

*Verschollen am Kap Hoorn*  
*Zur Erinnerung an*  
*SY- OLE HOOP*

*Johanna DL5HY & Klaus DL5HN*



*Der Meerwein*

*Nun hilft kein Klagen,  
das Schiff ist zerschlagen,  
da muss ich versinken,  
den Meerwein trinken.*

*Davon schief ich lange  
im Wellensingsange  
in Tiefe geborgen  
da dämmert kein Morgen.*

*Und droben gleiten  
die glücklichen Zeiten,  
die Schiffe, die Sterne,  
die silberne Ferne.*



**Herausgeber:**

Offizielle Vereinsbezeichnung:  
INTERMAR Amateur- Seefunk e.V.  
Registereintragung AG Neustadt am Rübenberge VR 677

**Zusammengestellt von:**

Rolf Behnke DK4XI  
Thomas Andreas DJ4WL

**Vereinsführung:****1. Vorsitzender**

Rolf Behnke DK4XI  
Am Gimpelwald 1  
D-66500 Hornbach  
Tel: 06841-8177100  
Fax: 06841-8177750  
E-Mail: [DL0IMA@intermar-ev.de](mailto:DL0IMA@intermar-ev.de)

**2. Vorsitzender**

DJ4WL Thomas Andreas  
Obere Straße 36  
66597 Hilst  
Tel: 06335-893305 oder -7222  
E-Mail: [DJ4WL@intermar-ev.de](mailto:DJ4WL@intermar-ev.de)

**Geschäftsführer**

Harald Adolph  
Ursula Straße 7a  
D-44388 Dortmund  
Tel: 0231-695521  
Fax: 0231-695521  
E-Mail: [DH1HA@intermar-ev.de](mailto:DH1HA@intermar-ev.de)

**Geschäftsstelle:**

Intermar Amateur-Seefunk e.V.  
Geschäftsstelle  
Harald Adolph  
Ursula Straße 7a  
D-44388 Dortmund

**Vereinskonto:**

Sparkasse Münsterland Ost  
BLZ: 400 501 50  
Konto: 26 002 758  
IBAN: DE 3240 0501 5000 2600 2758  
Bic: WELADED1MST

**Funknetzbetrieb:**

14313 Khz täglich 16:30 UTC  
mit Übertragung auf Echolink  
Intermar Konferenceserver DL0IMA-R Node 219386

**Internetdomain:**

[www.intermar-ev.de](http://www.intermar-ev.de)  
[www.intermar-ev.com](http://www.intermar-ev.com)  
[www.intermar-ev.org](http://www.intermar-ev.org)

**E-Mailadressen:**

[wetterinfo@intermar-ev.de](mailto:wetterinfo@intermar-ev.de)  
für Wetteranfragen & Positionsmeldungen  
[info@intermar-ev.de](mailto:info@intermar-ev.de)  
für Reiseberichte & Bilder

**Clubstation:**

DL0IMA verantwortlich Rolf Behnke DK4XI  
DL0IMA-R Echolink Konferenceserver Node 219386

**Netcontrols:**

**DL0IMA** Rolf Behnke DK4XI  
Am Gimpelwald 1  
D-66500 Hornbach  
Tel: 06841-8177100  
Fax: 06841-8177750  
E-Mail: [DL0IMA@intermar-ev.de](mailto:DL0IMA@intermar-ev.de)

**DJ3CD** Klaus Hilbert  
Limesstraße 25  
D-61381 Friedrichsdorf-Köppern  
Tel: 06175-7223  
Fax: 06175-940328  
E-mail: [DJ3CD@intermar-ev.de](mailto:DJ3CD@intermar-ev.de)

**DL2KHK** Harald Krüger nur im Winter  
Landgrafenstraße 55  
D-53842 Troisdorf  
Tel: 02241-42794  
E-Mail: [DL2KHK@freenet.de](mailto:DL2KHK@freenet.de)

**EB3GFN** Fritz Schumacher  
Aptat 102  
E-17251 Calogne Gerona  
Spanien  
Tel: 0034 972-653518  
E-Mail: [EB3GFN@ya.com](mailto:EB3GFN@ya.com)

**DJ4WL** Thomas Andreas  
Obere Straße 36  
D-66957 Hilst  
Tel: 06335-7222  
E-Mail: [DJ4WL@intermar-ev.de](mailto:DJ4WL@intermar-ev.de)

# Inhalt



- 1) Buch zur ersten Reise**
- 2) Berichte vor dem Drama**
- 3) Drama vor Hap Hoorn**
- 4) Wetterbeicht und Schiffsmeldungen**
- 5) Seekarten mit Kurs und angenommener Untergangsstelle**
- 6) Zeitungsmeldungen / Internet / Reiseberichte / eMails**
- 7) Nachruf**

**Dank an Thomas DJ4WL Rolf DL0IMA und Bertil Braun für die Zusammenstellung des Berichtes.**

Falls weitere Informationen vorhanden sind, bitte an die Redaktion schicken.

## Das Buch zur Reise

von Johanna und Klaus - SY "Ole Hoop"

(Auszug aus dem Buch „Freiheit unter Segeln - in drei Jahren um die Welt“ von Klaus Nölter und Johanna Michaelis, das im Juni '96 im Verlag Delius Klasing erscheinen wird)

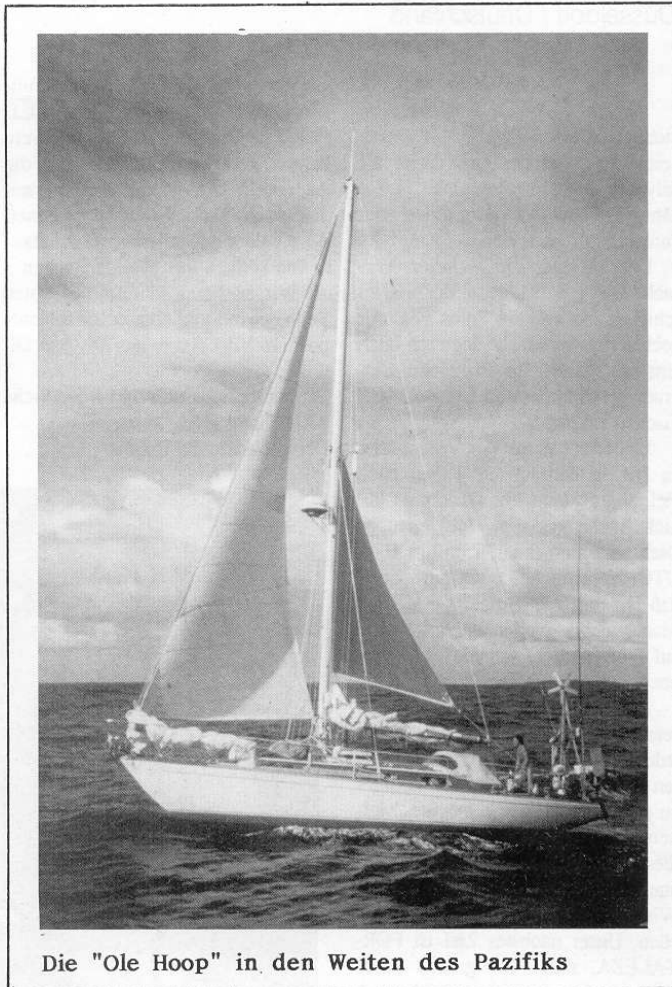
### 19.3.93 (Bucht von Anakena, Osterinsel)

Schon eine Woche befinden wir uns an der Osterinsel, die wir nach 39 Tagen seit Panama erreicht hatten. Noch konnten wir kaum einen Fuß an Land setzen, denn ständig wechselnde Winde zwangen uns immer wieder, unseren Ankerplatz zu verlassen. Wieder einmal liegen wir mit wenig Hoffnung auf einen längeren Landausflug vor Anker, denn auch die Wetterinformationen, die Günther (DL O NL) uns heute gibt, verheißen keine stabile Wetterlage, im Gegenteil, ein weiteres Sturmtief ist im Anzug und dessen Front wird uns vermutlich in einigen Stunden erreichen. ...

... Es ist fast schon Mitternacht, als uns ein leises Pfeifen im Rigg aufschreckt. Aus einer ruhigen Nacht wird nun nichts mehr! Der schnell zunehmende Wind hat auf Nordwest gedreht und hohe, brechende Wellen fegen um das zerklüftete Felsbuk, das uns bis jetzt Schutz geboten hatte, in die Bucht hinein.

Wieder wird es ein Kampf mit der Zeit. Es dauert viel zu lange, bis die 60 m Kette an Deck sind!

Kaum ist der Anker ausgebrochen, gibt Johanna „Stoff“, damit wir nicht zuletzt doch noch auf die schwarzen Lavafelsen gedrückt werden, auf denen jetzt eine mächtige Brandung steht. Mit verbogenem Bugbeschlag laufen wir in die Nacht hinaus, die stürmisch zu werden verspricht. Die „Elena, die kurz vor uns ausgelaufen ist, hält sich im Gegensatz zu uns dicht an der Küste, so daß wir ihr tanzendes Toplicht bald aus den Augen verlieren. Das ist auch gut, denn so müssen wir wenigstens nicht befürchten, uns aus „Versehen“ gegenseitig über den Haufen zu fahren. Dem stählernen



Die "Ole Hoop" in den Weiten des Pazifiks

Rumpf der „Elena“ wäre die „Ole Hoop“ mit Sicherheit auch nicht gewachsen.

Während wir das Schiff sturmfest machen, wird uns klar, daß wir nur knapp davongekommen sind. Schon viel früher hätten wir auf den ersten Windhauch aus der „falschen“ Richtung reagieren und den Ankerplatz verlassen müssen. ...

... Obwohl wenn wir es nach all den Flauten kaum fassen können: Wir haben Sturm! 9, 10, 11 Windstärken in den Böen. Immer lauter wird das Heulen im Rigg und von achtern rollen Wellenberge heran, wie wir

sie noch nie gesehen haben. Schon bald ist selbst unsere 7 m<sup>2</sup> Sturmfock noch zu viel Tuch und selbst „vor Top und Takel“, ohne jedes Segel, machen wir noch 6 Knoten Fahrt!

Die furchteinflößend hohen, sich auf den Kamm weiß brechenden Wellen scheinen uns unter sich begraben zu wollen, doch jedesmal wird das Heck fast sanft um einige Meter angehoben und nur Spritzwasser deckt gelegentlich das Cockpit ein. Selbst jetzt arbeitet die ARIES zuverlässig und bringt die „Ole Hoop“ immer wieder auf Kurs, während wir von unten durch den

# Abenteuer Weltumseglung

Das Buch über die Reise der "Ole Hoop"



Klaus Nölter  
Johanna Michaelis

**Der erfüllbare Traum**  
**Eine Weltumseglung**

im Verlag Delius Klasing  
279 Seiten mit 42 Farbfotos und zahl  
abbildungszahlreichen Schwarz/Weiß-  
Illustrationen  
ISBN 3-7688-0956-0  
In Leinen gebunden mit farbigem  
Schutzumschlag  
Preis: DM 39,80



Liebe Funk- und Segelfreunde,

im September '96 ist nun endlich unser Buch erschienen. Das Echo ist sehr positiv und das schlägt sich auch im Verkauf nieder - im Januar erschien schon die 2. Auflage. Alle, die unsere Reise per Funk mitverfolgt haben, werden es sicher besonders spannend finden, unsere Abenteuer nun nachlesen zu können.

Mit Ausnahme von 81 Seetagen auf dem Weg über die Osterinseln nach Polynesien, in denen langanhaltende Flaute uns schwer zu schaffen machten, haben wir die 35.000 Meilen von Hamburg über die Kanaren in die Karibik, durch den Pazifischen und Indischen Ozean über Südafrika und Brasilien zurück nach Hamburg zügig durchsegelt. Unsere gemeinsame Freude am Segeln hat uns auch auf den längsten Seestrecken nicht verlassen, auch wenn so mancher Segelfreund glaubte uns bedauern zu müssen, weil wir den gesamten Pazifik und Indik in neun Monaten durchsegelten.

Wir erzählen in unserem Buch nicht nur von mörderischen Flaute, schweren Stürmen und einer Beinahe-Strandung, sondern vor allem immer wieder von den überwältigenden Erlebnissen beim Durchsegeln der großen Ozeane und den glücklichen Zeiten auf paradiesischen Inseln und Atollen. Nicht zuletzt zeigt unser Beispiel, daß das großartige Erlebnis einer Weltumseglung keine Frage des Geldbeutels ist.

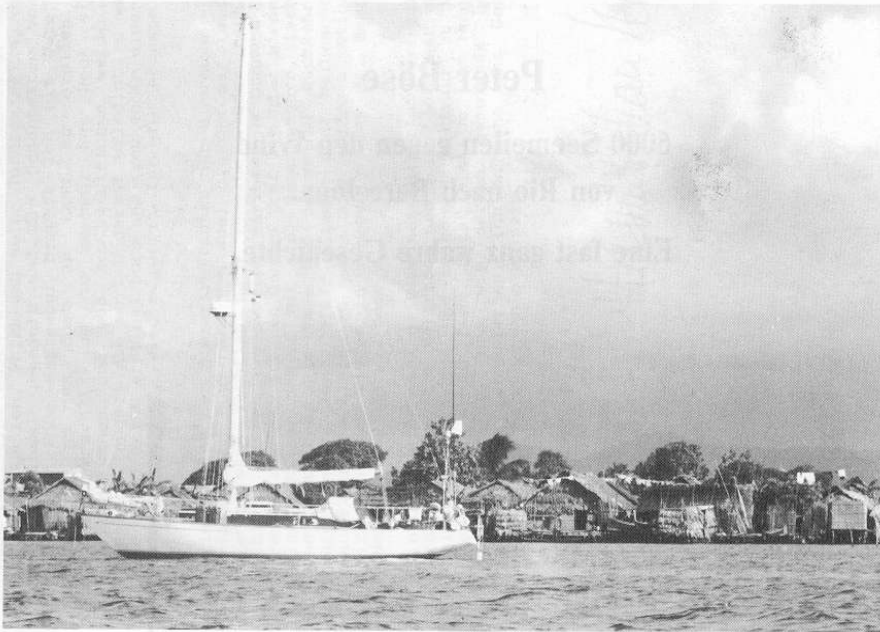
Eine Besonderheit noch für alle, die glauben, Segeln sei in erster Linie eine Männersache: Wir hatten keinen "Skipper" an Bord, sondern waren gleichwertige Partner beim Segeln wie auch sonst. So ist auch dieses Buch unser "gemeinsames Kind", so, wie es die Reise selbst gewesen ist.

**Johanna & Klaus**

**"Der erfüllbare Traum - Eine Weltumseglung" mit persönlicher Widmung**

Wer unser Buch gern mit einer persönlichen Widmung haben möchte, erhält es nach Überweisung von 39,80 DM auf das Konto Klaus Nölter, Konto-Nr. 1228 505 846 bei der Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, portofrei an seine auf dem Überweisungsformular angegebene Adresse geschickt.

**SY Ole Hoop - San Blas Inseln**



**Johanna - DL5HY**



## Von Whangarei (NZ) nach Polynesien

von Johanna und Klaus / SY Ole Hoop  
verschollen 2003 vor Kap Hoorn -

Whangarei, 22. Februar 2002 **Liebe Freunde,**

**kaum zu glauben, wie selbst in diesem beschaulichen Neuseeland die Zeit vergeht.**

Nach unserer Ankunft am 24. November in der Bay of Islands lagen wir zunächst fast vier Wochen in der Marina von Opua, wo wir uns zwischendurch mit dem Travellift an Land setzen lassen mussten, da die neue bronzene Buchse des unteren Ruderlagers sich schon nach einem halben Jahr durch Elektrolyse in Luft, bzw. in Wasser aufgelöst hatte und seitdem das Ruder mit einem unangenehmen Geräusch verbunden hin und her schlug. Außer den Werftkosten gab es zum Glück keine Folgeschäden. Die neue Buchse (Kunststoff mit Teflonanteil) lässt das Ruder, nun wieder gut geführt, sanft hin und her gleiten.

Anschließend starteten wir zu einer kleinen Rundreise an der Ostküste der Nordinsel, besuchten Meryl und Helmut von der Fallado auf Great Barrier Island, genossen 3 Wochen lang Großstadtleben in Auckland und liegen nun im beschaulichen Town Basin von Whangarei.



Nach unserer Abfahrt von Valdivia (13.Mai 01) durchsegelten wir 6 Monate den Südpazifik. In dieser Zeit hatten wir eine Menge interessanter Begegnungen und Erlebnisse. Das fing schon in Amanu (östliche Tuamotus) an, wo wir nach langer Reise (58 Tage, 5400 sm seit Valdivia) zum ersten Mal wieder unseren Anker fallen ließen. Die Gastfreundschaft dort war überwältigend. Wir und die Crews der beiden anderen Yachten, die vor dem kleinen Dorf vor Anker lagen, wurden zu einem Gastmahl

eingeladen, das diesen Namen wirklich verdient. Während wir auf einer langen Palmmatte hockten und uns über gebackenen und in Kokosmilch eingelegten rohen Fisch und andere Leckereien hermachten, wurde für uns musiziert, gesungen und getanzt.

Auch anderswo in Polynesien und immer dort, wo Tourismus ein Fremdwort ist und auch Segelyachten selten vor Anker gehen, erlebten wir Ähnliches. So sind wir immer neugieriger geworden auf diese Menschen, die uns mit so viel Freundlichkeit begegnen und über deren Kultur, Geschichte und aktuelle Lebenssituation wir im Grunde viel zu wenig wissen. Nach Thahanea, Tahiti, Moorea und Bora Bora war das Palmerston Atoll (Cook Islands) ein besonderes Highlight. Wir hatten Glück, das Wetter war ruhig, denn da das Atoll keine ausreichend tiefe

**Passage hat, muß man auf 12 bis 18 m vor dem Außenriff ankern. Doch der Service war perfekt. Kaum näherten wir uns der Insel, düste ein gut motorisiertes Aluboot aus der kleinen Dingi-Passage und die beiden Insassen, David und sein 13jähriger Enkel Zehi, hießen uns auf Palmerston willkommen und lotsten uns zu einer Stelle, an der es zwischen dem dicht mit Korallen bewachsenen Grund eine Sandfläche zum Ankern gab. Eine halbe Stunde später kommt David zu uns an Bord. Statt des alten T-Shirts von eben trägt er jetzt ein buntes Hemd und unter dem Arm eine schwarze "Dienstmappe", aus der er ein amtliches Dokument hervorholt, dem zu entnehmen ist, dass wir keinerlei Lebensmittel oder Pflanzen an Land bringen dürften. Anschließend geht es mit dem Aluboot in rasanter Gleitfahrt durch die enge, gewundene Riffpassage, manchmal beängstigend knapp an den Korallenköpfen entlang, hinein in die türkisgrün leuchtende Lagune und an den "Paradise Beach" von Palmerston Island, dem einzigen bewohnten Motu des Atolls. Während wir uns, unsere völlig überflüssigen Schuhe in der Hand, barfuß durch den Sand stapfend den Häusern und Hütten des Dorfes nähern, werden wir von allen Seiten freundlich begrüßt. Dann empfängt uns die ehrwürdige Aka mit traditionellen Wangenküssen und lädt uns im Namen ihrer zahlreichen Kinder und Enkelkinder in ihr "Blue House" ein. Für die Dauer unseres Aufenthaltes sind wir und ein schweizer Seglerpaar mit ihren zwei Kindern nun Gäste der Familie. Um 17.00 Uhr sind wir zum Lunch eingeladen. Bis dahin ist noch etwas Zeit und angeführt von einer Scharr Kinder durchwandern wir die dicht mit Kokospalmen und sogar Laubbäumen bewachsene tropische Insel. Überall Bilder wie auf der Kitschpostkarte: Palmen, weißer Strand und dahinter das türkisgrün leuchtende Wasser der Lagune - dazu der warme Passat, der die Palmkronen rauschen lässt. Eine paradisiische, und glaubt man dem fröhlichen Lachen ihrer Bewohner, auch eine glückliche Insel. In dieser Welt, wie sie friedlicher nicht sein kann, trifft uns am nächsten Morgen, dem 11. September 2001, die Nachricht von den Terroranschlägen in den USA wie ein Fausthieb. Was wir hören, können wir zunächst kaum glauben und schon gar nicht begreifen. Ein furchtbares Verbrechen - und wie immer traf es Unschuldige.**

**Doch der fanatische Hass, der hinter diesen Massenmorden steht, ist nicht in dieser Stunde geboren worden, sondern hat seinen Ursprung in einer langen Kette von Gewalt und Gegengewalt. Bei aller Betroffenheit und bei aller Trauer um die Toten - könnte dieser Schock, so überlegen wir uns, nicht auch eine heilsame Wirkung haben. Könnte er nicht den Westen, könnte er nicht die Amerikaner zu der Einsicht bringen, dass Gewalt, Krieg und Terror die falschen Mittel sind, um die Welt friedlicher zu machen. Doch schon die ersten Äußerungen von Präsident Bush, die von primitiven Rachegefühlen bestimmt sind, machen deutlich, dass wir diese Hoffnung wohl begraben müssen. Statt zum Frieden aufzurufen, wird der halben Welt der Krieg erklärt. Wieder werden unschuldige Menschen sterben, wieder wird Hass gesät und damit der religiöse Fanatismus und Terrorismus erneut gefördert. In was für einer Welt leben wir nur?**



**Wir sind froh, dass uns die Leute von Palmerston an diesem Morgen und auch später nicht auf die Terroranschläge ansprechen - brauchen wir doch selbst noch einige Zeit, um zu begreifen, was in New York und Washington an diesem 11. September wirklich geschah - und wo die Ursachen dafür liegen.**

**400 Seemeilen westlich von Palmerston auf ca. 19 Grad Süd und 170 Grad West liegt Niue, ein großer, fast kreisrunder, 60 m aus dem Meer herausragender Korallenblock mit einer einmaligen Vegetation. Richtigen Urwald gibt es hier, aber auch Straßen und sogar Leihwagen. Die Küste ist abenteuerlich. Der weiche Kalkstein, vom Meer ausgewaschen, ist ungeheuer zerklüftet und tiefe Grotten, steile Schluchten und riesige Kalksteinhöhlen haben sich hier gebildet.**

**Auch dieser kleine Inselstaat mit seinen kaum 2 ½ tausend Einwohnern ist ein Hort des Friedens, Kriminalität in jeder Form ist hier völlig unbekannt. ..**

**Jeden Morgen kurz nach Sonnenaufgang zieht eine Buckelwal-Mutter mit ihrem Jungen durch das Ankerfeld, tauchte mal hier, mal dort auf, schnaubt und pustet, vor allem aber hören wir ihren Gesang - die dunkleren Töne der Walmutter, die pfeifenden, hohen des Jungen.**

**Samoa hat eigentlich nicht auf unserem Programm gestanden, aber wir bereuen es nicht. Apia ist eine richtige Stadt mit Industriehafen und natürlich guten Einkaufsmöglichkeiten. Ansonsten gibt es keine größeren Orte. Auf unserer Rundreise mit dem Auto sehen wir viele, wirklich noch bewohnte "Fales", die traditionellen für Samoa typischen Häuser, die keine Wände haben. Malerische Bilder, die wir jedoch kaum auf Film und Foto festhalten, denn irgendwie haben wir Scheu davor, unsere Objektive auf die Menschen zu richten, die schließlich sehr privat in ihrer "guten Stube" sitzen.**

**Ab Samoa beginnt schon das "timing" für den guten Absprung nach Neuseeland. Auf dem Wege liegen noch Niuatoputapu und die Vavau Gruppe (beides Tonga). In Niuatoputapu, das eine geschützte Lagune mit Passage hat, trinke ich zum ersten Mal Kava. Johanna als einzige Frau in der Kava saufenden Männerrunde bekommt nichts angeboten. Nach meiner Erfahrung kein Verlust, denn das Zeug schmeckt eigentlich nach nichts und zeigt auch keine besondere Wirkung. Ich denke, wir bleiben wohl beide bei Wein und Bier. Ansonsten wirkt auf dieser kleinen abgeschiedenen Tonga-Insel alles viel ärmlicher als noch auf Samoa. Wichtiger Besitz sind Schweine, die wir in großen Mengen überall herumlaufen sehen. Der Kontakt zu den Menschen hier ist nicht ganz einfach, da die meisten nur wenige Brocken Englisch sprechen. Die Männer zeigen sich im übrigen zurückhaltener als die Frauen. Schön ist, dass alle nichts dagegen hatten, gefilmt zu werden. Auch nett: Jeden Abend schallt aus dem Gemeinschaftshaus Trommelrhythmus und Gesang herüber, denn das Dorf übt für einen Gesang- und Tanzwettbewerb.**

**Beim abendlichen Sundowner sprechen wir, wie so oft, über die bisherigen Erlebnisse und Erfahrungen unserer Reise. "Haben wir nicht wahnsinnig viel erlebt, seit wir Valdivia verlassen haben." "Ja", stimme ich Johanna zu, "und eigentlich war die Zeit immer zu kurz. Schade eigentlich, dass die Südsee dort", und ich zeige nach Westen, "schon so bald zu Ende ist." "Ja, aber wieso müssen wir denn eigentlich immer weiter nach Westen", wendet Johanna ein, "wer schreibt uns das eigentlich vor. Ist der Pazifik denn `ne Einbahnstraße?" Ich ahne jetzt ihre geradezu ketzerischen Gedanken. "Wie?", frage ich, "Keine zweite Weltumseglung? Statt dessen zurück durch die Südsee und dann noch mal Kap Hoorn?!" "Warum nicht", meint Johanna lächelnd. Ich bin ganz von den Socken, nehme ihre Hand. "Du willst wirklich noch mal mit mir da runter?!"**

**Noch bevor wir gemeinsam in unsere Koje krabbeln ist die Entscheidung gefallen: Nach einer weiteren Südseesaison werden wir uns auf den "logischen Weg" begeben.**

**Schon in Mar del Plata hatte uns Morris, der Kanadier, der mit seiner Frau Kathy sowohl den hohen Norden als auch den tiefen Süden mit seiner 10 m Holzyacht bereist hatte, prophezeit: "Wer einmal Feuerland besegelt hat, den wird es immer wieder dort hinziehen." Er hatte wohl recht.**

**Während wir in Niuatoputapu ganz allein vor Anker liegen, wird die Vavau Gruppe von fast allen Seglern angelaufen, die, um die Hurricansaison zu meiden, nach Neuseeland segeln, und es gibt hier eine recht große Charterflotte. Doch verteilt sich alles auf unzähligen große und kleine Inseln mit Dutzenden von Ankerplätzen. Zwei Wochen liegen wir hier in traumhaft schönen Ankerbuchten und bereiten uns auf den 1200 sm langen Schlag nach Süden vor. Auf dem Weg liegt noch das sagenhafte Minerva Riff, besser gesagt die Minerva Riffe, denn es gibt ein südliches und ein nördliches Atoll. Das Nordminerva Riff, das wir ansteuern ist ein fast kreisrundes; ca. 3 Seemeilen großes Ringatoll mit einer einzigen Passage. Bei Hochwasser ist das Riff rundum fast völlig überspült und man glaubt mitten auf dem Ozean zu ankern. Bei Niedrigwasser wandern wir über das breite Riff, beobachten knallgrüne Papageienfische in seichtem Wasser und erschrecken jedesmal, wenn eine aufgeschreckte Moräne vor unseren Füßen hochschießt und sich hastig ein neues Versteck sucht. Schon vor Jahren hatten wir vom ungeheuren Reichtum an Lobstern im Minerva Riff gehört und freuten uns schon Wochen zuvor auf leckeres Lobsteressen. Doch entweder sind wir zu blöd oder die Lobster sind ausgestorben - jedenfalls sehen wir nirgendwo auch nur einen Fühler dieser leckeren Krabbeltiere.**

**Vom Minervariff bis zur Bay of Island (NZ) sind es ca. 800 sm. Das besondere an dieser Strecke ist, dass man nun endgültig die Passatzone verlässt und sich in den Bereich der Westwinddrift begibt, wo es durchaus mal in Sturmstärken blasen kann. Fährt man zu früh, kann man leicht in einen verspäteten Frühjahrssturm geraten, fährt**

man zu spät, kann man in Tonga oder auch auf dem Minerva Riff von einem frühen Hurrikan erwischt werden.

Wir starten am 16. November bei leichten südöstlichen Winden, durchfahren zwei Kaltfronten und ein Tiefdruckgebiet, haben kurzzeitig bis zu 9 Beaufort in den Böen und fast immer stimmt die Windrichtung, kurzum, wir haben gute Bedingungen und laufen nach 8 Tagen bei herrlichem Wetter in die wunderschöne Bay of Islands ein

**Soweit erst einmal der Lagebericht.**

In den nächsten Wochen werden wir uns eine Weile in Klausur begeben, um an unserem Buchmanuskript zu schreiben. Und last not least gilt es natürlich etliche Kleinigkeiten an der OLE HOOP in Ordnung zu bringen, denn schließlich soll sie, wie Moitessier sagen würde, das Horn mit Anstand bestehen.

*Wir wünschen Euch allen, wenn auch verspätet,  
ein glückliches und erfolgreiches Jahr 2002  
Johanna und Klaus*



Nach unvergesslichen Erlebnissen auf den südlichen Inseln Vanuatus, Erromango, Tana und Anatom, glaubten wir, dass Fiji uns kaum Vergleichbares zu bieten habe.

Unsere Zweifel basierten zum einen auf Berichte anderer Segler über raffgierige Dorfhiefs, zum anderen auf unsere Vorbehalte gegenüber der obligatorischen Begrüßungszeremonie, bei der in jedem Dorf, das heißt an jedem neuen Ankerplatz, ein Bündel getrockneter Kavawurzeln abzugeben ist. (Bei 10 DM pro Bündel kann das bei häufigem Ankerplatzwechsel ganz schön teuer werden.) Nach dem quirligen Suva (80.000 Menschen aller Rassen und Kulturen mit einem großen indischen Anteil) suchten wir uns eine etwas abgelegene Insel östlich von Viti Levu, die Insel Ngau aus, um hier fijianischen Dorfleben ohne allzuviele Tourismuseinflüsse kennenzulernen.

Gemeinsam mit dem schon fijierfahrenden neuseeländischen Seglerpaar Ali und Peter landeten wir mit unseren Dingis am Strand des kleinen Dorfes Somosomo. Winkende und lachende Menschen und von allen Seiten wurden wir mit einem herzlichen „Bula,Bula!“ begrüßt, was soviel wie „Gesundheit“ oder „Leben“ bedeutet, ein traditioneller Gruß der Fijianer, den wir ebenso herzlich erwiderten. Dann schüttelten wir ein Dutzend Hände, hörten ein Dutzend Namen und fanden uns wenig später auf einer Pandanusmatte sitzend im Haus der Familie Tora wieder. Nach einer halben Stunde smalltalk ging es dann ab zum stellvertretenden Dorfhief. (Der alte war 3 Monate zuvor gestorben).

In einem Haus, das nur aus einem Raum bestand, im Kreis mit allen Dorfhonoratioren auf einer noch größeren Pandanusmatte sitzend fand dann die zügig abgewickelte Zeremonie statt. Begrüßungs- und Beschwörungsformeln, von denen wir kein Wort verstanden, zum Schluss ein gemeinsames dreimaliges Händeklatschen und wir waren nun Gäste des Dorfes, was den Gastgeber verpflichtete, für unser Wohlergehen und unseren Schutz zu sorgen. Und man sorgte sich! Geführt von dem 30jährigen Daniel, ein stämmiger Bursche mit der Figur eines Catchers und einem breiten, ansteckenden Lachen machten wir zunächst eine Dorfbesichtigung bis hin zur Dorfbadestelle, einem türkisgrünen Süßwasserpool. Überall beschäftigte Menschen, Männer und Frauen die das Abendessen vorbereiteten, Pandanusblätter zu Matten flochten oder Kavawurzeln zum Trocknen auslegten. Und wenn immer es ein schönes Motiv gab, war Daniel der erste, der uns darauf hinwies, doch hier unsere Videokamera aufzustellen. Und wie bei einem Familienbesuch freute sich jeder, wenn er gefilmt oder fotografiert wurde. Wie immer, ließen wir uns auch hier Adressen geben und versprachen, Fotos zuzuschicken - und wir haben uns fest vorgenommen, unser Versprechen nicht zu vergessen.

Jovesa ging vorneweg, einen frisch gefangenen ausgewachsenen Wahoo über der Schulter, gefolgt von der hochschwangeren Titi, seiner Frau, mit ihrem 18monatigen schlafenden Sohn im Arm. Danach folgten Johanna und ich mit Stativ und Kamarakoffern und mal vor mal hinter uns der 18jährige Bruce, der in Suva lebt und gerade holiday bei seiner Familie in Somosomo machte. Über schlammige, schmale und oft steile Pfade ging es quer durch den Busch zum 5 km entfernten Nachbardorf Waikama. Anlass für diesen Besuch, zu dem Jovesa und eingeladen hatte, war, dass seine Tochter Icereni die 6. Klasse in der

dortigen Schule abgeschlossen hatte, was ebenso wie der Abschluss der 8. Klasse mit einer förmlichen Prüfung und einer anschließenden Feier mit großem Essen verbunden ist.

Als wir nach eineinhalb Stunden mit schlammverschmierten Schuhen - meine frischgewaschene weiße Hose war bis zu den Knien braun gesprenkelt - endlich die weite Flußebene erreichten, über die sich das Dorf Waikama erstreckte, waren wir ehrlich froh. Richtige feste Häuser, gepflegte Gärten und Rasenflächen und voll elektrifiziert - wir hatten weniger Komfort erwartet.

# Drama vor Kap Hoorn

Mitte Dezember verschwindet die deutsche Yacht „Ole Hoop“ spurlos. Wetterlage und letzte Funksprüche von Bord lassen den Ablauf einer Katastrophe erahnen

Als die „Ole Hoop“ am Donnerstag, den 12. Dezember 2002, um 2 Uhr nachts gut 300 Seemeilen westnordwestlich von Kap Hoorn den letzten Wetterbericht empfängt, hat die Crew gerade ihr „Gesellenstück“ hinter sich. So nennt Johanna Michaelis, 56, die Bewältigung des Sturms vom Vortag: ein Frontdurchgang mit 9 Beaufort aus Nordwest, schwerer See, Schauerböen. Michaelis ruft diese Bemerkung aus dem Hintergrund; vermutlich liegt sie in der Koje, während ihr Mann Klaus Nölter, 57, am Kartentisch sitzt und das Funkgespräch mit Jürgen Timm im fernen Meldorf/Schleswig-Holstein führt.

Klaus Nölter macht ein paar launige Bemerkungen über die Kälte vorm Kap, die sie dazu zwingt, drei Lagen Kleidung übereinander zu tragen. Dann ist für die nächste halbe Stunde nur vom Wetterbericht die Rede, den „Propeller-Jürgen“ mit zahlreichen Informationen aus dem Internet für die Position der „Ole Hoop“ maßgeschneidert hat. Die Yacht steht auf 54° 54' Süd, 076° 33' West.

In der kommenden Nacht droht ein so genannter Roller – ein kleines, intensives Tief mit einem Kerndruck von 958 Millibar. Aus Nordwesten kommend, wird der Roller mit dem stationären Hoch vor Chile kollidieren und sich dabei gehörig die Isobaren quetschen. Die Folge sollen Windstärken von über 10 Beaufort aus Nordnordwest sein, dazu außergewöhnlich steiler Seegang mit Wellenhöhen von elf Metern und mehr. Wohl um auszudrücken, dass sie weiß, welch schwere Prüfung Kap Hoorn ihnen da abfordert und sie gleichwohl voll Zuversicht ist, ruft Johanna in das meteorologische Fachgespräch hinein: „Das wird dann unser Meisterstück!“

Es sind ihre letzten Worte, die ein Mensch außerhalb der „Ole Hoop“ vernimmt.

Am Freitag, dem 13. Dezember, um 29 Minuten nach Mitternacht sendet die automatische Seenot-Funkbake der „Ole Hoop“, eine Epirb 406, SOS. Die Position: 55° 44' Süd, 073° 42' West, 217 Seemeilen westlich von Kap Hoorn. Yacht und Crew sind seither verschollen (Stand Anfang Januar).

Es gibt nicht viele deutsche Segler, die bessere Voraussetzungen mitbringen, Kap Hoorn und seine Stürme zu meistern. Johanna Michaelis und Klaus Nölter segeln beide seit ihrer Jugend und haben viele Zehntausende Seemeilen im Kielwasser, Strecken unter 1000 Meilen empfinden sie als „Kurztröns“. Der renommierte Weltumsegler Bobby Schenk präsentiert sie auf seiner Internet-Seite im „Who is who des Fahrtsegelns“.

Mit ihrer „Ole Hoop“ haben sie bereits einmal, von 1991 bis 1994, die Welt umrundet. Schon beim Einlaufen nach Hamburg stand seinerzeit fest, erzählen die beiden später, dass sie zu einer zweiten Langfahrt aufbrechen werden, sobald es die finanziellen

Verhältnisse erlauben – und dass es dann auch zum Kap Hoorn gehe. Doch zunächst kehrt Johanna Michaelis in ihren Beruf als Lehrerin zurück, während Klaus Nölter ein Buch schreibt, in dem er Interessierte ermutigt, ihren Wunsch von der Weltumsegelung zu verwirklichen („Der erfüllbare Traum“, Delius Klasing Verlag). Er übersetzt weitere Bücher und arbeitet als freier Autor, unter anderem für die YACHT. Seine Texte spiegeln stets seine Überzeugung, seinen ausgeprägten Sinn für Sicherheit und gute Seemannschaft. Ein Funk-Freund lobt: „Ihr habt ein starkes und schönes Schiff und viel Erfahrung.“

Für die nächste weite Reise sparen sie eisern an persönlichem Luxus, Wohnkomfort, Urlauben und leben, so Nölter in der YACHT, „als müssten wir wieder mit BAFöG auskommen“. Nur an ihrer „Ole Hoop“ sparen sie nicht. Der 1969 gebauten, elfeinhalb Meter langen und ohnehin hervorragend gepflegten GFK-Slup vom Typ Ohlson 38 spendieren sie unter anderem ein extra für Schwerwetter gefertigtes Rigg, verstärkte Fenster sowie ein komplett neues Holzdeck, das Nölter, gelernter Schreiner und geborener Perfektionist, selbst verlegt.

Im August 2000 ist die Bordkasse dann leidlich gefüllt; das Paar verabschiedet sich für erneut drei Jahre von Familie, Freunden und Beruf. Mitte Oktober erreicht es Brasilien und steht drei Monate später mit seiner „Ole Hoop“ erstmals vor Kap Hoorn. Vom Atlantik kommend, haben sie sich vorsichtig herangepircht, wie das ihrer Segelphilosophie entspricht – nutzen die wenigen Phasen guten Wetters, um Strecke zu machen, und verziehen sich bei Sturm in geschützte Häfen oder Buchten. Doch zweimal versperrt ihnen Wetterpech das letzte Stückchen Weg zur legen-

**„Das wird unser Meisterstück“, sagt Johanna Michaelis. Es sind ihre letzten Worte, die ein Funker hört**



Sturmerprobt: Klaus Nölter und Johanna Michaelis



**Kap-Hoorn-Region mit den letzten bekannten Daten der „Ole Hoop“**

dären Felsinsel. Binnen Minuten springt der Wind auf Südwest und frischt auf 9 Beaufort auf – keine Chance für die „Ole Hoop“, gegen Strom und Seegang aufzukreuzen. Schließlich drehen Michaelis und Nölter ab und laufen durch den Beagle-Kanal zum Pazifik, was vielleicht nicht so prestigeträchtig, aber angesichts reißender Tiden und gefährlicher Fallwinde seemännisch bestimmt nicht minder anspruchsvoll ist.

Doch das Kap lässt die beiden nicht los. Ein Jahr später – die „Ole Hoop“ ist inzwischen durch die Südsee bis Neuseeland gesegelt – beschließen sie: Wir drehen um. Seglerisch reizt die persönliche Kap-Hoorn-Premiere mehr als die Vollendung einer weiteren Weltumsegelung. Diesmal soll das Kap von West nach Ost auf dem „logischen Weg“ bezwungen werden, wie die Route seit Bernard Moitessiers Erstlingsfahrt vor 40 Jahren heißt.

Michaelis und Nölter nehmen den Törn nicht leicht. Ingrid und Norbert Joemann ankern mit ihrem Katamaran „Harlekin“ vor Papeete/Tahiti ganz in der Nähe der „Ole Hoop“. „Während wir die Südsee und sozialen Kontakte der Seglerszene genossen“, sagt Ingrid Joemann, „absolvierten die beiden ganz kompromisslos ihr tägliches Arbeitspensum am Boot.“ Doch dafür sind Boot und Besatzung auch in Hochform, als sie Mangareva am 23. Oktober verlassen. Als letzte Station in den Tropen ist noch ein Besuch der Osterinsel geplant. Doch das Wetter spielt nicht mit. Zwei Tage tanzt die „Ole Hoop“ im Schwell des kleinen Fischerhafens Hangaroa. Die Crew ▷



„Ole Hoop“ nahe Kap Hoorn: zur Umkehr gezwungen



Ruderwache: Johanna Michaelis war Extremes gewohnt



„Ole Hoop“ bei ihrer vorigen Reise ins Kap-Hoorn-Gebiet. Länge 11,44 Meter, Breite 3,14 Meter, Tiefgang 1,75 Meter, Verdrängung 7,0 Tonnen, Segelfläche am Wind 70 Quadratmeter, Rumpf GFK, Deck und Aufbauten Holz, Baujahr 1969, Konstrukteure/Werft Gebrüder Ohlson, Göteborg

muss ständig Leinenwache gehen, nur Johanna kann einmal kurz das Boot verlassen, um Einkäufe zu erledigen.

„Die beiden klangen richtig glücklich, als sie am 20. November endlich zum Kap Hoorn aufbrechen konnten“, sagt Jürgen Timm. Innerhalb von Intermar – einem Verein, der den Amateurfunk von und mit Segelyachten pflegt – hat er die Aufgabe übernommen, die „Ole Hoop“ bis Kap Hoorn mit Wetterberichten zu versorgen.

Am 4. Dezember muss er den ersten Sturm ankündigen, danach beutelt es die „Ole Hoop“ alle zwei Tage. Nölter berichtet, dass sie nun ausschließlich unter Sturmfock segeln. Die Leinen zur Einstellung der „Aries“-Windselfststeueranlage hat er so verlängert, dass er sie vom Niedergangsluk aus bedienen kann. An Deck gehen die beiden nur noch selten.

Der Nordnordwest hat inzwischen mächtige Seen aufgeworfen; immer wieder waschen Brecher übers Boot und füllen das Cockpit mit acht Grad kaltem Wasser. Trotz der widrigen Bedingungen schlägt sich die „Ole Hoop“ hervorragend. „Johanna und Klaus fühlten sich offenbar ganz in ihrem Element“, sagt Ingrid Joemann, die sich über ihr eigenes Gerät zuweilen an den Funkrunden beteiligt. Das Paar weiß offenbar auch in diesem Moment, wie Klaus Nölter schon 1995 in der YACHT schrieb, „dass wir uns in extremen Situationen aufeinander verlassen können“.

„Die beiden waren sehr konzentriert und genau bei der meteorologischen Routenplanung“, sagt Ingrid Joemann. „Man bekam nie das Gefühl, dass sie sich ängstlich oder gar überfordert fühlten.“ Als in ihrem letzten Funkgespräch am 12. Dezember der Vorschlag aufkommt, angesichts des drohenden schweren Sturms Richtung Magellanstraße zu flüchten, lehnt Nölter entschieden ab. Dazu müssten sie auf eine Leeküste zuhalten, begründet er: „Bei schwerem Wetter ist die offene See der sicherste Platz.“

Rund 15 Stunden, nachdem am 13. Dezember das Epirb-Notsignal der „Ole Hoop“ aufgefangen wird, erreichen drei Berufsschiffe das Seegebiet: der 85 000-Tonnen-Tanker „Stena Spirit“, die „Melville“, ein 96 Meter langes US-Forschungsschiff, sowie ein chilenischer Trawler namens „Cisne

Blanco“. Eric Buck, der Kapitän der „Melville“, berichtet von so schwerem Seegang, dass er während der Suche nur ein einziges Mal von einem Wellenkamm aus die anderen Schiffe sehen kann, mit denen er in ständigem Funkkontakt steht. Immerhin kann er die Epirb-Boje orten, die weiterhin sendet.

Doch als die „Melville“ die Seenotbake entdeckt, schwimmt sie allein in der aufgewühlten See, selbst ein Suchflugzeug, das fünf Stunden über der letzten bekannten Position kreist, findet keine Spur von der „Ole Hoop“ und ihrer Besatzung. Am Tag darauf, Samstag, dem 14. Dezember, kommt kurzzeitig Erleichterung auf, als eine Yacht in der Nähe von Kap Hoorn gesichtet wird. Umso größer die Enttäuschung, als sich herausstellt, dass es sich um eine Verwechslung mit einem amerikanischen Schiff handelt. Nachdem auch in den folgenden Wochen alle Suchaktionen und Bemühungen um Funkkontakt erfolglos bleiben, schwindet die Zuversicht, Schiff und Besatzung noch unversehrt aufzufinden. „Die Situation“, erklärt Experte Bobby Schenk, „ist praktisch hoffnungslos.“

Zwei Jahre zuvor hat Johanna Michaelis über die Kap-Hoorn-Region geschrieben: „Wir haben die Stürme nicht gelassen ertragen. Nein, geflucht, geschrien haben wir, und ich habe vor Verzweiflung geheult. Getröstet haben wir uns, Schnuffelchen und ich. Hat mich Klaus im Arm, höre ich das Heulen des Sturms nicht mehr so laut.“ Marcel Keiffenbeim

#### ► AKTUELL: AUGENZEUGENBERICHT VON KAP HOORN

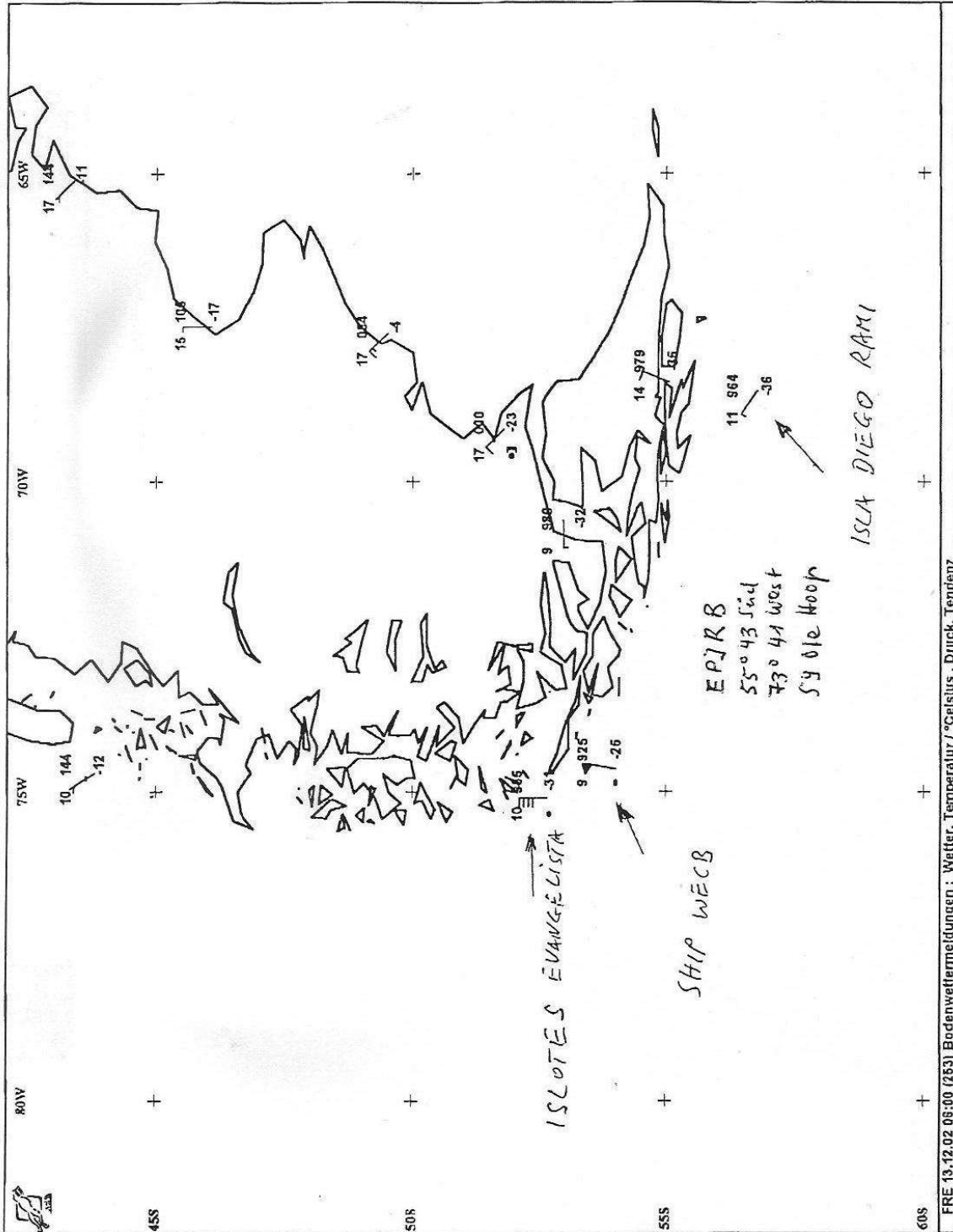
**Über 10 Beaufort, elf Meter hohe Wellen – die YACHT-Recherchen legen den Eindruck nahe, dass die „Ole Hoop“ Opfer eines Wetter-Infernos geworden ist, dem sie nicht entinnen konnte. Einhandsegler Uwe Röttgering, der zum Zeitpunkt des Notrufs nur 20 Meilen von der Unglücksstelle entfernt war, erlebte es anders. Seine Einschätzung erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss.**

Darin zeigt sich der 33-Jährige aus Münster überrascht von Meldungen, wonach zur Zeit des Unglücks von einem schweren Sturm die Rede ist. „Wenn Datum und Position des Notrufs stimmen, waren die Wetterbedingungen weit besser als berichtet. Ich befand mich zum Zeitpunkt des Notrufs nur 20 Meilen entfernt. Im Logbuch habe ich 7 bis 8 aus Nordwest verzeichnet. Es ist unwahrscheinlich, dass die „Ole Hoop“ andere Bedingungen hatte. Die Wellen waren zwar höher, als man es bei dieser Windstärke erwartet, doch konnte ich vergleichsweise bequem unter Sturmfock ablaufen. Die Aries-Selbststeueranlage hatte das Boot voll im Griff. Lediglich in Böen wehte es mit mehr als 8. Unter diesen Bedingungen geht eigentlich keine Yacht verloren.“ Röttgering erfuhr erst einen Tag nach dem Notruf, dass Klaus Nölter und Johanna Michaelis in der Nähe waren. Die chilenische Marine hatte ihn per Funk über den Verbleib der „Ole Hoop“ befragt. Da war er schon 170 Meilen entfernt. Zu weit, um angesichts der Schwerwetterbedingungen bei der Suche zu helfen.

Wilfried Erdmann, der das Hoorn 1985 und 2000 gerundet hat, weiß um die Gefahren. Er berichtet von „unberechenbaren Kaventsmännern“ infolge gefährlicher Kreuzseen, die Schiff und Crew schwer zusetzen können. Aber solche Bedingungen herrschten laut Röttgering zum fraglichen Zeitpunkt nicht. Seine Einschätzung: „Es muss etwas anderes als das Wetter für den Verlust der Yacht verantwortlich sein.“



FOTOS: NÖLTER/MICHAELIS, U. RÖTTGERING (R.)



FRE 19.12.02 06:00 (253) Bodenwettermeldungen : Wetter, Temperatur / °Celsius, Druck, Tendenz (c) 1989-2002, L.Fischer-Brunns Synop-Lexikon für DWD Hamburg / SF2



DWD



## OLEEVANGEL.TXT

85930	Islotes Evangel S52 24 W075 06 52m NN												
DEZ'02	Do12			Do12			Do12			Fr13		Fr13	
	UTC	0000	0300	0600	0900	1200	1500	1800	2100	0000	0300	0600	0900
Windrichtung		NNW	NNW	NNW	WNW	WNW	N	NNW	NNW	NNW	NNW	N	N
mittl. Wind	kts	30	30	30	25	25	27	32	40	40	40	40	40
max. Böen													
max. 10-min-Mittel													
Lufttemperatur		9.2	9.2	9.8	9.8	9.8	10.0	11.2	10.8	9.8	10.4	10.0	10.8
Taupunkt		8.4	9.2	9.8	9.8	9.4	8.9	8.6	7.7	7.8	10.0	8.5	10.0
Relative Feuchte		95	100	100	100	97	93	84	81	87	97	90	95
Sichtweite		2.0	1.0	1.0	1.0	2.0	4.0	10	10	4.0	4.0	4.0	4.0
Gesamtbedeckung		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Bedeckung CL/CM		8	8	8	8	8	8	8	6	8	8	8	8
Ceiling		30	30	30	31	31	31	31	31	30	30	30	30
Signif. Wetter ww		60	60	60	60	60	60	OV	OV	50	60	60	60
Wetterverlauf W1			6	6	6	6	7				6	6	6
Luftdruck		006	007	009	009	009	008	006	003	999	997	994	990
Drucktendenz		-4	+10	+6	+2	-3	-5	-21	-33	-33	-26	-31	-36
Maximum-Temperatur		13.0								12.5			
Minimum-Temperatur						4.2							
Niederschlag 1h													
Niederschlag 3/6/12h		2		11				0		0.4		1	
Referenzzeitraum		6h		6h						6h		6h	
Niederschlag 24h						16							
Neuschneehöhe													
Gesamtschneehöhe													
SonnensD Std/Tag													
SonnensD Min/Std													

DEZ'02	UTC	0000	0300	0600	0900	1200	1500	1800	2100	0000	0300	0600	0900	
		Do12			Do12			Do12			Fr13		Fr13	

85930	Islotes Evangel S52 24 W075 06 52m NN												
DEZ'02	Fr13		Fr13		Sa14		Sa14		Sa14		Sa14		Sol5
	UTC	1200	1500	1800	2100	0000	0600	1200	1500	1800	2100	0000	
Windrichtung		N	N	NNW	NNW	W	NNW	NNW	NNW	W	WNW	NNW	
mittl. Wind	kts	40	40	30	30	18	20	20	20	25	20	20	
max. Böen			50										
max. 10-min-Mittel													
Lufttemperatur		11.8	11.8	8.2	8.2	9.6	8.5	9.8	11.0	8.0	8.8	8.8	
Taupunkt		11.1	11.1	7.8	7.8	6.8	5.8	8.2	8.6	7.2	6.4	6.1	
Relative Feuchte		95	95	97	97	83	83	90	85	95	85	83	
Sichtweite		4.0	2.0	4.0	4.0	10	10	4.0	10	4.0	10	10	
Gesamtbedeckung		8	8	8	8	3	0	8	4	8	8	4	
Bedeckung CL/CM		8	8	8	8	3	0	8	4	8	8	4	
Ceiling		23	17	23	23	-		32	32	30	31	33	
Signif. Wetter ww		65	65	63	63	SC	SK	16	SC	60	OV	SC	
Wetterverlauf W1		6	6	6	6								
Luftdruck		987	985	993	993	999	002	000	000	002	004	005	
Drucktendenz		-33	-15	+79	+79	+23	+19	+40	+4	+18	+16	+12	
Maximum-Temperatur						13.5						11.2	
Minimum-Temperatur		9.6						4.2					
Niederschlag 1h													
Niederschlag 3/6/12h				12	12	0				9		0	
Referenzzeitraum				6h	6h					6h			
Niederschlag 24h								13					
Neuschneehöhe													
Gesamtschneehöhe													
SonnensD Std/Tag													



Oleship.txt

Ship WECB												
DEZ'02		Do12	Do12	Do12	Do12	Fr13	Fr13	Fr13	Fr13	Sa14	Sa14	
UTC		0000	0600	1200	1800	0000	0600	1200	1800	0600	1200	
		NW	NNW	N	N	N	N	N	W	NW	NW	
Windrichtung		310	340	350	350	350	010	010	270	320	310	
mittl. Wind	kts	13	14	26	30	40	48	30	30	35	25	
max. Böen												
max. 10-min-Mittel												
Lufttemperatur		12.5	11.0	10.9	11.0	10.2	8.9	11.8	7.0	9.1	11.0	
Wassertemperatur		12.2	12.2	11.1	11.1	9.4	8.3	8.3	6.7	7.2	8.9	
Relative Feuchte		69	76	82	76	99	88	89	93	87	76	
Sichtweite		20	10	10	10	4.0	2.0	2.0	4.0	10	20	
Gesamtbedeckung		3	6	8	8	8	8	8	8	6	2	
Bedeckung CL/CM		2	6	8	8	7	8	8	8	6	1	
Ceiling			06	03	06	01	01	01	06	03		
Signif. Wetter ww		SC	BR	OV	OV	OV	60	60	60	52	FE	
Wetterverlauf W1						5	5	5	5			
Luftdruck		022	020	017	010	002	993	987	987	998	002	
Drucktendenz		0	-10	-20	-15	-30	-25	-28	+6	+20	+30	
Windsee m		0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	1.5	0.5	1.0	1.0	0.5	
Dünung Richtung		W	WSW	W	WSW	WSW	N	N	NNW	NW	WNW	
Dünung m		3.5	3.5	3.5	3.5	4.0	4.5	3.0	3.0	3.0	2.0	
Breite	QDDd	S474	S487	S499	S513	S526	S537	S537	S555	S559	S560	
Länge	QDDd	W0760W0761W0762W0756W0754W0746W0746W0732W0709W0686										
UTC		0000	0600	1200	1800	0000	0600	1200	1800	0600	1200	
DEZ'02		Do12	Do12	Do12	Do12	Fr13	Fr13	Fr13	Fr13	Sa14	Sa14	





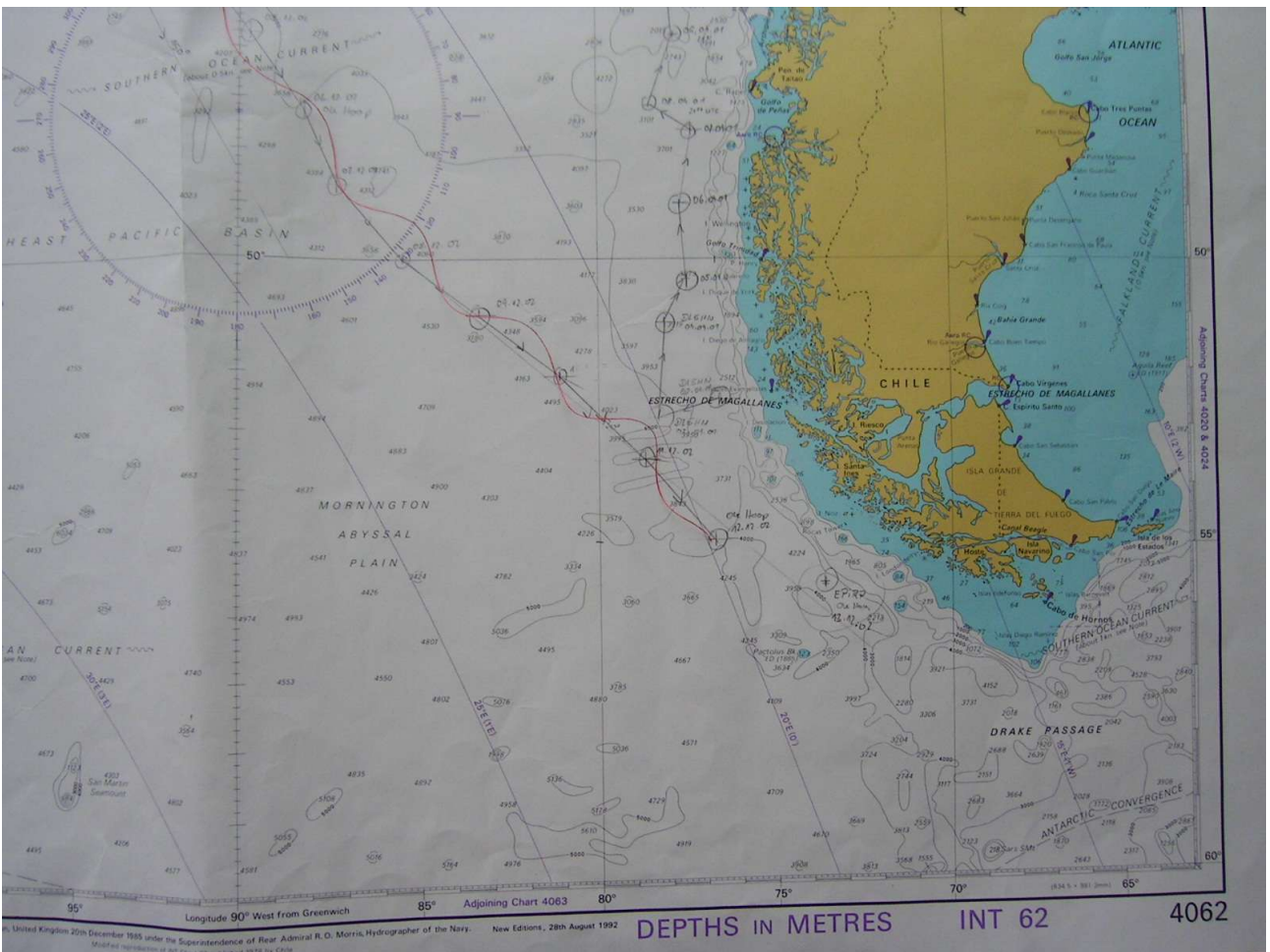
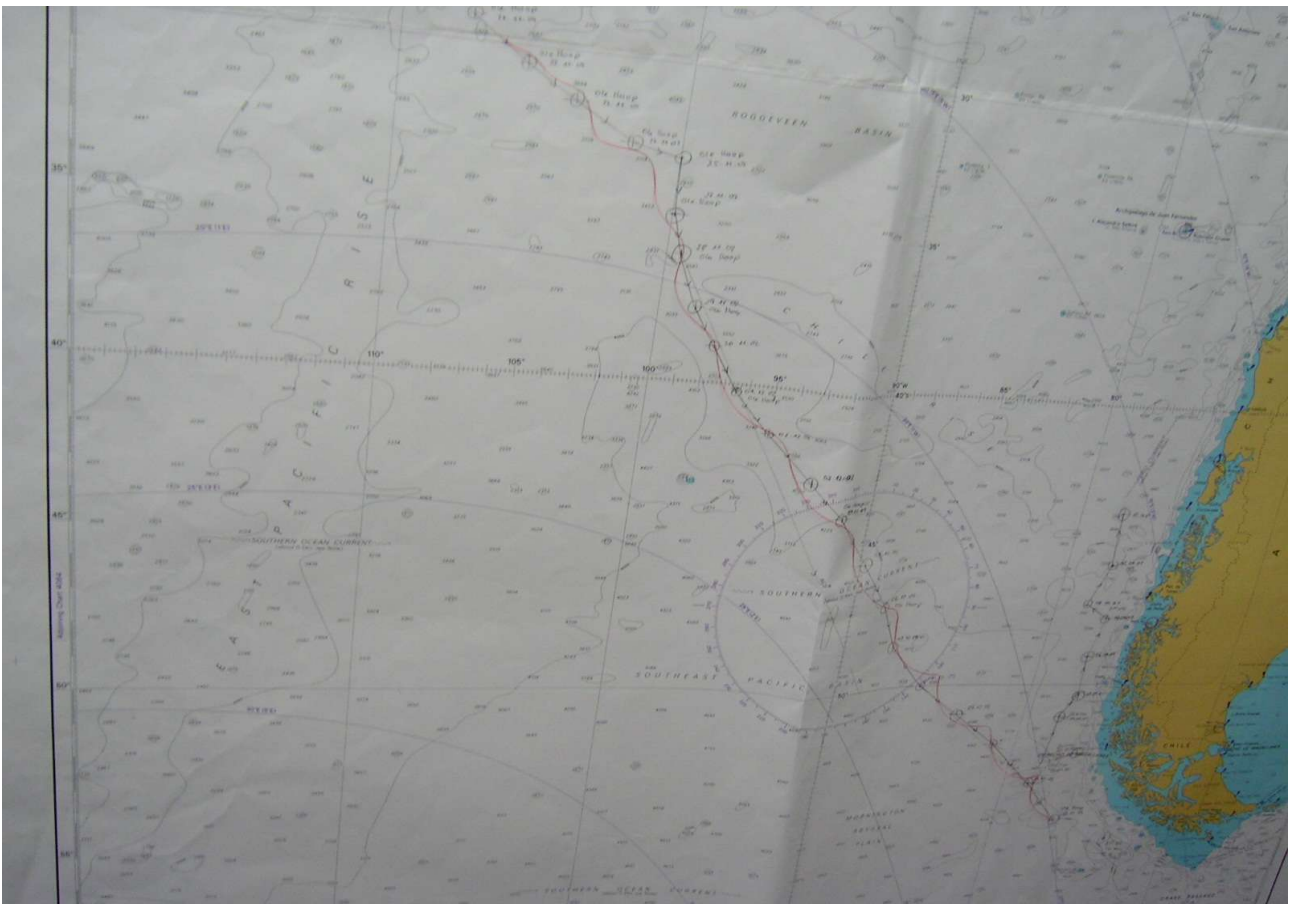
**SOUTH PACIFIC OCEAN  
EASTERN PART**

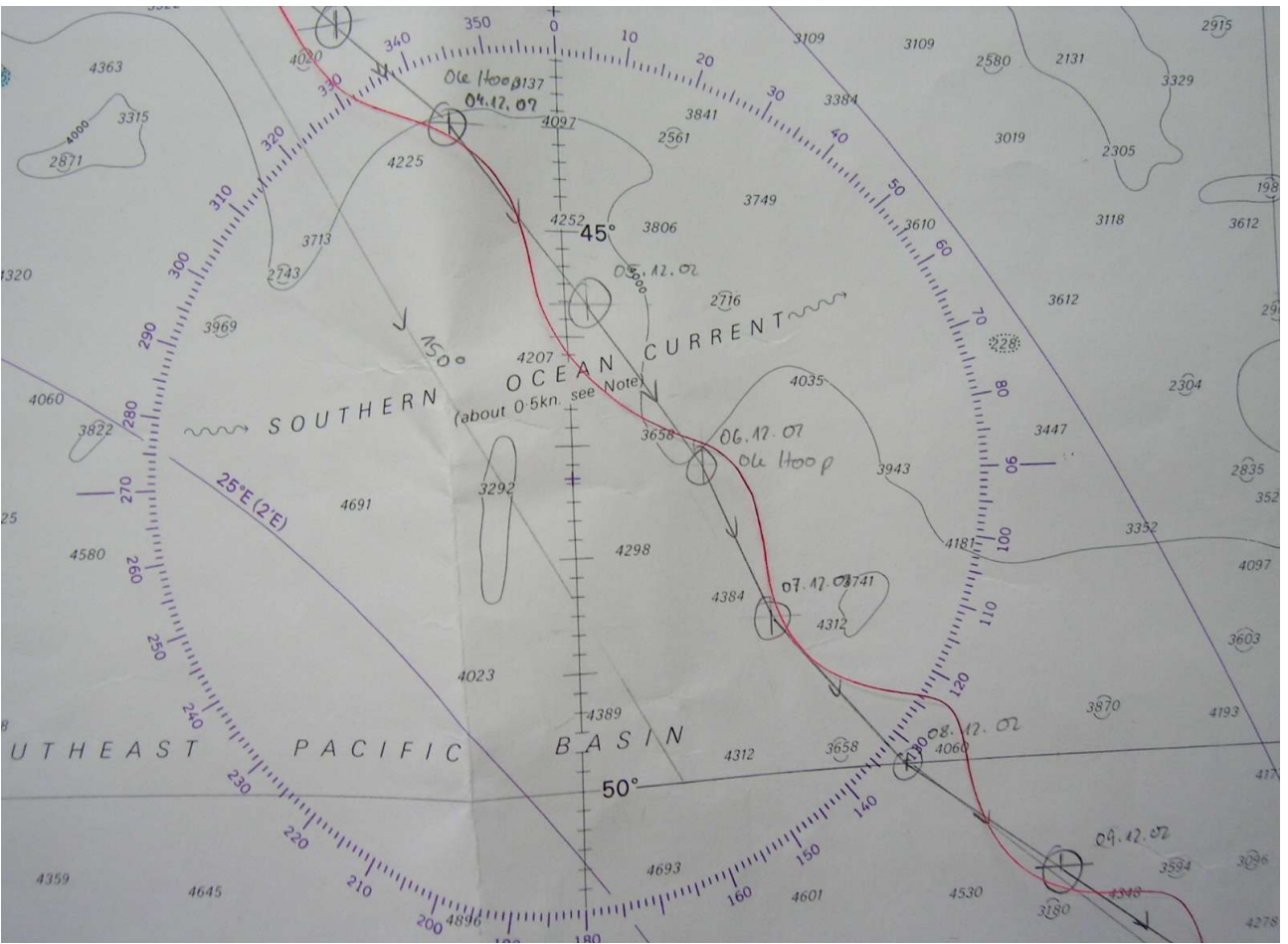
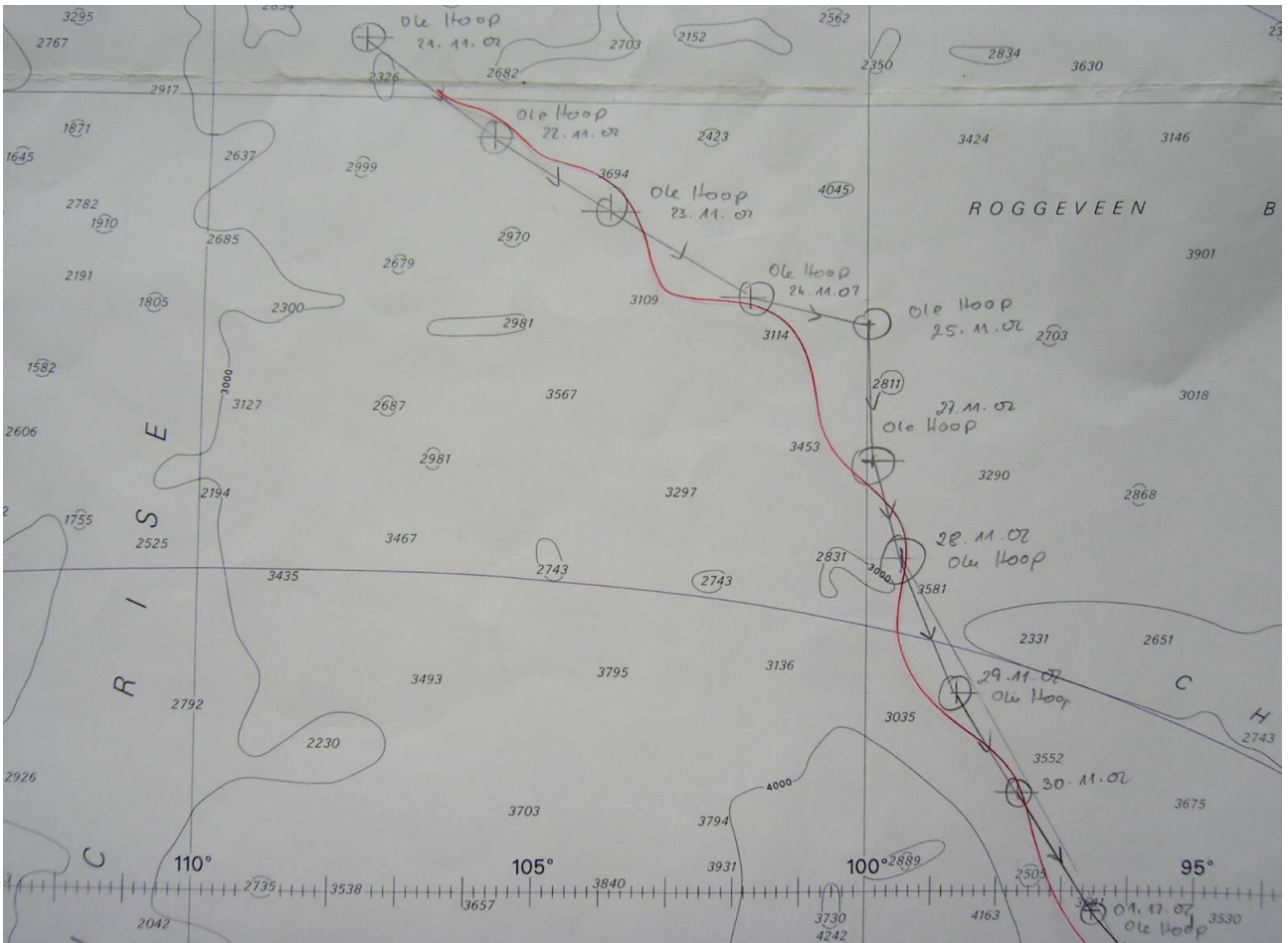
1:50,000 (at the Equator)  
SOUTH PACIFIC OCEAN EASTERN PART

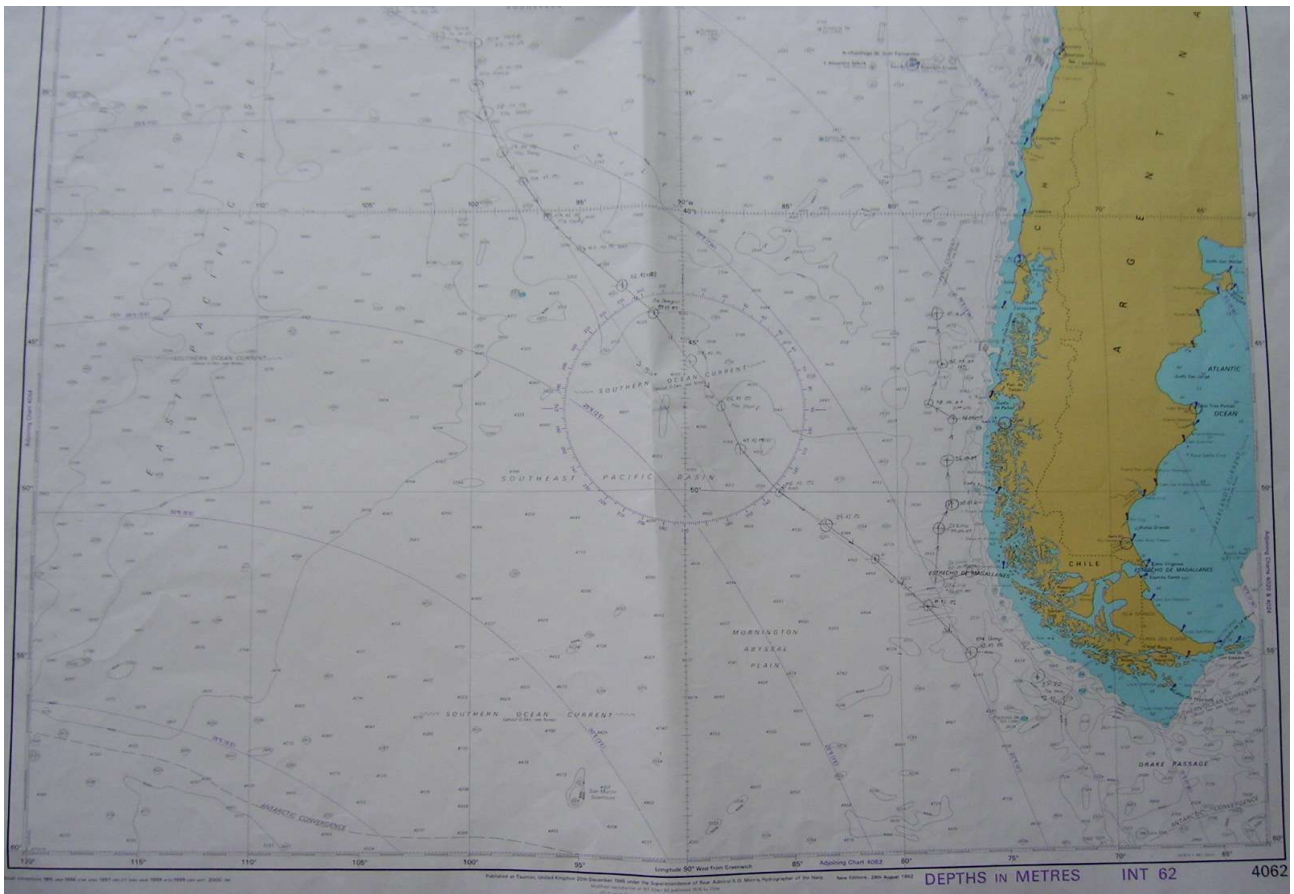
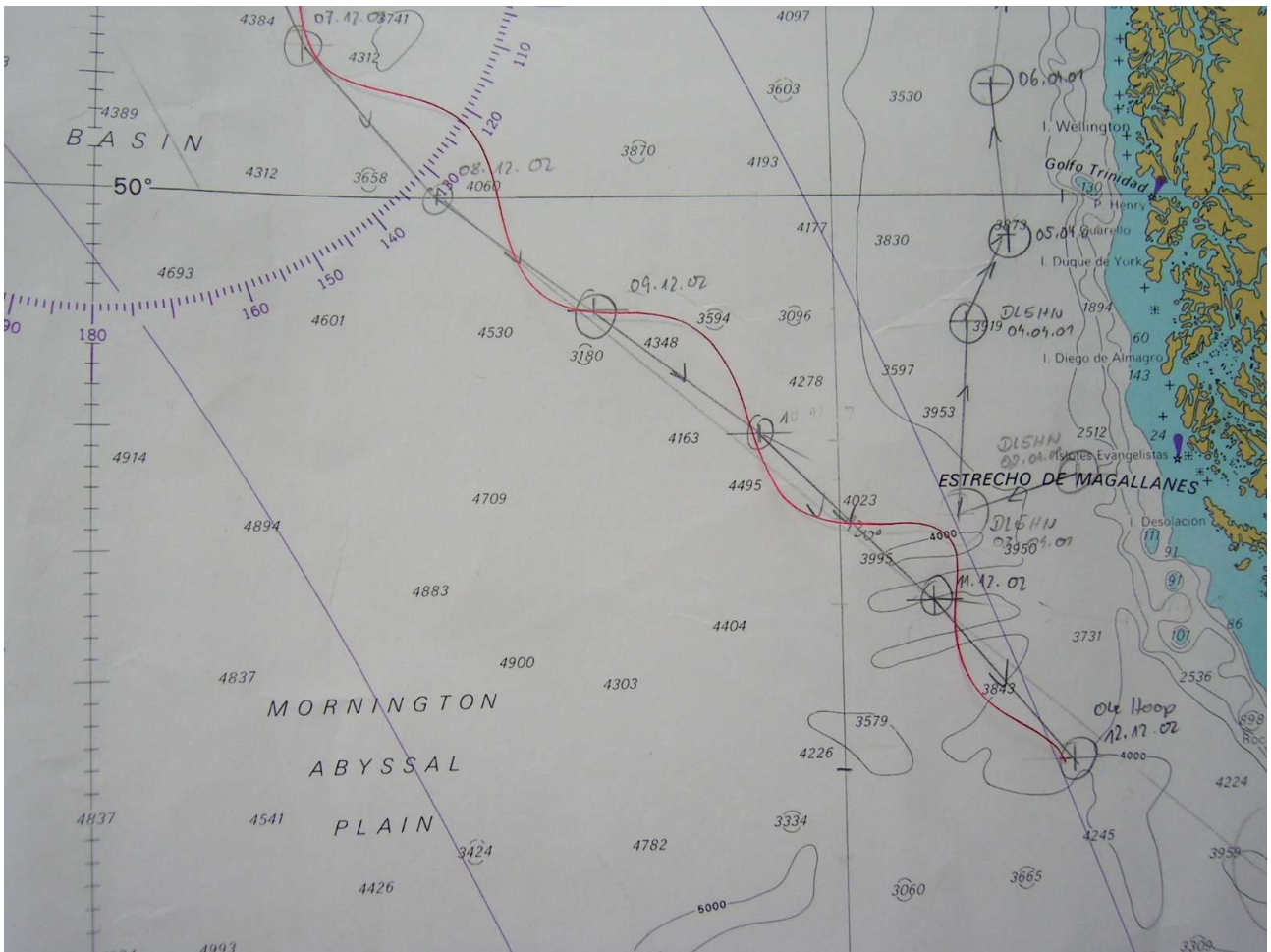
Hydrographic Office, U.S. Navy  
Published by the Hydrographic Office, Washington, D.C., 1955  
Revised Edition, 1955



Map showing depth contours, shipping lanes, and geographical features in the South Pacific Ocean Eastern Part. The chart includes a grid of latitude and longitude lines, depth soundings, and various navigational symbols. Key geographical features labeled include the Hawaiian Islands, Phoenix Islands, and the eastern coast of South America. The chart is oriented vertically on the page.







15. Dezember 2002

## Deutsches Seglerpaar vor chilenischer Küste weiterhin vermisst

Thema: Kaum Hoffnung für die "Ole Hoop"

Seite 1 von 1

### Kaum Hoffnung für die "Ole Hoop"

Auch die Suche am Mittwoch blieb erfolglos



Auch bis Mittwoch Abend haben die chilenischen Rettungsmannschaften keine Spur von der vermissten Segelyacht "Ole Hoop" und dem Hamburger Eignerpaar Johanna Michaelis und Klaus Nölter (Bild links) gefunden. Die Chance, das Ehepaar noch lebend zu finden, schwindet zusehends. Wenn es denn überhaupt noch Hoffnungen gibt, konzentrieren die sich darauf, dass die Funkbake und möglicherweise auch Teile des Riggs mit der Funkantenne durch eine große Welle über Bord gespült worden sind und die beiden Segler mit ihrem Schiff in den mittlerweile wieder ruhigeren Gewässern treiben. Der Journalist Marcel Keiffenheim (42), Freund des Paares, drückte gegenüber dem Hamburger Abendblatt am Dienstag so aus: "Die beiden segeln jetzt mit Notsegel langsam um das Kap und melden sich in zwei Wochen von

einem Hafen aus",

Das Hamburger Ehepaar Johanna Michaelis (55) und Klaus Nölter (57), wird seit Freitag Morgen, 13. Dezember, vermisst. Genauso wie ihre Yacht "Ole Hoop", eine 11,50 Meter lange GFK/Holz-Sloop aus der schwedischen Ohlson-Werft, mit der sich das Ehepaar seit Sommer 2000 auf seiner mittlerweile zweiten Weltumsegelung befand.

Noch am Donnerstag hatten sich die Gesamtschullehrerin und der Lehrer und Journalist über Funk bei Freunden gemeldet. Dies wollten sie eigentlich auch am Freitag tun. Doch die Bekannten daheim warteten vergeblich. Am Freitag vormittag löste eine automatische Notrufbake (Epirb) rund 200 Seemeilen westlich der chilenischen Küste (s. Karte rechts) einen Alarm aus, den die Seenotleitung Bremen (MRCC Bremen) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger via Satellit empfing. Derartige Notrufbakken werden erst dann aktiv, wenn sie dauerhaft mit Wasser in Berührung kommen.

Wenige Stunden später begann eine umfangreiche Suchaktion. Trotz stürmischer See liefen viele Schiffe in Chile aus, um nach der "Ole Hoop" zu suchen. Am Samstag erreichte die Angehörigen und Freunde von Johanna Michaelis und Klaus Nölter die Nachricht, man habe die Yacht in einer Ankerbucht der Insel Wollaston gesichtet. Diese Nachricht mussten die chilenischen Behörden aber wenig später widerrufen. Es habe sich leider um eine Verwechslung gehandelt.

Johanna Michaelis und Klaus Nölte gelten beide als sehr erfahrene Segler. Bereits von 1991 bis 1994 sind sie um die Welt gesegelt. Ihr großer Traum war es immer, einmal Kap Hoorn zu runden. Der erste Versuch scheiterte im Mai 2001 wegen eines heftigen Sturmes. (soe)



 [zurück](#)





## Die Circumnavigators - Who is Who im Weltumsegeln(8)

---

### OLE HOOP



**Schiffsname:** OLE HOOP

**Vorname:** Johanna (55); Klaus (57)

**Beruf des Skippers:**  
Tischler/Politologe/Germanist/Autor

**Nationalität:** deutsch

## **Schiffstyp und Größe:**

Sloop:

GFK/Holz

11,44 m x 3,14  
m x 1,7 m

Konstrukteur  
und Werft:

Gebrüder  
Ohlson  
(Göteborg)



Tyler (England)/Ohlson (Schweden), 1969m

## **Route der Weltumsegelung:**

Hamburg - England - Portugal - Kanaren - Karibik -  
Venezuela - Panama-Osterinsel - Gambiers -  
Tuamotus - Gesellschaftsinseln - Cooks Islands - Fiji  
- Torresstraße - Nordaustralien - Reunion -  
Mauritius - Südafrika - Brasilien - Azoren - England  
- Hamburg. 1991- 1994

## Zehn Fragen an den Weltumsegler

1) Wart Ihr a) mit dem Schiff zufrieden, b) was wäre Dein Traumschiff?

a) Die OLE HOOP hat sich bei allen Wettern und Winden hervorragend bewährt und auch in Stürmen (Wir erlebten max. 11 Beaufort mit 6 m See) fühlten wir uns sicher. Sie ist solide gebaut und das (massive) Rumpflaminat zeigte auch nach 3 Jahren in tropischen Gewässern keine Spur von Osmose. Schwachstellen waren die in den Kiel integrierten Tanks (Wasser + Diesel). Wir legten schon vor der Reise den Dieseltank still und ersetzten ihn durch einen Nirotank und sanierten den Wassertank mit Epoxy-Anstrichen. Auch zeigte das aus 20 mm starkem massiven Teak bestehende Deck nach unserer Reise 1994 starke Abnutzungserscheinungen. Vor unserer jetzigen Reise (2000 -2003), bei der wir zweimal das Kap Hoorn umrunden, spendeten wir der OLE HOOP ein neues Teakdeck und ein komplett neues (verstärktes) Rigg (Reckmann). Außerdem erhielt sie eine neue Außenhautlackierung und neue, stärkere Fenster. Damit ist unsere "alte Dame" mit ihren nun schon 33 Jahren wieder fast so jung wie einst und wird uns noch viele tausend Meilen, so hoffen wir, sicher über die Ozeane bringen.

b) Wir vertrauen unserem Schiff und würden es nie durch ein ähnlich großes "modernes" Serienschiff ersetzen. Mehr Raum und Komfort können wir uns schon vorstellen, doch träumen wir lieber von neuen Segelzielen als von größeren und komfortableren Schiffen

2) Jährliche Kosten für a) Lebensunterhalt, b) Schiffsunterhalt?

- a) 7.000 Euro
- b) 5.000 Euro

3) Welche Ausrüstungsgegenstände haben sich a) gut bewährt, b) welche machten Ärger?

Windfahnensteuerung (ARIES), insgesamt erneuerte Bordelektrik, Radar (Furuno 2000, Röhrengerät), Navstar 2000, später GPS Shipmate RS 5700, Amateurfunkgerät Kennwood TS 680 S, auf 15 m und 20 m direkt abgestimmte Vertikalantenne, Bügelanker (19 kg), Wassermacher (Powersurvivor 35), Gelbatterien (Sonnenschein), Log und Echolot (Brookes & Gatehouse), UKW-Funkgerät (Sailor/Debeg), Außenborder (Malta/Yamaha), Dingi (Bombard AX 2) (jetzt, nach über 11 Jahren löste sich der Spiegel von den Schläuchen), Rettungsinsel (Autoflug Petrel 2000, im Container), Windgenerator (Aerogen 3), Sonnenpaneele a´ 50 Watt, mobiler Generator (Kawasaki 700 A), mechanische Handpumpen an Spüle und Waschbecken und mechanische Lenzpumpen (alle Whale Gusher).

b) Elektr. Selbststeueranlage (Gehäuse von Gebereinheit und Motor nicht wasserdicht - Totalausfall), Motor (Federn der Einspritzpumpen brachen wiederholt mehrfach (nach nur 1500 Motor-Betriebsstunden), wir mußten einen neuen Motor einbauen), CARIBE-Schlauchboot aus Venezuela (ließ von Anfang an Luft), mech. Ankerwinch ( Sperrklinken der Fahrradfreiläufe (!!)

im Inneren brachen), Petroleum-Herd (Herdplatte und Backofen-Innenverkleidungen verrosteten stark.)

**4) Welche zusätzlichen Ausrüstungsgegenstände hättet Ihr Euch gewünscht?**  
elektr. Ankerwisch, Wetterfax, Nähmaschine, separate Mastschiene für Trysegel, selbstholende Winschen (außer Nähmaschine aus Platzgründen inzwischen (seit 2000) alles vorhanden)

**5) Welche Versicherungen hattest Du a) für Dich, b) fürs Schiff?**

a) Auslandkrankenversicherung über die Fa. Preuss

b) Teilkasko mit 2.500 DM bis max. 10.000 DM Selbstbeteiligung + Haftpflichtversicherung (TO-Gruppenversicherung über die Fa. Preuss)

**6) Was waren für Dich a) die besten Plätze, b) die schlechtesten Plätze?**

a) Los Roques (Venezuela), San Blas Inseln, Porto Bello (Panama), Gambiers, Tuamotus (Tahanea), Suwarow, Suva, Ashmore Reef (Australien), Cocos Keeling Islands (Indic), Salvador da Bahia (Brasilien)

b) Wir haben uns an keinem unserer Ankerplätze unwohl gefühlt und nirgendwo negative Erlebnisse in Bezug auf Kriminalität oder ähnliches gehabt (Dazu trug natürlich bei, dass wir in bestimmten Gebieten immer vor Sonnenuntergang an Bord waren.). Ankerplätze waren für uns nur dann schlecht, wenn Wind und Wetter sie unsicher machten. Industriehäfen sind nun mal meistens schmutzig und laut - sich darüber zu beschweren halten wir für müßig.

**7) Wurden Deine Erwartungen erfüllt?**

Mehr als das. Unser großes Abenteuer hat uns innerlich reicher gemacht und noch bevor wir die Elbmündung erreicht hatten, wussten wir: es wird uns immer wieder auf die See zu immer neuen Zielen hinaustreiben.

**8) Was würdet Ihr beim "nächsten Mal" anders machen?**

Das Wetter noch ernster nehmen, ganz besonders bei der Wahl des Ankerplatzes. Bei Sturm ist die offene See oft sicherer als so mancher Ankerplatz (s. Punkt 9). Neuseeland nicht auslassen. Mit besseren Sprachkenntnissen losreisen. Reihenfolge: Englisch, Spanisch, Französisch

### 9) schlimmste Erlebnisse?

Über 85 kn Wind im Hafen von Santa Cruz de la Palma (Kanaren). Hier hätten wir beinahe unser Schiff verloren.

### 10) Wie geht Euer Leben weiter?

Es ist schon weitergegangen. Nach unserer Rückkehr 1994 glaubten wir zunächst, unser nur vorübergehend unterbrochenes Leben in Alltag und Beruf problemlos wieder aufnehmen zu können. Äußerlich gelang dies auch, Johanna arbeitete wieder als Lehrerin an ihrer alten Schule und ich, da mein früherer Job bei einem freien Bildungsträger nicht mehr zu haben war, arbeitete als Autor und Übersetzer. Doch drei Jahre selbstbestimmten Lebens hatten uns verändert und auch wenn wir gerne in unseren Berufen arbeiteten, so empfanden wir zu den Arbeits- und Lebensbedingungen in Deutschland eine größere Distanz als zuvor. Wir waren in den 6 Jahren, die wir in Deutschland verbrachten nicht unglücklich, doch dazu trug sicher auch bei, dass wir in all dieser Zeit bereits neue Reisepläne schmiedeten.

Wer mehr über unsere Weltumsegung erfahren möchte: Klaus Nölter/Johanna Michaelis, Der erfüllbare Traum - Eine Weltumseglung, Delius Klasing, Bielefeld 1996

#### Nachbemerkung:

Johanna und Klaus haben obiges Interview in Tahiti wenige Tage vor dem Absegeln Richtung Kap Hoorn gegeben, wobei gerade ihre Antwort zur Frage 1a schicksalsträchtig scheint. Auch obiges Foto wurde bei diesem Anlass geknipst. Wenige Wochen darauf, am Freitag den 13.

Dezember 2002, hat ihre Epirb keine hundert Meilen vor Kap Hoorn ausgelöst. In einer großen Suchaktion wurde zwar die Epirb gefunden, die OLE HOOP, zusammen mit ihrer Mannschaft Johanna und Klaus, ist seit diesem Tag spurlos verschwunden.

Page by Bobby Schenk

E-Mail: [bobbyschenk@yahoo.com](mailto:bobbyschenk@yahoo.com)

URL of this Page is: <http://www.yacht.de/schenk/who08.html>

## The OHLSON 38 Homepage

Quelle:<http://www.ohlson38.de/RacingCrusing.HTM>

These pages serve as the homepage for the OHLSON 38. Ohlson 38s have been used successfully for both racing and cruising. Some successes are referenced on this homepage. It is the intention of this page to form a basis to which previous and current owners of these boats can revert to. The Ohlson 38 has been sold as the Tufglass 38 as well for home-completion.

Current owners are encouraged to send me their names, addresses and hull numbers to build-up a register. Please see details of the current register [Boatlist](#).

The hull number is usually located on the inner side of the transom on starboard.



## Racing and Cruising

OHLSON 38 are used a lot for racing and cruising. Some examples are listed here:

### Racing:

- PAGEANT came in second in her class in the 1969 in the Bermuda Race . Results can be found under:
- Her current name is Copernicus and she participated in the 98 Pacific Cup. See the entry list for this race: <http://www.pacificcup.org/98/entries/index.html>
- ROBERTSON's GOLLY, sailed by Clare Francis, took part in the 1976 OSTAR: [PICTURES/Robgolly.JPG](#)

- TATTLER, sailed by Frank and Elizabeth Bohlen, won the 1993 Marblehead-Halifax Ocean Race.
- Yawl-rigged ELIXIR, sailed by David C. Noyles won the 2000 David Pryor Sportmanship Trophy:

---

## Crusing:

- OLE HOOP (Germany) under her owners K.Nölter and J. Michaelis, sailed around the globe between 1991 - 1994. The voyage is summarised in a book ("Der erfüllbare Traum"). A number of articles of their cruises have been published in the German sailing magazine "Yacht".

Ole Hoop, with the same owners, has been reported missing west of Cape Horn on Dec 13th, 2002 under way to her second circumnavigation. Her owners were prominent people in the Germany's blue water community and her loss is sadly missed in the community. Until today no particular reason has been given why Ole Hoop went missing. The weather in the area of the incident was reported not to be particularly difficult with a force 6 reported from a another boat in the area of the Horn at the time.

- KELPIE (US), was sailed by Richard Henderson from the US-East Coast to the Azores. This voyage is described in the book "East to the Azores".

[For details on these books click here](#)

- TOUCAN (US) sailed by Keith Sedwick completed a solo-circumnavigation. See link of recent reunion. <http://www.latitude38.com/features/circumnav.htm>
- DENALI (US) sailed by Jim Howard crossed the Pacific from Japan to Hawaii mostly against headwinds.
- JOHN MARTIN of RYE (UK) has cruised over 90,000 miles without accident. Peter and his family have done four transatlantic crossings with her with a best 24 hour run (gulaf stream assisted) of 213 nm and a best best windward leg of 170.5 (no current).
- TIOTA under her owner Klaus Reinhartz logged three trans-atlantic crossings and more than 50,000 snm.

**Frohe Weihnachten** | 22. Dezember 2002

Wieder: Weihnachten. Neues Jahr. Grüße versenden. Geschriebene Karten von der Liste streichen. Geschenke kaufen. Kekse backen. Kerzen anzünden. Kerzen auspusten. Und in diesem Jahr haben wir vorm Wohnzimmerfenster einen zugefrorenen Teich. Eigentlich eher eine Überschwemmung. Die einzige noch übrig gebliebene in unserem Dorf. Die anderen wurden im Laufe der Jahrzehnte alle trocken gelegt.

Uns tut eine entspannte Weihnachtswoche gut. Haben wir doch in diesem Jahr viel zu tun gehabt: Zwei Bootsmessen mit Schiff bestückt, Video und DVD hergestellt, Texte geschrieben, Diavortrag mit Originaltönen und Musik zusammengestellt, undsoweiter. Ein zuviel an Entspannung wird's nicht geben. Bis Ende erste Januarwoche muss ich ein Buch fertig stellen: "Tausend Tage Robinson" wird neu aufgelegt und mit ergänzenden Texten und teils neuem Bildmaterial versehen. Erscheinen ist für Ostern geplant. „Robinson“ ist das Buch von der Weltumseglung mit Astrid 1969/72. Als wir noch verdammt jung waren. Tja.



Ab Februar stehen wieder Vorträge an. Wie läuft so was ab. Einen erlebnisreichen hatten Astrid und ich im höchstgelegenen Segelclub Deutschlands: Club Maritim Bad Steben auf 580 Meter - das ist im tiefsten Frankenwald. Ankunft nach vielen Stunden PKW-Fahrt um 14 Uhr in Lichtenberg, dem Städtchen nebenan. Eine Werksbesichtigung des Tauherstellers Rosenberger/Liros steht an. Flechtmaschinen arbeiten langsamer als erwartet. Dafür gibt's eben Qualität. Weiter geht's nach Bad Steben. Um 16 Uhr Stollenessen und Kaffee trinken in der Konditorei Reichl mit dem Vorstand des Vereins. Danach endlich Hoteleincheck und Gesichtswäsche. Ab 17.30 Uhr Aufbau der Vorführgeräte und Tonanlage. Zwischendurch Gespräche mit besonders neugierigen und interessierten Seglern. 19.30 Uhr Beginn meiner 90-minütigen Veranstaltung mit Life Kommentar. Anschließend Fragen und Antworten. Bücher signieren. Um 22.00 Uhr Abbauen und Einpacken der Geräte und später gemeinsames Büffetessen mit Umtrunk im Klubheim. Das Hotelbett spürt uns gegen 02.00 Uhr. Das ist aber noch nicht das Ende der Bad Stebener Veranstaltung: Morgens Frühstück mit dem Vorstand samt Abrechnung und Geschenken (Stollen, Schinken, Pralinen und dergleichen). Danke für die exzellente Betreuung. Danke. Wagen packen und dann sind wir wieder "on the road".



Die 11,50 Meter lange Slup OLE HOOP ist verschollen. Und mit ihr die Crew - Johanna Michaelis und Klaus Nölter. Ich bin den Beiden nie begegnet, sie haben aber ein wunderschönes Buch geschrieben. - Das "Hamburger Abendblatt" und die "Yacht" haben mich über den Notruf informiert. Die letzte Position der Segler per Notrufbake: etwa 55 Grad Süd und 73 Grad West - 200 Meilen westlich vom Kap Hoorn oder knapp 80 Seemeilen vierkant zur Küste Feuerlands. Eine zerstörerische Wetterecke: ansteigender Meeresboden (von 4000 auf 1500 Meter), verquere Meeresströmungen, 6 Grad Wassertemperatur. Die "Yacht" hat ein paar Zeilen von mir gewollt: "Wie kann sich der Leser das Wetter dort vorstellen?" Die Antwort ist mir nicht sonderlich gelungen (zu lesen in "Yacht" Nr.2). Vermutlich war ich zu zurückhaltend. Mit diesem Schiff wäre ich wohl nicht dorthin gesegelt: weite Überhänge, Mast durchgesteckt, Deck und Aufbau aus Holz, großes Cockpit. Was die gesamte Kap-Hoorn-Region so gefährlich macht sind vor allem die schnell wechselnden Stürme in Stärke und Richtung, sodass enorme Kreuzseen entstehen, die immer wieder Segler in Bedrängnis bringen. Das heißt, man wird schon mal richtig von einer Welle zugeschüttet oder schlimmer: schießt bugüber einen Wellenberg hinab. - Ich hatte mit KATHENA NUI auch Glück und natürlich vorgesorgt: kleine, metallene Klappluken, winzige Plicht, Mast an Deck stehen, Backstagen, wasserdichte Sektionen im Rumpf und nicht zuletzt Werkstoff Aluminium.

Vielen herzlichen Dank all denjenigen, die geholfen haben, uns ein überaus erfolgreiches Jahr zu bescheren. "Allein gegen den Wind" belegt in der Jahresbestseller-Liste Platz 47.

Frohe Festtage und ein schönes, erlebnisreiches 2003 wünschen ganz herzlich

Astrid und Wilfried Erdmann.

**Quelle:**[www.wilfried-erdmann.de/aktuell/2002/weihnachten.htm](http://www.wilfried-erdmann.de/aktuell/2002/weihnachten.htm)

Quelle: <http://www.wilfried-erdmann.de/aktuell/2003/neuesboot.htm>

## „Allein gegen den Wind“ am 17. Februar in Kiel (Ostufer) | 31. Januarer 2003



Der 31. Januar: Eis, Schnee, ein leichter Nordwind, Sonnenstrahlen und lange Schatten über unseren "Teich". Ein Wintertag wie er nicht sein kann. Ich schaue mir das Bild von drinnen an. Sitze ich doch am Reschert, halbneuen Buches "Tausend Tage Robinson", das im Mai erscheint. In der Fahrt mit Astrid 1969 um die Erde. Also, eine ganz alte Kamelle. Aber der Verlag wünschte eine erweiterte Neuauflage. Das heißt: Es ist wesentlich umfangreicher als die Erstausgabe - in Text, Bild und Skizzen.

Neu | Überall im Handel!

Die YACHT Nr. 2 ist erschienen. Mein angekündigter Bericht zur verschollenen OLE HOOP ist darin nicht zu finden. Hat man "geschmiedet" wie die Journalisten sagen. Schade.

### Allein gegen den Wind - Video und DVD

Spieldauer: 90 Minuten  
Herstellung: DISTEFORA AVT, Kiel | Vertrieb: Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Es wird vermutet, dass das Wetter in der Kap-Hoorn-Region gar nicht gewesen wäre. Windstärke 8. Da kann doch kein Schiff "kippen". Nur Segelliteratur beinhaltet viele Beispiele, wo bei Windstärke 7 bis 8 Boote durchge kentert sind und Schäden davongetragen haben. Oder verloren gingen. Und nicht nur Fahrtensegler erwischte es. Ach, traurig, dass die Beiden, zudem sie offenbar hervorragend vorbereitet waren. Laufte perfekt. (Siehe letzte [Meldung Dezember 2002](#))

Delius Klasing Verlag  
EUR 34,90

Am 17. Februar geht's erneut los. Vorträge halten. Um 19.30 Uhr sprechen in Kiel-Wellingdorf wieder auf die Bühne - großer Hörsaal Geomar. Auf dem Seefischmarkt. Veranstalter ist die Buchhandlung Jetzek, Tel: 0431-71111 ([weitere Termine](#))

Und wann springe ich wieder an Bord? Wahrscheinlich Anfang Mai nach Ostern. Ich habe vor, einen ganzen Sommer lang erneut die Küsten und Binnenreviere von Mecklenburg-Vorpommern zu erkunden. Vielleicht ein bisschen Polen und Brandenburg. Mal sehen wie das Wetter mitspielt. Das Boot dafür habe ich bei uns im Dorf gefunden: Eine Hansa-Jolle. Eichholz, Mahagoni. Abeking & Rasmussen - Baujahr 1954. Fast ein Jahrzehnt lang das schöne Boot unbenutzt in einer Scheune.

## "cq - Maritime Mobile" Amateurfunk auf hoher See

*von Klaus Nölter*

**15. April 1993, 8.00 Uhr Bordzeit. Wir befinden uns auf 25° Süd und 129° West, mitten im Südpazifik in der Nähe der Insel Pitcairn. Der Südwest hat auf 8 Beaufort zugenommen, Schauerböen heulen durchs Rigg und aus dem Grau rollen mächtige Wellenberge heran. Von Regen und Gischt eingehüllt erkämpft sich die "Ole Hoop" mühsam ihren Weg nach Nordwesten. "Günther müßte gleich kommen" Mit diesen Worten beuge ich mich nach vorn und schalte das Amateurfunkgerät ein - Prasseln und Rauschen dringt aus dem eingebauten Lautsprecher, doch die Frequenz ist frei und so drückt Johanna nach einigen Minuten die Sendetaste: "Delta Lima Zwei Foxtrott Charly Golf von Delta Lima Fünf Hotel Yankee - Maritime Mobile." Sie wiederholt den Ruf noch ein paarmal und während draußen der Wind heult, die See sich lärmend an der Bordwand bricht und die heftigen Schiffsbewegungen uns fast durch die Gegend schleudern, lauschen wir gespannt in unsere kleine Funkkiste und warten auf die vertraute Stimme unseres Funkfreundes Günther, der uns nun schon über ein Jahr lang vom fernen Kronberg bei Frankfurt aus "begleitet". Dann, so laut und deutlich, als wäre er ganz in der Nähe und nicht fast 16 000 km von uns entfernt, hören wir seine Stimme: "Delta Lima Fünf Hotel Yankee MM von Delta Lima Zwei Foxtrott Charly Golf, guten Abend Johanna und Klaus, entschuldigt meine Verspätung, aber die Arbeit in der Firma hat mich noch festgehalten."**

So oder ähnlich begannen während unserer dreijährigen Weltumsegelung die fast täglichen Gespräche mit Günther und anderen Funkamateuren in Deutschland.1 "Was soll das?" wird jetzt vielleicht mancher fragen, "Hat man in einer Situation wie der oben geschilderten, nicht wichtigeres zu tun, als einen Klönschnack mit Freunden zu halten?"

Was das soll und was über den "Klönschnack" hinaus solche Funkverbindungen für Fahrtensegler wirklich wichtig, aber auch technisch und organisatorisch möglich macht, sollen die folgenden Ausführungen deutlich machen.

Im Amateurfunk werden nur Vornamen und persönliches Rufzeichen verwendet. Mit anderen Amateurfunkern im Wechsel leitet Günther (DL 2 FCG) das deutsche "Maritime Mobile Netz, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, weltweit die Sportschiffahrt per Funk zu betreuen. Die wichtigste Rolle spielt dabei der Austausch von Wetterinformationen. (siehe näheres dazu unter der Überschrift "Die MM-Netze dienen der Sicherheit auf See")

## Amateurfunk ist kein Seefunk

In meinen Gesprächen mit anderen Fahrtenseglern hat sich oft gezeigt, daß viele nicht so recht wissen, was eigentlich Amateurfunk ist. "Wieso kann ich mit meinem Allgemeinen Sprechfunkzeugnis nicht auch Amateurfunk betreiben? Was soll das mit diesen persönlichen Rufzeichen? Warum wird die Prüfung für eine Amateurfunklizenz so schwer gemacht? Wozu muß ich denn wissen, wie ein Sender funktioniert, wenn ich ihn bedienen kann? Und Morsetelegrafie ist sowieso Quatsch, das braucht doch heute kein Mensch mehr!"

Solche und ähnliche Fragen und Vorurteile sind weit verbreitet. Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Amateurfunk, auch von Bord einer Yacht oder eines Handelsschiffes aus betrieben, hat nichts mit Seefunk zu tun und unterscheidet sich ganz grundsätzlich auch von allen anderen Funkdiensten. Amateurfunk ist in erster Linie Experimentalfunk, ohne wirtschaftliche Interessen und zweckfrei betrieben von technisch engagierten und entsprechend qualifizierten Funkern. Auch wenn die Zeiten der "Radiopioniere" vorbei sind, so ist dem Funkamateurler nach wie vor erlaubt, seine Sende- und Empfangsanlagen unter Einhaltung technischer Normen und gesetzlicher Bestimmungen selbst zu bauen und sozusagen selbst "abzunehmen". Während der Prototyp eines jeden Radioweckers ein technisches Prüfungsverfahren durchlaufen muß, bevor er mit staatlicher Genehmigung betrieben werden kann, ist der Amateurfunkler ermächtigt, den "hoheitlichen" Akt der Prüfung und "Zulassung" seiner Anlagen selbst vorzunehmen. Es versteht sich von selbst, daß es dieses einmalige Privileg nicht "umsonst" gibt. Anders gesagt, die dafür nötigen Fachkenntnisse auf dem Gebiet der Hochfrequenztechnik, der einschlägigen Gesetze und Verordnungen und der Betriebstechnik müssen in einer umfangreichen staatlichen Prüfung nachgewiesen werden. Und weder die Amateurfunkler noch ihre Verbände können ein Interesse daran haben diese Prüfungen "leichter" zu machen, denn damit würde mit Sicherheit auch jenes "Privileg" wegfallen, d.h. die Amateurfunkanlagen würden, wie bei allen anderen Funkdiensten, von staatlichen Behörden abgenommen werden, und damit wäre der Amateurfunk praktisch gestorben. Auch für den mehr an der Praxis orientierten, Amateurfunk betreibenden Fahrtensegler würde dies nur Nachteile mit sich bringen: Die Anlagen würden teurer werden und die Möglichkeiten, sie im Eigenbau technisch zu verbessern, erheblich eingeschränkt sein. (siehe dazu Kapitel Technik). Dies sollte man bedenken, wenn man über die zu schwierigen Amateurfunkprüfungen schimpft. In diesem Zusammenhang noch ein Wort zu der viel geschätzten Morsetelegraphie, auch CW (continuous waves) genannt. Natürlich scheint sie im Zeitalter weltweiter Satellitentelefonie überholt, doch noch werden viele Wetterberichte in CW ausgestrahlt, Auch ist das

Lesen von Morsezeichen selbst dann noch möglich, wenn wenn das gesprochene Wort im atmosphärischen Rauschen untergeht. (Auch ein Sicherheitsfaktor!)

Allen, die vor der Prüfung zurückschrecken, sei gesagt, daß meine Frau Johanna und ich ohne irgendwelche Vorkenntnisse, nach einem 6monatigen Lehrgang beim örtlichen Amateur Radio Club, die amtliche Prüfung für die sog. B-Lizenz (höchste Lizenzstufe) erfolgreich abgelegt haben - und das bei voller Berufstätigkeit und während der "heißen" Schlußphase unserer Vorbereitungen zur Weltumsegelung. Es geht also; und allen, die sich mit geliehenen, gekauften oder erfundenen Rufzeichen als "Funkpiraten" auf den MM-Netzen tummeln, weil sie meinen, außerhalb der Dreimeilenzone gelten keine Gesetze mehr, sollten wissen, daß sie weder sich, noch den MM- Netzen und den übrigen Funkamateuren damit einen guten Dienst erweisen.

### **Die MM-Netze dienen der Sicherheit auf See**

In dem Maß, wie die Kurzwellensender immer kleiner und effektiver wurden, konnte mit ihnen auch "mobil", außerhalb der "Heimstation", und "maritime mobile", von Schiffen aus, gearbeitet werden. Waren es anfangs eher Handelsschiffe, deren Funkoffiziere nebenbei Amateurfunk als Hobby betrieben, so entstand in den letzten 20 Jahren eine immer größere werdende "Gemeinde" von segelnden Funkamateuren, die beide "Hobbys" miteinander verbanden. Internationale Verständigung und gegenseitige Hilfsbereitschaft, vor allem in Notfällen, war schon immer ein Merkmal des Amateurfunks und so bildeten sich bald sog. "Maritime Mobile Netze", deren Ziel es war, das nicht immer ungefährliche Offshore-Segeln der Funkfreunde durch regelmäßige Funkkontakte sicherer zu machen. Mittlerweile gibt es weltweit an die 80 solcher Netze, die tagtäglich zu festgelegten Sendezeiten und Frequenzen betrieben werden. (s. Kasten)

Eins davon ist das deutsche "Maritime Mobile-Netz". Es wird von erfahrenen Amateurfunkern und Seglern geleitet. Ihre Stationen sind mit leistungsstarken Sendern (Bis zu 750 Watt Sendeleistung sind erlaubt) und riesigen Richtantennen ausgestattet, die diese Leistung noch vervielfachen, (Mehrelement Yagi- oder Quadantennen auf bis zu 20 m hohen Sendemasten), wodurch sie jeden Punkt der Erde erreichen können. Diese starken Leitstationen sind das Herzstück, sozusagen das "Norddeich Radio" des MM-Netzes, denn die naturgemäß sehr viel schwächeren MM-Stationen auf den Jachten selbst würden nur regional begrenzte Netze möglich machen. Das Fehlen einer solchen Leitstation führt denn auch dazu, daß die mit Seefunk betriebenen sog. Schiff-Schiff-Verkehrskreise nur sporadisch und sehr begrenzt funktionieren.

Doch die MM-Netze dienen nicht in erster Linie dem "Klönschnack" oder der nur "moralische" Betreuung der Segler, sondern seiner Sicherheit und dazu gehören in besonderem Maße zuverlässige

Wetterinformationen. Auf allen MM-Netzen werden Wetterinformationen an die Segler gegeben. Grundlage dafür sind Informationen "offizieller" Wetterdienste, die dem Segler selbst nicht zur Verfügung stehen. In dieser Hinsicht sind besonders die deutschen Stationen hervorragend ausgestattet. Sie verfügen über professionelle Empfangsanlagen für Wettersatellitenbilder, Wetterfaxe, Analysen und Vorhersagen für alle Seegebiete der Erde.

In die Gespräche wurden stets auch unsere eigenen Wetterbeobachtungen miteinbezogen, und so hatten wir während unserer 3jährigen Weltumsegelung auch dann immer ein umfassendes Bild über das Wettergeschehen um uns herum, wenn lokale Wetterberichte nicht zu empfangen oder aus sprachlichen Gründen für uns nur schwer auszuwerten waren.

Doch nicht nur "Lizensierte" profitieren von diesen Wetterinformationen, denn Amateurfunk darf von jedermann abgehört werden. Irgendein Weltempfänger und ein paar Meter Antennendraht genügen für den Empfang oft schon, und so gibt es hunderte von Seglern, besonders im Mittelmeer und Atlantik, die über die MM-Netze mit "Wetter" versorgt werden. Viele von ihnen werden durch das ständige "Hören" nach und nach "angesteckt" und machen dann irgendwann ihre Lizenz, um auch aktiv daran teilzunehmen.

Auch wenn wir über andere MM-Netze oder Küstenfunkstellen "Wetter". bekamen, hielten wir noch aus anderen Gründen, besonders auf See, täglich Kontakt mit den deutschen Stationen:

1. Unsere täglichen Angaben über Position, Wetter und Situation an Bord wurden vom Netzleiter notiert, und dies bietet über die Möglichkeiten des Seefunks hinaus zusätzliche Sicherheit in Notfällen.
2. Da der Inhalt der Amateurfunksendungen "öffentlich" ist, kann über den Inhalt auch mit Dritten gesprochen werden. Auf diese Weise konnten unsere manchmal besorgten Mütter sich per Telefon jederzeit bei unseren Funkfreunden darüber informieren, wie es uns geht und wo auf einem der großen Ozeane wir gerade herumschippern. Eine große Beruhigung für sie und auch für uns. (Solche Informationen stellen keine "Nachrichten an Dritte dar, die nach dem deutschen Amateurfunkgesetz verboten sind.)
3. Durch die täglichen Funkgespräche, die natürlich auch über den Datenaustausch hinausgingen, entwickelte sich eine persönliche Beziehung zwischen uns und den fernen Funkfreunden und in schwierigen Situationen (Stürme, Flaute) tat es manchmal gut, durch sie Anteilnahme und Zuspruch zu erfahren.

Wo wir auch waren, ob bei den fernen Osterinseln, in der Torresstraße oder im Süden des Indischen Ozeans, (fast) immer haben unsere Funkverbindungen geklappt. Wie dieses technische "Wunder" mit einer nur 100 Watt starken Kurzwellenanlage möglich

ist, werde ich im folgenden Absatz darstellen.

## **Die Kurzwellenanlage auf Jachten**

Mit UKW-Seefunk lässt sich maximal eine Reichweite von 50 Seemeilen erzielen. Die Kurzwelle hingegen (10m - 80m, bzw. 30.000 - 3.500 kHz) wird von der Erdoberfläche und elektrisch geladenen Luftschichten, der Ionosphäre reflektiert und breitet sich wellenförmig über den ganzen Erdball aus. Die Ausbreitungsbedingungen sind tageszeitlichen und anderen Schwankungen unterworfen. Je nach Tageszeit eignen sich für Fernverbindungen (DX) im Amateurfunk das 20m und das 15m-Band am besten (14.000-14.350 kHz und 21.000-21.450 kHz) und im Seefunk die dort verwendeten Frequenzbereiche von 12, 16, und 22 MHz.

Aufbau und Funktion von Amateurfunkanlagen unterscheiden sich im Prinzip nicht von Seefunkanlagen. Sie bestehen aus einem Sender und Empfänger (meist in einem Gerät, dem Transceiver), dem Antennenanpaßteil (Antennentuner) und der Antenne. Darüber hinaus ist eine gute Erdung aller Geräte nötig. (Bei Stahlschiffen kein Problem, bei Holz- und GFK benötigt man dafür außen am Unterwasserschiff angebrachte Erdungsplatten). Ein Amateurfunkgerät hat meistens 100 Watt Senderausgangsleistung, ein Seefunkgerät 150 Watt. Doch diese Leistung wird bei weitem nicht an der Antenne abgestrahlt. Verluste treten auf in den Koaxialkabeln, im Antennentuner und in der Antenne selbst. Oft werden von der Senderausgangsleistung gerade noch 25% abgestrahlt.

Die meiste HF-Energie wird im Antennentuner "verheizt", der jedoch<sup>2</sup> notwendig ist, wenn die Länge des Strahlers (Antenne) nicht exakt auf die Länge der elektromagnetische Welle abgestimmt ist, die abgestrahlt werden soll.

Zu Empfehlen ist ein wasserdichter Automatiktuner, der möglichst nahe der Antenne, bei Stahlschiffen sogar an Deck, montiert werden sollte. Eine zweite Verlustquelle ist die Antenne selbst, wobei die weitverbreitete "Achterstagantenne" die schlechteste aller möglichen Jachtantennen ist. Schuld daran ist der viel zu große Querschnitt, die schlechte elektrische Leitfähigkeit von V2A und der ungünstige Neigungswinkel. Ein zusätzlich gespannter Dipol (Halbwellenantenne, die in der Mitte eingespeist wird) oder<sup>2</sup> eine sog. Peitschenantenne haben dagegen weitaus bessere Abstrahleigenschaften.

<sup>2</sup> Der Verlust in den Koaxialkabeln ist bei Längen von maximal 10m nur geringfügig, vorausgesetzt man verwendet die richtigen Kabelquerschnitte (z.B RG 213) und achtet auf einwandfreie Verbindungen.

Alle genannten Verluste fallen solange nicht ins Gewicht, wie man sich mit<sup>2</sup> geringen Reichweiten, etwa innerhalb der europäischen Gewässer, zufrieden gibt, denn die gute "Erde", bedingt durch die 300x größere Leit<sup>2</sup>ähigkeit von Meerwasser gegenüber dem idealsten Boden und das Fehlen jeglicher "Abschirmung" durch

Bäume, Häuser oder Berge schafft auf See ideale Ausstrahlungsbedingungen. Wirkliche DX-Verbindungen aber, rund um den Globus, sind mit solchen Anlagen nicht zu erreichen. Da die begrenzte Bordnetzkapazität eine Erhöhung der Sendeleistung kaum zuläßt, müssen sowohl der energiefressende Automatiktuner, als auch die ineffektive Achterstagantenne durch etwas besseres ersetzt werden. Die Lösung besteht in einer speziell auf die oben genannten DX-Bänder abgestimmten vertikalen Antenne, die ich im folgenden beschreiben will. Dabei handelt es sich um eine mit einfachen Mitteln selbst zu bauende Vertikalantenne (Peitschenantenne), die sowohl auf die Amateurfunkfrequenzen, als auch die entsprechenden Seefunkfrequenzen abstimmbar ist. "Erfinder" dieser Antenne ist der erfahrene Amateurfunker und Segler Fred, der uns in Las Palmas auch half, diese Antenne zu bauen. Das eindrucksvolle Ergebnis schon nach den ersten Tests: Wir hatten ein über 10x stärkeres Signal (bis zu 2 S-Stufen). Mit der alten Antennenanlage (Tuner + Achterstag) hätten wir dafür eine mindestens 1000 Watt Endstufe gebraucht.

Die Antenne selbst besteht aus einer ausgezogenen und mit Epoxy fest verklebten Teleskopangelroute, in die ein isoliertes Elektrokabel eingezogen wird. Ein am Heckkorb solide montiertes V2A-Rohr dient als Halterung. Am oberen Rohrausgang, über dem das Kabel herausgeführt wird, muß die Angelroute weich gelagert werden (Isolierband, Moosgummi), denn hier ist die potentielle Bruchstelle. (Unsere Antenne hielt 11 Beaufort aus) Ein wasserdichter Installationskasten, mit Schellen am Rohr befestigt dient der Aufnahme des Abstimnteils mit Spulen, Kondensatoren und Schaltrelais (s. Schaltzeichnung und Abbildungen). Beschränkt man sich auf ein Band, ist kein Relais und die damitverbundene 12 Volt Stromversorgung erforderlich. Unsere Antenne war vom Kartentisch aus über ein Relais vom 15m-Band auf das 20m-Band umschaltbar. Die Materialkosten der kompletten Antenne betragen ca. 200 DM. Funkten wir auf anderen Bändern, die wir nur im Nahbereich unterhalb von 500 Seemeilen brauchten, tat es nach wie vor die alte Anlage, auf die wir bei Bedarf umschalten konnten.

## **Kontakte und Infos**

1. Über die bundesweit von Ortsverbänden des DARC durchgeführten Lehrgänge zur Vorbereitung auf Amateurfunkprüfungen informiert der Bundesdachverband, der Deutsche Amateur-Radio-Club, 34225 Baunatal, Lindenallee 6, Tel: 0561/94988-0, Fax: 0561/94988-50.
2. Der Verein INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. unterhält Clubstationen, von denen aus das deutsche MM-Netz betrieben wird. Über die Ziele, die Arbeit des Vereins und alle praktischen Fragen des Amateurfunk auf See informiert Rolf Behnke (Geschäftsführer), Auf Mühlental 1, 66386 St. Inbert, Tel. 06894/962-0, Fax 06894/962-250 oder der Autor Klaus Nölter, Reeperbahn 157, 20359 Hamburg, Tel. + Fax 040/319 22 18.
3. Fachkundige Beratung für Einbau und Betrieb und Verkauf von



See- und Amateurfunkanlagen durch die Firma RW-Elektronik GmbH, Menckesallee 11, 22089 Hamburg, Tel. 040/20 10 15/16, Fax 040/200 30 31. Der Inhaber der Firma, Rolf Weller, ist selbst Amateurfunker und Fahrtensegler.

Für den maritimen Einsatz geeignete Geräte und Preise  
Kasten 3: Liste der wichtigsten MM-Netze  
zusätzlich: Schaltzeichnung, Bauzeichnung der Antenne,  
Einbauschema  
für Kurzwellenanlagen auf Yachten, 3 Fotos (Antennenturm  
Landstation, Leitstelle im Betrieb, MM-Station im Betrieb)

**Um weitere Informationen zu erhalten, wenden Sie sich bitte an den Autor:**

**Klaus Nölter, Reeperbahn 157, 20359 Hamburg, Tel. + Fax 040/319 22 18.**

Über ihre Erfahrungen beim Eigenbau ihres Bootes und ihre anschließende Weltumseglung haben Johanna und Klaus [ein Buch geschrieben](#). Sehr lesenswert!

**Ein "ganz normales" Paar erlebt das Abenteuer einer Weltumseglung. Packende Reiseerzählung mit informativem, praktischen Anhang für Nachahmer.**



Klaus Nölter / Johanna Michaelis

**Der erfüllbare Traum**  
*Eine Weltumseglung*

"Wer will, kann sich den Traum von der Weltumseglung erfüllen!" Davon sind die Autoren nach ihrer Rückkehr in die Heimat überzeugt. Sie haben jahrelang gespart, hart an sich und ihrem Schiff gearbeitet. Doch die Erlebnisse ihrer Reise lohnen alle Mühen. Von den Kanaren aus überquert das Paar den Atlantik, verbringt ein Jahr in der Karibik, lebt monatelang mit den Kuna-Indianern der San-Blas-Inseln und lernt die Schönheiten und Schattenseiten Polynesiens kennen.



[Johanna und Klaus](#)  
auf Ihrer  
"Ole Hoop" 25KB/jpg

Sie besuchen Australien, Südafrika und Brasilien, ehe sie wieder heimische Gewässer ansteuern. Neben den Abenteuern enthält diese Reiseerzählung zahllose Praxishilfen zur Nachahmung in einem umfangreichen, nützlichen Anhang.

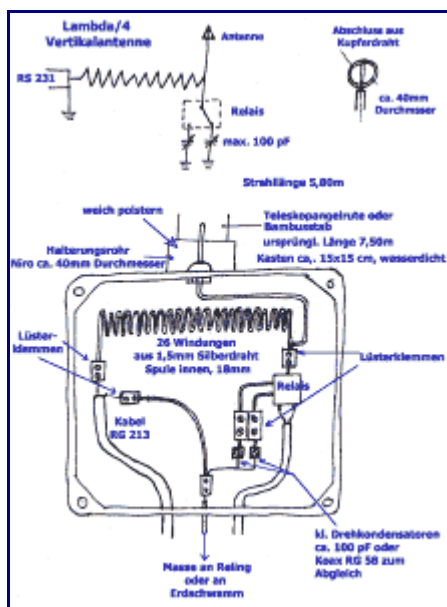
ca. 272 Seiten, 45 farbige Abbildungen,  
Format 21,5 x 14,5 cm,  
gebunden mit Schutzumschlag  
DM 39,80 / öS 298,- / sFr 39,80  
ISBN 3-7688-0956-0  
erschieden im August 1996

## Bauanleitung für eine abgestimmte Vertikalantenne für Sportboote

von Klaus Nölter: (DL5HN)

### Material:

**V2A-Rohr, 40 mm Durchmesser, ca. 1400 mm lang**  
**Teleskopangelrute, ca. 8m lang, nicht Carbonverstärkt**  
**2 m lackisolierter Kupferdraht, 1,5-2mm Durchmesser**  
**2 Schaltrelais (Autozubehör)**  
**3m Koax-Kabel RG 58 anstelle von 2 Trimmkondensatoren**  
**(je 100 pF)**  
**6-7 m Antennenkabel (isolierte Litze, 1 Quadrat)**  
**Koax-Kabel RG 213 für Verbindung Transceiver-Antenne**  
**2poliges Stromkabel für Relais**  
**Wasserdichter Schaltkasten**  
**Krokodil-Klemmen, Lüsterklemmen, Isolier- und**  
**Dichtungsmaterial, Epoxykleber**  
**Niroschellen etc. zur Befestigung von Halterung und**  
**Schaltkasten**



### Zeichnung gross

### Arbeitsschritte:

**Halterungsrohr für Montage am Heckkorb vorbereiten.**  
**Letztes Glied der Angelrute entfernen (zu dünn!), Angelrute ausfahren und mit Epoxy verkleben.**  
**Antennenabschluß aus zwei**

**Kupfermengen (Kupferdraht 1,5-2 mm. Ringdurchmesser ca. 30 mm, siehe Zeichnung) mit Antennendraht (6-7 m) verlöten.**

**Antennendraht von oben bis Bohrung oberhalb des Halterungsrohres einfädeln und Abschluß oben mit Epoxy versiegeln.**

**Schaltkasten mit Sperrholzbrett zur Befestigung der Innereien versehen, Befestigung an Halterungsrohr vorbereiten (Rundbügel, von innen verschraubt).**

**Wickeln der Spule um geeigneten Rundstab (sehr fest, danach etwas auseinanderziehen).**

**Alle Teile im Schaltkasten montieren, verdrahten und verlöten, Löcher für alle Ein- und Ausgänge bohren und mit Schraubdichtungen versehen.**

**An Antenneneingängen des Relais für die Antennenumschaltung (20m und 15 m) je ein Kabel von 15 cm anlöten und am Ende mit einer Krokodil-Klemme versehen (zum späteren Abgreifen an der Spule).**

**Halterung und Antenne montieren, Schaltkasten befestigen und Antennenkabel an Relais anschließen.**

**Koax- Kabel (RG 213) mit Antennenumschalter (falls Zweitantenne mit Automatiktuner vorhanden).**

**Zwischen Transceiver und Schaltkasten verlegen und anschließen 12-Volt Leitung für Relais mit Schalter (in Transceivenähe) verlegen und anschließen. Erdungsleitung von Erdungsplatte über Heckkorb zum Schaltkasten verlegen und anschließen.**

**Stehwellen- Meßgerät (SWR- Meter) installieren (falls im Transceiver nicht vorhanden).**

### **Abstimmen:**

**Relais einschalten und Krokodil-Klemme für die Abstimmung auf das 15m Band auf Spulenmitte setzen (Lackisolierung vorher abschmirgeln!). Abstimmung erfolgt nun auf Bandmitte (ca. 21.200 kHz) mit kleiner Sendeleistung (10 Watt) durch Abgreifen auf der Spule nach oben oder unten. Bei einem Stehwellenverhältnis von 1: 2 bis 1:3 wird der Trimmkondensator bzw. ein als Kondensator geschaltetes Koax- Kabel (RG 58) von 1 m Länge an den parallel zugeschalteten Eingang des zweiten Relais angeschlossen (über Lüsterklemme).**

**Durch vorsichtiges Verkürzen des Koax-Kabels bzw. Zurückdrehen des Trimmkondensators kann nun eine Feinabstimmung bis zu einem Stehwellenverhältnis von nahezu 1: 1 erreicht werden.**

**Falls eine optimale Abstimmung noch nicht erreicht wird, muß die Feinabstimmung bei einer Spulenwindung mehr oder weniger wiederholt werden.**

**Bei um- bzw ausgeschalteten Relais wird das Ganze für das 20 m Band wiederholt. Das längere Band erfordert voraussichtlich von vorne herein zwei bis drei Spulenwindungen mehr.**

**Die Menge der erforderlichen Spulenwindungen ist von vielen Faktoren abhängig und schwangt von 15-25 Windungen bei gleichen Durchmessern von Spule und Draht. Uns gelang es, das 15m und 20 m Band mit gleicher Spulengröße (Kapazität) und nur unterschiedlichen Kondensatoren (verschiedene Längen der Koax- Kabel) exakt abzustimmen. Dadurch entfiel das Relais für die Antennenumschaltung.**

**Die Koaxkabel werden nach der Feinabstimmung aufgerollt und im Schaltkasten befestigt. Dadurch kann sich die Abstimmung noch einmal verschlechtern Das Abschneiden der letzten Millimeter sollte daher möglichst schon im weitgehend aufgerollten Zustand erfolgen.**

## **Wir wollten um Kap Hoorn**

Klaus + Johanna von der Ole Hoop

**Valdivia, 2. Mai 2001**

*Liebe Freunde,*

grau, rostig und von blauen Miesmuscheln bewachsen, liegt es fest, das deutsche Munitionsschiff aus dem 1. Weltkrieg und bietet den Yachten ein exzellentes Anbinden in Pto. Williams. Im Bauch der Schute der Club Micalvi mit gemütlicher Bar und wärmendem Kamin. Nebenan im Gang die Dusche. Schräglage des Schiffes erschwert den Duschvorgang, Gefahr des Abrutschens zur Bordwand im Duschbecken ist gegeben. Aber eine köstliche Dusche, prasselt und heiß, mit Bullaugenausblick.

Pto. Williams, das Militärdörfchen am Ende der Welt, nie hätten wir gedacht, ein so wuseliges Seglertreiben hier vorzufinden. Die "Santa Maria" mit Skipper Wolf und Gästen macht fest, gerade aus den Gletschern. zurück und die "Spirit of Assy", die in der Antarktis war. Die französische Fahrtenyacht "Caouane" mit Helene, Remi und drei erwachsenen Kindern gehen westwärts in die Kanäle, kehren jedoch nach einem Monat zurück, geben die Reise wegen zu starker Winde durch die Kanäle auf.

Pto. Williams, gesäumt von chilenischen und argentinischen schneebedeckten Bergen, ein Flair von Antarktis, Eis, Gletschern.... Lange sitzen wir am Abend auf der "Sprit of Assy", Beate und Jürgen erzählen begeistert von der Antarktis, vom Licht, den Pinguinen und dem Jahrtausende altem Eis, über die Gefährlichkeit der Drakestraße, den Ankerbuchten mit treibenden Eisschollen in den Süd- Shetland -Inseln und schneidend eisigen Stürmen. Snowy, der Bordhund der Assy reiste nicht mit in die Antarktis, er verliebte sich in eine Husky-Hündin und verblieb während dieser Zeit in Pto. Williams.

Große Charteryachten mit 10,12, Chartergästen an Bord kommen und gehen., hier ist was los. Am Kamin im Club Micalvi tauscht Segler Tips, Gedanken und Seekarten aus.

Ja, Kap Hoorn, auch wir wollen "Kap Hoorniers" werden. Zweimal starten wir den Versuch, müssen bei SW-Stürmen abdrehen, nur einige Seemeilen davor. Verkrochen in einer Ankerbucht, vermurrt mit Anker und zwei 150 m Leinen an Land, fliegen unsere Flügel vom Windgenerator bei 70 kn Wind davon..

Ein herber Verlust. Dank unserer Freunde auf dem Funk können wir sie in Deutschland rasch ordern. Rüdiger, DJ9UE, organisiert auch noch gleich den Wärmetauscher für den Motor, macht x Telefonate, regelt mit Mutter und Marcel die Vorabbezahlung und ordert die zwei Pakete nach Pto. Montt in Chile. Wir sind gespannt, ob das denn alles so klappen wird. Um es vorwegzunehmen, der Wärmetauscher ist in Chile angereist, zwei Tage benötigen wir, ihn aus dem Zoll zu holen. Die Flügel des Windgenerators tauchen nicht auf.. Auf Nachfrage beim SVB-Versand in Bremen verkündet man uns, der Auftrag sei storniert worden! Irgend ein Mensch in dieser Firma hat diesen Akt vollzogen. Kann man das glauben? Vor fünf Wochen hat Rüdiger den Auftrag erteilt. Eine Schlamppfirma. Nun fangen sie an zu rödeln und innerhalb von fünf Tagen ist das 1Kg-Päckchen durch den DHL-Expressdienst im Club de Yate in Valdivia!

Eine grauenvolle Nacht in der Lienturbucht, Ingrid von der "Harlekin", in Venezuela liegend, kommt stündlich auf den Funk und betreut uns liebevoll mit tröstenden Worten, sie bangt mit uns mit.

### **Also kein Kap Hoorn!**

Zufrieden sind wir nicht, doch hier oben in Valdivia, nachdem wir viele Kaps ,mehr als DAS Kap Hoorn von Südamerika umsegelt haben, feiern wir uns. Mit robinrotem Wein im Glas, blaugrauen Miesmuscheln im Topf runden wir unser Bordfest ab. Schnuffelchen und ich prosten uns zu.

Am 4.3.01 starten wir zur Reise durch die Kanäle, bizarr die Gletscher, türkis leuchtend, gewaltig die Bergformationen, einsam die Ankerbuchten. Das Wetter wird zunehmend schlechter, bei zu starken westlichen Winden können wir es auch unter Maschine nicht mehr schaffen.. Welche Caletas, Senos sind wirklich gut geschützt gegen 9 und 10 Bft? Selbst mit dem guten Chile-Guide (von Seglern erstellt, mit Zeichnungen der Ankerplätze und wie man sich am besten verspannten sollte) ist es schwierig die richtige Auswahl zu treffen, denn die Ankerplätze sind zu unterschiedlichen Jahreszeiten und bei unterschiedlichen Windstärken "erpobt" worden. Unsere Erfahrung ist, je enger die Bucht und unter möglichst vielen Bäumen dicht an den Klippen desto geschützt ist der Platz.

Schneeschauber fegen über unseren Seno, wir warten mal wieder besseres Wetter ab, die Gletscher verhüllt, die Eisschollen driften am Schiff vorbei. Wir besuchen mit dem Dingi so einen dicht an unserer Ole Hoop driftenden Eisklumpen, legen das Ohr dran, Jahrtausende von Jahren knistern....

Der Herbst zieht ein in Feuerland. Sputen müssen wir uns um die 1000sm durch die Kanäle zu schaffen. Doch die Weststürme halten uns immer wieder in Ankerbuchten fest. Was tun?

Tage-nächtelang überlegen wir. Nur tagsüber ist es möglich in den Kanälen

voranzukommen, doch vorausgesetzt, die Windstärken sind nicht so heftig.

Unter einem verhangenem Gletscher liegend, beschließen wir dann, durch den offenen Pazifik nach Norden zu segeln. Keine leichte Entscheidung, da wir dort auf Legerwall sind vor dieser verdammt langen Küste Südamerikas, denn wir haben natürlich auch "draußen" Westwinde zu erwarten .

Der erste Versuch von der Bahia Cook aus scheitert und wir laufen unter Sturmfock bei 9 Bft zurück an die Küste in den Canal Cockburn und warten in einem Winzloch, das sich Pto. Niemann nennt, während mindestens drei Stürme mit Dauerregen über uns hinwegziehen, auf ein Wetterloch!

Der zweite Versuch am 30.3.01 vom Canal Cockburn aus (54 Grad, 35 Minuten Süd und 72 Grad, 20 Minuten West) klappt. Früh morgens geht es los mit dem Leinen einholen, fünf an der Zahl, alles muß super seefest verstaut sein, zuletzt das Dingi. 4 Stunden Arbeit, wir sind klar für die offene See!

Unserer Strategie geht auf , wir machen viel West und haben einen Abstand zur Küste von ca. 200 sm. Es war keine leichte Strecke, drei Stürme, zwei aus NW und einen aus SW mit satten 9 Bft, gigantischen Wellen, die Kurslinie auf der Seekarte schlängelt sich so dahin, mal nach W, mal nach SW, mal nach N.. Gekämpft haben wir, um nach Norden zu kommen. Wir haben die Stürme nicht gelassen ertragen, nein, geflucht, geschrien haben wir und ich habe vor Verzweiflung geheult. Getröstet haben wir uns, mein Schnuffelchen und ich. Hat Klaus mich im Arm höre ich das Heulen des Sturmes nicht mehr so laut!!

Windstille über dem Rio Valdivia, der sich durch eine dicht bewaldet Hügellandschaft schlängelt und an dessen Ufer sich die herbstlich bunt gefärbten Bäume spiegeln. Von der Mündung 10sm flussaufwärts nahe der Stadt, machen wir nach 14 Tagen am Steg des Club de Yates fest.

So,ihr Lieben, verarbeiten müssen wir erstmal diesen Reiseabschnitt. Klaus:" Dünn wie ein Bündel ist meine Johanna geworden in den hohen Breiten!" Nun füttert er mich mit der Räucherware von Fleischer Schwenke, damit ich wenigstens Reffbändseldicke erreiche. Mit 25 Kg Schinken,Lomo,Salamis und Räucherwürsten geht es die nächsten Tage ab in den Pazifik nach Westen.

Wir bedanken uns bei allen, die uns per Funk begleitet haben und ganz besonders bei unseren Wetterfröschen Günther und Klaus. Euch allen wünschen wir einen bunten Frühling, Eure Ole Hoop, Johanna und Klaus.

P.S. Klaus hat gerade die knallroten Flügel an den Windgenerator montiert. Beide schnurren nun, mein Klaus und die Windmühle.

**Hamburger Abendblatt**

Hamburg

## **Verschollen im Pazifik**

**Ehepaar aus Hamburg wollte zum zweiten Mal die Welt umsegeln. Seit Freitag werden Johanna Michaelis und Klaus Nölter vermisst**

Von Jan-Eric Lindner

"Der erfüllbare Traum", so heißt das Buch, das Johanna Michaelis (56) und Klaus Nölter (57) nach ihrer ersten Weltumseglung 1997 veröffentlichten. Im August 2000 brachen die Lehrerin und der freie Journalist erneut auf, um die Welt in ihrem Segelschiff "Ole Hoop" (Alte Hoffnung) zu umrunden. Seit Freitag bangen Freunde und Familie des Hamburger Ehepaars um das Leben der Abenteurer. Ihre Yacht ist nicht aufzufinden. Jeder Versuch, Funkkontakt aufzunehmen, scheiterte. Die Notrufbake, ein Rettungssystem, das Signale aussendet, wenn es ins Wasser fällt oder die Segler einen Knopf drücken, funkte SOS. Und zwar 200 Seemeilen westlich von Kap Hoorn, vor der chilenischen Küste im Pazifik.

Im Juli 2003 wollten Johanna Michaelis, Lehrerin an der Gesamtschule Wilhelmsburg, und ihr Ehemann Klaus Nölter, ehemaliger Tischler und Politologe, der zuletzt als freier Journalist arbeitete, nach Finkenwerder zurückkehren. Die Paradiese dieser Welt wollten sie besuchen, Einsamkeit, Weite und Wind genießen, Menschen und Kulturen kennen lernen. Sie feierten Karneval in Rio, ankerten an den Kapverdischen Inseln und überwinterten in Neuseeland. Zweimal, so hatten es die Hamburger vor dem Start geplant, wollten sie auch das gefürchtete Kap Hoorn, die Südspitze Südamerikas, umrunden. Der erste Versuch im Januar 2002 scheiterte wegen schlechten Wetters – das Ehepaar wählte stattdessen die Magellanstraße. Jetzt, im Dezember, sollte die lang ersehnte Umrundung des Kaps endlich klappen. Michaelis und Nölter kamen von den Gambier-Inseln im Pazifik, sie passierten Pitcairn, ankerten im November auf den Osterinseln. Sie nahmen Proviant auf. Das nächste Ziel: Ushuaia, die Stadt im argentinischen Feuerland – auf der anderen Seite des legendären Kap Hoorn. Ein 2300 Seemeilen langer Törn in östliche Richtung, den die erfahrenen und als sehr besonnen geltenden Segler Nölter und Michaelis akribisch geplant hatten.

Marcel Keiffenheim (42), selbst Segler und enger Freund des Ehepaars, sagte zum Abendblatt: "Am 11. Dezember hatten wir den letzten Funkkontakt. An diesem Tag haben die beiden erfahren, dass sie am Kap schweres Wetter erwartet. Das Nächste, was wir von Johanna und Klaus hörten, war, dass ihre Satellitenbake Notrufsignale gefunkt hat."

Keiffenheim besorgte sich die Wetterdaten: "Es gab in der Nacht Stürme bis Windstärke 11, zehn Meter hohe Wellen, die wegen der Strömungsverhältnisse zudem sehr steil waren. Johanna und Klaus segelten vor dem Wind, die Wellen kamen von Achtern. Möglicherweise hat sich das Schiff Heck über Bug überschlagen." Doch selbst das, so Keiffenheim, müsse nicht bedeuten, dass die elf Meter lange, 1969 gebaute, "Ole Hoop" gesunken, Michaelis und Nölter ums Leben gekommen sein müssten. "Wir hoffen, dass nur die Bake über Bord gespült und die Funkantenne abgebrochen ist", so Marcel Keiffenheim.

Am Wochenende sah es bereits so aus, als seien die vermissten Hamburger wohlbehalten entdeckt worden. Antke Reemts (37), Sprecherin der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen: "Wir hörten von der Seenotleitstelle in Valparaiso, Chile, dass die "Ole Hoop" unversehrt in der Alsina Bay bei Kap Hoorn ankere. Doch die Chilenen hatten statt der "Ole Hoop" eine amerikanische Yacht namens "Hawk" entdeckt." Als wir am Freitagmorgen die Signale der Notrufbake erhielten, haben wir sofort alle Schiffe in der Region angefunkelt. Der Tanker "Stena Spirit" fuhr ins fragliche Seegebiet, ebenfalls das US-Forschungsschiff "Melville". Inzwischen suchen die Chilenen mit zahlreichen Schiffen nach den Hamburgern.

"Nach so einer Reise erscheint einem vieles unwichtig, die Welt wird kleiner", hatte Klaus Nölter nach seiner ersten Weltumseglung gesagt. Schon beim Einlaufen in die Elbe hätten seine Frau und er gespürt, dass sie bald wieder raus auf See fahren würden. **erschienen am 16. Dez 2002 in Hamburg**

 Hamburger  Abendblatt

Hamburg

## Vermisste Segler – so genossen sie ihre Weltreise

### Noch immer gibt es keine Spur von Johanna Michaelis und Klaus Nölter

Die Hoffnung schwindet von Stunde zu Stunde. Noch immer gibt

es keine Spur von dem vor Kap Hoorn vermissten Hamburger Weltumseglerpaar Johanna Michaelis (56) und Klaus Nölter (57). "Wir müssen mit dem Schlimmsten rechnen", sagt ein Freund des Ehepaars. "Aber wir haben noch ein Fünkchen Hoffnung. Die beiden sind sehr erfahrene Segler." Auch das Auswärtige Amt gibt nicht auf: Die deutsche Botschaft in Santiago hat die chilenischen Behörden gebeten, die Suche nach der Lehrerin und dem Autor intensiv fortzusetzen.

Die Segelyacht "Ole Hoop" wird, wie berichtet, seit Freitag vermisst. Eine Notrufbake der Yacht setzte an diesem Tag rund 370 Kilometer westlich von Kap Hoorn, also noch im Pazifik, einen automatischen Notruf ab. Es herrschte Windstärke elf, die Wellen waren mehr als zehn Meter hoch.

Schiffe und ein Flugzeug begannen sofort nach dem Notruf mit der Suche nach dem Ehepaar und seiner Yacht. Doch das Segelboot war nicht aufzufinden. Jeder Versuch, Funkkontakt aufzunehmen, scheiterte. Am Wochenende sah es dann kurzfristig so aus, als seien die Hamburger wohlbehalten entdeckt worden. Die Seenotleitstelle in Valparaiso, Chile, meldete, dass die "Ole Hoop" unversehrt in einer Bucht bei Kap Hoorn ankerte. Doch das war offenbar ein Missverständnis: Die Chilenen hatten eine amerikanische Yacht mit dem Namen "Hawk" entdeckt. Johanna Michaelis und Klaus Nölter waren im Sommer 2000 zu ihrer zweiten Weltumsegelung aufgebrochen und wollten im August 2003 wieder in Finkenwerder sein. Sie feierten Karneval in Rio und überwinterten in Neuseeland. Der erste Versuch, die Südspitze Südamerikas zu umrunden, scheiterte im Januar 2002 wegen schlechten Wetters. Das Paar wählte stattdessen die Magellanstraße.

Im Dezember sollte es endlich klappen: Nach einem Stopp auf der Osterinsel habe sich das Ehepaar auf den 2300-Seemeilen-Törn um Kap Hoorn nach Ushuaia in Argentinien gemacht, sagte der Freund der Familie, der Hamburger Journalist Marcel Keifenheim.

Laut Keifenheim sind die Gesamtschullehrerin und der Segel-Fachjournalist nicht nur erfahrene, sondern auch sehr umsichtige Segler. In Segler-Kreisen werde das Ehepaar als Autorität in der Frage angesehen, was in kritischen Situationen zu tun sei. Zuletzt habe ein Amateurfunker mit den Seglern am Donnerstag gesprochen und ihnen dabei vom bevorstehenden Unwetter mit bis zu Windstärke 11 berichtet. *kj*

**erschieden am 17. Dez 2002 in Hamburg**



Hamburg

## Vermisste Segler: Freund hofft auf Nachricht

Noch immer gibt es von den seit Freitag vor Kap Hoorn vermissten Hamburger Weltumseglern Johanna Michaelis (55) und Klaus Nölter (57) kein Lebenszeichen. "Wir wissen nicht, wie viele Schiffe an der Suche nach der 'Ole Hoop' beteiligt sind und



ob Flugzeuge eingesetzt wurden", erklärte Andreas Lubkowitz (53), Sprecher der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), gestern. Die Notrufbake des Segelboots hatte einen Notruf abgesetzt, das Paar ist seitdem über Funk nicht mehr zu erreichen.

Die Hamburger waren vor drei Wochen von den Osterinseln aufgebrochen, der Törn Richtung Osten um Kap Hoorn war 2300 Seemeilen lang. Das Vorhaben war nicht ungewöhnlich:

Dezember und Januar gelten als ruhigste Zeit, um das Kap zu umsegeln. "Als die beiden die Sturmwarnung erhielten, waren sie längst auf offener See, es gab kein Zurück. Sie konnten sich nur rüsten und den Sturm durchstehen", sagt der mit dem Paar befreundete Journalist Marcel Keiffenheim (42). Solange niemand weiß, was wirklich passiert ist, setzt er auf dieses Szenario:

"Möglicherweise hat ein Brecher Notrufbake, Funkantenne und das Rigg von Bord gerissen, und die beiden segeln jetzt mit Notsegel langsam um das Kap und melden sich in zwei Wochen von einem Hafen aus", hofft Keiffenheim. Immerhin hat sich das Wetter in dem Gebiet beruhigt. Das US-Forschungsschiff "Melville", das den Notruf aufgenommen hatte, hat inzwischen die Suche abgebrochen und seine Reise nach Südafrika fortgesetzt.

Das Segler-Ehepaar gilt als äußerst besonnen und erfahren.

"Bequemlichkeit und Sicherheit stehen im Vordergrund", hatte Nölter vor der Reise betont. Für den Autor ("Der erfüllbare Traum") und die Lehrerin war es die zweite Weltumsegelung mit der "Ole Hoop". "Die erste Reise und die Gefühle von damals lassen sich nicht wiederholen, das wissen wir beide", sagten sie vor dem Start. Diesmal wollten sie Reportagen schreiben. *eli*

**erschienen am 18. Dez 2002 in Hamburg**



Hamburg

## Keine Spur von Seglern

Die Suche nach den seit Freitag vor Kap Hoorn verschollenen Hamburger Weltumseglern Johanna Michaelis und Klaus Nölter ist auch am Mittwoch ergebnislos verlaufen. Das teilte die chilenische Marine auf Anfrage mit. Die Yacht "Ole Hoop" der Hamburger hatte bei schwerer See etwa 70 Meilen vor der Küste der Südspitze Südamerikas einen automatischen Notruf abgesetzt und ist seither spurlos verschwunden. Der 57-jährige und seine 36 Jahre alte Partnerin waren im August 2000 zu ihrer zweiten Weltumsegelung gestartet. *dpa*

**erschienen am 20. Dez 2002 in Hamburg**

Hamburg

## Die vermissten Segler: Keine Hoffnung mehr

Ihr Überleben wäre ein Wunder, an das keiner mehr zu glauben wagt: Seit Sonnabend gelten die vermissten Weltumsegler Johanna Michaelis (56) und Klaus Nölter (57) als verschollen. Hoffnung gibt es nach menschlichem Ermessen nicht mehr. Die chilenischen Behörden haben ihre Suche am Sonnabendabend eingestellt. "Wenn man nach den Wahrscheinlichkeiten geht, ist die natürlich sehr hoch, dass die beiden tot sind", sagte ein Mitarbeiter der DGzRS.

Am 13. Dezember hatte die Yacht "Ole Hoop" bei schwerer See etwa 70 Meilen vor der Südspitze Südamerikas einen automatischen Notruf abgesetzt und ist seither verschwunden. Das extrem erfahrene und besonnene Paar war im August 2000 von Finkenwerder aus zu seiner zweiten Weltumsegelung gestartet. "Ihnen war klar, dass sie in schweres Wetter kommen würden. Aber Angst hatten sie nicht, seit ihrem Start von den Osterinseln hatten sie auf dieser Strecke bereits drei Stürme erlebt", sagt der befreundete Journalist Marcel Keiffenheim (42). Bei ihrem letzten Funkkontakt am Donnerstag, 12. Dezember, waren sie über den bevorstehenden Sturm informiert worden und hatten die Wettersituation 30 Minuten lang analysiert. "So ein Wetter ist eigentlich nicht zu viel für ein hervorragendes Boot wie die 'Ole Hoop'. Zumal der Sturm nur zehn Stunden dauern sollte", sagt Keiffenheim. "Aber niemand weiß, was tatsächlich passiert ist."

Nach dem Notruf hatten drei Handelsschiffe sofort die Suche aufgenommen, am Sonnabend, 14. Dezember, lösten chilenische Marineschiffe und ein Hochseeschlepper sie ab. Auf Appell der Angehörigen hatte die chilenische Küstenwache am vergangenen Donnerstag ein Flugzeug vom Typ Orion mit 17 Beobachtern an Bord losgeschickt. "Wenn das Boot noch schwimmen würde, hätten sie es gesehen", meint Keiffenheim. "Und ein Überleben nach einer Woche im acht Grad kalten Wasser grenzte an ein Wunder." *elj*

**erschienen am 23. Dez 2002 in Hamburg**



### Freitag, der 13.

Schon wieder haben wir einen Freitag, den 13.! Eigentlich sind wir ja nicht abergläubisch, doch seit unsere Funk- und Segelfreunde von der "Ole Hoop" an einem Freitag, dem 13. (Dezember 2002) ihre EPIRB aktiviert haben und seitdem verschollen sind, (siehe auch unter [www.bobbyschenk.de](http://www.bobbyschenk.de)) haben wir schon ein mulmiges Gefühl. Auch die alten Seeleute haben es vermieden an einem Freitag, den 13. auszulaufen! Auslaufen wolten wir auf keinen Fall, haben wir doch erst mal wieder ein kleines Südseeparadies gefunden, aber mir gefiel es gar nicht, da Erwin und Norbert ausgerechnet heute ans Aussenriff zum Wrack des "Seeadlers" tauchen gehen wollten! Ich aber wurde überstimmt und sie fuhren einfach los! Wohlbehalten und lachend kamen sie zurück!. Omeira hatte ihnen schon über Funk berichtet, dass mir ein Missgeschick passiert war. Ich hatte mir an Bord der "Innoy" die kurz zuvor eingelaufen war, die Zeit vertrieben und nur provisorisch unser Dingi festgemacht. Irgendwann, aber noch rechtzeitig merkten wir, daß es achteraus abtrieb. Zum Glück konnten wir es wieder einfangen! Kitah, dem Polynesier war das Gleiche vor 2 Wochen in einer stockfinsternen Nacht passiert, - nun muss er sich ein neues Boot bauen!



**Allgemein 16.12.2002**

Hamburger Seglerpaar vor Kap Hoorn vermisst

### **Seenotsignal empfangen / Suche blieb bis jetzt erfolglos**



Es sollte ihre erste Kap Hoorn-Rundung werden. Möglicherweise mussten sie sie mit ihrem Leben zahlen: Das Hamburger Ehepaar Johanna Michaelis (55) und Klaus Nölter (57, Bild links), wird seit Freitag Morgen, 12. Dezember, vermisst. Genauso wie ihre Yacht "Ole Hoop", eine 11,50 Meter lange GFK/Holz-Sloop aus der schwedischen Ohlson-Werft (Bild rechts), mit der sich das Ehepaar seit Sommer 2000 auf seiner mittlerweile zweiten Weltumsegelung befand.

Noch am Donnerstag hatten sich die Gesamtschullehrerin und der Lehrer und Journalist über Funk bei Freunden gemeldet. Dies wollten sie eigentlich auch am Freitag tun. Doch die Bekannten daheim warteten vergeblich. Am Freitag vormittag löste eine automatische Notrufbake (Epirb) rund 200 Seemeilen westlich der chilenischen Küste einen Alarm aus, den die Seenotleitung Bremen (MRCC Bremen) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger via Satellit empfing. Derartige Notrufbaken werden erst dann aktiv, wenn sie dauerhaft mit Wasser in Berührung kommen.

Wenige Stunden später begann eine umfangreiche Suchaktion. Trotz stürmischer See liefen viele Schiffe in Chile aus, um nach der "Ole Hoop" zu suchen. Am Samstag erreichte die Angehörigen und Freunde von Johanna Michaelis und Klaus Nölter die Nachricht, man habe die Yacht in einer Ankerbucht der Insel Wollaston gesichtet. Diese Nachricht mussten die chilenischen Behörden aber wenig später widerrufen. Es habe sich leider um eine Verwechslung gehandelt. Von der "Ole Hoop" fehlt weiterhin jede Spur. Bis heute. Die chilenischen Seenotretter suchen aber weiter.



Johanna Michaelis und Klaus Nölte gelten beide als erfahrene Segler. Bereits von 1991 bis 1994 sind die beiden um die Welt gesegelt. Ihr großer Traum war es immer, einmal Kap Hoorn zu runden. Der erste Versuch scheiterte im Mai 2001. Damals schrieb Johanna Michaelis in ihr Tagebuch: "Ja , Kap Hoorn. Auch wir wollen ,Kap Hoorniers´ werden. Zweimal starten wir den Versuch, müssen bei SW-Stürmen abdrehen, nur einige Seemeilen davor".

Das Schicksal der beiden Hamburger ist im Moment vollkommen ungewiss. Möglich beispielsweise, dass die Yacht bei hohen achterlichen Seen durchgekentert ist, dabei die Notrufbake verloren und sich dann wieder aufgerichtet hat. Möglich aber leider auch, dass das Schiff samt Besatzung gesunken ist. (soe)

# Wassersport

## Magazin

■ Allgemein 19.12.2002

Kaum Hoffnung für die "Ole Hoop"

### Auch die Suche am Mittwoch blieb erfolglos



Auch bis Mittwoch Abend haben die chilenischen Rettungsmannschaften keine Spur von der vermissten Segelyacht "Ole Hoop" und dem Hamburger Eignerpaar Johanna Michaelis und Klaus Nölter (Bild links) gefunden. Die Chance, das Ehepaar noch lebend zu finden, schwindet zusehends. Wenn es denn überhaupt noch Hoffnungen gibt, konzentrieren die sich darauf,

dass die Funkbake und möglicherweise auch Teile des Riggs mit der Funkantenne durch eine große Welle über Bord gespült worden sind und die beiden Segler mit ihrem Schiff in den mittlerweile wieder ruhigeren Gewässern treiben. Der Journalist Marcel Keiffenheim (42), Freund des Paares, drückte gegenüber dem Hamburger Abendblatt am Dienstag so aus: "Die beiden segeln jetzt mit Notsegel langsam um das Kap und melden sich in zwei Wochen von einem Hafen aus",

Das Hamburger Ehepaar Johanna Michaelis (55) und Klaus Nölter (57), wird seit Freitag Morgen, 13. Dezember, vermisst. Genauso wie ihre Yacht "Ole Hoop", eine 11,50 Meter lange GFK/Holz-Sloop aus der schwedischen Ohlson-Werft, mit der sich das Ehepaar seit Sommer 2000 auf seiner mittlerweile zweiten Weltumsegelung befand.

Noch am Donnerstag hatten sich die Gesamtschullehrerin und der Lehrer und Journalist über Funk bei Freunden gemeldet. Dies wollten sie eigentlich auch am Freitag tun. Doch die Bekannten daheim warteten vergeblich. Am Freitag vormittag löste eine automatische Notrufbake (Epirb) rund 200 Seemeilen westlich der chilenischen Küste (s. Karte rechts) einen Alarm aus, den die Seenotleitung Bremen (MRCC Bremen) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger via Satellit empfing. Derartige Notrufbaken werden erst dann aktiv, wenn sie dauerhaft mit Wasser in Berührung kommen.

Wenige Stunden später begann eine umfangreiche Suchaktion. Trotz stürmischer See liefen viele Schiffe in Chile aus, um nach der "Ole Hoop" zu suchen. Am Samstag erreichte die Angehörigen und Freunde von Johanna Michaelis und Klaus Nölter die Nachricht, man habe die Yacht in einer Ankerbucht der Insel Wollaston gesichtet. Diese Nachricht mussten die chilenischen Behörden aber wenig später widerrufen. Es habe sich



leider um eine Verwechslung gehandelt.

Johanna Michaelis und Klaus Nölte gelten beide als sehr erfahrene Segler. Bereits von 1991 bis 1994 sind sie um die Welt gesegelt. Ihr großer Traum war es immer, einmal Kap Hoorn zu runden. Der erste Versuch scheiterte im Mai 2001 wegen eines heftigen Sturmes. (soe)

Quelle:[http://www.wassersport-magazin.com/index.htm?http://www.ad4you.net/news/segelinfo/showArticle4\\_150\\_287.html](http://www.wassersport-magazin.com/index.htm?http://www.ad4you.net/news/segelinfo/showArticle4_150_287.html)



[News](#) > [Archiv](#)

Keine Spur von der "Ole Hoop" vor Kap Hoorn

[Anfang](#) [Zurück](#) [Weiter](#) [Ende](#)

16.12.2002

Hamburg/Bremen (dpa) - Von einem vor Kap Hoorn (Chile) an der Südspitze von Südamerika vermisstem deutschen Seglerpaar und ihrer Yacht gibt es noch keine Spur. Eine Sprecherin der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) sagte am Sonntag in Bremen, wir warten auf Nachricht vom MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) Chile. In der Nacht zum Sonntag war aus Chile irrtümlich gemeldet worden, die Yacht «Ole Hoop» sei in Sicherheit. Es handelte sich jedoch um eine Verwechslung mit einem Boot namens «Hawk».



Johanna Michaelis und Klaus Nölter an Bord der Ole Hoop

Das Schicksal der beiden aus Hamburg stammenden Segler Johanna Michaelis und Klaus Nölter ist damit weiterhin unklar. Die chilenischen Behörden haben die Suche wieder aufgenommen. Nach Mitteilung der DGzRS-Sprecherin waren die Wetterbedingungen zum Zeitpunkt des Notrufes für Kap Hoorn «normal»: Sechs bis acht Meter hohe Wellen und Windgeschwindigkeiten von bis zu 68 Kilometern pro Stunde.

Die Yacht «Ole Hoop» wird seit Freitagmorgen vermisst. Über eine automatische Notrufbake der Yacht war von einer Position ca. 200 Seemeilen (370 km) westlich der chilenischen Küste Alarm ausgelöst worden. Die Seenotleitung Bremen der DGzRS und das MRCC Chile hatten daraufhin eine umfangreiche Suche mit Schiffen und einem Flugzeug initiiert.

Nölter und Michaelis gelten als erfahrene Segler. Vor knapp zehn Jahren hatten sie bereits mit der «Ole Hoop» die Welt umsegelt.



**boot.de**

[News](#) > [Archiv](#)

Deutsche Weltumsegler bleiben verschollen

[Anfang](#) [Zurück](#) [Weiter](#) [Ende](#)

18.12.2002

Santiago de Chile (dpa/Ino) - Von den seit Freitag vor Kap Hoorn verschollenen deutschen Weltumseglern Johanna Michaelis und Klaus Nölter fehlte auch am Dienstag jede Spur. Das teilte die chilenische



Johanna Michaelis und Klaus Nölter an Bord der Ole Hoop

Marine mit. Die Yacht «Ole Hoop» hatte bei schwerer See etwa 70 Meilen vor der Küste an der Südspitze Südamerikas einen automatischen Notruf abgesetzt und ist seither verschwunden. Das Hamburger Paar war im August 2000 zu seiner zweiten Weltumsegelung gestartet.

Die 11,40 Meter lange Yacht gilt als hochseetüchtig. Zu der Zeit stürmte es dort mit Windstärke 9 und die Wellen erreichten eine Höhe von bis zu 8 Metern. Dabei können auch

Hochseeyachten kentern oder sich überschlagen. Allerdings sind die Boote normalerweise mit einer automatischen Rettungsinsel ausgerüstet. Die Besatzungen bewegen sich bei derart schlechtem Wetter an Deck und im Cockpit nur angeflanscht und mit Schwimmwesten.

Es wurde nicht ausgeschlossen, dass sich nur die Notrufboje losgerissen haben könnte und sich die Besatzung wegen einer Störung im Funkgerät nicht melden könne. Der anhaltende Sturm mit Windstärken bis zu 12 und einer Sicht von weniger als 1000 Metern habe die Arbeit des Schleppers «Leocoton» auch am Dienstag behindert, sagte die Marine auf Anfrage. Suchflüge könnten erst nach einer Wetterbesserung aufgenommen werden.



EUROPÄISCHES SEGEL-INFORMATIONSSYSTEM  
EUROPEAN SAILING-INFORMATIONSYSTEM

[www.esys.org](http://www.esys.org)

### **Kap Hoorn: Deutsche Segelyacht setzt SOS-Ruf ab Samstag, 14. Dezember 2002, 15:32 Uhr**

Bremen - Die mit zwei Personen besetzte deutsche Segelyacht «Ole Hoop» wird vor Kap Hoorn vermisst, wie die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger am Samstag berichtete. Die DGzRS-Seenotleitung in Bremen empfing nach eigenen Angaben am Freitagmorgen über Satelliten einen von EPIRB der «Ole Hoop». Er kam von einer Position rund 370 Kilometer westlich von Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas, wo derzeit Sturm herrscht. Der Notruf sei an das chilenische Seerettungs-Koordinationszentrum weitergeleitet worden, hieß es. Eine von mehreren Schiffen und einem Flugzeug aufgenommene Suche sei bis Samstag ergebnislos geblieben.

Quelle: [Peter O. Walter](#), [SY ESYS](#)



## **Vermisste deutsche Yacht vor Kap Hoorn wieder aufgetaucht** **Samstag, 14.12.2002 III**

Am Morgen des 13.12. fing die DGzRS-Leitstelle in Bremen einen Ntruf der deutschen Yacht "Ole Hoop" von einer Position 200 Seemeilen westlich Kap Hoorns auf. Die von hier alarmierte chilenische Küstenwache startete eine Suchaktion mit dem US-Forschungsschiff "Melville" und weiteren Schiffen sowie Flugzeugen. Im Seegebiet herrschten acht bis neun Windstärken. Am 14.12. kam die Entwarnung: Das Boot hatte wohlbehalten die Insel Wollaston erreicht, beide Besatzungsmitglieder waren unversehrt.  
*Quelle: [Tim Schwabedissen](#)*

## **Boote verwechselt: Weiter keine Spur von "Ole Hoop"** **Montag, 16.12.2002**

Die Entwarnung aus Chile kam vorschnell: Bei der in der Alsina-Bucht vor Wollaston Island ankernd gesichteten Yacht handelt es sich nicht um die vermisste "Ole Hoop" der Hamburger Segler Johanna Michaelis und Klaus Nölter, sondern um die amerikanische "Hawk". Die Suche nach den südlich Kap Hoorn vermissten Deutschen wurde daraufhin wieder aufgenommen. Die 55 und 57 Jahre alten Segler hatten mit der 11,5 Meter langen, in England und Schweden erbauten "Ole Hoop" bereits einmal die Welt umsegelt. Von dem 1994 erfolgreich abgeschlossenen Törn berichteten sie im Buch "Der erfüllbare Traum". Später brachen sie ein zweites Mal round the world auf. Am 13.12. nahmen sie nicht mehr an einer regelmäßig stattfindenden Funkrunde teil und waren seither nicht mehr über Funk erreichbar. Dies könne aber auch auf eine Beschädigung der Funkanlage in dem durch rauhes Wetter gekennzeichneten Seegebiet zurückzuführen sein, hieß es bei der DGzRS. Der aufgefangene automatische Notruf stammte von der auf Deck angebandenen Notrufbake.  
*Quelle: [Tim Schwabedissen](#)*



**EUROPÄISCHES SEGEL-INFORMATIONSSYSTEM**  
**EUROPEAN SAILING-INFORMATIONSYSTEM**

[www.esys.org](http://www.esys.org)

## **Suche nach deutschen Weltumseglern wieder aufgenommen** **Montag, 16. Dezember 2002, 20:05 Uhr**

Santiago - Die chilenische Marine hat am Montag die Suche nach den seit Freitag vermissten Hamburger Weltumseglern aufgenommen. Ein Schiff sei im Einsatz und ein Flugzeug werde helfen, sobald die Wetterbedingungen das zuließen, sagte eine Marinesprecherin im südchilenischen Hafen Puntas Arenas, Elisa Pardo. «Das Wetter ist momentan sehr schlecht», fügte sie hinzu.

Von der Yacht «Ole Hoop» wurde seit Freitag nur ein Signal einer Notrufbake empfangen. Das Gerät wurde am Sonntag geborgen. Die chilenische Marinesprecherin sagte, Berichte vom Wochenende, wonach die deutsche Yacht gefunden worden sei, hätten sich als Irrtum erwiesen. Die «Ole Hoop» sei mit einer ebenfalls im Pazifik vor Kap Hoorn vermissten Yacht, der «Hawk», verwechselt worden, die gefunden und zum Marinestützpunkt Puerto Williams gebracht worden sei.

Die deutsche Botschaft in Chile bat die chilenischen Behörden, die Suche intensiv fortzusetzen, sagte ein Sprecher des Auswärtigen Amtes. Johanna Michaelis und Klaus Nölter, deren Alter die Fachzeitschrift «Yacht» mit 55 und 57 Jahren angibt, waren im Sommer 2000 zu ihrer zweiten Weltumsegelung aufgebrochen und wollten im August 2003 wieder in Hamburg sein. Nach einem Stopp auf der Osterinsel habe sich das Ehepaar auf den 2.300-Seemeilen-Törn um Kap Hoorn nach Ushuaia in Argentinien gemacht, sagte ein Freund der Familie, der Hamburger Journalist Marcel Keifenheim.

Ihm zufolge sind die Gesamtschullehrerin und der Segel-Fachjournalist ebenso erfahrene wie umsichtige Segler. In Segler-Kreisen werde das Ehepaar als Autorität in der Frage angesehen, was in kritischen Situationen zu tun sei. Zuletzt habe ein Amateurfunke mit den Seglern am Donnerstag gesprochen und ihnen dabei von dem bevorstehenden Unwetter berichtet. Laut Prognose seien Windstärken von 10 bis 11 und bis zu elf Meter hohe Wellen zu erwarten gewesen.

**Quelle: [Peter O. Walter](#), [SY ESYS](#)**

Quelle: [www.seglerwelt.homestead.com](http://www.seglerwelt.homestead.com)

### **“OLE HOOP” am Kap Horn verschollen Suchaktion abgebrochen**

Am Freitag den 13.12.2002 nachts gegen 2 Uhr hatte die Seenotrettungszentrale in Bremen einen Notruf von der Position 55°43,7 S 73° 41,9 W empfangen - ausgelöst von der Epirb der deutschen Segelyacht OLE HOOP. Die sofort eingeleitete Suchaktion umfasste mehrere Schiffe und Flugzeuge. Gefunden wurde aber weder die Yacht noch die Besatzung. Die Crew Klaus Nölter und seine Lebensgefährtin Johanna Michaelis waren auf dem Weg von Tahiti zum Kap Hoorn. Am 21.12. wurde die Suchaktion offiziell eingestellt. Bei Temperaturen um 8° sind die Überlebenschancen nach 8 Tagen gleich null. Was uns aber immer bleibt ist die Hoffnung... Heute, 6 Monate später ist wieder Freitag der 13. An der Situation hat sich aber leider nichts geändert...

Quelle: die Tageszeitung [www.taz.de](http://www.taz.de)

## **Segler vermisst**

Von einem vor Kap Hoorn vermissten Hamburger Seglerpaar gibt es noch keine Spur. Nachdem irrtümlich gemeldet worden war, Johanna Michaelis und Klaus Nölter seien in Sicherheit, habe die chilenischen Behörden die Suche wieder aufgenommen. Die Yacht "Ole Hoop" wird seit Freitagmorgen vermisst. Über ihre automatische Notrufbake war von einer Position 370 Kilometer südwestlich der chilenischen Küste Alarm ausgelöst worden. Das Wetter war zum Zeitpunkt des Notrufes für Kap Hoorn "normal": Sechs bis acht Meter hohe Wellen und Windgeschwindigkeiten von bis zu 68 Kilometern pro Stunde.

taz Hamburg Nr. 6931 vom 16.12.2002, Seite 22, 21 Zeilen (TAZ-Bericht)



## **Hamburger Weltumsegler vor Kap Hoorn vermisst**

**Am Freitag brach der Kontakt zu Johanna Michaelis und Klaus Nölter ab. Suchmannschaften vor Ort**

von Martin Kopp

Segeln ist ihre Leidenschaft, doch jetzt steht zu befürchten, dass diese Leidenschaft ihnen zum Verhängnis wurde: Die Hamburger Weltumsegler Johanna Michaelis (55) und Klaus Nölter (57) werden seit Freitag vermisst - an einem Ort, der für stürmische Seen bekannt ist und schon viele Seeleute in den Tod gerissen hat: Kap Hoorn.

Vor der Südspitze Südamerikas herrschen derzeit Windstärken von acht bis neun Beaufort, das entspricht 60 bis 90 Stundenkilometern, dazu sechs bis acht Meter hohe Wellen, erklärt Antke Reemts, Sprecherin der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen. Hier hatte man den ersten Notruf

empfangen, der von einem Satelliten aus dem All weitergeleitet worden war. Das Signal stammt von einer Notrufbake der „Ole Hoop“, der Yacht, mit der Michaelis und Nölter unterwegs waren.

Notrufbaken sind üblicherweise auf Deck angebunden. Wenn sie dauerhaft ins Schwimmen kommen und sich losreißen, setzen sie automatisch über Funk einen Notruf ab und geben dabei auch die geographische Position und ihre Identifikationsnummer an. Die DGzRS in Bremen gab den Hilferuf an das Maritim Rescue Coordination Center (MRCC) in Chile weiter. Dieses beauftragte Schiffe in der Nähe, zu Hilfe zu eilen.

Am Freitagmorgen um 6.14 Uhr Mitteleuropäischer Zeit entdeckte das US-Forschungsschiff „Mellville“ 370 Kilometer westlich von Kap Hoorn, die Notrufbake und schaltete sie ab. Von der Yacht und den beiden Hamburgern fehlte aber jede Spur. Sie haben auf ihrem gefährlichen Törn sonst regelmäßig an einer privaten Amateurfunkrunde teilgenommen, sich aber am Freitagmorgen nicht mehr gemeldet, so Antke Reemts. Auch sei die Yacht nicht mehr über Funk erreichbar.

Das chilenische MRCC setzte sofort Schiffe und Flugzeuge zur Suche ein, vergeblich. Hoffnung kam kurz auf, als die chilenische Seenotrettung am Sonnabend meldete, die Ole Hoop sei unbeschadet gefunden worden. Doch bei der Yacht, die man vor der Insel Wollaston südlich von Kap Hoorn ankernd fand, handelte es sich nicht um das Schiff der beiden Hamburger.

Die Lehrerin Johanna Michaelis und der Autor und Übersetzer Klaus Nölter gelten als sehr erfahren: Bereits zwischen 1991 und 1994 umsegelten die beiden gemeinsam die Welt. Sie legten 35.000 Seemeilen zurück und landeten schließlich im Hafen der Ehe: 1996 heirateten die beiden Abenteurer in Hamburg.

Kennen gelernt hatten sie sich bei einer pädagogischen Maßnahme für straffällig gewordene Jugendliche. Kein Heim wollte die 15-Jährigen mehr haben. Mehrfachtäter. Michaelis und Nölter schipperten sie durchs Mittelmeer, um ihnen das Gefühl zu vermitteln, gebraucht zu werden. Als einer Johanna mit dem Messer bedrohte ging Klaus dazwischen. Von da an waren sie ein eingeschworenes Team.

Ihre mitunter gefährliche Fahrt über die Weltmeere hielten sie in dem Buch „Der erfüllbare Traum“ fest - eines der meistverkauften Reisebücher. Dort berichten sie auch über den schlimmsten Sturm, den die beiden erlebten, ausgerechnet im Hafen von Santa Cruz de La Palma auf den Kanaren. Damals drohte ihr Schiff an der Kaimauer zu zerschmettern. Die 11,4 Meter lange Slup „Ole Hoop“ überstand es knapp - auch eine Sache des Vertrauens: „Die Ole Hoop hat sich bei allen Wind und Wetter hervorragend bewährt und auch in Stürmen fühlte wir uns sicher. Wir vertrauen unserem Schiff und würden es nie durch ein ähnlich großes modernes Serienschiff ersetzen“, sagte Nölter einmal in einem Interview.

Sechs Jahre hielten es Michaelis und Nölter an Land aus, dann zog es sie wieder auf See. Im August 2000 starteten sie von ihrem Liegeplatz in Finkenwerder aus zur zweiten Weltumseglung. Im Juli kommenden Jahres wollten sie wieder in ihre Heimat zurückkehren. Jetzt suchen Hilfskräfte vor der südamerikanischen Küste nach der „Ole Hoop“, zu deutsch: Alte Hoffnung. Die Hoffnung, die stirbt bekanntlich zuletzt.

Artikel erschienen am Mo, 16. Dezember 2002



## **Nach Sturm vermisst: Suche nach Hamburger Seglerpaar eingestellt**

### **Nur die Notrufbake der Yacht „Ole Hoop“ aufgefunden**

von Claus Hornung

Es waren acht lange Tage. Acht Tage, in denen die chilenische Seenotrettungsorganisation MRCC mit Schiffen und Flugzeugen unter teils schlechtesten Wetterbedingungen die See westlich von Kap Hoorn absuchte. Am Sonnabend gab das MRCC bekannt, dass sie die Suche nach den Hamburger Weltumseglern Klaus Nölter und Johanna Michaelis eingestellt hat.

Die Wahrscheinlichkeit, dass die beiden tot seien, sei „sehr hoch“ sagte ein Sprecher der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). „Ole Hoop“ - alte Hoffnung - so hieß die 11,4 Meter lange Yacht von Nölter und Michaelis, mit der sie seit zwei Jahren unterwegs waren. Es war

vorvergangenen Freitag, dass Funker ein Notrufsignal des Schiffes auffingen. Dort tobte in dieser Zeit ein Sturm mit 60 bis 90 Stundenkilometern und bis zu acht Meter hohen Wellen. Die DGzRS alarmierte die chilenischen Behörden, sofort wurde die Suche aufgenommen. Um 6.14 Uhr mitteleuropäischer Zeit entdeckte das amerikanische Forschungsschiff „Melville“ 370 Kilometer westlich von Kap Hoorn die Notrufbake der Yacht. Seitdem fand sich von den Hamburgern keine Spur mehr.

Bis zuletzt hielt die Hoffnung, dass lediglich die Notrufbake abgerissen sei und die Hamburger mit einem Notsegel weitergefahren waren. Auch, dass Nölter und Michaelis in einer Rettungsinsel überlebt hätten, schien eine Möglichkeit - wenn auch eine sehr unwahrscheinliche angesichts von Wassertemperaturen bis zu minus zehn Grad.

Es wäre nicht die erste gefährliche Situation gewesen, die die beiden gemeistert hätten. Als der Autor und die Lehrerin einmal mit straffällig gewordenen Jugendlichen durchs Mittelmeer fuhren, wurde Johanna Michaelis von einem der der 15-Jährigen mit einem Messer bedroht. Klaus Nölter ging dazwischen und konnte den Angriff beenden.

Auch die Gefahren des Meers hatten sie kennen gelernt: Bei ihrer ersten Weltumsegelung von 1991 bis 1994. Damals legten der 57-jährige Nölter und die 55-jährige Michaelis 35.000 Seemeilen zurück. Im Hafen von Santa Cruz de La Palma auf den Kanaren drohte ihr Schiff in einem Sturm an der Kaimauer zu zerschmettern. Damals hielt die „Ole Hoop“ stand. „Wir vertrauen unserem Schiff und würden es nie durch ein ähnlich großes modernes Serienschiff ersetzen“ sagte Klaus Nölter später in einem Interview.

Ihre Reise-Erlebnisse hielten sie in einem Buch fest: „Der erfüllbare Traum“ - es wurde eines der meistverkauften Reisebücher.

Sechs Jahre blieben sie nach dieser Fahrt an Land. Im August 2000 starteten Nölter und Michaelis von ihrem Liegeplatz in Finkenwerder zu der zweiten Weltumsegelung. Diesmal wollten sie Reiseberichte über die Fahrt veröffentlichen. Regelmäßig nahmen sie an einer privaten Amateurfunkrunde teil. Dort teilten sie vor drei Wochen mit, von den Osterinseln aus zur Umsegelung von Kap Hoorn zu starten. Als die ersten Sturmwarnungen kamen, waren sie bereits auf hoher See.

Artikel erschienen am 23. Dez 2002



DIE HOMEPAGE VON

**BOBBY SCHENK**

exklusiv bei

**yacht** online

**Tragödie jenseits der brüllenden Vierziger**

## *OLE HOOP am Kap Hoorn verschollen!*

Am Freitag den 13.12.2002 um 7 Uhr erreichte die deutsche Funkamateurin Ingrid Joemann (DL1YJI) die schlimme Nachricht: Nachts gegen 2 Uhr hatte die Seenotrettungszentrale in Bremen einen Notruf von der Position 55°43,7 S 73° 41,9 W empfangen - ausgelöst von der Epirb der deutschen Segelyacht OLE HOOP.

Die Crew Klaus Nölter und seine Lebensgefährtin Johanna Michaelis waren auf dem Weg von Tahiti zum Kap Hoorn. Johanna und Klaus waren vor zwei Monaten in Tahiti gestartet und hatten dort auf dieser Homepage unter der Rubrik [Who-is-who-im-Fahrtensegeln](#) Rede und Antwort gestanden. Dabei hatten sie als Ziel für den Törn angegeben: "...jetzige Reise (2000-2003), bei der wir zweimal das Kap Hoorn umrunden...."



Die Position, von der der Notruf abgesetzt worden ist, befindet sich 92 Meilen vor der chilenischen Küste und 215 Meilen westlich von Kap Hoorn. Von der chilenischen Küstenwache wurde sofort ein Suchflugzeug zu der angegebenen Position entsandt, das aber "wegen des hohen Seegangs" nichts entdecken konnte. Der von den Rettungsdiensten umgeleiteter Frachter STENA SPIRIT hat die Epirb geortet, sonst aber keine Spur entdeckt. Im Zielgebiet befanden sich noch das Forschungsschiff MAY WILLE und die LIMA, ein Boot der Marine. Die Suche wurde abgebrochen.



Die Situation ist praktisch hoffnungslos. Ingrid Joemann von der Yacht HARLEKIN, Leiterin des Regenbogennetzes für Funkamateure auf Großer Fahrt im Südpazifik: "Irgendwas muss also passiert sein, denn wir alle schätzen die beiden so ein, dass sie natürlich nur in einem echtem Notfall die Epirb aktivieren!" Tatsächlich gelten Johanna und Klaus als hervorragende Seeleute. Einem breiten deutschen Publikum wurden sie bekannt durch ihr gemeinsames Buch *Der erfüllbare Traum - Eine Weltumsegelung* (Delius Klasing, Bielefeld 1996). Ihre Yacht, die OLE HOOP (Bild), ist 11

Meter lang und hatte bereits die beschriebene Weltumsegelung erfolgreich hinter sich.

Funkamateure aus Neuseeland und Deutschland, vor allem die im Verein Intermar organisierten "Hams", die die OLE HOOP auf ihrer Reise "im Äther" begleiteten, versuchten verzweifelt, auf der für Funkamateure auf See üblichen Frequenz - 14313 KHz - den Funkkontakt wiederherzustellen. Doch OLE HOOP, die vorher regelmäßigen Funkkontakt aufrecht erhalten hat, antwortete nicht mehr.

Ingrid Joemann hatte zudem einen Kontakt zu den Rettungsdiensten auf den Osterinseln hergestellt. Der letzte Hafen, den die OLE HOOP angelaufen hatte, war auf den Osterinseln.

Theoretisch denkbar ist ein Verlust der Epirb. Dann allerdings ist nicht zu verstehen, warum der übliche Funkkontakt abgerissen ist. Eine zweite, leider auch wieder nur theoretische, Möglichkeit wäre ein Mastbruch bei gleichzeitigem Verlust der Rettungsboje. Dann wäre auch logisch, dass keine Funksignale mehr aufzunehmen waren. Denn die Funkantennen (siehe die technischen Angaben beim erwähnten Interview) wären dann nicht mehr einsatzbereit. Eine weitere, nur denkbare, Alternative ist, dass sich die Segler nach Problemen mit ihrer Yacht in die Rettungsinsel retten konnten, wobei sich auch hier wieder die Frage erhebt, warum die Epirb nicht mit in die Insel genommen worden ist. Auch wären schon nach wenigen Stunden, höchstens Tagen, die niedrigen Wassertemperaturen (unter 10 Grad C) zum lebensbedrohlichem Problem angewachsen.

Das Wetter vor Kap Hoorn war schlecht. Man sprach von 10 Meter hohen Seen und 11Bft - nichts Ungewöhnliches für diese Gegend. Trotz der guten Jahreszeit (Sommer!), die sich die Crew der OLE HOOP für die geplanten Kap-Hoorn-Umrundungen ausgesucht hatte. Allerdings gilt diese Gegend auch um diese Zeit als außerordentlich sturmgefährdet. Schon vor zwei Jahren hatten Michaela und Klaus versucht, das Kap Hoorn zu umrunden - von Ost nach West. Nach einigen gescheiterten Versuchen hatten sie schließlich aufgegeben.

Bis heute gibt es keine Spur mehr von der OLE HOOP. Es hieße sich selbst zu belügen, wenn man unter Berücksichtigung des in diesen unwirtlichen Gegenden harten Klimas noch von konkreter Hoffnung sprechen würde.

Schon einmal wurde eine deutsche Yacht Opfer der brüllenden Vierziger. Vor dreißig Jahren brach der Funkkontakt zu dem Münchner Weltumsegler Dr. Jörgen Mayer auf seiner 12-Meter-Sperrholz-Yacht BUTERA dort unten ab, als dieser versuchte, die Welt nonstop zu umsegeln. Man hat nie wieder etwas von ihm gehört.

**Drama vor Kap Hoorn. Große Sorge um Weltumsegler aus Hamburg**

# Besiegt das deutsche Ehepaar die Todesstürme?



An Bord der Yacht „Ole Hoop“ wollen die Abenteuerer zum zweiten Mal die Welt umsegeln. An Steuer: Klaus Nölter (57)

Die Route des Seglerpaares: Sie führen von den Osterinseln bis an das Kap Hoorn heran



Zwischenstopp: Das deutsche Seglerpaar auf der San Blas Insel vor Panama



Hamburg – Zum zweiten Mal wollte das deutsche Seglerpaar die Welt umrunden. Sie wählten die gefährlichste Route der Welt und nahmen Kurs auf das berühmte Kap Hoorn an der Südspitze Amerikas. Die Lehrerin Johanna Michaelis (55) und ihr Ehemann Klaus Nölter (57) waren in Hamburg gestartet. Mit ihrer Yacht „Ole Hoop“ („Alte Hoffnung“) segelten sie 4200 Kilometer durch den Südpazifik, passierten die Osterinseln. Vor ihnen das gefährliche Kap, bekannt für tödliche Stürme und Strömungen. Mehr als 800 Schiffe sind hier gesunken. Schon bei der letzten Weltumsegelung scheiterten die Deutschen am Kap. Damals schrieben sie in ihr Tagebuch: „Zwei Mal starten wir den Versuch, müssen bei Südwest-Stürmen abdrehen, nur einige Seemeilen davor.“ Auch diesmal ist die Wetterlage schlecht: Der Wind rast mit 89 Stunden übers Was-

ser. Das Segelboot schaukelt in neun Meter hohen Wellen. Ein Segler-Freund: „Sie segelten hart vor dem Wind. Möglicherweise hat sich das Boot überschlagen.“ Der Funkkontakt bricht ab, das Boot treibt vermutlich führlos auf den Wellen. Am nächsten Morgen entdeckt das US-Forschungsschiff „Melville“ vor der chilenischen Küste die orangefarbene Notrufbake der „Ole Hoop“. Sie ist vom Sturm über Bord gespült worden, funkt seitdem automatisch SOS. Von der elf Meter langen Yacht der Weltumsegler keine Spur. Kenterte ihr Schiff in dem wilden Sturm? Ein Sprecher der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger: „Wir machen uns große Sorgen. Die Suche nach den Verschollenen wird fortgesetzt.“



Meterhohe Wellen brechen sich in der Bucht vor Kap Hoorn

Quelle Bild 17.12.2002

Hamburg – Zum zweiten Mal wollte das deutsche Seglerpaar die Welt umrunden. Sie wählten die gefährlichste Route der Welt und nahmen Kurs auf das berühmte Kap Hoorn an der Südspitze Amerikas.

## Weltumsegler gefunden

Bremen – Die seit Freitag im Südatlantik vermissten Hamburger Weltumsegler Johanna Michaelis und Klaus Nölter wurden gestern vor Chile von Seenotrettern entdeckt. Beiden geht es gut. Ihre Segelyacht „Ole Hoop“ befand sich 370 Kilometer westlich von Kap Hoorn vor Chile, als sie aufgrund stürmischen Wetters einen Satellitennotruf nach Hamburg schickten.

Schon bei der letzten Weltumsegelung scheiterten die Deutschen am Kap. Damals schrieben sie in ihr Tagebuch: „Zwei Mal starten wir den Versuch, müssen bei Südwest-Stürmen abdrehen, nur einige Seemeilen davor.“

Auch diesmal ist die Wetterlage schlecht: Der Wind rast mit 89 Stunden übers Was-

ser. Das Segelboot schaukelt in neun Meter hohen Wellen. Ein Segler-Freund: „Sie segelten hart vor dem Wind. Möglicherweise hat sich das Boot überschlagen.“

Der Funkkontakt bricht ab, das Boot treibt vermutlich führlos auf den Wellen.

Am nächsten Morgen entdeckt das US-Forschungsschiff „Melville“ vor der chilenischen Küste die orangefarbene Notrufbake der „Ole Hoop“. Sie ist vom Sturm über Bord gespült worden, funkt seitdem automatisch SOS. Von der elf Meter langen Yacht der Weltumsegler keine Spur. Kenterte ihr Schiff in dem wilden Sturm? Ein Sprecher der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger: „Wir machen uns große Sorgen. Die Suche nach den Verschollenen wird fortgesetzt.“





## Was wollten sie am Ende der Welt?

**Ihr Ziel war Kap Hoorn, wo tausende Seeleute ihr Leben ließen. Klaus Nölter und Johanna Michaelis segelten zusammen um den Globus. Aber von diesem Törn zum orkanumtosten, äußersten Zipfel Südamerikas sind sie nie mehr zurückgekehrt.**

*Von Kai Müller*

Am Freitag, dem 13. Dezember 2002, um sechs Uhr früh druckt das Faxgerät der Seenotzentrale Bremen zwei Zahlenreihen aus: Eine Code-Nummer und eine Position – 55 Grad 43 Minuten Süd, 073 Grad 42 Minuten West. Das Signal kommt von einer Boje, die 215 Meilen westlich von Kap Hoorn in einem aufgewühlten Meer treibt. Sie gehört der deutschen Yacht „Ole Hoop“.

Zur selben Zeit quält sich Jürgen Timm aus seinem Bett in Mellendorf, Schleswig-Holstein. Er ist Sportflieger und Segler, aber seine Firma lässt ihm kaum Zeit dafür. Also hat er sich aufs Amateurfunkn verlegt – um sich wenigstens eine Illusion von Ferne zu erhalten. Auch an diesem Morgen will er Fahrtensegler im Südpazifik mit den neuesten Wetterdaten versorgen. Seit drei Wochen ist er im Funkkontakt mit einem Hamburger Paar, das Kap Hoorn ansteuert. Noch bevor er sich an seine UKW-Anlage setzt, klingelt das Telefon. Irgendwas muss passiert sein, sagt ein Freund, bei dem sich die Bremer Seenotzentrale Minuten vorher nach der „Ole Hoop“ erkundigt hat. „Da ahnten wir schon, dass sie nicht da sein würde“, erinnert sich Timm. Er habe noch versucht, auf der üblichen Frequenz Kontakt aufzunehmen. Aber er bekam keine Antwort. Von Klaus Nölter und Johanna Michaelis, die einmal in ihrem Leben das berühmte Kap Hoorn umrunden wollten, fehlt seither jede Spur.

Kap Hoorn – noch immer ist dieser Ort ein magisches Ziel. Als die Holländer Schouten und Le Maire dem hoch aufragenden Felsen 1616 seinen Namen gaben, war er auf den Karten als finis terre verzeichnet – das Ende der Welt. 300 Tage im Jahr herrschen Nebel, Schneestürme oder Orkane mit bis zu 200 Stundenkilometern. Sie schieben eine Dünung vor sich her, die einmal um den Globus wandert, ohne von einer Küste gebrochen zu werden. Erst am Kap Hoorn, wo zwei Ozeane aufeinander prallen, löst sich der Seegang im Chaos auf. An 10 000 ertrunkene Seeleute und mehr als 800 gesunkene Schiffe erinnert kein Grabstein.

Es gibt nicht viele Segler, die bessere Voraussetzungen mitbringen, Kap Hoorn und seine Stürme zu überstehen: Nölter ist 57, seine Lebensgefährtin ein Jahr jünger, und sie segeln seit über 30 Jahren. Für sie war das Massengrab der Seefahrt ihr Everest. „Je länger man

dabei ist“, sagt Jürgen Timm, der Funker, „desto stärker wird der Wunsch, einmal um das Kap zu segeln“. Wem es gelingt, der lässt sich das vom Leuchtturmwärter mit einer Urkunde bestätigen. „Man ist dann Cap Hornier und darf einen Ring im linken Ohr tragen“ – als hätte ihn der Teufel selbst durchgesteckt, scherzt Timm. Tatsächlich gibt es eine Bruderschaft der „Cap Horniers“. Doch „Yachties“ sind in diesem Zirkel verpönt. Seit der Orden 1936 im französischen St. Malo gegründet wurde, sind nur solche Fahrensmänner aufgenommen worden, die das Kap auf Frachtseglern ohne Hilfsmotor passiert haben. Ende Mai kommen die im Durchschnitt 87-jährigen Herren ein letztes Mal in der bretonischen Hafenstadt zusammen.

Auch Nölter und Michaelis sind fasziniert von der Legende von Kap Hoorn. Von Jugend an sind der gebürtige Rendsburger und die Hamburgerin mit Segelbooten vertraut. Mit 17 machen sie, ohne voneinander zu wissen, Ostsee-Törns in offenen Kutter-Booten, die weder Motor noch Kajüte haben. Sie lesen die Abenteuerromane von Hermann Melville und Daniel Defoe. Während Johanna Michaelis Reisen auf gaffelgetakelten Traditionsseglern macht, zieht Klaus Nölter als Student nach Westberlin und wird Jollensegler auf dem Wannsee. 1987 lernen sie sich kennen – auf einem Segelschiff. Sie wollen straffällig gewordenen Jugendlichen an Bord beibringen, für sich und andere Verantwortung zu übernehmen. Aber vor allem verlieben sie sich. Nach einem Sturm vor Teneriffa weiß Nölter, dass er die Frau seines Lebens gefunden hat: „Ich kann mich in jeder Lage auf Johanna verlassen und mit ihr auch die Weltmeere bezwingen“, bekennt er später.

### **Wir haben geheult und geflucht**

Ihre erste Weltumsegelung machen sie 1991 mit der eigens dafür erworbenen „Ole Hoop“. Klaus Nölter, Politologe und Journalist, schreibt ein Buch über diese Reise mit dem Titel „Der erfüllbare Traum“. Es verkauft sich sehr gut und findet besonders unter „Low Budget“-Seglern viele Nachahmer. Schon, als sie nach vier Jahren zurückkehren, ist klar: Sie wollen wieder los, das nächste Mal „rund Südamerika“.

Im Januar 2001 rückt der Kap Hoorn- Traum erstmals in greifbare Nähe. Sechs Monate zuvor haben sie Hamburg verlassen, um für weitere drei Jahre um den Globus zu streifen. Das Kap ist ihr „heiliger Gral“. Und so tasten sie sich über den Atlantik vorsichtig an das Horn heran. Doch dann versperrt ihnen zweimal Wetterpech das letzte Stückchen Weg. Der Wind wird binnen Minuten zum heulenden Sturm. Frustriert geben Nölter und Michaelis auf und drehen Richtung Beagle-Kanal ab, einer schmalen Wasserstraße, der Hintertür zum Pazifik. „Wir haben geheult und geflucht“, schreibt Johanna Michaelis nach Deutschland. Sie entscheiden sich schließlich, nach Neuseeland zu fahren.

Soll alles umsonst gewesen sein? Nach ihrer ersten Weltumsegelung hatten sie sich sechs Jahre lang in Hamburg auf den nächsten großen

Törn vorbereitet und gelebt, „als müssten wir wieder mit BAFÖG auskommen“, wie Klaus Nölter in der „Yacht“ zu Protokoll gab. Das kinderlose Paar hatte eine 48-Quadratmeter-Wohnung in einem Hochhaus in St. Pauli bezogen. „Wir glaubten zunächst, unser nur vorübergehend unterbrochenes Leben in Alltag und Beruf problemlos wieder aufnehmen zu können“, sagte er. „Äußerlich gelang dies auch. Doch vier Jahre selbstbestimmten Lebens hatten uns verändert.“ Während Johanna Michaelis als Lehrerin an einer Gesamtschule arbeitete und ihrer beider Lebensunterhalt sicherte, übersetzte Nölter Reisebücher und schrieb für Segelmagazine. Urlaub machten sie kaum, sparten jeden Pfennig.

Verständlich also, dass sie das Ziel all dieser Bemühungen nicht so schnell aufgeben wollten. Das Kap lässt sie nicht los, und obwohl sie schon bis nach Neuseeland gelangt sind, beschließen sie, wieder umzukehren. „Sie wollten es jetzt wissen“, sagt Jürgen Timm. Nicht mehr von Insel zu Insel durch das chilenische Archipel springen, sondern „die Sache in einem Rutsch durchziehen“. Und so hätten sie, als sie am 20. November 2002 von der Osterinsel aufbrechen, „richtig glücklich“ geklungen.

Je weiter die „Ole Hoop“ sich von den Tropen entfernt, desto kälter wird es. Das Schiff hat keine Heizung, bald sind sämtliche Klamotten feucht. Nölter und Michaelis tragen drei Lagen am Körper. Auch eine Rollreff-Anlage, mit der sich die Vorsegel vom sicheren Cockpit aus verkleinern lassen, fehlt an Bord. So muss der sportliche Nölter bei schwerem Wetter zum Bug kriechen, um die Segel zu wechseln. Am 4. Dezember 2002 kündigt Timm über Funk den ersten Sturm an. Die „Ole Hoop“ durchquert jetzt die Roaring Forties, die 40. Breitengrade, die so genannt werden, weil hier der Wind in der Takelage brüllt. Von nun an wird die elf Meter lange Yacht alle zwei Tage von Tiefdruckgebieten heimgesucht, „die in sich den Kern eines Hurrikans tragen“, wie der Hobby-Meteorologe erklärt.

Am 12. Dezember, einem Donnerstag, funken Timm und Nölter das letzte Mal miteinander. Noch 300 Meilen bis Kap Hoorn. Es ist zwei Uhr nachts, die Yacht wird von großen Wellen emporgehoben, die orange-farbene Sturmfock – sieben Quadratmeter – ist als einziges Segel gesetzt. Während die Windsteueranlage das Boot auf Kurs hält, haben sich die beiden ins Schiffsinnere verzogen. Am Vortag hätten sie ihr „Gesellenstück“ vollbracht, wie Johanna Michaelis stolz verkündet. Eine Kaltfront mit neun Windstärken ist über sie hinweggerauscht. Doch Timm hat schlechte Nachrichten. Für die kommende Nacht sagt er ein Sturmtief voraus, einen so genannten Roller, typisch für die Region. „Das sind kleine, sehr aktive Tiefs“, erklärt er, „die zwischen dem 40. und 50. Breitengrad nach Osten ziehen. Sie treffen auf die 4000 Meter hohen Anden, werden nach Südosten abgedrängt und drehen sich wie ein Rad um die Südspitze der Landmasse herum.“ Die Folge: Windböen mit 90 Stundenkilometern. Timm warnt seine Funkpartner vor elf bis zwölf Meter hohen, schäumenden Wellenbergen – das Doppelte von dem, was die erfahrenen Segler je erlebt haben.

Doch Nölter und Michaelis nehmen die Botschaft gelassen auf. Zur chilenischen Küste abzuweichen kommt für Nölter nicht in Frage. „Bei schwerem Wetter ist die offene See der sicherste Ort“, sagt er und weiß sich in Übereinstimmung mit den seemännischen Gepflogenheiten: Auf eine zerklüftete Küste zuzusteuern, würde die Gefahr nur erhöhen, Segelboote brauchen viel Platz, um sich bei Sturm einfach treiben zu lassen. So trösten sie sich damit, dass sie „nur eine harte Nacht überstehen müssen“.

Es ist kurz vor 11 Uhr am nächsten Morgen, als Captain Eric Buck auf dem amerikanischen Forschungsschiff „Melville“ um Hilfe gebeten wird. Die chilenische Küstenwache hat das Seenotsignal der „Ole Hoop“ mittlerweile auch aufgefangen und die „Melville“ ist eines von drei Schiffen in der Nähe. „Das Wetter war ziemlich scheußlich“, berichtet Buck. Erst am späten Nachmittag kommt sein 83-Meter-Schiff im Suchgebiet an. 16 Stunden nach dem Notruf.

### **Das wird unser Meisterstück**

Sie seien „keine Abenteurer oder Zivilisationsflüchtlinge“ gewesen, die wegfahren und nicht wiederkommen wollten, beteuern Freunde. Alles Draufgängerische lag ihnen fern. Sie seien „auf eine Art besessen gewesen“, sagt einer, „aber überlegt und akribisch, wagemutig und doch kontrolliert“. In Tahiti beobachteten Nachbarn, wie die beiden „ganz kompromisslos ihr tägliches Arbeitspensum am Boot absolvierten“. In der Traumkulisse von Südsee-Atollen denken sie schon an die antarktischen Stürme. Besonders das innige Verhältnis des Paares hat viele beeindruckt. Er – ein „spröder, eigenwilliger und schwieriger Charakter, der manchmal den Politologen in sich nicht verheimlichen konnte“, sie – „eine humorvolle, aufgeschlossene und warmherzige Frau“. Jürgen Timm vernahm am anderen Ende der Funkwellen stets eine „gleichbleibend fröhliche Stimmungslage, von der man nicht darauf schließen konnte, was wirklich an Bord los war“.

Das Schiff wurde von ihnen gleichberechtigt geführt. Auch in der Unglücksnacht des 12. Dezember dürften sie sich nach alter Gewohnheit alle zwei Stunden abgelöst haben. Wahrscheinlich standen sie also abwechselnd am Ruder, wenn sie nicht unter Deck auf besseres Wetter warteten. Die Seenotboje war ebenfalls dort befestigt. Um Mitternacht wurde sie über Bord geworfen.

17 Stunden später erreicht auch der Tanker „Stena Spirit“ die Unglücksstelle. Er ist voll beladen und kann kaum etwas tun. So können nur die „Melville“ und ein chilenischer Fisch-Trawler nach den Vermissten suchen. „Wir sahen die anderen nur einmal kurz auf einem Wellenkamm“, erzählt Buck. „Außerdem sprach die Mannschaft nur spanisch und ein paar Brocken Englisch, so dass wir sie nicht zu einer systematischen Suche bewegen konnten.“ Trotzdem sichtet ein Ausguck der „Melville“ um 20 Uhr 15 die gelbe Rettungsboje. Sie ist nicht größer als eine Magnum-Flasche. Mehr ist von der „Ole Hoop“ nicht zu sehen.

Wussten Klaus Nölter und Johanna Michaelis, was auf sie zukam? Die Wellen waren so hoch, wie die „Ole Hoop“ lang war – gute elf Meter. Nach Modellversuchen, in denen die Stabilität von Yachten bei brechenden Seen getestet wurde, hätte sie schon einer kollabierenden Welle von sechs Metern nicht getrotzt. Das Boot stürzt dann kopfüber oder seitlich eine Wellenfront herunter, wird von tonnenschweren Wassermassen begraben und wie in der Waschmaschine um die eigene Achse gedreht. „Yachten, die diesen Trip machen, müssen sich

sieben, acht mal überschlagen können, ohne unterzugehen“, sagt der Funker Jürgen Timm.

Wenn erst große Wassermengen in die Kajüte eingedrungen sind, sackt die Yacht in wenigen Minuten weg. Als die „Ole Hoop“ in Not geriet, herrschte eine Wassertemperatur von acht Grad. Das überlebt ein Schwimmer, auch wenn er mehrere Kleiderschichten übereinander trägt, höchstens sechs bis zehn Stunden. Diese Spanne verkürzt sich bei Sturm erheblich. Denn man kann sich im Wasser nicht ruhig verhalten, kühlt schnell aus und atmet ständig Gischt ein. Dann lagert sich das Salz in den Lungenbläschen ab, die automatisch versuchen, die Salzkonzentration aufzulösen. Aber nach etwa einer Stunde kommt es dennoch zu einem inneren Ertrinken.

Die letzten Worte, die Jürgen Timm in Mellendorf von der „Ole Hoop“ empfing, stammten von Johanna Michaelis. „Das wird dann unser Meisterstück“, hat sie gerufen.

Quelle: [www.Yacht.de](http://www.Yacht.de)



## Letzte Hoffnung für „ole hoop“

Deutsche Yacht immer noch vor Kap Hoorn vermisst. Heute startet noch einmal ein Suchflugzeug

(18.12.2002) Heute Abend (MEZ) gehen chilenische Seenotretter vermutlich zum letzten Mal mit einem Flugzeug auf die Suche nach den vermissten deutschen Seglern Johanna Michaelis (56) und Klaus Nölter (57). Zusätzlich hat die Marine bis in die kommende Woche hinein ein Schiff abgestellt, das hauptsächlich im Küstenbereich nach Hinweisen auf das Schicksal des Seglerpaares suchen soll.



Klaus Nölter und Johanna Michaelis  
© K. Nölter

Bei dem starken auflandigen Wind könnten dessen Yacht, Rettungsinsel oder Ausrüstungsteile angeschwemmt werden, die möglicherweise Klarheit über das Verschwinden der erfahrenen Hamburger bringen.

Seit die Epirb-Bake der „ole hoop“ am vergangenen Freitag, dem 13. Dezember, Notsignale sendete – ca. 200 Seemeilen westlich von Kap Hoorn bei Wind um die 50 Knoten und Wellen über 10 Meter – fehlt von der 11-Meter-Yacht und den beiden Seglern jede Spur. Auch der zuvor regelmäßige Funkkontakt ist seither abgebrochen.

Sollte die heutige Suche ergebnislos bleiben, schwindet die Hoffnung, die beiden noch wohlbehalten aufzufinden. Dass die Funkanlage nicht mehr funktioniert, heißt noch nichts, das kann auch auf einen Bruch des Masts hindeuten, der die Antenne trägt. Das Schiff könnte dann möglicherweise unter Nottrigg unterwegs sein und müsste bei der heutigen Aktion entdeckt werden. Wenn nicht, geben die meteorologischen Bedingungen (8 Grad Wassertemperatur) kaum Anlass zu Optimismus.

Die YACHT wird in Heft 2/03 (erscheint am 15. Januar) über die Hintergründe und Einzelheiten des Dramas vor Kap Hoorn berichten.

Quelle: [www.Yacht.de](http://www.Yacht.de)



## „Es muss etwas anderes als das Wetter für den Verlust der ‚ole hoop‘ verantwortlich sein“

Als das verschollene Ehepaar Nölter den Notruf sendete, war Einhand-Weltumsegler Uwe Röttgering nur 20 Meilen entfernt

(03.01.2003/ck) Der 33-jährige aus Münster stammende Anwalt Uwe Röttgering, der schon seit mehr als einem Jahr einhand um die Welt segelt (Porträt „Anwalt auf Abwegen“ in YACHT 12/00), befand sich offenbar mit seiner Alu-Yacht „FANFAN“, ohne es zu wissen, in unmittelbarer Nähe des verschollenen Hamburger Ehepaars Nölter, als es bei Kap Hoorn das Notsignal auslöste.



Uwe Röttgering

Er passierte die „ole hoop“ auf seinem 16-Tage-Törn von Valdivia/Chile zu den Falkland-Inseln zur Zeit des Unglücks in einem Abstand von 20 Meilen. Bei den Spekulationen über die Ursachen für den vermutlichen Untergang schließt er das Wetter als Grund aus. In einer E-Mail von den Falklands berichtet er YACHT online; „Es muss etwas anderes als das Wetter verantwortlich sein.“ Die gemeldeten Wetterbedingungen von 10 Windstärken und elf Meter hohen Wellen könne er nicht bestätigen. Er habe vergleichsweise bequem unter Sturmfock segeln können.



Klaus Nölter und Johanna Michaelis  
© K. Nölter

Eine Analyse des Unglücks lesen Sie in der YACHT 2/03 (ab 15.1.03 am Kiosk), der dritte Teil von Röttgerings Reisebericht von Auckland nach Chile folgt in YACHT 3/03 (Erscheinungstag 29.1.03).

Verschiedene E-Mails



**Betreff: Fwd: Nichts wirklich NEUES**

**Datum:** Sat, 14 Dec 2002 08:32:16 EST

**Von:** ToHarlekin@aol.com

**An:** franz-polanec@chello.at

**CC:** bmatters@cantv.net, DL2KHK@freenet.de, lupke@onix.de, GHirsch599@aol.com, Klaus.HilbertDJ3CD@t-online.de, MKeiffenheim@aol.com, Rodens@mail.infocanarias.com, koxdr@uni-koeln.de, Juergen\_timm@hotmail.com, WolframZinn@t-online.de, SYwindpocke@hotmail.com, stellamaris@gmx.de

Bin ganz aufgeregt!!!

Hier die Mail

---

**Betreff: RE: Nichts wirklich NEUES**

**Datum:** Fri, 13 Dec 2002 13:41:14 -0600

**Von:** Hermann Fritsch - Hanga Roa Travel - Easter Island - Chile <hfritsch@entelchile.net>

**An:** ToHarlekin@aol.com

INGRID UND NORBERT UND AN ALLE DIE BESORGT WAREN

WICHTIG

DIE OLE HOOP IST GEFUNDEN IST IN DER BUCHCH VON ALCINA - CHILE

SUEDLICH VON ALCAMA WERESTON

ALLE SIND OK

WEITERE NACHRICHTEN FOLGEN

MITTEILUNG ERFOLGTE DURCH DIE MARINE OSTERINSEL AN HERMANN

LIEBE GRUESSE AUS DER OSTER INSEL  
HERMANN

----- Original Message -----

**From:** [ToHarlekin@aol.com](mailto:ToHarlekin@aol.com)

**To:** [hfritsch@entelchile.net](mailto:hfritsch@entelchile.net)

**Sent:** Saturday, December 14, 2002 2:45 AM

**Subject:** Nichts wirklich NEUES

Hallo Herrmann!

Zunächst mal vielen Dank für Deine Aktivitäten dort vor Ort!

Aus Deutschland gibt es leider nicht viel Neues zu berichten, außer daß der Frachter um etwa Mitternacht deutscher Zeit eine Zielfahrt zur EpribBoje gemacht hat und diese auch geortet hat. Sie wurde aber noch nicht an Bord genommen!

Ansonsten wurde bisher nichts gefunden, kein Schiff, keine Rettungsinsel, keine herumschwimmenden Teile. Bei einem Seegang von 10 m sicherlich auch eine schwierige Angelegenheit! Leider haben wir alle nicht viel Hoffnung!

Unterwegs sind außerdem noch ein Forschungsschiff und ein Boot der Marine!

Wir halten Dich auf dem Laufendem

Gruß

Hallo Webmaster,

Ich erhielt von der SY Josi folgende Mitteilung über den Seenotfall Óle Hoop und möchte Sie auch davon in Kenntnis setzen.

**Betreff: Leider ein bedauerlicher Irrtum!**

**Datum:** Sun, 15 Dec 2002 03:48:47 EST

**Von:** ToHarlekin@aol.com

**An:** bmaterns@cantv.net, Juergen\_timm@hotmail.com

**CC:** franz-polanec@chello.at, Ceckhoff@xtra.co.nz, DL2KHK@freenet.de, DJ7YP@darf.de, lupke@onix.de, GHirsch599@aol.com, Klaus.HilbertDJ3CD@t-online.de, MKeiffenheim@aol.com, Rodens@mail.infocanarias.com, koxdr@uni-koeln.de, contadora@gmx.de, WolframZinn@t-online.de, SYwindpocke@hotmail.com, dk8cl@winlink.org, bobbyschenk@yahoo.com, K.schicho@teleline.es

Liebe Funkfreunde und Freunde der OLE HOOP!

Heute morgen kam die Nachricht über Bremen Rescue, daß es sich bei der Yacht, die in der Wollaston Bay gesichtet wurde, **nicht** um die OLE HOOP handelt. Das vom Flugzeug gesichtete Schiff sah ähnlich aus und hatte einen ähnlichen Schriftzug. Es heißt HAWK. Weil Unsicherheiten herrschten, wurde ein Marineboot zum Ankerlieger geschickt um die Yacht eindeutig zu identifizieren. Leider ist es nicht, so wie wir alle gehofft haben, die OLE HOOP.

Die Suchaktion wurde wegen dieser Sache aber nicht unterbrochen. Nach wie vor geht die Chilenische Rescue vor als wenn ein Verkehrsflugzeug abgestürzt wäre. Die MAY WILLE (ein Forschungsschiff) und die LIMA ein Boot der Marine suchen weiterhin in diesem Gebiet.

Der Frachter STENA SPIRIT mit der Kennung WEC8, der die Epirb Boje geortet hatte, ist aus der Suche entlassen worden.

Das ist leider der aktuelle Stand!

Auch auf der Osterinsel ist man sehr besorgt, die Marine und Herrmann kennen die beiden persönlich und hoffen wie wir alle, daß die Sache noch ein gutes Ende nimmt.....

Wir wünschen Euch trotz allem einen schönen, besinnlichen 3. Advent

Ingrid DL1YJI + Jürgen DJ4IQ

**Betreff: Re: Leider ein bedauerlicher Irrtum!**

**Datum:** Sun, 15 Dec 2002 07:48:54 EST

**Von:** GHirsch599@aol.com

**An:** ToHarlekin@aol.com, bmaterns@cantv.net, Juergen\_timm@hotmail.com

**CC:** franz-polanec@chello.at, Ceckhoff@xtra.co.nz, DL2KHK@freenet.de, DJ7YP@darf.de, lupke@onix.de, Klaus.HilbertDJ3CD@t-online.de, MKeiffenheim@aol.com, Rodens@mail.infocanarias.com, koxdr@uni-koeln.de, contadora@gmx.de, WolframZinn@t-online.de, SYwindpocke@hotmail.com, dk8cl@winlink.org, bobbyschenk@yahoo.com, K.schicho@teleline.es, wilts@freydis.de

Lieber Jürgen,

auch bei früheren Rettungsaktionen der Seenotleitstellen, die Intermar mit Positionsangaben und weiteren Daten eingeleitet oder unterstützt hat, gab es vereinzelt wenig konstruktive Kritik.

Dies scheint auch jetzt wieder der Fall zu sein, wie Klaus mir heute vormittag mitgeteilt hat.

Aus diesem Grunde spricht Dir der Vorstand des Intermar Amateur-Seefunkvereines seine uneingeschränkte Anerkennung und besonderen Dank für die wochenlange Funkbetreuung der vermißten SY Ole Hoop aus. Nach Eintritt des Seenotfalles hast Du zusammen mit der Seenotleitstelle Bremen, den Rettern vor Ort und anderen sehr hilfsbereiten Menschen mit hohem persönlichen Einsatz rund um die Uhr an dem Rettungsversuch mitgewirkt.

Trans-Ocean wurde inzwischen über den Irrtum des Suchflugzeuges informiert.

Trotz der äußerst kritischen Lage besteht noch immer etwas Hoffnung.

Günther

## Eilmeldung: -OLE HOOP- mit Seenotfall

TO-Stützpunkt Porto Belo / Peter Wiedemann  
E-Mail: [PortoBelo@trans-ocean.org](mailto:PortoBelo@trans-ocean.org)

**Letzte Meldung, 15. Dez. 02 (01:00 UTC)**

**Hurra hurra, sie sind gefunden.**

+++++

**SY "Ole Hoop" on anchor at Alsina Bay, South Wollaston Island.  
All crew on bord. Waiting for better Weather.**

+++++

**Leider eine Fehlmeldung (15.12.02 / 10:15 UTC)**

**Das Schiff in der Bucht ist eine amerikanische Segelyacht "Hawk"  
Es wird weiter von der Rescue und der Chilenischen Marina nach der Ole Hoop gesucht.**

## Eilmeldung: -OLE HOOP- mit Seenotfall

TO-Stützpunkt Porto Belo / Peter Wiedemann  
E-Mail: [PortoBelo@trans-ocean.org](mailto:PortoBelo@trans-ocean.org)

---

**Nachtrag, E-Mail vom 01. Januar 2003**

**Liebe Freunde von Johanna und Klaus,**

**vermutlich habt ihr alle bereits auf die ein oder andere Weise die traurige Nachricht erhalten, dass die "Ole Hoop" samt ihrer Crew seit dem 13. Dezember im Seegebiet von Kap Hoorn vermisst wird. Die chilenischen Behörden haben die Suche, die mit großem Aufwand betrieben wurde, inzwischen eingestellt. Und auch wenn immer noch ein Wunder geschehen mag, müssen wir doch davon ausgehen, dass Johanna und Klaus mit der "Ole Hoop" untergegangen sind.**

**Ich möchte mich bei allen bedanken, die seit dem ersten Seenotsignal von der "Ole Hoop" mit mir um Johanna und Klaus gebangt haben. Insbesondere möchte ich den Einsatz der Amateurfunkfreunde hervorheben, die die "Ole Hoop" nicht nur während ihrer gesamten Reise begleitet hatten, sondern auch nach deren Verschwinden rund um die Uhr Funkwachen organisierten - in der Hoffnung, auf diesem Wege vielleicht doch noch ein Lebenszeichen von Johanna und Klaus zu empfangen. Außerdem danke ich allen Funkern für die Nachrichten, die sie mir von Johanna und Klaus während dieser und der vorherigen Reise zukommen ließen.**

***Herzlichst Ursula Nölter***



# inhalt

## aktuelles

- ▷ Neuigkeiten

## der club

- ▷ archivierte Berichte
- ▷ Philosophie
- ▷ Chronik
- ▷ Vorstand
- ▷ Festausschuss
- ▷ Mitglieder
- ▷ Webseiten

## segelsport

- ▷ Tourensegeln
- ▷ Regattatermine
- ▷ Regattaergebnisse
- ▷ OK-Ergebnisse

## wettfahrten

- ▷ IDM OK-Jollen
- ▷ Pagensandregatta

## die jüngsten

- ▷ Optigruppe
- ▷ Training
- ▷ Regattaergebnisse
- ▷ Termine

## jugendabteilung

- ▷ Aktivitäten
- ▷ Die Köhlfleet

## scoe - intern

- ▷ Nur für Mitglieder

## Buchbesprechungen



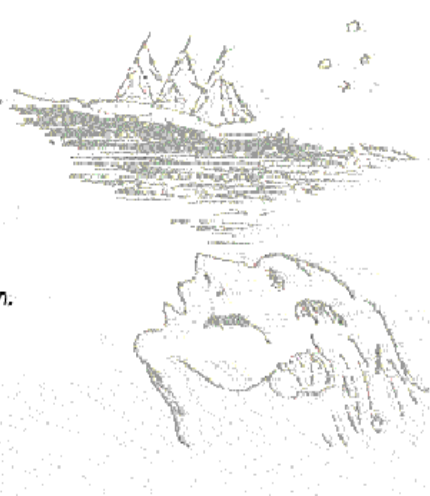
Im Blinkfuer Nr.1/2003 stellten wir das Buch "Wenn Träume Wirklichkeit werden" von Johanna Michaelis und Klaus Nölter vor. Fast zeitgleich wurden die beiden Hamburger und ihre "Ole Hoop" vor Cap Horn als vermisst gemeldet. Mit einem Gedicht von Hans Leip wollen wir an sie erinnern...

### Der Meerwein

*Nun hilft kein Klagen,  
das Schiff ist zerschlagen,  
da muss ich versinken,  
den Meerwein trinken.*

*Davon schlaf ich lange  
im Wellensingsange  
In Tiefe geborgen  
da dämmert kein Morgen.*

*Und droben gleiten  
die glücklichen Zelten,  
die Schiffe, die Sterne,  
die silberne Ferne.*



### Die Krone des Donnergottes

Das erste, was der Mensch vom drohenden Gewitter sieht, sind die Wolken. Und so beginnt auch die Untersuchung des Wetterphänomens - nach einer Einführung in die Wetterkunde - mit einer leinen Wolkenlehre. Nach der Vorstellung der einzelnen Typen führt der Weg direkt ins Innere des Cumulonimbus hinein. Hier ist die Brutstätte der Blitze, und je nach den Umständen von Wind und Luftdruck entsteht jene elektrische Spannung, die sich schließlich zuckend entlädt; niemals berechenbar und immer anders, und verwundert nimmt man zur Kenntnis, wie viele Arten von Blitzen es gibt.

Blinkfuer 2/2003

[Zurück](#)

[Inhaltsverzeichnis](#)

[weiter](#)

[top](#) | [home](#)

[aktuelles](#) | [der club](#) | [segelsport](#) | [wettfahrten](#) | [opti](#) | [jugend](#) | [links](#) | [scoe-intern](#)

letzte Änderung: 06.04.2003 15:54 [Impressum](#)

### **mach mit**

- ▷ Kontakt
- ▷ Mitarbeit
- ▷ Umfragen
- ▷ Korrektur

### **foren**

- ▷ Diskussion
- ▷ Pinnwand
- ▷ Gästebuch

### **blinkfuer**

- ▷ Aktuell
- ▷ Archiv

### **links**

- ▷ Aktuelle Links
- ▷ Link melden

### **kommunikation**

- ▷ SC0e - Mail
- ▷ E-Mail Liste



**15. Dezember 2002**

## **Deutsches Seglerpaar vor chilenischer Küste weiterhin vermisst**

Die Situation der deutschen Segelyacht "Ole Hoop" ist weiterhin ungewiss. Wie das MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centre) Chile in der Nacht mitteilte, handelt es sich bei der vor Wollaston Island (südlich Kap Hoorn/Chile) ankernden Yacht nicht um die deutsche "Ole Hoop". Zunächst war aus Chile gemeldet worden, die beiden Deutschen befänden sich in der Bucht Alsina Bay mit ihrer Yacht in Sicherheit.

Das Schicksal der beiden deutschen Segler ist damit weiterhin unklar. Die chilenischen Behörden haben die Suche wieder aufgenommen. Seit Freitagmorgen, 13.12.2002, wird die Yacht "Ole Hoop" vermisst. An Bord befindet sich ein deutsches Paar auf Weltumsegelung. Über eine automatische Notrufbake der Yacht war von einer Position ca. 200 Seemeilen (370 km) westlich der chilenischen Küste ein Alarm ausgelöst worden. Die SEENOTLEITUNG BREMEN (MRCC Bremen) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und das MRCC Chile hatten daraufhin eine umfangreiche Suche initiiert.

[zurück](#) [zum Anfang](#) [Home](#)

## **Berichte von SY "SUMMERTIME"**

### **Hier ältere Berichte:**

Mittwoch früh, 18.12.02, werden wir in der voll belegten Phuket Boat Lagoon Marina ausgekrant und die "SUMMERTIME" wird mit dem Hochdruckreiniger gesäubert. Dieser "Spaß" kostet hier nach der neuen Preisliste ca. 500 €. Nach drei Tagen Arbeit ist der kleine Ruderschaden ausgebessert. Ich habe das Unterwasserschiff mit Antifouling für den Heimweg durch das Rote Meer gestrichen und wir sind wieder im Wasser. Jetzt geht es ans Saubermachen, denn schließlich kommen am 23.12. Dresdner Freunde nach Thailand, um mit uns gemeinsam Weihnachten und Silvester zu feiern. Sabine hat mir schon eine warme Weihnachtsmannmütze mit roten Leuchtsternen "verpasst", einer muss ja den "Alten" spielen und die Geschenke verteilen. Bei 35°C im Schatten ein garantiert schweißtreibender Job.

In der Marina sind auch die "TOTEM" und die "DUTCH LINK" von der Bluewater Rally. Die Welt ist eben doch nur ein großes Dorf.

Am Abend des 21.12. geht es nach getaner Arbeit zur Ao Chalong Bay, um die deutschen Segler von der "EOS" und der "STEFFI" zu treffen. Wir wollen gemeinsam Richtung Mittelmeer fahren, um den Piraten zu trotzen. Dass bekannte Versicherungen jegliche Deckung im Golf von Aden und dem Roten Meer verweigern, muss ja seinen Grund haben.

**Bei diesem Treff erfahren wir, dass die "OLE HOOP" mit Klaus und Johanna**



Die Argentinier feiern Weihnachten wie wir Silvester. Wir tanzen bis in die Morgenstunden und es wird schon hell, als wir an Bord zurückkehren. Besinnlich sitzen wir erst am nächsten Morgen bei einem großen Katerfrühstück mit dicker, roter Weihnachtskerze, Weihnachtsgeschichte, österreichischen Vanillekipferln und der „Comodo“-Crew zusammen.

Trotz guter Bordstimmung sehen wir uns mit einem Problem konfrontiert: bedingt durch den verspäteten Start läuft uns die Zeit davon. Um das Risiko auszuschließen, dass unsere drei Gäste den Rückflug von Ushuaia verpassen, beschließen wir gemeinsam, den Törn schon im Süden der patagonischen Küste enden zu lassen und dirigieren die nächste Crew ebenfalls um.

Quelle: <http://members.aon.at/seenomaden/>



## Bericht 5

Quelle: [http://web.archive.org/web/20040603105012/http://www.wernerliebl.de/Berichte/Bericht\\_5/bericht\\_5.html](http://web.archive.org/web/20040603105012/http://www.wernerliebl.de/Berichte/Bericht_5/bericht_5.html)

*Seit einer Woche befinden wir uns wieder auf vertrautem Terrain: Unser Boot in Bundaberg, Australien. Wir sind schon wieder fest am werkeln, um das Schiff wieder flott zu bekommen. Wir wollen ja am Ende der Hurrican-Season aufbrechen ins Barrier-Reef. Ende Juni wollen wir in Cairns, an der Nordostküste Australiens sein. Anfang August ist das Ziel Darwin an der Nordküste. Dort wollen wir dann Mitte August Richtung Bali ablegen. Vorher werden wir sicher wieder über unsere Erlebnisse berichten. Leider haben wir einige Wochen vor unserem Landabenteuer in Australien wieder eine schlimme Nachricht erhalten: Ein Seglerpaar, das wir in Port Vila trafen, und die uns noch zollfreie Alkoholika auf ihre Zollpapiere mit einkauften, sind seit 13.12.02 vermisst. Die Hamburger sind mit ihrer "Ole Hoop" im östlichen Pacific in der Nähe der chilenischen Küste vermisst. Sie waren auf dem Weg um Kap Hoorn. Wir haben sie noch wochenlang auf dem Seefunk verfolgt. Nach den Osterinseln war für uns die Verbindung weg. Einige Tage später hörten wir, dass ihre Seenotboje (EPIRB) im Wasser treibend von einem deutschen Frachten gefunden wurde. Eine 4 Tage dauernde Suche der chilenischen Küstenwache wurde ergebnislos abgebrochen. Man geht davon aus, dass sie in dem kalten Wasser nicht überlebt haben. Sie kamen in einen Sturm mit über 60 - 80 Knoten Wind und mit über 10 m hohen Wellen. So etwas motiviert nicht gerade. Man kann nur sorgsam planen, und hoffen, dass man nicht trotzdem in eine unvorhergesehene Sturmfront gerät. Auch die letzte Äusserung des Skippers Klaus auf die Starkwindwarnung war: "Damit wird unser Schiff schon fertig". Vielleicht verliert man im Laufe der Jahre (es war die zweite Erdumsegelung der Beiden) den notwendigen Respekt vor der See. Doch zunächst einmal über unser Landabenteuer in Australien. Wie schon angekündigt haben wir unser sehr geräumiges Wohnmobil am 17.12. in Mooloolah Valley, einem sehr idyllischen Ort nordwestlich von Brisbane übernommen. Die Verleihfirma "Easy Life" wird von drei netten Schweizern betrieben. Die Nacht zwischen unserer Ankunft und der Abfahrt am 18.12. konnten wir in deren gemütlichem Gästehaus verbringen. Ein tolles Barbecue am Abend war ebenfalls eine gastfreundliche Geste. Da ein vorbestelltes Wohnmobil für 4 Personen nicht verfügbar war, bekamen wir zum selben Preis eines mit 6 Schlafmöglichkeiten. So hatten wir zunächst bis Adelaide die riesige Kiste nur für uns Beide zur Verfügung. In Adelaide kam dann am 05. Januar noch mein Bruder Helmut dazu, der von dort aus den Rest der Reise mitmachte. Helmut haben wir kurzfristig umdirigiert. Auf Anraten der netten schweizer Reisetante bestellten wir für ihn einen Anschlussflug von Sydney nach Adelaide, um uns 1.000 km zusätzliche Kilometer zu sparen. Doch der Reihe nach: Bei schönem Sommerwetter, so zwischen 25 und 30 Grad verliessen wir unsere Gastgeber. Wir waren schon froh, dass wir bei diesen Temperaturen eine tolle Klimaanlage im Fahrerhaus und auch eine ausreichende im Wohnbereich hatten.*

Über Romagings zunächst nach Mt. Isa im Nordterritorium. Diese 2.194 km legten wir in 4 Tagen zurück. Wir wollten unbedingt 1. zum Ayers Rock (richtig: Uluru) und 2. dort das neue Jahr 2003 begrüßen. Ist doch der Uluru nicht nur das rote Herz Australiens, sondern auch eine heilige Stätte in der Sagenwelt der Aborigines. Schon in Mt. Isa erschlugen uns Temperaturen um die 45 Grad Celsius. Wir gingen deshalb abends immer auf Caravanplätze, um Stromanschluss für unsere Klimaanlage im WoMo zu haben. Selbst die schaffte keine besondere Erfrischung, sondern machte die Temperaturen nur erträglicher. Weitere Erfrischung brachte so alle zwei Stunden eine kalte Dusche (wenn vorhanden und dann auch mit ca. 20 Grad Wassertemperatur). Wir schlüpfen ohne uns abzutrocknen in unserer t-shirts und shorts, so dass wir wieder für eine halbe Stunde erfrischt waren. Weihnachten feierten wir im "Threeways Roadhouse" in Tennant Creek, 535 km von Mt. Isa entfernt an der Kreuzung der Hauptstrasse, die von Brisbane nach Westen führt und an der Strasse von Darwin nach Süden. Wegen der Hitze wollten wir nicht noch zusätzlich Weihnachtskerzen anzünden. Wir hörten aber deutsche Weihnachtslieder und Barockmusik, um etwas für die Seele zu tun. Die Fahrerei war für mich ganz schön anstrengend. Karin wollte das Wohnmobil vor allem aus Angst vor den riesigen "Roadtrains" nicht fahren. Es ist schon etwas beklemmend, wenn die riesigen Dinger (bis zu 53 m lang; die Kupplungen zwischen bis zu drei Anhängern an der Zugmaschine sind wie bei unseren Eisenbahnwaggons) auf einen zu rasen. Und dies auf "Highways", die ca. 4 m breit sind, keine Fahrbahnmarkierungen, geschweige denn Pannestreifen haben. Wenn nicht jedes der beiden Fahrzeug mit einer Seite auf den nicht geteerten Seitenstreifen fährt, wird es ganz schön unangenehm. Depremierend sind die vielen toten Tiere beiderseits der Strasse. Vor allem hunderte von Känguruhs, auch Kühe, Dingos, sogar Adler, die von ihrer Aasmahlzeit zu spät wegstarten liegen tot auf der Strasse. Auf dem Weg von Tennant Creeks nach Alice Springs kamen wir an den "Devils Marbles" vorbei. Riesige, ca. 5 m im Durchmesser, runde, rote Steine, die zum Teil sogar aufeinander liegen. Man wundert sich, dass die nicht herunter rollen. Nach der Mystik der Aborigines handelt es sich um die Eier der guten Schlange. Es war sehr beeindruckend. Drei Tage vor Sylvester kamen wir zum Kings Canyon. Leider hatte ich zu der Zeit eine Achillessehnenentzündung, so dass ich nicht auf den Rundweg der oberen Klippen gehen konnte. Karin und ich blieben so auf dem Grund des Canyons und liefen bis dessen Ende. Auch eine schöne Anstrengung bei über 40 Grad Hitze. Nach einem Ruhetag in dem Caravanpark in der Nähe des Kings Canyons gingen die restlichen 425 km bis zum Uluru. 3.992 km hatten wir nun dem Kilometerzähler des Wohnmobils aufgebrummt. Wir waren wie erschlagen von der unendlichen Weite des Landes. Stundenlang fuhren wir durch Wüste, ohne dass uns ein Auto begegnete. Alles Gras war nur noch graubraun. Schon über drei Jahre hatte kein Regen mehr die Erde berührt. Entsprechend sahen die Rinder aus, die noch spärlich, schattensuchend in der Gegend standen. Teilweise lagen sie verdurstet am Strassenrand. Es wurde uns erzählt, dass die Tiere instinktiv bei Regen die Strassenränder aufsuchen, da dort in Rinnen sich das Wasser, das nicht im ausgedorrten Boden versickern kann, sturz Bachartig dahinfließt, bis es im nirgendwo verdunstet ist. Aber auch diese Quelle sprudelte für die leidenden Tiere nicht. Die Farmer im Zentrum Australiens waren am Verzweifeln. Wie vorgesehen standen wir zum Jahreswechsel staunend vor dem Uluru. Es ist der zweitgrößte Monolith der Welt. Bevor wir dort die mitgebrachte Flasche Sekt köpften, besuchten wir noch die ca. 50 km entfernten Olgas, eine fast ebenso beeindruckende Felsformation. Am 01. Januar hiess es nun sich sputen. Am 05. 01. wollten wir Helmut am Flughafen in Adelaide abholen. Bis dorthin waren noch ca. 1.500 km zu fahren. Wieder stundenlange Fahrten durch die heisse Wüste, bevor wir Coober Pedy erreichten. Schon viele Kilometer vor Erreichen der berühmten "Opal-Stadt" kündigten hunderte von aufgeworfenen "Maulwurfhügeln" von der regen Suchen nach den Edelsteinen. Für Karin das Paradies. Bei einer Sightseeing-Tour am nächsten Tag war Gelegenheit in aufgelassenen Abhalten nach (angeblich noch vorhandenen) Opalen zu suchen. Karin war ebenfalls eifrig am buddeln. Aber weder sie, noch ein anderer der 40 Businsassen konnten in der zur Verfügung stehenden halben Stunde auch nur einen Splitter eines Opals finden. Am nächsten Tag gaben wir also unserem Herzen einen Stoss, plünderten unsere Reisekasse und Karin kaufte sich nach langem Feilschen zu annehmbarem Preis drei herrliche Steine, die sie zu Hause verarbeiten lassen will. Interessant war in Coober Pedy, dass ein Grossteil der Einwohner unter der Erde in teils aufgelassenen Opalminen wohnt. Die Temperatur ist dort ausgeglichener. Bei Aussentemperaturen von über 40 Grad herrscht dort eine Raumtemperatur von etwas über 20 Grad. Aus dem Grund sind dort auch die Preise für die Wohnungen unter der Erde teurer, als auf der Oberfläche. Über Port Augusta gingen dann am 05. Januar nach Adelaide, wo wir Helmut pünktlich in Empfang nehmen konnten. Ca. 6.000 km hatten wir bis dahin auf heißen Reifen hinter uns. Nach zwei Regenerationstagen in Adelaide ging es von dort gleich ins Barossa Valley, die Weingegend Australiens. Die dort befindlichen Orte sind überwiegend von deutschen Siedlern gegründet. Deutsche Namen wie Hahndorf (wir besuchten dort ein von einem Deutschen betriebenes Lokal namens "Heidelberg") legen davon Zeugnis davon ab. Es gibt dort unzählige Weingüter. Man kann nur sporadisch einige zum "Vergustieren" herausuchen. Leider ist es nicht so gemütlich wie bei unseren Weinbauern (vor allem wenn wir an unseren Weinbauern Weissinger in Inzersdorf denken). Alles ist etwas fabrikmässig. Auch ist der Wein zwar sehr gut, aber auch sehr teuer. Auf dem Weg zur Südküste kamen wir durch einen Ort namens Yankalilla. Dort fand gerade ein Rodeostatt. Das wollten wir uns nicht entgehen lassen. Es war ein tolles Ereignis. Mit Kälbereinfangen per Lasso, Wildpferdreiten (wir hatten den Verdacht, die hatten etwas unter dem Sattel, das Schmerzen bereitete, solche Flohsprünge vollführten sie) bis zum Bullenreiten war alles geboten. Die Darbietungen brauchten sicher keinen Vergleich mit den amerikanischen Rodeoscheuen. In Victor Harbour erreichten wir die Südküste. Von Portland aus wollten wir den Mt. Richmond Nationalpark besuchen. Wir besorgten uns bei der örtlichen Informationsstelle, die es in Australien in jedem mittleren Ort gibt, entsprechendes



Kartenmaterial. Wir befuhren eine ausgewiesene 2 WD-Strasse (steht für normalen Antrieb). Nach ca. 20 km auf einer unbefestigten Strasse wurde der Belag immer sandiger. Mit unseren Zwillingsreifen auf der Hinterachse schafften wir es gerade noch, mit teilweise durchdrehenden Rädern voranzukommen. Als es aber noch dazu aufwärts ging, ging nichts mehr. Bis zur Achse steckten wir im Sand. Alles schaufeln mit allem möglichen Küchengerät (ein Spaten, bzw. eine Schaufel fehlten u.a. im Bordwerkzeug), unterlegen von sehr dünnen Ästen, nichts half. Ich machte mich auf den Weg, um bei einer vielleicht auftauchenden Farm Hilfe zu bekommen. Nach einer halben Stunde Fussmarsch im knöcheltiefen weichen Sand, sah ich die Sinnlosigkeit ein und kehrte zum Wohnmobil zurück. Wir riefen nun per Handy bei der Vermieterfirma an und erhielten die Telefonnummer des australischen Automobilclubs, wo wir um Hilfe anriefen. Nach ca. vier Stunden kam aus dem 25 km entfernten Portland ein sehr netter junger Mann (in Begleitung seiner noch netteren Freundin), hängte uns an seinen 4 WD (4 Radantrieb)-Auto an und zog uns aus der prekären Situation. Leider knüpfte er uns auch 200,00 australische Dollar ab, weil wir auf einer 4 WD-Strasse gefahren seien. Obwohl wir ihm unsere Karte, auf der die Strasse für 2 WD ausgewiesen war unter die Nase hielten, bestand er auf Bezahlung. Normal wäre die Pannenhilfe frei gewesen. Na ja, vielleicht kann Helmut beim deutschen ADAC was erreichen. Der Schreck fuhr uns erst so richtig in die Glieder, als wir ca. 10 km entfernt an einem wunderschönen See übernachteten. Wir wollten die Vermieterfirma informieren, bekamen aber mit dem Mobiltelefon keine Verbindung. Wenn das fünf Stunden vorher der Fall gewesen wäre!!! Entlang der Küstenstrasse ging es nun Richtung Melbourne. Bei "normalen" Temperaturen um die 20 Grad Celsius froren wir nun schon. Besonders, wenn der Wind auf Süd drehte, der schon ganz schön frische Temperaturen aus der Antarktis brachte. In einem auf unserer Route gelegenen Nationalpark sahen wir die ersten Koalabären in freier Wildbahn. Sie hingen in den Ästen der Eukalyptusbäume und hielten den Schlaf der Gerechten. Die Fahrt durch die City von Melbourne sparten wir uns, indem wir das Wohnmobil samt Bewohner mittels Fähre an die Küste im Osten Melbournes brachten. Dort besuchten wir die Tochter von Marianne und Werner Pechan, unseren Freunden aus Port Vila, die mit ihrem Mann ca. 30 km östlich von Melbourne wohnt. Leider musste ihr Mann wegen der herrschenden Waldbrände im Nordosten Melbournes zwei Tage später mit seinen Feuerwehrkollegen an die Brandherde ausrücken. Tagelang lag über Melbourne der Rauch wie Nebel über der Stadt. Am schlimmsten war das Feuer in Canberra, wo ganze Stadtviertel abbrannten. Wir verliessen das gastfreundliche Haus von Petra und Robert und bezogen wieder einen Caravanpark ca. 25 km östlich von Melbourne. Von dort besuchten wir die geschäftige Stadt mit dem Zug. Nach einer Stadtrundfahrt am ersten Tag, einem Ruhetag am zweiten, fuhren Helmut und ich zum Endspiel der Australien Open. Karten im Stadion waren nicht mehr vorhanden, so dass wir mit einer sogenannten Groundkarte ausserhalb des Stadions vor einem riesigen Bildschirm mit hunderten von Tennissfans in Partystimmung das Spiel zwischen Agassi und Schüttler verfolgten. Zu meinem Leidwesen gab sich Helmut lautstark als Landsmann von Schüttler zu erkennen. Wir ernteten viel Mitleid. Das tat wenigstens gut! Anschliessend wanderten wir in den Albertpark, wo um den dort befindlichen Seedi Formel 1 Boliden ihre Runden drehen. Auch die Boxengasse besichtigten wir. Allerdings sahen wir noch keinen Rennwagen. So wird uns beim Grand Prix im März die Rennstrecke schon bekannt sein. Leider begegneten wir hier niemand, der uns als Landsleute von Schumi bewunderte. In bequemen Etappen ging es nun die Südküste entlang. Sehr beeindruckend die Great Ocean Road, die als eine der schönsten Küstenstrassen der Welt bezeichnet wird. Wir haben die anderen noch nicht gesehen, aber es war schon toll, welche Ausformungen die anrollende See an der Steilküste bewirkt. Alle paar Kilometer überwältigende Scenerien von den eingerichteten Outlooks. Da wir die Fahrt durch Sydney vermeiden wollten, war unsere letzte Station an der Ostküste Wollongong. Ein Caravanplatz mit einem wunderbaren Sandstrand im Norden der von Industrie geprägten Stadt lud uns zu einem Ruhetag ein. Dann ging es am 01.02. weiter in die Blue Mountains. Eine Mittelgebirgslandschaft ca. 100 km östlich von Sydney. Ein Höhepunkt, den kein Australienreisender versäumen sollte. In Katoomba schlugen wir unser (Wohnmobil-) Lager auf und erkundeten die imposanten Schluchten zu Fuss und per Seilbahn. Den Namen haben die Blue Mountains von den Ausdünstungen der dort zahlreich wachsenden Eukalyptusbäume, die die ganze Gegend in ein bläuliches Licht tauchen. Nach zwei Tagen Aufenthalt in dieser herrlichen Gegend steuerten wir nun den Norden von Sydney an. In Berowra hatten wir einen Stellplatz auf dem Caravanplatz "La Mancha" vorbestellt. Der Stellplatz vom Feinsten. Mit eigener Nasszelle (Toilette, Waschbecken, Dusche) neben dem Wohnmobil. Selbstverständlich Strom- und Wasseranschluss fürs Wohnmobil. Dort konnten wir die fünf Tage gut aushalten. Der Bus fuhr vor dem Campingplatz die 10 km bis Hornsby. Dort stiegen wir in die Bahn um und waren nach 40 Minuten in der City von Sydney. Karin und ich fühlten uns sofort wie zuhause. Die 5 Wochen Aufenthalt während der Olympischen Spiele 2000 machten uns mit einer der schönsten Stadtlandschaften der Welt vertraut. So konnten wir Helmut konzentriert an die wichtigsten Punkte bringen: The Rocks, der älteste Stadtteil, in dem die ersten Einwanderer siedelten; der Circular Quay mit dem Opernhaus, die Harbour Bridge, die Fähranlegestellen, die vornehmen Cafés und Restaurants rund um den Quay. In der Nähe auch ein "Löwenbräu", wo wir natürlich einkehrten und uns die Münchner Schmankerl (halt, die Bratwürstl auf Kraut waren Nürnberger) und auch ein Franziskaner Weissbier schmecken liessen. Am letzten Tag suchten wir die Darling Street zum Gewürze kaufen ein. Wir bekamen den Tip von einem Berufskoch, den wir kennenlernten, als wir in Vanuatu mit einem Katamaran drei Tage zum tauchen fuhren. Anschliessend ging es mit dem Schiff weiter nach Paramatta um auch noch die verlassen Olympischen Stätten aufzusuchen. Dies alles kann man mit einem Tagesticket für umgerechnet 6,50 EUR bewältigen. Nach den drei ausgedehnten Sydneybesuchen mit einem Ruhetag dazwischen ging es weiter nach Norden. Mit Zwischenstation in Port Macquarie, einem idyllischen Küstenstädtchen 167 km nördlich von Berowra steuerten wir

unsere zweite Heimat Coffs Harbour an. Ich hatte dort zu dem schon gefertigten Besansegel eine neue, grössere Genua und ein Gross bestellt. Auch alte Bekannte waren zu besuchen. Wir fühlten uns wieder sawohl. Auch unseren deutschen Wirt in "Granma's" besuchten wir wieder. Er stammt vom Ammersee und kennt die ganze alte Seglerclique von dort. Auch unseren unvergessenen Horst Nebel. Es gab natürlich wieder viel in Erinnerungen zu kramen. Am 14. 02. bestieg Helmut in Coffs Harbour den Zug nach Sydney. Sein Flugzeug sollte am gleichen Abend dort Richtung Deutschland starten. Durch eine inzwischen eingetroffene mail wissen wir, dass er dort gut in der Kälte angekommen ist. Wir fahren am gleichen Tag das Wohnmobil nach Mooloolah Valley, wo wir für eine Nacht nochmals die Gastfreundschaft der schweizer "Kommune" genossen. Am nächsten Tag ging's mit einem nagelneuen Mietwagen von Hertz (100,00 A\$ = 55,00€ für zwei Tage) zurück nach Bundaberg. Insgesamt hatten wir eine sehr informative, interessante Reise. Es ist unverstellbar, welche Entfernungen zwischen einzelnen grösseren Ansiedlungen im Landesinneren zu bewältigen sind. Die unterschiedlichen klimatischen Bedingungen von Wüste über subtropischer Landschaft und fast mitteleuropäischen Verhältnissen erfordern schon gute Kondition, wenn man das so konzentriert in relativ kurzer Zeit besucht. Von den drei besuchten Grossstädten ist Sydney nach unserem Geschmack die bei weitem schönste. In Melbourne beeindruckten die vielen Parks und Sportstätten. Adelaide ist die provinziellste in diesem Trio. Allerdings auch hier ausgedehnte Parks zwischen den imposanten Gebäuden. Nun sind wir wieder bei 31 Grad Wärme in Bundaberg bei den letzten Ausbesserungsarbeiten am Schiff. Gestern wechselte ich alle 5 Batterien und die beiden Gebläse für den Motorraum aus. Heute regnet es. Das Land braucht das Wasser dringend. Es bleibt trotzdem um die 30 Grad warm. Gestern war ein Photo in der Zeitung, in dem ein drei Jahre altes Mädchen, das zum ersten Mal in seinem Leben Regensieht, im Schlamm spielt. Wie notwendig hier Wasser ist zeigte sich eine Begebenheit am Uluru: Als dort für ca. 10 Minuten spärlich Regen vom Himmel fiel, lief die Eingeborene vom Schalter des Kulturzentrums jubelnd ins Freie, riss die Knöpfe der Bluse auf, um den Regen auf der Haut zu spüren und jubelte: Rain, rain, rain .....

Mitte März besucht uns unser Hausmonteur Wayne aus Coffs Harbour und nimmt die noch ausstehenden Wartungsarbeiten am Motor vor. Wir hoffen, dass wir Anfang April bei günstigem Wetter wieder an die Vorküste kommen. Eine herrliche Insel mit Lagune, "Lady Musgrave" soll unser Ziel sein. Die Entfernung ist so, dass man bei eventueller Annäherung eines Hurricans gut einen geschützten Hafen erreichen kann. So hat uns die See wieder. Ab Anfang Mai soll es dann innerhalb des Barriere Reef´ nordwärts zunächst bis Cairns gehen. Von dort ab Ende Juni bis Darwin. Spätestens von dort kommt der nächste Bericht.

## <B>Verschollen vor Kap Hoorn<P>

Mitte Dezember 2002 wurden wir unterrichtet, dass die Seenotfunkboje der TO-Segeljacht <B>“Ole Hoop“<P> mit Schiffer Klaus Nölter vor Kap Hoorn geortet wurde. Die Chilenische Marine hat über mehrere Tage nach der vermissten Jacht gesucht, musste die Suche dann aber ergebnislos abbrechen. Mit einem Überleben der Crew ist nicht mehr zu rechnen. Wir werden unseren Mitgliedern <B>Johanna Michaelis und Klaus Nölter<P> ein ehrendes Gedenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt ihren Angehörigen.

### <B>Nachruf auf Johanna Michaelis und Klaus Nölter<P>

von Jürgen Mohns, SJ „Josi“

Mit großer Bestürzung erlebten wir die Tragödie von dem Untergang der „OLE HOOP“. Klaus und Johanna starteten von den Osterinseln mit dem Ziel Kap Hoorn zu runden. Die Amateurfunkrunde mit Mike DL1MEA aus Spanien, Jürgen T. DJ4IQ aus Meldorf und ich DL5HJ, Jürgen von der JOSI aus dem Rio de la Plata - Gebiet begleiteten die Fahrt der „OLE HOOP“. Es waren täglich Treffs auf der Intermarfrequenz 14313khz ausgemacht. Jürgen T. versorgte Klaus und Johanna tgl. mit den neuesten Wetterberichten aus dem Internet. Außerdem empfing Klaus tgl. Wetterfaxkarten. In den höheren Breiten nahm die Intensität der Winde langsam zu. Klaus und Johanna hatten ihr Schiff gut vorbereitet und alles absolut seefest verstaut. Wir auf der „JOSI“ hatten mit Klaus und Johanna beste Funkverbindung mit Telefonqualität und halfen einige Male mit der Übermittlungsverständigung in Richtung Europa aus. Am letzten Morgen vor der Tragödie, bei uns morgens um 04<sup>00</sup> am 12.12.02, war bekannt, dass die Beiden in sehr schweres Wetter kommen würden. Ein räumlich kleines, aber sehr intensives Tief mit 958Hpcal näherte sich mit großer Geschwindigkeit dem Kurs der „OLE HOOP“. An ein Ausweichen ist da bei der Geschwindigkeit einer Segeljacht nicht zu denken. Nach den sehr detailliert vorgetragenen Wetterinformationen von Jürgen T. und den anschließend diskutierten Wettergesprächen sprach ich als Letzter noch einige Zeit mit Klaus. Ich fragte u.a. ob die Beiden genügend Schlaf vorgeholt hatten und für entsprechende Nahrungsvorbereitung gesorgt hätten. Klaus war sehr optimistisch und meinte, dies würde wohl ihr „Meisterstück“ werden. Am nächsten Morgen zur gewohnten Zeit blieb es im Äther von seitens der „OLE HOOP“ stumm. Die dort vorhandenen Seegangsverhältnisse mit 10-12m hohen Wellen und vor allen Dingen extrem hoher Steilheitsanteil der Brecher, ließ uns natürlich alle Schlimmes befürchten. Auch Christian aus Neuseeland hatte schon eine Stunde vor unserem Funktreff nichts mehr von „OLE HOOP“ gehört. Wir hörten dann kurze Zeit später von Jürgen T., der sich mit dem RCC in Bremen in Verbindung gesetzt hatte, dass die EPIRB-Boje der „OLE HOOP“ auf Pos 55°44` S und 073°42` W, gute 200sm vor Kap Horn aktiviert worden war. Wir verabredeten dann dauernde Überwachung der 14313khz. Die Suchschiffe bestätigten später in ihren Kapitänsberichten die extremen Wetterverhältnisse z.Zt. des Unglücks. Bei besten Suchbedingungen am nächsten Tag, das Tief war schnell weitergezogen, wurde nichts, aber auch gar nichts von der „OLE HOOP“ und ihrer Crew gefunden. Wir alle, speziell die Freunde und Bekannten, die Klaus und Johanna sehr mochten und denen ihre gute Seemannschaft bekannt waren, können und wollen ihren Untergang immer noch nicht recht glauben. Den Angehörigen von Klaus und Johanna gehört unser aufrichtiges Beileid.

Im Namen Aller, Ingrid und Jürgen von der S/Y JOSI

**INTER**



**MAR**®  
Inc.

**Amateur-Seefunk e.V.**

Kronberg, den 30.01.2003



Liebe Mitglieder,

die Segelyacht Ole Hoop ist seit dem 13.12.2002 verschollen. Sie war auf ihrer Heimreise unterwegs von den Osterinseln nach Kap Hoorn.

Wir hatten täglich Funkkontakt mit Johanna und Klaus, letztmals am 12.12.2002. Bis zur Umrundung des Kaps waren es nur noch wenige Tage. Es entwickelte sich jedoch in der Nacht zum 13.12.2002 ein Sturmtief zum Orkan. Die Schiffsmeldung eines großen Frachters, der sich ebenfalls in dem Seegebiet der Ole Hoop aufhielt, bestätigte die prognostizierte Gefahr. Dieser meldete 12 Bf und eine extrem hohe See.

Unsere Befürchtungen trafen ein:

RCC Bremen empfing einen Notruf der Ole Hoop über deren EPIRB. Die sofort eingeleitete Suchaktion mit Schiffen und Rettungsflugzeugen verlief erfolglos. Einzelheiten des Dramas am Kap Hoorn können der Zeitschrift „Yacht“, Heft 2/2003, entnommen werden.

Uns bleibt wohl nur die Erinnerung an leidenschaftliche Segler und Amateurfunker, die wir als Vereinskameraden und liebenswerte Menschen sehr geschätzt haben. In ihrem Sinne werden wir auch INTERMAR fortführen: Unterstützung der Sportschifffahrt im wesentlichen durch unseren täglichen Funkbetrieb, ohne irgendein kommerzielles Interesse.

Die Voraussetzungen dafür sind weiterhin gut. Die Zu- und Abgänge beim Mitgliederbestand halten sich in etwa die Waage. Die finanzielle Situation ist geordnet. Die Spenden genügen, um die geringen Ausgaben zu decken.

Der relativ hohe Überschuss Ende 2002 beruht allerdings auf der Kurzform dieses Jahresberichtes. Leider war es mir aus zeitlichen Gründen nicht möglich, den gewohnten Umfang aufrechtzuerhalten. Gesucht wird jemand, der diese Aufgabe vollständig übernimmt. Johanna und Klaus stehen tragischerweise als Redaktion nicht mehr zur Verfügung.

...

Auch die Förderung von Vereinsnachwuchs ließe sich noch verstärken. Für den fast täglichen Funkbetrieb reichen die vorhandenen Leitstationen gerade aus. Deren Entlastung wäre wünschenswert. Wenn jemand Interesse hätte, für längere Zeit Leitstation zu werden, würde in der Anfangsphase eine tatkräftige Unterstützung erfolgen.

Wegen des Wunsches einiger Mitglieder befinden sich in der Anlage Ausdrücke von Internetadressen, die bei der Weiterleitung von Wetterdaten häufig von den Leitstationen aufgerufen werden. Im Unterschied zu den Online-Zugriffen auf den Server des Seewetteramtes Hamburg, die gebührenpflichtig sind und der ständigen Kontrolle spezialisierter Meteorologen unterliegen, sind bei der Verwendung von Internet-Adressen bestimmte Einschränkungen zu beachten. Hierzu gibt es Fachliteratur, die gerne überlassen werden kann.

Für unser ausgeprägtes Fernweh wird noch ein Törnbericht von Gerhard – DJ7MV – beigelegt.

Eine schöne Segelsaison und interessante Funkverbindungen wünscht Euch  
im Namen des Vorstandes

Günther DL0NL