Inoffizielles Logbuch

über unseren Törn vom 2.7. - 8.7.2023 mit der ***Oeding***

von Workum nach Nieuwpoort

„Ich nehme an, ihr habt euch für den Törnbericht schon mal ein paar Notizen gemacht?!" Frank schaut mit einem Anflug von Sorgenfalten am dritten Tag unseres Törns beim Frühstück in die Runde seiner Mitsegler.

„Nööö – is ja noch gar nix passiert." kommt von Reinhard eine verschämte Antwort.

„Ach, 37 kn Wind sind wohl 'gar nichts'?" Frank schaltet in den Motivierungsmodus.

„Nö, die Oeding lief ja gut 9 kn hoch am Wind bei doppeltem Reff im Groß und dreifach gereffter Genua. Und der Wassergang heißt Wassergang, weil er durchs Wasser..." Malte fährt Frank in die Parade.

Reinhard findet, dass unser Skipper etwas enttäuscht und traurig aussieht, dass von unseren schönen Erlebnissen sonst so niemand Kunde erhält.

„Na gut, also wenn mir jetzt jemand eine leckere Tasse Kaffee mit Plätzchen serviert..." Drei Mann springen auf und wollen gleichzeitig den Niedergang erreichen. Reinhard erhält seinen Kaffee und ernennt sich somit zum Törnbericht-Erstatter.

Die 9 kn Fahrt werden hart erkämpft: Frank hat immer einen Blick fürs Wesentliche, also für den Trimm der Segel zum Beispiel. „Hoffentlich kommen wir noch in den Noordzee-Kanal nach Amsterdam-Sixthaven; die Straßenbrücke kann ab 7 Bft nicht mehr geöffnet werden..." Ein erneuter Blick in die Segel, seit Workum geht es nur gegenan, das heißt hoch am Wind mit perfektem Trimm.

Es klappt: Sixthaven „Box E7 – direkt am Eingang links rein" gibt der Havenmeester bekannt.

52 Seemeilen stehen auf der Logge, und das gleich mal am ersten Tag! So ganz ohne Eingewöhnen, es sind eben halt Könner an Bord.

„Engin, hast du zugenommen bei unserer guten Verpflegung?" stichelt Malte.

„Wieso?"

„Weil die Oeding Schlagseite bekommen hat, als du eben an Bord kamst und die ist ja sonst ziemlich stabil..."

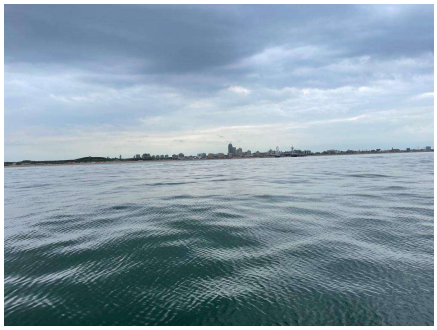
Man sieht: Die Stimmung könnte nicht besser sein!

Unser Ableger durch Frank wird vom Nachbarlieger gefilmt: Vorne 20 cm, hinten 50 cm – das gibt auch noch Applaus. Ich sagte ja eben: Könner an Bord.

Nach gemütlicher Kanalfahrt rutschen wir als einziges Schiff und flott durch die Schleuse bei Ijmuiden. Die Wellen hinter der Schleuse bereiten uns auf das vor, was uns auf offener See erwartet. Genua voll, hoch am Wind, Welle bis 2 m, 6 kn Fahrt, kaum Kreuzschläge.

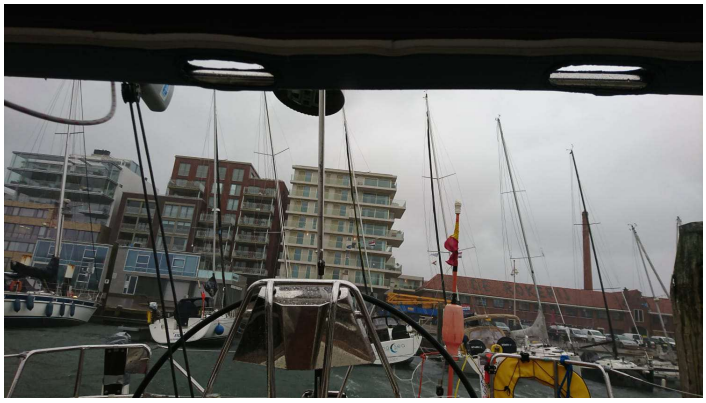
Ich stehe am Ruder und genieße bis ich pausiere. Dann ändern sich wie angekündigt Windrichtung und Wellenbild, was meinem Magen gar nicht so behagt. „Iss eine Banane: Die schmeckt runter genau so wie rauf.“ kommt der kameradschaftliche Rat. Ha-haa! Netter Versuch! Es geht auch ohne Banane – die Fische freut's. Was soll's, es gehört dazu, manchmal...

Dann ist plattes Wasser um uns herum. Wo sind eigentlich die 2m-Wellen abgeblieben? Also Motorfahrt, denn wir wollen noch vor Restaurantschluss in Scheveningen ankommen.



Es klappt, und mein Appetit kommt auch schon wieder. Ich werde fürsorglich von Detlef aufgepäppelt. Was sind wir schon für eine nette Truppe!

„Wir sollten nun doch nicht zu lange hier im Restaurant abhängen, ein Bierchen schmeckt auch an Bord, und da ist es trocken. Der Himmel wird dunkler und dunkler!“ gebe ich zu bedenken. Eine Troglage hat sich vor Irland gebildet, und morgen früh, eigentlich sehr früh, eigentlich schon in der Nacht, wird sie hier sein. Warum auch nicht! Ich kenne Holland-Törns nur mit Troglage (also meistens). 57 kn Wind war mein Rekord (im Hafen von Ijmuiden bei einer SSS-Ausbildungsfahrt).



Das Wasser fliegt, die Masten geigen im Gleichtakt. Ab 5 Uhr döse ich im Stand-by, der Festmacher knarzt auf der Klampe, als würde er sie gleich ausbrechen und die Yacht auf Drift gehen: volle Breitseite! Unser Nachbarlieger an Lee hat sich bei uns „eingepickt", weil dort kein Luv-Dalben zur Sicherung ist. Bei 30 kn auf der Anzeige sage ich mir: Was du vielleicht tun willst, tue sofort – nach Murphy's Gesetz kann es nur problematischer werden!" Mit dem Schlafanzug im Schwerwetterzeug, das ist auch mir neu. Was soll's! Der Nachbarlieger in Luv versorgt sein Schiff und hilft mir, eine zusätzliche Sicherungsleine über den Dalben zu legen; er braucht dafür keine langen Arme...

Der Rest ist schnell erledigt. 41,5 kn zeigt der Windmesser, im Hafen! Der Festmacher knarzt zwar immer noch, aber jetzt fühle ich mich sicher und bin dann mal weg...

10:10 Uhr, nee, das gibt's doch nicht! Frank, Engin und Malte sind schon im Salon, Kaffeeduft durchzieht den Raum.

„Da fehlt doch noch einer?!" stelle ich fest.

„Detlef pennt noch." informiert Malte. „Schau doch mal nach, wie viel Wein noch im Schlauch ist."

Engin schaut: „Ein Viertel etwa, das erklärt für mich alles", feixt er.

11:09 Uhr: Der Vermisste erscheint in der Tür und scheint sich zu vergewissern, wo er eigentlich ist.

„Lass mal deine Tür auf, damit sich die Alkoholdämpfe verflüchtigen!" fordert Engin.

Wir planen unsere Weiterfahrt, während draußen immer noch der Wind heult; die Crew ist eben hart im Nehmen!

„Wir müssen um Maasvlakte bei Hoek van Holland herum." stellt Malte nach Kartenstudium fest.

„Da gibt es eine ganz gefährliche Strömung: Ich kenne da einen Surfer, den hat der Hubschrauber abbergen müssen!"

„Und dahin willst du uns führen?!" Malte wird entsetzt angeschaut.

„Aber wir haben doch kein Surfbrett unter den Füßen, sondern die Oeding!"

grinst Malte, die reine Unschuld. Wo er Recht hat, hat er eben Recht!

Also schau'n mer mal und warten ab!

Erst noch muss einiges repariert werden, z.B. die Trommel der Fock, in der ein Überläufer das Bergen verhindert. Halt! Stopp! Keine Panik! Nein, es ist nicht so, dass wir bei diesem „Lüftchen" da draußen die Genua flattern lassen – das hat jemand anderes im Hafen schon übernommen, ein Nachbarlieger kommt nicht so gut weg: Weil er seine Fock nicht dicht genug aufgerollt und gesichert hat, konnte der Sturm eine Falte zu einer dicken Blase aufpumpen, und jetzt tanzen die Fetzen im Wind; die Fock ist ein Fall für die Müllabfuhr – leider.

Also, was unsere Genua betrifft, die letzten 1½ m haben wir schon auf kurzem Vorwindkurs vor Scheveningen in Lee des Großsegels mit der Hand eingerollt, aber der Überläufer muss trotzdem raus! Also, an die Arbeit! Schothorn ganz fest um das Vorstag anbinden (wir haben ja noch ordentlich Wind!) und dann die ganze Genua-Wurst drehen, bis sich der Überläufer befreit (die Schoten wickeln sich gleichermaßen um das Vorstag) und dann alles wieder in die andere Richtung, bis die Schoten nicht mehr um das Vorstag gewickelt sind – fertig!

Da wir um 14:00 Uhr immer noch 25-28 kn Wind haben und die Wellen weiterhin über den Wellenbrecher in Scheveningen schlagen, wie ein ausgesandter Kundschafter ermittelt, entscheiden wir, dass wir einen Hafentag machen und weitere Reparaturen am Schiff durchführen. Der Impeller wird kontrolliert (zwei Zähne in falscher Richtung) und auch der Seewasserfilter wird gereinigt. Da der Bootshaken defekt ist, muss ein neuer her und auch die Verriegelung des Salon-Tisches hält nicht mehr und muss erneuert werden. Als Vorhut marschieren Malte, Engin und Detlef Richtung Segel-Zubehörgeschäft, der auf dem Weg zum Strand ist, um die Ersatzteile zu besorgen.

Ach, ja, eigentlich könnte die Oeding noch einen Fender gebraucht.

Auf dem Weg zum Strandlokal säubern Frank und ich das Hafenbecken von drei Fendern die sicher nichts dort zu suchen haben. Ihr Äußeres zeigt, dass sie schon seit längerer Zeit im Hafen herum dümpelten. Die Einkaufsliste schrumpft, das Äußere der Fender wird deutlich aufgehübscht, die Fender mit neuer Leine versehen – fertig! Zweiter Anlauf Richtung Strandlokal!

Der erste Pitcher (eine große Glaskaraffe zum Verteilen des köstlichen Inhalts an durstige

Kehlen) in der Strandbar ist „belüftet" worden, da erreichen Frank und ich die Truppe. Toller Strand, nette Bar und immer noch rauschende Wellen.

Am nächsten Morgen ist Wecken um 06:00 Uhr und frühes Ablegen geplant, da unser nächstes Ziel 72 sm entfernt ist, denn wir wollen ja das gestern Versäumte nachholen. Der Wind hat sich beruhigt und weht mit 3 Bft aus W.

Engin sitzt gemütlich im Heckkorb und harrt der Dinge, die da kommen werden. Malte geht ans Steuer.

„Bring mir doch bitte mal einer einen Lifebelt mit nach oben?!" ruft er in den Salon.

Bei 3 Bft Wind und Min-mini-wellen?!

Engin klärt uns auf: „Malte ist am Steuer, und dann fühle ich mich sicherer."

Wie gedacht, Kreuzkurs nach Vlissingen. Draußen dann ausreffen und Vollzeug. Tolles Segeln. Der Wind hält sich aber nicht an die Wettervorhersage und nimmt noch etwas zu, 4 – 5 Bft bei Gegenstrom: „Groß ins 1. Reff!" beschließt Frank. Wir passieren Rotterdam und das Schelde-Sperrwerk am Horizont in rauschender Fahrt hart am Wind.

Schade, dass man nicht den durchschnittlichen Wind von gestern und heute bestellen kann! Es bringt nichts: Die „eiserne Genua" muss gesetzt werden, denn wir haben auch noch 3 kn Gegenstrom auf dem Weg nach Vlissingen. Frank ruft den Hafenmeister, er weist uns unseren Liegeplatz zu.

Dicke Pötte auf dem Weg von und nach Antwerpen und immer noch Gegenstrom und kein Wind für unsere große Genua: Das ziiiieeeht sich! Der Strand zieht nur in Zeitlupe vorbei.

Endlich! Jetzt schnell noch durch die Schleuse von Vlissingen und durch die Brücke, und der lange Tag hat ein Ende!

Ohh-näää! Das gibt es doch wohl nicht! 20:30 Uhr letzte Öffnung der Brücke! Der Hafen direkt dahinter! Schei... Und davor ein Anleger zum Warten; na, wenigstens kostet der nichts für die Nacht.

Unsere Nachfolgecrew freut sich, wenn wir die Oeding möglichst weit nach Süden verbringen. Ok, dann ab Richtung Bretagne!

„Frank?!" ruft Malte mit einer Tasse Kaffee in der Hand vom Cockpit in den Salon. - „Ja?" - „Machst du mein Bett bitte nicht so nachlässig wie gestern?" Die Antwort vom Frank geht im wiehernden Gelächter unter, und Malte schaut so unschuldig wie er nur kann in die Runde. Eine schnelle Tasse Kaffee (muss

sein als Vorbeugung gegen Meuterei), gefrühstückt wird auf See; wir müssen raus, denn wir haben ablaufendes Wasser in der Westerschelde.

Ab in die Schleuse, Manöverleine auf Mittelklampe, kurz stoppen, leichter Schub voraus – Yacht steht, die Schleuse füllt sich, Tor auf und ab durch das riesige Delta!

„Rührei ist fertig!" ruft Engin aus dem Salon, mit Speck, Zwiebeln und Champignons, und mit ganz viel Rührei.

Was für eine Rauschfahrt! 11.3 kn Fahrt über Grund zeigt die Logge bei 9 kn Fahrt durchs Wasser, keine Wellen. Und dann noch Frühstück im Cockpit!

Malte vermutet: „Ich glaub', dem Frank schmeckt das leckere Rührei.", gezaubert von Engin. Alle warten darauf, dass er weiterspricht. „Ja, ist doch klar: Er hat seit vier Minuten keinen Segeltrimm gemacht.", grinst und schaufelt sich Rührei rein.

Quizfrage: Wer ist die wichtigste Person an Bord?

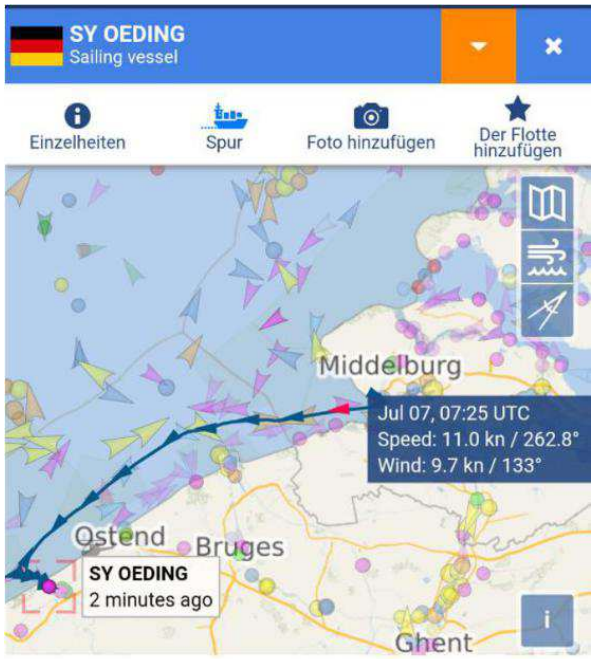
Der Skipper oder die Skipperin?

Nee, völlig daneben!

Es ist die Person am Herd! Etwas zu viel Salz, und die Laune ist im „Eimer". Aber so ein leckeres Essen …

Die Tonnen „fliegen" an uns vorbei.

Karsten meldet sich: „Jetzt geht aber die Post ab!" stellt er anerkennend fest. 'Karsten'? Welcher 'Karsten'?! Ah! Big Brother is watching us! Die Oeding zieht nicht nur eine Schaumspur durchs Wasser, sondern auch eine Spur durchs Internet. Aber Karsten ist nicht der einzige, der jede einzelne Schiffsbewegung im Internet live verfolgt. Mensch, was sind wir doch berühmt! Was so sehr wie bei Boris Herrmann

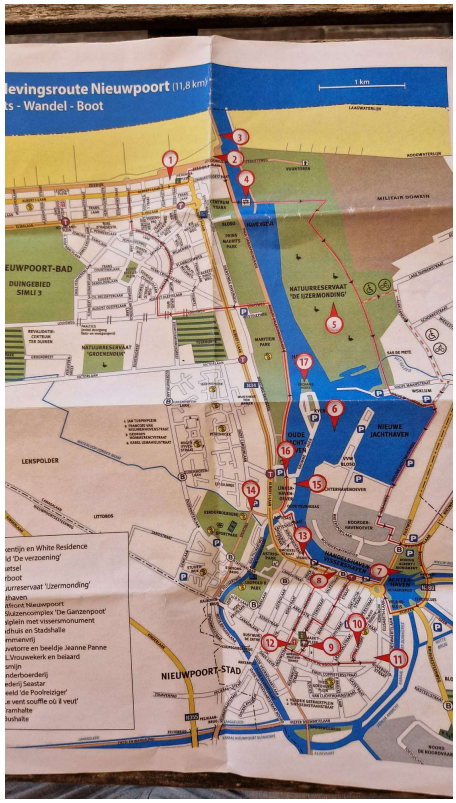


mit seiner Malizia beim Ocean Race … Das wir dies noch mal erleben dürfen!

Im Rausche der Geschwindigkeit ziehen am Horizont die Städte an uns vorbei und wir an den „Mitbewerbern" neben uns, denen wir zeigen, wie schön unsere Nationale am Heck aussieht.

Zeebrugge querab – jetzt schon rein in die Marina? Ostende querab – es ist gerade so schön – weiter. Man könnte ja bis Calais... Aber die nächste Crew ist sowieso schon mit unserem Ziel zufrieden. Dann eben noch etwas just for fun!

Nieuwpoort querab – ist ja gerade mal 14:00 – weiter. Tolles Segeln! Moment mal, der Wind wird weniger. Ob der Wind noch weiter abflaut? Sollten wir nicht doch besser nach Niewpoort zurück und nicht weiter bis …..



Wir entscheiden uns: „Zurück nach Nieuwpoort!". Der Hafen soll so schön sein. Nach Anfrage beim Hafenmeister ist unser Liegeplatz F13. Ein guter Platz für den Crewwechsel. Eine Tankstelle ist auch im **K**öniglichen **Y**acht**c**lubs **N**ieuwpoort (KYCN). Kann es einen schöneren Abschluss geben?

Rein in die Box, Leinen über, Motor aus: **233 sm Gesamtstrecke von Montag bis Freitag** und das auch noch mit einem Hafentag wegen des Sturms!

Wer es etwas genauer wissen will, darf ja gern das offizielle Logbuch studieren, aber da stehen ja nur die trockenen Fakten drin.

Beim Bummel in die Stadt stellen wir fest, dass auch unser Skipper Frank nicht unfehlbar ist. Bei der Sicherheitseinweisung und Verteilung der Notrollen hat er eine Unterlassungssünde begangen, denn er hat vergessen, einen Beauftragten für den Fall von Biernotstand zu ernennen. Und der ist am letzten Tag eingetreten, denn was soll man auch bei einem Hafentag mit Sturm anderes machen, als gekühlten Hopfenblütentee zu trinken und den Vorrat schrumpfen zu lassen. Und nun ist der Notstand eingetreten. Also, nicht dass ihr denkt, wir seien bierselige Säufer! Bei der „Arbeit" gibt's nur Wasser und Schorle, abends nach dem Festmachen dann in gemütlicher Runde ein „Stößerchen" mit einer Dose oder einem Glas Wein.

Der kurzfristig ernannte Beauftragte für Bier kehrt mit einem Sixpack wieder zurück, und der letzte Abend ist gerettet.

Es ist wirklich blöd, dass vor der Durchführung eines schönen Segeltörns mit souveräner Schiffsführung durch Frank so oft der Gang ins Personalbüro mit

einem Urlaubsantrag durchgeführt werden muss; sonst würden wir es in dieser Besetzung öfter machen!

Jawolll !

Auf der Rückfahrt im Vereinsbus will ich gleich noch die frischen Eindrücke digitalisieren und frage: „Kann sich jemand noch an so einen dummen Spruch erinnern, den jemand losgelassen hat?"

Nach einem kurzen allgemeinen Nachdenken: „Musst du nur den Malte fragen, wir machen so was nicht."

Fehlt noch was in diesem Bericht? Ach ja, die Crewliste. Ach nee, es ist ja schon alles aufgezählt worden. Sonst einfach noch mal von vorne lesen!

Mein Ehrenwort: Wenn das da oben im Bericht nicht wahr ist oder nicht immer so ganz wahr – dann ist das eben gut erfunden, also z.B. das mit dem Wein und Detlef und den dummen Sprüchen und so. Aber die 41.5 kn, die sind wahr! Dafür bürgt ja das Foto, damit ihr mir auch wirklich glaubt.

Reinhard Kindla

(zuständig für Produzieren und Aufwickeln von Seemannsgarn, mit tatkräftiger Motivation und Unterstützung von acht Seemannsbeinen)