

Sonntag 16.04.2017

Es wird ein guter Tag. Das spüre ich beim ersten Klingeln des Weckers. Freudige Erwartung erfüllt mich. Nach acht Stunden Schlaf am Stück sind Körper und Geist erfrischt und voller Tatendrang. In Gedanken sehe ich mich schon auf Raumschot-Kurs im Sonnenschein mitten auf der Nordsee. Auf dem Hinweg musste ich ackern, musste mich gegen frischen Wind aus West bis nach Lowestoft durchkämpfen. Jetzt soll die Belohnung folgen. Raumschot- und Halbwind-Kurse bei moderatem Wind versprechen einen Easy Sailing. Draußen hängen nur einige weiße Wattewolken am ansonsten blauen Himmel und die kräftige Maisonette vertreibt die Kälte der Nacht. Mit Kaffee, Müsli und Wurstbrot fällt das Frühstück üppig aus. Wer weiß, wann sich die nächste Gelegenheit für eine entspannte Essenspause ergibt. Mit der letzten Tasse Kaffee in der Hand wandern die Gedanken zum Ablegemanöver und ein Blick auf dem Windmesser zeigt halben Wind, der mich mit 10 Knoten an den Steg drückt. Das Boot liegt längsseits am Steg und deshalb entscheide mich zum Eindampfen in die Achterspring. Die Backschiff ist schnell gemacht und dann folgt noch eine abschließende Kontrolle. Alle Seeventile sind zu, die Schiffs verschlossen, nichts liegt mehr rum und das Logbuch habe ich aufgeschlagen in die Navi-Ecke gelegt. Für den Rückweg habe ich mir fest vorgenommen mehr Eintragungen zu machen. An Deck gibt es nicht viel zu tun. Schnell ist die Westy seeklar. Den großen Kugelfender hänge ich weit achtern an Backbord raus, dann lege ich die Achterspring. Die Achterspring hat im Gegensatz zur Vorspring die kürzeren Laufwege und das ist ein entscheidender Vorteil beim Einhand-Manöver. In aller Ruhe starte ich den Motor und lege den Rückwärtsgang ein, anschließend fiere ich die Vorleine etwas, um den Druck von den stegseitigen Fendern zu nehmen. Noch während ich mit dem Einholen der Fender beschäftigt bin, kommt einer der Liegeplatznachbarn zu mir und bietet seine Hilfe an. Freundlich lehne ich ab und erzähle von meinem Trainingslager für das Einhand-Segeln. Er versteht. Entspannt kann ich jetzt die Achterleine und die Vorleine einholen. Das Boot ist stabil und hängt nur noch an der Achterspring. Es wird Zeit meinen Funkspruch abzusetzen.

In Lowestoft muss jede Schiffsbewegung bei der Port Control angemeldet werden. Es geht nicht nur um das Wegerecht der Berufsschiffahrt im engen Hafenkanal, sondern auch um den benachbarten Hubschrauber-Landeplatz für den Pendeldienst zu den Öl- und Gasplattformen. Wer möchte schon mit einem Boot einen schweren Transporthubschrauber im direkten Landeanflug begegnen?

Port Control, this is the Westy

Westy, here is Port Control

Port Control, here is Westy, I would like to leave the Royal Yacht Club

Aus dem Lautsprecher kommt ein knappes:

Westy, make your way, over

Dann springt die Signalanlage an der Ausfahrt des Yacht Clubs von Rot auf Grün.

Mit vollem Rückwärtsschub wandert der Bug vom Steg weg und schiebt sich vorbei an dem vor mir liegenden Schiff bis die Westy schließlich im 45 Grad Winkel zu Steg liegt. Das Ruder steht in

Steuerbord-Lage. Jetzt muss es schnell gehen, Gas weg, umschalten in den Vorwärtsgang, sofort verliert die Spring ihre Spannung, das Einholen muss flott erfolgen, der Bug bewegt sich schon auf die gegenüberliegende Kaimauer zu. Kaum ist die Leine an Bord muss ich auch schon wieder Gegenruder legen und aufstoppen. Aus der Lücke bin ich ohne Blamage und ohne großes Hafenkino rausgekommen. Jetzt muss ich nur noch bis zur Ausfahrt zurücksetzen.

Hinter der Ausfahrt des Yacht Clubs biegt man rechtwinklig nach steuerbord in den Hafenskanal ab und gelangt so in den Vorhafen. Sofort setze ich mein Groß und verlasse mit halben Wind von Backbord unter Segeln den Hafen von Lowestoft.

Mittlerweile ist es 11.00 Uhr, Mitte der Gezeit und das Hochwasser ist für 14.30 Uhr vorhergesagt. Bei der ruhigen See und steigendem Wasserstand kann ich mir den Umweg über South Holm sparen. Stattdessen wähle ich den direkten Weg über die Sandbank. Eine halbe Meile nördlich von Lowestoft gibt es eine Lücke, da will ich durch. Der Strom versetzt mich aber nach Süd. Noch gibt es kein Easy Sailing. Um den Kurs halten zu können, brauche ich einen ordentlichen Vorhaltewinkel. Das Boot wird auf maximale Höhe getrimmt und ich gehe hart an den Wind. Es wird knapp werden. Mit einem Festkiel hätte ich jetzt Stress und würde zur Sicherheit einen Kreuzschlag machen. So aber sehe ich die Sache sportlich. Wenn es knapp wird, kann ich einfach den Kiel hochholen. Mit 20 cm Wasser unter dem Kiel passiere ich die Flachstelle. Das erste Extra des Tages liegt hinter mir.

Der Wind weht aus Nordost und ich falle ab auf Halbwind-Kurs. Das Boot liegt ruhig, es gibt kaum Welle. Die Logge schwankt zwischen 4 und 5 Knoten und unter Deck werde ich nicht mehr hin- und hergeworfen. Es fühlt sich an wie Kaffeesegelein bei 2-3 Windstärken auf dem Ijsselmeer.



Mein Ziel ist das Seezeichen Smiths Knoll. Dazu müsste ich einen Kartenkurs von etwa 45 Grad fahren. Bei Wind aus Nordwest sollte das eigentlich kein Problem sein, aber ich habe den Strom unterschätzt. Mit einem entspannten Halbwind-Kurs läuft hier nichts. Nun denn, es ist wieder maximaler Amwind-Kurs angesagt. Das Boot trimme ich bis auf 52 Grad. Mehr geht nicht, der Wind hat in der Zwischenzeit auf Nord bis Nord Nord Ost gedreht. Mit diesem Kompass-Kurs schaffe ich mal gerade einen Kurs über Grund von 90 Grad. Ein Raumgewinn nach Norden ist nicht zu schaffen und es geht schon wieder los mit dem Schiffsverkehr.

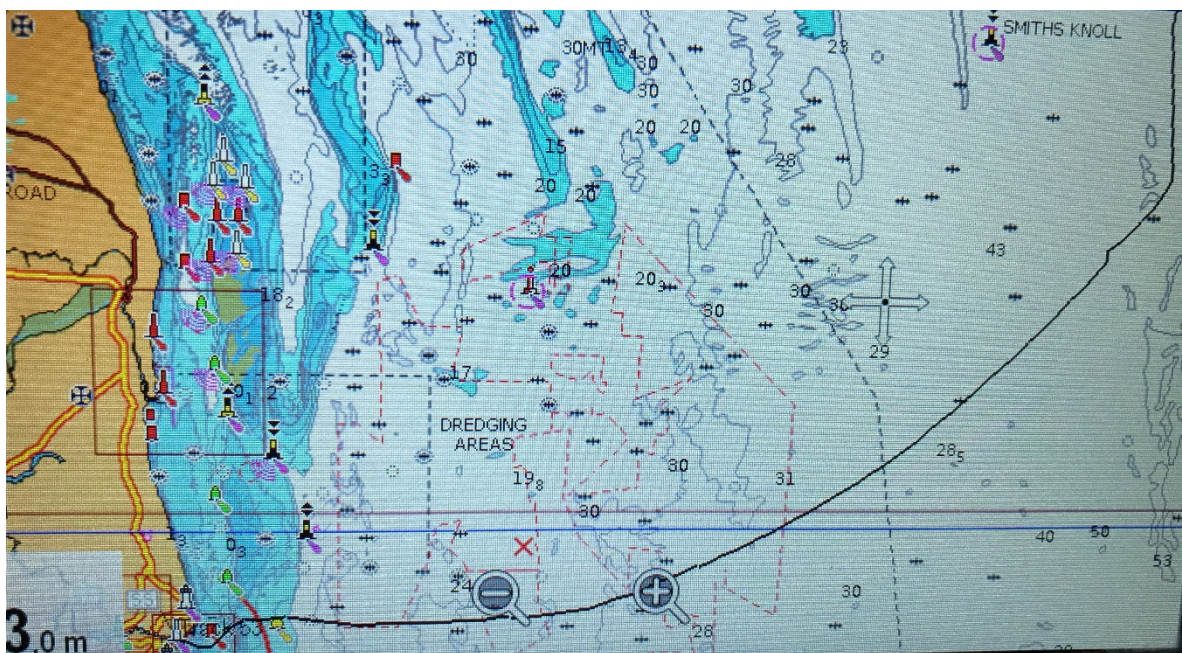
Der CPA liegt teilweise bei 0,2 nm. Aufmerksamkeit ist gefragt. Mein AIS steht auf Senden. Die müssten mich jetzt auf dem Schirm haben und es herrscht gute Sicht. Gegen 12.15 Uhr hält ein Frachter mit Kurs Nord genau auf mich zu. Der CPA fällt immer weiter und geht auf 10 ft. Langsam werde ich nervös. Laut AIS-Information ist es die „Dundee“. Über Kanal 16 funke ich die „Dundee“ an, erhalte aber keine Antwort. Stattdessen leitet der Frachter eine Kurskorrektur ein. Wenn er schon nicht antwortet, dann aber ich:

Cargo Ship Dundee, this is sailing Yacht Westy, thank you for your attention, over and out.

Der Frachter geht mit etwa 100m Abstand hinter mir durch. Mit dem Fernglas kann ich am Bug den Namen lesen. Es ist die „Mühlenau“. Die sollten mal den AIS-Eintrag aktualisieren. Anscheinend hat der Besitzer gewechselt, denke ich bei mir.

Bei den entspannten Bedingungen macht das Schreiben des Logbuches richtig Spaß.

13.00 Uhr: Der Strom lässt nach. Die Kurslinie auf dem Plotter macht einen sanften Schwung und langsam segele ich auch in meine gewünschte Richtung.



Um 14.40 Uhr passiert mich die „Neckar Highway“ achteraus. Den Namen konnte ich nach mehreren Versuchen mit dem Fernglas entziffern. Das Boot fordert mich bei diesen Bedingungen nicht. Der Autopilot hält es sicher auf Kurs. Die gewonnene Zeit nutze ich für kleine nautische Übungen. Von einem schaukelnden Segelboot auf etwas Abstand den Namen eines anderen Schiffes mit dem Fernglas zu entziffern ist nicht so einfach wie es scheint und braucht mitunter mehrere Anläufe. Eine hübsche Übung.





Als ich mein Ergebnis auf dem Plotter gegenchecken will, fällt mir auf, dass im Menü der Name des Schiffes oben mittig angegeben wird. Was für ein Trottel bin ich doch. In der Aufregung wegen der drohenden Kollision vorhin, war mein Auge zwischen den ganzen Zahlen der AIS-Informationen am einzigen geschriebenen Wort hängen geblieben und mein Hirn hatte daraus sofort den Schiffsnamen gemacht. Aber es war nur der Zielhafen. Die Jungs auf der Brücke der „Mühlenau“ haben wahrscheinlich nur mit dem Kopf geschüttelt, als sie von so einem Freizeitkapitän mit dem Zielort angefunkt wurden. Asche auf mein Haupt. Das ist learning by doing. Dieser Fehler wird mir bei Aufregung nicht noch einmal passieren. Das Ganze erinnert mich an die berühmten Seglerbeichten.

Eine gute halbe Stunde später geht die Sonne weg. Der angekündigte Regen setzt ein und wäscht meiner Westy das getrocknete Salz von der Hinfahrt ab. Bei Den Helder soll der Wind am Montag aus Nord-Nord-Ost kommen. Für mich heißt das jetzt, ich muss Raum nach Norden gewinnen, um später bei drehendem Wind einen noch segelbaren Kurs fahren zu können.

Das Motto lautet: Weiter hart am Wind segeln. Aber die Nordsee ist freundlich zu mir. Es gibt nur wenig Welle, das Boot setzt weich ein und wird kaum abgebremst. Meine gute alte englische Lady macht 5 Knoten. Trotz meiner drei lagen Segelkleidung fange ich an auszukühlen. Der Autopilot hat keine Probleme und ich kann mich unter Deck verziehen. Dort läuft die Heizung. Meine Gedanken fangen an zu fließen. Wieder fahre ich hart am Wind, diesmal sogar mit einer höheren Geschwindigkeit als bei der Hinfahrt, aber was für ein Unterschied. Das Boot wieg sich, taucht weich in die Welle ein, das Hauptschot knarzt beruhigend, nicht bedrohlich und das Wasser plätschert und gurgelt außenbords und nicht in der Bilge. Es ist ein guter Moment um sich dem Logbuch zuzuwenden. Von der Hinfahrt gibt es nur spärliche Eintragungen, Uhrzeiten und Wegepunkte. Ich war nur in der Gegenwart, war ein Baustein im System und voll und ganz damit beschäftigt das Boot auf Kurs und mich im Gleichgewicht zu halten. Auf dem Handy schaue ich mir noch einmal die Wetterdaten an, die ich als Screenshot gespeichert hatte. Am Freitag waren für Den Helder 13-23 Knoten Wind aus West-Süd West, drehend auf West-Nord-West vorhergesagt. In der Nacht sollte eine Kaltfront mit bis zu 32 Knoten Wind durchgehen. Mit dieser Erwartung und dem Wissen, dass meine Westy eine gute Kante Wind wegstecken kann, bin ich losgefahren. Von Anfang an war das Groß im zweiten Reff und mit der Fock wollte ich ohne das Cockpit verlassen zu müssen auf die sich ändernden Windbedingungen reagieren. Das war der Plan. In der Rückschau hat sich das Konzept bewährt. Der Kopf schreibt permanent Logbuch. Was ich auf der Hinfahrt nicht zu Papier bringen konnte, sprudelt jetzt in Gedanken, Bildern und Worten aus mir heraus:

In meiner Erinnerung sehe ich wieder die Kaltfront von Freitag mit ihren dunkelgrauen Wolken-türmen auf mich zukommen. Die Fock war auf das Format von zwei großen Badetüchern geschrumpft und hart am Wind war ein Boot immer noch mit 4-4,5 Knoten Fahrt durchs Wasser unterwegs. Das Boot knarzt, ächzt und stöhnt. Es arbeitet in seiner gesamten Struktur, das betrifft auch die Kiel-Mechanik. Meine Sotherly 115 hat einen Schwenk-Kiel. In den 38 Jahren seit ihrer Herstellung muss ein gewisser Verschleiß eingetreten sein. Sie hat schon immer ein bisschen Wasser gemacht. Aber in dieser Situation macht sie kräftig Wasser. Die Wellen wummern gegen den Rumpf, manchmal erfährt das Boot eine Querbeschleunigung und setzt richtiggehend zur Seite, dann wieder fährt es sich in einer Welle fest, wird abrupt abgebremst um anschließend wieder Fahrt aufzunehmen. Mittlerweile rauscht das Wasser nicht nur außenbords sondern auch im Boot. Das Lenzen von geschätzten 10-15 Litern pro Stunde wird zu meiner Dauerbeschäftigung und den Leuten von der Werft winkt schon der nächste Auftrag.

Bei den entspannten Bedingungen kann ich jetzt einen ausführlichen Nachtrag in mein Logbuch schreiben.

Am späten Nachmittag schläft der Wind langsam ein. Mit Vollzeug mache ich nur noch ca. 3 Knoten Fahrt und gegen 17.30 Uhr befinde ich mich auf einer Position 4 Meilen südöstlich vom Untiefenzeichen Smiths Knoll. Eine Stunde später ist der Wind dann ganz weg. Die Segel schlagen heftig und um das Material zu schonen berge ich die Segel und fixiere den Baum. Der Wetterbericht hatte schwachen Wind vorhergesagt und im Stillen hatte ich gehofft, dass es für ein wenig Fahrt reicht. Doch jetzt geht nichts mehr. Reflektorisch zuckt die Hand und will den Motor starten. Aber Halt ! Eigentlich will ich es erleben wie meine nautischen Vorbilder, so wie ich es in den Büchern gelesen habe. Es wird Situationen geben, bei denen ich die Flaute aushalten muss. Der Törn soll ja für mich ein Trainingslager für zukünftige Reisen sein. Also Finger weg vom Zündschlüssel.

Das Boot fängt an zu rollen und das Geschirr auch. Vier Tassen im Schapp in der Pantry machen fast so viel Lärm wie Windstärke 6 unter Deck. Mit einem Geschirrtuch ist das Problem schnell behoben. Es wird Zeit etwas zu Essen. Die letzte Mahlzeit hatte ich vor 11 Stunden. Die beiden reifen Avocados sind schnell halbiert, Salz und Pfeffer einfach darüber streuen und mit einem Glas Weißwein habe ich

innerhalb von 5 Minuten eine leckere Mahlzeit. Gegessen wird im Stehen in der Küche. Wenn ich mich an den Tisch setzen würde, müsste ich bei den heftigen Rollbewegungen mit einer Hand das Glas und mit der anderen Hand den Teller festhalten. In bewährter Manier lehne ich mich in Schräglage gegen den Herd, stelle das Glas in die Spüle, wo es dann mit anderem Geschirr vor dem Wandern oder Umkippen geschützt wird, halte mit einer Hand den Teller und die Avocados fest und kann mit einer Hand essen. Romantisch ist das nicht, dafür aber der Situation angemessen und effektiv.

Es ist 19.30 Uhr, Dunkelheit hüllt mich ein und die nächste Kontrolle der Position am Plotter steht an. Mit der ablaufenden Flut treibe ich parallel zum Deep Water Way genau nach Norden.

Von der Schifffahrtsstraße bin ich nur noch 4 Meilen entfernt. Für mich heißt das, regelmäßig Wache gehen. Auf der Nordsee, zumindest im südlichen Teil, gibt es keinen Raum für längeres Schlafen. Gegen 21.00 Uhr kommt etwas Wind auf und als Optimist denke ich sofort daran die Segel zu setzen. Das Logbuchschreiben findet ein Ende. Schade, gerade hatte ich mich an das Schaukeln gewöhnt, meine Gedanken geordnet und angefangen anhand der wenigen Stichworte das Logbuch im Kopf über die Hinfahrt zu Papier zu bringen. Die See diktiert das Handeln. Das Anziehen der drei Lagen Segelsachen inklusive Wollmütze, Rettungswerte und Sicherheitsgurt nimmt etwas Zeit in Anspruch. Eingepackt bis auf ein kleines Gesichtsfeld begeben sich in die Dunkelheit. Ja, es gibt Wind, schwach aber segelbar. Der folgende Ablauf ist an sich Routine. Motor an, Boot in den Wind stellen, Groß setzen, abfallen, Fahrt aufnehmen, Kurs ausrichten, Autopilot einschalten, Maschine abstellen, Fock ausrollen und zum Schluss die Segel trimmen. Diese Sequenzen sind bei Tageslicht kein Problem. Jetzt aber herrscht völlige Dunkelheit. Die Nacht ist so schwarz, wie eine Nacht nur sein kann. Kein Restlicht, kein Mond, keine Sterne, stattdessen eine tiefhängende Wolkendecke und Nieselregen. Obwohl ich das Deckslicht eingeschaltet habe, kann ich nicht erkennen, ob die Segellatten im Groß an den Lazy Jack Leinen vorbeigekommen sind. Im Cockpit sind die Farben der Schoten, Fallen und Reftleinen nicht mehr zu erkennen. Alles schimmert nur noch grau. Mit den Fingern zähle ich die Fallenstopper ab und greife dann zur passenden Leine. Gut, dass ich mein Boot kenne. Es geht auch so, aber beim nächsten Nacht-Törn werde ich eine Stirnlampe an Bord haben. Bisher habe ich keine gebraucht. Die vorherigen Nachtfahrten waren immer im Sommer und eine solche alles verschluckende Dunkelheit habe ich noch nicht erlebt. Wieder ist der Erfahrungsschatz um ein Detail und eine Erkenntnis gewachsen. Das ist ja auch der Zweck des Törns.

Am Bug ist wieder ein Rauschen zu hören, ein Rauschen welches im Rhythmus der Wellen anschwillt und abklingt. Noch ein wenig Trimm in die Segel und schon läuft die Westy wieder über 4 Knoten. Anschließend lasse ich mich im Cockpit nieder, Zufriedenheit steigt in mir auf und plötzlich muss ich Grinsen. Wie erkläre ich das einem Nichtsegler? Bei 7 Grad Außentemperatur sitze ich in stockfinsterner Nacht im Nieselregen mitten auf der Nordsee und glaube, mir ist ein Stück vom Glück zugeteilt worden. Vor lauter Übermut fange ich an mit der Segelstellung zu spielen um noch ein paar Zehntel mehr Geschwindigkeit aus dem Boot zu holen. Die Träumereien währen nicht lange und die Realität holt mich schnell wieder ein.

Der Wind ist launisch und wechselhaft und die Bootsführung verlangt meine volle Aufmerksamkeit. Schleichend kriecht die Kälte durch alle Poren und lässt mich auskühlen. Mit einsetzendem Zittern verziehe ich mich gegen 22.30 Uhr zum Aufwärmen unter Deck. Der Wind frischt langsam auf. Das Boot bekommt mehr und mehr Lage und kurz vor Mitternacht wird es Zeit zum Reffen. Mit leichtem Widerwillen verlasse ich die warme Kajüte und gehe raus in die kalte Nacht. Für die Nacht wähle ich immer ein defensives Vorgehen. Lieber etwas mehr reffen, die Schoten nicht ganz dicht holen und mit dem bekannten Schrick in den Schoten Ruhe ins Boot bringen. Mit weniger Fahrt im Boot kann das Aufmerksamkeitsniveau etwas zurückgefahren werden und es gibt mehr Raum für Schlaf und

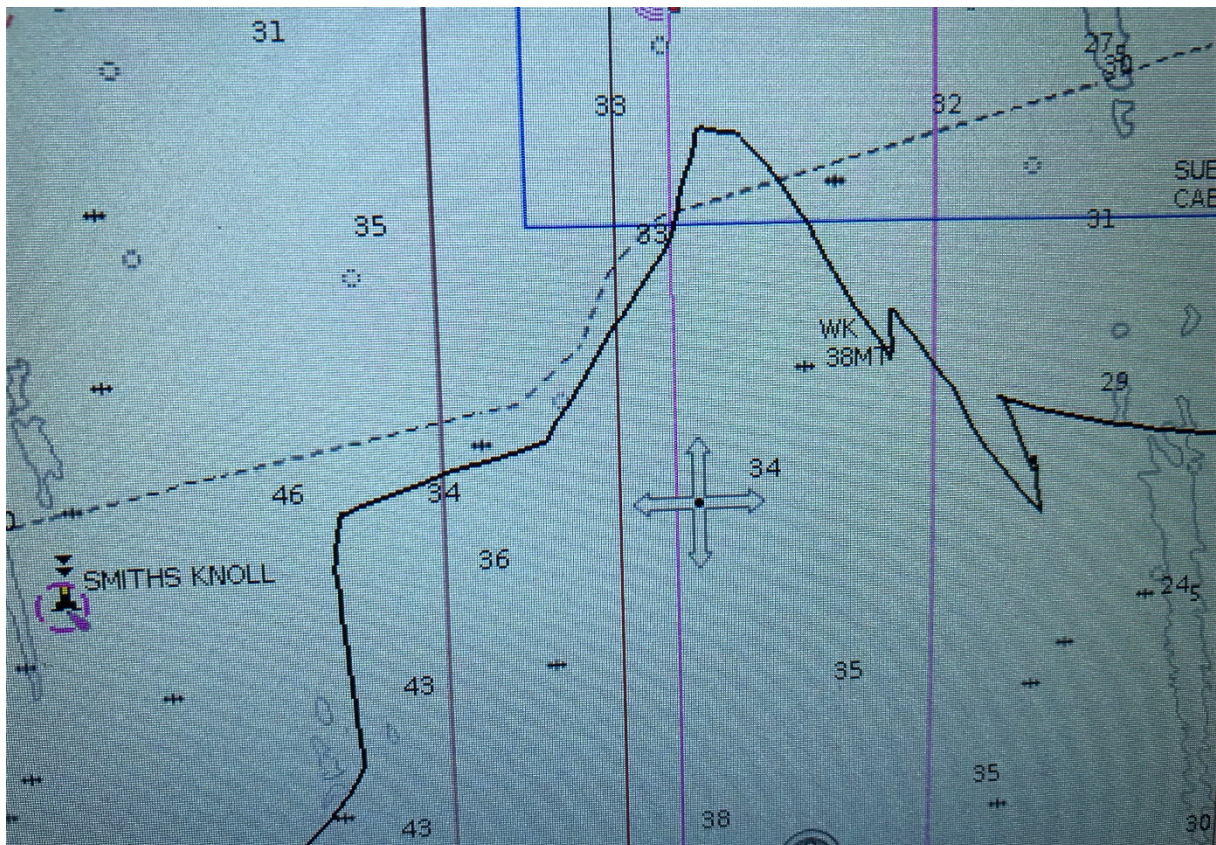


Regeneration. Deshalb gehe ich beim Groß direkt ins zweite Reff. Die Fock verkleinere ich zuerst um ein Drittel, aber das reicht noch nicht. Im zweiten Schritt wird das Vorsegel auf ein Drittel reduziert. Jetzt passt es. Mit dieser deutlich verkleinerten Segelfläche macht die Westy immer noch mehr als 4 Knoten Fahrt.

Montag, 17.04.2017

Den Übergang in den neuen Tag habe ich nicht mitbekommen. Zu sehr war ich beschäftigt mit der Beobachtung des Bootes, der Wellen und des Windes. Wo kommt denn jetzt der ganze Wind her, frage ich mich. Laut Vorhersage soll der schwache Wind bis Montagvormittag anhalten und in der Nacht von Nord auf NNW drehen. Bisher kam der Wind auch aus Nord und mit einem Amwind-Kurs hatte ich mich bis an den ersten Deep Water Way heran gearbeitet, war abgefallen und wollte die Schifffahrtsstraße mit halben Wind im rechten Winkel kreuzen. Dies gelingt anfangs auch. Doch dann springt der Wind auf Ost und plötzlich kreuze ich, obwohl das Boot auf maximale Höhe getrimmt ist, den Deep Water Way im spitzen Winkel nach Südost, obwohl ich eigentlich noch etwas Raum nach Norden gewinnen wollte. Glücklicherweise ist hier im Augenblick kein Schiffsverkehr.

Nachdem 80 Prozent der Passage geschafft sind, will ich einer Wende versuchen wieder auf einen Nordost-Kurs zu kommen. Doch der Wind spielt mit mir und dreht etwas zurück. Mehr als Kurs Nord ist nicht drin und statt die Schifffahrtsstraße zu kreuzen fahre ich jetzt genau im Deep Water Way. Es hilft nichts, zähneknirschend wende ich zurück auf den alten Kurs und der Plotter zeichnet alles auf.





Dieser Deep Water Way hat mich schon auf der Hinfahrt Nerven gekostet und wird nach dieser Passage definitiv nicht mein Freund. Den Kurs behalte ich bei, bis ein ausreichender Abstand erreicht ist. Dann will ich erneut versuchen auf einen Nordost-Kurs zu kommen. Um 01.45 Uhr beginne ich mit meinen ersten 15 Minuten Schlaf. Mein Nacht-Rhythmus stellt sich schnell wieder ein. Nach etwa einer Stunde wird mir zu ersten Mal bewusst, es hat sich etwas geändert. Mir ist usselig. Für nicht Kölner: Es fröstelt mich. Schleichend ist die Kälte durch meine drei lagen Segelkleidung gekrochen und hat jetzt meinen Körper erreicht. Die Ursache ist schnell gefunden. Meine im Dauerbetrieb laufende Heizung ist ausgefallen. Nach zwei erfolglosen Startversuchen vertage ich innerlich fluchend das Problem und tröste mich mit einem Gedanken an Wilfried Erdmann. Der hatte auf seiner Kathena Nui auch keine Heizung und war noch ganz woanders unterwegs und wenn es eng wird könnte ich den Dieselherd als Notheizung missbrauchen. Mit dieser Lösung im Hinterkopf ist das Problem entschärft und ich kann mich wieder meinen Aufgaben als Schiffsführer zuwenden.

Es ist kein Schiff in der Nähe, Kurs und Segelstellung stimmen auch, ich habe aber Besuch bekommen. Eine Möwe fliegt in drei Meter Abstand neben dem Schiff und begleitet mich durch die Nacht.

Meine Freude über diese kleine Abwechslung scheint sie gespürt zu haben, denn umgehend setzt sie zur Landung an. Nee, nee, nee, so war das nicht gemeint. Laura Dekker schreibt in ihrem Buch über Seevögel, die sie über mehrere Tage begleitet haben und die es sich auf dem Geräteträger am Heck gemütlich eingerichtet hatten. Anfangs war Laura über den Besuch und die Gesellschaft sehr erfreut, doch dann traten Probleme mit der Stromversorgung auf. Erst nach langer Suche hat sie die Ursache gefunden. Die Vögel hatten das Solarpanel so zugekackt, dass kaum noch Strom produziert wurde. Das war dann das Ende der Freundschaft. So soll es mir nicht ergehen. Laut schreie ich in die Nacht. Der Vogel ist irritiert und dreht ab, aber verstanden hat er meine Botschaft nicht, denn er unternimmt noch zwei Landeversuche, die ich ebenfalls mit Gestikulieren und Schreien unterbinde. Such Dir eine andere Mitfahrgelegenheit. Hier auf der Nordsee gibt es doch genug Alternativen. Meine Arbeit als dynamische Vogelscheuche führt am Ende zum gewünschten Ergebnis. Die Möwe dreht ab und verschwindet in die Dunkelheit. Vom lauten Schreiben habe ich ein leichtes Kratzen im Hals bekommen. Es begleitet mich in den nächsten Stunden.

Mit dem nötigen Abstand zum Deep Water Way unternehme ich einen neuen Versuch Raum nach Norden zu gewinnen und wende auf Backbordbug. Einige Kurzschlaf-Zyklen später werde ich nicht von meinem Wecker, sondern von einem Alarmsignal geweckt. Es ist der Autopilot. Durch einen Winddreher steht die Fock back und das Boot treibt wie beigedreht. Das Problem ist schnell gelöst, abfallen, Kringel fahren und das Boot wieder auf einen Amwind-Kurs ausrichten. Mein Kurs ist hoch am Wind. Das ist keine gute Taktik für eine Nachtfahrt unter Autopilot. Ein kleiner Winddreher und schon kommt das System aus dem Gleichgewicht. Zu dieser Erkenntnis gelange ich, weil sich das Ereignis nach kurzer Zeit wiederholt. Ein Blick auf den Plotter sorgt für zusätzliche Ernüchterung. Mein Kurs über Grund beträgt 352 Grad. Faktisch segele ich zurück nach England. Um 03-30 fahre ich die nächste Wende. Die Dinge wenden sich zum Guten. Es hat aufgehört zu regnen, die Heizung ist beim dritten Startversuch wieder angesprungen und mein COG beträgt jetzt 104 Grad. Wenn der Wind noch ein wenig zurückdreht und endlich der Wetterprognose folgt kann ich auch auf meinen gewünschten Nord-Ost-Kurs kommen.

Um 05.40 geht die Sonne auf.



Um 06.00 erreiche ich den zweiten Deep Water Way. Dort begegnet mir die Teliri, ein italienischer Kabelleger, auf seinem Kurs nach Süd-West.



Mein AIS zeigt mir, es wird eng. Um die Situation zu entspannen, trimme ich die Westy auf maximale Höhe am Wind und nehme so Fahrt aus dem Boot, lasse die „Teliri“ passieren und gehe anschließend auf meinen alten Kurs zurück. Die Wellenhöhe nimmt zu, die Kämme brechen sich und Schaumteppiche sind zu sehen. In zwei Schritten reffe ich die Segelfläche bis zum 2. Reff im Groß und eine 20% Fock. Damit bin ich immer noch flott unterwegs. Gegen 06.50 komme ich in den Gegenverkehr.



Mit 16,4 Knoten donnert die Navion Britannia, ein 260 m langer Tanker, auf mich zu. Laut AIS müsste sie knapp vor mir durchgehen. Um sicher zu gehen und dem Wachhabenden zu zeigen, dass ich die Vorfahrt respektiere, falle ich um 30 Grad ab, gehe kurze Zeit später wieder auf meinen alten Kurs zurück und passiere den Tanker mit sicherem Abstand am Heck.





Mittlerweile gurgelt wieder das Wasser bei mir im Schiff. Es wird Zeit zu lenzen. Der Wind ist eiskalt und zieht mir die Wärme aus dem Körper. Den Deep Water Way habe ich gleich hinter mir gelassen und dann kann ich es mir leisten unter Deck zu flüchten. Dort schaue ich auf das Salz, welches auf meiner Scheibe auskristallisiert ist.



Kälte ist Stress, sie kriecht anfangs unbemerkt, doch dann unaufhörlich durch alle Ritzen der Kleidung, der Körper fängt an zu verkrampfen und wehrt sich mit Muskelzittern, doch er hat keine Chance. Die Muskeln werden steif und das Gehirn arbeitet nur noch im Tunnelblick. Am Ende beherrscht nur noch ein Gedanke das Bewusstsein, raus, ich muss raus aus der Kälte. Wie sehr ich da draußen im 5-6 Grad kalten Wind ausgekühlt bin, sehe ich an der langen Aufwärmzeit. Es dauert fast eine Stunde, bis mein Körper sich entspannt hat und der Geist wieder normal arbeitet.

Es wird Zeit für eine Lageanalyse. Es ist 08.00 Uhr, das Niedrigwasser in Den Helder ist heute um 18.07 Uhr. In 10 Stunden muss ich am Seegatt sein, dann kann ich auf dem mächtigen Texelstrom bis nach Kornwerderzand reiten. Bis Den Helder sind es noch 46 nm und meine aktuelle Geschwindigkeit beträgt 3,3 Knoten. So wird das nichts. In mehreren Schritten reffe ich daraufhin die Fock aus, bis die Logge zwischen 4,7 und 5,5 Knoten pendelt. Zwischendurch gönne ich mir immer wieder 15 minütige Schlafpausen. Diesen Rhythmus behalte ich bei, bis ich gegen 11.00 Uhr voll ausgeruht bin. Es ist ein mehrheitlich sonniger Tag und die Tagestemperaturen kratzen am zweistelligen Bereich. Gegen Mittag erreiche ich die nach Südwest führende Fahrspur des Off Texel TSS. Der Wind kommt jetzt wie vorhergesagt aus Nordost. Da ist es kein Problem für mich um 35 Grad abzufallen und im rechten Winkel den ersten Teil des Verkehrstrennungsgebietes zu passieren. Den Kurs behalte ich bei, bis ich die Hälfte des Mittelstreifens erreicht habe. So komme ich nicht in Konflikt mit der kleinen Abzweigspur. Bei auffrischendem, böigem Wind ist meine Fock wieder auf 20 Prozent geschrumpft.



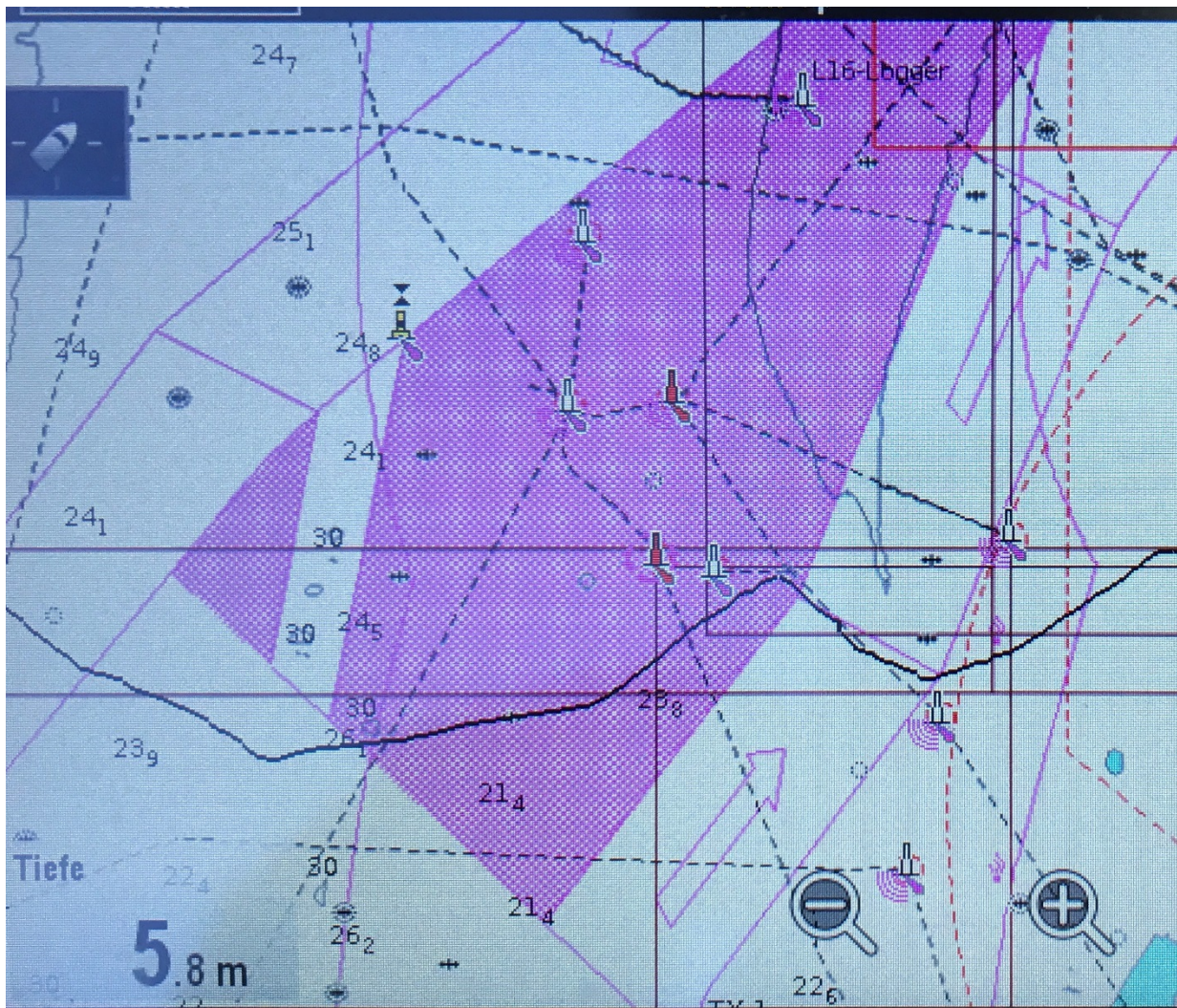


Jetzt kann ich wieder auf meinen alten Kurs zurückgehen und um 13.25 Uhr fahre ich in den Mittelstreifen und trimme mein Boot auf einen Amwind-Kurs. In der Ferne dienen mir zwei Gasplattformen als Peilmarke. Zwischen den Plattformen und dem Südrand des Mittelstreifens will ich mittig durchfahren.









In Höhe der Gasplattformen leite ich einen Kurswechsel nach Steuerbord ein und kreuze die nach Norden führende Fahrspur der TSS im rechten Winkel.





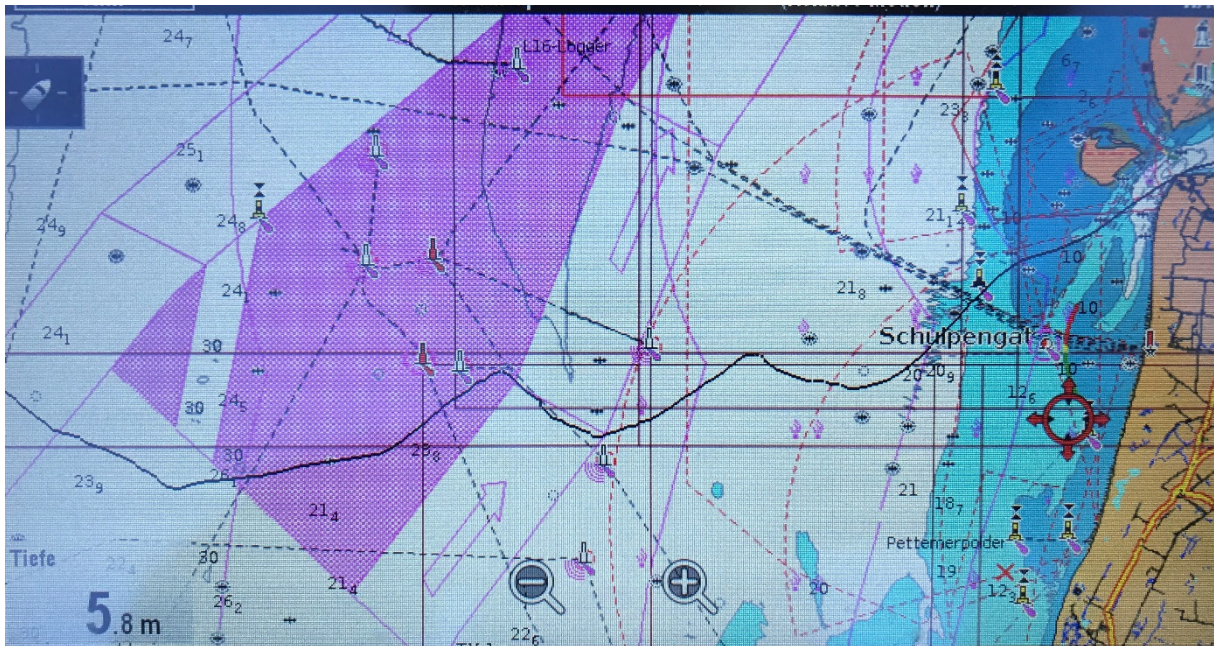
Es herrscht reger Schiffsverkehr, die Frachter fahren nicht nur hintereinander, sondern auch teilweise räumlich versetzt nebeneinander. Garniert wird das Ganze mit Hagelschauern und Windböen von 30-35 Knoten. Die Fahrt im Mittelstreifen war gemütlich und entspannend. Doch jetzt liegt der Aufmerksamkeitslevel wieder bei 100 Prozent. Meine Strategie ist auf Sicherheit ausgelegt. Auch wenn ich es laut AIS noch knapp vor dem Frachter schaffen sollte zu passieren, tue ich mir und dem Wachhabenden auf der Brücke den Stress nicht an. Zeit spielt in dieser Situation keine Rolle, lieber kurz beidrehen oder abfallen und dann sicher den Frachter am Heck passieren. Diese Defensivtaktik erlaubt es mir mit Aufmerksamkeit und Konzentration, aber ohne unnötige Risiken und Adrenalinschübe auch dicht befahrene Schifffahrtsstraßen zu passieren.

Gegen 17.00 Uhr verlasse ich das TSS und gehe auf meinen vorherigen Nordost-Kurs zurück. Ziemlich durchgefroren verziehe ich mich unter Deck. Nach dem Aufwärmen und einer Entspannungspause werde ich mich mit der Ansteuerung des Schulpengatts beschäftigen. Das Ergebnis der Planung lautet: Wenn ich ein Stück nach Osten versetze, müsste es möglich sein mit einem Amwind-Kurs von der Nordsee durch das Seegatt ohne Kursänderung in das Wattenmeer zu segeln. Meine Planung muss ich unterbrechen. Draußen ächzt der Autopilot. Der Wind frischt immer weiter auf und ich habe zu viel Tuch stehen. Als Folge krängt das Boot stark und der Ruderdruck nimmt zu. Das Groß nehme ich ganz weg und die Fock wird auf die Hälfte reduziert. Mit diesem Trimm liegt das Boot wieder leicht am Ruder und macht immer noch 6,3 Knoten Fahrt.

Nach dem kleinen Intermezzo wende ich mich wieder meiner Planung zu. Westlich und südwestlich vom Seegatt liegt eine langgestreckte Sandbank und der Wind kommt aus Nord-Nord-Ost.

Zwischen der Sandbank und dem Festland muss ich durch. Um eine Legerwall-Situation zu vermeiden, muss ich mich dicht bei der Sandbank halten. Theoretisch ist die Sache klar, aber praktisch hat die Entscheidung unmittelbare Konsequenzen für mich.

Als wolle mir die Nordsee einen Abschiedsgruß senden, bevor sie mich ins geschützte Wattenmeer entlässt und mir noch einmal zeigen, was sie alles zu bieten hat, nimmt der Wind auf satte 6 Bft zu und an der Sandbank bauen sich mächtige Grundseen auf. Der Autopilot schafft es nicht mehr und ich muss selbst ans Ruder. Die Grundseen sind nicht mein Problem. Die Wellenhöhe beträgt durchschnittlich 2 bis 3 m, vereinzelt auch darüber. Da ich mich auf der Leeseite der Sandbank befinde besteht für mich keine Gefahr. Das Boot wird wie ein Fahrstuhl angehoben und wieder abgesenkt. Ich muss nur die Wellen gut aussteuern. Aber jede vierte bis fünfte Welle ist halb so hoch, bricht sich und klatsch gegen den Rumpf. Die Gischt steigt dann senkrecht hoch und wird mir vom Wind direkt ins Gesicht geblasen. Eine eiskalte Dusche nach der anderen muss ich über mich ergehen lassen. In der direkten Auseinandersetzung mit den Elementen bleibt kein Raum für Überlegungen. Es gibt nur das Hier und Jetzt, den Menschen, das Boot und die See. Mir macht die Situation keine Angst. Jetzt greifen die eingeübten Routinen. Noch habe ich alles unter Kontrolle, aber es stellt sich die Frage, wie lange kann ich die Belastung aushalten. Der Mensch ist das schwächste Glied in der Kette. Das wird mir im Augenblick von der Natur deutlich klar gemacht. Von der Anstrengung und der Kälte verhärtet sich meine Schultermuskulatur und fängt an zu schmerzen. Gegen meinen Willen fangen die Zähne an zu klappern. Eigentlich müsste ich jetzt die Zähne zusammenbeißen, so steht es jedenfalls immer in den Heldengeschichten, aber das ist bei mir gerade nicht möglich. Trotzdem reiße ich mich zusammen und mobilisiere meine Reserven. Zu allem Überfluss kommt mir auf direktem Kollisionskurs ein großer Versorger für die Öl- und Glasplattformen entgegen. Bleibe ich auf meinem Kurs, dann bin ich auf der falschen Fahrwasserseite unterwegs und werde den Frachter an dessen Luvseite passieren. Mein Kurs hart am Wind lässt mir keinen Raum nach Lee und es wird knapp. Die sichere Variante lautet abfallen, auf die richtige Fahrwasserseite wechseln und das Motorschiff auf dessen Leeseite passieren. Wie immer entscheide ich mich für den sicheren Weg und wenn ich dabei zu dicht unter Land gerate, dann muss eben ein Kreuzschlag eingelegt werden. Meine ganze Aufmerksamkeit richtet sich auf die Verkehrssituation und meine persönliche Befindlichkeit nehme ich nicht mehr wahr. Nachdem der Versorger mich passiert hat, gibt es nur noch einen Focus, auf den sich meine ganze Aufmerksamkeit richtet. Komme ich auf meinem Amwind-Kurs ohne Kreuzschlag durch das Seegatt? Es wird eng werden. Zum Glück hat das Fahrwasser an diese Stelle bis dicht unter Land eine große Tiefe und der jetzt mit gut 2 Knoten laufende Strom nimmt mich mit in die richtige Richtung. Angespannt und in ständiger Bereitschaft zur Wende reize ich die Situation aus. Wie relativ eine Gefahrenbeurteilung ist, wird mir klar, als ich auf meiner Legerwall-Seite von einem gut 20m langen Zweitmastsegler überholt werde. Während bei mir der Adrenalinpegel leicht erhöht ist und die Sicherheitsgrenze nahezu erreicht ist, sieht man dort an Bord noch ausreichenden Raum für ein Überholmanöver.



Um 22.10 Uhr passiere ich das Seegatt und als fast schon die Entspannung einsetzen will, wird mein Boot plötzlich von einem starken Strudel erfasst und steuerunfähig durchgedreht bis die Segel schlagen. In einem Reflex und ohne Nachdenken starte ich den Motor, gebe kräftig Gas, bekomme wieder Ruderdruck und bringe das Boot zurück auf Kurs. Zwei Minuten später ist der Spuk vorbei. Ich bin jetzt im Wattenmeer und in der Windabdeckung von Texel. Schlagartig ist der Seegang verschwunden und der Wind auch. Es beginnt wieder die Segelarbeit, Großfall lösen, zum Mast kraxeln, Reff ausbinden, Großfall wieder straff durchsetzen und Großschot dichtholen, Vorschot lösen, Holepunkt versetzen, Fock ansreffen und Fockschot dichtholen. Das hört sich nicht nur nach körperlicher Betätigung an, das ist es auch. Das ackern auf dem Boot treibt mir die Kälte aus dem Körper. Die letzte Prüfung liegt hinter mir, Wind und Welle klingen aus, das ruhige Wattenmeer ist der lockere Auslauf am Ende eines aufregenden Törns. Mit seiner letzten Kraft trägt mich der Texelstrom in Richtung Kornwerderzand.

Dienstag, 18.04.2017

Um 02.20 Uhr ist es dann vorbei mit dem Segeln. Der Wind ist eingeschlafen und der Gegenstrom setzt ein. Die letzten paar Meilen fahre ich unter Motor und erreiche um 04.00 den Vorhafen der Schleuse. Ein kurzer Anruf über Kanal 18 und schon öffnet sich die Autobahnbrücke und ich kann direkt in die Schleuse einfahren. Mein Törn endet um 05.15 Uhr mit dem Festmachen am Liegeplatz in Makkum.

Fazit

Dieser Törn hat alle meine Wünsche und Erwartungen erfüllt, ja sogar übertroffen und er hat aufs Neue die alten Seglerweisheiten bestätigt.

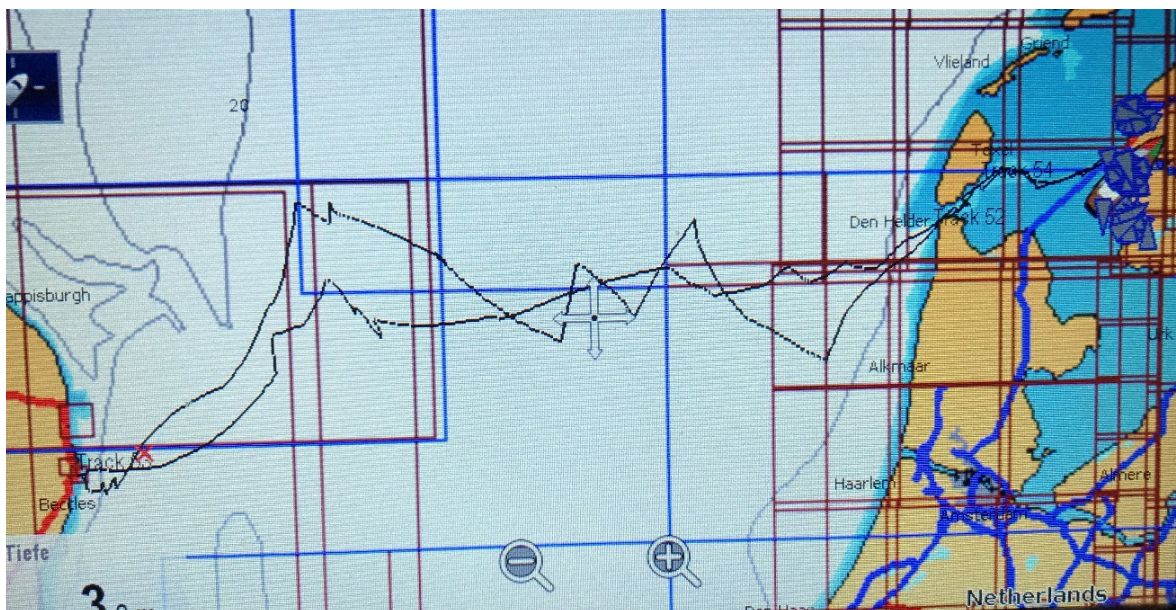


Sei flexibel, wenn Plan A nicht funktioniert. Dann schalte um auf Plan B oder auch auf Plan C. Höre auf Deine innere Stimme, auf Deine Intuition. Wenn der erste Gedanke an das Reffen kommt, ist meist der richtige Augenblick, dies auch zu tun. Lerne Dein Boot kennen, so gut es geht und versuche die technischen Systeme zu verstehen. Das hilft in einer kritischen Situation und ermöglicht kreative Lösungen bei der Bewältigung von Problemen. Die Praxis ist ein guter Lehrer, wenn nicht sogar der Beste.

Am Anfang habe ich auch über den vermeidlich übertriebenen Sicherheitswahn der Alten geschmunzelt. Das tue ich nicht mehr. Langsam werde ich auch wie sie.

Ja, und dann ist da noch die Nordsee.

Was für ein phantastischer Trainingsplatz liegt da direkt vor unserer Haustür. Sie hat alles geboten, Starkwind und Flaute, Frontendurchgang und Sonnenaufgang, mächtige Grundseen und glattes Wasser, finstere, nass-kalte Nacht und Kaffeeseegen im Sonnenschein, Stromversatz und Strudelbildung, dicht befahrene Schifffahrtsstraßen und Sandbänke direkt neben dem Fahrwasser. Gewürzt wurde das Ganze durch technische Probleme, Sprechfunktraining, eigene Unzulänglichkeiten und ausgesprochen hilfsbereite Menschen.



In diesem Umfeld kann man sich die Grundlagen für eine gute Seemannschaft erarbeiten. Einhand-Segeln auf der Nordsee erzieht zu Demut, Vorsicht und vorausschauendem Denken und in der archaischen Konstellation von Meer, Boot und Mann muss sich der Mensch bewähren. Wer sich schrittweise und gut vorbereitet auf diese Herausforderung einlässt, der erlebt den kompletten Gegenentwurf zu unserer komplexen, multicausalen Welt und wird belohnt mit tiefgreifenden Erlebnissen, starken Emotionen und am Ende mit einer inneren Gelassenheit.