
KRISTINA MÜLLER

FREIHEIT AUF ZEIT

WELTUMSEGLER
ERZÄHLEN



DELIUS KLASING

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Ein letztes großes Abenteuer | 8 |
| 1 Durchatmen am Ende der Welt | 13 |
| Kap Hoorn und weiter: Tatjana Hartmann und Thomas Witt und ihr Traumtörn in eisige Breiten | |
| 2 Junge, komm heil wieder | 33 |
| Frei und weg: Der 25-jährige Martin Finkbeiner und seine Weltumsegelung mit Hindernis und Hilfsprojekt | |
| 3 Huckepack nach Hause | 53 |
| Schiffe bauen, Leinen lösen: Sabine und Heinz Solka und ihre ungewöhnlichen Reisen über Flüsse und Ozeane | |
| 4 Nach Westen mit der flotten Flotte | 73 |
| 15 Monate, 30 Yachten, ein Ziel: Birgit und Uwe Strüwing und ihre weltumspannende Segelralley | |
| 5 Michaels Mission | 91 |
| Aussteigen und Gutes tun: Dr. Michael Leppert und seine segelnde Zahnklinik auf zwei Rümpfen | |
| 6 Zwischen Hamburg und weit weg | 111 |
| Rekordverdächtig langsam: Ingrid und Jürgen Mohns und ihre 23 Jahre dauernde Reise | |



| | |
|--|-----|
| 7 Chiemsee, Ostsee, Südsee | 131 |
| Ein junges Paar mit altem Boot: Christine und Christian Wagner und ihr spontaner Plan, zu den schönsten Orten der Welt zu segeln | |
| 8 Stradivari zur See | 151 |
| Handschmeichler aus Holz: Renate und Dieter Heller und ihr schwimmendes Schmuckstück | |
| 9 Pannen im Paradies | 171 |
| Von Schutzengeln und Schiffbruch: Moritz Herrmann und sein Einhandtörn bis zum bitteren Ende | |
| 10 Mit dem Traumschiff ins Blaue | 191 |
| Das Ziel ist alt, das Boot brandneu: Christine und Herbert Graßhoff und ihre Jungfernfahrt für Fortgeschrittene | |
| 11 Das segelnde Klassenzimmer | 211 |
| Ahoi, Herr Lehrer: Familie Winkelmann und ihre Weltumsegelung mit zwei schulpflichtigen Kindern | |
| 12 Dienstreise um die Welt | 231 |
| Doppelt hält besser: Wolfgang Weber und seine zwei Weltumsegelungen mit Gästen | |
| Kleines nautisches Glossar | 250 |



Tatjana Hartmann und Thomas Witt mit SY BREAKPOINT, Mai 2004 bis Oktober 2009, Lübeck–Lübeck, 42.200 Seemeilen, 1984 Tage

1 Durchatmen am Ende der Welt

Kap Hoorn und weiter: Tatjana Hartmann und Thomas Witt und ihr Traumtörn in eisige Breiten

Thomas Witt, kurz Tom genannt, träumt davon, um die Welt zu segeln, ohne je einen Fuß auf ein Segelboot gesetzt zu haben. Er malt sich Kap Hoorn aus, den Ort, der mehr als jeder andere von Stürmen erzählt, von Schiffbruch und Abgeschiedenheit. Aber auch von Freiheit, grandioser Natur und Abenteuer. Von den Dingen eben, die der Meeresbiologe sein Leben lang gesucht hat. 1986 reist er mit dem VW Bus durch Afrika, arbeitet später als Tauchlehrer an entlegenen Winkeln der Welt. Für die Reise seiner Träume braucht er ein Schiff – und verliebt sich in die gutmütigen Aluminiumbauten aus der Feder Kurt Reinkes. Und schließlich in Tatjana Hartmann, die – welch Glück – segeln kann.

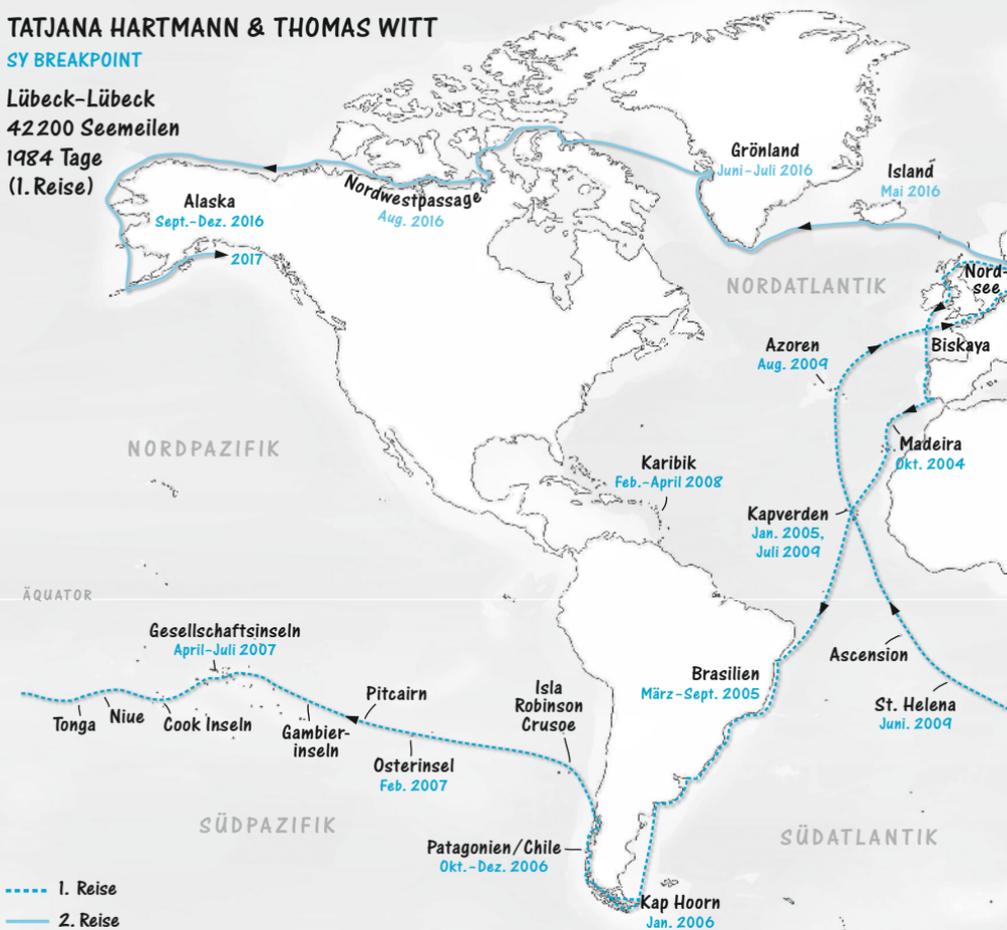
Hohe Breiten mit tiefen Temperaturen

Es bedarf keiner großen Überredungskunst, um Tatjana für seine Idee von der langen Reise zu begeistern. Zusammen suchen sie ein Schiff und finden in Emden eine Reinke 13M. Die Eisver-

TATJANA HARTMANN & THOMAS WITT

SY BREAKPOINT

Lübeck-Lübeck
42200 Seemeilen
1984 Tage
(1. Reise)



sion, mit Schotten und verstärkter Bodenplatte. Gerade fertig gebaut und von den Eignern nahezu perfekt für eben den Zweck ausgerüstet, der im Kopf des Paares spukt: weltweite Fahrt, in die hohen Breiten mit den niedrigen Temperaturen. Wie es der Zufall will, vereiteln Hund, Kind und Krankheit, dass die stolzen Erbauer selbst mit dem Schiff aufbrechen können. Ihr erster und einziger Törn ist der Testschlag mit Tatjana und Tom, bei dem der Funke endgültig überspringt. Tom verkauft einen Teil seines geerbten Grundstücks, um das Schiff zu kaufen. Eine Win-win-



Situation, denn die Erbauer sind froh, dass wenigstens die Yacht die große Reise antreten wird.

Ihre BREAKPOINT legen die neuen Besitzer an einen Abschnitt der Trave, den Besucher nur finden, wenn sie ihr Ziel kennen. »Dort konnten wir auch sonntags flexen«, lacht Tatjana. In den folgenden vier Jahren verbringen die Hamburger jede freie Minute an Bord. Segeln, schrauben, planen. Sie arbeiten und legen jeden Euro, der nicht ins Schiff fließt, zur Seite. Kein Kino, kein Essen gehen, keine neuen Klamotten. Im Alltag treffen sie die nötigen

Vorbereitungen: Tom, der im Vertrieb eines Energieversorgungsunternehmens arbeitet, kann einen fünfjährigen unbezahlten Urlaub durchsetzen. Tatjana kündigt. Als Fachkrankenschwester für Anästhesie hat sie keine Sorge, später wieder eine Stelle zu finden. So bekommt der Plan vom Ausstieg auf Zeit konkrete Züge: Fünf Jahre, sie wollen nach Patagonien, in die chilenischen Gletscherkanäle. Rund Kap Hoorn. Danach? »Das war alles offen.«

Stürmischer Start

Disziplin und Tatendrang ermöglichen es dem Paar, im Mai 2004 den Liegeplatz an der Trave zu verlassen – nicht ohne zuvor zu heiraten. Tatjana ist 36, Tom 44 Jahre alt. Es werden stürmische Flitterwochen auf See: Das erste schwere Wetter erwischt sie schon auf der Nordsee und hinterlässt einen salzigen Vorgesmack auf das, was sie abseits der Barfußroute erwartet. Denn

Das erste schwere Wetter hinterlässt einen salzigen Vorgesmack auf das, was sie abseits der Barfußroute erwartet.

dass sie die Segelhighways verlassen wollen, ist klar. In Schottland tanken sie Diesel und Kraft und entscheiden sich aus Zeitmangel gegen die Passage der irischen Westküste. Denn noch im August wollen sie über die Biskaya segeln, bevor die ersten Herbststürme

die Querung der Atlantikbucht in einen rauen Endspurt entlang des europäischen Festlandes verwandeln. Der Plan geht auf, und Portugal sagt sachte Adieu.

Erst der nächste lange Schlag auf dem Atlantik, rüber nach Madeira, bringt einen Zwischenfall mit sich, der bei Tatjana und Tom noch heute Gänsehaut erzeugt. Die Sonne hat sich gerade zurückgezogen und die Nacht stockdunkel ihren Dienst angetreten, als ein Motorboot sich unnatürlich nähert. Tom nimmt Funkkontakt auf – keine Reaktion. Dann erst knarren zwei Fragen in gebrochenem Englisch aus dem Lautsprecher: Wer seid



Nachgehakt: Tatjanas und Toms ...

... Tipps für Weltumsegler

- Nicht alles ernst nehmen, was gesagt wird. Zum Beispiel, dass es auf der Barfußroute keine Stürme gibt.
- Prepare for the worst and hope for the best. Unser Credo war Redundanz bei allen wichtigen Systemen wie GPS, Funk, Steuerung, Stromerzeugung.
- Konservendosen probieren, bevor man sie für Monate bunkert!

... wichtigste Bücher an Bord

- »Patagonia & Tierra del Fuego – Nautical Guide« von Mariolina Rolfo und Giorgio Ardrizzi. Ist einfach, gut und stimmt 100-prozentig.
- Revierführer wie der »Reeds Nautical Almanach«.
- Ein E-Book-Reader.

... spontane Antworten

Nordsee oder Ostsee? Ostsee: klares Wasser, lieblicher, keine Gezeiten.

Atlantik oder Pazifik? Pazifik. Ist unendlich vielseitig.

Hafen oder Ankern? Ankern. Es spart Kosten und wir lieben die Einsamkeit. Mit BREAKPOINT können wir unberührte Stellen erkunden, da sie für völlige Unabhängigkeit ausgerüstet ist.

... Revier-Geheimtipps

Ganz Südamerika und Patagonien. Für Taucher: Palmerston in den südlichen Cookinseln und Yap.

... Vorgehen in schwerem Wetter

Unsere Sturmtaktik ist, unter Maschine abzulaufen. Dann steuert der Autopilot, wir sind im Decksalon und kein Fetzen Segel ist oben. Jedes Segel draußen ist eine zusätzliche Gefahrenquelle, da es bedient werden muss. Rigg und Aufbau sind so massiv, dass das Schiff quasi trotzdem segelt. Wir sind aus jedem Sturm mit einem besseren Bauchgefühl für das Schiff hervorgegangen, gestärkt als Team Schiff-Mensch.

... Mittel gegen Seekrankheit

Der jeweils andere. Wir ergänzen uns hervorragend: Wenn der eine seekrank geworden ist, was selten vorkam, hat der andere auf einmal Bärenkräfte entwickelt, obwohl er ansonsten vielleicht auch seekrank geworden wäre.

... wichtigstes Ersatzteil

Ein funktionierender Autopilot. Aber generell sind alle wichtigen Systeme an Bord doppelt, die wichtigsten sogar dreifach vor-

Zwölf Fragen an Tatjana Hartmann und Thomas Witt

Warum wolltet ihr um die Welt segeln?

Weil es unheimlich befriedigend ist, sich einen Lebenstraum zu erfüllen. Jeder Tag ist wie ein Abenteuerfilm.

Ohne was wärt ihr nie losgefahren?

Ohne den jeweils anderen.

Ein Ausrüstungsgegenstand, auf den ihr nicht mehr verzichten möchtet?

Vollkornbrot in Dosen [lachen], der Druckkochtopf, die Taucherausrüstung. Und auf der nächsten Reise kommt eine Getreidemühle zum Backen an Bord.

Das Werkzeug, das ihr am häufigsten in der Hand hattet?

Der Phasenprüfer. Man braucht ständig ein kleines, feines Werkzeug.

Die Stärken und Schwächen eures Schiffes?

Der Riss ist mit den hydrodynamischen Eigenschaften von heutigen Yachten nicht zu vergleichen. Wir sind sehr schwer, recht langsam und können nur 60 Grad zum Wind laufen. Dafür vermittelt BREAKPOINT auch in rauen Bedingungen ein sicheres Gefühl. Die Twinkiele schützen das Unterwasserschiff vor Korallen und Eis und erlauben uns trockenzufallen. Mit dem flachen Tiefgang kommen wir in Buchten, die anderen für immer versperrt bleiben.

Was bedeutet gute Seemannschaft für euch?

Die Kräfte der Natur niemals unterschätzen, immer einen Plan B haben, ein eingespieltes Team sein.

Was war unterwegs Luxus?

Fließendes Süßwasser, eine heiße Dusche, Strom, Cola oder ein Mars-Riegel. In den Tropen ein Regenschauer. Das war dann schon eine richtige Dusche, im Vergleich zur Anderthalbliterflasche, die sonst zur Verfügung stand.

Was hat euch gefehlt und was gar nicht?

Gefehlt hat uns Zeit. Gar nicht hingegen die Enge und die Zwänge der Zivilisation.

Habt ihr je überlegt aufzuhören?

Es gibt Hochs und Tiefs. Wenn wir Stürme hatten, haben wir es natürlich verflucht. Entweder hat der eine gesagt: »Ich steige aus und wir verkaufen das Schiff«, oder der andere. Es gab Momente, wo wir gesagt haben: »Das war's.« Aber kaum hatte man den Fuß wieder an Land, war sofort alles wieder gut.

Hattet ihr mal Angst?

Es gab Situationen, in denen ich [Thomas] Angst hatte. Vielleicht, weil ich mir vorstellen konnte, was jetzt alles kaputt- oder schiefgehen könnte. Aber natürlich kann ich bei Sonnenschein, Backstagsbrise und springenden Delfinen nicht sagen, das finde ich blöd. Sonst wäre ich ja nicht hier.

Welche Eigenschaften sollte man als Weltumsegler haben?

Begeisterungsfähigkeit und Ausdauer. Es ist häufig kein Zuckerschlecken. Außerdem Mut und Abenteuerlust. Als solider Büromensch, der Sicherheit will, brauchst du nicht loszufahren.

Was würdet ihr beim nächsten Mal anders machen?

Das, was wir jetzt anders machen: ohne zeitliches Limit losfahren. Das war oft ein Schatten über der Reise. Wir hätten gern ein Jahr länger Patagonien und auch Alaska bereist.

Die Segelyacht BREAKPOINT

| | |
|---------------------|--|
| Bootstyp, Baujahr | Reinke 13M, 1999 |
| Werft, Konstrukteur | Benjamins in Emden, Kurt Reinke |
| Rumpfmateriale | Aluminium |
| Länge über Alles | 14 m |
| Breite | 3,70 m |
| Gewicht | 16 t (voll beladen) |
| Tiefgang, Kielform | 1,55 m, asymmetrische Twinkiele |
| Rigg | Sluptakelung mit Kutterstag und optionalem Babystag |
| Segelgarderobe | Groß, Genua, Fock, Sturmfock, Blister |
| Ruderanlage | Radsteuerung, voller Skeg, elektrohydraulischer Autopilot, Windsteueranlage (bis Französisch-Polynesien) |
| Maschine | Mercedes, 88 PS, 1000-Liter-Dieseltank |
| Stromversorgung | 2 Lichtmaschinen mit 55 A bzw. 90 A, Ersatzgenerator mit 2 kW, 1 Solarpaneel à 120 W, 2 Solarpaneele à 35 W, Windgenerator, 2 AGM-Batterien à 200 Ah |
| Wasserversorgung | 450-Liter-Wassertank, Wassermacher |
| Kommunikation | UKW-Seefunk, Kurzwellen-Seefunk mit Pactor-Modem (Provider: Winlink), Iridium-Satellitentelefon |
| Navigation | AIS (Sender/Empfänger), Kartenplotter, Radar, Papierseekarten |
| Ankereschirr | 32-kg-Niro-Bügelanker (80 m Edelstahlkette), verzinkter 28-kg-Bügelanker, Klappanker aus Aluminium als Reserve, elektrische Ankerwinch mit 1500 W |
| Beiboot | 3,10-m-Beiboot, 15-PS-Außenbordmotor |
| Sonstiges | Dieselheizung |