

# Abenteuer Nordatlantik (Eine Überführung)

April/Mai 2005

Es begann Anfang April diesen Jahres mit einem Anruf des Chefs der Yachtwerft Glückstadt, der meine Telefonnummer von Mallorca nach langen Recherchen ausfindig gemacht hatte.

„Kannst Du ein Schiff von Boothbay Harbor nach Glückstadt überführen, dröhnte es durch den Draht?“

„Boothbay wo liegt das?“

„Nördlich von Boston USA nahe Kanadische Grenze. „

„Um diese Zeit ist da noch Winter, was für ein Schiff?“

„Eine 1959 bei A&R gebaute Wishbone - Ketch Namens „SINTRA“

## DIMENSION S

<b>L.O.Ä,</b>	107 feet (32.6 meters) L.W.L,	68 fest (20,8 meters}
<b>Beam</b>	20 feet (6 meters}	<b>Draft</b> 10.8 feet {3.25 meters}
<b>Tankage</b>	Fuei: 5,000 litres Water; 5,000 iitres	<b>Dead Welght</b> 130 tons

## SAILS, SPARS &

Älurntnurn masts and spafs, new in 1979 (msin mast 120 ft)..

Working **Sail** ftrea

Outer jibf1 = 1200 tt\* Guter jib #2 = 800 ft<sup>2</sup> inner jib\*1 = 131 Off<sup>2</sup> Inner jib #2 = 712 ft<sup>2</sup> Genoa = 2570 ft<sup>2</sup>

Trysail = 13ÖÖft<sup>2</sup>

For Staysail = 685 ft<sup>2</sup> Mizzen Staysail = 495 ft<sup>2</sup> Mizzen = 540 ft<sup>2</sup>

Stainless Steel Standing rigging and Dacron running rigging, Sheet and halyard wtncnes on mizzen mast, seven winches on main mast two in cockpit, *iwo* on deck, double Bariow pedestal winch aft.

## MACHINERY

Main **Engine:** 460 HP Caterpillar D343, giving a speed of 10 knots at 1,800 rpm and a range of 1,000 miies.

Generatw: 85 HP Caterpittar generator prodcyng 39 KW 220 Volts ÄC at 50 **cycles,**

Lighting and basic functions maintained **by** 120 Volts DC. Five thousand Hters each of water and fuei are carried. A water maker produces 600 gallons per day,

„Welche Besatzung?“

„Müssen wir mal sehen.....“

„ He, wißt Ihr eigentlich wie alt ich bin?“

„Na um die 60 ?“

„ Leute, ich bin 70 1/4 genau!“

„Du schaffst das schon, bist ja noch fit!“

„Hm, na dann gehen wir es an!“

„Aber erst noch ein OK von der Ehefrau.“ Nach Erklärung bist ja verrückt - Einverständnis mit der Maßgabe ggf. zurückzutreten.

Nun folgte die Verbindungsaufnahme mit dem neuen Eigner, Klärung der Modalitäten und der Besatzung.

Während der Regatten, z.B. vier mal Antigua Race Week gewonnen, wurde das Schiff von 25 Mann Besatzung gesegelt, wir sollen es mit sechs Personen - Crew schaffen.

Ich besorgte zuerst einmal 2 Mann, den Helmut und den Jochen. Zwei Tage später meldete sich Hendrik (ein Segelmacher) telef. bei mir. Weitere Teilnehmer stehen noch nicht fest. Die Zeit drängt. Termine sind schon gesetzt.

Hendrik fliegt mit dem Eigner und dem Designer als Vorauskommando nach Boston und weiter nach Boothbay Harbor. In den folgenden Tagen kommt die Meldung das Schiff ist noch eingemottet mit „Bahnhof“ im Wasser. Macht äußerlich einen guten Eindruck, darf aber wegen noch nicht abgeschlossener Eigentümerübergabe von der Besatzung nicht betreten werden.

„Das ist ja heiter!“

Inzwischen läuft alles andere auf Hochtouren, Ich brauchte einen neuen Paß, da mein alter voller arabischer Stempel ist und die USA neuerdings in diesen Fällen sehr empfindlich reagieren. Dann Flugtickets und „ab geht die Post.“ Mallorca - Frankfurt, dort traf ich Helmut und Jochen. Weiter geht es mit Lufthansa nach Boston (Mass). Mit Mietwagen folgt eine 6,5h Fahrt im stärksten Regen über den Highway 27 nach Boothbay Harbor. Unterwegs stellen wir fest, alle Flüsse und Seen noch zugefroren. Überall liegt Schnee und es ist bitter kalt.

Nach der Ankunft kurze Schiffsbesichtigung, leider nur von außen, da die Finanzierung über Bermuda wegen Ostern noch unklar. Schiff liegt unter großem „Bahnhof“ im Wasser! Die äußeren Linien sind bestechend.

Aber erst mal geht es zu Jim in eine Bed & Breakfast - Pension, da das Schiff noch nicht betreten werden darf.

Endlich, nach zwei Tagen Genehmigung das Schiff zu besichtigen und den vorhandenen Idiot - Guide zu studieren. Kompliziertes Rigg, alle Fallen und Schoten ausgeschoren. Zwei riesige Stockanker, jeder 186 kg und die große Ankerwinde, deren nur zeitweilig funktionierender mechanischer Schalter ein Meisterwerk der Mechanik darstellt. Und erst der Maschinenraum, Schaltschränke, Baujahr 1959, Zusatzaggregate wie Pumpen, Ventile und Schalter ebenso. Dazu eine 6 Zyl. Caterpillar Hauptmaschine von 420 PS und ein 4 Zyl. Diesel 85 PS mit 39 Kw Generator. Diesel 5000 L Wasser 5000 L + Watermaker. Bordspannung über Converter und Batteriebänke 220 V 50 Hz., 110 V 24 V und 12 V Notbatterie für VHS.

Wohnen noch 2 Tage in Pension, arbeiten aber schon an Bord. Am dritten Tag morgens Frühstück, da erklärt Helmut, ein Maschinenbau -Ing. daß er sich der technischen Anlage nicht gewachsen fühlt und aussteigt. Er fliegt zurück nach Deutschland. Wir verbliebenen drei Hendrik, Jochen und ich Rudi, der Kapitän dürfen nun an Bord einziehen und legen mit der Arbeit los. Kammern sind genügend vorhanden und Platz ist überall.

Hendrik und ich begannen an Deck und Masch. Erst Persenning und Gestell abzubauen. Eine harte Arbeit, da Plastikfolie auf Schandeckel festgeklebt. Jochen übernahm den Einkauf der Verpflegung und der fehlenden Ausrüstung. Wir brauchten Rettungswesten, Karten, Lampen, neue Feuerlöscher, Wartung der Rettungsinseln, Besuch beim Segelmacher, Apotheke usw. Zur Ergänzung der Ausrüstung mußte immer mit einem Leihwagen nach Portland gefahren werden, der Tag war damit gelaufen.

Nach einer Woche traf neuer Eigner mit dem Rest der Besatzung ein, das sind Neu, (Engländer), Nils aus Cuxhaven und Luisa aus Obersdorf. - Was das wohl wird.-Neil ist mit Luisa leiert, sie fahren beide auf Yachten zur See. Nils hat eine KFZ - Werkstatt. Da Engländer in der Regel außer Englisch keine andere Sprache beherrschen, war Umgangs- und Befehlssprache ab sofort nur englisch.

Obwohl wir alle Winden inzwischen mit deutscher Bezeichnung auf Tape versehen hatten, führen wir ab sofort Jib No 1, No 2, No3, Trysail, Mizzen - Staysail und Mizzen.

Neil hatte vor Jahren schon einmal auf dem Schiff gearbeitet und erinnerte einiges und kannte sich auf Grund seiner Ausbildung mit Elektrik gut aus. Nils, weil Handballspieler, unser Kraftathlet beherrschte die Mechanik und außerdem kurbelte er mühelos die Gib No 1 sowie das schwerere



zunächst nicht ein und so motorten wir mit 1200 Rpm später mit Segel und Motor bei leichtem SW mit 7 kn unseren ersten 850 Sm entfernten Waypoint entgegen. Wir halten uns am 40° Breitengrad und kommen bei wechselnden westl. Winden unter Segeln gut voran. Wir erreichen den Golfstrom. Der Skipper erreicht dabei als höchste Geschwindigkeit 12,8 kn. Nach einer Woche umkreist uns um die Mittagszeit plötzlich in niedriger Höhe eine vier motorige Maschine der Canadian Coastguard.

In der Elektrik und den Pumpen gibt es nun ständig Schwierigkeiten, die am Alter und Verschleiß der Systeme liegen. Neu und Nil sind häufig mit den Reparaturen in der Technik beschäftigt so daß der Skipper deren Wache übernehmen muß. Harte Zeiten, kaum Schlaf.

Von der Wetterberatung erhalten wir die Nachricht daß ein ausgeprägtes Sturmtief etwas nördlich von uns durchziehen wird. Wir sollen wenn möglich nach Süden auf 38°N ausweichen dann hätten wir in Böen maximal Stärke 7. Wir schaffen es auf 37,5° herunterzukommen, müssen dabei aus dem Golfstrom heraus. In der folgenden Nacht erwischten uns die Fronten trotzdem mit schwerem Sturm und Regenböen. In den Spitzen 48 - 50 kn Wind. Die See geht sehr hoch und wird steil. Ständig haben wir Wasser über Deck und ein volles Cockpit. Die Lenzrohre schaffen es kaum.

Gegen Mitternacht, wir fahren nur Jib No 3 und Mizzen -Staysail, fliegt die No 3 mit lautem Knall aus den Lieken. Wie Schnee fliegen die Tuchfetzen über das Wasser. All Hands! Es dauert lange bis das rasende Tuch bei waagerechtem Regen gebändigt ist. Rudergehen wird zur Qual und führt zur verspannter Muskulatur. Nil muß später beim Skipper mit Massagen aushelfen. Der Sturm hält ca. 36 Stunden an. Nur mit Mizzen Staysail und teilweise gerefftem Mizzem pflügen wir mit 8 - 9 kn bei 7- 8 m Wellenhöhe durch den Nordatlantik.

Langsam läßt der Wind nach und wir geraten in ein Hochdruckgebiet mit zunächst schwachem Wind, schlechter Sicht sowie mit hoher Altdünung. Ca 300 Sm bis zu den Azoren erreicht uns die Meldung, daß ein starkes Orkontief auf unseren Kurs heranzieht. Es gibt zwei Möglichkeiten, entweder weit nach Norden oder Süden auszuweichen, oder zu versuchen noch rechtzeitig den Hafen von Horta auf den Azoren zu erreichen. Da wir nicht fliegen können, und unsere etwas altersschwache Segelgarderobe das Abwettern eines Orkans nicht zuläßt, entscheidet der Skipper sich für Horta. Mit allen Segeln und teilweise unter Einsatz der Maschine erreichen wir bei stark auffrischenden Winden und schlechter Sicht noch gerade rechtzeitig den schützenden Hafen. Der Hafen ist voll. Mit Hilfe unseres Schlauchbootes und Assistenz des Hafenmeister - Bootes gelingt es uns das große Schiff in ein enges Hafenbecken längsseits eines Schoners einzuparken.

Drei Tage eingeweht! „Wunden lecken!“ Party auf Nebenschiff, Landausflug, Brennstoff bunkern und frische Lebensmittel besorgen.

Danach geht es weiter Richtung englischer Kanal. Wir haben die Absicht von Norden den Kanal anzusteuern, leider haben wir NE Wind also genau gegenan. Die Wetterberatung empfiehlt uns weit nach Norden zu gehen um günstigere Winde zu bekommen. Nach drei Tagen keine Änderung. Großräumige Hochdrucklage, die Wetterfrösche erwägen uns um Schottland zu schicken und die Nordsee herunter. Weiter Weg!

Die Entscheidung wird uns abgenommen, da bei Gebrauch die Maschine plötzlich heiß läuft. Der Grund ist die gebrochene Welle der Kühl wasserpumpe. Wir finden eine alte Ersatzwelle, aber das schon einmal geflickte Gehäuse ist nun ständig undicht, so daß wir in 2 Stunden den Maschinenraum bis unter die Flurplatten voll Wasser haben. Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich. Entschluß nach La Coruna NW Spanien zu gehen um zu bunkern und Ersatzteile aus Deutschland einzufliegen. Nach mühseliger Fahrt unter Segeln und Maschine erreichen wir den Hafen. Anlegen in der engen Marina nur mit zwei Booten Assistenz möglich. Weil keine normale Tankstelle vorhanden, im Handelshafen nur Zollfrei für Fischer usw. Wir bekommen keinen Brennstoff.

Jochen steigt aus, da keine Zeit mehr. Als Ersatz kommt Bernd und er bringt die gewünschten Ersatzteile

mit. In der Nacht wird alles eingebaut und am Morgen des nächsten Tages laufen wir wieder aus.

Zunächst kein Wind in der Biskaya . Ungewöhnlich!

Dazu läuft noch einmal die Maschine heiß, da eine poröse Schlauchleitung geplatzt ist. Eine prekäre Situation. Kein Wind, aber Strom setzt in Richtung Küste und damit auf die Felsen. Vorsichtshalber klar bei Anker! Unsere Techniker schaffen eine schnelle Reparatur. Wir warten nicht Stunden bis die Maschine abkühlt, sondern füllen den Innenkreislauf mit Heißwasser auf, so daß die Maschine nach einer halben Stunde wieder einsatzklar. Gott sei Dank! Die Fahrt über die Biskaya unproblematisch viel Maschine oder Segel und Maschine. Wir müssen irgendwann vorsichtshalber im Kanal noch mal tanken. Da wir an einem Sonntag tanken wollen, kommt nach telefonischer Rücksprache nur Dartmouth in England in Frage. Dort liegt eine Bärge mitten im Strom, sodaß wir ohne Assistenz anlegen können. Um 08.°° h morgens liegen wir dort fest. In 1, 5 Stunden sind wir wieder betankt und laufen sofort wieder aus. Das Wetter im Kanal ist ruhig. Viel unter Motor. Wir kreuzen den Kanal bei Dungeness - Bullock -Bank, Cap Griznes.

Danach frischt es aus Norden bis Windstärke 7 auf. In schneller Fahrt fahren wir in 2 Tagen die französische, belgische , holländische und deutsche Küste entlang und stehen am 18. 05. 2005 um 04:°° morgens bei Tidenwechsel an der Tonne Scharhörn - Riff. Mit dem auflaufendem Wasser unter Maschine sind wir viel zu schnell die Elbe bis Glückstadt hinauf. Wir müssen Fahrt rausnehmen da wir in Glückstadt schleusen müssen, um im Binnenhafen an der Werft festzumachen. Alks klappt reibungslos.

Nach 4 Wochen und 3 Tagen und 4452 Sm haben wir es geschafft ein schönes altes Schiff nach Deutschland zurückgebracht, allerdings unter Bermuda - Flagge.

Man sieht es den Gesichtern der Besatzung an, es war eine lange, anstrengende Reise mit vielen Hindernissen.

Das 20 L Faß Bier ,eine Spende der Yachtwerft wurde von uns nicht mehr ganz geschafft.

Rudi Neumann, Skipper der Überführung der SINTRA von USA nach Deutschland