

Mayday, Mayday

Hier nun der Bericht von der so dramatisch verlaufenen Überführungsfahrt meiner »Halberg Rassy 42« Segelyacht von Palma de Mallorca nach Port Grimaud an der Côte Azur in Frankreich.

Immer wenn ich diesen Bericht lese muss ich tief durchatmen denn wir wollten diesen Törn ja ursprünglich zu zweit selber machen.

Wenn das Folgende Heidi und mir passiert wäre?

Hier der originale Bericht:

»Wenn Du mal einen Überführungstörn hast, sage mir doch Bescheid. Ich würde gerne einmal wieder mitsegeln!«, hatte ich meinen Bruder wissen lassen.

Mein Bruder Klaus, Mitarbeiter der Firma Dahm International und zuständig für den Service und Verkauf der in Palma liegenden Jongert-Yachten, hat gelegentlich den Auftrag, Yachten zu überführen.

Anfang Oktober war es dann soweit. Er rief mich an und sagte:

»Etwa Anfang bis Mitte November können wir eine 42ger Hallberg Rassy von Palma nach Port Grimaud überführen.«

Ich war über den Termin der Reise zunächst nicht begeistert. Allein die Tatsache, dass ich gerne einmal mit einer HR segeln wollte und dass unser gemeinsamer Bekannter, Hartmut Link, an der Fahrt teilnehmen wollte, ließen den Törn wieder interessant erscheinen. So waren wir zu dritt und es versprach, eine angenehme Fahrt zu werden.

Am Samstag, dem 11.11.1990, landen wir in Palma. Wir begeben uns sofort auf die ›Südwind II‹. Dadurch haben wir Zeit, das gut ausgerüstete Schiff gründlich kennen zu lernen.

Am Mittwoch; dem ›13.‹ ist es dann soweit; wir verlassen Palma um 20.45 Uhr unter Motor. Bei südlichen Winden von 1 – 2 Bft. verzichten wir darauf, Segel zu setzen. Das Schiff macht bei der vom Eigner empfohlenen ›ökonomischen Drehzahl‹ von 2000 Umdr./min. über 7 Knoten Fahrt.

Am Mittwochmorgen, um 01.15 Uhr, haben wir das Leuchfeuer „Punta Salinas“ an der Südostspitze Mallorcas 1,5 sm Backbord quer ab. Der Wind weht immer noch schwach aus Süd. Unser Autohelm Autopilot steuert sehr genau den eingegebenen Kurs. Der Blick auf das Radargerät lässt die Küstenformation sehr gut erkennen. Auf dem Weg zur Nordwestspitze Menorcas begegnen wir dem einzigen Schiff auf dieser Reise – einem Frachter.

Die Nacht verläuft ohne Besonderheiten. Am Morgen, um 10.00 Uhr, haben wir die NW-Spitze Menorcas 1 sm Backbord querab. Bei unserer Reisegeschwindigkeit von weiterhin über 7 Knoten wandert die Insel schnell achteraus. Wir opfern einen Schluck Sherry an Rasmus, um endlich Segelwind zu bekommen. Leicht-sinniger Weise nehmen wir vor Rasmus den ersten Schluck.

Ob er uns das übel genommen hat?

Zu unserem Leidwesen dreht der Wind auch noch auf NNW. Wir hatten uns inzwischen auf eine längere Motorfahrt eingestellt.

Um 19.00 Uhr zeigt uns der Sat-Nav. die Position 400591 N, 040311 E an. Den Kurs von 350 behalten wir zunächst bei. Eine Stunde später frischt der Wind auf 5 Bft. aus NNW auf.

Endlich Segeln!

Wir rollen unser Großsegel aus dem Mast. Auf das Vorsegel verzichten wir, weil wir abwarten wollen, wie sich der Wind im Laufe der Nacht entwickelt.

Die Geschwindigkeit nimmt um 1 – 2 Knoten zu obwohl unsere Maschine nur jetzt nur noch mit 1600 Umdr./min. läuft.

Um 21.45 Uhr haben wir bereits über 8 Bft. Wir reffen das Großsegel wieder um ein Drittel. Der Autopilot steuert das Schiff unter Segel und Motor noch sehr präzise. Hartmut beginnt mit der Seekrankheit zu kämpfen. Wind und Wellen nehmen ständig zu. Die ersten Schubladen verlassen ihre Führungsschienen, der Inhalt verteilt sich im Salon. Wir beginnen, alles fest zu verstauen.

Es ist 21.55 Uhr. Wir können unseren Kurs nicht mehr halten. Die See schlägt gewaltig an unsere Bordwand und versetzt unser Schiff immer um einige Meter. Die Gischt fegt fast waagrecht über unser Vorschiff. Das Vibrieren des Rumpfes, beim Wiedereinsetzen in die See, geht einem durch Mark und Bein.

Und doch, ich habe Vertrauen in dieses Schiff.

Wir beschließen abzulaufen.

Das Großsegel reffen wir auf etwa ein Drittel, am Kompass können wir 90 Grad steuern. Der Windmesser bleibt immer über 20 m/sec. Im Laufe der Nacht haben wir Böen bis 27 m/sec. Der Autopilot erledigt immer noch ohne Probleme seine Aufgabe, obwohl die Wellenhöhe bereits 4 – 5 Meter angenommen hat.

Nur mit dem Appetit hapert es. Ich quäle mir eine Scheibe Toast mit Wasser herunter. Meine Mitstreiter halten sich ganz zurück. Die Wachablösung mit meinem Bruder erfolgt stündlich. Während der Freiwache ist nur ein oberflächliches Dösen möglich.

Wir beschließen, bei weiter anhaltendem Sturm, den Seewetterbericht der Deutschen Welle um 07.45 Uhr Ortszeit abzuwarten, um dann neu zu entscheiden. Die Deutsche Welle meldet immer noch für den Golf de Lyon: »Wind aus NW bis N der Stärke 4, zunehmend 6 bis 7«. Der aktuellere englische Wetterbericht von Marseille Radio sagt wenig später allerdings für Sardinien 11 Beaufort voraus.

Das veranlasst uns dazu, nicht weiter nach Osten abzulaufen, sondern nach Menorca zurückzukehren.

Wir halsen und laufen einen Kurs von etwa 220 Grad. Der Wind pendelt sich bei 9 – 10 Bft. ein. Die Wellenlänge nimmt weiter zu. Uns wird klar, das wir eine klassische Mistrallage erwischt

haben. Den Satz von Dieter Karnetzki aus seinem Buch ›Das Wetter von morgen‹

»Einen Mistral überlebt man nur einmal, wenn überhaupt!«, haben wir im Hinterkopf. Der Himmel ist fast wolkenlos; der Wind wird merklich kühler. Wir gewöhnen uns an den Sturm. Nur die Gedanken an die bevorstehende Nacht beunruhigen mich.

Um 15.45 Uhr mache ich die letzte Logbucheintragung:
See 8, Wind NNW 9, 1023 Hektopascal.
KK 230 Grad, 6 – 7 Kn. Loran Position 4°42' N, 05°24' E.

Die See nimmt weiter zu. Für mich bisher unvorstellbare Wellenberge lassen so etwas wie Angst in mir aufkommen. Gegen 17.00 Uhr löst mich mein Bruder am Ruder ab. Während der Freiwache ziehe ich mir neue trockene Unterwäsche an und nutze den Umstand, um die Toilette aufzusuchen. Es kommt „überall“ nur noch Flüssigkeit. Danach setze ich mich an den Kartentisch und versuche, vom Sat-Nav. eine Position einzutragen.

In diesem Moment, es ist jetzt etwa 17.45 Uhr, werden wir von einer Welle auf die Seite gedrückt. Mit einem Höllenlärm fällt alles (Bücher, Kameras, Essigflaschen, Ketchup- und Dressinggläser, u. ä.) aus den Fächern der Steuerbordseite nach Backbord. Noch ehe wir uns wieder aufrichten, stellt uns die nächste Welle auf den Kopf. Jetzt fällt alles auf die Schiffsdecke einschließlich Polster und der gesamte Inhalt der Salon-Stauräume. Durch die Lüftungsschlitze des oberen Steckschotts ergießt sich ein wahrer Wasserfall.

Dadurch, das ich am Kartentisch saß, hänge ich kopfüber mit den Beinen unter dem Kartentisch eingeklemmt, und kann alles mit ansehen. Jetzt habe ich nur noch einen Gedanken:

»Nichts wie raus hier ...!«

Es gelingt mir aber nicht so schnell.
Das Schiff kehrt nach ca. 7 bis 10 sec. wieder in seine aufrechte Lage zurück.

»Was ist mit meinem Bruder?«, schießt es mir durch den Kopf. Ich reiße das Schiebeluk auf, schaue hinaus und mir fällt ein Stein vom Herzen. Mein Bruder steht noch am Ruder. Sein Lifebelt hatte ihm das Leben gerettet. Unter Wasser hatte er noch gedacht:
»Jetzt gehst du mit dem Schiff unter!« und versucht, sich loszuschlagen.
Gott sei Dank! ist ihm dies nicht gelungen.
Er wäre in der aufgewühlten See für uns nicht mehr zu retten gewesen.

Das Rigg hatte gehalten. Lediglich die untere Backbord-Saling war abgebrochen und surfte, gehalten von dem Flaggenfall, zusammen mit der Europa-Flagge durchs Wasser. Allerdings war der gesamte Cockpitüberbau (Scheiben und Sprayhood) weggerissen. Auch die Rettungsinsel war mitsamt Halterung über Bord gegangen. Der Lukendeckel auf dem Achterschiff war aufgegangen und abgerissen. Die Gangway surfte, gehalten von zwei Nitroketten, im Kielwasser.

Jetzt bekam ich Angst um unser Leben.
Was würde bei der nächsten Durchkenterung passieren?
Würde das Rigg halten oder uns später den Rumpf zerschlagen?
Würde die Wellenhöhe noch weiter zunehmen?

Hartmut, der bei der Kenterung im Durchgang zur Achterkabine auf dem Boden hockte, war mit dem Halswirbel gegen die Decke geschlagen und kurzzeitig ohne Bewusstsein. Er ist inzwischen wieder aufgestanden und klagt über leichte Schmerzen im Nackenbereich. Wir haben Glück im Unglück.
Keiner von uns hat ernsthafte Verletzungen, obwohl Glassplitter, Werkzeugkisten und Ähnliches quer durch den Salon flogen.

Bis auf den Kurzwellensender haben alle elektronischen Geräte (Instrumente wie Lot, Log, Sat-Nav., UKW-Funk, Radar) ihren Geist aufgegeben. Auf dem Loran- Gerät haben wir zwar Positionsangaben, doch draußen ist die Antenne abgebrochen. Sind die Angaben noch verwertbar?

Wir beschließen MAYDAY abzusetzen.

Der Motor springt sofort an.

Am Funkgerät ist die Notfrequenz mit 2182 kHz fest eingestellt, man braucht sie nur noch mit einem Schalter einzuschalten. Ich schreibe unsere letzte Position mit großen Zahlen mitten auf die nasse Seekarte.

Das sorgfältig am Kartentisch angeklebte Rufzeichen Delta, Oskar, XRAY, UNIFORM sowie die für die Funkübermittlung wichtigen Buchstabierwörter für den Schiffsnamen SÜDWIND 2 erleichterten uns den Funkverkehr ungemein. Denn in der aufkommenden Nervosität sind wir mit Sicherheit nicht in der Lage, unser Rufzeichen und den Namen des Schiffes ständig ohne größere Unterbrechungen zu wiederholen.

Nach kurzer Zeit antwortet uns Marseille-Radio.

Hartmut gibt unsere Position in englischer Sprache durch und wir wunderten uns, dass Marseille-Radio unsere Position in für uns zunächst unverständlichen ›Zahlen‹ wiederholt. Später fällt mir ein, das ich vor 9 Jahren beim UKW-Sprechfunkzeugnis ja auch Internationale Zahlen für den Sprechfunkverkehr gelernt hatte. Unsere Position war jedenfalls verstanden worden.

Nach etwa 30 Minuten kommt die ernüchternde Nachricht:

»Es sind zwei Kriegsschiffe unterwegs! Voraussichtliches Eintreffen in fünf Stunden!«

Es ist deprimierend.

Fünf Stunden! – eine Ewigkeit!

Das bedeutet, das vor Mitternacht kein Schiff in unserer Nähe ist.

Gegen 21.00 Uhr löse ich meinen Bruder am Steuer ab. Er erkennt, das ihm für weitere 7 bis 8 Stunden die Kraft und das Sehvermögen fehlen, das Schiff alleine zu steuern. Eine Ablösung hatte er nach der Kenterung abgelehnt mit dem Hinweis, er kenne jetzt die gefährlichen Seen und könne sie jetzt besser aussegeln. Doch in Wirklichkeit sind seine wahren Gedanken,

das er uns als Familienväter schützen will und sein Tod wohl am leichtesten zu verschmerzen ist.

Er ist inzwischen dazu übergegangen, bei einer sich annähernden, brechenden See, mit Vollgas die Welle hinunterzurasen. Und das schien sich zu bewähren!

Die Wachablösungen ziehen sich in die Länge. Ehe wir uns an- und abgeschnallt haben, vergehen bis zu 10 Minuten. Ständig verfangen sich meine Karabinerhaken in dem geschlagenen Tauwerk des Lifebelts. Bis auf den letzten Schritt über die Steckschoten sind wir immer angegurtet.

Inzwischen ist der Himmel bewölkt, in der Ferne ist Wetterleuchten zu erkennen.

Um die sich brechende See besser erkennen zu können, haben wir die Deckenbeleuchtung eingeschaltet. Die See rollt jetzt ständig in „schwarzen Wänden“ auf uns zu. Die gefährlichen, auf uns herabstürzenden Seen kommen in Abständen von etwa 15 bis 20 Minuten.

Ich schätze die Wellenhöhe auf mindestens 10 Meter.

Der Wind bläst weiter mit etwa 9 – 10 Bft.

Er pfeift so stark im Rigg, das ich glaube Stimmen zu hören. Gedanken an ein gemütliches Wohnzimmer, wohlige Wärme, geselliges Biertrinken u. ä. lassen mich fragen:
»Warum mache ich das bloß hier?«

Wir lösen uns wieder stündlich am Ruder ab. Hartmut wickelt den Funkverkehr ab. Er raucht jetzt ununterbrochen. Eine französische Verkehrsmaschine hört uns. Hartmut gibt ihr die angenommene Position durch.

Kurz darauf glaubt mein Bruder, ein Schiff zu sehen. Ich versuche eine Notrakete abzuschießen. Bei dem Versuch, die Rakete zu zünden, bricht der Mechanismus aus Weißblech ab. Ich versuche es mit dem Stechzirkel und habe Erfolg. Erst jetzt kann

man die Ausmaße der Wellentäler im gleißenden Rotlicht erkennen.

Von dem vermeintlichen Schiff kommt keine Reaktion – es war wohl eine Täuschung.

Ich beginne zu beten, obwohl ich mich nicht zu den gläubigen Menschen zähle.

Sehe es als eine der letzten Möglichkeiten, aus dieser Hölle heile herauszukommen.

Gegen 22.00 Uhr, während der Wachablösung, sehen wir Positionslichter sehr schnell auf uns zukommen. Es ist ein amerikanisches Suchflugzeug was uns im Tiefflug überquert und uns dann ständig umkreist. Wir halten eine rote Handfackel außenbords, die uns jedoch stark blendet. Die erste Handfackel zündete im übrigen auch nicht. Ich habe sie über Bord geworfen.

Über Kurzwelle können wir Funkkontakt zu dem Flugzeug herstellen.

Der Pilot teilt uns mit, das er bei uns bleiben wird und im Bedarfsfall eine Rettungsinsel abwirft. Wir fragen uns allerdings, wie es wohl gelingen könnte, die in der See treibende Rettungsinsel schwimmend zu erreichen. Es ist jedenfalls ein beruhigendes Gefühl, einen Helfer in der Nähe zu wissen. Es gibt uns wieder neuen Mut und neue Kraft. Irgendwie habe ich auch jetzt wieder den Eindruck, wir können es alleine auf eigenem Kiel schaffen.

Der zu steuernde Kurs von 220 Grad ist verhältnismäßig günstig. So können wir mit etwa 45 Grad zur Welle den Wellenkamm hinunter surfen. Bei Kursschwankungen gilt es darauf zu achten, dass das Schiff nicht soweit anludt, das es von der Welle auf die Seite gedrückt wird. Andererseits gilt es, eine Patenthalse zu vermeiden.

Hin und wieder erwischt uns noch ein Brecher am Heck und verwandelt unser Cockpitt in eine Badewanne. Zum Glück ist das Wasser inzwischen wärmer als die Luft. Trotz Ölhose und Segelparka bin ich nach kurzer Zeit wieder nass bis auf die Haut.

Zwischendurch verfluche ich die ›Metereolügen‹.
Hatten sie doch nur Starkwind von 6 bis 7 Bft. vorausgesagt.
Wieder finde ich Bestätigung in der Ansicht – auf Wetterberichte kann man sich nicht verlassen!

Der Pilot teilt uns jetzt laufend unseren Kurs und unsere Geschwindigkeit mit. Wir machen, mit unserem auf nur etwa 3 m² ausgerollten Großsegel, 6 bis 7 Knoten über Grund. Das bedeutet, das wir nicht vor Freitagmorgen in Mahon auf Menorca sind.

Die Zeit geht jetzt allerdings wieder schneller vorbei.
Bis spätestens 02.00 Uhr müsste ja auch ein Schiff in unserer Nähe sein. Darauf warteten wir vergeblich. Es war mir bis jetzt nicht möglich abzuklären, warum letztlich kein Schiff bei uns eingetroffen ist.

Gegen 03.30 Uhr können wir die Lichter von Mahon am Horizont erkennen.

Später sind auch die ersten Leuchtfeuer auszumachen.

Wir können unseren Kurs so weitersteuern.

Etwa gegen 04.00 Uhr verlässt uns der Flieger mit dem Hinweis, Mahon-Radio würde uns einen Lotsen schicken. Wir stellen Funkkontakt zu Mahon-Radio her.

Angeblich würde man uns schon sehen, teilt man uns mit.

Wir sollen noch eine Notrakete losschießen was wir auch umgehend machen. Danach hoffen wir vergeblich auf einen Lotsen.

Zum Glück gelingt es auch alleine, die Einfahrt zum sicheren Naturhafen zu finden. Selbst in der Einfahrt ist es kaum möglich, die Fahrwassertonnen auszumachen.

Wir sehen alles nur noch milchig verschwommen.

Mein Bruder glaubt einen Flugzeugträger im Hafen zu erkennen. In Wirklichkeit handelt es sich um die beleuchtete Häuserzeile an der Hafemole.

Etwa um 04.45 Uhr legen wir im Hafen von Mahon an.

Alles was wir an Festmachern auftreiben können, holen wir aus

den Backskisten und belegen das Schiff so sicher, wie es geht,
denn auch im Hafen macht das Schiff noch Krängung.

Erst jetzt fallen wir uns in die Arme.

Ich küsse den Boden.

Wir haben überlebt!

Keiner von uns will so recht daran glauben.«