Sturm auf See

Für fast jeden, der nach den Erfahrungen unserer ersten Reise fragt, nehmen die vermuteten Stürme eine besondere Stelle ein. Und als wir uns vorbereiteten, war es bei uns natürlich nicht anders. Die bange Frage, was würde auf uns zukommen, beschäftigte uns sehr. Ich glaube, Bobby Schenk hat mal sinngemäß gesagt, glücklich der Fahrtensegler, der seinen ersten Sturm gleich anfangs erlebt, denn dann sieht er die späteren entspannter. Wir waren uns nicht sicher, ob wir das auch so sehen wollten. Also, wie war es wirklich?

SKEDEMONGSKE bei 40 bis 42 kn wahrem Wind in der LeMaire-Straße

Sturm kommt auf – doch wie häufig?

Sturm kommt auf. Ein Sturm macht sich immer gut, beispielsweise um eine müde TV-Reportage aufzupeppen. Doch nicht nur dort. Sturm kommt besonders gerne bei Kap Hoorn auf. Dort ist Sturm ein Muss. Kap Hoorn ohne Sturm ist undenkbar: „An mehr als 300 Tagen im Jahr toben schwere Stürme … wo der Atlantische und der Pazifische Ozean aufeinander treffen.“ Dieses Zitat wird in dem durchaus lesenswerten Buch *Sturmkap* einem alten Fahrensmann in den Mund gelegt. Bekräftigung eines Mythos, und – eine Aussage fern der Realität.

„Hattet Ihr viele Stürme?“
„Wie schlimm waren die Stürme?“
„Hattet Ihr Angst?“

Für fast jeden, der nach den Erfahrungen unserer Reise fragt, nehmen die befürchteten Stürme eine besondere Stelle ein. Für manche Fragesteller sind sie der Inbegriff der Schrecken und Strapazen, wegen derer sie niemals mit dem Boot einen Ozean überqueren würden und wegen derer sie uns manchmal auch bewundern. Diejenigen, die von einer ähnlichen Reise träumen, fragen dagegen nicht selten mit nagenden Zweifeln, mit Zweifeln an sich, mit Zweifeln an dem Unternehmen, auf das sie sich einlassen wollen.

Ganz ehrlich, uns ging es nicht anders. Nachdem wir uns entschieden hatten, tatsächlich auf große Fahrt zu gehen, machte uns besonders der Gedanke an bevorstehende Stürme zu schaffen. Wir packten Notfallcontainer, besorgten Notsignale, lasen Überlebensberichte und beschäftigten uns ungezählte Male mit der Frage einer sturmgerechten Segelgarderobe. Unser Sturmsegel besaß auf Anraten des Segelmachers immer noch 14 qm. Für ein Boot von knapp 12 m Länge und einem Segeldreieck von rund 75 qm erschien uns das zu viel. Doch unser Segelmacher weigerte sich, JUST DO IT ein kleineres Segel zu schneidern. Er empfahl uns bei heftigem Sturm beizudrehen - und ansonsten sollten wir uns mehr Gedanken um Leichtwindsegel machen. Stürmen würden wir schon nicht so häufig begegnen. Wir wollten dem nicht so recht folgen, und so orderten wir fern der Heimat - soweit wirkte der Respekt trotz angenehm verlaufener Atlantikquerung

Das rote Sturmsege ist in Erwartung starker Winde gesetzt.

nach - in Buenos Aires ein etwa 7 qm messendes „Orkansegel“, schließlich stand ja Kap Hoorn auf dem Programm. So weit, so gut. Doch wie war es wirklich? War ein Orkansegel nötig?

Um es gleich vorweg zu nehmen, es war alles nicht so wild. Wirklich. Wind von mehr als 7 Bf, der uns auf See erwischt hat, war schon eine echte Ausnahme. Und das, obwohl unsere Route auch in die so berüchtigte Gegend beim Kap Hoorn führte.

Zunächst etwas Relativitätstheorie. Sieben Windstärken (also 28 – 33 Knoten wahrer Wind nach Lehrbuch) sind für die meisten Boote kein wirkliches Thema. Schon gar nicht auf den tiefen Ozeanen mit ihren langgestreckten Wellen. Allerdings beeinflusst die Bootsgröße die Wahrnehmung der Verhältnisse. Für ein kleines, niedrigbordiges Boot kann schon ein steifer Wind von 30 Knoten ein ziemlicher „Sturm“ sein. Gefühlt, aber eben auch von den Auswirkungen auf das praktische Bordleben her. Man denke nur an die Schilderungen der WAL-Crew, die mit ihrer Etap 21i von nur 6,26 m Rumpflänge um die Welt segelte. Da bleibt bei Windstärke 7 womöglich nur Kekse kauen und in der Koje festklammern. Glücklich, wer unter diesen Bedingungen auf kleiner Yacht noch eine Suppe kochen kann oder in weiser Voraussicht Suppe oder Eintopf vorgekocht hat. Dagegen wird die Crew einer sagen wir mal doppelt so langen Yacht das Segeln beim gleichen Wind zwar als bewegt und vielleicht auch anstrengend empfinden, aber eben auch als zügiges und durchaus noch angenehmes Fortkommen deuten. Der Smut bruzzelt wie gewohnt das Abendessen …

Betrachten wir die Angelegenheit mal neutral und beziehen wir uns auf die Beaufort-Skala: Ab 34 kn spricht man im deutschen Sprachgebrauch von stürmischem Wind (Bf 8), ab 41 kn von Sturm (Bf 9). Ab 48 kn heißt es dann schwerer Sturm (Bf 10). Na ja, und danach wird es eh langsam egal. Wie die See dann aussehen kann, wollen die Bildtafeln der Lehrbücher beschreiben. Wir können beruhigen, irgendwie sieht die Wirklichkeit anders aus. Und das ist auch nur zu verständlich, denn die Wirklichkeit ist durch Bilder nicht widerzugeben. Bleiben wir noch mal auf der „naturwissenschaftlichen“ Ebene. Wie war das? An mehr als 300 Tagen herrscht bei Kap Hoorn Sturm? Mitnichten. Ein regelmäßiger Blick auf die Wetterkarten, besser noch ein Blick auf die Pilot Charts zeigt, dass die Verhältnisse bei Kap Hoorn im langjährigen Mittel gar nicht so spektakulär sind. Interessanterweise ist es etwas weiter nördlich, am Eingang der Magellan-Straße statistisch wesentlich ungemütlicher.

Oben nähert sich JUST DO IT bei moderaten Bedingungen dem Kap Hoorn, unten passiert die belgische LA FLANEUSE gerade das Denkmal zum Erinnerung an die hier verbliebenen Kap Horniers.

Was schließen wir daraus? Kap Hoorn ist ein Mythos, und ein Mythos muss gepflegt werden. Wir können uns noch lebhaft an ein Rundfunk-Interview erinnern, in dem wir unsere Kap Hoorn-Rundung so schilderten, wie sie war, völlig unspektakulär eben. Die Moderatorin verlor beinahe ihre Contenance und empörte sich: „Das nehme ich Ihnen nicht ab! Man kann nicht mal eben und einfach so um Kap Hoorn rumwitschen!“ Die Mythen wiegen schwerer als realitätsnahe Schilderungen. Gleiches gilt auch für viele Abenteuer- und Sturmberichte von unterwegs. Da ist es nicht anders als bei unseren klassischen Clubtresen-Gesprächen: Die Wellen werden im Lauf

der Zeit immer höher und der Wind immer stärker. Und das ganz ohne besondere Absicht. Auch wir sind davor nicht gefeit. In der Erinnerung verschieben sich die Wahrnehmungen, mal zum Guten, mal zum Spektakulären. So bin auch ich regelmäßig erstaunt, wenn ich meine Erinnerung mit den Logbucheintragungen konfrontiere. So manch erinnerter Sturm dauerte statt der vermeintlichen zwei Tage nur ein paar Stunden.

Unter Sturmbesegelung in der LeMaire-Straße, ganz klein im Hintergrund die belgische SKEDEMONGSKE

Starkwind auf den langen Strecken

Wie war´s also wirklich auf unserer Reise, die hier einfach als Modell einer Reise stehen soll. Die Reise unserer JUST DO IT hat immerhin fünf Jahre und drei Monate gedauert und führte, wie bereits erwähnt, auch zum Kap Hoorn, durch die Gewässer Feuerlands und Patagoniens Kanäle. Um unsere Wahrnehmung der Verhältnisse bewerten zu können, muss man wissen, dass JUST DO IT eine Wasserlinienlänge von 10 m und eine Gesamtlänge über alles von rund 12 m hatte. Damit lag unser Boot nach heutigen Maßstäben etwas unter der Durchschnittslänge der aktuellen Fahrtenseglerflotte.

Da wir das Logbuch ziemlich konsequent führten, können wir recht gut nachvollziehen, wann und wo wir unter welchen Bedingungen unterwegs waren. Unsere „Sturmbilanz auf See“ – also während mehrtägiger Passagen - sieht so aus:

26.12.04	Überfahrt Gran Canaria – Sal, Kapverden: Böen von acht Bf während einiger Stunden, ansonsten für mehrere Tage *um* die 7 Bf. Wellenhöhe stundenweise bis zu 4 m
19.09.05	Laguna – Rio Grande do Sul, vor Brasiliens Küste Einige Stunden 7 – 8 Bf, 4 – 5 Stunden 8 Bf. Halber Wind, Wellenhöhe ca. 3 m. Wir segelten küstenparallel aber jenseits der 100 m-Tiefenlinie. Wellenbild und Wind völlig unproblematisch! Normales Leben an Bord einschließlich Kochen etc. Davor und danach für längere Zeit Wind um die 7 Bf.
08.12.06	Südatlantik (49° S): Wind Bf 7, zahlreiche Böen von 8 Bf während ca. 4 Stunden, in dieser Zeit beigedreht um uns auszuruhen, nicht weil die Verhältnisse das Segeln unmöglich gemacht hätten
12.12.06	In der LeMaire-Straße (zwischen Staaten-Insel und Feuerland): Ca. 42 kn wahrer Wind!, für etwa 2-3 Std., Kurs: am Wind. Relativ geringe Wellenhöhe aufgrund des Landschutzes. Das Segeln unter diesen Bedingungen war erstaunlicherweise problemlos, JUST DO IT hielt unbeirrt ihren Kurs von 50° am Wind! Davor kurzzeitig mal 7 Bf, Böen bis 8 Bf, danach schlagartig Windstille. Weniger schön war, dass wir uns einen Ablesefehler der Tidentafeln leisteten und bei Wind gegen Strom in die Straße einfuhren (da war der Wind allerdings noch nicht ganz so stark). Wir drehten bei, wo wir waren und warteten auf die Stromkenterung.
22.05.07	Chiloé – Valdivia: kurzzeitig (ca. 2 Std.) Bf 7 – 8, Wellenhöhe 2 m
23.06.09	mitternächtliche Böen bis zu 40 kn im Mittelmeer auf dem Weg von Griechenland nach Italien, ca. 2 – 3 Stunden. Erst beigedreht, dann vor dem Wind zurückgelaufen um in einer griechischen Bucht zu ankern, Wellenhöhe nicht erfasst.

Nicht gerade viel für eine Reisedauer von über 5 Jahren und etwa vierzigtausend zurückgelegten Meilen. Bei den Angaben fällt auf, dass keine der angeführten Starkwindphasen länger als ein paar Stunden dauerte. Auch blieb die Wellenhöhe im Allgemeinen recht moderat. Die jenseits der Kanaren erlebte Wellenhöhe von bis zu 4 m war die absolute Ausnahme. Bereits Wellenhöhen von 3 m traten nur selten und nur bei sehr ausgereifter See auf. Dazu ist anzumerken, dass eine zuverlässige Schätzung der Wellenhöhe von Bord einer Yacht nicht möglich ist. Im Allgemeinen werden Wellenhöhen zu hoch geschätzt. Wir haben uns daher angewohnt, die Höhen grundsätzlich sehr zurückhaltend einzustufen und geben hier die Angaben entsprechend unserer Logbucheintragungen wieder. Meine Lebensgefährtin meint gerne, ich würde zu untertriebenen Angaben neigen. Wie auch immer, die Wellenhöhe bereitete uns bei starken Winden keine Probleme, da die Wellenlänge auf den offenen Ozeanen sehr ausgeprägt war. Letztlich ist es entscheidender, wie gut Boot und Crew mit der Welle klar kommen, egal wie hoch sie ist.

Steile, über das Boot brechende Seen blieben uns erspart. Auch hatten wir nie grünes Wasser über dem Boot. Zwar knallte unsere Bugplattform vielleicht zwei-, dreimal während der gesamten Reise auf eine Welle, aber der Bug schnitt auch bei rauesten Bedingungen nicht unter. Nur ein einziges Mal auf der gesamten Reise stieg eine Welle ein und füllte das Cockpit zur Hälfte. Das geschah bei vergleichsweise moderaten Bedingungen: 6 Bf.

Hatten wir nur Glück? Lag es an einer glücklichen Routenwahl?

Dazu ist anzumerken, dass „unsere“ Atlantikroute von den Kapverdischen Inseln über Fernando de Noronha nach Salvador, Brasilien, die gegenüber der klassischen Karibikroute durchaus gemütlichere Variante darstellt, obwohl sich dies aus den Pilot Charts nicht so ohne weiteres ablesen lässt. Starkwinde sind auf dieser Strecke nahezu ausgeschlossen. Andererseits besegelten wir auch rauere Ecken, wie eben die Kap Hoorn-Region. Das Geheimnis des unspektakulären Verlaufs unserer Reise liegt zum Einen sicherlich darin, dass die Wirklichkeit nicht dem entspricht, was gerne erzählt wird. Zum anderen liegt es darin, dass wir uns in schwierigen Revieren die nötige Zeit ließen und kritischen Ecken soweit es ging auswichen. Das Kap Hoorn ist ein gutes Beispiel dafür. Der Ruf des Hoorns ist geboren in der Zeit der Rahsegler, die die Südspitze Südamerikas nonstop umrunden mussten, und die dort rund um das Jahr unterwegs waren, ohne Rücksicht auf Südwinter oder Südsommer. Ein Blick auf die Pilot Charts zeigt für das Bezugsquadrat, dass bei Kap Hoorn in den Sommermonaten der Südhemisphäre folgende Sturmhäufigkeiten herrschen: Dezember 8%, Januar 3 % und Februar 1 %. Zum Vergleich stürmt es in den Wintermonaten Juli und August an jeweils rund 30 % der Zeit. Interessanterweise sind die durchschnittlichen Windstärken der Sommer- und der Wintermonate des betreffenden Gebiets gar nicht so verschieden. Was bedeutet, dass gerade im Winter auch ausgeprägt ruhige und moderate Phasen auftreten können. Schaut man sich das westliche Nachbarquadrat an, stellen sich die Sturmhäufigkeiten überraschend anders dar: Dezember 12%, Januar 15 % und Februar 23 %! Und für das Quadrat unmittelbar am Westausgang der Magellanstraße werden für Dezember 12%, Januar 19 % und Februar 17 % Sturmhäufigkeit angegeben. Bedeutend unge-

Auch so können sich die Roaring Forties geben: Spiegelglatte See, die Albatrosse faulenzen lieber auf dem Wasser als zu fliegen, und Cockpitpitdusche

mütlichere Verhältnisse also. Und die sind natürlich mit ein Grund für den schlechten Ruf des Hoorns. Denn eine klassische Kap Hoorn-Rundung führt durch diese sturmreicheren Ecken unvermeidlich hindurch.

So ergab sich unsere Strategie geradezu zwangsläufig: Mit einem kleinen Umweg über das „friedliche“ Kap Hoorn in die Kanäle Feuerlands und Patagoniens eintauchen und den sturmreichen westlichen Ecken durch eine Fahrt innerhalb der Kanäle ausweichen. Dort zogen wir nur dann weiter, wenn Wind und Wetter passten. Sehr überrascht haben uns die ruhigen Verhältnisse während der Anreise von Mar del Plata zum Beagle-Kanal. In den Roaring Fourties, ja selbst in den Screaming Fifties plagten uns Flauten! Unter wärmender Sonne bräunten wir uns hüllenlos im Cockpit und schauten den um uns herum paddelnden Albatrossen und Sturmvögeln zu. Ein Blick in die Pilot Charts macht deutlich, dass die angetroffenen Verhältnisse keineswegs untypisch sind. Die raue Seite befindet sich westlich des Kontinents. In Lee von Südamerika bauen sich immer wieder anhaltende Schwachwindzellen auf.

Dennoch, man muss bedenken, dass die Pilot Charts letztlich nichts anderes als Statistik sind. Extreme Abweichungen sind natürlich jederzeit möglich. So gibt es gute und schlechte Jahre. Wir hatten eindeutig ein gutes, die Segler, die sich ein Jahr zuvor auf die gleiche Route gemacht haben, parkten bei der Anreise zum Hoorn für Wochen auf halber Strecke ein, sie hatten eindeutig ein schlechteres Jahr erwischt.

Mit Squalls auf den Ozeanen und Williwaws in Patagonien und Feuerland hatten wir glücklicherweise nur sehr selten zu tun. Hier zieht ein Squall durch - Tatort: Atlantik

Eine solche Szene hätten wir in den Screaming Fifties auf dem Weg zum Beagle-Kanal niemals erwartet.

Starkwind bei kurzen Etappen

Natürlich gab es auch bei unseren kurzen Etappen mal unangenehm windige Momente. Doch auch die hielten sich in Grenzen:

29.01.07 Beagle-Kanal (Feuerland):
ca. 1 Stunde 40 kn und mehr scheinbarer Wind von achtern auf dem Weg von Ushuaia nach Puerto Williams. Aufgrund des Landschutzes keine besondere Wellenhöhen. Nach etwa 2 Stunden nur noch 2 Bf!

13.02.07 Beagle-Kanal, Brazo Noroeste:
Unser einziger richtig harter Williwaw im Nordwestarm des Beagle-Kanals. Die Fallbö drehte das Boot aus dem Kurs und auf ein Riff zu. Wir mussten zunächst weiter auf das Riff zusteuern und dann halsen, erst danach konnten wir auf einen sicheren Kus anluven. Eine Wende war uns gegen den Wind nicht möglich. Eine in der Nähe befindliche 18 m-Yacht zog vom Williwaw unbeeindruckt weiter ihre Bahn. Es ist halt alles relativ. Der Williwaw war nach wenigen Minuten vorüber.

18.02.07 Canal Cockburn (Feuerland):
ca. anderthalb Stunden Bf 7-9 achterlicher Wind, hervorgerufen durch Düseneffekte eingangs des Canal Cockburn.

01.03.07	Magellan-Straße, westlicher Teil: kurzzeitig Böen von Bf 7-8 mit Hagel
31.07.07	Isla Damas – Huasco (Mittelchile): ca. 4 Std. Bf 7 – 8, Wellenhöhe 2-3 m
06.08.07	Cta. Pan de Azucar – Cta. Cifuncho, (Mittel-Chile) kurzzeitig (ca. 2 Std.) Bf 7 – 8, Folge des Zusammenwirkens von Seewind und Kapeffekt, Wellenhöhe 2,5 m.
14.07.09	Südküste Sardiniens: Bf 7, in Böen 8. Folge des Kapeffektes

An der Liste fällt bereits auf den ersten Blick auf, dass sich fast alle Ereignisse in Feuerland bzw. an der chilenischen Küste abspielten. In Feuerland wurden die tatsächlichen Winde durch die geographischen Eigenheiten der jeweiligen Gegend verstärkt und teils abgelenkt (Düsenwirkung, Kapeffekte, Fallwinde). Natürlich trafen wir auch andernorts auf diese Effekte, aber glücklicherweise bei ruhigeren Bedingungen.

Kurzzeitige Starkwinde an der zentralen, mehr noch an der nördlichen chilenischen Küste – die beiden zuletzt genannten Fälle – sind dort eine typische Erscheinung. Spätnachmittags wirken vorherrschender Westwind, starker Seewind und örtlich auch noch Kapeffekte zusammen und bewirken eine starke Windzunahme in Küstennähe. Bemerkenswert ist, dass der normale Gradientwind jenseits der Küste meist völlig moderat ist. Wir haben versucht unsere Etappen so einzurichten, dass wir früh starteten und relativ früh am Nachmittag die nächste Bucht erreicht hatten.

Von anderen bereisten Gegenden können wir solche Ereignisse nicht benennen, da sie schlicht nicht stattfanden. In der wegen heftiger Böen so berüchtigten Malakka-Straße hatte ich beispielsweise meist mit Windstille zu kämpfen. Nur eine einzige Bö von Bf 7 trat auf.

Um die beiden Listen ins rechte Licht zu rücken, weise ich darauf hin, dass es sich bei den Angaben nur um stärkere Winde handelte, die wir *auf Fahrt* erlebten. Natürlich gab es mehr Tage mit Winden von Bf 7 und mehr. Nur verbrachten wir diese in der Regel hervorragend vor Wind und Sturm geschützt in Häfen, sicheren Buchten oder auch mal in Lee einer Insel vor Anker.

Wegen eines Ablesefehlers in den Tidentafeln waren wir zu früh in die LeMaire-Straße eingefahren. Wir stießen auf raue Wind–gegen-Strom-Bedingungen. Die Sturmfock ist geborgen, wir liegen beigedreht nur unter dicht gesetztem und zweifach gerefftem Groß und warten auf ein Kentern der Tide.

Manchmal denke ich in der Rückschau, dass wir auch einfach Glück mit dem Wetter hatten. Andererseits, und wir denken, dass ist der wichtigste Faktor auch beim Umgang mit dem Wetter in vielen Revieren, man muss sich die nötige Zeit zugestehen. Dann lassen sich auch in rauen Revieren die Wetterrisiken vermeiden bzw. mindern und „unspektakuläre“, also schöne und gelungene Törns machen.

Jedenfalls sollte man sich, und das ist das eigentliche Anliegen dieses Beitrags, nicht zu viele Wettersorgen machen. Die Wahrscheinlichkeit, auf einer der großen Überfahrten oder überhaupt in schweres Wetter zu kommen, ist recht gering. Und in Küstennähe sollten Wetterrisiken durch die Törnplanung weitgehend vermieden werden können.

Noch ein paar Worte zum Seegangsbedingungen und Seeverhalten:

Die unangenehmsten bzw. schwierigsten Seegangsbedingungen begegneten uns nicht bei Schlechtwetterperioden! Sie waren Folge ausgeprägter Wind-gegen-Strom-Verhältnisse bzw. der Küstennähe mit sehr flachem Wasser.

Der eine Fall war die bereits oben geschilderte Situation eingangs der Magellan-Straße. Der schon mit Bf 7 blasende Wind hatte gegen den laufenden Strom eine steile, sehr hohe See aufgebaut. Wir lagen beigedreht und warteten auf das Kentern des Stroms. Das Boot nahm die Wellen, darunter auch eine extrem steile, die wie eine 5 m hohe Wand neben uns empor wuchs, ohne Probleme. Es stieg die Wand empor und sank auf dem Rücken der Welle unter, ohne auch nur nennenswert zu krängen. Einen ähnlichen Effekt erlebten wir an Brasiliens Küste. Wir mussten die Lagune von Laguna durch anrollende Grundseen verlassen. Wir versuchten eine ruhigere Phase abzupassen und nahmen die Wellen (unter Maschine) in sehr spitzem Winkel. Das Boot ritt sie aus, ohne auch nur merkbar zu krängen.

Wir konnten uns das Verhalten unseres Bootes seinerzeit nicht erklären. Heute wissen wir, dass es eine Folge des relativen schlanken Risses und des geringen Tiefgangs unseres Bootes ist. Ein tiefer Kiel fördert das „Stolpern“ des Bootes über den eigenen Kiel, da dieser sich mit seiner tiefen Flosse in Wasser befinden kann, das aufgrund der Rotationsbewegung der Wasserteilchen in der Welle entgegen der Laufrichtung der Welle strömt.

Ein breites Boot mit ausgeprägtem Jollenprofil folgt dagegen eher der Oberflächenneigung des Wassers, d.h. das Boot krängt von der anrollenden Welle weg. Beide Effekte können unglücklicherweise auch noch zusammenwirken. Unser oller Kahn zeigte sich von solchen Bedingungen freundlicherweise kaum beeindruckt.

Die „schlimmste“ See trafen wir im Canal Chacao, der nördlichen Passage zwischen der Insel Chiloé und dem chilenischen Festland an. Wir hatten ca. 7 Knoten Schiebestrom (!) und beschauliche 15 Knoten Wind, genau gegenan. Das Wellenbild war unglaublich. Rings um uns her wuchsen Wassertürme in die Höhe, mit senkrechten Flanken, und fielen wieder in sich zusammen oder kippten in irgendeine Richtung um. Zugleich taten sich regelrechte Wasserlöcher auf. Die Türme waren nicht höher als maximal 4 m, die Löcher konnten wir nicht richtig deuten. Die Maschine half, das Boot auf Kurs zu halten, viel mehr war nicht drin. Für den Vortrieb sorgte die Strömung. Danach wussten wir, 15 Knoten Wind können bei der rechten Strömung echt zu viel sein. Glücklicherweise blieb dies das einzige Erlebnis dieser Art.

All diese Situation waren unnötig. In der LeMaire-Straße hatten wir die Tidentafeln falsch abgelesen. Laguna hatten wir anlaufen müssen, da uns der Diesel ausging und auf absehbare Zeit kein Wind zu erwarten war. Wir hatten im Vertrauen auf Wind unvorsichtigerweise nicht nachgetankt, als es möglich gewesen wäre. Beim Canal Chacao hätten wir auf ruhigeres Wetter wartet oder die Insel Chiloé südlich umsegelt können.

Auch hier ist unser Fazit: Solche Bedingungen sind die Ausnahme und können durch Umsicht weitgehend vermieden werden.

Der Sturm ist da – ja und nun?

Segeltaktik:

Unsere Stürme waren ja offenbar nicht besonders dolle. Also sind wir stets gesegelt, was auch psychologisch sehr wertvoll war, denn ein aktives Verhalten fördert ein positives Verhältnis zu den Umständen. Das ist wesentlich besser, als sich diesen passiv und abwartend ausgesetzt zu fühlen. Gar nicht so selten segelten wir dabei auch nur unter Groß, im zweiten Reff, meist auf Kursen mit raumem Wind, wenn die Sturm-Fock durch die Schaukelei nur schlug. Gerade bei sehr viel Wind und raumen Kursen haben wir die Vorsegel ungerne ausgebaumt. Lieber nahmen wir sie weg und schaukelten etwas langsamer voran.

Beidrehen:

Beidrehen stand als Sturmtaktik nicht wirklich auf unserem Plan. Erstmals beigedreht waren wir nach völliger Erschöpfung. Die Roll-Genau war bei Bf 7 ausgerauscht und hatte eine formvollendete Eieruhr gebastelt. Wir konnten das schlagende Segel glücklicherweise aus der Nut ziehen, wenn auch nur, in dem wir es zunächst größtenteils ins Wasser fallen ließen. Anschließend brauchten wir anderthalb Stunden, um es unter den Kielen wieder herauszubugsieren. Danach waren wir völlig erschöpft und wollten nichts als Ruhe. Das Boot - wir hatten das Ruder losgelassen, das Groß stand eh dicht geschotet - hatte bereits selbsttätig beigedreht. Wir sicherten das Ruder, schoteten das Groß noch dichter und legten uns in die Kojen. Welche Erholung!

Das Beidrehen oder Beiligen ging bei JUST DO IT (Reinke Super 11) recht einfach. Im Normalfall: Großschot dicht, Ruder loslassen. Das Boot drehte selbsttätig bei. Eine dichtgeholte oder back gesetzte Fock war gar nicht nicht nötig. Das Ruder laschen wir nur fest, um das Schlagen in der Welle zu verhindern.

Es empfiehlt sich, das Beidrehen mit dem eigenen Boot ausprobieren und zu üben, denn da gibt es deutliche Unterschiede, wie es am besten klappt.

Sicherheit:

Wir achteten darauf, uns bei rauem Wetter stets mit dem Lifebelt einzupicken. Anke trug nur anfangs eine umfangreich ausgestattete Rettungsweste (275 kN Auftrieb), die ihr schnell zu unbequem wurde. Sie stieg auf einen einfachen Harness mit Lifebelt um. Nicht über-Bord-Gehen erschien ihr wichtiger als ein Auftriebskörper. Da meine kleine, leichte Weste in einem alten Bolero-Design (150 kN Auftrieb) bequemer war, nutzte ich nur diese, zumal sie zugleich als Harness diente. Als Lifelines nutzte Anke handelsübliche, elastische Gurte mit drei Karabinern. Auch schön schwer.

Meine „Lifeline“ stammte dagegen aus dem Bergsteigerbedarf, ebenso die Karabiner. Wer sich einmal mit leichten, praktischen und weit öffnenden Bergsteiger-Karabinern vertraut gemacht hat, bringt für die Karabiner aus dem Yachtbedarf kein Verständnis mehr auf.

Heute benutzen wir Westen von Spinlock mit 150 N Auftrieb, natürlich stets auch mit Lifeline. Wir haben uns bewusst für die Variante mit weniger Auftrieb entschieden, da diese sowohl im normalen Tragezustand als auch im Wasser eine höhere Beweglichkeit erlauben. Bei einer Weste sollte man u.E. vor allem auf eine ergonomische gute Gestaltung und Passform achten, sonst nutzt man sie ungerne bis gar nicht. Da war seinerzeit Spinlock unseres Wissens der erste Anbieter auf dem Markt. Inzwischen haben andere Hersteller nachgezogen und es gibt ein breites Angebot.

Unter Deck:

Wir kennen Segler, die können sich das Segeln mit Decksalon nicht vorstellen. „Da sieht man ja die ganze Zeit die Wellen.“ JUST DO ITs Decksalon hat uns nie belastet. War man erst einmal in der relativen Ruhe und Wärme unter Deck eingetaucht, verlor die Welt draußen ihre Bedrohlichkeit. Tagsüber fanden wir es im Gegenteil sogar angenehmer, dass es unter Deck recht hell war.

Unter Deck waren alle Bodenbretter kentersicher verriegelt, wobei die Verriegelung sich in Sekundenschnelle öffnen ließ. So waren die Stauräume unter den Bodenbrettern jederzeit zugänglich. Alle Schubladen und Klappen konnten mit Vorreibern gesichert werden. Das galt auch für sämtliche Klappen unter bzw. hinter den Sitzpolstern. Die offenen Staufächer hatten wir in kleine Segmente unterteilt, in denen sich das Staugut ausreichend sicher verkeilen ließ. Für Weingläser und Messer bauten wir einfache Halterungen, die sich bestens bewährten. Kein Glas ist auf der Reise durch schweres Wetter zu Bruch gegangen.

Kochen:

Der Herd der JUST DO IT war ziemlich in der Bootsmitte und am tiefsten Punkt des Innenraums untergebracht. Uns ist nie ein Topf vom schwingenden Herd (Halbkardanik) gesprungen. Eine Wachsschürze war für den

Koch Pflicht, ganz besonders in heißen Gegenden, um die Gefahr von Verbrühungen zu vermeiden. Vor dem Herd haben wir einen massiven Handlauf befestigt. Aus zwei Überlegungen heraus: Er schützt den Herd vor dem stürzenden Koch und der Koch kann sich in den Handlauf mit Harness bzw. Lifeline einpicken. So hat er bei rauer See beide Hände frei fürs Hantieren. Das mussten wir allerdings nie machen. Ausserdem war uns die Beweglichkeit wichtiger: Wir wollten im Zweifel lieber schnell vom Herd weghüpfen können.

Vorbereitet wurden die Speisen etwas höher auf einer Arbeitsfläche im Salon. Hinsichtlich der Schlingerleisten der Arbeitsfläche und des Salontisches waren wir uns nie einig. Anke waren sie zu niedrig, ich hätte höhere als hinderlich empfunden. So blieben sie, wie sie waren. „Küchenkatastrophen“ waren denn auch eher auf Übermut des Koches (also meist mich) zurückzuführen, als auf die geringe Höhe der Leisten. Wir haben niemals in Erwartung schweren Wetters vorgekocht. Es gab auf der Reise kein Wetter, bei dem wir nicht kochen konnten. Das ist auch eine psychologischer Stütze: *Wenn man noch kochen kann, kann es draußen nicht so schlimm sein.*

Schlaf:

Bevorzugte Seekoje bei schwerem Wetter war die Hundekoje. Sie war großzügig genug, um bequem rein und raus zu kommen, aber eng genug, um nicht herumgeworfen zu werden. Auch wenn wir nicht vorkochten, so versuchten wir bei nahendem rauem Wetter vorzuschlafen. Was meistens auch ganz gut gelang.

Nach dem Lesen dieses Beitrags hoffe ich auf weiterhin guten Schlaf beim Leser.
In diesem Sinne stets fair winds,

Bremen, im März 2012, bearbeitet La Rochelle, im März 2021.

Martin

Jeder Sturm hat einmal ein Ende.
Am Ausgang der LeMaire-Straße ist der Wind wie ausgeschaltet. Anke birgt das Sturmsegel.