

Trainingslager Nordsee - Ostertörn 2017

Einleitung

Raus auf die Nordsee, dann Kurs Nord, 5 Tage auf See verbringen und selbst erleben, was ich in den Büchern gelesen habe.

Bin durstig auf gelebtes Leben, möchte intensive Erfahrungen machen und will wissen, ob der Körper in meinem Alter noch in der Lage ist, dem Tatendrang des Geistes zu folgen.

Carpe diem, lebe Deine Träume

Mittwoch 12. April

Ankunft am Boot um 21.30 Uhr. Die Tagesenergie ist aufgebraucht. Es werden nur noch schnell die Sachen aufs Boot gebracht. Diesmal ist es nur etwas mehr Proviant als sonst. Der Tag endet mit einem Gläschen Rotwein und einem Butterbrot. Den Wecker stelle ich mir auf 08.00 Uhr. Morgen muss ich nur noch den Generator aus dem Winterschlaf holen, ansonsten ist alles klar.

Donnerstag 13. April

Der Tag beginnt mit einem schönen Frühstück. Kaffee, Teilchen und Wurstbrote bilden die Grundlage für den Tag. Dann kommt das erste Hindernis. Der Generator springt an und produziert Strom, aber er zieht kein Kühlwasser. Die Fehlersuche beginnt. Das Seeventil ist durchgängig und wenn ich Wasser in den Wasserfilter gieße, kommt es auch am Auspuff raus. Es muss also der Schlauch im Generator zum Seeventil sein. Als ich ihn überbrücke, stellt sich jedoch auch nicht das gewünschte Ergebnis ein. Mir läuft die Zeit davon. Die Lösung des Problems muss vertagt werden.

Kann ich ohne Generator fahren ?

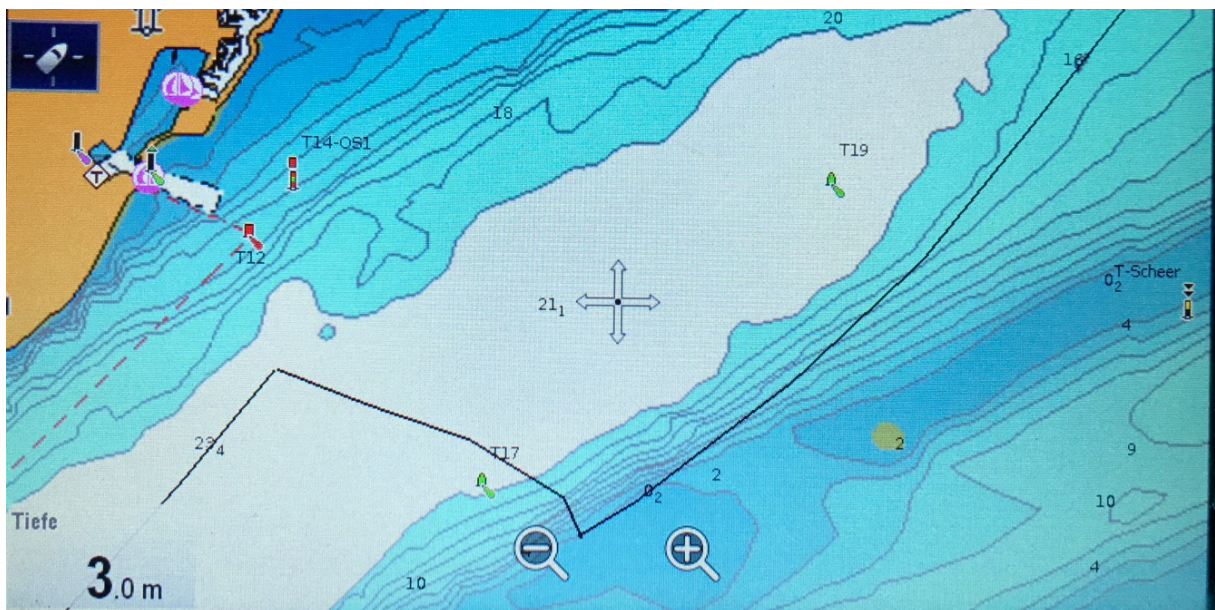
Nach kurzer Überlegung lautet die Antwort: „Ja“

Ohne Generator gibt es keine Mikrowelle und kein heißes Wasser für einen Kaffee. Damit lässt sich leben. Viel wichtiger ist das Laden der Batterien. Das geht auch über die Lichtmaschine des Motors. Die bringt zwar nicht so viel Leistung und es dauert länger, ist aber der klassische Weg.

Also los geht's

Ablegen in Makkum um 10.45 Uhr. An der Schleuse Kornwerderzand gibt es keine Wartezeit. Um 11.30 Uhr mache ich mit zwei anderen Booten in der Schleuse fest, um 12.00 Uhr werden die Segel im Vorhafen gesetzt. Hochwasser war um 11.30 Uhr. Also hat es nur eine kurze Verzögerung durch das Generator-Problem gegeben. Der Plan lautet zum Seegatt bei Vlieland. Aber der Wind kommt anders als vorhergesagt. In dem engen Fahrwasser müsste

ich die erste Zeit unter Motor fahren und im Segatt hätte ich auch den Wind von vorne. Darauf habe ich keine Lust. Mir steht der Sinn nach bedingungslosem Segeln. Also entschieße ich mich spontan zu einer Planänderung und richte den Kurs auf Den Helder. Jetzt ist aktives Segeln am Wind gefragt, diverse Wenden inklusive. Aber der Strom ist mit mir. Niedrigwasser ist in Den Helder um 17.30 Uhr. Wenn ich im Seegatt den Strom nicht gegen mich haben möchte, dann muss jetzt flott gesegelt werden. In Höhe von Oudeschild will ich nur noch eine Nachricht an die Lieben zu Hause schreiben und informieren, dass ich jetzt bald das Handy-Netz verlasse. Eine kleine Ablenkung und schon ist es passiert. Das Boot driftet aus dem Fahrwasser nach backbord und läuft auf eine Sandbank. Und das bei ablaufendem Wasser.



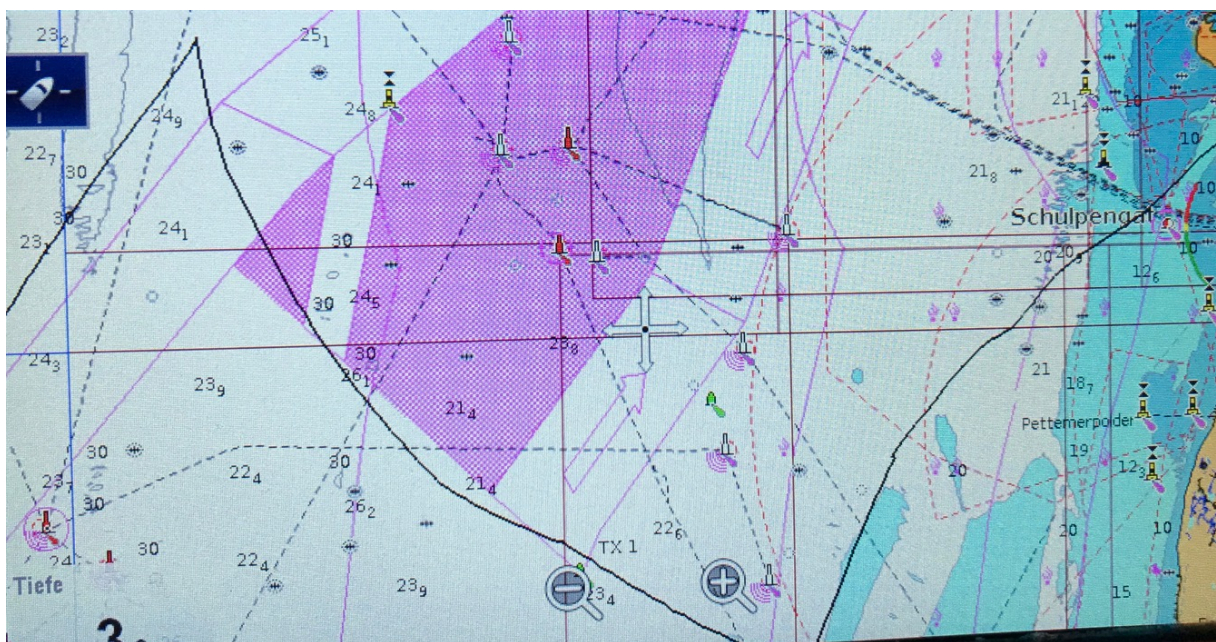
Es geht alles schnell und routiniert, Motor an, Kiel hoch und ganz schnell ins tiefe Wasser zurück. Ohne den Schwenk-Kiel meiner Southerly 115 wäre die Tour hier zu Ende. Mit diesem Feature, das einen hohen Sicherheitsfaktor im Wattenmeer darstellt, wird man halt etwa lässiger. Weiter geht's.

Den Leuchtturm von Den Helder habe ich um 17.37 Uhr querab und der Wind kommt aus West. Also immer hart am Wind. Das Segeln fordert meine Aufmerksamkeit. Zum Essen habe ich kaum Zeit und auch keine Lust. Der Seegang verursacht die bekannte latente Übelkeit, vor allem unter Deck. Für die Eingewöhnung an die Bedingungen auf See brauche ich immer einen Tag. Der Körper begnügt sich mit einer Handvoll Paranüsse.

Zeit zum Entspannen gibt es nicht. Am ersten Verkehrstrennungsgebiet, dem Off Texel TSS, Südwestlich von Texel drängeln sich 6 Schiffe an der Einfahrt. Ohne AIS und CPA hätte ich jetzt richtig Stress. So ist aber nur volle Aufmerksamkeit gefragt. Mittlerweile hat die Dunkelheit eingesetzt. Sonnenuntergang war gegen 20.00 Uhr. Laut CPA (closest point of approach) wäre eine Passage der Fahrspur in Richtung Deutsche Bucht möglich, aber mir wird das in der Dunkelheit zu dicht. Ich drehe kurz bei, lasse den Frachter passieren und

gehe an seinem Heck durch. Der nächste ist schon auf meiner Backbordseite im Anmarsch. Dies ist eine gute Gelegenheit für mich die Lichterkunde zu üben. Anfangs sehe ich das rote Backbordlicht und die beiden Toplichter nebeneinander. Dann rotes und grünes Seitenlicht und die Toplichter übereinander. Jetzt bin ich genau vor dem Frachter, nichts wie weg hier. Grünes Steuerbordlicht und die Toplichter wieder nebeneinander signalisieren Entspannung.

Seit geraumer Zeit segele ich schon auf Steuerbordbug. Doch obwohl ich das Boot nach und nach auf maximale Höhe getrimmt habe, weicht mein Kurs über Grund durch die mit 2 Knoten auflaufende Flut immer weiter nach Norden ab. Der Stromversatz ist an dem vom Plotter aufgezeichneten Track sehr schön zu erkennen.



Der an dieser Stelle sehr breite Mittelstreifen liegt jetzt hinter mir und ich erreiche die Fahrspur der Gegenrichtung. Hier fahren die Schiffe wie Perlen auf einer Kette. Es ist kaum Platz zum Durchkommen. Mit 1,2 nm Abstand gehe ich vor einem Frachter durch. Als das Schiff mich achteraus passiert, geht plötzlich ein riesiger Suchscheinwerfer an und wird auf mich gerichtet. Anschließend höre ich auf Kanal 16 wie der Wachhabende das nachfolgende Schiff ankündigt. Er berichtet über ein sehr schwaches Radarsignal und dass es sich dabei um ein kleines Segelboot handelt, welches er gerade passiert habe.

Anschließend wünscht er noch eine gute Wache. Komisch, ich habe doch ein AIS-Sender an Bord. Wieso hat er mich nicht auf seinem Plotter gesehen. Bei unmittelbarer nächster Gelegenheit muss ich mein AIS checken.

Wie sich dann später in England herausstellte war in einem Untermenü die Funktion „Inkognito“ eingeschaltet. Kein Wunder, dass die mich nicht gesehen haben.

Mit meinem 15 Minuten Schlafrhythmus hatte ich schon um 21.15 begonnen. Ich fühlte mich müde nach diesem Tag voller Ereignisse. Da hilft nur mit den Kräften haushalten. Außer in den Schifffahrtswegen schlafe ich in kurzem Takt. In voller Montur lege ich mich mit dem Handy am Ohr im Salon auf die Bank. Der Timer steht auf 15 Minuten. Beim ersten Klingeln stehe ich sofort auf und gehe ins Cockpit. Es folgen Rundumblick, Segelkontrolle, Plotterkontrolle, ab und zu auch Radarkontrolle und eventuell ein Segelmanöver. Dann folgt die nächste Ruheperiode. Ich bewege mich in einem Interimszustand zwischen Wachsein und Schlafen. Dabei falle ich in den kurzen Ruhephasen nicht immer, aber oft in tiefen Schlaf. So vergeht die Nacht.

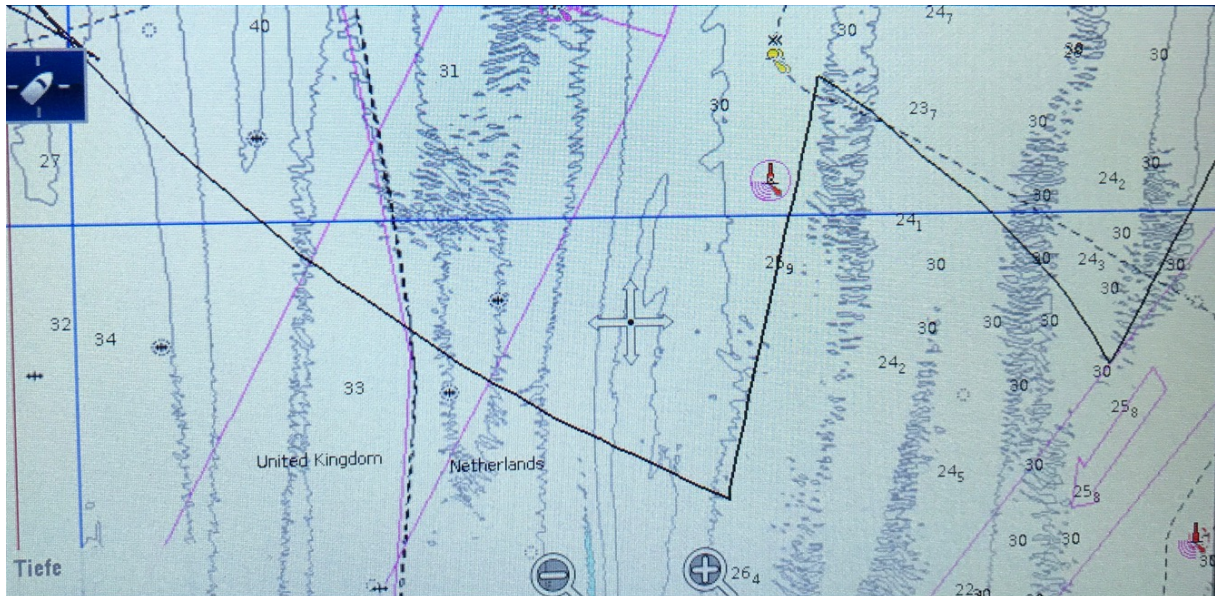
Freitag 14. April

Bei 20-25 Knoten Wind fällt das Frühstück aus. Hunger habe ich auch keinen. Die Bootsführung fordert mich. Das Boot macht Wasser. Die Ursache vermute ich im Bereich der Kielmechanik, denn wenn meine „Westy“ hart am Wind gesegelt wird und der Lateraldruck groß ist, nimmt das Problem massiv zu. Im Schnitt lenze ich 10-15 Liter pro Stunde. Bedrohlich ist das nicht, aber ziemlich lästig. Und schon zweimal ist die Toilette übergelaufen, obwohl ich die Seeventile geschlossen hatte. Nur in einer ganz bestimmten Stellung sind die Ventile bei dem hohen Staudruck wirklich dicht. Diese Position habe ich jetzt herausgefunden. Im nächsten Winterlager steht ein Austausch an. So ist das, wenn man sein schon in die Tage gekommenes Boot richtig fordert. Dann kommen die Schwachstellen schonungslos zu Tage.

Im freien Seegebiet bis zum ersten Tiefwasserweg habe ich Vorfahrt. Ein Frachter liegt mit mir auf Kollisionskurs und fährt tatsächlich ein Ausweichmanöver, um später wieder auf seinen alten Kurs zurückzukehren. Es ist schon ein seltsames Gefühl, wenn so ein großer Pott auf mich Rücksicht nimmt. Um 13.20 Uhr fahre ich östlich des Deep Water Way „Via TSS West Friesland“ auf die Grenze zwischen Holland und England zu. Jetzt müsste ich eigentlich die Gastlandflagge wechseln. Auf Hampeleien auf dem Vorschiff bei 5-6 Bft Wind und ordentlich Welle habe ich jetzt keine Lust. Es fällt wahrscheinlich eh keinem auf. Gegen 16.00 Uhr will ich es mit dem Kochen auf See probieren. Kochen kann man das eigentlich nicht nennen. Es geht um das Erwärmen eines Fertiggerichtes von Aldi. Mit kommt Laura Dekker in den Sinn. Mehrfach berichtet Sie in ihrem Buch wie das fertige Essen durch eine große Welle vor ihrer Nase quer durch das Boot fliegt und eine große Schweinerei verursacht. Nein, das möchte ich nicht erleben. Den Inhalt der Packung zerkleinere ich und vermische ihn zu einem Brei. Das Ganze kippe ich in eine Pfanne, weil diese eine schöne große Grundfläche hat.

Den Dieselherd habe ich schon vorher angeschmissen. Jetzt beginnt die Kunst. Ich verkeile mich in der Pantry, was eine 45 Grad Schräglage meines Körpers und eine ständige Anspannung der Bein- und Rumpfmuskulatur zur Folge hat. Mit der einen Hand halte ich die Pfanne fest und mit der anderen rühre ich um. Das fertige Ergebnis sieht sehr nach Hundefressnapf aus. Egal, ein Anfang ist gemacht, es kann ja nur besser werden. Der Körper will nicht essen, nur über die Vernunft zwingen ich mich zur Nahrungsaufnahme. Mit Willenskraft schaffe ich die Hälfte des Essens, mehr ist einfach nicht drin. Die Pfanne

wandert in die Spüle. Den Rest muss ich kalt und löffelweise in den nächsten Stunden essen. Der Törn war auch nicht als Gourmet-Veranstaltung geplant. Essen hat einen rein funktionalen Charakter. Frisch gestärkt kreuze ich den DW problemlos bei wenig Verkehr.



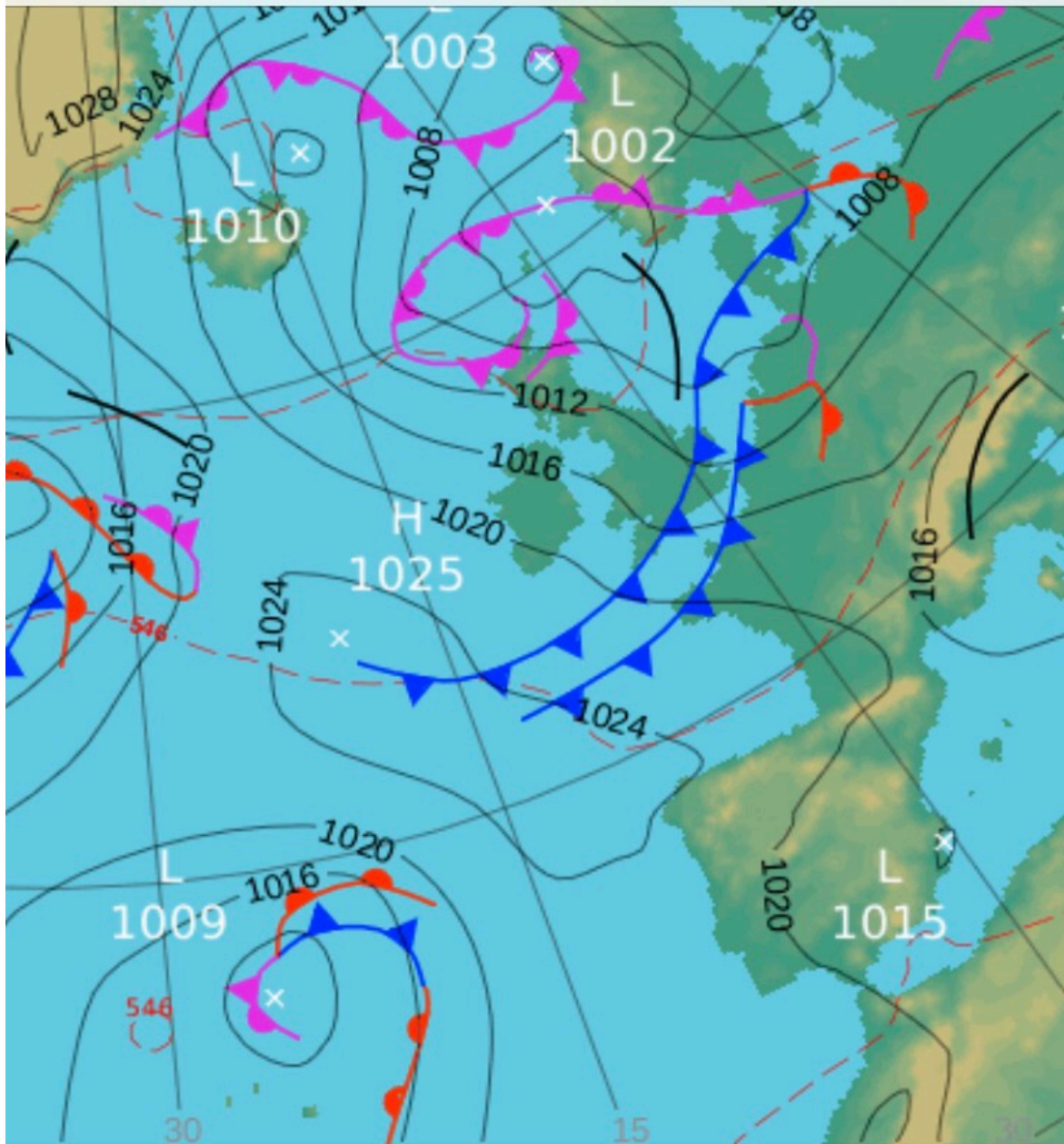
Dem Mastervolt Display schenke ich regelmäßige Aufmerksamkeit. Die Batteriespannung lässt langsam und kontinuierlich nach. Inzwischen bin ich bei 12,3 V angekommen. Wenn die Spannung unter 12 fällt, steigt der Plotter aus, das möchte ich nicht mitten in der Nacht erleben. Um 19.40 Uhr entschlief ich mich den Motor zu starten und ausgekuppelt für etwas mehr als 1 Stunde laufen zu lassen, um die Batterie zu laden.

Um Strom zu sparen bleibt der Kühlschrank ausgeschaltet. Bei Außentemperaturen von 4-6 Grad in der Nacht und 10 Grad am Tage ist er leicht zu entbehren. Oft vergessen wird aber das Abschalten des Radars am Tage. Mit dem Einschalten des Plotters wird das Radar automatisch gestartet und läuft im Stand by Modus mit und verbraucht entsprechend Strom.

Für die Nacht ist der Durchzug einer Kaltfront vorhergesagt.



metoffice.gov.uk



01:00 Sat

Thu

Fri

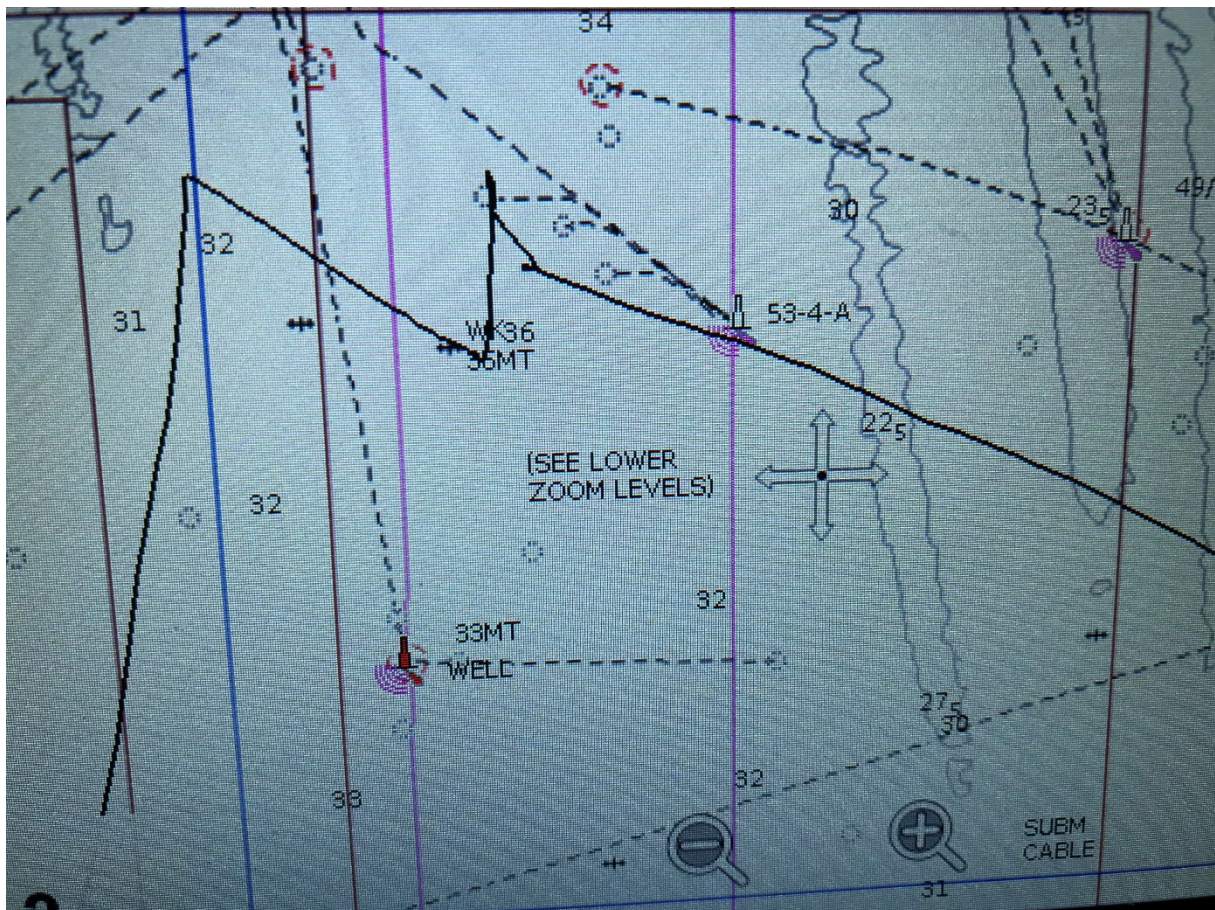
Sat

Beim Frontendurchgang am Samstag in Vlieland werden Windgeschwindigkeiten bis 37 Knoten erwartet.



Gegen 20.00 Uhr sehe ich sie kommen, früher als angekündigt. Im Norden baut sich eine dunkle Wolkenwand auf, dann setzt Regen ein, die Temperatur fällt um 5-6 Grad, der Wind wird böig und nimmt deutlich an Stärke zu. Die Westy legt sich sehr auf die Seite, der Ruderdruck nimmt erheblich zu und der Autopilot schafft kaum noch das Boot auf Kurs zu halten. Jetzt muss zügig gerefft werden. Das Groß fahre ich seit Törnbeginn im 2.Reff, also muss ich eigentlich nur die schon auf ca. 50 % verkleinerte Fock weiter reffen. Nach dem Lösen der Schot knattert das Segeltuch mit unglaublichem Lärm und die Schot schlägt wild um sich. An der Reffleine muss ich mit ganzer Kraft ziehen und hole dennoch nur 10 cm ein. Jetzt nur nicht die Leine ausrauschen lassen. In kleinen Schritten komme ich voran. Nach jeder weiteren Handreit belege ich die Reffleine sofort mit einem Schlag auf der Klampe. Die Fock von 50 % auf 25 % zu verkleinern kostet mich vollen Krafteinsatz und dauert fast endlose 5 Minuten. Danach habe ich deutlich weniger Lage und bin mit fast der gleichen Geschwindigkeit unterwegs. Meine Southerly, ein alter englischer Yachtbau, liebt diese Bedingungen. Mit dem nötigen Reff und einem Schrick in den Schoten zieht sie unbeirrt ihre Bahn, setzt weich in die Wellen ein, vermittelt dem Skipper ein Gefühl von Sicherheit und lässt keinen Zweifel daran, dass es nach oben noch ausreichend Luft gibt. Gegen 22.00 Uhr erreiche ich den zweiten Tiefwasserweg (via DR1 Leuchttonne). Es ist ein günstiger Augenblick. In Richtung Nord ist zurzeit kein Schiff unterwegs. In der Gegenrichtung werde ich den Weg eines großen Tankers kreuzen. Zur Sicherheit drehe ich kurz bei, um dem Wachhabenden zu zeigen, dass ich am Heck passieren will. Anschließend gehe ich auf den alten Kurs zurück und falle um 10 Grad ab. Jetzt passt es. Nachdem der Tanker durch ist fahre ich eine Wende. Mein Zielort Lowestoft liegt südwestlich von meiner Position und langsam muss ich Strecke nach Süden machen.

Bei einem Wendewinkel von ca. 100 Grad zum aktuellen Kurs müsste ich eigentlich die Wasserstraße mit Kurs Südwest verlassen können. Soweit der Plan. Was ich nicht bedacht habe ist die auflaufende Flut. Der Strom läuft von Norden nach Süden und drückt mich in das Fahrwasser zurück. Mein COG beträgt 185 Grad. So komme ich nie aus der Wasserstraße raus. Auf dem Plotter sehe ich den nächsten großen Pott, der mit 14 Knoten auf mich zukommt. Noch kann ich seine Positionslichter nicht sehen. Aber das wird nicht mehr lange dauern und ich fahre genau auf seinem Kurs. Es folgt die nächste Wende, zurück auf den alten Kurs und erst mal raus aus der Schifffahrtsstraße. Kurz nachdem ich die Deep Water Way verlassen habe sehe ich an meinem Heck zwei Topplichter und ein grünes Positionslicht, die in ausreichendem Sicherheitsabstand langsam an mir vorbeiziehen.



Die Situation entspannt sich. Es regnet immer noch. Die ganze Aktion hat etwa eine Stunde gedauert. Bis auf kurze Unterbrechungen zum Aufwärmen unter Deck, war ich die ganze Zeit draußen. Die nasse Kälte zehrt an der Substanz und meine Schultermuskulatur schmerzt. Die Arbeit an Schoten und Wischen in den letzten 36 Stunden hinterlässt ihre Spuren. Es gibt mir eine Vorstellung davon, wie es früher auf den Windjammern zugegangen ist. Durchgefroren und müde lege ich mich in den klatschnassen Segelklamotten auf die Bank im Salon und beginne wieder mit meinem 15 Minuten Schlaf. Die Feuchtigkeit zieht in das Polster und mein Schlafplatz fühlt sich klamm an. Die Nässe begleitet mich in der ganzen Nacht und erst am nächsten Tag wird die Sonne mich wieder trocknen. Den Kurs in Richtung WNW werde ich noch beibehalten, bis ein ausreichender Abstand zur Schifffahrtsstraße erreicht ist. Mit der nächsten Wende beginnt ein langer Schlag nach SW, der mich bis nach Lowestoft bringen soll. South-Holm, das Seezeichen, welches das Südende der Sandbank vor Lowestoft markiert und gleichzeitig der Beginn des ausgetonnten Fahrwassers nach Lowestoft ist, soll meine Wendemarke sein. Von dort will ich weiter Nonstop bis zum Liegeplatz zurück. Um 02.00 Uhr sind die Batterien wieder bei 12,3 V angekommen. Erneut lasse ich den Motor für knapp zwei Stunden ausgekuppelt laufen. Bisher habe ich meinen Weg allein mit seglerischen Mitteln bewältigt und das soll auch so bleiben.

Samstag 15. April

Meinen Ruherhythmus im 15 Minuten Abstand habe ich bis in den frühen Vormittag ausgedehnt. Auch mein Akku muss aufgeladen werden. Nun sitze ich im Cockpit in der Sonne. Der Schiffsverkehr von der englischen Küste hat rapide zugenommen. Mir begegnet eine bunte Mischung aus kleinen Frachtern, Tankern, einem Bagger bei der Arbeit, Fischern und den Versorgungsschiffen, welche im regelmäßigen Pendeldienst zu den vielen Öl- und Gasplattformen fahren. Eingreifen muss ich nicht, es reicht aufmerksames Beobachten. Meine Gedanken wenden sich dem Energiemanagement zu. Die Bordbatterien verlangen bald wieder nach einer Stromzufuhr. Der laufende Jockel wird mich wohl auf dem Rückweg regelmäßig nerven. Alternativ könnte ich im Lowestoft, welches ich gegen Mittag erreichen werde, für 5 Stunden festmachen, mit Landestrom die Batterien voll machen und einige Stunden am Stück schlafen. Das Auslaufen wäre dann gegen 18.00 Uhr. Meiner geschundenen Schultermuskulatur würde diese Pause auch gut tun. Seit Januar mache ich schon regelmäßig Krafttraining im Fitness Studio, aber objektiv betrachtet muss ich mir ein Defizit bescheinigen. Nach kurzer Überlegung steht mein Entschluss fest. Es gibt einen neuen Plan. Das Schöne an Lowestoft ist, der Hafen kann bei jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig von der Tide gefahrlos angelaufen werden.

Die Ansteuerung von Lowestoft gelingt nicht fehlerfrei. Auf den Stromversatz der nun wieder auflaufenden Flut habe ich zu spät reagiert. Es hat mich nach Süd versetzt. Als Quittung für diese Nachlässigkeit darf ich wieder auf die Kreuz gehen.



Langsam bewege ich mich auf South-Holm zu. Danach wird es schwierig werden. Das Fahrwasser ist eng, der Wind ist gegen mich und in dem Kanal zwischen dem Hafen und der Sandbank erreicht die Strömung bis zu 2,5 Knoten. Jetzt ist Mitte der Gezeit und damit habe ich den vollen Strom gegen mich. Segelbegeisterung hin oder her, es gibt einen Punkt, da ist die einzige vernünftige Entscheidung, den Motor zu starten. Der Punkt ist jetzt gekommen. Die letzten 2 Seemeilen werde ich unter Motor fahren. Der Motor springt sofort an, aber als ich das Boot in den Wind stellen will, um die Segel zu bergen, registriere ich zuerst Schwankungen in der Drehzahl, danach stirbt der Motor ab und lässt sich auch nicht wieder starten. Das Phänomen kommt mir bekannt vor. Vor 3 Jahren hat mich die Dieselpest auf dem IJsselmeer erwischt. Anscheinend haben die harten Bedingungen auf der Nordsee irgendwelche Reste mobilisiert und mir die Filter zugesetzt. Gefahr besteht nicht, aber ich bin auf Schlepphilfe angewiesen. Zuerst bringe ich das Boot wieder unter Segeln in Fahrt, dann suche ich in meinem Handy die Nummer des Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club. Vielleicht können sie mir ein Motorboot rausschicken. Die Antwort des Clubmanagers ist höflich, aber klar: „Sorry Sir, that’s impossible, we have no one here, but I will inform the Humber Coast Guard. Stand by on channel 16“. Jetzt werde ich zum offiziellen Seenotfall ! Wenige Minuten später meldet sich Humber Coast Guard über Kanal 16. Sailing Jaacht Westy, Sailing Jaacht Westy, Sailing Jaacht West, this is Humber Coast Guard, Humber Coast Guard, Humber Coast Guard. Ich melde mich. Zuerst wollen Sie den Schiffsnamen wissen. Ich buchstabiere. Dann kommt die Frage nach der Position. Wie gut, dass ich in der letzten Saison immer mal wieder das Absetzen einer Not- oder Dringlichkeitsmeldung am Funkgerät mit lautem Sprechen, aber ohne das Drücken der Sendetaste geübt habe. Oft habe ich mich dabei verhaspelt und dann wieder neu begonnen. Los Matthias, reiße Dich zusammen und blamiere Dich nicht.

Fifty-two Degrees, twenty-eight Point four five Minutes North, Zero Zero one Degrees, fourty five Point three seven Minutes East.

Das hat schon mal ohne Stottern geklappt. Es folgen Fragen nach der Farbe des Bootes, Farbe der Segel und wieviel Personen an Bord sind. Dann erst werde ich nach meinem Problem befragt. Der Funkverkehr wird nach den eingeschliffenen Routinen für echte Seenotfälle abgewickelt. Der Coast Guard teile ich mit, dass keine Gefahr für Mensch und Boot besteht und ich lediglich Schlepphilfe benötige, weil ich es bei der bestehenden Windrichtung ohne Motor nicht in den Hafen schaffe.

„We will send you the Lowestoft Live Boat, stand by“, damit endet der Funkverkehr.

Wenig später verfolge ich auf Kanal 16 wie die Coast Guard das Life Boat in Lowestoft informiert. Die Weiterleitung meiner Position durch einen Profi hört sich dann so an:

Five-two Degrees, two-eight-decimal four-five-minutes North

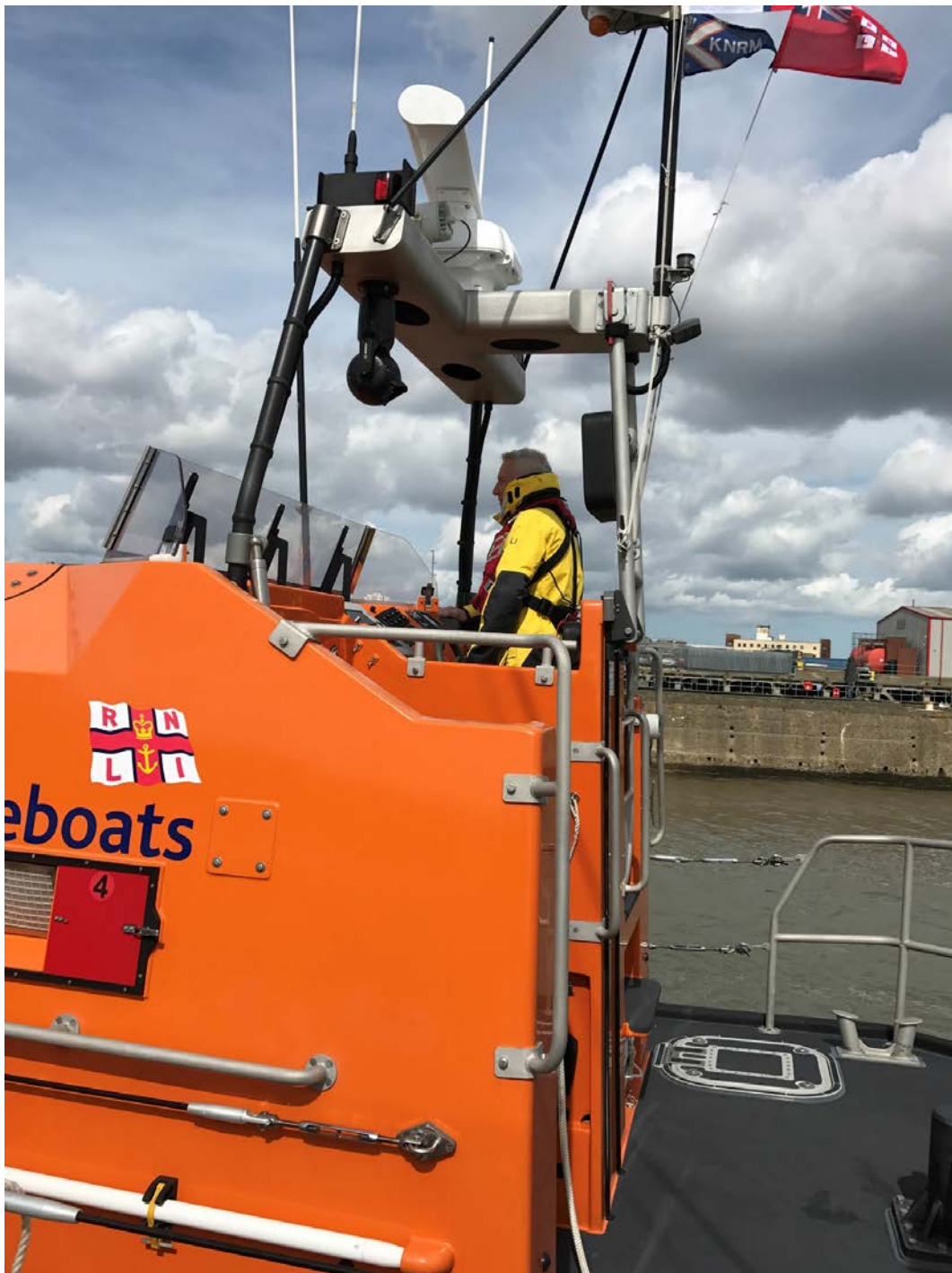
Ja, die Zahlen werden einzeln gesprochen und es heißt nicht point, sondern decimal.

Die Erinnerung an die Zeit in der Seefunk-Schule kommt langsam wieder. Was damals einen theoretischen Charakter hatte und ohne Bezug zu meiner Realität war, findet jetzt seine praktische Anwendung.

Während ich noch meine Erinnerung nachhänge und mir fest vornehme weiterhin regelmäßig zu üben, sehe ich wie ein kleines Boot mit hoher Geschwindigkeit den Hafen verlässt. Sofort schießt mir ein Gedanke durch den Kopf. Ich muss mir einen Hahnpot bauen, damit mir beim Einrucken in die Schleppleine nicht die Klampe abgerissen wird. Es bleibt bei dem Gedanken. Zur Umsetzung komme ich nicht mehr, zu schnell ist das Life Boat da. Es ist mit vier Mann Besatzung ausgerückt. Natürlich haben sie eine hochelastische Schleppleine mit bereits vorgerichtetem Hahnpot. Schnell ist die Leine übergeben und an den Bugklampen fixiert. Butterweich zieht das Life Boat an und bis in den Hafen kommt es kein einziges Mal zu einem Einrucken.



Im Vorhafen nehmen sie mich längsseits und bringen mich zentimetergenau bis an den Steg.







Dort steht schon ein Empfangskomitee. Ich brauche nur noch die Festmacher rüberreichen. Das Life-Boat kehrt an seinen Liegeplatz zurück. Eine Spende wollten sie nicht annehmen. Nein, das ginge nicht auf dem Boot. Es sei alles ehrenamtlich. Höflich wird mein Ansinnen abgelehnt.

Am Steg wartet derweil der Clubmanager und erkundigt sich nach meinem Problem. Wahrscheinlich liegt es an der Kraftstoffzufuhr. Ich vermute verstopfte Filter. Er werde sich nach einem Mechaniker erkundigen, verspricht er mir und keine 15 Minuten später reicht er mir einen Zettel mit einer Telefonnummer. Die solle ich anrufen, der Mechaniker könne in 90 Minuten am Steg sein. Und tatsächlich meldet sich bei meinem Anruf ein freundlicher Dave und sagt zu, um 15.30 Uhr bei mir zu sein. Die Menschen in dieser Gegend sind alle sehr liebenswürdig und hilfsbereit, reden aber furchtbar schnell. Mit dem Verstehen habe ich meine liebe Not. Immer wieder muss ich um eine langsame Wiederholung bitten. Dem wird dann auch stattgegeben. Im Yacht Club bezahle ich erst mal für eine Nacht, ich bin ja schließlich Optimist und dort erklärt man mir, dass dieser Landstrich im restlichen England für seine schnelle Sprechweise bekannt ist. Es bleibt nur wenig Zeit das Boot zu klarieren, dann erscheint Dave zur verabredeten Zeit.

Was nun folgt, ist eine kostenlose Lehrstunde in Motorenkunde. Schnell ist der verstopfte Primärfilter als Ursache für mein Problem herausgefunden. Diesen Filter hat er auch als Ersatzteil in seinem emergency kit. Hier in Lowestoft kennt man das Problem. Im angrenzenden Hinterland gibt es ein weit verzweigtes System von inland waterways, die Norfolk Broads. Früher wurde hier Torf abgebaut, jetzt sind die Kanäle ein beliebtes Revier für Wassersportler. Jahrelang laufen die Boote problemlos, aber wehe wenn der Skipper dann mal eine Tour entlang der Küste fährt. Durch den Seegang wird der ganze Schmodder im Tank kräftig aufgeschüttelt und anschließend sind die Filter ganz schnell verstopft. Regelmäßig werden hier Boote mit Ausfall des Motors in den Hafen geschleppt. Deshalb hat er immer eine große Kiste mit dem gängigsten Dieselfiltern im Auto. Genauso ist es mir vor drei Jahren ergangen. Der Vorbesitzer hatte mein Boot in den letzten Jahren aus Altersgründen nur noch als mobiles Ferienhaus auf Hollands Kanälen genutzt. Beim Überführungstörn zum neuen Liegeplatz musste ich bei kräftigem Wind einmal quer durch das IJsselmeer von Süd nach Nord motoren. Kurz vor dem Ziel begannen dann die Motorprobleme mit einem starken Leistungsabfall und schwankenden Drehzahlen. Damals konnte ich mich noch mit letzter Kraft bis zum Liegeplatz retten. Nach der Tankreinigung und dem Wechsel der Filter habe ich immer beim Tanken ein Dieselladditiv beigemischt und hatte seither keine Probleme mehr. Anscheinend haben aber die harten Seebedingungen der letzten beiden Tage den Dieselschlamm aus den hintersten Ecken aufgeschüttelt und so den Motorausfall herbeigeführt. Dave empfiehlt immer zwei Primär- und einen Sekundärfilter als Ersatzteil an Bord mitzuführen. Fast immer sind die Primärfilter verstopft und der Sekundärfilter nur verunreinigt. Wenn der Sekundärfilter als Ersatzteil nicht vorhanden ist, so wie bei mir jetzt gerade, reicht es den Filter abzuschrauben und umgedreht leerlaufen zu lassen. Meinen Vorschlag, den Filter mit sauberem Diesel auszuwaschen, lehnt Dave entschieden ab und erklärt mir bei dieser Gelegenheit den Aufbau des Filters. In den zylinderförmigen Hohlraum in der Mitte des Filters läuft von oben der ungereinigte Kraftstoff. Dieser fließt von der Mitte zum Rand und wird dabei durch die Filterlamellen gereinigt. Vom Rand fließt dann der gereinigte Kraftstoff durch die 6 kleinen Löcher nach oben aus dem Filter und von dort in den Motor.



Wird der Filter mit Benzin ausgewaschen können Verunreinigungen in die Tiefe des Filters eindringen und von dort in den Motor gelangen. Jetzt verstehe ich auch, warum mein Sekundärfilter an der Unterseite eine Ablassschraube besitzt. Nach Entfernung der Schraube kann im Notfall der Filter ohne Demontage und nur durch das Betätigen der Handpumpe, die zur Entlüftung des Kraftstoffsystems gebraucht wird, von den größten Verschmutzungen befreit werden.





Die Buh-Filter passen übrigens auch auf Volvo-Motoren.

Dave hat inzwischen meinen Primärfilter gewechselt und den Sekundärfilter gereinigt. Jetzt wird die Entlüftungsschraube geöffnet und mit einigen Hieben von der Handpumpe entweicht die Luft aus dem Kraftstoffsystem. Nach dem Zudrehen der Entlüftungsschraube ist der Motor wieder startbereit und springt beim ersten Drehen des Zündschlüssels auch

bereitwillig an. Das Problem ist gelöst. Für die Reparatur, die Lehrstunde und das Überlassen von weiteren zwei Primärfiltern für mein Ersatzteillager an Bord berechnet mir Dave 60 englische Pfund. Für eine Arbeit am Ostersonntag ist das ein mehr als fairer Preis.

Wer in Lowestoft Hilfe benötigt, dem kann ich Norfolk Marine unbedingt empfehlen. Mit meinem neuen Wissen, dass der Sekundärfilter fast nie verstopft und sich mit einfachsten Mitteln reinigen lässt, werde ich in Zukunft immer einen mit Diesel gefüllten 5 Liter Kanister und ein Stück Kraftstoffschlauch an Bord mitführen. Mein Notfall-Management sieht dann so aus:

Der Kraftstoffschlauch, welcher vom Primärfilter kommt, wird an der Handpumpe abgeklemmt. Das Stück Benzinschlauch wird mit dem einen Ende auf den Stutzen an der Handpumpe aufgesteckt, das andere Ende steckt im Benzinkanister. Nach dem Öffnen der Ablassschraube wird der Sekundärfilter kurz durchgespült, der Kraftstoffstrang entlüftet und nach spätestens 15 Minuten ist der Motor mit einfachsten Mitteln wieder startklar.





Die Dieselpest mag sich vielleicht noch einmal ereilen, aber außer Gefecht setzen wird sie mich nicht mehr.

Nachdem Dave gegangen ist setze ich mich ins Cockpit und lasse mich von der Abendsonne wärmen. Die Anspannung weicht langsam aus dem Körper. Erst jetzt spüre ich diverse kleine Prellmarken, mehrheitlich im Bereich des Oberkörpers.

Es sind keine großen Stürze oder Unfälle, aber auf See eckt man immer wieder irgendwo an oder wird durch eine unerwartete Bewegung des Bootes aus dem Gleichgewicht gebracht und gegen eine Ecke oder Kante gedrückt. Solange es nur das ist, nehme ich die Beschwerden gerne als Preis an. Dafür habe ich ein intensives Erlebnis bekommen, habe mir die Nordsee als Raum erschlossen, den ich früher nur als blauen Fleck auf der Landkarte gekannt habe, bin durch eine Kaltfront gesegelt und verbinde jetzt die Wetterkarte und das Lehrbuchwissen mit eigenen Erfahrungen und Bildern. Seehandel, Exportweltmeister und die Nordsee als am dichtesten befahrenes Seegebiet der Erde sind für mich nicht mehr nur Begriffe, sondern konkrete Erfahrungen.

Später schaue ich mir mein Logbuch an. Eigentlich ist es nur eine Ansammlung von Zeiten, Stichworten und dünnen Notizen. Das eigentliche Logbuch ist in meinem Kopf entstanden und der Plotter hat den dazugehörigen Track aufgezeichnet. Die Eindrücke sind frisch, die Bilder lebhaft und mit der abgefallenen Anspannung beginnen die Gedanken zu fließen. Vor meinem geistigen Auge läuft der Film noch einmal ab. In der Situation selber, bei schwerem Wetter, ist der Adrenalinpegel erhöht, die Aufmerksamkeit geschärft, aber auch das assoziative Denken blockiert. Dieser von der Evolution hervorgebrachte Mechanismus ermöglicht uns bei Gefahr schnell und zielgerichtet zu handeln und bewahrt uns vor unnötig langen Überlegungen. Ein längerer Text kann so nicht entstehen. Aus den Bestandteilen Niederschrift, Erinnerungen und Screenshots des Plotters werde ich später ein ausführliches Logbuch verfassen.

Mit einem Abendessen und einem Gläschen Wein klingt der Tag aus. Es ist 21.15 Uhr Ortszeit. Den Wechsel der Zeitzone (+1 Stunde) mit eingerechnet, bin ich seit mehr als 62 Stunden auf den Beinen. Es ist schon erstaunlich, was man mit Kurzzeitschlaf erreichen kann.

Bei mir gehen jetzt die Lichter aus und beim Einschlafen freue ich mich auf den nächsten Tag. Morgen will ich um 10.00 Uhr wieder auslaufen. Für den Rückweg nach Makkum sind freundliches Wetter und moderater Wind vorhergesagt.

Das Boot:

Southerly 115 * 37 Fuß * Northshore Yachts * Baujahr 1984



Der Autor:

Dr. Matthias Ollwig * Alter 57 Jahre *KYC

