

Wilfried Erdmann

SEGELN

MIT WILFRIED ERDMANN

Edition Maritim

Autor und Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung.

„Wenn du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“ (Antoine de Saint-Exupéry)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

6. Auflage

ISBN 978-3-667-10176-1

© DK Edition Maritim GmbH, Hamburg

Umschlaggestaltung, Layout und Satz: Erdmann Design, Kiel
Fotos: Wilfried Erdmann, mit Ausnahme von:
Seite 13 Peter Timm, Seite 15 Kai Greiser, Seite 25 Harry Tachulke,
Seiten 53, 74, 177 Hanns-Jörg Anders, Seite 63 Burghard Pieske,
Seiten 319, 367, 448, 457, 493 Kym Erdmann
Lektorat: Birgit Radebold
Druck und Bindearbeiten: Westermann Druck Zwickau GmbH
Printed in Germany 2015

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inkl. Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld
Telefon: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115, E-Mail: info@delius-klasing.de,
www.delius-klasing.de

Inhalt

1	Meerwärts	8	18	Routen im Wind	246
2	Zehn Boote – zehn Leben	12	19	Vorbereitung auf einen Sturm	268
3	Das Schiff »Kathena nui«	24	20	Sturmtaktik: Kampf mit den Wellen	278
4	Lust auf Segeln	32	21	Angst machen – Furcht haben	300
5	Meer und Abenteuer	52	22	Der Einzelkämpfer	308
6	Sinn und Motiv eines Törns	58	23	Allein und stark	318
7	Die Kosten einer Fahrt	70	24	Astronavigation einfach gemacht	330
8	Überlegungen zum Entwurf	84	25	Segeln bei Nacht	356
9	Der Bootsbawerkstoff	96	26	Fit sein und die Gesundheit	366
10	Größe und Eignung	104	27	Ernährung an Bord	380
11	Die Takelage	116	28	Das Log-Tagebuch	400
12	Segel sind mehr	136	29	Fahrtensegeln am Beispiel »Pusteblume«	410
13	Arbeitsplatz: Deck und Cockpit	152	30	Auf Schiffssuche	450
14	Einrichtung unter Deck	162	31	Nie wieder – Fragen und Antworten	460
15	Ausrüstung, Technik, Zubehör	176	32	Inbesitznahme eines Bootes	492
16	Anker & Ankern	216	33	Etwas Geschichte – Daten und Fakten	498
17	Anmerkungen zur Sicherheit	234			

Meerwärts

»Bengalisches Feuer: Schwarzes Sulfid, verwendbar als Signal bei Schiffbrüchen oder um die Nacht zu erhellen.« (The Sailors Hornbook, England)

Ich weiß einiges über den Umgang mit Booten und Segeln. Aus Neigung, Erfahrung und von Beruf. Logisch, verbrachte ich doch einen Großteil meines Lebens an Bord von Segelbooten und Yachten. Vielfach allein, aber auch mit Crew. Auf den Weiten der Ozeane sowie an unseren Küsten, vor Anker in Südeelagunen wie am Kai in engen Häfen. Mit kleinen, großen und ganz großen Yachten. Mal war ich extrem unterwegs, dann war's wieder nur ein Kuschtörn. Also, Segelei vom Unterschiedlichsten.

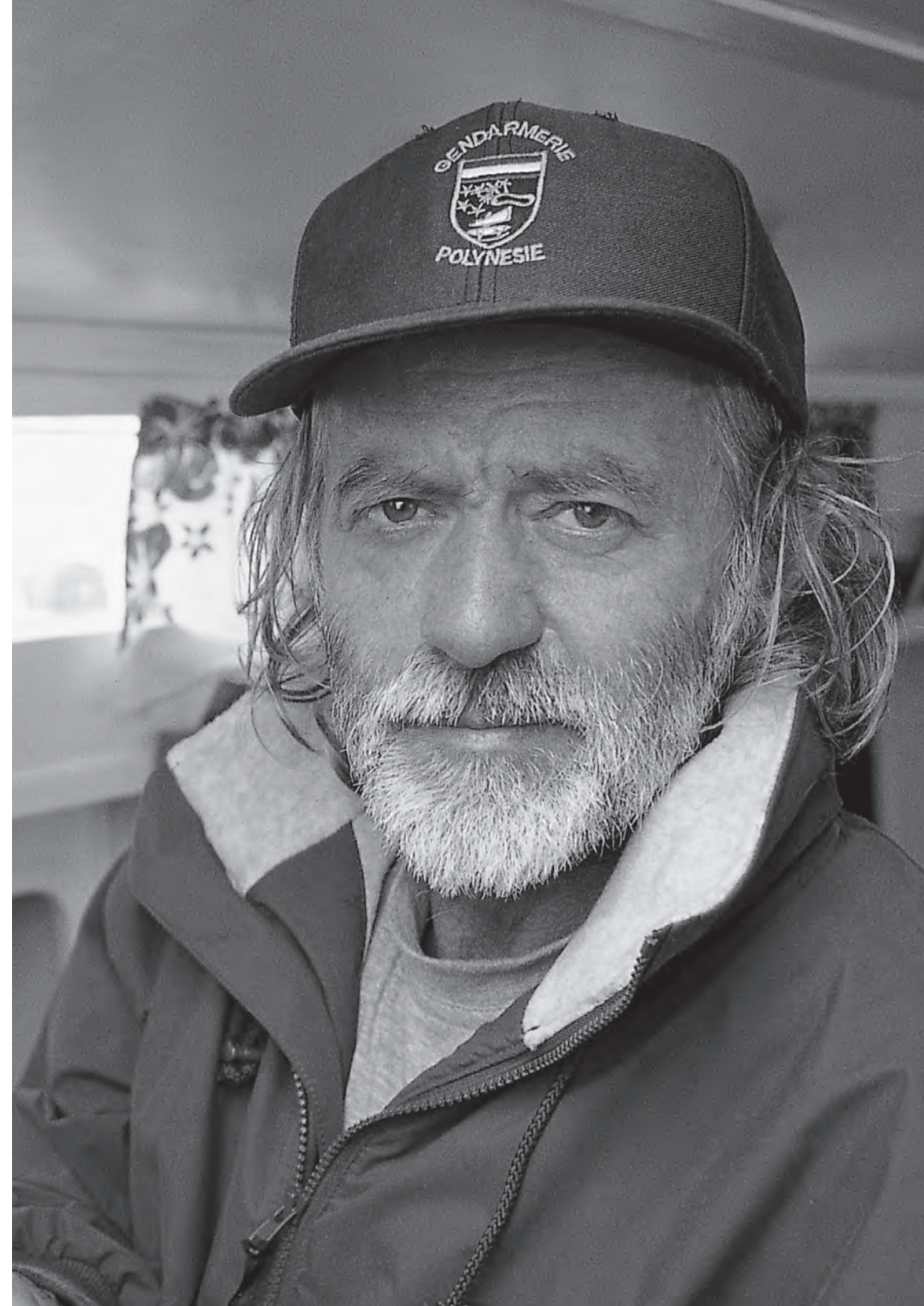
Bereits 1988 und 1995 habe ich meine Erfahrungen und Ansichten unter diesem Buchtitel – SEGELN MIT WILFRIED ERDMANN – zusammengestellt. Inzwischen hat sich jedoch auf dem Segelmarkt manches geändert, und auch ich hatte viele neue Begegnungen mit dem Meer und seinen Küsten. Ich habe das Buch ergänzt, denn das Meer nimmt wie in der Natur bei mir im Dasein und Denken eine besondere Stellung ein. Ich hoffe, meine Ausführungen bringen Sie auch mit/ in dieser überarbeiteten und erweiterten Neuauflage weiter. Entfachen bei Ihnen ein bengalisches Feuer = vielfarbiges gedämpftes Signalfeuer.

Ein bengalisches Feuer deshalb: Fahrtensegeln ist nämlich nicht schlüssig in allen Fakten zu erklären. Bei mir gibt es Raum für eigene Entfaltungen. Basis dieses Buches ist mein Boot: KATHENA NUI und ihre Reisen.

NUI ist das Schiff, das ich halbwegs selbst gebaut habe und mit dem ich 1984/85 und 2000/2001 allein und nonstop um die Erde gesegelt bin. Einmal von Kiel nach Kiel in 271 Tagen – mit dem Wind. Das zweite Mal von Cuxhaven nach Cuxhaven in 343 Tagen – gegen den vorherrschenden Wind.

Der erste Nonstoptörn war für mich die magische Route. – Diese klassische Weltumseglung auf dem naturgegebenen, direkten Kurs: durch die hohen antarktischen Breiten, ums

Wilfried Erdmann 2001.
Die fett gedruckten
Marginalien in diesem
Buch sind Tipps,
Ratschläge, Hinweise
von mir und Freunden.



Kap der Guten Hoffnung und das berühmte Kap Hoorn. Also, nicht durch die künstlichen Wasserstraßen Suez- und Panamakanal, sondern den alten Kursen der Windjammer von West nach Ost folgend.

Mit der einzigartigen Reise – gegen den Wind – wollte ich mich erneut vollkommen einer Sache verschreiben: völlig allein durch die stürmischsten Seegebiete der Erde, ohne anzulegen, einen Hafen anzusteuern oder sonst wie unterwegs Proviant und Ausrüstung nachzubunkern. Das war furchtbar anstrengend. Das war viel Arbeit. Das war aber auch schlichtweg – spannend schön.

Dass ich diese beiden Unternehmen erfolgreich abgeschlossen habe, dazu ohne ernste Havarien, konnte ich selber zunächst kaum fassen – und viele andere auch nicht. „Wie hat er das bloß gemacht?“ Antwort: Simplify your boatlife.

Salopp gesagt: Merkmal aller meiner ozeanischen Segeltörns war das Einfache an Bord. Von der Konstruktion bis zur Ausrüstung und Einstellung rüstete ich mich stets ohne Firlefanz aus, erstickte nicht in Perfektion. Sehr zum Gelingen trug bei, nicht alles richtig gemacht zu haben, aber wenig falsch.

Weil es so schwer ist, einfach zu sein, deshalb – ich wiederhole mich – dieses Buch.

Neben KATHENA NUI liegen diesen Aufzeichnungen meine anderen Weltumseglungen zugrunde, aber auch die Nordatlantiküberquerung mit GATSBY und die Umrundung der Ostsee mit KATHENA 7 sowie das Gegenstück, die Nordsee mit KATHENA INA, und viele andere. 33 wesentliche Gesichtspunkte habe ich zusammengefasst. Die Atmosphäre und Dichte eingefügter Erlebnisberichte sollen die Aufnahmen der Fakten erleichtern.

In kaum einem anderen Bereich gehen die Meinungen so weit auseinander wie in der Fahrtensegelei: Ist ein Langkieler vorteilhafter? Geht es ohne Kartentisch? Bloß kein Aluminium! Wie werde ich am besten mit der Seekrankheit fertig? Wie viel Komfort brauche ich? Oder: Benötigt man unterwegs überhaupt Geld? Segelt sich ein Ketschrigg leichter? Soll der Anker mit Vollgas eingefahren werden? Rollrefanlage? All diesen Fragen werde ich nachgehen, Vorstellungen erläutern, auf Materialien, Wetter, Arbeit und Muße eingehen. Selbstverständlich werde ich mich mit dem Meer, speziell mit dem

Verhalten bei stürmischem Wetter auseinander setzen. Über negative Einflüsse und Beschwerlichkeiten berichten.

Eine Gebrauchsanweisung für Ozeansegelei werden Sie von mir nicht bekommen. Das jedenfalls bezwecken die Texte, Bilder, Skizzen dieses Buches nicht. Ich glaube gar, für jene Segelei, die ich hier meine, ist außer Segeltechnik und Navigation und einigen anderen Dingen nichts erlernbar. Gefühl und Enthusiasmus/Begeisterung muss man haben – für Boot, Meer, Natur und Umfeld. Bewusst erleben und mit Willen und Leidenschaft auch unmögliche Dinge anpacken.

Man muss erkennen, dass die technischen Aspekte der Ozeansegelei im Vergleich zu den Erlebnissen eine untergeordnete Rolle spielen. Kenntnisse der Segeltechnik und Navigation sind handwerkliche Voraussetzungen – mehr nicht. Ein erfolgreicher Törn ist nicht vom Umfang der Ausrüstung abhängig. Manches ist zwar wünschenswert, doch notwendig ist vergleichsweise wenig: ein solider Bootskörper, Rigg und Segel, verlässliche Ruderkonstruktion, hohe Reling, dichte Luken und unter Deck Kocher, Koje, Kartentisch. Dazu wenige Navigationsgeräte und ein gesunder Menschenverstand. Vielleicht lebe ich manchmal mit Stagreitersegel und Petroleumkocher gegen die Zeit. Aber ich genieße sie immer.

Für den GPS-Segler sind für den Notfall Navigationstafeln eingefügt, sodass er damit bei Versagen seiner elektronischen Geräte nur mit Sextant und Uhrzeit Breite und Länge bestimmen kann, seinen Hafen also trotzdem findet.

Mit einem Wort: Ich möchte einen ganzen Segelsack Erfahrungen ausschütten und Lücken füllen. Aufforderungen, so zu handeln, und Belehrungen werden Sie nicht finden.

Ich möchte verdeutlichen, dass am Ende einer Route immer das Unbekannte liegt. Zeigen, dass Reisen ein zutiefst subjektives Erlebnis ist, bei dem die Zufälle im Alltag der Fremde aufregender sein können als jede etablierte Sehenswürdigkeit. Den Lesern, die ein Boot besitzen, wünsche ich, dass sie durch meine Anregungen den erforderlichen Schubs kriegen. Anderen, dass sie sich ein Segelboot bauen oder kaufen: So kommen Sie mit dem Wind, der zu den wenigen Dingen auf der Erde gehört, die es noch umsonst gibt, überall hin.

Zehn Boote – zehn Leben

»Am Morgen des 13. Mai stieß ich von der Pier ab, setzte Großsegel und Fock und brauste los. Nicht sehr weit. Ich kam der Kaimauer an der Ausfahrt bedenklich nahe und wäre unweigerlich dagegen gebrummt, wenn ich nicht vergessen hätte, den Spinnakerbaum einzuholen, der wie ein Klüverbaum vorn einen Meter weit hinausragte. Er fing den Aufprall ab und zersplitterte dabei. In drei Stücke. Drei Stücke sind eigentlich ein gutes Zeichen ...« (aus meinem Logbuch über den ersten Versuch, allein zu segeln; Alicante 1966)

Als ich das Meer zum ersten Mal sah, hatte ich einen langen und mühevollen Weg hinter mir. 1958 radelte ich quer durch Deutschland, besuchte Luxemburg und Paris und erreichte schließlich bei St. Raphael die Mittelmeerküste. Ich staunte nicht schlecht. Mann, war das eine Aussicht! Ich stellte mein Rad an eine Pinie, aß einen Pfirsich und trank viel Wasser. Das Meer spiegelte sich im Gegenlicht der Nachmittagssonne. Groß war mein Erstaunen über die Weite. So groß, so bestimmend hatte ich mir das Meer nicht vorgestellt. Ich bin zwar in Pommern geboren und in Norddeutschland aufgewachsen, aber das Meer hatte ich bis dahin nicht gesehen.

Immer an der Küste entlang, setzte ich meine Radtour fort: Den italienischen Stiefel hinunter, um Sizilien herum, durch Tunesien, Libyen, Ägypten und den Libanon, schließlich gelangte ich bis nach Indien. Dort an der Westküste bei Mangalore entdeckte ich ein Segelboot. Allein lag es vor Anker. Der Eigentümer, ein Engländer, zeigte mir das winzige Holzboot. Zwei indische Mädchen nahmen mich mit an Bord zum Segeln. Mich beeindruckte die Tatsache, dass man sich nicht um die leidigen Visa für die jeweiligen Länder bemühen musste, um sich fortzubewegen. „Alles, was ich brauche, ist ein gültiger Reisepass“, sagte mir der junge Mann. Dazu hatte er seinen Kocher und konnte schlafen, wann er wollte. War also nicht wie ich auf Tempelunterkünfte und billige Her-

KATHENA am 8. Mai
1968 in Helgoland.
Mitten in der Nacht
verlasse ich den Felsen,
um in Hamburg meine
erste Weltumsegelung
zu beenden.





Noch heute fühle ich mich meiner ersten KATHENA durch das einzigartige Erlebnis einer gemeinsamen Aufgabe mehr verbunden als allen nachfolgenden.

bergen angewiesen. Wurde auch nicht stets von Menschen umdrängt, denn er lag ja weitab vom Strand. Und außerdem war Segeln eine sportliche Betätigung. Alles das setzte mich in Flammen. Ein Segelboot erschien mir sofort als das ideale Reisemittel.

Von da an hatten die wichtigsten Dinge in meinem Leben mit dem Meer zu tun: fünf Jahre Handelsschiffahrt (vom Decksjungen zum Matrosen) – hauptsächlich, um Geld für das erste Boot zusammenzubekommen.

Mit der Segelei habe ich 1965 begonnen. An Bord meines eigenen Sieben-Meter-Kielschwerters, der ersten KATHENA, die ich für den Zweck einer Weltumseglung angeschafft hatte. Als gerade Mittzwanziger marschierte ich dann auch direkt durch – 30 223 Seemeilen, als erster Deutscher, der die Welt allein umrundete. Zu einer Zeit, als Weltumsegeln in Deutschland überhaupt nicht populär war. Ich unternahm die Fahrt damals mit sehr wenig Geld und einem Boot, das weder für eine solche Reise konstruiert noch gebaut worden war. Ja, selbst das Segeln habe ich mit dem Boot erst gelernt. Ich verletzte dabei nach Ansicht mancher Segelfunktionäre ein Tabu: Ich segelte ohne Segelschein und Segelverein. Das nahm man mir nach der gelungenen Fahrt übel. Aber das

Können, den Kampfgeist, den Mut zum Improvisieren unterwegs auf dem Meer lernt man nicht in der Segelschule. Ich war außerdem mit so viel Willen und Leidenschaft dabei, dass selbst grobe Fehler in der Seemannschaft meinen Elan nicht dämpften, vielmehr nutzte ich entschlossen und kaltblütig die rasch wechselnden Situationen auf dem Meer und an den Küsten. Mangels geschulten Wissens habe ich mir daneben ein Gefühl, oder genauer einen Instinkt, angeeignet, der mir später noch oft behilflich war.

Als beispielsweise KATHENA durch Wurmfraß mitten im Pazifik zu viel Wasser zog, brach ich die Reise nicht ab, sondern nahm Streichhölzer und stopfte sie in die Wurmlöcher. Die aufquellenden Hölzer dichteten mein Boot. Hindernisse wie Geldmangel, Ruderbruch, löchrige Segel oder hübsche Mädchen konnten mich jungen unbekümmerten Segler nicht aufhalten.

Das Motiv dieser ersten Fahrt: Ich tu es einfach. Genauso plante und führte ich eine weitere Reise durch. Diesmal war es eine Weltumseglung zu zweit. Frisch verheiratet mit Astrid, einer Düsseldorfer Sportlehrerin, stürzten wir uns auf die Wogen. 1022 Tage, von 1969 bis 1972, war die KATHENA 2 auf der Passatroute unser Zuhause. 35 086 Seemeilen, größtenteils nasse Meilen, brachten wir hinter uns. Der Stahlrundspanter



Ich wagte es, unangemeldet anzukommen. Die Folge: Polizei, Zoll, Seglerverband besuchten mich in der engen Kajüte, wo ich mich rechtfertigen musste.

war zu schwer, schon bei Windstärke 5 das Deck überspült – eine harte Segelei. Als fast am Ende der Fahrt in der Biskaya eine Sturmsee zwei große Fenster eindrückte und die Kajüte unter Wasser stand, packte uns das Entsetzen: „Nie wieder um die Welt!“

Beim Wasser blieben wir trotzdem. Mit einer 13,50 Meter langen Kutterslup, KATHENA ITI, gezeichnet von John Illingworth, unternahm ich von Beaulieu/Südfrankreich aus 14-tägige Korsika-Törns. Sechs bis sieben zahlende Mitsegler hatten meistens gebucht. Praktische Ausbildung war dabei. Drei Sommer lang ging ich dieser Tätigkeit nach. Astrid organisierte alles an Land: Buchung, Proviant, Säuberung. Unser „Geschäft“ florierte. Sorge um Kunden hatten wir nicht. Wir fühlten uns wohl im schönsten Teil des Mittelmeeres.

Der Vorsatz „Nie wieder“ hielt nur drei Jahre. KATHENA ITI wurde verkauft, und es folgte ein unvergleichbarer dreieinhalbjähriger Südseetörn mit Astrid und unserem Sohn Kym, der zu Beginn drei Jahre alt war. Im April 1976 ging es von Neuseeland aus los, mit einer zehn Meter langen und knapp drei Meter breiten Slup aus Glasfiber. Mit der KATHENA FAA hatten wir uns vorgenommen, abseits der Hauptwege die Südsee für uns zu erschließen. Im Zickzackkurs kreuzten wir durch viele Archipele: Fidschi, Tuvalu, Kiribati, Nukumanu, Salomonen, Neuguinea, Borneo. Insgesamt segelten wir 20 422 Seemeilen und beendeten den Törn im Juli 1979 in Südfrankreich. 144 Inseln lagen in unserem Kielwasser.

Alle drei großen Reisen wurden, den Umständen entsprechend, mit kleinen einfachen Booten und einem Minimum an Ausrüstung unternommen. Trotz allem habe ich diese Fahrten ohne ernstliche Havarien durchgeführt. Schon gar nicht fremde Hilfe auf dem Meer benötigt.

Mit der Erfahrung dieser rund 104 000 Seemeilen ging ich an das Abenteuer eines Neubaus, der jetzigen KATHENA NUI. Kurz entschlossen bestellte ich in einer Werft Rumpf und Deck. Viele deutsche Segler, die Langfahrten planen, haben, wie mir oft scheint, nicht genügend Biss. Viel zu oft wird zu viel überlegt und geplant. Der Individualismus kommt dadurch meistens zu kurz.

Mich reizte es dagegen ungemein, mit einem kleinen Boot, überschaubarem Aufwand und begrenzten Mitteln eine in



KATHENA 2, eine 8,90 Meter lange Slup, war für Astrid und mich drei Jahre unser Zuhause. – Die dritte große Reise: vier Jahre Südsee – zu dritt. Meine Frau Astrid, Sohn Kym und ich an Bord der KATHENA FAA.



KATHENA 7, das Boot, mit dem wir einen ganzen Sommer lang die Ostsee umsegelten.

jeder Hinsicht extreme Blauwasserfahrt zu machen. Ich wollte beweisen, dass man, ausgerüstet mit dem wirklich nur Notwendigsten, fokussiert auf das Wesentliche, absolut sichere und vom Erlebnis her gesteigerte Reisen machen kann. Es folgte diese – für mich – phantastische Nonstopfahrt rund um die Welt. Von Kiel nach Kiel in 271 Tagen. Allein durch die stürmischsten Seegebiete der Erde. 271 Tage in Bewegung – mich und mein Schiff vorantreibend, ohne Zuschauer, bei Sturm und Flaute. Ein einsamer Kampf mit den Wellen. 271 Tage Anspannung – konzentriert segeln, das Richtige tun, diese fressende Sehnsucht nach Menschen, die Angst nicht nur vor den Elementen, mehr noch vor der Zeit, die immer vor mir lag. Und sich dann, wenn von Gleichgültigkeit umnebelt, aufraffen und die notwendigen Dinge tun – denn die See verzeiht keinen Fehler!

Für mich war dieses 271-Tage-Unternehmen die faszinierende Konfrontation eines segelnden Menschen mit der Natur. Ich habe die Spur dieser Reise fotografiert, im Log-

buch und Tagebuch festgehalten und anschließend beim Zusammenstellen zu dem Buch „Die magische Route“ nochmals zum Erlebnis zurückgefunden.

Wenn man ausschließlich Langfahrten gemacht hat, dann erfreut sich ein Weltumsegler keiner großen Wertschätzung mit Dänemarktörns oder einer wochenlangen Segelreise mit einem motorlosen Boot durch die schwedischen Westschären. Selbst Freunde erwarten weitere spektakuläre Törns. Und die stets begleitende Frage ist: Wann geht es wieder los? Womit mindestens eine Ozeanüberquerung gemeint ist. Stattdessen machten wir Charterfahrten: zum Beispiel einen Familientörn auf den Großen Seen Nordamerikas. Für Amerika-Liebhaber eine äußerst reizvolle Fahrt.

Und dann kam 1988 die „verrückte“ Anfrage des Magazins „Stern“, ob ich Lust hätte, Gewinner eines Preisausschreibens über den Atlantik zu segeln. Bisher segelte ich aus Lust oder innerem Zwang, niemand hatte mir die Idee gegeben oder mich beauftragt. Doch nun ein Hochseetörn gegen Bezahlung! Diese „Stern“-Fahrt sollte einer von acht Preisen sein, die Leser aus Anlass des 40-jährigen Bestehens des Hamburger Magazins gewinnen konnten. 48 000 Leser hatten Segeln als Wunschpreis angekreuzt. Aber nur acht wurden als Gewinner benachrichtigt. Jeder durfte einen Partner mitnehmen. Insgesamt also 16 Leute. Acht von Cuxhaven via Azoren nach New York (4150 Seemeilen), die anderen acht über Neufundland und Schottland zurück (3550 Seemeilen). Maritimen Bedenkenträgern gingen die Prinz-Heinrich-Mützen hoch, als sie von diesem Vorhaben hörten: Acht wildfremde Menschen, Männer wie Frauen, die sich nie zuvor gesehen hatten, die meisten ohne Ahnung vom Segeln – würde das gut gehen?

Es ging gut. Wir segelten mit der gecharterten 15 Meter langen Yacht GATSBY, die ich dafür mit viel Umsicht vorbereitet hatte, den geplanten Kurs, ohne dass wir ernstlich in Schwierigkeiten kamen. Die mutigen Frauen und Männer, die mit dem sportlichen Boot die schwersten Stürme, innere und äußere, abwettern, sind zu einer Crew zusammengewachsen. Selbst für mich, der neben der gesamten Logistik zuständig war für Segelführung, Navigation, Unterhaltung und vor allem Essen, war es allemal mehr Segeln als Fluch.