

## Gewitterfahrt vor Himmelfahrt 2013

Der Törn war ursprünglich als Familien- und Verwandtschaftstörn vom 04.- 11.05.2013 mit unseren Studenten Lena und Gerrit mit Mutter Marion geplant. Wir, meine Frau Didi und ich als Skipper, hatten die drei bereits im Januar auf unsere Hanse 370e zum Ansegeln im Mai an Bord der *genesis* eingeladen. Die *genesis* liegt 1 Seemeile westlich vom Greifswalder Fischerdorf Wieck im Segelhafen am Fluß Ryck



### Genesis im Heimathafen

Aber wie so oft im Leben und in der Liebe kommt manches unerwartet und schneller als Mann/Frau denkt. Und somit finden sich zur Sicherheitseinweisung am Freitagnachmittag im Cockpit die frisch verliebte Marion mit Holger, Didi und unser Jollensegler Axel ein.

Nach Verteilung der Kabinen, Verstauen der persönlichen Sachen, gibt es eine kleine Knotenstunde und eine Sicherheitseinweisung für die Landratten. Diese sind auch gut zu Fuß und so laufen wir zum Abendessen vom Heimathafen in die *Fischerhütte* nach Wieck und kehren spät in der Nacht an Bord zurück.

Die Abfahrt am Samstag gestaltet sich nicht so einfach. Als letztes Boot hinter den anderen Schiffen her zur Wiecker Holzbrücke. Bloß nicht den Gang herausnehmen oder die Drehzahl reduzieren; denn wir sind mit einem defekten Getriebe unterwegs. Das Getriebe lässt sich nur einmal schalten, entweder vor- oder rückwärts. Zum Erstaunen der anderen Segler fahren wir deshalb viele Vollkreise auf dem Weg zur Brücke, um nicht auskuppeln zu müssen.

Endlich sind wir durch und der anfängliche Südwest dreht zur Mittagszeit auf West mit 3 Beaufort.



**Marion, Holger und der Skipper**

Der Gennaker wird gesetzt und ab der Tonne Vierow nehmen wir den Kurs zur Ansteuerung von Reddewitz. Ein Windreher auf Nord vor Vilm; wir bergen den Gennaker. Unter normaler Besegelung fahren wir nach Seedorf auf Rügen an den Forellensteg.

Der Anleger wird unter Großsegel gefahren bei mitlaufender Maschine im Leerlauf; sicher ist sicher. Fünf Schiffslängen vor der angepeilten Box lassen wir das Großsegel fallen. Der Schwung reicht gerade aus und die restliche Fahrt im Schiff stoppen die Heckkleinen am Dalben auf.

Zum Essen geht es in den Dorfkrug *Drei Linden* und abends im Cockpit spinnen wir das Seemannsgarn.

Für Sonntagmorgen haben wir Räder bestellt und bei der sommerlichen Wetteraussicht 20-22° C und 1020 mm HG bei umlaufenden Winden einen Landtag eingeplant.

Die Windvorhersagen für den nächsten Tag, Ost 5-6 lassen einen Rund Rügen Törn mit den Gästen nicht zu. Also queren wir am späten Montagvormittag den Greifswalder Bodden in Rauschefahrt von Nordost nach Südwest und planen die Ankunftszeit für den Brückenzug in Stralsund für ca. 17.00 Uhr ein.

Schneller als gedacht haben wir die 30 Seemeilen bereits nach 4 Stunden abgesegelt. Unter Gennaker sind wir mit 8 – 10 Knoten Fahrt den Strelasund heraufgesegelt. Die frühe Ankunft um 15:00 Uhr nutzen wir am Wartedalben vor der Klappbrücke „Am Ziegelgraben“ für ein verspätetes Mittagessen.

Nach dem 17:20 Uhr Brückenzug legen wir in Stralsund im Sportboothafen an der Nordmole an. Axel ist heute mit dem Kochen dran und er hat ein Rezept von Oma vorbereitet



**Axel in der Pantry**

Kartoffeldämpfer nach westfälischer Art mit Brathering und Matjes vom Kutter. Das Hochdruckgebiet bleibt uns bis morgen erhalten. Für den 07.05.2013 sind südliche Winde mit 3-4 Beaufort vorhergesagt mit einzelnen Schauerböen und Gewittern am Nachmittag in der westlichen und südlichen Ostsee. Also geht es nach dem Stadtrundgang mit Führung in Richtung Nord durch das Hiddenseefahrwasser nach Klosters.

In der Mittagshitze beschließen wir einen Bade-Stopp neben dem Fahrwasser zwischen Tonne 29 und 31 einzulegen. Wir legen uns vor Heckanker und eröffnen die Badesaison.



**Didi und Marion beim Anbaden**

Um uns herum zieht langsam Dunst auf. Es sind 22° C im Schatten und nur 15° C im Wasser. Nördlich zieht bereits eine erste Gewitterfront durch, die wir am Horizont erkennen. Das Barometer ist seit heute Morgen von 1016 auf 1012 mmHg gefallen. Wir beobachten weiterhin die Zugbahn und das Barometer und nehmen einen Snack im Cockpit ein. Auf einmal springt der Wind von Süd auf Nordwest rechtsdrehend um und frischt auf 4 Beaufort auf.

Anker auf und wir holen die Gelsenkirchener Beflaggung (Badetücher hängen an der Reling) ein und fahren unter Motor direkt in den Hafen von Klosters auf Hiddensee. Nachdem wir angelegt haben, steht das Barometer bereits auf 1010 mmHg.

Nach dem Aufklaren geht es per pedes auf den Dornbusch zum bekannten Leuchtturm. Auf dem Rückweg finden wir frischen Fisch beim Fischer, den es zum Abend gebraten aus der Pfanne gibt.

Für morgen ist weiterhin Hitze angesagt, 18° - 22° C, Wind anfangs aus Süd bei 1-2 Beaufort, später auf West drehend und ansteigend, vereinzelte Schauerböen aus West mit 4-5 Beaufort und Gewitter am Nachmittag vermeldet DP07 am Abend.

Nach der Wetterprognose werden wir morgen früher starten. Den Mittagsbrückenzug in Stralsund um 12:20 Uhr wollen wir erwischen. Sollte das Gewitter dann nachmittags kommen, haben wir viele Ausweichhäfen und geschützte Ankerplätze in der Nähe.

Den Sundowner wollen wir jetzt am Strand genießen und nehmen unsere Plätze in der ersten Reihe ein.



**Genesis Crew am Strand von Klosters**

Es riecht schon nach Wetteränderung und es liegt viel „Schwüle“ in der Luft. Es bietet sich uns ein breites Farbspektrum im Westen. Nur hinter dem Horizont geht die Sonne nicht wie üblich unter. Ein riesiges Wolkenband schiebt sich vom Darßer Ort bis Mön in unsere Richtung.



#### **Sundowner am Strand von Klosters**

Mittwoch, 08.05.2013: Den Wetterbericht hole ich mir um 06:00 Uhr aus dem Internet vom DWD und von NDR 1 aus dem Radio:

Heute Vormittag sollen einzelne Schauer über Hiddensee und Rügen ziehen. Nachfolgend ist der Himmel leicht bis locker bewölkt und es ist bis zum frühen Nachmittag trocken. Im weiteren Verlauf sollen sich Quellwolken bilden, die einzelne Schauer und Gewitter bringen. Die Gewitter seien lokal begrenzt und können kräftig ausfallen, d. h. in Begleitung von Starkregen, Hagel und Sturmböen. Der Wind kommt aus Südost bis Süd und frischt in Gewitternähe böig auf.

Wir legen um 08:00 Uhr ab. Bei Süd um 1-2 Beaufort laufen wir unter Maschine das Hiddenseefahrwasser nach Stralsund herunter. Ge frühstückt wird unterwegs am Buffet auf der Pantry.



#### **Das Buffet ist eröffnet**

Nach dem Frühstück und anschließendem Aufklaren sehen wir Stralsund voraus. Der Wind hat mittlerweile auf West gedreht und auf 2-3 Beaufort aufgefrischt. Wir legen neben dem Hafenamt an der Südmole gegenüber der Gorch Fock 1 an. Das Barometer steht seit dem Aufstehen auf 1008mmHg ohne Veränderung.

Die Stunde Wartezeit auf den Brückenzug nutzen Didi und Axel zum Stadtbummel und kommen erst im bereits laufenden Ablege-Manöver zurück. Sie wollten nicht bis zum Dänholm laufen, um südlich der Brücke wieder an Bord zu kommen.

Wir passieren mit ca. 20 Schiffen die Brücke und die übliche Regatta den Strelasund herunter beginnt. Mit uns segeln viele kleinere 18 und 20 Fuß Seekreuzer im Fahrwasser, die wir bald achteraus lassen und ab Neuhof liegen wir Vorne.

Vor der Glewitzer Fähre kommt uns ein Fluss-Kreuzfahrtschiff entgegen und verschwindet achteraus im aufziehenden Dunst. Der Wind hat mittlerweile auf 4 Beaufort zugenommen und kommt jetzt beständig aus West. Bei diesem angenehmen fast Am Wind Kurs fordert kein Mitsegler ein Reff. Ganz im Gegenteil, meine Crew genießt die Wärme und Ruhe im Schiff.



**14:38 Uhr Vor Tonne 22 im Strelasund**



**14:39 Uhr Die Crew ist sorglos und mit sich selbst beschäftigt**

Keiner ahnt was 10 Minuten später los ist. Wir sind total unbekümmert. Selbst die Segler achteraus, die zuerst von den kommenden Böen erreicht werden, segeln alle ungerefft.



**14:46 Uhr Tonne 22 achteraus 1**



**14:49 Uhr Fähre Glewitz querab**



#### **14:51 Uhr Rettungswesten anlegen**

Keiner will anfangs glauben, richtig gehört zu haben, als ich rufe: „Alle unter Deck und Regensachen, Rettungswesten mit Lifelines anlegen“ und im gleichen Atemzug „Didi schalte den Windgenerator aus und reiche mir meine Segeljacke, Weste und Lifebelt hoch. Wir müssen reffen, gleich kommt das Gewitter, es hat aufgeholt und liegt jetzt süd-westlich hinter uns“.

An Deck ab 14:55 Uhr:

Ich schalte den Autopilot auf Windfahnensteuerung ein und nehme Kurs ca. 50 m neben dem roten Rand außerhalb des Fahrwassers. Vor uns ankern 10 oder 12 offene Angelkähne an und teilweise auch in der Fahrrinne.

Das Genuafall und die Schot zum Bergen der Fock klare ich auf. Die Spi Schot muss noch von der Winsch und auf diese freigewordene Steuerbordwinsch lege ich die Furlerleine zum Einrollen der Selbstwendefock. Anschließend bereite ich das Großfall und die 3 Reffleinen zum Einreffen des Großsegels vor. Noch bin ich allein im Cockpit und habe genügend Platz zum Arbeiten. Marion reicht mir Jacke und Weste, die ich sofort anziehe und anlege.

Wie aus dem Nichts greift eine Hammer-Böe mit voller Kraft in das Geschehen ein. Der Wind dreht um 45° rechtsweisend auf Nord und der Autopilot steuert das Schiff ebenfalls nach Steuerbord, um den Windwinkel einzuhalten, übersteuert allerdings.

So schnell wie möglich versuche ich hinter das Rad zu kommen; denn die schnelle Kurskorrektur hat zum Wasserabriss am Ruder geführt und der Autopilot kann nicht mehr gegensteuern.

Ich schreie noch „Warschau“ und versuche an die Großschot zu kommen.

Bevor ich ausgekuppelt habe, luven wir bereits an und legen uns fast flach auf die Seite. Das Großbaumende schlägt in die Wellen und für einen Moment streift die untere Saling das Wasser. In diesem Moment kommt Axel hoch, der instinktiv bei dem Warnruf den Kopf einzieht, sich einrollt und auf den Cockpitboden fallen lässt.

*Genesis* luvt jetzt endlich durch, richtet sich wieder auf und fährt eine Patentwende. Wegen der Selbstwendefock nehmen wir auf den anderen Bug direkt wieder Fahrt auf.

Bevor wir ein 2. Mal durchluven und in das Feld der angelnden Ankerlieger geraten, hat Axel auf Kommando die Großschot gelöst und gefiert.

Jetzt habe ich das Steuer wieder fest im Griff und gehe vor den Wind. Zum Ablaufen nach Süd in den Greifswalder Bodden haben wir viel Raum. Die Angelboote kämpfen ebenfalls mit dem Starkwind und den mittlerweile höheren Wellen und versuchen ohne Beachtung der KVR Regeln Stahlbrode anzulaufen.

Für einen kurzen Blick auf den Windmesser ist jetzt Zeit; ich lese 42 und 48 Kn ab. Die Logge pendelt sich zwischen 10,2 und 10,5 Knoten Fahrt durchs Wasser ein. Wir müssen

sofort die Segelfläche verkleinern, sonst kommt der Mast. Vor dem Wind will ich zuerst die Fock einrollen, bevor ich das Groß reffen kann. *Genesis* ist bei dieser Windstärke mit einer Selbstwendefock selbst unter Mithilfe der Maschine nicht im Wind stehend zu halten.

Also Druck aus dem Groß nehmen. Axel öffnet auf Kommando die Klemme des Unterliekstreckers und lässt bestimmt 1m herauslaufen. Fast 2/3 des oberen Achterlieks vom Groß klappt schlagartig über die Saling Enden nach vorne. Brutaler kann man sein Segel und Rigg nicht belasten, aber so hat ein gutes Drittel des Segels keine Angriffsfläche mehr vor dem Wind.

Jetzt kommt das Vorsegel an die Reihe. Axel fiert die Fockschot und mit vereinten Kräften holen wir die Furlerleine über die Winsch dicht und rollen so die Fock ein. Ein lauter Knall schreckt uns auf. Der Schäkkel am Schothorn ist der Belastung nicht gewachsen und hat sich geräuschvoll geöffnet. Auch das noch!

Unter Deck berichtet Didi:

Verdutzt gehen wir alle unter Deck. Jeder hat seine Rettungsweste auf der der Koje liegen. Ich reiche Peters Segelanzug, Weste, Lifebelt aus dem Vorschiff nach achtern durch. Den Schalter für den Windgenerator stelle ich auf Stopp und mit einem Rundumblick unter Deck vergewissere ich mich, dass alles verstaut, die Schränke geschlossen und in der Pantry alles gesichert ist.

Axel und Holger sind als erste angezogen und ausgerüstet. Sie stehen verkeilt zwischen Pantry, WC-Raum und Niedergang bereit zum Gang in das Cockpit. Marion und ich sitzen in Lee an Backbord auf den Sesseln und stützen uns mit den Beinen am Salonsofa ab. Axel entert auf Zuruf von Peter als erster den Niedergang und steigt ins Cockpit.

Nach Peter´s Warnschrei „Warschau“ legt sich *genesis* extrem auf den Steuerbordbug. Grünes Wasser zieht an den Aufbaufenstern vorbei. Ist das der gefürchtete *knock down*?

Jetzt richtet sich das Schiff wieder auf und legt sich auf die Backbordseite. Diesmal sehe ich den Himmel durch das gegenüberliegende Fenster. Die Schräglage ist geringer als beim ersten Mal und kurze Zeit später liegen wir wieder horizontal. Wir laufen vor dem Wind ab.

Oben wird wohl gerefft; denn das Knarren der Winschen geht durch das gesamte Schiff. Peter ruft Holger nach oben, der nun den Niedergang aufsteigt.

An Deck ab 15:05 Uhr:

Wir brauchen eine weitere Hand an Deck. Holger kommt hoch und nimmt Axels Platz im Cockpit an den Fallwischen ein. Axel kriecht eingepickt in die Sorgleine mit der Lifeline, mehreren Tampen und einem Messer bewaffnet auf allen Vieren auf das Vorschiff.

Vorne angekommen stellt er sich dem schlagenden Schothorn und gewinnt den Kampf durch Wickeln des Segels um das Vorstag. Er sichert die aufgerollte Selbstwendefock mit einem Tampen und verknotet diesen mehrfach. Für mich fühlt sich diese Wartezeit wie eine Ewigkeit an. Zwei Knoten würden auch schon reichen, müssen es gleich so viele sein?

Endlich tritt Axel den Rückweg zum Mast an. Ich schreie ihm zu, dass er sich dort verkeilen und einhaken soll; denn ich will jetzt in den Wind gehen und das Groß fallen lassen.

Gesagt getan. Mit Motorkraft drücke ich *genesis* nach Luv und gehe in den Wind. Die aktivierte Windfahne hält tatsächlich bei 2500 U/min das Schiff im Wind. Holger holt bei diesem Manöver langsam die Großschot dicht und ich löse die Klemme der Fallwisch. Das Groß rauscht herunter.



Holger pickt sich in die Sorgleine ein und versucht das heruntergekommene Groß auf dem Baum zu bändigen und in die Lazybags zu stopfen. Ebenso zieht Axel die schlagenden Vorliekbuchten des Segels herunter

Ich stelle den Autopiloten auf Standby und übernehme das Steuer. Genesis drehe ich jetzt von Hand auf den gewünschten Kurs in Richtung Greifswalder Bodden. Bei diesen ganzen Manövern und dem Ablaufen vor dem Wind nach Süd sind wir der Insel Riems und dem Kooser Haken bedenklich nahe gekommen.

Vor der roten Tonne Riems gehe ich auf 90° und peile die Tonnen 1 und 2 im Greifswalder Bodden an. Sehen können wir die Tonnen nicht mehr.

Es schüttet wie aus Eimern. Der Regen legt sich wie ein Vorhang um das Schiff. Wo eben noch das Vorstag zu sehen war, ist nun alles in einem Einheitsbrei aus Regen, Hagel, Dunst und Nebel verschwunden.

Der Starkwind auch. Ich lese nur noch 3 Beaufort aus Nord kommend ab und eine geschätzte mitlaufende Welle von 50 cm Höhe. Mittlerweile ist es 15:15 Uhr.

Radar, Aktivradar-Responder und Dampferlicht an. Die letzte gesichtete Position gebe ich an Didi für das Logbuch weiter. Die Jungs schicke ich unter Deck. Es reicht, wenn ich mich durchregnen lasse.

Auf Kanal 16 ist in unserem Gebiet Funkstille. Im Radar ist bei allen Schiffen achteraus zu erkennen, dass diese in Bewegung sind.

Auf dem Zwangsweg in Richtung Tonne Ariadne setze ich um 15:30 Uhr das Großsegel und tausche den defekten Schäkel an der Focksot. Nun kann ich die Selbstwendefock wieder einsetzen und die vielen Knoten lösen. Nachdem das Segel ausgerollt ist, luvle ich an und gehe mit 35° an den Wind in Richtung Tonne Reddewitz.



Die Crew hat bereits beschlossen „... heute bleibt die Pantry kalt, wir gehen in den...“ nach Gager.

Den Hafen erreichen wir um 17:30 Uhr und liegen nach 48 Sm mit dem Heck am Schwimmsteg. Den Bug haben wir an einer Festmacherboje belegt.

Bei den nachträglichen Logbucheinträgen halte ich um 17:40 Uhr fest:

Keine sichtbaren Schäden am Rigg und Segel.

Max. erreichte Bootsgeschwindigkeit 10,5 Kn, Wind aus Nord-NNW 1-2 Beaufort, Barometer 1008 mm Hg. Den Barometerverlauf während der heftigen Böen und dem Durchzug der Front habe ich leider nicht notieren lassen. Blitze oder Donner haben wir nicht registriert.

Am nächsten Morgen geht es bei moderaten Wind aus dem östlichen Quadranten mit 3 Beaufort zurück in

den Heimathafen.

## **Resümee:**

- Ich muß mein Schiff und meine Crew auch bei strahlenden Sonnenschein immer wetterfest halten.
- Spätestens vor der Tonne 22 im Strelasund hätte ich reffen sollen
- Selbst die Vorhersage im DWD und bei DP 07 waren im Laufe des Tages nicht so beängstigend, um sich südlich von Stralsund noch großartig Sorgen zu machen
- „...Schauerböen und sonst gute Sicht...“ ist zu abgedroschen, um ernst genommen zu werden.
- Das erstaunliche war die Geschwindigkeitszunahme der herannahenden Front, die kontrastlos im Wolkenbild und ohne Vorwarnung mit diesen Hammerböen von 42 bis 48 Knoten Wind einfiel.
- Der Winddreher von über 90° beim Einfall der ersten Böe konnte die Windfahnensteuerung nicht abwettern.
- Ob ich die Böe per Hand besser angesteuert hätte, weiß ich nicht. Den abreißenden Ruderdruck hätte ich früher am Rad gespürt.
- Ich bin erstaunt, welche Belastungen ein Rigg und Segel standhalten kann, ohne sichtbaren Schaden zu nehmen.
- Ich hätte trotzdem im Hafen in den Mast steigen sollen, um alle belasteten Teile zu kontrollieren. (s. Winterlager)
- Ein Schäkel mit angeblicher Bruchlast von 3500 KP öffnet sich durch den Druck.
- Vor dem Einrollen der Selbstwendefock habe ich das Fall nicht entlastet; dadurch waren die Reibungskräfte an den Lagern erhöht und wirkten wie Bremsklötze.
- Solche Situation können nicht geübt werden. Alle Simulationen haben nicht den Effekt der auftretenden Kräfte.
- Nur die Er„fahrung“ bringt die richtigen Erkenntnisse für die Zukunft.
- Im Winterlager habe ich erst beim Mastlegen festgestellt, dass die Ballterminals der Unter-, Mittel-, Oberwanten, eine Saling-Thruhar und das untere Salingpaar beschädigt waren. Ich hatte Glück, dass der Mast im Laufe der Saison nicht von Oben kam. Zur Sicherheit habe ich das gesamte stehende Gut (Reckmann Rigg) bis auf den Mast zur nächsten Saison ausgetauscht. Kosten: € 3.100,--

Thurnau, 02.01.2015

Peter Thumel

SY-Genesis