



Foto: Fabian Ritter / M-E-E-R.e.V.

Immer mehr Kollisionen mit Meeressäugern

Zusammenstöße zwischen Segelyachten und Walen oder Delfinen nehmen derzeit offenbar erheblich zu. Verletzte Segler, verwundete oder gar getötete Wale, beschädigte, mitunter sogar gesunkene Yachten gehören zu den Folgen. Zu diesen Ergebnissen kommt eine Studie des Wal- und Delfinschutzvereins Meer e.V., die erstmals Zahlen zu derartigen Unfällen weltweit auswertet. 123 Berichte über Kollisionen oder Fast-Kollisionen hat der Autor und Meeresbiologe Fabian Ritter dafür zwischen 2006 und 2008 sowohl in der Presse als auch per Onlineumfrage von Seglern auf allen Weltmeeren gesammelt.

Bei über einem Drittel der 81 Zusammenstöße gab es demnach zum Teil schwere Schäden an Rumpf, Ruder, Kiel oder Schwertern. Zwei Yachten sanken nach der Kollision, eine weitere erwies sich trotz Rettung als Totalschaden. Nur Hinweise konnten die Berichte dagegen über die Folgen für die Tiere geben, da diese nach dem Zusammenstoß häufig schwer zu beobachten waren: Immerhin vierzehn Mal berichteten die Segler von Blut im Wasser. In zwei Fällen schien das Tier tot oder tödlich verletzt.

Wie oft sich Derartiges tatsächlich auf den Weltmeeren abspielt, darüber gibt die Studie aufgrund der geringen Zahl ausgewerteter Berichte allerdings nur begrenzt Auskunft. Deutlicher zeichnet sich dagegen die zunehmende Häufigkeit ab: 70 Prozent aller Zusammenstöße hatten sich in den letzten fünf Jahren ereignet. Wobei sie innerhalb dieses Zeitraums von fünf Kollisionen 2003 auf 25 im Jahr 2008 noch einmal dramatisch anstiegen. Dass solche Zahlen indes nur als erste Anhaltspunkte gelten können, da Segler möglicherweise vor allem Fälle aus jüngerer Vergangenheit berichteten, räumt die Studie zwar ein.

Doch Ritter fand auch Zusammenhänge, die den Trend untermauern: In den letzten Jahren gab es immer mehr Hochseesegler und Hochseeregatten, und die Geschwindigkeiten moderner Rennyachten haben deutlich zugenommen. Aus dem Datenmaterial geht deutlich hervor, dass Segeln oberhalb der Rumpfgeschwindigkeit überproportional häufig zu Kollisionen führt: 26 Prozent der berichteten Fälle spielten sich im Bereich zwischen 10 und 25 Knoten ab.

Tatsächlich kam denn auch kaum eine der großen Hochseeregatten der letzten Zeit über die Runden, ohne dass Yachten mit Walen kollidierten, oder dies zumindest vermuteten. So erlitt während des letzten Vendee Globe unter anderem Jonny Malbons Yacht ARTEMIS Schäden durch einen Zusammenstoß. Gewinner Michel Desjoyeaux verfehlte einen Wal nur knapp. Und während des vergangenen Volvo Ocean Race berichteten nach einer Zusammenstellung der New York Times gleich mehrere Crews von ernstesten Schäden an ihren Yachten, die sie auf Kollisionen mit Meeressäugern zurückführten. Dies, obwohl die Rennleitung der gestiegenen Gefährdung erstmals Rechnung getragen und den Kurs um ein Walschutzgebiet vor der nordamerikanischen Atlantikküste herumgeführt hatte.

Dass die relativ kleine Anzahl schneller Hochleistungsyachten auf den Weltmeeren im Verhältnis häufiger betroffen ist als geruhsame Fahrtensegler, bedeutet laut Studie indes nicht, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes für diese zu vernachlässigen wäre. So fanden insgesamt immerhin drei von vier berichteten Kollisionen bei bis zu 10 Knoten statt. Auch die meisten Crew-Verletzungen ereigneten sich auf langsameren Yachten.

Nicht bestätigen konnte Ritter zudem die Ergebnisse früherer Untersuchungen, wonach Schäden an der Yacht vermehrt bei Zusammenstößen mit großer Geschwindigkeit auftraten. Stattdessen ließen die ausgewerteten Berichte darauf schließen, dass Eigenbewegung und heftige Schreckreaktionen des getroffenen Tieres eine weit größere Rolle für Schäden am Schiff spielen, als bisher vermutet. Die wesentlich höhere Zahl von Fast-Kollisionen und teils gelungenen Ausweichmanövern bei niedrigeren Geschwindigkeiten legt andererseits auch die wohl wirkungsvollste Gegenmaßnahme nahe: vorher genau informieren, wo auf dem Kurs sich vermehrt Meeressäuger aufhalten, etwa an den Rändern der Kontinentalsockel. Schutzgebiete nach Möglichkeit meiden. Und: die See voraus immer genau im Auge behalten.

www.m-e-e-r.de

Der durch das Müllmeer segelt

Indem er mit einem Katamaran aus Pet-Flaschen von Kalifornien nach Australien segelt, will David de Rothschild, Spross der gleichnamigen englischen Bankiersfamilie, auf ein gigantisches Müllproblem im Nordpazifik aufmerksam machen. Schätzungsweise 100 Millionen Tonnen vorwiegend Plastikmüll auf einer Fläche von etwa der Größe Mitteleuropas haben Meeresströmungen auf der Höhe Hawaiis zusammengetrieben. Die vielfach zu winzigen Partikeln zerriebenen Kunststoffe des „großen pazifischen Müllstrudels“ verbleiben mitunter über Jahrzehnte in diesem Gebiet.

Sie sind angereichert mit gefährlichen Chemikalien, geben diese an die Nahrungskette weiter und schädigen die natürliche Meeresökologie weit über das direkt betroffene Gebiet hinaus. Kleinteile werden seit geraumer Zeit weltweit in den Mägen von Meeresvögeln gefunden. Für größere Tiere werden Verpackungen, Tonnen und Fischernetze zur tödlichen Falle. Inzwischen machen Einwegflaschen aus biologisch unzersetzbarem Polyethylenterephthalat (PET) den wesentlichen Teil dieser größten Plastikdeponie der Welt aus. Ab September soll das sinnigerweise vor allem aus diesen Flaschen bestehende Plastik-Floß nun genau durch dieses Gebiet segeln.

Der 60-Fuß-Katamaran soll die sechsköpfige Crew mit 140 Quadratmetern Segelfläche und zwei Strömungsgeneratoren, die für kurze Zeit auch als Elektroantrieb funktionieren, ans Ziel bringen. Neben Solarzellen und Windgeneratoren sind an Bord mehrere Kameras zur Onlineübertragung, ein flaches Gewächshaus, eine Entsalzungsanlage sowie zwei fahrradähnliche „Energy-bikes“, die einen Generator antreiben.

Den Namen PLASTIKI, so Rothschild, habe er in Anlehnung an die berühmte Kon-Tiki-Expedition 1947 gewählt. Er



Foto: Pressegrafik / www.theplastiki.com

möchte die Attraktion des Abenteurers nutzen, um die Öffentlichkeit auf Umweltprobleme aufmerksam zu machen. Dies ist erklärtes Ziel der von Rothschild betriebenen Organisation Adventure-Ecology.

www.theplastiki.com, www.junkraft.com

Tintenfische im Tiefflug

Seltsame Geräusche, Klopfen an der Außenhaut, mitunter gar prasselnde Einschläge mitten auf der Hochsee haben schon so manchem Langfahrtsegler unruhigen Schlaf beschert oder ihn gleich aus dem Niedergang gescheucht. Meistens fanden sich dann mehrere fliegende Fische an Bord. Mitunter aber auch recht Unerklärliches: „Keine Ahnung, was das war, das da auf unserem Deck gelandet ist“, kommentierten etwa Vicki und Roger Duff einen seltsam durchscheinenden Kalmar, den sie vor einigen Jahren im Atlantik plötzlich auf den Teakplanken fanden. Und noch bizarrer klang die Nachricht, die Vendee-Globe-Skipperin Samantha Davies um den Jahreswechsel aus der Weite des Südatlantiks mailte: „Der Selbstmordattentäter dieser Nacht war ein großer, tintiger Tintenfisch, der hinter dem Cockpit nahe dem Steuerbordruder gelandet war“, berichtet sie, während ihre Yacht *Roxy* gerade mit circa 22 Knoten dahinschiffte. „Er muss es durch die Luft über das Cockpit geschafft haben“, schloss Davies verdutzt.

Durch die Luft? War die wochenlange Einsamkeit des Einhandkurses um die Welt der jungen Seglerin bereits zu Kopf gestiegen? Oder können diese Weichtiere, deren gummiartige Konsistenz jeder kennt, der einmal Calamares Fritti gegessen hat, tatsächlich fliegen?

Erstaunliches erfährt, wer dazu bei Spezialisten nachfragt: Tatsächlich erreichen einige Arten dieser Mollusken, zu denen ja immerhin auch Schnecken und Muscheln gehören, so hohe Geschwindigkeiten, dass sie zumindest mehrere Meter hoch aus dem Wasser springen können. Das bestätigt etwa Meeresbiologe Richard E. Young vom Ozeanographischen Institut der Universität Hawaii. Er selbst, so Young, habe ein Exemplar der Art *Onychoteuthis* vor den Bahamas dabei beobachtet, wie es über zwei Meter hoch über die Wellen schoss.

Um einen derartigen Vortrieb zu erzeugen, saugen die skelettlosen Tiere ihre spindel- oder kegelförmige Körperhülle, den sogenannten Mantel, mit Wasser voll und stoßen dieses dann blitzschnell durch eine enge Düse unter den Fangarmen wieder aus. Der Rückstoß, so schätzt der Biomechanik-Spezialist Erik J. Anderson, der den „Düsenantrieb“ von Tintenfischen zuletzt an der St. Francis Xavier Universität in Antigonish in Kanada untersucht hat, dürfte einzelne Sorten auf mindestens 35 Kilometer in der Stunde beschleunigen. An-

person hatte Tintenfische allerdings nur in sogenannten Strömungsbecken mit Spezialkameras aufgenommen und analysiert. Wie schnell die Tiere in freier Wildbahn tatsächlich werden, sei seines Wissens nicht bekannt – möglicherweise sind sie noch schneller.

Doch damit nicht genug: Immerhin 14 dokumentierte Sichtungen tatsächlich „fliegender Kalmare“ oder doch zumindest auf Flossen und Häuten zwischen den Fangarmen gleitender Tintenfische zählte vor einigen Jahren die Überblicksstudie einer US-amerikanischen Forschergruppe um die Meeresbiologin Silvia Macia. Wobei die Autoren allerdings eigene Beobachtungen und veröffentlichte Berichte zwischen den Jahren 1892 und 2003 zusammenfasste. Gesehen haben vor allem Seeleute demnach mal einzelne, mal Hunderte von meist etwa 20 bis 40 Zentimeter großen Tieren, wie sie zwischen 6 und 55 Metern weit meist mannshoch durch die Luft segelten.

Dass sie dabei sowohl Flossen und Häute zwischen den Fangarmen für den Auftrieb spreizen als auch zum Teil Wasser aus ihrem Düsenantrieb spritzen, hat Macia etwa 370 Kilometer östlich von Sidney sogar selbst beobachtet. Fotografieren konnte sie das allerdings nicht, erklärte die heute an der Barry Universität, Miami, USA, lehrende Autorin auf Nachfrage: „Die waren einfach zu schnell.“

Letzteres allerdings könnte erklären, warum Sichtungen segelnder Kopffüßler so selten sind. Denn offenbar muss der Beobachter bereits recht genau Bescheid wissen, um sie überhaupt als solche erkennen zu können: So gelang dem japanischen Tierfotografen Mitsuaki Iwago bereits 1979 eine unscharfe Aufnahme. Als er den Auslöser drückte, wusste er allerdings gar nicht, was er vor der Kamera hatte. Eigentlich habe er fliegende Fische fotografieren wollen und nur bemerkt, dass diese ein anderes Geräusch gemacht hätten, ließ Iwago auf Rückfrage wissen. Erst als der Film entwickelt war, waren mehrere über das Wasser dahinschießende Rubinrückenkalmarer erkennbar.

Foto: Roger u. Vicki Duff / SY El Vogelhond



Mit 75 Jahren alleine um die Welt

Es gibt Segelrekorde mit Seltenheitswert. So ist der Japaner Minoru Saito mit 75 Jahren derzeit unterwegs, um der älteste Einhand-Weltumsegler der Geschichte zu werden. Bereits mit 71 war er der Erste, der in diesem Alter alleine und ohne Zwischenstopp um den Globus segelte, und der Erste, der sieben Mal allein die Welt umrundet hatte. Seit vergangenem Oktober ist er nun als zusätzliche Herausforderung gegen vorherrschende Winde, Wellen und Strömungen zu einem neuen Versuch unterwegs und hatte zuletzt noch den Pazifik vor sich.

Saito, der sich zunächst als Bergsteiger einen Namen gemacht hatte, fing nach eigener Auskunft erst mit 39 Jahren an, ernsthaft zu segeln. Seitdem hat er an zahlreichen Regatten teilgenommen, diverse spektakuläre Törns bewältigt und soll inzwischen etwa so viele Seemeilen auf dem Buckel, haben wie die Entfernung zum Mond beträgt (etwa 265.000 Seemeilen).



Einhand-Weltumsegler Minoru Saito (75).

Während der Einhandregatta Rund Australien 1988/98 musste er wegen einem Herzinfarkt aufgeben, setzte seine Seglerkarriere aber unverdrossen fort. So nahm er danach noch dreimal an der Around-Allone, neuerdings BOC-Challenge, teil. Seit 2006 hat er einen Platz in der Single-Handed Sailors Hall of Fame (SHSHoF) im Yachtsportmuseum von Newport (USA) neben Seglern wie Joshua Slocum, Francis Chichester und Isabelle Autissier. Schweres Wetter vor Kap Hoorn wäre dem rüstigen Veteranen, wie so vielen anderen, diesmal allerdings beinahe zum Verhängnis geworden. Nach Auskunft seines Törnmanagers passierte es am 12. April gegen zwei Uhr morgens bei Wellen bis 10 Metern und Winden über 45 Knoten. Bereits tags zuvor war es dem Skipper nicht mehr möglich, an Deck zu gehen, und er konnte den Sturm nur noch südwestwärts treibend abwettern. In der Nacht wurde die Yacht schließlich manövrierunfähig, ein Tau hatte sich in der Schraube verfangen. Ein von der chilenischen Küstenwache herbeigerufener Fischtrawler rettete ihn und nahm die angeschlagene 56-Fuß-Stahlsloop SHUTEN-DOHJI III in Schlepp.

Saito zeigte sich trotz allem optimistisch und hofft, die Reise im September fortsetzen zu können.

www.saito8.com

Unter 18 alleine um die Welt

1. Juni 09, eine Winternacht mit starkem Seegang im Südpazifik nahe der internationalen Datumsgrenze vor Neuseeland. Einhand-Weltumsegler Mike Perham berichtet von seiner gesponsorten Open 50, „Totallymoney.com“: „24 Knoten! Wenn wir ins Gleiten kommen, passiert dies: Die Yacht arbeitet sich mit 14 Knoten vorwärts, während sich vor uns das Wellental auftut. Die Beschleunigung auf der Vorderseite dieser brüllenden Wogen wird spürbar. Das Boot hebt ab wie eine unglaubliche Flugmaschine, bleibt nur mit dem hinteren Drittel im Wasser. Die Geschwindigkeit steigt, 15, 16, 17 Knoten. Es ist dunkel. Ich frage mich, was passiert, wenn wir derart schnell unten aufschlagen. Die Beschleunigung steigt und steigt, 19, 21, 24 Knoten! Ich sehe die Welle vor uns näher kommen, erwarte angespannt, dass wir enorm abgebremst werden. Aber die Yacht sticht einfach direkt in die Wasserwand, Wellen und Gischt spritzen mehrere Meter hoch, schießen über Deck und Aufbau. Ich klammere mich fest, um nicht übers Heck gespült zu werden ... dann geht das ganze Spiel von vorne los.“ - Bemerkenswert ist dabei nicht nur der Bericht selbst, sondern die Tatsache, dass Mike Perham mit gerade mal 17 Jahren dabei ist, jüngster Weltumsegler aller Zeiten zu werden.

Am 15. November vergangenen Jahres war der junge Engländer im Alter von 16 Jahren von Portsmouth aus gestartet. Bei alledem präsentiert sich der junge Mann in Interviews anscheinend völlig unerschütterlich: „In deinem Alter bereiten sich die meisten auf den Schulabschluss vor. Und was machst du gerade?“, fragt der Moderator eines US-amerikanischen Nachrichtensenders bei einer Liveschaltung, als Perham bereits Panamakanal und Kuba hinter sich gelassen hat. „Also ich erlebe ein ziemliches Abenteuer und bekomme einiges zu sehen.“ Mike Perham ist indes kein Unbekannter mehr und das gewagte Projekt einer Einhand-Weltumsegelung hat natürlich eine Vorgeschichte. Seinen Lieblingssport betreibt der junge Engländer nach eigenen Angaben seit seinem siebten Lebensjahr und besucht zudem eine Sportschule. Finanzierung sowie Sponsorsuche für seine Rekordversuche übernahmen seine Eltern. Seinen Vater, der beruflich bei der britischen Handelsmarine war und selber begeisterter Segler ist, bezeichnet der junge Mann „definitiv als mein größtes Idol“. Peter Perham, der auf dem aktuellen Törn täglich mit seinem Sohn telefonieren soll, begleitete diesen auch auf einer Begleityacht, als er 2006 jüngster Atlantiküberquerer wurde. Gleichwohl, als die Familie die Weltumrundung im September ankündigte, sollen sich nach Informationen des Londoner Magazins YACHTING WORLD mehrere Segelgrößen, darunter Ellen McArthur, besorgt gezeigt haben. Der junge Mann hatte demnach lediglich einen Tag Solo-Erfahrung auf der recht anspruchsvollen Open 50, bevor er aufbrach.

Das zunächst gesetzte Ziel, den Kurs um den Globus nonstop zu bewältigen, erwies sich schließlich auch als unerreichbar. Bereits in Lissabon

musste die hochgezüchtete, mit jeder Menge Kommunikations- und Navigationstechnik versehene Rennyacht für erste Reparaturen in den Hafen. Weitere Zwischenstopps in Kapstadt, Tasmanien, Neuseeland waren nötig. Der beim World Sailing Speed Record Council (WSSRC) geführte Rekord des Australiers Jesse Martin, der den Globus 1999 mit 18 Jahren alleine und ohne Zwischenstopp umrundet hatte, war damit nicht mehr zu brechen. Seitdem konkurrierte Perham mit dem nur wenige Monate älteren US-Amerikaner Zac Sunderland, der seine Weltumsegelung ebenfalls im Alter von 17 Jahren Mitte Juli im kalifornischen Marina del Rey vollendet hatte.

Sunderland, ältestes von sieben Kindern, hatte den Globus in 13 Monaten auf einer betagten Islander 36 ebenfalls via Panama-Kanal umsegelt, dabei allerdings von vornherein mehrere Zwischenstopps eingeplant. Seinen in der Fachöffentlichkeit weithin gewürdigten Rekord erkannte das WSSRC allerdings nicht an. Das Gremium stufte die von ihm selbst aufgestellten Rekordvoraussetzungen, die Umrundung müsse ohne Hilfe von außen und ohne Motoreinsatz vollendet werden, als in diesem Fall nicht überprüfbar ein. Dass Sunderland sich laut WSSRC vor seinem Törn gar nicht um Zulassung bemüht hatte, stützt indes seine Erklärung, es gehe ihm gar nicht in erster Linie um den Rekord.

Als kurzlebig könnte sich allerdings bald auch Perhams Titel erweisen. Innerhalb von acht Monaten will die 16-jährige Australierin Jessica Watson nach ihrem Ablegen Mitte September die Welt einhand westwärts um Kap Hoorn umrunden - und zwar ohne Zwischenstopp und äußere Hilfe. Wenn sie ankommt, dürfte ihr ein Rekord auch unabhängig davon sicher sein: jüngste Einhand-Weltumseglerin aller Zeiten.

www.sailmike.com, www.zacsunderland.com

www.youngestround.com



Foto: Pressefoto: www.youngestround.com/jessica-watson

Könnte Mike Perhams (17) Rekord bald überbieten: die 16-jährige Australierin Jessica Watson

Franklin-Expedition: Polschmelze beflügelt Forscher

Noch in diesem Herbst will ein privates kanadisches Team eines der wohl berühmtesten Geheimnisse aus der Zeit großer Entdeckungsfahrten unter Segeln lüften: das Schicksal der Arktisexpedition des Engländers John Franklin, verschollen 1845 auf rätselhafte Weise bei der Suche nach der schiffbaren Nordwestpassage zwischen Kanada und dem arktischen Eis. Der legendäre Seeweg zwischen Atlantik und Pazifik war in den letzten Sommern im Zuge der globalen Erwärmung erstmals eisfrei und weckt derzeit international großes Interesse bei Anrainerstaaten und Wirtschaft. Mit moderner Sonartechnik hofft die private Expedition um den Wrackspezialisten Rob Rondeau und die Firma Procom-Diving nun, die verschwundenen Schiffe der historischen Expedition, *TERROR* und *EREBUS* nördlich der kanadischen König-William-Insel zu finden.

Rondeaus Unternehmen „Finding Franklin 2009“ löst damit gewissermaßen eine letzten Sommer vom kanadischen Staat für drei Jahre angekündigte Expedition ab, die kurzfristig abgesagt wurde. Der Grund, so die zuständige Behörde Parks Canada: Der zunächst eingesetzte Eisbrecher des Küstenschutzes sei derzeit für andere Aufgaben ausgebucht, ebenso zwischenzeitlich angeforderte Militärschiffe.

Der historisch beispiellose Totalverlust der groß angelegten Franklin-Expedition mit 138 Seeleuten sorgt bis heute für zahlreiche Spekulationen und Theorien. Verantwortlich sind dafür unter anderem die bei zahlreichen Suchaktionen gefundenen Hinweise auf ihr dramatisches und nie ganz aufgeklärtes Ende. Bereits 1859 wurde an der Nordwestküste der König-William-Insel in einem Steinmal ein Brief Überlebender vom April 1848 gefunden. Darin wird berichtet, dass die Schiffe kurz zuvor im Eis nördlich der Insel von der Mannschaft verlassen worden seien. Gefundene Ausrüstungsgegenstände und sterbliche Überreste der Besatzung zeigten, dass einige Männer sich noch Hunderte von Kilometern durch Schnee und Eis in bewohntes Gebiet durchzuschlagen versucht hatten, bevor sie verhungerten und erfroren. Manches deutete auf geistige Verwirrung unter ihnen hin, zuletzt sogar Kannibalismus.

In den 80er-Jahren fanden die Forscher Owen Beattie and John Geiger dann in einem exhumierten Körper Spuren einer Bleivergiftung. Zu den Folgen einer solchen Vergiftung gehören neben körperlicher Schwäche



Foto: Russel Porter/www.visionsnorth.blogspot.com

Gräber von Mitgliedern der Franklin-Expedition 1845.

Orientierungsverlust und Wahnzustände. Beatties These, entsprechend verlötete Lebensmittelkonserven hätten die Expeditionsmitglieder allmählich vergiftet und entscheidend zum Scheitern beigetragen, wurde einer der populärsten Erklärungsansätze.

Für Aufmerksamkeit sorgte im vergangenen Jahr dann noch einmal der britische Amateurforscher William Battersby mit dem Einwand, solche Konserven hätten auch andere Langzeitexpeditionen der Zeit benutzt, ohne vergleichbare Folgen. Als Grund der Vergiftung vermutete Battersby dagegen Bleirohre in einem damals neuartigen Destillationssystem an Bord der Schiffe. Dieses versorgte sowohl die Dampfmaschinen für die Schiffsschrauben, die notfalls im Packeis eingesetzt werden sollten, als auch die Mannschaft mit Trinkwasser. Battersby gewann seine Erkenntnisse allerdings vor allem anhand alter Baupläne. Was sich wirklich auf den Schiffen zugetragen habe, so der Unterstützer von Rondeaus „Finding Franklin 2009“, könne sich erst zeigen, wenn sie am eisigen Grund des Polarmeeres gefunden werden.

Zweimal um die Welt - und zu sich selbst

Es ist schon ein Riesending, was sich der ehemalige Bauunternehmer und Einhandsegler Bernt Lüchtenborg da vorgenommen hat: Zweimal ohne Zwischenstopp um die Welt, jeweils um Kap Hoorn. Und beim zweiten Mal sogar ostwärts, gegen vorherrschende Winde. Rund 65.000 Seemeilen sind das – und einige hundert Tage Einsamkeit. Selbst wenn Lüchtenborg dabei, wie heute beinahe üblich, über alle erdenklichen Kommunikationsmittel bis hin zur Videoübertragung ins Internet verfügt. Am 27. Juni ist er in Cuxhaven gestartet. Erst im Herbst nächsten Jahres will er zurück sein. Schafft er das, dann ist er der Erste. Doch das ist nicht die einzige Besonderheit dieses Vorhabens.

Lüchtenborg, Jahrgang 1953, gilt als einstiger Workaholic, dem sein Arzt vor Jahren geraten hat, einmal auszuspannen. 1999 lernte er segeln und nun auch dies, wie es scheint, mit 200 Prozent Einsatz. Dreimal hat er den Atlantik überquert, zweimal davon einhand. Aus dem zur Erholung angeratenen Karibiktörn wurde eine fünfjährige Weltumseglung (2005). Seine neue Yacht HORIZONS ist laut Selbstdarstellung kein Boot von der Stange. Stattdessen eine von Horst Glacier entworfene 52-Fuß-Sloop mit besonders stabilem Aluminiumrumpf, gebaut, um entlegenste Reisegebiete bewältigen zu können. Der Innenraum ist durch insgesamt drei durchgehende Schotten gesichert. Mit 2,35 Metern Tiefgang und einem Kielballast-Anteil von fast 46 Prozent soll sie sich selbst bis zu einer Krängung von 156 Grad wieder aufrichten können.

Regelrecht musterergütlich durchorganisiert wirkt auch das aktuelle Weltumrundungsprojekt. Neben der, von individueller Freizeitgestaltung abgesehen, ja eher sinnfreien Beschäftigung des Segelns, sammelt Lüchtenborg für das Warnemünder Institut für Ostseeforschung Wasserproben zur Bestimmung von Schadstoffen und Klimawandelfolgen. Um auch anderen einen möglichst nahen Eindruck von seiner großen Fahrt zu vermitteln, schreibt Lüchtenborg unterwegs Artikel, stellt von Zeit zu Zeit Filmaufnahmen ins Netz und mailt täglich einen kurzen Bericht von Bord auf die Webseite.

Wobei der Autor eines erfolgreichen Buches über seine fünfjährige Odyssee offenbar auch hier gleichermaßen ambitioniert zu Werke geht. Nicht nur finden sich in seinen Onlinenotizen Auskunft über Kurs, Wet-

ter und besondere Vorkommnisse. Mitunter drängt auch des Seglers Seelenleben gar wortgewaltig in die Zeilen. So befindet der angesichts der Größe seines Unterfangens sichtlich Bewegte vorm portugiesischen Finisterre: „Für die Römer das Ende der Welt – für mich das erste Kap ... hin zu einem Gesamtwerk einer noch langen Reise – auch zu mir selbst“. Ein anderes Mal, betört von Himmel und Meer: „Zeus und Neptun buhlen um die Gunst des kleinen Seemanns! Egal – es wurde Nacht. Was darin blieb, war der Trost der Rebe und das Leuchtfeuer der Verlorenen.“ Oder, bei Vollmond und klassischer Musik im Cockpit: „In mir wummert das Glück, über mir explodiert das Universum.“

Seglerisch immerhin lief demzufolge alles glatt und der dichtende Bonvivant auf hoher See erreichte Mitte August nach etwas Flaute und Gewittern in den Kalmen wohlbehalten die Südhalbkugel. Indes wollen wohl nicht nur lange Törns, sondern auch hohe Töne auf die Dauer durchgehalten werden. Was offenbar seine ganz eigenen Herausforderungen birgt. Nach über einem Monat auf See etwa heißt es vergleichsweise nüchtern: „Beim Schreiben fällt mir auf, dass mir die Worte ausgehen, vermutlich jeden Tag eins mehr. Dafür hatte ich südlich von Fogo wieder einen Fisch an der Schleppangel.“ Angedeutet hatte sich die neue Wertschätzung eher fundamentaler Sphären menschlichen Daseins möglicherweise schon ein paar Tage zuvor: Am 30. Seetag notiert der einsame Seemann anstelle der zurückgelegten Seemeilen lediglich: „Interessiert mich nicht, mir ist nach SEX.“

www.sail2horizons.com



Lüchtenborg 2002 vor Kap Hoorn.

Foto: Pressefoto / Sail2Horizons

Impressum

blauwasser

ISSN-Nr. 1862-5444

Palstek Verlag GmbH
Eppendorfer Weg 57a
20259 Hamburg
Telefon 040 - 40 19 63 40
Fax 040 - 40 19 63 41
E-Mail: info@palstek.de
www.palstek.de

Titel

Sunsail

Redaktion

Ulrich Kronberg, Hamburg
u.kronberg@palstek.de

Imke Feddersen, Hamburg
i.feddersen@palstek.de

Abonnentenservice

Interabo
Postfach 10 32 45
20022 Hamburg
Telefon 040 - 23 67 04 51
E-Mail: blauwasser@interabo.de

Hefte, Bücher

Birthe Feddersen, Hamburg
birthe.feddersen@palstek.de
Telefon 040 - 40 19 63-40
Telefax 040 - 40 19 63-41

Layout

Imke Feddersen, Hamburg
Annelie Rüttinger, Hamburg

Anzeigen

Bernd Kruse, Hamburg
b.kruse@palstek.de
Telefon 040 - 40 19 63 47

Es gilt die Preisliste 8 vom 1. Oktober 2008. Die Mediadaten können Sie auch im Internet unter www.palstek.de einsehen

Druck

Timm Specht
Druck & Produktion GmbH
22767 Hamburg
www.timmspecht.de

Preise

Einzelheft: 6,00 Euro
Abonnement: 24 Euro
Inland: frei Haus
Ausland: plus Porto
Preise inkl. Mehrwertsteuer

Buchhaltung

Emma Schneider, Hamburg
emma.schneider@palstek.de
Telefon 040 - 40 19 63-50
Telefax 040 - 40 19 63-41

Geldverkehr

Postgiroamt Hamburg
Konto 19 36 69 - 205
BLZ 200 100 20
Ausland: IBAN:
DE62 2001 0020 0193 6692 05
BIC: PBNKDEFF

blauwasser

und alle redaktionellen Beiträge unterliegen dem Urheberrecht. Nachdrucke oder elektronische Verarbeitung, auch von Teilbereichen, bedürfen der schriftlichen Genehmigung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos wird keine Haftung übernommen. Beiträge freier Autoren stimmen mit der Meinung der Redaktion nicht unbedingt überein.