

Die starken Frauen des James Wharram

James Wharram baute in den frühen 1950ern den ersten seiner revolutionären Katamarane. Wharram-Weltumseglerin Alexandra Schöler lernte ihn auf Korfu kennen.

Text: Alexandra Schöler · Fotos: Hanneke Boon, Scott Brown

Ein exzentrischer Mann, seine zwei Katamarane und seine zwei Frauen. Schon in den frühen 1950er Jahren sorgte diese Kombination für Aufschrei und hohes Interesse der Presse. Wobei nicht vor allem dem sieben Meter kleinen, seetüchtigen Katamaran TANGAROA oder dessen Schwesterschiff, der Nordatlantik geprüften, zwölf Meter langen RONGO das Interesse galt, sondern der Tatsache, dass da ein Engländer mit zwei deutschen Frauen auf einem Schiff lebte.

Und heute? Erst kürzlich in einer Gruppe von Seglern kam das Thema Wharram auf, und was entkam den Lippen einer Seglerin neben mir: „Ach ja, der mit seinen zwei Nymphen“. Die Dame hatte nicht mit mir gerechnet. Den Abend sollte sie nicht so schnell vergessen, stumm nippte sie an ihrem Vino rosso und lauschte gezwungenermaßen meiner Rede auf die starken Frauen des James Wharram.

„The towers of strength“, die Türme der Kraft, wie er sie selber in seinem Buch „Two Girls, Two Catamarans“ nennt. „Ohne sie wäre ich gescheitert“, bekennt der moderne Polynesier James Wharram freimütig.

TANGAROA – der erste Wharram. Ein Mann namens Eric de Bischoff hatte James, genannt Jim, schwer beeindruckt. Dieser war mit einem polynesischen Doppelkanu im Jahre 1939 von Hawaii nach Frankreich gesegelt. Schon James Cook hatte angetan von diesen erstaunlichen Gefährten berichtet, dass diese extrem seetüchtig waren und unsinkbar – solange die Rümpfe zusammengebunden blieben. Belastbare Boote, bereit für Langstreckenfahrten.



Wer hätte das besser beurteilen können als Jims Namensvetter, der größte aller europäische Segler!

Auch Thor Heyerdahls Kon Tiki Reise bestärkte Jim.

Zu denken gaben ihm nur die Tatsache, dass die Polynesier riesige, fast 30 Meter lange Boote bauten, an deren Herstellung das ganze Dorf, der gesamte Stamm, Priester, Arbeiter, Bootsbauer, Frauen teilnahmen. Schiffe für bis zu 300 Menschen! Das überstieg Jims Möglichkeiten. Doch dann las er in dem Buch „Canoes of Oceania“ von Haddon und Hornell von den „poor man's“ Katamaranen auf den Gesellschaftsinseln: Sieben Meter, das passte zu Jims Vorstellungen und er begann zu bauen. Baukosten für TANGAROA: 200 Pfund. Umgerechnet auf heute ca. 200 Euro.

Zu dieser Zeit war Ruth Merseburger schon lange an seiner Seite. Die gelernte Bibliothekarin, in Deutschland geboren, war eine der Ersten, die an Jims Traum glaubte, dass die polynesischen Doppelkanus die Yachten der Zukunft waren. Ruth war praktisch und bestimmt, von Beginn an für die Navigation verantwortlich. Kannte sich aus mit Seekarten und Segelhandbüchern, Tiden und Lichtern, all dem, was notwendig ist, um von einem Punkt zum nächsten zu kommen. Und wir sprechen hier von den Vorzeiten des GPS. Aus der Geräusch-Kakophonie eines kleinen Radios bestimmte sie durch Klicken und Pfeifen hindurch die jeweilige Position. Jahre später würde sie eine gefragte Navigatorin sein, auf allen möglichen Yachten, auf sämtlichen Ozeanen dieser Welt. Sie dokumentierte in Film und Foto die Reisen mit Jim, schrieb Artikel und magte das Wharram Office.

Ruth war praktisch und bestimmt, von Beginn an für die Navigation verantwortlich. Kannte sich aus mit Seekarten und Segelhandbüchern, Tiden und Lichtern, all dem, was notwendig ist, um von einem Punkt zum nächsten zu kommen. Und wir sprechen hier von den Vorzeiten des GPS. Aus der Geräusch-Kakophonie eines kleinen Radios bestimmte sie durch Klicken und Pfeifen hindurch die jeweilige Position. Jahre später würde sie eine gefragte Navigatorin sein, auf allen möglichen Yachten, auf sämtlichen Ozeanen dieser Welt. Sie dokumentierte in Film und Foto die Reisen mit Jim, schrieb Artikel und magte das Wharram Office.





Doch noch bauten sie an einem Schiff, dem die englische Segelnation keine Chance gab. Spätestens in der Biskaya würden die drei das Handtuch werfen, höhnten die eingefleischten Seemänner auf ihren klassischen Monoyachten.

Eines Tages stand Jutta vor ihm, eine attraktive Deutsche. Viele waren da gewesen und wollten mithelfen. Freunde, Bekannte. Aber schon nach wenigen Stunden hatten sie das Weite gesucht. „Es ist nicht romantisch, es ist harte Arbeit und ein primitives Leben“, klärte Jim Jutta auf und drückte ihr einen Kübel in die Hand, um die Bilge zu säubern. Jutta, 17, konterte: „Ich war neun, als der Krieg in Deutschland endete, ich weiß, was ein hartes Leben ist“. Sie reinigte die Bilge, verlangte mehr Arbeit und blieb. Sie würde die epische Reise der TANGAORA über den Atlantik als Crewmitglied erleben.

Für einen Mann, der sein Schiff designt und gebaut hat, ist der erste Moment auf dem Wasser heilig. Für Jim endete er auf einer Sandbank nahe Burnham de Crouche in Südengland. Ruth reichte ihm Tee und übernahm „die Arbeit der Frauen, das Ego eines Mannes aufzurichten.“

Der zweite Versuch klappte. Und TANGAROA segelte ihrer großen Reise entgegen. 1.000 Seemeilen die Themse-Mündung

Der erste Moment auf dem Wasser ist heilig

hinunter, über die Nordsee nach Holland, durch Holland und den Rhein hinauf nach Deutschland, dann wieder auf den Ozean und die belgische, französische und englische Küste entlang nach Falmouth.

Jutta hatte Wort gehalten und war in Deutschland zugestiegen. Die drei wurden ein Team. Ruth die Navigatorin, Jutta die Köchin und James der Bootsmann.

In der Biscaya kämpften sie zwölf Tage gegen schweren Sturm, glaubten sterben zu müssen. Alle waren seekrank, durchnässt, übermüdet und in Spanien liefen sie kurz vor der Einfahrt in die sichere Bucht beinahe auf ein Riff auf. Jim verfiel in Panik. Die Frauen ruderten gegen die Strömung. Motor? So etwas sah TANGAROA – genannt nach dem großen polynesischen Gott der Fischer und der See – niemals.

In der Bucht sicher vor Anker, feierten Ruth und Jutta, lachten, waren glücklich. Jim fühlte sich elend. Er war fast jeden Tag seekrank gewesen und hatte beim Riff panisch reagiert.

Die Atlantiküberquerung nach Trinidad war gut vorbereitet, aber wer konnte schon voraussehen, dass die Passatwinde sich nicht durchzusetzen vermochten und wegen des grässlichen Schwells ein Ruder brach.

Ruth schrieb in ihrem Tagebuch: „Wir machen uns Sorgen, vor allem Jim sieht schlecht aus und bereut die Reise. Ich weiß nicht, ob ich Angst vor dem Tod habe oder einfach unbedingt weiterleben will, nur damit sich beweist, dass das Design des Bootes nicht wertlos ist. Wegen des gebrochenen Ruders soll es scheitern, wegen einer Kleinigkeit, die – hätten wir sie vorher gewusst – leicht hätten ändern können? Jim sagte mal, er musste immer für alles kämpfen, aber am Ende kriegte er es. Hoffe, das stimmt auch diesmal.“

Jim schaffte es, die Ruder zu reparieren, der Passatwind setzte ein und Jim beobachtete seine Frauen, wie sie das endlich aus

den Klammern des aufgewühlten Ozeans befreite Schiff genossen. Jutta notierte in ihr Tagebuch: „Was soll uns noch auf dieser Reise passieren; außer, dass uns der Rumpf abfällt, ist schon alles eingetreten.“

Am nächsten Tag entdeckten sie ein Leck im Rumpf. Holzwürmer. Aber auch das konnte gelöst werden. Und dann endlich sahen sie für Land typische Wolken und Seevögel und Jim verlangte nach sechs Wochen auf See von Ruth eine auf fünf Seemeilen genaue Position. Nach ungefähre Berechnung schätzte Ruth auf weitere 60 sm bis Trinidad. Dann erwischte sie die erste Radiostation auf der anderen Seite des Ozeans, Radio Trinidad. 120 sm stellte sich heraus, Jim war bitter enttäuscht und stritt mit Ruth wegen der falschen Position. Doch da schritt Jutta ein. Jim: „Mit zwei Frauen an Bord hatte ich nie eine Chance. Eine beschützt immer die andere.“

Sie hatten es geschafft, die Zeitungen schrieben über sie auf der ganzen Welt, und endlich kam durch Artikel auch wieder Geld in die leere Bordkasse.

Die Leute von Trinidad nahmen sie auf – und auch nicht. Das Bürokratie und Hautfarbe hier die Insel spaltete, war eindeutig und Jim war nicht bereit, das hinzunehmen. Jutta war schwanger und gebar Hannes – genannt nach dem berühmten Atlantikrunderer Hannes Lindemann, den die drei auf den Kanaren kennengelernt hatten. Während der Geburt, der Jim gegen den Willen der Ärzte beiwohnte,

stöhnte Jutta. „Das ist harte Arbeit!“ Ihr Seemann erwiderte: „Nimm's nicht so schwer, meine Liebe, ich wette, es ist leichter, als ein Schiff zu bauen und zu launchen“. Er erntete von den Krankenschwestern böse Blicke.

Jim brauchte wieder ein Ziel. Er wollte zurück über den Atlantik, aber nicht mit TAN-

1 SPIRIT OF GAIA. Mit ihr umsegelte James Wharram die Welt.

2 TANGAROA. Wharrams erster Eigenbau, mit dem er in die Karibik segelte.

3 RONGO. In der Karibik gebaut, mit ihr segelte er zurück über den Nordatlantik.

4 VOLLER IDEEN. James Wharram im Alter von 17 Jahren.



Ganz zufällig segelte ein gewisser Bernard Moitessier in Trinidad vorbei



GAROA, sie hatte ausgedient. Jim wollte ein größeres Schiff bauen. Zwei Jahre später glitt RONGO ins Wasser. Darauf allein der kleinen Hannes! Jutta hatte ihn ins Cockpit gesetzt, damit er während der Schiffstaufe sicher war. Mit einem Ruck löste sich die RONGA und Jutta, Ruth und Jim sprinteten auf das Schiff zu ihrem Kind!

RONGO, 12 Meter lang, 6 Meter breit, übrigens die Maße unseres Wharram-Katamarans RISHO MARU, schaffte die Nordatlantik-Überquerung mit Bravour, bewies, dass auch Katamarane seetüchtig sind und löste einen Katamaran-Boom aus. Der Erfolg des Wharram-Designs ist unerreicht in der Multihull-Welt.

Als RONGO 1958 noch in der Planungsphase war, segelte zufällig ein gewisser Bernard Moitessier in Trinidad vorbei, bewunderte das Design auf dem Papier und sagte: „Morgen fangen wir an zu bauen, Jim!“.

Jims Selbstzweifel waren dahin und gemeinsam mit dem charismatischen Franzosen bauten sie Seite an Seite für einige Wochen an RONGO. Während der einjährigen Bauzeit waren selbstverständlich Ruth und Jutta stets dabei, handwerkten und schufteten wie die vielen anderen Helfer.

Hannes wurde schließlich nach wunderbaren Segelwochen durch die Karibik mit Jims Mutter nach England geschickt. Ruth, Jutta und Jim wagten den großen Sprung über den Nordatlantik. Sie landeten gleich in einem ex-tropischen Zyklon. Jutta saß 24 Stunden am Steuer und bewegte die Steuerpinne wie ein großes Ruder. Jim's Erinnerung: „Ihre goldenen Haare flatterten im Wind wie ein Banner der Herausforderung! Sie war 20 Jahre alt

und niemand hätte das Schiff besser steuern können!“ Wegen der anhaltenden Gegenwinde brach doch wieder ein Ruder. Jim würde daraus lernen, dass die Ruder kurz sein mussten, nicht wie bei den Monoyachten, die die Krängung als Ausgleich gegen den Ruderdruck hatten. Aber die Erkenntnis kam nicht ohne große Verzweiflung und Selbstzweifel zuvor. „Ein Mann mit einer loyalen Frau an der Seite kann fast alles schaffen“. Jutta und Ruth zauderten nie, navigierten, steuerten, kochten unter widrigsten Bedingungen regelmäßig warme Mahlzeiten. Schon möglich, dass sie dabei wie Nymphen aussahen!

Sie erreichten Irland und schließlich England. Und wurden gefeiert. Zwei starke Frauen und ein starker Mann, die sich dem Ozean gestellt hatten. Moderne Polynesier.

Jutta starb mit nur 22 Jahren an einer angeborenen Krankheit, gerade als die drei eine Weltumsegelung starteten. Jim zog sich daraufhin für mehrere Jahre aus dem Katamaran-Business zurück. Ruth an seiner Seite. Viele Menschen kamen auf ihn zu, wollten auf einem Katamaran segeln wie er, und so begann er, Katamarane für andere Segler zu designen.

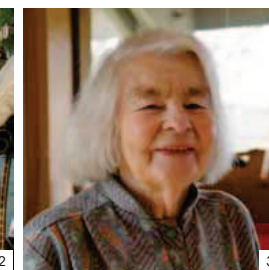
Hanneke Boon trat in Jims Leben. Graphikerin, Künstlerin, Handwerkerin. Die klarsten Bootsbaupläne, die jemals produziert wurden, stammen aus ihrer Feder. Mit 14 Jahren hatte sie schon ihren ersten Wharram-Katamaran gebaut, segelte vier

1 UNTERWEGS. James Wharram und Hanneke Boon.

2 DER MEISTER. Eine Begegnung auf einer seiner Reisen.

3 HEUTE. Ruth Merseburger, die erste Frau an James Seite.

4 VOR JAHREN. Hanneke in einem Dschungel während einer ihrer Reisen.



Jahre mit der SPIRIT OF GAIA, einem 20 Meter Pahi Wharram-Design, um die Welt und fungierte als Skipperin auf der berühmten LAPITA VOYAGE, die vom ZDF verfilmt wurde. Ruth war auch dabei.

Ich durfte dieses Dreierteam vor einigen Jahren kennenlernen. In der Gouvia Marina auf Korfu. Ruth, eine Siebzigerin mit festem Schritt und flinken Augen, Hanneke, groß gewachsen, schlank, mit erstem Blick. Und natürlich Jim. Damals um die 70. Charmant, witzig, lebhaft.

Erst gestern habe ich mit Hanneke und Jim telefoniert. Hanneke regelt jetzt das Wharram-Business und freut sich, dass

mein Mann Peter die Wharram-Vertretung im deutschen Sprachraum übernehmen wird. Die Skype-Kamera funktionierte nicht und so sahen wir uns nicht. Ich sagte Jim, er würde sich wohl kaum an mich erinnern, das sei immerhin zehn Jahre her. Da schallte es jungenhaft über den Internet Äther: „Natürlich erinnere ich mich – eine schöne Frau vergesse ich nie!“ ☆

Zitate aus „Two Girls, Two Catamarans“ James Wharram, deutschsprachige Übersetzung im PALSTEK VERLAG erschienen - James Wharram-Vertretung (Baupläne) für Österreich, Deutschland, Schweiz: Peter Schöller: www.rishomaru.com - Lapita/Tikopia Projekt: „Wagnis in der Südsee“ www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1162584/Wagnis-in-der-Südsee - www.wharram.com

! Ausgetriebener Vorhang auf !

ERKLÄRUNG

Nehmen Sie teil an der Weltumsegelung der ersten breitenrumpfigen Hochseeskatamaran!

BOOTSSTAUFÜ der FUTURA „PRIMA“

Samstag - 09.07.2011 - 18.00 Uhr - Baldicot Werft

FUTURA „PRIMA“ PRÄSENTATION

Samstag - 10.07.2011 - von 10.00 bis 17.00 Uhr - Baldicot Werft

Baldicot Werft - 24399 Arnis - Strandweg 12

Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Anmeldung bitte per E-Mail oder Post an:



FUTURA YACHT SYSTEMS - www.futura-yachtsystems.com

73235 Weilheim / Teck - Pflödenweg 5 - Tel. +049 (0) 7023-957510 - Fax 07023-957511 - info@futura-yachtsystems.de

