

Timo Peters alias Bruder Leichtfuß, im Rigg der „Libertalia“. Das ist seine Mitsegelgelegenheit von den Kanarischen Inseln bis nach Brasilien

PER ANHALTER INS PARADIES

Weder eigenes Boot noch viel Geld? Na und! Segelträume lassen sich auch anders erfüllen. **HAND GEGEN KOJE** kommt man über den Atlantik, in die Südsee und sogar um die Welt. Drei, die es gewagt haben, berichten

Mitsegler gesucht für die Strecke von Durban, Südafrika, bis auf die Kapverden. Oder von Lissabon über Madeira auf die Kanarischen Inseln. Oder aber für eine Reise von Trinidad bis nach Holland. Alles Törns, die verlockend klingen, nach Blauwassersegeln, nach jeder Menge Meilen und Segelspaß. Und: alles Hand-gegen-Koje-Törns.

Das ist die Zauberformel, die Möglichkeiten und Reviere eröffnet, auch wenn der Geldbeutel nicht prall gefüllt ist, wenn kein eigenes Schiff zur Verfügung steht, wenn die eigene Erfahrung nicht ausreicht für eine Kap-Hoorn-Rundung.

Hand gegen Koje – das ist ein Brauch, der so alt ist wie die christliche Seefahrt: Wer kostenlos mitgenommen wird, muss dafür an Bord arbeiten. Segeln, kochen, klar Schiff machen, Wache gehen. Im Gegenzug gibt es freies Logis. Nur an der Bordkasse muss man sich üblicherweise beteiligen.

Ein Prinzip, das Timo Peters aus der Seele spricht. Der Hamburger Lebenskünstler bezeichnet sich selbst „als einen ständig vom Fernweh geplagten Reisenden und Entdecker“. Am glücklichsten sei er, so schreibt er in seinem Blog, wenn er morgens beim Aufstehen noch nicht wisse, wo er abends schlafen werde. Ein echter Abenteurer.

Peters, oder wie er sich selbst nennt, Bruder Leichtfuß, trampft monatelang kreuz und quer durch Europa, dokumentiert alles im Web (www.bruderleichtfuss.com). Irgendwann steht er in Gibraltar und schaut sehnsüchtig den Schiffen nach, die ihre Leinen loswerfen und über den Atlantik segeln. Da beschließt er: Ich werde auch den Atlantik überqueren. Als Trampier natürlich, Hand gegen Koje.

Peters veröffentlicht seinen Plan in seinem Blog, in Foren und bei Facebook, er läuft in Gibraltar die Stege auf und ab und erzählt jedem von seinem Vorhaben. Kurz darauf heuert er auf einer amerikanischen Segelyacht namens „Mystique“ an. Ziel: die Kanarischen Inseln.

Gibraltar, Madeira und die Kanaren – das sind gute Ausgangspunkte für all diejenigen, die zum Nulltarif über den großen Teich wollen. Besonders aussichtsreich ist es, zum Start der Atlantic Rally for Cruisers (ARC) im November in Las Palmas auf Gran Canaria seinen Daumen rauszuhalten.

„Da sind die Stege und Pinnwände vollgekleistert mit kleinen Steckbriefen, mit denen meist junge Leute noch eine Koje zu ergattern versuchen“, erzählt Wilhelm Greiff, deutscher Repräsentant der alljährlichen ARC. Greiff weiß auch: „Diejenigen, die erst kurz vor dem Startschuss dort stehen, sind meist keine erfahrenen Segler.“ Wer sich →

auskennt, sucht sich vorher einen Platz auf einer Segelyacht, so der Rat des Blauwasserexperten, zum Beispiel über die Crewbörse auf der Website des ARC-Veranstalters World Cruising Club (oceancrewlink.com).

Auch Katharina und Maximilian von Sommoggy, 26 und 25 Jahre alt, finden den Gedanken reizvoll und romantisch, als Tramper übers Meer zu segeln. Außerdem passt er wunderbar ins Budget der Studenten. Wie sollten sie sich sonst ihren Traum erfüllen, in die Südsee zu kommen?

Sie suchen im Internet und werden schnell fündig: Es gibt eine Bavaria, die zum Wunschtermin in ihrem Traumrevier unterwegs sein soll. Der Kapitän ist ein österreichischer Weltumsegler, er klingt nett, erfahren, legt Wert auf Sicherheit. „Alles passte“, so die Lehramtsstudentin. Kurzentschlossen sagen sie zu, für sieben Wochen von Rarotonga auf den Cook Islands nach Fidschi. Zusätzlich zur Bordkasse einigt man sich auf 300 Euro „Abnutzungsgebühr“ pro Person.

Es gibt viele Möglichkeiten, einen Hand-gegen-Koje-Platz zu ergattern – in Häfen, Hafenkneipen und an den Schwarzen Bret-

tern von Marina-Büros. Und vor allem: Im Internet, zum Beispiel in der Crewbörse von YACHT online (forum.yacht.de).

Oder auf HandGegenKoje.de, einer Homepage, die seit sechs Jahren Skipper und Mitsegler zusammenbringt. Mehrere hundert Einträge werden dort Monat für Monat veröffentlicht, Tendenz steigend. Einträge von Skippern, die Crew benötigen, ebenso wie Annoncen von Seglern, die eine Koje suchen. So wie diese: „Suche Mitsegelgelegenheit rund Kap Hoorn. Bin ein erfah-

rener Segler, der schon einige Seemeilen auf dem Buckel hat. Näheres bei Kontaktaufnahme.“ Oder das Angebot einer jungen Frau: „Hallo, Hello, Hola, Salut e Ciao. Suche Mitsegelmöglichkeit. Ich spreche fünf Sprachen fließend, bin weltgewandt und will endlich einmal um die Welt.“

Das war auch Volkmar Baureckers Plan: einmal um die Welt zu reisen. Der Österreicher ist zu Beginn seines Vorhabens 68 Jahre alt. Ein rüstiger Rentner ohne riesiges Reisebudget, aber mit Zeit, viel Zeit. Warum also nicht Hand gegen Koje?, habe er sich gedacht. Auch Baurecker findet seinen ersten Kapitän im Internet, einen Deutschen, der für seinen Törn von Mallorca nach Gran Canaria seglerische Unterstützung braucht.

Auf dessen Sun Magig 44 „Elena 1“ sammelt der langjährige Segler seine ersten Hand-gegen-Koje-Erfahrungen. Er lernt die Eigenheiten des Gezeitenstroms vor Gibraltar kennen und bekommt auch eine Lektion erteilt. Er sagt: „An Bord eines fremden Schiffes zählt vor allem das Wort des Kapitäns. Als Hand-gegen-Koje-Mitsegler hast du wenig zu sagen – auch wenn deine Einschätzung zu navigatorischen Fragen vielleicht eine andere ist.“

EIN BRAUCH, DER SO ALT IST WIE DIE CHRISTLICHE SEEFAHRT

DREI SEGLER, DREI ZIELE



Einfach auf den Steg und DAUMEN RAUS, ganz so simpel ist es nicht. Timo Peters versucht es in Las Palmas. Dort startet im Spätherbst die Saison für die ATLANTIK-ÜBERQUERER

Baureckers Aufgaben damals: Wache gehen, Ausschau halten, sehen, ob die Segel korrekt getrimmt sind, kochen. Typische Tätigkeiten für einen, der seine Arbeitskraft gegen eine Koje tauscht.

Mitunter sind die Aufgaben aber auch weitreichender, teils regelrecht ungewöhnlich, weiß Christian Lambertz, der Betreiber von HandGegenKoje.de: „Da wird etwa schon mal Hilfe bei der Bedienung einer neu gekauften Yacht gesucht. Öfter sind auch Revierekenntnisse gefragt, beispielsweise bei dem ersten Törn eines Skippers in einem Tidenrevier.“ Zudem seien schon Mitsegler gesucht worden, die unterwegs W-Lan oder Satellitenfernsehen an Bord installieren oder dem Skipper bei PC-Problemen helfen sollten. „Auch Fotografen und Filmemacher sind hin und wieder gefragt“, so Lambertz.

Katharina und Maximilian von Sommoggy fliegen ein paar Monate später auf die andere Erdhalbkugel. Das Wasser im kleinen Hafen von Avarua auf Rarotonga schimmert türkis. Der Eigner empfängt sie mit Sekt. Südsee wie aus dem Urlaubsprospekt. Es folgen zwei Tage, in denen noch kleine Reparaturen an Bord und die Einkäufe erledigt werden müssen. Dann brechen sie auf nach Palmerston.

„Und auf einmal war es nicht mehr so romantisch, wie wir uns das vorgestellt hatten“, erinnert sich Katharina von Sommoggy. Die Kojen sind stickig, der Himmel des Öfteren wolkenverhangen, die Selbststeueranlage des Schiffs fällt immer wieder aus. Eine lange Dünung rollt ihnen entgegen und raubt ihnen den Schlaf.

Sie sind froh, als sie nach knapp zwei Tagen die Umrisse von Palmerston am Horizont erkennen. „Erst mal durchatmen“, denkt Katharina von Sommoggy, die seit Kindertagen segelt. Sie schlemmen Südsee-Köstlichkeiten, Papageienfisch und Wahoo, einen großen Raubfisch, trinken den frischen Saft der Kokosnüsse und genießen das Südsee-Flair. Weiße Sandstrände, Palmen, die sich sanft im Passat wiegen, türkises Wasser, in dem sich bunte Fische tummeln. So hatten sie sich das vorgestellt.

Timo Peters bleibt bis Lanzarote an Bord der „Mystique“. Er geht dem amerikanischen Kapitän Randy zur Hand, die beiden gewöhnen sich schnell und gut aneinander. „Wir sind ein eingespieltes Team“, schreibt Peters

GANZ WEIT WEG



SÜDSEE

Katharina von Sommoggy und ihr Mann träumen von kleinen Palmenatollen. Und tatsächlich schaffen sie es bis nach Niue

in seinem Blog: „Wenn der eine schläft, geht der andere Wache und umgekehrt.“ Der Hamburger kocht Pasta, liest, hört Musik. Und er lernt allerhand übers Segeln.

Hand gegen Koje – das ist auch ein Prinzip, um Segelerfahrungen zu sammeln. Aber es sei nichts für Anfänger, meint Christian Lambertz. Zwar gebe es keine allgemeingültigen Regeln und Grundsätze, aber ein we-

nig Erfahrung solle man schon mitbringen. Alles Weitere muss zwischen Skipper und Mitsegler individuell abgesprochen werden. Sucht man einen alten Salzbuckel mit viel Erfahrung oder reicht eine helfende Hand mit Grundwissen? Hätte man gern Hilfe beim Kochen oder bei der Kinderbetreuung? Solche Anforderungen stehen meist schon in der Anzeige. →

TIPPS FÜR DEN TÖRN

„Was dort nicht zu lesen ist, ist aber mindestens genauso wichtig“, verrät Lambertz, „die persönlichen Empfindsamkeiten und Erwartungen. Darf mein Mitsegler mit Straßenschuhen an Deck kommen? Wie sauber ist es in der Kombüse? Will mein Skipper überwiegend ankern oder in jeder Marina essen gehen? Das sind Punkte, über die sich beide Parteien hin und wieder in die Haare kriegen“, so Lambertz.

Natürlich komme es vor, dass die Chemie an Bord nicht stimme. „Es ist schon passiert, dass man sich zu einem Törn getroffen hat und nach der ersten Nacht den Beschluss fasste, es doch besser sein zu lassen. Aber auch dabei ist es in allen mir bekannten Fällen immer zivilisiert zugegangen.“

Auch die von Sommoggys merken bald, dass ihre Auslegung von Hand gegen Kojen eine andere ist als die ihres Skippers. Er geht zwar genau wie die beiden Münchner Studenten Wache. Am Kochen oder Putzen jedoch will er sich nicht beteiligen. „Er hat uns zeitweise wie Bedienstete behandelt“, so Katharina von Sommoggy. Sie führen endlose Diskussionen, während die Bavaria von Palmerston nach Niue rauscht, und einigen sich schließlich mit ihrem österreichischen Skipper darauf, dessen Eignerkabine und -bad fortan nicht mehr reinigen zu müssen.

Es ist Dezember, Bruder Leichtfuß Timo Peters verlässt die „Mystique“ im Yachthafen von Las Palmas auf Gran Canaria, Kapitän Randy möchte den Atlantik allein bezwingen. Der Tramper zur See sucht nun eine neue Kojen. „Im Hafen liegen über 1000 Segelboote, von denen Hunderte dabei sind, sich auf den Weg über den großen Teich vorzubereiten“, schreibt Peters. „Also rechne ich mir doch ganz gute Chancen aus, ein Boot zu finden, das mich mitnimmt.“

Er findet tatsächlich eins: die Segelyacht „Libertalia“. Auf der hat Peters bereits ein Jahr zuvor seine ersten Hand-gegen-Kojen-Erfahrungen gesammelt. Phil, ein Deutscher, ist ein verantwortungsbewusster Kapitän. „In dessen Hände würde ich mein Leben blind legen“, so Peters. Phil will über die Kapverdischen Inseln nach Brasilien segeln.

Mit an Bord sind zwei weitere Hand-gegen-Kojen-Segler, der Amerikaner Kyle und die junge Norwegerin Cecilie. Die Bedingungen auf der Reise Richtung Äquator sind nicht einfach. „Die Wellen sind hoch“, notiert

*Hand gegen Kojen, das funktioniert recht einfach. Halten sich Skipper und Mitsegler an einige **REGELN**, finden sie nicht nur zueinander, sondern kommen auch miteinander aus*

ROUTEN & ZEITEN

Wer als Yacht-Tramper die Meere überqueren möchte, sollte wissen, welche Passagen von vielen Yachteignern zu welcher Jahreszeit gesegelt werden. Außerdem gibt es beliebte Starthäfen, die aufgrund ihrer Lage oder ihrem guten Verproviantierungs- und Ausrüstungsangebot Hand-gegen-Kojen-Seglern größere Chancen bieten, eine Mitsegelgelegenheit zu finden. Eine Auswahl:

- Über den Atlantik von Ost nach West: ab Gibraltar oder Malaga von September bis November, ab den Kanarischen Inseln, vereinzelt auch ab Madeira und den Kapverdischen Inseln, von November bis Januar.
- Über den Atlantik von West nach Ost: ab Martinique, Guadeloupe, Antigua, St. Maarten mit Kurs auf die Azoren ab Mitte März bis Mitte Mai (von Mai bis November ist Hurrikan-Saison in der Karibik).
- Teilstrecke Azoren-europäisches Festland: ab Horta/Faial Ende April bis Ende Juni.
- Pazifik von Ost nach West: ab Panama-Kanal von Januar bis April, ab Tahiti im Mai und Juni (Mitte November bis April ist im Südpazifik Hurrikan-Saison).
- Indischer Ozean: ab Darwin/Nord-Australien von Oktober bis November oder

von Mai bis Juli. Alternativ ab Neuseeland (Auckland und Bay of Islands) Richtung Südsee, Australien und Indischer Ozean im März und April.

- Von Südafrika in die Karibik oder nach Nordafrika oder Europa: ab Durban oder Kapstadt zwischen November und Februar.

SUCHEN & FINDEN

- Erste Möglichkeit: zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein und Klinken putzen. Sprich, auf den Stegen, in Hafengebühren und in Hafenkneipen, in örtlichen Segelclubs oder bei Charterstützpunkten gezielt nach Skippern fragen, die Verstärkung suchen.
- Ergänzend dazu: Zettel aufhängen. Möglichst viele. Falls Segelerfahrung vorhanden ist, dies unbedingt vermerken. Auf diese Weise

steigen die Chancen, bei einem Skipper Interesse zu wecken. Kontaktmöglichkeit nicht vergessen (Handy-Nummer oder Mail-Adresse).

- Dritte Alternative: Crewbörsen im Internet nutzen. Setzt einen regelmäßigen Internetzugang voraus, um gegebenenfalls Antworten checken zu können. Gute Adressen sind die im Text erwähnten: forum.yacht.de, handgegenkoje.de, oceancrewlink.com oder auch hand-gegen-koje.net.

FÜR & WIDER

Jeder sollte sich gut überlegen, bei wem er mitsegelt. Und aus Skippersicht, wen man sich an Bord holt. Einmal unterwegs, müssen alle mitunter wochenlang miteinander klarkommen. Daher beim Kennenlernen so viel und so offen wie möglich reden. Auch über persönliche Erwartungen und Vorlieben, Marotten etc. Wenn man merkt, es passt nicht, besser die Sache abblasen. Was geklärt sein sollte:

- Zustand der Yacht, Sicherheitsausrüstung.
- Segelerfahrung des Skippers/des Mitseglers.
- Aufgabenbereiche aller an Bord, inklusive des Skippers.
- Geplante Route/mögliche Ausweichziele.
- Finanzielle Beteiligung: Wer zahlt für was?

Infos zu Mitseglervereinbarungen auf yacht.de unter Webcode #78505



Sommoggy taucht ab, um die Riffe zu bewundern. Das lenkt ab vom nicht ganz so tollen Bordalltag

MAN SOLLTE GESELLIG, ABER AUCH FÄHIG SEIN, ZURÜCK-ZUSTECKEN

Bruder Leichtfuß, „vielleicht vier Meter.“ Unterwegs bricht irgendwann der Baum des Besansegels. Doch die zusammengewürfelte Crew improvisiert, findet eine Lösung und hat auch noch Freude daran: „Wir müssen schon ein bisschen verrückt sein, dass uns selbst so eine Aktion noch Spaß macht!“, wird Kapitän Phil von Peters zitiert.

Es sind solche Erfahrungen, die den Hamburger begeistern. „Ich finde es spannend zu beobachten, wie sich eine kleine Gruppe Menschen auf See zusammenfindet, wie sie weit weg von jeglicher Zivilisation und auf sich allein gestellt funktioniert – und zwar unter ziemlich besonderen Bedingungen.“

Er, inzwischen schon fast eine Art Profi-Tramper, glaubt zu wissen, was man als Hand-gegen-Kojen-Segler mitbringen sollte: „Am besten klappt es, wenn man ein positiver, fröhlicher und geselliger Mensch ist. Außerdem gehört natürlich eine Portion Abenteuerlust dazu und gelegentlich wohl auch die Fähigkeit, zurückstecken zu können.“

Doch sieht so wirklich der ideale Yacht-Tramper aus? „Den typischen Anhänger von

Hand-gegen-Kojen-Törns gibt es eigentlich nicht“, widerspricht Homepage-Betreiber Lambertz. Da ist der Student, der ein Semester aussetzt, da ist der von Fernweh geplagte Reisende und rüstige Rentner. Da gibt es viele andere Menschen und Motive mehr.

Lambertz denkt kurz nach, dann fallen ihm zwei ungewöhnliche Geschichten ein. Die eine von einem Mann, der nicht nur für sich selbst eine Kojen suchte, sondern auch ein Motorrad mit an Bord bringen wollte. „Er hat die Maschine dann tatsächlich auf einem großen Katamaran mitnehmen dürfen.“

Die andere handelt von einem älteren Seglerehepaar, das seine Weltumsegelung eigentlich nur kurz in Australien hatte unter-

brechen wollen. Doch dann starb der Mann überraschend, und die Frau saß am anderen Ende der Welt, unfähig, ihr Schiff allein zurückzubringen. „Sie hat über uns jemanden für die komplette Strecke gefunden und war damals sehr dankbar.“

Der Österreicher Volkmar Baurecker segelt nach seiner ersten Etappe mit einem deutschen Skipper über den Atlantik, 21 Nächte sind sie auf See, auf sechs Stunden Wache folgen sechs Stunden Schlaf, der Wind ist lau und die Welle lang. Auf Martinique heuert der inzwischen braungebrannte Rentner bei einem Österreicher an und reist weiter Richtung Trinidad. Später geht es mit einem Australier bis auf die San-Blas-Inseln vor Panama.

Probleme? Baurecker schüttelt den Kopf, sagt, „das Einvernehmen zwischen Kapitän und mir ist mit jeder Etappe besser, harmonischer geworden.“ Baurecker ist sich sicher, er hat viel dazugelernt.

In Panama braucht Baurecker eine neue Kojen. Er findet sie abermals im Internet. Der Kapitän, ein Amerikaner namens Tomas, ist pensionierter Offizier der US-Marine. Das Schiff liegt nahe der Halbinsel Amador →

Sonnenuntergang in Port Maurelle auf Vava'u. Von solch romantischen Ankerplätzen hatten die Sommoggys lange geträumt



Die Bedingungen an Bord von Bruder Leichtfuß dagegen sind inzwischen nahezu ideal. Der Wind weht konstant mit drei bis vier Windstärken, die „Libertalia“ gleitet mit fünf, sechs Knoten übers Meer. Nach 16 Tagen Einsamkeit auf dem Atlantischen Ozean kommt Land in Sicht: die Hafenstadt Recife. Pünktlich zum brasilianischen Karneval sind die Leinen der „Libertalia“ fest.

Volkmar Baurecker findet schnell einen neuen Kapitän, er verbringt die nächsten 105 Tage und Nächte an Bord der Yacht von Lynn und Stu aus Australien. Sie entdecken gemeinsam die Galapagos-Inseln. Dann, auf Tahiti, findet ein Deutscher Baureckers Notiz, die dieser an die Tür des Hafenskapitäns geheftet hatte. Er nimmt den Österreicher mit nach Fidschi.

Dort wechselt er dann an Bord der „Two Oceans“, ein Katamaran. Der gehört einem pensionierten israelischen Flugzeugkapitän. Sie steuern gemeinsam Neuseeland an. Wind und Wetter lassen den Kat ordentlich stampfen und tanzen, Baurecker wird sogar seekrank. Und es gibt Bruch: Eine Winsch blockiert, die GPS-Antenne geht über Bord, das Trampolin an Backbord löst sich auf.

Kein Bilderbuch-Törn, diese Etappe. Eher eine recht anstrengende Reise, die Baurecker und seinen Kapitän vor einige Herausforderungen stellen. Am Ende haben sie sie gemeinsam bewältigt. „Wir müssen ein Team sein“, hatte Kapitän Miki Barzam gleich zu Beginn gefordert – und damit einiges an Weitsicht bewiesen.

Der Rentner legt noch eine letzte Etappe Hand gegen Koje zurück, von den Salomonen aus segelt er nach Singapur. Dann – nach dreieinhalb Jahren und 19 Kapitänen – kehrt er auf dem Landweg zurück in seine Heimat, nach Österreich.

„In 18 Fällen haben mein Kapitän und ich uns als Freunde getrennt“, sagt der heute 72-Jährige. Er hält jetzt Vorträge über seine außergewöhnliche Art zu reisen, über die Jahre auf See, über seine Erlebnisse (segeln-umdiewelt.at). Und ein Buch will er auch darüber schreiben.

Timo Peters hingegen hat noch keinen genauen Plan, wie es weitergeht. Er wird wohl bald wieder auf den Weltmeeren unterwegs sein. Als Nächstes will er sich den Pazifik vornehmen, natürlich Hand gegen Koje.

vor Anker, dahinter ziehen die großen Schiffe vorüber, Frachter, die durch den Panama-Kanal fahren. Eigentlich passt alles.

Doch dann stellt sich heraus: Das Schiff ist in schlechtem Zustand. Es stinkt und ist ungepflegt, Baurecker zieht die Reißleine und geht von Bord. „Es war das einzige Mal auf meiner Reise, dass ich mich nicht in Frieden von meinem Kapitän getrennt habe“, wird er am Ende seiner Reise sagen.

Katharina und Maximilian von Sommoggy segeln weiter durch die Südsee, auf die zu Tonga gehörenden Insel Vava'u und bis nach Fidschi. Sie schwimmen mit Walen, genießen das Paradies. Aber sie ärgern sich auch, weil ihr Skipper weniger Ziele anläuft als gedacht. Mitunter bleibt er eine Woche im selben Hafen, obwohl schönste Buchten hinter der nächsten Landnase warten.

Dennoch, nach sieben Wochen fliegen sie mit überwiegend positiven Erinnerun-

gen zurück. „Wir haben einen tollen Einblick ins Blauwassersegeln bekommen“, so das Resümee von Katharina von Sommoggy, „auch wenn der große Altersunterschied zwischen dem Skipper und uns und die unterschiedlichen Lebenseinstellungen allen viel abverlangt haben.“

HAND GEGEN KOJE ERÖFFNET EINBLICKE, DIE VIELEN VERBOR- GEN BLEIBEN

KAREN AMME