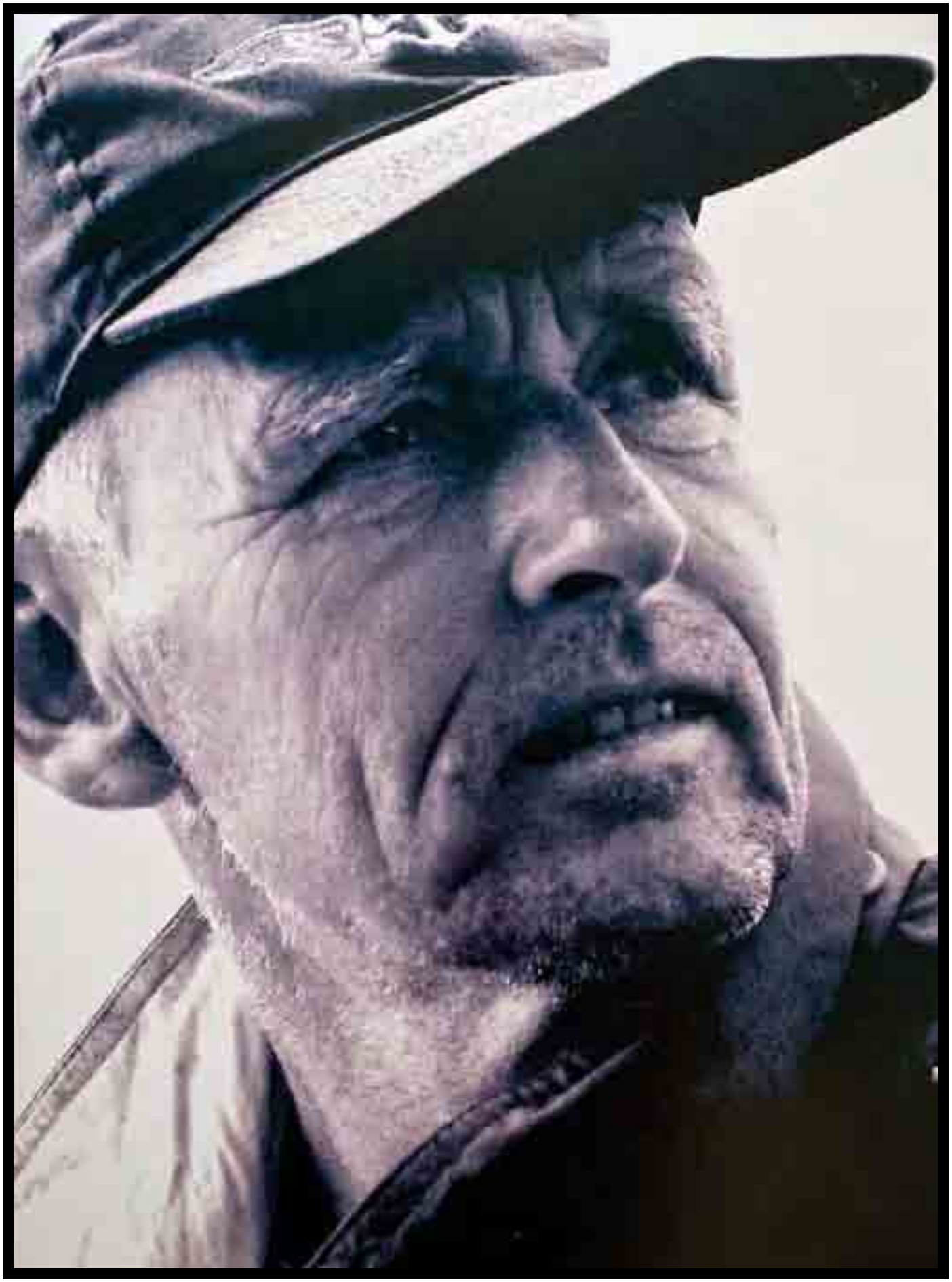
Ein Leben auf der

ALBATROS

Mit Manfred Kerstan 250.000 sm über die Weltmeere

Wachholtz



Ein Leben auf der

Mit Manfred Kerstan 250.000 sm
über die Weltmeere

Vorwort

Als 2003 die Regattaschiffe von der legendären DCNAC in Hamburg einliefen, saß ich jeden Abend im Hamburger City Sporthafen und beobachtete, wie die Heimkehrer von ihren Familien und Freunden begrüßt wurden. Es herrschte eine so unbeschreibliche Stimmung, dass ich manches Mal vor Rührung feuchte Augen bekam. Das ging richtig unter die Haut.

Nachdem die ersten Yachten eingelaufen waren, rief mich mein Freund John Neumann an, ob ich nicht Lust hätte, einen Teilnehmer der Atlantic Challenge kennenzulernen und einen Karibiktörn für unsere Familien zu planen. John hatte bereits den Rolex Swan World Cup mit Manfred Kerstan gesegelt und war total begeistert.

Fünf Minuten später saßen wir zusammen. Mit dem Karibiktörn wurde es erst mal nichts, andere Planungen lagen dazwischen. Aber Manfred suchte für den Herbst noch einige Segler, die ihm das Schiff von Flensburg nach Gran Canaria zum Start der ARC segelten. Es wurde ein Nonstopritt der härteren Art, wir fuhren zwei Wachen, jeweils nur zu zweit, 18 Tage lang. Das war genau das, was ich suchte.

In den Folgejahren bin ich mit Manfred dreimal über den Atlantik gegangen, zweimal aus der Karibik ins Mittelmeer und das letzte Mal während des ereignisreichen HSH Nordbank blue race, bei dem uns kurz nach Point Alpha ein Wal das Ruder zerlegte. Zweimal haben wir das Schiff von Brunsbüttel zum Start der ARC gesegelt und inzwischen auch einmal den oben erwähnten Familienurlaub in der Karibik genossen. So konnte ich Manfred und seine Albatros in allen Segelsituationen kennenlernen.

Es ist kein Geheimnis, dass ich mich in die Albatros regelrecht verliebt habe, so genial sind ihre Segeleigenschaften. Und Manfred habe ich sehr schätzen gelernt. Es sind nicht nur seine Erfahrung, die geniale Hand am Ruder und die perfekten Vorbereitungen, die überzeugen. Es sind auch seine Zurückhaltung und Bescheidenheit, die er sich trotz aller Leistungen, Siege und Erfolge beibehalten hat.

Beim HSH Nordbank blue race habe ich den Entschluss gefasst, ein Buch über dieses spannende Seglerleben zu machen. Ich habe Freunde und Mitsegler angeschrieben, mir Bilder und Berichte zu schicken. Die Resonanz war fantastisch. Segelfreunde, Weggefährten und Journalisten haben faszinierende Geschichten zusammengetragen. Mosaikartig ergeben sie ein Gesamtbild über Manfreds seglerische Leistung. Allen, die mich bei dieser Arbeit unterstützt haben, danke ich sehr.

Henner Wachholtz

Die Albatros-Mannschaft beim Empfang im NYYC, stehend von rechts: Emil (Ilhami) Barlak, Jürgen Mreyen, Henner Wachholtz, Manfred Kerstan, Bernhard Würf, Carsten Schiewe, Rainer Bünermann. Hockend von rechts: Andreas Clement, Michael Kerstan, Mareen Winkelmann (Shore Crew), Thomas Wanderburg

Bergfest auf dem Atlantik

Die Albatros nach dem Start der DCNAC

Inhalt

Die Weltumsegelung und der Skipper

Peter Kammler
Über das Oceansegeln 08

Michael Heine
Wie es begann
Weltumsegelung – Swan-Cup – Karibik 10

Oliver Klempert
Der Mann, der zum Mond segelte 24

Christoph von Reibnitz
„Ich segel' einfach so gerne!" 30

Die Atlantic Rallys for Cruisers

Jimmy Cornell
Albatros across the Atlantic 32

Astrid Breuer-Greiff
Atlantic Rally for Cruisers 34

Peter B. Voss
Meine erste ARC mit Manfred 48

Jördis Guzmán Bulla
Wo ist das verdammte Ziel? 54

Cape to Rio

Melanie Aalburg
Buenos Aires – Kapstadt nonstop 68

Peter B. Voss
Cape to Rio Race 2000 74

Daimler Chryler North Atlantic Challenge
Impressionen vom race 2003 78

HSH Nordbank blue race
Torben Knappe
HSH Nordbank blue race 2007 84

Henner Wachholtz
Die Vorbereitungen zum HSH Nordbank blue race 86
Die etwas andere Herausforderung. Walkollision auf dem Atlantik 94

Constantin Claviez
Die Funkrunde während des blue race 98

Die Zubringer- und Rücktouren
Henner Wachholtz
Nonstop gegen die Winde 104

Peter B. Voss
Ein eingeschworenes Team 106

Peter Kellner
Borderlebnisse 108

Mario Baginski
Mein großes Abenteuer. Trans Atlantic 2004 109

Holm T. Dethlefs
Vom Polarkreis zu den Canarischen Inseln 112

Manfred Kerstan
Die Reise der Albatros 2007 124

Traumzeiten zwischen den Rennen
Impressionen aus der Karibik 128

Schiffspläne 138

Manfred Kujath
Mach weiter so! 140

Autoren, Fotografen, Dank, Bildnachweis 140

Impressum 144

Über das Oceansegeln

von Peter Kammler

Zum Oceansegeln kommt man auf verschiedene Weise. Bei Manfred Kerstan war ich wohl der Vorturner. Dazu noch: am gleichen Tag geboren, gleiche Grundschule, gleiche Ausbildung, gleicher Segelclub.
Bei mir selbst war Jack London der Auslöser. Genau gesagt: die Romanfigur des David Grief aus „Ein Sohn der Sonne". Da habe ich mir also im zarten Alter von 14 Jahren den Atlas gegriffen und erst mal einen Namen für mein Schiff ausgesucht: Mauna Kea. Dann hat es nur noch zwanzig Jahre gedauert, bis es losgehen konnte.
Heute ist es ganz normal, dass Leute alles hinter sich lassen und auf ein Segelschiff gehen. Ende der sechziger Jahre war das nicht so: Nach allgemeinem Verständnis hatten solche Leute einen erheblichen Webfehler. Wer dennoch aufbrach, war wirklich besessen.
Manche Segler berichten vom ewigen Kampf gegen haushohe Wellen und heulenden Sturm. Sowas gibt es natürlich, aber das ist eher selten. Das eigentliche Abenteuer geht nach innen; die Perspektiven verschieben sich. Das nächste Land ist Lichtjahre entfernt, die Sterne kann man mit der ausgestreckten Hand berühren. Manche Menschen verändert das nachhaltig, andere nur vorübergehend.
Es wird auch immer gesagt, das Zusammenleben auf einem kleinen Schiff sei Gift für eine Beziehung. Das ist Unsinn. Das Segeln wirkt eher wie eine Lupe: Eine gute Ehe wird besser, und eine schlechte eben nicht. Der gefährlichste Teil einer Weltumsegelung ist sowieso die Rückkehr, wenn sich die Partner wieder im „normalen" Leben zurechtfinden müssen.
Nach der Trennung von meiner Frau Beate habe ich erst mal meine marode Firma wieder aufgepäppelt. Danach bin ich dann mit einem neu gebauten Schiff wieder auf Fahrt gegangen. Diesmal war es ein Stagsegelschoner. Ein solches Rigg ist sehr gut allein oder zu zweit zu bedienen.

Peter Kammler mit Dorade auf Langtörn im Pazifik.
Frischer Proviant für drei Tage

Die Mauna Kea von Peter Kammler vor Anker
und bei Sonnenuntergang in einer stillen Bucht einer
Pazifikinsel und unter vollen Segeln

Auch passt für mich ein Schoner eben besser in den Pazifik – Jack London lässt grüßen. Der Bau des Schiffes war nicht ganz einfach. Bei der Taufe hatten wir alle Tränen in den Augen. Ich vor Freude, die Werftleute vor Erleichterung, dass sie mich los waren.

Endlich dann: In der Karibik, auf einem ansprechenden 14-Meter Schiff, 45 Jahre alt, Junggeselle – das ist ein schwerer Job, aber irgendjemand muss es ja machen! In dieser Zeit schreibe ich ein Buch, „Das Atoll". Immerhin wird der Roman im Halbjahr des Erscheinens das zweitbestverkaufte Buch beim Ullstein-Verlag, nach Heinz Rühmanns Memoiren.

Bei einem Besuch in Berlin lerne ich meine jetzige Frau Dagmar kennen. Ein halbes Jahr bleiben wir noch in der Karibik, und dann segeln wir gemächlich westwärts: Venezuela, Panama, Galapagos. Ein ganzes Jahr in Französisch-Polynesien ist der Höhepunkt. Danach geht es weiter Richtung Tonga, Fidschi, und schließlich Neuseeland. Dort lassen wir endgültig den Anker fallen.

Gerade als wir 1986 kurz in Berlin sind, um Firma und Wohnung aufzulösen, fliegt das Kernkraftwerk Tschernobyl in die Luft. Zurück in Neuseeland fühlen wir uns, als ob wir es in letzter Minute noch auf die Arche Noah geschafft haben, und hinter uns zieht man die Gangway hoch.

Ein Grundstück mit einem achtzig Jahre alten Haus wird gekauft, 18 Kühe sind auch dabei. Als City-Boy weiß ich nur, dass bei der Kuh der Schwanz hinten ist. Da müssen wir schnell lernen. Ein paar Jahre später, nachdem wir mühsam Haus und Zäune renoviert haben, kaufen wir eine größere Farm, eine Stunde nördlich von Auckland. Diesmal mit 100 Rindern. Obwohl das Leben auf einer Farm dem Segeln genau entgegengesetzt ist, gibt es erstaunliche Parallelen: Man ist 24 Stunden am Tag zusammen, so nahe an der Natur wie es eben geht, abhängig vom Wetter, die Nachbarn sind weit weg. Nur unsere Kühe können es an Eleganz nicht mit den Delphinen aufnehmen.

Vor zwei Jahren haben wir gedacht, dass wir nun genug gefarmt haben. Auch war ich gerade 70 geworden. Wir haben also drei Viertel der Farm verkauft, und auf dem einbehaltenen Teil des Landes ein neues Haus gebaut. Das Grundstück ist immer noch 150-tausend Quadratmeter groß, das reicht, damit einem Nachbars Hund nicht an die Haustür pinkelt.

In einer neuen Wahlheimat kann man sich natürlich mit anderen Landsleuten seine eigene Welt schaffen: deutscher Club, gegenseitige Besuche, Klatsch bis zum Umfallen. Bei uns lief das anders. Im Nu wurden wir Teil einer Bürgerinitiative gegen den Bau eines Kohlekraftwerkes. Daraus entstand eine landesweite Kampagne gegen die Privatisierung der staatseigenen Elektrizitätswerke. Danach hielt ich Vorträge, machte Wirtschafts- und Umweltkommentare für Zeitung und Radio, war sechs Jahre bei Greenpeace im Vorstand. Die meisten unserer Freunde sind Neuseeländer. Wir sind also mitten drin.

Allerdings fliegen wir jedes Jahr für drei Monate nach Berlin und machen von dort unsere Ausflüge. Im Bistro an der Ecke, wo ich Dagmar kennen gelernt habe, gießen sie mir immer schon den Morgenkaffee ein, wenn ich um die Ecke komme. Soweit, so gut.

Ob ich immer noch am Segeln hänge? Sicher doch! Aber im Innern weiß ich, dass es eher der Wunsch ist, die alten Zeiten noch einmal zu leben. Und weil das unmöglich ist, werde ich mich hüten, auf eine Suche zu gehen, die vergeblich bleiben müsste.

Wie es begann

von Michael Heine

Weltumsegelung – Swan-Cup – Karibik

Mit seiner 2. Albatros, einer Swan 48, begleitete ich Manfred während seiner Weltumsegelung auf folgenden Abschnitten:
1983 in Australien Großes Barrier Reef
1984 in Sri Lanka und den Malediven
1984 in Griechenland, Rhodos, Patmos, Simi, Mykonos
1984 in Sardinien beim Swan World Cup
Auf seiner 3. Albatros, einer Swan 61, war ich ebenfalls an Bord:
1986 in Sardinien, ebenfalls beim Swan World Cup
1987 in der Karibik Barbados, St.Lucia, St.Vincent, Grenadiens, Martinique

Meine erste Begegnung mit Manfred geht auf das Jahr 1981 zurück. Ein Bekannter erzählte, dass er einen Freund kenne, der seine VW Automobilvertretung in Berlin Steglitz gerne verkaufen oder verpachten möchte. So kam es zu einem Termin, an dem ich und mein damaliger Partner, Dirk Amthor, Manfred Kerstan kennen lernten.
Er empfing uns in seinem kleinen Büro und wir erlebten die hektische Betriebsamkeit seiner florierenden Autowerkstatt. Nachdem wir sehr schnell handelseinig wurden, fragte ich Herrn Kerstan, warum er denn einen so gut laufenden Betrieb aufgibt?
Manfred zeigte auf ein Bild, welches direkt neben seinem Schreibtisch an der Wand hing. Es zeigte das Foto einer Segelyacht vom Feinsten. Eine finnische Swan 48, eine Konstruktion der besten Yachtdesigner, Sparkman und Stephens aus New York.
„Hier sehen Sie den Grund, warum ich meinen Betrieb aufgeben möchte. Ich habe mir dieses Schiff gekauft und ich möchte jetzt, wenn ich noch jung und frisch bin, auf Weltumsegelung gehen."
Ich erzählte dann, dass das auch mein Traum wäre, seit ich 1973 in der Karibik einen Segeltörn gemacht hätte. Als Manfred merkte, dass mich sein Vorhaben sehr beeindruckte und interessierte, sagte er in seiner typischen lockeren Art und wie selbstverständlich: „Besuchen sie mich doch einmal auf meiner Weltumsegelung, wenn sie Lust haben und segeln sie eine Strecke mit, Sie sind jederzeit herzlich willkommen."

Aus dieser ersten Begegnung hat sich eine großartige Seglerfreundschaft entwickelt, und ich habe in Manfred nicht nur meinen Lehrmeister des Fahrtensegelns gefunden, sondern durch meine Reisen auf seiner Albatros hat sich in mir auch der Bazillus Swan eingenistet. So bin ich heute selbst glücklicher Eigner der bereits 4. Swan Yacht und genieße, genau wie Manfred, die Faszination des Segelsports.

Ich machte Manfreds Einladung wahr und so kam es 1983 zu dem ersten gemeinsamen Segeltörn in Australien. Gemeinsam mit meiner Frau Lilo und Manfreds Anwalt, Jochen Pichler, flogen wir nach Brisbane, und es war für Manfred selbstverständlich, dass er uns morgens um 5.00 am Flughafen abholte. Schnell ging es in den Hafen von Mooloolaba, und hier lag mit deutscher Flagge und mit dem Zeichen des Potsdamer Yachtclubs PYC am Heckspiegel, die wunderschöne Albatros. Manfreds Segelfreundin Vera empfing uns zeitgemäß mit Ostereiern, und wir erlebten dann zwei Wochen wunderschönes Segeln in den Whitsunday Islands und im Barrier Reef.

Vera und Manfred waren ein sehr gut eingespieltes Team, und es ist für mich rückblickend immer noch erstaunlich, mit welcher Ruhe und Gelassenheit alles an Bord zuging. Obwohl - und das sollte man nicht vergessen - es damals noch kein GPS und auch keine Kartenplotter gab, die einem in jeder Sekunde meldeten, wo man sich befand und wie viel Wasser man noch unter dem Kiel hatte. Es musste noch fleißig gekoppelt werden und bei der großen Strömung und den vielen Riffen waren keine Fehler erlaubt.

Die Albatros besaß zwar bereits ein SAT NAV Gerät, aber diese neue Navigationshilfe konnte in ihrer ersten Entwicklungsphase lediglich jede Stunde oder manchmal sogar nur alle zwei Stunden einen genauen Standort übermitteln. Somit war eine Navigation zwischen den Inseln und den Riffen sehr kompliziert und „tricky", wie Manfred es nannte.

Bild oben: Die erste Swan und zweite Albatros, eine von Sparkman und Stevens gezeichnete 48er, ist der Klassiker unter den Schwänen. Mit ihr umrundete Manfred Kerstan nicht nur die Welt, sondern wurde 1990 auch Klassenbester beim Rolex Swan World Cup in Porto Cervo.

Bild Mitte:Vera Schmidt und Manfred Kerstan mit Dr. Axel Zahn und Anne Hering an Bord der Swan 48

Bild unten: Mike Heine übernahm Kerstans Automobil-Werkstatt, so dass der Weltumseglung nichts mehr im Weg statt. Heine begleitete Kerstan seitdem auf vielen Strecken und ist selbst mit dem Swan Virus infiziert worden. Hier die beiden bei der Planung und Bauaufsicht von Kerstans Swan 61

Auf den Salomon Islands mit dem Dorfältesten vor riesigen Trommeln der Einwohner

Manfred Kerstan und Vera Schmidt

Drei Weltumsegler an Deck:
Manfred Kerstan mit „Mister 100 Dollar“ und Klaus Hympendahl, Buchautor vieler Schifffahrts- und Segelbücher (Yacht-Piraterie, Logbuch der Angst, Checklisten für Fahrtensegler u.v.m.)

Manfred Kerstan prepariert den Spi auf seiner Swan 48

13. SEPT. 1984 06.27 GMT LOG: 49613

Zu diesem Zeitpunkt hat die Yacht ALBATROS die Startlinie ihrer Weltumsegelung 25 sm nord-östlich der Insel Cabrera bei Mallorca durchkreuzt. Nach über 49.000 sm, 39 besuchten Ländern mit 108 Häfen, liegt ALBATROS im Club de Mare in Palma de Mallorca.
Schiff und Besatzung in bester Verfassung.

Die Crew grüßt alle ihre Freunde im In- und Ausland. Für die freundschaftlichen Kontakte sowie die herzliche Gastfreundschaft sei an dieser Stelle bestens gedankt.

Manfred Kerstan

SWAN 48

ALBATROS

PYC UND SCHIFFERGILDE BERLIN

5 Jahre älter und nicht viel weiser, oder 10 Jahre jünger? Wir sind zurück und voller Tatendrang. Was bringt die Zukunft? Zurück zur Arbeit? In ein neues Haus? Ohne Angst hält der Anker? Dreht der Wind? Haben wir genügend Wasser? Oder zurück zu den Trauminseln? Ein anderes Boot? Kann man sich überhaupt von einem Boot trennen mit dem man soviel Schönes erlebt hat? Ich sehe mit Optimismus der Zukunft entgegen. Es gab viel Reizvolles, aber auch viel Elend zu sehen. 5 Jahre auf See haben ihre Spuren hinterlassen; oft klare Entscheidungen und Einsatz erfordert. In vielen langen einsamen Nächten, wo es einfach um alles geht. Was war daran schön? Trotzdem nicht eine Sekunde möchte ich missen. Die Welt ist wirklich rund und ohne End. Vom 13.9. bis 15.9. liegt ALBATROS im Club de Mare. Alle Freunde sind willkommen, denen es möglich ist ALBATROS zu besuchen.

WELCOME ON BOARD

Als Mitsegler oder zur WELCOME-PARTY.
Ab 17. September fest vor Anker in Berlin.

MANFRED KERSTAN

PRIV. 1 BERLIN 41, TAUNUSSTR. 12 · OFFICE: 1 BERLIN 41, GUTSMUTHSTR. 23-25, TEL. 030-821 73 77

Höhepunkte der Reise.

19.12.79 ALBATROS läuft nach 19 Tagen im Atlantik in die Carlisle-Bay (Barbados) ein.

8. 5.80 Auf eigenem Kiel Amerika erreicht. Fort Lauderdale (Florida)

25. 7.80 Mit meinem Sohn Michael an Bord passieren wir unter vollen Segeln die Freiheitsstatue und segeln entlang der Skyline von Manhattan in den Long-Island-Sund.

24. 3.81 Panamakanal passiert, die unendliche Weite des Pacific voraus.

27. 4.81 Willkommen in Fatu-Hiwa, eine Polynesierin überreicht eine Staude Bananen.

21. 8.81 Maupiti, 30 sm W von Bora-Bora. Eine Lagune für ALBATROS.

16.10.81 Malololei, eine Trauminsel in Fidschi.

25.11.81 ALBATROS liegt am Steg vom Royal Cruising Yachtclub in Sydney.

29. 1.82 Besuch meiner Cousin's in Tasmanien.

13. 3.82 Einlaufen Brachsea Fjord (Süd-Insel Neuseeland) ALBATROS hat ihr schwerstes Wetter bei 45 Grad Süd überstanden. 55 Stunden beigedreht.

29. 8.82 Ambrim (Neue Hebriden), tausche eine echte Trommel.

13.10.82 Lausiade Archipel (Papua New Guinea). Der Skipper wird zu einer Kranken ins Dorf gerufen.

8. 5.83 Thursday Island, bei strömendem Regen durch die Flinders-Passage. Great Barrier-Reef und Torres-Strait liegen achteraus.

19. 7.83 Überqueren den Äquator zum 2. mal in der China-See.

2.11.83 Trockenfallen in Pipi Island (Thailand) Schiffsreinigung wie bei James Cook.

3. 2.84 Ari Atoll (Malediven). Wie im Aquarium.

3. 3.84 Ras Shekub 30 sm vor Port Sudan (Rotes Meer). 14 Lobster gefangen.

13. 4.84 15 Uhr Suezkanal-Pilot geht von Bord. Mit Vollzeug ins Mittelmeer.

1. 8.84 SWAN World-Cup auf Sardinien. Essen mit Aga Khan.

13. 9.84 06.27 GMT Weltumsegelung beendet. Fest im Club de Mare, Palma de Mallorca.

Einladung zur Welcome-Party nach vollendeter Weltumsegelung

In Townsville, am nördlichen Ende des Barrier Reefs, war unser Traumtörn in Australien beendet. Wir hatten in Vera und Manfred neue Freunde gefunden und heulten Rotz und Wasser, als wir die beiden mit der Gewissheit alleine zurücklassen mussten, dass jetzt die schwierigste und gefährlichste Meerenge der Welt vor ihnen lag, die Torres Straße. Vera und Manfred haben aber auch diese Hürde mit Bravur gemeistert, und der Skipper ist später für seine herausragende seglerische Leistung mit dem Trans Ocean Preis ausgezeichnet worden.

Der gemeinsame Australien-Törn hatte in mir die Leidenschaft für das Segeln geweckt und so ergab es sich, dass ich 8 Monate später Vera und Manfred wieder sah. Wir hatten uns in Sri Lanka verabredet und segelten gemeinsam von Galle, der Hafenstadt im Süden Sri Lankas, nach Male, der Hauptstadt der Malediven. Unser mitgebrachter Proviant, bestehend aus deutschem Schwarzbrot, deutscher Wurst und einigen Konserven, war an Bord sehr willkommen, denn die beiden Weltumsegler vermissten diese speziellen Dinge aus der Heimat sehr.

Unser 2-Tage-Törn nach Male verlief ohne Probleme. Lediglich der Landfall stellte sich als schwierig heraus. Zwischen der Meerenge der südlichen und der nördlichen Malediven läuft sozusagen der Indische Ocean durch und dabei entsteht eine Strömung von 8 bis 9 Knoten. Man kann sich gut vorstellen, welch eine Anspannung an Bord der Albatros herrschte, als wir nachts mit 12-14 Knoten über Grund in diese Passage rauschten. Nachdem Vera im Bugkorb stehend die erste Insel der Malediven ausgemacht hatte, musste Manfred das Ruder sofort hart steuerbord legen, um die Einfahrt in die Reede von Male nicht zu verpassen.

Wir hatten nachts noch diskutiert, ob wir mit dem Landfall bis zum Anbruch des Tageslichtes auf See warten sollten, aber Manfred war erfahren genug, diese navigatorische Schwierigkeit auch in der Dunkelheit zu meistern. Wir ankerten dann mit allen verfügbaren Leinen auf ca. 180 Meter Wassertiefe zwischen Tankern und Frachtschiffen. Am Morgen setzten wir die Einklarierungsflagge, die den maledivischen Einwanderungsbehörden signalisierte, dass wir keine Krankheiten an Bord hatten und schon kam ein Schlauchboot längsseits. Manfred bat die Beamten in den Salon, verteilte Zigarren und überreichte eine mit dem Stempel der Albatros versehene Crewliste. Die Einklarierung war damit ohne Probleme erledigt.

Später erzählte mir Manfred, dass dieser Stempel mit dem großen fliegenden Albatros, den er sich in Berlin anfertigen ließ, bei allen Behörden immer großen Eindruck machen würde und ihm bei den Einreiseformalitäten viel Ärger erspart hätte.

In den Malediven erlebten wir wieder Wochen im Paradies und ich erinnere mich noch ganz genau an einen nächtlichen Ausflug mit unserem Schlauchboot auf eine Nachbarinsel. Wir zogen alle Gummischuhe an, damit wir das Dingi über ein flaches Riff tragen konnten, ohne uns die Fußsohlen zu verletzen. Dann begann wieder das tiefere Wasser und wir erreichten mit dem Außenborder die Party der Franzosen im Club Med.

Die Rückfahrt zur Albatros in der Dunkelheit wurde allerdings zum Abenteuer. Der Außenborder gab plötzlich seinen Geist auf, und wir wurden ohne Antrieb von der Strömung in den indischen Ozean getrieben. Nachdem wir uns schon den Haien als Fraß vorgeworfen fühlten, fand unser Skipper dann doch noch ein kleines Ende Leine.

Mit diesem umwickelte er das Schwungrad des Motors und brachte so den lebensrettenden „Quirl" wieder zum Laufen.

So erreichten wir, anstatt im Magen eines Haies, dann doch noch die ankernde Albatros und konnten so am nächsten Morgen zurück nach Deutschland fliegen.

Manfred segelte mit Vera dann weiter in Richtung Nord Ost durch das Rote Meer.

Im Sommer 1984 trafen wir uns erneut in Rhodos. Albatros lag wie immer frisch geputzt im Hafen und ich war sehr erschreckt, als mir Manfred erzählte, dass er beinahe sein Schiff verloren hätte. Ein Seeventil war durchkorrodiert und er konnte nur mit großer Mühe den Wassereinbruch eindämmen und so den Totalverlust verhindern.

Wir sind dann eine Woche gemeinsam mit Eddi in der Ägäis gesegelt. Die Tage mit griechischem Wein, Starkwind aus Norden und den Schwulen von Mykonos werden uns immer in Erinnerung bleiben.

Wir verabredeten das nächste Treffen in Sardinien. Hier wollte Manfred beim Swan World Cup die Regattawoche, die speziell für Swan Segler ausgeschrieben ist, zum Abschluss seiner langen Reise mitsegeln. Manfreds Sohn, Micha, hatte eine junge Crew engagiert und die schwere Albatros, die gerade eine Weltumsegelung vollendet hatte, schlug sich sehr beachtlich.

Nach der Regattawoche in Porto Cervo segelte Manfred

Mit Dingi auf Huahine,
Gesellschaftsinseln Tahiti

Albatros im kostenlosen Trockendock in Wangarey, Neuseeland

Landgang auf Sandy Island vor Petite St. Vincent

Immer dabei: das Motorrad im Club de Mar, Palma de Mallorca

zurück nach Mallorca und kam so nach fünf Jahren wieder in den Ausgangshafen seiner Weltumseglung zurück. Ich bin noch heute sehr stolz darauf, dass ich bei einigen Etappen die Albatros dabei mit begleiten durfte.

Nachdem Manfred mit seiner 48er Swan ohne große Mängel rund um den Erdball gesegelt war, kam die Zeit des Abschiednehmens. Ich erlebte es mit, wie schwer es Manfred fiel, das Schiff in Palma für einen Verkauf vorzubereiten und nach so langer Zeit in neue Eignerhände zu übergeben.
Aber bei einem gemeinsamen Besuch in Finnland wurde die Planung für die neue Albatros, eine 61er Swan, erstellt und die Vorfreude auf die neue Albatros ließ die Trauer über den Abschied von der 48er bald vergessen. Wir waren dann - ich glaube dreimal - in Jakobstad und ich

„Carlisle" Crew Hamburg

Die „Borsig" Ingenieure aus Berlin

Impressionen aus dem Gästebuch der Albatros: Eine Weltumsegelung bringt internationale Freundschaften.

Rechts unten ein Überlebenskünstler der besonderen Art: Der Ire Bruce überlebte vier Starfighter-Abstürze

"ANNA CHRISTINE"

Capt. Johan G Hvide, Øvre Hopsnesveg 14
5043 HOP, BERGEN, NORVEGEN
Met in Fatu Hiva, Ahē, Papeete.
Come and visit in BERGEN, thanks for
good times together in "Albatross" and
"Anna Christine" John.

HANS KRISTIAN HARAM

Thank you for a very nice evening here in Tahiti
I liked it very much. Hope to see you in Norway
some time. If you come to Norway call me

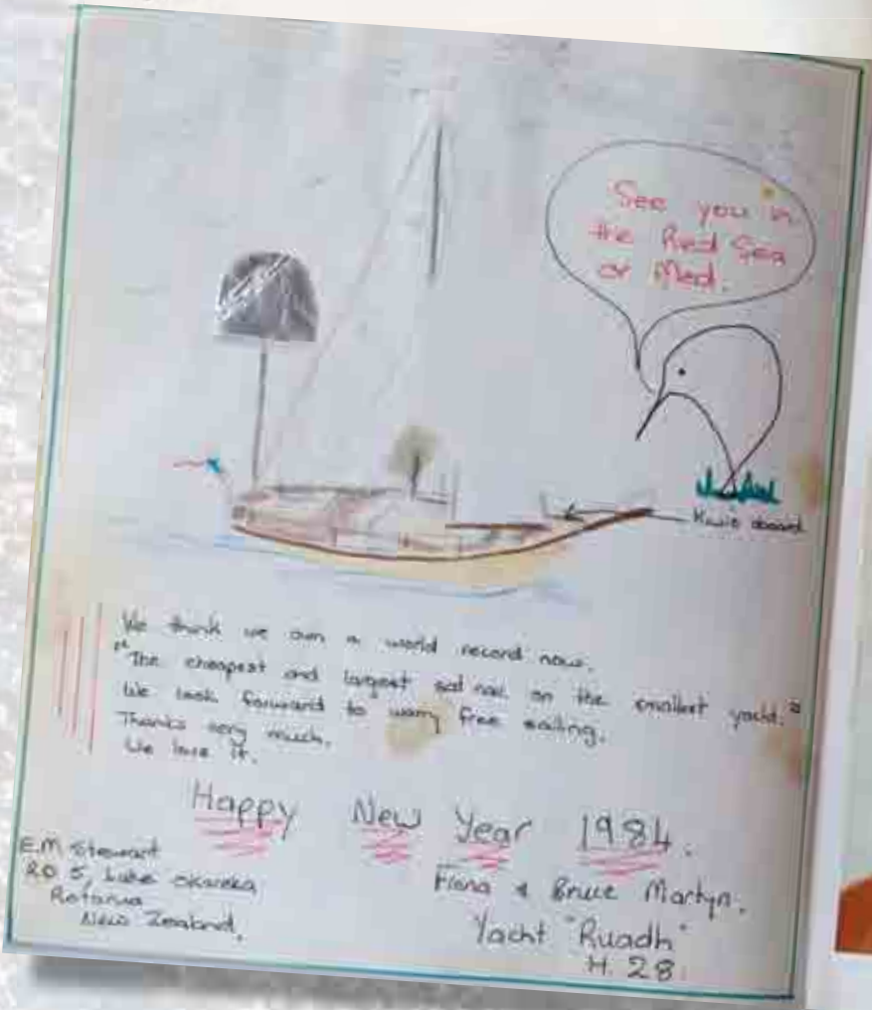
Pål N. Andresen Sofiesgt. 66 A.
OSLO 1 TLF (02) 691270
Thank you for those great times on "Albatros". I enjoyed
it very much. Look forward to see you in Norway.
Bon Voyage! Hans
Hans Helge Kyrkjebø
Våganeset 49
5283 Øvre Ervik Tlf. (05) 182493

ANN & ALAN TARPY
3/80 DARLING ROAD
MALVERN EAST
MELBOURNE, 3145.

Look foreward to seeing you, & split a few "Stubbies".

Bruce [illegible]

"ANNA CHRISTINE" 15/9-87
Neiafu Vavau Tonga
the cape Horn crew (maybe)
Wollert Hvide
Ragnid Wiklaff
Nils Herman Kiær
Bryghuskloe
Tank you for a nice evening with lobster fishing
and eating. Looking foreward to more lobsters in
Fiji.



We think we own a world record now.
"The cheapest and largest sat nav on the smallest yacht."
We look forward to worry free sailing.
Thanks very much.
We love it.

Happy New Year 1984.

E.M. Stewart
R.O. 5, Lake Okareka
Rotorua
New Zealand.

Fiona & Bruce Martyn.
Yacht "Ruadh"
H. 28

"Vert ELIA"

[illegible]
[illegible] 1983.
[illegible] at [illegible] Island were
amazing. You [illegible] — and [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

Thanks for the beautiful and
merry Christmas [illegible] party

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

durfte den Neubau einer Swan von Anfang an miterleben. Über diese schöne Zeit habe ich Manfred dann eine Dokumentation angefertigt und so kann er heute noch nachschlagen, wie es war, als er 1986 die 61er plante und baute.

Mit dieser Albatros segelte Manfred direkt von Finnland nach Sardinien und ich konnte so 1986 wieder einen Swan Cup in Sardinien miterleben. Es ging danach das erste Mal mit dem ARC von den Kanaren nach St. Lucia. Silvester 1987 besuchten wir Manfred in der Karibik und so kam ich in das Gebiet, in dem ich bereits vor 14 Jahren gesegelt war, zurück.

Von dieser Reise gibt es zwei Geschichten, die ich gerne erzählen möchte, weil sie erstens die große seemännische Erfahrung und zweitens den einfachen und normalen Lebensstil von Manfred widerspiegeln.

Wir reisen nach Weihnachten aus Berlin nach Barbados an. Wir, das sind eine Crew von 6 Personen: Lilo und Mike, Marianne und Eddi, Gabi und Wolfgang.

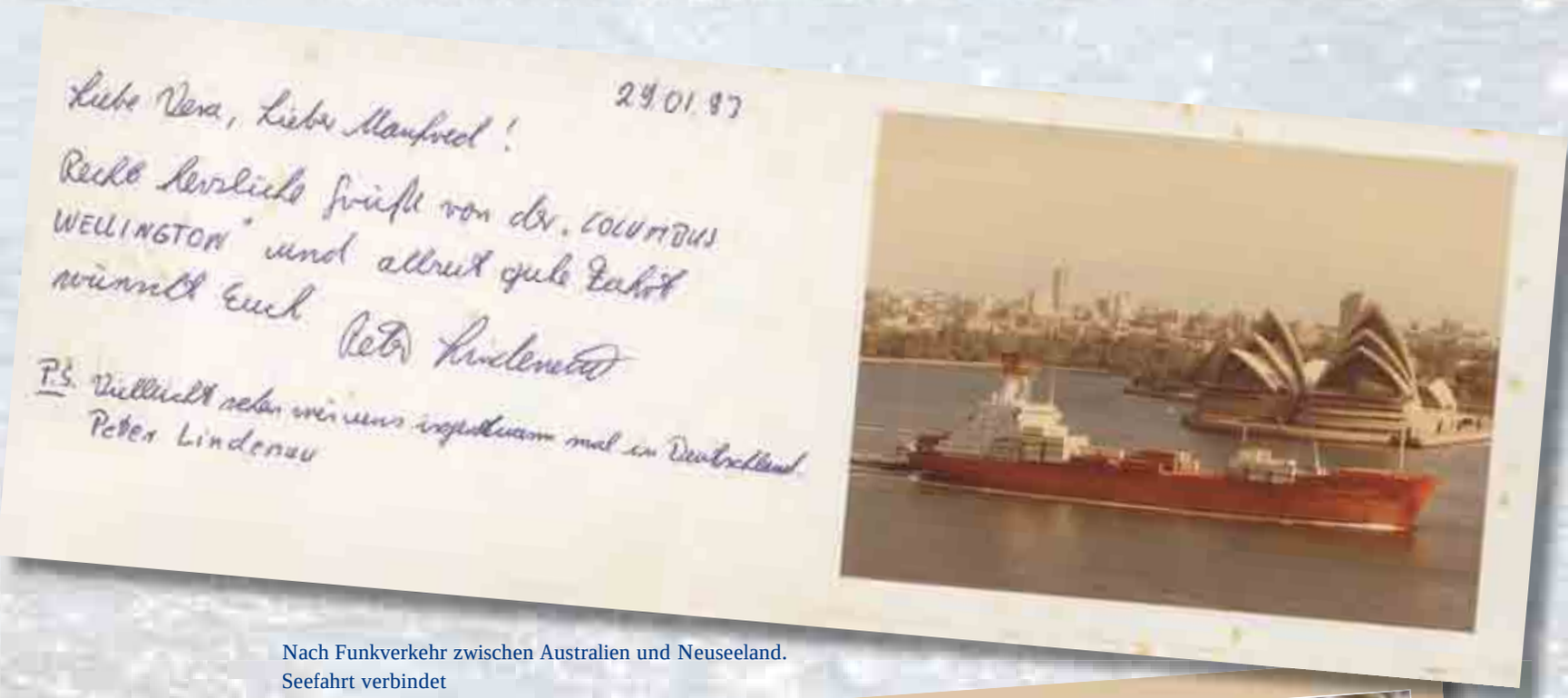
Die Albatros liegt auf Reede vor Anker. An Land feiern die Segler die Ankunft des ARC. Der Planters Punch fließt in Strömen und wir sind sehr bald voll des süßen Alkohols. Skipper Manfred und die Skipperin Vera bringen uns mit dem Schlauchboot auf die Albatros und todmüde von dem langen Flug, fallen wir in die Kojen. Die Albatros liegt ruhig in der schwachen Karibik-Dünung und wir schlafen wie in Abrahams Schoß. Am nächsten Morgen soll nach St. Lucia gesegelt werden.

Der Skipper betätigt die Ankerwinsch und holt die Kette ein. Ich selbst stehe am Bugkorb und kontrolliere das Manöver. Plötzlich ist das Ende der Kette erreicht und ich sehe keinen Anker. „Manfred", rufe ich, „wir haben den Anker verloren, er ist über Nacht abgerissen." Von achtern kommt ein herzhaftes Lachen und Manfred ruft mir zu: „Junge, in diesem karibischen Sand und bei diesem ruhigem Wetter braucht man doch keinen Anker. Hier hält die Kette alleine. Du musst nur genügend Kette stecken, dann brauchst du in so einer Ankerbucht und bei diesem Wetter doch keinen Anker." Ich war erstaunt und gleichzeitig begeistert. Manfred hatte mir

Bild oben:
Die Swan 48 mit gerefften Groß hart am Wind

Bild mitte:
Manfred Kerstan und Vera Schmidt während der Weltumsegelung in Sri Lanka

Mallorca 1961. Eine reine Männercrew amüsiert sich.



Liebe Vera, Lieber Manfred!

29.01.87

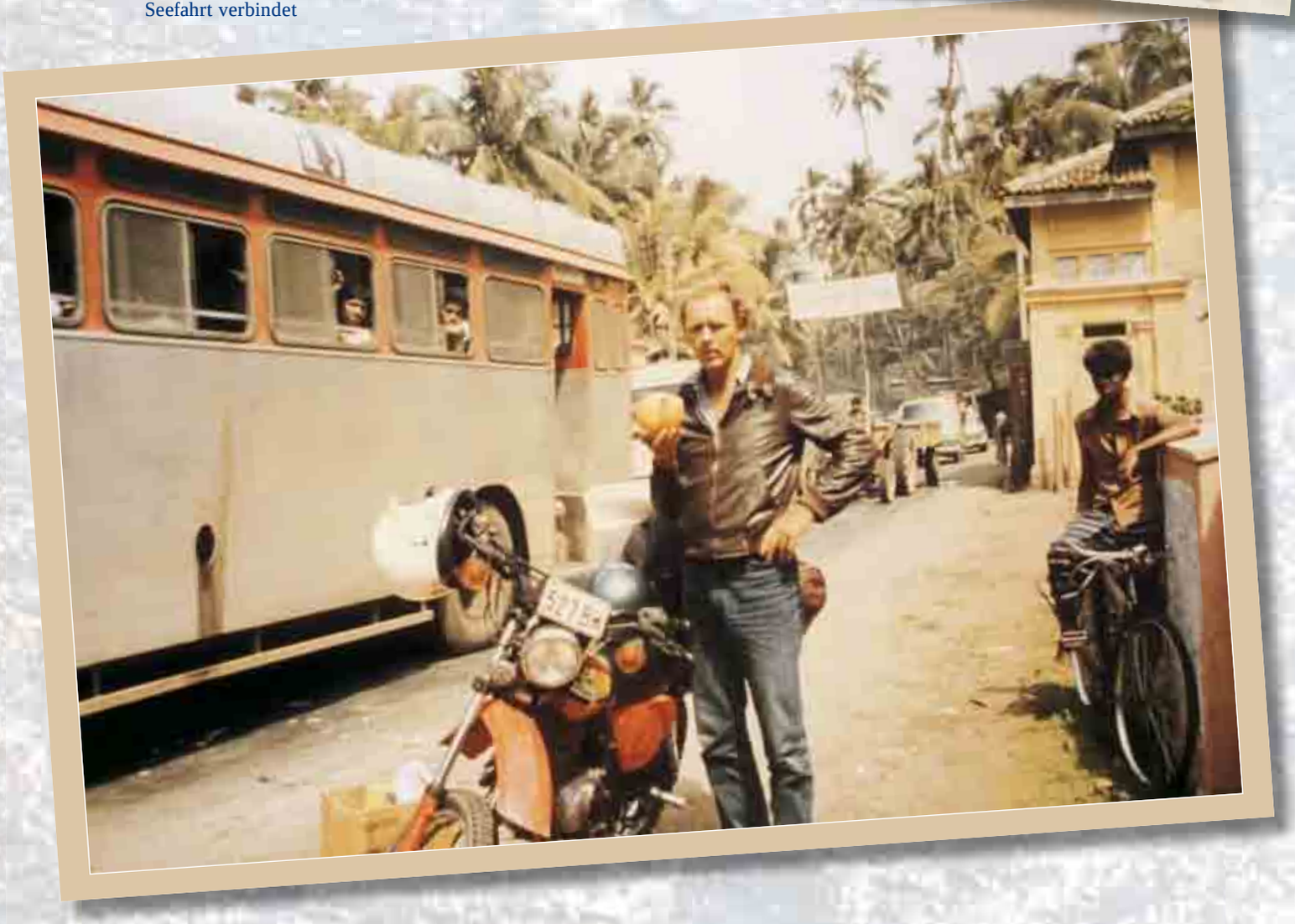
Recht herzliche Grüße von der „COLUMBUS WELLINGTON" und allzeit gute Fahrt wünscht Euch

Peter Lindenau

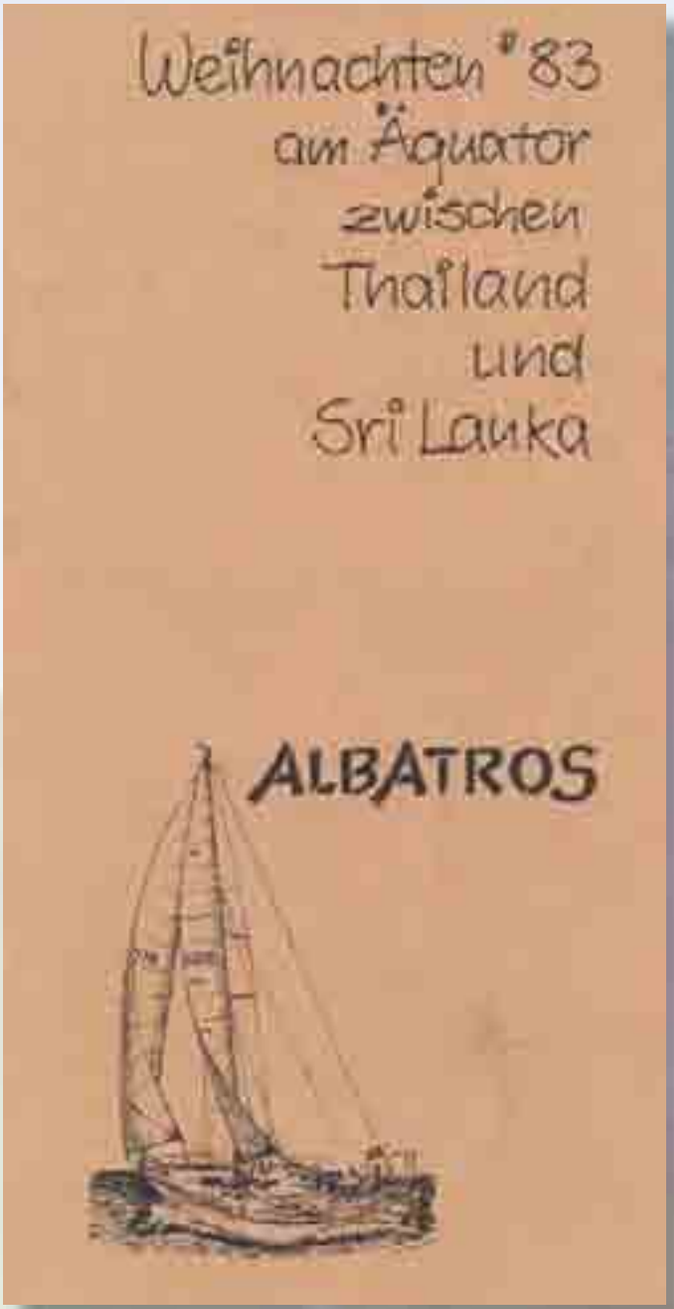
P.S. Vielleicht sehen wir uns irgendwann mal in Deutschland

Peter Lindenau

Nach Funkverkehr zwischen Australien und Neuseeland. Seefahrt verbindet



Manfred Kerstan mit seiner Enduro auf Entdeckungstour auf Bali



Der jährliche Gruß des Skippers in die Heimat

mit diesem Manöver ganz klar aufgezeigt, dass es bei diesem Ankergrund nur wichtig war, reichlich Kette auf den Boden zu legen. Wenn dieser dann noch aus Sand besteht, und die einzelnen Kettenglieder graben sich in den Sand ein, wird kein Schiff dieser Welt die Kraft aufbringen, die Kette aus dem Grund zu ziehen.

Wir lernen in den nächsten Tagen die Karibik kennen. Manfred segelt alles ab, was es zu zeigen gibt. Dabei scheut er keine Kosten und Mühen. Wir sehen die Grenadiens, St. Lucia, Barbados, St.Vincent, Martinique und viele kleine, traumhafte Inseln.

Am Schluss liegen wir vor Anker in einer Bucht. Alles Essbare an Bord geht dem Ende zu. Die nächsten Supermärkte sind weit weg. Aber an Land befindet sich ein großer Club Mediterrane. Manfred schickt Vera mit dem Schlauchboot rüber. Sie soll mit dem Chef de Village verhandeln, ob die Crew der Albatros heute Abend zum Essen kommen kann. Na klar, kein Problem, alle sind willkommen. Wir ziehen uns schick an und fahren mit dem Dingi zum abendlichen Club Med Diner. Das Buffet biegt sich unter der Last der Speisen und Köstlichkeiten. Wir 6 Gäste aus Berlin - sozusagen die Greenhorns der Albatros - greifen am Buffet schüchtern zu und kommen mit den wenig gefüllten Tellern an unseren gemeinsamen Tisch zurück. Hier erhalten wir von der Skipperin die Anweisung, sofort noch einmal am Buffet nachzufassen. In der Zwischenzeit füllen Vera und Manfred unsere Speisen in Plastiktüten und verstecken diese unter dem Tisch. Nachdem weiterer Nachschub von uns erobert wurde, schafft Manfred die prall gefüllten Plastiktüten aus dem Club und verstaut sie in dem am Strand liegenden Dingi.

Während sich Skipper und Skipperin riesig freuen, dass die Albatros Pantry wieder Nachschub erhalten wird, zieht urplötzlich und schnell ein Tropengewitter auf.

Es schüttet wie aus Kannen. Erst nach dem Abendessen hört der Wolkenbruch auf und wir verlassen den Club Richtung Strand, um mit dem Dingi die Rückfahrt zur

Albatros anzutreten. Am Schlauchboot angekommen, stellen wir mit Entsetzen fest, dass das Schlauchboot voller Regenwasser und unser gesamtes „Diebesgut" völlig ungenießbar ist, weil es auf dem Wasser schwimmt.
Die Crew kann sich das Lachen und auch ein bisschen Schadenfreude nicht verkneifen. Wir trösten aber Manfred mit den Worten, dass der Regen ein Zeichen Gottes war, der damit unsere Sünden bestrafen wollte. Wir haben danach noch lange an Bord gesessen, köstlich gelacht und die karibische Nacht genossen. Manfred hat viele Sun Downer serviert und wir konnten berauscht Petrus um Vergebung bitten.
1987 habe ich dann auf Mallorca meine erste Swan 46 gekauft. Als Manfred aus der Karibik zurückkam, haben unsere Schiffe gemeinsam in Portals Nous den Winter über an Land gelegen. 1988 segelte ich über Menorca zum Swan Cup nach Sardinien. Als wir nach drei Tagen und drei Nächten morgens um 04.00 Uhr in die schmale Bucht von Bonifacio auf Korsika einliefen, lag die Albatros ruhig vor uns. Wir legten uns ganz leise längsseits, um den Skipper zu überraschen. Der hatte uns aber längst gehört und bereitete sofort für uns alle ein gemeinsames Frühstück auf der Albatros.
Unsere Wege haben sich dann seglerisch getrennt, weil ich mit meinen beiden 46ern viele Regatten gefahren bin. Manfred hatte für dieses hektische Segeln keine Ambitionen. Erst als er beim ARC auf der Langstrecke über den Atlantik sehr gute Platzierungen erreichte, juckte es ihn wieder und er konnte seine Cruising Leidenschaft mit schnellem Regattasegeln kombinieren.
Mit seiner neuen 62er (auf der ich übrigens noch nie gesegelt bin) hat sich Manfred noch einmal einen Lebenstraum erfüllt. Mit diesem Schiff hat Manfred, wie man später in diesem Buch lesen kann, große Erfolge gefeiert. Als ehemaliges Crewmitglied wünsche ich der gegenwärtigen Albatros dafür allzeit gute Fahrt und immer die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel.
Manfred selbst danke ich für alles, was er mir seglerisch mit auf meinen Weg gegeben hat. In vielen Situationen, die ich auf meiner Happy Hour erlebe, denke ich oft: „Wie würde Manfred jetzt entscheiden?". Und wenn ich dann eines von den Dingen anwende, die ich bei Manfred gelernt habe, sind mir meine Manöver immer gelungen.
Jetzt, wo wir beide bereits Oldtimer sind, sind die gute Gesundheit und das körperliche Wohlergehen wohl die wichtigsten Schätze. Vielleicht sollten wir in unsere

Nicht immer verläuft das Einklarieren so locker und freundschaftlich wie in St. Galle /Sri Lanka.

Einklarierung in Male/Malediven. Die Mannschaft muss gegen Cholera geimpft werden, da sie aus Indien einreist.

Schwäne für diesen Schatz jeder eine große Schiffstruhe einbauen. Danach sollten wir die Deckel so gut verriegeln, dass uns diese Kostbarkeit noch sehr lange erhalten bleibt.

Das wünscht Dir und uns Dein Mike Heine
von der Happy Hour.

Der Mann, der zum Mond segelte

von Oliver Klempert
aus Yacht 24/2006

Einmal hat er Angst gehabt. Einmal in 55 Segeljahren. Das war vor den Solomon-Inseln im Pazifischen Ozean, während seiner Weltreise in den Achtzigern. „Ich war unter Deck, als ich oben Schritte hörte", sagt Manfred Kerstan. Diebe an Bord. Sie begannen, Beschläge und Klampen abzubauen. „Die müssen gedacht haben, sie seien allein auf dem Schiff", erzählt der Skipper. „Leise holte ich die Signalpistole und wollte aus dem Niedergang ins Freie schießen, um sie zu vertreiben." Er schlich die Treppe hinauf. Und drückte – im Geiste bereits einen Schritt weiter – noch unter Deck ab.

Das Geschoss zischte in die Spüle, brannte das Blech durch und steckte den Mülleimer in Brand. Plötzlich war Feuer an Bord! Dichter Signalrauch vernebelte die Sicht und quoll durch den Niedergang aus dem Schiff. Die angestrebte Wirkung verfehlte das Malheur nicht. Die Räuber gerieten in Panik und machten sich davon. „Nachdem ich den Brand gelöscht hatte", sagt Kerstan, „war von ihnen nichts mehr zu sehen." Heute kann der 70-jährige Berliner über „diese kleine Geschichte" schmunzeln. Es war das Schlimmste, was ihm auf See passiert ist. Wenn wenig geschieht, steckt vor allem gute Vorbereitung dahinter. Und genau dies ist eines der Lebensmotti Manfred Kerstans, der unter den deutschen Fahrtenseglern zu den bekanntesten zählt: eine sechsjährige Weltreise, mehr als 20 Atlantik-Überquerungen, Kommodore-Preis des Deutschen Segler-Verbands, Regatta-Silber en masse. Die Rennen, an denen er im Lauf seines Lebens teilgenommen hat, decken das gesamte Spektrum seglerischer Herausforderungen ab: Rolex Swan World Cup, Sydney–Hobart, DaimlerChrysler North Atlantic Challenge (DCNAC), Cape Town to Rio Race – aber geradezu berühmt geworden ist er in der Blauwasserszene als „Mister ARC". 13 Mal hat er mit der Atlantic Rally for Cruisers den Ozean übersegelt, so oft wie kein Zweiter. Er war bereits bei der Premiere vor genau 20 Jahren dabei und ist es in diesem November wieder (s. Kasten Seite 28). Obwohl die Rally im vorigen Jahr „eigentlich meine letzte gewesen sein sollte", wie Kerstan sagt. Doch er kommt

von ihr nicht los: „Es ist eine Sucht." Aufgewachsen in einer Zeit, als Deutschland in Trümmern lag und Segeln nur etwas für Reiche war, gehört Kerstan zu jenen, die im richtigen Moment das richtige Händchen hatten.
„Ich habe im Leben viel Glück gehabt", sagt er. Er lernte Autoelektriker und Schlosser und gründete in Berlin eine Vertriebs- und Reparaturwerkstatt für Volkswagen. „In der Wirtschaftswunderzeit bis Mitte der siebziger Jahre

Strandsegler. Das Beachen, hier in Thailand, schafft Gelegenheit zur Pflege des Unterwasserschiffs

konnte man sich mit Autos eine goldene Nase verdienen", sagt Kerstan.
Bereits 1979 verkaufte er sein Geschäft und ging auf Weltreise. Es war ein Aufbruch, der nie wieder in ein bürgerliches Leben zurückführen sollte. „Ich wollte den Stress auf Dauer nicht mehr, und die Idee eine Weltreise zu machen, spukte mir schon lange im Kopf herum." Ein Leben unter Segeln – das sollte Kerstans Bestimmung werden.
Die Wurzeln dafür legte er weit früher. Bereits im Alter von 15 Jahren, im Jahr 1951, kaufte er sein erstes eigenes Boot, eine O-Jolle, mit der er auf Berliner Gewässern segelte. Er trat in den Potsdamer Yachtclub ein, dem er bis heute angehört. Ebenso ist er Mitglied der Berliner Schiffergilde. Vorträge am traditionsreichen Berliner Wirtschaftsinstitut Urania von den Ersten, die damals mit privaten Yachten die Erde umsegelten, entfachten bei ihm eine Sehnsucht, die nicht mehr verlöschen sollte. „Ich habe mir die ganze Welt angesehen."
Das nächstgrößere Schiff auf seinem Weg sollte erst 1967 folgen, eine 7 KR, ein knapp über zehn Meter großes Kajütboot.
Mit ihm war Kerstan in norwegischen und englischen Gewässern unterwegs sowie im Mittelmeer bis nach Griechenland.
„Diese Fahrten waren meine ersten Sporen für die große Weltreise", sagt Kerstan. Damals sei eine solche, mit dem Segelschiff, noch etwas Unvorstellbares gewesen. „Nun ja", fügt er hinzu, „eigentlich ist es das ja immer noch." Den Respekt vor dem Meer hat er nie verloren.
Drei Jahre bereitete der damals 43-Jährige seinen Törn um die Welt vor. Er wollte „so wenig wie möglich dem Zufall überlassen".
Die Route führte über den Atlantik nach New York, auf die Bermuda-Inseln, durch den Panamakanal, zu den Fidschi-Inseln, nach Australien, Bali, Djakarta, Singapur, Bangkok, Sri Lanka, ins Rote Meer und nach Zypern. Insgesamt legte er 49 000 Seemeilen zurück, besuchte 39 Länder und machte in 108 Häfen fest. Das Schiff, mit dem er unterwegs war, eine Swan 48, hatte er ein paar Jahre zuvor, 1975, für 120 000 Mark neu gekauft. Ihr Name: „Albatros". Zwei weitere sollten folgen, eine Swan 61 im Jahr 1986 und 2003 sein derzeitiges Schiff, eine Swan 62 RS.
Wie in einer Ahnenreihe tragen alle den gleichen Namen. Zur Ausrüstung der ersten Swan zählten Schlepplog, Sextant und Karten. An GPS-Navigation und Ähnliches war noch nicht zu denken. Komfort, heute ein Schlagwort, das in jedem Schiffsprospekt zu finden ist, bedeutete damals, dass während eines Törns einmal etwas nicht kaputtgegangen ist. „Unsere Devise lautete immer: eine Woche segeln, eine Woche bauen", sagt Kerstan, und denkt dennoch nur zu gern an diese Zeit zurück, die doch gar nicht so fern in der Vergangenheit liegt. Essen aus Konserven, das Auffangen von Regenwasser in Planen, um Trinkwasser zu gewinnen – was anachronistisch anmutet, ist gerade mal etwas über zwei Jahrzehnte her.
Schiff und Skipper stellten ihre Fähigkeiten unter Beweis, als Kerstan sich außer Konkurrenz zu einer der gefürchtetsten Regatten überhaupt meldete: dem Sydney–Hobart Race auf der Bass Strait, in der zwischen Australien und Tasmanien Pazifischer und Indischer Ozean aufeinandertreffen und Stürme urplötzlich entstehen. „Das war

„Mister ARC“ unter der Flagge seiner Lieblingsveranstaltung: „Ich will vorne mitmischen“

Souverän. Am Ruder strahlt Kerstan in jeder Situation Ruhe und Selbstbewusstsein aus

Glänzend. Die „Albatros“, Kerstans dritte Swan dieses Namens, im Gegenlicht vor Gran Canaria

das schlimmste Revier, in dem ich jemals unterwegs war", sagt Kerstan; nie habe er den Wind so heulen hören wie in der Bass Strait. „Navigieren war irgendwann nicht mehr möglich, wir mussten uns 20 Stunden treiben lassen."
Die schönsten Erinnerungen hat der Segler an die Südsee. „Große Marinas wie heute gab es damals noch nicht", sagt Kerstan. „Alles war viel kleiner, individueller, und eigentlich hat man immer wieder dieselben Segler getroffen. Wir waren eine große Familie." Das ist auch der Grund, weshalb er eine solche Reise nun nicht mehr machen würde: „Ich möchte mir die Erinnerungen bewahren."
Bis heute praktiziert Kerstan eine Methode der Schiffspflege, die wohl kein Eigner seiner Yacht mehr antut: das so genannte Beachen, das bewusste Stranden. Vor Thailand bestand einst keine Möglichkeit, eine große Kielyacht aufs Trockene zu bekommen. Blieb nur, sie auf einen sauberen Strand auf Grund zu setzen. „Antifouling-Anstriche gab es zwar auch vor 25 Jahren, sie waren aber noch nicht so gut wie heute. Es gab also nichts Besseres, als ab und an selbst zum Spachtel zu greifen und Bewuchs vom Rumpf eigenhändig abzuziehen." Er empfiehlt das auch anderen Skippern, da so „eine enge Bindung zum Schiff" entstehe und man es besser kennen lerne. Seine aktuelle Yacht kennt er vom ersten Moment ihrer Entstehung an. Kerstan beaufsichtigte 2002 und 2003 den Bau der Swan 62 RS bei Nautor in Finnland und ließ Tipps aus der Praxis einfließen. In Sachen Lichtversorgung zum Beispiel. Entscheidende Komponenten in der Nacht schnell und unproblematisch zu erreichen, könne „plötzlich sehr wichtig werden". Solch eine Auseinandersetzung mit denkbaren Szenarien und mit „den Eigenarten" eines Schiffs verleihe „in einer kritischen Situation mehr Gelassenheit", erklärt Kerstan. Generell folgt er dabei der Devise: „Keep it simple, keep it light", halte alles einfach und leicht.
In seinem Seglerleben hat Manfred Kerstan viele Entwicklungen unmittelbar mitbekommen. Längst nicht jede gefällt ihm, insbesondere der Hype um vermeintlich unverzichtbare Ausrüstung. „Gehe ich heute über eine Bootsmesse, kann ich viele Dinge kaufen, die man laut Hersteller an Bord haben muss", sagt Kerstan. „So gibt es Lebensretter in allen möglichen Varianten. Nur: Man darf gar nicht erst ins Wasser fallen."
Echte Fortschritte sieht der Vielsegler hingegen vor allem beim laufenden Gut („nicht mehr so unhandlich") und in der Navigation: „Früher hatte ich hunderte Seekarten.

Die Atlantic Rally 2006

Seit 1986 sind mit der Atlantic Rally for Cruisers über 15 000 Segler auf knapp 4000 Yachten über den Ozean gefahren. Die Veranstaltung für Fahrten- und Regattaschiffe beginnt 2006 am 26. November, der Kurs führt über 2700 Meilen von Gran Canaria nach St. Lucia in die Karibik. Die Dauer der Passage wird mit 12 bis 22 Tagen veranschlagt.
In diesem Jahr [2006, Anm. der Red.] sind 230 Yachten gemeldet, darunter 30 aus Deutschland. Das Gros (105) kommt aus Großbritannien. Starten dürfen Monos ab 27 Fuß und Fahrtenkatamarane von 27 bis 60 Fuß. Größtes Schiff ist diesmal die italienische Swan 100 „Fantasticaaa" mit 31,21 Metern, kleinstes die Jupiter 30 „Twist" aus den Niederlanden (9 Meter). Die Cruising-Klassen segeln nach einem Handicap des Veranstalters, die Rennyachten nach IRC.

Heute passen sie auf ein paar CDs." Dass dabei auch ein wenig vom Flair einer alten Tradition verloren geht, stört ihn nicht. „Segeln hat viel mit Praktikabilität zu tun. Wenn ich wählen müsste, ob ich mir auf einem Laptop Karten anschaue oder ob ich erst einen Tisch abräume, weiß ich heute, wofür ich mich entscheide." Ein halbes Jahr Karibik im Winter, ein halbes Jahr Berlin in den Sommermonaten, so sieht Kerstans Lebensrhythmus aus.
„Die Bodenhaftung und den eigenen Ursprung nicht verlieren", sind die Gründe, warum er immer wieder an Land zurückkehrt. „Wer die ganze Zeit nur unter Palmen lebt, kann es irgendwann nicht mehr genießen", sagt Kerstan, „der Wechsel tut mir gut."
Außerdem muss er sich um seine Häuser kümmern, die ihm dieses Leben überhaupt ermöglichen. In Berlin hatte er nach seiner Selbstständigkeit Anfang der siebziger Jahre in Immobilien investiert. Aus den Mieterlösen finanziert er seine Segelabenteuer und den Unterhalt der „Albatros".
Dieser Tage geht es also turnusgemäß wieder in die Karibik. Mit „seinem" Rennen, wie sonst. Und mit Mitseglern an Bord, die eine Koje auf der „Albatros" gechartert haben. Ungefähr die Hälfte seiner zahlenden Kunden sind selbst Bootseigner oder wollen sich eine Yacht für eine

Die gute Fee der ARC überreicht Manfred Kerstan auf St. Lucia den ersten Preis in der Klasse der Yachten über 60 Fuß.

Weltumsegelung oder Blauwasserfahrt zulegen. „Bei mir können sie sich dafür den letzten Schliff holen", sagt Kerstan. Klingt etwas überheblich, ist es aber keineswegs. Der Skipper lebt vielmehr vor, wie man sich zum Beispiel in Stresssituationen auf See verhält. In resolutem Ton und ohne Umschweife kommen seine Kommandos. Einen diktatorischen Führungsstil pflegt er deshalb aber noch lange nicht. Auch vermeintlich niedere Dienste verrichtet der Chef mit Vergnügen. An Bord kocht und backt Kerstan selbst, stundenlang. „Allein für zehn unterschiedliche Geschmäcker fast drei Wochen lang jeden Tag ein passendes Gericht zu kochen ist eine Herausforderung. Fast so groß wie die Atlantik-Überquerung selbst". Und das sind nicht die einzigen.

Während sich 40 bis 50 Jahre jüngere Männer unter Deck ausruhen müssen, weil ihnen das schlechte Wetter zu schaffen macht – wie auf der vorigen Atlantic Rally geschehen – steht der Zweimetermann stundenlang selbst am Ruder und steuert seine „Albatros" routiniert und selbstbewusst durch die fünf bis sechs Meter hohen Wellen. Der Mann strahlt enorme innere Ruhe aus, auch dann noch, wenn es hart und kritisch wird. Das heißt aber nicht, dass es an Bord langweilig zugeht, ganz im Gegenteil. „Ich habe stets Ambitionen, vorne mitzumischen", sagt Kerstan. Das gelang ihm mit seinen Crews bislang immer:

Jedes Mal war der Rally-Veteran bei der ARC in seiner jeweiligen Klasse ganz vorne dabei, schlechtestes Ergebnis: Platz vier. Schon bei der ersten Teilnahme 1986 wurde er Zweiter von rund 200 Startern. Und im vergangenen Jahr stand er sogar ganz oben auf dem Siegertreppchen. Ohne körperliche und geistige Fitness geht so etwas nicht. Kerstan ist da voll auf der Höhe, und er arbeitet daran. Joggt regelmäßig und nimmt für Strecken das Fahrrad, für die sich andere lange ins Auto setzen. In seiner Laudatio zu Kerstans 70. Geburtstag hat sein Freund Manfred Kujath, Vereinskollege beim Potsdamer Yacht Club, die Lebensleistung des „Albatros"-Skippers mit einer Berechnung gewürdigt. Derzufolge hat Manfred Kerstan, alle Törns zusammengenommen, eine Strecke im Kielwasser, die der Entfernung von der Erde zum Mond entspricht, zurückgelegt. „Und wenn er wirklich dorthin segeln könnte", sagt Kujath, „dann würde er das auch noch machen."

„Ich segel' einfach so gerne!“

von Christoph von Reibnitz

Wir schreiben das Jahr 1986, in Las Palmas Gran Canaria treffen sich 200 Yachten aller coleur zu einer Ralley über den Atlantik nach Barbados. Der vollkommen überfüllte Hafen ist von einer zentimeterdicken Ölschicht überzogen, die ständig durch die Ergüsse des Industriehafens genährt wird. Wir ergattern mit unserer 45ft Yacht Roter Baron einen Platz am Heck der größten Yacht im Hafen. Es ist die Swan 65 Albatros aus Berlin. Der freundliche Eigner will mit seiner Freundin zu zweit nach Barbados segeln. Wir nehmen es ihm ab, haben die beiden doch erst vor kurzem ihre mehrjährige Weltumseglung mit einer 48er Swan beendet. Manfred fasziniert uns junge Elbsegler sofort durch seine Lebensform, Erfahrung und Bescheidenheit. Natürlich brennt uns die Frage auf den jugendlichen Herzen, welchen beruflichen Weg man wohl einzuschlagen hat, um sich solche Segelträume zu erfüllen. Seine unvergessene Antwort lautete in bestem berlinerisch: „Ick hab ne Autowerkstatt in Berlin“. Dieses erste ARC, bei dem die Organisation daraus bestand, dass ARC-Vater Jimmy Cornell an einem Klapptisch unter einer Palme saß und Schiffsnamen notierte, sollte der Grundstein zu einer langen Seglerfreundschaft werden.
Unsere Wege kreuzten sich zehn Jahre später, als Manfred auf den Azoren plötzlich bei unserer Peter von Seestermühe längsseits ging und dabei seine Crew ermahnte, beim Anlegen an die schöne Yacht besonders aufmerksam zu sein. Das gab ein Wiedersehen nach so langer Zeit, die ich genutzt hatte, mir auch ohne Autowerkstatt meinen Segeltraum zu erfüllen.
Seitdem haben wir ungezählte ARCs und zwei Nordatlantikregatten mehr mit- als gegeneinander gesegelt. Ich war dabei, als die alte Albatros in St. Lucia verkauft wurde und konnte miterleben wie schwer er sich von seinem geliebten Schiff trennte. Bereits eineinhalb Jahre später lag die neue (jetzige) Albatros zusammen mit Peter von Seestermühe in Las Palmas und wartete wie schon so häufig vor- und nachher auf einen gemeinsamen ARC-Start. Doch es sind nicht allein die vielen zigtausend Seemeilen, die wir neben- oder doch meist hintereinander in kameradschaftlicher Weise über die Weltmeere gesegelt sind, die diese Freundschaft

Links: Die Peter von Seestermühe, ehemalige Peter von Danzig, beim Start des HSH Nordbank *blue race* 2007

Trophäen bei der ARC 2002: Christoph von Reibnitz und Manfred Kerstan mit ihren Preisen. In der Mitte Sabine Hoffmann

Standesgemäß zum Start des blue race: Skipper und Crew in feiner Robe

ausmachen. Die Faszination, die meinen Freund Manfred ebenso wie mich immer wieder auf den Atlantik treibt, hat er einmal in einem einzigen Satz zusammengefasst.

Manfred sagte damals: „Weißt Du, Christoph, ich segel' einfach so gerne!“

Albatros across the Atlantic

von Jimmy Cornell

The best thing about organising sailing events, such as the ARC (Atlantic Rally for Cruisers = Atlantik Rallye fuer Fahrtensegler), is that, as an organiser, you have the opportunity to deal with many interesting people. I have been very fortunate in meeting a number of outstanding people, some of whom have become, over the years, good friends. Very high on that list stands Manfred Kerstan although the start of our relationship could have been very different.

In 1985, shortly after completing my first voyage around the world, I was asked by the British Yachting World magazine to fly to Las Palmas de Gran Canaria and write an article about boats preparing to cross the Atlantic. I knew that the best time to do this would be around the middle of November when hundreds of boats are preparing to set sail for the Caribbean. My guess was right and when I got to the yacht harbour in Las Palmas it was overflowing with sailing yachts of all sizes, their crews busy with preparations for the great adventure. Every now and again, a yacht would cast its lines and head for the marina entrance, the crews of the other yachts blowing their horns and shouting farewells. What struck me most, however, was that the yachts were leaving one by one, and while there was a lot of excitement among both departing and remaining crews, there was also an underlying sense of sadness undoubtedly caused by the feeling of solitude that awaits anyone setting off on a long ocean passage. I wondered if something could be done about it… and this is how the idea of a transatlantic rally was born. It was planned as a very different kind of sailing event, unlike the transatlantic races that were already taking place, a relaxed, friendly event in which safety and contacts between participants, both in port and during the crossing, were to be the main priorities.

As soon as the idea was launched, the entries started coming in and by November 2006 over two hundred yachts had signed up for the first ever ARC. Among the first to join was a brand new Swan 61 from Berlin, one of the largest yachts among a fleet where the majority were around forty feet long and there were even several boats half its size. About ten days before the start, I was called quickly from the ARC office in Las Palmas marina to help dock a large yacht that had just arrived. When I got to the end of the marina I saw a beautiful white yacht whose skipper was calmly and skilfully manoeuvring his large yacht into a tiny spot. In those days the marina, which occupies a corner of the large commercial port of Las Palmas, was a filthy, run-down place, with a thick layer of dirty bunker oil mixed with all kinds of rubbish floating on the surface: empty plastic bottles, dead fish, rotting vegetables. Docking manoeuvre completed, the skipper came ashore and I expected him to lay into me for having brought his spotless yacht into such a disgusting place. Instead, he reached out and shook my hand firmly; "I am Manfred and you must be Jimmy…"

"Yes", I replied, "and I must apologize about the state of this place, but it is the only place where we could dock such a large fleet…"

"Oh, don't worry, I have seen worse places like this," he interrupted me with a smile, "shall I come to the office to complete formalities?"

From that very first encounter I knew that Manfred was in every respect an exceptional man, an impression that was confirmed and reinforced over the coming years, as Albatros became a regular feature on the start line of one ARC after another.

By the day of the start, Sunday 26 November 2006, from the 209 yachts signed up, 203 yachts crossed the start line outside of the port of La Palmas. This was the largest sailing event not only to cross the Atlantic but the largest in the world and it went straight into the Guinness Book of World Records where it remained unchallenged for many years, only to be surpassed by a record number of 235 yachts in the twentieth ARC in 2005.

Several years later, over a drink in St Lucia, shortly after the successful completion of yet another ARC, I asked Manfred why he continued doing it. "The answer is simple: I enjoy doing the ARC, meeting new people, then the excitement of yet another crossing of across the Atlantic and the prospect of a perfect winter in the Caribbean sun."

"And do you have any regrets?"

"Only one, and that is not having won that very first ARC."

Der Premierminister von St. Lucia und der Gründer der ARC, Jimmy Cornell, bei der Übergabe der Prime Minister's Trophy für den Sieg bei den Yachten über 60 Fuß

Wandmalerei in Las Palmas. Die Segler der ARC 93 verewigen sich vor dem Start an der Pier.

Jimmy Cornell bei der ersten ARC 1986, die als größte Atlantikregatta ins Guiness Buch der Rekorde eingegangen ist.

Von 176 Schiffen als dritter in Barbados. Überreichung des Welcome Drinks in der Nacht beim Festmachen

Atlantic Rally for Cruisers (ARC)

von Astrid Breuer-Greiff

Es ist Herbst und im Mittelmeer und Nordeuropa geht die Segelsaison zu Ende. So wie Tausende von Vögeln in sonnigere Gefilde fliegen, machen sich Hunderte von Booten auf den Weg, um die lange Reise über den Atlantik in die Karibik anzutreten. Traditioneller Ausgangspunkt hierfür sind wie bereits vor über fünfhundert Jahren die Kanarischen Inseln, wo Kolumbus seine Schiffe verproviantierte. Während er jedoch keinerlei Ahnung hatte, was ihn auf der anderen Seite des Ozeans erwartete, weiß der moderne Segler um die Verhältnisse des karibischen Winters mit perfekten Segelverhältnissen, steten Passatwinden und schönem Wetter.
1985 flog der bekannte britische Journalist und Buchautor Jimmy Cornell auf die Kanaren und interviewte im Auftrag der Zeitschrift „Yachting World" mehrere Skipper, die sich dort auf die Atlantiküberquerung vorbereiteten. Die Segler, die er befragte, waren von ihrer Nationalität, ihrem Alter und ihrem Einkommen her ebenso unterschiedlich wie die Schiffe.
Die einmalige Atmosphäre unter den Seglern, die sich auf die Überfahrt vorbereiteten – ihr Enthusiasmus, ihre Anspannung, und vor allem die Kameradschaft untereinander – brachten Jimmy auf die Idee, eine Regatta über den Atlantik mit einer völlig anderen Ausrichtung als bei schon bestehenden Hochseerennen zu organisieren. Es sollte eine Rallye werden, bei der die Teilnahme Spaß macht, gleichzeitig sollten jedoch die Sicherheit und das Vertrauen besonders bei den Teilnehmern, die ihren ersten großen Hochseetörn planten, erhöht werden.
Diese Idee wurde begeistert von Fahrtenseglern und Medien aufgegriffen. Offensichtlich war die Zeit reif für eine derartige Veranstaltung. Dies war die Geburtsstunde der ARC, der Atlantic Rally for Cruisers.
Sobald die Idee veröffentlicht wurde, gingen Anmeldungen aus aller Welt ein, und bereits nach wenigen Monaten musste die Startliste aufgrund der großen Teilnehmerzahl geschlossen werden; weitere Anwärter kamen auf die Warteliste.
Am 25. November 1986 fiel der Startschuss, und 204 Yachten aus 24 Ländern nahmen die Herausforderung zur größten bisher angebotenen Rallye von Las Palmas de Gran Canaria über den Atlantik an. Seitdem ist die ARC fester Bestandteil im internationalen Regattakalender und die beliebteste Art des Segelns über den Atlantik geworden.

Obwohl der Spaßfaktor bei dieser Veranstaltung im Vordergrund steht, wurde der Regattaaspekt auf Wunsch der Teilnehmer zunehmend mehr berücksichtigt. 1989 wurde eine Regattagruppe nach dem Channel Handicap System (CHS) eingeführt, so dass diejenigen, denen der Sinn nach einem echten Rennen steht, sich mit Gleichgesinnten messen können. Teilnehmer in der Regattagruppe, die nun unter der Schirmherrschaft des „Royal Ocean Racing Clubs" nach IRC-Handikap stattfindet, stellen ungefähr 15 Prozent der Flotte, doch der größte Teil der Teilnehmer startet nach wie vor in der Fahrtenseglergruppe, in der begrenzter Motoreinsatz erlaubt ist.
Die ARC hält den Rekord als größte Transozean-Segelveranstaltung in der Welt. Nach dem Start in Las Palmas auf Gran Canaria Ende November überqueren die ARC-Yachten den Atlantik. Der Landfall erfolgt in Rodney Bay auf der Karibikinsel St. Lucia. Die 2700 Meilenpassage auf der NE-Passatroute dauert durchschnittlich 16 bis 21 Tage und vereint mehr als 200 Yachten aus verschiedenen Nationen. Ziel der ARC ist, die Atlantiküberquerung für den typischen Fahrtensegler unterhaltsamer, überschaubarer und sicherer zu machen. Denn die Sicherheit des Bootes ist ein Hauptaspekt der Rallye. Teilnehmende Yachten benötigen umfangreiche, erforderliche oder empfohlene Sicherheitsausrüstung. Es gibt eine tägliche Wettervorhersage sowie einen Positions-Meldedienst über Funk, solange die Schiffe auf See sind. Die Positionen der Boote und ihre tägliche Berichte und Photos werden auf die ARC-Webseite gestellt, so dass Familienangehörige, Freunde und Segelinteressierte das Vorankommen der Yachten verfolgen können: www.worldcruising.com/arc
1999 wurde der World Cruising Club Teil von Sir Chay Blyths „Challenge Buisiness". Seitdem hat sich die ARC prächtig entwickelt, erreichte mit 237 Yachten eine Rekordteilnahme und zieht mittlerweile über 200 Teilnehmer pro Jahr an. 2005 feierte sie ihren 20. Geburtstag.

Die neue Albatros liegt bereit in Las Palmas für ihre erste Atlantik-Überquerung 2002.
Unten: Die Flotte hat Rodney Bay erreicht

ARC
Gran Canaria to St.
200
GranCanaria
GranCanaria

ARC
2007
GranCanaria
WWW.MURTICYACH

2 Stunden bis zum Start vor Gran Canaria: noch 2.800 sm bis nach St. Lucia

Im Januar 2006 wurden die ARC und alle weiteren, vom World Cruising Club organisierten Veranstaltungen dem Challenge Business durch eine Management-Übernahme abgekauft.

Begebenheiten der letzten 22 Jahre

Die längsten Überfahrten

Die Yacht "Paper Moon" brauchte über ein Jahr! Sie startete mit der ARC 2003 und kehrte am gleichen Tag in den Hafen zurück, nachdem sie auf ein schwimmendes Objekt getroffen war und ihren Kiel beschädigt hatte. Im nächsten Jahr ging sie wieder an den Start, so dass ihre Überfahrt insgesamt 12 Monate und 18 Tage dauerte.

1986 benötigte "Dunkers", eine Achilles 24 (7,40m), 33,5 Tage für die Atlantiküberquerung.

ARC Streckenrekord

2006: 11 Tage , 5 Stunden, 32 Minuten und 30 Sekunden
Capricorno - Maxi - Rinaldo Del Bono, ITA

Die größten Yachten

Tenacious	65,00 m	Barque	2003 [Jubilee Sailing Trust Ship]
Sojana	38,00 m	Farr 115	2004
ACT IV	35,93 m	One off	1995
Leopard of London	29,49 m	Reichel Pugh	2004

Kleinste Yacht

Raggles	6,70m	Hurley	1986

Gesamtzahl der Yachten und Wettbewerber der ARC

Von 1986 – 2007 haben 3691 Yachten an der ARC teilgenommen.
Der Teilnehmerrekord war 1999 – 237 Starter, und 235 davon überquerten die Ziellinie (2 kehrten nach Las Palmas zurück). Insgesamt haben rund 17 000 Segler mit der ARC den Atlantik überquert.

Am häufigsten vertretene Bootswerften

Amel Super Maramu ist der häufigste Bootstyp, gefolgt von Oyster 56 und Beneteau Oceanis 473.

Die am häufigsten vertretenen Bootswerften sind Beneteau, Oyster und Hallberg Rassy.

Länge der ARC-Yachten [LÜA]

Jahr	Durchschnitt	Mittelwert
1986	11.9	11.6
1987	12.3	11.9
1988	-	-
1989	13.1	12.8
1990	14.0	13.9
1991	14.1	13.3
1992	13.1	12.2
1993	13.6	13.2
1994	13.8	13.2
1995	13.8	13.3
1996	13.8	13.2
1997	13.8	13.4
1998	14.2	14.0
1999	13.9	13.3
2000	14.4	13.7
2001	14.9	14.1
2002	14.5	14.0
2003	14.9	14.0
2004	15.1	14.5
2005	14.8	14.0
2006	14.7	14.2
2007	14.95	14.4

Im Ziel: Die Yachten ankern in Rodney Bay.

Vorfälle – Auf See aufgegebene Yachten

1987	Bamaca	Westerly 33	lief vor Barbados aufs Riff
1988	Freedom	Bavaria 38	lief vor Barbados aufs Riff
1990	Chaot		Ruderschaft gebrochen, Yacht aufgegeben
1998	Harlequin	Dehler 41	Ruderschaft beschädigt, Yacht aufgegeben
2002	F2	Hunter Legend 450	Ruderschaft gebrochen, Yacht aufgegeben
2003			Kiel beschädigt, Crew abgeborgen, Yacht gerettet
2006	Compromise	Nicholson 32	Crew abgeborgen, medizinischer Notfall
2006	Arnolf	Bavaria 350	Ruderschaft gebrochen, Yacht gerettet

ARC-Yachten waren auch an der Rettung von Crews auf Yachten beteiligt, die nicht an der ARC teilnahmen und sanken.

Zwischen den ARCs: Chartertouren im Mittelmeer wie hier mit Gästen des Königshauses

König Juan Carlos vor der Albatros

Routinecheck vor der Tour nach Gran Canaria

Todesfälle bei der ARC

2002: Philip Hitchcock ertrank, nachdem er über Bord gefallen war.
2007: John Thompson starb an den Folgen einer Kopfverletzung.

Jüngster und ältester Teilnehmer

Die jüngste Teilnehmerin war Rosie Pickering bei der ARC 2004, die am Starttag ihren 1. Geburtstag feierte.

Der älteste Skipper – Aubrey Long (78) in ARC 91 – war auch der Gewinner nach Handikap!

Interessante Geschichten

Katze-über-Bord

Choy-Choy hielt eingerollt ins Großsegel an Bord von Lionheart in ARC86 ein Mittagsschläfchen. Das Segel wurde gesetzt und die Katze ging über Bord. Die Crew fuhr ein Katze-über-Bord-Manöver und konnte das Tier retten.

Windwalker wurde Wavewalker! – 1989

Während einer Flaute, als die Yacht unter Motor lief, kam Roy Butler von "Windwalker" an Deck, rutschte aus und fiel über Bord. Es gelang ihm, eine der Spinnakerschoten zu greifen und lauthals seine Crew zu alarmieren. Glücklicherweise konnte diese Fahrt aus dem Boot nehmen und Roy sich mithilfe der Schot wieder an Bord hieven. Daraufhin erhielt er den Spitznamen "Wavewalker".

Erster blinder Skipper

Der blinde Segler Richard Horton-Fawkes war Skipper der Sigma 38 Incitatus in ARC92.

Einhand-Skipper – ARC93

Die Crew der Amber Nectar musste eine Woche nach dem Start nach Ruderverlust die Yacht verlassen und auf einen Tanker wechseln, der nach Westafrka fuhr. Doch im Gegensatz zur dreiköpfigen Besatzung weigerte sich der Skipper, Anthony Stubb, von Bord zu gehen. Er informierte die amerikanische Küstenwache, die die Operation koordinierte, dass er Vorräte für zwei Monate an Bord habe und Notreparaturen durchführen werde. Er

Jedes Jahr mit neuer Crew ins Rennen zu gehen, ist für Manfred Kerstan zur Routine geworden. „Die fast größere Herausforderung ist, 14 Tage für 10 unterschiedliche Geschmäcker zu kochen“, so Kerstan zu den Schwierigkeiten einer Atlantiküberquerung.

Der Skipper achtet auf gesunde und frische Ernährung, der Proviantplan ist nach 30 Atlantiküberquerungen ausgereift. Nur im Hafen erlaubt und Mangelware bei der Überfahrt: Bier. Nur eine Dose pro Person ist für das Bergfest dabei. Und Hochprozentiges bekommen dann nur noch die Fische...

ALBATROS
11

baute aus zwei Paddeln ein Notruder und segelte einhand die verbleibenden 2000 Meilen nach St. Lucia.

"Bier-varia" 46 in ARC 2001

Baer II, eine in Deutschland registrierte Bavaria 46, überquerte die Ziellinie in St. Lucia. Die Yacht bot ein phantastisches Schauspiel – eine Flaggenparade aus 250 Bierdosen, die während der Überfahrt von den vier Crewmitgliedern geleert worden waren. Ursprünglich waren es wohl 400 Dosen gewesen, doch einige waren über Bord gegangen!

St. Lucia Hochzeit ARC95

Während der ARC gab es mehrere Verlobungen,aber nur eine Hochzeit: Der deutsche Segler Axel Wille von Milonga hielt in St. Lucia um die Hand seiner Freundin an und wollte sofort heiraten. Flugs wurde eine spezielle Heiratserlaubnis vom Fremdenverkehrsamt arrangiert, und das Paar wurde während der ARC an Bord ihrer Yacht in Rodney Bay getraut.

Mann über Bord nach 18 Stunden im Wasser bei ARC99 gerettet

Vier ARC99-Yachten halfen bei der Suche nach einem Mann über Bord Überlebenden, der 18 Stunden im Wasser verbrachte. Skipper Petter Noreng von der norwegischen Yacht Jägermeister wurde nach einer spektakulären Rettungsaktion lebend aus dem Atlantischen Ozean gefischt. Die 11-m-Yacht, gesegelt von Petter Noreng, Ola Strand Andersen, Karl Kjorstad und Rob Wilson überquerte den Atlantik zur gleichen Zeit wie World Cruising Clubs ARC99, die größte Transozeanrallye aller Zeiten. Um 1.00 Uhr UTC Montag, 6. Dezember,vernahmen die Yachten den MAYDAY-Ruf von Jägermeister, nachdem Petter in einer Sturmbö über Bord gegangen worden war.

Als erste am Unfallort war die ARC-Yacht Mazy (Arcona 40DS), dicht gefolgt von 3 weiteren ARC-Yachten Sonja (Bavaria 50), Barefoot (Oyster 485) and Hildring (Jeanneau 42). Alle drei Yachten waren über vier Stunden vom Ort des Geschehens entfernt gewesen und änderten ihren Kurs, um der Yacht in Not zu Hilfe zu eilen. Systematisch durchkämmten sie das Unfallgebiet; die Yacht Mazy koordinierte die Suchaktion und die Kommunikation zwischen den ARC-Yachten und dem Flugzeug der amerikanischen Küstenwache. 16 Stunden nach dem Unfall setzte schwerer Regen ein, und die Dunkelheit nahte. In der letzten Phase der Rettungsaktion konnte die Yacht Hildring Petter Noreng sichten und ihn an Bord retten.

Bei der Preisverteilung fast immer dabei, 3 Mal Klassensieger und wegen der 14 Teilnahmen von der deutschen Presse „Mr. ARC" genannt: Manfred Kerstan mit Pokalen. Oben zusammen mit dem glücklichen Käufer seiner ersten Swan 48, Bernd Burmeister.

Mr. ARC

Vierzehnmal hat Manfred mit der ARC den Atlantik überquert. Daher hat ihn die deutsche Presse anlässlich seines 70. Geburtstags „Mr. ARC" getauft. 1986 kaufte er eine neue Swan (61 Fuss), die er zweihand mit der allerersten ARC über den Atlantik segelte. Als zweites Schiff überquerte die „Albatros" die Ziellinie, und er erhielt die Premierminister-Trophy. Bei allen folgenden ARCs landete er immer wieder auf vorderen Plätzen. Seine schnellste ARC segelte er 2002 in 13 Tagen, 15 Stunden, 40 Minuten und 20 Sekunden.

Mastcheck vor der Atlantiküberquerung

Auslaufen aus Las Palmas

Arno, Manfred und Sabine

Meine erste ARC mit Manfred

von Peter B. Voss

Start: 23. November 1997 (13:00:00 UTC)
Las Palmas Gran Canaria 28°08'N 15°25'W

Ziel: 11. Dezember 1997 (11:00:14 UTC)
St. Lucia Caribbean 14°03'N, 60°50'W
Rodney Bay 14°04,5'N, 60°58,5'W

Ein Lebenstraum ist für mich in Erfüllung gegangen. Einmal mit einer Segelyacht über den Atlantik zu fahren. Die Situation unter der Weite des Meeres, des Zusammenseins auf engem Raum mit für mich unbekannten Personen, die Herausforderung mit der Natur und vieles mehr, dies alles wollte ich erfahren. Um es vorweg zu nehmen: meine Erwartungen haben sich voll erfüllt!

Mein Herz hängt an der See, da ich mit Ostseewasser 1942 in Leba/Ostsee getauft wurde; hier hatte mein Vater einen Betrieb für Schiffsmotoren und eine kleine Werft. 1997 war ich geschäftlich in St. Petersburg / UDSSR, und las in der „Yacht" einen Bericht über die internationale Regatta „ARC". Durch Vermittlung der Yachtredaktion kam ich mit Manfred Kerstan zusammen, der nach einem Telefonat bereit war, sich mit mir in Berlin zu treffen.

Nichts leichter als das, ich nahm von St. Petersburg den nächst möglichen Flieger über Helsinki, Stockholm, Kopenhagen nach Berlin, um meinen neuen Chef - sprich Skipper - persönlich kennen zu lernen. Wir trafen uns am Flughafen Berlin-Tegel für ein Zwei-Stunden-Gespräch, das uns näher zusammen brachte, und ich flog anschließend wieder zurück nach St. Petersburg. Ich glaube, die Chemie stimmte und es war damit der Beginn einer bis heute währenden Freundschaft und mehr als 36.000 NM mit ihm zusammen auf seiner SY „ALBATROS".

Mit Manfred, Eigner und Skipper einer SWAN 61, 18,5 Meter lang, Slup getakelt und 28 to Gewicht und einer Erfahrung von seinerzeit 13 Atlantiküberquerungen sowie einer Weltumseglung, habe ich bei einem Profi der Blauwasserszene angeheuert. Wir hatten uns geeinigt zu zweit eine 3-Stunden-Wache zu gehen. Das bedeutet 3 Stunden Ruder gehen (Wache) und 6 Stunden Freiwache. Während der Wachen ruht beim Rudergänger eine enorme Verantwortung für die Mannschaft und das Schiff. Eine Yacht mit 12-14 Knoten (ca 25km/h) bei Wind und Wellengang auf Kurs zu halten, bedeutet hohe Konzentration.

15-20 Tage auf See sind zu überbrücken, denn auf dem Atlantik gibt es keine Geschäfte, um Fehlendes einzukaufen! Wir hatten unsere Vorbereitungen soweit abgeschlossen; Listen waren geschrieben, um auch ja nichts zu vergessen: Fleisch, Gemüse, Obst, Milch, zusätzlich Wasser in Flaschen etc., sie nahmen kein Ende und wir warteten nun auf den bestellten Proviant, um ihn für die lange Reise sorgfältig im Schiff zu verstauen. Kisten über Kisten gehen in die Schiffsbäuche. Man weiß ja nie, wie lange die Reise gehen wird.

Es war im Yachthafen eine eigenartige Ruhe. Keine Hektik mehr, hier und da noch Kleinigkeiten, die die Crews erledigten, eigentlich nur um sich abzulenken. Jeder wartete auf den Start! Endlich war es soweit. Am 23. November 97 um 13:00 Uhr fiel der Startschuss für das mit 152 Yachten aus 20 Nationen besetzte Feld der ARC 1997. Rund 2800 sm lagen vor uns.

Unsere Albatros kam gut weg; der Großteil des Regattafeldes ging S/SW; 'Albatros' kreuzte SW. Unsere Taktik war, den kürzesten Weg über Grund zu laufen, in der Hoffnung auf bessere Winde. Dieses war konträr zu der Taktik der anderen Schiffe, die der klassischen Route folgend, direkt Süd fuhren, um hier dann den Südwest Passat voll zu erwischen in Richtung St. Lucia. Wir sollten sehen, welche Taktik sich als die Richtige herausstellte. Zur Abwechslung warfen wir eine Schleppangel aus und hatten nach 12 Stunden eine Dorade (Dolphin), ca.1,2m lang und 10kg schwer, an der Angel. Wir sollten noch zwei weitere Doraden auf unserer Reise fangen, die eine willkommene Abwechslung auf dem Speiseplan brachten.

Alle Mann an Deck und Spi bergen, hieß es in der dritten Nacht. Es war schon gespenstisch, wenn die Decksbeleuchtung an war, es ringsherum dunkel war und nur die Sterne am Himmel zu sehen waren. Oberstes Gebot ist stets, die Sicherheit der Besatzung und des Schiffes zu beachten. Den Spi zu bergen erforderte alle Hände und Kraft, schließlich ist ein 300 qm Spi so groß wie ein Garten.

Segler mit Spi achtern aus! Wir entwickelten den Ehrgeiz, ihn nicht näher herankommen zu lassen. Auch nach 2 Stunden holte er nicht auf. Der Wind nahm in Böen stark zu. Das Schiff war nicht zu halten und wir mussten nach 15 Stunden den Spi bergen. Bei der sehr starken Dünung und bei stockdunkler Nacht ein schwieriges Unterfangen, aber mit vereinten Kräften gelang es. Gegen Morgen regnete es in Strömen, so ein richtiger Monsunregen. Ich war froh, mein Regenzeug mit eingepackt zu haben.

An Schlafen war nicht zu denken, da die starke Dünung uns in den Kojen hin und her warf. Ich hatte um 06:00 wieder Wache und hatte damit nur 3 Stunden Schlaf. Es ist kein Zuckerlecken und vor allen Dingen darf man den Atlantik nicht unterschätzen. Am Navigationsgerät mit Satellitenanschluß checkte ich ständig unseren Kurs. Das GPS (Global Position System) ist eine große Erleichterung für die Navigation, aber es musste ständig mitgekoppelt werden, um bei Ausfall oder Abschaltung der Satelliten durch die USA trotzdem die Position und den Kurs bestimmen zu können.

Es frischte auf. Wie auf einem Racer saßen wir auf der Kante, um das Schiff mit unserem Körpergewicht zu trimmen. Das Ergebnis ließ sich sehen; 13,6 kn über Grund zeigte das Log. Wieder sahen wir eine Gruppe von Delphinen, die das Schiff spielend umschwammen.

Wir näherten uns mehr und mehr der südlichen Zone. Das Wetter in der Nacht war lau und es gab kaum Wind, so wurde der Diesel angeworfen. Dieses stimmte uns natürlich traurig, denn eigentlich ist die Albatros ein Segelschiff, und zwar ein schnelles und sicheres, aber kein Motorboot! Nun ja, Sicherheit ging vor und zusätzlich hatten wir auch noch ein Ziel zu erreichen und einen Titel zu verteidigen. In dieser Nacht war der Atlantik so flach wie das Wasser auf dem Binnensee. Eines ist jedoch anders: lange Dünung, kein Land in Sicht und eine unheimliche Ruhe rings um uns herum. Bei Manfred, unserem Skipper, hatte sich in der Nacht ein ‚Tropic Bird' durch die offene Luke in seiner Kajüte eingenistet. Manfred hatte ihn mit einer Tragetasche gefangen und an Deck gebracht. Nach kurzem Verweilen suchte der Vogel seine Freiheit wieder und flog von dannen. Ich versuchte außerhalb der Wache, mich im Schatten des Segels auszuruhen und meinen Gedanken freien Spielraum zu geben. Jetzt hatte ich Zeit, über viele Dinge nachzudenken, die sonst auf die Seite geschoben werden. Drei Mal ‚was' das bedeutet: was hat man gemacht, was will man noch tun, was kann man noch tun.

Wir liefen gute Fahrt mit 12 – 14 kn gen Westen 270°. Ein eigenartiges Gefühl, mit dieser Geschwindigkeit zu rauschen. Die Wellen nahmen zu, und das Schiff surfte nur so herunter. Jetzt hieß es doppelt aufpassen mit dem Steuern. St. Lucia, wir kommen!

Es wurde wieder sehr warm und auch tagsüber blieb der Wind stetig. Wir waren also im Passatwind. Durch diese Situation baute sich eine Dünung von 5-6 Metern auf. Gigantisch, wenn der Wellenberg von achtern auf das Schiff zukommt. Man denkt der Wellenberg geht über das Schiff, aber dann wird das Heck sanft angehoben und die Welle läuft unter dem Rumpf vorbei.

Der Wind nahm an Stärke zu und wurde noch böig. Die Albatros surfte wieder mit 14 kn auf den Wellen. Sehr feinfühlig musste das Schiff jetzt gesteuert werden. Mit zunehmendem Wind wurde dieses Manöver immer riskanter, da auf der Welle das 30 t schwere Schiff unkontrolliert aus dem Ruder laufen könnte, das Schiff läge platt auf der See. Dieses in der Nacht, nicht auszudenken!

Wir hörten, dass die ersten zwei Rennyachten das Ziel erreicht hatten. Wir trösteten uns, denn bei diesen beiden Schiffen waren die Sotto Voce, ein nagelneuer Swan 60-Racer und die Dolphin W60, ein Whitbread 60 Racer, besetzt mit hochbezahlten Profis. Na ja, da brauchten wir uns nicht zu verstecken. Auch wir haben unsere Profis an Bord.

16-18 Tage auf dem Wasser, nur das ewige Schaukeln, das konzentrierte Steuern und das Aufpassen in der Nacht, nicht mit einem Frachtschiff, Tanker oder treibenden Gegenständen zu kollidieren, strengt unheimlich an. Wir hörten über Funk, dass ein Segler mit einem Tankschiff kollidiert war. Drei Tage vorher hatte einer der Teilnehmer schon seinen Spi verloren. Heute kann ich mir vorstellen, was es heißt, einen Spi zu verlieren und wie gefährlich es sein kann. Eine Atlantiküberquerung hat nach wie vor einen Hauch von Abenteuer, es ist nicht ohne..!

Plötzlich setzte sehr starker Wind ein. Der Spi war noch oben. Die Böen kamen so schnell, dass wir keine Möglichkeiten mehr hatten ihn herunterzuholen. Das Schiff geigte hin und her, legte sich auf die Backbordseite bis zum Süll, dann schlagartig auf die Steuerbordseite, dann wieder zurück. Der Skipper hatte alle Hände voll zu tun, das Schiff wieder aufzurichten. Unser Puls stieg stark an.

Catch of the day, eine Dorade (am. Dolphin)

Rastaman in Rodney-Bay, St. Lucia

Abendstimmung auf dem Atlantik

Skipper und Peter Voss beim Bergfest ARC 1997

... und ein noch größerer Fang

Proviant für die Überfahrt

Peter Voss beim Abstecken des Kurses

Es wäre nicht so lustig gewesen, 300 sm von der Küste entfernt eventuell flach auf dem Wasser zu liegen. Wir hatten alles gut gemeistert. Der Spi war an 3 Stellen aufgerissen und musste bei nächster Gelegenheit heruntergezogen werden.
50 sm vor dem Ziel hatte ich mich etwas früher aus der Koje gerollt, um frisch rasiert und gewaschen die letzte Wache vor Eintreffen in St. Lucia antreten zu können. Ich stieg um 08:30 empor ins Cockpit, hielt Ausschau und sah Lichter an BB, St. Lucia, und an StB Martinique und mittendrin einen Cruiser, der voll erleutet von St. Lucia nach Martinique läuft. Beide Inseln liegen ca. 30 sm auseinander. Das Herz klopfte höher, und eigentlich konnte ich es nicht glauben, dass wir tatsächlich unser Ziel erreicht haben sollten. Um 09:00 übernahm ich das Ruder und steuerte in der Dunkelheit weiter Kurs 260°. Jetzt wurde alle halbe Stunde der Kurs genau abgesteckt und auf der Seekarte mitgekoppelt. Kurz vor dem Ziel durften wir uns jetzt keine Unachtsamkeit erlauben.
Wir nahmen direkten Kurs auf den steil herab fallenden Felsen, denn dahinter war die Rodney Bucht mit dem Zielschiff. Über Kanal 77 meldeten wir uns an. Dann gingen wir mit voll Speed 100 m in Lee des Felsens vorbei. Nun lag sie vor uns, die fantastische Bucht mit vielen Ankerliegern und auch das über die Toppen geflaggte Zielschiff, davor zwei Zielbojen und der Signalmast an Land mit den drei übereinander platzierten roten Lichtern. Diese Linie hieß es nun zu durchfahren. Genau um 11:00:14 UTC wurden wir abgetutet.
Wir dankten dem Skipper für das erfolgreiche Ankommen und waren erleichtert und glücklich, so ein für uns einmaliges Erlebnis zu Ende geführt zu haben. Wir waren nun genau 17 Tage, 22 h 14 min unterwegs, haben als 14. Yacht und als erstes deutsches Schiff das Ziel erreicht.
Beim Einlaufen in den Hafen wurden wir mit lautem Tuten der Schiffssignalhörner und dem 'Hurra, Hurra, Hurra' der Mannschaften begrüßt, eine schöne Tradition.
Ich erledigte die Zoll- und Immigrationsformalitäten. Dieses war kein Problem. Die Beamten waren sehr freundlich und unkompliziert. Es war sicherlich auch ein Vorteil, Teilnehmer des ARC zu sein. Für mich war es eine Herausforderung, mal etwas anderes zu tun, auch etwas, was nicht jeder tut. Ich mußte abschalten vom Geschäft, denn das Jahr 1997 in Russland hat mich voll gefordert. Während der drei Wochen dauernden, gemeinsamen, erlebnisreichen Seereise habe ich Seemannschaft erfahren, in einer Crew mit unterschiedlichen Erfahrungen, die sehr gut harmonierte und sich gegenseitig ergänzte.

Vor dem Start des Cape to Rio Race 2000

Und ich wollte einmal für mich selbst prüfen, ob mein Traum, mit einem eigenen Schiff große Touren zu unternehmen, für mich überhaupt infrage kommt. Mit dieser Erfahrung, glaube ich, für mich den Grundstein gelegt zu haben, um später mein eigenes Schiff einmal sicher führen zu können. Vielleicht träfe sich die Crew in dieser Zusammensetzung einmal wieder; es stand noch die Regatta 'CAPE to RIO' mit Start am 4. Januar 2000 in Kapstadt aus. Ich freute mich schon darauf, mit dabei zu sein!

Atlantic Rally for
Cruisers 2007

Wo ist das verdammte Ziel?

von
Jördis Guzmán Bulla

„Von einer
Atlantik-
überquerung habe
ich schon mein ganzes
Leben geträumt“, sagen viele.
„Ach, nur die Barfußroute!“,
entgegnen Segler abschätzig.
Ich will es wissen:
Langeweile oder doch
ein Abenteuer?

Alles ist wie immer: übernächtigt sitze ich im Flieger, weil ich auf die letzte Minute gepackt habe. Dabei hatte ich ein ganzes Jahr Zeit, mich auf diese Reise vorzubereiten: Genau vor einem Jahr im November 2006 sah ich in Las Palmas von einem Charterboot aus die bunten Spinnaker am Horizont verschwinden und schwor mir: 2007 bist Du dabei!

Und hier bin ich und mit mir mein Nachbar Rainer, der mich überhaupt erst zum Segeln gebracht hat. Ich habe ihn zu diesem Törn überredet. Ob er mich dafür lieben oder hassen wird? Gestern Abend hat er sein Testament gemacht. Allerdings segelt Skipper Manfred schon das 15. Mal diese Strecke. Zudem wird jene als Barfußroute belächelt. Also wirklich kein Grund, Panik zu schieben. Um unterwegs keine Langeweile aufkommen zu lassen, werde ich auf Welt Online täglich mit Text, Fotos und Podcasts vom Bordleben berichten.

In Las Palmas empfängt uns ein warmer Platzregen. Der Himmel ist grau und ich warte vergeblich, dass sich Abenteuerstimmung einstellt. Rainer telefoniert mit seinem Büro, ich organisiere ein Taxi zum Hafen.

Da liegt sie, die „Albatros". Ich komme mir vor wie ein Opel-Fahrer, der sich zum ersten Mal in einen Porsche setzt - ein heiliger Moment. „No shoes" befiehlt ein Schild am Heck - natürlich habe ich vergessen, meine Nägel zu lackieren. Ich klettere an Bord, meine Sohlen spüren das weiche Teakholz.

DAS Schiff - DER Albatros - DER Schwan - DIE Yacht - was denn nun? Ich entscheide mich für weiblich und meine eine schöne Frau. Ein erster schweifender Blick offenbart, dass fünf Schiffsjahre und tausende Seemeilen doch Spuren an ihrem Körper hinterlassen haben. Eine schöne Frau in den besten Jahren also, die zupacken kann. Das gefällt mir.

Skipper Manfred, Erika und Toni aus Wien und Peter aus Hamburg haben uns schon erwartet. Kurze Zeit später stoßen auch Lando und Manfred aus München dazu. Wir beschnuppern uns und bald ist jeder mit jedem ins Gespräch vertieft. Die Spannung fällt ab, es gibt keine Berührungsängste.

Aber jetzt muss ich erst einmal wieder allein sein. Ich beziehe meine Backbord-Koje in der Bugkabine und versuche ein sinnvolles System zu entwickeln, um alle Sachen später auf einen Griff zu finden. Rainer - mein Kabinennachbar in spe - hat bis Samstag ein Hotel bezogen, so

1. ICH PACKE MEINEN KOFFER...

Segeln, Bericht erstatten, schön sein: was nehme ich mit? Die wichtigsten drei Dinge, die ich auf einer einsamen Insel brauche: Pass, Segelhandschuhe und Milchaufschäumer.

2. JETZT GEHT'S LOS

Dem Sprung aus dem Bett folgt der Sprung über den Atlantik: auch mein Nachbar Rainer will es wagen - noch am Vorabend hat er sein Testment gemacht.

dass ich noch drei Tage Zeit habe, an diesem System zu feilen. Zeit zum Schlafen gibt es nicht. Dafür bin ich viel zu neugierig auf das „Hafenkino". Aus allen Ecken schwappt mir die große weite Blauwasser-Welt entgegen und überfordert mein kleines bescheidenes Seglerleben. Ich treffe Lando und Don Pedro. Wir bummeln durch die Marina und tauschen unsere Erfahrungen aus.

Die Zeit fliegt, wir müssen uns für die Party fertig machen. Salsa, Sangria und Vollmond lassen endlich Urlaubsstimmung aufkommen. Englische, spanische und auch ein paar deutsche Wortfetzen schwirren durch die Luft, meine Augen werden schwer. Todmüde falle ich in meine Koje und habe einen intensiven Traum - die „Albatros" kentert durch. Ich habe keine Angst. Ein gutes Zeichen.

3. DIE LETZEN TAGE AN LAND

Hier ziehen, da kurbeln: welche Leine für welches Segel wichtig ist.

Swan-Mechaniker Peter feilt, bohrt und schraubt bis zum letzten Augenblick.

Wachführer Toni wird von seiner Frau Erika liebevoll und sicher verpackt.

Manfred und Lando bunkern Kartoffeln, Kartoffeln, Kartoffeln und Eier.

Maritimes Trampen: noch zwei Tage vor dem Start hoffen tüchtige Hände auf eine Koje an Bord der 235 Teilnehmer.

Meine Koje ist bezogen und auch mein verschwundener Pass ist nach einer dramatischen Suchaktion wieder aufgetaucht: Jetzt kann es wirklich losgehen.

Nach dem einwöchigen Partymarathon verkündet ein gigantisches Feuerwerk die letzte Nacht an Land.

Schaulustige winken, Kapellen spielen, Leinen sind los: Das Kribbeln im Hafen verursacht Kribbeln im Bauch.

Nervenaufreibendes Kreuzen vor der Startlinie: der Wind pfeift. Ich tausche T-Shirt gegen Ölzeug.

3 2 1 Start

Noch 5 Minuten. Wir haben eine gute Distanz zur Ziellinie, es könnte klappen. Via Lautsprecher werden nun die Minuten rückwärts gezählt. Als noch eine Minute fehlt, ruft Manfred „Klar zur Halse. Großschot diiiiiiicht!“ Yippieh!! Wir haben einen Bombenstart hingelegt. Das hatte selbst der Skipper nicht geglaubt. Ein jungenhaftes und stolzes Lächeln huscht über sein Gesicht.

Hinter Rainer liegen Büro, Büro, Büro und vor ihm Steuern, Spülen, Putzen...

Manfred ist unser Navigator. Gelassen vertraut er Zirkel, Wind und Welle.

Endlich!!! Das ist der Augenblick, auf den ich ein Jahr gewartet habe.

Der Alltag an Bord beginnt: Skipper Manfred ist nicht nur der Chef am Steuer.

Lando, Peter und Don Pedro sehen mit gemischten Gefühlen zurück.

Ein letzter Blick an Land

Was fragen sich Toni und Erika? Vermutlich das Gleiche wie ich: Was wird uns die nächsten zwei Wochen erwarten? Wird es gefährlich? Werden wir uns verstehen? Haben wir genug zu essen und zu trinken? Wird uns langweilig? Wie können wir gewinnen? Werden wir uns als Mensch verändern? Wie soll ich meine Haare waschen? Was werde ich am meisten vermissen?

Die erste Morgendämmerung auf dem großen Teich. Der Skipper schläft; kein Boot weit und breit. Wir sind allein.

Das Arbeitsplatz-Problem

Steuern, spülen, schreiben, senden, schlafen - das tägliche Pensum ist gesteckt. Glücklicherweise darf ich mich auf dem Navi-Tisch ausbreiten.

Das Satelliten-Problem

Laptop innen, Antenne außen: ich brauche Hilfe. Don Pedro und die Crew müssen im Wechsel stundenlang das Iridium-Telefon gen Himmel halten. Danke!

Das Backschaf-Problem

Küchendienst ist nicht des Anwalts Lieblingssport: aber auch Rainer beißt die Zähne zusammen und greift zu Schwamm und Spültuch.

Das Trink-Problem

Dank Watermaker sind wir stets versorgt.

Auch Cappuccino gibt es auf Bestellung.

Einzig rar ist Wein: nur ein winziger Schluck.

Dank Sonne, Schlaf und Bananen kehrt Manfred schnell zu seiner Seebär-Konstitution zurück.

Das Kojen-Problem

Beklagenswerter Prinz auf der Erbse: Rainer muss sich zunächst wechselweise mit fremden Betten begnügen, bevor er einen endgültigen Schlafplatz und seinen Frieden findet.

Das Lieblingsplatz-Problem

Den Bugkorb teile ich mir mit Manfred 2: täglich zum Sonnenuntergang fliege ich über die Wellen.

Das Klobrillen-Problem

Wer zum Teufel klappt nie den Deckel herunter?!

Das Wasch-Problem

Süßwasser ist Geschirr und Zähnen vorbehalten. Der Rest wird mit Salzwasser gesäubert. Mit der Pütz verpasst mir Erika eine perfekte Warmwasserdusche.

Das Sport-Problem

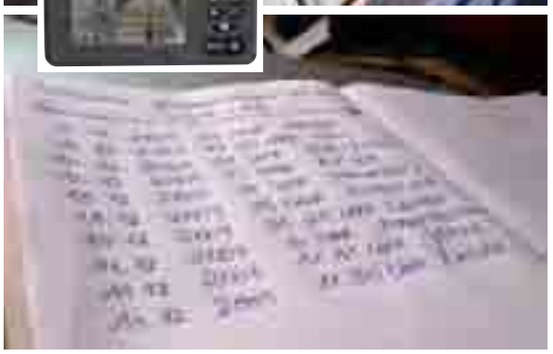
Warum heißt die Barfußroute Barfußroute? Während Peter, Lando und Rainer beim Sitdown sinnieren, hält sich Erika mit täglichen Situps fit.

Vom Helden zum Superhelden

Voller Siegeswillen setzen wir den Albatros-Spinnaker. Lando schwitzt, Erika knippst. Das riesige Segel bläht sich auf. Skipper Manfred jubelt: „St. Lucia, wir kommen!“. Entrückt gleiten wir übers Wasser. Rummmmms! Ein krachendes Geräusch reißt uns aus dem Traum: Das Segel ist gerissen. Ich war´s nicht!!!

Vom Amateur- zum Regattaboot

Ein zweiter gerissener Spinnaker macht uns klar: ein Sieg ist ziemlich unwahrscheinlich. Dennoch lassen wir uns nicht entmutigen. Wir müssen eben besser steuern und genauer navigieren. Manfred 2 zirkelt. Trotzdem erwischt uns die Flaute. Na und, Schlafen, Kräfte sammeln, Fallen reparieren und weiter geht´s...



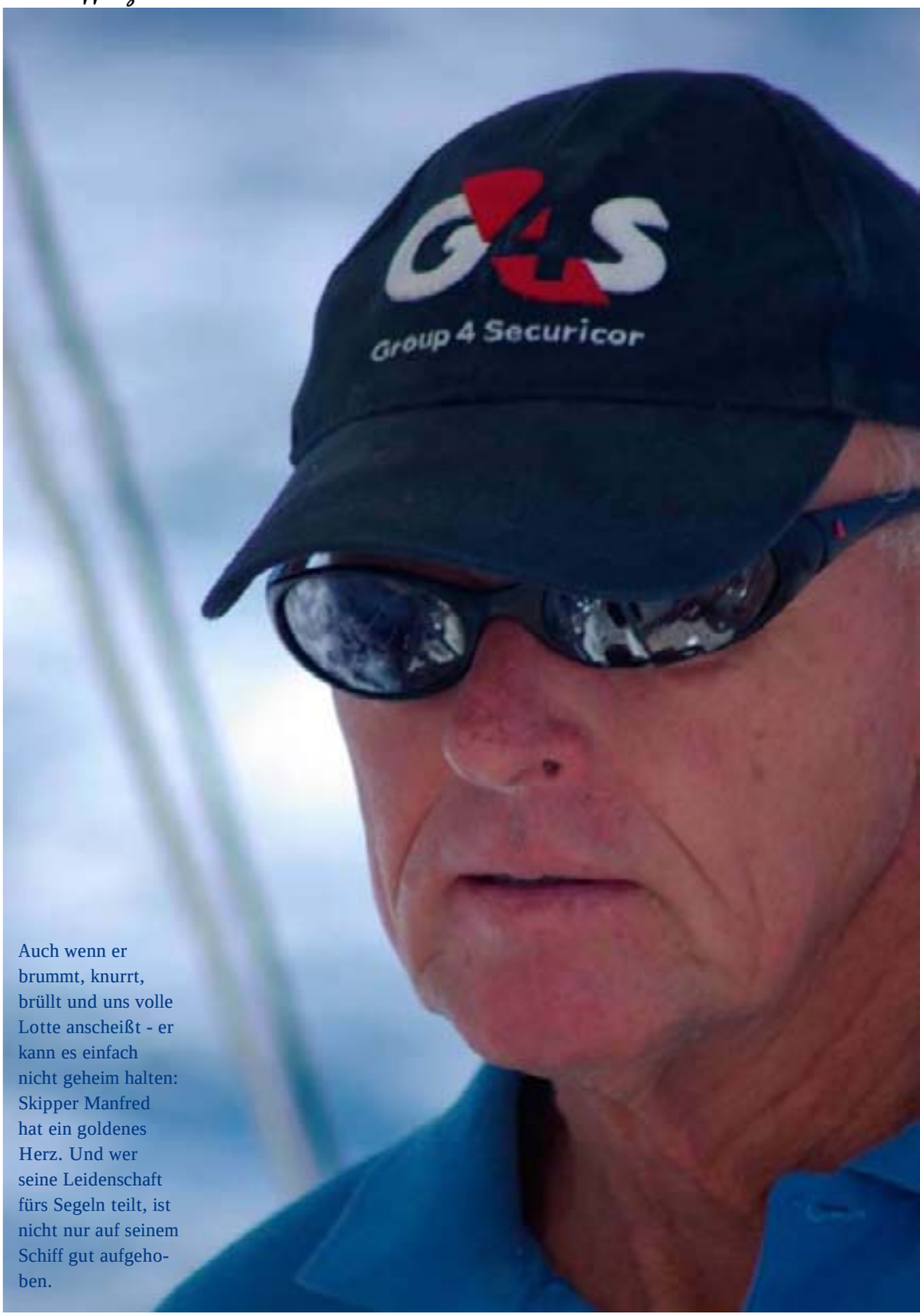
Vom Wasser zu Tisch

Was für ein Brummer! (Leider bin ich des Lateins nicht mächtig.) Don Pedro befördert unsere dritte Goldmakrele mit ein paar Tropfen Schnaps ins Jenseits und Skipper Manfred mit Zitrone und Olivenöl aufs Backblech. Lecker!

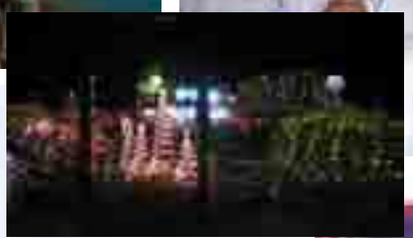
Vom Regatta- zum Badeboot

Die Temperaturen steigen, die Hüllen fallen: Und wenn wir nicht schlafen, sind wir auf dem Sonnendeck. Es riecht nach Karibik. Neue Pläne werden geschmiedet: Rainer träumt von Campari Orange und Hotel mit Pool, Lando holt sich Tipps für den nächsten Karibiktörn, und Erika ist schon mit dem Kopf beim Heli-Skiing in Kanada.

Vom Skipper zum Freund



Auch wenn er brummt, knurrt, brüllt und uns volle Lotte anscheißt - er kann es einfach nicht geheim halten: Skipper Manfred hat ein goldenes Herz. Und wer seine Leidenschaft fürs Segeln teilt, ist nicht nur auf seinem Schiff gut aufgehoben.



Ende gut...

Kurz nach Mitternacht nähern wir uns Rodney Bay. 15 Tage lang haben wir kein einziges Boot gesichtet und ausgerechnet jetzt tauchen zwei Konkurrenten gleichzeitig wie aus dem Nichts auf. Skipper Manfred ist nervös. Als wir auf die Zielgerade biegen, platzt der Himmel und schüttet Tonnen von Wasser aus. Innerhalb von Sekunden sind wir durchgeweicht. Blind umklammern wir die Reling. Eine Sturmbö legt die Albatros auf die Seite. Die Vorschot klemmt. Leine kappen! Wo ist die verfluchte Boje??????? Und schon ist sie passiert. Einfach so. Begossener-Pudel-Gefühl statt Heldentaumel...

Nach Regen folgt Sonnenschein und mit ihm dann doch noch das Heldengefühl. Und das Wir-Gefühl. Segeln schweißt zusammen. Noch Tage danach ist unsere Crew unzertrennlich. Und auch wenn uns das Leben wieder in alle Winde zerstreut: diese Reise wird uns auf ewig verbinden.

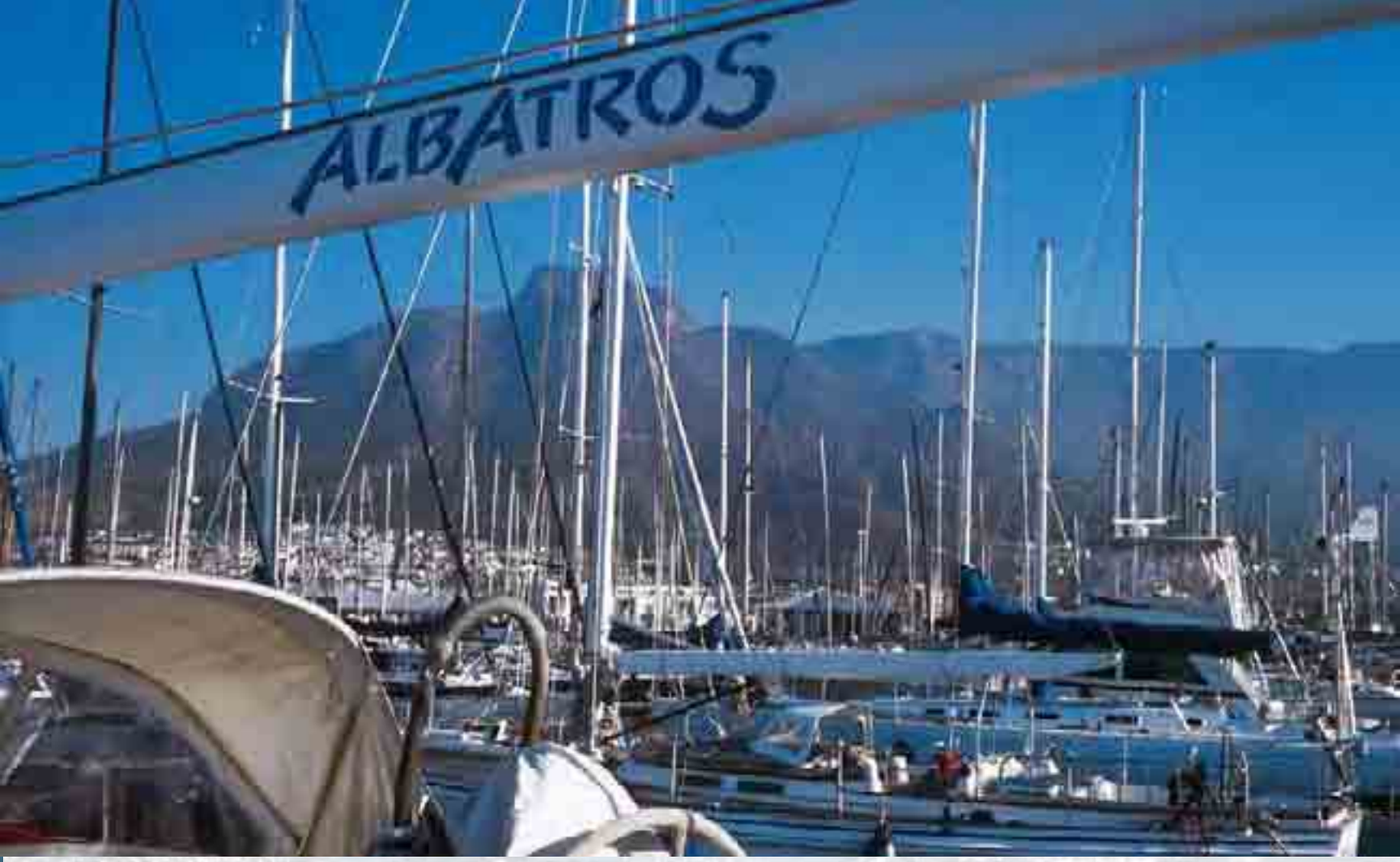


Foto links oben: Auslaufen aus Buenos Aires
Foto links unten: Am Wind auf dem Südatlantik

Foto oben: Die Albatros liegt fest im Royal Cape Yacht Club von Kapstadt. Von hier aus hat man einen tollen Blick auf den Tafelberg.

Buenos Aires - Kapstadt nonstop

von Melanie Aalburg

Buenos Aires, 1. März 1999, an Bord der Albatros. Es ist nachmittags und immer noch heiß und schwül.
„Hallo Manfred, ich bin Melanie und soll schöne Grüße von der "Schiffergilde" aus Berlin bestellen!"
Bisher hatte ich in Kreisen der Schiffergilde zu Berlin, in der mein Vater Mitglied ist, nur von dem Segler gehört, der es "richtig macht". Im Winter segelt er mit seiner Swan über die Weltmeere und im Sommer kommt er nach Hause und läuft den Berlin-Marathon. Nun lernte ich ihn endlich kennen, und das habe ich meinen Vereinskameraden und Mitseglern Gabi und Erich Danker, Michael Koch sowie Dr. Jörg Zimmermann zu verdanken, die mich für diesen Überführungstörn von Buenos Aires nach Kapstadt vorgeschlagen haben.

Manfred hatte bereits für reichlich frische Nahrungsmittel gesorgt, die durch unser extra eingeflogenes deutsches Schwarzbrot ergänzt wurden. Manfred ist am liebsten auf See und nun hielt ihn nichts mehr an Land. Bereits am nächsten Morgen legten wir los, ohne viel Abschiedsgeplänkel.
Der flache und trübe Rio de la Plata liegt schnell hinter uns und bald ist auch die letzte Schifffahrtslinie überquert. Wir sind zwar recht erfahrene Segler, aber im Gegensatz zu Manfred ist es für uns alle die erste Atlantiküberquerung. Erst freuen wir uns über eine unglaubliche Delphinformation von ca. 50 Tieren, die in einer Linie aufgereiht synchron aus dem Wasser springt, nachts ist es das Kreuz des Südens, das uns fasziniert.

Delphine begleiten uns auf unseren ersten Meilen Richtung 40. Breitengrad.

Schnell sind wir wieder aus den Träumen gerissen. Eine Welle ergießt sich durchs geöffnete Lug ins Vorschiff und setzt meinen Schlafplatz unter Wasser.

Der Wind ist moderat, wir segeln stetig um die 10 kn, die Sonne brennt und erst nach einer Woche zeigt der Wind, dass er auch anders kann. Die Wellen wachsen zu anständigen Atlantikwellen heran. Das Log gibt über 13 kn an.

„Na, alles in Deutscher Hand?" fragt Manfred öfter mal nach. Aber er merkt es ja ohnehin, ob das Schiff gut läuft oder nicht. Das lässt er sich dann nicht nehmen. Wenn es zur Sache geht, steht er auch mal gerne am Ruder. Seine Gelassenheit und spärlichen Ruderbewegungen sprechen für die vielen, vielen Seemeilen, die er bereits gesegelt ist. Gerade in so einem Moment sitze ich unter der Sprayhood am Niedergang, als mir ein Brandgeruch in die Nase steigt. Als Ursache wird ein Kabelbrand am Motor gefunden. Der Wind frischt noch mal ordentlich auf. Mit ausgebaumter Genua rauschen wir in die Nacht. Aber als das Schiff dann doch querschlägt, werden die Segel verkleinert und wir fahren die erste Halse. Es wird richtig kalt. Der südlichere Wind macht klar, wo er herkommt. Die Antarktis ist nicht weit weg. Wir ziehen alles an, was wir haben. Unter Deck sorgt Manfred derweil für ein gelungenes Kontrastprogramm: Leber nach Berliner Art – wir fühlen uns wie zu Hause!

Die zweite Woche auf See schickt zum Abschied eine große Wolkenwand, die wohl eine Überraschung für uns übrig hat. Wind! Zwei Albatrosse verfolgen uns nun schon seit langer Zeit. Sie fliegen immer hintereinander her. Wir taufen sie auf den Namen Albert und Alberta. Inzwischen haben wir den 15. März. Unser Bergfest steht an. Neptun verdirbt uns jedoch die Feier und schickt Schauerböen mit ordentlich Wind drin. Wir setzen die Sturmfock. In einer Welle geht die mittlere Genua über Bord und verfängt sich in Schraube und Ruder. Dafür wird es wieder wärmer und der Wind flaut ab. Manfred geht tauchen und befreit uns von den Segelresten.

Melanie am Ruder der Albatros

..und immer wieder hoch am Wind

Melanie feiert ihre meilenmäßige Weltumrundung.

Beim HSH-Nordbank blue race 2007 startet erstmalig ein deutsches Frauenteam zu einer Transatlantikregatta. Die KPMG vom DHH verlässt Newport. Mit an Bord ist Melanie Aalburg.

Manfred und Mitseglerin Gabi verwöhnen uns mit ihren Kochkünsten.

Melanie bei der Eröffnungsfeier zum blue race im New York Yacht Club in Newport

Zwei Berliner beim Abschied. Melanie und Manfred kurz vor dem Start zum blue race

Das Frauenteam der KPMG winkt zum Abschied.

Hurra! Ein Schiff an Backbord. Wir funken es an und geben ein Telegramm für zu Hause auf. In 10 Tagen wollen wir in Kapstadt sein. Am Ende der 3. Woche haben wir einiges zu feiern. Es ist Frühlingsanfang und die Marke für unseren Geschwindigkeitsrekord wird auf 16 kn gesetzt. Außerdem habe ich meine rechnerische Weltumseglung vollendet. Wie viele Seemeilen jedoch bei einer echten Weltumseglung zusammenkommen, kann mir Manfred natürlich sagen und erinnert sich an die Erlebnisse von damals. Einen Tag später passieren wir auf 35° 32` S den Nullmeridian. Leider wird die Freude durch einen Riss im Großsegel getrübt, das nun durch ein neues ersetzt wird. Es ist nicht einfach nur ein Segel, was zerrissen ist. Nein! Unzählige Meilen hat es die Albatros vorangetrieben. Manfred trennt sich nur schwer von seinem Großsegel. Das neue wird gleich richtig eingesegelt. Schauerböen bis zu 50 kn wehen uns um die Ohren und dann kurz vor Dunkelheit ein lauter Knall! An Backbord ist das Want zwischen 2.und 3. Saling gebrochen und schlägt unaufhörlich gegen unseren Mast. Nachts ist da nichts zu machen. Erst am nächsten Morgen, als auch der Wind nachgelassen hat, wird es zwar nicht repariert, aber wenigstens fixiert und eine Notkonstruktion gebaut. Nun segeln wir lieber nicht mehr mit voller Segelfläche. Der Wind lässt aber in der nächsten Zeit nach, so dass wir viel motoren. Als sich ein kleines Lüftchen aufmacht, wird es spannend. Es sind nun nur noch 200 sm bis zum Ziel und mit welcher Taktik sollen wir uns Kapstadt nähern? Auf Kanal 16 rufen wir umliegende Schiffe an, uns Wetterinformationen zu geben. Jemand meldet sich und prophezeit uns 15 kn aus SE.

Es gesellen sich nun große schwarze Vögel zu unseren inzwischen bekannten Albatrossen. Wir haben Dienstag, den 31. März. Es soll wohl noch mal spannend werden. Wir dümpeln in absoluter Flaute und dickstem Nebel. Als dieser sich auflöst, motoren wir auf ihn drauf zu - den Tafelberg von Kapstadt. Seehunde gesellen sich zu uns. Am selben Abend verabschieden wir uns bei einem lauen Lüftchen und einem kitschig roten Sonnenuntergang vom Südatlantik. Die Albatros findet schließlich ihren Liegeplatz im Royal Cape Yacht Club. So wie wir sind, fahren wir an die Waterfront und feiern!

Danke Manfred, dass wir dich auf einem kleinen Teil deines Seglerlebens begleiten durften!

Als Spezialköder von Michael Brieden dienen aufgeschnitte Sonnencremetuben oder Milchtüten.

Skipper Manfred Kerstan auf dem Weg zum Start der „Cape to Rio 2000“ am 8. Januar 2000

Cape to Rio Race 2000

von Peter B. Voss

Mit der SY „ALBATROS“ von Kapstadt nach Rio de Janeiro

Start	08. Januar 2000,	13:00:00 UTC
Zieleinlauf	31. Januar 2000,	00:26:25 UTC

An meinem damaligen Wohnort East London in South Africa hatte ich Kontakte zu Teilnehmern der 1996 ausgetragenen Regatta „CAPE to RIO“ bekommen. Es war die Yacht „Kelly Girls“ mit der einzigen Damencrew im großen Teilnehmerfeld. Dieses hatte mich so fasziniert, dass ich Manfred während der ARC-Atlantikregatta 1997 von dieser alle drei Jahre stattfindenden Regatta begeistert berichtete und als eine weitere Herausforderung in drei Jahren, zumal passend zur Jahrtausendwende 2000, vorgeschlagen habe. Manfred hatte nachgedacht und sich entschieden, er würde an der Regatta teilnehmen...
Ein Jahr Vorplanung waren nötig. Manfred hatte mit wechselnden Crews die Yacht auf eigenem Kiel von Palma de Mallorca nach Kapstadt, Südafrika gebracht. Im März 1999 war das Schiff in Kapstadt und wurde bis zum Ende des Jahres für die Teilnahme an der Regatta hergerichtet.

„IF YOU HAVE A DREAM, REALIZE IT“

Ich war Manfred sehr dankbar, er hatte es ermöglicht, dass ein weiterer Traum erfüllt wurde.

Die Atlantikregatta Kapstadt-Rio

Der Hochseeklassiker von Kapstadt (Südafrika) nach Rio de Janeiro (Brasilien) wird seit 1971 ausgetragen und war das längste Ozeanrennen überhaupt. Nur zweimal segelten Yachten nach Rio, dann wurde die Route aufgrund des Boykotts der Brasilianer gegen die Apartheidpolitik Südafrikas nach Uruguay geändert. Seit 1993 liegt das Ziel wieder in Rio. Ursprünglich nur für Rennyachten ausgeschrieben, dürfen inzwischen auch Cruiser und Multihulls teilnehmen. Achterliche Winde dominieren die Wettfahrt, die nicht nur auf Südafrikas Segler große Faszination ausübt. Der Kurs über 3700 Seemeilen führt nördlich ums südatlantische Hoch zur Isla de Trinidade ins Ziel.
Der aktuelle Rekord der kalifornischen Maxis Zephyrus IV stand seit Januar 2000 bei 12 Tagen, 18 Stunden. Der Rekord der Morning Glory von Hasso Plattner (1996) wurde damit um fast zwei Tage unterboten.
Der World Cruiser Albatros von Manfred Kerstan schaffte mit seiner Crew die gleiche Strecke in 22 Tagen; hier liegen doch Welten dazwischen, obwohl von den 83 gestarteten Yachten die Albatros einen guten 19. Platz belegte.

Die Albatros im Hafen von Cape Town

Mit dem Bürgermeister von Cape Town

Der Skipper vor der Wendemarke

Wendemarke Ilha da Trinidade

Die Yacht „Albatros“

- **Yacht**
- Yacht Typ — Swan 61
- Werft — Nautor Finnland
- Takelung — Slup Takelung
- Segel — - Spinnaker 298 m²; - Groß 90 m²; - Genua II 125 m²; - Kuttersegel 45 m²
- Länge 61′ — 18,44 m
- Breite — 5,00 m
- Tiefgang — 2,20 m
- Gewicht — 28 t
- Kojen — 6
- Baujahr — 1987
- Kosten — ca. 2 Mio. DM

Wasserverdrängung

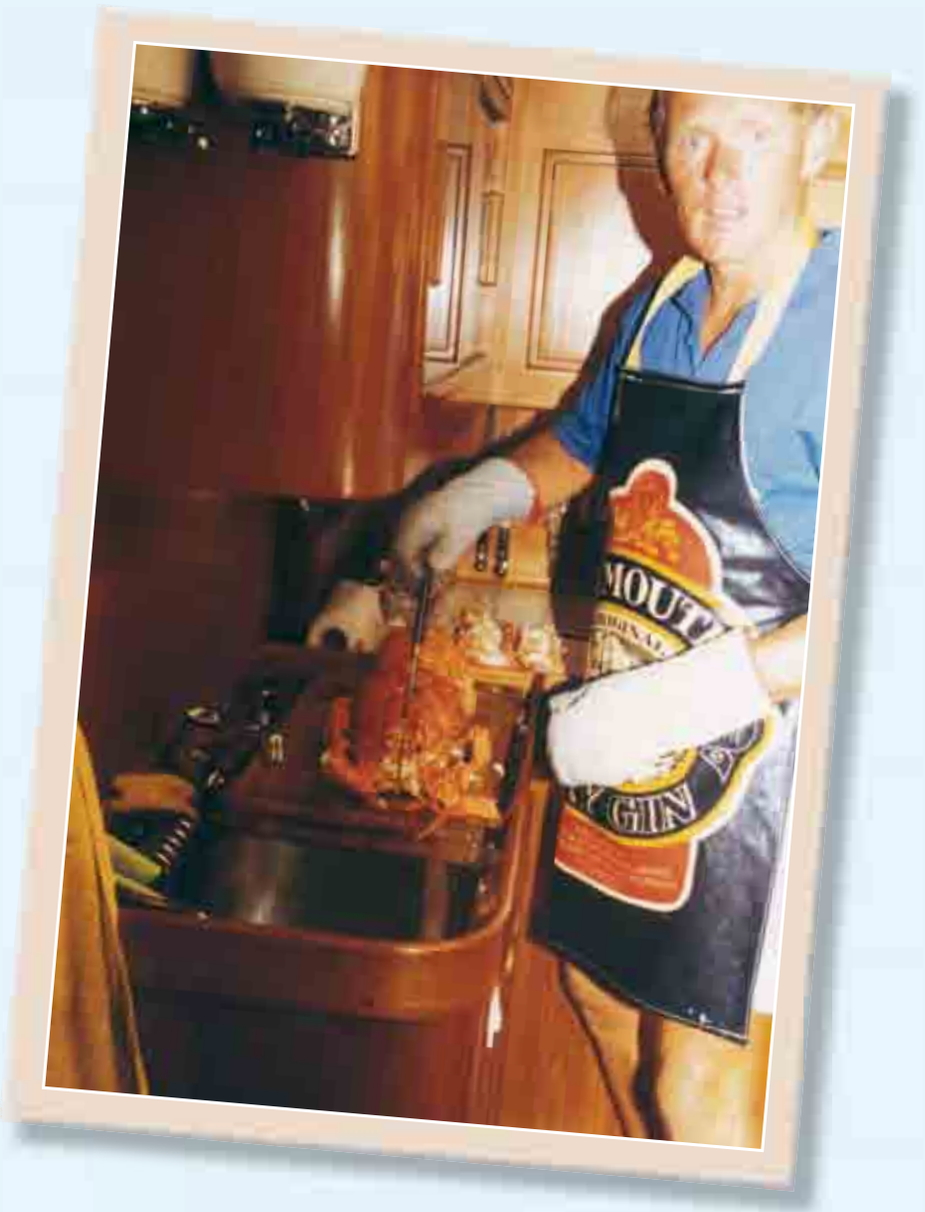
Wir haben auf der Reise von Kapstadt nach Rio mit unserem 30 to Schiff bei 3.630 sm = 11 Mio. m³ (to) Wasser verdrängt !

Speiseplan

08.Jan 2000	Samstag	Pasta
09.Jan 2000	Sonntag	Kasseler & Sauerkraut
10.Jan 2000	Montag	Blumenkohl, Kartoffeln
11.Jan 2000	Dienstag	Zucchini, Möhren, Fleisch
12.Jan 2000	Mittwoch	Gulasch
13.Jan 2000	Donnerstag	Pasta, Gorgonzola
14.Jan 2000	Freitag	Blumenkohl, Kartoffeln
15.Jan 2000	Samstag	Gemüseeintopf & Rind-fleisch
16.Jan 2000	Sonntag	Nudeln mit Rindfleisch und Kartoffeln
17.Jan 2000	Montag	Gulasch & Kartoffeln
18.Jan 2000	Dienstag	Spaghetti, Fleisch, Gemüse
19.Jan 2000	Mittwoch	Gemüse mit Käse überbacken
20.Jan 2000	Donnerstag	Hühnereintopf mit Reis
21.Jan 2000	Freitag	Leber „Berliner Art“
22.Jan 2000	Samstag	Weißkohl mit Rindfleisch
23.Jan 2000	Sonntag	Spaghetti, Champignon, Rindfleisch
24.Jan 2000	Montag	Huhn in Paprika mit Reis
25.Jan 2000	Dienstag	Nudelsalat mit Thunfisch
26.Jan 2000	Mittwoch	Kartoffelpfanne mit Käse überbacken
27.Jan 2000	Donnerstag	Spaghetti Bolognese
28.Jan 2000	Freitag	Gemüse, Huhn, Kartoffeln
29.Jan 2000	Samstag	Spaghetti, Pesto
30.Jan 2000	Sonntag	Spaghetti, Tomaten (Erich)

Proviant*

Äpfel	2	Kisten
Bananen	1	Kiste
Brot	50	kg
Butter	4	kg
Eier	180	Stck.
Gulasch Rind	4 x 8	kg
Gurken		
Honig		
Hühnerfleisch	3 x 6	kg
Kaffee		
Kartoffeln	40	kg
Käse		
Kasseler	4	kg
Knoblauch		
Knochenfleisch	4 x 8	kg
Kohl (weiss)	4	Stck.
Lamm	1x4	kg
Leber	1x4	kg
Margarine	4	kg
Marmelade		
Melonen	1	Kiste
Milch	30	Ltr.
Mohrrüben		
Müsli / Cornflakes	12	kg
Olivenöl	1	Ltr.
Papaya		
Paprika		
Pepperoni		
Petersilie		
Pflaumen		
Porree		
Salami / Schinken		
Sauerkraut	2	kg
Speiseöl	3	Ltr.
Stollen	4	Stck.
Tee		
Tomaten	10	kg
Zitronen	4	Stck.
Zuchini		
Zucker		
Zwiebeln	15	kg
Mais		
Champignons, Thunfisch		
Bratheringe, Rindfleisch		



Manfred bei der Lieblings-beschäftigung in der Pantry

* lt. Einkaufsliste. Bei fehlenden Mengenangaben wurde nach Qualität, Frische oder Geschmack vor Ort entschieden.

Zwischenmahlzeit beim Training zum DCNAC

Die Mannschaft vor dem großen Dinner im NYYC (New York Yacht Club)

Nur noch wenige Augenblicke bis zum Start des 3700 Seemeilen langen Rennens

Daimler Chrysler North Atlantic Challenge

von Henner Wachholtz

2003 wurde der Hamburgische Verein Seefahrt 100 Jahre und plante aus Anlass seines Jubiläums eine Regatta der besonderen Art: Der Nordatlantik sollte von Newport/Rhode Island bis nach Hamburg bezwungen werden, vorbei am Point Alpha, einem Punkt nahe der Treibeisgrenze vor Neufundland und nördlich um Großbritannien, 3.700 sm der härteren Gangart.
Der NRV (Norddeutscher Regatta-Verein) und der NYYC (New York Yacht Club) organisierten das Rennen und stellten damit sogleich die größte Regatta dieser Art auf die Beine: Noch nie zuvor hatten so viele Menschen und Schiffe an einer so langen und harten Route teilgenommen. Man sagt, dass bisher überhaupt nur rund 400 Regattaschiffe diesen Weg bezwungen haben.
63 Yachten aus 12 Nationen gingen vor Newport/Rhode Island an den Start, mit dabei ist auch die Albatros von Manfred Kerstan, der sich aus über 40 Bewerbern eine perfekte Crew zusammenstellen konnte, die allen Anforderungen des Nordatlantiks gewachsen war: Thomas Breug, Roger Eyer, Dr. Tobias Jäger, sein Sohn Michael Kerstan, Dr. Andreas Piepenbrink, Oliver Renz, Jochen Stümges, Alexander von Gneisenau, Thomas Wanderburg und Andreas Wolff sorgten für zügiges Segeln bis ins Ziel.
Als achtes Schiff der Flotte machte die Albatros im Hamburger City Sporthafen fest und belegte nach berechneter Zeit den 21. Platz. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,7 kn waren insgesamt nur 12 andere Schiffe aus beiden Starts schneller. Nach 19 Tagen, 10 Stunden, 53 Minuten und 36 Sekunden überquerte die Albatros am 4. Juli 2003 morgens um 5:03 die Ziellinie vor Cuxhaven.
Hamburg und die Elbe waren während der Zieleinfahrten im Ausnahmezustand. Man feierte die Heimkehrer umso mehr, als der Untergang der Monsum der Familie Flügge, einer 14,10m langen Yawl von Abeking und Rasmussen, unvergessen und allen Beteiligten im Hinterkopf war. Die Monsum war mit einem unbekannten Objekt kollidiert. Familie Flügge verlor auf dem Nordatlantik ihr Schiff, musste aus der Rettungsinsel dem Untergang zusehen und wurde schließlich von einem Containerfrachter gerettet. Die Peter von Seestermühe nahm die Familie in Cuxhaven auf und gemeinsam seglten sie mit Christoph von Reibnitz elbaufwärts in die feiernde Hansestadt. Die Heimkehrer wurden auf der Elbe von Feuerlöschbooten mit riesigen Wasserfontänen begleitet, die Ufer waren voller begeisterter Schaulustiger, ganz Hamburg feierte seine Helden.

Es wurde in den Tagen der Zieleinläufe jedes Schiff, jeder Heimkehrer auf das Herzlichste begrüßt, selbst das Wetter spielte mit. Bei dieser Stimmung war klar, dass es nicht bei einem Jubiläumsrennen bleiben durfte, 2007 sollte das Nachfolgerrace stattfinden. Aus DCNAC wurde HSH Nordbank blue race, der NRV und NYYC hatten es wieder geschafft, die legendäre Route zum Schauplatz eines medienträchtigen Spektakels zu machen. Nun warten alle gespannt auf das Jahr 2011. Die Albatros würde wohl wieder teilnehmen...

Der Start ist geglückt. Albatros hart am Wind zum Point Alpha

Es ist vollbracht. Elbaufwärts zum
City Sporthafen

Vater und Sohn genießen das erste Bier
seit dem Bergfest.

Skipper und Crew in Albatros-Kluft

Freunde und Verwandte begrüßen die glücklichen Heimkehrer.

Christoph Schumann im Interview mit Skipper und Crew auf der Bühne im Race Village Hamburg

Großer Bahnhof bei der Auslaufparade. Vom Ufer aus verabschieden Tausende Hamburger „ihre“ Transatlantiksegler. Viele Freundschaften wurden in diesen Tagen geschlossen.

DB Networks
DB Logistics

HSH Nordbank blue race 2007

von Torben Knappe

Mit etwas Abstand betrachtet, haben auch für mich als Organisator des HSH Nordbank blue race die positiven Erinnerungen ihren festen Platz in meinem Gedächtnis gefunden. Vergessen sind verpasster Schlaf, arbeitsreiche Tage und die kleinen Dinge einer solchen Veranstaltung, die immer in letzter Minute passieren, viel Nerven, Zeit und Kraft kosten. Geblieben sind die unvergesslichen Augenblicke der beiden Starts, die mindestens genau so viel Adrenalin durch meine Adern fließen ließen, wie bei den Teilnehmern selber. Mit einem Schuss aus der Kanone der Newport Gun Company hatten über zwei Jahre Arbeit ihren Höhepunkt gefunden. Ein wirklich aufregender und bewegender Moment für das junge Team und mich selbst. Wenn solch ein Moment dann noch bei 22kn Wind und bestem Sonnenschein zu erleben ist, dann nehmen die Emotionen ihren freien Lauf.
Geblieben sind in meinem Gedächtnis auch die Anrufe mitten in der Nacht auf meinem Satelitentelefon von teilnehmenden Yachten mit mal kleineren oder auch größeren Anliegen. Zwischen dem Wunsch nach frischem Obst für Cuxhaven und der Hiobsbotschaft des gebrochenen Fußes von Kerstin Tröger auf der HSH Nordbank

Torben Knappe, verantwortlich für das blue race, im New York Yacht Club vor der Bucht von Newport

war alles dabei. Fast drei Tage waren wir damit beschäftigt Kerstin heil in eine Klinik zu bringen und die nötigen Maßnahmen dafür zu koordinieren.
Unvergesslich sind auch die bärtigen Gesichter der Segler und die Sturmfrisuren der Seglerinnen bei der Ankunft in Cuxhaven und später in Hamburg. Tränenreich und erleichtert über das Erreichen des Ziels, aber auch traurig, dass es nun vorbei ist. Ich selber habe fast einen Monat gebraucht, um wieder normal schlafen und denken zu können. Zu viele Emotionen, Gedanken und teilweise das Phantom-Klingeln meines Handys schwirrten mir im Kopf herum.
Was war es, dass uns alle, ob Organisatoren, Angehörige, Teilnehmer oder wildfremde Menschen so begeistert, gefesselt und berührt hat? Was hat dazu geführt, dass völlig unbeteiligte Menschen wie gebannt am Race Tracker saßen, die Berichte in der Tagespresse wie das Tagebuch der besten Freundin verschlungen haben und unsere Webseite mit Klicks überhäuft haben. Ich persönlich glaube, es ist der innere Drang von uns allen, einmal etwas besonderes zu erleben - das Abenteuer des Lebens, der Wunsch zurück zu sich selbst geführt zu werden ohne Handy, Internet, Telefon. Die Begeisterung für das Wasser, die Wellen und den Wind, der die Alte und Neue Welt als große blaue Hürde trennt.

Für mich steht fest, wenn es 2011 wieder los gehen soll von Newport nach Hamburg, dann will ich wieder dabei sein. In welcher Funktion, ob als Segler, Betrachter oder Organisator, wird die Zeit zeigen.

Nach dem Race ebenso strapaziert wie die Atlantikfahrer: Torben Knappe begrüßt die einlaufenden Schiffe im Hamburger City Sporthafen.

Oben: Empfang im Clubhaus des NYYC
Unten: Stilvoll untergebracht: Die Vorbereitungswoche übernachtete die Crew im ehemaligen Haus von Nathanael Herreshoff, dem erfolgreichsten Yachtkonstrukteur in der Geschichte des America's Cup. Das berühmte Herreshoff-Museum lag gleich um die Ecke.

Die Vorbereitungen zum HSH Nordbank blue race

von Henner Wachholtz

Rund eine Woche vor dem blue race traf sich die Mannschaft in Bristol zum Training und für umfangreiche Vorbereitungen. Manfred Kerstan hatte sich für seine Crew um eine Unterkunft bemüht, um sie in dieser Phase vom engen Zusammenleben an Bord zu verschonen. Seine Wahl hätte nicht standesgemäßer ausfallen können, wir bezogen das ehemalige Haus von Nathanael Greene Herreshoff, dem erfolgreichsten Yachtkonstrukteur in der Geschichte des America's Cup. Er baute fünf siegreiche Yachten, und sie gewannen insgesamt sechsmal. Gleich um die Ecke lag das Herreshoff Marine Museum und die America's Cup Hall of Fame. Die Einstimmung war perfekt.

Unsere Arbeiten an Bord verliefen sauber. Die neuen Segel wurden angeschlagen und saßen auf Anhieb. Nach und nach wurde aus dem Schiff alles ausgeräumt, was überflüssig und zu schwer war. Wir sahen dem Start ruhig entgegen.

Torben Knappe und sein NRV-Team sorgten während der Tage im Regattahafen für eine perfekte Organisation. Alles lief wie am Schnürchen ab, ruhig und freundlich wurden alle Fragen beantwortet und Problemfälle gelöst. Wir fühlten uns gut aufgehoben und versorgt.

Nach der täglichen Arbeit startete abends ein buntes Programm. Gleich mehrere Empfänge, Galadinner und Parties fanden im ehrwürdigen New York Yacht Club statt und sorgten für ausgelassene Stimmung zwischen den Regattateilnehmern. Prima Wetter, leckeres Essen, Drinks aller Art und gute Gespräche mit erfahrenen Seglern, das alles in einer traditionsreichen, maritimen Umgebung, das war schon fast die ganze Reise wert...

Die Albatros auf Reede. Im Hintergrund der NYYC

Alles vom Feinsten: die Bibliothek im NYYC

Empfang im NYYC mit herrlichem Blick über die Bucht

Reichlich gutes Essen und prima Stimmung bei der Farewell-Party im NYYC

Die Mannschaft vor dem Galadinner

Im Borddress zum Sponsorenfoto

Frühstück auf dem Weg nach Newport

Anbringen des Transponders

Ein letztes Winken beim Ablegen

Beim Start bricht das Fall:
Einer muss hoch!

Andreas, Henner und Michael entspannt

Thomas beim Essen, Emil am Ruder

Bernhard und Rainer bei rauhen Winden

Mit vollen Segeln Richtung Hamburg

Bernhard auf den letzten Metern vor der Ziellinie

Welcome-Plakat am Blohm und Voss-Dock

Die Logos der DB sind angebracht

Die Bucht von Newport

Luden zum feinen Skipperdinner ein

Emil mit der Satelliten-Antenne

Manfred, Carsten und Thomas in Offshore-Montur

Ständige und lustige Begleiter

Gemeinsames Frühstück

Etliche Fallen und Schoten gingen zu Bruch.

Ein Versuch, ausrauschende Schoten zu stoppen

Freunde und Familien kommen entgegen.

La Ola für die Familien und Schaulustigen

Vom Ruder blieb nicht viel übrig.

Albatros und KPMG beim Kampf um die beste Startposition.
Hier Kerstans Swan noch mit vollen Segeln...

DB Mobility
DB Networks
DB Logistics

GER 180
ALBATROS

Genau in dem Moment, als die Albatros die Startlinie passiert, bricht das Großfall, das Segel fällt und das Regattafeld zieht von dannen. Nur gerefft kann das Groß mit dem Spifall wieder gesetzt werden, bis ein neues Fall in dreißig Meter Höhe eingeführt wird.

Die etwas andere Herausforderung

Walkollision auf dem Atlantik

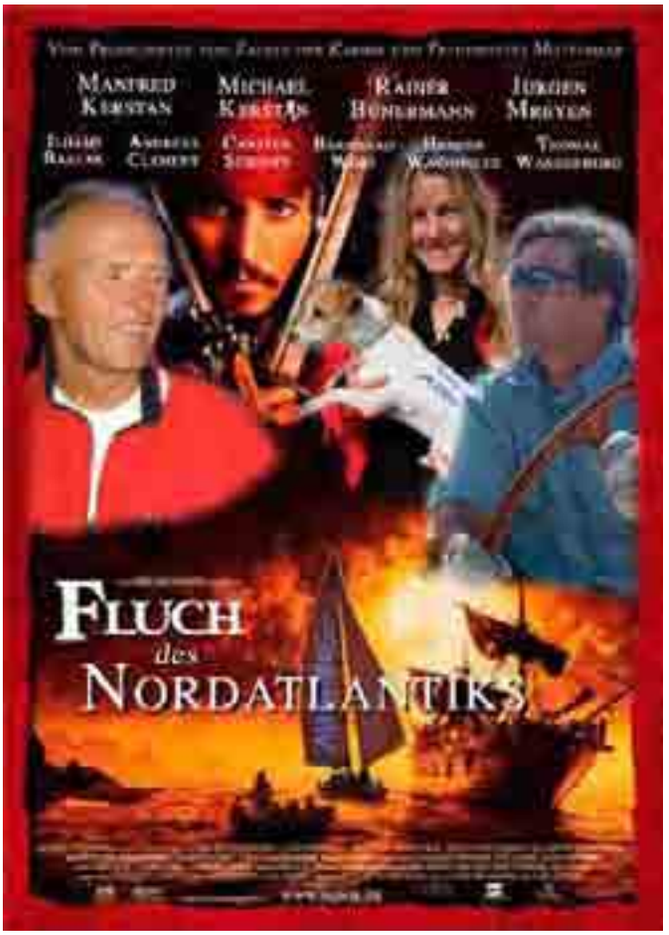
von Henner Wachholtz

„Der Mann, der zum Mond segelte", betitelte Die Yacht ihren Artikel über Manfred Kerstan, unseren Skipper, anlässlich seines letzten runden Geburtstags. Tatsächlich hat er über 250.000 sm in seinem Kielwasser und mit dem HSH Nordbank blue race seine 28. Atlantiküberquerung hinter sich. Genug Erfahrung also, um schwierige Situationen zu meistern.

Genau das wurde dieses Mal aufs Äußerste gefordert. Mitten auf dem Atlantik kollidierten wir mit unserer „Albatros", einer fünf Jahre alten Swan 62RS, so heftig mit einem Wal, dass das Ruderblatt schweren Schaden nahm. Von da an lag unsere Herausforderung nicht mehr in einer guten Platzierung (wir lagen derzeit im guten Mittelfeld), sondern darin, das Schiff überhaupt über die Ziellinie in Cuxhaven zu bringen. Die Frage war: „Hält das Ruderblatt die Belastungen der großen, noch zu bewältigenden Strecke durch, oder löst es sich auf und wir werden ein Seenotfall?", so Bernhard. Der nächste Hafen war zum Zeitpunkt der Kollision weit entfernt. 1.500 sm lagen bereits hinter uns. Wir entschlossen uns weiter zu segeln Richtung Europa zum nächsten Wegpunkt, der kleinen Insel Fair Isle an der Nordspitze von Schottland.

Aber beginnen wir die Geschichte von vorn. Manfred und Crew trafen sich bereits eine Woche vor dem Start in Newport für Probeschläge, letzte Vorbereitungen und Proviantierung. Die Werbelogos der Deutsche Bahn DB Mobility Network Logistics wurden noch unter Reede liegend per Dingi angebracht. Die Crew übernachtete in Bristol direkt neben dem Herreshoff Museum in einem großzügigen Privathaus und genoss das Segelmekka um Newport. Die Vorbereitungen liefen sauber, die neuen Segel saßen und das Probesegeln war perfekt. Wir hatten allen Grund, die Partys im NYYC und des NRV zu genießen. Und immer wieder waren wir überwältigt von der Gastfreundschaft der Amerikaner.

Wachen und Backschaften wurden eingeteilt. Michael Kerstan, Sohn von Manfred und Co-Skipper, Andreas Clement und ich in Wache 1, Carsten Schiewe, Thomas Wanderburg und Jürgen Mreyen in Wache 2 und Bernhard Würf, Rainer Bünermann und Emil (Ilhami) Barlak in Wache 3. Manfred, unser Skipper, wollte sich hauptsächlich ums Kochen kümmern. „Die Herausforderung, für zehn verschiedene Geschmacksrichtungen 2 1/2 Wochen lang zu kochen, ist fast so groß wie die Atlantiküberquerung selbst.", sagt Manfred stets, und wer je seine legendäre Berliner Leber, das leckere Kassler mit Sauerkraut oder die Lammkeule beim Bergfest genossen hat, weiß, dass Manfred nicht zuviel versprochen hat.



Der Klabautermann meldete sich bei uns ein erstes Mal beim Start, sozusagen zur Begrüßung. Genau in dem Moment, als wir nach einem nahezu perfekten Nullstart als fünftes Schiff die Startlinie passierten, brach unser Großfall, und unser schönes neues Segel kam herunter. Schnell ein Reff rein und mit dem Spifall wieder hoch. Bei dieser Besegelung ging dann Andreas den 30 Meter hohen Mast hoch und führte ein neues Fall ein - kein leichtes Unterfangen bei Wind und Wellen. Aber es gelang und wir begangen mit unserer Aufholjagd. Sie endete am 24.06., 13:58 UTC Pos 44°49 N 043°24 W.

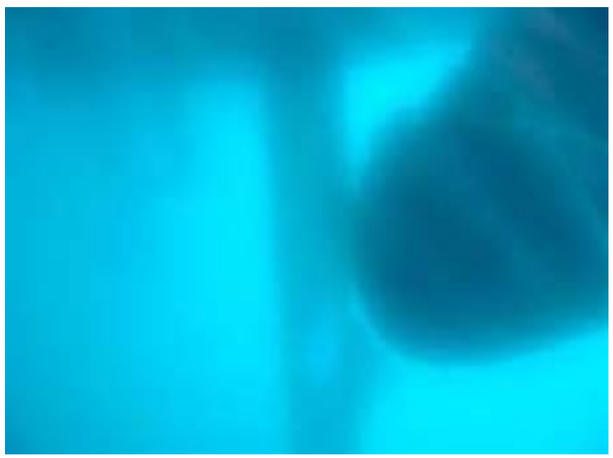
Wache 1 hatte den 240 qm großen Gennaker gesetzt und rauschte mit 9 kn Speed durch den Atlantik, bis ein lauter Knall das Schiff erschütterte. Emil beschrieb die Situation so: „Mir war sofort klar – das war kein Eisberg,

kein Container – das muss etwas weicheres sein, ein Wal? Henner war am Steuer – er war von diesen ungewollten Schiffsbewegungen völlig perplex und versuchte, wieder geradeaus zu segeln. Zu diesem Zeitpunkt fuhren wir unter Groß und Gennaker. Achteraus breitete sich sofort eine riesengroße braunrote Spur aus, Blut blubberte an die Oberfläche. Spätestens jetzt war es allen klar: wir waren mit einem Wal kollidiert. Zunächst hatte ich die Sorge um unseren 3m tiefgehenden Kiel. Die sofort eingeleitete Überprüfung der Bilge durch den Skipper fiel ohne Befund aus. Das war schon sehr beruhigend. Anfangs gab es mit dem Ruder auch keine Probleme – so dachten wir. „Mann, da sind wir mit einem blauen Auge davon gekommen." Wirklich? Nach rund 2 Stunden meldete Carsten von Wache 2: „Mensch, der Ruderdruck, der wird ja gewaltig – das Schiff lässt sich kaum noch auf Kurs halten!". Nachdem auch der Skipper beim Rudergehen diesen Umstand bestätigen musste, wurde achteraus und leeseitig versucht das Unterwasserschiff/Ruderblatt zu kontrollieren, bis dann die Meldung die Runde machte – „da hat sich ein Stück Folie oder so was ums Ruder gewickelt". Erst die Tauchaktion am nächsten Morgen mit Skipper, Henner und Carsten brachte nun die schreckliche Realität an den Tag. Der Wal hatte beim Auf- bzw. Abtauchen das Ruderblatt erwischt. Die halbschalige GFK-Verkleidung des Ruderblattes hatte sich durch die Kollision bis zur Hälfte des Ruders gelöst. Diesen „Lappen" schleppten wir ständig hinterher. Sorge breitete sich aus – was ist, wenn das „Innenleben" des Ruders sich im Wasser auflöst und auseinanderfällt. Ohne Ruder ist ein Schiff dieser Größenordnung mit 30t Gewicht nicht zu halten. Das wäre dann wirklich ein Seenotfall. Zum Glück hatten wir aufmunternden Funkverkehr mit der ‚Peter von Seestermühe' und der ‚Charisma', die selbst vor Jahren das Ruder im Nordmeer verlor und von einem Rettungskreuzer abgeschleppt wurde. Aber hier, mitten auf dem Atlantik würde es zunächst lange dauern, bis uns ein geeignetes Schiff abschleppen würde, und wenn, wohin mit uns? Der nächste Hafen lag über 500 sm von uns entfernt, auf Newfoundland – so eine lange Strecke abschleppen lassen? Was würde so etwas kosten? Wie viel Zeit würde die Aktion in Anspruch nehmen?"
Was Emil beschreibt, war beispielhaft für unsere Gedanken. Aber unser Skipper zeigte keine Unsicherheit, nahm Kontakt zur Werft auf und hatte seine Funkrunde mit Constantin und Christoph, die ebenfalls wertvolle

Wache 1 mit Skipper Manfred Kerstan, Co-Skipper Michael Kerstan am Ruder (beide aus Berlin), rechts Henner Wachholtz aus Hamburg und Andreas Clement aus Königstein

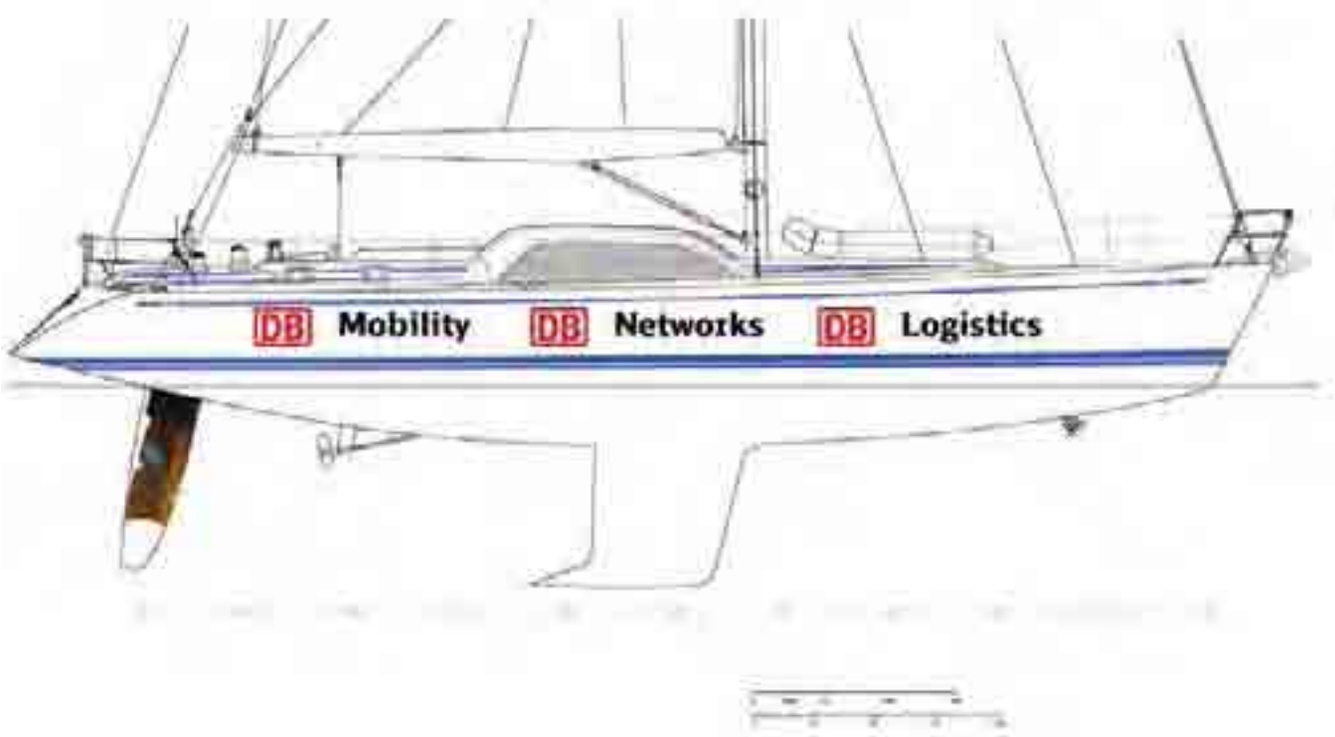
Wache 2: Links Wachführer Carsten Schiewe aus Hamburg, rechts der Berliner Sportbootmeister Thomas Wanderburg. Am Ruder Jürgen Mreyen aus Dortmund

Am Ruder Wachführer Bernhard Würf aus München, rechts Emil (Ilhami) Barlak aus Leverkusen, beide Wache 3



Tipps gaben und unsere Situation diskutierten. Von der Werft kam schließlich der Hinweis, dass bisher in keinem vergleichbaren Fall das Ruder aufgegeben werden musste, womit unser Vertrauen in die stabile Bauweise unserer Swan bestätigt wurde. Die Werft riet uns auch, die wabernde Außenhaut am Ruderblatt zu fixieren, zu binden und zu durchbolzen. Die Realität aber war, dass die Swan dort, wo das Ruderblatt sitzt, fast 4m breit ist, das Blatt knapp drei Meter nach unten ragt, der Atlantik ständig in Bewegung ist und das Schiff allein durch den 19m langen Rumpf genug Fläche hat, um es langsam durch das Wasser zu schieben. Unter diesen Bedingungen ohne Taucherausrüstung unten das Ruderblatt zu erreichen, war schon schwierig genug. Um dort auch noch den Lappen zurück ans Ruderblatt zu drücken und eine belastbare Halterung vorzunehmen, dafür reichten Zeit und Luft aber nie und nimmer, diverse Tauchgänge haben uns da eines besseren belehrt. Wir behalfen uns schließlich mit einem Tampen, den wir in mehreren Kreisen um das Ruderblatt wickelten und fixierten, aber der löste sich schon nach kürzester Zeit, vermutlich aufgescheuert am sägeblattscharfen Rand der abgerissenen Außenhaut. Und machten wir den ersten Versuch noch in 21° C des warmen Wassers des Golfstroms, maßen wir am Folgetag nur noch 15° C. Irgendwann sahen wir ein, die Situation nicht verändern zu können. Wir segelten weiter, stets mit angemessen kleiner Segelfläche. Das ist eigentlich nicht so toll für Regattahasen, aber es war die einzige Chance. Noch 1.550 sm bis Fair Isle, weitere 600 sm zum Ziel. Carsten beschrieb seine Gefühlslage so: „Als Hamburger ist es mein größter Traum, nach einem Atlantikrace in meiner Heimatstadt einzulaufen, und ich könnte heulen, wenn ich auch nur daran denke, irgendwo in Schottland

Bilder aus der Unterwasserkamera. Das Bild oben zeigt die Situation am Tag der Walhavarie. Die Außenhaut des Ruders ist abgeplatzt und bewegt sich je nach Strömung und Ruderstellung auf und ab.
2. Bild von oben: Am zweiten Tag nach der Havarie stellt sich die Außenhaut bereits quer zur Fahrtrichtung und bremst das Schiff erheblich ab. Später dreht sich der Lappen nach hinten und schlägt von unten gegen den Rumpf. Das Rudergehen wird nicht nur zur kräftezehrenden Übung, sondern auch zur Glückssache, da die abgeplatzte Laminatschale alle Lenkbewegungen des Steuermanns durch überraschende Eigenbewegungen beeinflusst und Schiff und Mannschaft narrt. Das Bild unten und die Grafik auf S. 97 zeigen den Rest des Ruders nach dem Rennen.



oder auf Island in the middle of nowhere anzukommen und die Regatta nicht beenden zu können...".

Zu unserer Sorge um die Haltbarkeit des Ruderblatts gesellte sich dann das unberechenbare Auf- und Ab und Hin und Her der wabernden Schale. Bei etwas mehr Wind wurden Am Wind-Kurse zur kräftezehrenden Übung. Unser Co-Skipper Michael schrieb: „Es war das Schlimmste, was ich mir als Steuermann und Trimmer vorstellen konnte, ein Schiff, was so extrem leegierig ist, dass es einem nach einer halben Stunde Steuern kaum noch möglich war, die Teetasse zu halten." Grausamerweise wurden Steuerkorrekturen oder –fehler hart bestraft. Kosten sie normalerweise einen halben oder einen kn Geschwindigkeit, stoppte die Albatros jetzt von 5 auf 2 oder von 8 auf 4-5 kn. Beim Abfallen übersteuerte sie völlig, und um anzuluven, musste man teilweise mit gesamtem Körpergewicht in die Speichen greifen. Und bei allem, was man machte, konnte man nicht sicher sein, wie sie reagiert, denn die wabernde Gelcoatschicht führte ihr eigenes Leben und narrte uns nach Kräften. Kurz vor Fair Isle erwogen wir schließlich einen Hafen anzulaufen, aber da uns die Regattaleitung nicht garantieren konnte, nicht disqualifiziert zu werden, entschlossen wir uns, „das kleine Stück Nordsee auch noch irgendwie zu bewältigen", so Bernhard. Wir passierten Skroo Lighthouse am 06.07.2007, 07:30 Uhr Bordzeit. In der Nordsee schließlich, einen Tag darauf 10:00 Uhr Bordzeit riss uns dann die Außenhaut ab, das Ruder ging wieder leicht, allerdings nun zu leicht. Ein Stück vom Ruderblatt muss dabei mit abgerissen sein, so dass wir unsere Albatros von nun an zwar mit dem kleinen Finger segeln konnten, aber jetzt war äußerstes Feingefühl angesagt, um sie bei den achterlichen Winden nicht aus dem Ruder laufen zu lassen. Vom Regen in die Traufe, was unsere Sorge um das Ruderblatt anbelangte, aber immerhin segelten wir wieder mit normalem Speed.

Mit letztem Abendwind, herrlichem Sonnenuntergang und bei ansetzendem Gegenstrom erreichten wir nach 22 Tagen, 2 Stunden, 43 Minuten und 24 Sec. die Ziellinie in Cuxhaven. Für uns stand fest: Die Albatros liegt im berechneten Ranking zwar an letzter Stelle, aber wir, Skipper Manfred, unsere Albatros, Wache 1 mit Michael, Andreas und Henner, Wache 2 mit Carsten, Thomas und Jürgen, sowie Wache 3 mit Bernhard, Emil und Rainer hatten unsere Herausforderung gewonnen und „Albi" segelnd nach Hamburg gebracht. Ein intensiveres Erlebnis kann ich mir nicht mehr vorstellen!

Die Funkrunde während des blue race

von Constantin Claviez

Auszug aus dem Logbuch der SY Charisma, Nautor's Swan 441

26. Juni 2007

Die Weite des Nordatlantischen Ozeans – das, was nicht zu sehen ist, ist lediglich die subjektive Wahrnehmung. Objektiv sieht es anders aus. Nach dem Start zur blue race haben wir kaum noch Schiffe gesehen. Kein Wunder, denn bei 2 m Augenhöhe reicht der Blick zur Kimm allenfalls 3 sm. Darüber hinaus kann man je nach Bauweise und Höhe der Aufbauten des beobachteten Schiffes noch etwas weiter sehen, oder eben nicht, wenn sich die Sicht durch Dunkelheit, Nebel, Luftfeuchtigkeit und Temperaturdifferenzen zwischen Luft und See vermindert.
Unabhängig von unserem Radar mit einer Reichweite bis 24 sm, nehmen wir Ereignisse über viel größere Distanzen wahr – dem Funk über Kurzwelle. Wir haben nahezu jeden Tag durch unsere Seefunkanlage (Sailor System 4000 HF SSB 150W) mit sehr guten Sende- und Empfangsleistungen regelmäßigen persönlichen Kontakt zu den anderen die Transatlantik-Regatta mitsegelnden Yachten. Bei uns hat sich der Funkkreis mit meinen Skipperkollegen Christoph von Reibnitz auf der Peter von Seestermühe (Yawl Henry Gruber von 1936) sowie Manfred Kerstan auf der Albatros (Nautor's Swan 62 RS – German Frers von 2002) etabliert. Zeitweise beteiligen sich noch andere Teilnehmer an der Funkrunde.
Im sportlichen Sinne sind wir natürlich Konkurrenten, es geht jedoch um viel mehr – dem individuellen wie auch gemeinsamen Bewältigen der Herausforderung des Nordatlantiks.

Sportlicher Kurs am Wind

Abb. links: Constantin Claviez´ Swan 441 „Charisma“

Die Charisma Transatlantik-Crew mit einem Asterix-Heft

Vorsegelwechsel und Melancholie

Wir tauschen uns offen über die Wind- und Seegangsverhältnisse aus und teilen uns jeweils auch unsere Taktik und Strategien mit. Bei so unterschiedlichen Schiffsgenerationen und -typen mit verschiedenem Geschwindigkeits-Potential kann man sowieso nicht „kopieren", jedoch dennoch wichtige Erkenntnisse mitteilen und auswerten. Und schließlich haben wir ein gemeinsames Ziel – sicher und optimal zu Segeln, Freude daran zu haben und schließlich wohlbehalten wieder in den schützenden Hafen einzulaufen. Wir sind Freunde und treffen uns auf einen Drink – wir teilen die Passion der Seefahrt miteinander. Wir führen Fachgespräche miteinander – und – wir helfen uns.

Das heutige Funkgespräch hat es in sich:

Manfred Kerstan berichtet von einer Walkollision, die seine Swan 62 erschüttert und das Ruder beschädigt hat. Durch die Delamination lässt sich das Ruder nur noch schwer bewegen – die Crew auf der SY Albatros muss einiges durchmachen.

Das im Wasser abgeklappte Laminat hängt wie ein Flügel horizontal im Wasser und lässt sich aufgrund der zähen Glasfaserstrukturen im kalten Wasser bei diesen Schiffsbewegungen auch nicht durchtrennen. Das Gerippe des Ruders ist jedoch noch intakt – die Yacht kann mit entsprechendem Einsatz unter Mühen noch auf Kurs gehalten werden.

Wir analysieren in unseren Funkrunden die Situation.

Mit meinen Erfahrungen des Ruderbruchs, den ich im August 2004 vor Spitzbergen erlebt habe, kann ich in yachttechnischer Hinsicht nicht weiterhelfen. Damals hatten wir aufgrund eines Ermüdungsbruches der Ruderwelle das Ruderblatt komplett verloren. Bei diesen Bedingungen der Manövrierunfähigkeit in aufkommender schwerer See blieb damals nur die Auslösung des Seenotfalls als präventive Maßnahme. Die norwegische Küstenwache kam bevor der Sturm einsetzte, evakuierte die Crew per Tochterboot, brachte eine Trosse aus und schleppte die Charisma über 130 sm zurück in den Hafen von Longyearbyen.

Das Charisma-blue race Team

Waschküche Nordatlantik

Hier, mitten auf dem Ozean, bleibt nur die Selbsthilfe oder die Unterstützung der anderen teilnehmenden Schiffe. So wichtig ist die Funkwache – so wichtig ist der Seefunk…

Bei der Analyse erinnert sich Christoph an einen Yacht-Artikel, in dem beschrieben ist, wie das Ruderblatt der Swan aufgebaut ist. Das lässt Rückschlüsse zu, wie und ob die Albatros-Crew weiter machen kann. Manfred ist mit seinen 70 Jahren der erfahrenste Skipper im Regatta-Feld – willens- und führungsstark.

Er wird in der Gewissheit, dass die Peter von Seestermühe und die Charisma bei Bedarf zur Stelle wären, die Albatros mit seiner Crew sicher ins Ziel segeln.

Henner Wachholtz überreicht Constantin Claviez und Crew als Dank und Erinnerung an die Funkrunde auf dem Nordatlantik den Jubiläumsband der Kieler Woche, der während des blue race erschien.

Bild oben: Manfred Kerstan begrüßt Emma, den karibikerfahrenen Bordhund der Albatros.

Wie schon in Newport sorgen auch in Hamburg zahlreiche Events für Stimmung. Abschlusshöhepunkt ist die Party in der Fischauktionshalle.

Welcome in Hamburg

Am 9. Juli war es endlich soweit. Morgens um 8.00 Uhr erreichte die Albatros den Hamburger City Sporthafen. Schiffssirenen und Signalhörner erschallten, als die Swan die letzten Meter in den Hafen einlief. Überall winkten Menschen, selbst unbeteiligte Passanten auf der Uferpromenade machten mit. Nach 3.600 sm zurück in Hamburg, begrüßt und willkommen geheißen von lieben Menschen, das wird ein Nordatlantikfahrer nie vergessen.

Das Race-Village wartete mit einem umfangreichen Veranstaltungsprogramm auf, Tobias König von der Grey Goose lud zu einer Mega-Fete in die Altonaer Beachclubs ein. Höhepunkt war das Fest in der Altonaer Fischauktionshalle. Die abschließenden Begrüßungsworte von Harald Visker von der HSH Nordbank kamen bei den Transatlantikseglern besonders gut an: "Und, liebe Gäste, wann immer Sie einen Transatlantiksegler sich einer Bar nähern sehen, bilden Sie eine Gasse und gewähren ihm dem Vortritt."

DB Logistics

WELCOME
ALBATROS

Mario beim Setzen der Sturmfock. Über 40 kn Wind und entsprechender Wellengang lassen keine andere Wahl zu.

Nonstop gegen die Winde

von Henner Wachholtz

Wenn sich in der Karibik die Saison dem Ende neigt und die Yachten nach und nach gen Europa ziehen, muss auch Manfred seine Albatros wieder über den Atlantik bringen. Erstens, um im Sommer das Mittelmeer zu genießen und zweitens, um im Herbst ja nicht die nächste ARC zu verpassen. Eigentlich ist es ein Transocean-Liniendienst, den Manfred da aufgebaut hat, so regelmäßig passiert er den Atlantik.

Für die ARCs eine Crew zu finden ist nicht schwer. Viele haben den Traum, mit den Winden in die Karibik zu surfen und dabei an einer berühmten Regatta teilzunehmen, und mit Manfred kann dieser Traum in Erfüllung gehen, buchbar als Rundherum-sorglos-Paket, denn Manfred kümmert sich um alles.

Die Rücktouren sind dagegen nicht so leicht zu besetzen. Es ist halt nicht jedermanns Sache, 3.800 sm überwiegend gegen den Wind zu segeln. Viel Zeit nimmt es auch in Anspruch, drei Wochen muss man einplanen, will man die gesamte Strecke von Sint Maarten nach Mallorca segeln. Der Vorteil der Rück- und Zubringertouren ist, dass die Preise entsprechend günstig sind und man seglerisch voll auf seine Kosten kommt. Manfred nennt das gern „die anspruchsvolle Tour". Und es ist tatsächlich so. Man sollte zumindest Nerven haben.

Hat man erst einmal die liebliche Karibik verlassen, ist man rund 2 1/2 Wochen in Richtung Azoren unterwegs. Einfach ausgedrückt segelt man erst ein wenig nach Norden, um dann nach rechts abzubiegen. Erst westwärts und dann nach Norden geht wegen der Strömungen und drehenden Winde nicht so gut, man würde sich am Ende völlig feststampfen.

Irgendwann passiert es, dass einen die Starkwinde oder Stürme erreichen. Richtig nervend ist, wenn sie tagelang gegenan kommen. Die Etmale schrumpfen dann von rund 200 auf wenige Seemeilen zusammen, der Negativrekord lag bei 4 sm. Und wehe, wenn dann jemand anfängt hochzurechnen, wie lange es in diesem Tempo noch dauern mag. Dann kommt schon mal eine betrübte Stimmung auf. Manfred kontert so etwas stets mit gutem Essen und

Blick aus dem Inneren

Nachtsegeln extrem. Ohne jegliche Sicht kann man sich nur auf sein Gespür verlassen.

gleichbleibender Gelassenheit. Er ist ja schließlich jedes Mal angekommen.

Kommen die atlantischen Wellen gegenan, ist es eine besonders feinfühlige Aufgabe, Manfreds Yacht durch die riesigen Wellenberge zu führen. Falsch gesegelt, fällt der jollenähnliche, flache Bug seiner Swan mit 30t Gewicht mit voller Wucht ins Wellental, es knallt unbeschreiblich und das Schiff vibriert von vorn bis hinten, man spürt die Schwingungen deutlich unter den Füßen. Was sich dann im Rigg abspielt, darüber möchte man dann lieber nicht nachdenken. Aber irgendwie passiert das Jedem mal. Einmal ist erlaubt, aber wenn es zwei- oder dreimal nacheinander passiert, dann weiß man nicht, was man mehr zu fürchten hat, die Auswirkungen auf das Schiff, oder dass das Luk des Skippers aufgeht. Diese Standpauken haben es in sich, und wenn Manfreds Ärger vorüber ist, was meist ein bisschen dauert, dann erklärt er ruhig, wie man es besser machen könnte. Wäre doch nur das schlechte Wetter auch so schnell vorüber. Um so besser fühlt man sich, wenn man die Azoren erreicht hat. Hier kann wieder aufgetankt werden. Yachties aller Nationen treffen sich in Peters Sport Cafe, und der Hafen mit den vielen Bildern der Segler bleibt unvergesslich. Die restlichen Seemeilen nach Gibraltar und Mallorca sind dann nur noch halb so wild.

Das Los der durchnässten Wache: Essen im Freien, um das Schiffsinnere trocken über den Atlantik zu bringen. Die Schüsseln sorgen dafür, dass das Essen nicht so schnell auskühlt und alles auf dem „Teller“ bleibt.

Ein eingeschworenes Team

von Peter B. Voss

Mehr als 10 Jahre bin ich nun schon mit Manfred Kerstan auf seinem Schiff der SY ALBATROS auf den Weltmeeren unterwegs. Es kommt mir so vor, als wenn es erst gestern angefangen hätte.
Aus einer kurzen Begegnung im August 1997 in Berlin auf dem Flughafen Tegel wurde eine lang anhaltende Freundschaft und gegenseitige Anerkennung. Wir haben zusammen wunderschöne gemeinsame Erlebnisse gehabt, durften viele neue nette Crews bei all den Reisen um uns und mit uns an Bord haben. Wir haben aber auch so manche kritische Situationen auf See gemeistert und sind doch immer heil angekommen.
Ich erinnere mich an ein Lied, dass ich als Junge oft gesungen habe: „Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön..." – dieses Lied trifft leider nicht immer zu.
In 11 Jahren bin ich mit Manfred Kerstan 36.761 NM und 277 Seetage auf seinen beiden Swans 61 und 62 ALBATROS gesegelt. Anders gesagt habe ich mit ihm 1 1/2 Mal die Erde umrundet. Das schweißt zusammen und ich glaube, es werden nicht die letzten Reisen gewesen sein.
Hierbei bleiben mir der Nord-, Mittel- und Südatlantik sowie die Reisen vom Polarkreis zu den Kanarischen Inseln mit den spannenden Durchfahrten vom Englischen Kanal, Biscaya und der Meerenge von Gibraltar mit dem Respekt gegenüber dem Meer in stetiger Erinnerung.

Über 36.000 sm gemeinsam auf dem Wasser: Manfred Kerstan und Peter Voss vor Gibraltar

Besonders geprägt hat mich die Reise im Jahre 2000 von der Karibik nach Mallorca, wo wir den Törn von den Azoren nach Mallorca zu zweit bewältigt haben. Das war wirklich ein harter Ritt! Wir sind ein eingeschworenes Team geworden und haben blindes Vertrauen zueinander gehabt.
Am 19.Mai hat uns über eine Stunde lang ein 18 Meter langer Blauwal begleitet; es war Faszination pur mit Gänsehaut.
Ich bin ein wenig stolz und dankbar, dass ich mit einem der erfahrensten Skipper in der Blauwasserszene diese vielen Seereisen unternehmen durfte - Danke Manfred!

Dein Freund Peter

Törn	Zeit			Route		Nautical Miles	
	von	bis	Anz. Tage	von	nach	Törn NM	Ges. NM
Törn 01	23-Nov-97	11-Dez-97	19	Las Palmas / Gran Canaria	St Lucia / Caribbian	2.950	2.950
Törn 02	15-Dez-97	16-Dez-97	2	St Lucia / Caribbian	Martinique / Caribbian	35	2.985
Törn 02	8-Jan-00	31-Jan-00	24	Kapstadt / RSA	Rio de Janairo	3.560	6.545
Törn 03	24-Apr-00	25-Mai-00	32	Martinique / Caribbian	Palma de Mallorca / Spain	5.037	11.582
Törn 04	27-Jul-01	9-Aug-01	13	Iljmuiden / NL	Palma de Mallorca / Spain	2.235	13.817
Törn 05	16-Sep-02	21-Sep-02	6	Pietarsaaren / FIN	Kiel / Germany	906	14.723
Törn 06	16-Sep-03	4-Okt-03	19	Flensburg / Germany	Las Palmas / Gran Canaria	2.209	16.932
Törn 07	14-Apr-04	14-Mai-04	31	St Maarten / Caribbian	Palma de Mallorca / Spain	4.325	21.257
Törn 08	2-Okt-04	16-Okt-04	15	Palma de Mallorca / Spain	Las Palmas / Gran Canaria	1.239	22.496
Törn 09	24-Apr-05	21-Mai-05	28	St Maarten / Caribbian	Palma de Mallorca / Spain	4.157	26.653
Törn 10	19-Sep-05	1-Okt-05	13	Palma de Mallorca / Spain	Las Palmas / Gran Canaria	1.168	27.821
Törn 11	31-Mrz-06	30-Apr-06	31	St Maarten / Caribbian	Palma de Mallorca / Spain	4.111	31.932
Törn 12	30-Apr-07	14-Mai-07	15	St Maarten / Caribbian	via Bermuda - New York	1.631	33.563
Törn 13	4-Okt-07	2-Nov-07	29	Pietersaari / Finland	Las Palmas GC / Spain	3.198	36.761
Total			277				36.761

Kopf des 18m langen Blauwales direkt neben der Albatros

Borderlebnisse

von Peter Kellner

Manfreds Fischtötung

Es war der 4.Tag und wir fingen unseren ersten Fisch, eine ca. 1m lange Dorade (=Goldmakrele), und ich erwartete die blutrünstig -spritzende Tötung mit Messer oder Winschkurbel. Aber nicht bei Manfred! Der holte flugs eine geheime Flasche Whisky (es gab ja offiziell keinen Alkohol an Bord) und schüttete dem Fisch einen Schluck ins Maul. Dieser zuckte nur kurz und war tot (erstickt!). Also humaner geht´s wohl nicht und die meisten der Crew-Mitglieder schauten etwas neidisch auf die wieder verstaute Flasche. Der nächste Fisch bekam übrigens Gin, wobei die Bemerkung fiel, dass es Diesel vielleicht auch getan hätte.

Frauen an Bord

9 Tage waren wir schon unterwegs und hatten zuerst einen Fehlstart, bald darauf Probleme mit dem Rutscher für den Spi-Baum usw., aber vor allem zu wenig Wind!
Entgegen den üblichen Gepflogenheiten, war diesmal auch eine Frau an Bord. Natürlich konnte es nicht ausbleiben, dass dies Schuld sei, da Frauen nur Unglück brächten. Nun fiel auch noch die Wasseraufbereitungsanlage aus und Manfred sowie einige männliche Crew-Mitglieder grübelten, diskutierten und werkten stundenlang ohne Erfolg herum, bis Evelyn nach kurzem Studium der technischen Beschreibung das Problem löste. Der Begriff „Frau an Bord" hatte ab sofort keinen negativen Beigeschmack mehr. Und sogar das Angebot einer anderen Yacht, Evelyn gegen zwei Thunfische zu tauschen, wurde klar (nach kurzem Zögern) abgelehnt.

Der Sch(w)eißigste Job an Bord

Mein größter Fehler war, dass ich die Aufgabe des Spinnaker-Verstauers übernahm und natürlich nicht mehr los wurde. Denn meine Vorstellung einer Atlantik-Überquerung war: Kurs 270° und Passatwind! Das heißt im Idealfall, Vorwindsegel setzen (="die Albatros breitet ihre Flügel aus" lt. Manfred) und in zwei Wochen ist man drüben.
Der Kurs stimmte zwar, aber mit dem Wind klappte es diesmal gar nicht. Wenn er überhaupt da war, wechselte er oft stündlich und drehte bis rundum. Dies hatte zur Folge, dass wir den Spinnaker (bzw. Gennaker) in Summe 15 x setzten und bargen.
Das heißt manchmal mehrmals täglich das 30m lange Segel im Unterschiff vom Heck bis zum Bug (durch die Messe, Toilette und Kabinen ziehen, dann alles durch den bodenlosen Kübel, um alle Meter die Gummibändchen (österr. „Gummiringerl") zu platzieren und schließlich alles wieder rauf und in den kleinen Segelsack verstauen.
Bei tropischen Temperaturen rannen da einige Liter Schweiß!

Wie viele Fische Manfred Kerstan schon gefangen hat, weiß man nicht, aber es müssen Hunderte gewesen sein. Speziell ist die Art, wie Kerstan seine Fische tötet. Mit einem Schuss hochprozentigen Alkohols ins Maul verhindert der Skipper unnötiges Blutvergießen an Bord.

Mein großes Abenteuer Trans Atlantic 2004

von Mario Baginski

Ich wurde gebeten, ein paar nette Worte über Manfred Kerstan niederzuschreiben. Lieber überquere ich den Atlantic, als zu schreiben. Das soll heißen, mit Manfred zu jeder Tag- und Nachtzeit zu segeln. Sein Wissen ist unantastbar, so eine Yacht kostet viel Zeit und Geld. Diese Worte sollte man im Hinterkopf behalten, wenn man mal nicht seiner Meinung ist. Dreimal habe ich diese Seereise mitgemacht und ich möchte keine Minute davon missen. Eigentlich sollte ich ein paar persönliche Erlebnisse mit niederschreiben. Das waren so viele gute wie stürmische: Kaffeefahrt, Seemannsgarn, Wale, Delphine, Schildkröten, fliegende Fische, schöne Sonnenuntergänge, große Frachtschiffe, auch in Seenot bei Nacht.
Wenn ich zu all diesen Themen was schreiben sollte, würde das ein dickes Buch werden. Darum halte ich mich an Peter Voss´ persönliches Logbuch, in dem ich es mal geschafft habe namentlich erwähnt zu werden, Super Mario oder die Katze. Ein Traum ist dabei für mich wahr geworden, mal tausendzweihundert Meter tief zugucken, wie Taureste in einem schönen Blau verschwinden, ein Brotmesser, das ich mir um das Handgelenk gebunden habe, - Mist, das sollte eigentlich nicht passieren, es hätte ja auch ein kleiner Hai auftauchen können...

Gut in Form. Mario trainiert täglich und macht locker 60 Liegestütz an Bord.

Ein Wunder kurz vor Mallorca: Mario zaubert aus der Albatros Bier herbei.

Vor den Affenfelsen auf dem Flugplatz von Gibraltar: Mario Baginski und Henner Wachholtz tragen die neue Gangway an Bord.

Für Atlantikfahrer das Spannendste:

… Wetter, Wind und Wolken,

… was wird auf uns zukommen?

… egal, wie die Entwicklung ist,

dem Wetter kann man nur bedingt entweichen

…abwarten, ausweichen, hineinsegeln?

Täglich wird die Taktik überdacht,

werden die Vorhersagen überprüft

und mit den Gegebenheiten vor Ort verglichen.

Ob Flaute oder Sturm,

… man muss da einfach durch,

… bis am Horizont das Ziel auftaucht.

... auf der Rücktour nach Europa.

... herrliche Winde begleiten uns,

... wir genießen die letzte Karibiksonne

... zunehmende Winde

... und Atlantikwellen

... erfordern konzentriertes Segeln.

Kommen Sturm und Brecher gegenan,

... muss behutsam durch die Wellen gesteuert werden.

Im Zweifel muss die Sturmfock rauf.

Langsam nähern wir uns den Azoren

... da war wohl das Vorluk nicht zu...

... geschafft: Der Pico in Sicht.

Finnland

Gran Canaria

Segelreise mit Albatros im Oktober 2007, von Pitasaari/Finnland nach Gran Canaria

Vom Polarkreis zu den Canarischen Inseln (von 64°N nach 34°N)

von Holm T. Dethlefs

Dicker Waschküchennebel, eisige Nächte im Oktober im Norden Finnlands, Grundberührung; aber auch Indian Summer in Finnland, super Segelwinde, gute Segelkameradschaft und vor allem Albatros mit Skipper Manfred machen diese Reise vom Norden Finnlands, der Swan Werft, aus dem hintersten Ende der Ostsee, nach Gran Canaria vor Westafrika, zu einem reichhaltigen Segelereignis der Extraklasse.

Position 63°43'14"N 22°41'02"E Pietersaar i

3.Oktober. Flug AB 8308 von Berlin nach Helsinki. Reise durch finnische Wälder und wenig Städte mit dem Pendolino, dem finnischen Expresszug bei Tempo 170, nach Tikkrila-Pännäinen. Es ist schon dunkel und mächtig einsam. Von dort mit dem Taxi nach Pietersaari. Wir, das sind Peter, Holm, Horst, Berthold und André, sind im Hafen angekommen.

Gut, dass es Handys gibt. Skipper Manfred, der schon Tage vorher angereist ist, holt uns mit seinem Schlüssel am Werktor der Werft ab. Spät abends, es ist längst Feierabend, kann man hier in der Einsamkeit nichts mehr werden. So schleppen wir unsere schwere Kaltwetterausrüstung gleich an Bord. Die Albatros liegt im Mondlicht als einziges Schiff an der Werftpier. Hier ist bereits Winter.

Wir sehen die Albatros am nächsten Tag, einem traumhaften Spätherbsttag, bei ca. 5°C, in einer weiten Buchtlandschaft mit gegenüberliegenden Wäldern, im späten Herbstkleid mit all seinen Grün-, Braun- und Rottönen, im strahlenden Sonnenschein an der Pier liegen. Sie hat in den letzten Monaten einiges durchlebt. Beim „blue race", der Transatlantikregatta von New York nach Hamburg, stieß sie auf einen schlafenden Wal. Dabei wurde das Ruder schwer beschädigt. Sie blieb aber bedingt manövrierfähig und konnte die Regatta zu Ende segeln. So musste sie deshalb danach gleich in die Werft des Herstellers nach Finnland zur Reparatur. Bei der Gelegenheit, es war lange vorher alles geplant, erhielt sie auch das neue Heck der 66er, mit einer riesigen Heckluke zur Aufnahme des Beiboots. Der elegante Rumpf ist von 62 auf nun 65 Fuß gewachsen. Sie sieht schön aus, wie sie so daliegt. Und Manfred ist stolz auf seine schöne Albatros. Wir können ihn gut verstehen.

Aber es wird Zeit. Die Mannschaft ist nun mit 7 Crewmitgliedern komplett. Nico, unser Jüngster mit 19 Jahren, ist noch dazugekommen. Er ist Finne, finnischer Juniorenmeister im Lasersegeln, der Neffe des Projektleiters Peter von der Werft, hat gerade sein Abitur hinter sich, und startet nun in die Welt. Manfred hat Peter versprochen, den Jungen bis nach Gran Canaria zu bringen. Von dort ist er für den weiteren Weg (wohin?) auf sich allein gestellt.

Heute ist Donnerstag, 4. Oktober. Freitags läuft kein Segelschiff zu großer Fahrt aus, und Samstag ist viel zu spät. Also müssen wir heute noch auslaufen. Die Zeit wird auf 16.00 Uhr festgelegt. Alles wird seefest weggestaut, Albatros wird seefertig gemacht. Die letzten Handwerker müssen nun endlich von Bord. Wir gehen in unser Seezeug, mit unserem warmen Unterzeug. Es wird kalt werden. Wir sind darauf vorbereitet.

Leinen los. Albatros löst sich von der Pier und dreht langsam ins Fahrwasser. Es geht kein Wind, der Wetterbericht hat dicken Nebel vorhergesagt. Die Wachen sind eingeteilt. Die Dunkelheit fällt schnell. Albatros hat keine Heizung, da sie eigentlich in den Gewässern der Karibik zu Hause ist. Jeder bleibt in seinem warmen Anzug. Im Schlafsack hat jeder seine eigene Kleiderordnung.

63°14'31"N 20°35'11"E Der Unterwasserfelsen

3.00 Uhr nachts. Stockdunkel und dickster Nebel. Wachwechsel. Ruhige See, kein Wind. Niko und ich wollen gerade die Wache antreten. Plötzlich ein Poltern, rumpeln, schütteln, völlig ungewohntes Schiffsverhalten und Geräusche lassen uns hochfahren und uns den eisigen Schrecken in die Glieder fahren. Was ist geschehen? Dann ist Ruhe. Die Maschine steht. Ich haste an Deck. Hier ist nichts Ungewöhnliches zu sehen. Rundum schwarze Dunkelheit. Manfred, alle sind natürlich genauso erschrocken und wach wie ich, hat die Deckscheinwerfer

Neues Ruder und um 3 ft verlängert: Die Albatros in der Werfthalle in Finnland

eingeschaltet. Ich sehe über die Bordkante aufs Wasser. Das zieht am Schiff nicht mehr vorbei. Wir machen keine Fahrt. Wir sitzen auf!
Klar denken. Die Bilge ist trocken, kein Wassereinbruch. Sonstige Schäden? Wir stellen keine fest. Das Echolot zeigt 2,70m Wassertiefe. Albatros hat aber 3,10m Tiefgang. Wir müssen hier runter. Die Maschine schafft es mit mehreren Versuchen nicht. Niko kennt die Notruf-Nr. der Seenotrettung. Die sind hier in Finnland von der Marine und 31 Minuten nach Anruf an der Albatros. Mit dem GPS sind wir sofort zu finden. Sie gehen mit ihrem Rettungskreuzer vorsichtig längsseits. Nach gründlichen Überlegungen und Rundum Handlotungen geht der röhrende schwimmende Motor quer zur Schiffsachse in Position. Die Schlepptrosse wird an das Backstag angeschlagen. Dann wird im Softgang geschleppt. Albatros legt sich langsam auf die Seite. Der Kiel kommt frei. Der Weg vom Felsen ins freie Wasser ist kurz. Albatros schwimmt wieder aufrecht. Nach drei Stunden und einer Flasche Whisky als Dankeschön ist die Marine im Dunkel der Nacht verschwunden. Wir nehmen wieder Kurs auf.
Ein Telefonat am nächsten Tag mit Onkel Peter: „Was habt Ihr denn gemacht? Hier wart Ihr in allen Nachrichten und im TV". Bei dem Nebel hatte es in der Nacht sieben ähnliche Fälle gegeben.

Position 57°38'30"N 18°17'20"E Gotland

Der Nebel lichtet sich. Wir kriegen Wind, die Sonne zeigt sich zuweilen spärlich, und endlich setzt die normale Segelroutine ein. Kurs an Stockholm vorbei, laufen wir nach vier Tagen auf Gotland zu, und machen am späten Nachmittag nach Tanken im Hafen Visby fest. An Land, ohne den eisigen Wind auf See, ist es lange nicht so kalt. Wir können hier ganz normale Kleidung tragen. Aber hier ist trotzdem schon Winter. Der Yachthafen ist leer und die meisten Kneipen sind zu. Mit viel Fragen finden wir ein Restaurant für ein gutes Essen und ein schönes gezapftes Bier.

Position 54°31'80"N 11°15'20"E Kiel

Manfred hat keine Zeit. Albatros muss spätestens am 20.11. in Gran Canaria sein. Wir haben noch knapp 3.000 Seemeilen und eventuell schweres Wetter und entsprechende Seegebiete vor uns. So laufen wir schon früh am nächsten Morgen wieder aus. Strahlender Sonnenschein und ein steifer Raumschotswind mit 7-8 Bf bescheren uns einen hervorragenden Segeltag. Das Etmal, wir stehen dann schon nordwestlich von Bornholm, weist 207 Seemeilen aus. Mit Brassfahrt geht es weiter in die westliche Ostsee. Der Schiffsverkehr ist hier sehr stark. Nachts hat die Doppelwache mit Warschau und Ausweichmanövern voll zu tun. Beim Plausch während der Wache zeigt mir Nico sein Handy mit einem Foto. Eine Schneelandschaft. Denkst Du schon an Weihnachten? Nein, das Foto wurde gestern gemacht und mir gemailt, so sah es gestern in Finnland aus. Da haben wir aber Glück gehabt. Wir sind also nur Tage vor dem Wintereinbruch da oben weggekommen.
Es ist wieder Nacht. Wir umlaufen den dänischen Süden und haben bald die Insel Fehmarn an Backbord. Wegen der hier weit nach Norden auslaufenden Flachs der Insel müssen wir uns weit freihalten, um dann mit westlichem Kurs bei Morgengrauen in die Kieler Bucht einzulaufen. Wir lassen Kiels Leuchtturm auf Steuerbord liegen und passieren das Marine-Ehrenmal Laboe. Einige von uns kennen es noch nicht und so gibt Horst dazu einen Exkurs in die Marinegeschichte des 2. Weltkrieges.
Gegen 10.00. Die Schleusentore zum Nord-Ostsee-Kanal stehen offen, die Lichtsignale stehen auf Einfahrt frei. Dies wahrnehmend, laufen wir unverzüglich in die Schleusenkammer ein. Eigentlich wollen Berthold und André hier von Bord gehen, ihr Urlaub ist zu Ende. Aber in der Schleusenhektik, sie erleben es zum ersten Mal, vergessen sie es, und wir finden uns, als sie daran denken, im NOK wieder. So erfolgt das Abschiednehmen von diesen netten Seglern in Rendsburg. Da Yachten den NOK nur bei Tageslicht befahren dürfen, nutzen wir die Unterbrechung hier, um diese kleine, beschauliche Stadt

Der Fotograf dieses Artikels auf der neuen Plattform

Die Mannschaft in Finnland vor dem großen Törn

Die Faszination des Nordens...

liegt im Licht, nicht in den Temperaturen!

In der Schleuse Kiel Holtenau

Wie fast immer in der Deutschen Bucht

Viel Wind gegenan erfordert endloses Kreuzen ...

... und viel Geduld.

Im Kanal vor Dover

Peter Voss und der Autor dieses Artikels

Nothalt in Cherbourg und Besuch vom Zoll

Manfred im Krankenhaus

Holm T. Dethlefs mit dem Skipper und Peter Voss im Nord-Ostsee-Kanal

ein wenig zu erleben. Wir sind angetan, denn auch das ausgewählte Lokal mit dem guten Service trägt zu dem guten Tagesgelingen bei.

Position 53° 59'70"N 08° 16'80"E Brunsbüttel

In Brunsbüttel, dem Kanalausgang in die Elbe, müssen wir auf das Eintreffen der neu ankommenden Crewmitglieder warten. Wir waren sehr schnell, heute ist Donnerstag, erst am Samstagabend sollen die drei aus Hamburg ankommen. Hafenliegetage können, wenn nichts besonderes anliegt, sehr lang werden. Hier liegt nichts besonderes an. Aber Manfred freut sich. Er bekommt Besuch von seiner Frau aus Berlin, außerdem kann man hier wunderbar für die Fortsetzung der Reise bis Gran Canaria bunkern. Viel Gemüse, Fleisch, Obst, ein bisschen Bier und Wein für den Landfall, alles ist hier im Übermaß zu kriegen. So eine gute Versorgung kennt Manfred nicht von allen Häfen, die angelaufen werden.

Auch für mich gibt es ein schönes Wiedersehen mit meinem Segelfreund Bernd aus dem kühlen Norden. Er ist ein sehr engagierter Funkamateur geworden. Bernd wohnt in der Nähe und muss so ein Schiff auch mal von innen sehen. Manfred und er finden heraus, dass Bernd ihm gern Wettermeldungen geben kann. So avanciert Bernd nun zum Wetterberater der Albatros.

Für den jungen Niko ist es seine erste Reise auf einem Dickschiff. Ihm fehlt deshalb alle Erfahrung. Das bringt ihm auch Unmut des Skippers ein. So geht er hier von Bord, es soll bei sieben Mann Besatzung bleiben, denn drei kommen ja noch wieder dazu. Er geht mit der Option, in Lissabon vielleicht wieder an Bord kommen zu dürfen.

Samstagabend, Henner, Thomas und Erich sind eingetroffen. Ein gutes Essen im Fischrestaurant, ein paar Stunden Schlaf vor dem Auslaufen. Um 4.00 Uhr ist Hochwasser angesagt. Zwei Stunden vorher gehen wir in die Schleuse. Der Wetterbericht meldet für die Deutsche Bucht südliche Winde mit bis zu 15 kn. Bei sternenklarer, kalter Nacht laufen wir die Elbe mit starkem Schiffsverkehr abwärts. Der Strom nimmt uns gut mit. Es ist noch dunkel, als wir Cuxhaven querab passieren. Der Wind passt gut, wir laufen mit Vollzeug fast 11 kn.

Heute ist herrliches Segelwetter, wir haben in dieser Gegend aber schon sehr schlimmes Wetter erlebt. Wir passieren die ostfriesischen Inseln, dann die Inseln vor Holland. Noch ist das Wetter gut. Aber die Vorhersage geht nun auf Südwest bis 28 kn und Regenschauer. Etwa bei Denhelder, der Nordwestecke Hollands, müssen wir auf Kurs Südwest gehen. Die Wettermeldung ist tatsächlich zutreffend. Fast drei Tage bolzen wir, mit Kuttersegel und voll gerefftem Groß, bei grober See gegen Wind und Regen an. Der Wind briest auf bis 39 kn. Es ist trotz des guten Ölzeugs etwas ungemütlich. Die See würde die Freiwache oft aus ihren Leekojen werfen, aber die Leesegel, unter der Matratze hochkommende etwa 30 cm hohe, vor die Kojenkante fest gespannte Persennings, verhindern den Fall. Wir legen eine Zickzack-Naht quer über die südliche Nordsee, aber irgendwann kriegen wir die Kreidefelsen von Dover auf Steuerbord in Sicht.

Position 49°38'85"N 01°37'20"W Cherbourg

Endlich können wir südlich Dover nach West in den Englischen Kanal ablaufen. Brighton in Südengland wird als nächster Hafen angesagt. Manfred hat seit Tagen zunehmende Schmerzen am Hals, ein Abzess. Die nehmen nun so zu, dass der durch nichts zu erschütternde Skipper nachgibt und bereit ist, sich behandeln zu lassen. So wird mit 10° Kursänderung beschlossen, den Hafen von Cherbourg in Frankreich anzulaufen. Nach dem Einlaufen gegen Mittag geht es mit Hilfe des Französisch sprechenden Thomas sofort ins örtliche Krankenhaus. Hier wird der Skipper sofort unter Vollnarkose operiert. Es

Holm und Peter in Cherbourg

Kartoffelschälen an Bord

Peters Stammplatz

Henner und Thomas mit
Holm zum Abschiedsfoto

In Lissabon müssen die beiden von Bord,

... und erobern für 24 Std. die Stadt.

Die Restcrew segelt weiter zur ARC,

... genießt die Abende auf Gran Canaria,

... während Manfred neue Ziele hat.

Vom Polarkreis zu den Canarischen Inseln,

... 3200 sm durch Europa

Manfred glücklich am Ziel!

Mit dem Zolldingi zum Verhör. Während Manfred Kerstan im Hospital liegt, bekommt die Crew Besuch von eifrigen Beamten.

Schöne Tage in Lissabon: Horst Neufingerl, Peter B. Voss und Holm T. Dethlefs

war ernst. Der Abzess war nach innen aufgegangen und hätte böse Folgen haben können.
Wie lange werden wir nun hierbleiben müssen? Die Heilung müsse abgewartet werden, ein paar Tage werde es schon dauern. Zeitdruck allerdings haben wir nun nicht mehr, wir haben viel Seeraum gutgemacht. So lernen wir, in den Bistros rumzuhängen, lernen die doch interessante Innenstadt kennen, gehen gut Essen. Thomas und Henner können aus dem Krankenhaus keine Zeitinfos mitbringen. Aber dafür kommt Freitagmorgen der Zoll mit fünf Mann, in Nagelstiefeln, an Bord. Albatros trägt die Antigua Flagge und die erregt die Aufmerksamkeit dieser Behörde. Das Schiff wird durchsucht, wir alle werden einzeln mit Protokoll verhört, unsere Pässe einbehalten. Der Skipper bekommt Besuch im Krankenhaus und schäumt ob dieses Behördenverhaltens. Sie täten ja nur ihre Pflicht, heißt es. Die Herren haben anscheinend Langeweile, und hier kommt eine Segelyacht mit Nicht-EU Flagge. Man hat ja gehört, dass aus der Karibik Rauschgift geschmuggelt werde. Alles war natürlich Hornberger Schiessen. Um 22.00 Uhr hatten wir alle unsere Pässe zurück. Mannschaft und Schiff waren wieder freigegeben.
Samstagvormittag, der Skipper ruft Thomas an: Hol mich hier raus, bring mir meine Sachen mit, hier ist keine Schwester und kein Arzt, am Wochenende machen die hier sowieso nichts, ich will hier weg. Also geht Thomas mit Sachen ins Krankenhaus, und wir stellen uns vor: Manfred steigt mit seinem Krankenhaus-Flügelnachthemdchen oben in den Lift. Er drückt den Notknopf, kurz darauf steigt er im Ölzeug im EG wieder aus. Aber tatsächlich: Thomas informiert den diensthabenden Arzt, der gibt Manfred sehr viele Medikamente mit, nimmt ihm 2.000,-€ ab, und mit ein paar guten Ratschlägen lässt er ihn ziehen.

Position 38°41'67"N 09°24'42"W Lissabon

Manfred kommt an Bord. Das Schiff wird zum Auslaufen klargemacht. Wir haben zwei Tage bis Brest, dann laufen wir in die Biskaya ein. Der Wetterbericht von Bernd sagte noch vor Tagen Sturm in diesem Seegebiet voraus. Durch den Zwangsaufenthalt ist der Sturm vor uns abgelaufen, wir haben hier nun, in der Biskaya, schönstes Segelwetter mit rauem Wind bei 14-18 kn. Endlich können wir über Tag das Ölzeug weglassen, das Thermounterzeug müssen wir schon seit Cherbourg nicht mehr tragen. Hier begleiten uns nun mehrfach große Delphinschulen. Zum ersten Male sehe ich in so einer Schule Mutter Delphin mit Kleinkind, die zusammen bei hoher Geschwindigkeit mit allen Bewegungen absolut synchron, eng an eng, zusammen schwimmen. Faszinierend!
Später bleibt der Wind weg, wir müssen in der südlichen Biskaya motoren. Dafür sehen wir Buckelwale ziehen. Wir erreichen Cap Finestere, die Nordwestecke Spaniens. Nun hilft der Wind wieder, aus Nordost mit 12-20 kn. Die Temperaturen steigen, das Segeln ist eine Lust. Niko hat sich täglich, sofern das Funktelefon auf See Empfang bekam, bei mir gemeldet und die Stimmung des Kapitäns abgefragt. Eines Tages, vor Brest, konnte ich Ihm eine gute Nachricht durchsagen: Er könne in Lissabon wieder an Bord kommen. Ein Jubelschrei am anderen Ende. Er

Erich Danker und Henner Wachholtz beim Aufklarieren in Cherbourg

müsse sich in fünf Tagen im Hafen von Cas Cais, einem Yachthafen westlich von Lissabon, einfinden.
Kein Problem, Niko war nämlich schon mit der Eisenbahn südwärts unterwegs, und in Paris gar nicht so weit weg.
Die Segeltage und -nächte sind eine Freude. Tags die Sonne Südeuropas und nachts die sternenklaren Nächte, einfach schön. Die Wachen in den Nächten, man ist sehr wach, man hat vielleicht in den Nächten mit seinem Wachkollegen die besten Gespräche über Wünsche, Träume, was müsste man im Leben noch tun u.v.a.m.
In diesen Nächten draußen vor der portugiesischen Küste sehen wir zum ersten Mal auf dieser Reise Yacht-Positionslichter, also Segelyachten. Es sind nur wenige. Aber wir kommen langsam auf, sehen sie manchmal auf ein paar hundert m Entfernung, und segeln dann erstaunlich schnell an ihnen vorbei. Natürlich sind diese Yachten wahrscheinlich kleiner als Albatros, aber trotzdem merken wir an diesen Yachten, wie schnell wir sind. Albatros ist eine größere, aber auch eine schnelle Yacht. Es ist einfach eine Freude, auf ihr zu segeln.
Am 26.10., nachts um 3.00 Uhr, fällt der Anker vor dem Hafen vor Cas Cais.
Von Manfred, von uns allen, fällt eine große Spannung ab. Die letzten Stunden waren noch sehr intensiv. Wir konnten uns nur auf das GPS verlassen. Die Lichter an Land waren so hell und so zahlreich, dass die Navigationslichter, wie Hafeneinfahrt Rot/Grün, Ansteuerungen etc. nur erst sehr, sehr spät als GPS Ergebnis, ausgemacht werden konnten. So etwas ist uns nicht fremd, aber es erfordert trotzdem die volle Aufmerksamkeit.
Nach dem Fallen des Ankers, Aufklaren der Segel und

Die Arbeit ruft: Henner Wachholtz und Thomas Reese beim Abschiedsfoto in Lissabon

des Decks macht Manfred zum ersten Mal auf dieser Reise eine Flasche Whiskey auf. Die Stimmung zu dieser Nacht- und Ankunftszeit ist prächtig. Am Ende sind zwei Flaschen Whiskey leer, und wir richtig breit.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück laufen wir in den Hafen ein. Cas Cais wurde erst vor wenigen Jahren angelegt, er ist entsprechend modern. Die Hafenmeisterin in Uniform hat ihn gut im Griff. Niko hat auch gut navigiert, er hat uns gefunden.

Eigentlich haben wir nun Zeit, in dieser schönen Stadt ein wenig zu verweilen. Manfred wirkt auch entspannt und meint, wir haben zwei Tage Zeit. Die gesamte Crew nimmt den Vorortzug und fährt in die Stadt. Einige von uns kennen Lissabon, so können wir uns gezielt treiben lassen. Beim Rotwein im Straßencafé kommt dann doch melancholische Stimmung auf. Henner und Thomas müssen abmustern. Ihr Urlaub ist zu Ende und sie haben zu Hause Termine. Die Nacht wird sehr, sehr lang.

Position 28° 51'20"N 13°49'20" Lanzarote

Von wegen Zeit. Von Ruhe und Entspanntheit ist keine Rede mehr. Vom Skipper hören wir: Seid Ihr fertig, nach dem Frühstück laufen wir aus. Es reicht gerade noch zu einem ausgedehnten Frühstück an Land. Dann stehen die Seesäcke von Henner und Thomas auf dem Steg, die beiden daneben. Diesmal ist uns allen ein wenig mulmig, wir haben uns prächtig verstanden und so viel zusammen erlebt. Also Leinen los, und nichts wie weg hier. Die beiden winken uns nach. Wir winken zurück. Sie bleiben langsam achteraus.

Der Atlantik empfängt uns mit prächtigem Segelwetter. Wir haben Nordost mit 22-28kn. Wir laufen südwärts, haben den Wind fast achterlich. 653 Seemeilen bis zum nächsten Zwischenziel Lanzarote. Wir laufen Vollzeug, manchmal jedoch, wenn der Wind ganz achterlich kommt, wird die schlagende Genua geborgen. Nur unter Groß laufen wir dann immer noch 11 kn. Die Temperaturen sind angenehm, wir kommen in die warmen Breiten. Die Kälte des hohen Nordens ist vergessen. Hier ist Segeln pur angesagt.

Beim Schmetterlingssegeln muss sich der Steuermann voll konzentrieren. Das ist hier bei sechs m hoher Welle eine richtig schwere Arbeit. Ein Steuerfehler kann katastrophale Folgen haben. Aber trotzdem: schöner kann Segeln nicht sein. Na ja, der Spinnaker fehlt noch. Aber diese Waffe setzt der Skipper erst in der Regatta ein, mit einem riesigen, schwarzen Albatros als Emblem auf weißem Tuch.

Nach gut drei Segeltagen fällt, wieder um 3.00 Uhr morgens, der Anker vor dem Hafen Rubicon, in einer wunderschönen Bucht gelegen, auf Lanzarote. Auch unser Navigator Peter hat diesmal wieder gute Arbeit geleistet. Es ist angenehm stressfrei, wenn möglich, nachts beim Landfall vor dem Hafen auf den Anker zu gehen, und erst am nächsten Tag, mit allen notwendigen Formalitäten, im Hafen einen Liegeplatz zu finden.

Der Hafen ist voll. Hier wehen auf vielen Yachten schon die ARC-Flaggen. Diese Schiffe weisen sich damit als gemeldete Teilnehmer des ARC aus. ARC: Atlantic Race for Cruisers. Diese Transatlanticregatta wird jährlich, im November in Las Palmas/Gran Canaria, gestartet. Dieses Jahr ist der Start am 25.November, und Albatros nimmt zum 15. Mal teil, Manfred –Mister ARC- als Skipper. An Land geht es zu wie vor dem Beginn aller großen Regatten in der Welt, es ist ein großer Jahrmarkt. Und jeden Abend gibt es die Tage vor dem Start (und nach der Ankunft), jeden Tag ein Fest für die Segler. Wir können nun endgültig in die kurzen Hosen gehen.

Die Insel Lanzaraote zeichnet sich, auch dieser Hafen mit der ihn umgebenden Architektur, durch eine Besonderheit aus. Der hier geborene, aber bereits vor Jahren durch einen Verkehrsunfall gestorbene Architekt Cesar Man-

Beständig zieht die Albatros ihre Bahnen.

rique hat der Insel mit einer sehr sensiblen, ausgeprägten und differenzierten Architektur ein Bild gegeben, wie es auf den anderen Inseln nicht zu finden ist. Hochhäuser und riesige Bettenburgen findet man hier nicht.

Position 28° 07'60"N 15°25'50"W
Las Palmas/GranCanaria

Wir sind fast am Ziel angekommen. Es liegen noch gut 100 Seemeilen vor uns. Das Wetter ist nun gleichbleibend schön, nur der Wind wechselt in Richtung und Stärke. Nach einem Tag Lanzarote finden wir uns am nächsten Nachmittag schon wieder auf dem Weg nach Las Palmas. Die Winde sind mäßig, raumschots. Wir probieren einige Segel aus. Der Gennaker, ca 200 m² wird gesetzt, geborgen und aufgetucht. Mit dem Blister, ca 250 m² groß, geht's ebenso, und auch der Spinnaker, ca 350 m² groß, muss einmal stehen. Riesige Segelflächen, die es zu beherrschen gilt. Mit dem Umgang gibt es verschiedene Techniken. Manfred hat sich auf der Werft u.a. einen Pool, eine Art Miniclüver, bauen lassen. Der wird bei Bedarf gesetzt, und über eine Schot, die durch einen Block an der Nok geführt wird, werden Gennaker oder Blister justiert. Wir sind also dabei, alle Segel ordnungsgemäß vorzubereiten, damit sie zur anstehenden Regatta bereitliegen. Noch etwas Gutes: Beim Bergen des Großsegels wird an die Nok des Baumes eine Talje angeschlagen, diese wird dichtgesetzt. So macht der Baum bei fallendem Segel keine Bewegungen mehr. Die Arbeit ist deutlich erleichtert.

Am Morgen des 02.11., bei Tageslicht, nach 28 Tagen, laufen wir in den Hafen von Las Palmas ein. 3.198 Seemeilen, von der Kälte im Norden Finnlands bis zum südlichsten Punkt Europas, liegen im Kielwasser hinter uns.

Wir sind angekommen.

ALBATROS
St John

New York

Die Albatros im Frühjahr 2007: 62 Fuß
vgl. Seite 122: Im Herbst 2007 ist sie 65 Fuß lang.

Die Reise der Albatros 2007

von Manfred Kerstan

Karibik 600 NM

Januar bis März 2007 Karibik von Süd nach Nord mit Sabine und Hündin Emma endet in St. Maarten.

St. Maarten über die Bermudas nach New York City
1631 NM

Am 13. April kommt meine bewährte Altherrencrew: Peter Voss (Krummbach), Dag Graupner (Heidelberg), Volker Vierhaus (Kapstadt), Dr. Helmut Hammelbeck (Berlin). Die Bermudas erreichten wir in 5 Tagen bei Nacht, gerade noch vor dem Sturm. Wir ankerten hinter Lone Island ganz geschützt in George Town. 3 Tage später Richtung New York kamen wir beim Überqueren des Golfstroms in ein 10-stündiges Gewitter mit Regen, der schon weh tat. Gegen Morgen erlebte ich den ersten Blitzeinschlag in meinem Seglerleben. Sämtliche Windinstrumente erlitten einen Totalschaden. Als das Wasser wieder kälter wurde, hatten wir den Golfstrom endlich hinter uns. Danach herrliches Segeln, bei Sonnenschein durch die Verenzano Bridge, an Manhattan vorbei den Hudsonriver bis zur 47. Street. Hier gibt es eine Marina, wo man im Strom an einer Boje festmacht. Der Centralpark ist ganz in der Nähe. Hier bleibe ich vom 14. Mai an 14 Tage alleine und erlebe New York mit dem Fahrrad.

New York City nach Newport (RI) 150 NM

Pfingsten kommen Sabine, Regine und Detlef Klochow an Bord. Gemeinsam segeln wir bei schönstem Wetter durch NY mit einigen Stopps in Connecticut nach Newport. Vor dem legendären New York Yacht Club gehen wir vor Anker. Vorbereitung zum blue race neue Segel anschlagen usw.

HSH Nordbank blue race Newport - Hamburg 3700 NM

Die 10 zusätzlichen Crewmitglieder treffen zwischen dem 09.06. und 10.06. in Boston ein. Acht Crewmitglieder wohnen in der ehemaligen Villa von Nathanael Herreshoff in Bristol (Herreshoff war der erfolgreichste Yachtkonstrukteur in der Geschichte des America's Cup (AC) mit fünf Entwürfen, die insgesamt sechsmal gewannen). Die Crew kommt jeden Tag an Bord, um zu helfen und die Albatros kennen zu lernen. Am Samstag, den 16.06.07 um 14:00 Uhr, geht es endlich los. Dank Michael als Steuermann gehen wir als 5. Schiff über die Startlinie, nach der ersten Wende schwingt der Mast einmal durch und dann bricht das Fall (zu stark durchgesetzt) und das Groß kommt runter. Schnell setzen wir das gereffte Groß mit dem Reserve - Genuafall und wir holen wieder auf. Andreas Clement von der Deutschen Bahn zieht bei starkem Seegang in 28 Meter Höhe ein neues Fall ein und wir fahren wieder voll. Aber der Klabautermann hat uns noch nicht verlassen. Henner muss noch zweimal rauf, um das Fall in den richtigen Schacht zu bekommen. Am Point - Alpha liegen wir noch sehr gut und holen immer weiter auf. Doch dann kam der große Knall, ich dachte der Mast ist herunter gekommen. Ich eile an Deck, der Mast steht, aber Blut so weit man sehen kann und die See ist merkwürdig glatt. Bilge und Kielbolzen kontrolliert – alles klar, wir waren der festen Überzeugung, dass wir den Wal mit dem Kiel erwischt haben. 1,5 Stunden später klagt die neue Wache um Carsten Schiewe über zu hohen Ruderdruck. Ich schaue über Bord und muss mich fast übergeben. Das Ruder ist gespalten, eine Hälfte klappt rauf und runter. Wir versuchen in dem eiskaltem Wasser und unruhiger See die eine Hälfte abzusägen oder fest zu binden, ohne Erfolg. Aufgeben gibt es nicht, die Crew steht hinter mir, wir wollen ohne fremde Hilfe in HH einlaufen. Ab Fair Island können wir wieder Gas geben, da der lose Teil des Ruderblattes endlich abgerissen ist, und so laufen wir als drittletztes Schiff am 09. Juli in HH ein.

Juli/August 2007: Hamburg nach Pietarsaari. 950 NM.

Crew:
Kai Ganzauge (HH), Horst Neufingerl (HH),
Rene Etzdorf (Berlin), Günther Marschner,
Lars Küchler (Berlin).

Morgens um 6 Uhr nach der Abschlussparty vom blue race verlassen wir Hamburg durch den Nord-Ostsee-Kanal und sind abends in Kiel. Wir wollten eigentlich gleich

weiterfahren, aber die Party war heftig und so schlafen wir ein paar Stunden. 5 Tage später sind wir in Visby. Wir erleben einen schönen Sommerabend in dem total überfüllten Hafen. Weiter Richtung Stockholm Aalandsfahrwasser und bei 64 Grad Nord erreichen wir die Nautorwerft. Der After Sales Manager Peter Sahlin empfängt uns und nimmt Albatros in Empfang trotz Betriebsferien. Wir schlagen die Segel ab und bereiten Albatros zum Kranen vor und fliegen gemeinsam nach Hause.
Ich bin zweimal in der Werft gewesen, um den Refit und den Einbau des neuen Ruders zu beaufsichtigen.

Pietersaari nach Las Palmas (Gran Canaria) insgesamt 3200 NM

Am 04.10.2007 kommt die ganz harte Crew zum Einsatz, denn wir wollen pünktlich zum Start des ARC in Gran Canaria sein.
Crew wieder Peter B. Voss (Krummbach), Holm T. Dethlefs (Schleswig), Horst Neufingerl (Hamburg), André Zorn (Potsdam), Nico Salomaa (Finnland), Henner Wachholtz, Thomas Reese, Erich Danker, Berthold Ruß.

Etappen:

- Pietersaari-Visby 466NM, (4Tage);
  Crew: Manfred, Peter, André, Berthold, Horst, Holm, Niko
- Visby-Brunsbüttel 427NM, (6Tage);
  Crew: Manfred, Peter, André, Berthold, Horst, Holm, Niko
- Brunsbüttel-Cherbourg 691NM, (6Tage);
  Crew: Manfred, Peter, Henner, Erich, Horst, Holm, Thomas
- Cherbourg-Lissabon 853NM, (7Tage);
  Crew: Manfred, Peter, Henner, Erich, Horst, Holm, Thomas
- Lissabon-Lanzarote 653NM, (4Tage);
  Crew: Manfred, Peter, Erich, Horst, Holm, Niko
- Lanzarote-GC 108NM, (1Tag);
  Crew: Manfred, Peter, Erich, Horst, Holm, Niko

Seeleute sind abergläubig und gehen nicht auf große Fahrt (6000 NM Finnland -Karibik) an einem Freitag. So laufen wir am Donnerstag Abend mit einem halbfertigen Schiff aus. Für Freitag ist Schnee angesagt.
6 Tage später sind wir in Brunsbüttel und machen das Schiff für den englischen Kanal und Biscaya fertig. Herrlich, endlich mal wieder in Deutschland einzukaufen. Sonntag Morgen laufen wir mit der Tide in die eisige Nordsee. Bei Den-Helder SW 6-7. Mit 3 Reffs und Kuttersegel kreuzen wir durch den Kanal. Kurz vor Dover dreht der Wind auf Nord und wir segeln bei Sonne an den Kreidefelsen vorbei. Leider müssen wir in Cherbourg einen Zwangsaufenthalt einlegen. Der Skipper hat einen dicken Abszess am Hals bekommen, der laut Rücksprache mit Herrn Dr. Hammelbeck entweder an Bord sofort aufgeschnitten werden sollte, wir entscheiden uns für das Krankenhaus.
3 Tage Aufenthalt, Ärger mit dem Zoll, die haben anscheinend nichts mehr zu tun. Herrliches Segeln durch die Biscaya - Stopp in Lissabon, Henner und Thomas müssen von Bord. Wir segeln weiter über Lanzarote nach Gran Canaria. Die Reise ging schneller als erwartet und so fliege ich noch mal nach Berlin.

Am 26.11.07 starte ich mein 16. ARC mit 9 Crewmitgliedern Anton und Erika (Österreich), Lando (München), Manfred (Zypern), Don Pedro (Malaga) Rainer + Jördis (Berlin), Peter (München), Angelika (Valencia).
Eine sehr schöne harmonische Reise.

Nach 15 Tagen machen wir nachts in St. Lucia fest. 4 Doktoren, 3 Damen und 2 Österreicher haben sich bestens verstanden. Keine Schäden am Schiff, nur 2 Blister sind draufgegangen.

Traumzeiten zwischen den Rennen

Wenn die ARC geschafft ist und Manfred Kerstan seine Karibik erreicht hat, beginnt die erholsame Phase. Zusammen mit Sabine Hoffmann verbringt er mehrere Wochen allein in der traumhaften Inselwelt der Karibik, erkundet immer neue Plätze und genießt die entspannende Zeit.

Unterbrochen werden diese Aufenthalte gelegentlich durch Chartertouren, die er in aller Regel nur mit Freunden oder ehemaligen Mitseglern macht. Da diese Touren allesamt rein privater Natur sind, zeigen wir auf den zwei Folgeseiten lediglich Impressionen des im Vorwort erwähnten Törns. Dank der Ortskunde des Skippers erlebten zwei Familien mit ihren 13-jährigen Töchtern den Zauber der Karibik. Kinder wie Erwachsene kamen voll auf ihre Kosten. Sie erlebten die Vielfalt und Kontraste der niederländischen, französischen und englischen Inseln, das bunte Treiben in den Städten und genossen die herrlichen Ankerplätze inklusive abenteuerlicher Begegnungen mit Haien, Rochen, Wasserschildkröten und der bunten Unterwasserwelt.

Ab S.132 folgen Fotografien der Karibiktour nach Venezuela 2008, wo die Albatros die Hurricanesaison an Land verbrachte.

Ruhe und Erholung zwischen ARC und Nordatlantikrennen

Blick von Marigot auf die Bucht

Bunte Gewürze in allen Farben

und überall Luxusyachten!

Der Zauber der Karibik

mit einsamen Inseln

und traumhaften Sonnenuntergängen

Gemeinsames Mittagsessen

vor der Kulisse der 50m Yachten

Die Blütenpracht fasziniert die Kinder

Spaß am Abend,

Entdeckungstouren am Tag

Luxus pur im edlen St. Barth

Der Markt von Marigot

Häuser der Karibik

Nur eine von vielen...

Karibikidylle

Lady Barbaretta, ein 32m Katamaran

Ruheplätze in Nikkibeach

John Neumann vor St. Maarten

Die Tagesausbeute

Die schrägste Bar auf St. Eustatius

Mit dem Dingi zur Einkaufstour

Am Strand von Philippsburg

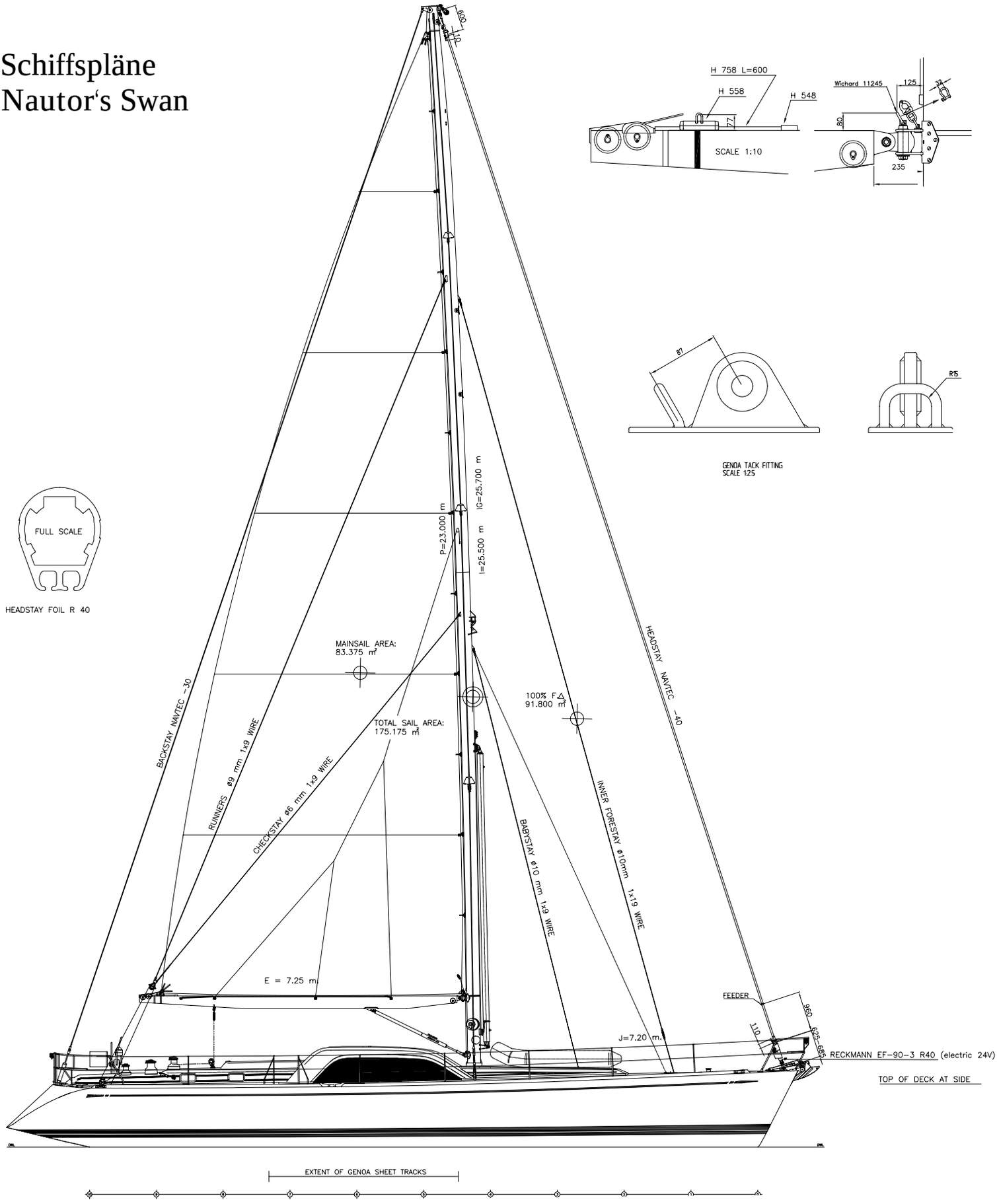
Üppig und satt: die Botanik der Karibik

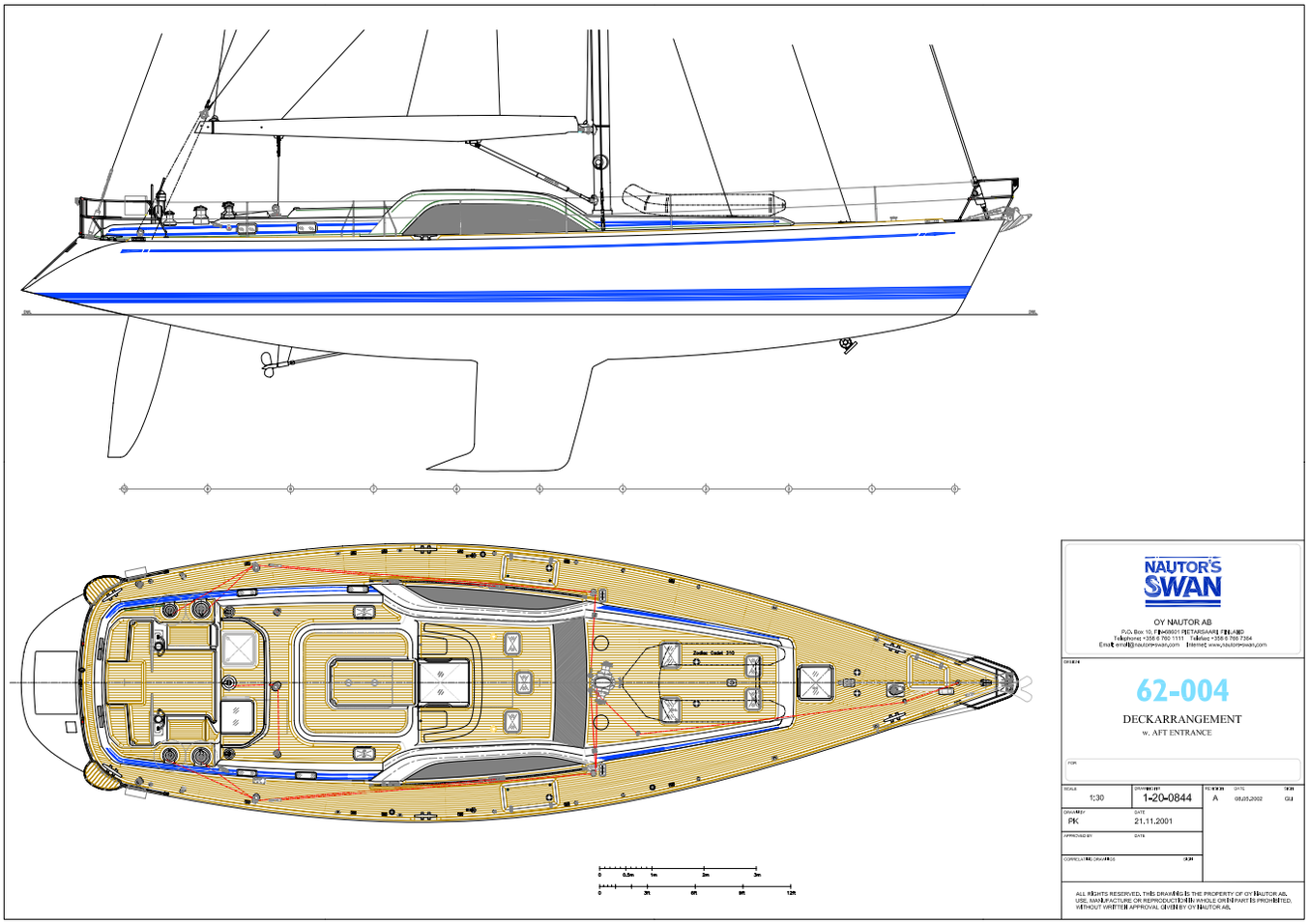
Ohne Worte... Impressionen auf dem Weg nach Venezuela

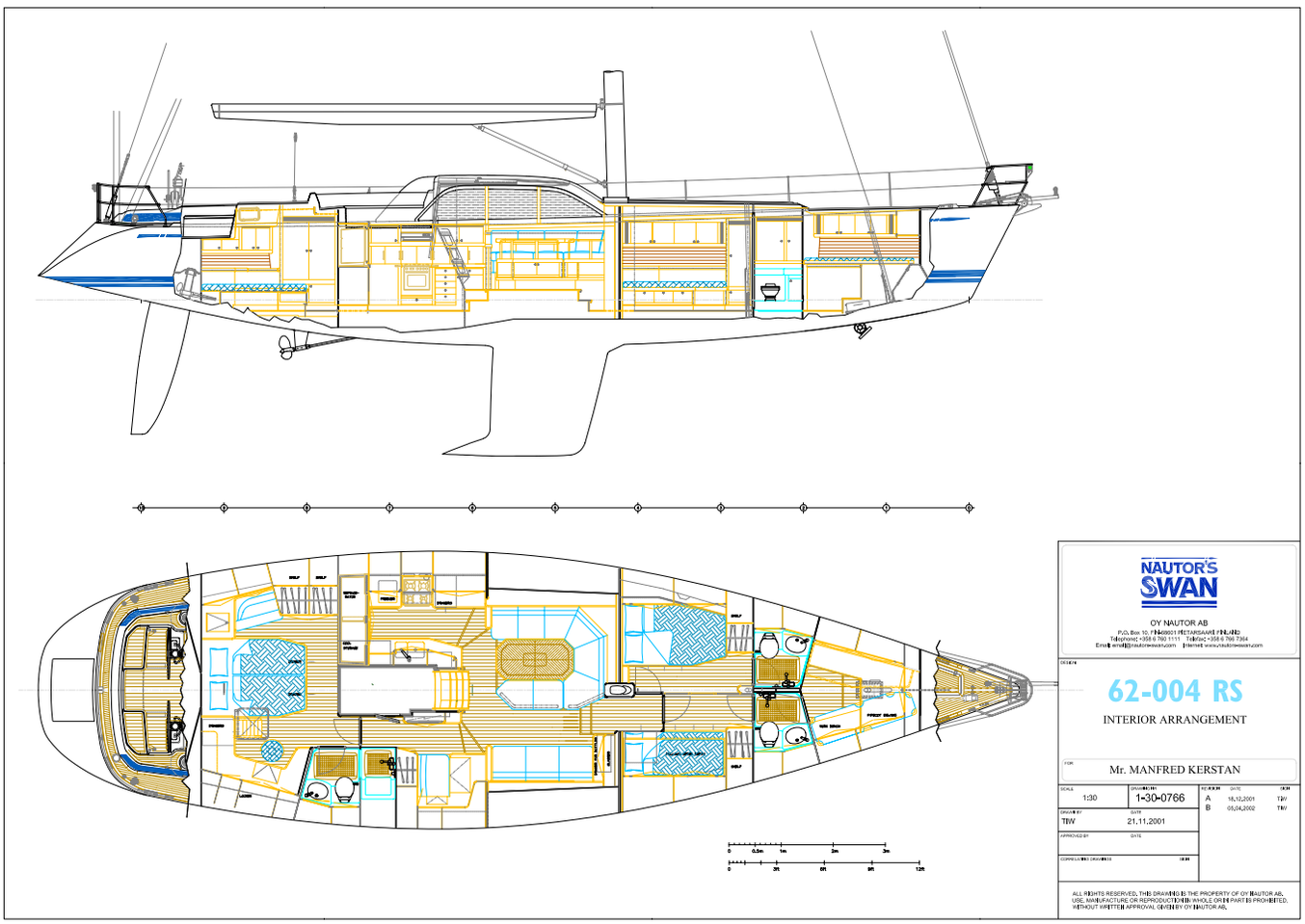
210
240

Cumberland Bay, St. Vincent.
Eine wunderschöne Bucht, aber nicht ungefährlich

Schiffspläne
Nautor's Swan




NAUTOR'S SWAN
OY NAUTOR AB
P.O. Box 10, FIN-49801 PIETARSAARI, FINLAND
Telephone: +358 6 760 1111 Telefax: +358 6 766 7364
Email: email@nautor-swan.com Internet: www.nautor-swan.com
DESIGN
62-004
DECKARRANGEMENT
w. AFT ENTRANCE
FOR
SCALE 1:30
DRAWING NO 1-20-0844
REVISION A
DATE 08.05.2002
DRAWN BY PK
DATE 21.11.2001
APPROVED BY
DATE
CORRELATING DRAWINGS
SIGN
ALL RIGHTS RESERVED. THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF OY NAUTOR AB. USE, MANUFACTURE OR REPRODUCTION IN WHOLE OR IN PART IS PROHIBITED, WITHOUT WRITTEN APPROVAL GIVEN BY OY NAUTOR AB.


NAUTOR'S SWAN
OY NAUTOR AB
P.O. Box 10, FIN-49801 PIETARSAARI, FINLAND
Telephone: +358 6 760 1111 Telefax: +358 6 766 7364
Email: email@nautor-swan.com Internet: www.nautor-swan.com
DESIGN
62-004 RS
INTERIOR ARRANGEMENT
FOR
Mr. MANFRED KERSTAN
SCALE 1:30
DRAWING NO 1-30-0766
REVISION A
DATE 18.12.2001
B 05.04.2002
DRAWN BY TIW
DATE 21.11.2001
APPROVED BY
DATE
CORRELATING DRAWINGS
SIGN
ALL RIGHTS RESERVED. THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF OY NAUTOR AB. USE, MANUFACTURE OR REPRODUCTION IN WHOLE OR IN PART IS PROHIBITED, WITHOUT WRITTEN APPROVAL GIVEN BY OY NAUTOR AB.

Mach weiter so!

von Manfred Kujath

Unsere Freundschaft begann 1966. Ich bin seit 1964 Mitglied im Potsdamer Yacht Club, Manfred Kerstan bewarb sich 1967 um die Mitgliedschaft, ich übernahm die Patenschaft.
Zu dieser Zeit waren wir beide noch jung und unbedarft. Verbunden hatte uns die Leidenschaft zu segeln, wir träumten von fernen Ländern und waren neugierig. Wir wollten die weite Welt erforschen. Wir belegten alle Segelkurse vom A-Schein bis zum Sporthochseeschein, lernten bei Dr. Lange im Planetarium am Insulaner. Bald waren wir für die Hochsee gerüstet.
Manfred kaufte sich ein 11m Stahlschiff, eine Rostlaube. Ich besaß ein 10m Holzschiff, eine Tropfsteinhöhle. Zu dieser Zeit gab es noch keine Kunststoffboote, sie waren erst in der Entwicklung. Auf der Ostsee machten wir mit unseren Yachten die ersten Erfahrungen. Ein Törn nach Bornholm oder Stockholm war zu dieser Zeit schon auszeichnungswürdig. Es dauerte nicht lange und wir wagten den Törn zum Mittelmeer, nach Mallorca und vielen Anrainerstaaten. Ich blieb für fünf Jahre in diesen Ländern und segelte während der Urlaubzeit. Die restliche Zeit stand die Yacht an Land.
Manfred hatte andere Pläne. Er kaufte sich eine Swan 48 und segelte ab 1979 vier Jahre um die Welt. 1986 holte Manfred seine neue Swan 61 aus Finnland, und ich segele seit 1977 eine Dufour 35. Einmal hatten wir uns an einem 16. Juni in Christiansö für 8.30 Uhr zum Frühstück verabredet. Es ist unglaublich, aber an jenem Tag klopfte es morgens pünktlich um 8.30 Uhr an Deck: „Frühstück ist fertig". Mit welcher Präzision Manfred seine Termine weltweit einhält, ist sagenhaft! Bei so vielen Regatten, verbunden mit ständigen Crewwechseln, ist das eine Topplanung - so wie andere Menschen fliegen, so segelt Manfred um die Welt.
1999 segelten wir mit Manfred von den Kanaren über die Cap Verden und Salvador nach Rio, insgesamt 3.700 Seemeilen. Die Weite des Ozeans und seine Tiefe waren mir erst einmal unheimlich, aber es war faszinierend. Manfred war auf den Weg nach Kapstadt und wollte an der Hochsee-Regatta Cape to Rio teilnehmen.
Seine neue Errungenschaft war 2001 die Swan 62 RS. Mit ihr waren meine Frau und ich mit Freunden 14 Tage in der Karibik von Martinique nach St.Lucia, La Soufriere, Cumberland Bay, Bequja und Union Island unterwegs. Wir waren beeindruckt von der traumhaften Inselwelt, der warmen, blauen See und der Harmonie an Bord – es war eine sehr entspannende Zeit.

Und heute?
Manfred ist topfit, immer noch begeistert und neugierig, etwas Neues zu entdecken.

Ich kann nur sagen: Mach weiter so!

Die Autoren

Melanie Aalburg ist Ärztin in Berlin und hat bereits in jungen Jahren die Transatlantik-Segelei entdeckt. Sie war auf der Albatros von Buenos Aires nach Kapstadt unterwegs. Beim HSH Nordbank blue race 2007 trat sie in der Damencrew der KMPG gegen die Albatros an. melanie_aalburg@yahoo.de

Mario Baginski ist Berliner und besonders auf den härteren Touren gern dabei. Ihn bringen selbst tagelange Stürme nicht aus der Fassung. Sein Bericht ist kurz, aber wahrhaftig.

Constantin Claviez führt mit seiner Charisma Schwerwettertrainings und Hochseetörns durch. Beim blue race war er mit Christoph von Reibnitz in der Funkrunde, die sich wegen des Ruderschadens der Albatros allmorgendlich zusammenfand. Die Charisma hatte im Jahr 2004 selbst vor dem Südkap von Spitzbergen das Ruder verloren. www.charisma4sea.de / claviez@charisma4sea.de

Astrid Breuer-Greiff vertritt die ARC in Deutschland und steuerte viele harte Fakten und schöne Bilder zum

Buch bei. Sie ist Buchautorin und hat u.a. den *Segel- und Sprachführer Atlantik* herausgegeben. World Cruising Club Büro Deutschland, Greiff@t-online.de

Jimmy Cornell war Gründer und Veranstalter der Atlantic Rally for Cruisers und ist Autor mehrerer Bücher, darunter *Segelrouten der Welt*, *Segeln über Ozeane* oder sein neuestes Werk *Sehnsucht nach der See*. Manfred Kerstan ist bis heute häufigster Teilnehmer an den ARCs.

Holm T. Dethlefs segelt gern und viel und züchtet nebenbei Rinder. Mit der Albatros ist er vom Polarkreis zu den Kanarischen Inseln und nach der ARC von St. Maarten nach Venezuela gesegelt. Den ersten Abschnitt beschreibt er in diesem Buch.

Jördis Guzmán Bulla ist Art-Direktorin der *Welt am Sonntag* und war Crew auf der ARC 2007. Von Bord berichtete sie täglich mit Artikeln, Bildern und Podcasts auf *Welt Online*. Diesem Buch hat sie nicht nur ihren Beitrag über die letzte ARC, sondern auch Format und Aussehen verpasst. grafik@joerdis.com

Michael „Mike" Heine übernahm Kerstans Berliner Automobil-Werkstatt und machte ihm den Weg frei für die Weltumsegelung. Auf etlichen Etappen segelte er mit und ist inzwischen selbst begeisterter Swan-Segler.

Peter Kammler, Langstreckensegler und Bestsellerautor (Das Atoll, Ullstein), ist am gleichen Tag wie Manfred Kerstan geboren. Beide verbindet eine lange Seglerfreundschaft und das stete Fernweh. Kammler lebt heute in Neuseeland. kammler@xtra.co.nz

Peter Kellner ist Österreicher, segelt alles vom Laser bis zum Dickschiff. Er liebt das Blauwassersegeln wie Fitschi – Neuseeland, Sri Lanka – Dschibuti etc. Von der ARC 2004 steuert er drei kleine Erlebnisberichte bei und beleuchtet dabei amüsiert das Bordleben.

Oliver Klempert ist Journalist in Berlin und hat mehrfach über die Albatros berichtet. Den Beitrag aus diesem Buch schrieb er für die *Yacht*. Über seine Erlebnisse auf der ARC 2005 berichtete er bei *Welt online* und in der *Welt am Sonntag*.

Manfred Kujath verbindet mit Manfred Kerstan eine über 40-jährige Freundschaft und gemeinsame Mitgliedschaft im Potsdamer Yacht Club. Zusammen haben sie für die notwendigen Segelscheine gebüffelt, erste Erfahrungen gesammelt.

Christoph von Reibnitz ist mit seiner Peter von Seestermühe im Chartergeschäft tätig und fuhr mit (nicht gegen) Manfred Kerstan mehrere ARCs, die legendäre DCNAC und das HSH Nordbank blue race, auf dem er der Albatros wertvolle Tipps zum Ruder gab.

Torben Knappe leitet die NRV-Marketing und war maßgeblich für das HSH Nordbank blue race verantwortlich. Nicht nur das Rennen, auch die Tage zuvor in Newport und die abschließenden Feierlichkeiten in Hamburg waren perfekt inszeniert. Wie alle bisherigen Teilnehmer hofft er auf eine Wiederauflage 2011.

Peter B. Voss hat 36.000 sm mit Manfred Kerstan zurückgelegt und ist sein beständigster Mitsegler. Ihr Teamwork läuft so eingeschliffen, dass sie auch vor einer Doublehand-Überführung von den Azoren nach Gibraltar auf der Swan 61 nicht zurückschreckten.

Henner Wachholtz hat zwei Leidenschaften: das Büchermachen und das Segeln. Da er es ungerecht fand, dass bisher nur Kerstans Mitsegler diese unglaubliche Segler-Story erfuhren, entschloss er sich, dieses Buch herauszugeben, damit auch andere die Freude am Hochsee- und Blauwassersegeln miterleben können. „So many oceans, so little time!" lautet sein abgewandelter Buchslogan. www.annie-of-hamburg.de / henner@annie-of-hamburg.de

---

Hinweis des Herausgebers

Die Texte der Autoren wurden nur vorsichtig lektoriert, um deren Individualität zu wahren. Unterschiedliche Schreibweisen wie z.B. Atlantik oder Atlantic wurden deshalb bewusst beibelassen, da sie auch charakteristisch für den Autor oder Text sein können.

Fotos

Die Fotografien stammen in der Regel von den Autoren und aus dem Archiv Manfred Kerstans. Darüber hinaus haben wir Bilder von folgenden Mitseglern und Fotografen übernommen:

Horst Neufingerl fuhr sieben Jahre bei Hapag Lloyd. Heute betreibt er in Hamburg ein Container-Depot, das die Container zum HSH Nordbank blue race verschiffte. Auf der Albatros ist er vom Polarkreis zu den Kanarischen Inseln und nach der ARC von St. Maarten nach Venezuela gesegelt. Von ihm stammen die Fotos zum Beitrag von Holm T. Dethlefs.

Michael Kerstan, der Sohn von Manfred, war beim HSH Nordbank blue race Co-Skipper, Wachführer und Trimmer. Er hatte seine Unterwasserkamera dabei, mit der die Bilder des Ruderschadens nach der Wal-Havarie gemacht wurden.

Nico Krauss ist Fotograf in Hamburg mit Schwerpunkt Segeln. Er machte für das HSH Nordbank blue race die offiziellen Fotos und Luftbild-Aufnahmen. Sein Buch *Faszination Segeln* ist im Frühjahr erschienen. Zusammen mit der Designerin Rebecca Schmidt betreibt er die Wasserzeichen Galerie am Elbkai in Hamburg. www.nico-krauss.de und www.wasserzeichen-galerie.de

Thomas Reese ist Werbefilmer in München. Er lieferte die Weltkarte mit den Touren der Albatros und steuerte die Karibikfotos auf den letzten Seiten bei. Die Albatros begleitete er 2007 von Brunsbüttel nach Lissabon und 2008 von St. Maarten nach Venezuela. www.r-image.de

Annie Wachholtz war 13, als sie sich von den Farben der Karibik begeistern ließ. Neben den Fotos auf den Seiten 130 und 131 unterstützte sie die Entstehung dieses Buches mit guten Ideen und Gestaltungsvorschlägen.

Bernhard Würf kommt aus München und ist in der Versicherungsbranche tätig. Er war Wachführer auf der Albatros während des HSH Nordbank blue race. b.wuerf@gmx.de

Danke schön

Saskia Heber M.A., freiberufliche Germanistin, für sorgfältiges Korrekturlesen und viele Verbesserungsvorschläge

Uwe Janssen, stellvertretender Chefredakteur der *Yacht*, für die Abdruckgenehmigung des Beitrags von Oliver Klempert

Alexandra Stinner von Nautor's Swan für Deckspläne und Fotos

Bildnachweis

Melanie Aalburg: 68-71, 72 ul., Constantin Claviez: 98-101 o., Archiv DCNAC: 6, 80-81, Astrid Breuer-Greiff: 35-39, Jördis Guzmán Bulla: 54-64, Peter Kammler: 8, 22-23, Archiv Manfred Kerstan: 1, 11-21, 31 o., 33, 40-47, 67-68, 78-79, 82-83, 94, 96 u., 114,122-123, 124 u.l., u.r., 127-129, Michael Kerstan: 96, Nautor´s Swan: 138-139, Oliver Klempert: Titelbild, 24-28, 84, 92-93, Torben Knappe: 85, Nico Krauss: 4-5, 90-91, 102 o., 103 o., , Horst Neufingerl: 112, 115-121, Nadine Ramm: 97, Thomas Reese: 124 o., 126, 132-137, 142-144, Christoph von Reibnitz: 30, Peter Voss: 48-53, 74-77, Annie Wachholtz: 130-131, Henner Wachholtz: 110-111, Bernhard Würf: 31 u., 72 o., u.m., u.r., 73, 86-89, 95, 101 u., 102 3x u., 107-109.

Idee + Konzeption	Henner Wachholtz
Gesamtherstellung	Wachholtz Verlag Neumünster
Art Direction	Jördis Guzmán Bulla
+ Layout	Michael Ermel
Redaktion	Henner Wachholtz
Redaktionelle Beratung	Manfred Kerstan
Bildredaktion	Wachholtz Verlag
	Sabine Hoffmann
Titelbild	Oliver Klempert
Lithografie	Ermel Druck und Werbung
	www.ermel.com
Auflage	1. print run 2008
ISBN + EAN	978-3-529-01800-8
Copyright	Wachholtz Verlag 2008
	Autoren + Fotografen

Manfred Kerstan	www.albatros-manfred.de
	albatros.manfred@t-online.de
Wachholtz Verlag	www.wachholtz.de

Die Routen der Albatros

0°0'0"
30°0'0"E
60°0'0"E
90°0'0"E
120°0'0"E
150°0'0"E
180°0'0"
60°0'0"N
30°0'0"N
0°0'0"
30°0'0"S
60°0'0"S