



Schwerwettertraining auf der Nordsee

Trilogie im Herbst 2010



Sturmsegeln *Sicherheit* *Orkantief*

Das *Schwerwettersegeln* fand auf der SY Dantés, einer Nautor's Swan 48 S&S statt.

Die erstklassige Konstruktion der von Olin Stephens gezeichneten Yacht, ihr perfekter Bootsbau und eine Top-Ausstattung von Rigg und Segeln waren die Grundvoraussetzungen die Schwerwettertrainings auf der Nordsee durchzuführen .

Jeder Törn hatte aufgrund der wechselhaften Wetterlagen im Herbst einen eigenen Schwerpunkt. Das *Sturmsegeln* verdeutlichte von der Vorbereitung bis zum Segeln am Limit handfeste Seemannschaft auf hoher See. Hinzu kam die nächtliche Navigation bei regem Schiffsverkehr in der Elbmündung. Die *Sicherheit* wurde im Rahmen von Boje-über-Bord Manövern bei 4 m Seegang vor Helgoland unter Sturmbesegehung vermittelt.

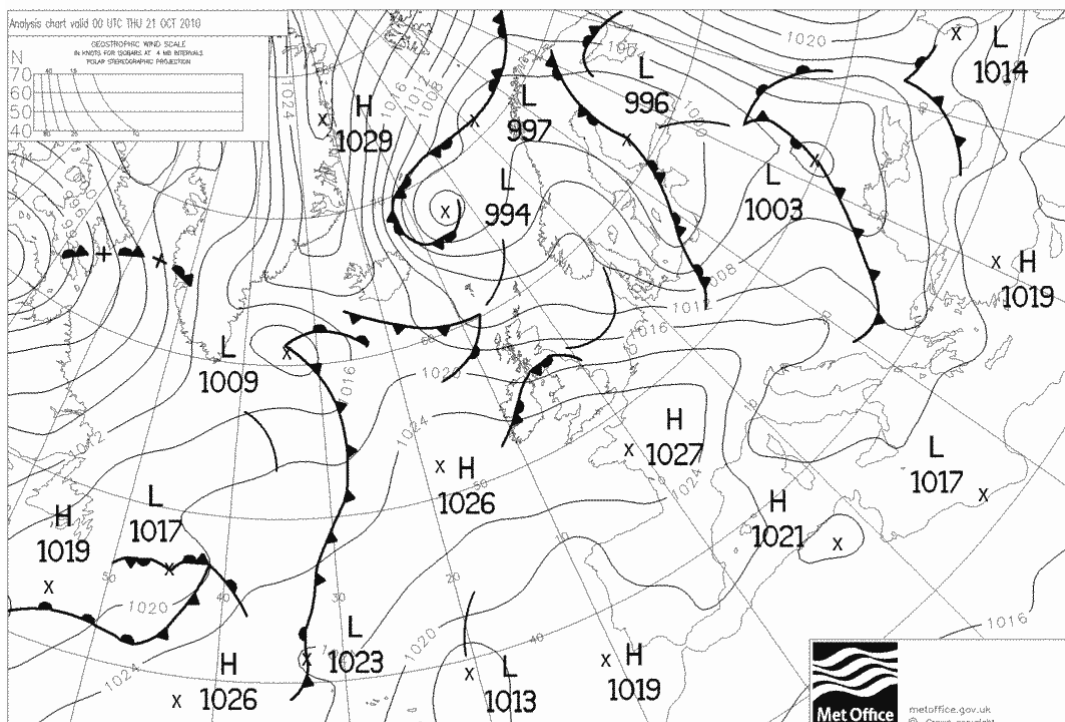
Das *Orkantief* ließ uns aufgrund des schützenden Hafens der Hochseeinsel höhere Gewalt mit allem Respekt vor der Natur erleben.

Die Wetterinformationen basierten aus verschiedenen Ressourcen, um das Gesamtbild der Wettersituation zu erfassen. Hierbei möchte ich den amerikanischen Wetterdienst www.grib.us hervorheben, bei dem jedes Seegebiet weltweit beliebig skaliert werden kann. Über die gesamte Saison waren die Vorhersagen präzise und Grundlage wichtiger Entscheidungen für eine vorausschauende Schiffsführung.

Hamburg im Dezember 2010, Constantin Claviez

Schwerwettertraining auf der Nordsee - SY Dantés, Nautor's Swan 48 S&S

Die Wetterlage am 21.10.2010 um 00 UTC publiziert von www.wetterzentrale.de



Route am 21. Oktober 2010: Hörnum/Sylt nach Cuxhaven - Distanz: 70 sm

Vorbereitungen im Hafen

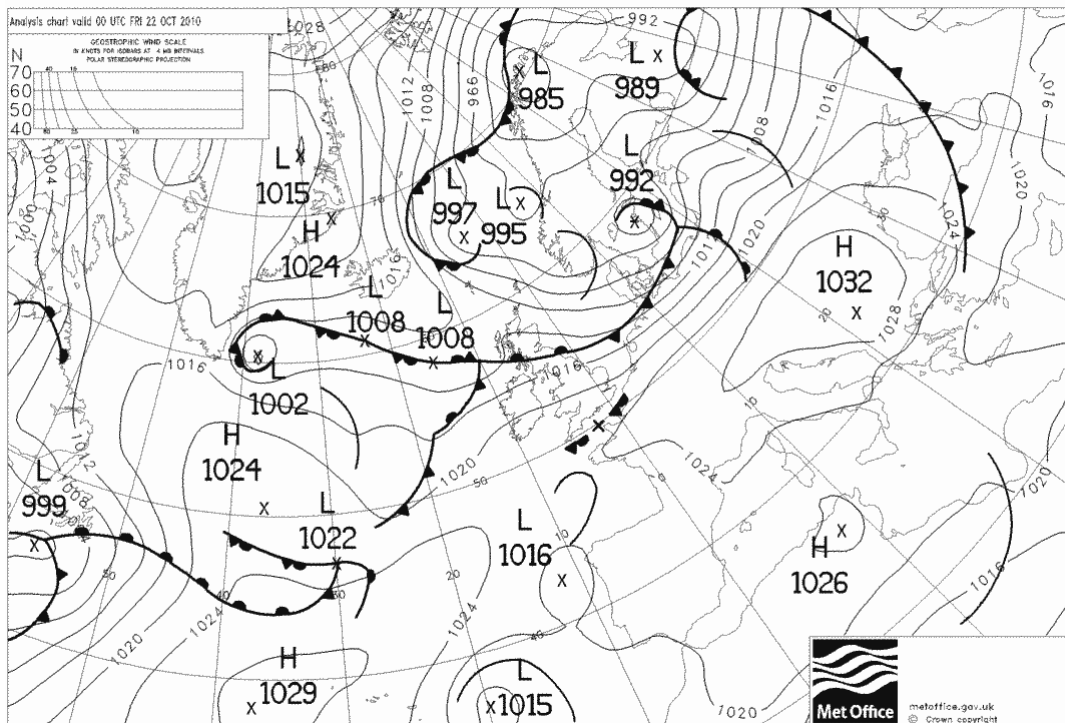
Angesichts der zu erwartenden Wetterlage, dass im weiteren Tagesverlauf ein Tief über dem Skagerrak eine neue Front mit stürmischen Auswirkungen schicken wird, vertäuen wir bereits im Hafen das aufgetuchte Großsegel und schlagen das Trysegel an der dafür konzipierten Schiene am Mast an. Desweiteren bereiten wir die Kutterfock vor, um sie mit ihren Stagreitern am Babystag zu befestigen.

Ruhe vor dem Sturm

Das Nordfriesische Wattenmeer ist noch unter Einfluss schönsten Rückseitenwetters. Bei restlicher auflaufender Tide legen wir zur frühen Mittagszeit von Hörnum ab. Wir segeln mit frischem W-Wind unter ausgerollter Genua III und Trysegel durch das *Vortrapptief* in südliche Richtung. Dabei passieren wir Seehunde am *Jungnamensand* und erreichen wenig später die Barre bei Hochwasser.

Am Nachmittag nimmt der Wind kontinuierlich zu.

Die um Mitternacht einsetzende Wetterlage gültig für den 21. Oktober 2010 um 24 UTC
publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Der Sturm

Wir rollen die Genua III ein und heißen die Kutterfock auf. Die Gischt fegt von den Wellenkämmen und die Dünung baut sich weiter auf, während sich weiße Schlieren quer über die See legen. Der Wind weht steif bis stürmisch - Yacht, Segel und Crew sind in ihrem Element.

Es ist alles bestens vorbereitet als wenig später der Sturm einsetzt. Ab dem späten Nachmittag zeigt das Windmessgerät im Cockpit bei 45 kn, als wir in die Dämmerung hinein segeln. Die von *Sparkman & Stephens* konstruierte Swan taucht weich in die auf bis zu 4 m anwachsende Dünung hinein und jagt am Rande der Rumpfgeschwindigkeit durch die aufgewühlte See in der östlichen Deutschen Bucht. Luwärtig von uns schweift das Leuchtfeuer von Helgoland mit einem Blitz zu 5 Sekunden über den dunkelgrauen Horizont.

Das Sturmsegeln in der Nordsee bestätigt bei sturmbewährter Schiffsführung jedem Crewmitglied ein Höchstmaß an sicherem Segeln auf einer exzellent gebauten Yacht mit einer Top-Ausstattung an Rigg und Segeln.

Das Arrangement des Seglers in und mit der Natur ist das Erlebnis - mit allem Respekt. Es geht um das richtige Augenmaß die eigenen Grenzen zu erkennen und zu respektieren, aber die Kraftkomponenten für sich nutzen zu können. Das ist einzigartig und macht den Reiz, den Anspruch und die Freude am Schwerwettersegeln aus.

Als wir die Elbmündung in der Dunkelheit des Abends bei Niedrigwasser erreichen, baut sich die Dünung westlich des *Großen Vogelsandes* bis auf 5 m auf. Die weiße schäumende See türmt sich um uns, während wir den an der nördlichen Fahrwasserseite rot befeuerten Lateraltonnen entgegen segeln. Über den UKW-Arbeitskanal 71 *Elbe-Traffic* sind wir über den Schiffsverkehr informiert. Das Verkehrstrennungsgebiet der Elbe-Ansteuerungstonne bleibt Steuerbord liegen als wir das Fahrwasser zwischen der *Bake Z* vom nördlichen zur *Bake B* zum südlichen und einlaufenden Fahrwasserrand queren.

Wir segeln mit dem auflaufenden Gezeitenstrom am grünen Tonnenstrich außerhalb und parallel zum Fahrwasser, um den einlaufenden Schiffen mit größerem Tiefgang genügend Raum zu geben. Am späteren Abend erreichen wir Cuxhaven. Die Suche nach einem geeigneten Liegeplatz gestaltet sich bei diesen Wetterbedingungen zeitaufwendig, bis wir an einem geeigneten Schwimmsteg im *Alten Fischereihafen* festmachen.

Anlegedrink und Midnight-Dinner im von der Warmluftheizung wohlig erwärmten Salon, während die Segel-Ausrüstung im Vor- und Achterschiff trocknet. Sehr angenehmer gemeinsamer Ausklang des Törns mit der Crew, geprägt von Teamgeist und Kameradschaft.

Fazit

Das Schwerwettertraining (16. - 22.10.2010) beinhaltet alles, was seglerisch in einer Woche zu erleben war. Die Wetterlage im Herbst hat das Sortiment von 0 - 9 Beaufort abgerufen - das haben wir uns vom Leichtwind-Spinnaker bis hin zur Sturmbesegelung zu Nutze gemacht.

Entscheidend ist hierbei ohne Angst, jedoch mit Respekt den Naturgewalten zu begegnen und sie für sich kontrolliert zu nutzen sowie in Verantwortung für Schiff und Crew das Limit wahrzunehmen.

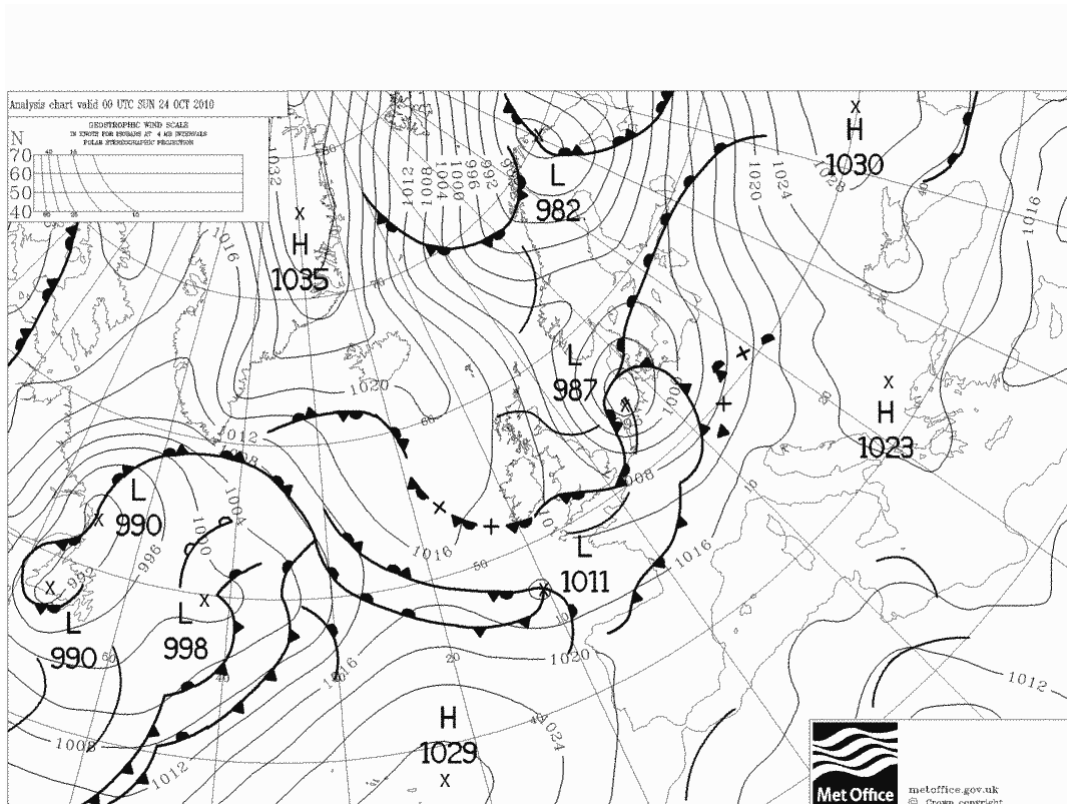
Die Vielseitigkeit dieses Schwerwettertrainings zeigte die mögliche Bandbreite des Segelns sowie der Charaktere und Altersstruktur der Crew. Die Konstellation im Team mit zwei Frauen, fünf Männern, dem ältesten mit 65 Jahren und einem seglerischen Nachwuchs mit 11 Jahren macht deutlich, wie vielen Menschen das Segeln die Natur eröffnen kann.

Mein Dank als Skipper geht hierbei an die Crew, die in Toleranz von Persönlichkeiten und einem Altersunterschied von zwei Generationen auf engstem Raum an Bord zu einem Team zusammengewachsen ist und sich gegenseitig beschenkt hat.

* * * * *

Schwerwettertraining auf der Nordsee - SY Dantés, Nautor's Swan 48 S&S

Die Wetterlage am 24.10.2010 publiziert von www.wetterzentrale.de



Über der Nordsee hat sich ein Sturmtief mit Kern über dem Skagerrak entwickelt. Auf der Rückseite schwenken Fronten mit stürmischem Wind in das Seegebiet der Deutschen Bucht. Das Anemometer der Wetterwarte von Helgoland misst W-NW 9 Beaufort.

Vorbereitungen im Hafen

Zum bevorstehenden Sturmsegeln bereiten wir die Sturmbesegelung im Hafen vor. Wir binden das aufgetuchte Großsegel mit Marlschlägen ein und schlagen das Trysegel an der parallel zur Mastschiene des Großsegels angebrachten zweiten Mastschiene für das Trysegel an. Das Unterliek wird lose gefahren und mit dem Horn nach achtern zur Baumnock gestreckt. Die Sturmfock befestigen wir mit ihren Stagreitern am Kutterstag.

Ablegen von Helgoland zur Mittagszeit. Durch den vorlich einfallenden Wind klappen wir uns über die Achterspring vom Schwimmsteg ab. Als die Fender und Festmacher verstaute sind, setzen wir in der Abdeckung des Hafens das Trysegel und heißen die Sturmfock auf. Mit einem Manövertraining im Innen- und Außenhafen spielen wir uns als Crew auf den zu besetzenden Positionen ein und segeln hinaus in die bewegte See rund um Helgoland.

Das Sicherheitstraining vor Helgoland

Zunächst segeln wir der Hochseeinsel vorgelagerten Düne entgegen und trainieren das Handling der Yacht. Dabei macht der Helgoländer Fotograf *Werner Fähländ* brillante Außenaufnahmen von unserer Swan unter den feuerroten Sturmsegeln.

Wir setzen Kurs S ab, um von der Abdeckung des *Roten Felsens* wegzukommen und damit die volle Intensität der bereits bis zu 4 m angewachsenen Dünung der *Deutschen Bucht* zu erleben. Die Swan ist von der Solidität ihrer Bauweise sowie den eleganten Linien ihrer Konstruktion fürs *Schwerwettersegeln* hervorragend geeignet - den Rest setzen wir als Team des Schwerwettertrainings um.

Das ist die Zeit, das Boje-über-Bord Sicherheitstraining bei steifen bis stürmischen Winden durchzuführen: Die Markierungsboje geht über Bord, wir setzen die Segel dicht und bringen die Yacht auf Kurs halben Wind, wenden in den beigedrehten Zustand und steuern in der Tangente halben Wind wieder aufs Objekt zu, anvisiert über die freie Sicht im leewärtigen Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Unterwant, da das Vorsegel luvwärtig back steht. Die Geschwindigkeit reduziert sich und dennoch bleibt das Schiff steuerbar. Im Einzugsbereich der Boje leewärtig vom Bug geben wir hart Luvruder, so dass die Yacht mit ihrem windbedingt niedrigen leewärtigen Freibord sich zum Objekt dreht, das dann an Bord aufgenommen werden kann. Die Geschwindigkeit hat sich dabei auf ein bei diesen windreichen Naturverhältnissen geringstes mögliches Maß reduziert. Das Ruder ist luvwärtig fixiert, die Großschot gefiert und die Yacht kann sich selbst in der See überlassen werden, während alle verfügbaren Crewmitglieder sich am Abbergen des potentiell Verunglückten beteiligen können. Bei diesem Manöver geht keine Gefahr von schlagenden Schoten, Lärm und einer unkontrolliert in der See und im Wind stampfenden Yacht aus. Es besteht eine permanente Kontrolle über das steuerbare Schiff mit einfachem Handling absolut dicht gesetzter Schoten. Nur der Rudergänger ist in ‚Charge‘, während alle anderen Crewmitglieder sich ausschließlich auf die Rettungsaktion konzentrieren können.

Das *Hamburger Manöver* ist in der Yacht-Reportage ‚Fit für alle Fälle‘ (Ausgabe 10/2006) und auf den Webseiten www.charisma4sea.de sowie www.schwerwettertraining.de veröffentlicht.

Fazit

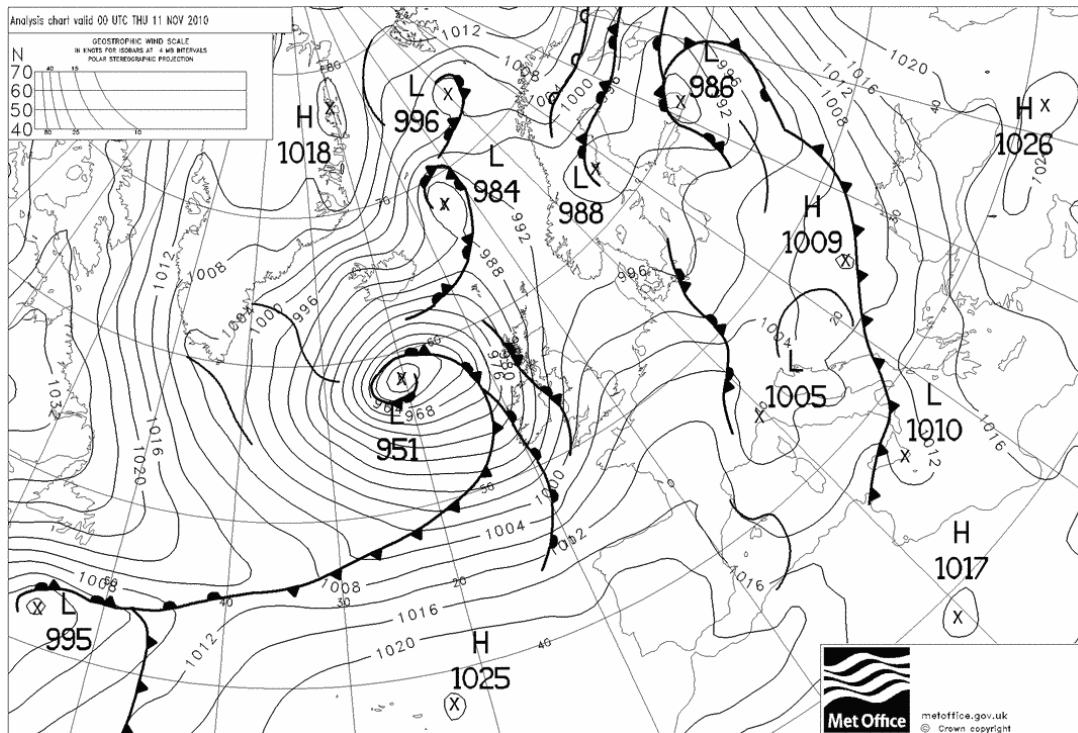
Dieses Schwerwettertraining (23. - 29.10.2010) war durch die verschiedenen Wetterlagen im Herbst geprägt. Von der Durchführung der Boje-über-Bord Sicherheitsmanöver unter Sturmsegeln bis zum Spinnakersegeln, sowie vom Hochseesegeln bis ins Wattenmeer einschließlich der Fahrt auf der Elbe mit regem Schiffsverkehr haben wir alles umgesetzt, was in dieser einen Woche Nordsee-Segeln möglich war.

Die Schwerwetter-Crew ist durch ihren kameradschaftlichen Umgang zu einem Team zusammen gewachsen, mit dem es Spaß gemacht hat das Schwerwettertraining in der vollen Vielfalt des Segelns zu erleben.

* * * * *

Schwerwettertraining auf der Nordsee - SY Dantés, Nautor's Swan 48 S&S

Die Wetterlage am 11.11.2010 um 00 UTC publiziert von www.wetterzentrale.de:



Nach einer Zwischenhochphase zieht ein atlantisches Orkantief gen Nordsee. Bereits auf seiner Vorderseite ist in der Deutschen Bucht mit regnerischem und stürmischem Wetter zu rechnen. Der Deutsche Wetterdienst www.dwd.de sagt Wind aus Südwest bis Süd mit Stärke 7, zunehmend auf Stärke 9 - 10, später Südwest bis West Stärke 9 mit orkanartigen Böen und einer See mit zunehmend 4 bis 6 Meter voraus.

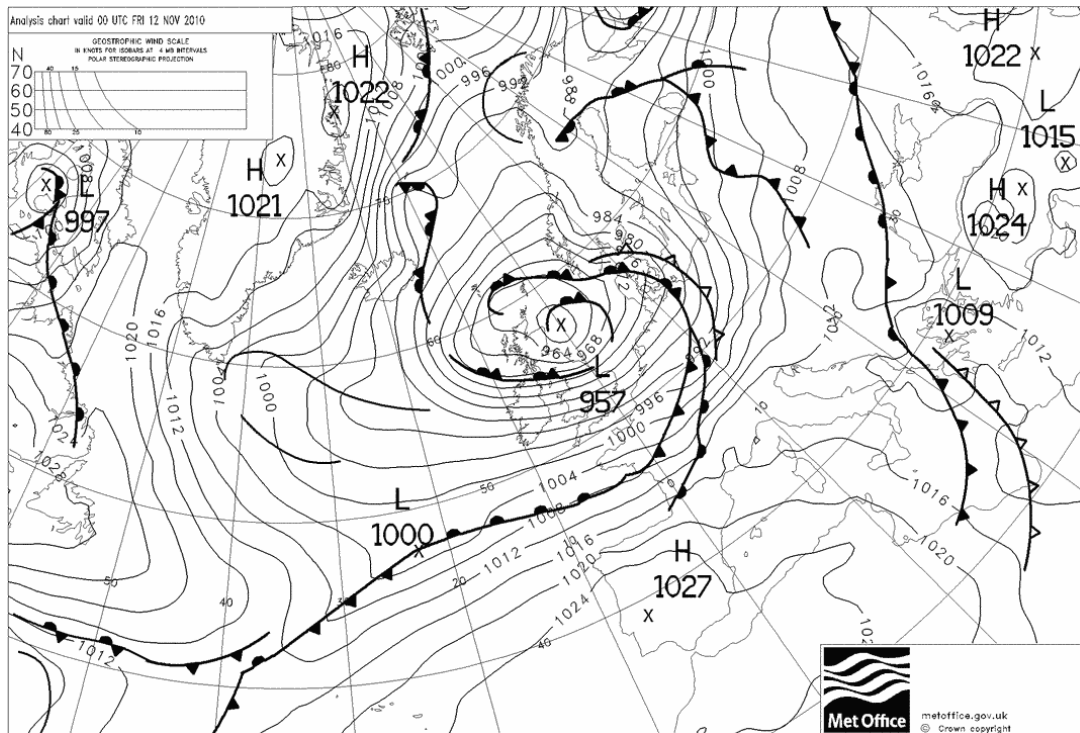
Das bedeutet für uns, dass wir die Yacht in den Schutz des ablandigen Bereichs vom Hafen in Helgoland verholen. Dabei legen wir uns längsseits an eine Stahlyacht, um unser Schiff nicht dem Tidenhub bis zu 3,5 m am Pier auszusetzen. Wir legen zudem Landleinen, um das Schwojen des Verbundes zu regulieren.

Das Anemometer der Wetterwarte von Helgoland misst S-SW 9 - 10 mit orkanartigen Böen.

Die Crew organisiert eine Besichtigung beim Seenotrettungskreuzer *Hermann Marwede*. Kollegiale, ruhige und sympathische Atmosphäre an Bord der DGzRS www.dgzrs.de. Wir besichtigen den Sanitätsbereich, die Kommandobrücke, den Maschinenraum und erleben eine Übung des Tochterbootes *Verena*, die vom Mutterschiff wieder aufgenommen wird.

Die Barographenkurve stürzt ab, während das Windmessgerät im geschützten Bereich des Hafens mit 47 kn Wind vollen Sturm anzeigt...

Die Wetterlage am 12.11.2010 um 00 UTC publiziert von www.wetterzentrale.de:



Das Orkantief zieht über die Nordsee nach Südkandinavien. Da unser Standort rechts der Zugbahn ist, dreht der Wind rechts. Aufgrund der sich komprimierenden Isobaren weht der Wind stürmisch, durchsetzt mit orkanartigen Böen.

Der Deutsche Wetterdienst www.dwd.de sagt Wind aus Südwest bis West mit Stärke 8 - 9 mit Orkanböen und einer See von 4 bis 5 Meter voraus.

Das Anemometer der Wetterwarte von Helgoland misst SW-W 9 - 10 mit orkanartigen Böen.

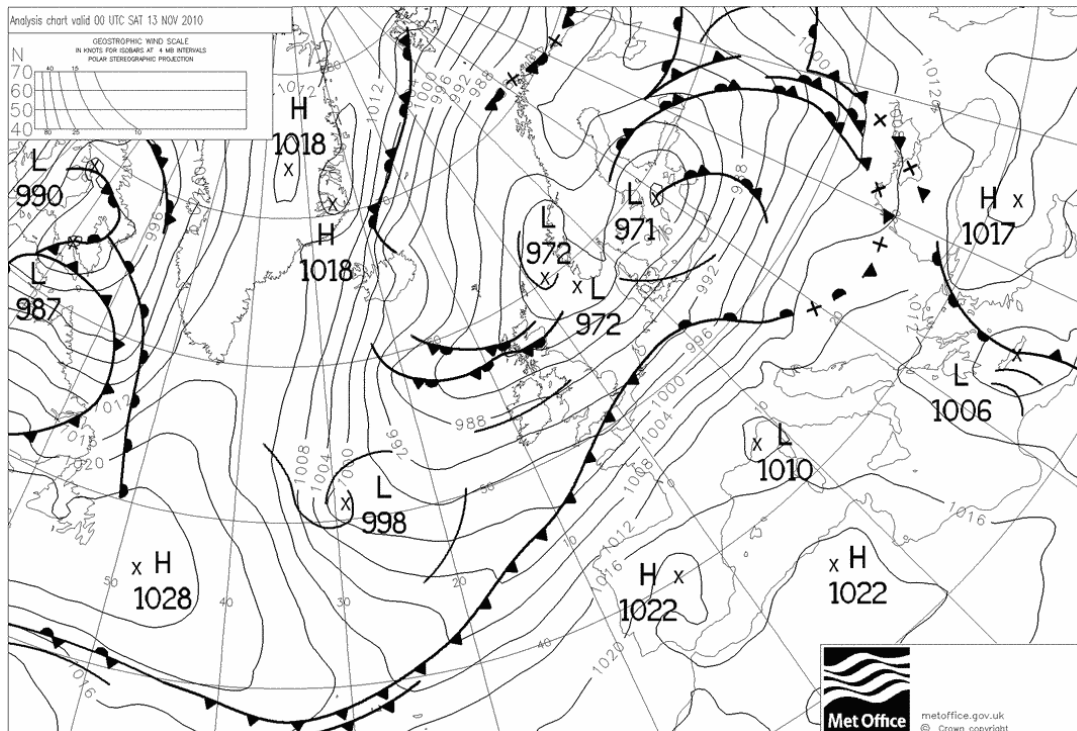
Wir unternehmen als Schwerwetter-Crew einen Inselspaziergang entlang der tosenden und schäumenden Brandung der von Tetrapoden geschützten Südküste Helgolands hinauf aufs Oberland, wo wir oberhalb der Klippen von den Orkanböen nahezu von den Beinen gerissen werden. Die Nordsee präsentiert sich als schäumendes weiß-graues Inferno...

Die Wettersituation am 13. November 2010

Das Orkantief zieht weiter in östliche Richtung. Das Tiefdruckgebilde besteht nun aus drei Kernen und füllt sich langsam auf. Auf der Rückseite des Tiefs weht Starkwind durchsetzt mit stürmischen Schauerböen.

Am Vormittag legen wir vor Niedrigwasser von der Hochseeinsel ab. Besegelung: Kutterfock und Trysegel. Unser Kurs: Kurs ESE durch die Helgoländer Bucht gen Elbmündung.

Die Wetterlage am 13.11.2010 um 00 UTC publiziert von www.wetterzentrale.de:



Die Nordsee ist noch aufgewühlt, da aufgrund der indifferenten Unterwasser-Topographie vor Helgoland die Wellen chaotisch übereinander schlagen. Die Swan nimmt diesen Seegang mit Bravour. Das Bord-Anemometer misst S-SW 6-7 mit Schauer-Sturmböen zu 9 Beaufort. Nach Kentern der Tide unterstützt uns der ostsetzende Gezeitenstrom. Da beide Kraftkomponenten von Wind und Strom in dieselbe Richtung setzen, segelt die SY Dantés weich durch die See ihrem Winterlager entgegen...

Fazit

Das Schwerwettertraining (8. - 14.11.2010) war erneut durch die vielseitigen Wetterlagen des Herbstes geprägt. Dabei hat die Natur das Limit gesetzt, so dass unter dem Einfluss des Orkantiefs im schützenden Hafen zu verbleiben war. Diese Naturgewalten auf der Hochseeinsel zu erleben, bleibt der Crew ebenso in Erinnerung, wie das Segeltraining, das vom Sicherheitstraining bis zum Spinnakersegeln alles beinhaltete.

Die Schwerwetter-Crew hat mit ihrer Umsicht und Verständnis von der Schiffsführung bis zur Seemannschaft ihren Skipper top unterstützt.

Danke *Männers* für einen Top-Abschlusstörn der reichhaltigen Segelsaison 2010...

* * * * *

1. **Person über Bord!**
 - Crew alarmieren - PoB-Taste drücken - Rettungsmittel ausbringen.

2. **Alle Schoten dicht holen und die Yacht auf Halbwindkurs bringen,**
dadurch resultiert
 - Raumgewinn zum Manövrieren
 - uneingeschränkte Manövrierfähigkeit bis hin zur Gefahrenhalse

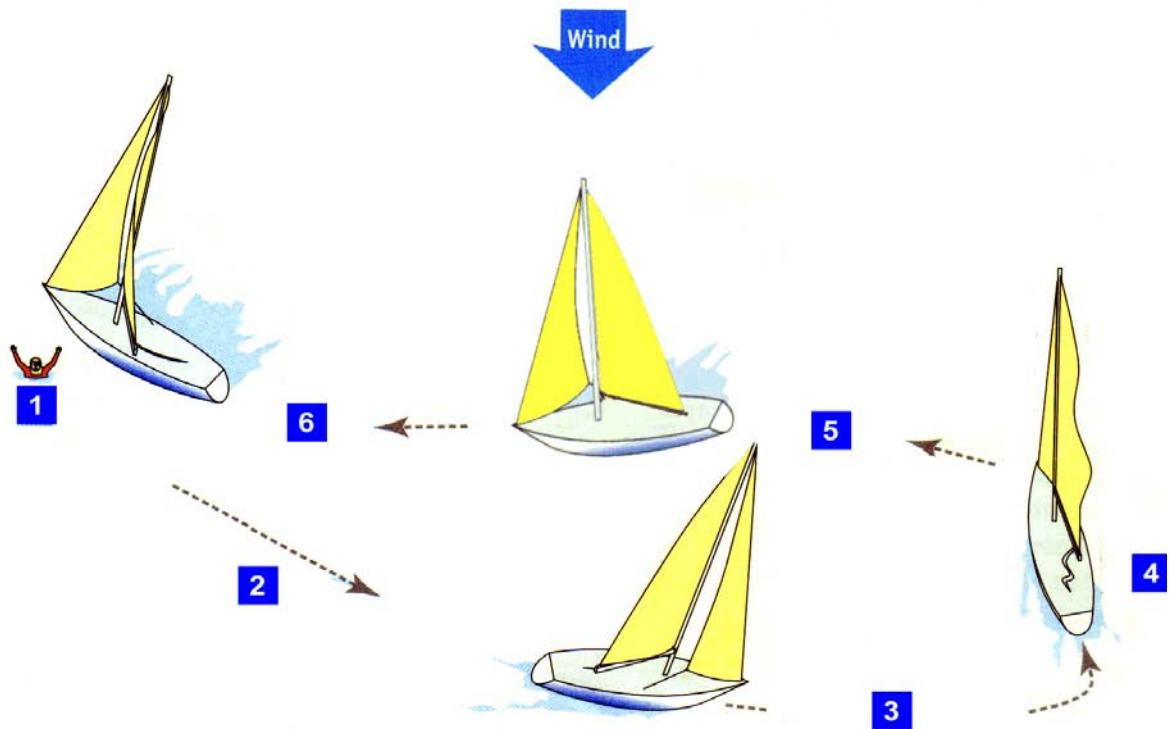
3. **Den Wendepunkt auf Höhe der luv-/leewärtigen Linie umgehend erreichen,**
indem
 - ✓ bei Halbwindkurs der Kurs beibehalten
 - ✓ beim Am-Wind-Kurs abgefallen
 - ✓ beim Raumschotkurs angeluvt wird

4. **Die Yacht durch den Wind wenden, Fock bleibt back stehen**

5. **Aktive Zielfahrt**
 - mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
 - mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
 - das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird

6. **Im Einzugsbereich der Boje die Yacht rechtzeitig anluven,**
 - die Großschot fieren, um die Windenergie zur Yacht auszugleichen und mit minimaler Geschwindigkeit das Ziel zu erreichen
 - das Steuer für das optimale Beidrehen hart nach Luv einschlagen (Luv-Ruder) und fixieren
 - das Crewmitglied bzw. die Boje am leewärtigen Freibord des Schiffes festhalten bzw. aufnehmen

7. **Den Verunglückten über das durch den Winddruck der back stehenden Fock niedrige Freibord an Bord hieven**
 - dabei die Situation der Crew erfassen und die technischen Hilfsmittel an Bord wie die Winschen und Fallen berücksichtigen



Fazit

- das Manöver ist leicht zu vermitteln und physikalisch gut nachvollziehbar
- die Yacht ist bei ausgewogener Segeltrimm mit dicht gehaltenen Schoten für den Rudergänger gut zu steuern
- das Manöver ist sicher - es gibt kein Gefährdungspotential der Crew durch schlagende Schoten und killenden Segel
- das niedrige Freibord (bedingt durch Winddruck in die back stehende Fock) ermöglicht die Bergung des Verunglückten an Bord
- das Manöver ist durch die vorgenannten Aspekte schnellstmöglich abgeschlossen, der direkte Kontakt zum Überbordgefallenen gewährleistet
- das Manöver ist auch in einer unvorhergesehenen Gefahrensituation realistisch und bedeutet eine größtmögliche Ruhe auf dem Schiff
- das Manöver bietet auf der Grundlage des ‚Ruhe Bewahrens‘ die Voraussetzung eine Gefahrensituation zu bewältigen