

Wie die flow kurzzeitig auf der Seite lag

Kenterung der flow 100 Meilen westlich des Capo de La Vela

Es sollte eine Überfahrt sein, die unsere Sicht auf das Blauwassersegeln grundlegend verändert. Doch das wussten wir natürlich nicht, als wir bei strahlend blauem Himmel von Aruba in Richtung Panama ablegten. In den Wettervorhersagen wurde von Wind bis 25 Knoten aus nordöstlicher Richtung an der kolumbianischen Küste gesprochen.

Die ersten beiden Segeltage waren mehr als perfekt. Wir glitten bei mäßigem Wellengang mit der Passatbesegelung 6 bis 7 Knoten in Richtung Ziel. Über uns der erstreckte sich der Himmel - wolkenlos blau und unendlich. Unter uns lag das Meer - tintenblau und friedlich. Alle Voraussetzungen waren für eine entspannte Segeltour zu den 580 Meilen entfernten San Blas Inseln wie geschaffen.

Die starke Strömung um Aruba verschaffte uns am ersten Tag ein sagenhaftes Etmal. Das berühmte Cabo de La Da Vela an der kolumbianischen Küste passierten wir am Mittag des zweiten Tages. Dieses Kap zählt zu den fünf gefährlichsten auf der Welt. Wir hätten nicht vermutet, wie weit dieses Kap seine Finger auf die See ausstreckt. Am dritten Tag legte der Wind in der Nacht allmählich zu. Dies war nicht das Schlimmste. Es waren eher die Wellen, die sich in mondloser Nacht bereits von Weitem mit lautem Getöse bemerkbar machten. Wir waren beide unten im Schiff, weil gelegentlich Wellen das Heck der flow mit Wasser bedeckten und man Draußen nur mit Ölzeug sitzen konnte. Doch als die See ihren Weg bis zum Niedergang ins Innere der flow suchte, verbarrikadierten wir uns regelrecht. So verging eine schlaflose Nacht in der stickig-warmen und feuchtnassen Kabine.

30. Januar 2011. Am Morgen gegen 8:30 Ortszeit flatterte plötzlich die ausgebaumte Fock im Wind. Schnell stürzte Marcus nach Draußen ans Steuer. Ursache war ein Steuerseil der Windfahnenanlage, das sich vom Führungsrad gelöst hatte. So steuerte Marcus per Hand die flow. Anne sollte erstmal im Inneren frühstücken, bevor sie dann ans Steuer ging. Damit etwas Luft in die Kabine kommen konnte, stand die Luke 5 cm weit offen. Die beiden Schotts steckten im Niedergang. Wir befanden uns auf der Position ca. 12°00'N und 073°50'W als sich eine extrem steile Welle neben der flow brach und das Cockpit mit Wasser füllte. Durch die Luke stieg so viel Wasser in die flow, dass Anne mit Seewasser überschüttet wurde.

Als der erste Schreck überwunden war, folgte der Nächste. Davon erzählt jeder von uns seine Sicht auf die Ereignisse:

Anne – Sicht von Innen:

Marcus stand am Steuer, weil ein Seil der Windfahnensteuerung gerissen war. Das sollte repariert werden. Doch bevor ich rausging, wollte ich noch schnell etwas frühstücken. Am Niedergang waren die Steckschotts drin und die Luke war einen Spalt offen, damit wenigstens etwas Luft reinkam. Plötzlich stürzte durch diesen kleinen Spalt eine Ladung Wasser! Ich war tropfnass von Kopf bis Fuss und sauer, dass das Brot nass und nun alles salzig war. Und das IM Schiff! Ein Alptraum. Gerade als ich mich von diesem Schreck wieder einigermaßen erholt hatte, rief Marcus von draußen ganz lange „Aaaaaaaachtung“. Ich sah durch Luk und Fenster nur blaues Wasser. Dann kam schon der nächste Wasserschwall herein und die flow legte sich auf die Steuerbordseite. Ich hielt mich an der Stange in der Pantry fest und schlug mit meinem Kopf gegen die Holzleiste unterhalb der Fenster. Ich weiß nicht, wie lange ich da so klemmte. Endlich richtete sich die flow wieder auf. Ich spürte eine Beule am Kopf. Dazu kam, dass der Bilgenpumpen-Alarm (Zeichen für Wasser im Schiff) mit seinem durchdringen Ton anging und diese Situation noch bedrohlicher machte. Um mich herum war Chaos: das Bodenbrett der Bilge am Niedergang war samt Teppich hochgerissen und alle Lebensmittel waren herausgeschleudert worden. Mittendrin lagen Bücher aus der Navigationsecke gegenüber und sogar einige Dinge aus dem Navigationstisch, dessen Tischplatte durch die starke Schräglage hochgeklappt sein muss.



Nach einer Ewigkeit rief Marcus: „Ist alles gut bei Dir?“ Ich wollte ihm auch immer etwas zurufen, aber meine Stimme versagte und die Treppe war fast unerreichbar durch alles, was davor lag.

Mir wurde immer klarer, dass wir gekentert waren und die Segel platt auf dem Wasser gelegen haben müssen. Ich fand immer mehr Dinge in der Pantry, die gerade gegenüber an Backbord ihren Platz hatten. Ganz sicher war ich mir, als ich alle Sachen in der oberen Steuerbordkoje sah, die zuvor gegenüber an Backbord lagen. Auch die schwere Kameratasche. Als ob sie jemand direkt von links nach rechts geräumt hätte.



Bei diesem Anblick wurde mir einfach nur schlecht und der erst beste Kochtopf musste erhalten. Ich hatte Angst, zitterte und weinte. Marcus kam in diesem Moment nach Unten und hielt mich ganz fest Er war genauso schockiert. Etwas später verband er meinen Kopf. Dann lag ich stundenlang eingeklemmt zwischen Motorblock und Backbordkoje.



Marcus – Sicht von Außen:

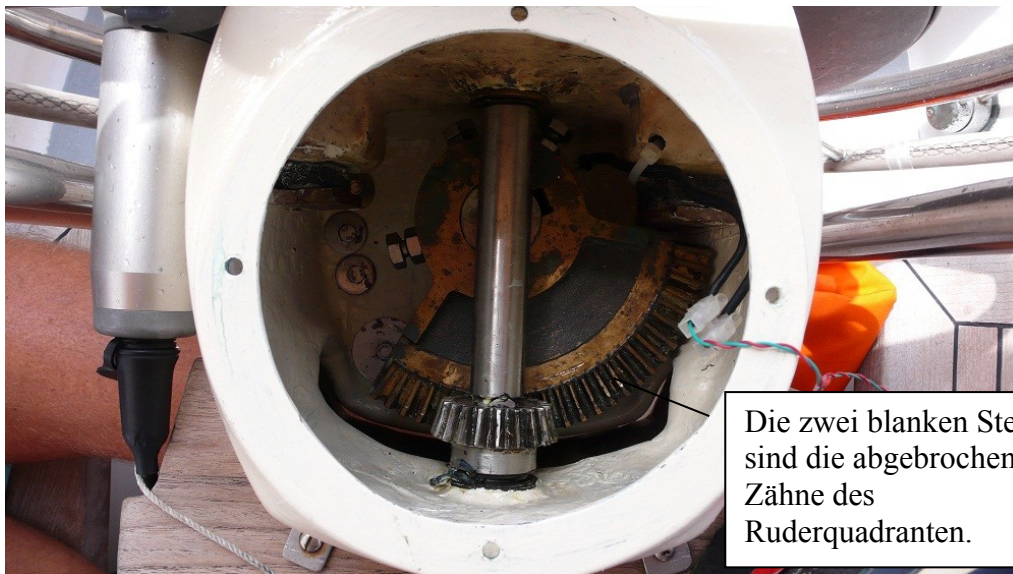
In der Nacht zum 30.01.11 nahm der Wind weiter zu. Obwohl er auf 25 Knoten zugelegt, reffte ich nicht die nur 18 m² große Fock. Die flow wurde mit kleinen Schlängellinien von der Windfahne gut gesteuert. Da immer wieder Wellen den Weg bis zum Niedergang fanden und auch zahlreiche Frachtschiffe unseren Weg kreuzten, war an Schlaf nicht zu denken. Alle 20 Minuten klingelte der Wecker für einen kurzen Rund-Um-Blick. Ich übernahm Annes Wachen mit, da ich bei diesen Bedingungen sowieso nicht schlafen konnte.

Nach der morgendlichen Funkrunde mit der „Tinto“ frischte der Wind plötzlich weiter auf. Als sich ein Steuerseil der Windfahne von der Führungsrolle löste, stürzte ich schnell raus, um die flow per Hand weiter zu steuern. Es ging wunderbar, fast wie von selbst. Aus diesem Grund reffte ich nicht die Fock. Anne sollte erst einmal in „Ruhe“ frühstücken, bevor die Segel verkleinert und das Steuerseil befestigt wird. Danach hätte die Windfahne ihren Job wieder prima getan.

Um ein bisschen Luft ins Innere der flow zu lassen, stand die Luke etwas offen. Die beiden Schotts am Niedergang waren natürlich drin. Die Wellen kamen zu diesem Zeitpunkt schräg achtern von backbord (hinten links). Beim Steuern drehte ich mich immer wieder um, um die Wellen besser einschätzen zu können. Plötzlich kam eine besonders hohe Welle auf die flow zu. Eine große Gefahr sah ich aber nicht. Leider brach sich die Welle genau beim Durchlaufen unter der flow. Mehrere hundert Liter Seewasser krachten ins Cockpit und durch die nur fünf Zentimeter geöffnete Luke. Ach Du Scheiße, der schöne Teppich, waren meine ersten Gedanken. *(nur so am Rande: Wären die Wellen von Steuerbord gekommen, wäre die Navigationsecke mit Seewasser geflutet.)* Ich fragte Anne, ob alles in Ordnung sei. Wie es unten aussah - kein Schimmer. Trotz dieser hohen See dachte ich immer noch nicht an Reffen. Es lief so gut. Es ist wie ein Rausch mit 7 bis 8 Knoten die Wellenberge hinunterzusurfen und dabei selbst zu steuern. Ein entscheidender Fehler, wie sich herausstellte. Es blies nun mit 33 bis 35 Knoten in Böen. Die flow war per Hand gut auf Kurs zu halten. Ja, sie lief fast von allein.

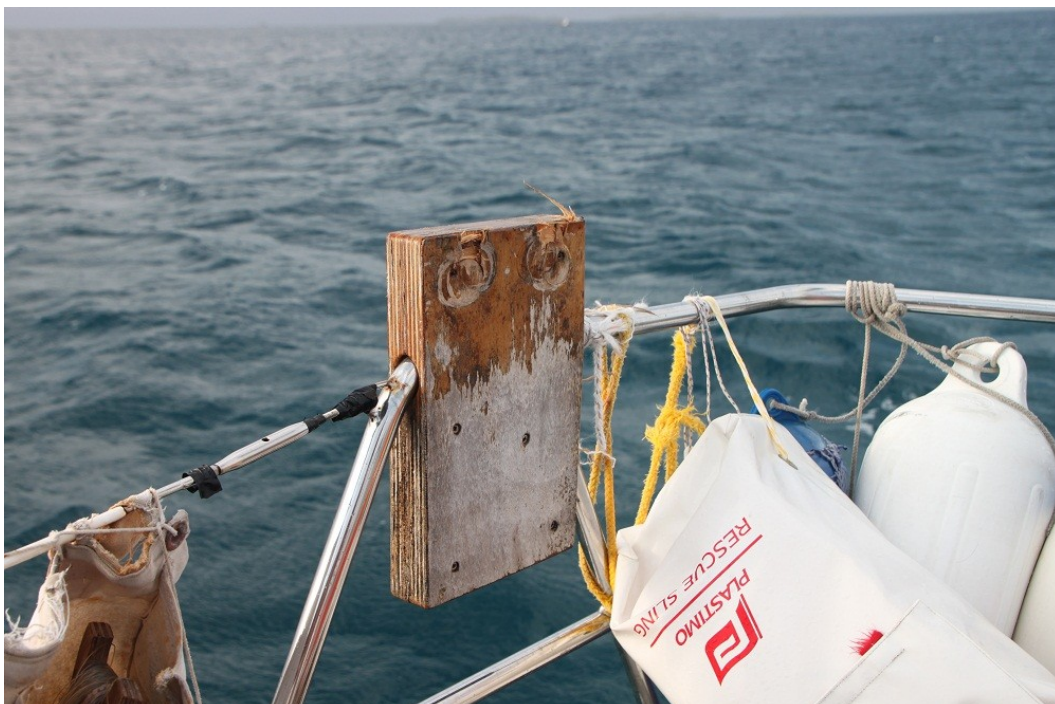
Nach gut zehn Minuten erreichte uns wieder eine zerstörerische weiße Wand. Die Fock war mit 18 m² an Backbord ausgebaumt. Bei dieser Welle wusste ich sofort, wie viel Kraft in ihr steckt wird. Ich brüllte Anne lange „Achtung!“ zu. Dann versuchte ich, das Steuer herumzureißen, damit die Welle uns direkt von Hinten und nicht schräg von achtern erwischt. Leider zu spät. Die Flow wurde regelrecht herumgerissen, so dass die gesamte Backbordseite der See für Ihr zerstörerisches Werk offen stand. Es knirschte in der

Steuersäule, beim Versuch das Steuerrad festzuhalten. An Drehen war nicht mehr zu denken, so groß war der Wasserdruck am Ruder. Ich fühlte eine große Erleichterung, als nach diesem Geräusch noch Ruderdruck spürbar war. Damit konnte ich sicher sein, dass nicht alle Zähne am Ruderquadranten zerstört und wir noch manövrierfähig waren...



Die zwei blanken Stellen sind die abgebrochenen Zähne des Ruderquadranten.

Da die Fock Back stand, legte sich die *flow* noch schneller auf die Seite. Seewasser drang ungehindert über den 30 cm hohen Süllrand des Cockpits in die Plicht. Nach vielleicht nur fünf oder zehn Sekunden richtete sie sich wieder auf. Der Wind wehte nach dem Durchzug der Wellen nur noch mit 22 Knoten. Die Plicht stand voll Wasser. Es dauerte mehr als eine Minute bis alles abgeflossen war, obwohl zwei 50 mm große Abläufe vorhanden sind. Als ich mich umblickte, registrierte ich die wütende Kraft der Welle. Hinter uns schwamm die Rettungsboje, die sich gerade zu ihrer ganzen Größe aufgeblasen hatte. Schmerzhaft stellte ich fest, dass der brandneue Außenborder von seiner Halterung verschwunden war. Der war so fest an das Holz geschraubt, dass man ihn mit bloßen Händen nicht herunterreißen konnte.



Der Relingsspritzschutz und die Rellingstaschen waren nicht mehr an ihren ursprünglichen Stellen. Die Fender, die am Heckkorb befestigt waren, baumelten an ihren Leinen herum. Aber der schmerzliche Verlust des neuen Außenborders zeigte uns am deutlichsten die Ernsthaftigkeit der Lage.

Nachdem ich den Windpilot wieder in Betrieb und das Segel heruntergenommen hatte, kümmerte ich mich um Anne. Als ich herunterstieg, stand sie zitternd vor einem Kochtopf und übergab sich. Ich hielt sie fest in diesem sagenhaften Chaos.

Was habe ich (Marcus) aus diesem Knock down gelernt:

- Bei solchen brechenden, steilen Seen werde ich in Zukunft die Wellen direkt von Achtern nehmen und eher einen Umweg segeln.
- Ich werde frühzeitig reffen. Was sind schon 0,3 Knoten weniger Fahrt bei einer Strecke von 580 Meilen? Dies muss ich mir immer wieder sagen, weil der Geschwindigkeitsrausch und der Wunsch, schnell anzukommen, manchmal stärker sind. Ein großer Fehler!!! Mit weniger Segel verringert sich die Gefahr, dass die flow schneller anluft und so quer zu den Wellen steht.
- Ich werde mich in Zukunft noch genauer über die Kaps informieren. Bei diesem Kap hätten wir mehr Abstand vom Land einhalten sollen.

Verluste:

- Selbstvertrauen
- Lust am Segeln (erst nach zwei Tagen war sie bei Marcus wieder da)
- Neuer Yamaha-Außenborder von der Halterung an der Relling abgerissen (für 900 Euro erst im Juli 2010 angeschafft, weil bei dem nur drei Jahre alten Honda Außenborder die Ölwanne durchgerostet war.)
- Rellingstaschen zerstört
- Spritzschutz abgerissen
- Werkzeug, das Draußen lag
- Aufblasbare Rettungsboje von der Relling weggerissen
- Radarwarner durch Salzwasser zerstört
- Zwei Zacken des Ruderquadranten abgebrochen

Mit dem Verlust und der Neuanschaffung von den kaputten bzw. über Bord gegangenen Dingen müssen wir ca. 2.000 Euro investieren. Demzufolge wird unsere Reise sechs Monate kürzer dauern. Wie wir die Route legen, müssen wir uns noch überlegen.

Was hat es in uns ausgelöst:

Wir mussten nach diesem Knock Down noch zwei weitere Tage auf See verbringen. Anne traute sich am Tag nach dem Unglück nicht nach Draußen, weil die Wellen noch hoch waren. Bei jedem Wellengetöse schrak sie zusammen.

Für Marcus zerbrachen alle Träume. Der Spaß am Segeln war wie weggeblasen. Er wollte so schnell wie möglich weg von der flow. Zwei Tage kam keine Freude für irgendwelche zukünftige Erlebnisse auf. Er war leer und ziellos...

Wir überlegten, wie es nun weitergeht für uns. Wir schmiedeten so viele Pläne. Jeden Tag kam eine andere Variante zur Sprache. Eine Möglichkeit bestand darin, nicht mehr weiter zu segeln und einen Wiedereinstieg in Berlin zu versuchen. Wir wollten Abstand von dem Erlebten. Die flow sollte in Panama für 10 Monaten in eine Marina, um danach in Richtung Pazifik zu starten.

ABER, je größer der zeitliche Abstand vom Tag des Unglückes wurde, desto mehr Segelpläne schmiedeten wir.

Nun sieht es so aus, dass Marcus in den Pazifik segelt. Anne zaudert noch. Wir werden Euch auf dem Laufenden halten...

ABER bitte keine Sorge! Uns geht es gut und wir segeln nun gemütlich gemeinsam mit unseren Freunden Tom und Thea auf der TINTO im San Blas Archipel von Insel zu Insel.