



2000 - Schiffbruch im Nordatlantik

Wenige Minuten Auszeit hatten wir uns zwischen dem gewöhnten Wachwechsel gegönnt, und versuchten, im Inneren des Bootes die Taubheit mit etwas Kaffee aus unseren Körpern zu vertreiben.

Draußen schwoh das Getöse an und bevor wir beide die tödliche Welle realisieren konnten, die auf IRISH MIST zurollte, krachte es ohrenbetäubend. Als wären wir nur ein kleines Spielzeug packten uns die Wassermassen und stießen das kleine Schiff mit all ihrem Inhalt ins Wellental hinunter.

Nur einen Bruchteil eines Augenblickes später schmetterte die Yacht mit ihrer Breitseite aufs Wasser mit einer Wucht, die alle steuerbordseitigen Lucken zerschellen ließ und Bretter aus ihrer Verankerung riss, während sich das Schiff wie ein verletztes Tier im Wellental wand. Die Wucht des Aufpralls hatte das Boot ernsthaft beschädigt und von einer Sekunde auf die nächste waren hunderte Liter Wasser ins Schiff geflossen. Der Salontisch war quer durchs Innere geflogen und alles, was einmal ordentlich in den Kästchen und Fächern verstaut worden war, war herausgerissen und wie Geschosse durchs Schiff geflogen. Die schwere Schiebeluke des Niedergangs war davongeflogen und hatte sich draußen im Spritzverdeck verfangen. Jürgen und ich lagen mit schmerzenden Knochen und überseht mit den Glassplintern der Scheiben am Boden im Wasser und unser arme Hund JoJo, der sich bis jetzt in der Hundekoje klein gemacht hatte, winselte mit vor Schock geweiteten Augen vor sich hin.

Wir waren unverletzt und nach den ersten Sekunden des Schocks sprangen wir auf. JoJo hatte sich offensichtlich nicht verletzt, sein Winseln galt nur um seine Angst zu verdeutlichen. Jürgen kroch so schnell als möglich ins Cockpit um dort wieder Ordnung zu schaffen. Die Rehling war verbogen, die Fallen und Schoten ineinander verknotet. Die Windfahne war gebrochen und die Steckschoten des Niedergangs waren über Bord gewaschen. Doch strukturelle Schäden im Schiffsrumpf und Deck waren nicht zu erkennen. So verband Jürgen die Pinne von neuem mit der Aris um anschließend mir im Inneren des Schiffes helfen zu können.

Währenddessen versuchte ich, alles Equipment, das im Bauch des Schiffes herumgeflogen war aus dem Weg zu schaffen um zur Bilge zu gelangen. Ich musste die Funktion der elektrischen Bilgepumpe überprüfen. Dabei bekam ich meinen schlimmen Verdacht bestätigt. Die Batterien und damit unsere gesamte Stromversorgung waren teilweise im Wasser und würden wahrscheinlich bald ihren Dienst aufgeben.

Als Jürgen wieder bei mir war, besprachen wir ernsthaft unsere Lage und wie wir nun handeln sollten. Was, wenn wir noch einmal von einer Welle mit einer ähnlichen Wucht erfasst



werden würden, würde das Schiff diese Belastung weiterhin überstehen. Wie sollten wir mit den offenen Luken umgehen, die nun ständig neues Wasser ins Schiff spülen ließen.

Keine vorbereiteten Sturmschoten für die Luken waren an Bord, doch im Inneren der lädierten Yacht schwammen die Bodenbretter herum und schnell entstand der Plan, diese Holzbretter von außen auf die Luken zu schrauben während IRISH MIST ihren wilden Tanz weiter vorführte.

Bald versuchte ich mein Glück, ich würde hinausklettern und am Schiff arbeiten. Jürgen würde mich in der Zwischenzeit beobachten und mich am Sicherheitsgurt wieder auf Bord ziehen, falls mich eine Welle ins Meer waschen sollte.

Doch jeder neuerliche Versuch, eines der sperrigen Bretter an den beschädigten Platz zu bringen, scheiterte. Der Wind zerrte mit unwahrscheinlicher Kraft am Brett, während ich, blind vor Gischt in den Augen und krampfhaft versuchend, mich irgendwo fest zu halten, auf Deck herumfiel. Wie ich das Brett auch drehte, es war schier unmöglich, den Druck des Windes zu entgehen und mit einer Hand, die ich nicht dazu benötigte, mich selbst fest zu halten, die Notreparatur durchzuführen. Nach endloser Zeit gaben wir dieses sinnlose Unterfangen auf um nicht die letzten Kraftreserven ohne Nutzen zu verbrauchen.

Wieder im lecken Boot, berieten wir, was nun geschähen sollte, während die Windsteueranlage das Boot weiter Richtung Westen steuerte.

Wir mussten um Hilfe rufen. Einen Funkruf machen, solange wir noch funktionierende Elektrizität hatten. Ohne zu erwarten, von jemanden gehört zu werden stellte ich den UKW Funk auf Kanal 16, der Lärm um mich schien wie aus einer anderen Welt zu kommen, meine Bewegungen wurden mechanisch und meine Gedanken einsilbrig. Mit zittrigen Fingern und in eine unglaubliche Fassungslosigkeit getaucht gab ich schließlich meine Meldung durch: „Mayday, Mayday, this is 34´sailingvessel IRISH MIST calling a Mayday. My Position is 37°01.6N and 074°09.5W, vessel taking on water. Does anyone read me?“. (Mayday, Mayday, 34Fuß Segelboot IRISH MIST ruft ein Mayday. Meine Position ist 37°01.6N und 074°09.5W, Fahrzeug nimmt Wasser. Kann mich jemand lesen?)

Würden wir wirklich das Schiff und damit unser gesamtes Hab und Gut aufgeben müssen? Ohne es bemerkt zu haben kullerten mir ein paar Tränen über die Wangen. Auch wenn sich noch immer keine Angst um unser Leben in mein Denken geschlichen hatte, so war nun zumindest klar, dass dieser Sturm unser Leben komplett am Kopf stellen würde und der Traum vom Segeln erst einmal ausgeträumt sein würde. Schon wollte ich mich mit Jürgen wieder um die Bilgepumpen bemühen, als das UKW zu knattern anfang und eine unverständliche und gebrochene Antwort auf meinen Funkspruch kam. Jemand hatte uns tatsächlich gehört.



„Mayday, to sailingvessel calling for Mayday....kchrrrch.....SEALAND PERFORMER.....kchrrch.....read me....“

Ich versuchte, weiterhin SEALAND PERFORMER zu erreichen, doch die Leitung rauschte nur bei seinen Versuchen, mir zu antworten. Da kam eine klare Antwort durch den Funk, doch dieses mal nicht von SEALAND PERFORMER, der Öltanker TEEKAY FOAM meldete sich. Der Öltanker, der unter kanadischer Flagge fuhr, war geschätzte 30 Minuten von uns entfernt und hatte seinen Kurs geändert um uns zu assistieren. SEALAND PERFORMER hatte bereits Kontakt mit der US Coast Guard aufgenommen um unsren Maydayruf und unsre Position weiter zu geben. Über einen Funkruf der Coast Guard, in dem die gesamte Schifffahrt dieses Seegebiets auf uns aufmerksam gemacht wurde, hatte TEEKAY FOAM von uns erfahren. Sie waren das nächste Schiff zu unsrer Position und so nahm Kapitän und Crew ihre Aufgabe wahr und befolgten die Gesetze der Seefahrt, um uns Erste Hilfe im Notfall zu leisten.

Nach endlosen Stunden wurden wir schließlich per US Coast Guard Hubschrauber abgeholt. Mehr über die Rettungsaktion ist in meinem erschienenen Buch "Fortgeblasen und angeschwemmt" zu lesen. (Erhältlich im Buchhandel oder als PDF auf unserer Homepage)

Wir hatten Glück, IRISH MIST schaffte es alleine durch den Sturm und wurde Wochen später von Fischern 10 Seemeilen vor der Küste Nord Carolinas gefunden. Sie war in einem erbärmlichen Zustand, dennoch schleppte sie SeaTow an Land und ließ sie aus dem Wasser heben. Wir wurden verständigt und nachdem wir die Bergelkosten gezahlt hatten, konnten wir das Schifferl wieder in Besitz nehmen. In wochenlanger Arbeit restaurierten wir IRISH MIST und machten uns heimisch im kleinen Dorf Manteo auf Roanok Island. Wieder war unser Erspartes auf ein Minimum zusammengeschrumpft und wir mussten von vorne beginnen. Wir suchten uns Arbeit und füllten unsre Taschen erneut auf, um wieder aufbrechen zu können.

Doch es sollte anders kommen. Wir träumten von einer Stahlyacht, einem robusten Langfahrtschifferl, das wir auch in kalte Gebiete segeln könnten und so entschieden wir uns, zurück nach Österreich zu gehen um dort zu Arbeiten und ein geeignetes Schiff zu finden oder zu bauen.

Wir behielten IRISH MIST noch einige Jahre als Urlaubsdomiziel, segelten sie in und um die Chesapeak Bay und übergaben sie schließlich schweren Herzens ihren neuen Eignern.

www.fortgeblasen.at

Unser Leben unter Segel

Texte von Claudia Kirchberger