

Edinburgh 2003 (nichts Spektakuläres oder...?)

Wieder nach Edinburgh, zum wievielten Male eigentlich? Also, vorher genaues Durchlesen der Segelanweisung, welche Tonne an welcher Seite, dann erfolgt der Start mit ordentlich Wind von vorne, wie schon so oft gehabt. Die „Hexe“ läuft vorweg, alle anderen hinterher, wir besonders hinterher. Aus dieser Position hat man übrigens einen guten Überblick, denn auf einmal wird vom ganzen Feld die rote Tonne vorm Südhafen, die das Hummerschutzgebiet begrenzt, mit Ausnahme von 3 Schiffen, an der falschen Seite genommen. Was bedeutet das? Eigentlich haben sie ja schon verloren, und das bei der 1. Tonne. Ob man mal protestieren soll?

Nachdem alle Segelmanöver beendet sind, fragen wir erst mal über UKW unseren Wettfahrtleiter, wie man denn an die Protestformulare rankommt, die man nach Segelanweisung unbedingt benötigt. Ja, sagt Hannes, die habe er an Bord, worum es den ginge. Kurze Schilderung von uns, auffällige Pause am anderen Ende, etwas müde Erklärungsversuche seinerseits, dass es sich bei dem Naturschutzgebiet nur um eine polizeiliche Sache handele. Na ja, Helgoland war ja auch schon ein bisschen achteraus, so richtig umkehren, um die Tonne richtig zu nehmen, wollte wohl keiner. Also, brauchten wir nur noch durchzuhalten. Aber ganz ehrlich, so richtig protestieren wollten wir ja eigentlich auch nicht. Dadurch zu gewinnen wäre vielleicht doch zu einfach. Man denke allein schon an die armen Jungs von der „Hexe“, quälen sich auf der hohen Kante mit Energieriegel und dann alles umsonst? Nein, dass kann man wirklich nicht tun, aber ein bisschen Unruhe verbreiten, dass war ja schon die Sache wert.

Nun gut, die Fahrt war letztendlich ein Anlieger, nur das Aufkreuzen im Firth of Forth, auch wie fast immer, hat uns den Schnitt versaut. Dann Ankündigung beim Yachtclub auf UKW, dass man bald die Ziellinie passieren würde. Der Dialog lief dann etwa so ab: „Boswall- this is Tramontane“ – „Tramontane – Boswall“ – „Boswall - Tramontane: last ship for Granton, I guess“ – “Tramontane – Boswall: affirmative” (auf deutsch: Ihr habt recht Jungs, Ihr seid wirklich das letzte Schiff).

Ja, dann waren wir also wieder da (für den Skipper das 10. Mal, bei 12 Starts zur Edinburgh-Regatta). Beim Wettfahrtleiter alles still an Bord, auch im Club keine Protestformulare hinterlegt, hat der uns etwa nicht ernst genommen?). Also, dann lassen wir mal alles auf sich beruhen, geredet hat sowieso keiner mehr darüber, das Wetter war auch zu schön, die Party gut. Hannes wurde vom Commodore schon zu unserem Präsidenten befördert, der Protest war damit wirklich nicht mehr möglich gewesen.

Dafür wurden wir gefragt, ob wir nicht auf der Rückfahrt einen Platz für eine schottische Seglerin frei hätten? Delikate Frage an den Skipper, der abzuwägen hatte, was denn die Crew bzw. auch die Ehefrauen zuhause sagen würden. Aber wir entschieden uns für eine positive Antwort, Mary war eben doch eine Schottin (wir konnten sie guten Gewissens zuhause einführen, hatten aber die Verstärkung unserer Besatzung trotzdem erst auf Helgoland telefonisch erwähnt), sie war nett, segelkundig, also gut zu gebrauchen (und vielleicht hat sie uns sogar vor einem echten Unglück bewahrt, aber davon später).

Der Commodore vom Royal Forth Yacht Club überreichte uns für unsere Bereitschaft offiziell ein Stück „Haggas“ für unterwegs (eine echt nette Geste) und dann ging es Montag frühmorgens zurück. Herrliches Wetter unter Maschine, dann SE 5 und gegenan für 2 Tg., aber der Südwest sollte ja irgendwann kommen.

Dann Meldung der Crew an den Skipper, dass beim Pumpen auf dem Lokus ordentlich Wasser am Pumpenschwengel ins Schiff lief. Also, mit dem Lokus war doch bei der letzten Reise auch schon mal was gewesen. Und tatsächlich, die Beobachtung der Crew war richtig, die Pumpe war defekt und musste ausgebaut werden. Eine nette Abwechslung bei Seegang, von gewissen „Verunreinigungen“ wollen wir mal gar nicht reden. Mary sah dem Treiben des Skippers skeptisch zu, fragte, ob den Ersatzteile an Bord wären. Also wirklich, so eine Frage überhaupt zu stellen (bei unserem „Werkstattschiff“). Der Schaden stellte sich aber als grundsätzliches Problem dar (eine zerbrochene Kunststoffscheibe, nämlich eine von zwei Gegenplatten, zwischen denen die Gummimembrane fixiert wird, damit der Pumpenschwengel die Membrane bewegen kann). Die Ersatzteile an Bord waren aber alle „Software“ (Gummimembranen, Ventile etc.), hier ging es aber um Hardware. Mein Hinweis an Mary, dass ich eine komplette Pumpe zuhause im Regal hätte, konnte nicht so recht trösten. Georg wollte schon die Pütz als Hilfslösung bemühen.

Nun waren die Lenzpumpen vom gleichen Modell, was ja schon mal ein Vorteil ist, aber eine Lenzpumpe ausbauen wäre auch nicht so einfach gewesen. Also fingen wir an, eine Platte aus einem Stück Alublech herauszusägen, wobei wirklich alle Hilfsmittel zum Einsatz kamen: Säge, Feile, Schraubstock, Akku-Bohrer, zum Schluss noch Feinarbeiten durch Schleifpapier, der Skipper schon bald richtig euphorisch, bewährte sich die Ausrüstung doch mal wieder. Selbst Georg, unser Ingenieur, äußerte Anerkennung, die Gesichtszüge unserer Mitseglerin wurden fröhlicher (die Aussichten, auf eine Pütz zu gehen, waren ja nicht so berauschend) und nach 3 Std. waren der Zusammenbau der Pumpe und Endreinigung unseres Lokus erfolgreich abgeschlossen. Seither nennen wir dieses Abteil „Mary's Loo“.

Und dann gab es da noch ein Erlebnis der unangenehmen Art, das nicht verschwiegen werden sollte, da es doch recht lehrreich ist. Wir hatten einen schönen sonnigen Tag bei südwestlichen Winden. Der Skipper hatte erfolgreich ganz ordentlich eine Mittagsbreite genommen und wollte an diesem Tag noch ein bisschen mit dem Sextanten spielen. Die Windfahnenelbssteuerung arbeitete unermüdlich seit 3 Tagen, die Pinne hatte schon lange keiner mehr angefasst, wir unterhielten uns im Cockpit unter dem Schutz des Sprayhoods an den Kajütsaufbau gelehnt, der Wachgänger ließ regelmäßig seinen Blick schweifen, alle 10 Minuten war die Vorgabe gewesen, oder waren schon mehr als 10 min. vergangen, na, ahnt jemand was jetzt kommt?

Also, es kam Mary, aus dem Niedergang herausgeschossen, sie hatte zufällig unter Deck aus dem Fenster geschaut: „Did you see the ship!? rief sie. Ein Blick nach Lee, entkoppeln der Windfahne und drehen auf dem Teller, wir hatten wirklich vierkant auf einen Frachter zugehalten, Entfernung 300 m ...!! Wäre es wirklich klargegangen? Man möchte es sich einreden, aber freiwillig wären wir nie so dicht an einen Dampfer herangegangen. Wenige Augenblicke später war er schon nicht mehr zu sehen. Das heißt die Sicht war auf einmal rapide zurückgegangen, betrug vielleicht nur 1 bis 2 sm, es war diesig geworden, was uns nicht aufgefallen war ohne echten Referenzpunkt. Die Sonne stand in Vorausrichtung und die Eintrübung war uns bei Blick nach achtern entgangen.

Der Dampfer wurde auf UKW angerufen und reagierte auch. Der Mann dort war auch richtig erschrocken gewesen, und gab an, dass er uns nicht auf seinem Radar gesehen hatte (was hilft es einem da, dass man theoretisch Vorfahrt gehabt hätte). Daraufhin wurde sofort bei uns der Radarreflektor unter der Saling vorgehisst (wollte ich mir bis zum Eintreten von Nebel vorbehalten) und auch der elektronische Radarreflektor wurde eingeschaltet (dieses hatte ich

bisher nur in der Nacht gemacht). Fazit: nicht ausreichend Ausguck gegangen, Wetterveränderung nicht erkannt, passive Hilfsmittel nicht benutzt...irgendwie wohl etwas zu sicher gefühlt (diese Lektion war wirklich lehrreich).

Ein anderes Schiff bestätigte uns am nächsten Tag, dass es uns auf seinem Radar in 8 sm Entfernung wahrnehmen konnte. Das jedenfalls beruhigte wieder etwas. Helgoland erreichten wir nach weniger als 3 ½ Tagen, dort ließen wir die Reise ausklingen. Mary war begeistert, alles in allem war es eine runde Sache. Ich denke, dass wir in 2 Jahren wieder starten werden, vielleicht gibt es dann sogar eine genauere Segelanweisung von unserem Wettfahrtleiter.

Jens Kohfahl