon in Tidengewässern sind und wir die Elbe nicht gegen den Strom runterfahren wollen. Ich stehe um sieben Uhr auf und schalte schon mal den Funk ein, um in Erfahrung zu bringen, wie die Lage vor der Schleuse aussieht. 15 Minuten später höre ich die Aufforderung zum Einfahren der Sportboote und es wird hektisch im klei-

nen Hafen. Ich pfeife Julius aus der Koje, der kaum Zeit hat, sich anzuziehen. Natürlich legen vier Boote gleichzeitig ab. Wir schaffen es aber, ohne Blessuren raus zu kommen und gehen als letztes Boot in die Schleuse.

Spannung gesucht

Schon beim Ablegen stelle ich fest, dass die Spannung meiner Verbraucherbatterien trotz Ladung im Keller ist. Nach Stoppen des Motors auf der Elbe kann ich am Voltmeter zusehen, wie die Spannung auf unter 12V abfällt. Die AGM Batteriebank (360 Ah) und das Ladegerät sind neu. Wo ist also der Fehler? Neu ist auch die 200 A Hauptsicherung für die Verbraucherbatteriebank, die ich nun überbrücke, aber es passiert leider gar nichts. Also weitersuchen. Ich trenne die drei neuen Verbraucherbatterien und hänge sie nacheinander ans Netz. Alle zeigen das gleiche Bild: Die Batteriespannung sinkt, vor allem sobald der energiehungrige Kühlschrank eingeschaltet wird. Komisch ist allerdings, dass die an den Batterien gemessene Spannung in Ordnung ist. Nur die diversen Verbraucher melden Unterspannung. Meine letzte Idee ist, den Hauptschalter aus- und wieder einzuschalten. Siehe da der Fehler ist verschwunden und die Spannung wieder konstant. Es ist Samstagmittag und ich bekomme in Cuxhaven kurz vor Ladenschluss noch einen neuen Hauptschalter beim Ausrüster. Was für ein Stress wegen eines 30 Euro Bauteils!

In Cuxhaven steht der erste Crewwechsel an. Frank und Jacques werden mich bis nach Brest begleiten. Am Montag, den 13. Juni, werfen wir im strömenden Regen kurz nach 8 Uhr die Leinen in Cuxhaven los. Für Jacques wird es die erste Tour, die länger als ein paar Stunden dauert. Frank ist ein alter Hase und hat mich 2009 schon

über den Atlantik begleitet. Der Ostwind bleibt uns noch bis zum nächsten Morgen erhalten. Um 8:30 Uhr haben wir Vlieland querab und müssen nun Richtung SSW drehen. Ab hier geht es nur noch unter Maschine weiter. Wegen des aufkommenden Gegenwindes peile ich Den Helder für den Landfall an. Da die Strömung aber gerade mitzulaufen beginnt, beschließen wir doch noch, die 25 Seemeilen bis nach IJmuiden weiter zu fahren. So etwas wird natürlich bestraft und wir müssen uns auf den letzten Meilen bei vier bis fünf Beaufort direkt von vorn ziemlich quälen. In der Nacht beginnt das AIS Radar immer wieder auszufallen. Nach einem Neustart ist es dann allerdings jedes Mal wieder betriebsbereit. Außerdem sind zwei Nähte an der Genua aufgegangen, die nachgenäht werden müssen.

IJmuiden ist in etwa das Hässlichste, was man sich an Küstenstädten vorstellen kann. Eine riesige Aluminiumfabrik steht direkt am Strand und qualmt aus diversen Schornsteinen. Wir haben keinen Grund hier länger zu bleiben. Wir nähern die Genua und zerlegen das AIS, ohne aber einen Fehler entdecken zu können. Der hiesige Ausrüster kann auch nicht weiterhelfen. Also geht es am nächsten Morgen weiter Richtung Den Haag, genauer nach Scheveningen. Hier soll es weitere Yachtausrüster geben. Das AIS läuft jetzt länger bis zum nächsten Ausstieg. Hat das Kon-



Die Taras in IJmuiden, einem Hafen mit abschreckendem Industriecharme.

taktspray etwa geholfen? In Scheveningen haben die Ausrüster nichts auf Lager und müssten extra Ersatzteile bestellen, also geht es nach einem kurzen Stadtbummel weiter in Richtung Ärmelkanal. Gegen 15 Uhr queren wir die Mündung vor Rotterdam. Hier laufen die Frachter im Minutentakt aus und ein. Natürlich fällt gerade jetzt das AIS vollständig aus und wir können den Schiffsverkehr nicht mehr verfolgen. Die Sicht ist aber gut und Frank unterstützt uns mit einer AIS App auf dem I-Phone. Das funktioniert natürlich nur, solange wir Netzabdeckung haben. Ich bestelle kurzerhand ein identisches Ersatzgerät über SVB und lasse es von der dritten Crew nach Brest mitbringen. Bis dahin muss es dann halt ohne gehen (ging ja früher auch). Hinter Antwerpen umkreist uns ein Boot der belgisches Küstenwache und spricht uns auf UKW Kanal 16 an. Ich verstehe kein

Wort des Gemisches aus Belgisch und Englisch. Daher gehe ich auch nicht an den Funk und bleibe einfach hinterm Steuer sitzen. Nach einer Weile drehen sie ab und verschwinden. So geht's also auch!

An die englische Küste

Wieder durchsegeln wir eine Nacht und stehen so am Morgen vor Calais. Da für die kommenden Tage Wind aus Nordwest vorhergesagt wird, entscheide ich mich doch für Dover und wir queren das fast 20 Seemeilen breite Verkehrstrennungsgebiet der Straße von Dover. Mit Verlassen der holländischen Küste hat sich das AIS übrigens wieder erholt und läuft seit dem ohne Beanstandungen. Es hat wohl berechnete Angst, ausgetauscht zu werden.

Der Funkkontakt mit Dover Portcontrol ist wie immer freundlich und verständlich, sie schalten für uns die Westeinfahrt auf Grün und wir fahren gleich durch bis zur Diesel-Tankstelle. Auch hier ein überaus freundlicher Tankwart und der Diesel ist mit umgerechnet 1,11 Euro pro Liter preiswert. In Dover feiern wir Franks Geburtstag in einem Micro Pub, nur das Wetter verhält sich very british. Es regnet ausgiebig und

wir kommen gut durchnässt zurück aufs Boot. Da wir im Grandville Dock liegen, kommen wir am nächsten Morgen erst drei Stunden nach Niedrigwasser über das Süll vor dem Dock. Die Strömung ist hier zum Wasserstand versetzt und beginnt bei Niedrigwasser, Richtung Südwest, also hin zum Atlantik, zu laufen. Daher verlieren wir ein paar Stunden Mitstrom.

Ab Dover liefern wir uns eine kleine Regatta gegen ein kleineres Boot, das sich nur unter Code Zero auf Abstand halten lässt. Als der Wind zunimmt und wir das große bunte Segel wegnehmen müssen, kommt er auf und, ja, er hatte die ganze Zeit die Maschine mitlaufen. Kein Wunder, dass wir ihn nicht los wurden. In der Nacht des 19. Juni erreichen wir den Osteingang des Solent und die Isle of Wight, das Segel-Mekka von England. Wir kreuzen bis zur Fahrinne auf und erreichen bei Sonnenaufgang



In der Seglerwelt bekannt, The Union Inn in Cowes.



Ein Pub-Besuch gehört bei jedem Englandtörn dazu.

Cowes. Es ist Sonntagmorgen und die beiden Marinas sind brechend voll. Wir motoren den River Medina weiter hinauf und legen uns einfach an einen freien Ponton, der keinen Zugang zum Land hat. Wir sind hundemüde und wollen ein paar Stunden schlafen. Gegen Mittag sind wir halbwegs fit und Cowes Yacht Haven kann mir auf meine Nachfrage einen Liegeplatz anbieten. Also nichts wie hin. Die Leinen sind schon fast gelöst, ich werfe den Motor an, aber der Ölwarner hört nach dem Start einfach nicht auf zu lärmern. Ich warte noch zehn Sekunden und stoppe



Kein schöner Anblick, Öl in der Bilge und das muss raus.

dann die Maschine. Was war das denn? Der Motor ist erst drei Jahre alt! Ab in den Maschinenraum, Ölstab raus, ups, kaum noch Öl drin. Aber wieso? Beim Check vorgestern war das Öl noch da! Blick in die Bilge, da ist es ja, die Bilge ist schwarz vor Motorenöl, na super. Der nächste Blick geht unter den Motor, massive Leckage unter dem Ölfilter. Kein Wunder, der Ölfilter ist ja auch lose, eine ganze Umdrehung kann ich ihn festziehen. Wie hat der das nur geschafft? Der letzte Ölwechsel war im Herbst 2015 und seitdem hat er ab Berlin ein paar hundert Meilen abgespült. Wie dem auch sei, Filter festziehen, neues Öl drauf und ab in die Marina. Der Ölwechsel war zwar noch nicht fällig, ist damit dann aber wohl erledigt. Den Rest des Tages verbringen wir damit, das Öl abzusaugen und die Bilge zu reinigen.

In Cowes legen wir endlich mal einen Hafentag ein, da es im Ärmelkanal aus Südwest bläst und wir aber zurück zur französischen Küste und zu den englischen Kanalinseln wollen.

Fahrrad fahren fällt unter diesen Bedingungen aus, zumal es wie aus Eimern gießt. Beim Fahrradhändler mieten wir für 30 Pfund ein Auto und Frank rast im Affenzahn über die Insel. Es scheint ihn auch nicht sonderlich zu bremsen, dass es ein Schaltwagen ist und wir Linksverkehr haben. Zum Glück hat die Kiste nur gefüllte 40 PS und er verzweifelt regelmäßig, wenn es bergauf geht. Tatsächlich fahren wir fast die gesamte Küste ab. Nach dem Regen und einer kurzen Sonnenphase zieht (typisch englisch) dichter Seenebel auf und macht uns auf unserer "Sightseeing-Tour" bei den Needles einen Strich durch die Rechnung. Die kleinen und be-

rühmt berühmten einzelnen Felsen an der Westspitze der Isle of Wight sind kaum zu erkennen. Ich tröste Frank und meine, dass wir doch in ein paar Stunden daran vorbei segeln, allerdings im Dunkeln, er könne sie sich dann doch auf dem Radar ansehen!

Den Schlüssel des Leihwagens werfen wir einfach in den Briefkasten beim Händler und legen gegen 21 Uhr mit ablaufendem Wasser ab. Bei besagten Needles verlassen wir den Solent und es erwartet uns eine gewaltige Restsee vom Tage, gegen die der mitlaufende Strom steht. *Taras* bohrt sich in die Wellen und wir nehmen reichlich Wasser über. Zum Glück können wir die Berge nicht sehen. Nach einer Stunde ist der Spuk aber vorbei, wir können abfallen und bekommen einen brauchbaren Wind aus West. Wieder müssen wir über die Hauptstraße der Dampfer, aber das AIS läuft immer noch und wir haben es trotz Dunkelheit gut im Griff.

Englisches Paradies im Kanal

Alderney ist die nördlichste der von England unabhängigen Kanalinseln. Durch die vor dem Hafen quersetzende Strömung von circa vier Knoten (wir haben Springtide), laufe ich das erste Mal einen Hafen fast quer zur Schiffsrichtung an. Was für ein blödes Gefühl! Ich halte stur auf die Felsen der Insel zu und fahre doch korrekt in die Bucht von Port Braye ein. Mit dem Anlaufen von Alderney verlassen wir sogar die EU und müssen einklarieren. Besucheryachten liegen an Mooringtonnen und die Crews können nur per Wassertaxi oder eigenem Dingi an Land.

Die Insel ist ein Paradies für Wanderer und Naturliebhaber, es gibt sehr wenige Touristen dafür aber insgesamt 14 viktorianische Festungen beziehungsweise deren Ruinen. Von 1847 bis 1858 wurde Alderney als Antwort auf den französischen Kriegshafen Cherbourg zum "Gibraltar des Ärmelkanals" ausgebaut. Die Nazis schütteten dann im Zuge des Zweiten Weltkriegs noch Beton drauf, um ihren nordatlantischen Schutzwall auszubauen. Langsam aber sicher holt sich die Natur ihr Territorium wieder zurück.



Sie stehen auf dem Meeresgrund, trockengefallene Boote vor Alderney.



Blick über die Marina du Chateau in der bretonischen Hafenstadt Brest.

Wie immer haben wir keine Zeit zu verlieren und am 22. Juni geht es auf nach Brest. Es bleiben noch 150 Seemeilen und so binden wir uns seit Cuxhaven die fünfte Nacht auf See ans Bein. Eigentlich wie auf einem Kreuzfahrtschiff, nachts segeln und am Tage Ortsbesichtigungen. Blöd nur, dass keine Passagiere an Bord sind, die nachts schlafen können.....

Die Überfahrt verläuft ruhig mit wenig Schiffsverkehr, aber auch wenig Wind. Vor Brest kann ich endlich Jacques Sprachkenntnisse gewinnbringend einsetzen. Er telefoniert mit der Marina du Chateau und klärt Liegeplatz, Diesel tanken usw. ab. Gegen 16 Uhr ist es dann geschafft, seit Greifswald haben wir jetzt 970 Seemeilen auf der Uhr. Hier in Brest erfolgt der letzte Crewwechsel. Meine neue Crew, Christoph und Tommy, kommt pünktlich mit Flugzeug und Bahn an. Zu Fuß und mit dem Bordfahrrad als Packesel sind es nur 20 Minuten bis zur Marina du Chateau und zum Schiff. Die Aussicht von der Hochstraße hinunter zu den Hafenanlagen und zur Marina ist dann auch schon das Beste, was ich den beiden von Brest bieten kann. Viel gibt die Stadt wirklich nicht her. Sie rühmen sich natürlich mit ihrem Chateau. Die Burg hat tatsächlich eine 1700 Jahre währende Geschichte und wird bis heute militärisch genutzt. So ist nur ein kleiner Teil der Burg zum Museum umgebaut und kann besichtigt werden.

Die Windvorhersage für die Biskaya sieht nicht wirklich brauchbar aus. Am ersten Tag noch Wind aus Nordwest, danach auf West und Südwest drehend. Da die beiden nur 14 Tage "gebucht" haben und wir in dieser Zeit die Azoren erreichen wollen, ist Warten auf passenden Wind keine Option.



Hoch am Wind segelt die Taras auf ihrem Weg nach A Coruña.

Am 27. Juni verlassen wir gegen 9 Uhr Brest und segeln bei ruhigem Wetter und Nordwest-Wind aus der Rade de Brest. Der Spaß hält allerdings nicht lange an. Der Wind nimmt ab und die Welle deutlich zu, letztere kommt auch noch aus verschiedenen Richtungen, da sie scheinbar von dem großen Riff, der Chaussée de Sein, zurückgeworfen wird. Das Riff erstreckt sich über etwa 15 Seemeilen nach Westen. Erst danach beruhigt sich die See.

Erste Delphine besuchen uns in der Nacht und ab Tag zwei können wir auch wieder segeln mit Kurs Südwest. Für die Azoren reicht es natürlich nicht, aber ich gehe jetzt ohnehin davon aus, dass wir in A Coruña an der spanischen Nordwestecke einen Zwischenstopp einlegen werden. Trotzdem halten wir so westlich wie möglich und segeln permanent hoch am Wind. So

können wir schnell das Festland verlassen und segeln bald in tiefblauem 4000 Metern tiefem Wasser. Wir kommen ein Stück raus aus der Biskaya und haben A Coruña bald in Südpeilung. Christoph hofft schon darauf, doch noch direkt zu den Azoren zu kommen, aber die Wettervorhersage bleibt stabil und wir bekommen unseren Westsüdwest mit vier bis fünf Beaufort. Damit können wir jetzt wenigstens A Coruña anhalten und werden nicht weiter in die Bucht versetzt. Von früheren Reisen weiß ich, wie schwierig es sein kann, da wieder raus zu kommen.

Der letzte Zwischenstopp

Zum Glück war die Nacht zuvor ruhig und ich konnte einmal fünf Stunden am Stück schlafen. Unter Kreuzfock und gerefftem Großsegel laufen wir mit sieben Knoten Richtung Süden. Was für ein Ritt! Die Welle kommt zum Glück aus West und Taras setzt überaus weich ein, wie es sich für einen gemäßigten Langkieler gehört. Gegen Mitternacht des dritten Tages sind wir etwa 20 Seemeilen vor A Coruña. Auf dem AIS (das alte funktioniert immer noch) sehen wir eine Unmenge an Fischkuttern, die den Hafen von A Coruña verlassen und uns entgegen kommen. Und so wie das mit Fischern halt ist, hält keines der Boote seinen Kurs. Bei 40 Kuttern höre ich auf zu zählen, weil ich den Überblick verliere. Wir versuchen, einen großen Bogen um die Flotte zu machen. Radar, AIS und Ausguck sind jetzt ständig besetzt. Fünf Seemeilen vor dem Hafen gehe ich ans Ruder, um schnell reagieren zu können. Eine gewaltige Atlantikdüne, die gradewegs in die Bucht läuft, macht die Ansteuerung nicht einfacher. Vorbei am Fischereihafen fahren wir tief in die Bucht und gegen 2:30 Uhr fällt endlich der Anker vor dem Südstrand. Der Schwell ist hier erträglich und wir können erst einmal ausschlafen. Vorher gibt es natürlich den wohl verdienten Anleger, salud oder chin chin, wie der Spanier sagt!

Gegen Mittag sind wir fit für die Marina und motoren zur Tankstelle, um den 220 Liter Tank wirklich randvoll zu machen. Jetzt stehen uns mit Reservekanistern rund 250 Liter zur Verfügung, mit denen wir rechnen können. Damit könnten wir etwa 400 Seemeilen, also knapp die Hälfte der verbleibenden Strecke zu den Azoren, zurücklegen. Je nach Ausprägung und Lage des Azorenhochs könnte es eine längere Flautephase geben.

A Coruña hat Charme, vor allem die Altstadt. 2009, während unserer letzten Reise haben wir hier viel Zeit verbracht. Meine Crew kennt die Stadt noch nicht und so nutzen wir den einen Nachmittag für einen Stadtbummel.

Meine frisch gezogene Mittelfristvorhersage für den östlichen

Atlantik sagt uns für die kommenden vier Tage gute nördliche Winde voraus. Richtung Azoren allerdings abnehmend und ab Tag fünf Wind aus Südwest, also schön auf die Nase. Damit ist klar, dass wir morgen mit Hochwasser A Coruña verlassen werden.

Am 1. Juli laufen wir gegen 13 Uhr aus. Entlang der Küste geht es unter Maschine, dann segeln wir (nicht ganz im rechten Winkel) über das Verkehrstrennungsgebiet. Am nächsten Morgen wieder Flaute und der Motor muss helfen. So war das nicht gedacht, also stoppe ich den Motor nach weiteren sechs Stunden und wir versuchen zu segeln. Mehr als zweieinhalb Knoten sind unter schlagenden Segeln aber nicht drin. Das Großsegel hämmert im Takt der Dünung gegen den Mast und lässt das Rigg erzittern. Es nervt! Drei Stunden später frischt es endlich auf aus Nord und wir kommen ganz passabel voran. Drei weitere Stunden später fangen wir an zu reffen. Wir laufen auch, nachdem wir die Segelfläche verkleinert haben, noch Rumpfgeschwindigkeit. Abends bläst der sogenannte portugiesische Norder mit kräftigen fünf bis sechs Beaufort und *Taras* segelt ständig über sieben Knoten. Die Freiwache findet bei den Bewegungen und Geräuschen im Schiff kaum Schlaf. Aber der permanente Schlafmangel und Ohrstöpsel helfen dann doch beim Einschlafen.

Noch immer kein Fang

Der Ritt auf den Wellen zahlt sich aus. Unser zweites Etmaal beträgt 172 Seemeilen, das am Tag darauf noch 164 Seemeilen. Die Angel wird ständig hinterher geschleppt. Am dritten Tag endlich ein Biss. Christoph springt an die Angel, ich liege noch in der Koje und komme rausgespurtet, wir laufen immer noch sieben Knoten, aber die neue Sehne reißt, bevor ich es schaffe, Speed aus dem Boot zu nehmen. Später werden seine Versuche aber doch noch mit einem 40 Zentimeter langen Bonito belohnt. Abends unsere erste Wal-Sichtung. Er schwimmt an Backbord etwa 100 Meter entfernt in unsere Richtung. Seine Länge schätzen wir auf die der *Taras*, also irgendwas um die 12 Meter.

Der vierte Seetag lässt den Wind abflauen, da wir uns dem Azorenhoch nähern. Wir können endlich mal duschen, wird aber auch Zeit! Derweil sehen wir immer mehr Meeresgetier, Schildkröten und Delfine kommen uns besuchen.

Am fünften Tag hat es sich dann erledigt mit dem Wind. Die letzten 300 Seemeilen muss der Motor helfen. Hoffentlich reicht der Diesel! Nachmittags ist der Atlantik fast spiegelglatt. Nur eine leichte Dünung hebt das Boot. Wir stoppen auf und gehen baden, Wassertemperatur um die 20 Grad. Was für ein Genuss. Wassertiefe momentan etwa 4000 Meter, aber ertrinken kann man halt auch schon bei vier Metern. Abends ist es so ruhig, dass ich meine Crew mit einem Kinoabend überrasche. Der Fernseher wird in der Plicht aufgestellt und festgelauscht. Durch den Motorbetrieb haben wir Strom im Überfluss.

Der über das Satelliten-Telefon geladene Wetterbericht droht mit Wind aus Südwest, also aus der Richtung, in die wir wollen. Ein Sturmtief zieht nordwestlich der Azoren Richtung England und wird in den nächsten Tagen den zentralen Teil der Azoren streifen. Wir hoffen bis dahin angekommen zu sein. Der Wind aus Südwest nimmt zum Glück nur auf drei Beaufort zu. Allerdings baut sich trotzdem eine unangenehme Welle auf, gegen die wir motoren müssen. Leider sichten wir auch eine ganze Menge Müll, der uns das Leben schwer machen könnte, Schwimmle-



Einen Besuch wert ist Ponta Delgada, die Hauptstadt der Azoreninsel São Miguel.

nen und Netzreste an Auftriebskörpern schwimmen vorbei. Nachts haben wir da keine Chance auszuweichen, hoffentlich geht's gut.

Erste Werten laufen, wann wohl Land gesichtet werden wird. Tommy ist mit seiner Prognose am pessimistischsten und gewinnt. Erst auf 13 Seemeilen Entfernung kann ich im Morgengrauen einen schwachen Landstrich hinter dem Dunst erkennen. Wir stellen die Bordzeit noch einmal eine Stunde zurück und sollten nun die Ortszeit der Azoren haben. Zum Frühstück legen sich Wind und Welle und wir erreichen die Ostspitze von São Miguel mit einem phantastischen Panoramablick. Sogar der 1103 Meter hohe Vulkan Pico da Vara ist eine Zeit lang in einer Wolkenlücke auszumachen.

Gegen 13 Uhr ist es geschafft und wir haben für die rund 880 Seemeilen ziemlich genau sechs Tage benötigt. 2.220 Seemeilen waren es von Greifswald hierher. Gebraucht haben wir 34 Tage, also knapp fünf Wochen. Zum Genießen blieb wenig Zeit, aber das war ja auch ein Überführungstörn und der Entspannungsteil kann jetzt beginnen.

Torsten Gräser (Text und Fotos), SY *Taras*

Die Reise in Kurzform:

Hafen	Ankunft	Abreise	Strecke zum nächsten Hafen (sm)
Greifswald		4.6.	18
Seedorf	4.6.	5.6.	39
Hiddensee vor Anker	5.6.	6.6.	76
Orth/ Fehmarn	6.6.	7.6.	36
Laboe	7.6.	8.6.	24
Rendsburg	8.6.	9.6.	36
Brunsbüttel	9.6.	11.6.	18
Cuxhaven	11.6.	13.6.	207
Ijmuiden/Holland	14.6.	15.6.	28
Scheveningen	15.6.	16.6.	137
Dover/England	17.6.	18.6.	116
Cowes/Isle of Wight	19.6.		20.6.
		77	
Alderney (Kanalinseln)	21.6.	22.6.	156
Brest/Frankreich	23.6.	27.6.	375
A Coruña/Spanien	30.6.	1.7.	878
Ponta Delgada/ São Miguel (Azoren)	7.7.		

Segeltörn mit Kletterseil



Aussicht auf Reine (Lofoten) vom 442 Meter hohen Reinebringen.

Eigentlich war das alles so nicht geplant, wir hatten nur Richtung und Zeit. Das musste reichen. Die Feinplanung kommt sowieso unterwegs. Die Richtung ist Norden und die Zeit ist nur limitiert durch den kommenden Winter. Wir wollten auch nicht nächtelang durchsegeln, sondern Tagesetappen machen. Wo es uns gefällt, wollten wir bleiben, wenn der Wind günstig weht, wollten wir weiter segeln.

Anfangen hatte alles vor ungefähr zehn Jahren. Wir sind beide seit unserer Jugend begeisterte Kletterer und Bergsteiger. Zum Segeln wurden wir angeregt durch ein Buch über eine Nonstop Weltumsegelung. Damals hatten wir keine Ahnung vom Segeln, waren auch noch nie auf dem Wasser gewesen. Aber die Weltumsegelung klang wie die Abenteuer, die wir als Bergsteiger erlebt hatten. Draußen in der Natur, Karten und Kompass, Wetter, Entscheidungen treffen über weiter oder zurück und vor allem klang es nach Abenteuer und Reisen. Schnell wurden Segelkurse auf dem Ammersee gebucht und die üblichen Scheine gemacht. Nach einigen Jahren auf gecharterten Yachten haben wir uns die *Noe* gekauft. Das Schiff ist aus Alu, Deckshaus, Hubkiel, von Berckemeyer gezeichnet und in Emden gebaut. Groß genug, um darauf zu leben, sicher genug, um einiges zu überstehen. Nach einigen Jahren Urlaubssegeln und Kennenlernen des Bootes von Egå, einem Vorort von Aarhus an der dänischen

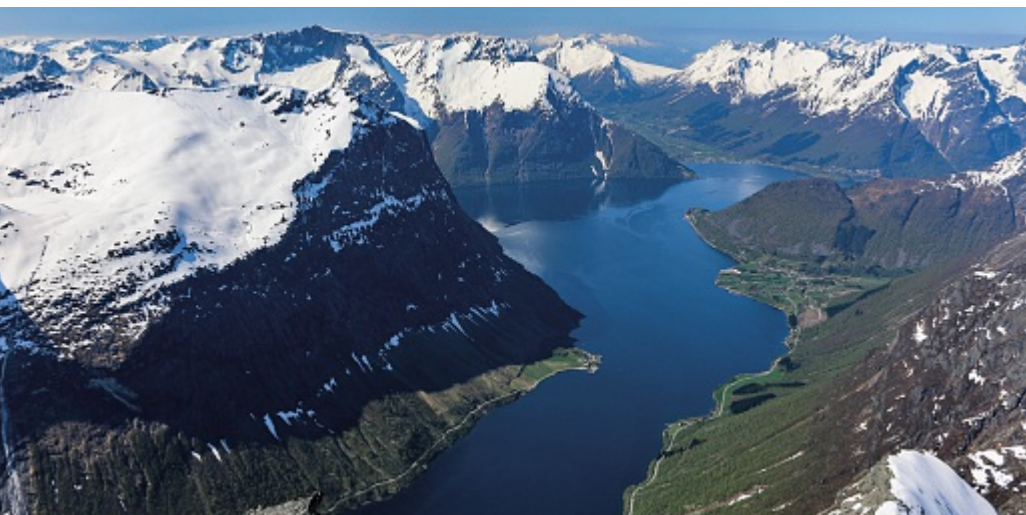
Ostküste, aus, sollte dieses Jahr die Reise beginnen.

Wir wollten zunächst mal nach Norden - Norwegen verbindet alle Elemente von Segeln und Bergsteigen. Da wir auch hoffen, noch einige Skitouren machen zu können, ist der Start in Egå für Anfang April geplant. Vielleicht schaffen wir es ja bis zu den Lofoten....

Bei unserem Start am 8. April ist es wolkenlos aber mit nur drei Grad bitterkalt. Der Wind kommt perfekt aus Westen und die ersten Etappen stehen fest: Grenaa, Anholt, Marstrand und Smøgen. Eigentlich alles beliebte Ziele bei Seglern, doch um diese Zeit ist man alleine unterwegs und kann sich den besten Platz zum Anlegen aussuchen. In Anholt sind wir das dritte Segelboot in diesem Jahr und werden vom Hafenmeister persönlich begrüßt – wer hat das schon mal im Sommer erlebt? Bis auf die niedrigen Temperaturen und einiger Schneeschauer sind die Bedingungen ideal zum Segeln. Und wenn die Sonne sich zeigt, wird es fast warm. Zwischen Marstrand und Smøgen können wir dann sogar den Parasailor testen, unsere neue Errungenschaft. Er wird bald zu unserem Lieblingssegel, da er vor allem bei Wind aus raumen Richtungen das Boot ordentlich zieht. Die Überfahrt nach Norwegen erfolgt dann von Smøgen nach Risør, wobei wir die Hälfte der Strecke unter Motor zurücklegen, da der Wind vollkommen einschläft.

Erst in Farsund werden wir wieder durch einen starken Wind aus Nordwesten gestoppt, der unsere Weiterfahrt nach Egersund verhindert. Nach einer Woche des Wartens kennen wir die meisten Wanderungen und Radtouren in dieser Gegend. Da wir direkt neben dem Supermarkt liegen und Farsund auch sonst einiges zu bieten hat, war der Stopp eigentlich willkommen, nach zehn Tagen Segeln. Inzwischen sind wir auch drei Boote im Hafen. Die beiden Norweger, die neben uns liegen, haben ihre Boote in Oslo gekauft und sind nun auf dem Überführungstörn in den Norden in ihre Heimat. Schnell hat sich eine gemeinsame Runde in unserem Boot gefunden und wir bekommen viele Tipps für unsere Weiterreise.

Die Häfen in Norwegen sind unterschiedlich ausgestattet: Strom und Wasser gibt es in den meisten Häfen. Dusche und



Bester Aussichtspunkt auf die Berge der Lofoten vom Høgskrova aus, auf der Insel Skrova.

Waschmaschine vom Süden nach Norden immer seltener. Eine Dusche haben wir aber an Bord, also kein Problem. Zum Bezahlen wird der passende Betrag in einen Briefumschlag gesteckt. Beschriftet mit dem Name des Bootes und des Eigners und mit Datum versehen wird er in den Kassenkasten des Hafens eingeworfen. Alles auf Vertrauensbasis. Keine Kontrolle. Manchmal gibt es keine Kuverts und keine Kasse. Auf Nachfrage wird uns öfter erklärt, dass wir zu früh hier sind. Keine Saison und somit keine Bezahlung – auch gut. Die Norweger machen sich damit keinen Stress. Die Saison beginnt in Norwegen erst Mitte Juni. Nur in den großen Städten wie Bergen, Bodø oder Tromsø gibt es Bezahlautomaten. In einigen Häfen im Norden lagen wir oft kostenlos, da dort niemand darauf eingestellt ist, dass jemand Liegegebühren bezahlen möchte (O-Ton eines Hafenmeisters) oder, wie in Hammerfest, dem Hafenmeister schlicht das Wechselgeld fehlt. Im Schnitt zahlt man 100 bis 150 Norwegische Kronen inklusiv Strom und Wasser für 24 Stunden (ca. 10 bis 16 Euro). In einigen Häfen kann man auch die App "gomarina" zum Bezahlen verwenden. Der teuerste Hafen in dem wir in Norwegen bisher waren ist Tromsø Stadtmitte mit 270 NOK - etwa 29 Euro, inklusive allem, Strom und Wasser. In manch anderen Ländern gibt es für das Geld nicht mal einen Platz an der Boje.

Die nächsten Segelboote treffen wir in Bergen, wo wir am 29.04. einlaufen und an der Promenade in der Innenstadt festmachen – direkt vor den historischen Holzhäusern. Die Hansestadt Bergen zeigt sich von ihrer besten Seite mit Sonne und angenehmen Temperaturen. Einige Norweger haben sich am Hafen mit ihren Booten für das Wochenende versammelt, meist um ihre Boote aus dem Winterlager in den Heimathafen zu überführen. Der Liegeplatz war entgegen den Warnungen im Hafenerführer angenehm. Am nächsten Morgen werden wir dann schon vor 6 Uhr durch kräftige Popmusik geweckt – der Bergen Marathon steht auf dem Programm. In der Nacht von uns unbemerkt, wurden Start, Ziel und eine Bühne neben unserem Schiff aufgebaut. Der Startschuss zum Lauf, ist auch für uns das Zeichen nach Norden weiter zu ziehen.

Das nächste Highlight ist die Vogelinsel Runde: Gerade rechtzeitig zum Start der Brutsaison der Papageientaucher laufen wir im Hafen ein. Die Wanderung zu den Brutstätten ist gut markiert. Man kommt in einem abgesperrten Gelände bis auf 10 Meter an die Vögel heran. Die beste Zeit zum Beobachten ist der späte



Berge und Holzhäuser säumen auch die Einfahrt nach Nusfjord auf den Lofoten.

Abend, wenn viele Papageientaucher mit den Schnäbeln voll kleiner Fische zum Nest zurückkehren. Später auf unserer Reise sehen wir noch tausende von Papageientauchern auf dem Wasser, die, sobald man sich mit dem Boot nähert, sofort wieder abtauchen. Runde ist die erste große Vogelinsel entlang der norwegischen Küste. Viele weitere folgen bis zum Hohen Norden. Mit dem Boot kann man viele dieser Vogelinseln umrunden und somit nahe an die Vögel herankommen. Das Betreten der Inseln ist zur Brutzeit untersagt. Neben den Papageientauchern nisten oft verschieden Arten von Möwen und Tölpel. Auch Seeadler sind auf vielen Inseln zu sehen. Bewährt haben sich in Runde auch unsere Fahrräder, die uns einen langen Fußmarsch auf einer Teerstraße zum Start der Tour erspart haben. Wir haben zwei klappbare Mountainbikes auf dem Boot, die mit wenigen Handgriffen einsatzbereit sind. Verstaut werden sie in der Backskiste. Einen Fahrradverleih haben wir in Norwegen eher selten gesehen.

Östlich von Ålesund in Øye kommen wir dann endlich zu unserer ersten Bergtour. Wir haben uns den 1564 Meter hohen Slogan vorgenommen. Da die Tour vom Boot aus beginnt, sind das auch die Höhenmeter, die wir hoch müssen, wir fangen ja wirklich auf dem Meeresspiegel an. Eigentlich könnte man noch eine Skitour machen, da der Schnee auch südseitig bis 700 Meter herunter reicht, doch wir sind einfach zu faul, um unsere Ski bis dorthin zu tragen. Zunächst führt uns der Weg am klassischen Berghotel in Øye vorbei, ein im 18. Jahrhundert von Engländern errichteter Bergstützpunkt, mit richtig viel Flair. Von dort geht es auf dem beschilderten Pfad entlang bis zur Schneegrenze ganz gut nach oben. Weiter oben müssen wir dem Gelände entsprechend eine



Wandern auf den Skattørfjellet spät abends und doch noch bei Sonnenschein auf der Insel Skjervøya, nördlich von Tromsø.



Beste Aussichtspunkt auf die Berge der Lofoten vom Høgskrova, auf der Insel Skrova.

Spur durch den weichen Schnee legen und sind immer wieder im Zweifel, ob wir noch weiter kommen. Der finale Grat zum Gipfel stellt sich dann zum Schluss noch etwas auf. Doch der Ausblick auf die Fjorde und die umliegende Bergwelt belohnt uns für die Mühen. Unten im Hotel erfahren wir dann bei vorzüglichem Kaffee und Kuchen, dass wir dieses Jahr die ersten waren, die den Gipfel vom Süden aus bestiegen haben.

Auf der Strecke nach Norden gilt es einige kritische Seestrecken zu meistern. Neben dem Kap Lindesnes, ganz im Süden vor Farsund, und Lista, nordwestlich von Farsund, wartet vor Runde das steile Kap Stott. Das Kap ist durch seine starke Strömung und Winde berüchtigt. Der Golfstrom strömt hier direkt mit zwei Knoten an die Küste. Auf dem Weiterweg nach Kristiansund muss man durch Hustavika einem weiteren schwierigen Seegebiet mit viel Strömung und Untiefen. Da wir aber Zeit haben, können wir jeweils das richtige Wetter abwarten. Die Wetterinformationen bekommen wir täglich von Wetterwelt und vom norwegischen Wetterdienst aus dem Internet unter YR.no. Darüber hinaus informiert der Küstenfunk auf Kanal 16 immer über lokale "navigational warnings", die dann auf dem Arbeitskanal abzuhören sind. Die Informationen sind in Norwegisch und Englisch. Es ist schon erstaunlich mit welcher Genauigkeit die Prognosen zutreffen – bisher haben wir keine Überraschungen erlebt. Das notwendige

Internet zum Laden der Informationen ist entweder über Mobilfunk oder WLAN an der gesamten Küste problemlos möglich. Die Abdeckung des Mobilfunknetzes geht von der Küste auch weit auf die See hinaus.

Brønnøysund liegt streckenmäßig genau in der Mitte zwischen dem Süd- und Nordkap. Wir verbringen dort einige Tage, zum einen wegen schlechten Wetters und zum anderen wegen des Torghatten. Der Torghatten hat ein Loch im Berg durch das man von der See aus durchsehen kann. Wir lassen uns das nicht entgehen und radeln zum Berg, wandern durch das Loch und anschließend auf den Berg hinauf. Die Sage um das Loch hat natürlich wie so oft in Norwegen mit Trollen, Prinzessinnen und mit dem Sonnenaufgang zu tun.

Das Bergwandern oder Wandern generell ist in Norwegen Volkssport. Es gibt in vielen Bezirken ausgewählte Berg- und Wandertouren, in deren Gipfel- oder Streckenbuchkassette dann ein Code versteckt ist, mit dem man sich über das Internet registrieren kann. Ziel ist es die Leute zum Wandern zu animieren. Doch auch in der Rangliste der fleißigen Gipfelsammler im Bezirk ganz oben zu stehen und möglichst viele Gipfel zu sammeln, scheint attraktiv zu sein. Trotzdem waren wir auf den meisten Wanderungen alleine unterwegs.

Die Touren sind in vier verschiedene Schwierigkeitsgrade unterteilt, gekennzeichnet durch die Farben Grün für leicht über Blau und Rot bis Schwarz für sehr schwer. Eine große Auswahl von Touren kann man unter www.ut.no finden – leider nur auf Norwegisch. Aber auch auf den Internetseiten der einzelnen Bezirke sind alle, im Wettbewerb aufgenommenen Touren als Download zu finden. Auch die Touristenbüros bieten Informationen an, sind aber meistens schon um 16 Uhr geschlossen. Wir hatten zur Ergänzung einen guten Wanderführer vom Rother Verlag dabei. Die Wege sind meist nicht so gepflegt, wie man das beispielsweise aus den Alpen gewohnt ist. Nicht überall sind zum Beispiel Markierungen zu finden. Die Orientierung ist oft ein Teil der Tour. Schwarze Touren haben zum Teil gar keinen Weg, dann geht es einfach querfeldein. Die Richtung muss gehalten werden, um ans Ziel zu kommen. Ausnahmen sind allerdings die Touristenpfade zu berühmten Plätzen wie zum Beispiel Torghatten – hier gibt es ausreichende Beschilderungen und gepflegte Wege. Wasserdichte Schuhe sind zu empfehlen, da man oft durch Schlamm und nasse Moore läuft.

Auf unserem weiteren Weg liegt die Insel Vega. Berühmt durch die Eiderenten, denen hier ein vor den Menschen geschützter Nestbau ermöglicht wird. Im Gegenzug werden nach dem Brü-



Begegnung auf dem Fjell - noch ist es leer auf den Bergen.

ten von einem Pfleger die von der Ente für den Nestbau gerupften Daunenfedern eingesammelt und verarbeitet. Diese Pflege und Kultur wurde in die Liste der UNESCO-Weltnaturerben aufgenommen. Die Eiderdaune ist die leichteste und wärmste Daunenart.

Als wir in Vega im Supermarkt beim Einkaufen sind, gibt es ein überraschendes und freudiges Wiedersehen mit einem der Segler aus Farsund. Ja, er hat uns sicher von Vega erzählt, aber das war zu dieser Zeit so weit weg. Schnell verabreden wir uns zum Abendessen auf unserem Boot, bei dem er uns über den Weitergang seiner Bootsüberführung berichtet. Irgendwie klagen wir scheinbar zu viel darüber, dass wir die ganze Strecke nach Süden in diesem Jahr wieder zurück segeln müssen. An diesem Abend bekommen wir den Tipp von ihm, das Boot den Winter über in Norwegen zu lassen. Der Eigner einer Werft in Brønnøysund sei der Arzt von Vega – und der nehme nur ausgesuchte Segelboote über den Winter auf. Am nächsten Tag war alles fix: Unser Boot bleibt über den Winter in Brønnøysund. Der Antrag beim Zoll wird ausgefüllt, die Bestätigung des Besitzers der Werft und Arztes von Vega, bekommen wir sofort. Ein paar Wochen später liegt uns das GO vom Zoll vor. Ein weiteres Jahr ist zudem möglich, wenn der Antrag vor Ablauf der gültigen Bestätigung gestellt wird. – Das eröffnet uns natürlich einen weiten Horizont nach Norden – und es ist erst Ende Mai....und es wird für uns eine zweites Jahr in diesem wunderschönen Land geben.

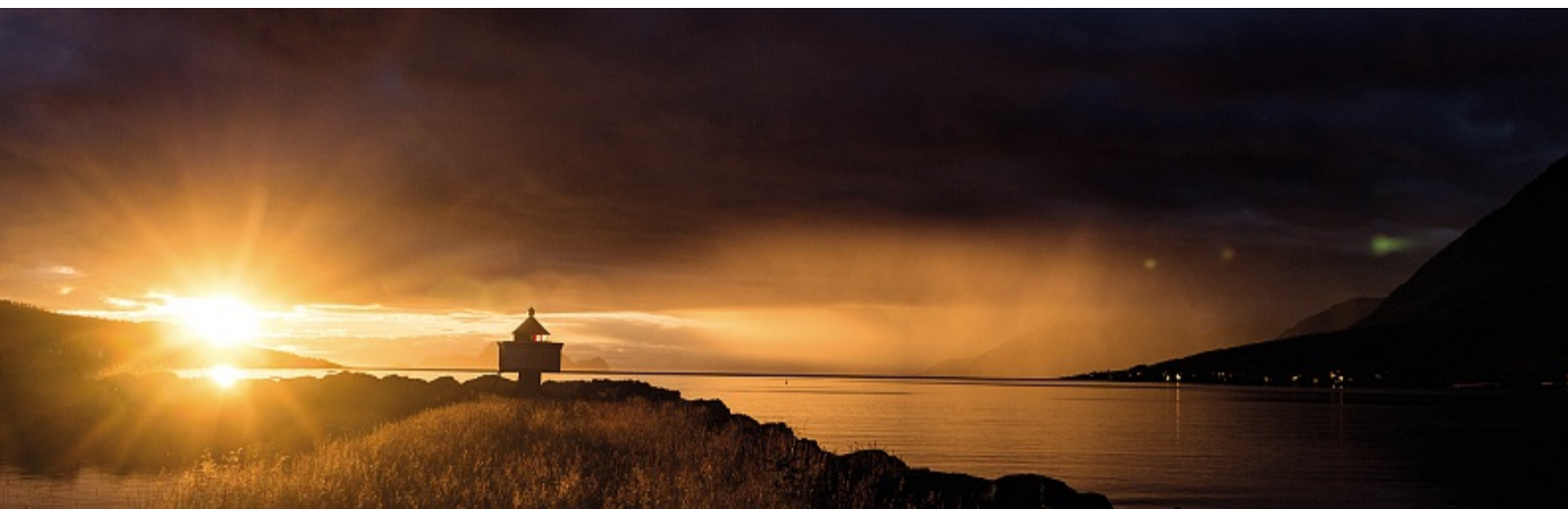
Da sich nun das Wetter von seiner besten Seite zeigt - 10 bis 15 Knoten Wind, wolkenloser Himmel, angenehme 15 Grad Lufttemperatur - beschließen wir, über Lovund nach Trænæ zu segeln. Die steilen Berge dort haben unsere Aufmerksamkeit geweckt. Besonders der Trænstaven lockt uns mit seinem steilen Nordwestgrat im 4. Schwierigkeitsgrad – einen leichteren Aufstieg gibt es nicht. Die Insel hat zwei permanente Bewohner. Da wir nicht viele Informationen über die Tour haben, wollen wir uns bei ihnen erkundigen, wo die Tour genau hochgeht – doch sie können uns dabei nicht weiterhelfen. Da hoch gehen sie nicht! Na gut, jetzt muss uns unsere langjährige Erfahrung helfen. Der Einstieg ist schnell gefunden und dann geht es einfach immer an der Kante hoch – guter Fels, etwas Gras und extrem ausge-



Abstieg von der Hütte Tåkeheimen mit Blick auf den Svartisengletscher.

setzt. Dem Gipfelbuch ist zu entnehmen: Wir sind die dritte Seilschaft dieses Jahr auf dem Gipfel. Pro Jahr gibt es nicht mehr als zehn Begehungen. Das Klettern findet in Norwegen in seiner traditionellen Form statt, auch Trad-Klettern genannt. Die Zwischensicherungen und Stände sind in den Kletterrouten selbst und mit eigenen Mittel anzubringen. Haken finden wir in den Wänden kaum. Wir haben zur Absicherung der Routen unser komplettes Set an Klemmkeilen, Friends und Schlingen dabei. Am nächsten Tag wird der Polarkreis überquert.

Die vielen Inseln und Untiefen um die wir fahren verwirren manchmal, die Orientierung scheint schwer. Wir haben zur Navigation keine Papierkarten mitgenommen. Wir verlassen uns auf den Plotter des Schiffes und das Jahres Abo von Navionics auf dem iPad und auf dem iPhone. Über WLAN können wir ständig eine aktuelle Karte laden und auch haben wir damit gleich zwei Backups. Die Planung erfolgt bequem auf dem iPad. In der Detaildarstellung ist das iPad besser als der Plotter, da der Schirm auch größer ist. Zur weiteren Information haben wir den Havneguiden Band 4 von Bergen nach Kirkenes und den Norwegian Cruising Guide Vol 1-33 dabei. Die Informationen über die Häfen sind manchmal veraltet - doch meistens sind sie besser als beschrieben. Bisher fahren wir mit unseren Informationsquellen ganz gut.



Die tiefstehende Mitternachtssonne taucht den Fjord in Nord-Lenangen, in den Lyngenalpen, in gelb-goldenes Licht.



Die perfekte Aussicht - Klettertour auf die Svolveigeita, dem Wahrzeichen der Lofoten.

Am 5. Juni sind wir dann auf den Lofoten. Von Bodø geht es rasch nach Nordwesten. Eigentlich wollen wir nach Moskenes. Da der Wind zu viel Westkomponente hat, landen wir weiter südlich auf der Insel Varøy. Im sicheren Hafen können wir einen aufkommenden Nordweststurm abwarten.

Durch den berühmt berüchtigten Malstrom zwischen Varøy und Moskenes geht es mit Wind und Strömung aus westlicher Richtung nach Sørvangen. Die Tide hat im Norden Norwegens einen Hub von bis zu drei Metern. Die Meeresströmung kann in den Meerengen bis zu 6 Knoten bei Windunterstützung erreichen. Die Informationen über die Gezeiten und Ströme haben wir aus dem norwegischen Tidenkalender, der frei im Internet zur Verfügung steht. Weitere Informationen gibt es auf YR.no, storm.no und im Norwegian Cruising Guide. In vielen Häfen gibt es Schwimmstege. Jedoch in kleinen Häfen im Norden, muss mit dem Tidehub beim Anlegen gearbeitet werden. Oft liegen wir am Gemeindedock mit Autoreifen auf verschiedenen Höhen. Zwei

große Kugelfender und lange Leinen helfen uns dabei optimal.

Das Wetter ist nach wie vor sehr gut, und wir sind noch früh im Jahr. Wie weit ist es eigentlich zum Nordkap? Die Route im iPad zeigt je nach Strecke etwa 350 Seemeilen an. Gibt's da was zu sehen, außer ein Felsenkap? Und ob! Der Weg dorthin führt uns um Senja außen herum, um Kvaløya und durch den Sørøysund nach Hammerfest, der nördlichsten Stadt der Welt, mit dem nördlichsten Wald der Welt. Alles hier ist irgendwie das "nördlichste der Welt", der Golfstrom macht es möglich. Senja und Kvaløya stehen den Lofoten in nichts nach. Die Einsamkeit dort ist überall spürbar. Kurz vor Mitternacht schaltet die Natur gefühlt herunter. Das Licht wird gelb durch die tiefe Sonne. Mitter-

nachtssegeln findet bei Tageslicht statt. Das Meer ist rau, Nordmeer. Viele Möwen und Papageientaucher begleiten uns. Kein Boot ist im Ausguck zu entdecken, der AIS Schirm bleibt meist leer. Fischer sehen wir ab und an. Die Küsten sind steil, grün, oft unbewohnt. Wie schweres Wetter hier aussieht, können wir nur erahnen. Meist mit vollem Groß und Genua, manchmal auch mit dem Parasailor geht es weiter nordwärts. Hamn, Husøy, Torsvåg, Hasvik, Ingøy sind einige der Namen unserer Stopps. Am ersten Juli umrunden wir das Nordkap Richtung Osten, einsam bei 12 Knoten Wind aus West und wolkenlosem Wetter. Tausende Besucher auf dem Kap - Hochsaison, wir sehen sie nur durchs Fernglas. Wir sind uns einig: Da wollen wir jetzt nicht hoch. In Skarsvåg machen wir fest. Von jetzt an geht es nur noch Richtung Süden.

Christine und Thomas Bogdain (Text und Fotos)
SY Noe, www.segeln-und-klettern.de



Glasklare Spiegelung - Die SY Noe festgemacht am Steg in Engen am Svartisengletscher.

Mit Segelyacht und Hund im Nationalpark

Es ist sechs Uhr, wir sind hellwach. Ein schneller Kaffee auf dem Achterdeck und der Tag beginnt heute recht früh. Kurze Zeit später gehen wir in der Cala Magraner, an der Ostküste von Mallorca, Anker auf, stecken den neuen Kurs mit 220 Grad in Richtung der Insel Cabrera ab. Mit 17 weiteren kleineren bis kleinsten Inseln bildet sie den Nationalpark des Cabrera-Archipels.

Ohne offizielle Genehmigung ist hier das Anlaufen und Übernachten an einer Festmacheboje nicht erlaubt. Doch in Porto Cristo ist es uns noch auf Mallorca via Internet gelungen, für zwei Tage eine Boje zu reservieren. Ein Glücksfall, ohne Zweifel! Denn die auf den Balearen, insbesondere die auf Mallorca agierenden Charterunternehmen, werben in ihren Prospekten mit vorgebuchten Bojenplätzen in der geschützten Lagune von Cabrera. Da die Reservierung zurzeit noch kostenlos ist, gehen die Vercharterer keinerlei Risiko ein. Ob ihre Kunden dann auch tatsäch-



In der Bucht von Puerto de Cabrera liegt man zu Füßen des alten Kastells besonders geschützt.

lich Cabrera anlaufen und die reservierten Bojen nutzen, ist allen Beteiligten egal. Während der Hauptsaison passiert es so gut wie täglich, dass die Festmacherbojen im Archipel zwar ausgebucht sind, aber viele dennoch nicht genutzt werden. Zum großen Ärger insbesondere für alle privaten Eigner bleiben diese dann gesperrt.

Rund 30 Seemeilen liegen heute vor unserem Bug, um die Einfahrt in die Lagune zu erreichen. Der Wind ist sehr mäßig und weht unbeständig aus Südost und das so schwach, dass es nicht möglich ist, unter Segeln eine annehmbare Geschwindigkeit zu fahren. Die Maschine muss nun wieder ihren Dienst aufnehmen. Mit einer geringen Drehzahl lassen wir sie arbeiten. Bei nun fünf Knoten über Grund gleiten wir entlang der Ostküste Mallorcas, vorbei an den insbesondere bei Seglern bekannten Calas. Nach etwa einer Stunde Fahrt haben wir gegen 8 Uhr den schwarz-weiß geringelten Leuchtturm von Porto Colom an unserer Steuerbordseite. Es folgen die Häfen von Cala d' Or, Portopetro und Cala Figuera. Kurz vor Mittag sehen wir das Leuchttfeuer des Cabo Salinas, das auf einer hauptsächlich mit Pinienwäldern bewachsenen flachen Ebene die Südspitze Mallorcas bildet. Schon mehr als zehn Jahre vor dem Wechsel ins neue Jahrtausend wurde dieses Leuchttfeuer mit einer umweltschonenden Solarenergie ausgerüstet.

Zwischen der zum Archipel der Cabreras gehörenden Illa des Conejera und der Hauptinsel Cabrera segeln wir in die Inselwelt des Nationalparks ein. Wilde, alles fressende Ziegen (spanisch:

cabra) haben für die sehr karge und fast lebensfeindliche Beschaffenheit der Inseln gesorgt und wurden so zum Namensgeber der mit etwa 16 Quadratkilometern größten und einzigen bewohnten Insel des Archipels. Ziegen sucht man hier allerdings vergeblich. Sie würden das heute empfindliche Ökosystem sicherlich zusammenbrechen lassen. Andere Lebewesen haben sich hier über Jahrhunderte erhalten oder sind ansässig geworden. Einige fallen unter den Begriff endemisch, was erklärt, dass sie nur hier vorkommen. Die schwarzen Eidechsen gehören dazu und dominieren überdeutlich die Insel Fauna.

Nachdem wir die etwa 300 Meter breite und für uns erst spät sichtbare Einfahrt mit der auf der linken Seite hoch oben thronenden Kastell-Ruine durchfahren haben, öffnet sich die weitläufige und geschützte Bucht des Puerto de Cabrera. Die gebuchte Festmacheboje finden wir sofort. Sie befindet sich im südwestlichen Teil des Bojenfeld, was uns noch entgegen kommen soll.

Bei uns an Bord steht nun ein nicht unerhebliches Problem zur Lösung an. Auf dieser Insel dürfen keine Hunde an Land gehen, was uns von einer Reise hierher immer abgehalten hat. Wie bringen wir diese unumgängliche Anordnung nur unserem momentanen hyperaktiven Fellmann bei? Diese Vorschrift schränkt unseren Aufenthalt auf dieser Insel ein, da Timmy natürlich seinen Freilauf braucht. In der uns verbleibenden Zeit wollen wir möglichst viel von der Insel sehen. Unser Programm ist deshalb ziemlich ambitioniert. Ein Aufstieg zum Kastell und von dort den Panoramablick über die Bucht und auf unser Schiff genießen, in der kleinen Cantina am Anleger, mit dem Flair der Einfachheit, einen Drink nehmen, eine Wanderung

über Teile der Insel angehen und das Museum mit dem Franzosenkmal besuchen. Das muss erst einmal geschafft werden. Ein strammes Pensum liegt vor uns. Timmy scheint die ganze, für ihn unangenehme Situation, nicht zu verstehen. Er pocht massiv auf sein Recht, nun zu einem Landgang aufzubrechen. Irgendwie muss ich eine Lösung finden, dass er heimlich, für eine kurze Zeit, einen Abstecher ans Ufer machen kann. Die Park Ranger dürfen davon jedoch nichts erfahren, der Ärger mit der offiziellen Verwaltung wäre uns dann sicher. Die Sonne ist längst untergegangen und über der Bucht von Cabrera liegt eine ent-



Fest an den Bojen in der blauen Lagune von Cabrera.

spannte Abendstimmung. Einige Dingis sind knatternd in Richtung Cantina unterwegs, andere kommen von dort und sind auf der Rückfahrt zu ihren Schiffen. Die ersten Lichter sind auf den etwa 30 Yachten auszumachen. Dass unsere Boje in dem nicht so gut einsehbaren Bereich der Bucht liegt, kommt uns nun zu gute. Das Personal hat hoffentlich Feierabend. Ich nehme Timmy entgegen der Vorschrift mit in das Dingi und rudere die wenigen Meter bis zum Ufer. Auf den Einsatz des Motors verzichte ich, damit man nicht schon von weitem meine Absicht erkennen kann. Angekommen verschwinde ich mit ihm schnell im leicht bewaldeten Gebiet. Was tut man nicht alles für seinen Bordhund. Man darf uns nur nicht erwischen! Am frühen Morgen mache ich mit Timmy noch einmal den gleichen Weg, bevor wir nun unser strammes Inselprogramm beginnen.



Der Leuchtturm N'Ensiola, Punta de Anciola, Südwestküste Cabrerass.

Ein steil nach oben strebender, staubiger Geröllweg führt uns zum Kastell. Die schwarzen Cabrera-Eidechsen huschen fluchtartig vor unseren Füßen quer über den holprigen Pfad. Man tritt fast auf die an der Unterseite metallic blau schimmernden Reptilien. Vorbei an dem alten, verwilderten Seemannsfriedhof gehen wir durch eine Maueröffnung im Kalksandstein-Gemäuers der aus dem 14. Jahrhundert stammenden und einst von der Krone aus Aragon errichteten heutigen Burgruine. Eine Platzangst auslösende steinerne Wendeltreppe, die das Betreten nur für Personen mit einem geringen Body-Maß-Index vorsieht, führt uns zunächst durch völlige Dunkelheit auf die erste Ebene der Burg. Über weitere, außen liegenden Stufen erreichen wir den höchsten Punkt der Ruine, auf dem stolz die spanische Nationale im Wind weht. Schweißgebadet oben angekommen ringen wir nach Luft. Den Blick gen Süden und hinunter in die Bucht mit ihrem tiefblauen Wasser gerichtet, sehen wir unser Schiff schwimmen. In der Kajüte wartet der sicherlich schmollende Bordhund auf unsere Rückkehr. Die Gegenrichtung, also nach Nordosten, gibt die Sicht auf die Küste Mallorcas frei. Diese Rundum-Aussicht ist die Mühe des Aufstieges wert. Hinunter und zurück zum kleinen Hafen ist der Fußweg einfacher zu bewältigen. Dort befindet sich auch die kleine, frugale und einzige Bar der Insel, mit dem einfachen Namen Cantina. Bevor wir in den südlichen Teil der Bucht aufbrechen, genehmigen wir uns hier auf der strohgedeckten Terrasse einen Café con hielo, einen Kaffee mit Eis, der den Durst ungemein löscht. Man kann sich in der spartanischen Atmosphäre und neben dem vorbeiführenden staubigen Weg

kaum des Gefühls erwehren, sich fast ein wenig wie auf einer Saloon-Veranda im wilden amerikanischen Westen zu fühlen. Hunde, die wohl zu den hier wohnenden Familien gehören, laufen über den unbefestigten Vorplatz und begrüßen die ankommenden Dingis. Warum Timmy nicht mit hierher darf, erschließt sich uns nicht. Nur eine kurze Pause soll es sein, wir wollen ja noch bis zum Museum laufen.

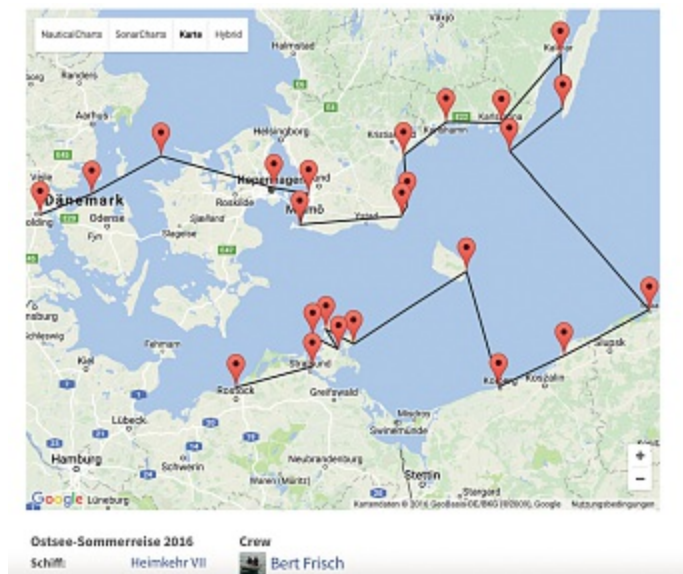
Der Weg ist nicht weit. Es ist Mittag, als wir am Es Celler ankommen. Auf Cabrera wurde früher Wein angebaut und in diesem Gebäude verarbeitet. Der Säureanteil soll sehr hoch gewesen sein, was nicht gerade zu einem nennenswerten Umsatz beitrug. Heute ist dort das ethnografische Museum untergebracht, das Exponate aus den letzten 200 Jahren zeigt. Ebenfalls thematisiert wird hier und an dem in direkter Nähe liegenden Denkmal der Überlebenskampf französischer Kriegsgefangener. An dieser Stelle offenbart sich die dunkle Geschichte Cabrerass. Zwischen 1809 und 1811 brachte die spanische Krone während des Unabhängigkeitskrieges gegen Napoleon über 9 000 Gefangene hierher und überließ sie ohne Versorgung ihrem Schicksal. Hunger, Durst und Krankheiten rafften die meisten dahin. Nur 3 600 überlebten. Die wenigsten Besucher dieses Ortes wissen, dass 134 deutsche Männer vom Regiment Anhalt, die von Napoleon gezwungen wurden, unter der französischen Fahne zu kämpfen, am 14. September 1810 im südspanischen Bailén in Gefangenschaft gerieten und ebenfalls nach Cabrera deportiert wurden. Davon starben dort 29 unter erbärmlichen Bedingungen. Die überlebenden 105 Männer nahmen am 11. Januar 1812 einen Generalpardon an und kämpften an der Seite des spanischen Volkes gegen die französische Tyrannei bis zu deren Niederlage im April 1814. Nur 35 sahen ihre deutsche Heimat wieder.

Mehr als 100 Jahre später wurde Cabrera wiederum zum Politikum. Der spanische Diktator Franco schaffte heimlich große Mengen Penicillin nach Cabrera, das dann von deutschen U-Booten unauffällig übernommen wurde. Die Alliierten sollten nicht mitbekommen, dass Spanien Nazi-Deutschland mit wichtiger Medizin versorgt. Auf dem Weg zu unserem Dingi im Hafen kommen wir wieder an der Cantina vorbei. Hier ist es jetzt jedoch mit der Beschaulichkeit und Ruhe vorbei. Schiffe mit Tagesausflüglern haben von Mallorca aus die Cantina, das Kastell und die ersten paar hundert Meter des Uferpfades erobert und überlagern so für kurze Zeit den besonderen Reiz dieses abgeschiedenen Ortes. Wieder zurück auf unserem Schiff erwartet uns ein großes Hallo. Als ob wir für Wochen nicht mehr an Bord gewesen wären, empfängt uns unser kleiner Matrose mit einer unbändigen Freude. Zu seinem Glück setzt langsam die Abenddämmerung ein, sodass ich in ihrem Schutz mit Timmy wieder an Land fahren kann.

Früh lösen wir am nächsten Tag die Leine an der Festmacheboje. Die Sonne hat die Bucht von Cabrera noch nicht erreicht, als wir die Ausfahrt mit der über allem thronenden Burgruine passieren. Geplant hatten wir hier auf Cabrera noch einen Besuch der Cova Blava, der blauen Höhle. Sie liegt an der Nordseite der Insel, vom Meer aus direkt an Backbord in der Cala Gandulf. Reflexionen im Wasser erzeugen in der Grotte eine Inszenierung aus Licht und Farben in allen nur erdenklichen Blautönen. Das unübertreffliche Curacao-Blau ist die vorherrschende Blautönung des Wassers. Da dieses kleine Naturwunder in seiner perfekten Farbgestaltung nur gegen Mittag, wenn die Sonne hoch am Himmel steht, zu erleben ist, beschließen wir diesen Ausflug auf unseren nächsten Inselbesuch zu verschieben, zu dem wir uns bestimmt noch einmal aufmachen werden.

Planänderung – Aus Nordsee wird Ostsee

Geplant war in diesem Sommer Nordwest: Von Helgoland über Faire Isles zu den Shetland Inseln - von dort zu den Färöern und dann nach St. Kilda (westlich von den Äußeren Hybriden). Aber wie das so ist mit den Plänen, die man an den langen Winterabenden am Kamin beim Gläschen Rotwein so macht ...es wurde Ost.



Die Reise der Heimkehr auf der Homepage des TO.

Für die erste Planänderung sorgte schon einmal eine Handverletzung bei mir, die Operation duldeten keinen Aufschub. So musste ich im Juni noch schnell operiert werden. Und dann war ja - wie im letzten TO-Magazin berichtet - die Yacht-Veranstaltung in Warnemünde, bei der wir mit der *Heimkehr* quasi als schwimmender TO-Stützpunkt mitgemacht haben. Da waren wir also schon mal in der Ostsee und sind dann auch dort geblieben.

Rügen, die Insel mit den Felsen

Zusammen mit Andrea und Carsten von der *Hedonia* starten wir Ende Juni von Warnemünde Richtung Osten. Alles fängt ganz gemütlich an, entwickelt sich dann aber zum ersten Praxistest, was wir denn nun alles wirklich seeklar gemacht hatten. Na ja, sehr seemännisch ist das nicht, was da so alles quer durchs Schiff fliegt! Das geplante Frühstück unterwegs auf See fällt aus, es gibt trockene Kekse. Aber was ganz toll ist, wir machen gegenseitig super Fotos von den beiden Schiffen, die sich durch die Chaos-See kämpfen. Endlich können wir abfallen und segeln mit Schmetterlings-Segeln nach Stralsund. Die City-Marina ist prima und die Stadt mit ihren wunderschönen alten Häusern gefällt uns.

Von Stralsund dampfen wir nach Hiddensee. Zu segeln trauen wir uns nicht in den engen Fahrrinnen. Das Wasser- und Schiffsfahrtsamt bestätigt uns die Solltiefe von 2,50, mit Betonung auf Soll. Wir haben 2,50 Meter. Wir gewöhnen uns an den Tiefenalarm, genau wie auch schon im Intra-

coastal Waterway in den USA. So richtig viel ist die gewünschte Handbreit unterm Kiel nicht gerade. Wir machen im Wirtschaftshafen in Vitte fest und sind sofort von dem netten Hafenmeister und der netten Hafenmeisterin begeistert. Fahrräder auf die Pier, klar. Seglerbeine laufen nicht gerne. Tolle Insel, Sommerwetter, wir sind begeistert. Morgens sausen wir zum Strand und baden in der Ostsee. Auf dem Rückweg gibt's leckere Brötchen.

Wir kommen schwer los in Vitte. Erstens liegt das an der schönen Insel, zweitens am niedrigen Wasserstand. *Heimkehr* quirlt den Hafen durch und schiebt sich durch den Schlick zur Hafenausfahrt.

Wir trauen uns in den auch flachen Jasmunder Bodden und fahren nach Ralswiek. Hier treffen wir *Hedonia* wieder und gemeinsam besuchen wir die Störtebeker-Festspiele. Ein tolles Erlebnis, die Kulisse einmalig, im Hintergrund das Wasser.

Wir werden immer mutiger, trotz flacher Gewässer fahren wir nach Wiek. Da kommt auch gleich der Hafenmeister auf seinem Elektro-Moped an und gibt alle wichtigen Infos weiter. Auch, dass morgen gegrillt und die große Leinwand zum Fußballgucken aufgebaut wird. Wir sind herzlich eingeladen. Auf der Pier ist Hafenfest, viel los war da allerdings nicht. Wir radeln auf prima Radwegen durch die Natur, bis uns Berts platter Hinterreifen bremst. Aber kein Problem, der Bus nimmt uns zurück zum Hafen mit, Flickzeug ist an Bord. Schwarze Finger und ein paar Flüche später ist Berts Rad wieder einsatzklar.

Wir schippern weiter. Segeln an den berühmten Kreidefelsen vorbei und machen in Sassnitz an der endlos langen Ostmole fest. *Hedonia* ist auch schon da und die Beiden nehmen uns die Leinen ab. An solch einen Leineinsatz könnte man sich glatt gewöhnen. Sassnitz hat eine hübsche kleine Altstadt, steile Straßen mit altem Kopfsteinpflaster und hübschen verzierten Häusern.

Kurz mal rüber

Eigentlich wollen wir weiter nach Polen, aber dieses Jahr ist scheinbar das Jahr der spontanen Planänderungen. Der Wind ist ideal für Bornholm und da Bert sowieso Sehnsucht nach dä-



Unzählige Male gemalt, fotografiert und bestaunt, die berühmten Kreidefelsen von Rügen.

nischen Brötchen hat, laufen wir früh aus, segeln die 65 Seemeilen rüber nach Bornholm und machen in Nexö fest. Jede Menge freie Liegeplätze, die Fischkutter gibt es auch hier leider nicht mehr. Wir fahren nach Svanecke und Gudjem, essen Fisch und Eis an den beiden vollen Häfen. Dann läuft *Vamos* ein und wir helfen Yvonne und Marco (auch TO-Mitglieder), das Roll-Großsegel aus- und einzubauen.

Weiter nach Osten - Polen

Dann ist der richtige Wind für Polen. Dreiviertel der 57 Seemeilen nach Kolobrzeg (früher Kolberg) können wir segeln. Später schläft der Wind ein und wir laufen mit Sonnenuntergang in die



Voller geht es nicht mehr, Ostseestrand in Polen.

nagelneue Marina Solna ein. Auf unserer aktuellen elektronischen Seekarte ist noch Land eingezeichnet, aber der Hafencmeister, der uns in der Einfahrt in Empfang nimmt, beteuert, dass dort um die Ecke eine Marina ist. Er müsse es schließlich wissen. Wir sind vollkommen erstaunt über die niedrigen Preise, ein Grund, die Bordküche kalt zu assen. Doch am nächsten Morgen wundern wir uns über die Menschenkarawanen, die alle in eine Richtung laufen, bepackt mit Taschen, Decken, Luftmatratzen und Schwimmtieren. Egal, wir besichtigen erst einmal die City. Aber auch hier überall Menschen, die Cafés und Restaurants sind voll, die Plätze bevölkert. Was ist hier los? Wir folgen der Karawane, kommen vorbei an Buden mit Klamotten, Schmuck, Essen, Eis. Dann wechselt das Angebot: Eimerchen und Schäufelchen, Strandutensilien aller Art. Aha, wir sind inzwischen in der Nähe des Strandes gelandet. Aber bevor wir ihn erreichen, kommt erst noch eine Art Jahrmarkt mit Karussells und lauter Musik. Und der Strand? Vor Menschenmassen ist er eigentlich kaum zu sehen. Wir sind geschockt!

Später in der Marina lernen wir nette Segler kennen. Sie ist Polin und erklärt uns, dass jeder Pole einmal im Jahr in seinem Urlaub an der Ostsee gewesen sein muss. Wir glauben, dass die alle in dieser Woche in Kolberg sind. Unsere Strategie: Früh am Morgen radeln wir zum Strand, da ist noch viel Platz. Wenn die Karawane kommt, zurück in die Stadt. Der Fischereihafen ist gleich nebenan, da gibt es viel zu gucken. Guter Wind für die Weiterfahrt nach Osten,

wir schippern nach Darlowo (früher Rügenwalde, die Stadt mit der Teewurst). Wir müssen auf eine Brückenöffnung warten und Bert sagt plötzlich: „Das Schiff kenne ich.“ Ja, ja, das haben wir öfter. Tatsächlich warten zwei finnische Segler, die wir vor vier Jahren auf Gotland kennengelernt haben, mit ihrer Yacht *Canace* auch auf die Öffnung. Große Freude, die Welt ist klein! Gemeinsam gehen wir Essen und schwärmen von alten Zeiten. Die Beiden sind pensioniert und segeln jetzt in die Welt. Übrigens auch hier Beachlife mit Lärm, Musik, Karussells. Für Bert ist es hier eindeutig zu voll.

Sand erobert das Land

Wir segeln 50 Seemeilen weiter nach Osten, nach Leba. Die riesigen Wanderdünen sehen wir schon vom Wasser aus. Eine tolle Küstenlandschaft. Die Hafeneinfahrt ist trotz wenig Wind nicht ungefährlich. Die Dünung baut sich hier auf und erzeugt noch weit hinter der Einfahrt unglaublichen Schwell im Fluss, selbst im geschützten Hafen zerrt unsere *Heimkehr* an acht ausgebrachten Festmachern. Erinnert uns an die Atlantikhäfen mit großem Schwell wie zum Beispiel auf den Azoren. Wir sehen uns die großen Wanderdünen an, sie sind wirklich beeindruckend. Der Sand überspült die Vegetation und lässt sich nicht stoppen. Das Strandbild ... siehe oben. In der Marina treffen wir *Pinky*, Trans-Ocean-Freunde, die nun wieder mit der *Josi-Crew* verwandt sind, mit denen wir gerade in Hohe Düne waren. Das TO-Netz ist engmaschig, die Seglerwelt klein.

Eigentlich wollten wir ja nach Danzig, aber der Skipper hat keinen Bock mehr auf Rummel. Schade, Danzig hätte ich gerne gesehen. Und wie wir später von netten Seglern hören, haben wir was verpasst. Also kommt Danzig wieder auf die Liste für später.

Jetzt kommt Schweden

Wir laufen mittags aus und segeln die Nacht hindurch die 97 Seemeilen nach Utklippan, Schwedens südöstlichster Zipfel. Wir kommen morgens in diesem klitzekleinen Häfelchen an und wer steht auf der Pier und nimmt uns die Leinen ab? Die Crew der *Mago del Sur*, der TO-Vorsitzende Martin Birkhoff und seine Frau Anke. Na, wenn das kein Empfang ist! Wenn wir verabredet hät-



Die riesige Wanderdüne von Leda beeindruckt von der Landseite genauso wie vom Wasser aus.



Der Leuchtturm von Utklippan in den schwedischen Schären.

ten, uns hier auf diesen zwei kleinen Schären zu treffen, hätte das nie geklappt.

Utklippan ist früher ein Nothafen für die Fischer gewesen, außer dem kleinen Hafenbecken gibt es hier nicht viel: einen Leuchtturm, ein paar unbewohnte Häuser, Möwen, Seehunde. Nach dem Rummel in Polen genießen wir diese Ruhe, fahren mit dem Beiboot um die kleinen Inseln, baden, schlafen, liegen in der Sonne, besuchen die Kegelrobben. Ich glaube, das hier ist das eigentliche Ziel unserer Ferien. Wir lieben diese Insel.

Wir haben Nordwind, ideal für einen 30-Meilen-Schlag rüber nach Öland. Wir machen im Hafen von Grönhögen fest. Der kleine Hafen ist nicht voll, aber daneben stehen bestimmt 30 Wohnmobile, nebeneinander aufgereiht, mit Plastikmöbeln vor der Tür und Fernsehantenne auf dem Dach. Komischer Anblick. Und noch einmal kleine Welt: Zwei Freunde aus Oberndorf mit ihrer *Pirol* laufen ein. Und kurze Zeit später stehen zwei weitere Freunde (mittlerweile sind auch sie TO-Mitglieder) auf der Pier, die mit Auto und Zelt unterwegs sind (Das Boot ist zwar schon gekauft, es liegt aber noch in Frankreich).

Öland gefällt uns, mit den Fahrrädern unterwegs, bestaunen wir die vielen alten Windmühlen, fahren wir bis zur Südspitze und



In Karlskrona springt Nils Holgersson aus seinem Buch.

kreuz und quer über die Insel. Beim Fischer kaufen wir frisch gefangenen Lachs, ein Gedicht.

Wir segel motoren quer über den Sund an die schwedische Ostküste, nach Kalmar. Quirlige Stadt mit viel Geschichte, großartigem Schloss, Stadtmauer, beeindruckendem Dom und dazu noch schönen Häusern. Dazu ist Kalmar auch noch eine Universitätsstadt. Hier ist Sommer, ideal für eine Fahrradtour an der Küste entlang. Übrigens stehen hier die Wohnmobile auf dem Parkplatz vorm Schiffsausrüster. Kein Blick, kein Baum, nur Parkplatz. Komisch. Da haben wir Segler jedenfalls noch den unverbauten Blick aufs Wasser.

Westwind - ideal zum Weitersegeln nach Karlskrona. Der Wind schläft dann doch ein, aber die Segel müssen sowieso weg. In den Schären sind wir kein ideales Segelboot. Wir sind mutig, wollen durch die Möcklösund-Brücke (Höhe 18 Meter, Masthöhe *Heimkehr* mit all dem Getüddel da



Die Heimkehr auf ihrem Weg durch die Ostsee.

oben 17,76 Meter). Der Wasserstand hilft, 50 Zentimeter gibt er dazu. Geschafft! Kaum sind wir im Stadthafen von Karlskrona fest, kommt der Wind. Es weht ordentlich und wir sind froh, einen guten Liegeplatz zu haben. Was wir nicht wussten - hier ist Schärenartenfest. Es ist viel los in der Stadt, am Abend spielen Bands an drei Stellen, eine Band fährt mit einem Ponton durch den Hafen. Alle sind fröhlich, haben gute Laune, auch wir! Tagsüber gehen wir ins Marinemuseum (trotz herrlichen Sonnenscheins), erkunden die Sehenswürdigkeiten mehr am Stadtrand, entdecken sogar einen Lidl und einen großen Schiffsausrüster. Abends klappern wir die Musikbühnen ab. Prima Musiküberall. Auf MarineTraffic sehen wir die *Kiwi*, TO-Freunde, die in Karlskrona festgemacht haben. Typisch TO: Wir verabreden uns nie und treffen wir uns fast jedes Jahr, zuerst in Kirkwall auf den Shetlands. Genauso wie es auch im TO Kompass steht: Der Ankerplatz ist unser Vereinsheim. Wir telefonieren und verabreden uns für ein Treffen dort. Erst können wir noch segeln. Dann müssen wir allerdings nach Westen abbiegen bei Wind aus W-SW mit 14 Knoten, das heiße gegenan. Wie war das? Geduldiger Skipper

hat immer guten Wind. Heute jedenfalls nicht. Aber *Heimkehr* macht das nichts aus, sie prescht durch die Wellen und bringt uns sicher durch die Schären nach Karlshamn. Erst sind wir total erschrocken über die großen Fabrikgebäude, aber der kleine Stadtkern ist ganz hübsch. Die *Kiwi-Crew* steht auf der Pier und nimmt uns die Leinen ab. Erst einmal Kaffeetrinken an Bord, später folgt dann an Bord der *Kiwi* ein ausgiebiger Austausch über Kartenprogramme und Routenplanung. Hafengeld will man von uns nicht, was wir nicht so schlimm finden.



Der Leuchtturm von Falsterbro im Südwesten von Schweden.

Das soll die Ostseeküste sein?

Am nächsten Tag segeln wir weiter nach Süden, hoch am Wind laufen wir mit sechs Knoten die 28 Seemeilen nach Åhus in der Hanö-Bucht. Wir haben's eilig, abends soll viel Wind kommen. Das tut er auch. Wir liegen sicher im Helge-Fluss längsseits an der Pier. Wenn man zwischen 17 und 18 Uhr das Hafengeld im Wandererheim bezahlt, bekommt man 50 Kronen Rabatt. Das machen wir, bezahlen 150 Kronen (ca. 15,70 €) und bekommen noch jeder 5 Kronen für die Duschen wieder ausgezahlt. So teuer ist Schweden gar nicht. Wir liegen vor der Absolut Wodka-Destille, ein unglaublich hübsches Gebäude von 1904 mit Glockenuhr. Hier geht Bert auch zum Zahnarzt. Zahnprobleme begleiten ihn schon die ganze Reise. Der findet allerdings nichts Böses. Åhus gefällt uns, niedliche kleine Stadt mit Kirche, Rathaus mit schönem Platz davor und hübschen Häusern drum herum. Irgendwie sieht es hier aus wie in Dänemark. Und hier essen wir die wohl größten Eisportionen auf der Reise: Ich bestelle eine Kugel, bekomme aber zwei riesige Kugeln zum Preis von 2,50 Euro. Ja, bestätigt die nette Schwedin, das ist eine Kugel ... und grinst.

Die Fahrräder bringen uns an traumhafte Sandstrände, wir sind echt erstaunt. Das soll Schweden sein? Wir kennen Schweden eigentlich nur mit Felsen, aber die Südküste ist wirklich eine Überraschung für uns. Sieht eigentlich eher aus wie die Nordseeküste.

Die Wettervorhersagen sind nicht günstig für Südkurs. Deshalb bleiben wir noch mehrere Tage und fahren mit dem Bus und den

Falträdern nach Kristianstad. Noch so eine hübsche alte Stadt mit viel dänischem Einfluss, konkret, von Christian IV. Die 25 Kilometer zurück nach Åhus radeln wir durch eine schöne Landschaft, vorbei an kleinen Dörfern, Seen und Feldern.

Die Spinnen bauen schon ihre Netze an Bord der *Heimkehr*. Wir sollten mal weiterschiffen, sonst wachsen wir hier noch fest. Das Wetter sieht gut aus, wir segeln hoch am Wind mit über sieben Knoten südwärts. Bei den ersten Böen mit 28 Knoten reffen wir das Großsegel und kommen gut voran. Nach sechs Stunden

erreichen wir Simrishamn. Hier gibt's noch ein paar große Fischkutter, aber für uns ist genug Platz im Fischereihafen. Auch hier haben wir das Gefühl, in Dänemark zu sein. Kleine bunte Häuser, Stockrosen davor, Kopfsteinpflaster auf den Straßen. Wir machen einen Ausflug nach Skillinge und gucken mal, ob wir da mit *Heimkehr* auch unterkommen können. Dank unserer Elektrofalträder schaffen wir die Strecke gegen den Wind und ein paar Steigungen ganz flott. Kleiner Yachthafen, aber auch ein Becken für größere Boote. Das sollte klappen. Da es nur acht Seemeilen bis Skillinge sind, stauen wir die Fahrräder an Deck und schippern erst mittags los. Das gefällt der Crew. Und wir haben Glück, der beste Liegeplatz für unsere Dicke ist frei. Die Sonne scheint, es gibt Mittagsschlaf und Kaffee und Kuchen an Deck. Wir erkunden den kleinen Ort und machen einen ausgedehnten Ausflug auf herrlichen Radwegen am Strand entlang. Es scheint aber doch schon das Saisonende zu nahen, die ersten Geschäfte haben bereits geschlossen. Die Gänse sammeln sich für die Reise in den Süden. Und das bei diesem herrlichen Sommerwetter! Obwohl, wir haben ja

auch Südkurs eingeschlagen.

Der nächste Morgen gefällt der Crew gar nicht. Wecken um 5 Uhr!!! Wir haben den richtigen Wind. Bei wenig Wind segelmotoren wir eine Weile, dann können wir die Maschine wieder abstellen. Es ist sehr böig, sodass wir das 1. Reff ins Großsegel einbinden. Rechtzeitig zur Brückenöffnung sind wir vorm Eingang in den Falsterbokanal. Wir machen in der Höllviken-Marina fest. Sieht nicht so einladend aus, aber der Hafenermeister ist nett und dank unserer Räder sehen wir die Welt. Wir radeln zur südwestlichen Spitze der Halbinseln und sind wieder mal überrascht über Sandstrände und Dünenlandschaft. Drei Golfplätze gibt es hier direkt am Wasser.

Modernes Schweden

Wir segeln weiter, jetzt wieder nach Norden. Wir passieren die Öresund-Brücke und machen in der Dockan-Marina in Malmö fest. Wir haben den Eindruck, in der Hamburger Hafen-City zu sein. Hier haben sie das alte Dock voll Wasser laufen lassen, eine Marina reingebaut und moderne Häuser drum herum. Gefällt uns gut hier, eine tolle, moderne Stadt. Am Lilla Torg mitten in der Stadt sitzen wir im Straßencafé mit Cappuccino und Kuchen und beobachten das quirlige Leben um uns herum. Allerdings ist auch gerade Malmöfestival. Überall, wo wir einlaufen, ist irgendein Fest. Auf vielen Plätzen der Stadt sind große Bühnenaufgebaut, Bands spielen, ein Straßenzug ist voller Karussells, ein Park besteht aus Buden mit Essen und Getränken. Aber es ist nicht so überladen wie in Polen und es gibt immer wieder ruhige

Ecken, zum Beispiel in der St.-Petri-Kirche. Da hören wir die Probe zu einem Konzert der Symphoniker und sind ganz ergriffen von der schönen Musik und dem Gesang. Das tut richtig gut. In der Nähe vom Turning Torso, einem 190 Meter hohen in sich gedrehten Büro- und Wohngebäude, beobachten wir auf einer der größten Skateranlagen Europas die jungen Wilden und wundern uns, warum die sich bei ihren waghalsigen, rasanten Fahrten mit dem Skateboard nicht den Hals brechen.

Auf die andere Seite nach Dänemark

Mittags verlassen wir Malmö und damit Schweden und motoren die 16 Seemeilen rüber nach Dänemark, nach Kopenhagen. Wir finden den wohl besten Liegeplatz in Kopenhagen an der Kvaesthusbroen, gegenüber des Hotels Admiral. Leider keine entspannte Reise, Bert hat wieder fürchterliche Zahnschmerzen. Wir planen schon Flug, Auto oder Bahn, um schnell nach Hause zum Zahnarzt zu kommen. Aber in Dänemark haben die Leute auch mal Zahnschmerzen und so finden wir mit Hilfe eines Hotelportiers den richtigen Arzt, der endlich dem Übel zu Leibe rückt, Krone aufbohrt und den Nerv abtötet. Bert ist geschafft von der Tortur, aber die Schmerzen sind weg. Am nächsten Tag erkunden wir



Die königliche Wache vor dem Schloss Amalienborg in Kopenhagen.

keres Eis und Waffeln in Nyhavn, bummeln durch die Straßen und schicken Einkaufszentren, besuchen die kleine Meerjungfrau und treffen sogar Prinzessin Mary, die auf dem Weg zur königlichen Yacht Dannebrog ein Foto von *Heimkehr* macht. Allein deswegen ist Kopenhagen nun unsere Lieblingsstadt.

Die Spinnennetze an Bord erinnern uns daran, dass wir mal wieder weitersegeln sollten. Aber muss es gleich wieder morgens um 6 Uhr sein? Da Bert in fünf Tagen in Hamburg beim Zahnarzt sein will (der Zahn muss gezogen werden), machen wir ein 'langes Bein' nach Sejerø, einer kleinen Insel im Kattegat. Für das frühe Aufstehen werden wir belohnt mit einem Samt-und-Seide-Morgen, allerdings gibt es kaum Wind. Heute muss mal die Steuerbord-Maschine mithelfen. Bei ruhiger See arbeiten wir unterwegs, reparieren Roststellen und Decksluken. Und stellen fest, dass die Lichtmaschine nicht mehr lädt. Zum Glück haben wir zwei Stromerzeuger und starten die Backbordmaschine. Dank gutem Ersatzteillager wechselt Bert den Kohlebürstenträger aus und siehe da, die Lima lädt wieder. Nach 80 Seemeilen fällt der Anker nördlich der Insel in einer kleinen, ruhigen Bucht. Welch ein Kontrast zur quirligen Großstadt.

Nach einem herrlichen Sommertag vor Anker bei Æbeløe gehen wir früh ankerauf

und schippern die letzten Meilen in den Koldingfjord und machen an unserer Mooring vor dem kleinen Ort Rebæk fest. Karibik, USA, Bermuda - das war alles toll. Aber Dänemark und Schweden sind auch prima. Und das Treffen und Schnacken mit den TO-Seglern, das macht immer Spaß.



Ruhige Stimmung in Kopenhagen, ganz früh morgens um 6 Uhr.

Kopenhagen mit den Fahrrädern. Die Fahrradwege der Stadt sind 350 Kilometer lang. So richtig mit Fahrspur und Ampeln. Wir sind begeistert. Es hat sich hier ganz schön viel verändert. Auf dem 13 Kilometer langen Harbour Circle lernen wir völlig neue Viertel kennen. Mich begeistern die Türme der Stadt: der Rundturm, der Rathausturm, der Erlöser-Kirchturm, die Börse, die Frederikskirche ... eine tolle Skyline. Wir bleiben fünf Tage in Kopenhagen, essen Exotisches auf dem Streetfood-Festival, lek-

Lesestoff fürs Bücherschapp

Unerschrockener Abenteurer

Mit einem winzigen Boot, mit einer Hansa-Jolle, ausgerüstet mit nur dem Allernotwendigsten, ist er losgesegelt, die Weltmeere zu entdecken, sich dem Segeln ganz hinzugeben. Von Südtalien ist er aufgebrochen. Sein Ziel: Afrika, das Rote Meer und Indien.

Das war 1960 und Rollo Gebhard war der unerschrockene Seemann und Abenteurer, der etwas gewagt hat, was man sich heute in Zeiten von Sicherheitsdenken und Kontrollwahn in keinsten Weise mehr vorstellen kann. Ein Segelheld, dem man allerdings skeptisch begegnete, denn zu waghalsig waren seine Abenteuer.

Doch jetzt kann man sie noch einmal miterleben, in einer wunderbaren Neuauflage, erschienen im Verlag der schönen Segelbücher und -geschichten – millemari. Seefieber heißt es und fasst gleich drei seiner abenteuerlichen Segelreisen mit seinen kleinen *Solveigs* zusammen und lässt dabei die Zeiten des Entdeckens wieder aufleben.

Doch vorangestellt ist den neu bearbeiteten Abenteuern das letzte ausführliche Interview, das Rollo Gebhard mit 92 Jahren Marko Rössler gegeben hat. Da kommt man Gebhard noch einmal richtig nahe und wird aber auch gleich ein bisschen wehmütig, dass solche Abenteurer heute nicht mehr möglich sind. Ein Buch, für das man sich unbedingt Zeit nehmen und mit dem man sich noch einmal stundenlang in die Kojen oder den Sessel verkrümmeln sollte.

Rollo Gebhard: „Seefieber. Allein mit der Jolle Richtung Indien und über den Atlantik“, millemari, München 2016. 24,95 Euro.



pan

Licht an

Sie sehen gut aus und kaum einer kann sich ihrer Faszination entziehen – die Leuchtfeuer.

In einem opulenten Bildband zeigt Klaus Rabe die Wahrzeichen der Küsten von Dänemark bis Portugal und jeder kann blättern und abwägen, welcher denn nun sein Lieblingsleuchtturm werden könnte. 103 Türme sind es insgesamt, aufgenommen in Dänemark, Deutschland, den Niederlanden, Großbritannien, Irland, Frankreich, Spanien und Portugal. Zu sehen gibt es sie bei Tag und bei Nacht, mit und ohne Licht und zum Teil sogar von innen. Doch auch der Historie räumt Klaus Rabe ihren Platz ein,



zeigt alte Zeichnungen und Fotos und erzählt von ihren Baumeistern und ihrer Geschichte.

Ein Buch, das man sich für Weihnachten merken sollte, als Wunsch oder als Geschenk, für alle, die das Wasser und die Lichter an den Ufern lieben.

Klaus Rabe: „Licht an dunklen Küsten“, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2016. 49,90 Euro.

pan

Wassertauglich

Auch wenn man nicht gleich seinen eigenen Motor bauen möchte, kann ein Blick in Michael Herrmanns Buch „Marinisierung. Vom Fahrzeugmotor zum Bootsantrieb“ nicht schaden und bei manchen Problemen weiterhelfen.

Unterstützt von vielen Schwarz-Weiß-Fotos beschreibt er all jene Teile und Funktionen, die einen Fahrzeugmotor zum Yachtantrieb werden lassen. Denn mit den üblichen „Landantrieben“ haben weit weniger Motorlaien Schwierigkeiten als mit den wassertauglichen. Hat man erst einmal verstanden, worin die Veränderungen liegen, kann man sich bei Pannen meist schon einmal weiter helfen.

Und wer noch ambitionierter ist, kann mit Hilfe des Buches auch gleich anfangen, seinen eigenen Motor zu basteln, zumindest

wenn schon eine gewisse Grund- erfahrung vorliegt. Denn wer genau weiß, welche Schraube wozu gehört und jede schon einmal in der Hand gehabt hat, der wird auch seinen Motor leichter selbst reparieren können. Und das Buch hilft dabei.

Michael Herrmann: „Marinisierung. Vom Fahrzeugmotor zum Bootsantrieb“, Yachtinside, Osten. 14,80 Euro.



pan

Gut versorgt in Panama

Jetzt gibt es auch einen TO-Stützpunkt in Panama City. Rogelio De Hoyos bietet TO-Seglern seine Hilfe an.

Dank seiner inzwischen 30-jährigen Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Langfahrtseglern kann er beim Ein- und Ausklarieren, bei der Vorbereitung und Durchführung der Kanalpassage oder auch mit Tipps fürs Land weiterhelfen.

Rogelio de Hoyos ist unter folgender Adresse zu erreichen: 67

street Lourdes / apart. 3 B,
Carrasquilla, Panamá City;
Telefon: +507-6717-6745,
E-Mail: sp.panama@trans-
ocean.org.



pan

Rogelio De Hoyos - Stützpunktleiter.

Hilfestellung auf San Pietro

In Carloforte auf der Insel San Pietro vor dem Südwestzipfel Sardinien gibt es nun einen weiteren Trans-Ocean-Stützpunkt.

Giuseppe Sifredi, Geschäftsführer der Marina Sifredi, hat sich als Stützpunktleiter angeboten, nachdem er durch einige TO-Yachten, die seine Marina angelaufen hatten, auf unseren Verein aufmerksam geworden war. Ein Video zur Marina, in der viele Yachten auch überwintern, gibt es auf facebook: www.facebook.com/marinesifredi.

Die Kontaktdaten auf San Pietro:
Marine Sifredi (VHF 15), Porto di
Carloforte, Isola di San Pietro –
Sardegna, I-09014 Carloforte CA,
Tel. +39 0781.857008, Tel. +39
0781.854437, Fax +39
0781.857228, E-Mail: info@marinesifredi.it, www.marinesifredi.it.



pan

Hilft im Mittelmeer: G. Sifredi.

Stützpunktänderungen

Deutschland, Berlin 1 - Da Klaus Schulze sein Amt als Stützpunktleiter niedergelegt hat, muss der Stützpunkt geschlossen werden.

Deutschland, Borkum – Louk Kaelen, bisheriger Stützpunktleiter auf der westlichsten Ostfriesischen Insel, ist in die Niederlande zurückgegangen und hat den Stützpunkt, wie wir erst jetzt erfahren haben, inzwischen aufgegeben.

Kap Verden, Maio – Eine zusätzliche Mobilnummer gibt Martin Wenger, Stützpunktleiter in Maio, an: +238 592 87 73. Die bis-

herigen Kontaktdaten gelten weiterhin: Martin Wenger, CP 56,
Cidade do Porto Ingles 6110 Ilha do Maio, Capo Verde.
Tel.: +238 355 60 10, Mobil+238 593 02 11.
E-Mail: maio@trans-ocean.org.

St. Vincent & Die Grenadinen, Bequia – Da unser Stützpunktleiter Karl Jürgen Funck sein Geschäft auf der Insel schließt, kann er unseren Stützpunkt nicht mehr länger betreuen. Funck bietet aber an, per E-Mail eventuelle Fragen zu Bequia zu beantworten: wallco@vincysurf.com

»Trans-Ocean«

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

TO-Geschäftsstelle

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

Tel.: 04721-51800

Fax: 04721-51874

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

E-Mail: info@trans-ocean.org

Vereinssekretärin: Rita Eichardt (eic)

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

Buchhaltung: Anja Kühnast (küh)

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

Geschäftszeiten:

montags bis donnerstags

von 9.00 bis 15.00 Uhr,

freitags von 9.00 bis 14.00 Uhr

IMPRESSUM

Mitteilungsblatt »Trans-Ocean«

ISSN 1433-4798

Herausgeber: »Trans-Ocean«

Verein zur Förderung
des Hochseesegelns e.V.

Redaktion:

Kirsten Panzer (pan)

(Magazin und Webseite)

E-Mail: redaktion@trans-ocean.org

Tel.: 01 75-161 4023

Gesamtherstellung:

Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft

Kaemmererplatz 2,

D-27472 Cuxhaven, Tel. 04751-901-0

Anzeigen: Meik Kremer

Tel.: 04751-901165

Fax: 04751-901199

E-Mail: kremer@nez.de

Anzeigenschluss: 1.12.2016

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

Digitaler Datentransfer von Bord

Ein Leben ohne Smartphone, ohne ständige Erreichbarkeit, ohne nahezu pausenlose Kommunikation ist inzwischen kaum mehr vorstellbar. Doch was gibt es an Bord für Möglichkeiten, den Anschluss an Zuhause, an Mitsegler und vielleicht doch auch noch an den Job aufrechtzuhalten? Dr. Rüttger Clasen kennt sich aus mit dem Thema und hat einige Fakten zusammengestellt:

So kennen wir es: Auf der Straße, im Lokal, im Auto und sogar auf dem Fahrrad werden in filigraner Fingertechnik Textnachrichten und Fotos dem Smartphone anvertraut. Die Antwort lässt nicht lange auf sich warten – "Bing". Dank extensiver Mobilfunktechnik mit hohen Datenübertragungsraten der 4. Generation (LTE) limitiert lediglich der individuelle Vertrag mit dem Mobilfunkanbieter (Flatrate) den hohen Datenfluss. Telefoniert wird kaum noch, kommuniziert wird vorwiegend in sozialen Medien wie WhatsApp oder Facebook - man ist online...

An Bord im Rahmen der Langfahrt sieht das etwas anders aus. Ein terrestrisches Mobilfunknetz mit hoher Datenübertragungsraten steht nicht zur Verfügung, der Stromverbrauch ist limitiert, es besteht Korrosionsgefahr für die Endgeräte durch Wind, Wetter und Seewasser. Seegang verhindert einen stabilen Antennenstandort und manchmal erschwert auch noch Seekrankheit das Tippen auf den kleinen Tasten. Trotz all dieser Widrigkeiten ist ein digitaler Datentransfer auch auf der Yacht heute Standard, wenn auch in etwas abgespeckter Version. Doch der Kontakt zur "Außenwelt" kann sehr teuer werden.

Die Crew sollte auf alle Fälle im Vorhinein klare Vorstellungen davon haben, welcher Kommunikationsbedarf (Wetter, Notlage, Heimat) besteht!

Was aber wird dem Segler angeboten?

1. Satellitenkommunikation: Empfehlenswert ist das aus zusammen 77 Satelliten, die in niedriger Höhe die Erde umkreisen (Low earth orbits – LEO – 780 km Höhe) und uneingeschränkte Abdeckung liefern, bestehende Iridium-System. Sollte der aktuelle Satellit hinter dem Horizont verschwinden, wird das Gespräch zum nächsten geleitet (Intersatellit Link – ISL). Wegen der geringen Datenrate von 2,5 kBit/s kommt ein stark komprimierbarer Codec (AMBE) wie bei allen Satellitensystemen zur Anwendung. Der knapp 700 kg schwere Iridiumsatellit verfügt über mindestens 5 Antennen.

Die Gespräche sind vergleichsweise teuer, bis zu 160 Zeichen SMS können dagegen kostenlos sein. Als Emailclient kommen nur spezielle kostenfreie Produkte infrage (Skyfile, Onsatmail etc). Neben den Handys bietet Iridium Go einen WLAN Hotspot zur Kommunikation mit Tablet/Laptop/Smartphone (entsprechende App vorausgesetzt). Iridium Go eignet sich auch als Luftschnittstelle zum Zugriff auf das Amateurfunksystem Winlink 2000 unterstützt von der Software Airmail/RMS Express.

Aufgrund der technischen Gegebenheiten und kompletten Erdabdeckung ist Iridium präferentiell, die Antennen (Handy/Iridium Go) sind unkritisch, Schiffsbewegungen und Störeinflüsse des Riggs erweisen sich als tolerabel. Kommerzielle Anbieter (z.B. Wetterwelt) bieten umfassende Daten (GribFiles), Emailtransfer ist unproblematisch.

Inmarsat und Thuraya sind dagegen wesentlich kostengünstiger mit doppelt so schneller Datenrate (bis 10 kBits/s). Für den Segler sind allerdings Befürchtungen hinsichtlich der Konnektivität angebracht: Beide Systeme bedienen sich weniger geostationärer Satelliten (Geosynchronous earth orbit – GEO –

36 000 km Höhe), wobei bestimmte Areale der Erdoberfläche ständig ausgeleuchtet werden (Spotbeam). Der Satellit dreht sich quasi stationär mit der Erde. Thuraya hat den schwersten Satelliten (5 Tonnen!) mit einer 13 Meter Parabolantenne (Durchmesser). Die Zuordnung zum Endgerät erfolgt über GPS-Signal. Eine einmal eingebuchte Antenne darf nicht verändert werden, das Ohr muss zum Gerät schräg geführt werden (sog. Thuraya-Dreh). Die Datenrate ist je nach Vertrag hoch, die Gebühren sind moderat. Auch hier wird eine Hotspot Lösung angeboten (Satsleeve).



Über Kurzwelle werden Informationen abgerufen und versendet.

Die neuen Satelliten der Reihe Inmarsat 4 bieten mit ihrer 9 Meter großen Antenne satellitengestütztes Breitbandnetzwerk für nachführende Bord-Richtantennen (Berufsschiffahrt) und ebenfalls eine Handylösung (Isatphone pro). Der Komfort, was die GPS-Steuerung und den Datentransfer angeht, ist bemerkenswert. Allerdings limitieren die Kosten einen uneingeschränkten Einsatz der Satellitenkommunikation.

Findige Segler teilen sich das zu befahrende Seegebiet in kleine Quadrate mit der Diagonale eines Etmals ein. Der heimische Unterstützer kann so kostenfreie SMS-Kurzwettermeldungen senden. Zusammenfassend sollte bei der Anschaffung eines Satellitengerätes zur Datenkommunikation die Problematik der Konnektivität unter Bordbedingungen und das Fahrtengebiet bedacht werden. Iridium ist meiner Ansicht nach das System der Wahl, zumindest als wichtige Backup-Lösung.

2. Den digitalen Oldie kennen wir alle: Die Wettermeldungen des DWD können an Bord via HF empfangen werden. Hierbei werden zwei Töne (Mark/Space) wechselweise getastet und wir empfangen als RTTY-Signal diese Nachricht AFSK (Audio Frequency shift keying) moduliert. Der Klassiker bei dem digitalen Datentransfer bleibt also der HF-Funk (Kurzwelle), was sogar "Worldcruising.com" als Betreiber der traditionellen ARC-Rallye besonders betont. Kurzwelle an Bord verlangt allerdings eine Zugangsberechtigung (LRC/AFu-Lizenz) und etwas technisches Know how bei der Installation der Antennenanlage. In der Regel wird an ein Anpassgerät (Tuner) ein isoliertes Achterstag als Strahler (1. Antennenhälfte) UND eine kurze Verbindung zum Wasser (2. Antennenhälfte) montiert (MARCONI-Antenne). Bei Metallschiffen unproblematisch, bei GFK-Rümpfen sorgen breitflächige Kupfer- oder Aluminiumfolien für eine kapazitive Koppelung an das Seewasser.

Dem Segler stehen eine Vielzahl von digitalen Datenprotokollen zur Verfügung (PSKmail, Winmor, Pactor etc.), wobei das leider teure (patentierte) Pactorverfahren (ab 800 €) den größten Komfort bietet.

Pactor 3 (Packet Teleprinting over Radio) ist als Niederfrequenz-Mehrträgerverfahren mit einer Bandbreite von 2,4 kHz heute Standard und liefert eine Datenrate (komprimiert) von 5,2 kBit/s. Die im Laptop erzeugten binären Daten werden im Pactormodem auf 18 Tone einzeln digital aufmoduliert (Phasenmodulation-PSK) und dieses Ergebnis wird dem Transceiver zur SSB-Modulation angeboten und als HF-Welle abgestrahlt.

Das neue Pactor 4 Protokoll hat nur einen einzelnen phasenmodulierten Träger mit höherwertiger Modulation (DQPSK, QAM). Die komprimierte Datenrate schafft 10,5 kBit/s. Eine drahtlose Verbindung (bluetooth) zu der im Transceiver verbauten Pactor-Platine ist nicht nur elegant, sie minimiert auch kabelgebundene Störeinflüsse! Eine synchrone digitale Kommunikation ist so prinzipiell mit einem Teilnehmer möglich (peer-to-peer, p2p), die Regel ist aber die asynchrone Kommunikation mit den bekannten Systemen wie Winlink 2000 (kostenlos/Amateurfunk) oder Sailmail (250 €/Jahr). Die selbsterklärende Software Airmail (Winlink/Sailmail) und RMS Express (Winlink) gestatten Emailverkehr via Mailbox, Wetterdatenempfang (GribFiles/Wetterkarten), Positionsreport und Empfang der Tagesschau-Textnachrichten (Nur AFu) von DL4HAO (Dietmar).

Der Amateurfunk hat den Vorteil einer vergleichsweise kostengünstigen Lösung (Transceiver! etc). Seefunk ist leider teuer (LRC, Funkgerät etc). Die im Rahmen der Amateurfunklizenz erworbenen Kenntnisse sind dagegen an Bord von unschätzbarem Vorteil, die Technik ist gleich bei Amateur- oder Seefunk. Für den Amateurfunker bietet das Winmor-Verfahren darüber hinaus eine recht kostengünstige Soundkartenlösung (ca. 80 €) zur Teilnahme am Winlink 2000 System, mit allerdings bescheidenerem Datentransfer (um 1,2 kBit/s).

Fazit: Eine korrekt installierte Kurzwellenanlage ist nicht "out", sondern bleibt auch weiterhin für den Langfahrtsegler die Kommunikationsbasis für Phonie und digitalen Datentransfer, wobei das teure Pactor 3 Modem sehr weit verbreitet ist. Pactor 4 bringt



Hier leuchtet die gesamte Technik und dazu wird noch gefunkt.

für den Normalgebrauch keine wesentlichen Vorteile.

Ob Amateur- oder Seefunk bleibt Geschmacksache und sollte nicht ideologisch diskutiert werden. Amateurfunk bietet allerdings den Vorteil, dass man an den weltweiten Amateurfunknetzen teilnehmen kann. Ein signifikanter Anteil der INTERMAR-Kommunikation mit weltweit reisenden Yachten erfolgt via Phonie und Email/Winlink Verkehr!

Ein Satellitenhandy ist an Bord als Redundanz ein MUSS. Präferentiell ist hier das Iridium System, ganz gleich ob Handy oder WLAN Hotspot.

Smartphone-Kommunikation wie Zuhause ist somit leider nicht möglich – ein hohes Maß an vorwiegend asynchroner Kommunikation bietet die Teilnahme an Winlink 2000 oder Sailmail.

Weitere, eingehende Informationen zum Thema wird es im Rahmen des Ocean-Seminars am 2. Oktober in Cuxhaven geben und – wie gewohnt ganz ausführlich – beim TO-INTERMAR-Seminar "Kommunikationssysteme auf Yachten" im März 2017 in Bad Reichenhall.

Dr. Rüttger Clasen - DL8MEZ

TO-Vorstand

Vorsitzender

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

Schatzmeister

Peter Dörnfeld
Karl-Marx-Str. 14
D-15745 Wildau
Mobil: 0177-6757858
E-Mail:
doernfeld@mediamare.de

Beiratsvorsitzender

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

Stellv. Vorsitzender

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

Schriftführer

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

Trans-Ocean immer aktuell im Netz

Nach umfangreichen Vorarbeiten ist unsere neue Website Mitte Dezember 2015 mit zeitgemäßem Design und neu strukturierten Inhalten online gegangen und wurde seitdem kontinuierlich weiterentwickelt. In diesem Frühjahr haben wir mit der interaktiven Standortkarte und dem übersichtlichen Schiffsverzeichnis weitere innovative Angebote realisiert, über die sogar die YACHT berichtete.

Unsere Website stellt nun das Wichtigste des Vereins in den Mittelpunkt: unsere Mitglieder und deren Miteinander. Für sie bietet www.trans-ocean.org eine Vielzahl neuer Funktionen die wir im Überblick vorstellen wollen.

Profilbereich

Den zentralen Ausgangspunkt für alle personalisierten Angebote stellt das individuelle Benutzerprofil dar. Wenn man sich angemeldet hat (bei Bedarf kann man den Benutzernamen in der Geschäftsstelle erfragen und auch das Kennwort zurücksetzen lassen), gelangt man auf jeder Seite durch Anklicken seines Namens in den eigenen Profilbereich.

Das Profil dient dazu, das Mitglied mit seinen Erfahrungen, Schiff und Reisen vorzustellen. Um die Möglichkeiten voll auszunutzen, sollte man es möglichst vollständig ausfüllen. Über die Schaltfläche „Profil bearbeiten“ gelangt man zu den persönlichen Daten.

Hier befinden sich Reiter für die wesentlichen Bereiche: Unter **Konto verwalten** kann man den angezeigten Namen und die eigene E-Mail-Adresse bearbeiten, die nicht angezeigt, aber für Benachrichtigungen verwendet wird. Sie können hier auch einmalig eine sprechende Adresse für Ihr Benutzerprofil festlegen (andernfalls wird die Benutzernummer verwendet). Hier besteht weiterhin die Möglichkeit, das eigene Kennwort zu ändern. Unter **Kommunikation** kann man festlegen, wie häufig Nachrichten von der Website per E-Mail weitergeleitet werden sollen.

Der zentrale Bereich findet sich unter **Profil verwalten**.

Hier können Name, Anschrift und Kontaktmöglichkeiten (Telefon, Fax, Messenger, Website) hinterlegt werden, aber auch der eigene (seglerische) Lebenslauf und ein Portraitfoto, das im Forum, bei Kommentaren und in Crewlisten angezeigt wird und so die Identifikation erleichtert. Hinter jeder Profileinstellung befindet sich ein Auswahlfeld mit einem Auge, mit dem wir dem Schutz der Privatsphäre Rechnung tragen. Hier können Sie festlegen, wem die jeweilige Information angezeigt wird: „öffentlich“ sieht jeder Benutzer, „Mitglieder“ bezieht sich auf alle angemeldeten Benutzer der Website und „Administratoren“ sind die Mitarbeiter der Geschäftsstelle und Systemverwalter. Unter

„Freunde und Gruppen“ kann man den Zugriff gewähren für alle TO-Mitglieder oder alle Benutzer, mit denen man auf der Website befreundet ist, hierzu gleich mehr. Es liegt hier in der Eigenverantwortung des Einzelnen einzustellen, wer Zugriff auf seine Kontaktdaten haben darf und wer nicht. In der Standardeinstellung sind Name, Lebenslauf, Profilbild und Website öffentlich, während Adress- und Kontaktdaten nur den eigenen Freunden angezeigt werden.

Die schon erwähnte Funktion **„Freunde“** findet man links im Menü auf der Startseite des Profils. Es werden alle Freunde angezeigt, im fremden Profil kann man auch eine Freundschaftsanfrage stellen, die ähnlich wie bei Facebook funktioniert: Ich stelle einer Person eine Freundschaftsanfrage und, nachdem dieser sie bestätigt hat, werden mir die freigegebenen Informationen im Benutzerprofil des Freundes angezeigt.

Unter **Aktivitäten** findet sich eine Auswahl der Benutzeraktionen auf der Website, z.B. letzte Beiträge im Forum, veröffentlichte Artikel oder kurze Statements.

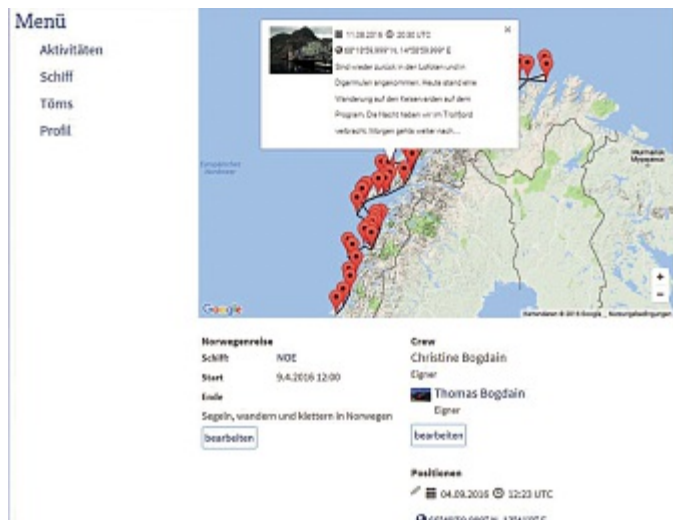
Über **Mitteilungen** gelangt man in den „eigenen Briefkasten“ auf der Website, in dem Nachrichten von anderen Benutzern eingehen sowie Benachrichtigungen des Systems. Für die Mitteilungen innerhalb der Website muss man die eigene E-Mail-Adresse nicht öffentlich machen und kann einfach auf Nachrichten antworten.

Unter **Schiff** schlägt das Herz des Seglers: Hier kann man das eigene Schiff (oder auch die eigenen Schiffe) anzeigen. Dazu muss man es erst erfassen – das ist auch Voraussetzung für Reisen und Positionsmeldungen.

Über den kleinen Link „neu“ gelangt man zur Erfassungsmaske, hier findet sich zu jedem Feld hinter dem „i“ eine Erläuterung. Die meisten Angaben sind optional, Name, Rufzeichen, Anschaffungsdatum (für die Sortierung), Heimathafen und Bild des Schiffs sind Pflichtfelder. Sie können hier auch die eigene Website oder Ihr Blog des Schiffs verlinken. Über **„AIS abrufen“** wird zukünftig die automatische Positionsabfrage ein-/ausgeschaltet. Jetzt auf **„speichern“** und **„zurück“** gehen, schon ist das Schiffsprofil dauerhaft erstellt.

Schiff		Crew	
RUF		Christine Bogfåin	Eigener
Rufzeichen	DD2207	Thomas Bogfåin	Eigener
Einwanderjahr	2010		
Heimathafen	Emden		
Schiffstyp	Denkmalweyer Bristol EM 36		
Baujahr	2008		
Länge	11,98 m		
Breite	3,30 m		
Verdrängung	12,000 t		
Tiefgang	2,80		
Takelung	Slup		
Schiffsblog	http://www.segelnundklettern.de/2016/05/11/blog-segeln-in-norwegen-sailing-in-norway/		
Pump aus Aluminium, Hubbel 1,00 bis 2,80m, Gens und Selbstverdrück, Doppelruder			
Aktueller Törn			
Reisegewisse			
9.4.2008			
Segeln, wandern und klettern in Norwegen			

Rechts neben den Schiffsdaten ist die Crew zu sehen. Der aktuelle Benutzer wurde gleich auch als Eigner und Skipper zugeordnet. Hier können Sie beliebig viele weitere Personen anzulegen - Mit-Eigner (das Schiff wird dann auch in deren Profil angezeigt), Skipper und weitere Crew-Mitglieder. Es ist auch möglich, deren Anwesenheit an Bord zeitlich einzuschränken, bei der Reise wird dann über Beginn- und Enddatum abgeglichen. Wenn Sie hier einen registrierten Benutzer der Website ausgewählt haben, wird deren Profilbild angezeigt und die Reisen, an denen sie teilgenommen haben, finden sich auch in deren Profil. Andernfalls tragen Sie den Namen händisch ein. Auf der Seite **Törns** werden die vom Benutzer unternommenen Reisen angezeigt – nicht nur mit einem beschreibenden Text, sondern auch mit der Reiseroute auf einer Karte, auf der die Positionen aufgerufen werden können. Jede Reise oder "Törn" wird einzeln angezeigt, denn alle Positionen eines aktiven Schiffslebens könnten ein wildes Knäuel darstellen. Ein Törn kann eine Sommersaison sein, eine Überführungsfahrt oder eine mehrjährige Weltumsegelung. Törns können sich zeitlich auch überschneiden – das kann allerdings die Nachvollziehbarkeit für den Betrachter beeinträchtigen. Sobald ein Schiff erfasst ist, wird unter "aktueller Törn" der Link "Neu" angeboten. Es öffnet sich folgender Dialog:



Bezeichnung und Startdatum sind Pflichtfelder, während Reiseziel, Beschreibung, Link und Enddatum optional sind (allerdings sollte das Enddatum eingetragen werden, bevor eine neue Reise angetreten wird, denn sonst werden die Positionsmeldungen und Crew doppelt zugeordnet).

Ist die erste Reise angelegt, so können auch **Positionsmeldungen** erfasst werden.

Die Schiffpositionen sollen möglichst genau sein und können in der letzten Ausbaustufe über drei Wege generiert werden:

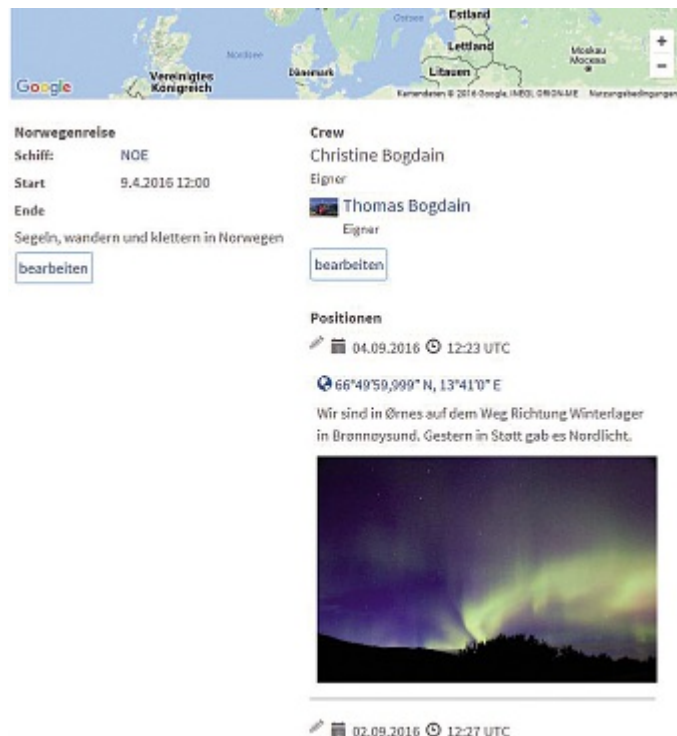
1. Händische Positioneingabe über das Nutzerprofil (das geht jetzt bereits)
 2. Automatische Darstellung über AIS Logging (in Arbeit, wird Ende 2016 abgeschlossen)
 3. Automatische Darstellung über Kurzwellenreport (in Planung)
- Wenn Schiff und Reise angelegt sind, findet sich auf beiden Seiten rechts die Option: "neue Position". Nach dem Anklicken öffnet sich folgender Dialog:

Aktuelles Datum und Zeit (in UTC) werden vorgegeben, die Werte können aber überschrieben werden, wenn Sie nachträglich Reisen erfassen wollen.

Für die Positionsangabe sollten Sie als erstes das Format auswählen, so wie Ihr GPS-Logger die Position anzeigt, und dann Länge und Breite eingeben.

Hinter "Land-/Seemarke" finden Sie die Liste unserer Stützpunkte: Laufen Sie mit Ihrer TO-Yacht einen Stützpunkt an, wählen Sie diesen hier aus und die Positionsmeldung erscheint zusätzlich in dessen neuem "Gästebuch". Auf der Seite "Stützpunkte" werden außerdem automatisch die letzten drei Stützpunktbesuche angezeigt.

Machen Sie aus den Positionen ein Logbuch – Sie können zu jedem Eintrag einen ausführlichen Text, ein Bild und einen weiterführenden Link eingeben! Übrigens: Die aktuellsten Positionsangaben mit Bild werden auch unter "Reiseberichte" und im "Schiffsverzeichnis" angezeigt.



Auf der Reiseseite wird jetzt die Reise bei jedem Teilnehmer mitgeloggt, weitere Positionen können jederzeit erfasst oder bestehende um Bilder, Beschreibung und Links ergänzt werden. Das persönliche Userprofil bietet viele neue Möglichkeiten und wartet darauf, von allen Mitgliedern entsprechend genutzt zu werden.

Unsere Website verfügt aber noch über eine Reihe weiterer neuer Funktionen:

Auf der Seite **Schiffspositionen** (im Menü "Auf Hoher See") finden Sie eine Übersichtskarte, auf der die aktuellen Standorte der TO-Schiffe auf der Übersichtskarte angezeigt werden (soweit sie in den letzten drei Monaten eine Position erfasst haben). Ein Klick auf den Marker zeigt die zugehörigen Details mit Links auf Schiff und Törn:

Aktuelle Schiffspositionen unserer Mitglieder



Oben links kann man die Kartenansicht umstellen. Das offeriert im Küstenbereich wichtige Daten, denn wir haben die aktuellen Navionics-Seekarten mit eingebunden.

Aktuelle Schiffspositionen unserer Mitglieder



Schiff: Valres (D174822) Der Weg ist das Glück... 05.05.2016 14:15 UTC
Eigner: Felice (D14130) Langfahrt 07.05.2016 01:45 UTC
Themi 50 (DE655ME) 05.05.2016 16:02 UTC

Darunter kann man Schiffe nach dem Namen des Schiffs oder Eigners (letzteres nur TO-Mitglieder) suchen, die gefundenen Schiffe kann man in der Liste anklicken, um die Position auf der Karte hervorzuheben.

Unter **Schiffsverzeichnis** findet man eine alphabetische Liste aller gemeldeten Schiffe der Mitglieder mit Link zur Schiffsseite im Profil. Fast zweihundert Schiffe sind bereits eingetragen und laden zum Stöbern ein. Wenn der Besitzer für das Schiff die Adresse des Blogs oder der Webseite eingetragen hat, wird hier auch über ein Symbol darauf verlinkt.

Verzeichnis angemeldeter Yachten unserer Mitglieder

SY	Name	Region	Typ	Call Sign
SY AIKA	Hamburg	Germany	Typ: Halbtag Regatt Yacht	Call Sign: D14130
SY ALBA	Neustadt in Holstein	Germany	Typ: Formula 33	Call Sign: D14130
SY ALBACORA	Hamburg	Germany	Typ: Dreibeiniger	Call Sign: D14130
SY ALVISA	Wien	Austria	Typ: Auster Duet 410	Call Sign: D14130
SY ALTEUTE	Lübeck	Germany	Typ: Duet 385	Call Sign: D14130
SY ANGLIA	Arnhem	Germany	Typ: Fella Steppes Flash	Call Sign: D14130

Letzte Reisebilder

SY Habby Langfahrt

SY NDE Norwegische

Auch unsere **TO-Stützpunkte** haben ein neues Design bekommen. Die Liste ist alphabetisch geordnet und Regionen zugeordnet, die Sie in der Karte auswählen können. Aus dieser Liste wird auch automatisch eine Adressliste generiert, die Sie herunterladen, ausdrucken und auf die Reise mitnehmen können.

Wenn Sie eine Region ausgewählt haben, wird eine Karte mit den eingetragenen Stützpunkten angezeigt. Sie können in die Karte hineinzoomen und auf die aktuelle Navionics-Karte umschalten. In der Anzeige eines Stützpunktes sehen Sie die Karte der Hafeneinfahrt, außerdem gibt es ein Gästebuch mit den Berichten der Schiffsbesuche.

Auf der Seite **TO-Treffpunkte** haben wir für jeden Treffpunkt einen kleinen Bereich geschaffen. Alle Treffpunkte sind mit Ansprechpartnern hinterlegt und jedes Mitglied kann sich einem Treffpunkt zuordnen. Es kann dann weitere Informationen, also Texte, Bilder oder Dokumente allen Teilnehmern bereitstellen.



Stützpunkt Neustadt in Holstein

Standarder Uwe Claes und Marina Bölow

Postanschrift: Postfach 1271, 23722 Neustadt i.H., Deutschland

Region: Nordsee
Kontakt: faecherpost@tp-alaya.de

Gästebuch

05.09.2016 Hedonia Sommerfest 2016

27.07.2016 Leerker

Treffpunkte online

Berlin

Der legendäre Treffpunkt Berlin-Brandenburg startet wieder ab September 2016.
Ansprechpartner: Peter Dornfeld, Mobil: [0177-6757858](tel:0177-6757858) E-Mail: doernfeld@mediamare.de

7 Beiträge 12 Mitglieder Fotos Dokumente

Düsseldorf

Geplante Treffen im Düsseldorfer Yacht Club (DYC), Rotterdamer Straße 30, 40474 Düsseldorf (immer 3. Mittwoch im Monat). Beginn ist jeweils ab 19:30 Uhr! Tel.: [0211-7705195](tel:0211-7705195), Mobil: [0172-9242-298](tel:0172-9242-298), E-Mail: Duesseldorf@Trans-ocean.org
Bringt viele neue Erlebnisse und Erkenntnisse mit, egal wo, ob auf dem Wasser oder an Land gesammelt. Nicht vergessen – und deshalb gleich in den Terminkalender eintragen!

1 Beiträge 8 Mitglieder Fotos Dokumente

Hamburg

Wir treffen uns jeden 1. Donnerstag im Monat gegen 19:30 Uhr im Restaurant Rotbuche, Tannenweg 4, 22415 Hamburg
Renate und Gerd Willhoeft, Tel.: [040-5205742](tel:040-5205742)
Gäste sind herzlich willkommen!

1 Beiträge 30 Mitglieder Fotos Dokumente

Kiel

Jahrestreffen: Zweiter Freitag im Februar ab 19:00 Uhr bei Wolfgang Dinse, Raisdorfer Str. 15, 24148 Kiel. Bei Teilnahme bitte anmelden, Tel. [0431-7297678](tel:0431-7297678) oder E-Mail: arc.kiel@trans-ocean.org möglichst bis fünf Tage vor dem Treffen erbeten

1 Beiträge 9 Mitglieder Fotos Dokumente

Köln

Wir treffen uns jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr im Haus des Kölner

Mitgliederbereich

Nur für Mitglieder ist der Bereich **Arbeitskreise** zugänglich. Hier steht jedem Arbeitskreis ein interner Arbeitsbereich zur Verfügung, wodurch wir sicherstellen, dass die Informationen und Dokumente geschützt sind und auch nicht verloren gehen können. Jeder Arbeitskreis hat ein geschlossenes Forum, Dokumente und Bilder. Jeder Bereich eines Arbeitskreises wird von dessen Leiter verwaltet, der die Mitglieder bestimmt, die dann Informationen bereitstellen und abrufen können.

Im **TO-Shop** können Mitglieder TO-Ständer, Anstecknadeln und Abzeichen bei unserer Geschäftsstelle bestellen. Auf der Seite Service haben wir die wichtigsten Angebote für die Mitglieder zusammengefasst.

Redaktioneller Bereich

Weiterhin bietet unserer Webseite jede Menge Fachinformationen, Reiseberichte, Termine und aktuelle News. Mit der Einstellung unserer neuen Webredakteurin Kirsten Panzer ist die Aktualität der Seite auch professionell gesichert und wir nutzen Synergien zwischen Magazin und Webseite. Zwischen April und August 2016 haben wir übrigens über sechzig News und dreizehn Berichte veröffentlicht. Zu aktuellen Themen stellen wir

Sonderseiten bereit, wie im August 2016 zur **Race Rio – Hamburg**, bei der die Routen unserer beteiligten Yachten Haspa Hamburg, Walross 4 und Wappen von Bremen auf der Karte und im Newsfeed live mitverfolgt werden können.



Der TO ist jetzt auf Facebook präsent!

Im Frühjahr 2016 ist die offizielle Facebook-Seite des TO online gegangen. Hier veröffentlichen wir Hinweise auf wichtige News und Informationen aus dem TO, die auf unsere Website verweisen, und wir erreichen damit in der Regel mehrere tausend Personen – einer der Gründe, weshalb sich die Besucherzahlen auf der Webseite seither mit einem monatlichen Wachstum zwischen 6 und 8 % überaus positiv entwickelt haben. Unter dem Menüpunkt Aktuell > Facebook können sie die Inhalte der Facebook-Seite auch auf unserer Website verfolgen.

München lädt ein

Unsere traditionelle Nikolausfeier findet in diesem Jahr am 7. Dezember um 19.00 Uhr in unserem Stammlokal Curva Est statt.

Ich würde mich wieder über ein volles Haus freuen. Es wäre schön, wenn auch mal TO-ler aus dem Großraum München

Vielen Dank Gio

Das Telefon klingelt. Unbekannte Nummer. Am anderen Ende ein Italiener, wie ich zunächst meine. Den Namen habe ich zunächst nicht verstanden.

„Ich wollte mal mit jemand aus dem Vorstand sprechen und schauen, ob ihr Mumm in den Knochen habt.“ Ich frage nach Giovanni Scarlata. Und Giovanni fragt, ob uns an Unterstützung gelegen sei. Wir verabreden uns für die nächste Boot in Düsseldorf. Dort setzen sich Bert Frisch, seinerzeit Beiratsvorsitzender, Giovanni und ich zusammen. Und nach einer Stunde Austausch nehmen wir Giovanni gewissermaßen mit in die nächste Vorstandssitzung. Wir müssen uns um eine Nachfolge von Helmut von Straelen bemühen und da kommt Giovanni wie gerufen und gerade zur rechten Zeit. So wird er zum Webmaster für den Internetauftritt des TO. Und das zu äußerst unruhigen Zeiten. Aber Gio, wie er bald von allen genannt wird, setzt sich engagiert ein. Sowohl, was den technischen Support angeht, eine Aufgabe die äußerlich gar nicht wahrgenommen wird, als auch bei der Be-

Trans-Ocean e.V. auf Facebook



Zusammengefasst bietet unsere Website viele neue Möglichkeiten für die Mitglieder, die nun intensiv genutzt werden müssen, um zu einem lebendigen "virtuellen Lebensraum" zu werden, der auch neue Mitglieder anziehen soll. Die Website ist auch ein dynamischer Prozess, es gibt noch einige Baustellen, das ist uns bewusst, wobei wir aber auch auf die Meinung der Mitglieder angewiesen sind. Hierfür (aber auch für alle weiteren Fragen oder Probleme) steht der AK Internet im Forum "Rund um die Website" gerne mit Rat und Tat zur Seite.

**Carsten Matthias (Beiratsvorsitzender)
und Sebastian Leupold (dnnWerk)**

kommen würden, die wir am Stammtisch sonst nicht sehen. Es wird wieder ein großartiges Menü von unserem Wirt geben. Um Anmeldungen wird gebeten unter segelquix@web.de oder unter der Rufnummer 08094 9073742.

Euer Stützpunktleiter Wolfgang Quix

treuung des Forums. Gerade letzteres fällt ihm nicht immer leicht und er hat es bei dieser ungeliebten Aufgabe nicht immer einfach. Aber wir als Vorstand wissen stets, was wir an ihm haben und sind ihm dankbar für seinen Einsatz. Äußerst engagiert hat er sich auch im Internet-Arbeitskreis eingebracht, dessen Arbeit schließlich zum aktuellen und hervorragend angenommenen neuen Web-Auftritt des TO geführt hat. Eine gewisse Tragik ist dabei nicht zu verleugnen - dessen Professionalisierung hat unvermeidlich die Aufgabe des Webmasters obsolet werden lassen. Auch wenn Giovanni für seine Aufgabe einen kleinen Obolus erhalten hat, für uns war es immer auch ein Ehrenamt, das er wahrgenommen hat.

Und dafür, und für all Deinen Einsatz, danken wir Dir aufs Herzlichste.

Im Namen der aktiven und der vorausgegangenen Vorstandsmitglieder Egon, Andreas, Pit, Carsten, Bert, Jörg, Bernhard und Martin

„Trans-Ocean-Treffen 2016“ in Cuxhaven

Das diesjährige „Trans-Ocean-Treffen“ findet
von **Freitag, dem 18. bis Sonntag, dem 20. November**
in Cuxhaven statt.

Begrüßungsabend:	Freitag, 18. November, ab 18.00 Uhr
Hauptversammlung:	Sonnabend, 19. November, 11:00 bis 17:00 Uhr
Festveranstaltung:	Sonnabend, 19. November, 19:00 Uhr
Abschlussveranstaltung:	Sonntag, 20. November 09:30 Uhr

Begrüßungsabend

Freitag, 18. November, ab 18.00 Uhr

Zwangloses Treffen in der Segler-Messe der SVC, Am Jachthafen 1, 27472 Cuxhaven

Die Seglermesse bietet ein kaltes und warmes Büfett zum Preis von 23,50 Euro p.P.

Der Kostenbeitrag ist direkt bei der Kasse des Restaurants zu zahlen.

Mitglieder und Gäste sind herzlich willkommen.

Wichtig: Wir bitten um Voranmeldung für das Buffet!

Anmeldungen mit Angabe der Personenzahl nimmt die Geschäftsstelle per E-Mail oder telefonisch entgegen.

Die Jahreshauptversammlung

findet statt am **19. November 2016 von 11.00 Uhr bis 17:00 Uhr.**

Ort: Hanseatensaal, Hapag-Hallen, Lentzkai 1, 27472 Cuxhaven

Zur Beachtung: Die Hauptversammlung ist eine Veranstaltung nur für Mitglieder! Für Begleitpersonen, die keine Vereinsmitglieder sind, bietet Cuxhaven diverse Angebote, um die Zeit der Mitgliederversammlung zu überbrücken.

Die Festveranstaltung

Beginnt am 19. November um 19.00 Uhr. Sektempfang ab 18 Uhr.

Im festlich hergerichteten Saal der Hapag-Halle nehmen wir an der Vergabe unter anderem
der „Weltumseglerpreise“,
der „Trans-Ocean-Medaillen“ und
des „Trans-Ocean-Preises“ teil.

Die Speisenauswahl umfasst in diesem Jahr:

- Deftiger Grünkohl "klassisch" (inkl. 1 Bier und 1 Korn)
mit Beilagen
- Deftiges Labskaus nach "Seemanns Art" (inkl. 1 Bier und 1 Korn)
mit Beilagen
- Gemüse-Paella / veganes Gericht (inkl. 1 Bier und 1 Korn)

Wir benötigen Ihre verbindliche **Voranmeldung** für Sie und Ihre Begleitung. Der Kostenbeitrag von **26,00 Euro** pro Person für die Abendveranstaltung beinhaltet ein Essen nach Wahl sowie ein Getränk und ein Digestiv.

Den Betrag bitte auf das folgende Konto des Trans-Ocean e.V. bei der Stadtsparkasse Cuxhaven überweisen:

Kontonummer 196006, BLZ 24150001

IBAN DE86 2415 0001 00001960 06

BIC: BRLADE21 CUX

Überweisungen bitte bis zum 11. November 2016 eingehend veranlassen!

Die Überweisung gilt zugleich als Anmeldung für die Festveranstaltung.

Bitte auf der Überweisung unbedingt Art und Anzahl der gewünschten Gerichte angeben.

Abschlussveranstaltung

Am Sonntag, dem **20. November 2016 um 09:30 Uhr** findet unser traditioneller Vortrag statt.

Ort: Segler-Messe der SVC, Am Jachthafen 1, 27472 Cuxhaven

Erich Wilts berichtet von den jüngsten Reisen der *Freydis*

Gegen 11:00 Ende der Veranstaltung

Einladung zur Mitgliederversammlung des „Trans-Ocean“

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

am 19. November 2016, 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Ort: Hapag-Halle, Lentzkai 1, Steubenhöft, 27472 Cuxhaven

Satzungsgemäß lädt der Vorstand zur Mitgliederversammlung 2016 in die oben genannte Veranstaltungshalle ein. Es handelt sich um eine geschlossene Veranstaltung. Einlass nur für Mitglieder.

Anträge (Ziffer 11 der Einladung) mussten bis zum 19. September 2016 bei der Geschäftsstelle eingegangen sein, damit sie dieser Einladung als Anlage beigelegt werden konnten. Alle Anlagen sind Teil der Einladung.

Wichtig: Bei allen Entscheidungen auf der aktuellen Mitgliederversammlung gilt die Mehrheit der Erschienenen, eine Stimmrechtsübertragung ist nicht möglich.

Tagesordnung

Eröffnung, Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit

1. Anträge zur Tagesordnung
2. Geschäftsbericht des Vorstandes
Aussprache zum Geschäftsbericht
3. Kassenbericht und Haushaltsbericht 2016
Aussprache zum Kassenbericht
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Vorstandswahlen – neu zu wählen sind der stellvertretende Vorsitzende, der Schriftführer und der Pressereferent
7. Vorstellung des überarbeiteten Satzungsentwurfs durch den AK Satzung.
 - Abstimmung zur Annahme der neuen Satzung in der vorgestellten Form (s. Hinweise unten)
 - Abstimmung über Ergänzungsantrag zur Eintragung (s. Hinweise unten)
8. Wahl eines Ehrenrats
9. Beitragserhöhung
Diskussion und ggfs. Beschluss
10. Antrag des Satzungs-Arbeitskreises
11. Anträge der Mitglieder
12. Ein Boot für den TO?
Vorstellung einer Projektidee, Diskussion
13. Verschiedenes / Sonstiges

Hinweise:

- zu 7: - Der abstimmungsreife Entwurf des neuen Satzungstextes befindet sich auf S. 46 des TO-Magazins.
- Der Ergänzungsantrag lautet: „Der Vorstand erhält die Vollmacht, den Satzungstext abzuändern, wenn dies für die Eintragung der Satzung erforderlich werden sollte und eine Eintragung ohne diese Änderung nicht erfolgen könnte. Die Vollmacht umfasst redaktionelle Änderungen sowie inhaltliche Änderungen, soweit diese nicht zu einer substantiellen Änderung der einzelnen Satzungsbestimmungen führen.“
- zu 8: Die Wahl eines Ehrenrates erfolgt im Vorgriff auf die Eintragung der neuen Satzung. Der Ehrenrat kann sich erst konstituieren, wenn die neue Satzung eingetragen ist. Sollte es aus welchen Gründen auch immer keine Eintragung geben, tritt der Ehrenrat sein Amt nicht an.
- zu 10: Der Antrag des Satzungs-Arbeitskreises befindet sich auf Seite 51 des TO-Magazins
- zu 11: Die Mitgliederanträge finden sich auf den Seiten 51 bis 55 des TO-Magazins

19.09.2016 Martin Birkhoff, Vorsitzender, für den Vorstand

Satzungsentwurf des AK-Satzung

Satzung

„Trans-Ocean“ - Verein zur Förderung des Hochseesegelns e. V.

Gegründet 1968

§ 1 Zweck, Name und Sitz des Vereins

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der gemeinnützigen Bestimmungen.
2. Der Verein fördert den Segelsport und insbesondere das sportliche Hochseesegeln.
3. Der Verein trägt den Namen „Trans-Ocean“ Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.
4. Er hat seinen Sitz in Cuxhaven.
5. Der Verein ist in das Vereinsregister einzutragen.

§ 2 Gemeinnützigkeit, Uneigennützigkeit und Ehrenamt

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Der Satzungszweck wird insbesondere erfüllt durch den Unterhalt eines weltweiten Stützpunktnetzes, die Veranstaltung von Seminaren und Schulungen, die Förderung des völkerverbindenden und kulturellen Austausches und der Begegnung zwischen Hochseeseglern sowie die ideelle und finanzielle Unterstützung von Regatten, Regattateilnahmen und sonstigen hochseeseglerischen Vorhaben.
3. Der Verein ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Mittel des Vereins dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke ausgegeben werden.
4. Die Mitglieder erhalten in ihrer Eigenschaft als Mitglieder keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Die Mitglieder erhalten auch keine Gewinnanteile. Etwaige Gewinne dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten bei ihrem Ausscheiden, oder bei Auflösung, oder Aufhebung des Vereins weder eingezahlte Kapitalanteile noch den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütung begünstigt werden.
5. Alle Inhaber von Vereinsämtern sind grundsätzlich ehrenamtlich tätig.
6. Mitglieder, die für den Verein als Referenten, Ausbilder oder in vergleichbarer Weise tätig sind, können eine im Verhältnis zu ihren Aufgaben angemessene Entschädigung erhalten, die vom Vorstand festgelegt wird.

7. Die Mitglieder und Mitarbeiter des Vereins haben einen Aufwendungsersatzanspruch für solche Aufwendungen, die ihnen durch die Tätigkeit für den Verein entstanden sind. Hierzu gehören insbesondere Reisekosten. Bei der Erstattung von Reisekosten gelten im Zweifel die Maßstäbe des Bundesreisekostengesetzes. Der Vorstand kann Grenzen für die Höhe des Aufwendungsersatzes beschließen. Ein Erstattungsanspruch besteht nicht, wenn ein Mitglied ohne ausdrückliche Beauftragung des Vorstandes aktiv geworden ist.

§ 3 Organe des Vereins

1. Die Organe des Vereins sind
 - die Mitgliederversammlung
 - der Vorstand
 - der Ehrenrat
2. Offizielles Mitteilungsorgan des Vereins sind das Vereinsmagazin und die „Trans-Ocean“ Webseite.

§ 4 Mitgliedschaft

a. Arten der Mitgliedschaft

1. Der Verein hat ordentliche Mitglieder, jugendliche Mitglieder, fördernde Mitglieder und Ehrenmitglieder.
 2. Ordentliches Mitglied kann jede volljährige, natürliche Person werden. Ordentliches Mitglied kann auch jede juristische Person werden.
 3. Die Mitgliederversammlung kann beschließen, dass Ehe- und eingetragenen Lebenspartnern eine Familienmitgliedschaft ermöglicht wird. Ein Familienmitglied besitzt die gleichen Rechte und Pflichten wie jedes ordentliche Mitglied, kann aber auf Beschluss der Mitgliederversammlung in den Genuss eines günstigeren Beitrags kommen.
 4. Jungdliches Mitglied kann jede natürliche Person werden, die mindestens das 14. Lebensjahr abgeschlossen hat und nicht volljährig ist, und für deren Mitgliedschaft eine ausreichende schriftliche Zustimmung eines Erziehungsberechtigten vorliegt.
 5. Fördernde Mitglieder sind ordentliche Mitglieder, die einen erhöhten Beitragsatz zahlen. Die Bestimmung des Förderbeitrags bleibt dem Mitglied überlassen.
- #### b. Erwerb und Ende der Mitgliedschaft
1. Die Aufnahme erfolgt durch Annahme eines schriftlichen Antrags durch den Vorstand. Einzelheiten zum Aufnahmeverfahren regelt die Geschäftsordnung.

2. Die Mitgliedschaft beginnt, soweit die Geschäftsordnung kein früheres Datum bestimmt oder der Antragsteller kein späteres Datum wünscht, mit dem Tag der Annahme des Antrags durch den Vorstand.
3. Die Namen und Wohnorte der neu aufgenommenen Mitglieder werden in den in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 veröffentlicht.
4. Die Mitgliedschaft endet durch: Austritt, Streichung, Ausschluss, Tod oder bei juristischen Personen durch Auflösung.

- Der Austritt erfolgt durch die schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand und wird sofort wirksam. Ein Anspruch auf Rückerstattung des Jahresbeitrags oder eines Anteils des Jahresbeitrags besteht nicht. Offene Beiträge sind unabhängig von einer Kündigung zu bezahlen.
- Die Streichung erfolgt, wenn sich ein Mitglied mit mehr als einem Jahresbeitrag in Verzug befindet und einer anschließenden schriftlichen Zahlungsaufforderung nicht binnen einer Frist von vier Wochen Folge geleistet wurde.
- Ein Mitglied kann ausgeschlossen werden, wenn es sich in grober Weise vereinschädigend oder gegenüber anderen Mitgliedern schädigend verhalten hat. Der Ausschluss erfolgt auf Antrag des Vorstands oder der Mitgliederversammlung, durch Beschluss des Ehrenrates. Vor der Beschlussfassung des Ehrenrates ist dem Mitglied unter Setzung einer angemessenen Frist Gelegenheit zu geben, sich persönlich oder schriftlich zu erklären. Der Ehrenrat entscheidet in eigener Verantwortung und unabhängig vom Vorstand.

c. Rechte der Mitglieder

1. Die Mitgliedschaft ist nicht übertragbar. Die Ausübung der Mitgliedsrechte kann einem anderen nicht überlassen werden. Die Stimmrechtsübertragung nach § 7 c Punkt 16 bleibt davon unberührt.
2. Mitglieder des Vereins bestimmen über die Angelegenheiten des Vereins in einer mindestens einmal im Jahr stattfindenden Versammlung (Mitgliederversammlung).
3. Ordentliche Mitglieder sind auf der Mitgliederversammlung antragsberechtigt und besitzen ein passives und aktives Wahlrecht (Stimmrecht).
4. Das passive Wahlrecht von Angestellten des Vereins, die gleichzeitig ordentliche Mitglieder sind, ruht während der Dauer ihrer Anstellung.
5. Jugendliche Mitglieder haben in der Mitgliederversammlung das Rederecht sowie das Recht, Wahlvorschläge zu machen und Anträge zu stellen. Sie haben Stimm- und aktives Wahlrecht, wenn eine ausreichende schriftliche Zustimmung der Erziehungsberechtigten vorliegt. Jugendliche besitzen das passive Wahlrecht für ein Amt nach § 10 Punkte 1, 2 und 3.
6. Alle Mitglieder des Vereins haben das Recht die Angebote des Vereins zu nutzen und an Veranstaltungen

des Vereins teilzunehmen. Der Vorstand kann für einzelne Veranstaltungen ein Mindestalter festsetzen.

7. Alle Mitglieder haben das Recht, die Vereinsflagge / den Vereinsstander zu führen.

d. Pflichten der Mitglieder

1. Mitglieder haben die von der Mitgliederversammlung bestimmten Mitgliedsbeiträge zu leisten.
2. Sie haben die Interessen und Anliegen des Hochseesegelns nach ihren Möglichkeiten zu fördern und die Umsetzung der Ziele und Zwecke des Vereins zu unterstützen.
3. Sie erkennen die im „Kompass des TO“ dargestellten Leitlinien des Trans-Ocean e.V. an.

§ 5 Beiträge

1. Die Mitgliederversammlung beschließt über die Höhe der Beiträge der ordentlichen und der jugendlichen Mitglieder sowie der Familienmitglieder. Ehrenmitglieder und Stützpunktleiter sind von der Beitragspflicht befreit.
2. Beiträge sind von inländischen sowie ausländischen Mitgliedern, die im Einheitlichen Euro-Verkehrsraum (SEPA) leben, auf dem Wege des Bankeinzugsverfahrens zu leisten. Mitglieder, die außerhalb des Einheitlichen Euro-Verkehrsraums leben, leisten die Beiträge durch Überweisung auf das Geschäftskonto des „Trans-Ocean“ e.V.
3. Der Mitgliedsbeitrag ist zum 01. Tag des auf den Beginn des Geschäftsjahres folgenden Monats fällig. Bei Neumitgliedern ist der Beitrag nach Zugang der Mitgliedsbestätigung fällig.

§ 6 Vorstand

1. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden, dem Schatzmeister, dem Schriftführer, dem Beiratsvorsitzenden und dem Medienbeauftragten (Pressereferenten). Der Vorstand kann durch Beschluss der Mitgliederversammlung erweitert werden.
2. Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, die den Mitgliedern bekannt zu machen ist.
3. Der Vorsitzende, der stellv. Vorsitzende, der Schatzmeister und der Schriftführer vertreten den Verein im Sinne des § 26 BGB. Der Vorsitzende und der stellv. Vorsitzende vertreten den Verein jeweils allein, der Schatzmeister und der Schriftführer vertreten den Verein gemeinschaftlich.
4. Dem Vorstand obliegt die Leitung und Verwaltung des Vereins, die Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, die Aufsicht über die Geschäftsstelle und die Verwaltung des Vereinsvermögens.
5. Der Vorsitzende ruft bei Bedarf, oder wenn zwei Vorstandsmitglieder es begehren, eine Vorstandssitzung ein. Sie kann auch als Telefon-, Mail- oder Videokonferenz erfolgen.
6. Der Vorstand entscheidet mit Stimmenmehrheit der teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

7. Über die Vorstandssitzung ist ein Protokoll zu fertigen, das vom Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterschreiben und in der Geschäftsstelle zu archivieren ist.
8. Vorstände werden in der Regel auf drei Jahre gewählt. Wiederwahlen der Vorstandsmitglieder sind möglich. Die Bestellung ist jederzeit durch den Beschluss einer Mitgliederversammlung widerruflich.
9. Scheidet ein Vorstandsmitglied vor Ablauf seiner Amtszeit aus dem Vorstand aus, so bleibt die Position frei bis eine Neuwahl erfolgt ist. Ist der Restvorstand mit weniger als drei Vorständen besetzt ist eine außerordentliche Vorstandswahl durchzuführen.
10. Eine Person kann auch in zwei Vorstandsämtern gewählt werden, soweit es sich nicht um zwei Ämter im Sinne des § 26 BGB handelt. In diesem Fall hat sie im Vorstand nur eine Stimme.

§ 7 Mitgliederversammlung

a. Einberufung und Ort

1. Die Mitgliederversammlung ist vom Vorstand mindestens einmal im Jahr zur Jahreshauptversammlung (ordentliche Mitgliederversammlung) einzuberufen.
2. Sie ist darüber hinaus als außerordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen, wenn zwei der Vorstände nach BGB § 26 oder mindestens 5 % der stimmberechtigten Mitglieder dies schriftlich und unter Vorlage einer Begründung beantragen. Wird die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung mit den nötigen Stimmen verlangt, muss der Vorstand die Einladung spätestens vier Wochen nach Eingang des Verlangens versenden oder in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 veröffentlichen.
3. Für ordentliche und außerordentliche Mitgliederversammlungen gelten die Bestimmungen nach § 7 a Punkte 4, 5 sowie § 7 b und § 7 c gleichermaßen.
4. Die Einberufung muss unter Angabe der Tagesordnung mit einer Frist von mindestens zwei Wochen schriftlich erfolgen. Die Tagesordnung muss alle zur Abstimmung vorgesehenen Punkte (Beschlussvorlagen des Vorstands, Anträge von Mitgliedern) beinhalten. Mit der Einladung sind alle fristgerecht eingereichten Anträge bekannt zu geben.
Die Form der Einberufung ist auch gewahrt, wenn die Einberufung in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 fristgemäß bekannt gemacht wird.
6. Die jährliche Mitgliederversammlung soll innerhalb von 6 bis 8 Wochen nach dem Ende des Geschäftsjahres abgehalten werden.

b. Beschlussvorlagen

1. Entscheidungen, die über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb hinausgehen legt der Vorstand der Mitgliederversammlung zum Beschluss vor.
Hierzu gehören:
 - Größere Investitionsvorhaben und Ausgaben
 - Änderungen der Förder- und Preis-Richtlinien
 - Die Wahlordnung
 - Wahlvorschläge für den Ehrenrat

c. Mitgliederanträge

1. Mitglieder können begründete Anträge zum Beschluss durch die Mitgliederversammlung stellen.
2. Anträge von Mitgliedern müssen dem Vorstand spätestens acht Wochen vor dem Tag der Versammlung zugegangen sein. Anträge sind schriftlich – auch per email - über die Geschäftsstelle des Vereins einzureichen und müssen begründet sein.
3. Der Vorstand kann beschließen, auch später eingegangene Anträge der Mitgliederversammlung zur Beratung vorzulegen.
4. Anträge, die erst während der Mitgliederversammlung eingebracht werden, sind möglich. Sie bedürfen zu ihrer Behandlung und Abstimmung zunächst der Zulassung durch die Mitgliederversammlung. Der Antrag ist zugelassen, wenn eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Ja- und Nein-Stimmen erreicht ist. Derartige Anträge dürfen sich nicht auf Gegenstände beziehen, die in die Mitgliedsrechte eingreifen, Satzungsänderungen oder die Vereinsauflösung zum Ziel haben.

d. Durchführung der Mitgliederversammlung

1. Unabhängig von der Zahl der erschienenen Mitglieder ist die Versammlung beschlussfähig, solange sie ordnungsgemäß einberufen worden ist.
2. Die Mitgliederversammlung beschließt über alle Vereinsangelegenheiten, die über den Rahmen der allgemeinen Geschäftsführung und Verwaltung hinausgehen.

Sie ist u.a. für folgende Angelegenheiten zuständig:

- Entgegennahme der Berichte des Vorstandes über das abgelaufene Geschäftsjahr und die weitere Planung
- die Wahl und Abberufung der Mitglieder des Vorstands
- die Wahl und Abberufung der Kassenprüfer
- die Wahl und Abberufung der Mitglieder des Ehrenrates
- die Beschlussfassung über den Jahresabschluss
- die Entlastung des Vorstandes
- über die Genehmigung des vom Vorstand
- über die Genehmigung zweckgebundener Budgets nach § 8 Abs. 3
- die Beschlussfassung über die Mitgliedsbeiträge
- über die Ernennung von Ehrenmitgliedern
- Beschlussfassung der Förder- und Preisvergabe-Richtlinien
- die Abstimmung über Beschlussvorlagen und Anträge
- die Abstimmung über Satzungsänderungen
- die Abstimmung über die Auflösung des Vereins

3. Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden oder seinem Stellvertreter geleitet. Der Vorstand kann auch einen Dritten mit der Versammlungsleitung betrauen, wenn die Mitgliedschaft diesem mit Mehrheit zustimmt. Bei allen Personenwahlen bestimmt die Mitgliederversammlung einen Wahlleiter aus ihrer Mitte.

4. Jedes Mitglied – gleich ob ordentliches, jugendliches oder Ehrenmitglied - hat nur eine Stimme. Für ein jugendliches Mitglied gilt einschränkend, dass eine ausreichende schriftliche Zustimmung der Erziehungsberechtigten vorliegen muss. Jede juristische Person, die ordentliches Mitglied ist, hat in der Mitgliederversammlung eine Stimme.
 5. Ein Mitglied kann ein weiteres stimmberechtigtes Mitglied vertreten (Stimmrechtsübertragung). Dazu muss eine unterschriebene Vollmacht (Vordruck des Vereins und Originalunterschrift) des Stimmrechts- übertragenden für das laufende Geschäftsjahr vor der Mitgliederversammlung schriftlich über die Geschäftsstelle des Vereins eingereicht werden. Die Stimmrechtsübertragung ist grundsätzlich allgemeiner Natur. Der Stimmrechtsempfänger ist an Weisungen des Übertragenden nicht gebunden.
 6. Bei der Beschlussfassung über Vorlagen des Vorstands und Anträge der Mitglieder, sowie der Wahl von Ehrenrat entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Ja- und Nein-Stimmen (Enthaltungen werden nicht gezählt). Bei Stimmgleichheit gilt eine Beschlussvorlage oder ein Antrag als abgelehnt.
 7. Satzungsänderungen können nur mit einer Drei/Viertel-Mehrheit der abgegebenen Ja- und Nein-Stimmen beschlossen werden.
 8. Über die Versammlung ist ein Protokoll anzufertigen, dass vom Schriftführer und vom Vorsitzenden oder stellvertretendem Vorsitzenden zu unterschreiben ist. Dem Protokoll sind als Anlagen die Beschlüsse in dem zur Abstimmung gekommenem Wortlaut beizufügen. Das Protokoll ist den Mitgliedern in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 bekannt zu machen.
 9. Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich. Die Mitgliederversammlung kann mit Zustimmung des Versammlungsleiters Gäste zulassen.
- die Einnahmen und Ausgaben des Vereins nach Sachgruppen gemäß den Grundsätzen einer ordentlichen Geschäftsführung
 - die Entwicklung möglicher zweckgebundener Budgets
 - den Umfang möglicher Vergütungen für ehrenamtliche Mitglieder,
 - Art und Umfang geschäftlicher Verbindungen zwischen Mitgliedern und dem Verein
 - die geförderten Projekte und den Umfang der Förderung.
3. Der Kassenbericht muss vier Wochen nach Abschluss des Geschäftsjahres den Kassenprüfern vorgelegt werden um eine sachgerechte Prüfung zu erlauben.
 3. Prüfgegenstand ist das unmittelbar vergangene Geschäftsjahr. Die Kassenprüfer haben ein Einsichtsrecht in alle Unterlagen auch der Vorjahre und prüfen, ob bei der Mittelverwendung dem Gebot der Sparsamkeit Rechnung getragen und das Geld für satzungsgemäße Zwecke verwendet wurde. Die Kassenprüfer erstatten der Mitgliederversammlung Bericht.
 4. Nach der Würdigung von Kassenbericht und Kassenprüfung entscheidet die Mitgliederversammlung über die Entlastung des Vorstandes.

§ 10 Ehrenrat

1. Der Ehrenrat besteht aus drei bis fünf Mitgliedern des TO. Alle Mitglieder sind gleichberechtigt.
2. Der Ehrenrat wählt seinen Vorsitzenden selbst. Bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.
3. Er wird von der Mitgliederversammlung für eine Amtszeit von fünf Jahren gewählt.
4. Der Ehrenrat entscheidet über das Ausschlussverfahren gem. § 4 b 9.
5. Der Ehrenrat hat die Rolle des Ombudsmanns für alle Vereinsmitglieder und ist, mit Ausnahme der in der Satzung festgelegten Fälle, beratend tätig.
6. Der Ehrenrat ist in seinen Entscheidungen unabhängig.

§ 11 Beiräte

1. Die Mitgliederversammlung oder der Vorstand können Beiräte einberufen.
2. Themen, Ziele und Aufgaben sind vor der Einberufung zu formulieren.
3. Mitglieder können Mitglieder des TO und externe Experten sein.
4. Sie sind beratend tätig.
5. Die Beiräte bestimmen aus Ihrer Mitte einen Sprecher.

§ 12 Förderungen und Preise

1. Der Verein unterstützt das Hochseesegeln, u. a. indem er Fördermittel und Spenden vergibt. Die Einzelheiten regelt eine Förder-Richtlinie. Änderungen sind von der Mitgliederversammlung zu beschließen ist und in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 zu veröffentlichen ist. Die Förderpraxis darf die Gemeinnützigkeit des Vereins

§ 8 Geschäftsjahr / Haushalt

1. Das Geschäftsjahr beginnt am 01.10. eines jeden Jahres und endet am 30.09. des folgenden Jahres. Soweit nach steuerrechtlichen Vorschriften Erklärungen nach dem Kalenderjahr abzugeben sind, werden die Abschlüsse kalenderjährlich erstellt.
2. Der Vorstand legt mit der Ladung zur Jahreshauptversammlung einen Haushaltsentwurf für das laufende Geschäftsjahr vor.

§ 9 Kassenbericht, Prüfung, Entlastung

1. Die Mitgliederversammlung bestimmt jedes Jahr zwei Kassenprüfer, die nicht dem Vorstand angehören dürfen. Die Kassenprüfer erstatten der Mitgliederversammlung im Folgejahr über das dann abgelaufene Geschäftsjahr Bericht. Sie können wiedergewählt werden.
2. Der Vorstand legt den Kassenbericht für das abgelaufene Geschäftsjahr den Kassenprüfern schriftlich vor. Der Kassenbericht enthält unter anderem

nicht gefährden. Fördermittel dürfen keine Zuwendungen im Sinne von § 2 Abs. 4 sein.

2. Der Verein vergibt für besondere Leistungen Preise. Die Einzelheiten regelt eine Preis-Richtlinie. Änderungen sind von der Mitgliederversammlung zu beschließen ist und in den Mitteilungsorganen nach § 3 Pkt. 2 zu veröffentlichen ist..

§ 13 Datenschutz

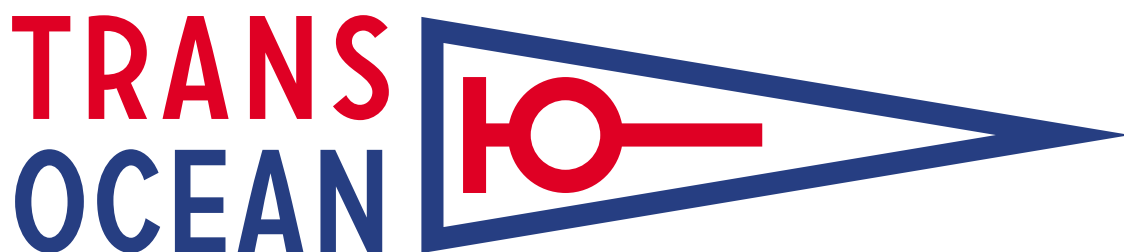
1. Der Verein ist berechtigt, personenbezogene Daten seiner Mitglieder im Rahmen seiner satzungsgemäßen Zwecke oder zur Wahrnehmung seiner berechtigten Interessen zu erheben, zu sammeln, zu verwenden und weiter zu geben, soweit nicht schutzwürdige Interessen des Mitgliedes erkennbar entgegenstehen.
2. Jedes Mitglied hat das Recht, einzelnen Verwendungen, soweit sie nicht zwingend mit der Mitgliedschaft verbunden sind, mit Wirkung für die Zukunft zu widersprechen. In diesem Fall sind die entsprechenden Daten zu löschen und die entsprechenden Verwendungen zukünftig zu unterlassen.

§ 14 Auflösung

1. Der Verein wird aufgelöst, wenn es die Mitgliederversammlung, die zu diesem Zweck einberufen sein muss, mit Dreiviertelmehrheit der Ja- und Nein-Stimmen beschließt und anschließend diesem Beschluss von 10% der stimmberechtigten Mitglieder schriftlich zugestimmt wird.
2. Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke zu verwenden hat. Sofern die Mitgliederversammlung nichts anderes beschließt, sind der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren.
3. Die vorstehenden Vorschriften gelten auch für den Fall, dass der Verein aus einem anderen Grund aufgelöst wird oder seine Rechtsfähigkeit verliert.

§ 15 Abschließende Vorschriften

1. Der Verein betreibt eine Geschäftsstelle in Cuxhaven.
2. Gerichtsstand ist der Sitz der Geschäftsstelle
3. Alle Status- und Funktionsbezeichnungen in dieser Satzung gelten jeweils in weiblicher und männlicher Form.
4. Es gilt die Salvatorische Klausel
5. Diese Satzung wurde am von der Mitgliederversammlung beschlossen und tritt mit ihrer Eintragung in das Vereinsregister in Kraft.



Die See im Herzen.

Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.

Anträge zur Jahreshauptversammlung

Antrag des AK Satzung: Astrid Ewe, Thomas Dorn, Bettina Heuvelhöp, Toni Reiff, Frieder Rock

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

Begründung: Zusammen mit dem Vorstand hat der Arbeitskreis Satzung in 2016 einen Satzungsentwurf erarbeitet, der einen Konsens über alle Diskussionspunkte darstellt. Ausgenommen hiervon ist der Themenkomplex „Briefwahl“. Aufgrund der Komplexität der Materie und aus Zeitmangel haben wir es nicht geschafft, rechtzeitig vor der MV 2016 eine machbare und von allen akzeptierte Lösung auszuarbeiten.

Die Briefwahl des Vorstands stellt nach Meinung des Arbeitskreises eine geeignete Möglichkeit zur Erhöhung der Mitwirkungsmöglichkeiten im Verein auch für Mitglieder, denen die Reise zur Mitgliederversammlung nicht möglich oder opportun ist.

Hierzu hat der AK Satzung bereits folgende Satzungsanpassungen ausgearbeitet:

§ 6 Vorstand

8. Der Vorstand wird von den Vereinsmitgliedern durch Briefwahl und Urnenwahl während der Mitgliederversammlung und - soweit die Wahlordnung das vorsieht - durch vergleichbare, sichere, elektronische Wahlform im Mehrheitswahlverfahren gewählt. Die Amtszeit beträgt drei Jahre vom Tag der Wahl an. Er bleibt jedoch bis zur Neuwahl eines Vorstandes im Amt. Die Wiederwahl der Vorstandsmitglieder ist möglich.
9. Die Durchführung der Briefwahl, der Urnenwahl und der elektronischen Wahl wird im Einzelnen geregelt durch eine von der Mitgliederversammlung zu beschließende Wahlordnung.
11. (Optional für Listenwahl) Jedes Vereinsmitglied hat bei der Wahl des Vorstandes so viele Stimmen wie Vorstandspositio-

Anträge des Milan Rataj

Mitgliederversammlung und Festabend:

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

Begründung: Cuxhaven als Versammlungsort ist für die meisten Mitglieder schlecht zu erreichen, weswegen die Teilnehmerzahl gering ist und sich die Teilnehmer im wesentlichen immer aus demselben Personenkreis rekrutieren.

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

Begründung: wie oben.

Vereinszweck:

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

Begründung: In der Vereinswirklichkeit steht das normale Fahrten- und Blauwassersegeln im Vordergrund. Der Regattasport ist nur für eine Minderheit der Vereinsmitglieder von Bedeutung. Dies wird auch durch das Ergebnis der Mitgliederbefragung gestützt. Insofern sollte der Vereinszweck entsprechend angepasst werden. Bei dieser Änderung handelt es sich um keine Änderung des Vereinszweckes nach § 32 I S.2, weswegen nicht die Zustimmung aller Mitglieder erforderlich ist.

Säumige Beitragszahler:

Antrag: § 2 Nr. 5 der Satzung wird wie folgt geändert: "Die Mitgliedschaft erlischt durch Streichung von der Mitgliederliste, die

nen zu besetzen sind und kann diese Stimmen frei auf die zur Wahl stehenden Kandidaten verteilen. Eine Stimmenhäufung ist jedoch nicht zulässig.

Der gewählte Vorstand bestimmt selbst wer welches Amt bekleidet.

Neben diesen für die Einrichtung der Briefwahl notwendigen Satzungsänderungen müssen die organisatorischen Regeln und rechtlichen Implikationen der Briefwahl noch vertieft und ausgearbeitet werden. Hierzu gehören u.a. folgende Themen und Fragestellungen:

- Art der Vorstandswahl (Personenwahl oder Listenwahl)
- Wie werden Interessenten für zu wählende Vorstandsämter gefunden?
- Darstellungsmöglichkeiten und Kommunikationsmöglichkeiten der Kandidaten
- Organisation und Durchführung der Briefwahl
- Erarbeitung einer rechtlich geprüften Wahlordnung
- Wie würde die Einführung der Briefwahl den Verein verändern?
- Welche Auswirkungen würden sich auf die Mitgliederversammlung ergeben?

Anmerkungen:

1. Die Onlinewahl stellt rechtlich eine Sonderform der Briefwahl dar. Die vorgeschlagene Satzungsformulierung lässt beides zu, was zur Anwendung kommt legt die Wahlordnung fest.
2. Die Annahme des Antrags durch die MV präjudiziert keinen Beschluss zur Einführung der Briefwahl. Diese Entscheidung wäre erst mit Vorlage der Ergebnisse des AK Satzung durch die MV in 2017 zu treffen.

durch Beschluss des Vorstandes erfolgt, wenn ein Mitglied sich mit mehr als einem Jahresbeitrag trotz schriftlicher Mahnung im Verzug befindet."

Begründung: Diese Regelung ist bislang eine "kann" Regelung. Dies hat zur Folge, dass die jeweiligen Vorstände in der Vergangenheit zur Aufhübschung der Mitgliederzahlen zum Teil hunderte säumige Mitglieder in der Mitgliederkartei belassen haben. Nach Ansicht des Antragstellers sollte der Ausschluß zwingend erfolgen, wenn ein Mitglied mit mehr als einem Beitrag säumig ist.

Fördermittelempfänger:

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

Begründung: Die Forderung ergibt sich aus § 6 der Förderrichtlinien des Vereins. Insofern ist eine Begründung nicht erforderlich. Der Vorstand wird nur aufgefordert, sich an bestehende Regelungen zu halten.

Trans Ocean Regatta Club:

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

Begründung: Über Jahre hat Trans Ocean den TORC mitgetragen und mit diesem geworben. Ob es diesen Club noch gibt und welche Verbindungen es zum TO gibt, ist unbekannt und sollte den TO Mitgliedern mitgeteilt werden.

Außendarstellung:

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

Begründung: In der Außendarstellung des Vereins ist immer noch die Rede von 5.000 Mitgliedern und 200 Stützpunkten. Die tatsächlichen Zahlen liegen schon lange 10 bis 20 % niedriger. Der Antragsteller hat versucht, mit allen gelisteten Stützpunkten Kontakt aufzunehmen. Dem Rücklauf nach zu urteilen, sind 20 bis 30 % der ausgewiesenen Stützpunkte Karteileichen. Es ist Ausdruck von Redlichkeit gegenüber der Öffentlichkeit und potentiellen Neumitgliedern, nur die tatsächlichen Zahlen zu benennen.

Aufforderung zum Austritt:

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

Begründung: Im Jahr 2013 hat Frau Preiß den Antrag zur Mitgliederversammlung gestellt, die Mitglieder Gerhard S. und Beate S. aus dem Verein auszuschließen. Der Antrag in Sachen Gerhard Schmidt wurde damit begründet, dass dieser "eine Manipulation der Homepage des Vereins vorgenommen" habe und dadurch dem Verein eine "konkrete Schädigung des Vereins" vorgenommen zu haben. Im Fall von Beate S. wurde der Antrag damit begründet, diese habe "mehrfach zum Nachteil des Vereins gehandelt". Für alle Behauptungen ist Frau Preiß einen Beweis schuldig geblieben. Vielmehr zielten die Anträge darauf ab, zwei Kritiker ihres Lebensgefährten, Herrn Birkhoff, aus dem Verein zu drängen. Aus diesem Grund hält der Antragsteller einen Verbleib von Frau Preiß im Verein für nicht wünschenswert.

Stellvertretender Vorsitzender:

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

Begründung: Herr Hülsenberg war bereits unter dem ehemaligen Vorsitzenden Bernd Luetgebrune stellvertretender Vorsitzender des Vereins. Wie Herr Birkhoff im Interview mit der Zeitschrift Yacht verkündet hat, hat der Verein inzwischen fast 30.000 Euro vom ehemaligen Vorsitzenden erstritten. Dabei handelt es sich um eine Rückforderung in Sachen TO Krankenversicherung und Forderungen, die daher rühren, dass der ehemalige Vorsitzende als Mitvermieter des Vereinsbüros eine überhöhte Miete eingestrichen hat. Sollte Herr Hülsenberg von diesen Machenschaften gewusst haben, ohne etwas zu unternehmen, stellt dies nach Auffassung des Antragstellers seine Eignung für ein Amt im Verein grundsätzlich in Frage.

Ausschlußantrag Frau Heüveldop:

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

Begründung: Im Jahr 2013 hat die Mitgliederversammlung Frau Heüveldop aufgefordert, den Verein zu verlassen. Hintergrund waren einige von Frau Heüveldop gegen den Verein angestrengte Klagen. Frau Heüveldop hat diese Klagen nicht aus Böswilligkeit eingereicht, sondern aus der Überzeugung heraus, dass das Vorstandshandeln rechtswidrig ist und die Klagen notwendig sind, um einen Dialogunwilligen Vorstand auf den Weg des Rechts zurückzuführen. Frau Heüveldop hat drei ihrer vier Klagen gegen den Verein gewonnen. Das rechtswidrige Handeln

des Vorstandes ist damit belegt. Ferner gehört Frau Heüveldop bis heute zu den wenigen Mitgliedern, die sich aktiv und konstruktiv in die Diskussion um eine neue Satzung einmischen. Der Vorstand hat im Rahmen der Gerichtsverfahren, im TO Heft und auf der Website immer wieder versucht, die Anliegen von Frau Heüveldop zu diskreditieren. An einer konstruktiven Auseinandersetzung über die Streitpunkte bestand ersichtlich insbesondere beim Vorsitzenden Herrn Birkhoff aus kein Interesse. Insofern scheint eine Entschuldigung des Vorstandes angebracht.

Urteil gegen Bernd Luetgebune:

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

Begründung: Auf der Vereinshomepage hat der Vorsitzende Birkhoff mit Datum vom 27.05.2016 wörtlich verlautbart: "Das Gericht bestätigte mit der Abweisung der Berufung, dass das Geld in das Vereinsvermögen gefallen war und nicht als Provision hat ausgezahlt werden dürfen." Obwohl das Urteil den Mitgliedern vom Vorstand bislang vorenthalten wurde, ist es dem Antragsteller im Wortlaut bekannt. Daher kann mit Bestimmtheit gesagt werden, dass diesem Urteil in keiner Weise zu entnehmen ist, dass dem Verein das erstrittene Geld zusteht und bestätigt wurde, dass das Geld endgültig dem Vereinsvermögen zugefallen ist. Aus diesem Grund besteht der begründete Verdacht, dass die Information des Vorsitzenden irreführend ist. Die Aufklärung der Mitglieder zu dieser Frage ist daher dringend geboten.

Leiter der AG Stützpunkte:

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

Begründung: Der bisherige AG Leiter Bert Frisch hat in den letzten Jahren keinen erkennbaren Fortschritt bei Aufbau und Betreuung der Stützpunkte geleistet. Durch sein lautes und konfrontatives Auftreten hat er die Spaltung innerhalb des Vereins weiter betrieben und eine Reihe von Mitgliedern zum Austritt aus dem Verein veranlasst. Eine Neubesetzung seiner Position ist daher dringend erforderlich.

Artikel auf TO Website:

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

Begründung: Die Schwere der Persönlichkeitsverletzung des Antragstellers durch den Artikel sowie der Umstand, dass der Vorstand jeden Dialog mit dem Geschädigten verweigert, macht diesen Antrag nötig.

Vorstandswahlen:

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

Begründung: Die Amtszeit von Martin Birkhoff und Andreas Hülsenberg ist geprägt von Rechtsstreitigkeiten, Mitgliederschwund und einer Besorgnis erregenden Finanzentwicklung des Vereins. Statt den Dialog zu suchen, hat Herr Birkhoff eine

Spaltung des Vereins betrieben. In mehreren Fällen ist ihm gerichtlich bestätigt worden, dass sein Handeln rechtswidrig war. Auf der letzten Mitgliederversammlung hatte Herr Birkhoff gerade einmal noch den Rückhalt von rund 80% der Anwesenden, was das schlechteste Ergebnis in der Vereinsgeschichte ist. Die von ihm angekündigte neue Satzung ist auch nach 5 Jahren noch nicht in Sicht. Selbst seine Versuche, die bisherige Satzung zu ändern sind gescheitert. Die Stützpunkte werden nach wie vor stiefmütterlich behandelt. Obwohl der Vorstand nicht müde wird, mit ihnen zu werben, gibt es kaum Kommunikation zwischen der Geschäftsstelle und den Stützpunkten. Im Jahr 2012 hat Martin Birkhoff gegenüber der "Segler Zeitung" geäußert, dass eine neue Satzung für ihn an oberster Stelle der zu erledigenden Aufgaben stehe. Heute, ganze vier Jahre später, hat es Herr Birkhoff es nicht geschafft, trotz zahlreicher Versuche auch nur einen Buchstaben der alten Satzung zu ändern. Im gleichen Interview hat Herr Birkhoff die Verjüngung des Vereins als eines seiner Ziele genannt. Auch hier ist nicht erkennbar, dass der Verein auch nur einen Schritt weiter gekommen ist.

Satzungsänderung - Amtszeitbegrenzung:

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

Begründung: In vielen demokratischen Regelwerken ist die Amtszeit von Mandatsträgern auf eine bestimmte Zeit begrenzt, um Vetternwirtschaft und Erstarrung vorzubeugen. Da ähnliche Phänomene in der Vergangenheit auch bei Trans Ocean zu beobachten waren (siehe die Rückforderungen gegen den ehemaligen Vorsitzenden Luetgebrune) scheint eine solche Regel auch beim Trans Ocean sinnvoll. Dieser Ansicht scheint im übrigen auch der aktuelle Vorsitzende Birkhoff zu sein, der im Interview mit der Zeitschrift Yacht auf die die Frage nach den zahlreichen Rücktritten von Vorstandmitgliedern während seiner Amtszeit geantwortet hat: "Frische Vorstandsmitglieder bringen auch stets frischen Wind mit, das ist doch zu begrüßen."

Auftritt Herr Frisch auf der MV 2015:

Anträge:

1. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Roderich Brottkä auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er Herrn Frisch über die im "Google Forum" von der ehemaligen Pressereferentin gemachten Äußerungen in Kenntnis gesetzt hat.
2. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Bert Frisch auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er von Herrn Brottkä im Sinne von Punkt 1 informiert wurde. Ferner, wann er Herrn Birkhoff über sein Wissen in Kenntnis gesetzt hat und ob sein Auftritt auf der Mitgliederversammlung 2015 in irgendeiner Form im Vorfeld mit einem Vorstandsmitglied besprochen wurde.
3. Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Martin Birkhoff auf, sich zu der Frage zu äußern, wann er von Herrn Frisch im Sinne von Punkt 1 informiert wurde. Ferner, ob der Auftritt von Herrn Frisch auf der Mitgliederversammlung 2015 in irgendeiner Form im Vorfeld mit ihm oder einem anderen einem Vorstandsmitglied besprochen wurde.

Begründung: Nach Rücksprache mit einigen Teilnehmern der Mitgliederversammlung 2015 ist der Antragsteller zu der Überzeugung gekommen, dass der Auftritt von Herrn Frisch einer vorher abgestimmten Inszenierung gefolgt ist, die einzig und alleine die öffentliche Diskreditierung der ehemaligen Pressereferentin zum Ziel hatte. Im Interview mit der Zeitschrift Yacht hat Herr Birkhoff auf eine entsprechende Frage wie folgt geantwortet: "Insze-

nierungen dieser Art haben wir nicht nötig, das wäre auch nicht unser Stil." Insofern sieht der Antragsteller hier erheblichen Aufklärungsbedarf.

Stützpunkt Mindelo:

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

Begründung: Mit Mail vom 09.05.2016 wurde Frau Alves vom Vorstand mitgeteilt, dass ihr der Stützpunktleiterposten auf Mindelo entzogen wurde. Ein Begründung wurde dafür nicht gegeben. Da sich Frau Ilsevania Alves nichts hat zuschulden kommen lassen, hält es der Antragsteller für ein Gebot des Anstandes, gegenüber Frau Ilsevania Alves, die sich lange und erfolgreich für den Verein eingesetzt hat, diesen Schritt zu begründen, zumal der Verdacht besteht, dass Frau Alves in Sippenhaft für ihren beim Vorstand offenbar nicht wohlgeleiteten Mann - den Antragsteller - genommen werden soll.

Protokoll:

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

Begründung: Nach Rücksprache mit Versammlungsteilnehmern der letzten Mitgliederversammlung ist der Antragsteller zu der Überzeugung gekommen, dass das zu dieser Versammlung veröffentlichte Protokoll in weiten Teilen dazu gedient hat, mit den Vorstandskritikern abzurechnen. So ist es völlig unverständlich, in welcher Breite den Vorwürfen eines Herrn Frisch Raum gegeben wurde. Zu den weit wichtigeren Fragen, wie dem Mitgliederschwund und vor allem der Besorgnis erregenden Finanzsituation, die ja auch auf der MV diskutiert wurde, findet sich dagegen im Protokoll kaum etwas.

Zensur im Forum:

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

Begründung: Im Interview mit der Zeitschrift Yacht hat Herr Birkhoff behauptet, der Vorstand sei gezwungen gewesen in bestimmten Fällen das Hausrecht auszuüben und Beiträge zu löschen. Diese Aussage erscheint insofern fragwürdig, als dass der Vorstand in zwei diesbezüglichen Gerichtsverfahren bescheinigt bekommen hat, dass die von ihm durchgeführten oder zumindest angeordneten Löschungen rechtswidrig waren.

Pressereferentin:

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

Begründung: Herr Birkhoff hat sich im Interview mit der Zeitschrift Yacht zur Zusammenarbeit mit der ehemaligen Pressereferentin wie folgt geäußert: "[...]wir haben mit ihr so zusammen gearbeitet, wie es sich gehört." und "Alle grundlegenden Entscheidungen des Vorstandes fallen durch Mehrheitsbeschlüsse, das bedeutet selbstredend, dass die Vorstandsmitglieder umfassend informiert werden, ohne Ausnahme". Auf die Frage des Interviewers, ob die Pressereferentin von Informationen abgeschnitten wurde, hat Herr Birkhoff wörtlich geantwortet: "Mit Verlaub, das ist absurd." In Anbetracht dieser Aussagen ist es mehr als verwunderlich, dass der Pressereferentin keine Einsicht

in Vereinsunterlagen gewährt werden sollte und dies sogar als ausdrückliche Arbeitsanweisung an die Damen in der Geschäftsstelle ausgegeben wurde.

Zu diesem Punkt wird ferner beantragt: Die Mitgliederversammlung fordert Herrn Andreas Hülsenberg auf, sich zu der Frage zu äußern, ob er es für gerechtfertigt hält, bestimmte Informationen Mitgliedern des Vereinsvorstandes vorzuenthalten.

Begründung: in einem Interview mit den Cuxhavener Nachrichten im Jahr 2012 hat Herr Hülsenberg geäußert, dass er sich sogar "öffentliche Vorstandssitzungen" vorstellen könne. Vor diesem Hintergrund ist kaum vorstellbar, dass er der Meinung gewesen ist, die Pressereferentin dürfe sich keinen Einblick in Vereinsunterlagen verschaffen.

TO Merkblatt:

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

Begründung: In der auf der Homepage als PDF verfügbaren Selbstdarstellung des Vereins ist folgendes zu lesen: "Der Mitgliedsbeitrag beträgt pro Mitglied € 30,00 (ab 01.10.2016 Euro 40,00) im Jahr und ist jeweils zu Beginn des Geschäftsjahres fällig und unaufgefordert zu zahlen. Die meisten Mitglieder zahlen freiwillig höhere Beiträge." Dass mehr als 50 % freiwillig mehr als den Mindestbeitrag zahlen, scheint dem Antragsteller unglaublich und es besteht die Vermutung, dass die genannte Formulierung nur so gewählt wurde, um Neumitglieder zur Zahlung eines höheren Betrages zu animieren.

Aufnahmekriterien von Mitgliedern:

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

Begründung: Dem Antragsteller sind zwei Fälle bekannt, in denen den Ehepartnern von vorstandskritischen Vereinsmitgliedern ohne Begründung die Aufnahme in den Verein verweigert wurde. Es drängt sich hier der Verdacht auf, dass der einzige Grund für die Ablehnung des Aufnahmegesuchs war, dass zusätzliche Opposition auf der Mitgliederversammlung verhindert werden sollte. Insofern hält es der Antragsteller für dringend geboten, dass der Vorstand darlegt, welche Kriterien er zugrunde legt, wenn er über die Aufnahme in den Verein entscheidet.

Jugendförderung und Briefwahl:

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

Begründung: Im Jahr 2011 schrieb der Vorstand an die Mitglieder: „Ferner wird sich der Vorstand mit der Frage beschäftigen wie man Mitglieder, die nicht an der Hauptversammlung teilnehmen können, in die Willensbildung des Vereins einbinden kann. Auch wollen wir sehen, dass die Förderung des Hochseesegelns, hier insbesondere auch den Bereich der Jugendförderung, noch stärker in den Fokus der Vereinstätigkeit gebracht werden kann.“ Da sich hier in den letzten fünf Jahren nichts Erkennbares für den Antragsteller getan hat, scheint eine Auskunft des Vorstandes zu diesen Punkten sinnvoll.

Personal:

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

Begründung: Aufgrund der angespannten Finanzlage des Vereins sollte am größten Ausgabenposten, nämlich dem Personal, gespart werden. Nach Ansicht des Antragstellers kann insbesondere die Arbeit von Frau Panzer Gunkel vom zukünftigen Pressereferenten des Vereins übernommen werden. Zudem hat Frau Panzer Gunkel über den Antragsteller in einem von ihr verfassten Artikel für die Trans Ocean Webseite behauptet, dieser sei wegen Waffenschmuggels und Geldwäsche auf den Kapverden zu einer vierjährigen Haftstrafe verurteilt wurde. Diese Angaben sind unwahr und stellen nach Ansicht des Antragstellers den Versuch eines Rufmordes dar. Eine Person mit einem solchen Verständnis von Journalismus sollte nicht auch noch aus Vereinsmitteln bezahlt werden.

Datenschutz:

Antrag: Der Vorstand wird aufgefordert, die folgenden Fragen in Hinblick auf den Umgang mit

den Mitgliederdaten in der TO Geschäftsstelle zu beantworten:

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

Carsten Matthias

Begründung: In Zusammenhang mit der Klage von Frau Heüveldop auf Herausgabe der Mitgliederdaten ist der Vorstand nicht müde geworden, zu betonen, wie wichtig ihm das Thema Datenschutz ist, weswegen er die Herausgabe der Daten auch verweigert hat. Nachdem der Klage stattgegeben wurde, hat der Beiratsvorsitzende Carsten Mathias Frau Heüveldop aufgefordert, die oben genannten Fragen zum Umgang mit den von ihr erstrittenen Daten zu beantworten. Da man von anderen in diesem Fall nur das verlangen kann, was man selber leisten kann, muss sich der Vorstand an dem messen lassen, was er offenbar von Frau Heüveldop erwartet. Der Antragsteller hat die oben genannten Fragen vor Monaten dem Vereinsvorsitzenden Birkhoff per E-Mail gestellt. Herr Birkhoff war nicht bereit, diese Fragen zu beantworten und hat sich jeder weitere Kontaktaufnahme seitens des Antragstellers verboten. Insofern bleibt nur der Weg die Fragen per Antrag beantworten zu lassen.

Eintragung der Satzung:

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

Begründung: Auf die Frage des Yacht Mitarbeiters, warum die Satzung nicht eingetragen wurde, hat Herr Birkhoff geantwortet, die Eintragung sei nur wegen einer Fristüberschreitung beim Postversand der Einladung verweigert worden. Dazu ist zu sagen, dass die Satzung auch deshalb nicht eingetragen wurde, weil diese nach Ansicht des Registergerichtes eine unzulässige Vertretungsregelung enthält. Dazu konnte es nach Ansicht des Antragstellers nur kommen, weil Herr Birkhoff diese Satzung von Laien hat erstellen lassen und es nicht einmal für nötig erachtet

hat, die Satzung im Vorfeld auf Eintragungsfähigkeit prüfen zu lassen. Dass Herr Birkhoff hier gegenüber der Yacht einen wesentlichen Punkt unterschlagen hat, hält der Antragsteller für eine bewusste Irreführung der Öffentlichkeit.

Entwicklung des Vereins

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

Begründung: Die Mitgliederzahlen gehen zurück, der Kassenbestand schrumpft, der Festabend wird immer weniger besucht (vor 15 Jahren noch 250 Teilnehmer, jetzt um die 100), die Mit-

glieder werden immer älter. Vor diesem Hintergrund sollen die beantragten Zahlen ein realistisches Bild von der Entwicklung und dem Stand des Vereins liefern, damit daraus denn entsprechende Schlüsse gezogen werden können.

Antrag von Gunter Jung,

Stützpunktleiter Bohol / Philippinen, 5. Juli 2016

Seit der Zeit des Herrn Bellmer war es im TO üblich und eine nette Geste, dass die TO-Stützpunktleiter zum Jahresende ein kleines Geschenk als Anerkennung geschickt bekommen haben. Warum heute nicht mehr?

Wenigstens einen normalen TO-Ständer (der auf der Pier franst schon aus).

Ein TO-Hemd war schon mal versprochen worden, wo bleibt es?

TO erstmals auf der Berliner Boot und Fun

Vom 23.11. (Gala-Nacht-der Boote) mit Standparty und Musik bis zum 27.11. sind wir auf der Messe vertreten.

Tolle Vorträge gibt es, fachsimpeln mit unseren Fachleuten, möglicherweise eine Seekartenbörse, Bücher von unseren Mitgliedern und bestimmt großartige Stimmung.

Wer noch mitmachen / helfen möchte oder einen Vortrag von

seiner Reise in petto hat - bitte bei mir melden, auch für die VIP-Karten für die Gala-Nacht:

Peter Dörnfeld

0177-676757858

doernfeld@mediamare.de

Pit Dörnfeld

TO in Brandenburg

Die legendären Treffen finden diese Winterzeit wieder statt, und zwar jeden zweiten Montag im Monat im Club am Rupenhorn am Stössensee, Havelstraße 119, 14055 Berlin.

Es wird voraussichtlich einige tolle Vorträge geben und auch für das leibliche Wohl wird gesorgt.

Die Berlin-Brandenburger TO-ler bekommen bald eine genaue Einladungsmail.

Gäste auch von weither sind immer herzlich willkommen

Bitte meldet Euch bei

Pit Dörnfeld

0177-6757858

doernfeld@mediamare.de

pan

Landrettung in Almerimar

Am Stützpunkt Almerimar ist immer etwas los – diesmal wurde an Land "gerettet".

Beim 2. Seglertreff an der Costa del Sol im Süden Spaniens kümmerte man sich ausgiebig um eine ausgediente Rettungsinsel. Diese war zuvor am Stützpunkt bei Alex Schwarz zur Entsorgung abgegeben worden. Das Verfallsdatum hatte sie schon lange überschritten. 13 Jahre war sie nicht gewartet worden! Also Reißleine ziehen, Abstand halten und ...sie öffnete sich und war nach all den Jahren, wie Alex Schwarz schreibt, noch immer funktionstüchtig. Und, was natürlich auch überprüft wurde, selbst der Notproviant war noch genießbar.

Da viele Segler in Almerimar auf den "richtigen Wind" für den nächsten Schlag warten oder noch Arbeiten an Bord erledigen, bevor es auf den Atlantik geht, wurde es voll rund um die aufgeblasene Rettungsinsel, schließlich trafen sich 11 Crews am Stützpunkt. Mit dabei waren: SY *Agens*, *Atlantis*, *Blue Baer*, *Coelin*, *Eriton*, *Kim Kim*, *Naima*, *Oxala*, *Olli*, *Serafine* und *Rotwind*.



Und nach der Landrettung gab es noch ein Erinnerungsfoto.

Alex Schwarz

Wir begrüßen neue Mitglieder

Arena, Giovanni	3349	Buttrio/I	Lehmann, Jörg	4125	Berlin
Baumsteiger, Christoph	3248	Bedburg-Hau	Maier, Michael	3206	Wien/A
Beck, Jens	3205	Berlin	Maiß, Joachim	3415	Celle
Becker, Elisabeth	3266	Malsch	Meier, Stefan	4077	Berggau
Beiler, Heinz	3396	Menden	Meinster, Martin	4155	Heerhugowaard/NL
Bell, Timothy	3440	Valencia/E	Mönch, Volker	3367	Wangen
Berger, Maja	3278	Nidau/CH	Mothes, Kristin	3498	Bernburg
Beste, Jochen	3408	Elsfleth	Ortac, Merter	3264	Ankara/TR
Blümlein, Klaus	3212	Emmerich	Petersen, Ralf	3499	Bernburg
Boesch, Roger	4183	Mallorca/E	Pilz, Hendrik	3360	Berlin
Brech, Anton	3357	Ellwangen	Post, Adriana	3292	Straubing
De Hoyos, Rogelio	3383	Panamá City/ PA	Riemer, Thorsten	3285	Tett nang
Eckehard, Peter	3434	Berlin	Rose, Norman	3276	Rostock
Eckert, Margaret	3343	Gmund	Rozema, Jan	4153	Mandelieu/F
Fietsch, Georg	4151	Chemnitz	Runkel, Werner	3342	Hofstetten/CH
Franceschini, Silvio	4182	Wolfhausen/CH	Schäfer, Jürgen	4193	Stockholm/S
Früchtenicht, Jürgen	3239	Delmenhorst	Schröder, Uwe	4176	Hamburg
Gadient, Georg	4169	Zürich/CH	Schulz, Christian	3358	Unna
Hecher, Josef	4180	Gundersdorf/A	Segelclub-Neusiedl-West	3458	Wien/A
Hübener, Martin	4156	Brandenburg	Sifredi, Giuseppe	3270	Carloforte/Sardinien/I
Jansen, Jens	3227	Kiel	Sommer, Oliver	4090	Appen
Jenei, Turan	4054	München	Sommer, Sinem	4079	Appen
Johannsen, Sebastian	3279	Glücksburg	Stangl, Norbert	4140	Salzburg/A
Kilian-Vostell, Janna	4170	Zürich/CH	Stanienda, Holger	3456	Boostedt
Knöppler-Büchel, Jutta	3244	Limburg	Töpfer, Michael	4181	Oldenburg
Knöppler, Wulf	3245	Limburg	Vöhrs, Dr. Inga	3213	Ihlow
Kuchel, Edgar	3413	Heiligenhafen	Voigt, Ulrich	3355	Bomlitz
Kunz, Peer	4175	Lübeck	Weyergraf, Oliver	4159	Berlin
Kunz, Peter	4158	Lübeck	Woltmann, Matthias	4197	Hamburg
Kwasny, Heinz	3214	Bielefeld	Yavuz, Dr. Nimet Turgut	4171	Berlin

Treffpunkt Düsseldorf

Zwei besondere Termine gibt es auch in Düsseldorf: Am 16. November 2016 steht das beliebte Gänse-Essen an, für das eine Anmeldung unbedingt erforderlich ist.

Und im Januar wird im Düsseldorfer Yacht Club wieder der beliebten boot-Abend veranstaltet. Dann rutscht der übliche Mitt-

wochstermin auf den Freitag – 27. Januar – und das Treffen beginnt bereits um 18 Uhr, also gleich im Anschluss an den Messetag.

pan

Erhöhung des Mitgliedsbeitrages

Auf der Jahreshauptversammlung 2015 wurde beschlossen, den Mitgliedsbeitrag für das einzelne Mitglied ab dem jetzt begonnenen Geschäftsjahr (01.10.2016) auf 40 Euro zu erhöhen.

Mitglieder, von denen uns ein SEPA-Lastschriftmandat vorliegt, brauchen nichts weiter zu unternehmen. Der Beitrag wird per SEPA-Lastschrift ab dem 1. Oktober abgebucht.

Mitglieder, welche nicht am SEPA Lastschriftverfahren teilnehmen, überweisen den Mitgliedsbeitrag bitte auf folgendes Konto:

Trans-Ocean e.V.

Stadtsparkasse Cuxhaven

SWIFT BIC: BRLADE21CUX

IBAN: DE86 2415 0001 0000 1960 06

Verwendungszweck: Mitgliedsnummer und/oder Name

Betrag: 40 Euro / Person

Für eine Teilnahme am SEPA-Lastschriftverfahren oder die Mitteilung einer aktuellen Bankverbindung steht unter folgendem Link ein Lastschriftmandat zum Download bereit: <https://www.trans-ocean.org/bank>.

küh

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.

Werner Bothe, Eigner der *Simpia* und seit 17 Jahren Mitglied im TO verstarb mit 68 Jahren bereits am 15. Februar.

Unser norwegisches Vereinsmitglied **Tom Christensen**, Eigner der Segelyacht *Silfrania*, verstarb am 18. Juni im Alter von 62 Jahren.

Am 9. Juni ist **Gerhard Lotz** im Alter von 77 Jahren verstorben. Gemeinsam mit seiner Frau Hildegard umsegelte er ab 1982 in 13 Jahren auf seiner Segelyacht *Schalom* die Welt, wofür er 1979 die TO-Medaille erhielt. Außerdem wurde ihm 2003 für seine 25-jährige Mitgliedschaft die Silberne Ehrennadel verliehen.

Jürgen Molitor, geboren am 10. April 1940, ist am 4. August verstorben. Seit 1984 war er Mitglied im TO und erhielt im November 2009 die Silberne Ehrennadel. Gemeinsam mit seiner Frau Elke war er erst mit der Segelyacht *Pilou-Pilou* auf den Meeren unterwegs, die dann später von der *Nevergiveup* abgelöst wurde.

Gerd Mueller, unser Stützpunktleiter in Vancouver, Canada, ist nach kurzer Krankheit im Juni verstorben. Seit knapp 33 Jahren war er Mitglied im TO und hat sich ebenso lange mit viel Enthusiasmus und Freude um unseren Stützpunkt in British Columbia gekümmert. 1973 erhielt Gerd Mueller den TO-Preis und die TO-Medaille für seine siebenjährige Weltumsegelung. Damals legte er gemeinsam mit Leni Horstmann auf seiner Yacht *Raireva* fast 40 000 Seemeilen zurück. 2008 wurde ihm außerdem die Silberne Ehrennadel des Vereins verliehen.

Im Alter von 71 Jahren verstarb am 8. Mai dieses Jahres **Gerhard Schmitt**, der seit 2009 Mitglied in unserem Verein war.

Am 14. Juli verstarb **Peter Voderberg** in seinem 66. Lebensjahr. Bereits 2008 wurde Peter Voderberg für seine 25-jährige Mitgliedschaft im TO die Silberne Ehrennadel verliehen.

Ein Angebot aus Cartagena

Auch die südspanische Marina Yacht Port Cartagena bietet jetzt Rabatte für TO-Mitglieder.

Nachdem einige unserer Mitglieder-Yachten den Hafen an der Costa Cálida angelaufen haben, ist man dort auf Trans-Ocean aufmerksam geworden und hat sich mit einem Angebot an unsere Geschäftsstelle gewandt:

Bei Vorlage unseres Standerscheins erhalten TO-Segler einen Rabatt von fünf Prozent.

Zu finden ist die Marina ganz leicht. Auf Höhe des Leuchtturms

zuerst einmal die Marina auf Kanal 9 anrufen, kurz anmelden und dann den Kurs auf 35 Grad nach Steuerbord legen und schon läuft man auf die Marina geradewegs zu.

Die Kontaktdaten: Yacht Port Cartagena, Paseo Alfonso XII 24, E-30202 Cartagena, Murcia, Spain; Tel.: +34 968 12 12 13, www.yachtportcartagena.com, www.facebook.com/yachtportcartagena.

Aus dem Vorstand

Wenn dieser Bericht veröffentlicht wird, dann liegen hoffentlich ereignisreiche Urlaubsmonate hinter dem Vorstand, Reisepläne gibt es auf jeden Fall genug und die Vorstandsarbeit muss zugunsten der Segelaktivitäten dann etwas zurückstehen. Trotzdem steht unsere Geschäftsstelle natürlich in dieser Zeit allen Mitgliedern zur Verfügung, es werden alle Vorstandsmitglieder per Mail und Mobiltelefon in Verbindung bleiben und informiert. Wichtige Entscheidungen werden dann in diesem Zeitraum auch auf diesem Wege per Umlaufabstimmung getroffen.

Wirklich aktiv bleiben in diesem Jahr über die Urlaubszeit die Mitglieder der Arbeitsgruppen Satzung und Mitgliederbefragung. Thomas Dorn hat im Forum ja mehrfach über die Arbeit berichtet und die Arbeitsgruppe hat den Anspruch formuliert, zur kommenden JHV den letzten Satzungsentwurf in einer überarbeiteten und geprüften Fassung vorzulegen. Dazu soll dieser Satzungsentwurf dann auch noch mit dem gesamten Vorstand diskutiert und abgestimmt werden.

Die letzte Vorstandssitzung fand am 22.06.2016 in Bremen statt. Die Vorstandssitzung stand noch unter dem Eindruck des Blauwasserwochenendes der YACHT in Warnemünde, an dem wir mit mehreren Yachten und Vorstandsmitgliedern vertreten waren. Die Aktion „Open Ship“ ist unter den Teilnehmern sehr gut angenommen worden und alle Teilnehmer hatten viel Spaß an der Sache und an der gemeinsamen Aktion.

Es wurde daher erörtert, ob wir nicht im kommenden Jahr für TO-Yachten zum Mai 2017 ein Treffen in der Ostsee organisieren. Im Vorstand war das Votum insoweit eindeutig, dass wir uns mit anderen TO-Mitgliedern auch gerne mal auf dem Wasser treffen würden.

Wie immer um diese Zeit ist mal wieder die weitere Vorbereitung der Jahreshauptversammlung und der Festveranstaltung ein Thema. Der Vorstand musste die unterschiedlichen Vorstellungen zu Ablauf und Gestaltung diskutieren, Angebote vergleichen

Alle wichtigen organisatorischen Vorbereitungen für die Jahreshauptversammlung 2016 und das TO-Wochenende laufen. Fragen des Caterings wurden geklärt, und da wiederholt die Qualität des vegetarischen Angebots bei der Festveranstaltung bemängelt wurde, wird dieses Jahr vorab eine Qualitätsprüfung erfolgen. Für diese Aufgabe wurde Egon Lutomsky verpflichtet, wobei vorstandsintern keine Einigung erzielt werden konnte, ob Egon sich nun einem Opfer unterzieht oder einem Vergnügen. Auch dieses Jahr wird die Veranstaltung wieder musikalisch untermalt. Das gut angenommene Duo Mary and the American wurde erneut verpflichtet und der Referent für den Vortrag am Sonntagmorgen steht auch fest.

Erfreuliches gibt es vom Treffen des Satzungsarbeitskreises und des Vorstandes zu berichten. Der Arbeitskreis hat einen Satzungsentwurf vorgelegt, über den gemeinsam beraten wurde. Ergebnis ist eine Fassung, die der Mitgliederversammlung auf der kommenden Jahreshauptversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt wird, damit dann diese Baustelle nun möglichst auch zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht wird. Parallel wird der Satzungs-AK auf der Mitgliederversammlung einen Ergänzungsantrag stellen.

Natürlich wurde auch über normale Routineaufgaben des Vor-

und es müssen dann von Catering bis Veranstaltungstechnik alle Buchungen auf den Weg gebracht werden.

Die Arbeitskreise Mitgliederbefragung und Satzung haben ganze Arbeit geleistet. Der Vorstand muss sich nun mit dem Arbeitsergebnis auseinandersetzen und wird versuchen, seine Vorstellungen mit denen des Arbeitskreises in Übereinstimmung zu bringen, damit es auf der JHV nur einen Satzungsentwurf gibt, der zu besprechen ist.

Nach dem Festwochenende geht es gleich weiter. Auch auf der Boot und Fun in Berlin wollen wir vertreten sein. Unser Schatzmeister Pit Dörnfeld hat noch auf der letzten Boot Düsseldorf mit Klaus Hymphendal weitere Messeraktivitäten des TO geplant und wir hoffen, dass wir so kurz nach dem TO-Wochenende einen Anlaufpunkt für unsere Mitglieder und natürlich für Neumitglieder in Berlin bieten können.

Bert Frisch, der für uns im Bereich Mitgliederwerbung und Messeaktivitäten ja immer wieder aktiv ist, hat bemängelt, dass die Zeit von Mitgliedsantrag bis zur Aufnahme des Mitglieds und Ausfertigung von Standerscheinen zu lang ist. Der Vorstand schließt sich dem an und wird daher zukünftig die Aufnahme neuer Mitglieder 14-tägig per Umlaufabstimmung beschließen und nur über Neumitglieder, die nicht einstimmig aufgenommen wurden, die Entscheidung auf der dann folgenden Vorstandssitzung treffen. Auch die Abläufe zur Ausfertigung der Stander-scheine sollen beschleunigt werden.

Unsere neugestaltete Website ist schon jetzt ein Erfolg. Die positive Entwicklung der Zugriffszahlen und die Resonanz von Usern und von Fachleuten machen deutlich, dass der TO mit der Entscheidung zur Überarbeitung des Internetauftrittes einen Schritt in die richtige Richtung gemacht hat. Der letzte große Sprung waren die neuen Standortmeldungen, die auch in der Presse ein positives Echo gefunden haben.

Bremen, den 30.06.2016

Egon Lutomsky

stands und der Geschäftsführung beraten. Umlaufabstimmungen werden zukünftig stärker formalisiert sein. Rita Eichardt und Anja Kühnast wurde das Recht eingeräumt, eigenständig Umlaufabstimmungen für die Aufnahme neuer Mitglieder zu veranlassen. Aufgaben der allgemeinen Geschäftsführung werden zukünftig ausschließlich vom Vorsitzenden oder stellvertretenden Vorsitzenden wahrgenommen. Die anderen Vorstandsmitglieder werden davon entlastet.

Eingehend beraten wurde über die finanzielle Entwicklung und Situation des Vereins. Das laufende Geschäftsjahr wird erwartungsgemäß wieder defizitär sein. Damit werden die Rücklagen des Vereins auf ein Maß abgeschmolzen, das man als einen vernünftigen Sockel betrachten kann, der nicht unterschritten werden sollte. Noch lässt sich nicht absehen, ob auch das kommende Jahr defizitär sein wird. Der Schatzmeister wird diese Entwicklung auf der JHV vortragen und der MV gegenüber deutlich machen. Der Vorstand ist sich einig, dass vorsichtshalber eine weitere Beitragserhöhung auf die Tagesordnung der MV genommen wird, um die steigenden Ansprüche an Leistungen des TO zu berücksichtigen.

Ein weiteres spannendes Feld war die Personalplanung. Andreas Hülsenberg, der schon mehrfach entsprechende

Absichten formuliert hat, wird auf der kommenden JHV sein Amt niederlegen. Der Vorstand freut sich umso mehr, dass Thomas Dorn sich bereit erklärt hat, für ein Vorstandsamt zu kandidieren. Der Vorstand würde diese Kandidatur sehr begrüßen.

Die SKWB hat dem TO in einem lockeren Gespräch ganz unverbindlich die bisherige *Wappen von Bremen III* angeboten. „Ein Schiff für den TO?“ Ein auch im Vorstand kontrovers diskutiertes Thema. Der Vorstand nimmt das Thema für eine offene Diskussion mit auf die Tagesordnung der JHV, um festzustellen wie groß das Interesse der Mitglieder an einer solchen Idee ist, und ob sich Mitglieder für ein solches Projekt engagieren würden.

Nach einem Bericht des Schatzmeisters von den Vorbereitungen der Berliner Mitglieder für die Messe Boot + Fun Berlin, an der diese einen TO-Stand aufbauen und mit Eigenmitteln betreiben wollen, hat der Vorstand beschlossen, dieses Engagement mit einem Zuschuss von 500,- Euro zu den Standkosten zu unterstützen.

Bremen, den 19. September 2016

Martin Birkhoff

Fünftes Treffen des AK-Satzung

Der Arbeitskreis Satzung blickt auf ein sehr arbeitsintensives Jahr zurück. Astrid Ewe, Bettina Heuvelhöp, Frieder Rock, Tony Reif, Thomas Dorn, sowie anfänglich Klaus Schulze und Egon Lutomsky haben in fünf Treffen sowohl die Mitgliederbefragung, wie auch den daraus aufbauenden neuen Satzungsentwurf vorbereitet. Die Ergebnisse der Mitgliederbefragung wurden bereits im Juli-Heft vorgestellt.

Nach weiteren Treffen zur Ausarbeitung des Satzungsentwurfs hat sich der Arbeitskreis Satzung am 3. September zusammen mit dem Vorstand in Hannover getroffen. Anwesend waren Astrid Ewe, Tony Reiff, Martin Birkhoff, Egon Lutomsky, Carsten Mathias und Thomas Dorn. Frieder Rock, Bettina Heuvelhöp, Pit Dornfeld und Andreas Hülsenberg waren aus unterschiedlichen Gründen verhindert.

Gegenstand des Treffens war die finale Abstimmung über den Satzungsentwurf und formale Übergabe dessen an den Vorstand. Zusammen haben wir einen Satzungsentwurf erarbeitet, der einen Konsens über alle Diskussionspunkte darstellt:

- Verschlankung: das was nicht in der Satzung geregelt werden muss wird dort auch nicht geregelt. Wo nötig, haben wir Textpassagen vereinfacht.
- Der Vereinssitz wird von Soltau nach Cuxhaven verlegt, um der Vereinswirklichkeit Rechnung zu tragen.
- Den Ort der Mitgliederversammlung haben wir dagegen aus der Satzung gestrichen. Diese bleibt trotzdem in Cuxhaven, es sei denn, es gibt irgendwann einen anders lautenden Beschluss der Mitgliederversammlung.
- Da das Fahrtensegeln laut Mitgliederbefragung bei unseren Mitgliedern im Vordergrund steht, haben wir den Vereinszweck entsprechend erweitert.
- Statt der vielen bisherigen Gremien gibt es nur noch einen Ehrenrat und die Beiräte (als Arbeitskreise).

In seiner Sitzung am 12. September hat der Vorstand diesen Entwurf formal bestätigt und wird ihn der Mitgliederversammlung zum Beschluss vorlegen.

Nicht in den abgestimmten Entwurf übernommen wurde der Themenkomplex „Briefwahl“. Die Briefwahl des Vorstands stellt nach Meinung des Arbeitskreises eine geeignete Möglichkeit zur Erhöhung der Mitwirkungsmöglichkeiten im Verein auch für Mitglieder, denen die Reise zur Mitgliederversammlung nicht möglich oder opportun ist. Neben den für die Briefwahl formal notwendigen Satzungsänderungen müssen jedoch die organisatorischen Regeln und rechtlichen Implikationen noch vertieft und ausgearbeitet werden. Hierzu gehören u.a. folgende Themen und Fragestellungen:

- Art der Vorstandswahl (Personenwahl oder Listenwahl)
- Wie werden Interessenten für zu wählende Vorstandsämter gefunden?
- Darstellungsmöglichkeiten und Kommunikationsmöglichkeiten der Kandidaten
- Organisation und Durchführung der Briefwahl
- Erarbeitung einer rechtlich geprüften Wahlordnung
- Wie würde die Einführung der Briefwahl den Verein verändern?
- Welche Auswirkungen würden sich auf die Mitgliederversammlung ergeben?

Bevor diese Fragen beantwortet sind, ist es wenig sinnvoll, die Briefwahl im Satzungsentwurf aufzunehmen. Da die Zeit bis zur Mitgliederversammlung nicht reicht, um die Fragen zu beantworten und einen entsprechenden Vorschlag zu erarbeiten, müssen wir diesen Themenkomplex auf 2017 verschieben.

Das explizite Mandat für diese Arbeit wollen wir und auf der Versammlung abholen.

Thomas Dorn

Beiträge und Spenden

Inländische Mitglieder und Mitglieder aus Ländern, die am SEPA-Verfahren teilnehmen, leisten den Jahresbeitrag per Einzugsermächtigung. Der Beitrag beträgt ab Oktober jährlich 40,00 €. Vereine zahlen jährlich 60,00 €.

Mitglieder aus Ländern, die nicht am SEPA-Verfahren teilnehmen, bitten wir, ihrer Bank einen Dauerauftrag der zu entrichtenden Beiträge und Spenden zu erteilen.

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

Bankverbindungen

Commerzbank AG Cuxhaven
BLZ 241 800 01, Konto 02 490 535 00
IBAN: DE87 2418 0001 0249 0535 00
SWIFT-BIC: COBA DEFF 241

Stadtparkasse Cuxhaven
BLZ 241 500 01, Konto 196 006
IBAN: DE86 2415 0001 0000 1960 06
SWIFT-BIC: BRLA DE21 CUX

Bitte nur EURO-Beträge überweisen!

Bitte nur noch unsere oben angegebenen Konten bei der Commerzbank AG und der Stadtparkasse Cuxhaven verwenden.

„Trans-Ocean“ München

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

Gäste sind jederzeit willkommen.

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

„Trans-Ocean“ Köln

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

Gäste sind herzlich willkommen!

Auskunft erteilt Achim Geyszel
Tel+Fax: 0221/865335

„Trans-Ocean“ Kiel

Jahrestreffen
Zweiter Freitag im Februar
ab 19.00 Uhr
bei Wolfgang Dinse
Raisdorfer Str. 15, 24148 Kiel

Bei Teilnahme Anruf: 0431 7297678
oder E-Mail an: kiel@trans-ocean.org
möglichst bis fünf Tage vor dem
Treffen erbeten

„Trans-Ocean“ Lörrach/Südbaden

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

Wolfgang Leubner und Hedwig Zeitz
von der SJ „SANUK“
Tel.: 07621-56207,
Fax: 07621-56119.

Gäste sind herzlich willkommen!

„Trans-Ocean“ Düsseldorf

Geplante Treffen im **Düsseldorfer
Yacht Club (DYC)**, Rotterdamer
Straße 30, 40474 Düsseldorf

(immer 3. Mittwoch im Monat)
Beginn ist jeweils ab 19:30 Uhr!

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

Bringt viele neue Erlebnisse und
Erkenntnisse mit, egal von wo, ob auf
dem Wasser oder an Land gesammelt.
Nicht vergessen – und deshalb gleich
in den Terminkalender eintragen!

„Trans-Ocean“ Berlin

Wir treffen uns jeden 2. Montag im
Monat ab **18.30 Uhr** im
Klub am Rupenhorn am Stössensee
Havelchaussee 119
14055 Berlin

Vorübergehender Ansprechpartner:
Pit Doernfeld, Tel.: 0177-6757858,
E-Mail: doernfeld@mediamare.de

„Trans-Ocean“ Wuppertal

**Treffpunkt: Wichlinghauser Str. 58
42277 Wuppertal**
Tel.: 0202-663446
Mobil: 0170 78 63 412

Ab April werden auch an vielen
Wochenenden Hilfeleistungen und Tref-
fen in Belgien angeboten (Nieuwpoort
VWV). Kontaktaufnahme per Mobiltele-
fon oder UKW Seefunk "SY BILBO"

Für die Treffen in Wuppertal bitte telefo-
nisch oder per E-Mail anmelden.
Gäste sind immer herzlich willkommen.

Wilfried & Sieglinde Oliv
www.bilbocrew.de/
bilbocrew@t-online.de

„Trans-Ocean“ Mainz

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag
im Monat gegen 19 Uhr im Restaurant-
schiff »**Pieter v. Amstel**« in Mainz-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

In der Regel treffen wir uns alle acht
Wochen jeweils am letzten Donnerstag
des entsprechenden Monats im
Spital-Keller zu Regensburg,
Alte Nürnberger Str. 12,
meist zu einem bestimmten
Thema mit Vortrag.

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

Kontakt: roland.kollert@t-online.de

„Trans-Ocean“ Zürich

Wir treffen uns jeden zweiten
Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr:
Restaurant Muggenbühl
Muggenbühlstraße 15,
CH-8038 Zürich/Wollishofen
Gäste sind herzlich willkommen.

Peter Kofler
Tel.: 079-2130300
E-Mail: p.kofler@pop.agri.ch

„Trans-Ocean“ Hamburg

Wir treffen uns
jeden 1. Donnerstag im Monat
gegen 19.30 Uhr
von nun an im
Restaurant Rotbuche,
Tannenweg 4, 22415 Hamburg

Renate und Gerd Willhoef
Tel.: 040-5206742

Gäste sind herzlich willkommen!

Alua, Nelly u. Peter Moser, b. a. W. Brisbane.

Anke 2, Dietmar Frobose, b. a. W. Marina La Graciosa, Lanzarote.

Anke-Sophie, Thomas Herter und Annette Vanek, 25.7. Laboe.

Anna Maria, Ute und Winfried Lütke, b. a. W. Opuia, Neuseeland.

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

Antares, Olaf Klarhorst, 13.7. Thursday Island, Australien.

Argos, Tony Miller, Saison 2016 Griechische Inseln.

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

Asante, Siegfried und Gudrun Reh, 2.8. Kanarische Inseln.

Ashia, Armin und Nicole Binder, 17.7. Imperia, Vorbereitung für Worl ARC 17/18.

Atlantis, Walter und Gisela Mittasch, ab Oktober Mii, Sarawak, Borneo, Malaysien.

Azimut, Dr. Eckhard und Ursula Westphal, 27.8. Cuxhaven, dann Helgoland und Winterlager Bremen.

Bavaria II, Wolfgang Clemens, 25.8. Langkawi, Malaysia.

Belena, Marlene Pöll und Benno Dielmann, seit Juni 2016 Vanuatu.

Caledonia, Jürgen Michallik und Claudia Rehlklaus, 22.7. Barrow, Alaska.

Cataluna, Lothar Michel, 28.7. La Rochelle, Frankreich.

Catarina, Rainer van Beckum und Denise Gatt, 3.7. Tahiti, Franz. Polynesien.

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

Circe, Annette und Karl Heinz Virnich, 26.6. Neustadt i. H. / Weltumsegelung beendet.

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

Dakota, Peter Koch, 3.8. b. a. W. Marin, Martinique.

Dörtita, Heiner Mattfeldt und Alfons Adam, 17.8. Bora Bora Richtg. Rarotonga, Cookinseln.

Dreamteam 2, Ute und Uwe Heydorn, 8.7. b. a. W. "Panamarina", Panamá.

Dreamtime, Jörg Fischer, b. a. W. Franz. Polynesien.

Elonnisa, Elisabeth Johannsson, 3.7. Tanga, Tanzania, dann über Madagaskar nach Südafrika.

Exodus, Andreas und Erika Jurczok, ab 19.6. Isle of Portland, Ärmelkanal.

Fernweh III, Dres. Heike u. Bernd Gläsker, bis April 2017 Marsden Cove Marina, NZ.

Fiete, Kurt-Rüdiger Naujoks, 4.9. b. a. W. Almerimar, Spanien.

Free Spirit (CH), Werner Häfliger und Rita Gruber, bis Ende Nov. 16 Marina Rubicon, Lanzarote, ab Dez. nach Antigua.

Freydis, Erich, Dr. Heide Wilts und Crew, 3.9. Kodiak, Alaska.

Freyja, Holger Wulf und Antje Wiechmann, 3.9. Santa Maria, Azoren Richtg. Portimao.

Ganesh, Egon Recht, b. a. W. Noumea, Neukaledonien.

Golden Tilla (A), Wolfgang Legenstein und Ulrike Fischer, 9.8. Ponta Delgada, Azoren, Portugal, bis Oktober nach San Giorgio di Nogara, Italien.

Standort-
meldungen der
„Trans-Ocean“
Hochseesegler

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

Stand: September 2016

Hang-Loose, Michael Strotmann, 18.7. Cairns, Australien.

Hedas, Marion und Uwe Sandhoff, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote.

Hedonia, Carsten Matthias, 24.6. auf Sommertörn.

Hein Gaudewind, Volker und Karin Scharnowski, 27.7. Angra dos Reis, Brasilien.

High Flight, Wolfgang und Ilse Jauss, 21.7. Papeete, Tahiti.

Horus, Ruth und Walter Kuster, August Kusadasi - Samos - Leros.

Innoy, Karin und Michael Marquardt, b. a. W. British Columbia, Washington u. Alaska.

Iracema, Bernhard von Reitzenstein, b. a. W. Horta, Faial, Azoren.

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

Jean Marie (CH), Jacqui und Walter Baumgartner, bis Mai 2017 Fidschi.

Jumbo, Dr. Wilfried und Sigrid Freiwald, b. a. W. Bahamas, USA, Great Loop, Florida.

Just4Fun, Thomas Kaiser, 30.8. Ankunft Vigo, Spanien.

Kama, Ernst und Margrit Buff, 10.9. von Cherbourg Richtg. Kanarische Inseln.

Kathena Nui, Wilfried Erdmann, 2.9. Cuxhaven.

Kavenga (AUS), Silke u. Dr. Torsten Hartmann, b. a. W. Cygnet, Tasmanien.

Kikimora, Dieter und Irmhild Burgmann, b. a. W. Grauhöft/Schlei.

Kipepeo, Dr. Albert Joas, b. a. W. Rodney Bay Marina, St. Lucia.

Kyra, Peter Zibner, 9.7. Preveza, Griechenland.

Lisanda, Regina Müller u. Wolfgang Hausen, b. a. W. türk. u. griech. Ägäis.

Lojan, Rainer Firch und Daphne Schoen, 7.9. Papeete, Tahiti, Franz. Polynesien.

Luna Blu (CH), Paul und Liliane Aebersold, 5.7. Langkawi, Malaysia.

Magic Cloud, Johannes Frost und Angelika Finke, b. a. W. Ostia (Rom).

Man Suutje, Paul Ketelsen und Dörte Beckröge, 19.7. Anholt, Dänemark.

Mano, Ursula Ott und Bernhard Endl, 27.6. Lissabon.

Mares, Mario, Esther und Laura Wacker, 13.7. Mauritius.

Maresa, "Nobby" Rollfing, b. a. W. Grenada, W.I.

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

Mari-Luise, Robert Siebel-Heymann, 23.6. Maroni River, St. Laurent, Franz. Guyana, ab Juli Richtung Trinidad.

Maverick too, Johannes Erdmann und Cati Trapp, 6.8. Oberndorf.

Maya, Herbert Bay, 23.6. Fish Hook Marina in Golfito, Costa Rica.

Miami (CH), Jorg Weiss und Ute Kuch, 31.7. Negros, Puerto Bonbanon, Philippinen.

Milan, Andreas Tietzsch & Crew, 29.8. Cuxhaven, Richtg. Karibik.

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

Minni, Jens Bormann, b. a. W. Ampuriabrava, Spanien.

Mora, Ralph Thomas und Frau, 19.7. Cuxhaven, dann Richtg. Kanaren.

Nehaj, Susanne Huber-Curphey, 26.8. Vava'u Group, Tonga.

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

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

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

Osiris, Rudi und Helga Ilsemann, b. a. W. Trinidad.

Panta Rhei, Andreas Stöger und Alexander, b. a. W. Marina Saidia, Marokko.

Petroula, Peer Millauer, b. a. W. Aigio, Golf von Korinth.

Pinut (CH), Michael Berndonner und Corina Lendfers, 17.6. Tazacorte, La Palma.

Pipolder, Heinz Peier und Angelica Hug Peier, b. a. W. Marmaris, TR.

Prima, Dr. Otto Schlotthauer, b. a. W. Emmerich.

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

Sail la vie (US), Sara Subirana u. Michael Claus, b. a. W. Miami, USA.

Sally Lightfoot, Dick Bruckwilder und Petra Kop, 11.7. bis Oktober auf dem Trokenen in Green Cove Springs, St. Johns River, Florida, USA.

Samai, Michael und Sandra Gramse, 24.6. Berlin.

Sappho, Kirsten Dorn-Weitzel und Joachim Weitzel, b. a. W. Katakolon, Peloponnes.

Schmakkes, Hans Rothenberg, bis November Biscaya, Spanische Rias, Potugal, Madeira, Kanaren.

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

Silbermöwe, Karl-Heinz Thurow und Hannelore Bommert, 25.7. Cooks-Bay, Moorea, Franz. Polynesien.

Single Malt (CH), Eduard Keck und Altmuth Otterstedt, b. a. W. Mindelo, Sao Vicente, Kap Verde.

Sonnenschein, Dr. Timm und Ingrid Pfeifer, b. a. W. Flensburg.

Spirit, Bernhard Stadler und Heike Stahlmann, 4.9. Vigo, Galicien, Spanien.

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

Stella Maris, Ingeborg Voss und Wolfgang Dinse, Juli Kalskrona, Schweden.

Sternchen, Georg Echlter, b. a. W. Marmaris.

SuAn, Lutz und Gaby Pestel, 27.8. Alaska.

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

Taras, Torsten Gräser und Crew, 20.7. Ponta Delgada, Sao Miguel, Azoren.

Tartaruga, Joachim Reh, 16.8. Vanuatu.

Taurus (A), Christoph und Barbara Einspieler, 1.8. Flores, Azoren.

Tika, Rolf und Claude Martens, b. a. W. Kleine Antillen.

Trinity, Rainer und Ute Simon, 23.8. NZ.

Ulani, Philippe Ochsenbein, 17.7. Inseln von Fidschi.

Ultima (CH), Margrit u. Kurt Kunz, b. a. W. Marina Rubicon, Lanzarote, G.C.

Vela III, Wolfgang Zach, b. a. W. Cres, Kroatien.

Veligandu, Karin u. Fritz Gerhardt, b. a. W. Lefkada, Griechenland.

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

Verena III, Alfred Bauer mit Steffie, Kilian und Isabell Schneider, 9.7. Preveza, Griechenland.

Via, Jörg Grönitz, Katrin und Vincent, 10.8. Cuxhaven.

Wereva, Werner und Gisela Will, b. a. W. Trinidad.

Worlddancer 2, Heike und Herwig Münch, 13.6. Trinidad.

Media-Daten 2016



Preisliste Nr. 3 vom 1. 1. 2016

Herausgeber:

„Trans Ocean“ - Verein zur Förderung des Hochseesegeln e.V.

Herstellung

Cuxhaven-Niederelbe Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, Kaemmererplatz 2, 27472 Cuxhaven

Kontakt:

Anzeigen- und Verkaufsberatung: Meik Kremer

Tel. (04751) 901165 • Fax (04751) 901199 • **E-Mail: kremer@nez.de**

Kurzcharakteristik: „Trans Ocean“ – eine Mitglieder-Zeitschrift des Vereins zur Förderung des Hochseesegeln e.V.

Auflage: ca. 4.500 Exemplare

Format: 210 mm Breite, 297 mm Höhe

Satzspiegel: 172 mm Breite, 253 mm Höhe
1/1 Seite auch mit Anschnitt möglich (213 mm Breite, 303 mm Höhe)

Preise:	s/w	1 Zusatz-Farbe	3 Zusatz-Farben
	1,75 €	2,01 €	2,36 €

Erscheinungstermine:
4x jährlich: Januar, April, Juli, Oktober

Anzeigenschluss/Rücktrittstermine:
jeweils am 1. des Vormonats

Alle Preise zzgl. MwSt.



SEGELWERKSTATT STADE

Größtmöglicher Spaßfaktor
bestmögliche Technik!

WWW.SEGELWERKSTATT.COM

SEGELWERKSTATT STADE

Wir wissen, was Segler wollen!

Harschenflether Weg 12 ~ 21682 Stade ~ Tel. 04141 | 4 57 88
Fax 04141 | 4 57 83 ~ info@segelwerkstatt.de

Glacer 36, Baujahr 1983, deutscher Qualitätsbau in Stahl, Mahagoni-Innenausbau, 11,7 x 3,5 x 1,7 m, komplett ausgerüstet, Motor Mercedes-Benz OM 636, guter Zustand. LP Ückermünde/Ostsee, VB 39000 €.

Ausführliche Beschreibung, Ausrüstungsliste und Fotos über
E-Mail: Odysseezwei@t-online.de oder Tel. (03362) 885507

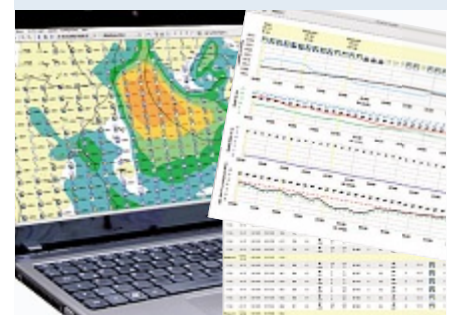
TRANS OCEAN 

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



Unsere Erfahrung Ihr Mehrwert

schnelle, formtreue
und dauerhafte Segel
entwickelt aus tausenden Seemeilen
eigener Ocean-Erfahrung



GRIB-View 2 Wettersoftware

Optimale Seewettervorhersage

- Routenplanung mit Speed-down
- Meteogramm
- Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- Animation der Wetterentwicklung
- CRUISING PREMIUM PLUS GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

WetterWelt GmbH
Wir. Wissen. Wetter.
www.wetterwelt.de



Trans Ocean
Postfach 728
27456 Cuxhaven

PVST
Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
C7583

<h1>SRC</h1> <p>- mit echtem Funkgerät - bei Ihnen zu Hause</p>	<h1>LRC</h1> <p>- mit Workshop Kurzwelle - Email über Pactor</p>	<p>Präsenzkurs</p>  <p>Webinar</p>  <p>www.funk-an-bord.de/src-lrc</p>
---	--	--

Bootsliegeplatz in Spanien zu verkaufen
Wir verkaufen unseren Bootliegeplatz im **Club Nautico Burriana** (50 km nördl. Valencia - 110 SM nach Ibiza); schöner und windsicherer LP mit großer Einfahrtsbreite, Maße 12 m x 4 m Pantalan A 25 mit zwei neuen Nylon Mooring; Club-eigenes Restaurant und großes Schwimmbad mit Bar, WC & Duschen, Waschmaschinen, Tankstelle und Kran mit kleiner Werft. Kranen nur € 60,-, BK ca. 120,- p.m incl. Wasser & Strom, Konzession bis 2030, für **nur € 9.000,-**. Kaufabwicklung über Broker im Club vor Ort.
t.walli@gmx.at



Watermaker made in Germany

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

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

Einmalige Gelegenheit!
Katamaran aus Alters- u. Krankheitsgründen sehr günstig für 95000 € abzugeben. GfK/Epoxy 12.40 x 5.05 x 1,05 m, Bj. 1992. Hydraul. Doppelschrauben-Antrieb und Faltpropellern. Kompl. Umbau 2002/03 u. 2013/14
Sehr sicheres und stabiles Schiff ohne Kinderkrankheiten und in sehr gutem Zustand wie neu. Kein Charter!
2003 wurde das Schiff für lange Fahrt und Wohnen an Bord sehr aufwendig ausgerüstet und umgebaut, was hier aus Platzgründen nicht alles aufgezählt werden kann. 2012/14 konnte mein Segelpartner u. Freund aus Gesundheitsgründen das Schiff nicht mehr übernehmen, nachdem es für 75.000 € mit einem kompl. neuen Rigg, inkl. neuem Mast und Baum, Segel u. Winschen und einer kompl. AWL-Grip-Neulackierung fertiggestellt war und vieles, vieles mehr. Alles neu und nicht benutzt!
Ausführliche Beschreibung und Fotos auf Anfrage über E-Mail:
info@kalidas.co.uk oder irmlind.brendel@arcor.de

Blue Yachting

IMPRESSIO
YACHTS

GARCIA

BALI

elan

ALLURES

CATANA

100% BLAUWASSER

+49 421 6398754
www.blue-yachting.de