

Segeltörn Azoren - Amsterdam

(von Heike Genseleiter, 25. April bis 14. Mai 2004) Nach der Lektüre vieler Weltumsegler wollten wir (Heike + Norbert) nun auch wissen, wie es sich auf dem grossen Teich so "anfühlt". Kurzentschlossen wurde eine Kojencharter beim Skipperteam gefunden und ein dreiwöchiger Törn von Horta auf den Azoren (immerhin schon ein ganzes Stück draussen auf dem Atlantik) über England nach Amsterdam gebucht.

Eine Woche vor Abflug erhielten wir, wie angekündigt, die Crewliste. Neben dem Skipper Arild Meyer und uns beiden war nur noch ein weiterer Teilnehmer angemeldet. Das Schiff, eine GibSea 442, konnte acht Segler unterbringen. Da die Mindestteilnehmerzahl hiermit erreicht war, ging unser Flug planmässig am folgenden Wochenende. Bei einem Zwischenstopp in Lissabon trafen wir Ralph aus Kierspe und weiter ging es nach Horta auf der Insel Faial, in der Inselgruppe der Azoren. Nachdem wir in Horta unser Gepäck in der kleinen Flughafenhalle aufgenommen hatten, fuhr uns ein Taxi 10 Km über die grüne Insel mit ihren kleinen weissen Häusern zur Marina in Horta. Dort gab es viel zu sehen. Die ganze Hafenanlage samt Stegen war mit hoch künstlerischen Bildern bemalt. Jede Crew, die auf der Atlantiküberquerung einen Zwischenstopp in Horta machte, verewigte sich dort mit einem Bild. Darin wurde der Schiffsname, die Jahreszahl des Besuchs und die Crew eingefügt. Eine Freeslan Flagge haben wir auch entdeckt, auf der schon drei Besuche vermerkt waren. Einige Crews waren wohl schon öfter hier. Gegenüber einer 30 Meter langen, glänzend polierten Stahlyacht fanden wir auch unser Boot, die "Nordwind" aus Warns (Holland). Der Skipper Arild Meyer war ziemlich erstaunt, dass seine neue Crew aus 3 Leuten bestand. Das wäre wohl doch etwas "wenig". Von der Basis in Deutschland hatte er die Information, dass wir insgesamt 5 Personen wären. Stimmt wohl nicht. In der Hafenkneipe bei "Sir Peter" gäbe es immer Mitsegler, die nach einer Mitsegelgelegenheit suchen. Müssten wir uns am Abend mal drum kümmern. Schnell wurden die Kojen verteilt und anschliessend eine sehr genaue, eineinhalbstündige Sicherheitseinweisung gemacht. Jeder bekam eine Aufgabe zugeteilt, falls wir im Notfall das Boot verlassen und in die Rettungsinsel übersteigen müssten.. Auch wurde erwähnt, dass das Grosseegel nicht Original war, sondern in den Kanaren zugeschnitten und angepasst wurde. Des weiteren hatte das Ruder durch einen Lagerschaden etwas Spiel, so dass wir versuchten, für den nächsten Tag einen Taucher zu bekommen, um den Schaden noch zu beheben. Am Abend probierten wir das leckere Bier in "Sir Peters" Hafenbar, wo sich die Weltumsegler und die Atlantiküberquerer trafen, um Erlebtes auszutauschen. Über die große blaue Segelyacht wusste man zu berichten, dass es dort 6 festangestellte Crewmitglieder gab und dass die Frau und die Tochter des Eigners auf der Fahrt zu den Azoren so seekrank waren, dass sie von einem Hubschrauber abgeholt wurden.

Einen weiteren Mitfahrer haben wir allerdings nicht gefunden, Es wäre wohl noch zu früh im Jahr und der Hafen auch noch ziemlich leer. Also mussten wir die kommenden Wochen zu viert ausharren. Am nächsten Tag wurden alle Einkäufe für die nächsten 3 Wochen getätigt und der Taxifahrer bewies viel Geschick, als er uns zwischen Wasserschläuchen und gerade neu entstehenden "Kunstwerken" bis an den Steg vor unser Schiff fuhr. Auch unser Skip hatte seine Einkäufe erledigt und unter anderem ein Beil erstanden. Bei Wassereinbruch würden wir es zum Zerlegen des Inventars benötigen, um das Leck zu finden oder zum Zerteilen eines Bodenbrettes, um ein Notruder zu bauen.

Mein Erstaunen behielt ich für mich. Immerhin war er auf alles vorbereitet und wusste offensichtlich wovon er sprach. Als nächstes teilte er uns mit, dass das Ruder nicht mehr repariert werden könnte.

Nach dem üppigen abendlichen Fischrnhahl fielen wir alle müde ins Bett und freuten uns auf den nächsten Tag an dem es endlich losgehen sollte. Tatsächlich, am Dienstag den 27.04.2004, 10:30 Uhr, legten wir bei strahlendem Sonnenschein ab Richtung Lands End", dem südwestlichsten Zipfel Englands. Im weiträumigen Hafen zogen wir das Groß hoch. Wie immer war es erst mal wieder schwierig die gesamten Fallen und Schoten gedanklich zu sortieren. Winskurbel parat legen, los geht's. Am "Großfall" ziehen, Klemme zu, am "Cunningham" ziehen, "Dirk" lösen, "Cunningham, den Cunningham niederholen" schrie mir der Skip entgegen, warum Cunningham? Wir binden doch kein Reff ein.

"Cunningham!!!!!!" Na gut wegen mir. Aber wo ist der Cunningham Strecker??? Suchen, ..ach dort.

Nachdem die Schot dichtgeholt war erkannten wir, dass durch die Cunningham Kausch das Vorliek strammgezogen wurde, da das Großsegel ja nicht Original und nur angepasst war. O.K., keine weiteren Fragen.

Anschließend wurde ich ans Ruder zitiert. "Dein Kurs ist 50 Grad" - Zu Befehl. In Gedanken immer noch mit dem setzen der Segel beschäftigt stellte ich schnell fest, dass ich kaum in der Lage war geradeaus zu fahren, welches an dem losen Ruderlager lag. Oh Gott, das Konto der Minuspunkte für diesen Tag war damit wohl schon voll. Langsam frische der Wind auf und nachdem die ersten Jacken angezogen waren, wurde der "Wachplan" für uns Vier aufgestellt. Vier Leute hieß 4 Stunden Wache und 4 Stunden frei. Rund um die Uhr musste das Ruder besetzt sein, da kein Autopilot vorhanden war. Es sollten immer 2 Personen auf Wache sein und nach 2 Stunden wurde eine Person vom nächsten Wachhabenden

abgelöst.

Das nächste Land wurden wir schätzungsweise erst nach 1.200 bis 1.300 Seemeilen wieder anlaufen, also in 12-13 Tagen, bei einem Durchschnitt von 100 Seemeilen am Tag. Ob man in den 4 Std. Freiwache zwischendurch wohl genug Schlaf bekommen würde, um auch die Nächte zu überstehen?? Es würde sich zeigen. Meine Kopfschmerzen, die mich schon seit dem Morgen plagten, machten mich so müde, dass ich mich nachmittags in meine Koje legte. Schließlich wollte ich für meine erste Nachwache von 22:00 Uhr bis 2:00 Uhr fit sein. Allerdings zwang mich kurze Zeit später ein übles Gefühl in der Magengegend dazu aus meiner Kabine zu stürzen und mich über die Reeling zu hängen, um meinen Mageninhalt zu entleeren. "Na wenigstens kotzt sie zur richtigen Seite" bemerkte der Skipper. Fing ja gut an der erste Segeltag. Weitere Kommentare waren dann: "Na, die können wir ja abschreiben für heute Nacht". Auf keinen Fall wollte ich einen Hühnerbonus haben und schleppte mich nach zahlreichem Spucken um Punkt 22:00 Uhr nach oben, wo ich erkannte, dass Nobby und Ralph mir mittlerweile schon nacheiferten und wir uns somit alle abwechselnd um das Ruder und um unsere Übelkeit kümmerten.

Jetzt fiel mir wieder die Luxusyacht aus der Marina Horta ein. Spätestens jetzt wurde mir klar was richtiger Luxus bedeutet. Über uns kreiste kein Hubschrauber.

Das Problem löste sich am dritten Tag, da wir endlich alle großen Hunger hatten und schließlich auch die mit viel Liebe vom Skip zubereiteten Haferflocken mit Banane bei uns behielten. Mmmmmhhhhh, lecker!

Das Wetter meinte es nicht gerade gut mit uns. Der Himmel war ständig grau und bedeckt und unter uns der Atlantik pechschwarz. Der immer kälter werdende Wind blies überwiegend von Nord, Nord-Ost, genau gegenan. Nachdem neben Mützen, Stimbändern und Schals auch noch die dicken Handschuhe herausgesucht wurden, war uns klar wo die Ursache lag. Warum konnte das Boot auch nicht Südwind heißen??

Der Skipper drehte täglich morgens und abends seine Runde im Boot und inspizierte die Bilgen, den Motor, die Waschräume und die Batterien.

Jeder von uns war damit beschäftigt in seiner Freiwache möglichst viel Schlaf zu bekommen und sich entsprechend leise zu verhalten, Laute Musik und Party war nicht angesagt, da immer einer von uns versuchte zu schlafen. Stattdessen wurde der Wind immer kälter und stärker und die Wellen immer höher, 4 Meter, 5 Meter....Die typische Atlantikdünung zog lang unter uns dahin. Die Luftfeuchtigkeit an Bord wurde ebenfalls immer höher, so dass alles was einmal nass war nicht mehr trocknete, es sei dem man behielt es am Körper an. Nach einer Woche wurden die ersten schimmeligen Lebensmittel wie Brot und Gemüse über Bord geschmissen.

Das tägliche Einerlei gipfelte darin, dass der Meilenzähler bei 9 Beaufort Wind und 6- 7 Meter hohen Wellen "erst" 700 sm anzeigte. Von dem ersten langen Stück bis nach England hatten wir erst gut die Hälfte geschafft. Wir konnten einfach nicht genug Höhe laufen. Gut drei Tage schüttelte uns der Wind dermaßen durch, dass wir zwangsläufig noch mehr abfallen mussten. Beim Steuern versuchten wir permanent die riesigen Wellen, die von Backbord (Luv) auf uns zurollten, auszusteuern. Wenn das nicht klappte (vor allem nachts) brachen sich die Wellen mittschiffs, polterten mit den Wassermassen über das Schiff hinweg und schüttelten es gehörig durch. Die Plicht war dann sofort mit Wasser gefüllt und glich einer Badewanne. Durch die Krängung des Schiffes und die Wassermassen wurden einem dabei gelegentlich die Füße unter dem Hintern weggespült.

Die Rettungswesten wurden somit zu jeder Tages- und Nachtzeit getragen und jeder pickte sich freiwillig an. Der Niedergang wurde geschottet und geschlossen.

Wem sich eine Welle brach, hörte es sich im Inneren so an, als ob jemand eine Ladung Steine auf das Deck schüttete. Was solch ein Boot doch im Stande ist auszuhalten.

Gedanken wie: "Hoffentlich hält das Ruderblatt" oder "Hoffentlich passiert nichts nur dem Segel, damit keiner bei diesem Seegang aufs Vorschiff muss", wurden angesichts der nächsten großen Wellen, die schon wieder im Anmarsch waren, schnell verdrängt.

Kopf einziehen? Aber nein, schwupps schon waren wir wieder oben auf. Der Eintrag vom Skip ins Logbuch hieß, "Crew steckt schwierige Verhältnisse erstaunlich locker weg". Mit einer handtuchgroßen Genua schossen wir mit 8 Knoten Geschwindigkeit durch die Wellen. Na immerhin waren wir schnell und näherten uns somit der 1.000 sm.

Tagsüber hörten wir die Meldungen über die Schäden, die der Sturm vor allem in der Biscaya angerichtet hatte. Einige Frachter waren dort in Seenot geraten und vor England trieb offensichtlich eine unbemannte Segelyacht.

Die Backskisten waren über die Tage vollgelaufen (an lenzen war nicht zu denken) und das Wasser suchte sich nun seinen Weg nach unten in die Achterkabinen. Alles war nass und die Luftfeuchtigkeit im Boot betrug mittlerweile 99%. Mit meinem Schlafsack, den ich gerade noch retten konnte, legte ich mich in den Salon. Auf die Vorschiffskabinen konnte ich gut verzichten, außerdem waren die schon belegt.

Besonders schwer fiel es uns allen sich nachts für die Wache fertig zu machen, wenn es draußen heulte und piff und man doch lieber in seinem feuchten Schlafsack liegen bleiben wollte. Das bisschen Mondlicht, das wir am Anfang unserer Reise nachts hatten, war nun auch weg. Alles war stockdunkel. So lauschten wir, ob uns gleich die nächste Welle "kriegen" würde. Der einzige Luxus nach einer Wache bestand darin eine leere Plastikflasche mit heißem Wasser zu füllen und in den Schlafsack zu stecken, um damit wenigstens die in den Gummistiefeln immer kalten Füße zu wärmen. Ein lautes zischendes Geräusch beunruhigte uns auch nicht mehr. Es war mittlerweile die dritte Rettungsweste, die aufgrund der hohen Luftfeuchtigkeit aufging.

Darin endlich ließ der Wind langsam nach und anhand unserer Position, den schrumpfenden Vorräten und unserer Müdigkeit

waren wir uns einig, der nächste Hafen der vorbeikommt nehmen wir.

Ein Blick in die Karte verriet, dass es Brest in der Bretagne sein würde. Frankreich war auch gut. Nach Tagen ohne Brot fiel uns dabei natürlich als erstes frisches Baguette ein. Toll. Also Frankreich.

3 Tage später erreichten wir die französische Küste. Die Sonne erwärmte uns als nachmittags plötzlich ein Flugzeug ca. 30 in über dem Wasser hinter uns auftauchte und drei Mal unser Heck umflog, um uns zu fotografieren, Es war die Küstenwache, die unseren Namen und den Heimathafen erkunden wollte. So aufwendig? Schließlich befanden wir uns an einer Aussengrenze von Europa. Wer weiss wer und was alles über den Atlantik kommt. Am nächsten Morgen um 7:00 Uhr erreichten wir nach einer Nacht der Navigation und Tonnensuche völlig übernächtigt Camaret sur Mer, einem kleineren Ort neben Brest an der wunderschönen, zerklüfteten Küste der Bretagne. Bei strahlendem Sonnenschein machten wir das Boot fest. Das erste Mal nach 13 Tagen, dass wir wieder festen Boden unter den Füßen hatten und keiner am Ruder stehen musste.

Sofort wurde die Flasche Champus geöffnet, die wir für diesen Augenblick auf den Azoren gekauft hatten. Anschließend wurde feist mit frischem Baguette gefrühstückt und alles auf den Tisch gedeckt was der Kühlschrank so hergab und das war noch eine Menge.

Oliven, Fisch, Dosenwurst, Käse, Marmelade.. ... köstlich!

Die anschließende heiße Dusche dauerte bestimmt eine halbe Stunde. Die spartanischen sanitären Anlagen hinderten uns jedenfalls nicht daran.

Das Wetter meinte es an diesem Tag sehr gut mit uns. Alle Luken wurden aufgerissen und das Schiff durchgelüftet. Die Kleidung, die Matratzen, die Polster, Schuhe, die vom Salzwasser weißgefärbten Segelsachen, alles wurde gereinigt und zum trocknen aufs Deck gelegt, zum Erstaunen der anderen Segler im Hafen. Nach der Säuberung genossen wir für einige Minuten die Stille in der kleinen, mittelalterlichen Hafenskapelle, um es uns dann in der Sonne am Strand und anschließend im Restaurant gut gehen zu lassen. Es war die erste Nacht in der wir alle lang und ausgiebig schliefen.

Am nächsten Morgen wurden noch die fehlenden frischen Lebensmittel aufgefüllt. Damit die Taschen auf dem Weg bis zum Boot nicht ganz so schwer wurden, gab es zur Stärkung Cafe au Lait und Pastis in einem der netten kleinen Cafes mit Blick auf den Hafen. Um 14:00 Uhr legten wir leider schon wieder ab. Unser Zeitplan erlaubte es nicht, uns noch länger auszuruhen.

Bei 1-2 Knoten Wind motorten wir an der bretonischen Küste entlang und nahmen einige der zahlreichen Leuchttürme in Augenschein. Unter anderem der Leuchtturm Phare du Four, den man von mehreren Bildern des Fotografen Plisson kennt. In der Nacht erreichten wir den Ärmelkanal und sahen im Dunkeln die Lichter der Frachter und Fähren auf den Schifffahrtsrouten, Der Motor hatte ungeahnte Schwankungen und genoss somit bis in die Nacht hinein unsere Aufmerksamkeit. Nachdem der Motor vom Skip nochmals gecheckt wurde, kam es zu einer etwas lautereren Auseinandersetzung. Unser Mitsegler Ralph fragte, ob dem gegebenenfalls Reserveöl vorhanden wäre. Mit dem Hinweis darauf, dass er doch schließlich kein Anfänger wäre, tat unser Skip seinen Unmut über diese Äußerung kund. Um Mitternacht spukte der Motor nochmals eine große Qualmwolke ans und lief dann wieder gleichmäßig. "Ein Motor ist eben auch nur ein Mensch", war der Kommentar vom Skip. Bis zum nächsten Mittag motorten wir weiter bei Flaute durch den englischen Kanal. Unser Ziel war Brighton-on-Sea. Nach einem reichhaltigen Mittagessen bei strahlendem Sonnenschein und leicht aufkommenden Wind, hissten wir den leuchtend orangefarbenen Spinnaker. Nachdem alle Herren gesteuert hatten und alle Fotos von dem bunten Tuch gemacht waren, wurde der Spi gegen Abend wieder eingeholt. Die Achterkabinen waren zwar trocken, konnten aber zum schlafen trotzdem nicht genutzt werden, da der Motor unmittelbar neben den Ohren dröhnte. Also blieb wieder nur der Salon zum Schlafen. Am nächsten Morgen um 06:00 Uhr wurde ich durch das Pfeifen unseres Teekessels vor Beginn meiner Schicht geweckt. (Der Teekessel piff in der Tonart eines Nebelhorns, eben extra ein Kessel für Boote.) Nachdem ich bemerkte, dass kein Tee gekocht wurde, sah ich schon die "Suppe" in der wir uns vor der englischen Küste bewegten. Die Sicht betrug ca. 50 Meter, Neben Radar setzten wir auch das Nebelhorn in Abständen von ca. 3 Minuten ein, um auch Schiffe zu warnen, die nicht auf dem Radar zu sehen waren. Gegen Mittag löste sich der Nebel auf und am Nachmittag erreichen wir Brighton-on-Sea. Nach der ausgiebigen Dusche in wahrhaft luxuriösen Anlagen machten wir uns auf die schönen, weißen Häuser entlang der Küstenstraße von Brighton zu bewundern und um die Seebrücke anzusehen, auf der zu unserer Enttäuschung eine Kirmes aufgebaut war. Am nächsten Morgen, nachdem wir mit Staunen die hohe Rechnung für die Wahnsinnsdusche beglichen hatten, ging es bei leichter Brise unter vollen Segeln weiter in Richtung Dover. Natürlich wollten wir wegen des starken Verkehrs im Hellen von Dover nach Calais überqueren, was uns aber nicht gelang, da der Wind mal wieder vorlicher einfiel und weiterhin abnahm. Nachdem wir bei Einsetzen der Dunkelheit Dover erreichten, frischte der Wind auf 5 Windstärken auf. Die Wellen kamen wieder seitlich von Backbord und der durch die zusätzliche Strömung auftretende Druck auf dem Ruder war beträchtlich. Interessant war es abzuschätzen, zwischen welchen der Frachter man die Durchfahrt schaffen würde, die von Backbord und Steuerbord wie an der Perlenkette gezogen herankamen. Nachdem das hell erleuchtete Dover am Horizont verschwand, tauchte auch schon des ebenso erleuchtete Calais vor uns auf. Die Fähren, die aus Calais ausliefen, konnten wir erst erkennen, nachdem sie sich von der hell erleuchteten Stadt abhoben. Fischkutter hatten ihre Netze ausgeworfen und trieben am Rande des Fahrwassers mit zahlreichen roten, grünen und weißen Lampen, um auf sich aufmerksam zu machen. Den weiteren Tag motorten und segelten wir abwechselnd entlang der belgischen und holländischen Küste bei wenig Wind mit 1-2 Knoten Fahrt, aber immerhin Sonnenschein. Hätte sich der Wind im Laufe des Segeltörns nicht etwas besser verteilen können? Na, man kann eben nicht alles haben. Am Abend überquerten wir das Maasdelta, nachdem wir per Funk die Freigabe dazu bekommen hatten. Hier läuft die gesamte große Berufsschifffahrt aus dem Hafen von Rotterdam ein und aus. Um 03:00 Uhr nachts passierten wir allein die Schleuse von Ijmuiden. Wenige Minuten später standen 2 Zollbeamte an Bord, kontrollierten unsere Ausweise und fragten interessiert woher wir denn wohl kämen. Unser Skip gab natürlich

gerne Auskunft und erzählte von unserer Überfahrt von den Azoren nach Frankreich. Die Zöllner sahen uns daraufhin erstaunt an und fragten, ob denn alle gesund seien. Wie soll man dem um diese Uhrzeit aussehen, wem man schon wieder aus dem Schlaf gerissen wird??

Für die letzten Meter auf dem Nordseekanal wurde noch gute Fahrt gewünscht und wir legten ein letztes Mal in Richtung Amsterdam ab. Am Freitag den 14.05.2004, 7:30 Uhr, erreichten wir den Sixhaven, welcher direkt hinter dem Bahnhof von Amsterdam mitten in der Stadt liegt. Ein bisschen Wehmut kam schon auf, als wir uns nach dem Frischmachen auf den Weg in die City begaben, um dort ein letztes Mal gemeinsam zu frühstücken. Das Getöse in Amsterdam, Bahnhof, Busse, Straßenbahnen, Menschen über Menschen... waren wir wohl nicht mehr gewohnt und empfanden es im ersten Moment schon als störend. In einer der zahlreichen holländischen Cafe-Bars stärkten wir uns mit Uitsmider für die Rückfahrt. 3 Wochen waren schon um. Zum Schluss ging alles so schnell. Auf unser Zuhause freuten wir uns lediglich, weil wir endlich im eigenen Bett in aller Ruhe ausschlafen konnten. Abschalten konnten wir sowieso nicht richtig, da noch Tage und Wochen später und bei jeder neuen Berichterstattung die Eindrücke und Gefühle des Erlebten wieder parat waren und noch verarbeitet werden mussten. Am meisten waren wir davon beeindruckt was so ein Boot aushalten kann, welches uns gut bis nach Amsterdam gebracht hat. Anschließend sollten in der Werft in Wams einige Schönheitsreparaturen durchgeführt werden. Großes Glück haben wir auch mit unserem Skipper Arild gehabt, bei dem wir uns zu jeder Zeit gut aufgehoben gefühlt haben und dieser ebenso glücklich war mit Norbert einen weiteren erfahrenen Segler an Bord zu haben. Meine Aussage während der ersten Tage auf See, mir nach der Reise einen Hartschalenkoffer zu kaufen und in Zukunft nur noch mit Onkel Tui zu verreisen, habe ich mittlerweile wieder relativiert.

Wo geht es das nächste Mal hin??? Heike.

Technische Daten von der Gib, Sea 44: Länge ü. A. 13,60 m Breite ü. A. 4,10 m Masthöhe 17 m Takelung Sloop mit Rollfockanlage Segel Groß ca. 30 qm, Rollgenua ca. 45 qm, Spinnacker ca. 90 qm Motor Volvo Penta, 48 PS Dieseltank 150 ltr Wassertanks 2 x 300 ltr

Charterversion mit 8 festen Kojen und 2 Lotsenkojen. Navigationsausstattung wie Kompass, Fernglas mit Peilkompass, Sextant, GPS, Radar Umfangreiches Kartenmaterial und nautische Literatur, wie Leuchtfuerverzeichnis, Strömungsatlas, Ozeankarten etc. 8 Automatik-Rettungswesten, Ersatzpatronen Raketensatz Selbstaufblasende Rettungsinsel Diverse Werkzeugkisten Große Medikamentenkiste und Erste Hilfe Koffer Umfangreiche Ersatzteile Gastlandflagge