

Spezial Sicherheit

Einige schwere Unfälle in den vergangenen Jahren haben gezeigt, dass Crews mit Mensch-über-Bord-Situationen meist überfordert sind. Auf 20 Seiten: richtig reagieren im Ernstfall

SCHWERWETTERTÖRN MOB-Manöver auf hoher See **16**

MOB Die Vor- und Nachteile verschiedener Manöver **26**

ERNSTFALL-ÜBUNG Trainieren für den Notfall **28**

Fürs Leben lernen

Welches Mann-über-Bord-Manöver lässt sich auch bei Starkwind kontrolliert fahren? YACHT-Redakteur Mathias Müller hat es ausprobiert – und während eines Schwerwettertürns auf der Nordsee richtiges Retten trainiert



**Mit gerefftem Großsegel bahnt sich
die 16-Tonnen-Yacht „Charisma“
ihren Weg durch die Nordsee.
Harte Arbeit für Schiff und Crew**

„Wir sind vor allem deswegen hier, um zu lernen, was nicht in den Büchern steht“





Manöver für den Notfall. Mit back
stehendem Vorsegel steuert
die „Charisma“ auf die ausgesetzte
Mann-über-Bord-Boje zu



WIND

WIND

Seit vier Stunden liege ich im Salon. Es ist kalt. Saukalt. Die Außentemperatur am Gefrierpunkt. Das Wasser in der Deutschen Bucht bringt es auch nur auf drei Grad. Unter Deck ist es darum nicht eben wärmer. Alle 90 Sekunden durchfährt mich eine neue Welle Schüttelfrost. Nicht einmal dickstes Ölzeug, vier Lagen Unterwäsche und Fleece-Klamotten helfen. Auch die Wollmütze wärmt nicht. Ich versuche zu dösen. Vergeblich. Die Seekrankheit quält mich.

So hatte ich mir mein erstes Schwerwettertraining nicht vorgestellt. Das Wort „schwer“ scheint sich bei ge-

„Was bei Prüfungen für Lizenzen dringend erforderlich ist, muss bei schwerem Wetter nicht unbedingt erfolgreich sein“

rade mal 4 Windstärken auf dem Weg nach Helgoland einzig und allein auf schwermütig, schwer angeschlagen und schwer im Eimer zu beziehen. „Schwerwettertörn heißt nicht nur Gegenanbolzen bei viel Wind“, klärt mich Constantin Claviez auf, unser Ausbilder und Eigner der „Charisma“, einer Nautor's Swan 441. Es bedeute ebenso, sich mit Widrigkeiten wie Nebel, Strom und dem Revier angepasster Navigation auseinander zu setzen. Und auch mit Kälte. Meine Seekrankheit, sagt der 42-Jährige, könne durchaus darauf zurückzuführen sein.

Mit Ewald, dem sonst in der Adria segelnden Österreicher, und den beiden Hamburger Freunden Bernd und Ralph sitzen weitere drei Personen unserer Crew unter Deck. Seekrank ist von ihnen niemand. Aber sie frieren alle. Wie beneiden einige von uns die Schweizer Segellehrerin Yvonne, die zur Einweisung am Vortag mit Snowboardstiefeln aufkreuzte. Zuerst von uns belächelt, erzählt sie nun gut gelaunt von warmen Füßen.

In Cuxhaven haben wir uns gestern getroffen, um unter der Anleitung des hochseerfahrenen Skippers Claviez Situationen zu erleben und zu bestehen, denen wir uns bisher, auf eigene Verantwortung hin, nicht aussetzen wollten. Dabei verfügt die Crew über die unterschiedlichsten Segelerfahrungen. Yvonne hat schon als Skipperin den Atlantik von Ost nach West überquert. Bernd und Ralph segeln seit vielen Jahren auf Ralphs eigener Yacht über die Ostsee. Bernd hat ebenfalls schon eine Atlantiküberquerung im Kielwasser und Ralph so lange von den Wellen der Nordsee erzählt, bis der sich zu diesem Törn angemeldet hat. Ewald hingegen besitzt ein eigenes Schiff in Kroatien. „Ich war noch nie in einer grenzwertigen Si-

tuation“, sagt er. Ihm sei es lieber, das Handling im Grenzbereich von einem Profi zu lernen als diese Erfahrungen zum ersten Mal zu machen, wenn er von den äußeren Bedingungen überrascht wird.

Hart segeln wollen wir alle. Und insbesondere wollen wir uns bei viel Wind und Welle mit den Mann-über-Bord-Manövern auseinander setzen. „Was für die Prüfungen von Lizenzen erforderlich ist, muss auf hoher See bei schwerem Wetter nicht unbedingt erfolgreich sein“, mahnt Skipper Constantin an. Die Crew spitzt die Ohren. Da ist Kritik am Schulwesen herauszuhören. Uns soll das nur recht sein, wir sind ja vor allem deswegen hier, um zu lernen, was nicht in den Büchern steht.

Zwei Stunden später segeln wir bei 4 Beaufort aus westlicher Richtung mit ablaufendem Wasser südlich des grünen Tonnenstrichs von Cuxhaven Richtung Nordwesten die Elbmündung hinunter. Die Crew staunt nicht schlecht, als das Log 13,5 Knoten Fahrt über Grund anzeigt. Was von uns Nordsee-Neulingen zuerst niemand erkennt: Der Strom schiebt uns mit vier Knoten an. „Das ist eine der Besonderheiten dieses Reviers“, erklärt Constantin Claviez.

Eine weitere ist die Betonung in dem vielbefahrenen Seegebiet. Gewissenhafte Navigation ist hier Grundvoraussetzung. Wie wichtig das Lesen der Seekarten und das regelgerechte Befahren des Reviers ist, davon bekommt die Besatzung der „Charisma“ schon wenig später einen Eindruck.

„Simon Alexander“, Sie wissen, dass das Geld kostet, was Sie da machen“, preit Elbe Traffic ein Schiff an, das selbst nach wiederholten Ermahnungen im Verkehrstrennungsgebiet kreuzt. „Das kann gut und gerne ein paar >

Das Trysegel bietet dem Wind noch so viel Angriffsfläche, dass die „Charisma“ stark krängt





hundert Euro kosten“, sagt unser Skipper. Wir hingegen passieren die Fahrinne ordnungsgemäß und schaukeln auf der fast 16 Tonnen schweren Yacht gen Nordwesten.

Mit Verlassen des Fahrwassers westlich vom Großen Vogelsand steuern wir in die Deutsche Bucht. Die Kreuzschläge werden länger. Gerade, als es zunehmend ruhig an Bord wird, weht eine Bö Rudergänger Ewald plötzlich seine allzu locker sitzende Mütze vom Kopf.

„Mütze über Bord“, ruft ein Mitsegler, und ich denke: So schnell wird die am Vortag besprochene Theorie zur Praxis. Nachdem sich erst einmal alle Mitsegler fragend angucken, zweifelnd, ob eine Mütze es wert ist, umzudrehen, gibt der Skipper Kommando, eben dies zu machen. Ewald leitet eine Halse ein und steuert auf seine Kappe zu, die Yvonne ohne Mühe mit dem Bootshaken aus der Nordsee fischt.

So weit, so gut. Bei mehr Wind hätte diese Aktion jedoch kaum zum Erfolg geführt. Zu gefährlich die Halse und zu groß die Geschwindigkeit beim Erreichen der Mütze, glaubt die Crew. Das würden wir am nächsten Tag genauer erfahren und analysieren, entgegnet der Skipper. Für morgen sei mehr Wind angesagt, weiß er zu berichten. „Dann wird es noch kälter und noch ruppiger“, denke ich, und meine Speiseröhren-Peristaltik kämpft mit dem Mageninhalt.

Der nächste Morgen erwartet uns jedoch entgegen aller Befürchtungen freundlich. Wo gestern noch wolkenverhangener Himmel das Meer trüb erscheinen ließ, zeigt sich jetzt die tiefblaue Nordsee im strahlenden Licht der Sonne. Alles sieht weniger bedrohlich aus. Die Wahrheit

zeigt sich jedoch jenseits der großen Ostmole des Helgoländer Vorhafens: Annähernd 30 Knoten Wind, immerhin 7 Beaufort, erwarten uns, als wir zwischen Düne und Insel aufkreuzen.

Mit unserer Genua IV und dem zweifach gerefften Großsegel sind wir bei diesen Verhältnissen gut aufgestellt. Alle zwei Minuten fahren wir im engen Tonnenstrich eine neue Wende. Jeder an Bord ist dermaßen eingebunden in die Manöverarbeit, dass nicht einmal ein Gedanke an Frieren aufkommt. Yvonne erreicht beim Kurbeln der Genuaschot ihre körperliche Leistungsgrenze. „Go! Go! Go!“, feuern die männlichen Crewmitglieder sie an. Als das Vorsegel endlich dicht ist, muss die Schweizerin kräftig durchatmen. „Vielleicht kannst du etwas langsamer durch den Wind steuern“, sagt der Skipper zu Steuermann Bernd. Auf diese Weise müsse Yvonne nicht meterlang Schot gegen den Winddruck herankurbeln.

„Boje über Bord!“, ruft er Minuten später, als wir neben dem Ende des westlichen Dünendamms segeln. Niemand von der Crew rechnet zu diesem Zeitpunkt mit der Übung. Alle sind mit dem Kurbeln der Winschen und dem Halten des Gleichgewichts während der Wendeorgie ausreichend beschäftigt.

Der Tonfall unseres Skippers lässt jedoch keinen Widerspruch, ja nicht einmal Zeit zum Wundern zu. Schnell, präzise und laut erreichen seine Kommandos den Mann am Ruder. „Abfallen auf Halbwind! Klar zur Wende! Re! Wieder Halbwind!“, schallt es über die „Charisma“. Kein Wort von Vorsegelschot lösen, wieder dichtholen, Wensch kurbeln. „Jetzt hart Luvruder und Steuer festsetzen!“, ruft

Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt freut sich die Crew über eine Teepause

er noch, als wir die ins Wasser geworfene Boje fast mit dem Steven der Swan erreicht haben. Knapp eineinhalb Minuten sind vergangen zwischen dem Boje-über-Bord-Ruf und dem Zeitpunkt, als Claviez das ausgesetzte Gerät wieder in der Hand hält.

„Abfallen auf Halbwind! Klar zur Wende! Re! Wieder Halbwind!“ Der Tonfall des Skippers lässt keinen Widerspruch zu

Die „Charisma“ ist direkt neben der Boje zum Stillstand gekommen und vertreibt nun, ganz ruhig und langsam, nach Lee. Dabei ist sie aufgrund der back stehenden Fock und des dicht gesetzten Großsegels mit ihrem leewärtigen Freibord so weit zur Wasseroberfläche hinunter geneigt, dass es relativ gut möglich wäre, eine schwimmende Person an Bord zu hieven.

Zufrieden mit dem Ergebnis der Aktion, stellt Constantin Claviez die Boje wieder in ihrer Halterung ab. Die Crew ist beeindruckt. Sicher, schon am Abend vorher hatte der Skipper uns sein modifiziertes Münchner Manöver am Salontisch vorgestellt. Die Boje jedoch in so kurzer Zeit wieder erreicht zu haben, und das, ohne auch nur eine Schot bedienen zu müssen, das hätte keiner an Bord für möglich gehalten.

Den Verlauf des Manövers diskutierend, laufen wir nach Süden ab, runden Düne und segeln nach Osten in freien Seeraum. Die 30 Knoten Wind bescheren uns hier fast drei Meter hohe Wellen. Als Nächstes wollen wir die für Segelprüfungen geforderte Q-Wende als Rettungsmanöver fahren. Die zierliche Yvonne steuert die „Charisma“, deren sechs Tonnen Kielballast für Stabilität sorgen, durch die Wellenberge.

„Boje über Bord!“, schallt es erneut in einer Situation, in der niemand an Bord damit rechnet. Und nun bricht heilloses Chaos aus.

Yvonne steuert die Yacht auf raunen Kurs. Durch die unruhigen Schiffsbewegungen beim anschließenden Anlufen und der folgenden Wende sind Bernd und Ewald kurzzeitig überfordert. „Welche Schot müssen wir loswerfen, welche wieder dichtholen, und wo verdammt noch mal ist die Winschkurbel!?“ lauten die Fragen, die ihnen ins Gesicht geschrieben stehen. Gegen den Druck im Segel und eben ohne Kurbel bekommen die beiden die Schot nicht schnell genug dicht geholt. Ewald rutscht beim Ziehen aus, Bernd kommt nicht an die noch auf der Luv-Genuawinsch steckende vermaledeite Kurbel. Als das Vorsegel endlich vernünftig eingestellt ist, sind wich-

tige Sekunden verloren. Zeit, die im Ernstfall das Leben eines Menschen kosten könnte.

Nach etwas mehr als zweieinhalb Minuten fahren wir den Aufschießler. Wenn im realen Notfall der über Bord gefallene Segler noch nicht erfroren oder ertrunken wäre, so würde er wohl spätestens jetzt aus Angst an einem Herzinfarkt sterben. Gute drei Meter schwebt der Steven der 16 Tonnen schweren „Charisma“ aufgrund des Seegangs über der Boje an der Wasseroberfläche. Für einen schwimmenden, in Seenot geratenen Segler böte diese Perspektive ein dramatisches Szenario.

Zu allem Überfluss wäre es, weil die Yacht nun im Wind steht, kaum möglich, einen verunglückten Menschen über das hohe Freibord ins Cockpit zu ziehen. Erst recht nicht, wenn der vermeintliche Retter allein an Bord agieren müsste. Ebenso hätte ein Einzelner niemals die Schoten bedienen und die Yacht nach dem Aufschießler im Wind halten können. „Untauglich“, lautet darum das Urteil der Crew, das Manöver betreffend. Zumindest bei schwerem Wetter und kleiner Crew. ▶

Nur wenige Zentimeter von der Bordwand entfernt wird die Boje aufgenommen





Genau Lagebesprechung ist in der Deutschen Bucht unerlässlich

fühlt sich gewappnet. Nicht zuletzt, weil er das empfohlene Manöver nun schon fünfmal beobachtet hat. Als die Boje jedoch ins Wasser fällt, reagiert er genau diametral zur Arbeitsaufgabe. Er wendet, ist nun viel zu weit in Luv der Boje, fällt in ihre Richtung ab und schießt an ihr vorbei. „Das Manöver ist noch nicht vorüber“, ruft der Skipper und fordert seinen Steuermann auf, die Sache zu einem Ende zu bringen.

Ralph geht auf Halbwind-Kurs, wendet wie besprochen und segelt erneut auf Halbwind-Kurs mit back stehendem Vorsegel auf die Boje zu. Dann traut er der Sache nicht, steuert zu hoch, fällt wieder ab und rauscht erneut an ihr vorbei. Dreieinhalb Minuten sind mittlerweile vergangen, und in drei Grad kaltem Wasser würden einen Schwimmer wohl langsam die Kräfte verlassen.

Ralph geht auf halben Wind, wendet und verlässt sich nach zwei Fehlversuchen nun auf den Skipper, der ihm souffliert. Nach etwas mehr als fünf Minuten ist die Boje wieder an Bord.

Alle Crewmitglieder nicken bedächtig, sie scheinen die Lektion verstanden zu haben. Von jetzt an jedenfalls funktioniert der Ablauf wie am Schnürchen. Bernd und auch Ewald, der als eingefleischter Adria- und Schönwettersegler solchen Seegang nicht gewohnt ist, meistern ihre Aufgaben mit Bravour. Nach nur wenigen Testläufen wird für die Crew die Eine-Minute-Grenze bis zum Aufnehmen der Boje zum Normwert. Einmal ist sie gar nach nur 49 Sekunden wieder an Bord. Alle sind erstaunt.

Als Nächstes wollen wir uns am Münchner Manöver erproben. Noch vor wenigen Saisons stand diese Variante auf dem Lehrplan von Constantin Claviez' Schwerwetter-Törns. Mittlerweile jedoch nimmt er Abstand davon. „Es ist zu ungenau“, sagt er, bevor er erneut die Boje ins Meer wirft. Nach einer Schrecksekunde, aber so schnell sie irgend kann, legt Yvonne die Yacht auf den anderen Bug. Die Fock steht back, das Großsegel dicht. „Gar nicht schlecht“, sagt jemand im Cockpit. Aber während wir vertreiben, stellen wir fest, dass eben doch fast fünfzig Meter zwischen der Boje und unserem Boot liegen.

Letztendlich holen wir das Gerät mit der von Claviez empfohlenen Technik wieder an Bord. „Lasst es uns doch ‚Hamburger Manöver‘ nennen“, meint er. Schließlich sei es nur eine Abwandlung der Münchner Variante, deren geringfügige Modifikation in der kontrollierten Entfernung vom Unfallort (Segeln mit halbem Wind statt driften) und der folgenden ebenso kontrollierten Annäherung bestehe (wieder mit halbem Wind, bei back stehender Fock und dichtem Groß). Der wesentliche Unterschied zum Münchner Manöver liege also darin, dass bewusst ein wenig ausgeholt wird und der über Bord Gegangene dann präziser angesteuert werden kann.

Viermal noch lenkt Yvonne die Yacht sicher zur Boje, bevor Ralph das Ruder übernimmt. Schon seit Kindesbeinen segelt der Diplom-Ingenieur. Er hat ein eigenes Schiff an der Ostsee und die „Charisma“ gestern sicher und souverän geführt. Mit 8 Knoten Fahrt lenkt er sie nun auf Amwind-Kurs durch die aufgewühlte See. Er weiß, irgendwann ertönt der Ruf des Skippers. Aber er

HIER GIBT'S SCHWERWETTERTRAINING

„Charisma“ Einen wesentlichen Aspekt der einwöchigen Törns auf der „Charisma“ (Swan 441) von Constantin Claviez stellen die Sicherheitsmanöver dar. Übungsgebiete sind die Deutsche Bucht mit ihren Flussmündungen von Elbe, Weser und Jade sowie das friesische Wattenmeer. Kosten: 800 Euro pro Person pro Woche, plus Bordnebenkosten. Kontakt: Tel. 0177/888 41 43; service@charisma4sea.de; www.charisma4sea.de.

Logemann-Yachting Die Schwerwettertörns der Bremer Firma finden ebenfalls in Frühjahr und Herbst in der Deutschen Bucht statt. Ausgebildet werden die Segler auf der „Papillon“, einer Swan 47. Die einwöchigen Törns kosten 840 Euro pro Person, pro Woche, plus Bordnebenkosten. Kontakt: Tel. 0421/346 96 50; info@logemann-yachting.de; www.logemann-yachting.de.

S&Y Mola Die Rügener Segelschule bietet fünftägige Trainings-törns auf der Ostsee an. Geschult wird auf Schiffen vom Typ Bavaria 36. Auslaufen wird bis 7 Beaufort garantiert. Kosten: 570 Euro pro Person inklusive Bordkasse. Kontakt: Tel. 038391/43 20; info@mola.de; www.mola.de.

So erfolgversprechend hatte sich niemand dieses Manöver vorgestellt.

Beeindruckt zeigt sich die Besatzung auch davon, wie stabil und ruhig die „Charisma“ unter voller Besegelung mit festgesetztem Luvruder kontrolliert driftet. „7 Windstärken, drei Meter Welle, und man könnte trotzdem oh-

Mensch-über-Bord-Manöver seine Berechtigung hat. „Sonst wäre es ja nicht entwickelt worden“, argumentiert er. Bei schwerem Wetter jedoch und vor allem, wenn man allein ein Schiff steuern müsse, verspreche das „Hamburger Manöver“ seiner Meinung nach am meisten Erfolg.

Mittlerweile ist es 16 Uhr. Seit gut sieben Stunden

schon sind wir auf dem Wasser, sind etliche Mensch-über-Bord-Manöver gefahren. Immer noch bläst der Wind aus Nordnordwest mit 30 Knoten. An Aufhören ist jedoch noch nicht zu den-

ken. Das Wort „schwer“ in Schwerwettertraining scheint auch für schwer arbeiten zu stehen.

Trotz aller Anstrengungen des Tages liegt ein Lächeln auf den von Kälte und Wind rot gefärbten Gesichtern der Crew. Und während sich die „Charisma“ in beeindruckender Weise durch die wilden Wogen arbeitet, sind alle Segler auf ihr zufrieden – schwer zufrieden.

„Schlagende Segel und der daraus entstehende Lärm verursachen bei der Crew während des Manövers nur noch mehr Stress“

ne Probleme eine Tasse Kaffee ausschenken“, sagt Bernd. „Das“, antwortet Constantin Claviez, „ist ein weiterer Vorteil dieses Manövers“.

Schlagende Segel und der daraus resultierende Lärm würden bei anderen Manövern nur noch mehr Stress verursachen, als in einem derartigen Schreckmoment ohnehin herrscht. Claviez stellt noch einmal klar, dass jedes