

Mittwoch, 10.06.2026

Nach dem Aufwachen um sechs werfe ich einen Blick nach draußen. Mein Gott, was für ein öder Hafen – der laut Hafenfürer alles bietet, was das Herz begehrt. Der Anblick macht mich fast depressiv; und hier sollen wir eventuell drei Tage festhängen? Lieber nicht!

Nach einem intensiveren Blick in die Wetterprognosen von Wetterwelt und Predict Wind hellen sich meine Gesichtszüge auf. Der Wind soll zwar weiterhin aus Westsüdwest kommen, aber immerhin in gut segelbarer Stärke. So wie es aussieht tut sich ein passendes Wetterfenster auf, um wenigstens die 24 Seemeilen nach Scheveningen zu kommen, wo es zwar auch nicht wirklich idyllisch, aber doch zumindest etwas urbaner zugehen soll.

Da die Tide ein Auslaufen vor 15 Uhr wenig sinnvoll macht, haben wir nun viel Zeit. Also kuschele ich mich nochmal an meine Frau und schlafe noch ein paar Viertelstündchen. Noch vor dem Frühstück macht Nici einen Spaziergang am Strand, danach geht sie ins „Bord-Office“, wo sie heute für Ihren Stiefsohn Alex einige Dinge erledigen muss.

Ich widme mich derweil unser windbetriebenen Steuerfrau Ulla. Peter Förthmann (Windpilot) hatte mich um ein paar Fotos von der installierten Pacific-Windsteueranlage (WSA) gebeten, die ich ihm zugeschickt habe. Mit Peter hatte ich in den letzten Wochen öfters telefonischen Kontakt. Zwischen uns entwickelt sich langsam ein freundschaftliches Verhältnis.

Das ist erwähnenswert, weil ich mir das 2018 niemals hätte vorstellen können. Damals hatte ich bei ihm eine Pacific-WSA incl. Montage in Hindeloopen angefragt und bin ziemlich barsch abgebürstet worden. Er machte damals auf mich den Eindruck, als wenn er überhaupt keine Lust mehr auf sein Business hatte. Auf Anfrage erzählte er mir, dass er den Laden gern an einen Nachfolger übergeben würde, was mich damals sehr interessierte.

Er wollte allerdings einen aus meiner Sicht sehr bedeutenden Betrag dafür haben, den ich zwar gehabt hätte, aber nicht ohne eingehende Prüfung zu zahlen bereit war. In die Bücher wollte er mich aber nicht schauen lassen und die Katze im Sack wollte ich auch nicht kaufen. Also habe ich damals eine amerikanische MONITOR-WSA gekauft, mit der ich schon auf meiner ersten Atlantiküberquerung sehr gute Erfahrungen gemacht habe.

Mit dem Inhaber von SCANMAR, dem Produzenten der MONITOR kam ich auf Anhieb gut zurecht und habe dann für ein paar Jahre – nur mäßig erfolgreich – den Vertrieb der MONITOR in Deutschland übernommen. Problematisch dabei waren die nicht oder nur auf mehrfaches Mahnen erfolgenden Provisionszahlungen, die allerdings wegen des nur mäßigen Erfolges auch keine nennenswerten Summen erreichten. Die Kosten für Printwerbung, Webseite und einen Messeauftritt in Düsseldorf auf der Boot überstiegen die tatsächlich gezahlten Provisionen leicht. Also ein Verlustgeschäft, deshalb habe ich meine Vertriebsbemühungen für SCANMAR auch schnell wieder eingestellt.

Die MONITOR hat zwar einige handfeste Vorteile, nimmt aber aufgrund der wesentlich voluminöseren Grundkonstruktion deutlich mehr Platz am Spiegel ein und eignete sich deshalb nur sehr bedingt für die „NYALA“. Deshalb musste ich wohl oder übel auf die Pacific umschwenken, was einen erneuten Kontakt mit Herrn Förthmann erforderlich machte.

Darauf hatte ich zunächst gar keine Lust, zu gut hatte ich noch das erste Telefonat mit Herrn Förthmann in Erinnerung. Ich kann allerdings auch gut zugeben, dass ich mich in ihm getäuscht habe. Abgesehen von seiner beeindruckenden Kompetenz im Segment WSA ist er auch ein netter Kerl.

Wir haben inzwischen herausgefunden, dass wir uns damals wohl beide „auf dem falschen Fuß“ erwisch haben. Uns verbindet offensichtlich die Auffassung, dass man anderen nicht in den Arsch kriechen sollte und seine Meinung auch gegen Widerstände verteidigen muss. Wir beide haben mit dem unbedingten Glauben an die – manchmal nicht vorhandene – Aufrichtigkeit von Mitmenschen manche teure und schmerzhaft Bauchlandung gemacht, das verbindet.

Aber nun zurück zu Ulla, unserer WSA. World Cruising fordert für die Teilnahme an der ARC+ unter anderem, dass die Rettungsinsel innerhalb von fünfzehn Sekunden zu Wasser gebracht werden kann. Deshalb habe ich eine Halterung für die Insel am Heckkorb installieren lassen, wo auch der Außenborder und die Bergungsschlinge für Überbord-Gegangene hing.

Peter kritisierte absolut berechtigt, dass Ulla hier fast keine Chance hat, weil wegen der Abwinde des ganzen Geraffels zumindest auf Amwind- und Halbwindkursen kein sauberes Steuersignal generiert werden kann. Also musste der Arbeitsplatz von Ulla ein wenig optimiert werden.

Dazu habe ich die Rettungsinsel im Rahmen der konstruktiven Möglichkeiten ein Stück weiter nach außen und tiefer gesetzt, was zumindest auf Amwindkursen eine Verbesserung bringen sollte. Der Halbwindbereich auf Backbordbug wird weiterhin problematisch bleiben, es sei denn ich würde den Außenborder unter Deck stauen, wo wir aber einfach keinen Platz haben.



*Ulla's Arbeitsplatz nach der Optimierung. Immer noch nicht gut, aber zumindest besser als vorher...*

Nach Abschluss der Montagearbeiten wird es schon langsam Zeit zum Auslaufen, vorsichtshalber stecken wir schon im Hafen ein Reff ins Großsegel. Kurz vor drei Uhr werfen wir die Leinen los und setzen noch im Vorhafen das Groß. Dann steuern wir mit dem Groß als Stützsegel unter Maschine aus der Hafenausfahrt in Richtung Ansteuerungstonne.

Die „Straße“ ist heute schlecht gepflastert, vor dem Hafen steht eine fies steile Welle, die unsere Fahrt immer wieder auf fast null abbremst. Nach einer Seemeile reicht es mir, ich fahre eine Wende, rolle die Genua in der zweiten Reffstufe aus und stoppe das Rütteleisen. Was für eine herrliche Ruhe, was für angenehme Bewegungen.

Hoch am Wind und mit knüppeldichten Schoten zeigt sich wieder einmal, dass die Genuaschiene blöd montiert ist. Sie müsste weiter außen sitzen. So lässt sich auf der Kreuz kein schönes Genuaprofil einstellen, weil das Unterliek immer um das Oberwant gezogen wird.

Trotzdem können wir unseren Kurs zur Ansteuerungstonne nach Scheveningen soeben anliegen. Die Tide schiebt inzwischen mit einem knappen Knoten mit, was recht angenehm ist.

Kurz vor Scheveningen baut sich eine dichte, bedrohlich dunkle Wolkenwand auf, an deren Unterseite man schon die Regenfahnen sehen kann. Ich bin nicht sicher, wie viel Wind da drinsteckt und berge vorsichtshalber schon das Großsegel. Das möchte ich nicht in einer Schauerböe in der von Flachs umsäumten Zufahrt zum Hafen tun. Die Maschine läuft sicherheitshalber schon auf „Standby“ mit.



*Bedrohlich aussehende Regenfront kurz vor der Ansteuerung von Scheveningen. Zum Glück steckte da nicht viel Wind drin...*

Als ich gerade die Lazybag geschlossen habe, fängt es an zu regnen, die Sicht geht deutlich zurück. „Kommt erst der Regen, dann der Wind, dann reff geschwind“. Alles richtig gemacht? Nur kurz erweist sich diese alte Regel als richtig, denn nach einer sehr kurzen Böe schläft der Wind komplett ein.

Beim Aufklaren der Schoten im Cockpit bin ich irgendwie saudämlich an die in der achteren Wintsch an Steuerbord steckende Wintchkurbel gekommen und wische das rund hundertfünfundzwanzig Euro teure Ding leider über Bord, wofür ich mich in den Hintern beißen könnte. A propos: Warum beißen sich Katzen selbst in den Hintern? Weil sie es können!

Unter Maschine laufen wir in den etwas verwinkelten Hafen, wo gerade eine Segelyacht nach der anderen ausläuft. Es ist Mittwochsregatta des Jachtclub Scheveningen. Wir müssen eine ganze Weile warten, bis wir in die enge Gasse zur uns zugewiesenen Box F33 einlaufen können.

Nach dem Aufklaren wollen wir im Clubhaus zum Abendessen gehen, was sich allerdings schwieriger gestaltet als gedacht. Alle Zugänge zum Hafen sind verschlossen, ohne Code geht nichts. Der Hafenmeister hat Feierabend und so kommen wir erstmal nur mit Hilfe eines anderen Seglers aus einem Tor, wo direkt ein griechisches Restaurant ist.

Dann eben zum Griechen, wo wir ein prima Abendessen für einen halbwegs fairen Preis bekommen. Heute werde ich von Nici eingeladen, der es furchtbar unangenehm ist, dass sie beim Anlegen die Spring neben der Klampe „belegt“ hat, was aber ohne ernste Folgen blieb. Eigentlich wollte ich in die Spring eindampfen, zum Glück habe ich aber rechtzeitig gesehen, dass die Spring nur lose auf dem Steg lag.

Ich bin zwar ärgerlich darüber, dass dieser Bockmist passiert ist, besinne mich aber darauf, dass meine Liebste auch mal Fehler machen darf und soll, damit sie mit der Zeit dann immer besser wird.

Als nach dem Essen neben uns die Gewinner der Mittwochsregatta mit einer First 40.7 festmachen – die Skipperin ist auch noch einigermaßen ansehnlich – fragt mich Nici, warum ich mir nicht eine Regattaseglerin „ausgesucht“ habe.

Diese – durchaus ernst gemeinte – Frage ist leicht zu beantworten. Erstens wachsen die nicht auf einem Baum in meinem Garten und zweitens bin ich total glücklich mit meiner Jugendliebe Nici. Ihre ruhige, besonnene und äußerst liebevolle Art sind eine Wohltat für mich...