

Ausbildungstörn Nordsee 1999

Vorbereitung

Diesen Bericht schreibe ich aus persönlicher Sicht und als Hilfe für die Leser, sich gut auf eine Segelunternehmung vorzubereiten. Wenn Sie Ihre Meinung dazu mitteilen wollen, würde ich mich freuen. Meine Adresse ist diesem Dokument beigelegt.

Um für den Törn vorbereitet zu sein, ist körperliche Fitness vorteilhaft.

Vorkenntnisse im Segeln oder Camping-Erfahrungen sind für das Leben an Bord eines Segelbootes hilfreich.

Das Probekochen von einfachen Gerichten oder Konserven VOR dem Törn kann zu wertvollen Erkenntnissen führen.

An Bord eines Segelbootes kann mit den Kochmöglichkeiten wie beim Camping gerechnet werden. Manchmal gibt es sogar einen Backofen.

Mit einem Tiefkühlfach kann nie gerechnet werden.

Auszug aus dem Informationsblatt der Segelgruppe:

"[...] Sind wir am Hafen, ist die Übernahme des Bootes dran: Jeder Schaden, jedes fehlende Teil, daß hier übersehen wird, kann und wird uns in Rechnung gestellt. Deswegen gehen wir die Übernahme gewissenhaft und genau an:

Die Übernahme kann sich über eine Stunde hinziehen, abhängig, welches und wieviel Gerät an Bord ist, welche, wieviel Mängel dokumentiert werden müssen.

Jeder Schaden oder Unvollständigkeit an Rumpf, Takelage, und Ausrüstung ist genau zu protokollieren.

Proviand und Gepäck werden erst eingeladen, wenn die Inventarliste vollständig überprüft ist.

Die Mängelliste ist dem Organisator der Fahrt abzugeben. Alle nicht vermerkten Schäden oder fehlenden Teile könnten von Eurer Kautions abgezogen werden.

Bei sicherheitsrelevanten Mängeln darf nicht abgelegt werden!

Abgelegt wird nach der Sicherheitseinweisung durch den Schiffsführer.

Jedes Crewmitglied hat sich vor dem Ablegen über Aufbewahrungsort und Funktion der Sicherheitsausrüstung zu informieren.

Jedes Crewmitglied sollte über das Verhalten in einer möglichen Notsituation (Feuer an Bord, Wassereintritt, Kollision, Sinken, Strandung,...) unterrichtet sein.

Hat ein Crewmitglied die entsprechende Unterweisung versäumt oder nicht vollständig nachvollzogen, ist es selbst verpflichtet, sich zu informieren. NACHFRAGEN! [...]"

Anreise

Wir sind von Düsseldorf aus nach Lemmer gefahren. Die Strecke war am Nachmittag mit sehr dichtem Verkehr und Stau nicht gerade ein Genuß.

Die freundliche, wenn auch knappe Beschreibung der Fahrtroute von der Segelgruppe hat ausgereicht, dennoch nahmen wir eigene Karten mit.

Wegbeschreibung der Anfahrt vom Handzettel der Segelgruppe:

"[...] Am Autobahnkreuz Breitscheid auf die A3 in Richtung Duisburg weiter auf der A3 über Oberhausen bis Arnhem (NL) (erster Stau)

Hier auf die A 50 Richtung Apeldoorn / Zwolle.

Vor Zwolle auf die B 50 in Richtung Kampen. (zweiter Stau)

Diese Bundesstraße wird wieder eine Autobahn: A 50

Richtung Lemmer / Leeuwarden

Ausfahrt Lemmer abfahren, links Richtung Lemmer auf den RONDWEG.

Diesem folgen, nach 800 m ist eine Linksbiegung.

Nach weiteren 300 m links auf den Plattedijk.

Nach 150 m der Straße nach rechts auf den Deich folgen.

(WENN Ihr am Einkaufszentrum seid, hättet Ihr vorher rechts fahren müssen)

Nach 50 m in der Bebauung der rechten Seite in die Einfahrt einbiegen [, die manchmal mit einem Schlagbaum gesperrt wird.]

(Sirius Yachting)

Crew

Die Crew der 'Waikiki'

Name	Funktion
Markus Beu	Skipper
Eva Gwosdz	Maat
Adam Stanek	Schiffsarzt
Christina Antke	Zahlmeisterin
Heiko Buff	Schiffsapotheker
Sonja Barkow	Navigatorin
Boris Bolte	Smut

[Link der Segelgruppe der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf](#)

Freitag - erster Tag

Heiko holt mich, wie besprochen ab und wir fahren nach Lemmer, navigieren zwischenzeitlich mal nach der Sonne, grob soll es ja nach Westen gehen, in die Niederlande. Wie schon in der Vorbesprechung angekündigt, ist es manchmal nicht leicht auf den Parkplatz des Kai zu kommen.

Heute ist so ein Tag.

Im Hafen angekommen, können wir mit dem Wagen nicht bis auf dem Parkplatz: die Schranke versperrt den Weg. Auf der Suche nach dem Hafenmeister, kommen wir in eine gemütliche Bar, die sympathische Hafenmeisterin kann uns leider nicht helfen. Wieder beim Wagen können wir einen Fahrer überzeugen, uns den Weg zum Parkplatz aufzumachen. Nun suchen wir das Boot. Es wird ein Rundgang durch den gesamten Hafen, doch wir finden schließlich die 'Waikiki', die Gute lag einfach näher, als wir dachten.

Nachdem wir also angekommen sind, können wir direkt an Bord, da unser Skipper die 'Waikiki' schon in der ersten Woche übernommen hat.

Der Skipper Marcus begrüßt uns herzlich. Wir freuen uns auf eine echt Niederländische Frittenbude und trinken das heimische Bier.

Zurück an Bord sortieren wir erst unser Gepäck, den Proviant und dann uns in die Kojen.

Die 'Waikiki'

Das Boot liegt vor uns. Eine Jeanneau Sunshine 37 vom Baujahr 1984 macht einen guten Eindruck, wenn auch nicht ganz neu. Unser gemütliches Zuhause für eine Woche. Innen mit Holzvertäfelung ausgekleidet, was sie sehr schmückt.

Sonnabend – zweiter Tag

Vor dem Ablegen können wir noch einmal einkaufen gehen, was mir sehr recht ist. Direkt hinter dem Deich sind die essentiellen Geschäfte für Ausrüstung und Proviant da und haben auch auf. Das erste Mal verläßt die 'Waikiki' mit neuer Crew den Hafen.

Nach dem Ablegen bekommt Neptun eine Gabe und dann wir alle ein Getränk zur Begrüßung und zur 'Weihe'. Danach geht es uns direkt viel besser.

Es geht von Lemmer ab ins IJsselmeer. Unter Deck haben wir schon gestern einige Fliegen bemerkt, die im Salon herumschwirren. Die Laune ist gut. Sobald die Landstromverbindung gekappt ist, läuft der Kühlschrank nicht mehr und im Salon kehrt von da aus Ruhe ein. Es geht nach Makkum. Gutes Wetter begleitet uns und macht die Gewöhnung an das Boot einfach. Abends sollte es ein Anlegerbier geben.

Es bekocht uns Heiko mit den frisch eingekauften Fleisch und macht eine leckere Spaghetti Bolognese.

Die 'Waikiki' hat in der Woche zuvor die Dirkaufnahme an der Baumnock verloren, vermutlich ist das Material schon überaltert. Behelfsmäßig wird die Dirk am Unterliekstrecker des Groß angeschlagen, was wohl gewöhnungsbedürftig ist. Schwierig ist das Großegel-bergen. Auf See schwankt der Baum erst einmal etwas hin und her, muß 'eingefangen' werden, die schartige Nock macht das Spiel interessanter. Wir haben unter den gegebenen Umständen damit keine Probleme und kommen in kurzer Zeit mit dem Manöver immer besser zurecht.

Die Ablege-Prozedur

Abdichten des Bootes z. B. ALLE Deckenlichter und Bullaugen schließen, besonders im BUG kontrollieren, ob alles dicht verschraubt ist und nichts in den Dichtungen klemmt!

Ventile schließen, nicht jedoch die Kühlwasserventile des Motors.

Kajüten klar machen, Rettungsweste und Wetterzeug bereitlegen. Salon aufräumen, alles festmachen und verstauen. Ausrüstung anlegen.

Das Tauwerk kontrollieren und klarieren, damit alles zur Hand ist. Fender bereithalten
Backskisten für die Fender schon geprüft?

Crew auf die einzelnen Positionen

Motor an, Eintrag ins Logbuch, Ablegen vom Steg / Kai

Auslaufen aus dem Hafen und Segel setzen.

Motor aus, Eintrag ins Logbuch, Wetter außerhalb des Hafens prüfen

Manövern, um die Bewegungen des Bootes kennenzulernen, ACHTUNG im Fahrwasser!
Ausguck

Sonntag - dritter Tag

Heute sind wir von Makkum nach Vlieland unterwegs und schaffen es bis Oudeschild, dabei kommt die Nacht über uns, was uns erst einmal sehr aufmerksam werden lässt, dann verlieren wir die Furcht vor dem Unbekannten und lernen von Markus mit den Kennungen und Beleuchtungen der Lateralen und Kardialen Seezeichen immer besser umzugehen. Nachdem wir im Hafen sind freuen sich alle auf das erste Bier des 'Tages'.

Die Crew lernt schnell und wird mit dem Boot immer besser vertraut.

Für die gesamte Woche haben wir uns vorgenommen mit den anderen Booten zusammen zu bleiben und gegenseitig behilflich zu sein, wenn etwas vorkommen sollte. Wir sind unabhängig unterwegs, doch bleiben wir in Funkkontakt.

Montag - vierter Tag

Wir sind in der Nordsee und die Wellen werden länger, es ist bei der Witterung schon etwas anstrengender zu segeln, doch das wollten wir ja so. Wir kreuzen und arbeiten mit den Segeln, bis alles richtig 'steht'. Die Fahrt wird uns nicht langweilig.

Zurück in Oudeschild bekocht uns Sonja mit einem schmackhaften chinesischen Gericht.

Dienstag - fünfter Tag

Von Texel geht es nach Kornwerdersand, durch die Lorentz-Schleuse bis Medemblik. Wir üben die Manöver und sind abends sehr erschöpft, doch der wunderbare Eintopf von Christina baut uns wieder auf.

Mittwoch - sechster Tag

Zwei Tage noch bis zur Prüfung, Heiko ist etwas aufgeregt, doch dazu besteht überhaupt kein Anlass. Alle 'Lehrlinge' handeln bedacht und schnell, die Crew fährt das Boot sicher, doch achtet jeder die Anweisungen des Skippers gut auszuführen. Es geht Richtung Stavoren, der Weg wird durch Manöver jedoch lang dauern.

Abends sind wir in Enkhuizen und werden von Adams Chili verwöhnt.

Donnerstag - siebter Tag

Übungen mit GPS und Karte, Ankern und Positionen eintragen, heute sind alle dran, die sich noch nicht sicher fühlen und so geht unsere Fahrt mal nach Lelystad, mal nach Urk doch dann nehmen wir Kurs nach Lemmer.

Auf dem Weg nach Lemmer, hört die Cockpitbesatzung ein helles, klares und durchdringendes 'KLING'. Meiner Meinung nach der Wohlklang hochwertigsten Stahls. Woher kam das Geräusch? Wir sind auf und suchen die Ursache, es hörte sich sehr wichtig an.

Ein kleiner Bolzen aus glänzendem V4A Stahl liegt an Deck beim Mast... Blick nach oben, ob was nachkommt / was sich in der Mastspitze wohl geändert haben mag.

Die Herkunft des Bolzens liegt aber viel näher:

Die Aufnahme der Baum-Terminals ist zerbrochen. Das Großsegel hält den Baum hoch, die Aufnahme des Terminals hält bei dem vor-Wind-Kurs das Baumterminal noch gut, doch an ein Manöver und weitere Zeitverschwendung ist nun nicht mehr zu denken:

Motor an! Kurs halten - glücklicherweise ist die Sicht gut, kaum ein Boot zu sehen und massig Raum vor dem Bug.

All Hands on Deck!

Werkzeug bereithalten! Jetzt brauchen wir das Tape (Faserverstärktes 'gepanzertes' festes Gewebeband). Wir müssen einen Ersatz für den Bolzen finden, da wir den Bolzen nicht in das verschobene Auge und unter dem Winddruck einsetzen können.

Mit einem kleinen Schraubendreher, den wir gerne zur Stabilisierung des Baums opfern und einer ganzen Rolle des Panzer-Tapes wird die Verbindung zwischen Baum und Mast wieder hergestellt. Das Groß kann geborgen werden, die Dirk wird, wie gehabt, angeschlagen und mit zwei Mann zum schützen des Baums vor übermäßigem bewegen, fahren wir Lemmer an.

Alle sind etwas aufgeregt wegen der Prüfung, wir gehen essen nachdem das Anlegerbier heute besonders gut war.

Freitag - achter Tag - Prüfungstag in Lemmer

Die Prüfung wird heute auf einem anderen Boot gemacht, da unser Terminal ja zerbrochen ist. Die Crew macht sich also mit Skipper auf den Weg zum Treffpunkt, an dem wir auf das Boot mit dem Prüfer an Bord warten sollten.

Um 10:00 Uhr soll die Prüfung sein, doch von Land aus sind die Wege über die Kais wesentlich beschwerlicher und schwieriger zu finden.

Mit Schwimmwesten bekleidet auf dem Bootssteg herumzuirren sieht seltsam aus, wir freuen uns des Anblicks. Am Ende sind wir doch zum 'Prüf-Boot' gekommen und steigen ein.

Die ausgefüllten Meilenbestätigungen, Voraussetzung für die Prüfung haben wird dabei.

Alle bestehen die Prüfung, wie Marcus es erhofft hat.

Eva feiert die Prüflinge mit Schaumwein, der wohl nicht so einfach zu finden war und wir werden mit der Fontäne etwas eingenebelt. einige Sachen brauchen danach eine gute Reinigung.

Nach der Prüfung klären wir unser Boot auf und putzen den Dreck der Woche weg, der sich in die Ritzen und Spalten des Deck und im Salon gesammelt hat.

Bei der Übergabe des Bootes werden die erlittenen Schäden noch einmal dem Vercharterer angezeigt.

Die Rückreise geht ohne besonderen Ereignisse erfreulich schnell. Es bleibt das seltsame Gefühl etwas abfendern zu wollen, wenn wir eine Parklücke ansteuern.

Danke für die schöne Woche!

Fazit

Das Fazit des 'Waikiki'-Ausbildungstörns 1999

Das Segeln ist tags und bei unsichtigem Wetter immer ein Erlebnis. Das Alter des Bootes ist nicht so wichtig wie der tatsächliche Zustand der Ausrüstung. Auf der 'Waikiki' war das Material wohl gut gewartet, doch die Anbauteile des Mastbaums hätten zu Beginn der Saison gewechselt werden können.

Für eine gute Fahrt sind über die gute Ausrüstung auch die Ausbildung der Crew und des Skippers sehr wichtig. Das war bei uns der Fall!

Bei uns war die Crew gefasst genug, bei dem Zwischenfall bedacht zu bleiben und zügig zu reagieren. Die Situation war günstig, es war tags. Wir waren nicht im Begriff manövern zu müssen und auf fremde Boote, Bojen, Tonnen und anderes achten zu müssen, wenngleich Umschau gehalten wurde.

Die Köderfliegen, die uns am Anfang der Woche das Leben unter Deck etwas beschwert hat, sind mit den Tagen an den ausgehängten Fliegenfallen kleben geblieben.

Durch die Bootsbewegungen sind leider auch die Haare öfters eingefangen worden. Was am Ende nerviger war, Fliegen oder Fliegenfallen, ist nun nicht zu sagen, verschwanden doch mit den letzten Fliegen auch unsere Fallen.