

**ROB MUNDLE**

# Hölle auf hoher See

**10 Kapitäne  
berichten**



DELIUS KLASING

**ROB MUNDLE**

**Hölle  
auf  
hoher  
See**

**10 Kapitäne  
berichten**

**Delius Klasing Verlag**

# Inhalt

Einleitung .....	7
1 119 Tage kopfunter auf der ROSE-NOËLLE .....	13
2 Mann über Bord .....	54
3 Ein legendärer Flieger und todesmutiger Seemann ....	61
4 Die vermissten Mexikaner .....	79
5 Zwei Mal knapp entronnen.....	95
6 Damo Dundee.....	116
7 In die Geschichtsbücher torpediert .....	148
8 HALF-SAFE im Hurrikan .....	154
9 Die Baileys – eine Wal-Geschichte.....	189
10 Das Horror-Hobart-Rennen .....	209
Über den Autor .....	239

# 8

## HALF-SAFE *im Hurrikan*

Es begann mit einer lässigen Bemerkung, im März 1946, als der Australier Ben Carlin auf dem Flugfeld Kalaikunda in Indien war. Dort standen Hunderte von Fahrzeugen herum, die die United States Air Force nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges zugunsten der indischen Regierung ausgemustert hatte. Diese Vehikel interessierten Carlin nicht besonders, im Laufe des Krieges hatte er sie alle schon gesehen. Zumindest dachte er das, bis ihm ein kleiner zerbeulter amphibischer Jeep in den Blick geriet. Wie angewurzelt blieb er stehen: Ihm kam eine spontane Gedankenverbindung, angestoßen von seiner Liebe zur See und zu kleinen Booten einerseits und der zu ungewöhnlichen Fahrzeugen andererseits. In den nächsten 15 Minuten turnte er auf, um und unter dem ramponierten kleinen Boot auf Rädern herum. Er stellte sich vor, wo es während des Krieges gewesen sein und was es dort geleistet haben mochte. Und dann sagte er versonnen zu seinem Begleiter: »Weißt du was, Mac, das Ding ein bisschen aufmöbeln, und man könnte mit sowas um die Welt reisen.«

Mac meinte nur: »Blödsinn!«, aber das kam bei Carlin nicht an. Dazu war es schon zu spät, denn von diesem Moment an hatte er sich in ein Abenteuer verbissen, das, so wie ein rollender Schneeball zu einer Lawine, von einer Idee zu einer der größten Leistungen des vergangenen Jahrhunderts anwuchs, ein Unterfangen voller Mut und Entbehrungen. Es war der Beginn eines mühsamen Abenteuers gewaltigen Ausmaßes, wie es die kriegsmüde Welt bewundern würde – ein Wagnis gegen alle Widrigkeiten.

Carlin wurde 1912 in Northam in West-Australien geboren, besuchte die Guildford Grammar School in Perth, studierte an der Universität und wurde Bergbauingenieur. 1939 ging er nach China, wo er in einem Kohlebergwerk nahe Peking arbeitete. Seine Berufskarriere wurde durch den Zweiten Weltkrieg abrupt beendet. Er trat den Indian Army's Royal Indian Engineers bei und tat Dienst im Mittleren Osten und in Italien.

Nach Kriegsende war Carlins letzter Einsatz beim Militär, die Bodeneinrichtungen zu inspizieren, die die Amerikaner als Geschenk für die indische Regierung zurückgelassen hatten, und so kam er denn an diesem schicksalhaften Tag auf diesen Flugplatz – wo ein Schwimmjeep in sein Leben platzte.

Vor diesem Moment der Liebe auf den ersten Blick war Carlins überwältigendes Verlangen gewesen, die indische Armee zu verlassen und schleunigst nach Australien zurückzukehren. Nun sah es anders aus: Er war wie besessen von dem amphibischen Jeep und dem Geruch nach Abenteuern, den der auströmete. Andere Leute würden seine sich flugs entwickelnde Idee, doch tatsächlich via Land und See um die Welt zu fahren, als reine Fantasie, als weit hergeholt und als verrückt ansehen. Er sah es als etwas, das »ganz rational möglich« sei. »Es wäre schwierig genug, um interessant zu sein. Zudem eine nette Übung in Technik, Masochismus und Risiko, und eine Art von Sport. Vielleicht ließe sich auch etwas Geld damit machen.«

Von da an war Carlins Leben von diesem Projekt, seinem Abenteuer, ausgefüllt. Er war überzeugt, dass er für die Vollendung nur 12 Monate brauchen würde, und es wäre »der letzte Flügelschlag vor dem unvermeidlichen Rücksturz ins bürgerliche Dasein«. In den nächsten zwei Wochen hatte er an seine militärischen Vorgesetzten geschrieben, man möge seine Reise zurück nach Australien in eine in die Vereinigten Staaten umtauschen, wo er den zentralen Gegenstand seines Planes zu finden hoffte, einen ausgemusterten amphibischen Jeep aus dem Zweiten Weltkrieg. Seiner Bitte wurde stattgegeben, und bald darauf befand er sich an Bord eines Schiffs nach San Francisco via Hongkong.

Bei seinem Zwischenaufenthalt in Hongkong erwartete ihn eine heiß ersehnte und höchst erfreuliche Überraschung: Elinore, eine attraktive amerikanische Rotkreuzschwester aus Boston, die er in Indien kennengelernt hatte, war dort, um ihn aufs Herzlichste willkommen zu heißen.

Carlin versuchte verzweifelt, Elinore nicht erklären zu müssen, warum er seine Pläne geändert hatte – dass er auf dem Weg nach Amerika war, weil er sich in einen amphibischen Jeep verliebt hatte, dass er ein Abenteuer fast jenseits jeder Vernunft plante. Aber wie es so oft mit Frauen ist, Elinore spürte, dass man ihr ein Geheimnis vorenthielt, das sie unbedingt wissen wollte. Schließlich wuchs der Druck, ihr alles zu eröffnen, so stark, dass Carlin nachgab. Die Worte strömten nur so von seinen Lippen – und zu seinem Erstaunen war die Reaktion nicht, dass man ihn in eine Nervenklinik einweisen müsse. Kaum zu fassen: Elinore war von dem Plan gerade so begeistert wie dessen Schöpfer, und sie wollte mitmachen! Aber Carlin gefiel dieser Vorschlag überhaupt nicht, so wenig, dass er bis zu dem Moment, wo das Schiff in Hongkong ablegte, »Nein!« schrie – dies sei kein Abenteuer für eine Frau.

Sobald er amerikanischen Boden unter den Füßen hatte, begann Carlin, seine kühne Absicht zu realisieren, die Welt so zu erkunden, wie es noch niemand zuvor getan hatte. Das Ganze hatte sich zu einem unstillbaren, nicht aufzuhaltenden Verlangen entwickelt, wie eine mit Entschlossenheit geladene durchgehende Lokomotive, obgleich ihm bei jedem neuen Anlauf völlige Frustration und Ablehnung entgegenschlugen. Mögliche Sponsoren und Unterstützer verstanden entweder den Plan nicht oder sie waren nicht im Geringsten daran interessiert, und er kämpfte darum, einen Jeep aufzutreiben.

Zu diesem Zeitpunkt besaß er gerade einmal 10 000 Dollar und ein ramponiertes Auto der Marke »Plymouth«, und er schwankte, was er nun tun sollte. So beschloss er, als erstes Ziel Toledo in Ohio anzusteuern, denn dort war die Produktionsstätte der Willys-Overland-Jeeps. Und tatsächlich kam ein Ge-

sprach mit dem Leiter der Vertriebsabteilung zustande, der aber war nicht hilfreich, wie Carlin berichtete: »Das war so einer aus dem Mittleren Westen, ein schlaues Kerlchen und kein Feigling – so sagte er mir. Ja, dieser Typ hatte wohl schon mal etwas vom Atlantik gehört, aber offensichtlich glaubte er nicht daran. Was machte es da schon, dass er den Atlantik mit Atlantis verwechselte. Er fragte mich, welche Erfahrungen ich mit amphibischen Jeeps im Wasser oder außerhalb habe. Keine! Ich hatte nur einen gesehen. Ob ich schon ein größeres Gewässer überquert habe, so wie etwa den Erie-See? Nein. Ob ich schon einmal über den Atlantik gefahren sei? Nein!«

Also sagte der Mann von Willys-Overland auf das Hilfsersuchen Carlins: »Nein!«, und desgleichen auch jeder der größeren Autohersteller, bei denen er anfragte. Es gab nur eine Lösung: Wenn er das Projekt zuwege bringen wollte, musste er es mit eigenen Mitteln tun. So entschlossen, warf er seinen alten Plymouth an, schmiss seine wenigen Habseligkeiten hinein und »machte sich nach Washington DC auf, um die Witterung eines echten und erschwinglichen Jeeps aufzunehmen, seiner Spur zu folgen und ihn erfolgreich zur Strecke zu bringen.«

Bingo! Kaum in Washington angekommen, fand er heraus, dass im benachbarten Aberdeen zwei ausgemusterte amphibische Militärjeeps zur Auktion standen. Es war im Januar 1947, und es gelang ihm, beim Bieten mit der Hilfe eines Kumpels eine Schummelei einzufädeln und sich dadurch einen von ihnen für 901 Dollar zu sichern. Dennoch erwies sich dies als ein in doppeltem Sinne holpriger Start, denn der Motor des betagten Schätzchens war jahrelang nicht in Betrieb gewesen. Von Anfang an waren Carlins Fähigkeiten als Mechaniker gefordert, und als er ihn mit großem Einsatz schließlich anlassen konnte, blieb er kaum am Laufen. Als er dann dennoch mehr oder weniger stetig vor sich hin ratterte, blieb immer noch die Herausforderung, ihn hinreichend straßentauglich für die 110 Kilometer weite Fahrt nach Annapolis zu machen, der großartigen majestätischen alten Stadt am Ufer der Chesapeake-Bucht, wo er seine Heimatstation einrichten wollte. Hier sollten

die Vorbereitungen für den ersten Abschnitt seines unglaublichen Plans ausgebrütet werden – die Querung des Atlantiks.

Unterwegs auf der Straße nach Annapolis begeisterte er sich mehr und mehr an seinem Kauf. Je weiter er auf der Straße vorankam, desto besser rieben sich die klemmenden Ventile frei, und bald hatte sich die leidende Maschine fregehustet und feuerte mit allen vier Zylindern. Und die Geschwindigkeit war wahrlich bewundernswert: bei Vollgas 80,5 km/h!

Bald nach seiner Ankunft in Annapolis wurde Carlins Optimismus gedämpft, ihm dämmerten neue Einsichten. Es gab einen massiven Realitätsschock, als er sich an die geplanten Umbauten begab. Das erste Mal seit jenem Moment auf dem Flugfeld in Indien wurde ihm das Ausmaß seines Unterfangens klar, nämlich die Fortbewegungsart und die Route, die er vorhatte. Ihm schwante, dass es eine unsinnige Idee sein könnte. Beispielsweise war der Jeep zwar schwimmfähig, aber seine plumpe Form unter Wasser erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von gerade einmal vier Knoten, und das bei einem fürchterlich hohen Benzinverbrauch von mehr als 10 Litern pro Stunde! Insbesondere aber war das Gewicht erschreckend, das nötig war, um das schon von sich aus nicht hochseetüchtige Fahrzeug zur Ozeanquerung aufzurüsten: Das Gesamtgewicht des Jeeps, 1100 kg, würde auf 1660 kg steigen. Auch musste man hinnehmen, dass das Vehikel nur 5,56 m lang und dürre 1,6 m breit war und somit nicht größer als ein überdimensionales Spielzeug!

Carlin schilderte seine Probleme: »Im militärischen Einsatz hatten sich diese Fahrzeuge als fast unbrauchbar erwiesen. Unbeladen hatte das offene Cockpit nicht einmal 40 cm Freibord, außer in stillen Binnengewässern schlug es leicht voll. Wegen seines relativ großen Gewichtes und seiner plumpen Form waren die Reaktionen des Jeeps zu langsam, um ihn in den Wellen so zu steuern wie ein normales Boot. Er war den Wellen völlig ausgesetzt und musste sie eben über die Seiten kommen lassen. Eine Menge von ihnen, vielleicht Hunderte, hatten nicht einmal ihre erste Wasserung überstanden.

»Ich sah es so, dass mein Problem schlicht darin bestand, für



ein hinreichendes Ungleichgewicht zwischen der Wassermasse innerhalb des Rumpfes und der außerhalb desselben zu sorgen, und darin, genug Bunkerraum für den Treibstoff vorzusehen, sodass der Motor 2000 Meilen über die See schaffen würde, aber ohne dass die Beweglichkeit auf Land zu sehr eingeschränkt würde. Wohl kaum jemand würde vermuten oder glauben, dass man auf dem Trockenen vergleichbaren Problemen ausgesetzt sein könnte. Es ist kinderleicht, ein kleines Boot zu bauen, das robust genug ist, jedem Seegang zu trotzen, und es macht keine Mühe, ein Fahrzeug zu ersinnen, das sich durch die Wüste bewegen kann. Aber es ist etwas ganz anderes, das robuste Boot leicht genug zu bauen, sodass es sich selbst auf zwei Jeep-Achsen durch Kontinente tragen kann. Was auch immer ich dem Jeep hinzufügte, ich musste an das Gewicht denken.

Das ganze Fahrzeug musste so wasserdicht gemacht werden, dass es ein kurzzeitiges völliges Untertauchen überstehen konnte. Das Cockpit und den Maschinenraum konnte ich in eine wasserdichte Abdeckung einschließen. Die Kühlerklappe durfte auf See nicht geöffnet bleiben, deshalb musste ich eine andere Kühlung für den Motor vorsehen. Ich schätzte meinen Benzinverbrauch auf 0,5 Liter pro Kilometer, also würde ich etwa 2000 Liter mitnehmen müssen. Der einzige zur Verfügung stehende freie Raum innerhalb des Fahrzeuges lag vor dem Kühler, knapp 100 Liter würden dort unterzubringen sein. Der Rest an Treibstoff, Öl und Trinkwasser musste außerhalb des Rumpfes gelagert werden und musste sich durch den eigenen Auftrieb tragen.

Der ursprüngliche Bug war breit und flach, in kurzen Wellen würde er also heftig aufschlagen. Er war solide gebaut und konnte einen 400-Liter-Tank als eine falsche Bugnase tragen. Das Heck war eckig und gedrungen. An seinem Spiegel konnte ich einen 100-Liter-Tank für Süßwasser anbringen. Ich baute den ursprünglichen 40-Liter-Benzintank um und zog einen freischwimmenden Tank mit Treibstoff hinterher.«

Damit die Stahlplatten, die punktverschweißt die Karosserie des Jeep bildeten, sich nicht lockerten und Wasser einließen,

strich Carlin die ganze Außenseite seines Bootes bzw. seines Fahrzeuges mit Neopren, das er wie Farbe aufbrachte. Ende Oktober waren alle notwendigen Arbeiten an dem noch namenlosen Machwerk vollbracht, so wurde es denn für vorläufige Tests auf Seetüchtigkeit zu Wasser gelassen, Tests, die es »auf seine Art irgendwie« bestand.

Als Carlin sein Auto verkauft und alle Rechnungen bezahlt hatte, blieben ihm nur noch 300 Dollar übrig. Das konnte nur eines bedeuten – er hatte keine andere Wahl, als seine Reise um die Welt hier und jetzt zu beginnen, denn er konnte sich nicht leisten, noch länger an Land zu bleiben. Das bedeutete auch, dass er dem ungastlichen Atlantischen Ozean im Winter die Stirn bieten musste, aber das machte ihm keine großen Sorgen. Er schritt in seinem Plan fort und entschied sogleich, dass der Ausgangspunkt für seine Unternehmung, hinein in die oft wilden Weiten des Atlantiks, New York sein sollte. Nach ein paar Tagen steuerte er sein unansehnliches und schwerfälliges Boot über die Chesapeake-Bucht und nahm durch die küstennahen Wasserwege Kurs auf New York.

Jedoch wollte es das Schicksal wohl anders. Es war, als sei es ihm nicht bestimmt, sich der Gnade des Atlantiks in dieser Jahreszeit auszuliefern. Der Jeep wurde auf der Fahrt nach New York von einer Unzahl Problemen befallen, und bis die behoben waren, war der Winter schon vorüber.

Die ganze Zeit hatte Carlin gehofft, dass er einen Reisebegleiter finden würde, der verrückt genug wäre, ihn auf der Fahrt über den Atlantik zu begleiten, jemanden, mit dem er die körperliche und mentale Last teilen könnte, die mit dem Betrieb des Bootes verbunden wäre, und mit dem es nicht langweilig würde. Er wusste aber auch, dass er bereit wäre, alleine zu fahren, wenn er niemanden finden würde.

Elinore, zurückgekehrt in ihre Heimat Amerika, verbrachte viel Zeit mit Carlin. Sie war unentschieden, welche Rolle sie in diesem Abenteuer spielen sollte, und überhaupt über ihre Ziele im Leben. Also beschloss Carlin, all dieses den ganzen Winter andauernde »Ja, ich komme mit«, »Nein, ich komme nicht

mit« zu Ende zu bringen. Der 8. Juni war zufällig ein »Ja-Tag«, »... und weil ich noch keinen Wecker gekauft hatte, der mich regelmäßig aufwecken würde, falls ich die Fahrt allein machen sollte, schlenderte ich mit ihr zur Mittagszeit zum Rathaus hinüber. Dort sagte ein Mann: »... erkläre ich Euch zu Ehemann und Ehefrau, küß' die Braut und schick' das nächste Paar herein.«  
Jetzt hatte er seine Besatzung!

Keinesfalls durfte man diesen schwimmenden Jeep jemals als auch nur entfernt seetüchtig bezeichnen. Voll beladen, konnte er sich eines Freibordes von knapp 30 cm rühmen! Aber das ließ die beiden zukünftigen Abenteurer nicht zurückzucken. Nur acht Tage nach ihrem Ehegelöbnis kletterten sie an Bord, ließen die Maschine an, legten vom Dock ab und fuhren langsam den East River hinunter, vorbei an der Freiheitsstatue, hinaus auf die freie See. Bis sie die Flussmündung erreicht hatten, hatten die Jungvermählten reichlich Zeit zum Überlegen gehabt, so viel Zeit, dass sowohl der Ehemann als auch die Ehefrau zu der Erkenntnis gelangt waren, dass ihre Unternehmung vielleicht doch keine so gute Idee sei. Carlin beschrieb die klausrophobische Enge, der sie ausgeliefert waren: »Du sitzt links auf dem Fahrersitz, vor dir die normalen Bedienungselemente, dazu vier zusätzliche Hebel, die den Propeller ankuppeln, die Lenzpumpe in Betrieb nehmen, das Vierradgetriebe einschalten und die Feingliederung zwischen den High-and-Low-Fahrstufen regeln. Einen halben Meter rechts von dir ist ein zweiter Fahrersitz und darunter die Toilette, daneben eine von Hand zu betreibende Bilgepumpe. Auf dem Boden zwischen den Sitzen befinden sich zwei Klappen, die den Zugang zur Bilge und zum Getriebe gestatten. Direkt hinter den Sitzen erstreckt sich eine anderthalb Meter lange Koje, entsprechend der Breite des Fahrzeuges. Ein Bord mit einem Sende- und Empfangsgerät ragt über das hintere Ende der Koje. Direkt hinter dir, wo eigentlich das Rückfenster sein sollte, befindet sich eine Plexiglastür, 50 cm x 50 cm groß.

Es gibt keine Polsterung und das Innere ist völlig karg, eher

einer Werkstatt ähnlich als einem Auto. Jeder verfügbare Platz wird von Schubfächern, Borden, Beuteln und Schachteln eingenommen, mit Nahrung, Werkzeug, Ersatzteilen, Dosen und Kleidung. Die Windschutzscheibe erstreckt sich auf beiden Seiten zurück bis dort, wo du sitzt, aber draußen ist alles schwarz. Wenn du das Deckenlicht ausschaltest, bleibt die Windschutzscheibe schwarz, weil sie von draußen mit einem Schutz aus Segeltuch bedeckt ist. Aber ein paar Zentimeter daneben kannst du durch die Seitenfenster gelegentlich das Flimmern und Blinken des Lichts auf dem Wasser sehen, manchmal unterhalb deiner Taille und manchmal oberhalb deiner Schultern. Drinnen sieht man nichts außer einem schwach schimmernden Kompass einen halben Meter vor deinen Augen.

Du spürst keine Unebenheiten wie auf einer Straße, aber das Auto schwankt wie betrunken in alle Richtungen. Du hörst kein Differenzial jaulen, aber aus derselben Richtung übertönt das dröhnende Rumpeln des Propellers gelegentlich das ständige Brummen des Motors. Die Luft ist wohltuend warm und mit dem Duft von Benzin und Öl durchsetzt.

Dir ist schon vom Geruch und von den Bewegungen schlecht, und du sollst noch endlose vier Wochen oder so in diesem verrückten Gehäuse sitzen oder liegen. Du kannst dir vorstellen, was Elinore dachte, als sie hoffnungslos seekrank in dieser ersten Nacht nach dem Reisebeginn von Annapolis im Jeep lag.«

Was Carlin bei seiner Beschreibung der einer Zelle gleichenden Behausung, ihres neuen Heimes, nicht zugab, ist, dass sowohl er als auch Elinore starke Raucher waren, eine Gewohnheit, die die ohnehin dunstgeladene Luft noch Übelkeit erregender machte.

Als der kalte Gegenwind mit 25 Knoten blies und der Seegang verhinderte, weiter voranzukommen, begann Carlin klar zu werden, dass er an Bord eines nicht seetüchtigen Traumes war, eines Traumes, der zu scheitern drohte. Sie sahen sich mit zu vielen mechanischen und konstruktionsbedingten Problemen konfrontiert, also kehrten sie um und nahmen Kurs auf die Küste.

Es stellte sich heraus, dass sich diese Änderung ihres Planes sehr günstig für sie auswirkte. Das *Life*-Magazin hatte von der geplanten Reise nach Europa erfahren und Carlin stimmte zu, für die eindrucksvolle Vergütung von \$ 500 zurückzukommen, damit das Magazin ihre Abreise aufwendig fotografieren konnte.

So großartig die Summe auch sein mochte, sie ging schnell für die wichtigen Reparaturen drauf, die er vor ihrer »offiziellen« Abreise am 3. Juli durchführen musste. Die Blitzlichter der Kameras leuchteten auf, und eine kleine Menschenmenge winkte zum Abschied, dann steuerte Carlin seinen schwimmenden Ziegelstein da entlang, wo sie zuvor schon gefahren waren. Aber es stellte sich abermals als Fehlstart heraus, denn es gab noch eine Menge Schwierigkeiten der Art, dass die meisten Menschen daraufhin das Unternehmen wohl aufgegeben hätten. Nicht so Carlin! Er kehrte noch einmal in den Hafen zurück (diesmal ohne Ankündigung), um die Probleme auszubügeln und einen neuen Start zu wagen.

Mitte August standen sie dann doch kurz vorm Aufgeben. Carlin und seine Frau waren aufs Meer zurückgekehrt und 300 Meilen in den Atlantik hinaus gekommen. Zum ersten Mal sah alles vielversprechend aus, aber jeder Gedanke daran, dass sie nun endlich auf dem Weg waren, wurde bald zunichte. Schlechtes Wetter und ein mechanisches Problem mit der Propellerachse stellten sich als so ernst heraus, dass sie sich darauf vorbereiteten, ihr Boot zu verlassen und es den Elementen preiszugeben. Sie hatten keine andere Wahl, als sich retten zu lassen.

»Es waren oft Dampfer in Reichweite, doch wir hatten es nicht eilig damit, sie herbeizurufen«, sagte Carlin. »Aber nach wenigen Tagen kam ich zu der Überzeugung, dass es eine unnötige Dummheit wäre, den Abschied noch weiter hinauszuzögern. Es war die Wirbelsturmsaison und wir bewegten uns innerhalb einer häufig befahrenen Schifffahrtsstraße. Doch waren wir immer noch wählerisch und verwarfen manche Möglichkeit für eine Rettung, weil sie nach Süden fuhren, weil sie zu groß und prächtig waren oder zu klein und rostig.

## Über den Autor

**R**ob Mundles Leben dreht sich seit je her um das Segeln. Es ist sowohl sein leidenschaftlich betriebener Sport als auch der Mittelpunkt seiner beruflichen Laufbahn. Er hat alles gesehlt, von Windsurf-Brettern und 18-Fuß-Jollen bis zu Maxi-Yachten und großen Hochsee-Multi-Hulls. Er gewann Segelwettbewerbe auf lokaler, bundesstaatlicher und gesamt-australischer Ebene.

Neben seinem internationalen Bestseller *Fatal Storm* (dt. *Tödlicher Sturm*, Delius Klasing Verlag, 2000), der in sechs Sprachen veröffentlicht wurde, hat er sieben weitere Bücher geschrieben, einschließlich der autorisierten Biografie über den hochgeachteten australischen Unternehmer Alan Bond, der genehmigten Bestseller-Biografie *Sir James Hardy, an Adventurous Life, Ocean Warriors* (die Geschichte des Volvo Ocean Race um die Welt im Jahre 2001/2002) und *Life at the Extreme*, dem offiziellen Bericht über das Volvo Ocean Race um die Welt im Jahre 2005/2006.

Rob Mundles berufliche Karriere umfasst alles, was mit Journalismus zu tun hat, mit Werbung für Unternehmen, Veranstaltungsmanagement und Bootsbau. Seine berufliche Laufbahn begann er als Juniorjournalist bei der Zeitung *The Australian* in deren Büro in Sydney, später arbeitete er beim Fernsehen, erst als Reporter, dann als Kommentator und eine Zeitlang als Wettermoderator in den Hauptnachrichten. Er hat über sieben America's Cup-Regatten berichtet (einschließlich der Live-Übertragung des historischen australischen Sieges im Jahre 1983), über vier Olympische Spiele und mehr als 30 Mal über die Sydney-Hobart-Classic-Regatta, an der er selbst drei Mal teilgenommen hat. Und er hat die Laser- und J/24-Segelbootklassen in Australien eingeführt.

Er ist das einzige australische Mitglied im America's Cup Hall of Fame Selection Committee, Direktor der Australian National Maritime Museum's Maritime Foundation und Botschafter der Cure Cancer Australia Foundation. Im Laufe der letzten 17 Jahre hat er Projekte koordiniert, die der Foundation fast 1,5 Millionen Dollar für Forschungszwecke einbrachten.