

[Excerpts from Gebhard, Rollo. Seefieber. Allein mit der Jolle Richtung Indien und über den Atlantik. [Alone with the dinghy towards India and across the Atlantic Ocean.] 2016, published by Millemari.]

[Notes: Rollo Gebhard (July 7, 1921 - December 27, 2013) was the first German sailor to singlehandedly circumnavigate the world. Two additional circumnavigations followed. The diary excerpts below concern his first voyage in 1960/1961 with Solveig, a 5.85m / 19ft 7 1/2in LOA Hansajolle, built of mahogany by Abeking & Rasmussen in Germany. Rollo Gebhard sailed her from the Adriatic Sea over the Mediterranean to Egypt, then through the Suez Canal and through the Red Sea which he traversed as the first German singlehanded sailor. The following excerpts pertain to Gebhard's meeting and being helped by the Fishers Island 31 #1156s Patapsco ex-Surprise, which herself was on a pioneering circumnavigation of the world. The original German text follows after the English translation.]

=====

October 29, 1960

Today I have to reach Port Said. It is the third day at sea; the waves are unpleasant here near the coast, the water dirty brown.

A small bird sits on my bench for a few minutes. Just before dark, at 17:00, in the harbor. I get applause from some boats. Why? Maybe the article in the magazine. Find berth next to an American yacht. Very tired, in pain.

October 30, 1960

Early in the morning some police again.

The rich American's Patapsco II is a beautiful boat - 14 meters, by the famous designer Herreshoff from the thirties. Crew: a Norwegian, 22, a Greek, about 38 - as paid crew and the skipper Bob, about 65. Bob is ready to tow me through the channel. He is a strange guy: always unwashed, in dirty, torn clothes, he dwells on the yacht, which looks like a junk room. Butter and coffee stains on the crumpled nautical charts lying around everywhere.

October 30, 1960

We see through the thicket of regulations and have our tickets for shore leave. Bob gets a soldier to stand guard on his boat, and our passports are taken from us. My first trip: to the canal authorities. Have luck. A friendly Egyptian drives me from office to office. Bob had taken an agent for 50 dollars.

At 2:00 p.m. everything is clear, tomorrow we can start!

November 1, 1960

We wait for our passports, promised for 07:00, until 10:00 in vain. Am nervous, the pilot is already there.

11:00: Drive ourselves to the police. There we finally get our passports back.

11:30 a.m.: Off we go. Solveig in tow behaves decently, despite 6 knots of speed. The pilot is Greek. We wave to all ships coming towards us. Huge giants up to 40,000 tons are among them.

24:00: After dark we have to stop, anchor at km 57. A thick tanker passing by sucks away all the water in the narrow channel bed, the Patapsco literally slips and runs aground. Solveig describes a semicircle and slams lengthwise against the side of the large yacht. Anchor torn loose. We lower the anchors again, sleep is out of the question.

November 2, 1960

The second day of the channel passage brings bad weather. We cross the Bitter Lakes, it is raining and blowing hard. Solveig dances around on the waves, shooting back and forth - damaging Patapsco at the stern. In the evening we reach Port Tewfik Yacht Club in Suez.

November 3, 1960

Farewell to the Patapsco crew and their skipper. Short and hearty. Need a few more days in Suez because of Coast Guard and mail.

...

Day and night I stay at sea, using every breath of wind to make

progress. In between, no matter when, I look for a few hours of sleep. Three days later, on the morning of January 6, 1961, I moor at the quay in Massaua.

At anchor in the harbor is - I can hardly believe it - Patapsco II, which I thought had long since arrived in Ceylon.

Despite all incidents, despite turning back to Port Sudan, I have caught up with her again, it seems like the race between hare and hedgehog.

Our joy is great, there is a real hello. None of us had believed that we would ever see the other again. And we have a lot to tell each other - both boats almost got shipwrecked.

Weeks ago, Bob had already tried to reach the Gulf of Aden with the Patapsco in strong headwinds through the notorious Strait of Bab el Mandeb (in English: Gate of Tears). Twice he took a run-up, but was pushed back each time by gale-force southerly winds. On another attempt, a backstay and shroud finally broke. Under the smallest of sails so as not to endanger the mast, Bob returned and is now waiting for new steel ropes from the States.

I told of my difficulties in the reefs and of the two capsizes.

In doing so, I also gave an account to myself when I answered the question:

"Do you want to continue sailing or would you rather load your boat and return to Europe?"

Sven, the Norwegian helmsman, in particular, strongly advised me:

"You have a beautiful boat, Rollo, but it is not suitable for the high seas. It's not watertight, not capsize-proof, the cockpit is much too big, much too open for the breakers. When I think of the storms I've been through on the tankers I've sailed on, it gives me chills to imagine you with that little dinghy ..."

Sure, Sven was right, the Hansa dinghy wasn't built for the big seas, but I didn't want to break off this trip. I wanted to continue the "Enterprise India". The capsize had enriched me by a decisive experience, I knew now: Seafaring in my own boat,

experiencing nature far out at sea or on foreign shores is the most beautiful thing life can offer me.

It is my life in freedom. It is worth every sacrifice to me.

...

A month had passed since my arrival in Massaua. A new log propeller and a new pole with a wind vane had arrived in the mail, but the question of how to continue my journey remained unresolved.

Sven's warnings and the Patapsco's accident while trying to reach Aden under sail made it seem advisable not to tackle the infamous strait of Bab el Mandeb with the dinghy. I set myself a deadline: if I could find a freighter to take Solveig on deck to Aden by February 20, then I would spare myself this struggle against the south wind and current.

Sven helped me to find a suitable ship and we were lucky: On February 12, a smart German freighter of about 15,000 tons entered the harbor - the Franciska Hendrik Fisser. Her captain agreed to allow me passage for a small sum.

Two days later, just before sailing, the freighter's crane hoisted my dinghy aboard. To ensure that it stood firmly on its keel, the crew pushed a few boards under the hull. In the meantime, we were already steaming out to the Red Sea.

Almost at the same time, the Patapsco also left the port of Massaua with a new rig, which had acquired such fateful significance for both boats.

I spent four unforgettable days on board the modern ship, whose friendly captain treated me more as a personal guest than as a passenger. What a luxury, just to turn on the tap when I wanted to wash, to sleep in a proper bunk, or just to sit at a table to read or write.

Before heading for Aden, we called at two more ports in Africa, Assab and Djibouti.

...

I had found an ideal berth at the bridge for the Royal Air Force

speedboats. Next to me was once again Patapsco II. This time my friends had made the trip through the "Gate of Tears" in light winds and without incident and had even arrived before me, since my freighter had also unloaded cargo in other ports.

...

After the overhaul in the Navy Yard, I was allowed to moor Solveig again at the Air Force bridge. The sporting camaraderie of the British garrison was heartbreaking and was cultivated by officers and crews in that cool and unobtrusive manner for which the island people are known.

On the Patapsco, which was still close to me, the mood had increasingly deteriorated in recent weeks.

The Greek hired on another ship, Bob and Sven went out of their way, did not speak to each other and only did their shopping separately. Bob as owner and navigator was physically not up to the hard work. In contrast, Sven had complete command of the sails and the ship and knew that Bob depended on him. Both slept with a pistol under their pillows and jumped to their feet if the other so much as moved. For the first time, it occurred to me that sailing alone had its advantages.

At 10 a.m. on March 3, 1961, I set off from the Air Force Naval Base pier, said goodbye to Sven and Bob, and sailed east across the wide Bay of Aden into the Arabian Sea.

For half an hour the RAF speedboats escorted me, then they turned back, leaving Solveig and her helmsman to an uncertain fate.

...

[Gebhardt was kidnapped and held for a days by armed Arabs, then released and mugged.]

An unprecedented weakness suddenly paralyzes my body - I can't go on. Sail down, then I lose consciousness.

How long I lay like that, I don't know. When I come to, it is 5 pm. The day is coming to an end. Solveig is drifting on the swell. What is going on? How did I get here?

Only gradually does my memory build up again and with it the fear. Quickly raise the sails and keep going! Away from here! Enough experiences for this trip. What luck I have had. Once again I must not tempt fate, the limit has been reached.

I want to return to Aden, to the safe harbor.

...

March 17, 1961

Wind still very hard and exactly from astern. Ten hours every day at the helm. Can no longer sleep at night.

March 18, 1961

Drifted past Aden lighthouse during the night until in front of the entrance. Passed pier about 9 o'clock, yellow flag set. No one comes, boat is too small and too many sport sailors here. Stop directly to the bridge of the RAF. Patapsco is still there. Big welcome.

At the Air Force base I was received like the prodigal son, their commander, Commander Lynch, took special care of me. He congratulated me on my return like on a birthday. It was only from his stories that I realized how lucky I actually was to escape the tribe of Bir Ali (the name of the place where I was trapped).

"As far as I know, no one has ever returned home alive from that coast who was stranded there by plane crash or shipwreck. These guys get the latest weapons from their sheikhs and shoot at anything that moves. Often they have more modern guns than we do, because the army gets its weapons through official channels via the ministry, and that takes years. The sheiks, on the other hand, buy directly from the manufacturer!"

Lynch also explained to me what Ramadan was all about: During the month of fasting, Muslims are not allowed to eat or drink before sunset. That's why the men ambushed me at night after they had eaten and drunk.

He drove with me to "Radio Aden", where I had to tell my pirate story as part of a current program.

Patapsco sailed the same day in the direction of Ceylon.

=====

[German original:]

29. Oktober 1960

Heute muss ich Port Said erreichen. Es ist der dritte Tag auf See; die Wellen sind unangenehm hier in der Nähe der Küste, das Wasser schmutzigbraun.

Ein kleiner Vogel setzt sich ein paar Minuten auf meine Bank. Kurz vor Dunkelheit, um 17:00 Uhr, im Hafen. Von einigen Booten bekomme ich Applaus. Warum? Vielleicht der Artikel in der Illustrierten. Finde Liegeplatz neben einer amerikanischen Yacht. Sehr müde, habe Schmerzen.

30. Oktober 1960

Frühmorgens schon wieder irgendeine Polizei.

Die Patapsco II des reichen Amerikaners ist ein schönes Boot – 14 Meter, von dem berühmten Konstrukteur Herreshoff aus den Dreißigerjahren. Besatzung: ein Norweger, 22 Jahre, ein Grieche, etwa 38 – als bezahlte Crew und der Skipper Bob, etwa 65. Bob ist bereit, mich durch den Kanal zu schleppen. Er ist ein merkwürdiger Typ: immer ungewaschen, in schmutziger, zerrissener Kleidung haust er auf der Yacht, die wie eine Rumpelkammer aussieht. Butter- und Kaffeeflecke auf den zerknitterten Seekarten, die überall herumliegen.

30. Oktober 1960

Wir durchblicken das Dickicht der Vorschriften und haben unsere Scheine für den Landgang. Bob bekommt einen Soldaten als Wache auf sein Boot, die Pässe werden uns abgenommen. Mein erster Weg: auf die Kanalbehörde. Habe Glück. Ein freundlicher Ägypter fährt mich von Amt zu Amt. Bob hatte für 50 Dollar einen Agenten genommen.

Um 14:00 Uhr ist alles klar, morgen kann es losgehen!

1. November 1960

Wir warten auf unsere Pässe, die uns für 07:00 Uhr versprochen waren, bis 10:00 Uhr vergeblich. Bin nervös, der Lotse ist bereits da.

11:00 Uhr: Fahren selbst zur Polizei. Dort werden uns endlich die Pässe zurückgegeben.

11:30 Uhr: Es geht los. Solveig im Schlepp benimmt sich anständig, trotz 6 Knoten Fahrt. Der Lotse ist Grieche. Wir winken allen Schiffen zu, die entgegenkommen. Gewaltige Kolosse bis 40.000 t sind dabei.

24:00 Uhr: Nach Einbruch der Dunkelheit müssen wir stoppen, ankern bei km 57. Ein dicker Tanker, der vorbeigleitet, saugt in dem schmalen Kanalbett alles Wasser weg, die Patapsco rutscht buchstäblich ab und gerät auf Grund. Solveig beschreibt einen Halbkreis und knallt längsseit gegen die Bordwand der großen Yacht. Anker losgerissen. Wir fahren die Anker neu aus, an Schlaf ist nicht zu denken.

2. November 1960

Der zweite Tag der Kanaldurchfahrt bringt schlechtes Wetter. Wir durchqueren die Bitterseen, es regnet und bläst ordentlich. Solveig tanzt auf den Wellen herum, schießt vor und zurück – beschädigt Patapsco am Heck. Abends erreichen wir Port Tewfik Yachtclub in Suez.

3. November 1960

Abschied von der Patapsco-Crew und ihrem Skipper. Kurz und herzlich. Ich brauche noch einige Tage in Suez wegen Coast Guard und Post.

...

Tag und Nacht bleibe ich auf See, nütze jeden Windhauch, um voranzukommen. Zwischendurch, ganz gleich wann, suche ich ein paar Stunden Schlaf. Drei Tage später, am Morgen des 6. Januar 1961, mache ich am Kai in Massaua fest.

Vor Anker im Hafen liegt – ich kann es kaum fassen – Patapsco II, die ich schon längst in Ceylon glaubte.

Trotz aller Zwischenfälle, trotz Umkehr nach Port Sudan habe ich

sie wieder eingeholt, es kommt mir vor wie das Rennen zwischen Hase und Igel.

Unsere Freude ist groß, es gibt ein richtiges Hallo. Keiner hatte geglaubt, den anderen je wieder zu sehen. Und wir haben uns viel zu erzählen – beide Boote hätten beinahe Schiffbruch erlitten.

Schon vor Wochen hatte Bob versucht, mit der Patapsco bei starkem Gegenwind durch die berühmte Straße von Bab el Mandeb (zu Deutsch: Tor der Tränen) in den Golf von Aden zu gelangen. Zweimal nahm er einen Anlauf, wurde jedes Mal von stürmischem Südwind zurückgedrückt. Bei einem weiteren Versuch brachen schließlich ein Achterstag und ein Want. Unter kleinster Besegelung, um den Mast nicht zu gefährden, kehrte Bob zurück und wartet nun auf neues Stahltauwerk aus den Staaten.

Ich erzählte von meinen Schwierigkeiten in den Riffen und von den beiden Kenterungen.

Dabei gab ich auch mir selbst Rechenschaft, wenn ich die Frage beantwortete:

„Willst du weitersegeln oder lieber dein Boot verladen und nach Europa zurückkehren?“

Besonders Sven, der norwegische Steueremann, riet mir dringend:

„Du hast ein wunderschönes Boot, Rollo, aber es ist nicht geeignet für die hohe See. Es ist nicht wasserdicht, nicht kentersicher, das Cockpit ist viel zu groß, viel zu offen für die Brecher. Wenn ich an die Stürme denke, die ich schon erlebt habe auf den Tankern, auf denen ich gefahren bin, dann friert es mich, wenn ich mir vorstelle, dass du mit der kleinen Jolle ...“

Sicher, Sven hatte recht, die Hansa-Jolle war nicht für die großen Meere gebaut, aber ich wollte diese Reise nicht abbrechen. Ich wollte das „Unternehmen Indien“ weiterführen. Die Kenterung hatte mich um eine entscheidende Erfahrung bereichert, ich wusste jetzt: Die Seefahrt im eigenen Boot, das Erlebnis der Natur weit draußen auf dem Meer oder an fremden Küsten ist für mich das Schönste, was das Leben bieten kann.

Es ist mein Leben in Freiheit. Es ist mir jedes Opfer wert.

...

Seit meiner Ankunft in Massaua war nun ein Monat vergangen. Ein neuer Logpropeller und ein neuer Standerstock mit Verklicker waren mit der Post eingetroffen, die Frage aber, wie ich meine Reise fortsetzen sollte, blieb ungelöst.

Die Warnungen von Sven und die Havarie der Patapsco bei dem Versuch, Aden unter Segel zu erreichen, ließen es mir geraten erscheinen, die berühmte Meerenge von Bab el Mandeb mit der Jolle nicht anzugehen. Ich setzte mir eine Frist: Wenn ich bis zum 20. Februar einen Frachter finde, der Solweig nach Aden an Deck nimmt, dann erspare ich mir diesen Kampf gegen Südwind und Strömung.

Sven half mir bei der Suche nach einem geeigneten Schiff und wir hatten Glück: Am 12. Februar lief ein schmucker deutscher Frachter von etwa 15.000 Tonnen in den Hafen ein – die Franciska Hendrik Fisser. Ihr Kapitän erklärte sich bereit, mir die Passage für einen geringen Betrag zu ermöglichen.

Zwei Tage später, kurz vor Auslaufen, hievte der Kran des Frachters meine Jolle an Bord. Damit sie fest auf ihrem Kiel stand, wurden von der Mannschaft einige Bretter unter den Rumpf geschoben. Wir dampften inzwischen bereits auf das Rote Meer hinaus.

Fast gleichzeitig verließ auch die Patapsco mit neuem Rigg den Hafen von Massaua, der für beide Boote so schicksalhafte Bedeutung erlangt hatte.

Vier unvergessliche Tage verbrachte ich an Bord des modernen Schiffes, dessen freundlicher Kapitän mich mehr als persönlichen Gast denn als Passagier behandelte. Welcher Luxus, nur den Wasserhahn aufzudrehen, wenn ich mich waschen wollte, in einer richtigen Koje zu schlafen oder einfach an einem Tisch zu sitzen, um lesen oder schreiben zu können.

Bevor wir Aden ansteuerten, liefen wir noch zwei Häfen in Afrika an, Assab und Djibouti.

...

Ich hatte einen idealen Liegeplatz an der Brücke für die Schnellboote der Royal Air Force gefunden. Neben mir lag wieder

einmal Patapsco II. Diesmal hatten meine Freunde die Fahrt durch das „Tor der Tränen“ bei leichtem Wind und ohne Zwischenfall absolviert und waren sogar vor mir eingetroffen, da ja mein Frachter auch noch in anderen Häfen Ladung gelöscht hatte.

...

Nach der Überholung in der Marinewerft durfte ich Solveig wieder an der Brücke der Air Force festmachen. Die sportliche Kameradschaft der britischen Garnison war herzerfrischend und wurde von Offizieren und Mannschaften in jener kühlen und unaufdringlichen Art gepflegt, für die das Inselvolk bekannt ist.

Auf der Patapsco, die noch immer in meiner Nähe lag, hatte sich die Stimmung in den letzten Wochen zunehmend verschlechtert.

Der Grieche heuerte auf einem anderen Schiff an, Bob und Sven gingen sich aus dem Weg, sprachen nicht miteinander und machten ihre Einkäufe nur noch getrennt. Bob als Eigner und Navigator war der harten Arbeit körperlich nicht gewachsen. Dagegen beherrschte Sven Segel und Schiff vollkommen und wusste, dass Bob auf ihn angewiesen war. Beide schliefen mit einer Pistole unter dem Kopfkissen und schreckten in die Höhe, wenn sich der andere nur bewegte. Zum ersten Mal kam mir der Gedanke, dass die Alleinsegelerei auch Vorteile hatte.

Am 3. März 1961 um 10 Uhr Vormittag machte ich von der Pier der Air Force Naval Base los, verabschiedete mich von Sven und Bob und segelte über die weite Bucht von Aden nach Osten auf die Arabische See.

Eine halbe Stunde gaben mir die Schnellboote der RAF noch das Geleit, dann kehrten sie um, überließen Solveig und ihren Steuermann einem ungewissen Schicksal.

...

[Gebhardt was kidnapped and held for a while by armed Arabs, then released and mugged.]

Eine nie gekannte Schwäche lähmt plötzlich meinen Körper – ich kann nicht mehr. Segel runter, dann verliere ich das Bewusstsein.

Wie lange ich so gelegen habe, weiß ich nicht. Als ich zu mir komme, ist es 17 Uhr. Der Tag geht zu Ende. Solveig treibt auf der Dünung. Was ist los? Wie komme ich hierher?

Nur allmählich baut sich meine Erinnerung wieder auf und mit ihr die Angst. Schnell die Segel hoch und weiter! Fort von hier! Genug Erlebnisse für diese Reise. Was habe ich für ein Glück gehabt. Noch einmal darf ich das Schicksal nicht herausfordern, die Grenze ist erreicht.

Ich will nach Aden zurück, in den sicheren Hafen.

...

17. März 1961

Wind noch immer sehr hart und genau von achtern. Zehn Stunden jeden Tag am Ruder. Kann nachts nicht mehr schlafen.

18. März 1961

Bin während der Nacht am Leuchtturm von Aden vorbei bis vor die Einfahrt getrieben. Gegen 9 Uhr Mole passiert, gelbe Flagge gesetzt. Es kommt niemand, das Boot ist zu klein und zu viele Sportsegler hier. Halte direkt zur Brücke der RAF. Patapsco liegt noch immer da. Große Begrüßung.

In der Air-Force-Basis wurde ich aufgenommen wie der verlorene Sohn, ihr Befehlshaber, Commander Lynch, nahm sich besonders meiner an. Er gratulierte mir zu meiner Rückkehr wie zu einem Geburtstag. Erst aus seinen Erzählungen wurde mir klar, wie viel Glück ich tatsächlich hatte, dem Stamm von Bir Ali (so heißt der Ort, an dem ich gefangen war) zu entkommen.

„Soviel ich weiß, ist von dieser Küste noch keiner lebendig heimgekehrt, der durch Flugzeugabsturz oder Schiffsstrandung dorthin verschlagen wurde. Die Kerle bekommen die neuesten Waffen von ihren Scheichs und schießen auf alles, was sich bewegt. Oft besitzen sie modernere Gewehre als wir, denn die Armee erhält ihre Waffen auf dem Dienstweg über das Ministerium und das dauert Jahre. Die Scheichs dagegen kaufen direkt beim Hersteller!“

Lynch erklärte mir auch, was es mit dem Ramadan auf sich hatte: Im Fastenmonat dürfen Moslems vor Sonnenuntergang weder essen

noch trinken. Deshalb überfielen mich die Männer in der Nacht, nachdem sie gegessen und getrunken hatten.

Er fuhr mit mir zu „Radio Aden“, wo ich im Rahmen einer aktuellen Sendung meine Piratengeschichte erzählen musste.

Patapsco segelte am gleichen Tag in Richtung Ceylon.