

Allein nach Westindien (Karibik)

First single-handed non-stop Atlantic crossing in a Catamaran

England - Antigua

Zitat: "Hochseesegeln im Katamaran sollte verboten werden"

(Meinungsbildner von einst beim Deutschen Segler-Verband, Hamburg)



Zum ersten Mal das riesige Cockpit auf der Boat Show in London sehen, und ich wußte nach allen Erfahrungen mit kleineren Cockpits auf viel größeren Schiffen: das wird mein segelnder Pantoffel. Etwas Bequemes und Handlicheres gab es nicht. Vorbei die Zeit der kleinen, engen Sonntagsschuhe.

Allein an Bord vor der englischen Küste. Lernen und Erfahrung sammeln. Eins war seitdem sicher: Für mich kommt nur Segeln barfuß in der Badehose in Frage

Ich dachte dabei an das Leben unter freiem Himmel in tropischen Gewässern, an Grillplatz, Tanzdiel oder Kuschellager, Waschküche, Badewanne, Schlachtbank für noch zu fangende Riesenfische, alles war hier möglich. Das Foto verrät an meinen Klamotten, wo ich auf **Hobby** jetzt bin: Beim ersten Probesegelein an Englands

buchtenreicher Südküste.

Im großen Cockpit war auf längeren Überfahrten auch Stauplatz für schnell benötigte Ersatzsegel, das aufblasbare Beiboot, ja, notfalls auch Garagenplatz für ein kleines Motorrad. In Wirklichkeit lag dann das Schlauchboot unterwegs vor dem Mast als eine Art Prominentensessel „Zur schönen Aussicht“. Mit dem Leichtmotorrad hatte es einen Haken. Jede mickrige Insel schrieb ein eigenes nationales „License plate“ vor. Das brachte Geld in die leere Kasse und stärkte die nationale Wichtigtuerei.



Der riesige Kartentisch entsprang meinen Sonderwünschen

Hier ist nur ein Drittel davon sichtbar. Er befand sich gleich links vom Niedergang. Ein immer offenes Fenster darüber erlaubte jederzeit aus dem Cockpit einen raschen Griff nach Fernglas, Funkpeiler oder Leuchtfeuerverzeichnis.

Die Seekarte verrät es dem Eingeweihten: Wir versuchen gerade hinter der Isle of Wight unser Glück beim Katamaransegeln. In einer Schublade, so groß wie die Tischplatte, lagen alle nur denkbar

notwendigen Seekarten zwischen England und Antigua, sicherheitshalber auch die vom westlichen Mittelmeer, falls mich unterwegs der Mut verlassen sollte.

Der deutsche Barograph aus Aluminium und mit Öldämpfung kam erst zuletzt an Bord. Der wunderschöne englische, im Hochglanzmahagonigehäuse natürlich, war bei den ersten Segelversuchen im Englischen Kanal völlig unbrauchbar gewesen. Er zeichnete jede Welle auf, Wasserwellen natürlich, keine Isobarenkurven! Das teure Stück landete in einem Clubsalon. Dort paßte es hin.

Wie hatte das eigentlich mit dem Doppelfockrigg ausgesehen? Kein Kinderspiel war es jedesmal, allein beide Focks aufzuriggen und dann gleichzeitig vorzuheißeln.



Angelpunkt war die massive Kralle am Außenende jeder Spiere

Vor- und Achterholer hielten sie in der gewünschten Stellung. Ein Schnappschäkel gab im Notfall das Fockhorn sofort frei. Ein Zugbündel an der Schäkelöse fehlte hier noch. Der Haken dabei: Bevor beide Segel stramm durchgesetzt waren, schlugen sie fürchterlich. Die Wucht dieser Schläge ließ mehrmals den Schnappmechanismus allein aufgehen. Wichtiger also war es, das Öffnen des Schäkels zu unterbinden. Die durchhängende dünne Leine war dazu da, im Notfall den Haltebolzen in der Kralle zu öffnen. Dann fiel die Spiere an Deck, Segel und Leinensalat ließen sich anschließend leicht bergen.

Waren die Vorlieks beider Segel endlich steif durchgesetzt, begann das Belegen beider Fockschoten an der aufsteckbaren Behelfspinne. Bis dahin wurden sie provisorisch von beiden Fockwinchen gehalten. Der Einfachheit halber liefen sie dorthin bereits durch je einen Block auf der hölzernen Cockpitreeing.

Jetzt also wurden beide Tampen zuerst nur provisorisch mit je zwei halben Schlägen auf die Ruderpinne verlegt. Es kam nun darauf an, jede einzelne so dicht zu nehmen, daß beide Schoten die Pinne in einer mittleren Stellung hielten. Beide Schoten standen jetzt steif. Bei der kleinsten Druckveränderung auf einer Seite setzte sofort die korrigierende Wirkung der anderen Schot ein. Dieses System hielt wochenlang das Boot auf einem genauen Vorwindkurs. Ich hatte viel Zeit, Versuche damit anzustellen, zum Beispiel durch eine Änderung der Schotenlänge den genauen Vorwindkurs zu meinem Gunsten zu ändern, falls das einmal erforderlich werden sollte.



Am Vordeck lud das Schlauchboot zum Faulenzen ein.

Ein Spruch fiel mir jedesmal dazu ein: Einmal Erster Klasse, bitte, aber mit Fensterplatz in Fahrtrichtung! Das schöne daran: In der Düse zwischen beiden Vorsegeln wehte ein kühlender Wind. Weniger wohl fühlte sich im selben Augenblick die Leica auf ihrem Stativ. Ich hörte sie den Selbstauslöser anzischen: „Nun mach schon!“ Meine sprungbereiten Füße verraten dasselbe Unbehagen. Nicht nur hier wünschte ich mir manchmal eine zusätzliche Hand an Bord.

Beim Anblick dieses Bildes fällt mir ein damals oft gehörtes Geräusch wieder ein: Das waren die neben dem Boot durch die Luft zischenden Fliegenden Fische. In jenen Wochen, wo kein Seevogel das Boot besuchte, waren sie das einzige Lebenszeichen weitem. Bis auf eine zugekorkte leere Flasche, die aber keine Nachricht enthielt, begegnete mir keinerlei Treibgut.



Die Sonne steht schon tief. Was für ein Glück, von vorne aus zuzusehen, wie sich Hobby ohne Steuerhilfe vom Passatwind allein geradeaussteuern ließ.

Die beiden Spieren, die die Doppelfock ausbaumen, wurden auf der Mastvorderseite von je einem höhenverstellbaren Ringbeschlag gehalten. Die fliegend gesetzten Vorlieke der Focks sind an Deck in Ringbolzen angeschäkelt. Das weiße Tuch über dem Großbaum ist ein alter Fallschirm und schützte mittags gegen die Sonne. Wer genau hingeschaut hat, wird es schon wissen: Hobbys Mast war felsenfest

verankert. Zwei Stage führten vom Masttop zum Vordeck, ein drittes hinter den Ankerpoller. Es gab zwei Ober- und Unterwanten und zwei Backstage. Das eine war isoliert und diente gleichzeitig als Antenne.



Auf Treibgutsuche

Langweilig war es niemals unterwegs. Ging es mir gar zu gut, versuchte ich Fliegende Fische zu fangen. Mit der Camera!

Ein schlimmes Ende nahm es, eine der bösartigsten Quallen aus dem Wasser zu fischen. Es war eine sogenannte Portugiesische Galeere. Abgerissene Stücke Ihrer Tentakel hatten sich in meinem Köcher verfangen, als ich sie aus dem Meer fischte und in einen Eimer setzte. Ich bemerkte die abgerissenen Fädchen nicht. Bis meine Bauchhaut aus Versehen mit dem Fangnetz in Berührung kam. Ein Gefühl, wie ein glühendheißes Bügeleisen auf die Haut gesetzt zu bekommen.

Interessant und beruhigend zu wissen: Auf den Kleinen Antillen sah ich nur einmal in zwei Jahrzehnten eine angeschwemmte „Galeere“, nämlich auf Petit Tobac in den Tobago Cays, ein Revier übrigens ausschließlich für flachgehende Katamarane. Sie hatte sich mit ihren Fäden in den Korallen verwickelt. Eine tödliche Gefahr für Schwimmer. Ich entdeckte die bläulich schillernde Luftblase von Tennisballgröße zum Glück noch rechtzeitig beim Schnorcheln.

Kaum hatte **Hobby** die Biskaya erreicht, briste es auf und die Wellenhöhe nahm über dem Festlandschelf zu. Die viel zu leichte Selbststeuerung funktionierte aber solange, bis wir das Passatwindgebiet erreicht hatten. Dort übernahm die Doppelfock die Steuerarbeit. Das Problem bei der Selbststeueranlage bestand darin: Wohin mit ihr? Mittschiffs ans Heck natürlich. Dort behauptete aber der Außenborder seinen Platz. Da mir die

Selbststeueranlage eins vom wichtigsten am ganzen Boot war, baute ich in **Eilandhopper** einen Zweitakter im Steuerbordrumpf ein. Die einseitige Anbringung war kein Nachteil. Das Gegenteil war der Fall, sobald es um einen kleinen Drehkreis zwischen Korallenköpfen oder Marinapfosten ging. Das scheint nur bei einer Drehung nach links zu stimmen. Dank eines kinderleichten Wechsels zwischen Vor- und Rückwärtsgang, drehte sich das Boot auch rechtsrum auf der Stelle im Kreise. Kats, die wie schwimmende Kraftwerke konzipiert sind, um allen Technikwünschen gerecht zu werden, brauchen natürlich zwei Maschinen. Die größte Herausforderung für meinen 15 PS – Winzling: Wegen der Flaute vor Venezuela die ganze Küste von West nach Ost abtuckern zu müssen.



Das Faszinierende an diesem Bild: Hobby hinterließ bei schräg achterlichem Wind eine lange Schaumspur, hielt aber Kurs.

Die gut sichtbare Gischtspur sah zwar eindrucksvoll aus, hatte aber eine bedenkliche Ursache. Hobby war von mir viel zu schwer beladen worden. Hunderte Liter Wasser, Kisten mit Wein, Kisten mit Äpfeln, Schwarzbrot für sechs Wochen, unzählige Tetraeder mit Milch und Dosen über Dosen. Hobby lag bei der Abreise bis knapp über der Wasserlinie im Wasser.

Das bedeutete im Endergebnis, der Tunnel zwischen den Rümpfen hatte nicht mehr die notwendige Höhe. Das Meerwasser wurde beim schnellen Segeln wie durch eine Düse hindurchgepreßt. In einem gewaltigen Schwall schoß es hinten heraus. Nicht nötig zu sagen, wie dadurch unsere Geschwindigkeit heruntergedrückt wurde. Weniger schwer beladen, wären wir viel schneller von der Stelle gekommen.

Wir segelten damals unter gerefftem Groß und Fock, schnell genug, wie das Foto zeigt. Die Windfahne steuerte das Boot über ein eigenes Ruderschwert. Hobbys Ruderblätter waren solange mittig festgelaßt. Wurde der Ruderdruck zu hoch, gab die Klemme nach, die Fahne und Schaft verband. Hobby drehte in den Wind. Eine Gripzange half kurze Zeit dagegen. Bis der eiserne Ramen der Ruderhalterung brach.



Die Druckwelle unserer beiden Rümpfe mußte beim Näherkommen auf die Fliegenden Fische wie ein Goldmakrelenschwarm oder zwei jagende Delphine gewirkt haben.

Erschreckt davon, flüchteten sie durch die Luft. Schätzungsweise flogen sie 50 bis 100 m weit, tauchten zwischendurch auch einmal unter und starteten wieder durch. Nachts landeten auch welche an Deck. Ihre Haut stank stark nach verdorbenem Fisch. Sie seien aber gebraten oder gesimmert sehr gut.

Es hat lange gedauert, bis ich endlich einmal einen dieser Flitzer scharf auf der Platte hatte. Das Problem dabei: Es war vorher nicht klar, wo er aus dem Wasser geschossen kam und wie weit weg vom Boot, denn das Tele (200 mm) mußte ja vorher scharfgestellt werden. Kein Problem für mich war es zu warten. Ich hatte Zeit.

Eine lange Doppelnaht hatte sich in den ersten Tagen Biskayasegelns beim wilden Umschlagen während des Setzens oder Bergens der Fock geöffnet. Ich mußte sie im Zickzackstich, also je zweimal rauf und runter, reparieren. Das dauerte von morgens bis abends. Es kam mir wie Nachsitzen in der Schule vor, denn natürlich war es meine Schuld gewesen, daß die Fock so litt.



Strafarbeit im Cockpit.

Das nächste Mal werde ich drei Focks und eine kurbelbetriebene Nähmaschine mit Zickzackstich dabei haben. Das nahm ich mir nach vielen Stunden Näharbeit vor – und hatte sie auf Eilandhopper auch dabei.

Wichtiger wäre auf einer Einhandreise gewesen, das Segelmaterial eine Nummer stärker auszuwählen. Ich nahm auf dieser Reise, was im Preis eingeschlossen war. Eingeschlossen waren auch die mit Hanfgarn befestigten Stagreiter. Deren Bolzen hatte ich vor dem Lossegeln mit einem Gleitmittel behandelt. Das zerstörte langsam das Hanfgarn.

Es läßt sich mit nur zwei Händen an Bord einfach nicht immer verhindern, daß die Vorsegel irgendwann fürchterlich um sich schlagen. Beim

Setzen oder Bergen hätte ich gleichzeitig am Vordeck sein müssen und bei der Schotwinch im Cockpit. Der Abstand war nicht weit, aber dazwischen lag jedesmal die Klettertlour über die Salonkuppel und die Angst, vom Großbaum unterwegs weggefegt zu werden. Dieses Hindernis wird es auf Eilandhopper nicht mehr geben.

Noch eine Frage? Warum dunkel gefärbte Segel? Sie seien bei Tage, besonders aber bei Nacht deutlicher zu sehen, sagen die einen. Mir gefielen sie einfach besser. Was ich damals noch nicht wissen konnte: Unter starker Tropensonne altern sie schneller als weiße.



Die Deutsche Welle war täglich an Bord. Die Zeitansage brachte mich einmal völlig durcheinander. Hinterher hörte ich es: Es war die Sendung aus Köln für Ostasien.

Gute Unterhaltung aus Köln bei Tag und Nacht. Der Empfang brach niemals unterwegs ab. An Deck hatte mein Zenith einen sicheren Platz im Rettungsring auf der Schiebeluke gefunden. So war die Anschaffung des Ringes doch nicht umsonst gewesen. Als Alleinsegler hätte ich nicht gewußt, was sonst damit anfangen.

Die Qualität dieses ersten Weltempfängers wurde von keinem Nachahmer erreicht. Er steckte noch voller solider Elektronikbauteile. Dank eines kleinen Eingriffs in seine Innereien konnte ich ebenfalls auf Kurzwelle gemorste Wetterberichte bis nach Spanien hinunter empfangen und danach zweimal eine Großwetterkarte zeichnen samt aller Hochs, Tiefs. Fronten und Isobaren.

Unter Deck war anfangs keine Rede davon, Radio ohne Kopfhörer zu hören. Die Bordwände, nicht einmal einen Zentimeter dick, ließen jedes Geräusch durch. Das war ein Gewittersturm und Donnerkrachen pausenlos, bevor das ruhigere Passatwindsegeln begann.



Die Sonne geht gerade im Osten auf. Das Großsegel war bei dieser Besegelung überflüssig, ja, wäre nur im Wege gewesen. Die Windfahne fehlt schon. Sie hatte den Ruderdruck nicht mehr ausgleichen können und gab den Geist auf. Was mir auffiel: In der aufgewühlten Schaumspur brach niemals eine See, aber öfter zu beiden Seiten.

Hobby zog Tag und Nacht unter Doppelfock eine leuchtende Schaumspur hinter sich her. Die Baumstütze verrät es:

Das Großsegel wird bis kurz vor dem Ziel nicht mehr gebraucht. Das hatte ich wenigstens so gehofft. Dann aber spielte mir ein zu schwacher Block am Masttopp übel mit. Der Bolzen gab nach, die Rolle flog davon und eine Fock fiel samt ihrem Geschirr mitten in der Nacht krachend aufs Deck. Ich sah am nächsten Morgen keine Möglichkeit, mit einem Ersatzblock und allen notwendigen Werkzeugen den Mast hinaufzuklettern. Versucht hatte ich es jedoch, bis die Vernunft des Bergsteigers siegte. Das nächste Mal werde ich das Zubehör selbst aussuchen.



Prozeswionsseekraut nannte ich den noch unbekanntem Seetang aus dem Sargassomeer

So hatte ich unterwegs den goldgelben Sargassoseetang genannt. Ich kannte ihn bisher nur aus einem spannenden Abenteuerbuch und hatte ihn mir ganz anders vorgestellt. Er überzog die Meeresoberfläche in langen Bändern, die bis zum Horizont

reichten. Ein Farbenspiel in Goldgelb und Dunkelblau, wie von Van Goghs Palette aus seinem letzten Lebensjahr. Vermutlich ordnete sich der zusammenhängende Tang zu solchen Schlieren im Oberflächenstrom.

Natürlich holte ich mir einen Eimer voll davon ins Cockpit und freute mich über all die herumkrabbelnden kleinen Krebse. Sie waren im Tang zu Hause. Da fühlte ich mich gleich nicht mehr so allein auf der Welt.

Das Meer lebt, aber der Himmel lebt auch



Wolkentiere in langer Reihe, genau wie ich nach Westen unterwegs, begleiteten mich wie Luftschlösser bis in die Nacht. Unbekannte Leitsterne übernahmen dann die Führung.



Grandiose Wasserspiele auf allen Seiten, aber zum Glück nicht mir im Nacken.

Bellende Hunde beißen nicht, redete ich mir ein, und sie bellten ganz schön. Es donnerte jedesmal wie neben einem gewaltigen Wasserfall und das war es ja auch.

Wellenberge wie dieser brachen nie hinter, sondern immer nur neben dem Boot. Ich nahm mir damals trotzdem vor, die Abflußlöcher im Cockbitboden zu vergrößern, damit sich die Badewanne nach so einer Dusche schneller wieder leere.



Alpenlandschaft aus Wasserbergen oder wie nach Neuschneeefall

Eine großartige Szenerie. Sobald Hobby von einem uns überholenden Wellenkamm auf den höchsten Punkt hinaufgehoben worden war, reichte der Rundblick meilenweit. Das glänzte wie Hochgebirge unter Eis und Schnee, ein wunderschöner Anblick. Gebirgskamm folgte auf Gebirgskamm und dazwischen schwangen beckenförmig die langen Täler mit. Ein Gebirge, das auf Wanderschaft gegangen zu sein schien. Jetzt hatte ich endlich, sprach

ich damals aufs Tonband, worauf ich mich jahrelang gefreut hatte: Segeln mit dem großen Löffel – und nicht nur auf einer Jolle auf dem Kalterer See in Südtirol.



**Eine Notfallsituation?
Was war passiert?**

Solange die Normalfock beim Flickschneider war, half mir die ausgebaumte Sturmfock aus der Klemme. Für sie war eine kürzere Spiere an Bord. Beide Fockschoten blieben wie vorher an der mit Hanfleine rutschfest

umwickelten Behelfspinne belegt.

Das Steuerrad war in jedem Fall ausgeklinkt.

Wegen der unterschiedlichen Zugkräfte des ungleichen Vorsegelpaares ersann ich ein automatisches Wechselspiel des Pinnenauslags durch zusätzliche feste Leinen und einen nachgebenden Gummizug, der immer erst in Aktion trat, wenn sein Gegenspieler zu kräftig zog. Herauskam ein gestreckter Zickzackkurs vor dem Wind.

Was die Fischerboje soll? Ich hatte die herrenlos im Ärmelkanal Treibende aus dem Wasser gefischt und als eine Art Nonsense-Seenotausrüstung behalten.



Antigua endlich voraus!

Flaggenwäsche vor der Ankunft. Es war nötig. Endlich kam auch das Großsegel wieder einmal zum Zuge.

Es wird 15 Jahre dauern, bis ich in English Harbour meiner alten **Nordsee** (früher Germania IV) vom stolzen Round-England-Törn (1963) begegne. Sie ließ auch den Stander des Deutschen Hochseesportverbandes im

Masttopp flattern wie ich. Der meine schmückt seitdem unter anderen Flaggen aus aller Welt die Wand über der Bar im Admiral's Inn.

Und wie war das mit der Kreuzerabteilung im DSV? Gar nicht erst hinschreiben, ich hätte da vielleicht etwas Herausragendes geleistet. Die Antwort war bekannt: „So ein Leichtsinn sollte verboten werden!“

Ja, und wo ist die Flagge Antiguas? Es gab sie noch nicht. Für alle, die es nicht glauben können: Auf Antigua lebte alles wesentlich freier - auch die nicht von den macht- und geldgierigen Gewerkschaftsbossen aufgeputschten Schwarzen -, solange es noch britische Kolonie war.



Nach 37 Tagen endlich Land in Sicht!

Das diesige Wetter hatte tagelang keine Sonnenhöhenmessung erlaubt. Dank der Radiopeilung „ZDX“ kannte ich zwar die Richtung zum Flugplatz Antiguas, aber nicht die Entfernung bis dorthin. Es war weniger, als ich erwartet hatte. Ich hatte die Stärke des Nordäquatorialstroms in Inselnähe unterschätzt.

Tagsüber hatten mich Fregattvögel besucht. Ich wußte damals noch nicht, daß diese federleichten Flieger immer an Land übernachten

müssen, da sie vom Wasser aus nicht aufsteigen können. Das hätte mich warnen sollen, wie nahe die Inseln schon waren.



Jedes der wenigen Boote in English Harbour hatte seine Geschichte

Stella Maris, vorn rechts, war herrenlos in Antigua angekommen. Ihr Eigner, John Pflieger, Kommodore der Slocum Society, hatte sich mit seiner Zeitschrift SPRAY um die Alleinsegler weltweit gekümmert, stieg dann selbst allein auf ein Boot

und fiel wohl über Bord.

In der Mitte **Puddytat**, ein weiterer Bobcat aus England. Er genoß den Atlantikblick vom Frachterdeck aus. Links liegt die kleine **Lei, lei, lass'n** mit Wolfgang aus Klagenfurt auf Weltumseglung. Er hatte sein Bootchen in Kanada selbst gebaut und kam nach Jahren samt Bordkatze und einmal Rund heil im Mittelmeer an. Abgedeckt davon bis auf die zwei Masten liegt an der Pier der große Alu-Katamaran **Stranger**, auf amerikanische Rechnung auf der deutschen Edelwerft A&R gebaut. Korrosionsprobleme zu Hauf wegen des neuartigen Bootsbaumaterials.



Endlich Ankergrund gefunden !

Hobby hat einen luftigen Ankerplatz in dieser verschnörkelten und eher schwülwarmen, windstillen Bucht gefunden. Versteckt hinter Ufergebüsch ist gerade noch das bombensichere Gewölbe eines der alten Pulvermagazine aus Nelsons Tagen zu erkennen. Die Familie Commander Nicholson' s hatte sich drumherum eine romantische Bleibe errichtet. Größte Sehenswürdigkeit im Hause und von mir und allen Ahnherren unter englischen Weltumseglern gebührend gewürdigt: Die Badewanne aus durchsichtigem Plexiglas und darunter, elektrisch beleuchtet, ein Stück Sandstrand mit Strandgut aller Art.

In English Harbour gab es nur eine Jahrhunderte alte Regenwasserzisterne. Deshalb war Süßwasser immer sehr knapp und der Strom fiel meistens auch aus. Eigentlich kann nur Briten eine solche Nonsense-Idee wie diese Badewanne kommen.

Genug zu trinken gab es dagegen im Admiral's Inn, kaum 50 m in Lee meines Ankerplatzes.

Bunt zusammengewürfelt die Spieler und ihre Instrumente



Auf der Terrasse vor dem Admiral's Inn spielte am Sonntagabend meiner Ankunft hingebungsvoll eine bunte Horde Jugendlicher aus dem Nachbardorf zum Tanz auf. Ihr liebster und lautester Song hieß **Fire, fire!** und so angefeuert fühlte sich einer beim Zuhören und Tanzen auch.

Nach fünf Wochen Einsamkeit und Stille auf See war das ein Schock, aber ich überlebte auch das noch. Von Tag zu Tag gefiel mir dieses Leben sogar immer besser.



Durstige Abende im Admiral's Inn

Etheline, die Managerin aus Antigua, unterhielt mit Shantys ihre Gäste. Sie begann als Hostesse auf Nicholsons erster Charteryacht.

Rodney Nicholson war vor Jahren mit seiner Familie auf einer beabsichtigten Weltumseglung hier hängengeblieben und kümmerte sich jetzt zusammen mit seinem Bruder Desmond um das wachsende Chartergeschäft.

Was in meinem Glas war, kann ich heute nur noch raten, vermutlich Rum und Ingwerbier. Das lernte ich erst auf den Westindischen Inseln kennen. Es war schon vor Gin und Tonikwasser dort zuhause gewesen. Wundert sich jemand, warum keiner von uns den Mund aufmacht? Die Musik war zu laut. Es wäre kein Wort übergekommen

Was nun?



Es wird nicht mehr lange dauern, dann werde ich oben auf Shirley Hights bei den alten Ruinen der englischen Garnison den Blick aufs weite Meer suchen und mich wieder hinauswünschen.

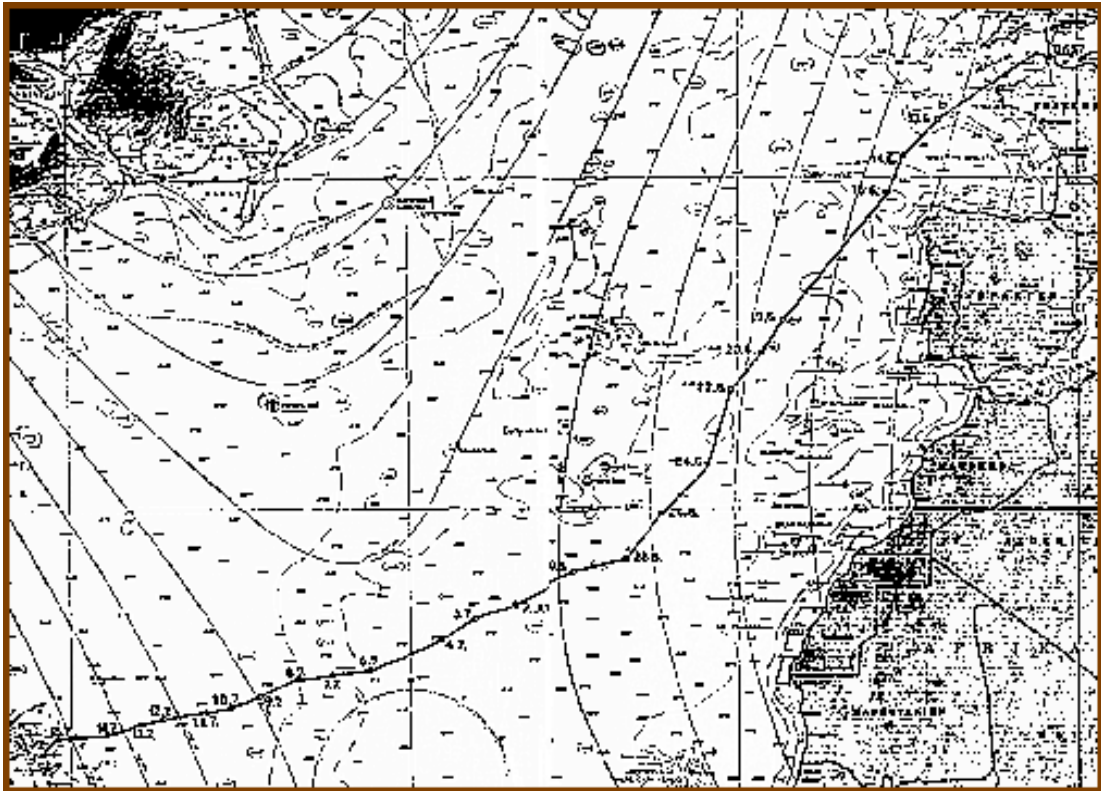
Inzwischen war es schon beschlossene Sache: Es wird einen Nachfolger für **Hobby** geben. Der neue Kat **Eilandhopper** wird zwei Meter länger sein und keine Kajüte

am Mitteldeck haben, dafür aber zwischen je einem kniehohen Deckshaus ein durchgehendes Deck. Natürlich ergibt sich auf diese Weise auch für den Tunnel zwischen den Rümpfen mehr Spielraum nach oben für den durchbrausenden Wasserstrom. Viel Platz entsteht vor allem im Freien an Deck, weniger Windwiderstand, sicheres Arbeiten, einfach ideal, um jahrelang damit in tropischen Gewässern zu segeln.

Alles ganz so, wie ich es ein Jahr vorher in einer Lissaboner Schulbuchhandlung in einem portugiesisch gedruckten Buch beschrieben fand, auch wenn ich damals noch nicht jedes Wort verstand. Die Absicht, ein Lehrbuch für Portugiesisch zu suchen, hätte nicht erfolgreicher sein können. Der Autor war ein gewisser Eric de Bishop. Der Name sagte mir nicht viel. Er war ein vehementer Gegner der Kon-Tiki-Besiedlungstheorie des Pazifik und bewies es nach dem Krieg mit einer Balsafloßfahrt in der entgegengesetzten Richtung. Diese fand lange nicht die Beachtung wie die des Norwegers, und Bücher darüber gab es nur auf dem französischen Buchmarkt.

Eric war der erste Europäer, der unter dramatischen, aber auch romantischen Umständen den ersten modernen Katamaran nach alten polynesischen Vorlagen baute und zwar am Strand von Waikiki. Er nannte sie **Kaimiloa**, also "Hinter fernen Horizonten". Nur drei Häfen lief er unter seiner Dschunkenbeseglung bis nach Cannes an. So einfach und billig kann Segelvergnügen sein. Er reiste zusammen mit Tati, seinem Diener, den nach drei Schiffbrüchen das Heimweh nach der Bretagne plagte. Das war kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Das Ereignis wurde nur in Frankreich gefeiert. Das Buch, mit einer Widmung von Erics Gutsnachbarn und Freund Marschall Pétain versehen, verschwand wohl von der Bildfläche wie Frankreichs Sieger von Verdun. Es scheint, in Portugal besaß es damals noch einigen Bildungswert im Lehrplan, nämlich als Beispiel, was kühne Menschen zu leisten imstand waren.

Eric's Grundidee wird auch in den Entwurf zu **Eilandhopper** fließen. Nur mit seinen flexibel am Brückendeck hängenden Rümpfen konnte ich mich nicht anfreunden. Für den einzigen Zweck, wofür den der Schiffbrüchige und wieder mal Mittellose die **Kaimiloa** gebaut hatte, war sie gerade richtig. Die Flexibilität der Gesamtkonstruktion erreichte er übrigens mit ausgedienten Spiralfedern aus dem Straßenbahndepot Honolulu. James Wharram, auch so ein begabter Schrottsammler, wenn es früher um billiges Bootsbaumaterial ging, federte seine Rümpfe mit Gummipaketen ab. Wie wird mein eigener neuer Katamaran eines Tages aussehen?



**Losgesegelt in Cherbourg am 10.06.1967 - Landfall in Antigua am 16.07.1967
3.800 Seemeilen in 37 Tagen**



**Danke für den Besuch!
Hier unten geht es entweder noch einmal zum Seitenanfang zurück.
Hier können Sie aber auch zum Buchthema meiner ersten Atlantiküberquerung im Katamaran
weitergelangen: Segeln mit dem großen Löffel. Weit, weit voraus liegt Antigua**

**[Weit, weit voraus liegt Antigua
Oder zum Seitenanfang zurück? Top of Page?](#)**

This page always under construction

Last update (M/T/Jahr) 11/07/2006 19:41:54