



Schiff 'le versenken.....

von Ulli Barth

Im März 2011 wurde ein Schwerwettertraining auf der Nordsee (Cuxhaven - Helgoland) durchgeführt. Hier wieder mal ein Bericht....

Anfang März anno Domini 2011 im Jahre des Herrn übernahm klein *Ulli* mal wieder ein Schiffchen, Verantwortung und dachte an nichts Böses. Es war das Schiff, welches er schon aus dem Vorjahr kannte und in seinem Reisebericht „**Hurtig oder sakte Fahrt**“ beschrieb.....

Also ab nach Cuxhaven und dort das Schiff in der Werft geentert. Es lag zu dieser Zeit frisch im Wasser, war den ganzen Winter repariert und restauriert worden und nun wieder in absolut tadellosem Zustand (so die Worte des Eigners). Ich erfuhr, dass unter anderem der Kiel neu angesetzt wurde und ich solle mal ein Auge darauf haben, ob alles passt - sprich ob Wasser ins Schiff kommt. Sah soweit alles trocken aus. Dafür war aber kein Landstrom eingeschaltet, da die Seglergemeinde um diese Jahreszeit eigentlich noch Winterschlaf hält. Demnach wollte klein *Ulli* bei Temperaturen um die 2°C mal die Heizung ausprobieren und musste traurig feststellen, dass die Batterien, die schon letztes Jahr das zeitliche gesegnet hatten, noch immer die gleichen waren, sprich völlig im Eimer waren. Also mal Motor an, Heizung starten (welche inzwischen wieder arbeitete [siehe letzten Bericht]) und etwas heizen. Nun ist es aber so, dass der Bolide etwas nervt und es sich nicht gerade schickt, die Umwelt mit Abgasen zu tyrannisieren. Also wieder frieren.

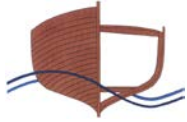
Am nächsten Tag ging es dann in den Hafen und das Schiff bekam den nötigen Landstrom - sprich: es wurde endlich warm. Ich kontrollierte dies und das, fand eine lose Naht im Vorsegel, die ich gleich mal flickte. Aber wo soll man anfangen, wo aufhören? Es hätte wochenlange Beschäftigung gegeben.

Gegen Mittag kam dann die Crew, mit der ich ein Schwerwettertraining machen durfte. Ich werde nie verstehen, wie jemand freiwillig (und noch bezahlend) sich bei der Kälte an die Nordsee wagt, in der Erwartung dort schlechtes Wetter zu erleben und Stürme erleben möchte. Genausogut kann man als Autofahrer gegen Mauern fahren und zu sehen, dass man all das nicht braucht. Nein - im Ernst - es ist schon gut solche Trainings zu machen, damit man im Ernstfall weiss, was man machen - und was nicht machen - sollte. Aber zu dieser Jahreszeit.....???? Klar, der Eigner zieht den Saisonstart vor, verdient etwas Geld und spart die Liegekosten an Land. Denkt er jedenfalls.....



Die Crew beim Ablegen. Trotz Sonnenschein war es saukalt und man wusste gar nicht, was man noch alles anziehen soll.

Am Abend wurde Bier aus der in der Bilge verstauten Kiste genommen. Diese, zur oralen Einnahme gedachte Erfrischung, wurde zum Objekt eigenartiger Beobachtungen. Denn die Flasche war nass. Nicht vor Angst oder der unerträglichen Hitze innerhalb des Schiffes, nein, es war Salzwasser. Jeder Segler weiss, dass dies dann das Ende aller Lustigkeit ist. Die Bilge war randvoll mit Meerwasser, was wohl von aussen eingedrungen sein musste, nachdem keiner der Anwesenden Wasser ins Schiff geschöpft hatte. Also Bilgenpumpe an - und trotzdem das Bierchen aufgemacht.



Am nächsten Morgen wurde wieder gelenzt, wie auch die weiteren Tage. Schön, wenn man elektrische Helfer hat und nicht selbst pumpen muss, zumal diese körperliche Ertüchtigung dreimal am Tag angestanden hätte. Andererseits - man hat ja Zeit und die Crew will auch beschäftigt sein.....

Zur grossen Freude meiner Crew fiel das Barometer und über mein „Navtex“ kamen Starkwind- und Sturmwarnungen von 7 - 8 Bft. Nach erfolgloser Sicherheits-Einweisung wurden dann die Leinen losgeworfen und wir fuhren erst mal nach Helgoland. Dort kann man billig einkaufen, auf der Fahrt dorthin verliert man das Land aus den Augen und hat das Gefühl einer echten Seefahrt. Es wurde ein netter Tagestrip und am Abend hatte man das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

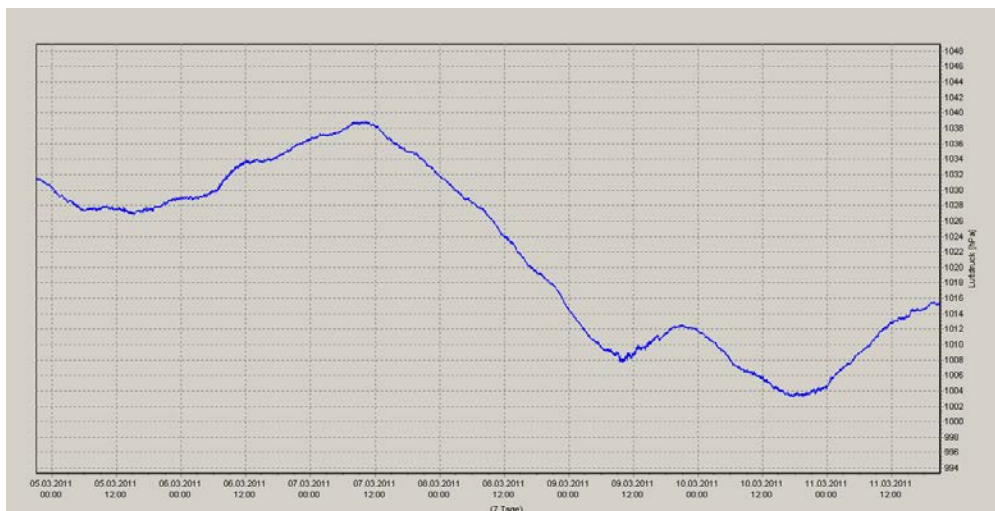
Am nächsten Morgen war das schlechte Wetter aber noch nicht wirklich greifbar und wir beschlossen erst mal Helgoland zu umrunden. Dabei sieht man schön die Highlights und hat das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

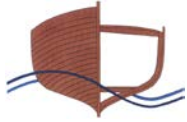


„Lange Anna“ (das was man eben kennt..)

Nach drei Stunden ist man rum und wir machten Theorieunterricht. Ist ja auch nett (vor allem warm und trocken).

Tags drauf dann endlich das schlechte Wetter. Wir also ab zur grossen Reise über den Teich, es ging nach





Wilhelmshaven. Es war noch kälter geworden, man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben, die Crew fühlte sich aber sawohl (sie kamen alle aus der Schweiz - die brauchen so ein Klima sicherlich - genauso wie Eisbären und Pinguine sich im Winter bei uns wohlfühlen müssten).

In Wilhelmshaven war alles tote Hose. Sogar der Hafenmeister war wohl noch auf Grand Canaria zum Überwintern (sehr gute Idee übrigens - kann ich nur sehr empfehlen. Alles andere ist absoluter Quatsch). Also wieder kein Landstrom. Am nächsten Morgen Eis auf dem Schiff.

Endlich Wind, also wieder nach Helgoland. Man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Schiffe überall, Wasser in der Bilge, Wind und Wellen.

Die Naht im Vorsegel zeigte sich nicht so standhaft wie meine Bemühungen es erwarten liess. Also wurde die Genua durch das Sturmsegel tags darauf bei der Fahrt nach Cuxhaven ersetzt. Bei Welle ein nettes Manöver (die Crew will ja beschäftigt sein) und man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

In Cuxhaven angekommen beschloss die Werft das Schiff sofort aus dem Wasser zu nehmen, da wohl



etwas nicht stimmte und Wasser im Schiff nicht unbedingt normal sei..... Die Arbeiten an der Kielverbindung dauern aber etwas länger, wurde mir freundlich mitgeteilt. Die Crew verliess vorzeitig das Schiff, da sie - trotzdem dass sie Schweizer waren - die Höhe eines Schiffes an Land nicht unbedingt erbaulich fanden.

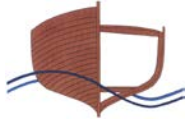
Verstehe ich gar nicht, es war doch warm und Wasser kam auch nicht mehr rein.....

Man hatte (wie mir wohl mehr versehentlich mitgeteilt wurde) die Kielbolzen nicht richtig festgezogen. Aber offiziell war ich der Böse, der wohl das Schiff mittels Grundberührung zersemelt hatte.

Es wurde bei dieser Gelegenheit auch gleich die Vorluke repariert, die ich bereits im letzten Jahr für die Entstehung des Feuchtbiotopes verantwortlich gemacht hatte. Aber die Schadensliste wurde wohl aus Kostengründen erst mal zur Seite gelegt. Als ich aber in der Werft schweres Wehklagen erhob und auch dieses Jahr genug Tropfsteinhöhleneffekt vorne zu verbuchen war, erbarmte man sich meiner.

Der Chef beklagte sich aber am Telefon über die Aktion und sah den Grund nicht ein, ein so schickes Schiff an Land zu heben.....

Nach zwei Werfttagen kam dann das Schiff wieder ins Wasser, die Füße blieben ab da trocken. Zu meiner grossen Freude kam auch eine neue Batterie an Bord. Sie ersetzte erst mal drei Alte. Zwei weitere sollten



nächste Woche folgen - man wird ja bescheiden und freut sich auch über Kleinigkeiten.

Neue Crew, neues Glück. Voller Tatendrang ging es wieder nach Helgoland und man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Am Abend wurde der dortig stationierte Seenotrettungskreuzer besichtigt und die Technik erklärt.

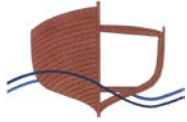


HERMANN MARWEDE, eine Besichtigung lohnt, die Crew ist beschäftigt und man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

Die Helgoland-Runde fiel diesmal aus, man beschloss nach Wilhelmshaven zu fahren, da das Wetter doch dazu angetan war, eine Seereise zu machen und man hatte das Gefühl bekommen können, richtig was erlebt zu haben. In Wilhelmshaven stieg dann einer der Crew aus. So richtig fit war er nicht, hatte nicht mit Kälte und Sturm gerechnet (ach?) und wurde „aus gesundheitlichen Gründen“ von seinen Aufgaben entbunden.

Zurück ging es nach Helgoland, man wollte ja das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Vor Helgoland sollte dann, wie es Brauch in der Seefahrt ist, das Vorsegel mittels der Rollanlage geborgen werden, damit man nicht mit Vollgas in den Hafen schießt. Erste Versuche eines solchen Ansinnens erwiesen sich aber als vergeblich, die Anlage weigerte sich der angedachten Aufgabe nachzukommen. Schade eigentlich, denn nun musste klein *Ulli* nach vorne um nachzusehen, was der Grund des Streikes war. Ich fand aber keinen vernünftigen Grund, warum auch immer, die ganze Anlage liess sich nicht drehen. Also erst mal Grossegel bergen und dann im Vorhafen eben runter mit dem Fetzen. Zu solcher Arbeit bedarf es, wie der erfahrene Segler weiss, der Mithilfe ungebändigter Naturkräfte, die einen auf Kurs halten und dem Seemann in Form eines Verbrennungsmotors zur Verfügung stehen. Also wies klein *Ulli* den Rudergänger arglos an, jene Urkräfte zu wecken und das schlimmste heraufzubeschwören. Nach nicht mal einer Minute Laufzeit des Diesels kam auch gleich die Rückmeldung von unten, dass die Höllenkräfte ungebremst losgelassen waren. Alle Rauchmelder unter Deck (immerhin 4 Alarmer) brüllten jenseits der Schmerzgrenze um die Wette. Also begab sich klein *Ulli* erst mal unter Deck und erwürgte das Untier (stellte den Motor ab) - es war alles voller Qualm. Ein schneller Check ergab aber kein Feuer (immerhin etwas), die Ursache blieb aber erst mal ungeklärt, da man unten nicht unbedingt die lungenfreundliche Seeluft vorfand und die Wellenbewegungen doch etwas albern auf des Skippers Stehvermögen einwirkten.

Nun war es also so, dass der Motor streikte und die Reffanlage sich diesem Streik bedingungslos anschloss. Eigentlich Meuterei, aber als Skipper gibt es keine Probleme - nur Aufgaben. Klar, ich hätte mitstreiken können, aber die Crew war nun doch etwas verunsichert. Als Skipper muss man ja immer souverän so tun,



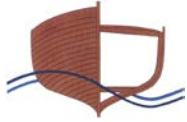
als hätte man für alles Plan B in der Schublade (möglichst noch Plan C und D), also erst mal weiter Richtung Helgoland. Ich bat mittels Funk den (tags zuvor besichtigten Seenotrettungskreuzer) mal „stand by“ zu bleiben und man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

Das bestellte Tochterboot *VERENA* kam uns auch gleich entgegen, man fragte freundlich, was los sei, was ich vorhabe und man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Ich beschrieb die Schäden und erklärte,



Damenbesuch pirscht sich an.....

dass ich im Vorhafen das Vorsegel bergen lassen wollte. Man war mit meinen Plänen einverstanden (was blieb denen auch anderes übrig?) und wir machten mit der Restfahrt einen eleganten Aufschiesser. Zeitgleich kam *VERENA* längsseits (eigentlich freue ich mich über Damenbesuch sonst mehr) und verhalf uns mittels ihrer noch vorhandenen Schubkraft zu neuer Geschwindigkeit. Das Anlegemanöver war allerdings anders als ich es sonst fahre, aber wir waren schnell und sicher fest. Und - man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben.



Der Materialermüdungsbruch der Rollanlage

Die Fehlersuche ergab folgendes: In der Rollanlage war in der Profilschiene ein Ermüdungsbruch des Materials, das gesamte Teil liess sich nicht mehr drehen. Der Motor streikte aufgrund von Wassermangel, bzw. wurde innerhalb von Sekunden überhitzt. Grund war der Deckel des Impeller, der verschlissen war. Tags drauf erklärte mir der ortsansässige, sicher 200 Jahre alte Mechaniker, dass diese Teile alle 2 Jahre ausgetauscht werden müssen (der Gummi schleift am Metall) und dieses Exemplar sicher schon über 5 Jahre treu seinen Dienst getan hatte. Also eindeutig an der falschen Stelle gespart wurde. Durch die fehlende Kühlung brannte ein Plastikteil der Auspuffanlage durch, der Dinosaurier-Mechaniker ersetzte es durch ein Metallteil, was auch mehr Sinn machte. Kurzum, durch das Loch wurden alle Abgase ins Schiffinnere gedrückt und vernebelten klein Ulli die Sinne, Hauptsache man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

Meiner Crew fehlte aber das rechte Vertrauen zu dem Schiff (nicht zu mir, wie sie ausdrücklich betonte) und sie zogen es vor, mit dem Fährschiff Helgoland Richtung Cuxhaven zu verlassen. Einer bleib und wir fuhren am nächsten Tag (nachdem der Deckel umgedreht wurde) ohne Schwierigkeiten zurück nach Cuxhaven, man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Unterwegs überholte uns die Fähre und später wurde uns am Telefon mitgeteilt, dass es sehr gut aussah und man gerne an Bord gewesen wäre (?)

Der Chef beklagte sich am Telefon über all das, und ich sei wohl etwas überfordert (hörte ich jedenfalls heraus). Dass es an mangelnder Wartung liegen könnte, das war natürlich nicht möglich. Auch die Existenz der Schiffsmängelliste vom Vorjahr, wo bereits viele Sachen beschrieben waren, die nun zum Tragen kamen, wurde erst mal bestritten. Zukünftig werde ich nichts mehr schreiben, wozu auch.

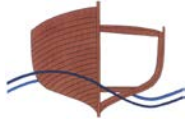
Neue Crew, neues Glück. Erst mal ab nach Helgoland. Man hatte das Gefühl richtig was erlebt zu haben. Danach ging es nach Wyk auf der Insel Föhr. Wir hatten viel Spass - und bestes Wetter, dazu das Gefühl man hatte richtig was erlebt.



Das böse Plastikteil mit dem Loch

Von Wyk aus ging es dann eigentlich zurück nach Helgoland, wo man noch mal richtig einkaufen wollte. Unterwegs wurde dann, wegen Zeitmangels, die Planung aber umgestellt, es ging weiter nach Brunsbüttel. Dort wollte ich den Jungs mal den Nordostseekanal zeigen. Da wir, bedingt durch die Gezeiten, erst um 17 Uhr loskamen, kamen wir auch erst nach Mitternacht im Elbefahrwasser an. Dort herrschte reger Verkehr und man hatte das Gefühl richtig was zu erleben. Dann kam ein grosses, schnelles Schiff von hinten und drängte uns aus dem Fahrwasser. Eigentlich kein Problem, Platz war genug - wenn er denn Abstand halten würde. Aber er zog es wohl vor, dem kleinen Segler mal einen gehörigen Schreck einzujagen. Kurzum, durch die Bugwelle wurden wir gegen eine Fahrwassertonne gedrückt, der Schaden war nicht unbeträchtlich. Die Wasserschutzpolizei und Gutachter bestätigten mir soweit, dass ich eigentlich nichts dafür könne. Das Schiff kam aus dem Wasser (was sonst?) und die Crew ging von Bord. Zumindest hatten sie das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

Oh je, der Chef erhob schwerstes Wehklagen, sein schönes Schiff kaputt, alle Törns der nächsten 25 Jahre



müsse er wohl absagen, keine Versicherung zahle, der Schaden sei unermesslich und er habe nicht das Gefühl richtig was erlebt zu haben.....



Meine Versicherung sei auch Böse zu ihm, da sie sich die Sache nur erst mal anhörte, ohne ihm tröstend die Hände zu halten.

Kurzum - wenn man Schwerwettertörns anbietet, darf nichts kaputt gehen, selbst auf einem Schiff nicht, was schon alt und betagt ist, auf dem vieles fehlt und manches nicht funktioniert. Und wir hatten ja nicht mal schlechtes Wetter in dem angedachten Sinn, nur das Gefühl richtig was erlebt zu haben.

O.K., der Unfall hätte nicht sein müssen, ob ich eine Schuld habe, das wird sich noch zeigen, aber alle Schiffe dieser Welt sind gegen Schäden (hoffentlich) versichert und wer es wagt, sein Schiff aus dem schützenden Hafen zu bewegen, läuft Gefahr, das eine Beule reinkommt.

Es gab bei klein *Ulli* aber jede Menge Premieren: zum ersten Mal dachte ich, mir fliegt gleich der Motor um die Ohren. Zum ersten Mal sah ich so einen Ermüdungsbruch einer Rollanlage und zum ersten Mal bin ich gegen eine Tonne gesammelt - und zum ersten Mal hatte ich das Gefühl, richtig was erlebt zu haben.