

Thomas Käsbohrer (Hrsg.)

Adria geprüft.
Ostsee erprobt.
Kap Hoorn-
getestet.



HANDBUCH STURM TAKTIK

Sicher segeln
unter extremen Bedingungen

Lin & Larry Pardey

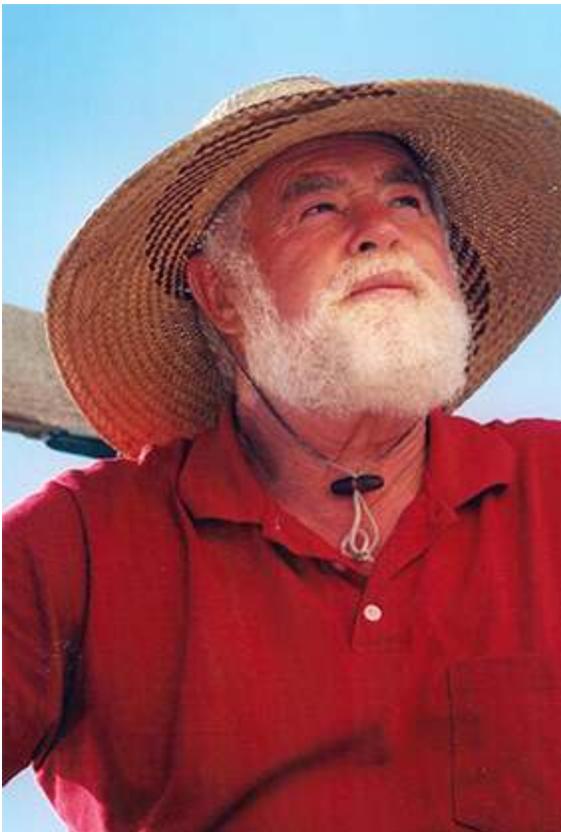
millemari.
BIBLIOTHEK DER EXTREME

Thomas Käsbohrer (Hrsg.)

Handbuch
STURM
TAKTIK

Sicher segeln unter extremen Bedingungen

Lin & Larry Pardey



In Memoriam Larry Pardey

„Larrys Motto lautete: ‚Wenn es einfach wäre, würde jeder es tun‘.

*Fast schien es, als hätte er alles unternommen,
um manches noch schwieriger zu gestalten:
Seine Boote selber zu bauen.
Um damit ohne Maschine und gegen den Wind
um Kap Hoorn herum zu segeln.“*

*Nachruf auf Larry Pardey, New York Times vom 28. August
2020*

millemari.

Inhalt

Vorwort des Herausgebers und Übersetzers.

Vorwort.

Einführung.

Teil I: Wie man mit Stürmen umgeht.

Kapitel 1: Die Stürme und das Fahrtensegeln.

Kapitel 2: Berichte und Betrachtungen zum Segeln
in schwerem Wetter.

Kapitel 3: Beidrehen – Die Sicherheitsreserve jedes
Seglers.

Kapitel 4: Schwerwetter-Erfahrungen auf *Seraffyn*.

Kapitel 5: Stürmische Winde, stürmische Lektionen:
Taleisins schlimmster Sturm.

Kapitel 6: Betrachtungen über die Stürme vor Kap Hoorn.

Teil II: FAQs.

Kapitel 7: Die Wahl der Sturmtaktik.

Kapitel 8: Detailfragen zum Beidrehen und Beiliegen mit
Treibanker.

Teil III: Checklisten, um Sturmsituationen durchzustehen.

Kapitel 9: Checkliste 1: Die Wahl des richtigen Bootes.

Kapitel 10: Checkliste 2: Ein Boot auf einen Sturm
vorbereiten.

Kapitel 11: Checkliste 3: Sich selbst auf einen Sturm
vorbereiten.

Kapitel 12: Checkliste 4: Taktiken bei aufziehendem Sturm.

Kapitel 13: Checkliste 5: Die Vorbereitung auf einen Sturm.

Kapitel 14: Checkliste 6: Vom richtigen Zeitpunkt zum
Beidrehen.

Kapitel 15: Checkliste 7: Checkliste für den Einsatz des
Para-Anchors.

Teil IV: Wie andere Segler Sturm erleben.

Kapitel 16: Baja California, Mexiko. An Bord der *Oneida*.

Kapitel 17: Chile, Küste Patagoniens. An Bord der *Sina*.

Kapitel 18: Zwei Berichte aus dem „Queen's Birthday“-Sturm.

Kapitel 19: Karibik, *Morgan's Cloud*: Wie man einen Galerider-Treibanker statt eines Para-Anchors einsetzt.

Kapitel 20: Nordatlantik. *Goodjump II*:
Am Para-Anchor bei 10 bis 11 Beaufort.

Kapitel 21: Südpazifik. An Bord von *Secret Affair*.
Vier Tage unter Para-Anchor.

Kapitel 22: *Zebedee*: Im Sturm unter Dschunken-Rigg.

Kapitel 23: Notizen eines Interviews mit Sir Peter Blake.

Teil V: Trysegel, Sturmstagegel und die Vermeidung von Ruderschäden.

Kapitel 24: Sturm-Trysegel und Installation separater Trysegel-Schienen.

Kapitel 25: Sturmfock und weitere Sturmvorsegel-Kombinationen.

Kapitel 26: Probleme an der Ruderanlage vermeiden.

Anhang: Ein Boot durch einen Wirbelsturm segeln.

Über die Autoren.

Dank.

Literatur.

Impressum.

Vorwort des Herausgebers und Übersetzers.

Es gibt viele Gründe, dieses Buch nicht in die Hand zu nehmen. Die Angst vor Sturm, so schreibt Lin Pardey in ihrem Klappentext, hat schon manchem ambitionierten Segler die Freude am Unterwegssein auf dem Meer genommen. Doch es gibt weitaus mehr Gründe, dieses Buch gleich mehrmals mit Gewinn zu lesen. Kaum jemand hat sein Leben über drei Jahrzehnte hinweg intensiver damit zugebracht, das Verhalten von kleinen Segelbooten im Sturm auf einem Ozean zu erproben und zu beschreiben, als Lin und Larry Pardey dies exzessiv auf ihren jahrzehntelangen Reisen rund um die Welt taten.

Mit „klein“ ist tatsächlich klein gemeint – die in diesem Buch dargestellten Ereignisse spielen tatsächlich auf den kleinen, wenn auch überaus stabilen Holzbooten, die Larry Pardey für sich und seine Frau eigenhändig baute: *Seraffyn*, das erste Boot der beiden, war mit 24 Fuß Länge kleiner als ein H-Boot. Und *Taleisin* war mit 28 Fuß ebenfalls von dem, was heutzutage auf dem Bootsmarkt an Länge für ein hochseetaugliches Schiff nachgefragt wird, gut die Hälfte entfernt.

Auch das Thema ist, so fesselnd es an vielen Stellen des Buches vom Überleben unter extremen Bedingungen erzählt, kein Neues. Was über Sturmtaktik zu sagen ist, passt auf den sprichwörtlichen Bierdeckel. Es gibt nur eine Handvoll Taktiken, wie man einen Sturm abwettert, und die wenden Skipper an, seit Boote aufs Meer hinausfahren. Eine davon, das Beidrehen, lernt man heute in jedem Segelkurs. Doch spätestens nach den ersten Seiten wird dem Leser klar, dass Beidrehen mehr ist als bloß die Fock backstellen und durch den Wind gehen. Richtig Beidrehen

ist paradoxerweise heute, wie die Zeitschrift YACHT richtig titelte, „das vergessene Manöver“. Daran hat sich seit dem Moment, in dem Lin und Larry Pardey beschlossen, dieses Handbuch über Sturmtaktik zu schreiben, nichts geändert.

Selbst vier Jahrzehnte nach der ersten Auflage dieses Buches ist es immer noch von besonderem Reiz, es in die Hand zu nehmen. Was daran liegt, dass ein Mann wie Larry die darin beschriebene Theorie und Taktik entwickelt und seine Frau Lin „LinLarrys“ Erlebnisse und Ergebnisse in flotter und federleichter Schreibe festgehalten hat. Lin Pardey hat dankenswerterweise die Übersetzung von ihrer derzeitigen Wahlheimat Neuseeland aus nicht nur begleitet, sondern stand meinen zahllosen Fragen zu den Kniffligkeiten einer nautisch anspruchsvollen Übersetzung aus dem Amerikanischen hilfreich zur Seite. Zwei Besonderheiten der deutschen Ausgabe möchte ich vorab hier erwähnen.

Para-Anchor.

Ich habe mich entschieden, den Begriff so zu übernehmen, weil Leser unter diesem englischen Wort im Internet unter Bildersuche sofort eine Vorstellung von diesem Gegenstand bekommen -, während der Begriff Para-Anker im Deutschen zwar eingeführt ist, aber im Internet unter Bildersuche eher zu erheiternden Ergebnissen führt.

Seeanker versus Treibanker.

Historisch gesehen wurden diese Begriffe synonym verwendet. Neuerdings scheint - so stellt es Wikipedia Stand 31.10.2020 dar - Einigkeit darüber zu bestehen, dass ein Seeanker über Bug (also zum „Halten“ eines Schiffes auf See) und ein Treibanker über Heck (also zum Verlangsamten der Fahrt eines Schiffes) ausgebracht wird. Dieser Definition folgen zwar einige nautische Autoren, aber sie ist bislang kaum im Internet in Texte und gar nicht in die begriffliche Bildersuche übernommen worden. Auch der Duden unterscheidet bislang nicht. Um dem Leser

schnelles Nachschlagen und rasche Veranschaulichung bei der Onlinerecherche zu ermöglichen, werden im Text die Begriffe eher synonym verwendet.

Für die Überprüfung der deutschen Fachbegriffe danke ich Heidi Oberhans für ihre Hinweise sowie Dipl. Ing. Sven Mader für die Durchsicht des Manuskripts auf fachliche Korrektheit – und für das Vergnügen, im Corona-Sommer 2020 vor der irischen Westküste vor Skellig Michael auf Levje die Richtigkeit der in diesem Buch entwickelten Sturmtaktik selber zu testen. Und vor allem das zu tun, was Lin und Larry Pardey in diesem Buch eindringlich jedem Leser empfehlen: „Sein Schiff richtig beizudrehen, lernt man erst bei 30 Knoten und mehr.“

Thomas Käsbohrer

Kurzglossar der nachfolgend häufigsten Begriffe.

Ablaufen vor Topp und Takel.

(Manchmal auch Lenzen vor Topp und Takel oder Laufen unter blankem Mast.) Im Sturm bei raumem Wind ohne Segel und lediglich mit dem blanken Mast eines Bootes als Antriebsfläche zu fahren.

Beidrehen.

(Manchmal auch als Beiliegen bezeichnet.) Ein Schiff dazu bringen, auf offener See ruhig und mit dem Bug zu den Seen zu liegen. Wird als Sturmtaktik verwendet oder um die Vorwärtsbewegung des Schiffes aus verschiedensten Gründen zu stoppen. (Nach dem Beidrehen liegt man beigedreht.)

Para-Anchor.

Ein Seeanker in Form und Größe eines Fallschirms.

Schleppanker.

Jede Art von Hilfsmittel, welche die Fahrt eines Bootes durchs Wasser verlangsamt, um die Steuerfähigkeit eines

Schiffes zu verbessern und ihm Richtungsstabilität zu verleihen. Dies können nachgeschleppte Autoreifen, verschiedene Arten von Schleppleinen, ein sogenannter Galerider oder Serienschleppanker sein. Manchmal wird ein kleiner kegelförmiger Seeanker als Schleppanker verwendet.

Treibanker (auch: Seeanker).

Eine Vorrichtung, die dazu dient, den Vortrieb eines Schiffes durch das Wasser zu stoppen und seine Lage zum Wind zu stabilisieren. Normalerweise wird er vom Bug ausgebracht. Es kann sich dabei um einen Para-Anchor, einen großen Fallschirm, einen kleinen Kegel aus Segeltuch mit einem Metallreifen in der Öffnung und einem Loch an der Spitze des Kegels oder um einen vom Bug ausgebrachten Serienschleppanker handeln. Ein Seeanker kann auch mit einem Ersatzsegel improvisiert werden.

Slick.

Die turbulente Wirbelschleppe, die entsteht, wenn der Kiel eines Bootes zum Stillstand kommt und Wirbel erzeugt, die das Wellenmuster in Luv eines Bootes stören. Sie wird manchmal als glatte oder Von-Karman-Wirbelstraße bezeichnet (nach dem Wissenschaftler, der sie identifiziert hat).

Squall.

Länger als Böen andauerndes starkes Auffrischen des Windes, das meist mit aktivem Wettergeschehen wie Starkregen, manchmal auch Hagel einhergeht.

Trysegel.

Spezielles Sturmsegel mit kleiner Fläche, das anstelle des Großsegels gesetzt wird.

Tabelle der Windgeschwindigkeiten

Beaufort-skala	Bezeichnung Windstärke	Meer	Windgeschw. [Knoten]	[m/s]
----------------	---------------------------	------	-------------------------	-------

			in 10 m Höhe	
0	Windstille	spiegelglatte See	< 1	0,5
1	leiser Zug	ruhige, gekräuselte See, leichte Kräuselwellen	1-3	0,5-1,5
2	leichte Brise	kleine, kurze Wellen	4-6	2-3
3	schwacher Wind	erste Schaumbildung, schwach bewegte See	7-10	3,5-5
4	mäßiger Wind	leicht bewegte See, kleine Wellen und Schaumköpfe	11-16	5,5-8
5	frischer Wind	mäßige See, deutlich hörbar, überall Schaumköpfe	17-21	9-10,5
6	starker Wind	grobe See, größere Wellen mit brechenden Köpfen	22-27	11-13
7	steifer Wind	sehr grobe See, weißer Schaum, brechende Wellenköpfe, Schaumstreifen in Windrichtung	28-33	14-16
8	stürmischer Wind	hohe See, hohe Wellenberge, Köpfe verweht, Schaumstreifen	34-40	17,5-20
9	Sturm / Gale	hohe See, Gischt verweht, Beginn der Brecherbildung	41-47	21-24
10	schwerer Sturm	sehr hohe See	48-55	25-28
11	orkanartiger Sturm	außergewöhnlich schwere See, Wasser wird waagrecht verweht, starke Sichtbehinderung durch fliegende Gischt	56-63	29-32
12	Orkan / Hurrikan	außergewöhnlich schwere See, See vollkommen weiß, extreme Sichtbehinderung durch Gischt und Schaum	> 64	> 33

Vorwort.

Ein altes Sprichwort besagt: „Jeder kann die Pinne halten, solange die See glatt ist.“ Es bedeutet, dass es einen ganz besonderen Typus von Mensch braucht, um am Ruder zu stehen, wenn es rau wird auf See.

Dieser Gedanke ist nur zu verständlich, wenn man sich die Intensität eines Sturms auf dem Ozean vorstellt. Wenn eine Felsküste in Lee das Schiff bedroht, wenn weder Aussicht auf eine Ruhepause noch einen sicheren Hafen besteht, dann begreift man, warum die See selbst Hartgesottene verstummen lässt und die meisten Menschen davon abhält, sich auf etwas Geringerem als dem „Traumschiff“ hinauszuwagen.

Sturm ist eine unangenehme Situation und im Grunde auch eine unnötige; gut konstruierte, gut ausgestattete Segelboote sind per Definition in der Lage, mit fast allem fertig zu werden, was das Meer austeilen kann. Wie Joseph Conrad es ausdrückte, sollte ein gutes Boot „wie der Seevogel sein, der sich auf den wütenden Wellen ausruht ... und den schwersten Sturm ausreiten, der dich in Zweifel stürzt, ob du noch lang genug leben wirst, um den nächsten Sonnenaufgang zu erleben.“

Aber dieses Boot braucht eine gut trainierte, gut ausgerüstete Crew. Es braucht Menschen, die über solide, effektive, gründlich einstudierte Strategien verfügen, um mit gefährlichem Wetter zurechtzukommen. Es braucht nicht den Mischmasch aus Spekulationen, Ritualen und Auf-Holz-Klopfen, der sich allzu oft als Sturmtaktik tarnt.

Jedes Jahr gehen Schiffe auf See verloren, und zwar aus denselben Gründen, die nun mal die meisten Unfälle verursachen: schlechte Ausrüstung und mangelndes Urteilsvermögen – und das Zusammentreffen von beidem in unterschiedlichsten Kombinationen. Aber wir stehen diesen

Problemen nicht hilflos gegenüber. Angemessenes Verhalten, das man auch als „gute Seemannschaft“ bezeichnet, macht den großen Unterschied.

Auf den folgenden Seiten finden Sie mühevoll erworbene und sorgfältig destillierte Informationen darüber, was angemessenes Verhalten in einem Sturm ist. Es gibt daran nichts Magisches. Wenn Sie jemals Zeit auf See verbringen, werden Sie zwangsläufig auch Augenblicke erleben, in denen Sie sich wünschen, Sie wären jetzt gerade woanders. Doch die verblüffende Wahrheit ist, dass Sie genau diese Augenblicke zu den besten Ihres Lebens zählen werden, ein Prozess, der die Widerstandsfähigkeit des menschlichen Geistes nährt und bestätigt. Bereiten Sie sich darauf vor. Trainieren Sie dafür. Und Sie werden feststellen, dass tatsächlich jeder das Ruder übernehmen kann, wenn die Wogen hoch gehen.

*Brion Toss, Segler und Autor von
The Complete Rigger's Apprentice*

Lin & Larry Pardey, Vorwort zur 3. Auflage.

In der Einleitung zur 1. Auflage des Handbuchs Sturmtaktik schrieben wir, dass wir uns keineswegs als Autorität im Umgang mit schwerem Wetter auf See betrachten, weshalb wir gezögert haben, ein Handbuch zu einem so wichtigen Thema zu schreiben. Aber als wir die Vielzahl von Büchern und Artikeln sichteten, die bereits geschrieben wurden, stellten wir fest, dass die Autoren das Thema entweder ignorierten - oder es wie eine Modeerscheinung früherer Zeit in die Vergangenheit versetzten. An den Tresen der Yachtclubs und den Liegeplätzen der Segler tobten weltweit Debatten über die besten Techniken, um dem mythischen „ultimativen“ Sturm zu trotzen. Leider fragten nur wenige dieser Menschen: Was, wenn dieser ultimative Sturm plötzlich da wäre? Es

gibt nur eine Taktik, die in einer solchen Situation helfen kann – doch niemand schien darüber zu schreiben oder Einsteigern beizubringen, welche das ist. Ermutigt von Redakteuren und Segelfreunden nahmen wir die Herausforderung an und brachten unsere Erfahrungen zu Papier.

Elf Jahre sind vergangen, seit wir die erste Ausgabe geschrieben haben, und die Ergebnisse waren weit lohnender, als wir erwartet hätten. Seit geraumer Zeit wird in fast jeder schriftlichen Diskussion über Schwerwettertaktik das Beidrehen als Option und der Treibanker (Para-Anchor) als ein potenziell nützliches (manche sagen lebenswichtiges) Ausrüstungsteil für das Hochseesegeln erwähnt. Trotzdem geht die Debatte weiter: „Es gibt keinen Königsweg, um Stürme zu überstehen“, sagen einige Experten, die dann vorschlagen, dass die beste Taktik der Einsatz von Wetterroutern, von extrem schnellen Booten und vor allem perfekte Planung sei, um vor Stürmen abzulaufen oder ihnen auszuweichen. Andere werfen ein, dass das Beidrehen nur für bestimmte Rumpftypen funktioniere, dass das Ablaufen vor Topp und Takel oder das Hinterherziehen von Schleppankern der unterschiedlichsten Sorte sie schon irgendwie durch eine solche Situation bringen werde. Gern blenden sie die beängstigenden Umstände aus, denen ein Segler begegnen kann, wenn er unerwartet von auflandigem Wind in Sturmstärke vor einer Leeküste überrascht wird.

Bereits die erste Ausgabe des Handbuchs Sturmtaktik hat viele Skipper dazu angeregt, ausgediente Fallschirme als Seeanker zu verwenden, so wie es Fischer auf der ganzen Welt seit den frühen 1940er-Jahren praktizierten. Doch mit dem Interesse wuchs auch das Angebot der Hersteller, die natürlich alle ihre eigenen Vorstellungen von Größe, Design und Einsatztechnik eines Treibankers haben. So kam ein ganz neues Diskussionsthema hinzu: Sollte man einen großen Fallschirm direkt vom Bug verwenden, um zu

versuchen, das Boot gegen den Wind zu „verankern“? Oder wäre es besser, einen Fallschirm mit kleinerem Durchmesser an einer Verbindungsleine zu verwenden, um einem Boot zu helfen, beigedreht liegen zu bleiben? Wie sollte die Ausrüstung konstruiert, verpackt, gelagert und im Ernstfall ausgebracht werden?

Seit jener ersten Ausgabe haben wir weite Strecken zurückgelegt, die fast einer weiteren Weltumsegelung gleichkommen: eine Fahrt bis nach Norwegen, zwei Atlantiküberquerungen samt einer ereignisreichen und lohnenden Reise von Argentinien südlich um Kap Hoorn und in den Pazifik bis nach Kanada und dann wieder weiter Richtung Süden. Jede dieser Reisen gab uns Gelegenheit, unsere Ausrüstung zu testen. Ebenso wichtig war, dass wir in den hohen Breiten einer Reihe erfahrener Segler begegneten, die ihr Wissen und ihre Ideen mit uns teilten.

Einige ihrer Geschichten sind in dieser neuen Ausgabe enthalten. Wir haben auch Seminare zu diesem Thema vor einigen tausend Seglern abgehalten, und doch schienen die Fragen stets die gleichen zu bleiben: Wie kriege ich es hin, dass mein eigenes Boot sauber beigedreht liegt? Wie groß soll mein Treibanker sein? Muss ich all die Ausrüstung kaufen, die angepriesen wird? Wir haben alle diese Fragen aufgenommen und hoffen, dass die Informationen in dieser neuen Ausgabe ausreichen, um sie zu beantworten.

Die Erkenntnisse in diesem Buch basieren auf Prinzipien, die von professionellen Seglern früherer Generationen entwickelt und verwendet wurden: Die erste Ausgabe des Handbuchs Sturmtaktik stellte diese bewährten Ideen in moderneren Segelbegriffen und unter Verwendung moderner Materialien dar und übertrug sie auf Fahrtenyachten. Die vorliegende Ausgabe, obwohl erweitert, behält viele der Geschichten bei – einschließlich derer, welche die Stürme beschreiben, die wir an Bord von *Seraffyn* erlebt haben.

Um zu zeigen, wie unsere letzten Reisen unser Denken schärften, haben wir Kapitel hinzugefügt, die einige der Stürme beschreiben, die wir auf *Taleisin* überstanden haben, und die Lektionen, die sie uns lehrten. Um die vielen Fragen an uns zu beantworten und die neuen gesammelten Informationen aufzunehmen, haben wir den Abschnitt „Fragen und Antworten“ erweitert. Auch Beiträge und Kommentare anderer Segler nahmen wir auf, die verschiedene Varianten des Beidrehens und des Beiliegens mit Treibanker anwendeten, um Schiff und Crew durch schweres Wetter zu bringen. Und wir haben die Checklisten aktualisiert, um Sie, Ihr Boot und Ihre Crew auf die See vorzubereiten.

Einige der wertvollsten Antworten in diesem Buch kamen von Frauen. Ihnen machte zunächst die Vorstellung Angst, mit ihren Partnern und Familien längere Strecken auf See zurückzulegen. „Das Wissen, dass wir das Boot mitten auf dem Ozean aufstoppen konnten, um uns auszuruhen, machte den Gedanken an eine gemeinsame Langfahrt weit weniger entmutigend“, fassten sie ihre Kommentare zusammen. Damit haben sie Recht. Selbst bei mäßigem Wind und mäßiger See könnte es sich als unschätzbar wertvoll erweisen, das Wissen über die Technik des Beidrehens im Repertoire zu haben. Eine ausgeruhte Crew kann die Reise mehr genießen als eine übermüdete und ist beim Landfall allemal in der Lage, weitaus bessere Entscheidungen zu treffen.

Einführung.

Wind in Sturmstärke blies, als wir auf dem kühlen Balkon der Wohnung im 10. Stock unserer Freunde in Rio de Janeiro saßen. Mara Blumer und Helio Viana hatten ein Treffen einheimischer Segler initiiert, von denen jeder sein eigenes 29- bis 35-Fuß-Fahrtenschiff gebaut hatte und davon träumte, in naher Zukunft auf Langfahrt zu gehen. Ein besonderes Highlight für uns alle war die Ankunft von Roberto Barros, der jedes dieser Boote entworfen hatte. Er ist eine Besonderheit unter den Yachtdesignern, denn er, seine Frau und ihre beiden Kinder unternahmen abenteuerliche Reisen in die hohen Breiten und die Tropen auf zwei ihrer Boote – einem 26- und einem 28-Fuß-Boot.

„Meine Crew und ich hielten uns zwei Tage lang während eines starken Sturms in der Nähe der Falklandinseln auf, weil wir nicht all die Meilen verlieren wollten, die wir uns so hart erkämpft hatten“, sagte Roberto. „Wir fühlten uns nicht gerade wohl, aber sicher. Es brachen keine Wellen über mein Boot, das mit Flossenkiel und Spatenruder ausgestattet war“, sagte er und beschrieb, wie er das Vorsegel backgesetzt und sein stark gerefftes Großsegel durchgesetzt hatte. „Hätte der Wind weiter zugenommen, wäre mir nichts mehr eingefallen, was wir noch hätten tun können; die Bücher, die ich gelesen hatte, besagten, dass wir vor dem Wind hätten ablaufen müssen. Das hätte uns all diese Meilen gekostet.“

Bereits zuvor hatten Larry und ich Berichte über sieben Bootsbesatzungen erhalten, die ihre Boote aufgeben hatten, als ein Sturm über eine Flotte von 80 Fahrten- und Regattaschiffen hinwegfegte, die auf dem Weg von Neuseeland aus nach Norden war, als der Winter nahte. Ein achttes Boot, ein modernes 40-Fuß-Schiff, ging mit allen an Bord verloren.

Alle Boote, die Schaden erlitten hatten, waren während des Sturms auf Grund gelaufen oder aufgegeben worden. Als die Überlebenden befragt wurden, zog sich ein roter Faden durch ihre Kommentare: „Ich wünschte, ich hätte vorher mehr über die Technik des Beidrehens gewusst.“

In den letzten 45 Jahren wurde diese überlebenswichtige Sicherheitstechnik, die seit Jahrhunderten in der Berufsschiffahrt wie von privaten Seglern auf allen Arten und Größen von Schiffen zur Anwendung kam, aus Gründen, die wir nur vermuten können, von vielen Yachtautoren und -lehrern nach und nach außer Acht gelassen. Viele der heutigen Segler wissen inzwischen entweder wenig darüber oder haben das Gefühl, „dass das auf modernen Booten nicht funktioniert“.

Als unsere Diskussion auf dem Balkon in Rio de Janeiro voranschritt, machte Roberto uns eines der Probleme bewusst: „Wenn Beidrehen mehr sein soll als das Backstellen des Vorsegels unter gerefftem Großsegel, wie würden Sie es dann beschreiben?“

Larry antwortete: „Bei mäßigem Wind, vielleicht sogar bei Sturmstärke, haben Sie damit eine der vielen Möglichkeiten beschrieben, wie man ein Boot beidreht. Doch wenn der Wind noch stärker weht, dann bedeutet das, dass Sie jede mögliche Kombination Ihrer Segel, jede Möglichkeit Ihrer Ausrüstung nutzen müssen, um Ihr Boot so zum Stehen zu bringen, dass es etwa 50 Grad vor dem Wind und langsam, direkt vom Wind weg auf seinem eigenen Slick, den vom Bootsrumf gebrochenen Wellen, reitet. Nur wenn Sie einen guten Slick erzeugen und hinter ihm bleiben, können Sie die Kräfte der Seen brechen.“

Larry erzählte dann, wie er die Einzelheiten dieser Methode kennen gelernt hatte, als er zum ersten Mal Bücher von J. C. Voss las, der einen Treibanker aus einfachem Segeltuch mit Manila-Leine im alten Stil verwendet hatte, um sein Trysegel beim Beiliegen während seiner Fahrten mit kleinen Booten zu unterstützen. In

seinem Buch *The Venturesome Voyages of Captain Voss* liefert er die treffendste Beschreibung, die wir je über das Prinzip des Beidrehens gelesen haben. „Wir modernen Segler sind besser dran als Voss“, fuhr Larry fort. „Wir haben extrem haltbare Nylon-Fallschirmanker und ruckdämpfende Nylon-Ankerleinen sowie stärkere Sturmsegel, damit unser modernes Flossenkiel- und Skeg-Boot immer sauber beigedreht liegt.“

Roberto unterbrach ihn. „Sie haben etwas Wichtiges gesagt; Sie liegen nicht nur beigedreht. Sie haben der Gleichung ein drittes Element hinzugefügt, und darüber habe ich nie etwas gelesen.“

Was er damals einwandte, war nicht überraschend. In den vergangenen mehr als vier Jahrzehnten hatten Larry und ich Informationen über Schwerwettertaktiken gesammelt, und vor der Veröffentlichung der ersten Ausgabe dieses Buches hatten wir lediglich zwei Quellen gefunden, in denen die Technik des Beiliegens mit Hilfe eines großen Treibankers beschrieben wurde: Das Buch von Captain Voss und die von Victor Shane zusammengestellte Datenbank für Schleppgeräte, die Drag Device Database im Internet. Beschreibungen des Beidrehens und Beiliegens an anderer Stelle beschränkten sich weitgehend auf die Standardantwort, die Roberto gab. Es war also kein Wunder, dass bei diesem Thema Verwirrung herrscht.

Larry hatte da mehr Glück. Er startete seine Seglerkarriere, als Berufssegler wie Voss, Alan Villiers, Frank Worsley und Frank Bullen die meisten Bücher über Hochseereisen schrieben. Bereits als er anfang zu segeln, war Beidrehen für ihn Grundlage jeder Sturmplanung. Sein Glaube an diese Technik wurde dadurch gestärkt, dass er als Wachführer unter einem erstklassigen professionellen Überführungsskipper und Schonerkapitän fuhr, Bob Sloan, der zugleich überzeugter Verfechter des Beidrehens war. Bob hatte mehr als 500.000 Seemeilen unter Segeln

zurückgelegt und weihte Larry in die Anwendung gebrauchter Militärfallschirme ein, die auf kommerziellen Thunfischtrawlern Südmexikos und Kaliforniens als Treibanker verwendet wurden.

„Wenn es nichts gäbe, was mir die Möglichkeit schenkte, im Sturm Ruhe zu finden und irgendwie die Wellen zu beeinflussen und ihre Gewalt zu brechen“, sagte Larry zu mir, „würde ich sofort aufhören, Ozeane in kleinen Booten zu überqueren.“ Er gebrauchte genau diese Worte, um mich fürs Hochseesegeln einzunehmen. Dann wählte er als meine erste Reise einen sanften Mäander entlang der Westküste Mexikos, wo stürmische Winde selten sind. Erst als mein Selbstvertrauen wuchs, brachen wir über die Ozeane und in Gebiete auf, in denen höhere Windstärken und gröbere Seen zu erwarten waren. Nachdem wir mehrere Stürme auf See erlebt hatten, während derer wir uns beide unseres Bootes und unserer Schwerwettertaktik sicher fühlten, begannen wir eine Reise in höhere Breitengrade, wo die Wahrscheinlichkeit stieg, auf Stürme zu treffen.

Jede dieser Begegnungen mit Stürmen hat mich in meiner Überzeugung bestärkt, dass es weitaus sicherer ist, mit einem fallschirmartigen Seeanker zu treiben oder beigedreht zu liegen, als vor dem Wind abzulaufen. Und der schlimmste Sturm unseres Seglerlebens hat diese Erfahrung noch verstärkt: Ein Taifun außerhalb der Saison prallte gegen einen Hochdruckrücken und erwischte uns auflandig mit Australiens Great Barrier Reef im Rücken. Er zwang uns, mehr als 56 Stunden lang bei Wind von über 70 Knoten beigedreht an einem Fallschirm-Treibanker zu hängen. Der Wetterbericht sprach sogar von Windstärken bis 85 Knoten in dem Gebiet, in dem wir uns befanden. Der Wind blies bei vergleichsweise flachem Wasser von 180 Metern gegen die Strömung und erzeugte eine brechende See, die selbst größere Schiffe wie einen 130 Meter langen Frachter zwang, ebenfalls beizudrehen. Doch selbst durch

steile Seen wie diese konnten wir *Taleisin* heil hindurchbringen, der Schaden beschränkte sich auf durchgescheuerte Leinen, blank liegende Nerven und blaugeschlagene Körperteile.

Anderen Seglern erging es nur 50 Seemeilen entfernt weitaus schlechter; zwei verloren ihr Leben, weil sie eine andere Sturmtaktik anwandten. Wir erzählen diese Geschichte später in Kapitel 5.

Diese Erfahrung bestärkte uns in der Überzeugung, dass die Entscheidung für die richtige Sturmtaktik in schwierigen Situationen von entscheidender Bedeutung ist. Was ein Segler, der die eine Taktik anwendet, als Sturm auf Leben und Tod bezeichnet, empfindet ein anderer, der andere Maßnahmen anwendet, lediglich als „härteren Puster“. Der Unterschied: Sobald die Seen auf ein Boot seitlich eindreschen und es flach aufs Wasser legen, es beschädigen oder ein Besatzungsmitglied verletzen, entsteht Angst, die leicht in Panik umschlagen kann. Die Moral sinkt und das Wüten des Sturms wird als noch bedrohlicher wahrgenommen.

Wenn Sie auf diesen Seiten weiterlesen, werden Sie einige Beispiele sehen, in denen ein Boot in der Nähe des Zentrums eines Sturmsystems beidrehte und diesen Sturm schadlos überstand, während der Sturm andere Yachten in der Nähe überrollte oder kentern ließ, deren Besatzung sich entschieden hatte, abzulaufen oder unter blankem Mast zu treiben.

Wir haben lange gezögert, einen Text über das Segeln im Sturm zu veröffentlichen. Es ist schwierig, wirklich sicher zu sein, alles erforscht zu haben, um jeden Kniff, alle Folgen zu bedenken, welche die Technik des Beidrehens bei der Verschiedenartigkeit aller heute kreuzenden Bootstypen nach sich ziehen kann. Zudem werden für Monohulls andere Ausrüstung und Techniken verwendet als für Multihulls. Die Gespräche mit brasilianischen Freunden

und Skippern der neuseeländischen Regattaflotte machten deutlich, dass diese Hinweise angebracht sind.

Wir sprechen in diesem Buch wenig über naheliegende Schwerwetterausrüstung wie Notfackeln, Rettungswesten oder EPIRBs, da diese Themen in fast jedem Buch über Seemannschaft behandelt werden, einschließlich derer, die in der Bibliographie am Ende dieses Buches aufgeführt sind. Stattdessen möchten wir, dass dieses Handbuch praktikabel erläutert, was man tun kann, um sich auf Stürme vorzubereiten und ihnen zu trotzen. Ein Buch, das weiterhilft, sobald man einmal Richtung Offshore abgelegt hat. Aus diesem Grund haben wir ein Kapitel mit Checklisten eingefügt, die Sie als Richtlinien für die Auswahl des Bootes sowie die Vorbereitung von Ausrüstung und Besatzung verwenden können. Weitere Checklisten befassen sich mit der Vorbereitung auf See, sobald das Barometer fällt und die Windstärke allmählich steigt.

Die in diesem Handbuch dargestellten Sturmtaktiken könnten für die Familie auf einer Traileryacht, die nur wenige Meilen auf See rausfährt, ebenso nützlich sein wie für Offshore- oder Langfahrtsegler. Durch die Verwendung der einfachen Ausrüstung, die bereits an Bord sein sollte, können Sie überraschenden Starkwind oder Sturm sicher überstehen und das Vertrauen und den Respekt Ihrer Familie und Ihrer Crew gewinnen. Die gleiche Technik kann man auch einsetzen, um eine unangenehme Situation unter Kontrolle zu bringen, beispielsweise wenn man bei normalem Wind eine Havarie wie den Verlust des Ruders oder des Mastes erleidet. Beidrehen oder selbst die Verwendung eines Vorsegels als Treibanker kann helfen, ein Boot aufzustoppen, um Reparaturen durchzuführen, zu reffen, Ausrüstung umzustauen oder das Beiboot an Bord zu ziehen.

Egal ob es sich um ein großes oder kleines Boot handelt, um On- oder Offshore: Wenn Sie nach der Lektüre dieses Handbuchs immer noch das Gefühl haben, dass es

theoretisch die beste Taktik ist, vor einem Sturm abzulaufen, denken Sie daran, dass es dennoch von entscheidender Bedeutung ist, übers Beidrehen Bescheid zu wissen. Es gibt keine Garantie dafür, dass ein Sturm Sie genau dann erwischt, wenn Sie ausreichend Seeraum haben, um ablaufen zu können. Wenn zwischen Ihnen und einer unwirtlichen Leeküste 50 oder selbst 100 Seemeilen liegen, müssen Sie darauf vorbereitet sein und wissen, wie Sie beidrehen. Die Aussicht, bei diesen Distanzen auf ein sturmgepeitschtes felsiges Ufer oder ein von der Brandung überspültes Korallenriff zu laufen, ist keine Option.

Teil I

Wie man mit Stürmen umgeht.

Teil 1 beschäftigt sich mit der Entwicklung unserer Sturmtaktiken während unseres 11-jährigen ersten Langfahrtrörns. In diesem Kapitel fassen wir unsere eigenen Erkenntnisse im Schwerwettersegeln zusammen, die wir auf Taleisin gewinnen konnten, sowie Erfahrungen anderer Segler. Zudem enthält dieses Kapitel eine Beschreibung des gefährlichsten Sturms, dem wir in unserem 40-jährigen Seglerleben begegnet sind.

Kapitel 1

Die Stürme und das Fahrtensegeln.

Wie die meisten, die von einer langen Seereise zurückkehren, unterhalten wir uns gerne mit Menschen, die genau solche Reisen planen. Solche Gespräche beginnen immer mit „Wie haben Sie es geschafft, auf eine solche Reise zu gehen?“ – „Was für ein Boot haben Sie?“ – „Wie sieht Ihre Ausrüstung aus?“ Doch im Laufe eines Abends dominiert ein Thema das Gespräch: Stürme, Sturmtaktik und die beste Ausrüstung dafür. Diese Faszination für die Kraft des Meeres und des wild gewordenen Windes hat Adlard Coles *Schwerwettersegeln* zu einem der meistverkauften nautischen Bücher gemacht. Es hat auch einige potentielle Seereisende derart verschreckt, dass sie darüber die Freude am Segeln verloren haben. Jedes Mal, wenn weniger erfahrene Segler einen Wellenbrecher bei der Ausfahrt runden, fragen sie sich: Wenn das Meer bei Windstärke 6 schon so kabbelig ist, wie sieht es dann bei noch höheren Windstärken aus? In einem Orkan? Oder gar in einem Hurrikan?

Bedenken Sie, dass Stürme nur einen Bruchteil Ihrer tatsächlichen Segelzeit auf See ausmachen. Während unserer elfjährigen und 47.000 Seemeilen langen Weltumsegelung an Bord von *Seraffyn* verbrachten wir etwa 10.600 Stunden auf See. Wir segelten eine etwas ungewöhnliche Route, zu der auch Abstecher nach England und in die Ostsee, bis ans nördliche Ende der Adria und eine besonders stürmische Passage über den Nordpazifik von Japan nach Kanada gehörten.

Wir trafen also wahrscheinlich mehr stürmisches Wetter an als ein durchschnittlicher Segler auf seiner gut geplanten Reise von der Westküste in den Südpazifik. Auf *Seraffyn* erlebten wir 20 mal Starkwind und Stürme, die tatsächlich eine Sturmtaktik erforderten. In diesem Zeitraum von elf Jahren lagen wir etwa 300 Stunden beigedreht bei Windstärken von 8 und mehr Beaufort auf See. Fast 120 Stunden davon entfielen auf unsere 49-tägige Passage von Japan nach Victoria in British-Kolumbien, das sind etwa 3,5 Prozent aller unserer Segelstunden. Wenn Sie sich also vorstellen, dass wir im Durchschnitt nur 960 Stunden pro Jahr segelnd auf See verbrachten – was etwa 11 Prozent unseres gesamten Lebens auf See entspricht – dann bedeutet das, dass weniger als 30 Stunden pro Jahr damit verbracht wurden, die besonderen mentalen und physischen Probleme des Segelns bei schwerem Wetter zu bewältigen. Rechnet man die Zeit hinzu, die wir damit verbrachten, Yachten im Auftrag zu überführen, fallen diese Durchschnittswerte noch höher aus. Aber nur deshalb, weil die Überführung von Yachten ein Broterwerb ist, bei dem man sich nicht aussuchen kann, wohin man segelt oder wann man in See sticht. Innerhalb eines vernünftigen Rahmens segeln wir dorthin, wofür uns der Eigner bezahlt. Da Eigner den schönsten Teil der Saison maximal nutzen wollen, ist es wenig überraschend, dass Überführungsscrews zwangsläufig einen höheren Durchschnitt an rauem Wetter vorweisen können.

Wenn Stürme Ihre Hauptsorge als Fahrtensegler sind, vergleichen Sie sie mit der Gefahr, die man als Pendler in Kauf nimmt, wenn man jeden Tag mit dem Auto auf der Autobahn in die Arbeit fährt. Andere Fahrer könnten Drogen nehmen, am Steuer das Smartphone bedienen oder alkoholisiert Auto fahren. Pendler setzen sich wahrscheinlich 500 Stunden pro Jahr der Gefahr eines Unfalls aus, also 15-mal so oft wie ein durchschnittlicher Fahrtensegler mit Wind in Sturmstärke konfrontiert wird:

Die Zahl tödlicher Autobahnunfälle ist alarmierend; noch schlimmer ist die berechnete Angst vor Verletzungen und deren lebenslangen Folgen. Doch die psychologische Wirkung eines Sturms auf See ist weitaus größer, weil wir alle das Risiko auf der Autobahn als normal akzeptieren.

Es ist schwierig, sich vorzustellen, wie es ist, Stürme auf See zu erleben und sie allein bewältigen zu müssen. Ich glaube, es ist die Erkenntnis, vollständig für sein eigenes Schicksal und das seiner Besatzung verantwortlich zu sein, die sowohl die schlimmsten als auch die besten Gefühle auf See erzeugt. Wenn ein Sturm aufzieht, ziehen auch die Sorgen auf. Ist das Boot bereit? Habe ich es richtig ausgerüstet? Wie übel wird das, was da auf mich zukommt? Während des Sturms selbst sind Sie vollauf damit beschäftigt, auf sich und Ihr Boot aufzupassen, sodass Sie die Ängste in den Hintergrund schieben.

Sobald der Sturm beginnt abzuflauen, sobald der erste blaue Fleck durch die Wolken kommt, wächst ein Gefühl der Freude und des Stolzes. Du hast es geschafft! Allein da draußen warst du einer Prüfung ausgesetzt – und hast sie bestanden! Wenn es möglich wäre, die erste von Unsicherheit und Angst geprägte Anfangsphase zu verkürzen, könnte so mancher Segler einen Sturm wohl eher akzeptieren.

Als Larry und ich das erste Mal in einen ausgewachsenen Sturm segelten, geschah dies ohne jegliche Vorwarnung. Wir waren gerade über den berühmten Golf von Tehuantepec an der Südwestflanke Mexikos gerauscht. Wir hatten jene wilden Winde verpasst, die dort an fünf Tagen eines jeden Wintermonats wehen, um genau dann, als wir die imaginäre Grenze in nicaraguanische Gewässer überquerten, 150 Seemeilen offshore des Golfs von Papagayo einen Squall zu bemerken. Wir waren dabei zu reffen, als uns auch schon die Sturmböe traf. Innerhalb einer Stunde baute sie sich zu Sturm auf, der drei Tage anhielt und sich zeitweise zum schweren Sturm steigerte.

Die wenigen Wetterberichte, die wir empfangen konnten, berichteten über seine Heftigkeit erst, nachdem er begonnen hatte. Unser Barometer war nur leicht angestiegen. Wir taten, was nötig war, setzten den Treibanker, fluchten über den Wind und warteten. Wir hatten keine Zeit, uns darüber Gedanken zu machen, was passieren könnte; wir handelten einfach.

Völlig anders verhielten wir uns bei dem Taifun, der uns traf, als wir den Golf von Bengalen überquerten. Alle klassischen Anzeichen begannen knapp drei Tage, bevor der Wind zulegte. Wir machten uns Sorgen, planten, überprüften Boot und Ausrüstung. Und machten uns noch mehr Sorgen. Obwohl zwischen unserem ersten Sturm und diesem zehn Jahre Erfahrung lagen, waren wir nicht besser vorbereitet als auf den Sturm vor dem Golf von Papagayo. Wir mussten uns immer noch auf dasselbe Equipment und dieselben Strategien verlassen, die wir uns vor dem Auslaufen zurechtgelegt hatten.

Lärm ist wahrscheinlich die nervenzerreißendste Begleiterscheinung von Wind. Wenn Sie das Glück hatten, Stürme zu erleben, während Ihr Boot sicher in einem gut geschützten Hafen lag, sind Sie ein wenig besser auf das Jammern und Heulen von Wind und Takelage vorbereitet. Aber andere Geräusche können genauso lästig sein, deshalb ist eines der ersten Dinge, die wir tun, sobald unser Boot sicher in den Wellen beiliegt, jedes mögliche Fremdgeräusch aufzuspüren. Wir binden die Fallen vom Mast weg, wir polstern Töpfe und Pfannen aus, wir suchen und justieren alle klappernden Dosen, damit sie sich nicht mehr bewegen. Sobald die unnötigen Geräusche eliminiert sind, fange ich an, alle anderen Geräusche als natürlich zu akzeptieren, bis sie in den Hintergrund treten.

Dann wird uns auch wieder bewusst, dass Lärm uns nichts anhaben kann – genauso wenig wie der Wind. Was einzig zählt, sind grüne Wogen, die gegen die Bootsbewegung brechen, denn sie stellen die echte Gefahr

dar. Hinzuzufügen ist, was Brian Cooke, Freund und überaus erfahrener Langfahrtsegler, über das schlimmste Übel von Maststufen sagte: Dass sie bei starkem Wind die Geräusche der Takelage verstärkten – und das so sehr, dass er unter Deck die Windgeschwindigkeit einer plötzlichen Böe um zwei bis drei Windstärken überschätzte. Seine Maststufen erzeugten ein Brummen, das durch das ganze Boot vibrierte und den Geräuschen von prasselnder Gischt, brechenden Wellen und wandernden Dosen einen noch beunruhigenderen Ton hinzufügte.

Eine Frage, die uns oft gestellt wurde, lautet: „Würden Sie sich auf einem größeren Boot nicht sicherer fühlen?“ Da wir die glückliche (oder unglückliche je nachdem, wie man es betrachtet) Erfahrung gemacht haben, bei Stürmen auf verschiedenen Booten von *Seraffyns* 24-Fuß bis zu einem 85-Fuß-Schoner auf See zu sein, können wir sagen, dass kleinere Boot gewisse Vorteile bieten – wenn nicht im physischen Komfort, so doch definitiv im Sicherheitsgefühl. Erstens ist die Ausrüstung einfacher und leichter zu handhaben, sodass wir weniger davor zurückschrecken, ein weiteres Reff einzubinden, Sturmsegel und/oder Treibanker zu setzen. Zweitens sind Wege und Räume kleiner, sodass wir uns leichter an und unter Deck bewegen können, selbst wenn es mal richtig bläst. Der Gang von der Koje bis zur Kombüse ist auf einer 54-Fuß-Yacht mit ihren 16 Fuß Breite bei weitem beschwerlicher als der gleiche Weg auf einer 11 Fuß breiten 35-Fuß-Yacht. Auch deshalb, weil die Haltegriffe auf dem größeren Boot deutlich weiter auseinander liegen.

Drittens ist es auf einem kleineren Boot einfacher, die komplette Ausrüstung und sämtliche Teile zu inspizieren und zu warten, was einem Skipper mehr Ruhe verleiht und weniger Sorgen vor technischen Ausfällen bereitet. Schließlich ist es einfacher und sicherer, ein kleineres Boot unter Kontrolle zu bekommen, wenn etwas schiefgeht – wenn beispielsweise das gereifte Großsegel reißt, der

Baum sich vom Lümmelbeschlag löst, ein Anker auf dem Vordeck lose kommt oder man das Trysegel irgendwo ausgraben und setzen muss.

Die tatsächliche Bewegung eines Bootes im Sturm wird durch Verdrängung und Konstruktion weit mehr bestimmt als von dessen Länge. Bestimmte Rumpfformen sind seetüchtiger. Ein kleines, mäßig schweres Boot mit einem langen Kiel, einem Ballastverhältnis von einem Drittel und niedrigen Aufbauten kann sich bei Sturm besser anfühlen als eine Yacht mit Flossenkiel, also einem modernen kurzen Kiel, mit 50-Prozent-Ballastanteil mit leichter Verdrängung und hohen Aufbauten, selbst wenn sie doppelt so lang ist.



Abbildung 1-1 Für ein gut ausgerüstetes Boot ist nicht der Wind die Gefahr – es sind die brechenden Wellen, die Probleme verursachen können. Dieses Foto wurde während

der Sydney-Hobart-Regatta in der Bass Strait aufgenommen, mit Windgeschwindigkeiten von mehr als 70 Knoten, aber einer See, die für eine erfahrene Mannschaft auf einem Boot mit entsprechend kleinen Sturmsegeln beherrschbar war. Foto: Richard Bennett

Während unserer Nordpazifiküberquerung von Japan aus verfolgten uns zehn ausgewachsene Stürme. Sechs davon gewannen das Rennen, und in fünf Fällen lagen wir gut innerhalb des Sturmradius – mit anhaltendem Wind von 50 bis 55 Knoten.

Meine Reaktion war Wut. Ich stieg in meine Koje und vergrub mich in ein Buch. Larry dagegen langweilte sich erst, dann wurde er neugierig. Nachdem er im ersten, 12 Stunden währenden Sturm beigedreht hatte, beschloss er, alle weiteren Sturmtaktiken durchzuprobieren, die von Skippern auf kleinen Booten empfohlen wurden. Wir liefen sechs Stunden lang mit dem Sturm ab, der in unsere Richtung blies. Dabei mussten wir der Windfahnensteuerung assistieren – ständig musste einer von uns im Cockpit auf Wache sein. Unsere Erinnerung daran, wie wir während eines Sturms in der Ostsee querschlugen, nagte an unserem Vertrauen in diese Strategie. Als die Seen wuchsen und später zu brechen begannen, wurden die Bewegungen des Bootes sprunghaft und unberechenbar. Es war schwierig, unter Deck zu schlafen, und es war ermüdend, oben Ruder gehen zu müssen.

Kurz gesagt: Wären wir gezwungen gewesen, weitere 12 oder 24 Stunden unter diesen Bedingungen weiter zu segeln, hätte uns das völlig ausgelaugt. Einfach weiterlaufen hätte zwangsläufig schlechte Entscheidungen oder übermüdetes Steuern zur Folge – beides Dinge, die Erschöpfung mit sich bringen kann.

Als der nächste Sturm durchzog, war Larry versucht, das Schiff einfach unter blankem Mast treiben zu lassen, das