



Der unglaubliche Törn
von Aron und *Carina*

Auf sechs Metern um die Welt

Mit einem Serien-Kleinkreuzer,
gebaut für Süßwasser-Reviere,
19 Fuß lang und 39 Jahre alt,
segelte der Ungar Aron Meder in
drei Jahren auf der Passatroute um
die Welt. Sein Budget: 9.000 Euro

Text: Jean-Luc Gourmelen

Ein befreundeter
Segler machte
dieses Foto von
Aron auf dem
Pazifik, bei den
Galápagos-Inseln

Foto: Geza Szabo

Während der dreijährigen Weltumsegelung hat Aron **70 %** der Zeit auf dem Wasser verbracht
Landgängen von Aron besucht. Er hat **1.200** Unterhaltungen mit **120** Amateurfunkern
und **52** Tagen von den Galápagos-Inseln nach Französisch-Polynesien. Eine **5**-Kilo-Gasflasche

und **30.000** Seemeilen zurückgelegt. **5** Kontinente und **40** Länder wurden auf **75**
aus **17** Nationen geführt. Die längste zurückgelegte Strecke führte mit **3.100** Seemeilen
hielt im Schnitt vier Monate. Eine **50** Meter-Rolle **0,5** mm-Segelmachergarn hielt **5** Monate.



Links: Nach drei Jahren Reise zieren die Kajüte Kunstwerke aus aller Welt

Oben: Der strahlende Eigner Aron nimmt im November 2004 Carina in Empfang

Unten: Die erste Hürde ist geschafft! Nach 39 Tagen auf See erreicht Aron Barbados



Er strahlt, er redet, er herzt seine Familie und Freunde, die er drei Jahre nicht gesehen hat, lacht, sucht nach den richtigen Worten, umarmt den einen, küsst den anderen, und strahlt noch immer über das ganze Gesicht. An diesem Samstag, den 19. September, trifft Aron Meder die Seinen wieder, nach drei Jahren, in denen er einhand mit seiner Carina 18 Carina die Welt umsegelt hat. Der Unterschied zwischen den winzigen 19 Fuß des Kleinkreuzers und den umliegenden, hochbordigen Fahrtenyachten in der slowenischen Marina Koper könnte nicht größer sein: Sie sind im Mittel um die 12 Meter lang, von ihren Niro-Beschlägen strahlt der Glanz der großen europäischen Konstrukteure. Mit Lederlappen in der einen und Wasserschlauch in der anderen Hand wienert Eigner an

ihren Booten herum und wundern sich: Warum der Menschaufbruch um diese kleine, schäbige Carina? Weshalb sind zwei Fernseherteams extra aus Budapest angereist, ebenso wie einige andere Reporter? Warum stimmen seine ungarischen Landsleute die Nationalhymne an, als Aron festmacht? Und was um alles in der Welt treibt ausgerechnet einen Ungarn an, um die Welt zu segeln? Au-

ßer Nador Fa, der von 1985 bis 1987 um die Welt segelte, 1991 zehnter beim BOC und 1993 fünfter bei der Vendée Globe wurde, befahren nur wenige Ungarn andere Gewässer als ihr Hausrevier Balaton. Und nun ist tatsächlich einer um die Welt gesegelt! Voilà: Ungarns neuer Nationalheld, der Mittzwanziger Aron Meder mit blonden Haaren und blauen Augen. Lässig steht er vor Kameras, Mikrofonen und Notizblöcken und genießt seine Viertelstunde warholschen Ruhms. Und sogar noch mehr, wenn man die zwei Stunden hinzu rechnet, die wir auf dem reglos liegenden, asth-

matischen Mittelmeer neben ihm her gedümpelt sind, ihm, der wirkt wie ein falsches Puzzleteil in der hiesigen Seglerszene, mit den Matchrace-optimierten RC 44 und 6.50-Racern.

Drei Jahre zuvor, am 24. September 2006, ist Aron still und leise von Koper aufgebrochen, dem für Ungarn nächst gelegenen Mittelmeereszugang. Nur wenige haben an sein Projekt geglaubt. Man war skeptisch, trotz seines respektablen Lebenslaufs: Elektro-Ingenieur, 10.000 Seemeilen als Segellehrer im Meilenbuch, Amateurfunker, Marathonläufer... Deshalb berichteten die meisten Segelmagazine auch erst über ihn, nachdem er seinen ersten Ozean überquert hatte und auf den Antillen angekommen war: Als er es nach 39 Tagen ohne Autopilot und mit gebrochenem Baum von den Kapverden nach Barbados geschafft und immer noch nicht den Mut verlo-



„Was treibt ausgerechnet einen Ungarn dazu, einhand um die Welt zu segeln?“

Fotos: Aron Meder, Jean-Luc Gourmelien

Carina auf einen Blick

Länge..... 6 Meter
 Breite..... 2,2 Meter
 Tiefgang..... 0,95 Meter
 Verdrängung..... 1,1 Tonnen
 Segelfläche..... 6,48 m² (Großsegel), 9,79 m² (Genua), 6,77 m² (Fock)

1970 als Kleinserie in der Schweiz gebaut, ist dieser solide Kleinkreuzer Sloop-getakelt, hat einen gemäßigten Langkiel und ein Ruderblatt mit Skeg. Der zu Beginn montierte Innenborder, ein Zweitakter von Yamaha, hauchte trotz mehrfacher Reparaturen nach 3/4 der Strecke sein Leben aus und wurde durch einen 8 PS- Außenborder der gleichen Marke ersetzt. Bevor Aron im November 2004 Carina kaufte, war er noch nie in Salzwasser gesegelt.

ren hatte, konnte man davon ausgehen, dass er seine Ziele auch gegen Widrigkeiten erreichen würde. Wie nach der Atlantik-Überquerung, bei der epischen Passage durch den Panama-Kanal: „Die Vorschriften verlangen es, vier „Line Handler“ an Bord zu nehmen, was ungefähr der Größe des Bootes entspricht“, schreibt Aron in seinem Logbuch. „Mit dem Lotsen und mir waren wir zu sechst an Bord, von denen fünf auch die Nacht dort verbringen mussten – am Ende schliefen zwei auf der Tonne, an der wir die Nacht verbrachten... und es regnete in dieser Nacht!“

Auf dem Meer steuert er täglich zwölf Stunden und verbringt den Rest damit, jede Kleinigkeit des Tages ins Logbuch einzutragen, mit befreundeten Amateurfunkern zu kommunizieren, zu angeln, zu kochen und seine Carina in Stand zu halten. ➤



Budget: mikroskopisch klein...

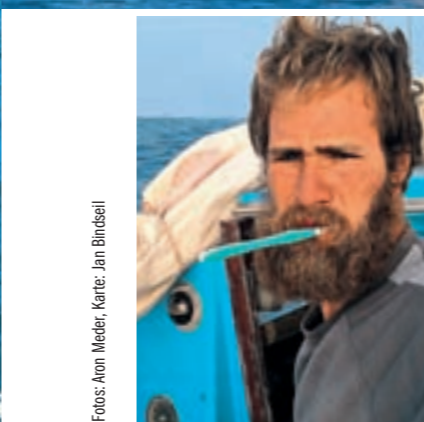
Adam stammt aus einer bescheidenen Familie und verfügte über ebensolches Budget. *Carina* kauft er 2004 für 1.500 Euro und benötigt zwei Jahre und weitere 2.000 Euro, um sie in Stand zu setzen und für seine Reise auszurüsten. Nach dem Panama-Kanal bleibt ihm so gut wie nichts mehr von seinem ursprünglichen Reisebudget von 9.000 Euro. Also schraubt er seine Ausgaben bis aufs Nötigste zurück und gibt eigentlich nur noch Geld für Nahrungsmittel aus. Auf dem Meer angelt er: zwei bis drei Fische pro Woche auf dem Atlantik und dem Pazifik, ein bis zwei auf dem Indischen Ozean. Für einen guten Proteinhaushalt ist gesorgt; für den Mangel an frischem Obst und Gemüse wird er in den Tropen reichlich entschädigt.

Auf Fidschi, mit leerer Börse, kaputtem Motor und neuer Freundin im Arm, muss er die Bordkasse auffüllen und heuert als Fischer an; in Neuseeland überführt er ein Boot. Die verdienten 20 Dollar investiert er direkt in zwei neue Batterien... und hat endlich wieder genug Strom für den Autopiloten! Unnötig zu erwähnen, dass Aron nur äußerst selten Marinas ansteuert und, wenn es unbedingt nötig ist, am Steg für die Dingis festmacht. Die Hafengebühren halten sich daher in Grenzen, die Nachsicht der meisten Hafenmeister tut ihr Übriges. Im Suez-Kanal bezahlt Aron 90 Dollar für den Transit, 50 Dollar Provision an den Agenten, 40 Dollar „Port Clearance“ und 48 Dollar für drei Nächte in der Marina, inklusive W-Lan, Wasser und Strom. Seine Einkaufsliste für mehr als zwei Monate auf dem Meer sieht so aus: Fünf Kilo Reis, fünf Kilo Brotbackmischung, zwei Kilo Zucker, zwei Kilo Mehl, zwei Kilo Zitronen, vier Kilo Orangen, Konserven (Würstchen, Pastete, Sardinen, Bohnen, Gulasch), Kekse und Getränkpulver... Alles für 30 Euro.



Die Route

Aron wählte die Passatroute, war mit durchschnittlich 3,5 Knoten aber viel langsamer unterwegs als „normale“ Weltumsegler. Geschwindigkeit spielte auf der Reise ohnehin keine Rolle



Fotos: Aron Meider, Karte: Jan Bindsell

In den vier bis fünf Windstärken des Passatgürtels kam er im Schnitt mit drei bis 3,5 Knoten voran und loggte Etmale von 50 bis 60 Seemeilen – bescheidene Zahlen, die sich dadurch relativieren, dass er keinen Rekord jagt, eher untertafelt segelt und „nur“ zwölf Stunden am Tag selbst steuert. Eine Windsteueranlage wäre praktisch gewesen, hätte aber das Budget gesprengt; die Batterien, die er zu Beginn an Bord hat, liefern nicht genug Energie für den Autopiloten. Also steuert er selbst. Auf den ersten Blick scheint die *Carina* als gemäßiger Langkieler gut geeignet, um die Pinne einfach festzulaschen, solange die Wellen nicht zu hoch sind. Doch Segel und Pinne müssen ohne Unterlass neu eingestellt werden, so dass Arons Heckwelle Kurven und Arabesken auf die Meeresoberfläche zeichnet...

Da das Cockpit sich fast auf Höhe der Wasseroberfläche befindet, füllen es die Wellen sehr schnell. Doch der Vorteil dieses niedrigen Freibords ist, dass Aron nur den Arm auszustrecken braucht, ▶

Links: Fasziniert schnorchelt Aron Stunden im türkis Wasser der Galápagos; oben: Kleine Abkühlung vor den Marquesas; u. links: Momentaufnahme aus der Karibik; u. rechts: Selbst auf den abgeschiedenen Galápagos hält Aron via PC Kontakt



um sich mit der Harpune eine der kapitalen Doraden zu schnappen, die sich um seinem Schiffsrumpf herum tummeln. Aron: „Ich beobachte sie oft: Es gibt blaue und grüne, die sich niemals in die Quere kommen. Die blauen schwimmen ganz nah an das Boot heran, die grünen folgen mir in weiterem Abstand. Hier auf dem Meer sind ihre einzige Gefahr gelegentlich Haie.“

Am 123. Tag seiner Reise hört Aron seltsame Geräusche aus dem Ruderschaft und wird immer besorgter, da die See trotz guten Wetters um *Carina* herum sehr unruhig ist.

Nach dem ersten Schreck birgt er die Segel und zieht mit Hilfe des Bootshakens ein Tau unter dem Ruder durch, um es zu stabilisieren. „Ich habe gerade gesehen, wie eine Dorade von einem Hai verschlungen wurde, und wirklich wenig Lust, ins Wasser zu gehen!“ Mit einer Tauchermaske geschützt wagt er einen Blick unter Wasser und entdeckt den Ursprung seiner Schwierigkeiten: Es sind Doraden, die sich gemütlich an Rumpf und Ruderblatt reiben!

Am 393. Tag, als Aron zwischen Tonga und Fidschi Bergfest feiert, beginnt der Mast abzuknicken. „Nach einer halben Stunde bricht das Unterwant an Steuerbord, das ich schon auf Nuku-Hiva repariert habe. Ich ersetze es durch ein Fall. Und ersetze auch das Backbord-Unterwant, damit die Spannung auf beiden Seiten des Mastes gleich bleibt.“

Eine Woche später frischt der Wind auf gute sechs Windstärken auf, und Aron flüchtet nur mit der Fock vor dem aufziehenden Unwetter. Die Kontakte des Autopiloten sind kaputt, und aufgrund der schlechten Wetterbedingungen ist es unmöglich, sie zu reparieren. So steuert Aron, in Ölzeug eingepackt, die Meerenge von Piha an. Er fährt auf Sicht, um rechtzeitig die Korallenstöcke erkennen zu können, und erreicht das Kap von Togatapu. „Dort steuere ich auf die Fischerboote zu, deren Besatzung mir erlaubt, längsseits festzumachen: schon nach ein paar Minuten sind wir Freunde geworden.“

Das liebt der Skipper der *Carina*: Menschen verschiedenen Glaubens und fremder Kultur kennen zu lernen. Die Welt und ihre Bewohner zu entdecken, das ist sein Antrieb; ganz bestimmt keine Geschwindigkeitsrekorde. Und wenn man mit einem kleinen Boot und einhand irgendwo ankommt, ist es denkbar ein-



Schönes Leben: Erholung auf dem Marquesas nach der zweiten Ozean-Etappe (o.), Malaysia (o. li.); auf Fidschi macht Aron eine schöne Bekanntschaft (o. re.); im Jemen (li.); auf den Galápagos-Inseln (unten)



fach, mit Menschen in Kontakt zu kommen. Auch wenn die örtlichen Behörden, auf Tonga beispielsweise, wegen seines Heimatlandes misstrauisch sind: „Ungarn, wo liegt das? Ah... Aber dort gibt es doch gar kein Meer!“ Die Ähnlichkeit mit dem glattrasierten Portät im Reisepass lässt rapide nach, je länger Aron sich Haare und Bart wachsen lässt – letzterer beeindruckt besonders die Menschen in Asien tief. Den Bart behält Aron übrigens bis zum Suez-Kanal, wo er zermürbende 21 Tagen darauf wartet, dass der Wind nicht mehr direkt aus Nord und ihm auf

„Im Suez-Kanal opfert Aron seinen Bart den Göttern des Windes.“

Fotos: Geza Szabo, Aron Meider



Langsam reisen, viel erleben

Aron, der Joshua Slocum, Bernard Moitessier und Serge Testa bewundert, war nach der Reise sehr zufrieden mit seinem Boot, auch wenn Wellen das Cockpit sehr schnell füllten und die Lenzklappen ihre Arbeit nicht unbedingt schnell verrichteten. Sein bestes Etmal betrug 132 Seemeilen, sein schlechtestes, gegen den Strom von Panama zu den Galápagos-Inseln, minus 55 Seemeilen.

Was die besuchten Reviere angeht, haben das Rote Meer, die Kanaren und Indonesien bei ihm keine bleibenden Erinnerungen hinterlassen: Die „Best-of-Liste“ der Landgänge lautet also: Kapverden, Fidschi und Sri Lanka. In genau dieser Reihenfolge.

die Nase weht. Schließlich opfert er seine Haartracht dem Gott des Windes. Der zeigt sich gnädig: Schon am nächsten Tag schwächt der Wind um 15 Knoten ab, Aron und *Carina* können ihren Weg durch den Suezkanal fortsetzen.

Seinen Zweitnamen Marlboro-Kanal trägt der Suez-Kanal aufgrund der Neigung der Lotsen, ihre Dienste durch ein paar Stangen Marlboro beschleunigen zu lassen, die sie der Besatzung der Schiffe abknöpfen. Man stelle sich die Enttäuschung des Lotsen vor, der *Carina* zugewiesen bekam und seinen Kollegen neidvoll dabei zusehen musste, die Gangway eines Supertankers hochzuklettern – auf dieser Nusschale würde es nun wirklich nichts zu holen geben.... Zugegeben: Weder *Carinas* Rumpf noch das Rigg sehen am Ende der Reise besonders schneidig aus: Der Lack blättert ab, die Plexiglas-Scheiben sind blind und über und über mit Sikaflex-Schlieren bedeckt, ausgefranste Tauenden baumeln von den Salingen, um zu verhindern, dass das Segel zu sehr an ihnen scheuert. Die ➤

Island – Im Fahrtwind der Wikinger

West circle from Scotland to Siglo
590 NM, (1080 km)

East circle from Scotland to Djupivogur
720 NM, (1333 km)

Midnight Sun Race (No the Arctic Circle)
75 NM, (139 km)

Island bietet von der Seeseite aus ein spektakuläres Bild: blaue Berge, weiße Gletscher und einsame Fjorde mit fruchtbarer Unterland. Ein Ziel wie geschaffen für Sportsegler.

The Iceland Midnight Sun Race ist eine einzigartige Regatta – die einzige ihrer Art im Nordatlantik. Sie wird am 10. Juli 2010 zum zweiten Mal gestartet, wenn die Sonne rund um die Uhr am Himmel steht!

Iceland midnight sun race - www.icesun.is



Fock hat jede Form verloren, am Ersatz-Großsegel, das ein befreundeter Segler noch schnell nach Hurghada gebracht hat, fehlen zum Masttopp ein Meter und zum hinteren Baum-Ende 50 Zentimeter. Was die muffige Kajüte betrifft, steht sie



Carinas äußerem Eindruck mit der ewig feuchten Bodenmatratze, der von mehr oder weniger begabten Künstlern vollgekritzelten Kajütendecke, den Küchenutensilien und den Souvenirs und Schmökern, die im Rhythmus der Wellen in

1.200 Funk-Unterhaltungen führt Aron mit seinem 20 Jahre alten Funkgerät (li.), Oman (o.re.), Gibraltar (u.re.); angekommen: Nach 30.000 Seemeilen trifft er, wieder bartlos, in Koper ein

den Schapps hin- und herklappern, in nichts nach.

Betrachtet man Arons schmales Reisebudget, verwundert der äußere Zustand des Bootes nicht. Doch muss man hervorheben, dass Aron der Optik seines Gefährts nicht allzu viel Bedeutung zumisst. Für ihn zählt mehr das Sein als der äußere Schein. Die Abertausenden von Stunden, die er allein auf dem offenen Meer verbracht hat, haben diese Einstellung noch verfestigt. Ebenso die Bücher, die er auf seiner Reise gelesen hat, und die Kunst der Meditation, die ihm einmal ein Schüler des Yogi Maharishi Mahesh auf einer Überführungsfahrt von Neuseeland nach Fidschi beibrachte.

So lautet Arons erster Eintrag im Bordtagebuch, als er nach drei Jahren im griechischen Kalamata erstmals wieder europäischen Boden erreicht: „Erstaun-



Fotos: Aron Meder, Jean-Luc Gourmelien

lich, ich fühle mich hier als Fremder...“ Diesen Eindruck vermittelt er auch bei seiner Ankunft in Koper, als er seine Mutter, seinen Vater, seine Schwester und seine Freunde in die Arme schließt: Den Eindruck, als ob er sie alle mit anderen Augen sieht, mit durch die Meilen und die Wellen geschärften Sinnen.

In seinem Blick liegen weder Missmut noch Hass oder Herablassung. Er ist nur einfach anders, distanziert. Auch nachdem er allen mit dem exzellenten Wein seines Großvaters zugestrotzt hat, bleibt er auf Abstand. Man spürt, dass er die Erlebnisse seiner Weltreise noch längst nicht verarbeitet hat. Vage antwortet er



Kleine Boote, große Rekorde

Der Italo-Franco-Australo-Amerikaner **Serge Testa** (geboren in Italien, aufgewachsen in Lyon, ausgewandert nach Australien und später in die USA) hält bis heute den Rekord der Weltumsegelung mit dem kleinsten Boot: Seine *Acrohc Australis* war gerade mal zwölf Fuß lang. Der gelernte Schweißer baute sie aus Aluminium, legte am 11. Juni 1984 in Brisbane ab und kehrte am 18. Mai 1987

nach 500 Tagen auf dem Meer zurück.

Anthony Stewart, südafrikanischer Meister im Finn, brach 1984 mit einer TLC 19 von Kapstadt auf, einem Kielschwerter, der nie in Serie gebaut wurde. Nach zahlreichen Mastbrüchen und Entsalzungen trat er die Rückfahrt über den Indischen Ozean an. Am 13. Juli 1992 kenterte er und trieb 240 Meilen auf offener See, bis er auf das Riff der Seychellen-Insel Cerf getrieben wurde. Was vom Rumpf übrig geblieben war, wurde nach Südafrika verschifft, dort wieder aufgebaut und zurück auf die Seychellen zurückgebracht. Beim zweiten Versuch konnte Stewart seine Weltumsegelung glücklich zu Ende bringen.

Im Alter von 66 Jahren startete auch der Russe **Eugeny Gvodev** eine Weltumsegelung. Via Panama und Suez-Kanal ist er auf der 18 Fuß langen *Lena* von 1992 bis 1996 unterwegs. 1999 versucht er es erneut auf einem 12-Fuß-Schiffchen, erleidet jedoch im Roten Meer Schiffbruch und wird von Beamten der jemenitischen Küstenwache gerettet, die russisch sprechen – sein Glück, ist es doch die einzige Sprache, die Govdev beherrscht.

Nicht zu vergessen **John Guzzwell**, der auf einem 21-Fuß-Eigenbau von 1958 bis 1960 eine sehr ordentliche Weltumsegelung abgeliefert hat.

Und wo reiht sich der junge Aron Meder in dieser Aufzählung ein? Er ist immerhin der erste Ungar, der einhand auf einem 19 Fuß-Serienbau um die Welt gesegelt ist, und hatte hinter *Acrohc Australis* und der *Lena* das drittkleinste Boot.



„Ich würde alles noch einmal so machen, mit dem selben Boot!“

auf die Frage, was er jetzt vorhabe: „Mich auf die Erde stellen und warten, wie sich das anfühlt...“. Ein Glas später gesteht er, dass ihn die Mini-Transat-Regatten reizen würden.

Was Aron auch als nächstes anstellt: Diese erstaunliche Weltumsegelung an Bord der *Carina* wird immer wie eine wunderbare Lehre im Gedächtnis bleiben: eine Lehre über Bescheidenheit, eine Seemannsphilosophie ohne Schnickschnack und viele Worte. Arons Fazit am Steg in Koper lautet: „Auch wenn es nicht immer komfortabel war: Ich würde alles noch einmal so machen, auch mit dem selben Boot!“ z

Wir halten, was Sie sich von uns versprechen.
Ihre Yachtversicherung: esa.

Weitere Informationen über Ihre Allianz Vertretung vor Ort oder unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz

