



## Einmal über den Atlantik - aber auch wieder zurück!



Im Zeitalter des Massentourismus ist dieser Wunsch und dessen Realisierung kein Privileg der Reichen mehr. Per Charterflug ist man in wenigen Stunden und relativ wenig Geld über den „Großen Teich“ gehüpft. Von vielen schon praktiziert.

Es geht aber auch anders. Und diesen Traum erfüllte sich Günter Püstow, unser langjähriger und immer noch amtierender Präsident des FTV, zu seinem 60. Geburtstag.

Eigentlich wollte er auch mit seinem überaus aktiven Engagement für seine Tiefbaufirma Schluss machen, ... aber das ist ein anderes Thema.

Das ist zwar schon ein bisschen her, aber da der Atlantik und seine unberechenbaren Wetterkapriolen sich wohl nie verändern, scheint es uns wert und immer aktuell, von dieser insgesamt über 8 Monate dauernden Seereise zu berichten.

Günter Püstow, kein Mann vieler Worte, aber der großen wie stillen Taten, war nur mühsam davon zu überzeugen, seine damaligen Tagebuch-Aufzeichnungen (oder wie Seeleute zu sagen pflegen: Logbuch-) und Reiseberichte von Mitabenteuern einer größeren Leserschaft zur Kenntnis zu geben.

Es wäre wirklich schade darum gewesen diese spannenden Schätze in den Schubladen seiner „No Problem“ verstauben zu lassen.

**Dies ist der Berichte von der letzten Etappe, die von den Bermudas über die Azoren nach England, durch den stürmischen Kanal und schließlich über Cuxhafen zurück nach Travemünde führte.**

**Manfred Richter, unser Clubwirt, war einer der 4 Seefahrer und hat sie spannend in Worte gefasst.**

# 3 FTV'er segeln über den Atlantik!

*Manfred Richter, der auch zum Auftakt - von Cuxhafen bis Madeira - der über 8 Monate währenden Reise dabei war, berichtet über die letzte Etappe von den Bermudas bis zum Zielhafen Travemünde*



Freund Günter machte es möglich: Im Sommer 1990 bot er mir die Chance, und ich griff zu. So warfen fünf Männer am 3.5.1991 in „St. George Harbor“ auf der Insel Bermuda die Leinen der „No



digsten West-Ost-Winde zu finden. Die Bunker der „No problem“ waren randvoll mit Diesel, Frischwasser und sonstigem Proviant gefüllt.

Skipper Günter, Hartmut und ich waren bereits sturmgeprüft, wir hatten im Oktober 1990 die wilden Wellentänze der Nordsee, Engl. Kanal, Biskaya und die Portugiesische Küste bis Madeira erleben müssen. Am 12./13. und 14. Oktober 1990 mussten wir uns im Bereich westl. Kanalausgang-Biskaya 30 Stunden lang in einem Orkan vor Top und Takel bei Windstärken um

problem“los und ab ging's auf einer Hallberg-Rassey 382 in Richtung Travemünde.

Zunächst zeigt der Kurs NO auf 38° nördl. Breite zu. Die Bermudas liegen auf 32° nördl. Breite, In diesen Breiten sind die bestän-

10 und mehr treiben lassen. Einige Tage später gerieten wir vor Lissabon während eines Gewittersturms in fürchterliche Grundseen mit Wellen von 15-20 Metern Höhe.

Also sind wir drei eigentlich guten Mutes losgesegelt. Unser Skipper Günter hatte in der Karibik zwei Amerikaner kennengelernt, die gerne mit über den Teich segeln wollten. Die beiden mussten sich noch bewähren.

Unser erstes Ziel waren die Azoren, die wir in 14-16 Tagen





an hatten wir immer Wind von vorne. Das heißt: Wind aus östlicher Richtung, NO oder SO, was wider aller Regel ist, da, wie schon gesagt, in diesen Breiten der Wind aus Westen kommen sollte. Für uns hieß das also über den

„Fayal“ ein. Die Azoren bestehen aus neun Inseln, die sich über ein Segelgebiet von ca. 200 x 50 Meilen erstrecken. Es herrschte ein feucht-warmes Klima.

Nachdem wir durch den portugiesischen Zoll waren, wurde erst einmal heiß geduscht. Welch eine Wonne nach 14 Tagen Salzwasser. Nun einmal zu unseren beiden Amis, die sich ja noch bewähren mussten.

Ab vier Windstärken waren unsere Freunde fast immer groggy (außer Flaute hatten wir fast immer 4-5



Atlantik kreuzen. Nach neun Tagen auf See erwachte es uns doch. Wir kamen in ein Tiefdruckgebiet, und es ging wieder mal zur Sache: Wind von vorne in Stärken von 8-9 machten uns schwer zu schaffen. Haus-hohe Wellen erforderten zwei



Tage lang größte Aufmerksamkeit . Am 14. Mai, das Wetter hatte sich beruhigt, sahen wir zum erstenmal Walfische, wir standen kurz vor den Azoren, Es ist schon imposant und gewaltig, wie diese Meeresriesen sich im Wasser bewegen. Insgesamt haben wir auf dieser Reise fünfmal Wale gesichtet , alle um die Azoren herum.

Nachdem wir die zwei Inseln „Flores“ und „Corves“ passiert hatten, liefen wir nach 13 Tagen und 22 Stunden in den Hafen auf der Insel



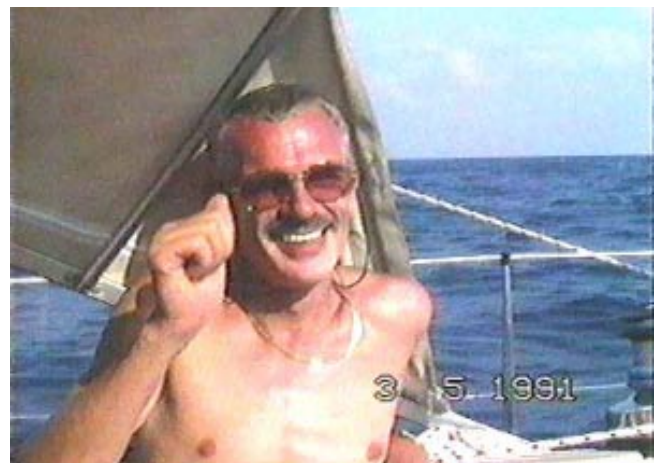
mel. Nachts erlebten wir von Horizont zu Horizont eine Sternenvelt, die jedes Seglerherz in freudige Erregung versetzte. Ergänzt wurden diese unvergesslichen Eindrücke durch unsere bordeigene „Delphin-Show“, bei der sich bis zu 25 dieser intelligenten Wesen um den Bug spielend herumtummelten, wobei die Freude hierüber offensichtlich auf Gegenseitigkeit beruhte.

Ab 38° nördl. Breite gingen wir auf Ostkurs Richtung „Fayal“ - eine Insel der Azorengruppe. Wir segelten einige Tage im äußersten Bereich der Eisberggrenze, Die Tage waren mäßig warm, die Nächte eisig kalt, Von diesem Zeitpunkt



Windstärken von vorne). Ich glaube, bestimmt zwei Drittel der Strecke haben unsere amerikanischen Freunde in der Koje gelegen. Nachdem wir unsere „No problem“ aufgeklärt hatten, und wir frisch geduscht waren, war natürlich Landgang angesagt.

Nach ca. 2.400 Seemeilen = 4.444,8 km kann man sich gut vorstellen, dass das ein ausgiebiger Landgang nach allen Regeln der christlichen Seefahrt war. Horta hatte auch einiges zu bieten, darüber zu schreiben lohnt sich nicht, da man dies in jedem Reiseführer nachlesen kann





Ein Bremer Weltumsegler, den wir auf den Azoren trafen, mit seiner „Selbstbauyacht“



(verständlicherweise). Am nächsten Tag wurde „No problem“ wieder ausgerüstet (Wasser, Diesel, Proviant), Wir waren auslaufklar zu unserer zweiten Etappe nach Falmouth (Südengland), ca. 1.200 Meilen = 2.222,4 km.

Hier, spätestens zu Beginn der zweiten Etappe, sollte ich kurz den Tagesablauf (24 Stunden), d.h. die bewusst/gewollten bzw. die angeordneten und die sich zufällig ergebenden Funktionen an Bord erklären:

Grundsätzlich waren alle Funktionen an Bord austauschbar. Die Autorität des Skippers (Kapitän) ist unantastbar. Mehr oder weniger ergab es sich doch, dass einige Funktionsbereiche allmählich ganz von selbst dem einen oder anderen zufließen.

Losgelöst von diesen quasi festen Funktionen hatte jeder in einem festgelegten Rhythmus ab Sonnenuntergang seine 2 - 3 stündige Ruderwache zu gehen, die spätestens mit dem immer wieder zu begeisternden Sonnenaufgang endete. Stimmung und ihre Schwankungen waren mehr oder weniger abhängig von den Atlantikwellen und dem Wind, d.h. je besser und konstanter die Segel standen, desto ausgeglichener und freundlicher

war unsere Gemütsverfassung (die Stimmung war eigentlich immer gut). Jetzt aber wollen wir erst einmal die Azoren Richtung Südengland und Nordsee verlassen. Ja, wenn dann alles so gut- wie fast von selbst - funktioniert, was macht man dann mit den Gedanken: ... so soll das jetzt noch mindestens 2.200 Seemeilen weitergehen, Welle für Welle, Tag für Tag, Nacht für Nacht, immer dieselben Gesichter, dieselben Sprüche...





und das bei einem Raumvolumen von 3,65 x 11,65 Meter!?

Wir konzentrierten uns mehr und mehr auf das zu erreichende Etappenziel, griffen immer häufiger die zurückgelegte Strecke auf der Atlantikseekarte ab, errechneten die Halbzeit/ Etappenmitte und schlossen schließlich Wetten über das Ankunftsdatum ab. Unsere beiden Amis fragten oft mehrmals am Tage „Wie lange noch, wo sind wir?“, Darüberhinaus bemühten wir uns um so lebenswichtige Dinge

wie: „Wann geht wohl und in welchem Winkel zu unserem Kurs die Sonne auf, oder wieder unter“. Das gleiche Spiel konnte auch nachts betrieben werden; jeder hatte dabei so seinen heimlichen Lieblingsstern!!!

Nach einer Woche schönstem Segelwetter (Wind aber immer von vorne), mit Flaute und gutem Wind durchwachsen, kamen wir in das Gebiet westlicher Kanalausgang -



Biskaya. Zwischendurch hatten wir auch „Besuch“ an Bord, zwei Vögel, die sich wohl verfliegen hatten und in der Not fast handzahn wurden, landeten bei uns an Bord und fuhren als Passagiere fast 24 Stunden lang mit. Für drei Stunden landete auch noch eine kleine Schwalbe auf unserem Steuerrad. Das nächsterreichbare Land war ca. 450 Meilen entfernt.







Aber im Gebiet westlicher Kanalausgang erwischte es uns wieder. Der Wind brieste zur Sturmstärke aus NO auf, er kam also daher, wo wir hin mussten. Wieder haushohe Wellen und knallharte Schläge auf das Schiff. Nach drei Tagen sehr schwerem Wetter erreichten wir nachts den südenenglischen Hafen „Falmouth“. Zwei Tage lang mussten wir uns an den größten Schiffsfriedhöfen der Welt: Scilly Island, Lands-End, Lizard-Point (hier liegen mehr als 1.200 registrierte Wracks auf Grund) und an den Felsen von Cornwall vorbeimogeln. Und das alles gegen Sturm. Nach dem Festmachen in Falmouth war erst einmal richtiges Ausschlafen angesagt (12 Tage von den Azoren nach Falmouth).

Nachdem der Zoll an Bord war, wurde „No problem“ wieder seeklar gemacht. Wir haben gut gegessen und getrunken, ein Stadtbummel wurde gemacht, und zwei Tage später ging es bei mäßigem Sturm wieder weiter in Richtung Dover,





Dabei haben wir den Englischen Kanal mit wenig Wind, viel Wind, wenig Seegang und schwerem Seegang und all seinen tückischen Strömungen kennengelernt. Wir haben Strömungen bis zu 6,5 Knoten = 12 km/h gemessen, und das auf offener See. Es entstanden querab der „Isle of Wight“ Strömungswirbel und Strudel wie bei uns am Mittelrhein, nur noch mit entsprechendem Seegang. Bei Sturm erreichten wir Dover, Nach einem Hafentag ging es dann bei schönstem Frühlingswetter weiter in Richtung Cuxhaven. Die Nordsee hatte uns wieder. Nach weiteren 2 1/2 Tagen mit mäßigem Wind, aber viel Regen, liefen wir mit auflaufendem Wasser im Yachthafen von Cuxhaven ein.

Nach acht Monaten war also „No problem“ wieder in einem deutschen Hafen. Dies wurde mit einem guten Essen und reichlich „Jever Pils“ zünftig gefeiert. Unsere beiden Amerikaner haben uns hier verlassen, Auf die Frage, ob sie noch einmal den Atlantik übersegeln würden, kam einhellig die Antwort „Not for money“. Die armen Jungs waren total kaputt.

Von Cuxhaven aus durch den NOK zu nach Kiel und von hier aus die 60 Meilen nach Travemünde, unserem Heimathafen, rissen wir mit Aufenthalt in Kiel verständlicherweise „auf einer Morsbacke“ ab. Die Ostsee ist ja schließlich unser Hausgewässer, und man kennt ja jede Welle. In Travemünde angekommen, wurde „No problem“ aufgeklärt, und unsere Frauen und Freunde organisierten eine duftige Willkommensparty, die bis in die Morgenstunden des nächsten Tages andauerte.

So endete nach fast fünf Wochen, davon 29 Seetage und ca. 4.750 zurückgelegte Seemeilen, meine erste Atlantiküberquerung. Ich kann nur sagen: „Danke Günter, es war traumhaft“.



#### Einige Daten zur Hauptperson:

Typ:	Hallberg-Rassey 382 - Sluppgetakelt
Name:	„No problem“ - Motor 62 PS
Länge:	11,65 m
Wasser:	350 Liter
Breite:	3,65 m
Diesel:	300 Liter+Kanister
Tiefgang:	1,90 m - Kojen: max. 7 Personen
Verdrängung:	8,5 tons - Bau-Nr. 36
Kielgewicht:	3,5 tons - In: Ellös/Schweden
Segelfläche:	max. 70 m <sup>2</sup> - Stapellauf: 19.5.87
Navigation:	GPS-Satellitennavigators AP-Navigators (Decca)