

SCHWERWETTERSEGELN?

Drei Artikel im „TO“ Heft über das Verhalten im Sturm.

Von denen, die davon gekommen sind.

Von denen, die gerollt wurden und verschwunden sind, hört man nichts mehr.

Das Problem des Überlebens wird in den Artikeln m. E. nicht deutlich genug angesprochen und deshalb einige Gedanken als Ergänzung.

Die letzten Fälle:

Unser Freund Mike, ein erfahrener Segler, nach seiner dritten Fahrt von Sydney nach Patagonien, auf direktem Weg von Kap Hoorn östlich nach Australien zwischen 40° und 50°S hatte schon 10 Tage Sturm und lief ab ohne Segel, als er querschlug, dreimal gerollt wurde, das Ruder verlor und nach 4 Tagen aufgefischt wurde. Seine SJ „Carmen“ ging verloren. Die schwedische SJ „Ziru“ auf dem Weg zwischen Neuseeland und Tonga hatte beigedreht und wurde gerollt, dabei verletzte sich der Skipper, wurde mit seiner Partnerin abgeborgen, das Schiff aber ging verloren.

Seit 40 Jahren segeln meine Frau und ich die meiste Zeit im Pazifik und immer ist die Strecke von Neuseeland zu den tropischen Inseln und wieder zurück dabei.

Alle paar Jahre gibt es dann mal eine „Bombe“, wie unser Wetterguru James McGregor das nennt und jedes Mal gehen einige Schiffe verloren und auch wir haben unseren Teil davon abbekommen.

Und schon immer war da die beunruhigende Frage: Was tun, wenn es noch schlimmer kommt? Wir konnten lange keine Antwort finden.

Da haben wir vor etwa 10 Jahren in den USA ein Video von der US Coastgard gesehen, bei denen 3 verschiedene Jachttypen im Tank mit Wellen getestet wurden. Es war klar zu sehen, es hängt nur von der Höhe und Steilheit der Wellen ab, gekentert sind sie alle.

Dann wurde alles wiederholt mit den gleichen Wellen, aber mit einem so genannten „Jordan drogue“ am Heck und keine Jacht kenterte mehr. Ziemlich überzeugend!

Normalerweise drehten wir bei,, wenn es zu hart wurde, mit stark gerefftem Groß, die Fock geborgen, besonders wenn wir dachten, dass es nicht zu lange dauern würde. Wir haben keinen Windmesser, aber wir wissen, wenn es zuviel wird. Dann wurde das ganze Groß eingeholt und wir trieben vor Topp und Takel, quer zu den Wellen. Wenn es noch mehr wurde, so dass wir die Schläge der Brecher auf dem Rumpf nicht mehr aushalten konnten und das Boot sich zu weit überlegte, liefen wir ab. Die „Aries“ steuerte und wir liefen 6 Knoten, manchmal aber auch 12 Knoten bergab und das wurde brenzlich. Querschlagen oder überschlagen kann das Ende sein.

Also machten wir uns an die Arbeit.

So ein „Jordan drogue“ ist recht arbeitsaufwendig.

Für unser 11m Alu-Boot sah das so aus:

Am Heck, Port und Stb wurden 16 mm dicke Laschen angeschweißt für Schäkel, an denen die erste 25 m lange und 20 mm dicke Nylonleine mit Hahnepot befestigt wurde.

Daran angeschäkelt wurde eine 50 m lange, 20 mm dicke, doppelt geflochtene Leine, auf der 100 kleine Seeanker aus Spinnakertuch aufgespleißt sind und dahinter angeschäkelt hängt noch ein 15 kg Bleigewicht, in einem Blumentopf selbst gegossen.

Die erste Leine wird schon vor der Abfahrt angebracht und an Deck seitlich nach vorn geführt und nahe dem Mast an Deck aufgeschossen und festgezurt.

Die zweite Leine mit den Treibankern sitzt auf einer drehbaren Rolle vorne im Kettenkasten, das Bleigewicht ist dort auch verstaut. Bei Bedarf kann die Leine einfach durch die Kajüte bis ins Cockpit gezogen und an die Erste geschäkelt werden. Am Ende kommt noch das Gewicht dazu und dann wird

alles achtern ausgefiert.

Heute geht es so vor sich:

Wenn wir denken, dass es ganz dick kommt und lange dauert, also nicht nur eine Front oder ein Trog, die in einigen Stunden durch sind oder es wird einfach zu hart, um weiter zu segeln, bei zu drehen oder abzulaufen, werden alle Segel geborgen, alles dicht gemacht, die Pinne mittschiffs festgezurt, der „Jordan drogue“ ausgebracht und wir gehen in die Koje.

Wir treiben dann mit 1,5 Knoten, der Bug genau „down wind“ und der Unterschied ist unglaublich friedlich. Der „Jordan drogue“ wirkt wie ein Gummiband und es gibt keine harten Schläge wenn ein Brecher auf das Heck trifft.

Manchmal müssen wir aus dem Luk sehen um zu wissen, dass draußen immer noch die Hölle los ist.

Wir haben Vertrauen in das System und schlafen und sammeln Kräfte für die Zeit, wenn das Segeln wieder Freude macht.

(Ortwin u. Elli Ahrens, SJ „Yahine“, TO-StpcktLtr Whangarei,

L.: 11,00m, T.: 1,50m, 01/2008)

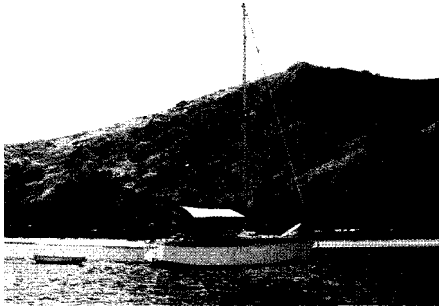


Foto: O. Ahrens

»TO« Nr. 125/09