

# Die außergewöhnliche, erlebnisreiche Überführung der Yacht

## „Moby Dick“ von La Rochelle nach Kapstadt.

Besatzung: Paul, Gaby, Reinhard und Wolfram. Eigner: Eckart

Zunächst eine kurze Vorgeschichte, um meinen Weg zu „Moby Dick“ darzustellen.

Im Frühjahr 1971 hatte ich nach Trainingssegeln auf einem Eintonner in der Flensburger Förde die Teilnahme an der bevorstehenden Kapstadt–Rio Regatta eingeplant. Kurzfristig sagte der Eigner aus Kostengründen ab. Diese Entscheidung sehr bedauernd ergab sich mir unerwartet ein neuer Ausblick.

Bei meiner Tätigkeit als Privatassistent in der Schlossparkklinik in Berlin erzählte mir eine junge Frau bei der Untersuchung ihres beim Skifahren gebrochenen Beins von waghalsigen Freunden, die ein Segelboot von Frankreich nach Südafrika überführen wollten. Ich horchte auf als sie erwähnte, dass noch ein vierter Segler gesucht würde und ließ sie den Kontakt zu Paul herstellen.



Paul hatte in Eckarts Auftrag bei Dufour in La Rochelle den 9,2 m langen, mit Hochseekiel versehenen Halbtonner Arpège für einen Hochseetörn ausrüsten lassen.

Mir gefiel dieser Plan als Ersatz und nach einem Gespräch mit Paul und positivem Probesegeln in La Rochelle, sind wir Anfang Mai 1971 in See gestochen.

Paul mit, Gaby und Reinhard ohne Segelerfahrung, wurden wir von der Biskaya mit kabbeliger See unfreundlich aufgenommen. Wie zu befürchten war litt Paul bald unter der Seekrankheit.



Am Kap Finisterre sichteten wir einen großen Bulkcarrier, der auf Gegenkurs schnell auf uns zusteuerte. Da zu dem Zeitpunkt wenig Wind wehte, konnten wir uns nur unter Motor mit einem Manöver des letzten Augenblicks vor einer Havarie retten.

Kurze Zeit später erlebten wir bei Windstille eine intensive bleierne Stimmung, die bedrohlich wirkte. Es blieb nicht viel Zeit, die Segel zu bergen und eine kleine Sturmfock zu setzen.

Augenplötzlich brach der Sturm los, der aus Nord blies und schnell an Stärke zunahm.

Es galt mit dem Wind und möglichst viel Fahrt die rasch höher werdenden Wellen nicht auf die Yacht brechen zu lassen. Bis auf den Rudergänger, der ich für die ersten neun Stunden war, hielten sich natürlich alle unter Deck auf.

Ich habe Paul bedauert, der mich für zwei Stunden ablöste. Unter der Seekrankheit schwer leidend quälte er sich ins Cockpit in Ölzeug eingepackt und mit Schwimmweste und Rettungsgurt geschützt und kotzte erst

einmal über Bord, bevor er das Ruder übernahm. Gaby war geschockt und der Situation nicht gewachsen. Sie fand ein Lager in der Hundekoje, dass sie während des Sturms nicht mehr verließ. Ich versorgte sie ab und zu mit einem Becher Wasser. Reinhard war gelähmt und zu keiner Aktion fähig. Ich fürchtete, dass der Wind auf Nordwest oder West drehen könnte und wir auf die Küste zugetrieben würden. Eine Standortbestimmung war bei dem gewaltigen Seegang nicht möglich. Glücklicherweise kam der Wind konstant aus Nord, inzwischen mit Stärke 9–10 Beaufort. Die Wellenhöhe und die entstehenden Brecher waren furchteinflößend, aber es ging ums Überleben, indem immer konzentriert das Richtige getan wird. Die Wellen waren so hoch, dass wir vom Wellenkamm mit bis zu 11 Knoten 30–40 Meter ins Wellental hinuntersurften, immer in der Hoffnung, nicht von den Brechern getroffen und überschüttet zu werden.

In dem Buch von Bernard Moitessier „Der verschenkte Sieg“ hatte ich seinen Rat gelesen, ins Wellental schräg hinunterzusegeln, damit die entstehende Blasenbahn die Wellen vorzeitig zum Brechen bringen und die Yacht nicht treffen würde.

Während des gesamten Sturms hat Paul mich dankenswerterweise in Abständen etwa zwei Stunden abgelöst.

Ich habe mich gut ernähren können, um der Daueranspannung gewachsen zu sein. Um zu beruhigen, bemerkte ich, dass ein Sturm nach 1½ Tagen meistens vorbei ist.

Der Seegang war bedrohlich und mehrfach wurden wir von Brechern überrollt, so dass der Rudergänger bis zum Hals im Wasser stand.

Einmal wurden wir besonders schwer getroffen. Die Yacht wurde um mindestens 70° auf die Seite geworfen. Wahrscheinlich verhinderte der Hochseekiel ein Durchkern. Es gab starken Wassereinbruch, Reinhard flog von der Steuerbordlotsenkoje durchs Lotsensegel in die Backbordkoje. Ein Chaos, weil alles durcheinandergewürfelt wurde, was nicht niet- und nagelfest war. Am Schiff gab es glücklicherweise keinen ernsthaften Schaden.

In der Folgezeit entwickelte ich einen Notfallplan, insbesondere hinsichtlich des Einsatzes der Rettungsinsel. Wir befanden uns in einer Grenzsituation mit ungewissem Ausgang.

An einem Tag sahen wir einen gewaltig stampfenden großen Frachter in Abstand von etwa einer Seemeile. Da wir mit dem Sturm abliefen, dauerte er unglaubliche, beängstigende 2½ Tage.

Als ich spürte, dass der Wind nachließ und damit die Gewissheit kam, dass wir diese Notsituation heil überstehen würden, überkam mich vor Erleichterung und Dankbarkeit ein Gefühl als wenn mir das Leben noch einmal geschenkt würde — unvergesslich!

Der Sturm hatte uns von Kap Finisterre bis auf den Breitengrad von Gibraltar getrieben. Nach 2½ Tagen kam Gaby aus der Hundekoje heraus wieder ans Tageslicht und Reinhard starr vor Schreck gelähmt während des Sturms entspannte sich langsam.

Für beide war aber Abmustern in Las Palmas selbstverständlich.

Standortbestimmung mit dem Oktanten war wieder möglich, und der Kurs auf Las Palmas wurde bestimmt. Es war nun angenehmes Segeln möglich mit normaler Bordroutine. Paul sah man allerdings die Strapazen durch die Seekrankheit an.

Die Stimmung wurde immer besser, je näher wir den Kanarischen Inseln kamen und über das von Bord gehen wurde gar nicht mehr geredet, da wir herrliches Segeln erleben konnten.

Die astronomische Navigation war eine erfreuliche Herausforderung und die Genauigkeit beeindruckend. Wie gewünscht kam nach 14 Tagen Las Palmas in Sicht.



Wir blieben im Hafen von Las Palmas etwa 10 Tage. Paul war durch die Seekrankheit erschöpft und musste in dieser Zeit während eines Hotelaufenthalts neue Kraft schöpfen.

Die Insel wurde erkundet und auch ein Törn mit „Moby Dick“ zur Insel

Fuerteventura unternommen, bei dem auch die zu Besuch gekommene Mutter von Gaby dabei war.

Das nächste Ziel waren die Kapverdischen Inseln, die wir bei angenehmen, flotten Segeln nach ca. 14 Tagen erreichten.



Im Hafen von Mindelo auf der vom Tourismus kaum berührten Insel São Vicente verbrachten wir einige interessante Tage und segelten dann weiter zur Insel Brav. Hinsichtlich des nächsten Kurses haben wir uns an dem Standardwerk „Ocean Passages for the World“ orientiert, in dem für eine Segelreise nach Südafrika wegen der Strom- und Windverhältnisse der Kurs über Brasilien empfohlen wird.

Auf dem Weg nach Brasilien durchquerten wir die äquatornahe, windarme Kalmenzone mit einer besonderen Stimmung, häufig die Richtung wechselnden Winden und hohen Temperaturen. Wir beobachteten neben Delphinen und verschiedenen Wasservögeln viele fliegende Fische, die ab und zu gegen das Segel flogen und an Deck landeten.

Auf dem Kurs nach Recife erreichten wir ungeplant die kleine Insel Fernando de Noronha und gingen in einer Bucht vor Anker.

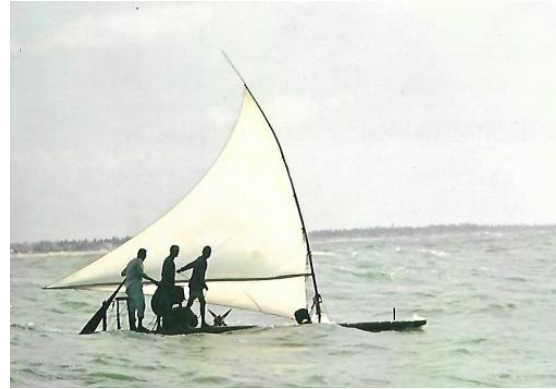
Wir waren überrascht und begeistert von der Schönheit und der Ursprünglichkeit und der Freundlichkeit der Menschen und blieben dort einige Tage. Mit einem Inselbewohner unternahm ich herrliche Tauchgänge in der Bucht und harpunierte einige der zahlreichen Fische. Die Erforschung der Insel schloss auch den Besuch des Inselhospitals ein.



Etwas wehmütig verließen wir die Insel und kamen bald auf dem Weg nach Recife in den Bereich des Südostpassats.

Auf dem etwa 10-tägigen Törn nach Recife fiel mir bei Gaby eine leicht gelbliche Hauttönung auf und bald war die Diagnose Hepatitis A sicher. Wahrscheinlich hatte sie sich auf den Kapverdischen Inseln infiziert.

Wir näherten uns der Küste von Brasilien und waren beeindruckt von den Jangadas — Segelflößen der Fischer — die uns begrüßten und halsbrecherisch im Seegang schwankten.



In Recife hielten wir uns ein paar Tage auf und fühlten uns in der lebendigen Stadt wohl. Nur Gaby spürte eine zunehmende Schwäche.

Der etwa 12-tägige Törn nach Rio de Janeiro war windreich, teilweise Windstärke 7, nach unseren Erfahrungen nicht problematisch.

Schon aus der Ferne war Rio de Janeiro beeindruckend. Wir liefen mit Freuden in den schönen Yachthafen ein, nicht erwartend, dass wir hier sechs Wochen bleiben würden. Die aufregend schöne Stadt, die Strände und die Umgebung waren herrlich, zum Wohlfühlen. Ein prächtiger Hafen, angenehme Menschen und schon vormittags den ersten Caipirinha mit dem fruchtigen Cachaça.



4

Wichtig war nun das Schicksal von „Moby Dick“. Gaby musste umgehend wegen der Hepatitis die Heimreise antreten. Paul war die Seekrankheit nie losgeworden und konnte daher die Segelreise nicht fortsetzen, Reinhard ebenfalls nicht aus anderen Gründen.

Ich war entschlossen weiter zu segeln, aber nicht einhand. Die lange Liegezeit erklärt sich dadurch, dass wir intensiv einen Mitsegler für mich suchten.

Die schöne Zeit dort war daneben ausgefüllt mit einer Fahrt nach Belo Horizonte, angenehmen Kontakten mit Brazilianern und Deutschbrasilianern und vielen Einladungen — auch in die bemerkenswerten deutschen Clubs — und Segeln in das Gebiet um Ilha Grande südlich von Rio. Wir lernten die Agenten von Dufour kennen, segelten mit ihnen und nahmen an Regatten teil.

Nach einigen Wochen zeichnete sich ab, dass „Moby Dick“ nicht auf eigenem Kiel Saldanha erreichen würde, da ein Mitsegler nicht gefunden werden konnte. Paul informierte Eckart hinsichtlich der bedauerlichen Entwicklung.

Der neue Plan war nun die Verschiffung, die Eckart mit seinen guten Kontakten von Rio de Janeiro nach Kapstadt organisierte.

Paul, Reinhard und ich erreichten Kapstadt mit dem Flugzeug.

Nach dem Eintreffen in Kapstadt segelten wir „Moby Dick“ nach Saldanha in den neuen Heimathafen, sehnlichst erwartet von Eckart.

„Moby Dick“ wurde mit Freuden gesegelt. Dassen Island mit der einzigartigen Atmosphäre, den Pelikanen und zahllosen Pinguinen und dem Crayfish, der von den einheimischen Fischern aus ihren Ruderbooten eingehandelt werden konnte, war ein beliebtes Ziel.

In den folgenden Wochen gab es für uns eine erlebnisreiche Zeit mit neuen Erfahrungen in Südafrika und Namibia und für mich die weitreichende Begegnung mit Christiane, Pauls Schwester.

Darauf möchte ich kurz eingehen, um die Verbindung zu schaffen zu einer zweiten Segelfahrt mit „Moby Dick“ mit außergewöhnlichen Vorkommnissen.

Eckart, Eigner der Yacht und Christianes Stiefvater, leitete eine große Firma in Saldanha. Er war eine besondere Persönlichkeit und hatte für die Familie ein wunderbares Umfeld geschaffen. Christiane und ich kamen uns immer näher. Diese Verbindung gab meiner schon vorher bestehenden Absicht in Kapstadt zu arbeiten neuen Schwung. Von 1972-1973 war ich als Assistenzarzt am „Groote Schuur Hospital“ in Kapstadt tätig. In dieser Zeit verlobten wir uns.

Seglerisch war das Gebiet zwischen Saldanha Bay, Dassen Island, Kapstadt und Simons Town in der False Bay ein reizvolles Revier und der Royal Cape Yacht Club hinsichtlich Stimmung und Ereignissen sehr attraktiv.

Da mich die Folgen der Apartheidpolitik zunehmend belasteten, plante ich die Rückreise nach Europa, zumal auch Christiane dorthin strebte.

Freunde von mir aus Berlin erreichten 1973 nach einer Afrikadurchquerung mit einem VW-Bus Kapstadt. Ich kaufte ihnen den VW-Bus ab und Ende 1973 starteten Christiane und ich, um in einer halbjährlichen Afrikadurchquerung nach Europa zu gelangen.

In Lübeck setzte ich meine chirurgische Tätigkeit fort. Ende 1974 heirateten wir und feierten unsere Hochzeit in der Schiffergesellschaft zu Lübeck.

Regelmäßige Reisen nach Südafrika hielten den engen Kontakt nach Saldanha, Eckart und Familie und „Moby Dick“ fest und so ergab sich die weitere Planung einer Segelreise mit „Moby Dick“.

## **Über einen sechswöchigen Segeltörn im März 1976 von Südafrika zu den Seychellen und über die abenteuerliche Odyssee bei der Rückführung der Yacht nach Saldanha im Herbst 1976.**

Fünf Jahre lag „Moby Dick“ im Saldanha Yacht Club und wurde nicht viel gesegelt, so dass Eckart und ich nach neuen Möglichkeiten suchten.

Die Seychellen erschienen uns ein verlockendes Segelrevier zu sein, und die Planung begann.

In sechs Wochen, die ich im Sommer 1976 einplanen konnte, war die Distanz von Saldanha zu den Seychellen nicht zu schaffen. Eckart konnte durch seine Kontakte zu Reedereien eine Verschiffung von „Moby Dick“ von Kapstadt nach Durban ermöglichen, so dass Jürgen, Rainer und ich von Durban aus starten konnten Anfang März 1976.

Mit starken südwestlichen Winden kamen wir schnell voran, doch etwa 10 Seemeilen vor den Komoren-Inseln erlebten wir eine totale Flaute, so dass wir die letzten Meilen Motoren mussten. Die Hauptinsel Mayotte ist von einem Korallenriff umgeben, durch das es nur im Norden und im Süden eine schmale Durchfahrt in die Lagune gibt mit meist beachtlicher Strömung.

Hundert Meter vom Riff entfernt nahe der Durchfahrt machten wir plötzlich keine Fahrt mehr und trieben auf das Riff zu. Die Motorwelle hatte sich im Motor gelöst. Durch einen hektischen Tauchgang konnten wir die Welle in den Motor zurückschieben und wieder mit Motorkraft die Durchfahrt in die Lagune passieren.

In Dzaoudzi konnten wir mit Hilfe von französischen Fremdenlegionären die Welle im Motor fixieren.

Nur ein Katamaran mit dem Franzosen Jacques Cauvin, der Schmuggelgeschäfte mit Madagaskar unterhielt, lag außer uns an der Pier.

Unsere Fahrt ging problemlos weiter und der Assomption Insel vorbei erreichten wir das großartige Aldabra Atoll, das von Mitgliedern der British Royal Society geschützt wird. Wir wurden herzlich begrüßt und waren sehr beeindruckt von der Pflanzen- und Tierwelt, insbesondere von den Riesenschildkröten.



Nach etwa sechswöchiger, herrlicher Segelreise erreichten wir die Hauptinsel der Seychellen Mahé und machten im Hafen Victoria fest.

Für „Moby Dick“ fanden wir in der Marina Port Victoria einen sicheren Liegeplatz. Eckart fand leider im Sommer keine Gelegenheit, das Segelrevier der Seychellen zu nutzen. Nach fünf Monaten — auch wegen der bevorstehenden Wirbelsturmsaison — entschieden wir, dass die Yacht wieder nach Saldanha zurückgebracht werden musste.

Im Lübecker Yachtclub fand ich die Segler Walter, Dieter und Helmut und konnte sie für den Törn nach Kapstadt begeistern.

„Moby Dick“ war unversehrt in gutem Zustand, so dass die Crew im August Mahé in Richtung Aldabra Atoll verlassen konnte.

Bei Südostwind Stärke 4–7 wurde das Boot von einer sich überschlagenden See heftig gekrängt und Dieter flog aus dem Cockpit außenbords. Er war nicht angeschnallt und nicht mit einer Schwimmweste gesichert. Die Rettungsinsel wurde über Bord gespült, entfaltete sich und trieb in Richtung Kenianischer Küste ab. Die Fockschot war gebrochen, die Selbststeuerungsanlage beschädigt und der Motor sprang nicht an wegen Batterieschadens.

Als die Rettungsaktion von Dieter begonnen werden konnte, war er lange außer Sicht. Die konzentrierte Suche begann und nach etwa einer halben Stunde wurde er erstaunlicherweise gefunden und gerettet.



Am Ende ihrer seelischen und körperlichen Kräfte und mit einem beschädigten Schiff erreichte die Crew die Aldabra Insel und konnte sich dort bei den hilfreichen Engländern ein paar Tage erholen.

Im weiteren Verlauf und mit viel Einsatz wurde Mayotte erreicht und „Moby Dick“ für den Törn nach Durban ausgerüstet.

Die folgende Segelei war einerseits durch sehr widrige Wetterverhältnisse — entweder Flaute oder Sturm bis Stärke 8 Bft. —, andererseits durch Motorausfall (Schraubenwelle hatte sich wieder aus dem Motor gelöst) stark belastet, so dass nach längerem Kampf wegen Materialschaden und Erschöpfung Mayotte wieder angelaufen wurde, um die Reise aus verschiedenen Gründen abubrechen.

„Moby Dick“ wurde an einer Mooring sicher verankert.

Nun musste ich mich um die Lösung des Problems bemühen.

Beim Händewaschen vor einer Op. — ich musste als Privatassistent in der chirurgischen Klinik Süd in Lübeck meinem Chefarzt assistieren — fragte ich ihn, ob ich einen Monat unbezahlten Urlaub nehmen könnte, da ich dafür verantwortlich bin, dass „Moby Dick“ wieder in den Heimathafen Saldanha zurückgebracht wird. Ich bekam die Genehmigung und mit einer Menge Ausrüstungsmaterial — insbesondere Rettungsinsel und Motorwelle — startete ich mit 45 kg Gepäck den Flug über Paris nach Mayotte. Die freundliche Stewardess von der Air France ließ mich nach einer Erklärung ohne Schwierigkeiten passieren.

„Moby Dick“ fand ich in etwas desolatem Zustand vor und begann mit den verschiedenen Reparaturarbeiten. Die Männer von der Fremdenlegion waren mir wieder eine große Hilfe.

Im Kontakt mit Eckart überlegten wir, dass die Zeit zu knapp wäre, das Schiff nach Kapstadt zurückzusegeln. Aber eine Verschiffung von Mahé nach Kapstadt konnte Eckart organisieren.

Um „Moby Dick“ wieder nach Mahé zu segeln, wünschte ich mir einen Mitsegler. Aber Jacques Cauvin, der sich zum Mitsegeln schon angeboten hatte, war zurzeit mit seinem Katamaran in Madagaskar.

„Moby Dick“ war inzwischen wieder in gutem Zustand und segelklar.

Eines Morgens entdeckte ich überraschend eine vor Anker in der Lagune liegende französische Fregatte. Die Offiziere interessierten sich für die einsame Arpege und luden mich zum Abendessen an Bord ein, das wie bei Franzosen üblich umfangreich und angenehm war.

Am nächsten Tag planten die Offiziere einen Picknickausflug mit Jeeps auf den Hügel der Insel und luden mich dazu ein. Eine willkommene Abwechslung für mich in fröhlicher Gesellschaft der Franzosen. Im Gespräch mit den Offizieren erfuhr ich, dass der nächste Hafen für die Fregatte Mahé sein würde. Im Kontakt mit dem 2. Offizier — einem Basken — erfuhr ich, dass er ein begeisterter Segler ist. Hatte er vielleicht Lust, mit mir nach Mahé zu segeln? Der Baske fand die Idee sehr gut. Vorsichtig unterbreitete ich dem Kapitän mein Anliegen und war von seinem Wohlwollen und Einverständnis überrascht. Das war die Lösung des Problems.

Nach nochmaligem Abendessen an Bord mit wohltuenden Genüssen durfte ich am folgenden Tag mit „Moby Dick“ an der Fregatte längsseits gehen, um für den Törn nach Mahé reichlichen Proviant zu übernehmen. Für mich ein großes Glück, dass ich diese großzügige Unterstützung durch die Franzosen bekommen habe.

Eckart hielt ich natürlich über die Entwicklung auf dem Laufenden, auch um die Verschiffung terminlich abzustimmen.

Gut ausgerüstet segelten der Baske und ich ohne Probleme über das Aldabra Atoll nordwärts.



Nach etwa 10 Tagen erreichten wir Mahé und gingen um 21:00 Uhr vor der Südküste vor Anker, da wir wegen Starkwind in den letzten Tagen müde waren.

An der Küste waren ein paar Hotels zu sehen. Die Fregatte war sicherlich in Mahé schon angekommen. Der 2. Offizier überlegte sich, dass es sinnvoll sei, dem Kapitän möglichst bald mitzuteilen, dass wir die Seychellen erreicht haben, da am nächsten Tag auf der Fregatte ein Kapitänswechsel erfolgen sollte, bei dem die Offizierscrew vollzählig sein musste. Mit dem Dinghi setzte er zum Strand über, um im nächsten Hotel mit seinem Kapitän zu telefonieren. Am Strand kam ihm ein Herr entgegen und fragte nach dem Namen der Yacht, die dort gerade vor Anker gegangen sei.

Ich hatte mich schon in die Koje gelegt, als ich ein lautes Klopfen an der Bordwand vernahm. Welch eine unglaubliche, freudige Überraschung, als ich ins Cockpit aufsteigend Eckart vor mir sah.

Eckart war ohne mein Wissen nach Mahé geflogen, um mir bei der Verschiffung zu helfen.

Bei einem Drink mit anderen Gästen auf der Terrasse des Hotels sah er uns vor Anker gehen.

Dieser Zufall und das plötzliche Auftauchen von Eckart waren für mich kaum zu fassen.

Am nächsten Tag segelten wir „Moby Dick“ in den Hafen von Victoria. Der Baske ging von Bord, um bei der Feierlichkeit anlässlich des Kapitänswechsels anwesend zu sein. Eckart und ich wurden zu dem Fest auch eingeladen.

Eckart war nun an Bord und wir nutzten die Gelegenheit, noch ein paar Tage in dem schönen Segelrevier der Seychellen zu segeln.

Hinsichtlich der Verschiffung haben wir den Bau eines Lagerbocks organisiert und die Verladung der Yacht betreut.

Mit leichtem Bedauern verließen wir die Seychellen. „Moby Dick“ landete sicher in Kapstadt und lag wenig später wieder unbeschadet an der Mooring im Saldanha Yachtclub.

Dr. Wolfram Seidel

