# Ausgezeichnet!

## Mit ihrer Neun-Meter-Etap unternehmen Heidemarie und Manfred Brandes seit Jahren herausragende Reisen. Und fast jede wird mit einer Trophäe dekoriert – die Rentner aus Berlin holen Silber in Serie

Tief unten vor der schroffschwarzen norwegischen Felsenküste dehnt sich die Wasserfläche in düsterem, kaum bewegtem Blaugrau bis zur Kimm. Ein erhabener Anblick. Die Weite mutet leicht unwirtlich an, da ist, so weit das Auge reicht, nichts außer Unendlichkeit. Mit einer Ausnahme: Ein einsames weißes Segel zieht langsam über die bleierne See. Es wirkt winzig. Es ist winzig. Gerade einmal neun Meter misst die Etap, die sich durch die Wildnis quält, dort, wo Europa zu Ende ist. Sie fährt neuen Meriten entgegen. Wieder einmal.

Die „Libra" ist ein großes Schiff, ganz unabhängig von Länge und Breite. Seine Eigner haben es dazu gemacht. Die Allerweltsyacht verdankt ihre Popularität in der Fahrtenseglerszene dem Paar, dem es gehört. Kaum ein privates Schiff unter deutscher Flagge dürfte in den vergangenen Jahren Reisen von vergleichbarer Qualität und Quantität im Kielwasser haben. Und das ist aktenkundig. Mit eindrucksvoller Konstanz werden die Törns von Dres. Heidemarie, 70, und Manfred Brandes, 71, mit hochrangigen Auszeichnungen dekoriert. In der Kreuzer-Abteilung (KA) des Deutschen Segler-Verbands gelten die beiden Rentner als „Hardcore-Wiederholungstäter".

Derartiges Vokabular zählt für gewöhnlich nicht zum Repertoire der Verbandsoberen, ebenso wenig die Hymnen, mit denen sie die Brandes nach ihrer Rückkehr aus Norwegen vorigen Sommer in einer Laudatio überzogen: „total segelbegeistert", „hart im Nehmen", „außergewöhnliche Leistung", der Törn, kurz, sei nichts Geringeres als „ein Glanzlicht". KA-Chef Jürgen Feyerabend formuliert das flapsiger, aber nicht minder ▷

**Den Kapitän-Horn-Gedächtnispreis gab es erstmals 2002, noch unter dem Stander des Yachtclub Wendenschloß**

Die Brandes heiter und entspannt im Cockpit ihrer „Libra". Was sie mit der Etap 30 so alles veranstaltet haben, ließe andere vor Stolz bersten

**Die „Libra" bei Kjelvik, auf der Nordkap-Insel Margeröya (o. l.), und am heimatlichen Steg in Rostock (l.). Bewährt hat sich die klassische Organisation: Der Skipper ist für Navigation zuständig (o.). Den Commodore-Preis, höchste Auszeichnung im Fahrtensegeln, gab es schon zweimal**

respektvoll: „Die Leute liefern Reisen ab, da sagt man nur: ‚Boah, ey!'"

Für ihren Norwegen-Törn auf 30 Fuß von Rostock ums Nordkap in die Barentssee bis nach Kirkenes an der russischen Grenze – 99 Tage, 4257 geloggte Meilen, 53 Häfen und Ankerplätze – erhielten die Berliner im vergangenen Jahr den Commodore-Preis, die höchste Auszeichnung, die im Fahrtensegeln hierzulande vergeben wird.

Für die Brandes bedeutet sie lediglich ein weiteres Beutestück in ihrer schier unfassbaren Sammlung, deren exakten Umfang sie selbst auf Anhieb nicht wissen. Sie hätten jedenfalls allen Grund, mit ihren Großtaten ein wenig hausieren zu gehen. Zumal eine Übersegelung der Kieler Bucht bei 5 Beaufort an Seglertheken zuweilen gefeiert wird wie eine Orkanfahrt durchs Südpolarmeer. Aber nichts da. Von wegen Berliner Schnauze. Das eher unscheinbar, gar nicht seebärig wirkende Rentnerpaar, seit 44 Jahren verheiratet, ist bar jeder Allüren, keinerlei Star-Gehabe, stattdessen die crewgewordene Normalität – im besten Sinn.

Sturm und Bruch und Abenteuer, alles haben sie erlebt. Na und? „Mehr als 90 Prozent der Zeit herrschen doch die tollen Bedingungen, wegen denen man überhaupt segelt", sagt Manfred Brandes, grauer Bart, Brille, weißes T-Shirt. „Aber die Leute erzählen immer nur die harten Geschichten."

Sie mögen das nicht. Die kritischste Situation in all diesen Jahren – Maschinenausfall nah an der Küste, bei Schwachwind und Starkstrom – schildert der Skipper derart nüchtern, dass davon wenig mehr im Gedächtnis bleibt als „ist eigentlich nix Besonderes gewesen".

Da schwingt kein gespieltes Understatement mit, kein Kokettieren durch Kleinreden, die Worte kommen ruhig und angenehm unprätentiös. Auch an Bord, auf der Warnow im Frühjahr, vor dem Auslaufen zur nächsten großen Reise, gibt und bewegt sich das Duo zwar geschäftig, aber unaufgeregt, sachlich und routiniert. Von Nervosität vor dem bevorstehenden hochanspruchsvollen Törn keine Spur, obwohl es am folgenden Tag losgehen soll. Sie könnten jetzt von großen Plänen fabulieren, in diesem Jahr ist Island das Ziel. Nichts davon.

Letzte Vorbereitungen, die beiden wirken konzentriert, jeder Handgriff sitzt, „wir sind ein intensives Team und sehr gut aufeinander eingespielt", sagt Heidemarie Brandes, eine schlanke, sportliche Frau in Jeans und T-Shirt. Sie ist an Bord vornehmlich „für die Kommunikation zuständig", die Aufgabenverteilung in diesem Team gestaltet sich demnach weithin „klassisch". Im Seglerischen, Technischen und Navigatorischen

hat er das Sagen, kein Mann vieler Worte, das hat sich so bewährt. Auf diese Art haben sie über die Jahre kritische Situationen und weite Strecken blendend gemeistert, insgesamt mehr als 36 000 Seemeilen – „um den Äquator sind wir längst rum".

Diesen Satz hätte Heidemarie Brandes vor einigen Jahren noch nicht einmal zu denken gewagt.

## »Die Leute liefern Reisen ab, da sagt man nur: **Boah, ey!**«

Die spätere Kinderärztin und der Schwachstrom- und Fernmeldetechniker stammen aus der Gegend von Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern. Sie besuchen dort dieselbe Schule und ziehen 1965 nach Berlin, Hauptstadt der DDR. Sie kennen sich ein Leben lang.

Im Osten der geteilten Stadt kommen sie aus der Not heraus zum Segelsport – und aus der Sehnsucht nach der See. Das Meer ist nahezu unerreichbar. „Auf einen Urlaubsplatz an der Ostsee", sagt Manfred Brandes, „musste man viele Jahre warten."

Mit der fünf Meter langen hölzernen O-Jolle, die sie sich 1972 zulegen, steht ihnen wenigstens ein Teil der Welt offen: Tschechoslowakei, Polen, Ungarn, Bulgarien. „Unser Heimatrevier aber waren die Seen und Kanäle östlich von Berlin."

Als das dritte Kind kommt, funktioniert die Kombination aus Campen und Segeln nicht mehr, die Brandes kaufen einen Jollenkreuzer. Mit ihm befahren sie ab 1977 noch bis ins Jahr der Wende hinein die Müritz, Flüsse und Kanäle bis hinauf zur Küste, gut 10 000 Kilometer insgesamt, so steht es in den Büchern. Dort ist ihre Grenze. Um eine PM 18, die kaum zu bekommende Erlaubnis zum Befahren der Seegewässer, habe er sich „nie bemüht", sagt Manfred Brandes. Ein Törn auf die Ostsee hinaus sei „in den vier Wochen Urlaub eh nicht zu schaffen" gewesen.

Langfahrt ist nicht minder utopisch als eine Reise zum Mond. Denjenigen, der ihnen prophezeite, „dass wir eines Tages ums Nordkap segeln würden", sagt Heidemarie Brandes, „den hätte ich für verrückt erklärt."

Mit einem Mal aber ist alles anders. Die friedliche Revolution in der DDR macht das bis dahin Unvorstellbare problemlos möglich – und sogar noch viel mehr. Ihre Utopie ist plötzlich greifbar. Gleich nach Öffnung der innerdeutschen Grenze beginnen die Brandes mit ausgedehnten Chartertörns: Ostsee, Griechenland, Karibik. Dann wird Manfred Brandes nach Ansicht seines Arbeitgebers nicht mehr gebraucht, erhält eine Abfindung und erfüllt sich damit einen Traum. 1998 kauft er seine erste größere Yacht, die „Libra", eine Etap 30, Baujahr 1991, Liegeplatz Oosterschelde – „sie ist die einzige Geliebte", sagt seine Gattin, „die ich ihm gestatte".

Die Überführung von den Niederlanden nach Rostock beschert den Brandes bei ihrer ersten Teilnahme am Wettbewerb der Kreuzer-Abteilung erstmals Edelmetall. Mit dieser Bronzemedaille beginnt wenig spektakulär der Aufbau ihrer heute wohl einmaligen Trophäenkollektion, darunter Commodore-Preis, Ostseepreis, Hochseepreis von der KA, zum Teil mehrmals verliehen, sowie Auszeichnungen von ihren beiden Vereinen, der Schiffergilde zu Berlin und dem SSV Rostock.

Plaketten und Pokale in der Disziplin Fahrtensegeln zu sammeln, das hat zunächst einmal etwas von Wackeldackel auf der Hutablage, es nährt den Verdacht auf eine gewisse Verschrobenheit. Die Vermutung ist unbegründet.

Berlin-Lichtenberg, ein voluminöser Bau aus gelbem Backstein, hier war einmal eine Kinderklinik. Im Wohnzimmer im ersten Stock bringt Heidemarie Brandes Bacalao aus Trockenfisch vom Nordkap, vier Tage in der Duschwanne gewässert, auf ▷

**Der „Libra"-Törn in Zahlen**
Die Eckdaten von Brandes' preisgekrönter Norwegenreise 2009

| | |
|---|---|
| **Distanz ü. G.** | **4021 sm** |
| **Davon gesegelt** | **3129 sm/78 %** |
| **Fahrtstunden** | **1013** |
| **Fahrtentage** | **76** |
| **Hafentage** | **23** |
| **Mittl. Distanz/Fahrtentag** | **53 sm** |
| **Längste Etappe** | **272 sm** |
| **Besuchte Orte** | **53** |
| **Durchschnittsgeschw.** | **4 kn** |

die Back. Eine Seglerwohnung, aber mit maritimen Exponaten nicht aufdringlich überfrachtet, das passt. Auf dem Tisch der begehrte goldene Sextant, der Commodore-Preis, an den Wänden Reiseimpressionen unter Segeln, Santorin, Fehmarn, St. Lucia. Und am Fenster ein kleines Sortiment aus der stattlichen Sammlung.

Neben anderen steht dort der traditionsreiche Kapitän-Horn-Gedächtnispreis, verliehen von der Schiffergilde zu Berlin 2002 für die Reise Rostock-Helsinki-Tallinn und zurück in 18 Tagen. Die Kreuzer-Abteilung, nebenbei, kürte diesen Törn zudem zur besten Ostseereise des Jahres. Auf der Schale ist Brandes in einer Reihe graviert mit so bekannten Namen wie Kammler. Das berühmte Paar bekam den Preis 1974 für seine vierjährige Weltumsegelung.

Manfred Brandes lehnt sich in dem braunen Sofa zurück, und wenn er erzählt, klingt das alles plötzlich nicht mehr ansatzweise schrullig. „Sehen Sie", sagt er, „wir hatten in der DDR ein Vereinsleben, wie man es sich heute gar nicht vorstellen kann. Das war eine Gemeinschaft, die weit über das Segeln hinausging." Brandes klagt nicht, er sagt das ohne Groll. „Damals war es jedenfalls Pflicht, am Fahrtenwettbewerb teilzunehmen. Das musste jeder."

Dabei wurden in Ermangelung auszuzeichnender Hochseereisen die Binnentörns der Mitglieder prämiert, gewertet nach einem Punktsystem für gefahrene Kilometer und Boni für Mastlegen und Schleusen. Brandes ist also zeitlebens gewohnt, seine Reisen akribisch zu dokumentieren. Da bedeutet es keinen großen Aufwand, diese Aufzeichnungen auch weiterhin den Juroren in Clubs und Verbänden vorzulegen, „es ist immer noch ein Anreiz".

Dass er damit einer kleinen Minderheit angehört, erstaunt Brandes schon ein wenig: „Bei ungefähr 19 000 Mitgliedern in der Kreuzer-Abteilung werden pro Jahr nur rund 70 Reisen eingereicht!" So überragend seien ihre Siege deshalb nicht einzuschätzen, folgert er in gewohnter Zurückhaltung. Andere mit solch einem Logbuch würden bersten vor Stolz: England, Estland, Schottland, Island, Lettland, Irland, die Färöer, Shetlands, Orkneys, Lofoten und Hebriden, ganz Skandinavien sowieso.

Und das alles zu zweit auf neun Metern. Auf einem Schiff, von dem sie bei sechs Knoten sagen: „Es rast."

**Manfred Brandes arbeitet auf dem Vorschiff (o. l.), seine Frau Heidemarie hantiert an Deck (r.). Die beiden erleben auf ihren Törns überaus eindrucksvolle Naturschauspiele, hier vor den schneebedeckten Lyngen-Alpen – ein Höhepunkt der Reise, die „für besondere Leistung" Gold bescherte**

## Lohn für Leistung

Jahr für Jahr prämieren zahlreiche Clubs und Organisationen die besten Törns ihrer Mitglieder. Den traditions- und prestigereichsten dieser Fahrtenwettbewerbe richtet die Kreuzer-Abteilung im DSV aus – schon seit 1922. Die KA vergibt Preise in neun Kategorien. Neben dem Commodore-Preis für die allgemein „herausragende Leistung" des Jahres gibt es Geld oder Trophäen für „vorbildliche, somit nachahmenswerte Reisen" in bestimmten Revieren (Hoch-, Nord- und Ostsee sowie binnen) und unter bestimmten Bedingungen (kleine Boote, Jugend-, Familiencrew). Dabei legen die Juroren weniger Wert auf Extreme – das gilt für das Fahrtgebiet wie für die Zahl der zurückgelegten Seemeilen – als auf die seemannschaftlich einwandfreie Planung und Durchführung des Törns. Einsendeschluss für dieses Jahr ist der 15. November (Modalitäten unter **www.kreuzer-abteilung.org**). Die Preise werden im kommenden März feierlich überreicht.

**DSV-Vizepräsident Uwe Jahnke (M.) ehrt die Brandes mit dem Commodore-Preis**

Wie die viermaligen Großeltern ihre Unternehmungen angehen, ist durchaus exemplarisch für ihre Seglergeneration. Einerseits wissen sie aus Erfahrung, wie sie sich arrangieren müssen, etwa bei den Nachtwachen. Starre Systeme haben sich nicht bewährt, die Wachzeiten richten sich danach, „wer wann müde wird". Andererseits ist auch ihre gesamte Törntaktik, so erklärt es KA-Mann Feyerabend, sehr wohl typisch für Segler ihres Jahrgangs: „Wenn nicht mehr acht 30-Jährige auf einem Schiff herumwirbeln, handeln die Leute viel vorausschauender." Feyerabend erkennt daher mit fortgeschrittenem Alter „eine immer ausgeprägtere Risikovermeidung: Das ist diesen Seglern wahnsinnig wichtig und zieht sich durch – vom Schiff und seiner Ausrüstung über die Planung bis zur Umsetzung der Reise."

Dazu gehört, während Segler mit engerem Zeitrahmen durch schwere See bolzen müssen, das Warten auf Besserung. Was die Leistung nicht im Geringsten schmälert, Kampf in hartem Wetter lässt sich auf solch langen Reisen ebenso wenig vermeiden wie zerrissene Segel oder unangenehme Nächte, in denen Notizen wie diese entstehen: „Mit vier Hosen, drei Paar Strümpfen und drei Pullovern samt Wärmeunterwäsche ist es zu ertragen." Gehört alles dazu wie das regelmäßige Leid der Skipperin, die in einem Ton, der keinen Zweifel zulässt, verlautbart: „Seekrankheit? Deswegen bleibe ich doch nicht zu Hause!"

Die defensive Törngestaltung eröffnet aktiven Menschen wie den Brandes großartige Möglichkeiten: ausgedehnte Landgänge in umwerfenden Gegenden, Muße für tiefe Eindrücke und Zeit für intensives Kennenlernen. „Wenn wir zurückkommen, haben wir jedes Mal eine ganze Kiste mit neuen Adressen im Gepäck", sagt Heidemarie Brandes. Und derart viel Schönes und Bewegendes erlebt, dass es Bücher füllen könnte.

Auf Island insbesondere. Sie haben bereits vor Norwegen Törns nördlich des Polarkreises absolviert, wo die Sommersonne nicht untergeht. Sie sind vor atemberaubenden Bergkulissen und in steilen Fjorden gekreuzt. Sie waren an vergessenen Orten, in denen es eine Schule für vier Kinder gibt, haben in völliger Abgeschiedenheit lebende Menschen besucht und ungezählte Sehenswürdigkeiten. Sie waren in Siedlungen, die von Land nicht erreicht werden können, und in Häfen, in denen ihr 14-Meter-Mast mit Abstand der höchste war. Aber es ist Island, das sie am stärksten beeindruckt hat, Land und Leute gleichermaßen.

Sie sind deshalb in diesem Sommer wieder dorthin gesegelt, wie schon 2007, was seinerzeit zum ersten Commodore-Preis sowie einem Globus vom Landesseglerverband Berlin verhalf. Die Großzügigkeit und Herzlichkeit der Menschen dort sei unverändert, schwärmt Heidemarie Brandes, und es sprudelt vor Begeisterung nur so heraus, wenn sie erzählt. Von dem Spektakel beim Besuch mit alten Freunden und Bekannten von damals an jenem unaussprechlichen Vulkan etwa, dessen Asche im Frühjahr Europa lahmlegte. Er spuckt heute noch Dampf und Qualm, das Schauspiel begleitete die „Libra" während der gesamten Umrundung Islands. Heidemarie Brandes kommt „Eyjafjallajökull" wiederholt lässig und völlig unfallfrei über die Lippen.

Selbstredend kandidieren die Brandes auch 2010 um einen Preis, und wie immer gehören sie zu den Favoriten. Zumal der Skipper versichert, die diesjährige Reise – 3650 Seemeilen in 99 Tagen – sei die schönste von allen gewesen. Sollten sie erneut einen Titel holen, bekommen sie womöglich sogar eine vollständige Trophäe dafür. Auf dem vom Berliner Segler-Verband überreichten Globus für ihre vorige Island-Reise fehlte ein wesentliches Detail: Island.

*Uwe Janßen*

## »Seekrankheit? Deswegen bleibe ich doch nicht zu Hause«

**Die Reisen im O-Ton**

Ausführliche Dokumentationen und Bilder von ihren Reisen finden Sie im Internet auf den Seiten der beiden Vereine, denen die Brandes angehören:
**www.ssv-rostock.de** und
**www.schiffergilde-berlin.de.**