GEWITTER SEGELN.

Seemannschaft
und Grenzerfahrung
40 Segler berichten

millemari.

Gewitter

Luftelektr. Entladungen (-> Blitz, -> Donner) und i. Allg. kräftigen Niederschlägen sowie heftigen, böigen Winden verbundene Wettererscheinung, die durch Konvektion von Luft relativ hohen Wassergehalts bei hoch reichender (feucht-)labiler Schichtung der Atmosphäre auftritt und gekennzeichnet ist durch die Ausbildung bes. mächtiger, sich lokal aus kleinen Anfängen rasch entwickelnder Quellwolken, in denen starke Vertikalströmungen herrschen.
(Brockhaus, Weltbild Studienausgabe, Leipzig 2001, Bd. 8, Seite 518)

JEDES GEWITTER IST ANDERS

„Oft im Gewitter – vor allem draußen auf See – ist der Blitz das, was aller Augen und Emotionen auf sich zieht. In ihm stecken Gewalten, die wir uns nicht vorstellen können. Natürlich ist der Einschlag eines Blitzes das Schlimmste, was einer Yacht passieren kann. Blitze so wie der, den ich in dieser Nacht sah.

Kaum jemand weiß: wie eine Yacht nach dem Einschlag eines Blitzes aussieht. Halten die Wanten? Gibt‘s unten, unter Deck, da wo der Mastfuß sitzt und der Blitz wieder hinausfährt, ein großes Loch? Wie übersteht man es, wenn in meternahem Umkreis 10.000de Volt Strom durch Leitungen jagen, die dafür nicht gemacht sind? Ich weiß es nicht.

Aber ich werde es herausfinden.“

Thomas Käsbohrer
➢ www.marepiu.blogspot.de

Foto: Thomas Käsbohrer.

Foto: Susanne Guidera.

Bewusst

trafen die Herausgeber die Entscheidung, dem leidenschaftlichen Fahrtensegler in diesem Buch den Platz einzuräumen vor dem Profiskipper. Stellt doch ein Gewitter auf der Ostsee die kleine Crew einer Charteryacht vor ganz andere Anforderungen als der Südatlantik die Profiyacht mit acht ausgebildeten Steuerleuten an Bord.

Es ging bewusst darum, die Erfahrungen und Beobachtungen heutiger Fahrtensegler zusammenzutragen und daraus ein Buch zu machen für denjenigen, der als Fahrtensegler mit kleiner Crew auf eben jene Verhältnisse treffen wird, wie sie dieses Buch beschreibt.

Foto: Marc Kunze.

GEWITTERSEGELN THOMAS KÄSBOHRER VORWORT.

Foto: Susanne Guidera.

Einer Crew, die auf einem Segelboot ein Gewitter unausweichlich vor sich hat, stehen vielfältige Herausforderungen und Gefahren vor Augen – egal wie groß das Schiff sein mag. Schon der Anblick eines heraufziehenden Gewitters auf See ist weit beängstigender als an Land. Wo dort Landschaft, Häuser, Hügel, Mittelgebirge große Teile eines Gewitters verbergen, ist der uneingeschränkte Blick auf See auf einen gewitterbedeckten Horizont Respekt gebietend. Wo wir hier mit beiden Beinen auf der Erde stehen, nehmen wir die Dinge dort aus dem Auf und Ab der Wellen heraus wahr. Sind auf größere Distanz Blitze zu erkennen, Donner zu hören: nimmt das Gefühl der Bedrohung durchaus zu. Fragen in der Crew werden laut: „Was passiert im Gewitter?“ – „Was kann passieren?“ – „Was passiert mit einem Boot, wenn der Blitz einschlägt?“

Selbst unter befahrenen Seglern fallen Antworten auf diese Fragen so zahlreich, vielfältig und gegensätzlich aus, wie es die Farben des Meeres an einem stillen Sommertag sind. Das beginnt mit der Einschätzung dessen, wie hoch denn die Wahrscheinlichkeit liegt, auf einer Yacht auf dem offenen Meer vom Blitz getroffen zu werden. Wie sich das anfühlt. Welche Schäden an einer Yacht in einem solchen Fall entstehen. Und wie das richtige Verhalten im Gewitter auf See ist. Die Meinungen hierüber gehen auseinander. Seemeilen weit.

Als wir im Dezember 2014 die Segel-Communities in den Social-Media-Plattformen des Internets zu diesem Projekt aufriefen und uns die ersten Geschichten von Seglern erreichten, stellten wir schnell Erstaunliches fest. Von rund 40 Geschichten, die eingesandt wurden, beschäftigen sich alle mit Gewitter: Mit Böen. Hohen Wellen. Slippenden Ankern. Mann über Bord. Wasserhosen. Und vielem, vielem mehr. Aber keine einzige beschäftigte sich mit einem direkten Blitzeinschlag.

Als wir es genau wissen wollten und für dieses Buch lange Interview-Termine bei Yacht-Versicherern in Hamburg führten, erhärtete sich das Bild: Das, was uns beim Anblick eines Gewitters zunächst am meisten schreckt, verdeckt den Blick auf Gefahren, die tatsächlich im Gewitter lauern.

Das, was uns beim Anblick eines Gewitters zunächst am meisten schreckt, verdeckt den Blick auf Gefahren, die tatsächlich im Gewitter lauern.

Und dies sind Gefahren, die – anders als die gewaltige Entladung elektrischer Energie – „Blitz“ genannt – zunächst vernachlässigbar erscheinen. Gefahren durch Wind und Welle. Durch Böen. Durch schlechte Sicht im Starkregen. Gefahren aufgrund von Seekrankheit und Übermüdung bei Langfahrt-Törns mit kleinen Crews.

Wir haben uns deshalb schon nach der Lektüre der allerersten Berichte von Seglern dazu entschlossen, die Gliederung dieses Buches nicht etwa nach Fahrtgebieten auszurichten, sondern nach eben jenen Herausforderungen und echten Gefahren, die einer Crew im Gewitter begegnen.

Was die jeweilige Situation erfordert, ist Sache des Skippers.

Eines will dieses Buch aber nicht sein: Eine Gebrauchsanleitung für Gewitter. Natürlich haben an diesem Buch auch Experten mitgearbeitet. Versicherer und Meteorologen kommen zu Wort. Aber zu unterschiedlich ist, was man gemeinhin an Phänomenen unter dem Begriff „Gewitter“ erlebt. Zu unterschiedlich sind die Erscheinungsformen, zu unterschiedlich ist die richtige Antwort auf das, was jeder draußen anders erlebt. „Gewitter kann man nicht üben“, stellt einer der Autoren richtigerweise fest.

Video eines Blitzeinschlags auf dem Wasser in der Bucht von Kotor, Montenegro, in Zeitlupe:

➢ http://youtu.be/1mtwC4f9z3A

Was die jeweilige Situation erfordert, ist Sache des Skippers. Extremsituationen wie Gewitter erfordern vom Handelnden ein hohes Maß an Entscheidungsfähigkeit. Richtiges Verhalten im Gewitter basiert, und so ist es im Leben meist, nicht auf Spezial-Ausbildung, Spezial-Ausrüstung, Spezial-Know-How. Sondern auf altbekannter Anwendung altbekannter Regeln, die jeder Segler kennt. Man nennt es: Seemannschaft.

Deshalb liegen der Reiz und die Qualität, für die wir den Autoren der Geschichten zu danken haben, darin, dass sie uns eine Folie liefern, welchen Weg Menschen in dieser Extremsituation eingeschlagen haben, um sie zu meistern. Spannend sind die Geschichten schon für sich. Aber spannend wird jede Geschichte, wo sich jeder Segler die Frage stellt: „Und was hätte ich gemacht, in dieser Situation?“

Und so bleibt letztlich über die Kunst, ein Gewitter auf See auf einem kleinen Schiff zu meistern, nicht viel mehr zu sagen als das, was Peter Bruce in seinem Nachwort zu Adlard Coles‘ Buch Schwerwettersegeln formulierte:

„Kluge und resolute Entscheidungen werden am besten vor einer Situation getroffen, die einen später zur Verzweiflung treiben kann. Anders ausgedrückt: Die meisten Probleme sollten bereits angegangen werden, wenn sie sich ankündigen.“

Foto: Thomas Käsbohrer.

VON SEGLERN FÜR SEGLER DIE AUTOREN.

Foto: Almut Meyer.

Alexander Bolt. Almut Meyer. Andreas Stengel. Annette Kilch. Axel Hachenberger. Be Dhinghi. Bernhard R. Fischer. Christine Fuhrmann. Christopher Draeger. Claus Aktoprak. Cool Wool. Cornelia Glenz. Cornelia Schneider. Dirk Krauss. Francesca Müller. Gerhard Rapp. Harald Risius. Hubert Kraft. Jenny Weber. Katrin von Canal. Käpt'n La Pirogue. Konrad Ignatz. Marc Kunze. Marc Naumann. Markus Silbergasser. Nico Schachinger. Ono Mothwurf. Peter Müller. Peter Thumel. Peter von Klitzing. Raimund Mollenhauer. Regine Richter. Reinhardt Gennies. Sandro Kumric. Sebastian Wache. Skip Baer. Steffen Beck. Susanne Guidera. Thomas Käsbohrer. Thomas Schmidt. Thorsten Terfort. Ursula Luckhaupt. Wolfgang Apel. Wolfgang Appun. Wolfgang Hauger.

Wir danken den Autoren dafür, dass sie in diesem Buch erzählen, wie sie die Extremsituationen gemeistert haben, denen sie im Gewitter begegnet sind. Und dass sie uns an ihren Gedanken und Überlegungen teilhaben lassen. Auch den Fotografen gilt unser Dank. Sie erzählen mit ihren Bildern ganz eigene Geschichten. Damit auch andere Segler davon profitieren. Vor dem nächsten Gewitter.

CONTENT

6 VORWORT.
Thomas Käsbohrer.

10 VON SEGLERN FÜR SEGLER.
Die Autoren.

13 GEFAHR DURCH WIND & WELLE.
Dirk Krauss. Annette Kilch. Ursula Luckhaupt.
Käpt'n La Pirogue. Christine Fuhrmann.

43 WIE MAN GEWITTER FRÜHZEITIG ERKENNT.
Thomas Käsbohrer.

55 GEFAHR DURCH BÖEN.
Alexander Bolt. Christopher Draeger. Andreas Stengel.

71 MINUTENPROTOKOLL EINES GEWITTERS.
Peter Thumel.

77 DER MOTOR VERSAGT.
Cornelia Schneider.

93 SEGELN IN DEN 70ERN.
Wolfgang Apel.

96 WASSEREINBRUCH.
Reinhardt Gennies.

103 DIE ELEKTRONIK SPINNT.
Wolfgang Hauger.

105 GEWITTERSEITEN IM INTERNET.
Sebastian Wache.

106 DIE NAVIGATION VERSAGT.
Thomas Käsbohrer.

113 BLITZE AUF SEE.
Axel Hachenberger.

116 WIE EIN GEWITTER ENTSTEHT.
Sebastian Wache.

122 WOLKEN IM GEWITTER.
Cornelia Glenz.

127 AUF KOLLISIONSKURS.
Markus Silbergasser. Cool Wool. Wolfgang Hauger.
Raimund Mollenhauer. Thorsten Terfort.

136 DIE BOJE HÄLT NICHT.
Wolfang Hauger.

140 TREIBENDE GEGENSTÄNDE.
Raimund Mollenhauer.

147 SEEKRANKHEIT.
Thorsten Terfort. Sandro Kumric.

158 DIE NACKTE WAHRHEIT.
Was Versicherer über Gewitter sagen.

164 BLITZEINSCHLAG.
Dieter Behlich.

167 MANN ÜBER BORD.
Konrad Ignatz.

178 WETTER EIN METEOROLOGE IM GEWITTER.
Sebastian Wache.

181 AUF LEGERWALL.
Francesca Müller. Harald Risius. Hubert Kraft.
Peter von Klitzing. Susanne Guidera. Steffen Beck.

217 WETTERREGELN FÜR SEGLER.
Die besten Merksätze.

219 DER SKIPPER.
Claus Aktoprak. Marc Naumann.

226 WASSERHOSE.
Nico Schachinger. Sebastian Wache.

234 AUF GRUND GELAUFEN.
Ono Mothwurf.

238 DER ANKER HÄLT NICHT.
Be Dhinghi.

249 DER VERMEINTLICH SICHERE HAFEN.
Bernhard R. Fischer. Thomas Schmidt.
Gerhard Rapp. Thomas Käsbohrer.

271 IMPRESSUM.

millemari.

„Am nächsten Tag lese ich in der Zeitung, dass der Gewittersturm mit 11 Beaufort wehte. 50 Yachten gerieten in Seenot. Der Flughafen Schiphol wurde gesperrt. Es gab vier Tote ...“

DIRK KRAUSS

GEFAHR DURCH WIND & WELLE.

Foto: Wolfgang Appun.

„Ich schaue mich um und sehe, wie eine Böenwalze kreischend auf mich zukommt.“
DIRK KRAUSS

WIND & WELLE

DIRK KRAUSS EINHAND IM GEWITTER.

Foto: Dirk Krauss.

Ein blauer Himmel mit Schäfchenwolken versüßt meinen Tag. Mit 3 Beaufort weht der Wind aus WNW. Mit einem Schrick in den Schoten rauscht LEVIATHAN dahin und zeigt mir die Schönheit des Segelns. Ich sitze gemütlich im Cockpit und beobachte, wie LEVIATHAN den Weg nach NE von alleine findet. „Was will ich mehr ...?“

Nachdem wir die Maas Entrance bei Rotterdam gequert haben, ohne der vielen Großschiffahrt auszuweichen, falle ich ein paar Grad ab und stelle die Segel nach. Dann sehe ich mich um und beobachte in der Ferne, wie sich hinter mir eine dunkle Wolkenwand bildet.

„Naja“, denke ich, „die ist ja weit weg und liegt nicht in der Richtung, wo ich hin möchte.“ Also schaue ich zum Bug in den blauen Himmel. Voraus und dicht unter Land sichte ich eine Hallberg Rassy. „Die will bestimmt nach Scheveningen“, denke ich.

Der Wind lässt etwas nach. „Hmm, dann wird es wohl noch etwas länger dauern.“ Als ich mich umdrehe, sehe ich, dass die graue Wolkenwand unglaublich schnell näherrückt. Und das der Windrichtung entgegen.

Sie ist jetzt komplett über den achterlichen Horizont verteilt und wird immer schwärzer. Weiße Schlieren bildeten sich darin.

„Mist, jetzt bekomme ich doch noch Regen.“ Ich suche mir mein Ölzeug raus. Es ist sommerlich warm und ich möchte die Sachen erst dann anziehen, wenn es zu regnen anfängt ...

Es ist ein wunderschöner Julitag, als ich mich mit meiner Reinke Taranga aufmache, einhand von Zeeland nach Texel zu segeln.

Immer noch segle ich parallel zur Küste Richtung Texel. Permanent schaue ich nach achtern und sehe, wie die Wolkenwand pechschwarz wird und die weißen Schlieren immer größer werden. „Jetzt kommt es gleich dicke“, denke ich mir und nehme die Segel vorsichtshalber weg. Dann starte ich den Motor. Der Wind lässt nach und ist kaum noch zu spüren ...

Auf einmal höre ich ein leises Rauschen von achtern, das merklich lauter wird. Ich schaue mich um und sehe, wie eine Böenwalze kreischend auf mich zukommt. Es kommt mir so vor, wie bei einem Güterzug, der durch den Bahnhof rauscht, ohne anzuhalten. Von einer Sekunde auf die andere wird die Luft kalt und die Böe erwischt LEVIATHAN von achtern. Sie wird direkt um 90 Grad vom Kurs gedrückt und fast auf die Seite gelegt. Im selben Augenblick, wie uns die Bö aus SW trifft, fängt es so heftig an zu regnen, wie ich es noch nie erlebt habe.

Foto: Dirk Krauss.

Durch die enorme Schräglage stehe ich auf der Seite der Sitzbänke der LEVIATHAN im Cockpit. Solch eine Schräglage kannte ich von ihr noch nicht. Geistesgegenwärtig zerre ich an der Pinne und bringe LEVIATHAN wieder auf Kurs. Der Lärm ist ungeheuerlich und der Regen fliegt waagerecht durch die Luft. Wie Pfeilspitzen treffen mich die Regentropfen. Ich finde keine Zeit, mir mein Ölzeug anzuziehen. Ich schaffe es aber noch, den Niedergang zu verschließen.

Meinen Lifebelt habe ich immer noch nicht an! Ihn jetzt anzuziehen schaffe ich nicht, weil ich permanent an der Pinne sitzen muss, damit LEVIATHAN sich nicht zu sehr auf die Seite legt. Sie macht die Sache gut und rauscht mit 7 Knoten vor Top und Takel voran. Der Regen hämmert auf mich ein und der Wind kreischt mir in den Rücken. Zum Glück baut sich kein Seegang auf. Ich beobachte, wie der Wind die Wellenkämme waagerecht wegweht. Der Regen drückt die Wellen platt. Die Sicht ist gleich null. Zum Glück gibt es hier keine Hindernisse und ich laufe parallel zur Küste ab.

Am unangenehmsten ist der harte Regen, der mich trifft. Ich ducke mich weg, so weit, wie das im Cockpit geht. Da der Seegang sich nicht so hoch aufbaut, fahre ich weiter. Nach einer Stunde sehe ich Scheveningen vor mir. Tausende Gedanken gehen mir durch den Kopf. Soll ich jetzt hier draußen bleiben oder doch nach Scheveningen einlaufen, um diesem Hexenkessel zu entfliehen? Dann könnte ich endlich trockene Sache anziehen.

Wenn ich nach Scheveningen einbiege, werde ich den Wind genau von der Seite haben. Komme ich mit meinem 20-PS-Motor bei 8 Tonnen Gewicht überhaupt sicher in den Hafen? Wie kann ich bei diesem Wind alleine anlegen? Was ist, wenn ich einfach weiter ablaufe Richtung Ijmuiden?

Weiterlesen in: GewitterSegeln.
Erhältlich ab März bei ➢ www.weltbild.de
oder auf: ➢ www.millemari.de

„Bei jedem Aufprall ins Wellental wird der Bug so erschüttert, dass Verschlüsse von Bierdosen einfach aufplatzen. “

CHRISTINE FUHRMANN

WIND & WELLE

CHRISTINE FUHRMANN

GEWITTER ÜBER DER BISKAYA.

Foto: Almut Meyer.

Drei Männer, die unterschiedlicher nicht sein können. Günter, der Skipper und Eigner der Granada 35, im Rentenalter und mit Beinprothese. Sein Motto: „Geht nicht, gibt's nicht. Man muss auch mal was aushalten." Andreas, Anfang 20 und voller Erwartungen. Er hat mit Günter bereits einen 4500-Seemeilen-Törn gemacht und weiß, worauf er sich einlässt. Und Gerd, ebenfalls Anfang 20 und frisch verlobt. Gerd ist blutiger Anfänger im Bereich des Hochseesegelns und kann nur ahnen, was auf ihn zukommt.

Geplant ist ein Törn vom Niederrhein zu den Azoren. Dort ist ein Crewwechsel geplant. Günter bleibt an Bord, Andreas und Gerd fliegen nach Hause und zwei neue Mitsegler treten zusammen mit dem Eigner und Skipper die Rückreise an.

An einem Samstag im Juni 1991 fahren die drei los. Mit gelegtem Mast geht es über die Kanäle nach Ijmuiden. Die Tanks werden noch einmal gefüllt und der Mast gestellt, bevor es am nächsten Morgen durch den englischen Kanal nach Falmouth geht. Der Wachwechsel wird auf vier Stunden festgesetzt. So der Plan.

Der erste Segeltag begrüßt die Crew der „ORPLID" mit Regen und Wind um die 6 Beaufort aus WSW. Dagegen steht eine Welle von drei Metern. Für Gerd und seinen Magen ist das keine gute Kombination. Von starker Seekrankheit geplagt, steht er im Cockpit und hält sich am Ruder fest. Besorgt um seinen seekranken Freund, hält Andreas ihn zum Essen an. Aber Gerd bekommt bei dem Seegang nichts runter. Hoch am Wind segelt die ORPLID Richtung englische Küste.

Die überkommende See überspült das Teakdeck. Eine tief hängende Wolkendecke entlädt sich über dem Kanal und schluckt jegliches Tageslicht.

Es ist dunkel. Dabei ist es erst Nachmittag.

Endlich auf englischer Seite angekommen, brist der Wind noch einmal auf. Die Crew kämpft sich nach endlos wirkenden Stunden in der aufgepeitschten See und mit der Hoffnung auf Wetterbesserung durch 8 Beaufort an Dover vorbei. Die Wachwechselzeiten werden verkürzt. Erst auf drei, später dann auf zwei Stunden.

Die ganze Nacht heult der Wind durchs Rigg und lässt die Wellen weiter anwachsen. Mittlerweile rollt eine Welle von 5 Metern.

Erst in den Morgenstunden des dritten Seetages lässt der Wind an Stärke ein wenig nach. Bei 5 Beaufort kreuzt die ORPLID zwischen Verkehrstrennungsgebiet und der englischen Küste zum ersten Etappenziel.

Erschöpft und glücklich kommt die Crew nach dreieinhalbTagen und rund 550 Seemeilen in Falmouth an. Günter verordnet einen Ruhetag. Die Dankbarkeit darüber steht Gerd ins Gesicht geschrieben. Nach diversen Kleinreparaturen und dem Bunkern von frischen Lebensmitteln, Bier und Treibstoff geht es am nächsten Tag weiter.

Der Wetterbericht hat für die kommenden Tage in der Biskaya Starkwind aus Südwest gemeldet. Getreu Günters Motto geht es aber wie geplant am frühen Morgen los. Beim Auslaufen aus dem Hafen zieht dichter Nebel auf. Der Wind ist nunmehr ein Lüftchen aus SW.

Gerd ist schon wieder seekrank. Auch dass sich seine Verlobte in Falmouth telefonisch und ohne ersichtlichen Grund von ihm getrennt hat, trägt nicht gerade positiv zu seiner Verfassung bei.

Erst in den Abendstunden klart es auf. Der Wind dreht auf WSW mit 6 Beaufort. Als Lizard Point weit achteraus liegt, Ausgang englischer Kanal, dreht der Wind auf SW und brist weiter auf.

Der Kurs läuft nach Süd. Die See rollt mit gefühlt haushohen Wellen auf das 35-Fuß-Schiff zu. Wieder herrschen 8 Beaufort. Der Wind heult. Der Rumpf erzittert bei jedem Wellenschlag.

Bei südwestlichen Winden mit der Stärke 8 Beaufort segelt die Crew mit gesetzter Sturmfock am Kutterstag und drittem Reff im Groß Richtung Biskaya. Höhe Brest kreuzt ein Schiff der spanischen Marine mit mehreren Hubschraubern an Deck den Kurs. Der Wind nimmt noch einmal an Stärke zu. Inzwischen sind es 10 Beaufort und das Groß ist komplett eingeholt.

Während die Mannschaft der ORPLID mit Wind und Wellen kämpft, veranstaltet die spanische Marine Zielflugübungen auf das Schiff. Der Hubschrauber kreist über die ORPLID und dreht erst ab, als der Rudergänger das OK-Zeichen gibt. Während der nächsten Tage wird die Crew so begleitet.

Das Sturmtief drückt die ORPLID tiefer in die Biskaya. Die Wellen türmen sich meterhoch auf. An ein Verschnaufen ist nicht zu denken. Gischt nimmt dem Rudergänger die Sicht. Raumgewinn nach SW ist nicht mehr möglich. Günter beschließt, beizudrehen und den Sturm abzuwettern. Gerd und Andreas haben nichts dagegen. Die Sturmfock wird Back gestellt und das Ruder entgegengesetzt voll eingeschlagen und festgesetzt. In den Schapps fliegen die Gegenstände durcheinander, ihr Scheppern setzt kurze Akzente im Lärm des Sturms.

Die Männer verziehen sich unter Deck. Um den Kartentisch versammelt, gibt es zur mentalen Beruhigung und gegen das Zittern der Hände einen großen Schluck Whiskey. Keiner spricht. Günter ist es offensichtlich mulmig zumute. Andreas und Gerd geht es nicht besser.

Nach 12 Stunden im Hexenkessel ist der große Spuk erst einmal vorbei. Trotzdem bläst es immer noch ordentlich mit 7 Beaufort aus südwestlichen Richtungen.

Endlich ist durch Kreuzen ein Raumgewinn von 100 Seemeilen nach SW möglich. Nur raus aus der Biskaya. Einer inneren Eingebung folgend, ruft die Crew über Kurzwelle Norddeich Radio an. Die Stimme aus dem Lautsprecher ist erstaunt, von der ORPLID zu hören. Die Familien hatten inzwischen besorgt bei Norddeich Radio angefragt, ob sich die ORPLID gemeldet hat.

Der Skipper lässt sich über ein handvermitteltes Gespräch mit seiner Frau verbinden, die darauf einen Rundruf startet. Norddeich Radio fragt die aktuellen Wetterdaten ab. Noch bevor die Verbindung endet, prophezeit man den Männern ein weiteres, noch größeres Sturmtief.

Die Verschnaufpause währt tatsächlich nicht lang. Der Wind nimmt auch schon wieder ordentlich zu und zwingt die Männer erneut zum Beidrehen.

So wollen Günter, Andreas und Gerd den immer stärker werdenden Sturm abwettern. Einen Nothafen können sie nicht anlaufen. Dazu sind sie zu weit draußen in der Biskaya. Der Seegang ist zu stark. Der Landfall in einem unbekannten Hafen ist bei diesen Verhältnissen zu riskant. Da alles gut verstaut ist, ergeben sich die drei dem Wetter.

Eine Gewitterzelle zieht mit ordentlich Regen und Wind um die 10 Beaufort im Gepäck von Steuerbord auf. Obwohl die Dämmerung erst eingesetzt hat, ist es tiefschwarze Nacht. Der Tanz des Thor beginnt. Der Wind zerrt am Rigg. Blitze schießen aus einem tiefschwarzen Himmel.

Die See schäumt und spielt mit der ORPLID. Im Vorschiff platzen Bierdosen in den Backskisten. Bei jedem Aufprall ins Wellental wird der Bug so erschüttert, dass Verschlüsse von Bierdosen einfach aufplatzen.

Weiterlesen in: GewitterSegeln.
Erhältlich ab März bei ➢ www.weltbild.de
oder auf: ➢ www.millemari.de

DIE NAVIGATION VERSAGT THOMAS KÄSBOHRER LEVJE IM GEWITTER.

Foto: Katrin von Canal.

„Es war einige Minuten windstilles Geklapper in den Wellen, als die Wolkenwalze uns erreichte.“

THOMAS KÄSBOHRER

Juli 2010. Der große Jahresurlaub. Ein Jahr drauf gewartet. Drei Wochen am Stück Segeln. Nur auf dem Boot sein. Nur draußen sein. Nie im Hafen. Einmal um jede Huk kucken, um die man schauen will.

Die Freude, mit LEVJE nun zum zweiten Mal auf eine dreiwöchige Segelreise gehen zu können, war überwältigend. Immer weiter trieb mich diese Freude vom Heimathafen Izola weg, nach Süden, immer weiter nach Süden. Noch ein Stück. Noch ein bisschen.

Ich wollte bis nach Skradin, über Murter und Šibenik und dann den Krka-Fluß hinauf. Durch den Canyon an die Wasserfälle der Krka. Ein einmaliges Erlebnis, nach tagelangen Salzwasser plötzlich in einem eiskalten Gebirgswasser nach Herzenslust zu plantschen.

In Skradin traten wir zu spät den Rückweg an. Katrin war krank geworden, drei Tage mehr auf dem Fluß, aber drei Tage später die Rückreise angetreten. Aus „Ein Drittel hin, zwei Drittel zurück“ war plötzlich „Zwei Drittel hin, ein Drittel zurück“ geworden. Auf der Insel Ist wurden wir ein weiteres Mal aufgehalten: Starkwind. Genau aus Nordnordwest. Da: wo wir hin mussten.

Bis Rovinj hatten wir uns gegen den Maestrale, den vorherrschenden Nordwest, durchgeboxt und die Nacht ankernd südlich des Hafens verbracht, wo heute ein Bojenbetreiber sein Bojenfeld ausgelegt hat. Der Wetterbericht versprach für den nächsten Vormittag Jugo: 5 bis 6 Windstärken genau aus Südsüdost, genau das, was wir brauchten, für die schnelle Fahrt nach Norden, nach Izola.

Und der Wetterbericht versprach noch etwas: Drehung des Windes auf nördliche Richtungen. Mit Starkwind-Böen. Und Gewittergefahr.

Der Jugo blies schon am frühen Morgen kräftig.

Der Tag begann mit Sonnenschein. Raus aus den Federn. Anker auf. Einmal langsam zwischen der Insel Sveta Katarina und der Altstadt entlangmotort, durch den Fischerhafen von Rovinj, an der Untiefe vorbei und genau an den alten Gemäuern der Altstadt entlang, eine pittoreske Tour.

Weil es draußen blies, drehte ich noch im Altstadthafen eine Runde und setzte dort im ruhigen Wasser die Segel. Genua und Groß. Soviel wie möglich, platt vor dem Wind. Ein „Alles muss raus“ der anderen Art, was nur der versteht, der segelt. Und LEVJE spurtete, kaum draußen, los.

Die Wellen aus Süd waren beachtlich, aber es machte LEVJE nichts aus. Sie war schneller. Rauschte durch die Wellen, dass es eine Freude war. Ein herrliches Fahren, wenn man den Jugo mit sich hat und nicht gegenan muss nach Süden. Ein Fahren, wo Fahren noch reine Freude ist, wo man irgendwie in den Rausch eines Jägers gerät, und schneller, immer schneller, noch schneller sein will. Reine Freude.

Drei Beaufort: Ist purer Spaß.
Vier Beaufort: Ist Freude.
Fünf Beaufort: Ist Freude. Mit Bangen gemischt.
Sechs Beaufort: Ist Bangen. Mit Freude gemischt.
Sieben Beaufort: Ist Bangen.
Acht Beaufort: Ist Angst.
Neun Beaufort: „Where is my Mommy?“

Denn was da auf uns zukam aus Norden, als wir den Limski-Fjord passiert hatten, war nicht ein einfaches Gewitter. Es war anders.

Wie war das noch? Wo ist die Grenze? Jene Grenze, wo schlagartig das, was reinste Freude war, plötzlich mit Bangen durchsetzt ist? Wo reine Freude umschlägt in Bangen, von einem Moment auf den anderen? Wo innerer Jubel Anspannung weicht? Wo das eigene Innere plötzlich unüberhörbar wird und murmelt: „Ich-weiß-nicht, ich-weiß-nicht, hoffentlich-wird‘s-nicht-so-schlimm-wie-es-aussieht.“ Und ein Kloß im Hals entsteht. Und ein Knoten geknüpft wird da, wo er nicht hingehört: im Bauch.

Ich weiß nicht, was es an jenem Tag war, was diese Gedanken auslöste. Vielleicht die schwarze Front, die Katrin weit voraus am Horizont entdeckte. Vielleicht der Jugo, der an diesem Mittag sich noch einmal mächtig ins Zeug legte und etwas über die Stränge schlug für das viele Zeug, das wir drauf hatten. Vielleicht beides zusammen. Und Katrin, die zum x-ten Mal vorschlug, ob es nicht doch besser wäre. Heute. In einer Bucht. Vor Anker. Oder einem Hafen.

Vor uns lag nicht das tiefe bleiblaugraue Etwas, das sich als Gewitter undurchdringlich und unterscheidungslos schwärend vor Schiff und Mannschaft aufbaut. Was da aus Nord auf uns zukam, war etwas ganz anderes: Natürlich auch das tiefe bleiblaugraue Etwas. Aber darunter, klar erkennbar, ausgeprägt und schaurig schön in seiner gefährlichen Wildheit, eine bleigraue, klar konturierte Wolkenwand, geformt wie eine lange Walze, entlang des nördlichen Horizonts. Sie war klar konturiert. Sie schien nur 50 Meter über dem Meer daherzuschweben. Sie war wie eine gemeißelte Skulptur, ihre Formen waren wunderschön, aber so ausgeprägt, dass allein dies schon reichte, um die Schwelle zum Bangen ein für allemal an diesem Tag zu überschreiten. Und den Weg zurück nicht zu finden.

Und wenn sie doch nicht kommt? Der Wind weht ja kräftig genau auf sie zu …

In den Hafen von Vrsar? Und wenn sie uns erreicht, während wir da einlaufen? In die Bucht nördlich von Vrsar, da waren wir schon mal bei Jugo. Ein geschützter Platz. Und wenn der Wind auf West dreht?

Ich entschied, durch das Unwetter hindurchzufahren. Gewitter? Hatten wir schon einige erlebt. Wir hatten gute Erfahrungen damit gemacht, mit dem „Durchfahren“: Segel runter. Alles festbändseln an Deck. Motor an. Autopilot an. Durchfahren. Los geht‘s. Nach 10 bis 20 Minuten ist alles vorbei. „Du wirst sehen“, sagte ich Katrin. Und ich glaubte, was ich sagte.

Ich machte alles fertig auf dem Boot. Alles festlaschen, was im Starkwind Flügel bekommen oder Eigenleben entfalten könnte. PEANUTS, das Dingi, auf dem Vordeck nochmal kontrolliert. Die Fock mit einem Extra-Bändsel gesichert. Das Groß in den LazyBag verschnürt. Dann Regenjacke an. Lifebelt und Schwimmweste um. Die Strecktaue waren eh ausgebracht. Katrin blieb unter Deck. Ich blieb an Deck, um die Dinge zu beobachten.

Die Wolkenwalze war näher gekommen. Ihre Farbe hatte sie von bleiblaugrau auf grauschwarz geändert. Fahnen hingen unten raus, wie Klauen, die sich langsam bewegten. Schön. Und schaurig. Mut machten mir die Yachten an Backbord neben mir, draußen auf dem Meer. Zwei Yachten.

Sie hatten ihre Genuas noch draußen, ließen sich schieben vom schwächer werdenden Jugo, der langsam, langsam schlapp machte, je näher das Walzenförmige mit dem Unwetter aus Gegenrichtung herankam. Drei Yachten. Auf Parallelkurs. Ich fühlte mich Ihnen verwandt, konnte mir die Gedanken vorstellen, die jetzt den Skippern da drüben durch den Kopf gingen. Drei Yachten auf Parallelkurs. Ins Gewitter. Drei Musketiere. Gleiche im Gleichen.

Es war einige Minuten windstilles Geklapper in den Wellen, als die Wolkenwalze uns erreichte.

Stille. Bis aufs Geklapper. Und Windstille. Noch mal schnell die letzte Position in die Seekarte eingetragen. Geklapper. Das gleichförmige Brummen und Blubbern des Diesels. LEVJE, die leicht schaukelt, im Schwell.

Dann: wurde das vorher spiegelnde Wasser vor uns plötzlich schwarz. Schwarz vom Wind, der darauf eindrosch, ein schwarzer Fleck auf dem Wasser mit aufwehender Gischt, der auf LEVJE zurannte. Sie erreichte. Die erste Böe. Aus Nordwest.

Die zweite. Wieder ein schwarzer Fleck auf dem Wasser. Diesmal vom Land. Der Fleck erreicht LEVJEs Bug, nimmt ihn. Und drängt das unter Autopilot Kurs Nord laufende Schiff einfach auf Kurs Südwest. Der Autopilot fängt zu jaulen an. Fehlermeldung. Die nächste Böe aus Nordwest dreht uns weiter.

Es ist Nacht um uns. Sicht ist weg. Blitze voraus. Donner. Regentropfen, gefühlt so groß wie Taubeneier. Die Welle, von den Tropfen flachgedroschen.

Ich fluche. Versuche im Starkwind, den Autopilot auszuhängen. Plötzlich prasselt schwerer Regen aufs Deck. Der Autopilot jodelt. Die Yacht läuft mit hart eingeschlagenem Ruder außer Kontrolle. Der Wind drückt dagegen. LEVJEs Bewegung in den seitlichen Wellen wird stärker.

Es ist eine ungeheuere Menge an Informationen und sinnlichen Eindrücken, die in ein und demselben Moment auf das menschliche Gehirn einwirken. Erstaunlich, wie gut es auch in dieser Extremsituation arbeitet. Autopilot aus. Kompasskurs 350 Grad. Ein bisschen Abstand halten vom Ufer. So hatte ich mir das zurechtgelegt. Den anderen beiden Yachten nicht zu nahe kommen. Verdammt, wo stecken die bloß im Regen?

Hagel setzt. Das hatte ich noch nie. Wieso hab ich meinen Südwester nicht gefunden? Hagel auf dem Meer. Murmeln, die vom Himmel fallen, auf dem Deck zerspringen, scheppernd zerplatzen in der lichtlosen Welt. Der Wind ist zu einer Tramontana geworden, ein wie aus einer Düse aus Nordnordwest Kaltluft pressendes Gebläse. Mich friert. Katrin hat Angst. Um mich, um sich, um LEVJE.

Wieder dreht der Wind LEVJE nach Süd. Der Verklicker wird von den Hagelkörnern zerschossen, ein Flügel verweht, verwirbelt über dem Meer. Wo sind bloß die beiden anderen Yachten? Hoffentlich kommen die nicht auf die Idee, näher unter Land zu laufen.

Der Hagel lässt nach, weicht wieder prasselndem Regen. Sicht null. Mir ist kalt. Wie immer dauert es bei dem Starkregen gerade mal ein paar Minuten, bis das Wasser am Hals hinunter und unten wieder rausläuft. Ich habe den Überblick verloren, wo wir gerade stecken. Der Autopilot macht nicht mehr. Ich steuere selbst. Wieder Kurs 350 Grad. Wo sind bloß die beiden anderen Yachten?

Weiterlesen in: GewitterSegeln.
Erhältlich ab März bei ➢ www.weltbild.de
oder auf: ➢ www.millemari.de

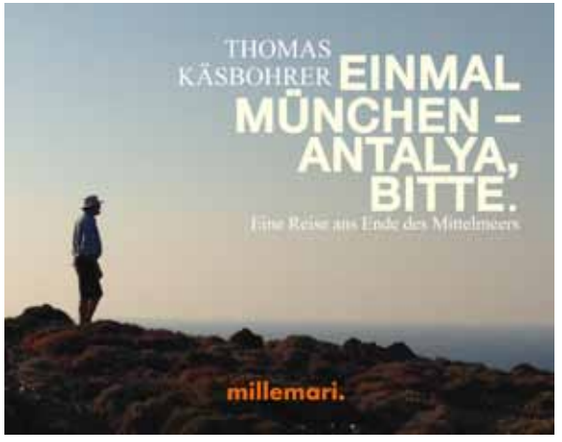
Foto: Axel Hachenberger.

„Gut, jetzt im Hafen zu sein!“
AXEL HACHENBERGER

SturmSegeln
Atlantik-Tief • Bora • Mistral • Meltemi • Jugo
Segeln Extrem: 25 Segler berichten

Seemannschaft und Grenzerfahrung zwischen Starkwind und Sturm. 25 Segler berichten über ihre Erfahrungen in schwerer See, über Taktiken, richtiges und falsches Verhalten und den Umgang mit der Angst.

eBook, in allen Formaten. € 14,99



Thomas Käsbohrer
Einmal München - Antalya, bitte
Eine Reise ans Ende des Mittelmeeres.

Nach 22 Jahren am Steuer eines Unternehmens ändert Thomas Käsbohrer seinen Kurs: Mit einem kleinen Boot folgt er den Routen frühgeschichtlicher Händler durchs Mittelmeer. Das Buch ist eine Geschichte über Scheitern und Neuanfang. Über das Leben am Meer. Mit Geschichten vom und über das Meer. Und über die Menschen, die dort leben.

eBook, in allen Formaten. € 14,99

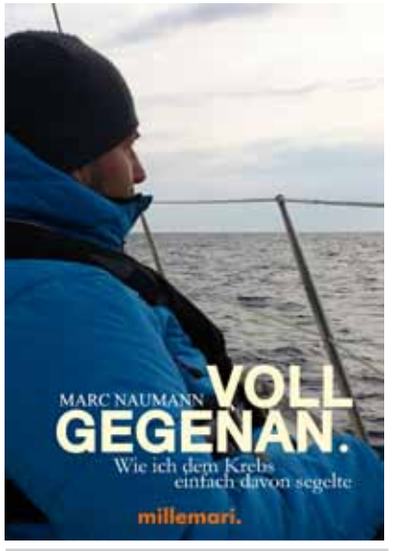
Claus Aktoprak
SchärenSegeln
Eine Auszeit unter Segeln.
Von Kiel nach Kökan und zurück.

Segeln ist Rock'n'Roll. Ein Musiker. Ein kleines Boot. Ein Ziel: Die Schären. Sechs Monate erkundet Claus Aktoprak einhand die Welt der Schären, entdeckt einsame Inseln, Raubritter und Schleusenkönige. Ein Buch wie ein Sommer in den Schären.

eBook, in allen Formaten. € 14,99

1. Saison 2015.

millemari.



Marc Nauman
Voll Gegenan
Wie ich dem Krebs einfach davon segelte.

Als Marc Naumann die Diagnose Gehirntumor erhält, will er nur noch eines: Segeln gehen. Und segelte im Herbst 2012 zusammen mit Boris Aljinovic von Cuxhafen nach Calais. Er segelte zusammen mit Boris gegenan. Gegenan gegen Frühjahrsstürme. Gegenan in der Nordsee. Gegenan im Ärmelkanal. Gegenan, den Mut zu verlieren.

eBook, in allen Formaten. € 14,99

Bestellen Sie auf:

➢ www.millemari.de