

A dramatic photograph of a lightning bolt striking the dark sea at night. The lightning bolt is bright white and jagged, descending from the top right towards the horizon. The sea is dark with some ripples, and the sky is a deep, dark blue.

# GEWITTER SEGELN.

Seemannschaft  
und Grenzerfahrung  
40 Segler berichten

**millemari.**



# 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 Olstedt-Fuhrmann, Christopher Draeger, Claus Aktoprak, Cool Wool, Cornelia Glenz, Cornelia Schneider, Dirk Krauss, Dieter Behlich, 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, Steffen Beck, Susanne Guidera, Thomas Käsböhrer, 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.*

# GEFAHR DURCH WIND & WELLE.

Foto: Wolfgang Apoun.





## Gefahr durch Wind und Welle.

Einhand im Gewitter. Dirk Krauss

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

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 ...

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.

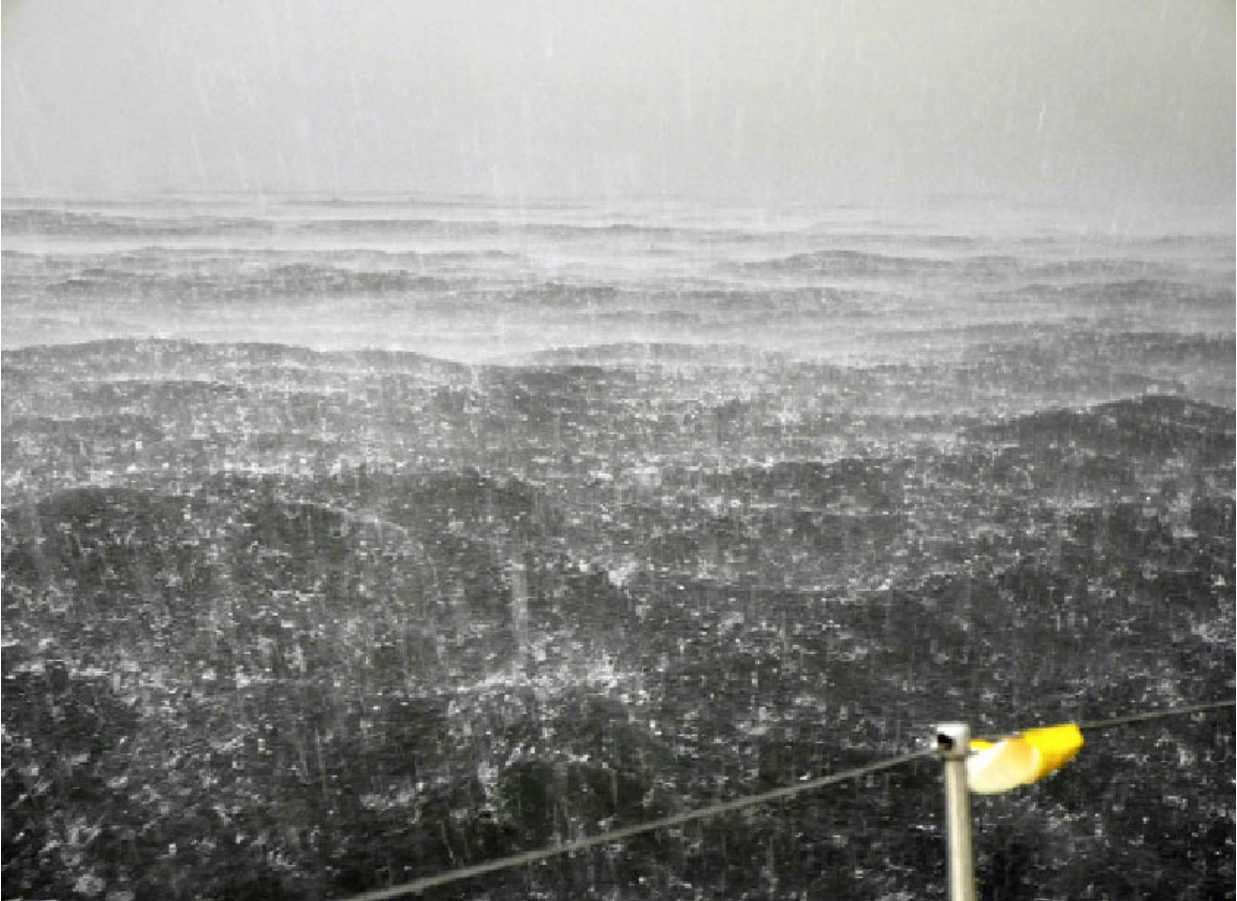


Foto: Dirk Kraus.

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 waagrecht 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? Es würde noch ein paar Stunden dauern und ich hätte dann wieder das gleiche Problem ... Mir fällt zum Glück ein, dass der Hafen in Scheveningen hohe Molen hat. Diese Molen werden sicherlich diesen mörderischen Wind abhalten.

„Ich versuche es mal“, denke ich, „und wenn es nicht klappt, kann ich immer noch weiter ablaufen.“

Kurz vor der Hafeneinfahrt drehe ich Leviathan quer zum Wind und gebe fast Vollgas. Sie legt sich unglaublich auf die Seite, sodass ich mich im Cockpit festklammern muss. Zu meinem Erstaunen macht sie aber gut Fahrt durchs Wasser. Nach ewigen Minuten quere ich die Hafeneinfahrt und kurze Zeit später die erste hohe Mole des Vorhafens.

Bei der Fahrt beschwöre ich die ganze Zeit den Motor. „Bitte Motor, falle jetzt ja nicht aus ...“ Da ich keinen Windmesser habe, kann ich die Stärke des Windes nicht messen.

## Ein Seenotrettungsboot rauscht an mir vorbei Richtung Hafenausfahrt. Kein gutes Gefühl.

Es regnet immer noch fürchterlich und der Wind behält seine Stärke.

Als ich in das hintere Hafenbecken einbiege, wo steuerbord der Yachthafen ist mit seinen Fingerstegen, sehe ich, wie sieben Yachten kreisend im Vorhafen drehen. Sie trauen sich nicht, bei diesem starken Wind anzulegen.

Ich schließe mich ihnen an, um mir erst mal einen Überblick zu verschaffen. Jetzt im Yachthafen anzulegen mit seinen enge Gassen, bedeutet für die anderen Boote Kleinholz. Leviathan, die aus Stahl ist, macht das sicherlich nichts aus. Aber ich verwerfe den Gedanken sofort und schaue ins andere Hafenbecken gegenüber, wo die Fischer ihren Platz finden. Da liegt ein Fischerboot an der Leeseite der hohen Mole.

„Wenn ich jetzt alle Fender auf eine Seite binde und dort längsseits gehe, komme ich endlich ins Trockene ...“

Gedacht und getan. Die Fender werden bereitgelegt und alle Festmacherleinen positioniert. Natürlich darf auch nicht die Leine an der Mittschiffsklampe fehlen. Gerade einhand ist diese Leine am wichtigsten. Ohne Probleme lege ich am Fischerboot an und mache Leviathan fest. Endlich bin ich im Trockenen. Die anderen sieben Boote kreisen weiter.

Erst mal ziehe ich trockene Sachen an und mache mir einen heißen Tee. Immer noch kreisen die anderen Boote im Hafenbecken. Warum legen die sich nicht auch an die anderen Fischerboote an? Liegt es daran, dass die anderen Segelyachten aus Kunststoff sind?

## Meine Manöverkritik.

- Schön ist es zu wissen, dass ich in solch einer Situation Ruhe bewahre und wie ein Roboter funktioniere.
- Leviathan macht ihre Sache gut.



- Angst habe ich nicht gehabt, aber das Gefühl, nur noch von der Gnade meines Motors abhängig zu sein, hat mich sehr beschäftigt.
- Dass ich keine Lifeline angezogen hatte, ist unverzeihlich! Sobald ich ein Anzeichen von Gewitter sehe oder der Wind mehr als mit 3 Beaufort weht, werde ich meine Lifeline künftig anziehen.
- Auch mein Ölzeug hätte mich besser vor den harten Regentropfen geschützt.
- Eine Skibrille, um die harten Regentropfen nicht ins Auge zu bekommen, steht neu auf meiner Ausrüstungsliste.
- Wenn ich gemerkt hätte, dass der Motor zu schwach ist, um gegen den Wind anzukommen, wäre ich weiter Richtung Texel abgelaufen.
- Vor dem Wind abzulaufen bringt viel Ruhe ins Schiff, wenn der Seegang nicht zu hoch ist.
- Durchs Ablaufen würde die Fahrt viel länger dauern. Also muss etwas zu essen und zu trinken in Reichweite sein.

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**

<https://morianblog.wordpress.com>



Foto: Dirk Krauss.



# Gefahr durch Wind und Welle.

## Gewitter aus dem Blauen. Anette Kilch

Ein lustiges Männerwochenende über Fronleichnam 2012 auf der Ostsee ist geplant. Drei Männer und ich auf Kaperfahrt mit einer schönen Gaffelketch, Baujahr 1898.

Der Start mit dem Traditionssegler, einem stählernen Langkieler mit kräftigen 18 Tonnen Verdrängung, drei Meter Klüverbaum und zwölf Meter langem Rumpf, erfolgt in Flensburg.

Nach einem kurzweiligen Abend in Dyvig werden wir bei Nieselwetter wach. Auch die Wettervorhersage für den Tag ist eher betrüblich: 2 bis 3 Beaufort aus West, bewölkt und Niederschlagsneigung. Und das Fronleichnam im Juni! Es wird aber nicht lange gefackelt, Ölzeug an und im Laufe des Vormittags geht es dann Richtung Norden. Bei wenig Wind umrunden wir gemächlich die Spitze von Als in Richtung Ærø. Unser Ziel für den Abend: Marstal.

Kaum um die Ecke reißt der Himmel auf: plötzlich herrliches Wetter, leider immer noch kein aufregender Wind, dafür wunderbar blauer Himmel. Juni auf der Ostsee ... geht also doch!

Irgendwann im Laufe des Mittags werden die langen Hosen gegen kurze getauscht, dann der Kaffee irgendwann auch gegen ein Döschen kühles Bier. Die Oberkörper der gestandenen Seebären schälen sich aus den Goretex-Hüllen und werden frei gemacht, die Sonnencreme kursiert.

Mal klettert jemand den Mast hoch, schießt Fotos von der obersten Saling. Mal wird ein wenig gelesen und mal auch was gegessen. Die Stimmung ist ausgelassen und entspannt, während wir mit etwa 3 Knoten über die Ostsee „rauschen“.

Irgendwann am Nachmittag macht sich bei dieser unglaublichen Reisegeschwindigkeit und der vielen Sonne eine gewisse Müdigkeit breit. Das Wetter ist weiter schön, die Frisur sitzt. Wir lassen unsere Blicke über den Horizont gleiten, klimpern ein wenig in den Himmel und beschließen, dass man sich locker mal ein halbes Stündchen unter Deck aufs Ohr hauen kann. Der Rudergänger ist fit und besteht darauf, dass er die Stellung da oben locker alleine halten kann. Gesagt, getan.

Dem dunkleren, ein wenig verschleierten Horizont über dem Festland im Westen hatten wir bis dahin keine weitere Beachtung geschenkt.

Der segelerfahrene Leser ahnt bereits, was nun kommt: Diese lustigen Schleier-Dinger im Westen waren eine

Gewitterfront. Es waren nicht diese dicken Cumulonimbus-Wolken mit den ambossartigen Cirren am oberen Ende der Wolke, in denen die Gewitter wohnen.

Bei „unserer“ Wolke war anscheinend die gesamte Wolke cirrusartig ausgefranst, denn es war diesig und man konnte die Gewitterwolke selbst gar nicht sehen.

So ist es eben eine diesige Front, die auf uns zuweht. Und hübschen Wind und rumpelnde Geräusche mitbringt.

Leider alles auf einen Schlag. Diesen haben wir dann recht spontan gemerkt ... also den Schlag. Mit einem Mal liegen wir richtig hübsch auf der Seite. Unter Deck wechseln wir die Kojenseiten automatisch mal fix in Richtung Lee. Wir hatten ja alle Lappen schön hochgezogen!

Wir stürzen also alle an Deck, kassieren zu Recht einen Anschiss vom Skipper, der sich übrigens zuerst hingelegt hatte, und versuchen, gemeinsam die Segel zu bergen. Das Ganze passiert in einer filmreifen Kulisse: Donnergrollen aus dem Off, ordentliche Böen mit 6 bis 7 Beaufort und unter einem unheilvollen Himmel. Die Blitze sind nicht unser primäres Problem, wir wännen sie in recht weiter Ferne. Doch den sehr plötzlich aufkommenden und massiven Wind haben wir völlig unterschätzt ...

In größter Eile bergen wir das komplette Tuch, was bei einer Gaffelketch schön ordentlich gemacht werden sollte, damit es gut rutscht. Steht die Gaffel im falschen Winkel, dauert das Bergen ein Vielfaches länger, da man ständig den ganzen Klumpatsch wieder hochziehen darf. Und ein Klüversegel birgt man – ja, richtig geraten! –, indem die Klüverfrau mit 3 Meter feinstem Eichenholz zwischen den Beinen das Ding ganz da vorne an der Spitze runterholt.

Kaum haben wir alles in „sicheren Tüchern“, ist der Wind weg. Von jetzt auf gleich. Das Meer ist immer noch so glatt wie ein Babyhintern. Allerdings mit dem Unterschied, dass nun acht Augen gebannt darauf starren, um die nächste leichte Kräuselung des Wassers zu entdecken, die der Rudergänger eine Viertelstunde zuvor leider irgendwie übersehen hat.

Der Rudergänger hat die große Bö nicht bemerkt, die sich angeschlichen hat und nun in die fünf Segel mit ihren fast 100 Quadratmetern Segelfläche greift.

Da wir nun überhaupt keinen Wind mehr haben, erscheint uns der Motor als weiterführendes Medium geradezu ideal. Am Abend laufen wir etwas abgekämpft, aber wieder unter Segeln in Marstall ein.

Was haben wir an diesem Tag gelernt? Es waren gleich mehrere Lektionen, die Reihenfolge steht nicht für ihre Bedeutung, denn bei guter Seemannschaft ist alles gleich wichtig, um sich und andere nicht in Gefahr zu bringen.

## Meine Manöverkritik.

- Immer zu zweit an Deck! Der Rudergänger sollte nie – zumindest nicht für längere Zeit – allein sein. Außer man segelt einhand. Abgesehen von plötzlichem Schlechtwetter hat jeder auch schon von Unglücken (Herzinfarkt, beim Pinkeln über Bord entschwunden etc.) gehört. Ist der Rudergänger erst mal futsch, wird es unlustig für den, der noch an Bord ist. Und vor allem für den, der nicht mehr an Bord ist ...
- Wolken, egal, wie sie aussehen, müssen immer beobachtet werden. Gewitterwolken sehen nicht immer aus wie Gewitterwolken aus dem Bilderbuch. Stelle dich stets auf eine „Worst Case“-Situation ein. Das Wetter kann launisch sein!
- Die Sicherheitsweste tragen – immer. Okay, ich ertappe mich auch dabei, dass ich bei Flaute und Sonnenschein schon mal keine trage. Ist aber nicht gut. Moderne Westen, auch mit einem Auftrieb von 220 bis 275 N, sind heutzutage bequem zu tragen. Probiere so lange aus, bis du etwas Passendes gefunden hast. Im Kleiderschrank rettet sie kein Leben!
- Und zuletzt empfehle ich, immer gut angezogen zu sein. Gut im Sinne seemännischer Kleidung: Schuhe, Hose, Shirt oder Jacke.

Wenn man von so einem Wetter oder auch von einem Riff überrascht wird, ist es nicht so prickelnd, in Unterhose und barfuß an Deck zu stürzen.

Unser Törn endete mit einem gerissenen Großsegel. Auf dem Weg von Marstall nach Kappeln gab es eine ähnliche Situation wie am Vortag. Allerdings sahen wir den Wind

diesmal kommen. Wir waren gut angezogen, die Rettungswesten saßen am Mann und an der Frau und wir wollten die Segel reffen. Auf einer über 100 Jahre alten Gaffelketch zieht man allerdings nicht lediglich an einem neumodischen dünnen Schnürchen am Mast, sondern an ungefähr acht bis zehn. Man verknötet diese Schnürchen als Reff im Segel. Nicht wissend, dass man sich vom Achterliek zum Mast vorarbeitet, hatten wir sie in der falschen Reihenfolge geknötet. Sollte jemand mal mit altmodischem Tuch und Traditionsschiff segeln, so gebe ich das gerne zu bedenken.

Das Happy End: Da das Großsegel repariert werden musste, motorten wir nicht mehr nach Flensburg, sondern landeten im wunderschönen Arnis an der Schlei. Warum das ein Happy End ist? Spätestens im Jahr 2016 werde ich dort leben.

**ANNETTE KILCH**

<http://www.oceans-eleven.de>

Blitzeinschlag ganz nahe am Boot:

<http://youtu.be/7xS8aluSk7Y>



**WIND & WELLE**  
**URSULA**  
**LUCKHAUPT**  
**SEEMANNS-**  
**TUGENDEN.**

Foto: Susanne Guidara.

„Ich war ganz allein!  
Allein mit dem Wetterleuchten am  
Horizont, allein mit der Verantwortung  
für die Besatzung und das Schiff –  
und ganz allein mit meiner Angst.“

**URSULA LUCKHAUPT**

## Gefahr durch Wind und Welle.

### Seemanns-Tugenden. Ursula Luckhaupt

Im September 2013 waren wir mit einer Flottille von sechs Booten in Italien unterwegs. Wir legten in Neapel ab und segelten „Rund Capri“. Unser Schiff mit dem unaussprechlichen Namen Chiaiolella, eine schon etwas betagte Cyclades 434, war mit sieben Personen belegt. Mit unserem Skipper Thorsten, dem Co-Skipper Stefan und seiner Frau Conny, mit Frank, Cora, Enza und mir. Mit Thorsten hatten wir einen erfahrenen, ruhigen Skipper, auch



unser Co-Skipper Stefan hatte schon einige Meilen auf dem Buckel.

Ich bin erst spät zum Segeln gekommen. Mehr durch Zufall landete ich 2008 auf einem Segelboot. Seitdem bin ich dem Segeln mit Haut und Haaren verfallen. Auf einem Boot fühle ich mich zu Hause, geborgen und irgendwie „komplett“. Ich genieße die Bewegungen der Boote auf dem Wasser, ich liebe es, den Wind in den Segeln zu fühlen und zu hören. Und nirgendwo schlafe ich besser als in einer engen Koje, in der ich mich regelmäßig irgendwo anstoße.

Joseph Conrad hat das so treffend beschrieben: „Nirgendwo auf der Welt bleiben die Tage unseres Lebens so leichtfüßig, so schwerelos zurück wie im Kielwasser eines fahrenden Schiffes.“

Das Wort „Schwerwettersegeln“ existierte in meinem Landratten-Sprachschatz nicht und deshalb hatte ich mir darüber auch noch nie Gedanken gemacht. Bis zum September 2013 ...

Die Flottille segelte während der Woche mehr oder weniger eng zusammen. Abends sprachen wir uns über Funk ab, ob wir in einer Bucht ankern oder die Nacht in einem Hafen verbringen wollten. Wir lagen mit einem zweiten Boot in der Bucht „Cala d’Inferno“ – „Höllensbucht“. Der Name hätte uns eigentlich Warnung sein können.

An diesem Abend waren die Wettervorhersagen nicht eindeutig, ein Wetterdienst sagte ein Gewitter voraus mit Windstärken von 6 bis 7 Beaufort, der andere versprach eine ruhige Nacht.

Die beiden Skipper kontrollierten die Windrichtung und kamen zu dem Ergebnis, dass wir selbst bei stärkerem Wind sicher liegen würden. Der Himmel war blau, die Sonne schien. Gut gelaunt fuhren wir mit dem Dinghy zu einer besonders auffälligen Felsformation, um Fotos zu schießen. Laut den alten Gassenhauer von den Capri-Fischern singend, fuhren wir zum Boot zurück und begannen mit den

Vorbereitungen für das Abendessen. Schon während des Essens begann es wie aus Kübeln zu schütten. Innerhalb weniger Minuten war es stockdunkel.

Es blitzte ununterbrochen, ein Donnerschlag folgte dem anderen. Wir zogen uns in den Salon zurück. Mehrere Gewitter hatten sich über der Cala d'Inferno zusammengezogen. Es war unmöglich, die Sekunden zwischen den Blitzen und dem Donner zu zählen, es ging Schlag auf Schlag. Das Boot tanzte am Anker von einer Seite zur anderen und ich war froh, dass wir den Anker weit genug von dem anderen Boot und vom Ufer gesetzt hatten.

GEWITTER, das ist ein besonders Kapitel in meinem Leben. Aufgewachsen auf einem Bauernhof, drei Generationen unter einem Dach ... Und immer wenn in der Nacht ein Gewitter losbrach, gab es folgendes Ritual: Die Hauptsicherung im Haus wurde herausgedreht. Wir fünf Kinder wurden geweckt, angezogen und an den Küchentisch gesetzt. Meine Großmutter setzte sich zu uns, die aufgeschlagene Bibel auf dem Tisch. Bei Kerzenschein las sie uns daraus vor. Neben ihr: der kleine Lederkoffer, gepackt mit den Ausweisen, den Grundbesitzurkunden der Äcker und Weinberge und den Policen der Versicherungen. Wie soll man da ein normales Verhältnis zu Gewittern entwickeln?

Wir saßen unter Deck, schauten mit großen Augen unseren Skipper an, der in ständigem Kontakt mit dem anderen Boot stand. In regelmäßigen Abständen ging er nach oben, überprüfte die Lage des Bootes, kontrollierte den Anker. Er blieb ganz ruhig dabei. Seine ganze Körperhaltung strahlte Ruhe aus. Keine hektischen Bewegungen, keine Unsicherheiten, keine Anspannung. Er besprach mit uns die Situation, erklärte, wie er sich das weitere Vorgehen vorstellte. Ich konnte förmlich spüren, wie wir uns langsam entspannten. Es dauerte Stunden, bis das Donnern abnahm und wir uns wieder nach oben trauten. Wir wurden mit einem grandiosen Naturschauspiel belohnt!

Das Gewitter war weitergezogen, aber immer noch wurde der dunkle Nachthimmel im Sekundentakt taghell erleuchtet.

Wir standen zusammen und betrachteten stumm das Wetterleuchten, froh, dass das Schlimmste vorbei war. Cora begann ganz leise das „Halleluja“ aus dem „Shrek“-Film zu singen. Ich stimmte ein und so sangen wir minutenlang zweistimmig dieses Lied. Unser Boot in totaler Finsternis, während in der Ferne unzählige Blitze lautlos die Nacht erhellten ...

Gegen Mitternacht gingen wir zu Bett, der Skipper übernahm die erste Ankerwache. Stefan übernahm um 2 und ich um 4 Uhr morgens.

Es war das erste Mal, dass ich Ankerwache hielt. Nie zuvor habe ich mich der Natur näher und zugleich ausgelieferter gefühlt. Ich sollte mit einer Taschenlampe regelmäßig den Abstand zu einem weißen Schild am Ufer überprüfen (Entfernungen abzuschätzen war noch nie mein Ding). Bei der kleinsten Abweichung sollte ich den Skipper wecken.

Und ich war zutiefst dankbar. Dankbar, dass ich das erleben durfte, die Minuten der Angst und die Minuten des Angstbesiegens. Wer hätte das gedacht? Das kleine Mädchen, das sich bisher vor Gewittern zu Tode gefürchtet hatte, saß jetzt alleine an Deck und hielt Ankerwache, als hätte es nie etwas anderes getan.



Foto: Susanne Guidera.

Ich war ganz allein! Allein mit dem Wetterleuchten am Horizont, allein mit der Verantwortung für die Besatzung und das Schiff und ganz allein mit meiner Angst. Ich war zufrieden! Zufrieden, hier oben an Deck zu sein. Zufrieden damit, dass man mir diese Wache zutraute. Zufrieden damit, dass das Gewitter weitergezogen war, und zufrieden mit der Sicherheit, die mir das Schiff und mein Skipper vermittelten. Und ich war zutiefst dankbar. Dankbar, dass ich das erleben durfte, die Minuten der Angst und die Minuten des Angstbesiegens. Wer hätte das gedacht? Das kleine Mädchen, das sich bisher vor Gewittern zu Tode gefürchtet hatte, saß jetzt alleine an Deck und hielt Ankerwache, als hätte es nie etwas anderes getan.

Um halb sechs stand ein ziemlich unausgeschlafener Skipper an Deck, machte einen kurzen Kontrollgang und setzte sich still zu mir. Nach und nach kam die Crew dazu. Lange standen wir schweigend da und genossen die Stille um uns herum und die Gewissheit „Alles ist gut.“ Um halb sechs stand ein ziemlich unausgeschlafener Skipper an Deck, machte einen kurzen Kontrollgang und setzte sich still zu mir. Nach und nach kam die Crew dazu. Lange standen wir

schweigend da und genossen die Stille um uns herum und die Gewissheit „Alles ist gut.“

## Meine Manöverkritik.

- Was würde ich wieder so tun? Es hätte kaum besser laufen können. Unser Skipper war immer sehr gut informiert (und hatte natürlich mehr als nur die Windrichtung kontrolliert). Es war die richtige Entscheidung, in der Bucht zu bleiben. Später hörten wir von anderen, dass es einige Boote im nächsten Hafen ganz schön erwischt hatte.
- Was rate ich anderen Crewmitgliedern? Schaut euch euren Skipper vor dem Törn genau an. Ich weiß, das ist leichter gesagt als getan. Aber nach dieser Erfahrung würde ich nie wieder mit einem Skipper segeln, den ich nicht kenne und von dem ich nicht weiß, wie er sich in einer bedrohlichen Situation verhält.
- Für mich habe ich mitgenommen, dass die Angst in meiner Fantasie immer viel größer ist als es der Realität entspricht, und dass ich erst weiß, ob ich etwas kann, wenn ich es versucht habe.

URSULA LUCKHAUPT



## Gefahr durch Wind und Welle.

### Gewitter auf einer 23er. Käpt'n La Pirogue

Unser Revier ist der schöne Bodensee. Mitnichten vergleichbar mit dem Meer, aber nicht weniger reizvoll. Der Wind ist auch hier immer wieder eine Herausforderung. Und manchmal ziehen heftige Wetter über den See, die ihm ein völlig anderes Gesicht verleihen. So auch im Sommer 2014, als wir wieder unseren Sommerurlaub auf unserer ETAP23 La Pirogue auf dem See verbrachten. Sie ist mit ihren 6,85 Metern nicht das größte Boot, bietet aber unserer

fünfköpfigen Crew ausreichend Platz. Okay, drei der fünf Köpfe sind noch etwas kleiner. Daher funktioniert das auch sehr gut. Die kleine ETAP bereitet uns viel Freude und hat am Bodensee durch Haus auch gewisse Vorteile.

Segeln bietet mir den nötigen Ausgleich zum schnelllebigen Alltag. Die Auseinandersetzung mit den Elementen, das Spiel mit der Natur und die Ruhe sind das, was die Leidenschaft in mir weckt. Einfach mal die Seele baumeln lassen und sich von der Natur treiben lassen, das ist einfach traumhaft. Ich möchte es nie mehr missen.

**Die Gewalten der Natur sind beeindruckend und lassen einen spüren, wie klein man selbst auf einem See ist.**

Gewitterböen bringen La Pirogue allerdings an ihre Grenzen. Ich hatte daher schon immer einen Heidenrespekt vor jenen, die sich mit kleinen Booten durch schwere Stürme über den Atlantik wagen. Für mich bedeutet Starkwind Spaß an der Geschwindigkeit, aber auch höchste Anspannung und Respekt vor der Natur.

Der vergangene Sommer war bekanntlich nicht der schönste Sommer. Gefühlt konnte man ihn jedenfalls nicht als solchen bezeichnen. Starke Winde und schlechtes Wetter zogen häufig über den Bodensee. Schon lange ist der Wetterbericht recht zuverlässig und auch mit Wetter-Apps lassen sich die meisten Gewitterzellen ganz gut vorhersehen. Dennoch, die eigene laufende Beobachtung des Wetters bleibt ein Muss für jeden Segler.

So auch beim letzten Wetter, dem wir nicht mehr ausweichen konnten. Den ganzen Vormittag waren immer wieder Regenschauer durchgezogen, die uns erst einmal davon abgehalten hatten, loszusegeln. Ein Gewitter war angekündigt. Aber wir wollten nicht noch einen weiteren Hafentag einlegen, selbst wenn unsere ETAP eine Weile bis zum nächsten Hafen benötigen würde.

Wir verfolgten das Wetter im Internet über „WetterOnline“. Ich entschied, dass es noch in ausreichender Entfernung von uns war, um loszuziehen.

Am Horizont war auch zunächst noch nichts zu erkennen. Wir wollten los und verstauten daher alles, was sich potenziell selbstständig machen konnte, gut unter Deck, damit nichts umherfliegen würde. Vorsorglich holten wir die Rettungswesten heraus, damit sie griffbereit wären, wenn es losgehen sollte.

Wir starteten zunächst nach dem Auslaufen mit der großen Genua und Großsegel. Nach dem letzten Regenschauer war erst mal die Luft raus und es ging mäßig voran bis um die Insel Lindau herum.

Bekanntlich zieht es da immer etwas an und so war auch dieses Mal wieder. Bis zum Rheindammende kamen wir noch mit dieser Besegelung. Endlich mal wieder Segeln nach einem Tag Pause. Es war schön. Es hätte ruhig so bleiben können.

Dann frischte mir der Wind für die große Genua doch zu sehr auf. Im Grunde hätten wir noch auf die alte Genua wechseln können, die etwas kleiner, aber dafür sehr bauchig ist. Da aber mittlerweile das angekündigte Wetter am Horizont über Konstanz zu erkennen war, entschieden wir uns, gleich auf die Fock zu wechseln. Es ging noch gut voran.

Die ersten Vorboten für das Gewitter wurden aber doch zügig stärker. Ein wenig noch, dann ... Nein, besser nicht unnötig warten. Wir legten uns die Rettungswesten an und banden gleich das erste Reff in das Groß. Ich gehe eher auf Nummer sicher und reffe etwas früher als andere Schiffe um uns herum. Warum auch unnötig Hektik aufkommen lassen? Die Wellen wurden bereits etwas höher.

Der Wind und somit auch die Wellen kamen genau entlang des Bodensees aus der Richtung, in der Konstanz lag. Direkt uns entgegen.

Das ist keine ideale Voraussetzung bei Gewitter, denn über die Länge von 46 Kilometern zwischen Konstanz und Bregenz baut sich bei Wind eine ordentliche Welle auf. Es war richtig



gewesen, gleich auf die Fock zu wechseln. Denn mit dem ersten Reff im Groß – man ahnt es schon – ging das nur eine kurze Strecke gut. Der Wind legte noch mal eine Schippe zu. Das Wetter kam jetzt schneller auf uns zu und der Himmel verdunkelte sich zusehends. Die Wetterfront war überdeutlich zu sehen und die Böen wurden heftiger. Ich entschied, auch das zweite Reff in das Großsegel einzubinden. Die ETAP lässt sich mit der Fock und dem zweiten Reff eigentlich ganz prima segeln. Bei dem Wind würde sie auch in dieser Kombination noch anständig laufen. Wenn sich da nicht mittlerweile eine sehr unangenehme, kurze und spitze Welle aufgebaut hätte ...

Es gibt ein Verhältnis zwischen Wellenhöhe und Bootslänge, das extrem ungünstig für das Vorankommen jedes Bootes ist.

Kurz gesagt: Je kleiner das Boot und je steiler die Welle, desto nasser segelt man. Das kann manchmal lebensgefährliche Folgen haben. Taucht das Boot in ein Wellental ein und die Heckwelle überholt es von hinten, verliert man die Kontrolle über das Ruderblatt, weil es nicht angeströmt wird.



Foto: Käpt'n La Pirogue.

Das Boot kann querschlagen. Für mein kleines Boot waren auch die kabbligen steilen Wellen von vorne kein Spaß. Von einem komfortablen Segeln waren wir weit entfernt. Kurzfristig überlegte ich, ob wir nicht umdrehen und nach Österreich (Hard) ablaufen sollten. Das war aber meine letzte Option, sollte ich gegen Wind und Wellen nicht mehr ankommen.

Es ging auf und nieder – immer wieder ... und das ordentlich. La Pirogue knallte einige Male hart in die Wellen. Die kleine ETAP kletterte tapfer die Welle rauf und klatschte mit der flachen Stelle des Rumpfes ins nächste Wellental. Das tut regelrecht weh. Ich merkte, wie ich versuchte, das fallende Boot mit zusammengekniffenen Pobacken und dem typischen „Reiterwippen“ abzubremsen. Wir schoben ordentlich Lage, aber die Wellen bremsten einen dermaßen aus, dass die Fahrt über Grund nahezu auf null runterging.

Ich fiel etwas ab, um die Welle nicht so spitz nehmen zu müssen. Das hatte zur Folge, dass sich die Strecke deutlich verlängerte, um dorthin zu kommen, wo wir hin wollten. Die Option abzulaufen und nach Österreich zu segeln, war verpasst.

Das Wetter rückte zu schnell näher. Die ersten Blitze waren zu sehen und auch das Donnerrollen war unverkennbar aus dem pfeifenden Wind herauszuhören.

Ich habe keinen Windmesser am Masttop. Wind messe ich nur mit einem kleinen Handmessgerät. Das wollte ich jetzt nicht noch aus der Backskiste rausholen. Aber mein Gefühl sagte mir, dass es Böen um die 30 Knoten sein mussten, die uns dermaßen durchschüttelten. So langsam reichte es mir. Um überhaupt voranzukommen, blieb letztlich nichts anderes übrig, als den Motor zur Unterstützung mitlaufen zu lassen. Das war auch ganz gut so. Was uns bisher gebeutelt hatte, waren nur die Ausläufer des Gewitters gewesen.

**Ich rechnete damit, dass uns jeden Moment der Böenkragen erwischen würde.**

Die Blitze wurden häufiger und das Ufer fing bereits an zu verschwinden. Der Regen verhüllte das Ufer hinter einen Vorhang. Husch, husch zogen wir unser Ölzeug an.

Den Motor hatte ich schon Stück für Stück immer stärker aufgedreht. Ich wollte verhindern, so richtig in das Wetter reinzugeraten. Tatsächlich. Gerade noch rechtzeitig schafften wir es in den gewünschten Zielhafen. Kaum im Hafen angekommen und festgemacht, drehte der Wind so richtig auf.

Ich war mehr als froh, es noch geschafft zu haben. Doch Gewitter sind launisch. Außer mehr Wind blieb der Weltuntergang aus, auch wenn es rabenschwarz über den See gezogen ist. Das Wetter blieb über Friedrichshafen „stehen“ und zog dann ins Hinterland ab. Egal, wir waren im Hafen.

Und dann gab es doch noch eine kleine Überraschung. La Pirogue war so heftig in die Wellen geknallt, dass wir die Windex verloren hatten. Die Schraube auf dem senkrechten Stab hatte sich durch die Mastbewegung selbst aufgeschraubt. Nun ja, jetzt dient der Windexstab eben als Niederhalter des Motorschachtgummis, der verhindert, dass

La Pirogue durch extremste Verwirbelungen durch den Schacht abgebremst wird.



Foto: Käpt'n La Pirogue.

## Meine Manöverkritik.

Dieser Törn hat mir wieder mal gezeigt, dass mit dem Wetter nicht zu spaßen ist. Wie am Meer gilt auch am See: permanent das Wetter beobachten und entsprechend darauf

reagieren. Im Zweifelsfall auch den Plan abbrechen und ablaufen.

- Mit Kindern an Bord möchte ich nicht zu viel riskieren. Auch wenn viele sagen, dass das Material das schon aushält. Mit der Einstellung, auf Nummer sicher zu gehen, bin ich noch nie falsch gefahren.
- Einen Punkt würde ich für den nächsten Törn in vergleichbarer Situation anders machen: Ich würde gleich beim Auslaufen die Rettungswesten anlegen. Nicht erst unterwegs, wenn man erkennt, dass es einen treffen könnte.
- Ich kann aus meiner Sicht nur jedem raten, lieber eine Sicherheitsoption mehr zu haben. Es ist besser, einen Törn abzubrechen und früher Schutz zu suchen als unnötig Risiken einzugehen. Nur darauf zu hoffen, dass es das Material schon aushält, ist keine Lösung.

## KÄPT'N LA PIROGUE

<http://www.sailing-lapirogue.de>

Orkanartige Böen und Gewitter über dem Bodensee:

<https://youtu.be/G5lOXXFyr4U>