

Nordsee diagonal

Von Wolfgang Maas

Samstag, 25.08.01

01:00 Uhr. Dumpf dringt die quäkende Stimme der Nachrichtensprecherin aus dem Radio-wecker an mein Bewußtsein. Mein Körper wehrt sich gegen das abrupte Auftauchen aus dem REM-Schlaf. Äußerst widerwillig quäle ich mich aus dem Bett. Wir sollen gegen Mittag am Limfjord in Nordjütland sein und das Schiff übernehmen. In den nächsten 90 Minuten picken wir die Crew, Gepäck und Proviant auf und rollen gen Norden. Neun Stunden später stehen wir mit dem VW-Bus auf der Pier und stürmen unser schwimmendes Zuhause für die nächsten 10 Tage. Einräumen, stauen, Sicherheitseinweisung. Der Skipper hält einen zweistündigen Vortrag über die Grausamkeiten der See, Widrigkeiten wie Überbordgehen, Wassereintrich und Feuer an Bord. Dem Neuling gefriert das Blut in den Adern, während die alten Hasen gähnen. Es ist so ähnlich wie im LTU-Flieger, wenn adrette Stewardessen mit einem Lächeln und grazilen Handbewegungen über Notwasserungen sprechen.

Chefkoch Volker verspricht uns gerade Rahmschnitzel, als der Fischer längsseits geht und uns zwei Kilo Krebschere offeriert. Nach kurzem Feilschen wechselt ein Eimer maritimer Amputationen den Besitzer. Wir schwelgen, von Volker mit Krebschere an Aioli, Reis und Salat verwöhnt, bis der Eiweißchock und die prall gefüllten Bäuche den Abbruch der Völlerei erfordern.

Sonntag, 26.08.01

Die erste Nacht an Bord war ruhig. Noch werden die Schlafgeräusche der Mitsegler von dem ein oder anderen als störend empfunden. Der Wind hat über Nacht auf Süd gedreht, es regnet. Kräftiges Frühstück, Duschen und Leinen los. Eine ruhige See begrüßt uns und nach einigen Mann-über-Bord Manövern setzen wir volle Segel und den Kurs auf England. Überraschenderweise hält sich das Wetter an den Seewetterbericht, zumindest an den dänischen und meine eigenen Recherchen im Internet. Dagegen entpuppt sich die Vorhersage des Deutschen Wetterberichts mal wieder als völliger Unsinn. Früher waren diese Vorhersage für ihre Qualität bekannt, aber seit der Dienst privatisiert wurde, fürchtet man wohl Regresse bei falschen Prognosen. So werden heute üblicherweise die Windvorhersagen wie folgt gemacht: man rechnet mit Windstärke 4, die Vorhersage lautet dann „Wind 5-6, in Böen 7-8 Bft“. So hat man sich für alle Windstärke von 5 bis 8 abgesichert. Für den Segler ist diese Aussage leider unbrauchbar, da sie besagt, daß es windig, starkwindig oder stürmisch sein kann, also genauso konkret wie die Aussage „es wird regnen oder die Sonne scheinen“. Unser Wind jedenfalls drehte auf Nordwest 5. Anfangs bleibt das Meer noch glatt wie ein Ententeich und die Stimmung der Mannschaft ist bestens. Doch nach längerer Einwirkdauer verfehlt der Wind seine Wirkung nicht. 4 -5 Beaufort lassen eine moderate Zweimeter Windsee entstehen. Unser Kurs Voll und by, also nicht allzu hoch am Wind ist für das Schiff optimal. Wie auf Schienen gleiten wir mit 8 - 9 Knoten Speed durch die nächtlich fluoreszierende Nordsee. Allerlei Schiffsverkehr, sowie kreuz und quer trawlende Fischer beanspruchen unsere volle Aufmerksamkeit. Die Wachen, normalerweise drei Mann/Frau stark, sind leicht ausgedünnt. Das Meer fordert seinen Tribut und die Seekrankheit legt den ein oder anderen lahm. Das Ächzen des Schiffes, der pfeifende Wind in den Wanten, das Glucksen des Kielwassers und das Röhren der Seekranken sind die Geräusche der Nacht. So kann nicht jeder den aufreißenden Himmel genießen, der einen phantastischen Blick in die Tiefe des Alls gewährt.

Montag, 27.08.01

Mit dem Wachwechsel am Morgen müssen die Segel gerefft werden, Genua weg und Fock I angeschlagen, Groß ins erste Reff. Kaum steht das Groß schlägt eine Schauerböe mit 7 Beaufort gnadenlos zu und macht aus dem altersschwachen Großsegel zwei halbe Segel. Also wieder Kampfanzug, Lifebelt, Stiefel an und das zerfetzte Groß bergen. Der Skipper läßt nun den Besan setzen und da wir knapp an Bordstrom sind, die Maschine für zwei Stunden mitlaufen. Müde und abgekämpft fällt die Mannschaft der Hundewache (02:00-06:00 Uhr) in die Kojen. Die neue Truppe bereitet ein kleines Frühstück unter den erschwerten Bedingungen der inzwischen ruppigen See. Aber am Horizont leuchten nicht nur die Feuer der dänischen Ölplattformen im Skold Oil Field sondern auch ein Hoffnungsschimmer auf besseres Wetter in Form eines neuen Wetterberichts. Dieser Tag wird jedoch noch durch rauhe Winde und eine bockige See bestimmt. Nach mehreren Stunden Nordwest hat sich eine ausgeprägte See von 2 Metern mit einzelnen Brechern von bis zu 4 Metern ausgebildet. 6 Beaufort mit Schauerböen bis 7 treiben das Boot hurtig voran. Unter Fock und Besan notieren wir mittags unser erstes Etmaal von 177 Seemeilen. Allerdings müssen wir auch eine erste Schadenaufnahme erstellen. An der Naht gerissenes Groß, Funkgerät (fast neu) ausgefallen, Autopilot Ermüdungsschaden (Zahnräder abgenutzt), diverse Tröpfelstellen mit Folgeschäden (nasse Betten und Klamotten), ein abgebrochener Handtuchhalter. Außer der wachhabenden Crew liegen alle in ihren Kojen. Die Krankenstatistik weist zwei Komplettausfälle und zwei leichtere Fälle von Seekrankheit aus. Am Abend erbarmt sich ein hungriger Seemann und kocht Bratkartoffeln mit Ei und Würstchen. Nachlassender Wind und der Essensduft locken die Mannschaft aus ihren Betten. Die Stimmung ist gut, man unterhält sich, erzählt Anekdoten, die Kranken ringen noch ein wenig um Fassung und Gesichtsfarbe, sind aber insgesamt rekonvaleszent. Es folgt eine herrliche, laue Sommernacht mit wunderbarem Sternenhimmel und dem faszinierenden Meeresleuchten. Die Besegelung reicht nur noch für drei Knoten Fahrt, so daß die Nachtwache die Genua und das Besanstag setzt.

Dienstag, 28.08.01

Ein Fünfsterner Tag bricht an. Ausgiebig leckt sich die Mannschaft ihre Wunden. In leichter Sommerkleidung statt Ölzeug werden Wäschestücke getrocknet, vernachlässigte Hygiene nachgeholt, die Kombüse aufgeklart und die Schäden des Vortags beseitigt. Die ursprüngliche Planung, um 17:30 Uhr in Great Yarmouth zu sein, läßt man nun fallen, da dazu der Motor zu Hilfe genommen werden mußte. Statt dessen läßt man die Seele und die Schoten ein bißchen baumeln und dümpelt mit 4 Knoten zum nächsten Wegepunkt. Nach einer kurzen Flaute am Nachmittag brist der Wind aus südlicher Richtung erneut auf. Wir haben inzwischen ein Ersatzgroßsegel geriggt und erreichen doch noch zur high tide die Flußmündung, die uns nach Great Yarmouth führt. Die tief stehende Sonne nimmt uns fast jede Sicht, da sie genau über der Hafeneinfahrt steht. Glücklicherweise doch noch das Mauseloch getroffen zu haben, laufen wir ein, als wir durch das verärgerte Dröhnen eines Schiffshorns aufgeschreckt werden. Ein riesiger Versorger samt Schlepper kommt uns in der engen Flußkrümmung entgegen. Der Kapitän schreit uns von der haushohen Brücke irgend etwas herunter, daß man sich auf Channel 12 erst anmelden muß. Später erfahren wir von der Harbour Authority, daß wir auch ein rotes Einlaufverbotssignal überfahren haben. Zu unserer Entschuldigung muß gesagt werden, daß weder im McMillan noch im Hafenhandbuch etwas über diese Signalstelle geschrieben steht. Ruckzuck hat die Crew das Schiff im Stadthafen an der langen Spundwandpier tidensicher vertäut. Jetzt nur noch etwas frisch machen und dann ab zum Abendessen in die Stadt. Für rund 15,- DM gibt's ein mäßiges Essen aus der gehobenen Fritten-Buden Kategorie. Die Toiletten des Etablissements bedürfen einer Grundsanierung und können bestenfalls als Kloakensammelstelle klassifiziert werden. Zurück auf dem Schiff gibt's noch einen Absacker und dann fallen alle Recken in den verdienten Tiefschlaf.

Mittwoch, 29.08.01

Der heutige Tag gehört ganz und gar der Crew. Ausgiebiges Frühstück, faulenzten, Einkaufsbummel; alleine oder in kleinen Gruppen durchstreifen die Segler den englischen Badeort. Hier hat sich eine Subkultur der besonderen Art etabliert. Es scheint, als wenn sich der gesamte englische Tiefstadel zum sommerlichen Stelldichein Urlaub versammelt hätte. Tätowierungen von Kopf bis Fuß, verschwitzte Nyltesthemden oder blanke Fettwampen, Trainingsanzüge, Kitsch und Nippesläden in unglaublicher Zahl und Dichte. Fisch ´n chips und Burgerbuden, Spielhöhlen und Kirmesstände, ein Szenario, daß uns erschauern läßt und schnell die Flucht aufs Schiff zur Folge hat. Der Ort selbst macht einen ganz netten Eindruck, aber seine besten Zeiten sind eindeutig vorbei. Der Skipper hat sich derweil erfolgreich um die Reparatur des Großsegels gekümmert. Smutje Volker trumpft am Abend mit einem hervorragenden Labskaus auf. Der restliche Abend ist der Degustierung verschiedener roter Lagen gewidmet.

Donnerstag, 30.08.01

Leichter englischer Nieselregen begrüßt uns am folgenden Morgen. Aus Angst vor einer erneuten Abzocke durch den englischen Hafenmeister (42,-DM nur fürs Liegen ohne jegliche Facilities) brechen wir zeitig auf. Die Tide ist hoch und nachdem wir beim Einlaufen schon alle Hafenregeln gebrochen haben, fragen wir jetzt artig über VHF bei Hafenamt um Erlaubnis zum Verlassen des Hafens. Im Prinzip o.k. lautet die Antwort, aber wir müssen uns melden, wenn wir das Kreuzfahrtschiff in Sicht haben, das den Fluß heraufkommt. Der Skipper steht mit dem Handfunkgerät am Ruder. Ab und zu knackst das Ding etwas, aber ansonsten ist Funkstille. Als das Kreuzfahrtschiff passiert, quetschen wir uns an die Kaimauer. Danach Kontakt mit dem Einbau-VHF. Der Lotse im Hafenamt ist schon wieder sauer auf uns. Wir wurden vom Kapitän des Cruisers gerufen und haben nicht geantwortet. Er müsse darauf bestehen, daß wir jederzeit über Channel 12 erreichbar sind. Naja. Brav schwören wir Besserung, wünschen noch einen schönen Tag und verlassen England. Es erwartet uns eine bleierne See, wenig Wind aus umlaufenden Richtungen. Nach dem Passieren der vorgelagerten Sandbänke lassen wir das Schiff treiben und genehmigen uns ein Erfrischungsbad in der Nordsee. So gestärkt setzen wir Segel und Kurs auf Ijmuiden (NL). Leider schläft der eher schwache Wind bald ein und der Diesel muß seine sechs Kolben arbeiten lassen. Zwei Stunden später erwacht ein mäßiger Nordwest, der unsere Segel füllt. Rasch sind Groß, Genua, Besan und Besanstag gesetzt. Es wird eine geruhsame Überfahrt über den englischen Kanal. Reger Schiffsverkehr, Frachter, Tanker, Fischer und einige Ölplattformen, für den Navigator und Radarauswerter bleibt jede Menge Arbeit. Gezeitenstromberechnungen, wechselnde Windstärken und Richtungen lassen den ETA (geschätzte Ankunftszeit) zwischen Mitternacht und frühem Morgen schwanken.

Freitag, 31.08.01

Schließlich liegt die „Harmattan“ um 07:00 Uhr im Hafen von Ijmuiden fest. Wir beraten die beste Reihenfolge für die nun anstehenden Aufgaben Duschen, Schlafen, Frühstück. Gegen Mittag ziehen wir weiter Richtung Amsterdam. Die Fahrt durch den Nordseekanal ist durch das Wechselbad von Sonne und Schauern geprägt. Einziges Highlight in der stark industriell genutzten Zone ist ein Großfrachter von rund 250 Metern Länge, der durch den Kanal geschleppt wird und den wir dicht bei überholen. In Amsterdam finden wir einen sehr zentralen aber leider auch total unruhigen Liegeplatz direkt neben dem Hauptbahnhof. Starker Schwell und das Aneinanderschlagen der Pontons mindern den Genuß eines City-nahen Liegeplatzes sehr. Während der Skipper seinen Onkel besucht, zieht die Crew durch die Innenstadt von Amsterdam um Rotlichtviertel und Coffieshops zu bestaunen.

Nordsee diagonal

Samstag, 01.09.01

Nach ausgiebigem Frühstück legen wir zeitig ab. Windiges Rückseitenwetter verspricht Segelspaß pur. Nur wenige Schauer trüben den Genuß. Die flache Ijsselmeerwelle unter der Landabdeckung garantiert optimales Segeln mit viel Speed. Mit 9 Knoten auf der Logge zieht das Schiff wie auf Schienen zu seinem Ziel: Enkhuizen. Es lockt das kantonesische Restaurant von Danny Yeung. Im alten Stadthafen liegen wir dichtgedrängt mit vielen anderen Yachten im Päckchen. Die Atmosphäre ist es, die viele Segler in diesen Hafen zieht. Aber es gibt auch handfestere Argumente nach Enkhuizen zu kommen. Gute Lokale und nette Kneipen versprechen jedem einen unterhaltsamen Abend. Wir schlagen uns jedenfalls eine chinesische Reistafel in den Bauch und diverse Bierchen im „Ankertje“ in den Kopf. Bier glücklich fällt die Crew irgendwann in den Schlaf, nicht ohne vorher noch die Rätsel um die Eisbärenprüfung gelöst zu haben.

Sonntag, 02.09.01

Heute müssen wir das Boot nur noch zum Ketelhafen überführen. Wie am Ende eines jeden Törns beginnt das emsige Packen, Putzen, Wischen und Aufklaren. Und dann ist es wieder soweit: Abschied nehmen von der Crew und vom Schiff; und Piggeldi ging mit Frederick nach Hause.