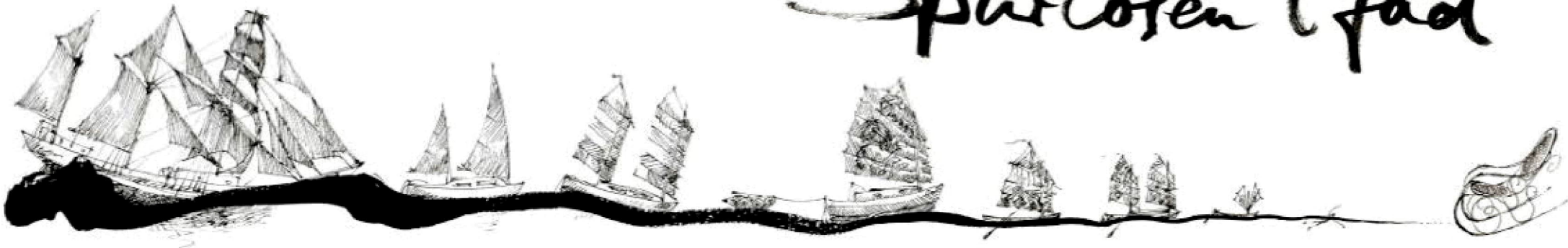




# Logbuch - Seiten vom Spurlosen Pfad





### **Treibholz-Stiftung**

Das Urheberrecht ist ein hohes Gut und seine Beachtung für jeden anständigen Menschen eine heilige Pflicht.

Der Inhalt dieses Heftchens ist urheberrechtlich nicht geschützt, sondern frei wie ein Stück Treibholz auf dem Ozean, unter 3 einschränkenden Bedingungen:

#### **1. Werktreue**

Texte oder Bilder dürfen nicht auf entstellende Weise aus dem Zusammenhang gerissen und nicht verändert werden.

#### **2. Quellenangabe**

Texte und Bilder dürfen nicht unter fremden Namen erscheinen sondern nur mit der Quellenangabe Treibholz-Stiftung 🍂.

#### **3. Spende**

Ein angemessenes Honorar soll gleichzeitig für einen guten Zweck gespendet werden.

Inspiziert von Georg Dibbern, dem einzigen Segler Nazi-Deutschlands, der sich weigerte, die Hakenkreuzflagge auf seinem Boot zu hissen und der sich stattdessen eine eigene Flagge und einen eigenen Weltbürgerpass machte, „ohne einen anderen Schutz als den guten Willen der Menschen“, erkläre ich Texte und Bilder dieses Heftchens, ebenfalls ohne einen anderen Schutz als den guten Willen der Menschen, unter obigen 3 einschränkenden Bedingungen zu Treibholz, und lade andere ein, sich anzuschliessen.

#### **4. Die Originale**

Für die Originale – wie für alle meine Zeichnungen, Bilder und Heftchen, auch dieses! – soll sinngemäss das Gleiche gelten. Sie dürfen nach meinem Tod weder gehandelt noch besessen werden. Nach maximal 7 Jahren sollen sie unversehrt weitergereicht werden. Honorar für den Künstler ist eine Spende für einen guten Zweck. So gehören sie allen und dienen allen. (Wie ich höre, zirkuliert im Internet eine ähnliche, wahrscheinlich praktikablere Idee: CC= Creative Commons.)

Ein Stück Treibholz im Herbst 2007 in den Rhein geworfen ...



# Inhaltsverzeichnis

|   | Seite        |
|---|--------------|
| Treibholzstiftung   | 2            |
| Einleitung  | 4            |
| <b>Fahrten auf deutschen und französischen Flüssen und Kanälen und nach Norden</b>  | <b>10-23</b> |
| <b>13 Fahrten zur Ägäis</b>   | <b>24-45</b> |
| <b>Fahrt zur Karibik</b>  | <b>46-59</b> |
| <br>  |              |
| Eigentlich wollte ich nur als Erinnerungshilfe für uns selbst aus den alten Tagebüchern Routenskizzen unserer Segelreisen kopieren und zusammenstellen. Um das Ganze etwas aufzulockern und für Freunde vielleicht geniessbarer zu machen, sind nun auch einige Zeichnungen und Fotos und vor allem folgende kurze Texte eingestreut: |              |
| <br>  |              |
| Wie es anfang   | 7            |
| Das ideale Boot   | 8            |
| Schreiben und Zeichnen handgemacht  | 9            |
| Heizen (und Kochen)   | 15           |
| Je kleiner ein Boot, umso sicherer  | 17           |
| Schipperke, der ideale Bordhund   | 19           |
| Der umweltfreundliche Spurlose Pfad   | 21           |
| Leben bedeutet Abschied und Der Ring der Kabiren  | 26           |
| Santorini und Delphine mögen kleine Boote   | 29           |
| Die Schwalbe auf der Hand   | 30/31        |
| Glaube nie den Fachleuten und OUT/IN  | 33           |
| Odysseus Nachfahren sind zu schlau für die EU und Seemannsgedichte  | 35           |
| Essen an Bord eines kleinen Segelbootes und Schwierigkeiten des Reisens   | 37           |
| Beamten-Willkür   | 39           |
| Die kostspieligste Art, unbequem zu reisen und Treibholzsegeln  | 41           |
| Griechische Klöster und Der Traum ist schöner als die Wirklichkeit  | 43/44        |
| Segelbemalung   | 45           |
| Seewasser trinken?  | 50           |
| Die allerletzte Reise   | 53           |
| Dschunkenrigg und Seniorenboot und Safe Harbor Boys Home  | 55           |
| <b>Anhang</b>   | <b>59-64</b> |
| Die Südsee in uns   | 61           |
| Widmung und Dank  | 63           |

Das Foto auf der Umschlagseite zeigt die zwei häufigsten Dschunkensegel-Varianten: Auf der Liberty 22' links unser altes Rigg mit den typischen Hasler/McLeod Segeln (25 m<sup>2</sup>) mit parallelen Latten, wie sie in China die Flusssdschunken als Vorm-Wind-Spezialisten hatten. (Die Farben sind die der buddhistischen Flagge.)

Rechts unsere heutige Liberty 23' spezial mit modernem Fächersegel von 20 m<sup>2</sup>, eine gemässigte Form des berühmten sehr hohen Fenix-Rigg von Bonnie Smith, der das Dschunkenrigg wie Vincent Reddish durch Rückgriff auf das chinesische Original regattatauglich machte. Die Seedschunken mit Fächersegel waren die ersten Schiffe der Menschheit, die Höhe liefen. Nach B. Smith funktionieren sie nicht mit laminarer Strömung sondern wie Insektenflügel mit Wirbeln.

Weitere Fotos unseres heutigen Segels auf S. 17 und 39, ein 2 m<sup>2</sup> kleineres Segel auf dem Foto unten (gerefft) und S. 46 und 59, Zeichnungen S. 44 und 48. (In einem Extra Faltblatt hab' die Bemalung erläutert.)

Unsere Fukes Sarg hat die weniger effektiven aber fürs Tourensegeln bewährten Hasler/ McLeod-Segel, Foto S. 5, aufgenommen 1986 vor Brest von Scot Gilchrist (Water Bear). Alle anderen Fotos in diesem Heftchen hat Do gemacht.



## Einleitung

Man mag es kaum glauben, aber es wurde tatsächlich ein Gesetz erlassen, dass auch Wassersportler ein Logbuch führen müssen. Wie genau ist offen. Ich plädiere dafür, diese Freiheit (bzw. den Rest davon) zu verteidigen und statt den buchhalterischen Logbuchstil der Berufsschiffahrt zu kopieren, unsere Logbücher zu Manifesten der Freiheit, Poesiealben, Gästebüchern, Skizzenbüchern (z. B. der Ankerpeilung), Gedankenbüchern, Tagebüchern, Nachtbüchern, Ideenbüchern, zu Logbüchern vom „Spurlosen Pfad“ zu machen.

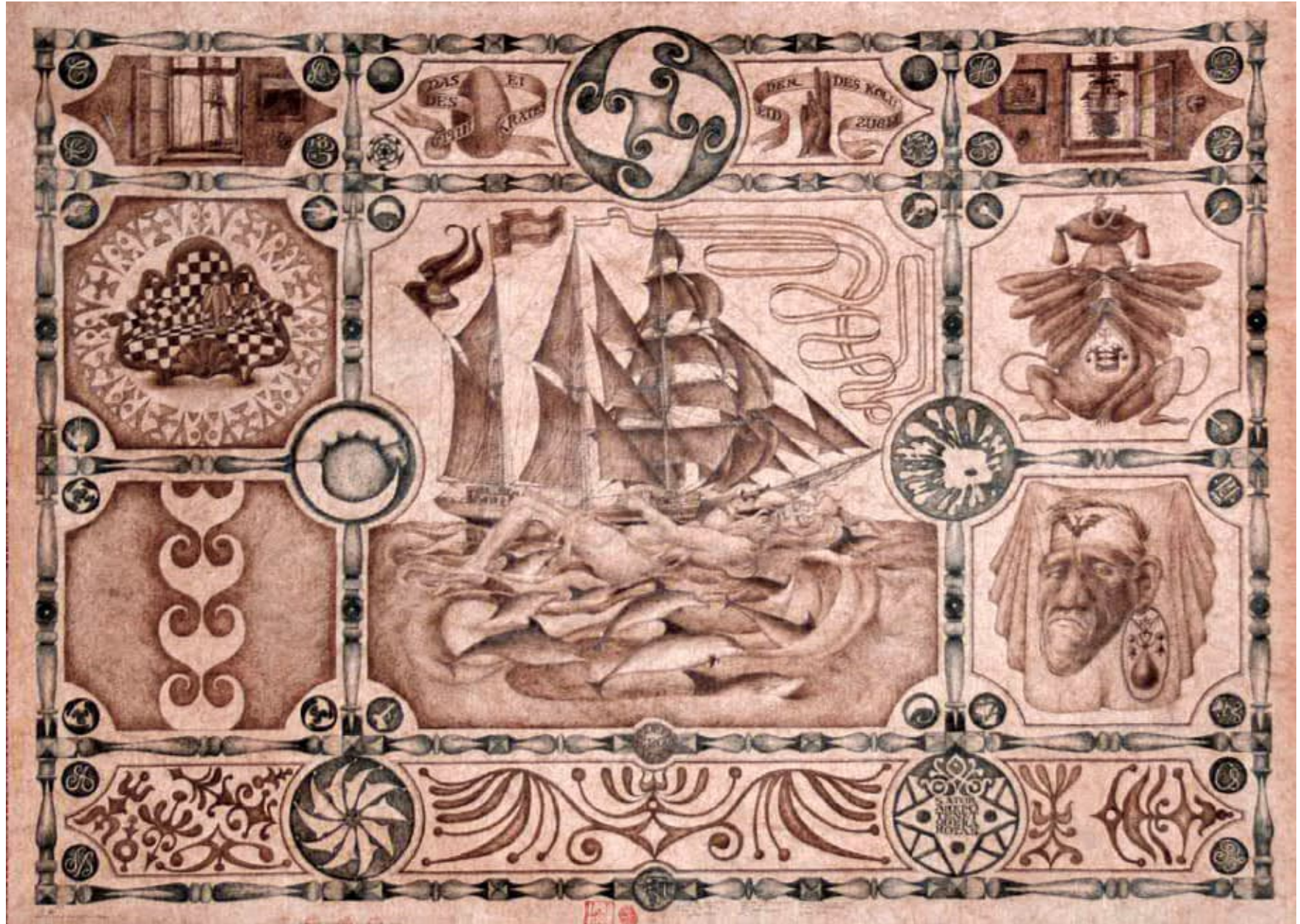
Für viele Berufsseeleute ist die See in erster Linie Arbeitsplatz und zwar ein verdammter, gefürchteter, verhasster. Geliebt nur insofern als das Landleben für einen Seemann noch unerträglicher ist. Vor allem Südeuropäer haben noch heute diese Aversion gegen das Meer, die schon die ganze Odyssee durchzieht. Wir nordeuropäischen Freizeitsegler finden dagegen auf dem Wasser grosse Befriedigung, Glück und tiefe Erlebnisse und Einsichten wie auf einer Pilgerreise. So kommt es, dass wir am Ende eines Törns nicht verächtlich ausspucken und in die nächstbeste Hafenkneipe eilen, um die Erinnerung schnellstmöglich in Alkohol zu ertränken wie ein Seemann, sondern wir Hobbysegler schauen zurück auf die Höhepunkte, Mühen, Freuden und Katastrophen der jeweiligen Reise und suchen bzw. konstruieren Zusammenhänge, ein Gesamtbild, ein Thema, eine Erkenntnis. Das kann in ein Gedicht münden, eine Erzählung, eine Routenskizze, wie ich sie oft am Ende einer Reise oder eines Abschnitts in mein Logbuch zeichnete. Keine genauen Detailkarten sondern einen Überblick, eine Gesamtschau. In diesem Heftchen sind solche Skizzen unserer verschiedenen Reisen versammelt zur Freude oder als Anregung. Hätte ich zum Beispiel von der Donau vor unserer Fahrt so eine Skizze mit allen eingezeichneten Übernachtungsorten gehabt, ich hätte mich glücklich geschätzt. Bei jeder Reise sind meist Zeit, Entfernung usw. angegeben, ein Titel, der sich oft erst im nachhinein erschloss, oder Schlagworte wie „je kleiner das Boot, umso grösser .....“ dazugeschrieben und Erinnerungen dazugezeichnet vom Frosch bis zum Buckelwal.

Unser roter Bootsstempel zeigt auch nicht wie bei vielen Bootskollegen einen wenig originellen Segelriss sondern eine Fledermaus in Anspielung auf unser Dschunkenrigg und den Namen Golden Wind auf chinesisches.

Der „goldene Wind“ weht jetzt wirklich. Wie aussen dargestellt geht es nun auf den Schaukelstuhl zu. Der „goldene Wind“ bedeutet in der chinesischen Poesie den Herbst, analog zum Herbst des Menschenlebens, wo alles noch mal kurz in letzter Farbenpracht aufleuchtet bevor am Ende nur kahles Geäst übrig bleibt.







## Wie es anfang



### Regina Maris

Auf der Barkentine Regina Maris fuhr ich 66/67 von Hamburg nach S. und N.-Amerika. Die Zeichnung (S.6) war an Bord gemacht, daher ist jede Leine und jedes Stag korrekt. Rechts ein Bild des Kapitäns. Ihm zeichnete ich sie auch in seine Seekiste, auf alte Seekarten und als Geschenk für eine besuchende norwegische Prinzessin. Ich zeichnete sie aber z.B. auch in die Pässe der Mitsegler usw. usw. Noch heute klebt unter dem Deckel meiner kleinen Seekiste auf der Golden Wind obige Radierung der Regina. Davor war ich viele Jahre eine Weserjolle auf der Kieler Förde und weiter gesegelt. Damals befuhren wir mit solchen Jollen die offene Ostsee ...



### Georg Dibbern

Später meine Chiemseeplätte war nun wirklich ein Binnenboot und fürs Meer wenig geeignet. Trotzdem segelten wir sie vor Kiel und Norwegen. Das Boot hiess „Georg Dibbern“ zu Ehren und zur Erinnerung an den Kieler Segelvagabund, der sich als einziger Segler Deutschlands damals weigerte, die Naziflagge zu führen. Nur einmal hat er auf seiner „Te Rapunga“ für einige Stunden die Hakenkreuzflagge gesetzt, als der deutsche Botschaft-

ter in Auckland zu einer Kaffeefahrt an Bord kam und als Geschenk so eine Flagge mitgebracht hatte. Später hat Dibbern das sehr bedauert. Er machte sich nämlich seine eigene Flagge und seinen eigenen Pass, der folgenden Wortlaut hatte: „Ich, Georg John Dibbern, der ich viele Jahre in den verschiedensten Ländern lebte und tiefe Freundschaften mit vielen Menschen in vielen Staaten pflegte, empfinde mich keiner Nation zugehörig, sondern als Weltbürger und Freund aller Menschen.“

Ich anerkenne durchaus die hohe Herkunft aller Nationen und daher den Wert ihrer besonderen Eigenschaften und respektiere ihre Gesetze, fühle aber meine Existenz lediglich als eine Art Brücke der Freundschaft zwischen ihnen. Deswegen führe ich auf meinem Schiff meine eigene Flagge, habe einen eigenen (selbst gemachten) Pass und vertraue ohne jeden fremden Schutz dem guten Willen der Menschen der ganzen Welt.“

Dibbern zu Ehren machte ich mir auch so eine Flagge und setzte sie bisweilen auf der Plätte und den folgenden Booten. Bei einer Polizeikontrolle übersahen die Beamten grosszügig diesen „Verstoss“. In Kiel versuchte ich, die Stadtväter und –Mütter zu überreden, diesen Bürger irgendwie zu ehren, vielleicht durch Benennung einer Strasse, aber der lockere Lebenswandel dieses Luftikus – von der Sorte hätte Deutschland mehr gebraucht! – fand dort keinen Anklang. Eine Canadierin hat seine Biographie geschrieben: Erika Grundmann, Dark Sun, Te Rapunga and the Quest of George Dibbern. David Ling Publishing, 2004 New Zealand ISBN 0-908990-93-6.



### Fukes Sarg

„Fukes Sarg“ basiert zwar auf der Chiemsee-Plätte, ist aber etwas höher, breiter, länger und hat vor allem eine kleine Kabine und 2 Masten mit Dschunkensegeln und 2 Schwerter. Für den Rhein gebaut, trailerten wir sie aber oft nach Norden bis Norwegen und Süden bis Griechenland. Dieses Boot ist so merkwürdig, (schon der Name!), dass ich gezwungen war, ein erklärendes Heftchen zu schreiben, dem später weitere (insgesamt 7!) mit dem Titel „Der spurlose Pfad“ folgten.

## Das ideale Boot

Das gibt es tatsächlich: Jedes Boot ist ideal für einen bestimmten Zweck. Unser Kanu ist ideal, um es auf dem Bootswagen hinter dem Faltfahrrad zu trailern. Auf dem Wasser liegt das Fahrrad zusammengeklappt zusammen mit dem Bootswagen im geräumigen Kanu und erlaubt den Ausstieg vom Wasser an Land und die Heimfahrt als Gespann praktisch überall, wo ein Weg oder eine Strasse in der Nähe ist.

Auf dem Wasser erlauben Ausleger und ein kleiner Mast Segeln bei rauem Wind, ansonsten ist die Handhabung des Stechpaddels eine elegante Kunst.

Unsere modifizierte Chiemsee-Platte mit Dschunkenrigg ist ideal für Flüsse und Seen. Die Dory-Form ist unerwartet seetüchtig. Das Boot rudert sich aber auch sehr schön und bietet eine winzige Kajüte mit Klappdach. Um sie vom Trailer zu slipen, braucht es nur wenige Zentimeter Wasser.

Unsere modifizierte Liberty 23' GOLDEN WIND von Hunter, gezeichnet von David Thomas, ist das ideale Trailerboot: Sie liegt tief und sicher auf den flachen Kimkielen, auch beim Trockenfallen. Die 50 cm Tiefgang erlauben ein slipen vom Kipptrailer (ohne dass seine Räder ins Wasser müssen) an jedem Strand. Das hinten angehängte Ruder geht 80 cm tief, dreht aber hoch, wenn die Sicherheitsklemme den Niederholer frei gibt. Das Dreh-Schwert braucht keine Winsch weil der Ballast ja in den Bleikielen ist. Es geht 1,20 tief, wird aber nur sehr selten benötigt.

Das Boot ist 2,20 m breit bzw. schmal, ein Riesenvorteil beim Trailern und in vollen Häfen, wo immer ein Platz mit für die anderen zu engen Dalben frei ist.

Der Mast ist nicht länger als das Boot, ein Sicherheitsgewinn in Schleusen, beim Trailern und bares Geld wert beim Verschiffen. Dank Kohlefaser und ausgeklügelter Mechanik ist Mastlegen ohne Jütbaum vor niedrigen Brücken (mit angeschlagenem Segel!) eine Minutensache. Auf einer Reise um Frankreich (mit 550 Schleusen) legten und stellten wir den Mast 7 mal. Dabei passt der stehende Mast mit seinen 7 m ja unter den allermeisten Brücken bequem durch.

Der Honda Aussenborder mit 6 bzw. 10 PS ist im Schacht unten und oben abgedichtet, Luft bekommt er durch 2 Hutzen, sodass er auf See auch bei überkommendem Wasser nicht leidet, denn dieses ideale Binnenschiff ist tatsächlich auch Hochsee-tauglich. Vor allem durch die Rumpfform: Schräger, scharfer Bug und Kanu-Heck, dazu unsinkbar durch Auftriebskörper und Querschotts. Viel Stauraum für u.a. 2 Fahrräder, Reserveruder, Dinghi mit Motor, Rettungsinsel in einem Extrafach mit Notcontainer, 300 L Wasser und Benzin für 300 sm. Die Kojen befinden sich in der Bootsmittle,

ebenso Küche und grosser Kartentisch. Es gibt eine Werkbank mit Schraubstock. Die Toilette befindet sich im Brückendeck. Das Cockpit ist sehr klein und zudem noch gedeckt. Der Niedergang lässt sich durch eine zweite Steckschott-Schiene absolut dicht verschliessen. Das Dschunkensegel setzen, reffen oder mit dem obersten Dreieck beidrehen geschieht alles im Handumdrehen und mühelos vom schützenden Cockpit bzw. vom Niedergang aus.

Tatsächlich, Golden Wind ist das ideale Binnen- UND Hochseeschiff.



## Schreiben und Zeichnen handgemacht

Kein Ausrüstungsteil ist so wichtig und vielseitig wie ein Bleistift, an Bord wie an Land. HB (oder F)-Minen in meinen 50 Jahre alten TK-Stift gescho-ben ersetzen Kartenplotter, Schreibmaschine, Laptop, Drucker, e-mail, Fo-toapparat, Grafik-Programm, Spielkonsole und was nicht alles an moder-nem Schnickschnack, wofür auf einem kleinen Boot kein Platz und sowieso kein Geld vorhanden ist und kein Strom und wenn doch, dann sorgt das Seewasser sehr bald für Korrosion und Kurzschluss.

Mit Bleistift und Transparentpapier kann man notfalls Seekarten selbst ma-chen, auf Abfallpapier Gedichte schreiben oder Bilder zeichnen, schraffie-ren, verwischen, Spiele erfinden, Schneckenpost oder Flaschenpost senden usw. usw.

Wer mit einem Bleistift umgehen kann, und das kann fast jeder, der ist für ein paar Cent, die die Mine kostet, reich und doch unbeschwert von dem ganzen modischen Technikram. Scheinbar dauert es länger, einen Brief per Hand zu schreiben, einen schönen Ausblick zu skizzieren oder ein Strom-dreieck zu zeichnen. Aber gerade in der Langsamkeit, Beschaulichkeit und Einschränkung liegt ein Wertzuwachs wogegen das moderne Handy-Geplapper, gemaile, Internet-surfen, Bilder knipsen, Filme schauen, Musik hören usw. alles wertlos und bedeutungslos macht. Und im Endeffekt kostet

dieser ganze elektronische Zirkus mehr Zeit und Aufmerksamkeit (von Geld gar nicht zu reden) als der langsame Bleistift. Deswegen habe ich alle Spur-lose Pfad – Heftchen per Hand geschrieben (allerdings statt mit dem Blei-stift mit Stahlfeder oder modernem Federersatz).

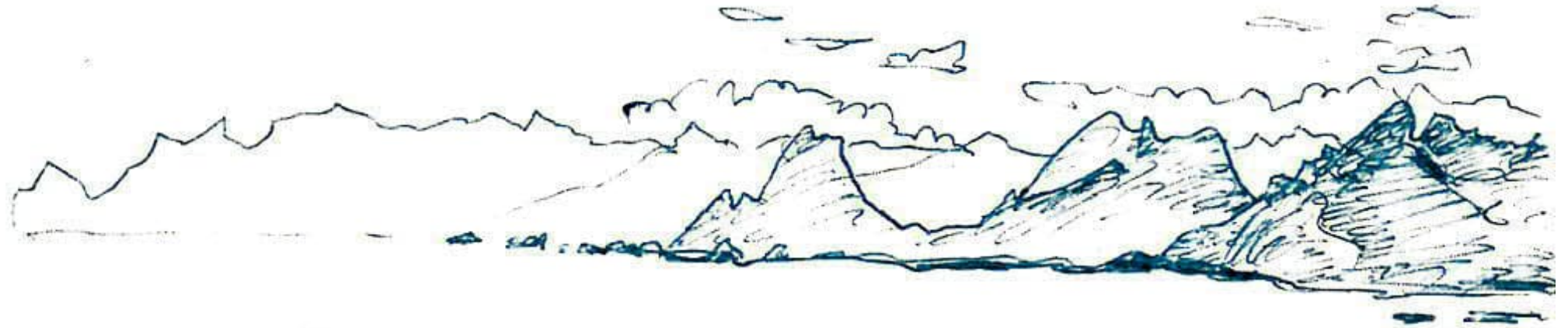
In den USA entdeckte ich einen Verlag, der sich auf handgeschriebene (und gezeichnete) Bücher spezialisiert hat. Alte Leute bei uns erinnern sich noch, dass früher ein handgeschriebener Brief als Ausdruck der Höflichkeit galt.

Viele deutsche Segler sind Mitglieder eines Vereins namens Trans Ocean, der günstige Versicherungen vermittelt. Als ich eintrat, las ich im Mitglie-derheft, in dem Erfahrungen ausgetauscht werden, einen strengen Ukas, dass keine handgeschriebenen Beiträge mehr angenommen werden. Fast ein Jahrzehnt lang habe ich jährlich Plädoyers für die Handschrift geschickt, handschriftlich, ohne Erfolg. Und dann erschien plötzlich unvermittelt in einem Nebensatz: „natürlich werden handschriftliche Beiträge auch weiter-hin (!) angenommen“. Und eine Geschichte von mir wurde gedruckt. Je-mand machte sich die Mühe sie zu tippen, das handgeschriebene Original wollte man denn doch nicht bringen.

Leb'wohl TO!

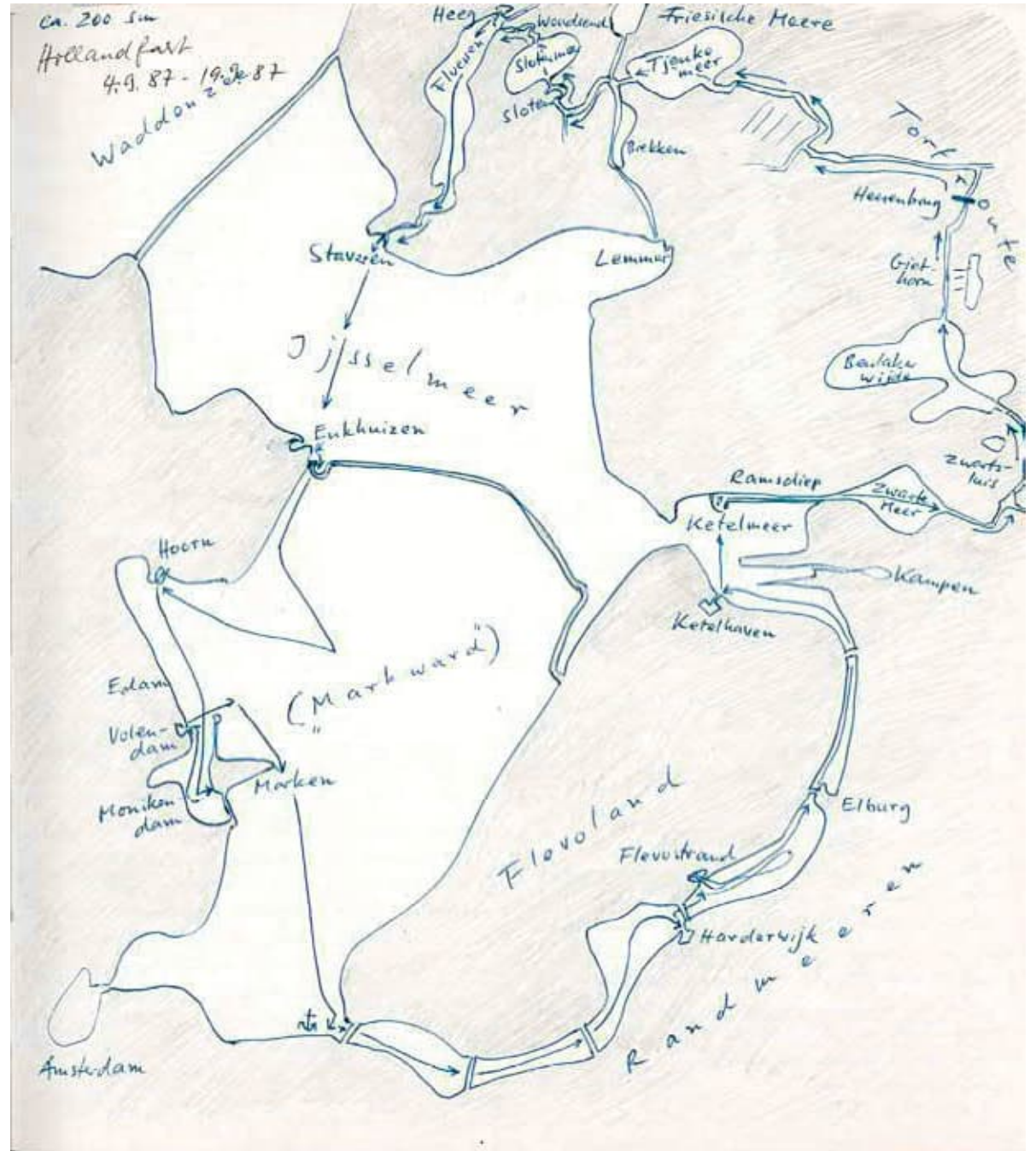
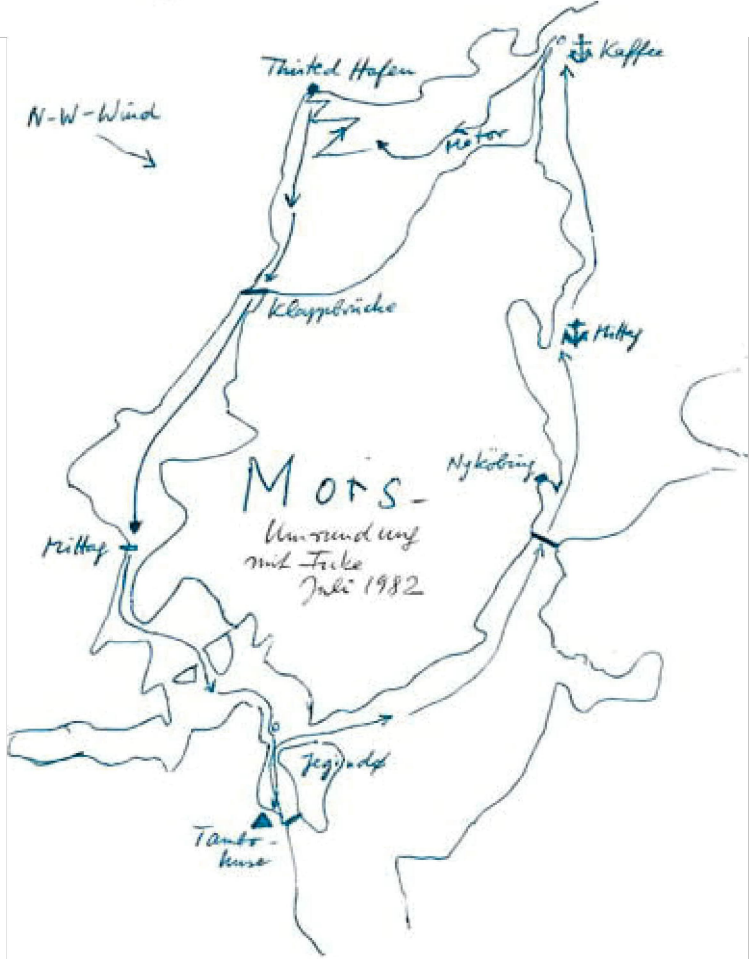
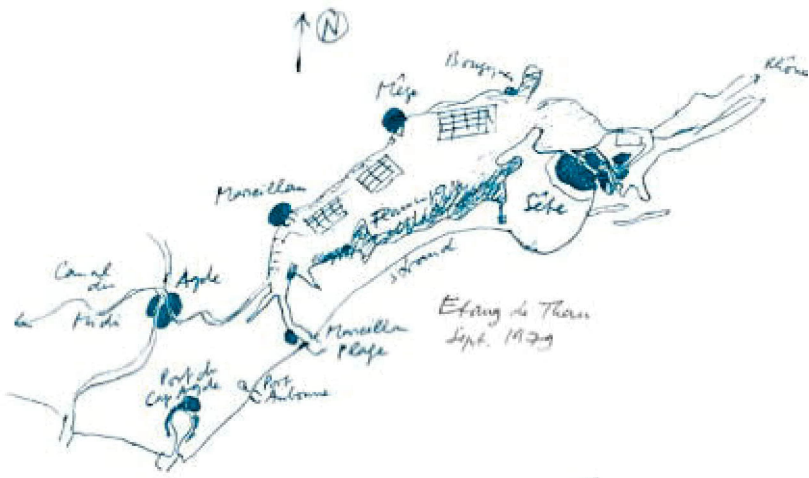


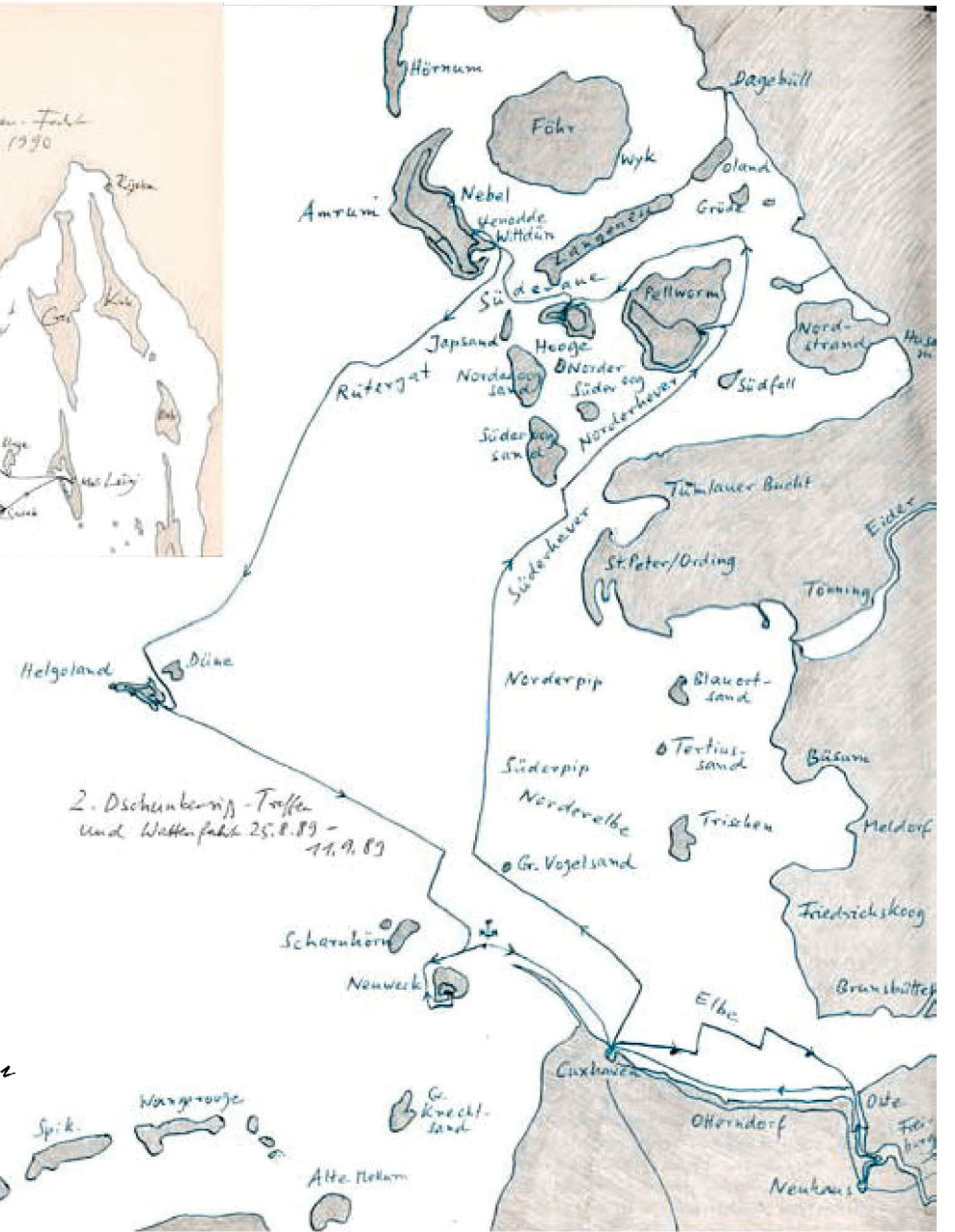
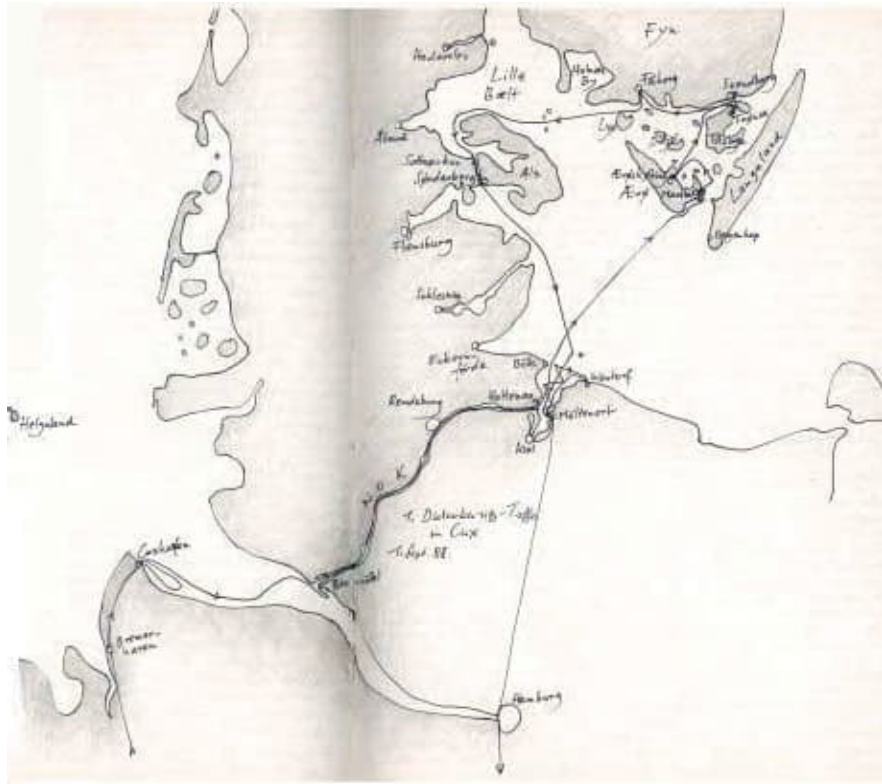
irgendwo irgendwann  
treibt die Kokosnuss an der weißen Strand:  
Aus zwei Augen  
wachten 1000 Wurzeln.  
Aus dem dritten Auge  
ein hoher Stamm.  
Mein Zauberstab  
berührt ein weißes Blatt Papier  
und kritzelt  
1000 Worte  
Ein Mandala  
Zeichnet sich selbst.



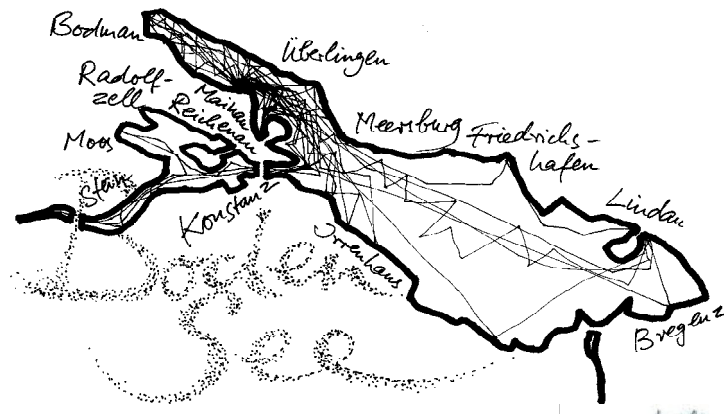
Falten auf deutschen und französischen  
Flüssen und Kanälen und nach Norden







Locarno  
 Vercelli  
 Aversa  
 J. di Brissago  
 S. V. Camerata  
 J. Pesenti  
 J. Bella  
 LA GOMAGGIO  
 Luino  
 G. Calvina  
 del clauso



2. Dschunberrij - Treffen  
 und Wattenfahrt 25.8.89 -  
 11.9.89



Bornholm-Fahrt Juni 1991

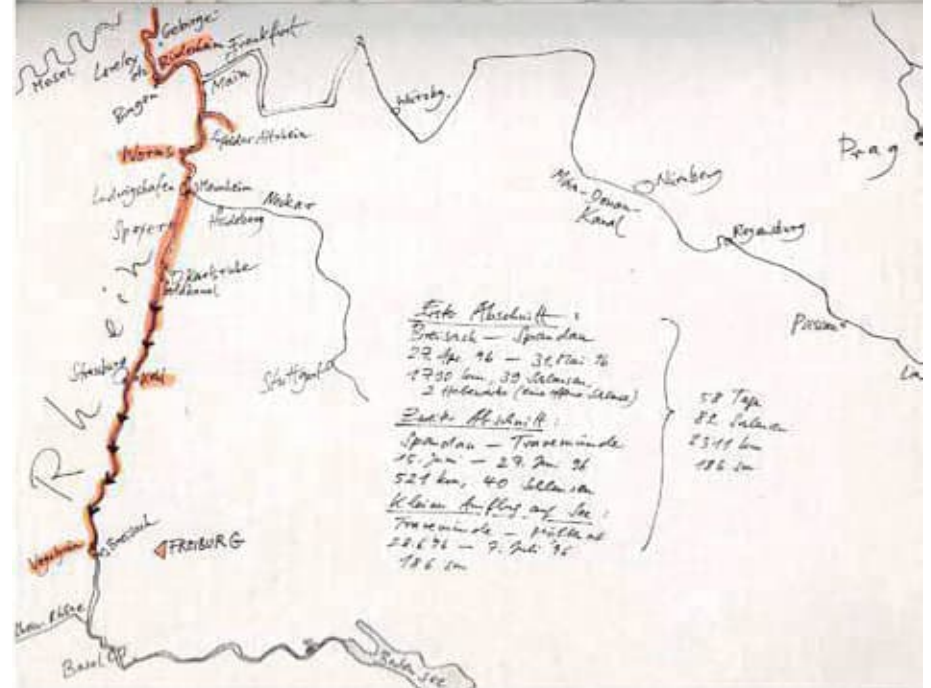
In der Abendsonne  
schlafen die Entlein schon  
Auf dem Mittellandkanal.

Der weite, stille Fluss  
Von Ufer zu Ufer  
Berührt von den zarten Wellen  
Meines winzigen Bootes.  
Aber nicht für lange.  
Keine Spas  
bleibt zurück:  
Nirwana.

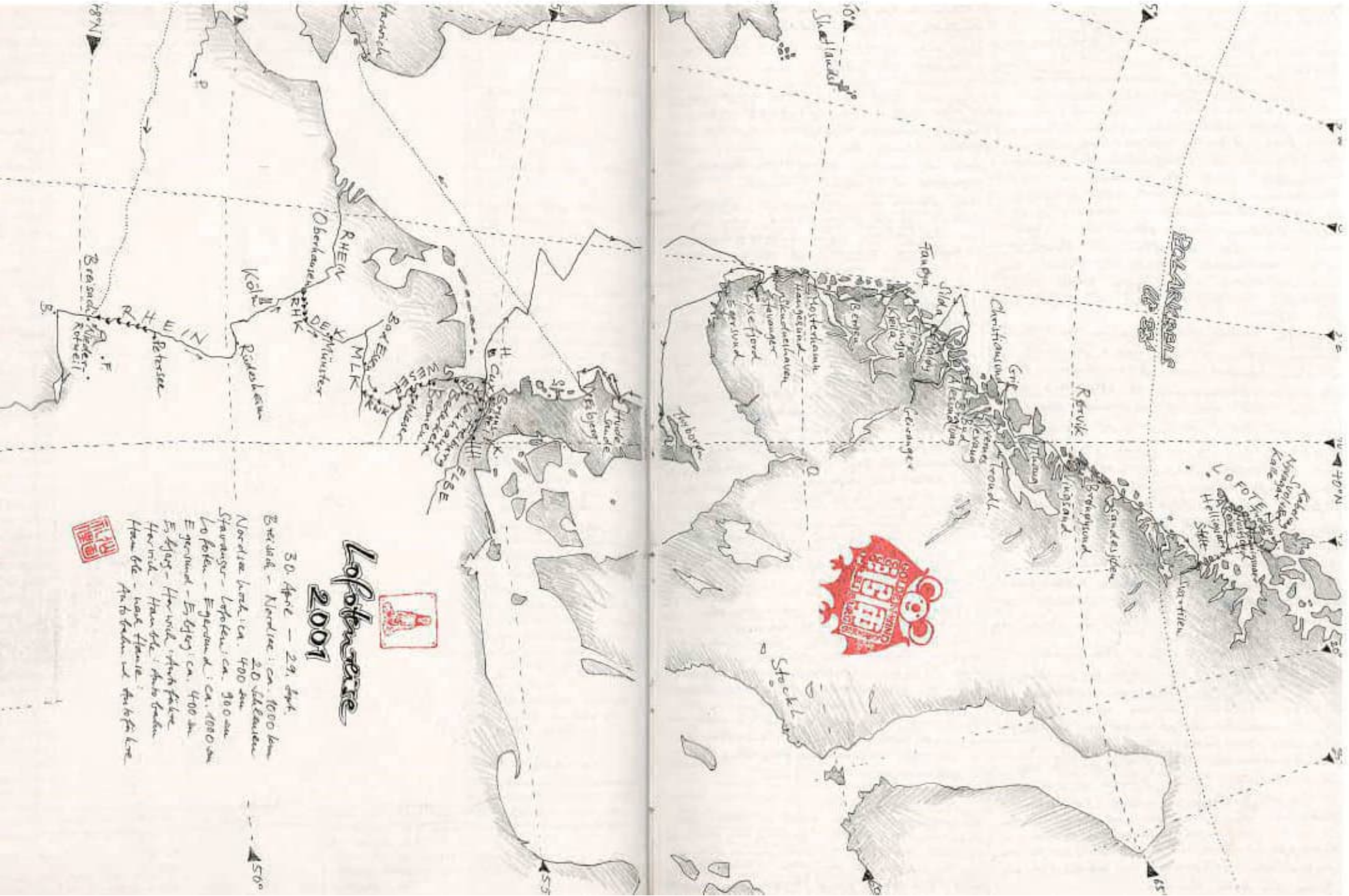
Das frische grüne Land  
Der Birken im Mai  
Benützt der trillenden Nachtigall,  
Sich so eben zu verstecken.

Der heisende Ostwind  
macht die Sonne  
kühl wie den Mond

Glitzerndes Sonnenlicht,  
eine silberne Strasse  
auf dem Mittel-Weg-Kanal.



Deutschland per Boot, 1996



**Lofotenare  
2001**



30. April - 29. Sept  
 Brestad - Nordise: ca. 1000 km  
 20 felleaven  
 Nordise land: ca. 400 km  
 Staurusur - Lofoten: ca. 900 km  
 Lofoten - Eysund: ca. 700 km  
 Eysund - Esfjog: ca. 400 km  
 Esfjog - Her vid: 1000 felle  
 Her vid - Havn etc: 1000 felle  
 Havn etc - Havn felle  
 Havn felle - Havn felle



## Heizen (und Kochen)

In Europas Norden und im Frühjahr (der schönsten Zeit) auf dem Mittelmeer oder im Winter in Florida macht erst eine Heizung ein Boot gemütlich.

Zwar ist Strahlungswärme am besten aber auf einem Boot haben Konvektionswärme und Gebläseheizungen (zur Feuchtigkeitsbekämpfung) auch gute Argumente für sich. Trotzdem geht nichts über einen Eisenofen ev. mit Sichtfenster und Messingreling für einen Wasserkessel. Qualmender Kamin und russender Kohle- und Aschekasten sind die Nachteile.

Wir heizten viele Jahre mit einem englischen „Pansy“ Holzkohleofen aus V2A mit Innenauskleidung. Der Pansy ist für Schottmontage gebaut, wird von oben gefüllt und hat einen sehr dünnen Kamin. Der grosse Vorteil ist, dass die Holzkohle nicht raucht und sogar gut riecht. Von den runden Holzkohlebriketts, die es an jeder Tankstelle gibt, reicht eines ca. 30 min. Man kann den Ofen also leicht für 20 und mehr Stunden Wärme füllen. Man kann ihn aber nicht abstellen oder nachlegen. Die Asche darf man guten Gewissens ins Meer schütten.

Gestartet wird der Pansy mit einem dicken Spiritus-getränkten Docht von unten. Dieser Docht ist im Aschekasten integriert. Schon dieser Spiritus-Start macht den Ofen warm und riecht am Kamin gut.

Das brachte mich auf die Idee mit den „Kachelöfchen“, die nur noch mit Spiritus brennen: Endlich kein Kohlestaub mehr, endlich Strahlungswärme von Ton statt Metall (Staubverschmelzung) und problemloses An- und Abstellen.

Nach vielen Jahren des Kochens mit Petroleum (Optimus) kamen wir leichten Herzens zu Spiritus zurück, weil sich Vor- und Nachteile letztlich aufwiegen. Auf eine Flamme des Spirituskochers in der Küche und auf einen einflammigen Kocher im Vorschiff wird je ein sehr dicker viereckiger tönerner und glasierter Blumenkübel umgekehrt gesetzt und per V2A Biegeschlauch (von thermischer Solar-Installation) mit dem alten Pansy-Kamin verbunden. Ein Liter Spiritus brennt ca. 20 Stunden, kleinste Flamme genügt. Diese Öfchen sind optimal und leicht wegzuräumen wenn nicht benötigt. Man kann zwar keinen Teekessel darauf stellen, aber wir legen griechischen Weihrauch auf die Tonoberfläche, sodass der Duft nun Wärme signalisiert, wohlige Strahlungswärme. Dazu sehen die Töpfe schön aus und können dank angepasster Topfhalter auch unterwegs beim Segeln heizen. Spiritus ist überall erhältlich.

Dies ist die ideale Lösung für ein kleines Boot!

(Der oft empfohlene einfache Blumentopf auf dem Kochherd ohne Rauchabzug funktioniert dagegen nicht. Es droht Gestank, Vergiftungsgefahr und baldiger Bruch des dünnen Topfes.)

Beim Besuch in Münster  
mit Golden Wind  
Frühjahr 2001:

Der alte Freund und Beschützer  
der Wanderer  
auf dem Sparlosen Pfad  
hat das Mikrophon weggelegt.

Danke Christoph!  
DL9YCX

24. Mai 2001  
auf der Nordsee:

Ein Sturmvogel  
fliegt unserem Boot voraus  
ganz dicht über den Wellen  
flüstert er ihnen zu:

Tut dem Bootchen nichts,  
Das sind meine Freunde!

Im Mai 2001  
vor Norwegen:

Der Ofenkamin  
spielt uns ein Lied  
im kalten Nordwind





## Je kleiner ein Boot, umso sicherer

Ein leichter Boxer weicht den Schlägen aus, ein schwerer muss sie aushalten. Rettungsboote grosser Schiffe hatten früher die Form (Spitzgatter) und Grösse (7-8 m) unserer Golden Wind, ausserdem ebenfalls kaum Tiefgang. In einem Harmattan-Sturm bei den Cap Verden mit gegenläufiger Dünung brach einem schweizer Zweimaster das Skeg ab während wir unversehrt über die Kreuzseen stiegen.

Noch deutlicher erlebte ich es vor der Isle D'Oleron. Der pertuis de Mau-musson ist eine berühmte Durchfahrt mit wandernden Sänden und Atlantikschwell.

Wir hatten einen leicht überheblichen norddeutschen Segler in einer grossen, schweren Yacht getroffen und er erklärte, er sei da schon viele Male durchgefahren und wolle uns den Weg zeigen. Man sparte einen Tag Umweg. Wie verabredet, trafen wir uns dort einige Stunden vor Hochwasser. Die ganze Einfahrt war weiss von Brechern. Die grosse Yacht konnte den Kiel hochholen bis zu 1 m Tiefgang. Der Skipper war aber unschlüssig und meinte, wir sollten doch mal vorfahren. „Aber Sie wollten uns doch den Weg zeigen“, entgegnete ich.

Während wir so diskutierten, lagen unsere beiden Boote nebeneinander Bug und Blick zur Einfahrt und wir bemerkten nicht, dass durch irgendwelche zufällige Überlagerung auch schon hier draussen eine Welle so steil wurde, dass sie überraschend über uns brach. Unsere Boote wurden im gleichen Augenblick getroffen. Mit Staunen sah ich das grosse, schwere Boot völlig verschwinden, während wir hochgerissen wurden und nur einige Tropfen aufs Seitendeck abbekamen. Dagegen wurde der Skipper der grossen Yacht fast über Bord gewaschen, das Cockpit gefüllt und durch den offenen Niedergang strömte das Wasser nach innen.

Mit Vollgas flüchtete er weiter raus.

So suchten wir die Einfahrt alleine und loteten die grosse Yacht per UKW später auch durch. Er musste ankern um auszuösen und aufzuklären, während wir weiterfuhren.

Ausgerechnet auf dieser Reise inspizierten uns in Paris später sage und schreibe 6 Marinebeamte, um uns danach mitzuteilen, mit diesem kleinen Boot dürften wir nicht aufs Meer.

In Frankreich gibt es tatsächlich eine Klassifizierung von Booten, die danach maximal 3 oder 30 sm usw. vom Ufer weg dürfen. Ein völlig irrealer Unsinn, den die Franzosen sogar europaweit ausdehnen wollen. Ich tat sehr wichtig und flüsterte zu den Beamten: „Ich verrate Ihnen ein Geheimnis, das man in Frankreich nicht kennt: Je kleiner das Boot und je weiter weg von der Küste umso sicherer.“

Unter schallendem Gelächter zogen sie davon. Ich habe aber die Hoffnung, dass der eine oder andere später noch mal darüber nachdachte.

Sie hatten nämlich auch ungläubig unseren Motordeckel betrachtet, wo ich z.B. Barbados und Lofoten u.ä. eingeschnitzt hatte.

Aber es ist nun mal so: Eine zerbrechliche elektrische Birne mit einer Haut dünn wie ein Haar übersteht unverletzt einen Orkan, der ein starkes Stahl-schiff versenkt. Wie Laotse sagte: Das kleine Weiche überwindet das grosse Harte.





1. Etappe, mit 20  
Buh Heim → Dordrecht 28. Juli - 12. Aug. 06  
21 Tage, 1054 km, 67 Jan, 21. Jhd., 30 Gewe, 4. d. d.
2. Etappe, mit 20  
Dordrecht → Kiel 13. Aug - 4. Sept.  
22 Tage, 400 km, 182 km, 14. Jhd., 7048.
3. Etappe, mit 20  
Kiel → Grenaa → nach Hause 5. Sept - 19. Sept  
15 Tage, 286 km (ca. 1700 km  
Achteln)

- ① Köln: "Spirit of the Ocean", die Thüring, die Donaufahrt Steffi und Sven
  - ② Veerse Meer: John Dinnin mit seinem alten Dschunkenrigg "Alvette"
  - ③ Veerse Meer und Willemstad: "Lobita" von Heckerams
  - ④ Dordrecht: Margot "Alexis" Buhlan von der Atlantikfahrt
  - ⑤ Helgoland: "Moin Moin" von der Jofotenfahrt
  - ⑥ Tönning: Thomas, Elisabeth und Pia von der "Utey" von Pörsch
  - ⑦ Seihilkesee: Harald, der Jost Seeburg: Tiedert, Fraese, Uwe Helm und "mein" alter Prout von ALV Heckerdorf: Horst Göttsch
  - ⑧ Grenaa: "Priiveda" mit Dschunkenrigg
- ... und viele weitere nette Segler, große und kleine Boote ... z. B. im Heeg der Harndra-Regler, im Lauwersoog "Coracoen", im Terneuzen Bomy, die Pöschke-Gruppe in Helgoland, die Dschunkenrigg-Interessent in Tönning etc. etc. ....



Kivo trifft 8 Sibiposke (und einen Groenndael):

- ① Wolphaartsdijk: 1 Schipperke
- ② Gent: 1 Schipperke
- ③ Brugge: 2 Schipperke
- ④ Oostende: 3 Schipperke
- ⑤ Grenaa: 4 Schipperke

... und viele weitere nette kleine und große Hunde ... vor allem Julia in Friedrichstadt



**Reise**

23. Juli bis 19. Sept. 06  
1726 Fluss km  
55 Jhd. (ca. 1700 km)  
19. Sept. 06 = 54 Tage  
5:35 Jalousien  
ca. 100 km in gelb.  
Strichen

## Schipperke, der ideale Bordhund

Alle Hunde wurden einst für einen bestimmten Zweck gezüchtet, heute aber wird kaum einer noch entsprechend gehalten. Wenn es also eine spezielle Bordhundrasse gibt, dann nur die! Fast alle Hunderassen benötigen mehr Auslauf, als ein Boot bieten kann. Solche Hunde (wie z.B. ein Jack Russel, der täglich 3 Stunden rennen will) verbieten längere Fahrten und zwingen täglich dazu, schon am frühen Nachmittag einen Hafen anzulaufen.

Dagegen haben belgische Schipperke seit Jahrhunderten auf flämischen Frachtkähnen gelebt, die nicht viel grösser als heutige Jachten waren. Schipperke heisst kleiner Skipper bzw. kleiner Kapitän und schon dieser Name prädestiniert ihn zum idealen Bordhund. In Deutschland sah man ihn auf allen belgischen Schiffen und nannte ihn hier wegen des Ringelschwanzes Schifferspitz. Das hören die Züchter ungern, tatsächlich hat er überhaupt nicht den Charakter eines Spitz sondern den vom Schäferhund (vielleicht ist das der Grund dafür, dass früher der Ringelschwanz koupiert wurde), der grosse belgische Schäferhund Groenendal stammt vom gleichen Vorfahr ab. Deswegen übersetzen manche Züchter das Schipperke auch als kleinen Schäfer. Der Schipperke erfuhr eine insgesamt-Verkleinerung, nicht wie z.B. bei Terriern nur eine Verkürzung der Beine. Der Grund liegt auf der Hand: Binnenschiffer waren schon immer arm und ein Schipperke braucht täglich nicht mehr als eine Handvoll Fressen und ein guter Wachhund funktioniert auch klein und zum Rattenfangen muss er sogar klein (und flink) sein, 4 – 6 kg. Ein grosser Hund dagegen ist machtlos gegen die schnelleren und beissenden Ratten.

Tatsächlich war er in Belgien einst auch an Land der Hund der armen und einfachen Leute. Handwerker und vor allem Schuster setzten ihren Ehrgeiz darein, ihm besonders schöne Halsbänder zu machen und sie Sonntags vorzuführen.

Mitunter gibt es Fehlfarben, weiss oder braun, die nicht weitergezüchtet werden, aber für Segler in heissen Zonen vielleicht geeigneter wären als die normal rabenschwarzen. Misstrauisch wie sie sind, können diese kleinen Hunde sofort fühlen, wenn ihr Herr jemand nicht mag. Unsere Kuro hat in Rumänien unangenehme Beamte von Bord gejagt ohne es gesagt zu bekommen. Ein belgischer Mönch beschrieb im Mittelalter den Teufel als ähnlich einem Schipperke. Dabei haben sie wirklich einen guten Charakter, sind eben nur äusserst aufmerksame Wächter. Jeder Fremde wird sofort gemeldet, sogar jedes sich nähernde Schiff auf See. Jede Veränderung wird registriert. Sie lernen gerne und schnell, z.B. wird das Vorschiff sofort als Toilette akzeptiert.

Ein gewisser Nachteil ist, dass ein Schipperke sich ein Mitglied der Familie auswählt und nur an dieses bindet, die anderen ignoriert oder gar anknurrt. Natürlich haaren sie auch – bei der Halsmähne und den Hinterlauf-, „Hosen“. Da englische Reisende zum Kontinent früher auf der Rückfahrt gerne einen oder mehrere Schipperke mitnahmen, gibt es dort und in den früheren Kolonien wie S-Afrika, USA und Australien nun mehr Schipperke als im Ursprungsland Belgien, wo sie dadurch fast ausstarben. In Deutschland sind sie praktisch unbekannt aber z.B. dänische Segler haben sie auch entdeckt. Ich kann unsere kleine Hündin nicht genug loben. Auch an Land ist sie ein treuer Kamerad, ob beim Skifahren im Rucksack, auf Istanbuls Basaren in der Schulertasche oder bei Ausflügen mit dem Faltfahrrad im Lenkerkorb und natürlich und vor allem auf monatelangen Segeltörns an Bord, wo sie eine eigene kleine Kabine mit eigenem verschliessbarem Eingang vom Cockpit aus hat, eine echte Hundekoje.





## Der umweltfreundliche Spurlose Pfad

Mike Richie ist der Hero aller Dschunkenrigg-Segler: Mit Blondie Haslers JESTER, dem dschunkengetakelten Folkeboot ohne Cockpit und ohne Maschine ist er 15 mal oder öfter im hohen Alter über den N-Atlantik gesegelt. Fast noch mehr bewundere ich Charles Stock, der über die Jahrzehnte bis ins höchste Alter mit seinem maschinenlosen und Gaffelgetakelten 6 m Boot über 40.000 sm vor seiner Haustür auf der Themse gesegelt ist! Beide Männer sind der lebendige Beweis, dass für's Alter ein kleines Boot ideal ist. Und bei so einem kleinen Boot ist dank 2 Riemen oder einem Wriggriemen oder Yuloah ein Motor oder gar Bugstrahlruder ganz entbehrlich. Denn gerade im Alter wird der Wunsch, unseren Sport auf umweltfreundliche Weise zu betreiben, immer stärker.

Mir half die Witwe eines guten früheren Segelfreundes dazu: Sie schenkte mir sein altes Kanu, das mir eine neue Welt eröffnete. Perfekt wurde es dadurch, dass ich eine winzige Besegelung mit Auslegern und Ruder darauf baute. Aber der Clou ist die Anhängerkupplung am Bug und der Kugelkopf dazu unter dem Sattel des Faltfahrrads, sodass ich von zu Hause die kurze Strecke zum Wasser radeln kann, das Kanu im Schlepp. Auf dem Wasser liegt das Faltfahrrad und der Bootswagen im Kanu und ermöglicht überall den Ausstieg und die Heimfahrt.

Der einzige Wermutstropfen ist, dass Umweltschützer völlig überzogene Vorbehalte gegen diese umweltfreundlichste Form des Wassersports haben. Da spielt Neid und Missgunst mit.

Wir Kanufahrer sollten wie die Radfahrer uns Freiheitsräume durch Missachtung solcher übertriebener Einschränkungen erobern.

Wenigstens müssen Kanufahrer noch kein Logbuch führen, so sind wir frei, stattdessen ein Gedicht aufzuschreiben.

### Das Kanu

Es trägt zwei, aber einer kann es tragen.  
Sein edler Rumpf liebkost das Wasser.  
Es hinterlässt nur Reinheit,  
Kein Schwell oder Lärm,  
Keine Abgase oder Giftfarbe.  
Paddeln im Diamantsitz,  
Ewigkeit ins Wasser schreibend:  
Meditation in Bewegung.  
Segeln wie eine Feder.  
Auf dem Wägelchen spielend über Land geschoben  
Oder vom Fahrrad gezogen.

Spurlos – lautlos – schwerelos.

Ein offenes Boot

Für offene Augen und Ohren, offenen Geist und Sinn.

Schönheit der Form, Anmut der Bewegung,

Bescheidene Mittel: Unendliches Glück,

Das auch den Betrachter am Ufer einschliesst.

Statt Missgunst ein frohes Winken,

Ein Gruss, ein Kinderlachen.

Quaken oder Vogelruf, Nichts wird übertönt.

Die entspannte Langsamkeit schreckt kein Lebewesen.

Verweilen statt eilen:

So wird ein kleines Revier

Zum Weltmeer,

Das einfachste Boot

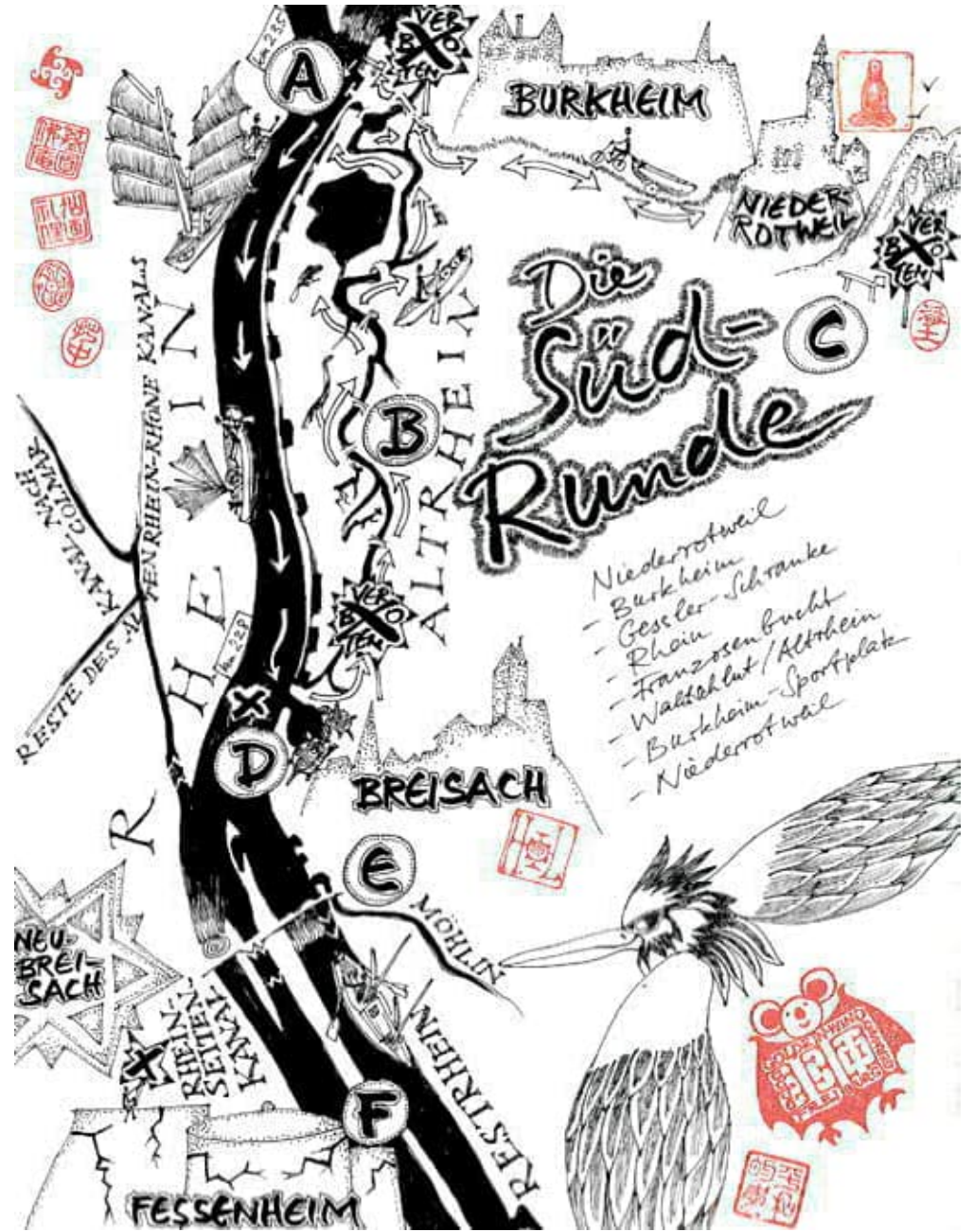
Zum Himmelsschiff.

Wie ein Herbstblatt im Strom,

Wie eine weisse Wolke am Himmel,

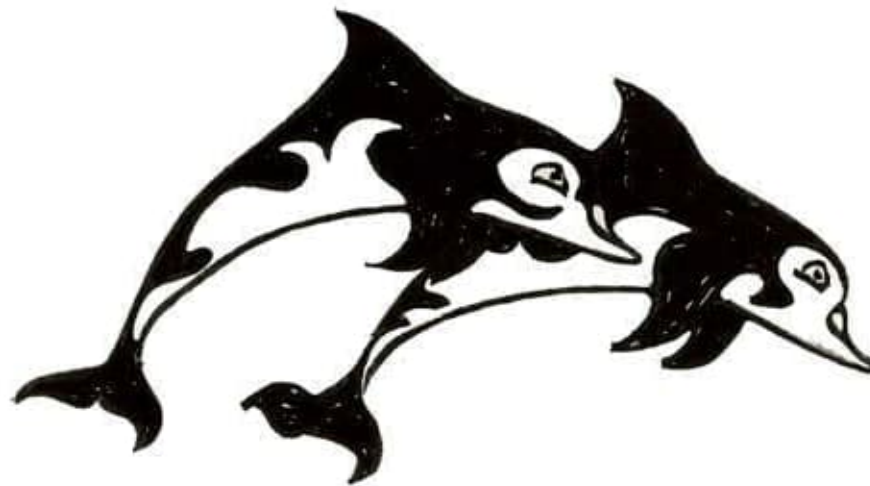
Wie ein Wandelstern am Firmament.

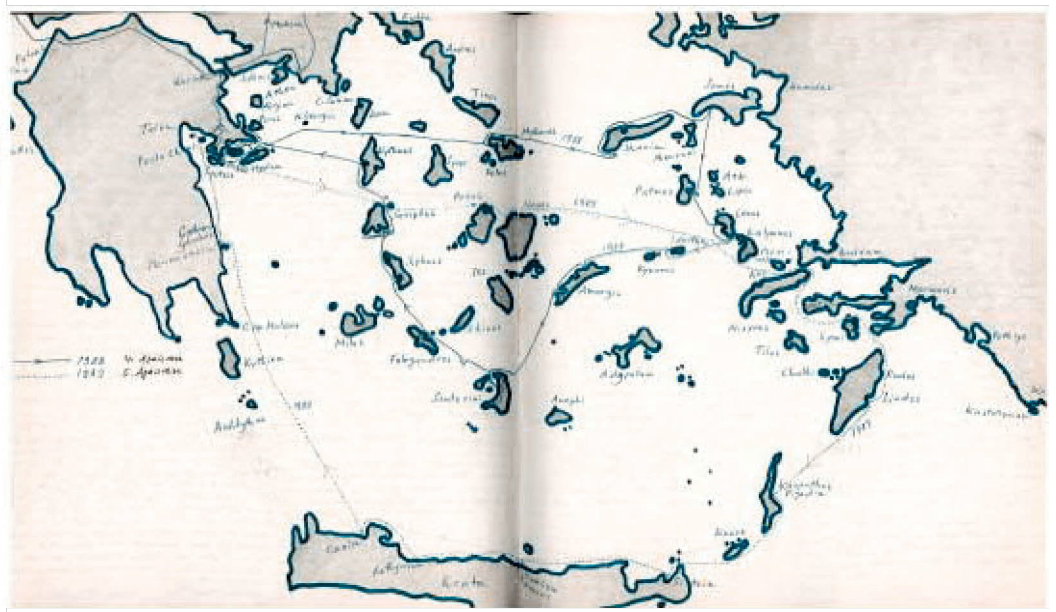
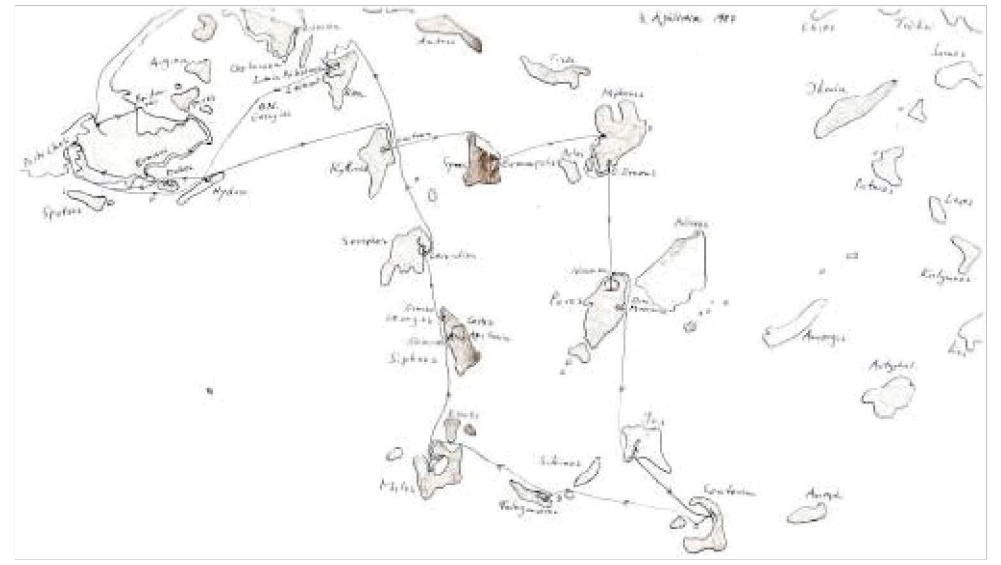
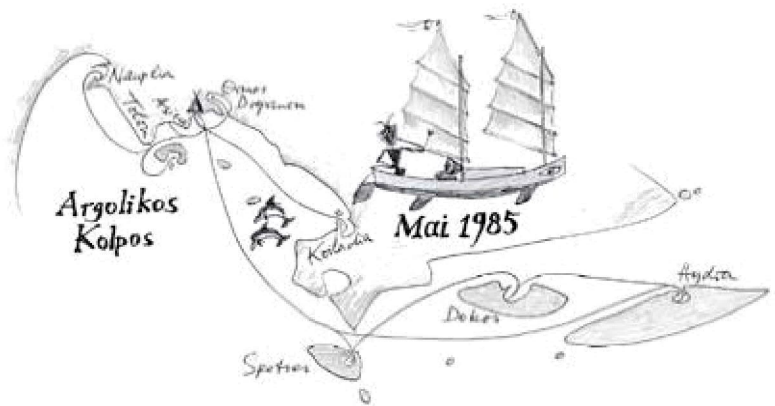






# 13 Fahrten zur Ägäis





2 April 1986  
 Göl über den Damm  
 in 300 m

## Leben bedeutet Abschied

Bei unserem ersten Besuch auf den Sporaden wanderten wir auf der Insel Allonisos vom Hafen den verfallenden Fussweg zur alten Chora hoch. Durch ein Erdbeben zerstört und verlassen, hatten sich Ausländer, vor allem Deutsche und Engländer angesiedelt und die Ruinen liebevoll wieder aufgebaut, die Dächer wie früher mit Schiefer gedeckt, die Mauern gekalkt, die Fusswege mit Steinplatten belegt, alles stilvoll und wunderschön. Und am schönsten schien uns ein winziges Häuschen, vor dem eine Unmenge Töpfe voller Blumen stand, auch der kleine Garten daneben: eine einzige Blütenpracht. Verzaubert blieben wir davor bewundernd stehen, als sich das obere Fenster öffnete und eine deutsche Frau uns freundlich einlud, einzutreten. Innen war es noch schöner, nur 2 durch eine steile Treppe verbundene Zimmer mit einigen alten Möbeln, Bilder und altes Bauerngerät an den weissen Wänden. Die Münchner Journalistin hatte es vor kurzem gekauft und sich ihren Lebenstraum damit erfüllt. Das Haus lag an einer ruhigen Gasse mit weitem Blick über Insel und Meer.

Als wir später die Insel verliessen, nahmen wir die Erinnerung an eine glückliche Frau in einem Traumahuschen mit.

Als wir Allonisos einige Jahre später wieder besuchten, war der Fussweg zur Chora noch mehr zerstört und vor dem Traumahuschen standen nur noch wenige Blumentöpfe. Als wir anklopfen, öffneten ein junges Touristen-Pärchen, das dort zur Miete wohnte, die deutsche Besitzerin wohne bei einer Freundin so lange, wir fanden sie aber leider nicht.

Wieder Jahre später fanden wir das Häuschen fast nicht mehr, weil wir es kaum wiedererkannten. Zwar war der Eselsweg vom Hafen hoch inzwischen restauriert aber das kleine Haus war verlassen, keine Blume mehr davor, der Garten verwildert, vor der Haustür ein Haufen Laub und Schmutz. Durch die angelehnte Tür traten wir ein. Dort war alles wie früher, nur bedeckt mit fingerdickem Staub und Sand. Neben der Tür in einem Körbchen lagen die Schlüssel und ein alter Einkaufszettel. Alles sah aus, als habe die Besitzerin vor langer Zeit das Haus zu einem Spaziergang verlassen und sei aus irgendeinem Grund nie mehr zurückgekehrt.

Aber ist unser aller Leben nicht genau so: Nach einer kurzen Zeit im Paradies, meist in der Kindheit, mussten wir es unverhofft verlassen. Und wenn wir das grosse Glück hatten, im Alter nocheinmal ein Paradies zu finden, dann haben wir hoffentlich einen Wanderer zu einem Besuch hineingebeten, denn nun ist unser Aufenthalt dort von noch kürzerer Dauer als einst in der Jugend.

Leben bedeutet Abschied.

## Der Ring der Kabiren

Was Delos einst war und Tinos heute ist, das war das abgelegene Samothrake in der Antike, eine Pilgerinsel. Und zwar mit vorgriechischen Göttern, den Kabiren, zu denen man die beschwerliche und gefährvolle Seereise machte, um nach dem Vollzug der Mysterien den schlichten Eisenring zu bekommen, der den Mysten von nun an vor den Gefahren des Meeres schützte. Auch die Grossen: Augustus, Alexander, trugen ihn, da wollte ich auch einen.

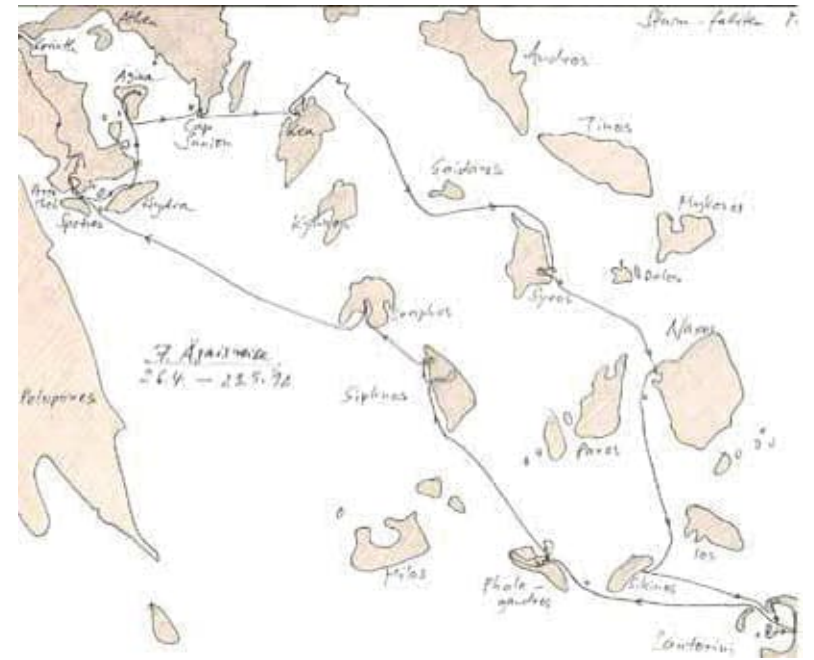
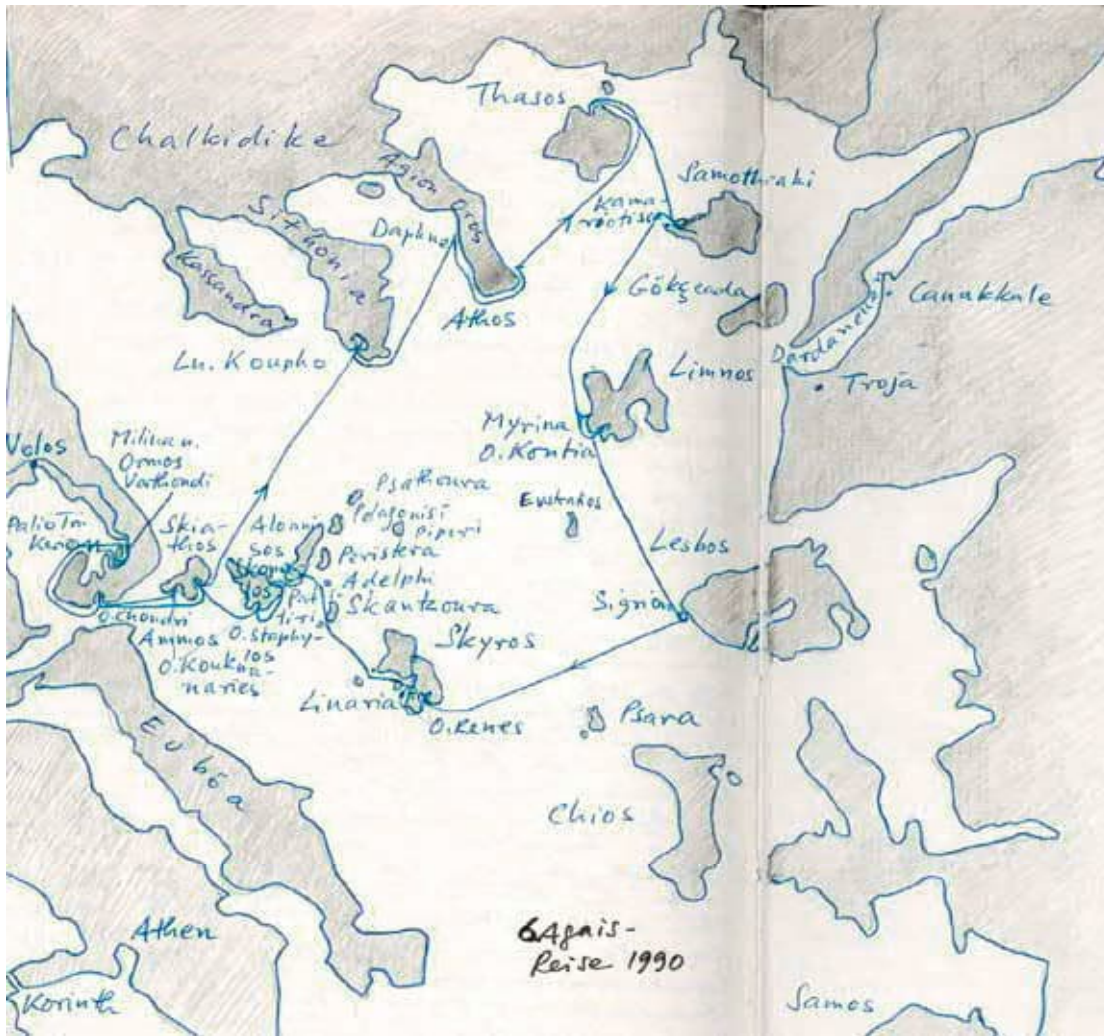
Die archäologischen Ausgrabungsstätten atmen heute noch den magischen Geist. Besucher sind selten, obwohl es nun einen Hafen gibt. Nur für uns öffnete der Kustos das kleine Museum, wo eine viel schönere, intimere Nische als die im Louvre steht, aber der einzige gefundene Kabirenring ist gestohlen worden.

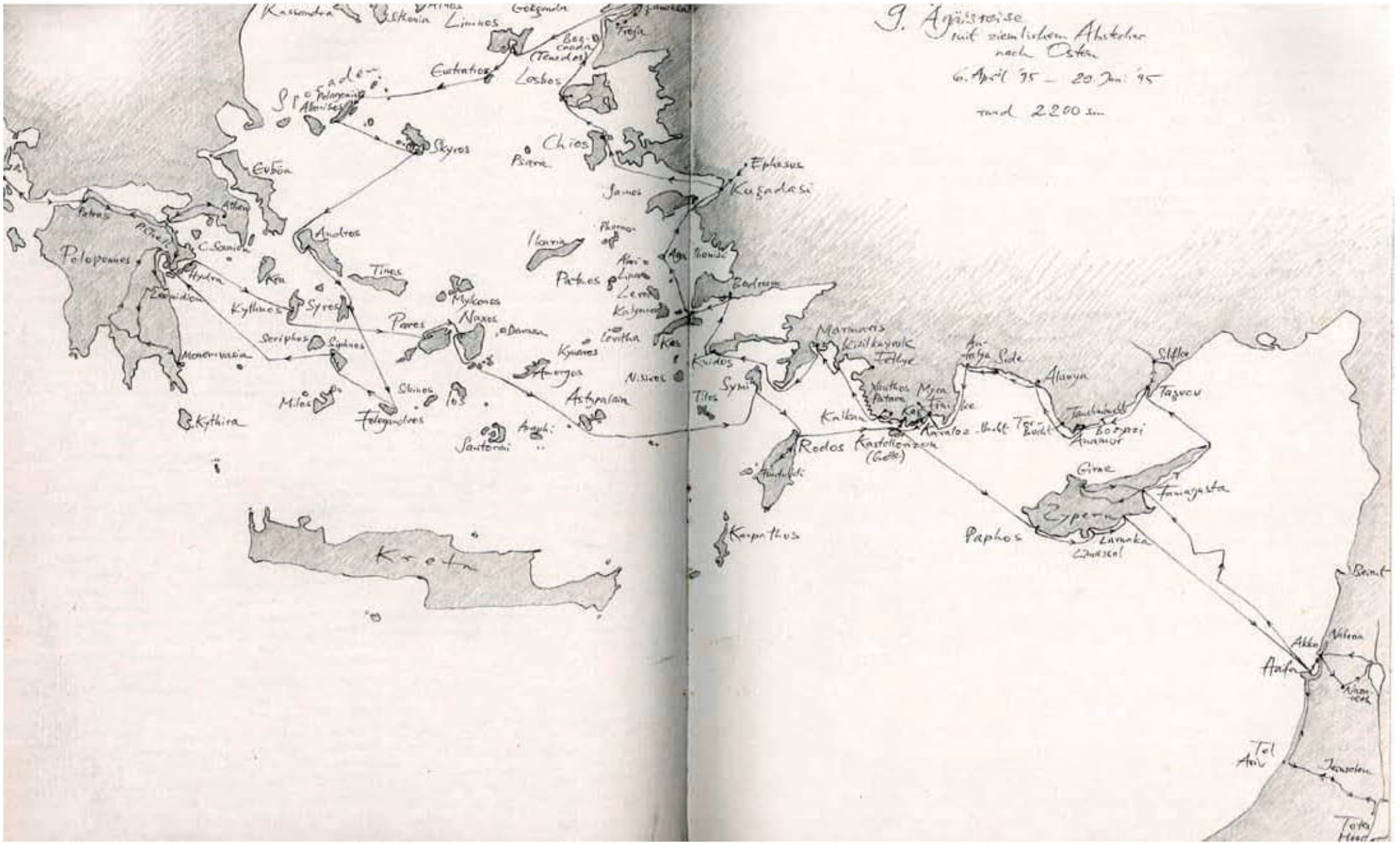
Wir trafen einmal einen Berliner Segler, der in Knossos in einer Mauer etwas glitzern sah und als er mit dem Finger die Erde wegkratzte, fiel eine silberne minoische Halskette vor seine Füsse. Heute trägt sie seine Frau! Einem anderen Segler bot ein griechischer Bauer einen antiken goldenen Topf an; man hört viele solche Geschichten und die archäologische Polizei, die auch einmal unser Boot untersuchte, wird solchen Raub leider nicht verhindern können. Jedenfalls hatte ich solches Glück nicht:

Der Kabirenring, den ich nach langem Suchen am Strand Samothrakes fand, war in Wahrheit vielleicht ein Stück eines alten Wasserrohrs. Aber er passte haargenau auf den Finger und liegt nun vorn auf dem Bootsaltar neben einer Kykladenidol-Replik und er wirkt. Seither ist uns auf verschiedenen Meeren kein Unglück zugestossen.

Das Wort Aberglaube ist ein Kampfbegriff wie Heide. Seien wir doch tolerant zu Seefahrern, die mit gutem Grund Rituale und magische Traditionen pflegen um seelischen Halt zu finden in einer manchmal gefährlichen Wasserwelt, die aber auch oft von überwältigender Schönheit sein kann.







9. Ägäisreise  
 mit ziemlichem Absteher  
 nach Osten  
 6. April '95 - 20. Juni '95  
 rund 2200 km

## Santorini

Um Griechenland gibt es 2 ganz unterschiedliche Segelreviere: Im Westen das Jonische Meer, flau und übertoll wie der Bodensee, im Osten die Ägäis, meist stürmisch, daher weniger überlaufen. Und von den Kykladen war Santorin der Höhepunkt, in ein mystisches Geheimnis getaucht und gefürchtet wegen des Anlegers. Am inneren Kraterrand bei dem steilen Eselspfad und der Gondelstation machte man sternförmig zwischen einer auf grosser Tiefe liegenden Tonne und der Mole fest.

Es gab 2 Gefahren (einmal abgesehen von den immer drohenden vulkanischen ...): Da die Tonne so tief verankert war, konnten sie später daran festmachende Yachten leicht zum Land ziehen, wodurch früher gekommene in Gefahr gerieten, weil zweitens die Wellen von Ausflugsbooten, Fischern und „Bördebooten“ der Kreuzfahrtschiffe, bedingt durch die senkrechten Uferwände, einen fürchterlichen Schwell erzeugten. Dazu noch die Probleme, wenn eine innen liegende Yacht auslaufen wollte. Man konnte sein Boot nicht alleine lassen aber selbst grosse Yachten rollten so heftig, dass es nicht zum aushalten war. Umso überwältigender war der Eindruck der Landschaft und der am Kraterrand klebenden weissen Häuser, wenn man sich doch an Land traute, am schönsten Oia im Norden aber auch der gegenüber liegende Kraterrand und die jungen Vulkaninseln in der Mitte. Dazu die Ahnung von den Auswirkungen der Katastrophe, die die minoische Kultur in Kreta beendet hatte und das ganze östliche Mittelmeer so tiefgreifend in Mitleidenschaft gezogen hatte, dass möglicherweise auch dadurch die Geburt unseres heutigen Bewusstseins angestossen wurde. Auf den ausgegrabenen Wandgemälden sieht man noch die Menschen vor der Katastrophe in einer träumerischen Pose wie die früheren Polynesier auf Gauguins Bildern.

Es hat Jahre gedauert, bis wir uns überhaupt nach Santorin trauten, erst nur einige Stunden, später einige Tage.

Heute gibt es im Süden eine EU-finanzierte Marina, die aber wie so viele verfällt und versandet, ein Trauerspiel ... Die Yachttonne wird nicht mehr ausgelegt. Wie auf Mykonos, wo wegen der neuen (auch bereits verfallenden) EU-Marina der alte malerische Hafen gesperrt wurde, ist auch hier die Magie verschwunden.



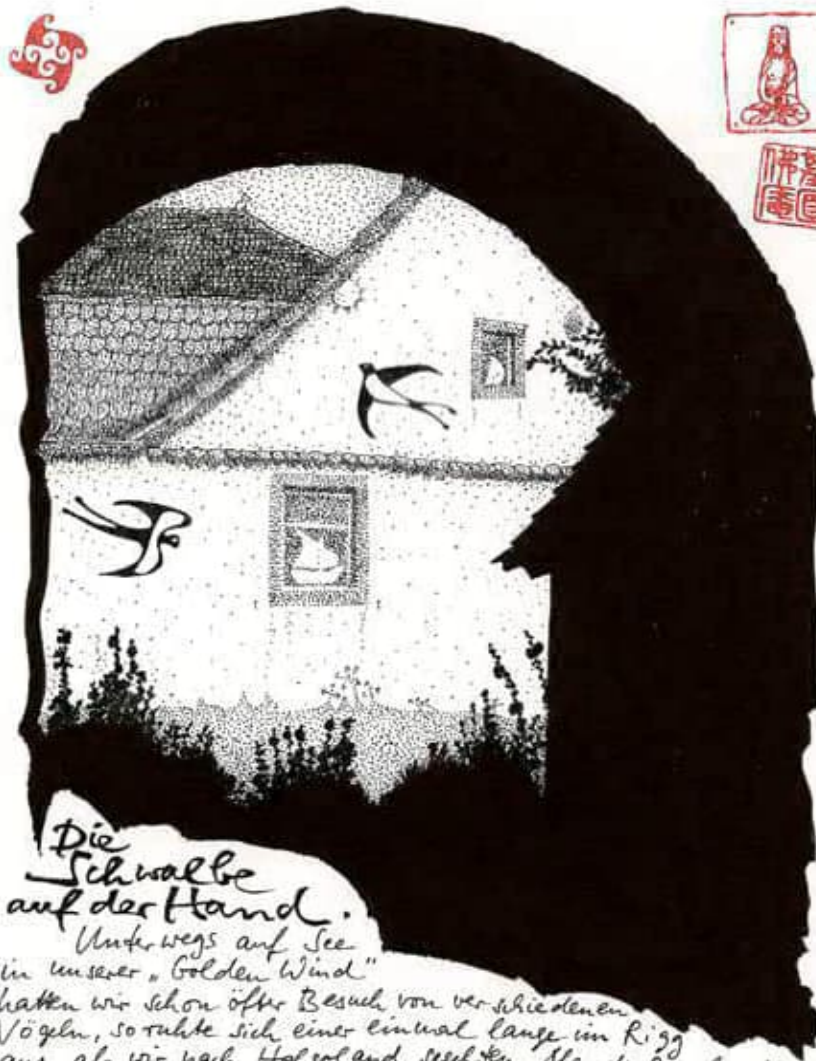
## Delphine mögen kleine Boote

In den vergangenen Jahrzehnten sind Delphine immer seltener geworden. Was Delphinen und dem Meer und dem Meeresleben insgesamt von Menschen angetan wird, ist ein Verbrechen. Und trotzdem kommen die übriggebliebenen Meisterschwimmer immer noch zutraulich zu den Booten der Menschen und beglücken uns durch ihre Eleganz und Fröhlichkeit, wenn sie zum Greifen nah vor dem Bug einer Yacht herschwimmen, abtauchen um seitlich wieder vorzupreschen, zum Luftholen kurz die Wasseroberfläche berühren oder hoch in die Luft schnellen. Steht ein Mensch am Bug, dann drehen sie sich im Schwimmen oft zur Seite und blicken interessiert nach oben. Ich habe gesehen, wie Segler sich in den Bugkorb hängten und mit ausgestrecktem Bein versuchten, die flinken Tiere zu erreichen. Leider sah es aber eher wie ein versuchter Fusstritt aus und da Yachten heute generell zu hochbordig und zu gross sind, sind das vergebliche Mühen.

Unsere Golden Wind ist nicht nur klein und das Deck nahe dem Wasser, sodass wir in Häfen oft wie zwischen Hochhäusern liegen, das kleine Vorschiffdreieck vor dem Mast ist zusätzlich noch tiefer gelegt, sodass etwas entsteht, das wir Vorcockpit nennen, natürlich selbstlenzend und mit einer Vertiefung für den Mastfuss ist diese Kuhle sicher wie Abrahams Schoss beim Ankern und Anlegen, ungestört von einem Vorsegel: Ideal, um Delphine zu streicheln!

Wenn ich mich dort hinknie und vorbeuge, reicht meine Hand ins Wasser und es ist wie ein Wunder, wenn die wilden Tiere, die mit ihren Zähnen meine Hand glatt abbeissen könnten, geschickt vor den Bug schwimmen und ihre Rücken an meine Hand schmiegen. Manchmal streiten sie darum, und stossen sich in die Seite, wer zu meiner Hand kommen darf. Manchmal fasse ich sogar ihre Rückenflosse für einen Augenblick. Es ist ein Gefühl von grossem Glück und tiefem Vertrauen, wenn man die straffe, gummiartige Haut dieser Tiere fühlt und meint, dass dabei etwas von ihrer unbändigen Lebensfreude überspringt und eine subtile aber langdauernde seelische Wandlung bewirkt.





## Die Schwalbe auf der Hand.

Unterwegs auf See in unserer "Golden Wind" hatten wir schon öfter Besuch von verschiedenen Vögeln, so ruhte sich einer einmal lange im Rigg aus, als wir nach Holzoland segelten. Aber der Besuch einer Schwalbe zwischen Israel und Zypern war etwas ganz anderes.

Es erinnerte mich an die romantischen Bilder von Einsiedlern, die ich als Kind bestaunt hatte, wo wilde Tiere sich friedlich vom bärtigen Klausner streicheln ließen, als eine Schwalbe ziel sicher auf mich aufzog und sich das federleichte Tier ohne Zögern auf meine Hand setzte.

In einem japanischen Zen-Tempel hatte ich es einmal er-

lebt, wie ein Frosch in die Meditationshalle kam, wo ca. 20 Mönche schweigend und bewegungslos saßen, zwischen denen er völlig unbefangen auf den Tatami matten herumhüpfte.

Als ich einmal im offenen Meditationshüttchen an meinem Gartenteich sass, kam ein Rotkehlchen angefliegen und setzte sich ohne Angst ca. 10 cm vor mich und schaute mich interessiert an. Auch das waren bedeutungsvolle Erlebnisse, aber nicht zu vergleichen mit dem Schwalbenbesuch.

Von vielen Seglern hörten wir, wie sie auf See von verschiedenen Zugvögeln, meist Schwalben, angefliegen worden und wie diese Vögel gewöhnlich starben. Manche fielen wie Steine vom Himmel auf das Boot, wo sie tot liegen blieben. Eine Seglerin, die gerade von einer 8 Jahre-Weltumsegelung mit ihrem Mann zurückkam, winkte heimmungslos, als sie uns davon erzählte. Als junger Mensch hatte ich selbst auf einer Atlantiküberquerung erlebt, wie zu Tode erschöpfte Vögel auch durch unsere Versuche der Einblasens von Nahrung von Mund zu Schnabel nicht vor dem Sterben bewahrt werden konnten.

Unsere Schwalbe schien aber garnicht erschöpft, als sie zu uns kam. Wir selbst waren viel mehr erschöpft nach 2 Tagen und einer Nacht, als ein starker NW uns aufhielt. Wir brauchten danach noch eine Nacht und einen halben Tag bis Zypern. Über diese Zeit hat uns die kleine Schwalbe weggeholfen und uns mit neuer Lebenslust und Lebensmut beschenkt, der sogar bis heute noch wirkt.

Den ganzen Tag waren Schwärme von Zugvögeln über uns weggeflogen und "unsere" Schwalbe hatte offenbar ihre Reisegruppe verloren. Es schien uns, dass sie sich uns anschloss, weil sie einsam war und nicht aus Erschöpfung.

Ich sass im Cockpit, hatte gesteuert und mit gerügtem Enthusiasmus an die bevorstehende lange Nacht gedacht, die linke Hand am Cockpitsüll, als sie erschien.

Sie flog immer enge Kreise um unser Boot und ich erwartete, sie würde sich auf eine der vielen Leinen im Rigg setzen, als sie plötzlich zielsicher auf meine linke Hand flog und mich zwitschernd anschaute.

Ich erschrak regelrecht und wurde ruckartig aus meinen trägen Gedanken gerissen.

Nach einiger Zeit flog sie wieder auf und umkreiste unser Boot, verschwand auch kurzzeitig ganz und kam dann



wieder. Ich hob die linke Hand hoch, und das wirkte wie ein Signal, sie schoss regelrecht auf die ausgestreckte Hand zu, setzte sich darauf und zwitscherte mich an.

Ich kam mir vor wie der heilige Franz und begann, mit ihr zu reden.

Sie wiederholte das viele Male: flog weg, kam wieder, landete sofort auf meiner Hand, wenn ich sie ausstreckte.

Der Abend nahte.

Unten setzte meine Frau das Abendessen auf. Das Schieletuch war geschlossen, nur das obere Heckschott war herausgenommen, und durch diese Öffnung flog die Schwalbe in die Kabine und setzte sich über den Herd, offen bar, um sich zu wärmen.

Meine Frau bekam keinen geringen Schrecken. Unsere Schwalbe kannte keine Angst, sie flog ein und aus durch den Niedergang und begann dann alle Ecken der Kabine zu untersuchen.

Zuletzt blieb sie aber auf der Stange um den Pausg-Kohleofen neben dem Kocher sitzen, wo sie später auch übernachtete.

Als wir unseren Abendessen assen, hielten wir ihr vorzugsweise einige Reiskörner vor den Schnabel. Ansehend fressen Schwalben nur Fliegen.

Sie schlief dann bald ein. Das Boot rollte stark in heftiger See. Ein befreundeter Engländer fuhr mit seinem 15 m-Schiff die gleiche Strecke, allerdings ausser Sichtweite und sagte uns später, es sei ihm fast zu viel gewesen. Ich fürchtete daher, unsere Schwalbe würde im Schlaf von der Stange fallen aber das tat sie nicht. Es war erstaunlich zu sehen, wie sie schlafend die Bootsbewegungen amplituiert!

Wir gingen die übliche Nachtwachenroutine, machten Licht an, holten uns etwas zu essen oder zu trinken in der Kombüse; unsere Schwalbe liess sich nicht stören.

Auch nicht, als die kalte Nacht vorbei war, die Sonne aufging und wir frühstückten.

Wir waren ganz aufgeregt und fragten uns, was sie wohl machen würde, wenn wir uns Zypern näherten, zu sehen war es schon. Sie blieb aber dick aufgeplustert auf der Ofenstange, schaute aus einem Auge um sich und murmelte dauernd leise Zwitschertöne vor sich hin.

Uns war die Nacht überhaupt nicht lang gewesen wie so viele vorher und nachher. Wir fühlten uns verantwortlich für dieses winzige, vertrauensvolle Wesen.

Ergt als wir Famagusta schon nahe waren, flog sie plötzlich aus der Kabine und auf das Land zu.

So weit ist diese Geschichte ein schönes Beispiel für tiefe Erlebnisse auf See.

Nun aber wurde es wunderbarlich: Stunden später, unser Boot lag im Hafen und wir warteten auf die Beamtin wartend, da beobachtete sie uns wortlos. Zusammen mit einer weiteren Schwalbe, die sich etwas abseits hielt. Unsere Schwalbe vollführte laut zwitschernd so rasante Kapriolen um unsere Köpfe, dass sie eine Atmosphäre von Übermut und Lebenslust erzeugte, wie das sonst nur Delfphine vermögen.

Und wie im Märchen konnte ich ihr Zwitschern plötzlich verstehen:

„Danke! Wenn du auch mal in grosse Not kommst, soll auch eine helfende Hand zusehen. Das kannst du dich dann getrost anvertrauen. Mach's gut!“ Und weg waren sie.

Als wir von der Reise glücklich wieder daheim waren, nahm ich Leiter, Pinsel und Farbe und malte 2 Schwalben auf die Hauswand und auch auf das Segel unseres Bootes und schraubte 2 Schwalben mit Hilfe unter die Hof-Deckenbalken unseres Hauses.

Bald zogen dort Schwalben ein und über die Jahre wurden es immer mehr, sodass in unserem kleinen Dorf im Sommer bald mehr Schwalben als Menschen wohnten.

Und wenn ich nun als alter Mann auf dem Bänkechen vor unserer Haustür sitze und verträumt den Flugkünsten der Schwalben zuschone und höre, wie sie zwitschern, dann meine ich oft, ich verstehe sie wieder und sogar besser als damals:

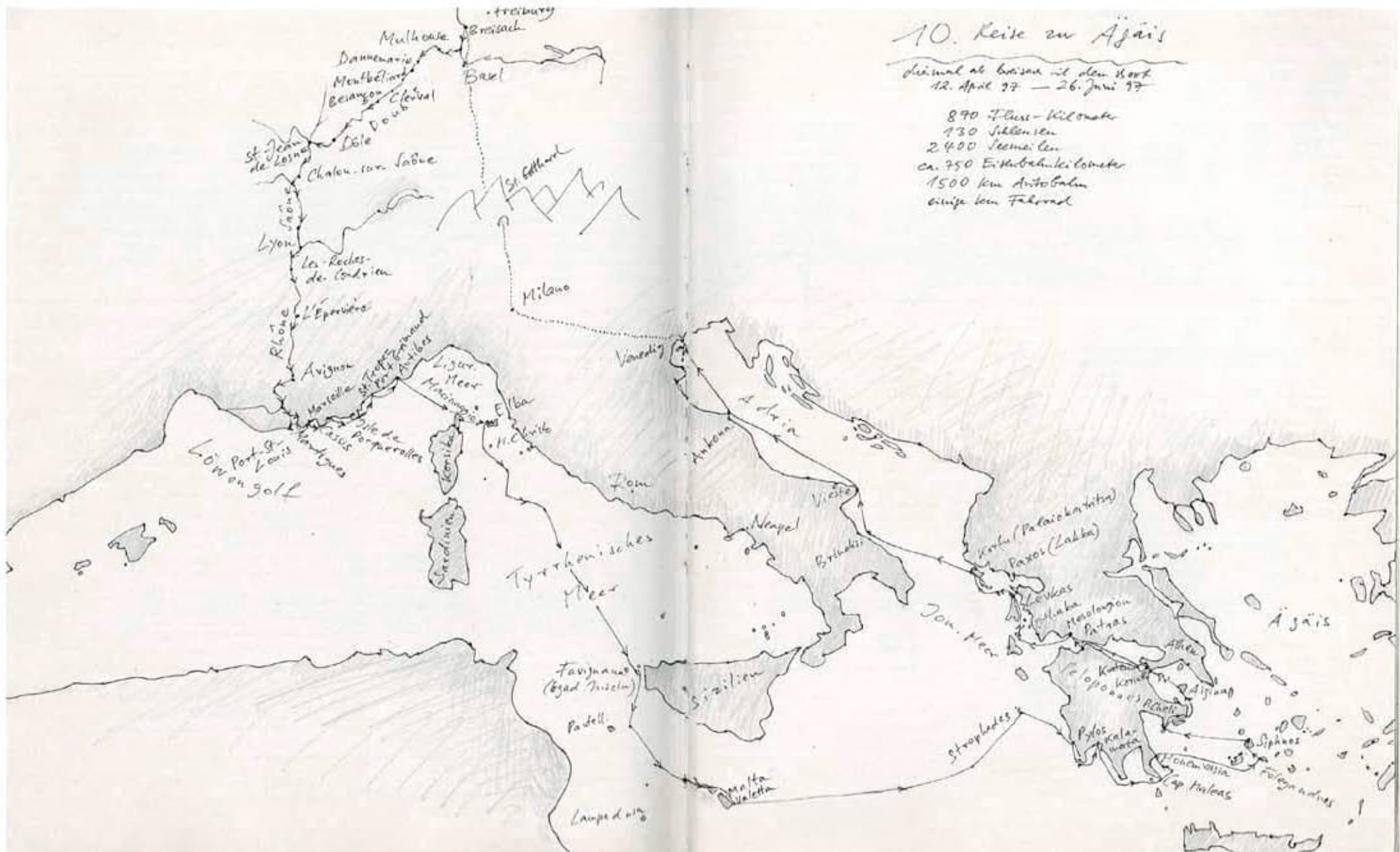
Nicht nur alleine sondern allen Lebewesen in ihren kleinen Nöten oder grosser Verzweiflung rufen sie zu, dass da eine helfende und schützende Hand sein wird, der man vertrauen darf. Ja, dass diese segnende und schützende Hand unsichtbar schon immer da war. Man muss sich nur voller Vertrauen auf sie einlassen, ja auf sie niederlassen wie eine Schwalbe.

Unverhofft steigt mir eine lange verschüttete Erinnerung wieder hoch: Als junger Mensch in dem Einzelort war ich ein halbes Jahr heimlich auf den dortigen riesigen Stein-Buddha getrieben und hatte mich in seine offene Hand, die so gross war wie eine Badewanne, zur Meditation gesetzt.

Und wenn demnächst der Tod oder eine andere grosse Not kommt, dann weiss ich, dass ich mich voller Vertrauen und ohne Angst-fürchten und beschützen lassen kann wie alle Lebewesen.

So zwitschern es die Schwalben vom Himmel.





## Glaube nie den Fachleuten!

Segler lieben nichts mehr als Horrorgeschichten. Vor allem Neulinge werden mit Wonne eingeschüchtert.

Als wir zum ersten mal nach Porto Cheli kamen, betrieb Lutz die dortige Yachtstation und sagte zur Begrüssung: „Aber mit diesem Bootchen wollt Ihr hoffentlich nicht in die Ägäis“. „Natürlich nicht“, beeilten wir uns zu versichern. Auf 13 Reisen befuhren wir danach mit unserem „Bootchen“ die Ägäis sicher und bestimmt ausgiebiger als Lutz mit seiner viel grösseren „Schlappi“, auch als er sein Geschäft verkauft hatte.

Sein Nachfolger Frank baute sich breitbeinig auf der Pier vor unserem kleinen Boot mit Dschunkenrigg auf und rief: „Mit dem Rigg auf See zu gehen ist unverantwortlich!“

In Port Camargue kam ein deutscher Segler eines grossen Stahlschiffes zu uns an den Steg und rief ohne guten Tag zu wünschen: „Mit dem Boot wollt Ihr hoffentlich nicht zu den Balearen!“ Als er später an Bord kam, versteckte ich schnell die Bücher über die Karibik.

(In diesem Zusammenhang muss ich erwähnen, dass der Brief, mit dem der Macher des Windpilot wirbt, wo ich meine Zufriedenheit ausdrücke und dann detailliert über eine geplante Reise zur Karibik berichte, nicht von mir ist. Er hat ihn selbst geschrieben. Mit unserem „Wipi“ bin ich trotzdem zufrieden.)

Unzählige Geschichten obiger Art könnte ich erzählen. Mit der Zeit lernte ich, die Ohren auf Durchzug zu stellen.

Leider haben diese Angeber und Angstmacher oft Erfolg. Während wir über Jahrzehnte alle Winkel der Ägäis erforschten, traute sich ein Paar aus dem Schwarzwald mit einem viel grösseren Boot in all den Jahren nie aus dem Argolischen und Saronischen Golf hinaus, weil sie sich von diesen Experten einschüchtern liessen.

Der Held meiner Kindheit, Hans von Meiss-Teuffen, lehrte mich das früh, als er erzählte, wie er unvorsichtigerweise den Fischern in Brindisi, von denen er ein Boot gekauft hatte, verriet, dass er damit weitere Fahrten plante, als die Fischer je gemacht hatten. So musste er all seinen Mut zusammennehmen um trotz der eindringlichen Warnungen loszufahren und er lernte dabei und lehrte später in seinem Buch: „Verrate Fachleuten niemals, dass Du etwas planst, was sie selbst noch nie gemacht haben!“

Und – muss man hinzufügen – erzähle es auch hinterher nicht!

Als unser Bootchen in Fort Lauderdale lag, wurde der Steg zu einem beliebten Ausflugsziel ganzer Familien. Ein Vater tönte: „Dies ist das Boot, in dem der verrückte Deutsche hersegelte“.

Ein anderer klopfte an unser Boot und erklärte: „Dort drüben ist das Irrenhaus, dort gehörst Du hin!“

Der Humor der US-Amerikaner ist oft unwerfend.

## OUT/IN

Out: Windex im Masttop

In: Wollfäden an der Baumstütze

(Als Baumstütze funktioniert der Bügel über dem Ofenkamin, der auch als Handhalt und als Mastauflage dient. Genau im Gesichtsfeld hängen daran: leichter Wollfaden, schwerer Faden, kleiner Schlüsselanhänger-Dreamcatcher und ein Metallglöckchen. Sie zeigen Windrichtung und Stärke ohne Halsverrenkung.)

Out: Walkman,i-Pod während der Wache

In: Gomboloi, Jusu, Mala oder Gebetsriemen mit darangeknüpften Anhängern als Andenken früherer Reisen. Oder der Ein-Perlen-Rosenkranz von Kückelhaus' Kinderspielzeug.

Out: Shanties

In: Mantras wie Shanti Shanti Shanti-hi oder NAMU KI BOSA oder Ajios o theos, Ajios ischiros, Ajios o thanatos, Eleison imas.

Out: Backschaft

In: Direkt aus dem Topf essen oder die Ess-Schalen nach dem Essen mit Tee ausspülen, den Tee trinken und die Schale trocken wischen, ebenso den Löffel.

Out: Den Motor ausser im Notfall zu benutzen ist wie mit dem Auto zur gemeinsamen Meditation zu fahren. (Dabei gibt es aber einen Altersbonus)

In: In der Flaute driften ist wie bei einsamer Meditation geistig mit allen Lebewesen eins werden.

Out: Regatta segeln

In: Meditatives Treibholz-Segeln

Out: Nationalflagge

In: Georg Dibberns Weltbürgerflagge oder noch besser eine ganz eigene Flagge

Out: Kinder mit Aussenborder-Dinghi im Hafen rumknattern lassen

In: Kinder fürs Dinghi-Rudern begeistern

Out: Sich lächerliche Pokale und Preise verleihen lassen für Törns, die man zur eigenen Freude und Erbauung machte.

In: Auf Schleichwegen dem Spurlosen Pfad folgen

Out: Sich um Out und In – Listen kümmern

In: Über in/out-Listen mitleidig lächeln





Kaiserstuhl

Unsere elfte Reise  
2015  
**Agäis**  
(bald ist die letzte...)

3. Mai 2002 - 15. August 02  
2700 km Adria, Ionio und Ägäis  
7500 km auf dem Trailer



Venezia  
am 8. und 9. August 2002



Gebildet auf Venetian Kanälen:  
wie wir  
und wie  
verpflichtet...

La Giudecca

- Die 3 Teile der Reise:
- 1) 2x Adria, wie eine klein-Atlantik, fast parallel
  - 2) Ägäis - Ägäis ist ein Gebirge in Venedig
  - 3) Gebirge in Venedig und Esmerlufen 59 Jahre zuvor

## Odysseus Nachfahren sind zu schlau für die EU

Eigentlich ist es ein ungeheuerlicher Skandal, was mit EU-Geldern in Griechenland geschieht und es ist völlig unverständlich, dass sich überhaupt niemand darüber aufregt.

Beispiel Strassenbau: Da auf den Inseln die alten Siedlungen wegen der Piratenüberfälle im Inselinneren auf Hügeln lagen, führten einst wunderschöne mit Natursteinen gepflasterte Treppenwege für Lastesel vom Hafen zur Chora. Quer durch diese Treppen wurden mit EU-Geldern Teerstrassen gebaut, oft mit Stahl-Leitplanken, manchmal sogar bis in die Dörfer hinein!

Beispiel Kläranlagen: In Monemvasia wurde mit EU-Geldern eine komplette Kläranlage gebaut, die nie arbeitete. Kaum fertiggestellt, wurde das Gelände als Müllplatz genutzt, z.B. für die verkommenen Schwimmstege des nahen „Yachthafens“.

Beispiel Yachthäfen: Wie in Monemvasia wurden überall in Griechenland mit EU-Geldern Yachthäfen gebaut, für die sich aber kein Betreiber fand. Diese Häfen sind nun von Fischer-Kaikis belegt. Aggressionen gegen Yachten gehen so weit, dass Festmacher von Yachten durchgeschnitten werden, wie ich mit eigenen Augen sah und andere Gemeinheiten. Da die EU oft nur den Rohbau finanzierte, fehlen z.B. Belegmöglichkeiten, die sich die Fischer selbst schaffen, indem sie den Beton aufspitzen um an den Armieriesen festzumachen. (Beispiele in Palos, Monemvasia, Mykonos, Ägina, Samothrake, Skyros, Santorin ...)

Beispiel Hotels: Über die Jahrzehnte erlebten wir, wie Inseln wie Folegandros mit sterilen Hotels und Appartements vollgebaut wurden. Psara war eine der letzten ursprünglichen, wo nun aber auch ein solcher Kasten den Ort dominiert. Natürlich sollen die Insulaner vom Tourismus profitieren, aber müssen es immer solch hässliche Bauten sein? Unser Maler-Freund Fotis zeigte in Folegandros mit seinem Resort Ampelos, wie wunderschön man auch bauen könnte. Zur Strafe bekam er keine Hotelzulassung und darf nicht werben.

Die Keramikersiedlung im Norden von Siphnos war so lange intakt, bis mit EU-Geldern eine Strasse hingebaut wurde und Strom hingelegt. Nun haben die Keramiker aufgegeben, unser Freund Kostas musste sogar seine freilaufenden Ziegen wegen der Touristen, die nun den Ort beherrschen, abschaffen.



## Seemannsgedichte

Schiesst Pistol-shrimp  
oder Knall-Garnele  
auf dein Boot, beginnt  
eine Pechsträhne.

Wenn man es knistern hört,  
Alpheus osmosis  
das Gelkoat zerstört,  
ganz doof is's.

Der Teredo dagegen  
bohrt gemeinerweise  
seine Holz-Gänge  
still und leise.

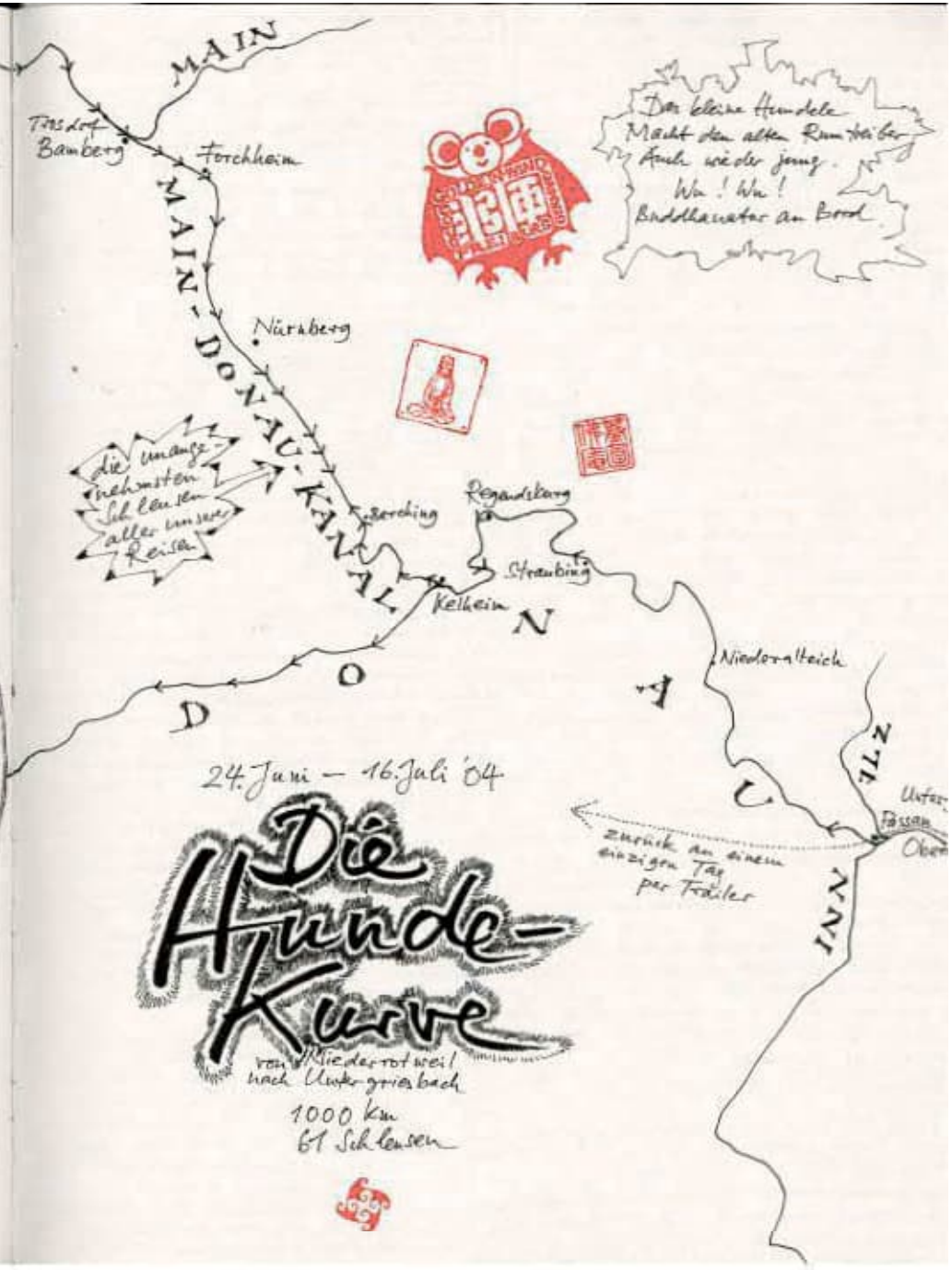
Loriots Steinlaus  
ist nur auf Beton aus.  
Weil solche Schiffe so selten,  
muss sie als ausgestorben gelten.

Alle Batterien laufen über  
weil die LED nix mehr brauchen.  
Der Strom fließt zum Nachbarschiff rüber,  
ist's Alu wird's bald absaufen.

Das Meer wird süß denn die Pole schmelzen ab.  
Stahlschiffe zur Rache  
schwimmen nur noch knapp  
über der Wasseroberfläche.

Anm.: Knallgarnelen (Alpheus, engl. Pistol Shrimp) können mit ihrer zu einer Wasserpistole umgebauten Schere Glasaquarien zertrümmern. Es ist zwar als Witz gemeint, aber warum sollten sie nicht auch für die runden, wie Einschüsse aussehenden Osmoseschäden an Plastikrumpfen verantwortlich sein? Jedenfalls kann man das Knistern ihrer Duelle und Jagdgeräusche in allen Häfen und Ankerbuchten der Welt hören.





## Essen an Bord eines kleinen Segelbootes

Einerseits ist auf Schiffen das Essen Anlass zu Streit bis Meuterei, andererseits ist es nirgends leichter, die Esser zufriedenzustellen, weil dank Seeluft, harter Arbeit und ständiger Schiffsbewegung noch das schlichteste Mahl mit Heisshunger verschlungen wird.

Die Schiffsscrew braucht keine Vier-Sterne-Köche, allenfalls die Passagiere. Das Non plus ultra an Nahrungs-Vereinfachung hat Bill King, der die dschunkengeriggte Galway Blazer um die Welt segelte, gefunden. In „The Wheeling Stars“ beschreibt er seine Diät „mit Zögern, weil ich denke, sie passt niemand anderem. Aber jedenfalls löste sie das Problem des Stauens, der Zubereitung und des Kochens und Spülens – alles reduziert zu äusserster Einfachheit oder ganz abgeschafft. Die Diät bestand aus australischen Sultaninen und Rosinen, sehr grossen und von guter Qualität und jeder Menge Kartons einer Paste aus ganz fein gemahlenden Mandelnüssen. Die Trockenfrüchte wurden über Nacht eingeweicht, die Nuss-Paste dazugemischt, sodass mit Hilfe des Wassers eine Art Creme entstand. Davon ass ich morgens, mittags und abends eine Tasse voll.

Es mag bizarr klingen aber ich fand es zufrieden stellend und blieb während meiner Reisen kerngesund. Einzige Zutat war ab und zu ein frischer gebrautener Fliegender Fisch und einige Vollkornkekse und Bohnen“ (Sojasprösslinge?).

Als sein Sohn ihn besuchte, fand der diese Diät ungeniessbar. Das Prinzip ist aber je nach persönlichen Vorlieben leicht abzuwandeln. Ein ähnlicher Brei lässt sich aus Haferflocken, Rosinen und Wasser mixen. Ist es kalt, kann man heisses Wasser dafür nehmen, statt Rosinen vielerlei Trockenfrüchte. Trockenfrüchte sind auch eine feine Zutat zu Reis, einfach mit Wasser gekocht.

Angeblich kann man Reis auch kochen, indem man ihn in einer Thermoskanne mit weitem Hals mit heissem Wasser übergiesst und ziehen lässt.

Schliesslich kann man das Spülen von Ess-Schale oder Becher wie die Mönche im Zenkloster machen: Mit heissem Wasser (oder kaltem) das Gefäss ausschwenken und dabei mit Löffel oder Stäbchen eine Trockenfrucht an der Gefässwand entlangreiben um dann diesen wunderbaren Tee zu trinken und die Schale mit einem Tuch auszuwischen und anschliessend einzuwickeln.

Einfachheit in allen Dingen ist der wahre Luxus an Bord eines kleinen Segelbootes.

Solche extrem spartanische Bordverpflegung denken sich natürlich nur Männer aus. Und dann überhöhen unsereins die Faulheit, die tatsächlich dahinter steckt, noch als asketischen Genuss.

Auf unserer Golden Wind hat Do einen idealen Mittelweg gefunden: fein und abwechslungsreich aber dabei doch einfach und ohne zu grossen Aufwand.

## Schwierigkeiten des Reisens

Wer eine längere Segelreise als einen Nachmittagsausflug plant, muss grosse Hürden überwinden. Hier die zwei schwierigsten:

### 1. Abmeldung der Müllabfuhr.

Die Gemeindeverwaltung teilt darauf mit, dass eine Abmeldung der Müllabfuhr nur möglich sei, wenn man seinen Wohnsitz abmelde. Nur „ohne festen Wohnsitz“ muss man keine Müllgebühren bezahlen. Ohne festen Wohnsitz erhält man aber einen nur maximal ein Jahr lang gültigen Pass. Damit kann man aber keine Visa beantragen und reisen. Legt man das der Gemeinde dar, wird geprüft, ob man wirklich verreist ist. Wenn man nach einer Segelreise von 2 Jahren dann heimkehrt, erhält man von der Gemeinde einen Bescheid, in dem steht, dass die Prüfung so lange dauerte, weil sie so schwierig gewesen sei; die in unserer Abwesenheit abgebuchten Müllgebühren könne man leider nicht zurückerstatten, aber man gewähre ausnahmsweise die Erlaubnis in Zukunft einen kleineren Mülleimer zu benutzen ...

### 2. Geheimhaltung

Bevor man abfährt, darf man niemand sagen, dass man mehr als einen Nachmittagsausflug vorhat. Alle, die gross verabschiedet wurden (mit Blasmusik, Abschiedsreden, Zeitungsartikeln ...) kamen nach wenigen Wochen sehr kleinlaut wieder zurück. Aus diesem Grund kann man ja eigentlich auch nicht vor der Abfahrt zur Gemeinde gehen und ankündigen, dass man nun für einige Jahre verreisen will, weil man selbst auch damit rechnen muss, dass irgendwelche Umstände jederzeit dazu führen können, die Reise abzurechnen oder zu beenden.

Wenn man nach 2 Jahren heil heimkommt, darf man es auch niemandem sagen, weil man sonst folgende Sprüche zu hören kriegt:

„Wir können uns so was nicht leisten!“

„Einer muss ja hier bleiben und die Arbeit machen.“

„Das muss ja furchtbar langweilig gewesen sein.“





## Beamten-Willkür

In der südlichen Karibik in Grenada kam Do einmal weinend vom Einklarieren zurück, so übernahm ich das Ausklarieren. Selbst an der DDR-Grenze bin ich nicht so herablassend und entwürdigend behandelt worden wie von diesem Schwarzen. Bei einer Donaufahrt kann man Ähnliches erleben. In Rumänien versuchten wir immer wieder vergebens, einzuklarieren, wurden aber jedes Mal weitergeschickt, bis wir bei der Donaumündung in Sulina anhalten sollten, nun wollten aber wir nicht mehr. Wir segelten nämlich schon jenseits des Donau – km 0. Per Polizeiboot versuchten sie uns zum Halten zu zwingen, wir „missverstanden“ ihr Gestikulieren als Abschiedswinken und winkten freundlich zurück. Sie machten Anstalten an Bord zu kommen, seitlich ging es nicht, weil da das Segel rausragte, so näherte sich das Rostboot von achtern, ein Mann mit einer Leine in der Hand wollte überspringen und griff nach dem zerbrechlichen Windpilot. Es fehlten Zentimeter, als uns der Himmel eine kräftige Bö schickte, Golden Wind beschleunigte, das Polizeiboot gab Gas, wodurch sein Motor verreckte. Minuten später waren sie auf die spitzen Bruchsteine des Mündungs-Leitdamms getrieben, die Mannschaft sprang auf die Felsen und hielt das Boot ab, wir segelten fröhlich winkend aufs freie Meer. Zur Sicherheit erstmal einen Tag lang nach Osten bevor wir nach Istanbul abbogen.

Die Donau ist eigentlich internationales Gewässer, wir waren in Rumänien nie an Land gewesen – ausser bei vergeblichen Einklarierungsversuchen. Warum sollten wir nun ausklarieren? Und helfen konnten wir dem Boot auf den Felsen auch nicht mit unseren schwachen 6 PS und unter Segel.

In Istanbul besuchten wir Museen, Moscheen und Basare eine Woche lang und verzichteten ganz aufs Ein – und Ausklarieren.

Bei einem früheren Besuch in der Türkei ganz im Osten, wir kamen von Zypern, hatte das Einklarieren 2 Tage gedauert, weil wir uns geweigert hatten, dafür mehr als die offiziellen 25 \$ zu bezahlen. Damals wollten wir in Chanakale, wo Kohls Schwiegertochter herkommt und vor dessen Beamten im Hafenfürher gewarnt wird, ausklarieren. Am Vortag unserer Abreise wurde ein Australier beim Ausklarieren zu 6 Ämtern geschleppt und musste 160 \$ bezahlen, Dabei ist offiziell das Ausklarieren eigentlich kostenlos, man muss lediglich das Transitlog abgeben und erhält von der Immigration einen Ausreisestempel. Daher warfen wir unser Transitlog weg und verliessen die Türkei ohne Stempel.

Wo man es dagegen am wenigsten erwartet, wird man manchmal wie ein VIP empfangen. Die Israel Navy schickte ein Boot mit 5 jungen bildhübschen Soldatinnen, die sich aber nicht auf unser schaukelndes Boot getrauten, so stieg ich über und kam mir vor wie der Hahn im Korb

beim fröhlichen Einklarieren. Auch die USA durchsuchen ja alle Schiffe weit ausserhalb ihrer Gewässer, nur uns übersahen sie und der erste Zollinspektor an Land erklärte, unser 23' Boot benötige kein Cruising permit. Anderntags fand ich einen anderen, der es uns ausstellte und erklärte, ohne solch ein Permit wären wir im Gefängnis gelandet. Das wollte ich unbedingt vermeiden, weil ich dort vor 45 Jahren schon mal gewesen war, in Arizona wegen trampens, nachdem ich viele 1000 Meilen unbehelligt und sogar in Polizeiautos durch die ganzen USA getrampt war. Rechtssicherheit gibt es also selbst dort nicht.





# Tage und Nächte

unserer letzten grossen Fahrt

Die 3 sind bardeener  
wollen nun endgültig  
zu Hause bleiben.  
Anderes kits war ohne Reise  
für den Rückfall....

**Sulina-Venezia** (3. Etappe)

11. Juni 05 - 26. Juli 05  
1370 sm, 20 Nachtfahrten,  
eine  
Nacht  
bergedreht.

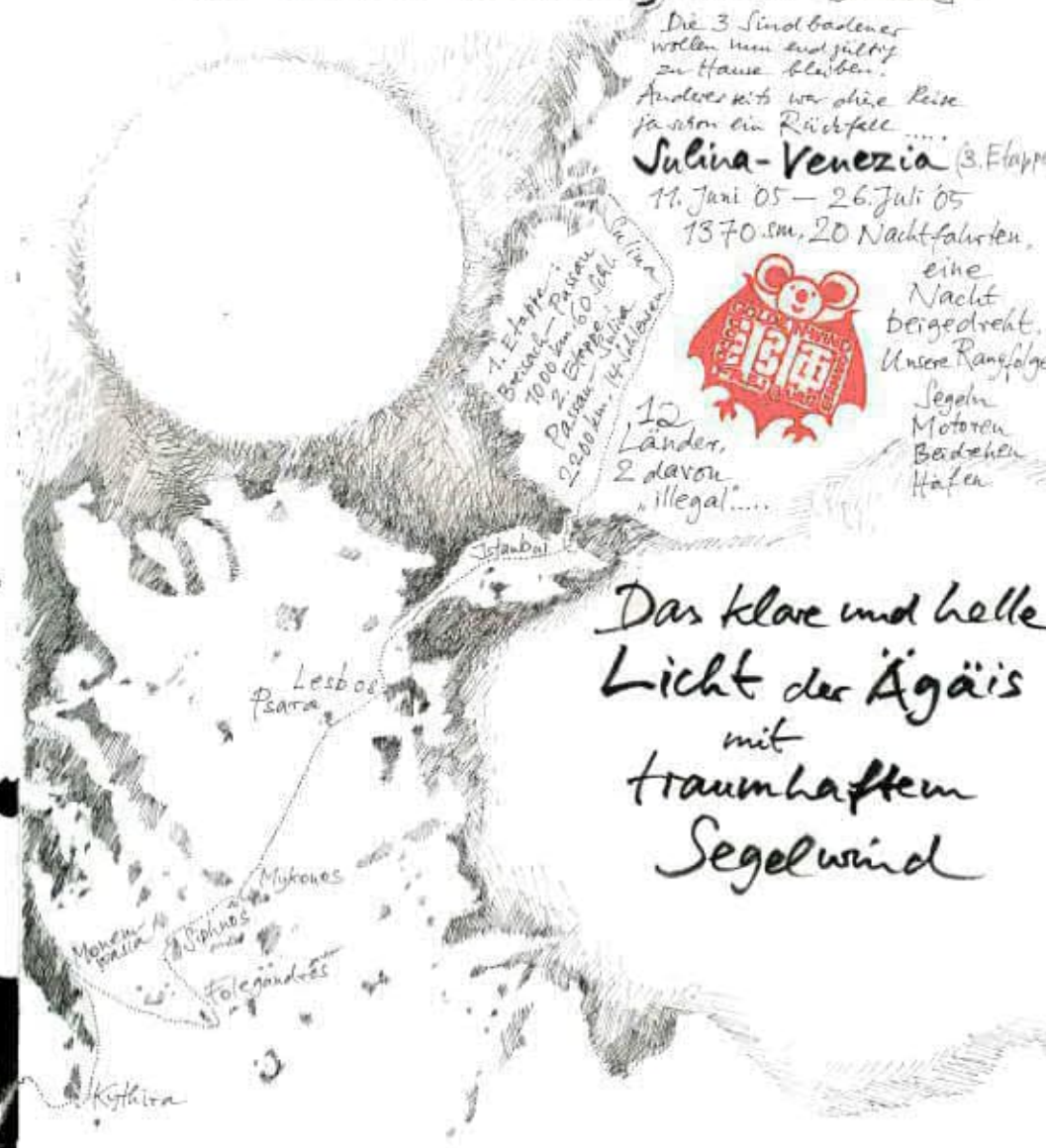


Unsere Rangfolge  
Segeln  
Motoren  
Bedecken  
Häfen

1. Etappe  
Brescia - Passau  
7000 km 60 Segel  
2. Etappe  
Passau - Sulina  
2000 km 14 Segel

12  
Länder,  
2 davon  
illegal!....

Das klare und helle  
Licht der Ägäis  
mit  
traumhaftem  
Segelwind



## Die kostspieligste Art, unbequem zu reisen.

So wird Segeln zu Recht beschrieben. Warum es trotzdem viele tun und noch mehr davon träumen hat mehrere Gründe:

1. Man möchte fremde Länder und Menschen kennen lernen.
2. Man möchte in idyllischen Ankerbuchten liegen oder in urigen Häfen und in gemütlichen Kneipen an der Wasserfront schlemmen.
3. Man ist dem Reiz des Segelns selbst erlegen und möchte an einem grossen Steuerrad stehend durch die Wellen rauschen.
4. Man möchte in sauberer Luft und bei gesunder Bewegung Körper und Seele etwas Gutes tun.

Zu Punkt 1.: Leider ist ein Boot – je grösser umso mehr – ein Klotz am Bein. Unsere 6,98 m Golden Wind hat noch am ehesten eine Grösse, die bei den Einheimischen akzeptiert wird. Die Fischer, zwischen denen wir oft lagen, deuteten auf die grossen, weissen Yachten und sagten voll Abscheu: Kapitalista! (Ausserdem greifen z.B. Bootssteuern und Lichtervorschriften erst ab 7m.)

Wirklich kennen lernten wir Länder auf unseren VW-Bus-Reisen und die Leute lernte ich bei meiner 7 jährigen Trampreise um die Welt kennen. Unterwegs per Boot lernt man vor allem andere Bootfahrer kennen, was auch einen grossen Reiz hat und für viele Bootsreisende das Wichtigste ist.

Zu Punkt 2.: Volle Buchten und schmutzige Häfen ... Die Idylle muss man heute suchen, es gibt sie noch, abseits der Charterreviere.

Zu 3.: Jedenfalls sieht man im Mittelmeer die grossen Yachten gewöhnlich motoren. Und die Skipper stöhnen: Entweder ist kein Wind oder er ist gegenan ...

Zu Punkt 4.: Unterwegs gibt es auch übergenug Stress durch Beamte, Langfinger, Sturm und Flaute, unsichere Liegeplätze, Reparaturen usw. usw.

Hier in diesem Heftchen sind Tagebuchseiten von 30 Jahren Segeln kopiert von hauptsächlich 3 Revieren:

Im Norden, Ägäis (unser Lieblingsrevier, das wir 13 mal besuchten) und Karibik. Eingehend hab´ ich diese Reisen in den Spurlosen Pfad – Heftchen beschrieben, auch unsere Erfahrungen mit dem Verschiffen, z.B. von Florida nach Bremerhaven für 1600 \$US.

Obwohl wir so oft in Griechenland waren und nur einmal in Norwegen (von Breisach aus), war diese Reise zu den Fjorden von allen die eindrucksvollste. Nicht zu vergleichen mit früheren VW-Bus-Reisen dorthin, als die Windschutzscheibe wie ein viel zu kleiner Rahmen die Sicht auf diese Wunder-Landschaft einengte. Dort wird einem auch der 5. Punkt deutlich: Segeln ist Meditation.

## Treibholz-Segeln

Auf dem beigedreht liegenden Boot fiel mir auf, dass man, wenn man nicht gerade zum Segel hochschaut, gar nicht unterscheiden kann, ob man nun segelt oder beiliegt, jedenfalls nachts. (Den Unterschied bemerkt man natürlich schon, wenn man vom Segeln, wo die Bootsbewegungen viel ruckhafter sind, zum Beiliegen, wo alles plötzlich viel weicher wird, übergeht oder andersrum.) Da das Beidrehen mit dem Dschunkenrigg so spielend einfach geht und beim Beiliegen der Winkel zu den Wellen so optimal durch das Vor- und Zurückschieben des Segels mittels der Zickzackleinen und deren Pendant, dem Vorholer, justiert werden kann wie bei keinem anderen Rigg, verführt ein dschunkengetakeltes Boot geradezu zu häufigem Beidrehen, z.B. wenn der Hund kurz auf's Vorschiff „muss“, wenn eine Höhe gemessen werden soll und bei vielen anderen Gelegenheiten und bei zu viel Wind und Welle sowieso. Ein Muss ist dabei ein Traveller für die Schot und wenn möglich ein verstärktes oberes Segeldreieck, das idealerweise orange sein sollte.

Im Spurlosen Pfad Heft Nr.6 plädiere ich für Beiliegen auch bei leichtem Wind bzw. bei jedem Wind und Wetter als eine Art Meditations-Praxis, eine Art Hochseesegeln im Hausrevier und nannte es Treibholzsegeln. Im geschützten Ausguckplatz sitzt man, wenn's geht im Lotossitz oder halbem Lotos und übt Achtsamkeit – jederzeit bereit Fahrt aufzunehmen wenn nötig.

Wie erstaunt war ich, als ich in Erika Grundmanns Biographie von Georg Dibbern las, dass er das Buch, das mich und viele so begeistert hatte, zusammen mit seiner Freundin und einem Segelkamerad geschrieben hat, während Te Rapunga auf ähnliche Weise „gesegelt“ wurde. Im Passat bei Hawai segelten und drifteten sie geschlagene 72 Tage auf der Stelle indem sie Tags an dem Manuskript arbeiteten, treibend, und nachts wieder zurückkreuzten.

Ich weiss nicht, ob je irgendein Segler ähnliches gemacht hat. Die Natur des Segelns ist das Fahren zu einem Ziel hin, möglichst effizient den Wind dafür zu nutzen, „Meilen zu machen“. Und solange es „gut läuft“ kommt ein Glücksgefühl auf, geht es nicht weiter oder gar rückwärts, herrscht Frustration oder gar Verzweiflung.

„Treibholzsegelnd“ auf der Stelle zu bleiben entspricht einer echten Meditation, die auch nichts erreichen will, kein Ziel verfolgt und anstrebt, Zweckfrei dem normalerweise angestrengt zielgerichteten Geist eine erholsame, heilsame und beglückende Pause gönnt. Man könnte es ja ´mal probieren, es muss ja nicht gleich 72 Tage dauern ...

Ohne Ziel,  
Hier und Jetzt,  
Ewiger Augenblick.





## Griechische Klöster

Griechenlands strahlend weisse Kirchen und vor allem die beeindruckenden Klöster wie auf dem Athos oder auf Patmos zeugen von der Vitalität der orthodoxen Religion.

Gleichzeitig werden aber viele Klöster verlassen und sie verfallen. Im atemberaubend am senkrechten Fels am Meer klebenden Kloster in Amorgos bewirteten uns vor Jahren noch 2 alte Mönche, heute ist es ebenso verlassen wie ähnlich eindrucksvolle Klöster auf dem Peloponnes oder auf Kithyra. Wenn noch Mönche oder Nonnen da sind, dann sind sie sehr alt wie auf einer der Strophades-Inseln, auf der ein gewaltiges Wehrkloster steht. Vor vielen Jahren besuchten wir diese 2 einsamen Fleckchen Erde im weiten Meer. Damals wohnte dort ein letzter Mönch mit einem alten Bruder. Dann war er dort ganz alleine, ca. 50 sm vom Peloponnes entfernt auf einem Inselchen ohne Hafen. Der alte Mann mit nun weissem Bart arbeitete in seinem Garten und strahlte eine solche Güte und Ruhe aus, dass es uns tief anrührte. Wie bei früheren Besuchen liessen wir ihm Medikamente und Konserven da. Mit seinen 2 Hunden verbrachte er dort ein Leben in Arbeit, Gebet und Schweigen. Nach ihm wird kein Nachfolger mehr kommen, er ist der letzte. (Nachtrag: Als wir 2007 mit einem Rucksack voller Geschenke dort landeten, fanden wir Kloster und Nebengebäude in völligem Verfall und verlassen. Auf dem Küchentisch stand Hundefutter in Dosen für gut ein Jahr, wohl schon länger, da ganz verrostet. Offensichtlich hatte er noch nicht mit seiner Abberufung gerechnet. Traurig wanderten wir über seine Insel und entdeckten völlig überraschend auf seiner früheren Ziegenweide einen Hubschrauberlandeplatz und eine ganz neu angelegte Palmenallee zu einer nagelneuen Millionärsvilla! Sofort verliessen wir die Insel, die offenbar nach dem Tod ihres einzigen Bewohners verkauft worden ist.)

So vital die Athos-Klöster von weitem wirken, so erlebten wir auf dem nächsten Finger von Chalkidike doch auch eine bezeichnende Episode. 2 Athos-Mönche hatten sich einen Motorroller gemietet und nach einer Speiseisepause an einem Kiosk, mussten sie sich helfen lassen, diese Maschine der Versuchung wieder zu starten, sie kannten ja eigentlich nur Gebete.

Es erinnerte mich an die jungen Mönche in einem buddhistischen Kloster. Früher durften solche Mönche nicht mehr als 3 Bücher besitzen. Heute haben sie in geheimen Verstecken im Kloster kistenweise bunte Zeitschriften. Und überraschenderweise keine Mangas oder Playboys sondern Automagazine.

Wenn man die bedauernswerten Frauen in Tinos auf Knien zur Wallfahrtskirche rutschen sieht, sodass man kaum hinschauen mag, dann stimmen

einem Zeichen des Verblässens und des Verfalls der Religion doch nicht mehr so traurig. (Aber die Alternative, die wir auf der Strophades-Insel erlebten, ist ja erstrecht traurig.)

## Der Traum ist schöner als die Wirklichkeit

... aber man kann der Wirklichkeit auch nachhelfen ...

Vor vielen, vielen Jahren stand ich, als wir mit dem VW-Bus in der Provence unterwegs waren, in Aigues Mortes auf dem Turm und schaute sehnsuchtsvoll zum Kanal hinunter, der sich wie ein silbernes Band in die Camargue zog, glänzend in der Sonne des Südens; dagegen die grau-gelben Mauern des alten Verlies, wie unser Leben, und ein einsames, langsam dahingleitendes Schiff, das diese Silberstrasse ganz sachte und nur vorübergehend kräuselte: Ein Versprechen von Freiheit und Harmonie. All mein Sehnen folgte diesem Boot, ach wie gerne würde ich alles verlassen, alles dahingeben um auch so frei zu werden.

Danach spazierten wir noch unten an der Mole entlang. Dort lagen ca. 6 oder 7 Schiffe, u.a. eines wie von Cardyn mit 2 Steckschwertern, gerade das richtige wär's gewesen ...

Dieses Frühjahr nun, viele, viele Jahre später und sehr viel älter geworden, hat sich der Traum erfüllt, aber so schön die Wirklichkeit war, der Traum war noch schöner gewesen. Es hatte sich ja auch vieles verändert: Vor allem man selbst war nicht mehr so naiv, und nun illusionsloser, aber auch die Kanäle: Die VNF hat sie gründlich verdorben. Heute muss man eine Vignette kaufen, die Schleusenwärterhäuschen sind verwaist, am Kai ist eine regelrechte Marina entstanden mit Stromkästen, Wasserhahn, Anlegestegen, Hafenmeister, Liegegeld und vor allem vielen, vielen Booten: riesige holländische Stahlschiffe, moderne Yachten mit Masten so hoch wie der alte Gefängnisturm und dem entsprechendem Geist an Bord, die traurige Geschichte des überfallenen Engländers, die leicht distanzierten Skandinavier, die grossen Touristenbusse vor den alten Stadtmauern, und das Wasser im silbernen Kanal ist in Wahrheit eine Dreckbrühe voller Plastik und alter bedrohlicher Tampen ...

Trotzdem habe ich etwas von der alten Magie zurückgeholt: Ich kam mit meinem kleinen Boot mit Windpilot und im Handumdrehen gelegtem Mast, sodass ich von und nach Grau du Roi fuhr, als niemand fuhr, weil ich nicht auf die Brückenöffnung warten musste. Die netten Skandinavier in ihrem Millionenschiff sind in den Kanälen gefangen. Mir steht das weite Meer offen, davon zeugt Golden Wind und ihre Ausrüstung.

Aber der besondere Kick: Ich fahre wie in alten Zeiten frei wie ein Vogel

ohne Vignette, ohne Liegegeld, nur kurz bin ich da und schon fliege ich weiter bevor die langen Arme der Offiziellen nach mir greifen oder die Räuber, die den englischen Opa überfallen haben, mich überhaupt bemerken. Und Glück habe ich dazu: In Grau du Roi ist Platz an dem alten Kahn zum Längsseitsliegen – auf dem Rückweg ist er zu. Ebenso am Steg hinter dem englischen Opa: genau ein einziger 7 m Platz, wo ich den Mast legen kann und zur Boulangerie spazieren. Auf dem Rückweg ist gegenüber hinter der Brücke ein passender Platz, ein netter Franzose spielt mir ein Lied auf der Posaune und schaut mir beim Maststellen zu und nun erzählt er mir: Dies sei sein grosser Traum! Und er fragt, ob er helfen kann und ob er zuschauen darf. Ich erzähle ihm ein wenig und nun lebt mein Traum weiter. Er war noch jung und in vielen, vielen Jahren wird es ihm wie mir ergehen.

Und war es nicht ein ganz besonders schöner Zufall, dass direkt unter dem Turm in Aigues Mortes ausgerechnet der einzige freie Molenplatz auf mich gewartet hatte? Und wie schön, wenn der Däne meine Leinen annahm, nötig war es zwar nicht aber ein Zeichen der alten Freundschaft, Kameradschaft der Reisenden. „Oh“, sagte der Däne, „ohne Vignette, das ist gefährlich...“ gefährlich, lautet auch die Botschaft des überfallenen Engländers mit seinem eingegipsten Arm.

Gilt ja alles nicht für einen unsteten Vogel wie mich, der entwischt immer allen Gefahren, der richtet sich nie häuslich ein, wie die Skandinavier, die jetzt schon, im frühen Frühjahr, wissen, dass sie den nächsten Winter dort liegen werden.

Wenn ich dann – ach, leider nicht in vielen, vielen Jahren – endlich zur Ruhe komme, zur ewigen, dann hab' ich davor jedenfalls viel geflattert und bin wie ein Geist hier und dort aufgetaucht und schon wieder verschwunden, hab' gelebt und viel, viel erlebt.



## Segelbemalung

Ich habe verschiedene Segel bemalt, anfangs mehr Ornamente, später Erinnerungen von Reisen, fast wie eine Art Logbuch wurde das Segel über die Jahre immer voller.

Als Farbe benutzte ich meist Siebdruckfarbe von T-Shirt – Druckern. Teilweise stanken diese Farben ganz fürchterlich, andere waren wasser- verdünnbar und stanken kaum, hielten aber auch kaum. Mit einem Fön versuchte ich, sie zu härten, Sonne und Regen liessen sie verblassen, was dem Bildeindruck aber garnichtmal schadete.

Der Segelstoff wurde durch die Farbe schneller mürbe, nach etwa 30.000 sm und südlicher Sonne hatte das Segel ausgedient, es riss überall und musste erneuert werden. Das neue Segel bemalte ich in einem Zug auf dem Speicherboden und ich machte gleich ein Falblatt dazu, wo ich die Zeichnungen erklärte.

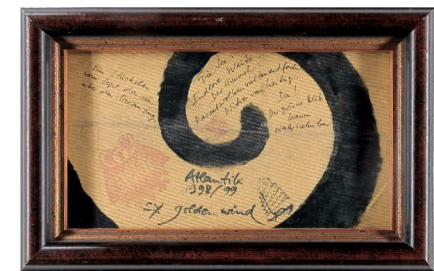
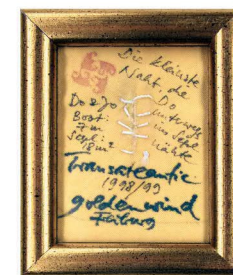
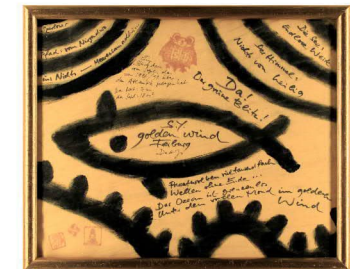
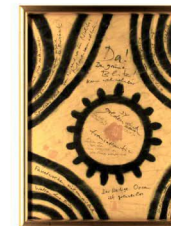
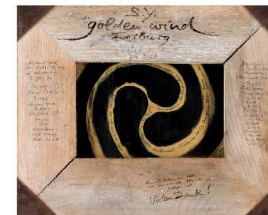
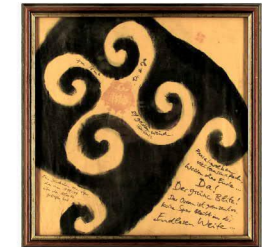
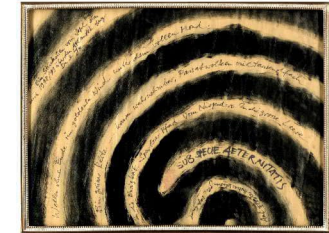
Unterwegs hat man das Segel ständig vor Augen, da ist es eine Freude, wenn liebgewordene Erinnerungen durch die Bilder wachgerufen werden und eine schöne Segelfarbe ist für's Auge viel angenehmer als glänzendes Weiss.

Bisweilen sieht man heute Segel mit Reklameschriftzügen. Das ist eine Verschandelung des heiligen Meeres und eine Verschmutzung fast schlimmer als durch einen havarierten Öltanker. Man muss solche Produkte boykottieren.

Mit der gleichen Farbe bemalte ich übrigens auch das aufblasbare Dinghi rundum mit Bildern und Ornamenten. Dadurch wurde es für Diebe wertlos und uns umso lieber wie das Segel.

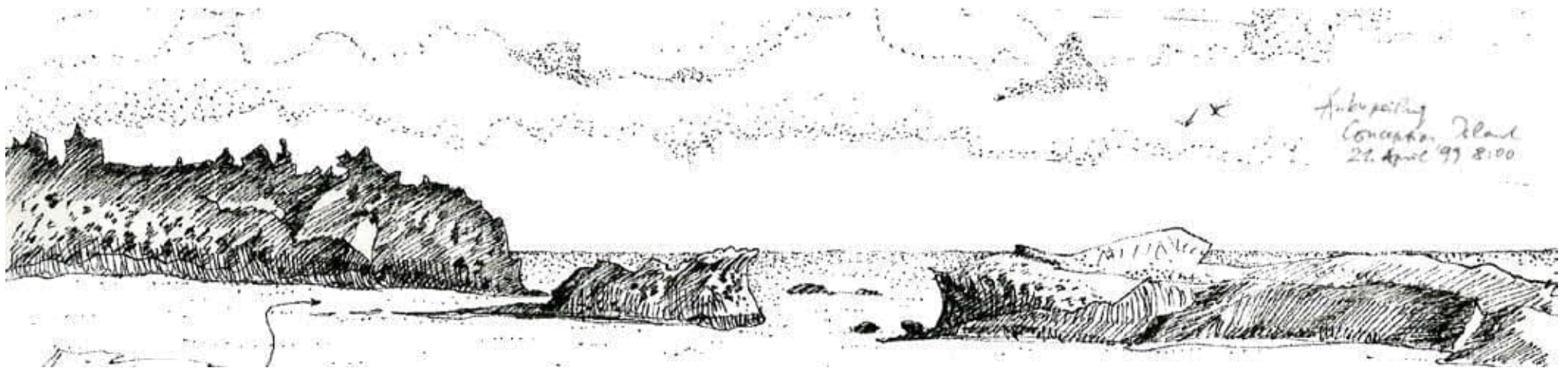
Ich verstehe nicht, warum Leute ihre Boote so gleichförmig und steril gestalten. Vielleicht denken sie gleich beim Kauf schon ans Weiterverkaufen. Meine Boote hatten alle zumindest ein Auge, auch Riemen und Paddel; Holz (Handläufe, Decksbalken etc.) animiert zum Schnitzen von Sätzen wie: „Je kleiner das Boot umso grösser die Freude“ und andere Sinnsprüche. Auf der Pinne sitzt ein geschnitzter Maori-Kopf, am Schott sind vielerlei Erinnerungen angeschraubt von einer Farnkoralle bis verschiedene Amulette oder Glücksbringer und Andenken.

Auch das ausgediente bemalte Segel ist noch brauchbar: Ausgeschnittene Stücke mit Gedichten beschriftet oder bezeichnet und gerahmt werden zu hübschen Bildern.





# Fahrt zur Karibik



Abfahrt zu Hause 12. Juni '98  
Vom Mittelmeer zum Atlantik  
3. Juni '98 - 23. Aug. '98

Heimflug 6. Sept. '98  
(in 4 Stunden)



運風 (Uchi Kaze)



golden wind

Seegel  
sitzen

Azoren



Porto Santo  
St. Desertas  
Gardian  
St. Michael  
St. Vincent  
St. John

Madeira

Salvagens

La P.

Gom.

Hierro

Tener

Las Palmas

Gran Canaria

San Sebastian

Aaivik

C. de São Vicente

Heimflug  
Rückflug  
6.9.98  
18.10.98

Lisabon

Vila Nova  
Lisabon

Sevilla

Rota  
Cádiz  
Santabárbara

Tarifa  
Gibraltar

Almeria  
Almeria

Oran

Rabat  
Casablanca

Mafi

Agadir

Barcelona

Mallorca

Ibiza

Menorca  
Formentera  
Mahón  
P. Colon  
Santa Eulalia  
Espalmador

Alicante  
San Miguel  
Pales

Algier

Tunis

Sizilien

Sates

Marseille

Toulon

Cannes

Nizza

La Spezia



Corse

Elba

Sardinien

Reisen  
ist das  
Paradies  
der Narren!  
(Lotte)

Ach ja,  
wir zwei  
Ober-  
Narren





Lade  
 Kabe wo in  
 (ungriff)  
 hiebstem  
 Kiste Hande  
 Gespelt  
 Auswachen mit  
 den Be-  
 ek roh  
 von dem  
 leg-  
 brücht

Rollen ungriffen  
 Rufe von Toy  
 und Siphon  
 von Horn  
 Kissen

Ich fliegende  
 Fische in Dede  
 Wasser, was  
 du viel

# Unser Alantik in der Gegenwart

Can. Palmas - Mindelo: 29. Nov. 98 - 12. Dez. 98  
 14 Tage, 273 sm  
 Durchschnitt etw. 69 sm  
 Mindelo - Barbados: 18. Dez. 98 - 10. Jan. 99  
 24 Tage, 2097 sm  
 Durchschnitt etw. 86 sm

Sub specie aeternitatis

Auf Fledermaus schwingen  
Segelnd

In die Ewigkeit.

Spracher Pfad

Vom Nirgendwo

In die grosse Leere.

Meeressamadhi...

Die See:

Endlose Weite

Der Himmel:

Nichts von heilig

Ein grüner Blitz —

kaum wahrnehmbar.

Passatwolken vieltausendfach,

Wellen ohne Ende

im goldenen Wind

unter dem vollen Mond.

## Seewasser trinken?

Der englische Segler Chichester unternahm seine legendäre Fahrt um die Welt mit Rückenschmerzen von einem bösartigen Tumor. Er trank täglich einige Schluck Seewasser und fühlte dadurch eine Linderung. Tatsächlich wird Seewasser (allerdings aus grösserer Tiefe gewonnen) wie Heilwasser aus Mineralquellen verwendet. Die mineralische Zusammensetzung des Wassers im Körper ist identisch mit dem Seewasser der Urmeere und ähnelt dem heutigen Seewasser und dem, was isotonische Lösung (z.B. für Infusionen) genannt wird. Trotzdem sind wir zum Trinken auf Süßwasser angewiesen um Salze und Mineralien ausscheiden zu können. Wird Seewasser getrunken, muss der Körper Süßwasser mobilisieren um das Seewasser durch Verdünnen nierengängig zu machen. Seewasser zu trinken verstärkt also den Durst und beschleunigt bei Schiffbrüchigen ohne Süßwasserproviant das Sterben. Wird es zusätzlich zu Süßwasser getrunken, erhöht sich der Süßwasserbedarf.

Daraus folgt, dass Schiffbrüchige keinen Schluck Seewasser trinken dürfen. Leider hat nun der Franzose Bombard das Gegenteil propagiert und bei seiner Schlauchbootfahrt über den Atlantik scheinbar bewiesen. H. Lindemanns Fahrten im Einbaum und Kajak waren – abgesehen vom Motiv Abenteuer – spektakuläre Gegenpropaganda. Lindemann erzählte auch, er habe in Las Palmas erfahren, dass Bombard keineswegs ohne Süßwasserproviant gestartet war, wie er später behauptete.

Leider hat sich Lindemanns Sicht nichteinmal in Deutschland durchgesetzt. Heute noch erscheint ein See-Überlebensbuch mit Bombards Ratschlag, notfalls den Süßwasservorrat mit Seewasser zu strecken. Der deutsche Segler Erdmann hatte sich bei seiner letzten Weltumsegelung verkalkuliert und tat eben dies. Mir ist kein Protest von irgendeinem Fachmann oder Journalist dagegen zu Ohren gekommen. Dass Mineralien und Spurenelemente des Seewassers heilsam sein können, ist unbestritten, für den Wasserhaushalt stellt es aber einen Süßwaserräuber dar.

Seit längerem gibt es kleine handbetriebene Wassermacher, die per Umkehrosmose aus Seewasser Trinkwasser herstellen. Fast alle amerikanischen Yachten sind mit grossen, elektrisch betriebenen Einbaugeräten dieser Art ausgerüstet. Wir hatten 2 Handgeräte an Bord aber erstaunlicherweise trafen wir keine Yacht, die solch ein Handgerät für die Rettungsinsel dabei hatte. Dann ist eine Rettungsinsel von sehr geringem Wert. Denn es steht unerschütterlich fest: Seewasser trinken erhöht den Durst und beschleunigt das Sterben Schiffbrüchiger. Daher: KEIN SCHLUCK SEEWASSER!



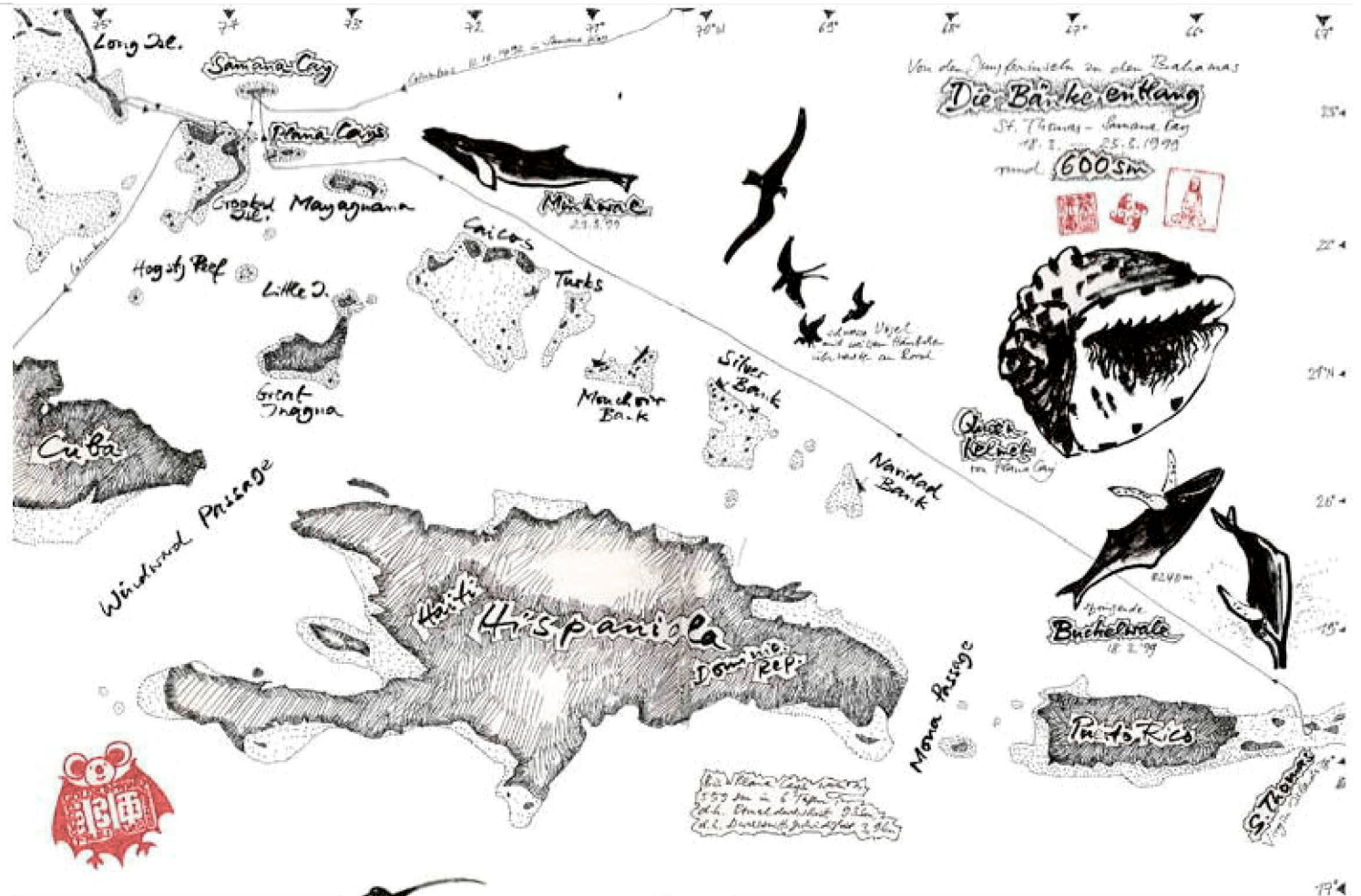
Es muss nicht  
unbedingt  
der höchste Berg sein,  
der grösste Ozean,  
die tiefste Erleuchtung.

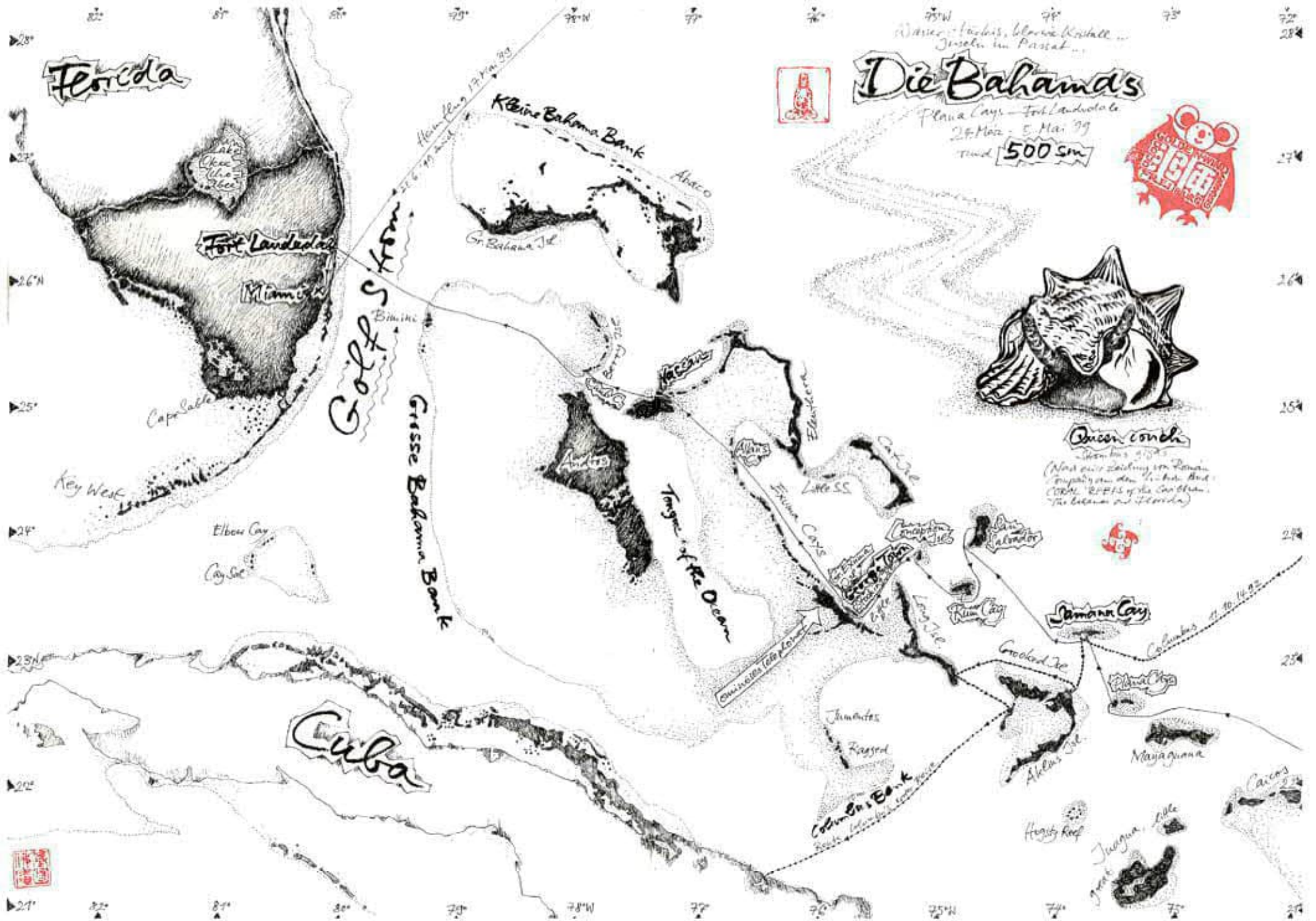
Aber auch nicht  
unbedingt  
das Tal der Ahnungslosen,  
die Böhle der Kindheit,  
liebenswerte Borniertheit.

Wochenend-Weisheit,  
Teilzeit-Tariff,  
Kurzzeit-Erleuchtung.

Gemütliches Sommer-sesseln,  
Nichts von Bedeutung,  
hellgrauer Alltag.

Tag für Tag  
steter Passat  
gewöhnliches Etwas,  
friedliches Gleichmass,  
Mittlerer Weg.





**Queen conch**  
*Strombus gigas*  
 (Nicht ganz zählend von Panama  
 Südpazifik über den Mittel-Ozean  
 (COCAL) REEFIS of the Caribbean  
 - The Bahamas and Florida)

## Die allerletzte Reise

So wie alternde Musiker manchmal ein letztes Konzert oder eine Abschiedstournee nach der anderen geben, so starten alternde Segler wieder und wieder zum letzten Törn und dann noch mal und noch mal bis es – oft unverhofft – auf die wirklich allerletzte Reise geht, meist in einem Krankenhaus, weit weg vom belebenden Wasser, von Wind und Wellen.

Dabei soll Ertrinken die schönste Form des Sterbens sein. Das behauptet jedenfalls ein alter Freund. Allerdings sei für andere eine aufgedunsene Wasserleiche ein abscheulicher Anblick.

Deswegen richtete er sich 2 schwere Eisenkugeln mit Öse und Kette. Damit wollte er – wenn's soweit sei – zu einem Ruderboots-Verleiher an der Küste gehen und auf's Wasser hinausrudern, die Gewichte an seinen Füßen befestigen, um für immer in den Fluten zu verschwinden.

Ich weiss nicht, was ihn von dieser Idee abbrachte. Jedenfalls schenkte er mir letzthin die Eisengewichte. Vielleicht hat er nun, wo's bald ernst werden könnte, bedacht, dass wohl kein Ruderboot-Vermieter sein Boot jemand geben würde, der mit rasselnden Ketten und Eisengewichten daherkäme ...

Also muss ein eigenes Boot her.

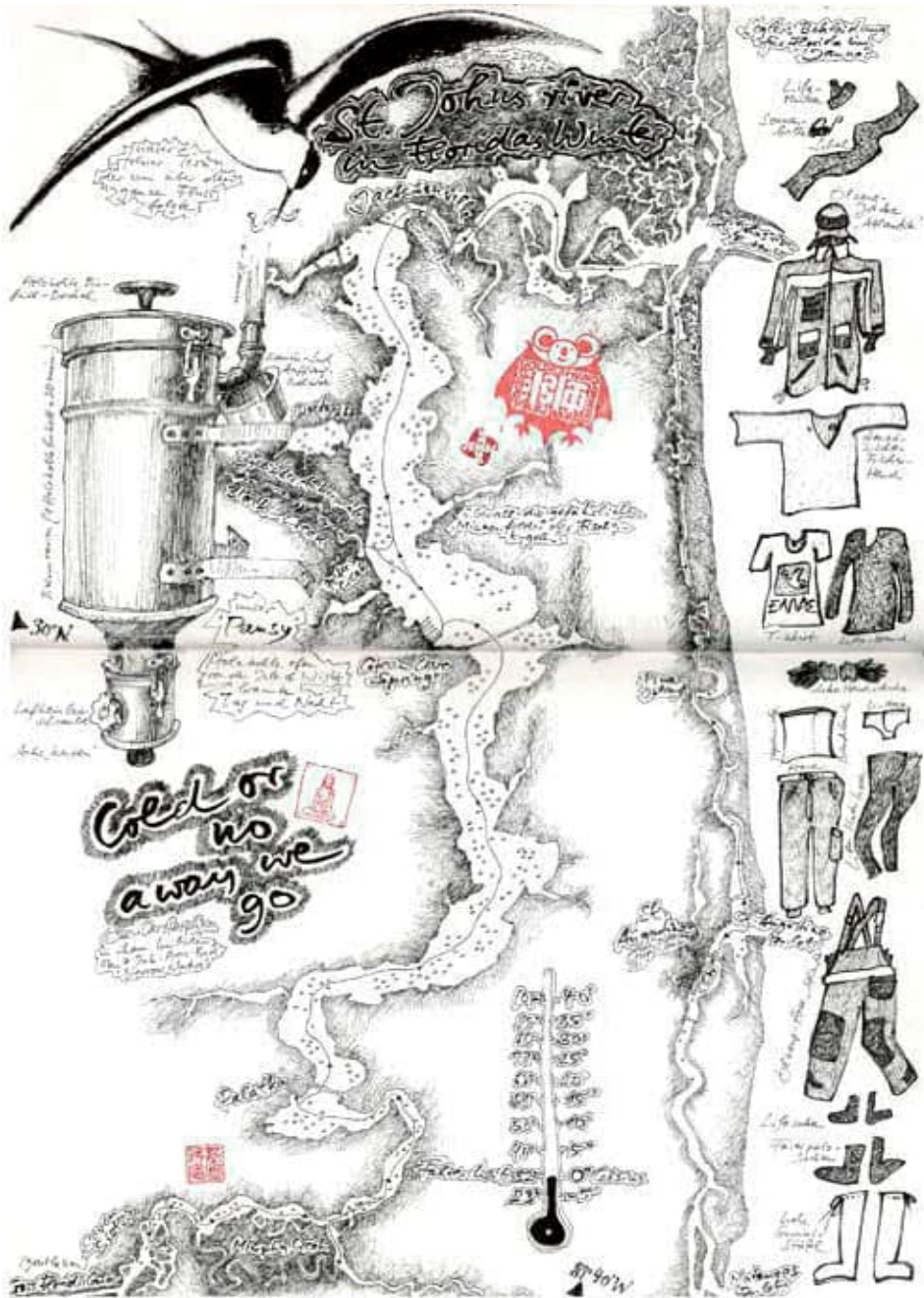
Einige wenige, die mit ihrem Boot auf See geblieben sind, haben das vielleicht so gewollt. Es ist aber doch wenig wahrscheinlich. Wenn man jahrelang damit beschäftigt war, sein Boot sicherer zu machen, wenn man sich selbst immer wieder ermahnt und trainiert hat, sichere Reisen vorzubereiten und durchzuführen, dann ist man einfach nicht in der Lage, bewusst und absichtlich die letzte Reise in den Untergang zu fahren.

Zuletzt enden wir doch alle im Krankenbett, eine Seebestattung ist dann nahe liegend.

Es gibt aber auch wunderschöne Friedhöfe. Auf den Bahamas sah ich solche Plätze am Ufer:

Niedrige Mauer aus Korallenstein,  
Nur ein leeres Geviert  
Zwischen weissem Sandweg  
Und türkisfarbenem Meer.  
Im Schatten einer Tamariske  
Ein Stück Hirnkoralle als Grabstein.  
Hier würde ich meiner Witwe  
Solche Sentimentalität  
Ausnahmsweise doch erlauben.





## Dschunkenrigg und Seniorenboot

Im Lauf der Jahrzehnte habe ich auf 4 Booten verschiedene Dschunkenrigg-arten ausgiebig erprobt.

Im Spurlosen Pfad Heft Nr. 3 habe ich lange Listen aller Vor- und Nachteile aufgeschrieben.

Ganz kurz gesagt ist der Hauptvorteil, dass während des Segelns (egal bei welchem Kurs zum Wind) „geschaltet“ werden kann, d.h. reffen und ausrefen schnell und einfach. Das Gleiche gilt für Segel setzen und ganz einholen und beidrehen. Keiner muss dazu an Deck. Das oberste Segeldreieck (idealerweise aus schwererem Tuch und orange) ist Sturmsegel und Segel zum Beidrehen (dafür ist ein Traveller nötig), damit kann ein Dschunkenriggboot länger sicher beiliegen als alle anderen. Dass Fachjournalisten, die übers Dschunkenrigg schreiben ohne eigene Erfahrung das überhaupt nicht erkennen, liegt auch daran, dass sich die wenigsten klar machen, dass das Dschunkenrigg-Segel ein Rahsegel ist, das auch und gerade mit Winddruck (vor dem Wind oder halber) am leichtesten am Mast rutscht.

Gegenüber Rollsegeln hat das Dschunkenrigg die simplere, sicherere Technik und den besseren Stand, kein wildes Vorsegel aber auch keinen Ruderdruck vor dem Wind wie hoch- oder gaffelgetakelte Catboote, bedingt durch die Vorbalanzierung des Segels um ca. ein Drittel, die am Wind zurückgezogen wird. (Das vorbalanzierte Ruder ist ja auch eine frühe chinesische Erfindung.)

Alles das und noch viele andere Vorteile machen das Dschunkenrigg zum idealen Segel für Senioren, die ansonsten auf ein Motorboot umsteigen müssten.

Wenn das Boot dann ausserdem noch klein und leicht ist (7-8 m Länge), wenig Tiefgang hat und in allem so einfach wie irgend möglich, dann kann ein alter Mensch noch lange Freude am Segeln haben, ohne ungesunden Stress. (Dagegen ist Stress in leichter Dosierung gesund und ein Jungbrunnen.) Eine grosse, schwere Yacht mit viel Zusatztechnik wie Bugstrahlrudder, Elektrowinschen etc. ist nur Last statt Freude, wie sie ein leichtes, kleines, simples Boot mit Dschunkenrigg (z.B. ohne jede Winsch!) bietet. Gerade im Alter gilt: Weniger ist mehr!

Hasler und McLeod nannten ihr Cockpit-loses Boot mit Dschunkenrigg und Pram hood das Pantoffel- und Pyjamaboot, weil man es so – in grösster Gemütlichkeit – von innen segeln kann.

(Wenigstens in Klammer muss ein unausrottbares Vorurteil angesprochen werden: Entgegen der Fama geht das moderne Dschunkensegel genauso hoch an den Wind wie übliche Segel – aber wer will, zumal im Alter, Regatten segeln? Aber zum Freikreuzen, vor allem bei Starkwind, ist das Dschunkenrigg sogar überlegen wegen des genau dosierbaren Reffens und des auch gerefft immer optimalen Segelstandes.)

## Safe Harbor Boys Home

Zu tausenden sind Segler in grossen Yachten unterwegs um den Globus auf der rastlosen aber vergeblichen Suche nach dem dauernden Glück. Nur ein einziger von ihnen hat es gefunden, indem er nie losfuhr. Das kam so:

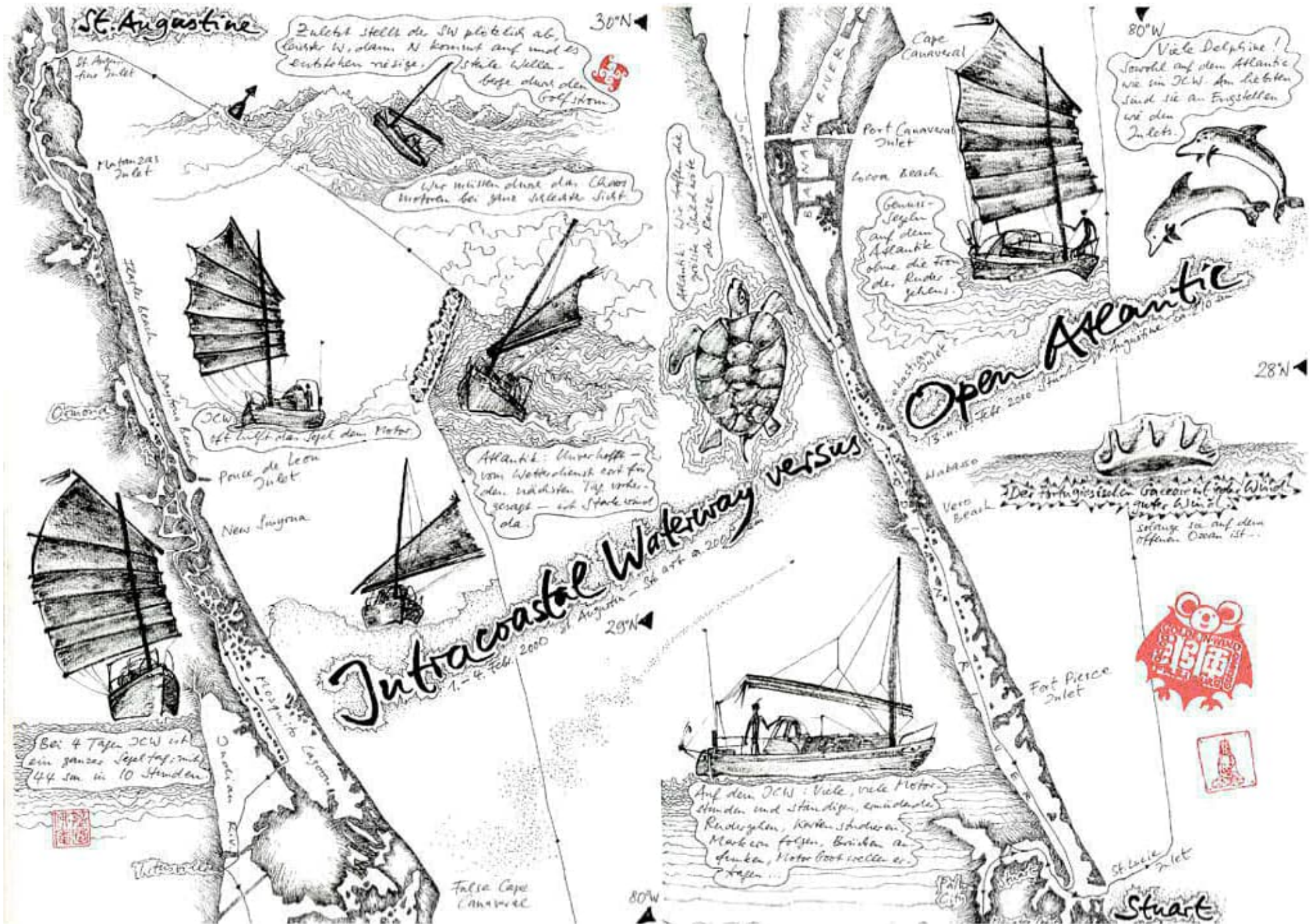
Ursprünglich ein Strassenkind, fand er Menschen, die ihm sogar zu einem Studium verhalfen. Er wurde ein erfolgreicher Geschäftsmann und verkaufte schliesslich seine Firma, um mit seiner Frau in einer grossen Yacht stilvoll um die Welt zu segeln. Weil das Schiff so gross war, brauchte er Crew. Ein befreundeter Richter vermittelte ihm 2 Jungen, die mit Kost und Logis zufrieden waren, aber segelunerfahren. So verschob er die Abreise und brachte den zweien erst mal Segeln bei. Als er ein Jahr später endlich starten wollte, kam auch der Richter zum Abschiednehmen vorbei und war überrascht, wie gut sich die 2 entwickelt hatten und nun erst gestand ihm der Richter, dass die 2 verurteilte Kriminelle waren. Sie hatten versucht, ihre Pflegeeltern umzubringen. „Du darfst jetzt noch nicht abfahren“, sagte der Richter, „ich habe noch zwei solche, die musst Du ebenso erziehen.“ „Nein“, sagte er, „jetzt fahre ich endlich los. Ich habe lange genug für meinen Traum gearbeitet.“

Doch statt wie geplant am nächsten Tag zu starten, hatte er es sich während einer schlaflosen Nacht anders überlegt und er liess die 2 weiteren Jungen kommen.

Er ist nie abgefahren. Heute leitet er das erfolgreichste Programm seines Landes für straffällige Jugendliche ohne vom Staat einen Cent Unterstützung zu erhalten. Nachdem er anfangs in fremden Marinas lag mit immer mehr Segelbooten, die er gestiftet bekam und von deren Refit und Verkauf und von anderen Spenden sein Unternehmen lebt, hat er heute seinen eigenen Hafen. Die Küstenwache stiftete ein ausrangiertes Schiff, auf dessen Brücke er wohnt, die Jungen in Kabinen oder bei guter Führung auf kleinen Segelyachten, mit denen sie Trainingsfahrten unternehmen. An Land in Containern sind Klassenzimmer, wo Freiwillige die Kinder unterrichten. Die Disziplin ist streng aber gerecht. Umgeben von spielenden Hunden inmitten eines fröhlichen Chaos stand er mit ausgebreiteten Armen und sagte: „Niemand kann das Glück für sich alleine finden. Glück findet man nur, indem man andere glücklich macht.“

Ich hatte ihm nämlich von den vielen unglücklichen Yachties, die in der Karibik und an vielen anderen Orten der Welt rumhängen und die Enttäuschung über ihre vergebliche Glücksuche in Alkohol zu ertränken versuchen, erzählt.





82°W

# 2 X quer durch Florida

auf dem Okeechobee Waterway (Jahre 2000)

Stuart - Captiva Isl. (am südl. Seeufer entlang): 150 km  
Captiva Island - Stuart (über den See): 125 km  
5 Sch. Linsen, 8 Brücken öffnen eine davon Hand. betrieben



CALOOSAHATCHEE RIVER

27°N

Cape Coral  
Fort Myers  
Tampa Bay Lock

Ortona Lock  
La Bella

viele alte Flüsse  
abfließen (Oxbow) vom  
alten Caloosahatchee-  
Lauf vor der Begradigung

Vor Myers und  
Stuart kocht das  
Wasser von Schwel-  
den rastenden  
Motorboot.

Dazwischen  
liegt ein  
Naturparadies  
mit Vögeln aller Sorten, Schildkröten,  
Alligatoren, Manatees, Fische und Frösche...



Kingfisher



Golf von  
Mexiko

82°W



OKEECHOBEE

(bedeutet: großes Wasser  
und heißt manchmal: schwarzes  
Wasser)



From Lake to Lake  
Bridges are like  
the Okeechobee

ST. LUCIE CANAL

Indian  
Fort Manna  
Lock



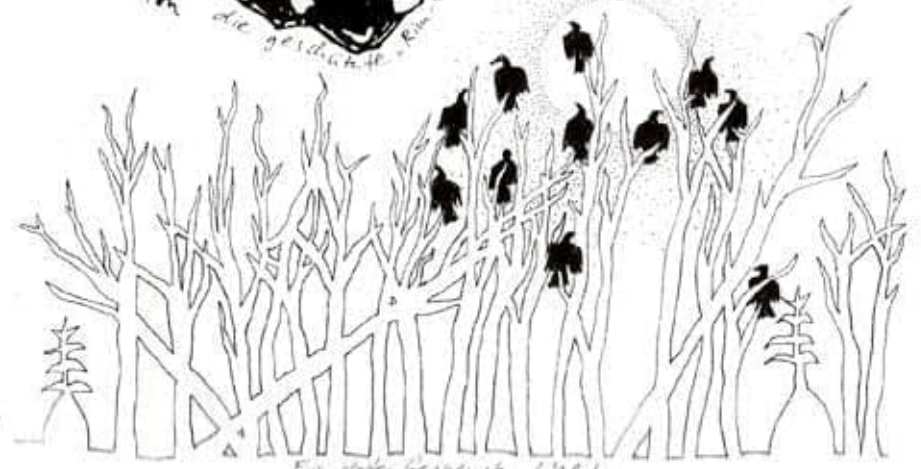
St. Lucia  
Lock



Zuerst wurden die australischen  
MelaLonka von Flugzeugen  
aus gestiftet, dann - weil sie  
zu viel Wasser brauchten - von  
Flugzeugen aus vergiftet...

Pahokee

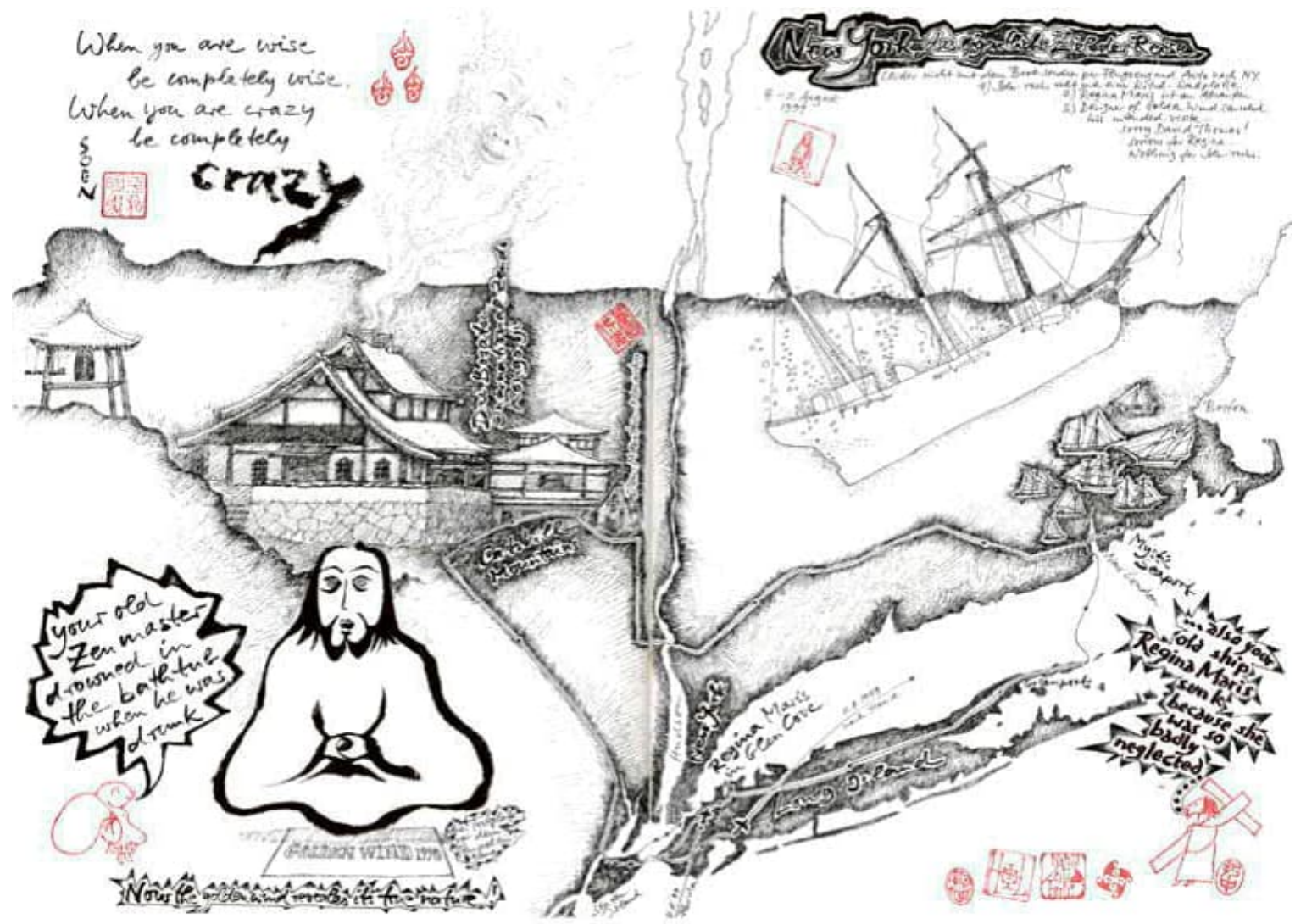
Moore  
Lock  
Clamster  
die gestrichelt - Rinnsteine



Ein sehr besperrter Wald

AKRONSTADT





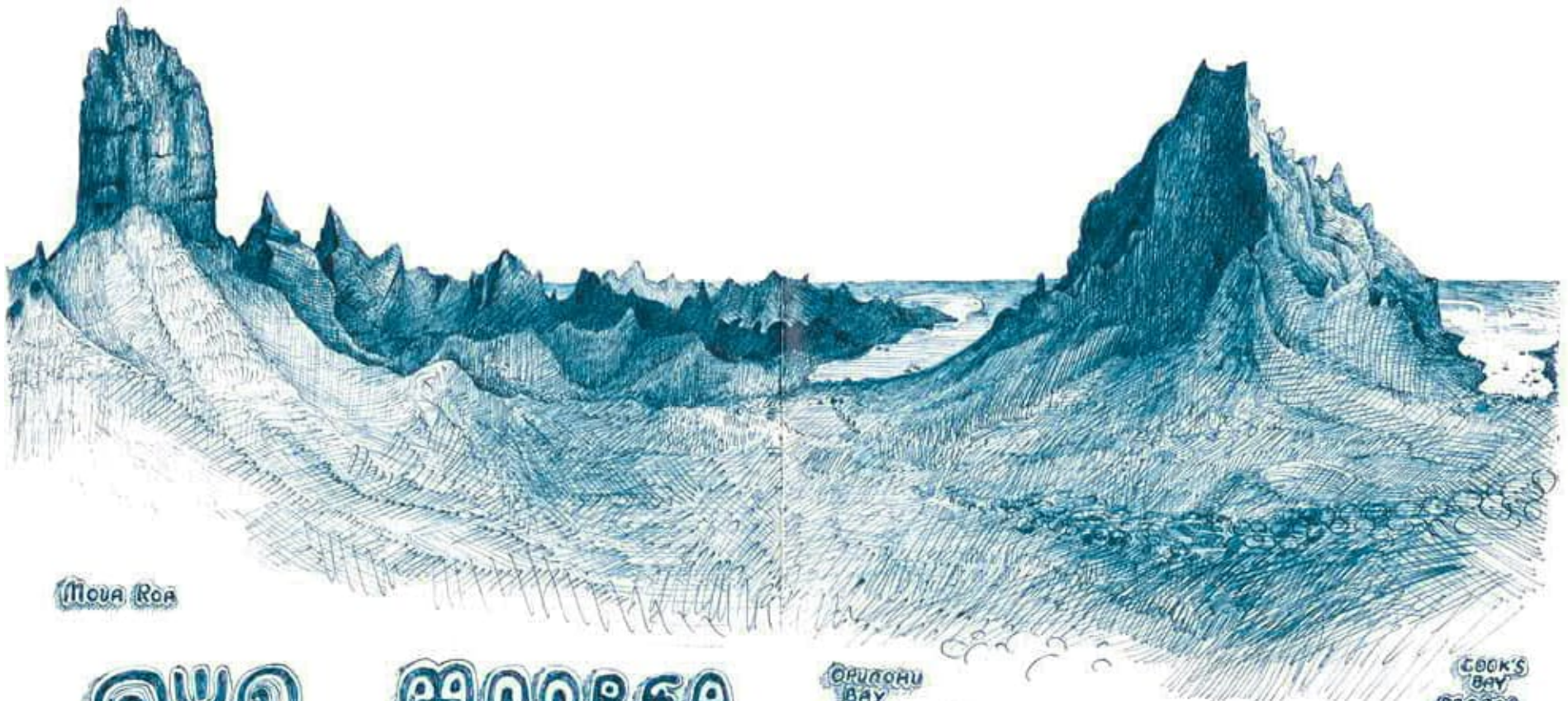
THE SMALLER THE BOAT THE GREATER THE FUN

 **Anhang**   
zu den  
Logbuch-Seiten vom spärlichen Pfad von 2007



Korlan





Moua Roa



MAOOREA

vom Roto Nui nach Norden  
8. 3. 1880



OPURORU BAY

mit Robinsons Cove  
an der Ostseite lag die  
Lagerung von Otte



COOK'S BAY  
PAPAO

An der Westseite  
der Bucht vor Cook  
Bay hatte man  
Schildkröten  
Schwänze

vor der Pflanzung war mit  
der Pacific Marine vor Anker



Im dem Jahre 1880 lag  
die kleine Kiste  
Es sollte verfrachtet werden  
Jahre hin an die Ozean  
An der Ostseite der Insel  
Albat.

## Die Südsee in uns.

Im Kleinen wie im Grossen ist das Universum ein einziger Reigentanz. Die Circumambulation, das Umschreiten beispielsweise eines heiligen Berges, einer Statue oder eines Grabes ist ein ritueller Nachvollzug dieses ewigen Kreisens. Wie der Mond still durch das Sternenmeer um die Erde wandelt, gleitet in unseren kollektiven Träumen ein Segelboot um unseren blauen Planeten Wasser. Dabei wartet die dadurch erhoffte Verwandlung, die Erleuchtung, die Blaue Blume nicht in der Südsee sondern in der Regel zu Hause. Das wurde mir 'mal wieder so deutlich, als ich in St. Thomas, Virgin Islands, schweissgebadet von der Hitze der Karibik, zufällig in einem bunt angemalten Touristenladen in ein Buch schaute. Leider weiss ich weder Autor noch Titel, aber ich erinnere mich sehr genau an den Satz, der mir ins Auge sprang und das Bild dazu, denn es traf mich wie ein Anruf:

„Manch einer reist um die ganze Welt auf der Suche nach etwas, das er zuletzt zu Hause findet.“ Daneben eine gezeichnete idyllische Szene: Ein Zimmer mit Bücherregal und offenem, brennendem Kamin, vor dem ein Schaukelstuhl steht, auf dessen Kissen eine eingerollte Katze schläft. Durchs Fenster sieht man einen verschneiten Garten mit tanzenden Schneeflocken.

Es ist ja recht, wenn man in der Jugend hinausstürmt, die Welt zu erobern, aber im Alter sollte man dann vernünftig geworden sein und gelernt haben: Eine ganz und gar unspektakuläre Bootsfahrt im Heimatrevier vor der Haustür, vielleicht im Kanu oder nur ein verträumter Nachmittag im schaukelnden Boot am Steg, Wind und Wasser lauschend, Vögel, Gräser und Wolken betrachtend, kann – intensiv erfahren mit weit offenen Sinnen – ein tieferes und beglückenderes Erlebnis sein als der vielfältige Dauerstress einer Weltumsegelung.

Trotzdem lockt sie doch wieder und auch im hohen Alter noch, die Südsee ...

Das obige Bild zeichnete ich 1980 auf meiner 2. Reise um die Erde in Moorea. Damals hatten Do und ich ein offenes Ein-Jahres Flugticket um die Welt und überall haben wir gesegelt: Um Manhattan in einem alten Holzschoner und vor Kalifornien, mit Fischern in Ceylon auf ihren sogenannten Katamaranen (tatsächlich Proas) und auf Einbäumen vor Kovalam in Indien, auf den bunten Booten Balis und auf einer alten Dschunke vor Singapur. In Australien und Neuseeland nahmen uns die unterschiedlichsten Segler mit, dort fand ich auch Georg Dibberns Te Rapunga und heute noch bedaure ich, dass ich sie nicht kaufte, der Besitzer hatte sie verkommen lassen. In Noumea nahm uns ein amerikanischer Segler mit, der war unterwegs nach Poona zu Bagwahn. Er wird ihn dort wohl nichtmehr angetroffen haben, weil er in die USA ging. Und bis der Segler dann dort war, war Bagwahn ausgewiesen. Ja, besser, man bleibt zu Hause ...

Bei dieser Flugreise mit Segeleinlagen folgten wir einem Rat, den Bobby Schenk gab: Es sei viel vernünftiger, statt Jahre und Jahrzehnte an einem eigenen Boot zu bauen und die endlosen Strapazen einer Weltumsegelung zu erdulden, solle man doch einfach zu den Traumzielen fliegen und sich dort von Seglern mitnehmen lassen. Und das funktioniert tatsächlich. Bobby Schenk hat aber seine Weltumsegelung im eigenen Boot selbst gemacht. Was ihn motiviert hat – wenn ich recht erinnere – war ein Foto der obigen gezeichneten Landschaft, vom Wasser aus aufgenommen. Dieses Foto zierte eines der 2 Bücher über's Küsten- und Hochseesegeln vom

Ehepaar Hiskock, die damals jeder Segler besass. Und jeder, jeder träumte von diesem Bild der Cooksbay in Moorea. Als wir uns dort durch das Riff reintasteten – ein Canadier hatte uns mitgenommen – lag an Steuerbord ein wunderschöner hölzerner Zweimaster. Wir hörten: Der betagte Besitzer hatte sich seinen Lebenstraum etwas spät erfüllt, hier schon ereilte ihn ein Herzinfarkt und nun lag das Boot verlassen.

Wir lernten dort viele originelle Weltumsegler-Typen kennen, aber die schönste Geschichte erzählte ein Nicht-Segler an Land, der Schweizer Albert. Hinter dem traumhaften Aimeo-Hotel – Hütten auf Stelzen im Wasser, die absolute Südseeidylle, wo die Segler die Bar bevölkerten und ein deutscher Medien-Star seine letzten Tage genoss – hatte Albert seine Hütten. Noch vor dem 2. Weltkrieg war er auf Hochzeitsreise (natürlich per Schiff) hierhergekommen und war spontan für immer geblieben, niemehr, auch nicht besuchsweise, nach Europa zurückgekehrt! Nach dem Tod seiner Frau war eine Einheimische gefolgt und nun war er umgeben von Kindern, Enkeln und Urenkeln, vom genius loci übermannt und zu 100% Polynesier geworden.

Unverdorbene Polynesier haben wie Maoris in NZ eine Geisteshaltung, eine seelische Gestimmtheit bewahrt, die kann man nur mit dem Wort paradiesisch beschreiben, vor dem Sündenfall.

Meine erste Reise um die Welt als junger Suchender, zu Fuss und ohne Geld (über die Ozeane auf Schiffen arbeitend), deswegen dauerte sie auch über 7 Jahre, galt eben diesem Geist, den ich aber leider bei den Hippies in San Franzisco und mit ihnen in Ost-Asien in stillen Waldklöstern oder Ashrams Indiens gesucht hatte. Wieviel einfacher wäre diese Suche verlaufen, wenn ich mich in das Segelboot, das mir in Chile jemand geschenkt hatte, gesetzt und nach Westen gehalten hätte. Wenigstens auf der 2. Runde sah ich klar. Und was ist das Resümee nun im Alter? Der Weise bleibt zu Hause ...

Wenn ich hier in einem Altrheinarm das Wasser berühre, durchfährt mich ein Gefühl des Verbundenseins mit allen Weltmeeren: Rhein-ab zur Nordsee, zum Atlantik, zur Südsee ...

Wenn bei einem Spaziergang kalter Regen in mein Gesicht schlägt, weiss ich, dass diese Wassermoleküle einst aus der Südsee aufstiegen, als Passatwolken nach Westen segelten und nach weiteren unzähligen Niederschlägen und Wasserdampf-Flügen mir nun zuflüstern: Aita pea pea ... oder sie tanzen gar als Schneeflocken einen ausgelassenen Hula nur für mich ...

Wenn ich in meinem Schaukelstuhl vor dem knisternden Kaminfeuer sitze und sachte wippe, dann spüre ich die Freude des Wassers darüber in mir, dieses Element des ewigen Rhythmus des Auf- und Niedersteigens. Ich selbst bestehe wie alle Lebewesen hauptsächlich aus Wasser und zwar mit der mineralischen Zusammensetzung wie das Wasser des Urmeeres und da ist kein Atom, das nicht unzählige Male in der Südsee schwamm, deren Teil wir alle einmal waren und sind und immer sein werden ...

Wenn ich auf meinem schwarzen Meditationskissen sitze und mein Atem fast verweht, dann verstehe ich meinen alten Zenmeister, der sagte, alle Wesen seien eins mit dem ganzen Universum. Jedes Elementarteilchen: Die vollkommene Manifestation der Erleuchtung. Jede Schwingung: Eine Welle im unendlichen Ozean des Friedens ...





Wann ist es Zeit mit Segeln aufzuhören?  
Wenn man pro Hemdknopf länger als 30 min braucht...

**Reise des offenen Hemdknopfs**  
5. Mai 2008 - 26. Juli  
870 Filmmeter  
880 Seemeilen  
1200 Fahrstunden  
Dinghi mit Baumstamm  
Schiffen offen prockengefallen  
12 JK-Boote geöffnet  
ein Hachsee  
ein Tomboy  
über 1000 Ral- und Guffel- Segler...



von Berlin Klein-46

## Widmung und Dank

Da die erste winzige Auflage dieses Heftchens sogleich weg war, musste ich eine zweite machen. Bei der Gelegenheit verbesserte ich einige Fehler und füge noch einen Anhang an: Eine Kugelschreiber-Zeichnung aus dem Tagebuch der Südsee (siehe S. 60) mit Gedanken dazu und obige Routenskizze unserer Dank- und Abschiedsreise nach England und folgende Widmung:

Dieses Heftchen ist gewidmet

der Erinnerung an die viel zu früh verstorbenen Segelfreunde Sonja und Hugo Carl, die uns ihr Kanu und 2 Stechpaddel vererbten und dadurch eine neue Welt eröffneten,

dem schizophränen Freund, der mir eine Chiemseeplatte und die chinesische Platte mit winziger Kajüte gebaut hat,

dem Konstrukteur David Thomas, der die Liberty 23' und unsere Liberty spezial gezeichnet und deren Bau organisiert und überwacht hat.

(Eigentlich müsste ich noch ein ganzes Heftchen über Charles Stock und das bewegende Zusammentreffen mit ihm anfügen, weil er und später die vielen Dschunkensegler in Brest das ursprünglich geplante Thema unserer diesjährigen Reise unverhofft erweiterten ...)

Über das Kanu habe ich schon einiges auf S.8 und S.21 geschrieben. Das offene Kanu der Indianer bezeichnen wir in deutsch auch als Canadier, weil wir das geschlossene Eskimo-Kajak ebenfalls Kanu nennen. Die richtigen Kanadier (d. h. die Menschen, die in Canada leben.) ahnen davon gar nichts. Jedenfalls hat mich das offene Kanu mit Stechpaddel (und Segel plus Ausleger) so fasziniert, dass ich ein Heftchen über's Kanufahren in Anlehnung an die 10 sogenannten Ochsenbilder der Erleuchtungsstufen der Zenbuddhisten zeichnete und schrieb. In einem amerikanischen Zenkloster ist Kanufahren Teil des Meditationstrainings. In den USA sahen wir Segelyachten mit Kanus an Deck; in den Everglades trafen wir eine kleine Segelyacht, die schleppte ein Kanu, das war länger als das ziehende Boot! Hugo und Sonja waren ebenfalls Segler und gleichzeitig Kanuten und haben mich auch mit dem Enthusiasmus für's Kanufahren angesteckt. Danke Sonja und Hugo!

Den Namen des schizophränen Freundes nenne ich besser nicht wegen des üblen Rufes dieser Krankheit und des assoziierten „Irrenhauses“. Dabei ist der Durchbruch der uralten prophetischen Seelenstruktur und das Übermannwerden durch das Heilige nur deswegen heute eine Krankheit, weil wir damit nichtmehr umgehen können. Das zeigt auch die Lebens- und Leidensgeschichte dieses Freundes: Obwohl beamteter Lehrer, verheiratet und Vater, wurde er durch einen numinosen Einbruch völlig aus der Bahn geworfen. Ich verschlimmerte alles noch dadurch, dass ich ihm das Buch des Segel-Vagabunden Georg Dibbern lieh. Darauf wollte er Bootsbauer werden, verliess wie Dibbern, Buddha und Jesu Schüler seine Familie und machte trotz seines Alters auf der Fraueninsel eine Lehre; sein Gesellenstück, eine Chiemseeplatte, kaufte ich ihm ab und nannte sie „Georg Dibbern“. Als ich an einer kleinen Kajüte rumüberlegte, zog er zu mir und gemeinsam knobelten wir die chinesische Platte, die ich heute noch habe, aus. Nach einem Jahr war das Boot zu 2/3 fertig, als es nichtmehr weiterging. Die ganze Geschichte ähnelt auf frappierende Weise dem Drama, das ein Amerikaner in der Zeitschrift *Cruising World* schilderte, wo ebenfalls ein schizophrener Bootsbauer überakribisch und von Wahnideen geplagt sein Traumboot nur halb fertig schaffte. Dort wie bei mir erforderte es noch viel Zeit, Mühe und Geld, die Hindernisse zu überwinden und das Boot selbst fertigzustellen. Nach 3 Jahren hatte ich dann aber etwas ganz besonderes, genau wie besagter Amerikaner. Mein Bootsbauer hat danach nie wieder ein Boot gebaut, sondern predigte in München

auf dem Marienplatz, so wurde mir berichtet. Als wir ihn einmal zur Feier eines Jubiläums dieses Bootsbaus einluden, konnte er nicht kommen, weil „Jesus ihm das nicht erlaubte“. Verständlich bei mir verstocktem Atheisten. Ich habe ihn nie wieder getroffen aber vielleicht erreicht ihn dieses Heftchen und meine dankbaren Grüsse.

Konstrukteur David Thomas erhält jährlich unsere dankbaren Grüße in Form Kaiserstühler Weines. Der Rumpf unserer jetzigen Liberty spezial war der allerletzte, den British Hunter in der nochmal für uns aktivierten Form baute. Hunter hatte den Bau dieses kleinen Daysailers namens Liberty schon aufgegeben. Nicht lange und die ganze Firma verschwand. David Thomas hatte alle sehr seetüchtigen Hunter-Boote gezeichnet, wobei die Liberty 22' bzw. 23' aus dem Rahmen fiel, sie war eine Reminiszenz an die Montague Whalers seiner Navy-Jugend.

Wir hatten zuerst eine Original-Liberty 23', die wir bald auf Dschunkenrigg umbauten und dann machten wir es wie mit der Platte: Wir modifizierten den Liberty-Rumpf und Ausbau nach unseren Erfahrungen und Wünschen. David Thomas fand uns 2 junge Bootsbauer, Scott Moody und Steven Fawcett, denen unser Dank auch gilt; sie bauten unser Boot in der Nähe David Thomas' Heim, so schaute er fast täglich nach dem Fortschritt und hatte auch fast täglich neue Ideen, ich natürlich auch bei Besuchen in England. Wenn wir in die Werfthalle kamen, riefen die 2 unisono „no more changes!“

Wir waren alle froh, als unsere Liberty spezial Weihnachten 1993 ins Wasser kam. Dank günstigem englischem Pfund und die Bootsbauerstunde für umgerechnet 7,50 DM kostete unser Traumschiffchen rund 30.000,- DM, also 15.000 €. Seglern muss ich aber nicht erzählen, dass es dann erst richtig teuer wird. Ausrüstung und über die Jahre jede Menge weitere „changes“ auf verschiedenen Werften machten unser Boot immer besser und teurer, lieb und teuer, bis heute. Danke David Thomas für Ihre Geduld und Kompliment für Ihre grosse Erfahrung und unerschöpflichen Ideenreichtum! Unser Boot ist wirklich einmalig und hat uns unendlich viel Freude gemacht und mir das Leben mit einer angeborenen Behinderung erleichtert und die heilsame Erfahrung des Segelns überhaupt erst ermöglicht. David Thomas ist auch sehr engagiert im Behinderten-Segeln tätig und hat vielleicht auch deswegen auf jedes Honorar verzichtet.

Do und ich wir bedanken uns bei David, seiner Frau und seinem Sohn, Scotts Bruder Martin und Robin Blain, Peter Poland, Alain Clark und Stephen Chardin.

Die Platte betreffend gilt mein Dank auch Peter Maxim, der den schizophränen Bootsbauer stützte und stellvertretend für viele weitere ungenannte Helfer: Ein Tramper, den ich mitnahm, entpuppte sich als Schreiner, der Zeit hatte und spontan mitkam und mehrere Wochen beim Bau der chinesischen Platte half.

Hugos altes, vielfach verschrammtes Kanu, von mir mit Augen versehen, passt mir genau und trotzdem bewundere ich z.B. Roland Hess' edles Holzkanu mit Dschunkenrigg und all die anderen hölzernen Kunstwerke, die ich leihweise paddeln durfte.

Und nur weil Arno und Sigrun zu Hause nach dem Rechten schauen und in Verbindung bleiben, konnten wir Haus und Garten überhaupt so oft und so lange alleine lassen.

Euch allen ist dieses Heftchen in Dankbarkeit gewidmet!

Im Spätsommer 2008, Jo Treibholz





Weitere Logbuchseiten auf: [www.der-spurlose-pfad.de](http://www.der-spurlose-pfad.de)