# Sturm- und Skippertraining im Solent

Ein Bericht von Ulrich Kolzenburg, MRV-STA

Vom 23. November bis 30. November bot die deutsche Yachtakademie (http://www.dy-akademie.de/) ein besonderes Skipper- und Sturmtraining an. Auf der Basis der englischen Yachtmaster-Ausbildung wurden eine Woche lag sowohl Standardmanöver, als auch solche Sondermanöver geübt, wie sie sich in Tidengewässern, bei Nacht und bei Nebel sowie bei Schwerwettersituationen ergeben. Das Programm beinhaltete also nicht einen „Abenteuertörn mit viel Sturm“, sondern befasste sich damit, dass Segeln als sicherer Sport auch bei besonders harten Situationen möglich ist. Die Zielgruppe des Training waren dem entsprechend auch erfahrene Skipper, die bereits mehrere tausend Seemeilen Erfahrung und einige Jahre Praxis vorweisen konnten. Die vorbereiteten Aufgaben sowie die Durchgeführung das Training erfolgten durch den Leiter der Yacht-Skipper Akademie, Bernd Reese.

Trotz der Erfahrung der Teilnehmer war die Vorbereitung der Törnwoche umfangreich gestaltet. Eine fast 30 Seiten starke Unterlage mit allen Details zum Solent, die speziell für diesen Törn zusammengestellt war, galt es vorab durchzuarbeiten. Fragen wie „Was ist eine „Precautionary Area“ und „Welche Regelung gilt genau für die Precautionary Area nördlich von Cowes (Zentral Solent)?“ waren als „Lernkontrolle“ zu beantworten. Nach dieser und einer Anzahl weiterer kniffeliger Aufgaben war die Schlußfrage „Wer will immer noch im Solent segeln gehen?“ nicht mehr eindeutig zu beantworten.

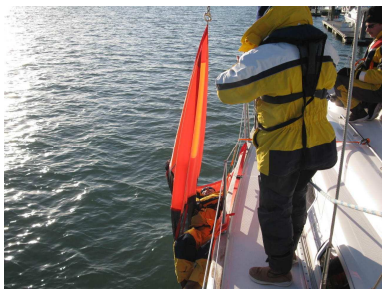
Die Anreise zu diesem Törn (es war übrigens Ende November, vor dem ersten Advent) war auf den Sonntag gelegt, was gute „Low-cost“ Flugverbindungen nach Southampton sicherte. Schon in Frankfurt am Flughafen traf sich ein Grossteil der Crew.

Gleich Montag früh begann das Training mit einer intensiven, dem Törnthema entsprechenden Sicherheitseinweisung in das Schiff. Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, was ein Skipper bei solch einer Einweisung zu beachten hat und welche Schwerpunkte zu beachten sind. Und so fand die Crew tatsächlich nach intensivem Suchen eine Schwimmweste, deren Sicherheitslampe sich gelöst hatte, welche im Fall eines Einsatzes sinnlos abgetrieben wären. Auch die Erkenntnis, dass man Rettungswesten nicht nur nach der Wetter- und Tag-/Nachtsituation anlegt, sondern nach der Wassertemperatur und der damit verbundenen kurzen Handlungsfähigkeit, war einigen Teilnehmern neu. Im Anschluß an die Sicherheitseinweisung begann ein intensiver Seecheck des Schiffes. Auch hier waren wieder alle Teilnehmer voll bei der Sache, denn bei dem erwarteten Sturmtraining war auch die Seetüchtigkeit des Schiffes bei Starkwind nötig. Den Abschluß dieser Vorbereitungen bildeten ausgiebige Motormanöver mit dem Schiff. An- und Ablegen unter Berücksichtigung von Wind und Strom sowie Gewöhnung an das Manövrierverhalten des recht großen „Kahns“, bestimmten den Nachmittag.

Nach dem letzten Anleger freuten sich alle auf ein warmes Essen und ein kühles Bier zur Erholung. Doch es kam anders: Der Ausbildungsskipper hatte vorab schon klar gemacht: Kein Alkohol an Bord vor dem Schluß aller Übungen. Und es folgte noch mehrere Übungen! Zunächst die Vorbereitung und später die Durchführung einer Nachtfahrt aus dem „River Hamble“ heraus durch die „Southampton Waters“ in den „River Itchen“ hinein. Jeder von uns bekam eine Teilstrecke zur Vorbereitung. „Pilotage“ nannte sich die Übung, bei der man sich selbst eine kleine Karte zeichnet mit den Feuern, die im Verlauf der Strecke zur Navigation relevant werden. Hinzu hatte einer von uns die Spezialaufgabe herauszubekommen, ob wir mit unserer 50’’ Bavaria unter der „River Itchen Bridge“ hindurchpassen werden. Auf die Frage: „Wie hoch sind wir denn?“ kam die lapidare Antwort: „Alle Papiere sind an Bord“.

Mit einem Scheinwerfer auf Außenstation ausgerüstet begannen wir dann unsere Nachtfahrt. Regelmässig

wurden wir von Schnellfähren überholt und zusätzlich von tausenden Lichtern an Land getäuscht. Ganz schnell wurde klar, warum die präzise Vorbereitung der „Pilotage“ in solcher Situation lebenswichtig ist. Denn jetzt, unterwegs bei so viel Verkehr ist eine nachträgliche Orientierung im fremden Umfeld fast unmöglich. Jeder von uns tastete sich nun seine Wegstrecke entlang und lies nach Tonnen, Pricken und anderen unbeleuchteten Seezeichen Ausguck halten. Höhepunkt war dann die Ankunft an der „River Itchen Bridge“. Mit dem auf das Masttop gerichteten Suchscheinwerfer manövrierte uns der Rudergänger vorsichtig erst hindurch und dann zurück in Richtung nach Hause. Beim Abschlussgespräch am späten Abend rechneten wir die Gezeitensituation an der Brücke noch mal nach und stellten fest, dass fast 4,5 m Platz zwischen Masttop und Brücke geblieben waren. Vor Ort aber, von unten aus gesehen sah das „vorhin“ ganz anders aus. Gut, dass wir nun auch die Gezeitenrechnung und die Besonderheiten von Southampton kennengelernt haben, um die Situation nun mit mehr Hintergrund als dem „Augenschein“ beurteilen zu können. Erst spät nachts ging es dann in die Koje.



Doch die Nacht war kurz – so kurz wie fast alle folgenden Nächte. Gleich früh ging es hinaus, wieder den River Hamble hinunter und in den Solent vor Southampton. Vorab hatten wir noch im Hafen des Einsatz eines Bergesegels am Steg geübt. Bei leichtem Wind galt es nun, das Gleiche (mit dem obligatorischen Fender) im freien Seeraum zu trainieren. Dabei standen nicht die von den Führerscheinübungen bekannten Standardmanöver im Vordergrund, sondern die Nutzung der Naturkräfte in Form von Drift durch Strom und Wind, gepaart mit der eindeutigen Reaktion, in dieser Situation den Motor zu starten. Nur mit konzentrierter Ruhe im Schiff und zielgerichtetem Vorgehen bei den Manövern lässt sich ein Gegenstand und ggf. eine Person auch bei solch eisigen Temperaturen sicher ins Bergesegel bringen und damit an Bord hieven.

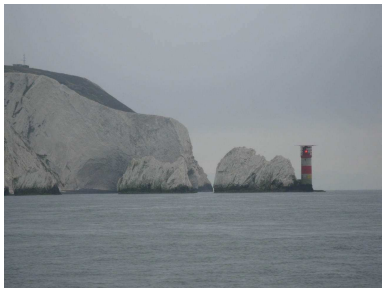
Nun gönnte uns der Ausbildungsskipper eine kurze Pause – wir durften endlich mal das tun, was wir sonst auch auf dem Schiff machen: Segeln. Von Southampton Waters ging es quer über den Solent in Richtung Cowes zum Bunkern. Aber kurz vor dem Anlegen kam noch eine weitere Übung: Wie wirkt solch ein Strom auf den Lateralplan? Jeder von uns bekam die Aufgabe, ein bestimmtes Tonnendreieck abzufahren. Überrascht stellten wir fest, dass eine der Bojen wohl „magnetisch“ war, denn so weit wir auch immer versuchten Abstand zu halten, so zog sie uns doch immer wieder (durch den Stromversatz) an. Manchmal wurde es ganz schön knapp. Die Boje auf der Gegenseite hingegen hatte eine schlechte Lage: So dicht wir sie auch anfahren wollten – der Strom drückte uns weg. Dies war eine sehr beeindruckende Übung, nach der wir schließlich die Marina von Cowes ansteuerten.

An Land belohnten wir uns mit einer mittelgroßen Portion „Fish&Chips“ – der Vorwarnung gerecht werdend, dass mittelgroß hier gigantische Ausmaße hätte. Beim folgenden Bunkern der Lebensmittel entwickelte jeder von uns ungeahnte neue Kreativitätstechniken. Insbesondere die Berechnung der lt. Skipper maximal zulässigen ml-Menge an Bier für den Gesamttörn benötigte die gesammelte wissenschaftliche und Projektmanagement-Kompetenz an Bord. So ausgerüstet legten wir wieder von Cowes ab und fuhren in die Dunkelheit.

Es folgte die Nachtansteuerung von Portsmouth. Zuhause noch war beim Studium der Unterlagen völlig klar gewesen: Das ist so komplex – da fährst Du einfach nicht hin und vermeidest so alle Eventualitäten. Das akzeptierte unser Ausbildungsskipper aber nicht. Wieder bekam jeder seine Aufgabe und wir fuhren auf einer präzise vorbestimmten Bahn in

den Hafen. Die Besonderheit, ein in den Farben rot-weiß wechselndes Leitfeuer, das sich von den vielen anderen Hafenlichter blinkend abhob, war besonders eindrucksvoll. Endlich in der Box angekommen genossen wir ein leckeres Essen an Bord.

Todmüde wollte die Crew in die Kojen fallen – aber Skipper Bernd Reese hatte noch Hausaufgaben parat: Für den kommenden Tag hatte jeder eine längere Passage navigatorisch so zu planen, dass er ohne GPS zu jedem Zeitpunkt sagen kann, welcher Kurs zu steuern ist und wo man sich genau befindet. Kleine Sonderaufgabe für die Mannschaft war es dabei, die Positionen und Zeiten so zu wählen, dass man den Tag über jeweils den günstigsten Strom im Solent für die Reise ausnutzt. Es mussten also alle Passagen zum Schluss miteinander abgeglichen werden und ggf. neu gerechnet werden. Beim geplanten Zwischenstopp sollte außerdem Zeit für einen kleinen Landgang bleiben. Für „nach den Hausaufgaben“ hatten wir uns in einer zünftigen Hafenkneipe (einem alten Feuerschiff) verabredet. Später fand man dort aber Keinen der Crew – zu spät und zu müde waren wir inzwischen.



Sehr (!) früh morgens wurde es ernst: Schon vor 0700 Uhr Ortszeit verließen wir Portsmouth, um die geforderte stromoptimale Passage zu beginnen. Zunächst ging es wieder nach Southampton in die Ausgangsmarina am River Hamble. Denn inzwischen hatte die Fluggesellschaft das verloren gegangene Gepäck eines Crewmitgliedes geliefert und der Mitsegler wollte endlich auch mal in eigene, warme Klamotten steigen. Danach folgte die Reise durch den Solent westwärts an den Needles vorbei bis nach Poole. In Passagenplanung geschult erreichten wir den Ort fast auf die Minute genau und legten voller Stolz mitten im Hafen, schräg gegenüber der berühmten Sunseeker-Werft an. Den geplanten kurzen Landgang belegten wir mit unendlich vielen Fotos – es soll Crew-Mitglieder geben, die den Hafen nur auf dem DigiCam-Display gesehen haben. Als wir nach der Pause aus den Engen von Poole wieder herausfuhren, wurde es langsam dunkel. Bei Nacht navigierte uns die einzige weibliche Teilnehmerin im Training durch die Christchurch Bay, präzise gezirkelt an einigen Untiefen vorbei, fast zentimetergenau bis hin nach Yarmouth. Fast hätten wir wegen der vielen Lichter die schwachen Leitfeuer an der Hafeneinfahrt übersehen. Aber eben nur „fast“.

An diesem Abend gab es keine Hausaufgaben (Alle Seglerväter verstanden ab sofort ihre Kinder wieder …). Wir gingen in einen Pub neben dem Hafen und genossen „Barfood“ und ein wenig auch die Ruhe nach der Anstrengung des Tages.

Doch am nächsten Morgen ging es auch wieder gleich wieder früh an Deck. Im Hafen von Yarmouth galt es, Sondermanöver mit unserer 50-Fuß Yacht zu üben. An- und Ablegen mit kompletter Crew, An- und Ablegen zu zweit sowie An- und Ablegen allein standen auf dem Programm. Bis zum Mittag waren wir alle so vertraut mit dem Schiff, dass wir jeden Handgriff fast wie im Schlaf beherrschten.

Fast hätten wir dabei den stärker werdenden Wind nicht bemerkt. Unser Ausbildungsskipper ließ die Sturmfock anschlagen und wir bereiteten uns auf einen „härteren Ritt“ draußen vor. Doch später wurde daraus nichts – mehr als 6 Bft Wind kamen nicht auf. Aber auch so konnten wir endlich mal das Schiff so richtig laufen lassen. Wir hatten alle Spaß, endlich wieder beim Hobby zu sein und der Skipper ließ uns bis auf einige Kleinigkeiten gewähren. Diese Kleinigkeiten waren:

Peilungen nehmen, Positionen bestimmen (unter Segel in der Welle) Gezeiten rechnen, Kursbestimmungen. Nach den Übungen der vergangenen Tage war dies eine der leichteren Aufgaben. Mit heranbrechender Dunkelheit nahmen wir Kurs Nordost Richtung Cowes auf um dort wieder eine Nachtansteuerung zu üben. Mit Strom und Wind wurde das zu einer beherrschbaren Aufgabe für Navigator und Rudergänger, sodaß wir relativ schnell im Hafen waren. Während ein Teil der Crew sich um das Nachtessen kümmerte organisierte ein anderer Teil Strom und Gas für das Schiff. Erschöpft wollten wir nun ins Pub gehen – aber es gab schon wieder Hausaufgaben. Die Berechnung der Gezeiten in Nebenhäfen stand auf dem Programm. Eine Fähigkeit, die für den folgenden Tag gebraucht wurde. Wieder machte das Pub in der Nachbarschaft einen nur Minimalumsatz mit uns – zu spät war es inzwischen geworden.

Mit der beschriebenen Rechenfähigkeit bekamen wir am folgenden Tag die Aufgabe, in einen bestimmten Fluß einzufahren. Dazu war die Zeit zu wählen, wann die optimale Höhe der Gezeit dafür gegeben ist. Zusätzlich war zu klären, wie weit man in diesen Fluß bei dieser Gezeit einfahren kann und wo der optimale Wendepunkt liegt. Nachdem die Aufgabe rechentechnisch gelöst war ging es dann um die praktische Umsetzung. Vorsichtig tasteten wir uns mit unserer Yacht in den Fluß hinein. Mit Hilfe des Echolotes ertasteten wir die tatsächliche Lage der Flußränder und schoben uns ganz vorsichtig Meter um Meter nach vorn. Erst kurz vor der ersten Straßenbrücke kam das Kommando zur Umkehr. „Auf-dem-Teller-drehen“ war hier absolutes Muß – ein falsches Schubmanöver hätte uns auf Grund gesetzt. Und natürlich tasteten wir uns genauso vorsichtig, wie wir hinein gefahren waren, zum Ausgang des Flusses zurück. Denn wir wollten nicht durch die Freude am Erfolg unvorsichtig werden.

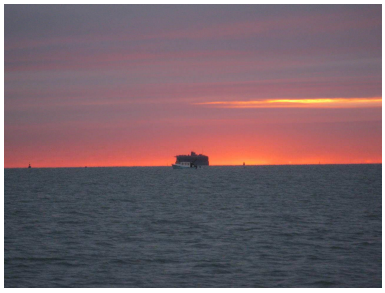
Gleich bei der Ausfahrt aus dem Fluß begann die nächste Übung: Blindnavigation. Jeder bekam eine Strecke vorgegeben, die er mit Stoppuhr, Karte, Gezeiten- und Stromatlas präzise zu befahren hatte. Zwischenpunkte (typischerweise Tonnen) waren vom Navigator dem Rudergänger ca. 1 Minute vor Erreichen anzukündigen. War diese Tonne tatsächlich im Umkreis von weniger als 100m Entfernung in Sicht, so bestätigte der Rudergänger dies. Wenn nicht, musste der Navigator sich andere Hilfen zur weiteren Kursbestimmung suchen, wie z.B. die Wassertiefe, die natürlich wieder von der Gezeitenhöhe zur speziellen Uhrzeit abhängig war. Alle Teilnehmer meisterten diese Aufgabe und jeder hatte ein phantastisches Erfolgserlebnis, wie präzise man sich auf die selbst gerechneten Kurse und Zeiten verlassen kann. Begeisterung herrschte bei jedem, wenn er Übungsschluss hatte. Pause gab es am Spätnachmittag an einer Mooringboje in einem kleinen Fluss, der blind zwischen Pricken hindurch angesteuert worden war. Wieder wurde es dunkel und in der Ferne leuchteten die Lichtpilze von Southampton und Portsmouth. Als die Sterne über uns richtig klar erschienen und die Luft klar und kalt geworden war, warfen wir die Boje los und navigierten zwischen den unbefeuerten Pricken hindurch wieder auf den Solent. Die Nachtübung war heute, den Medina River hinaufzufahren. Alle Fähigkeiten (Passagenplanung, Pilotage, Gezeitenrechnung, etc.) wurden nun gebraucht. Letztlich kamen wir am Anleger von Follys Inn an. Nach dem Festmachen stellte sich heraus, dass dieser unglücklicherweise schon vereist war. So mussten alle ganz vorsichtig in das Gasthaus schleichen, wo man herzhafte englische Küche und englisches Bier genoss. Die Hausaufgabe heute war simpel: Strom und Gezeitenrechnung für den River Medina am kommenden morgen – also zu welchem Zeitpunkt wir frühestens ablegen könnten.

Natürlich war dieser Zeitpunkt der passenden Gezeitenhöhe zum Ablegen wieder fürchterlich früh! Und diese Höhe war dann auch gleich so passend, dass wir an Gästestegen in der Flußmitte an dort ausgelegten Gästestegen „rückwärts einparken“ üben konnten. Nachdem alle auch dies recht ungewöhnliche Manöver beherrschten, ging die Fahrt den Fluß hinunter wieder Richtung Solent. Kurz nach der morgendlichen Öffnung kamen wir an die Tankstelle in Cowes. Jeder Andere hätte schnell gebunkert und wäre rausgefahren – nicht so unser Ausbildungsskipper Bernd. Er zeigte uns, wie man

unter Nutzung des einlaufenden Stromes ganz sachte und fast spielerisch im Fluß hin- und herdriften kann. „Butterweiche Anleger“, bei denen wir kaum die Feder touchierten, lösten beim Rudergänger jeweils echte Begeisterungsstürme aus. So etwas hatte keiner der Crew vorher erlebt.

Nun machten wir uns endlich wieder auf’s offene Wasser hinaus und bei frischem bis starkem Wind taten wir, das was man mit solch einem schönen Schiff gerne tut: Wir segelten. Dabei erzählte eines der Crew-Mitglieder ganz entspannt, das man noch nie im Süden gesegelt sei und eigentlich immer abends in der Marina wäre. Das war nun Anlass genug für die nächste Übung: Unter Strom, Wind und unter Segel eine 50’’ Yacht vor Anker legen. Mit allem, was dazu gehört (Ankerball, Kontrollpeilungen, Ankerchecks, etc.). Die Anderen durften derweil unter Deck das Mittagessen kochen – es gab die Reste, die jetzt gegen Törnende noch im Kühlschrank waren. Nichts besonders – aber wir waren ja Kummer gewohnt.

Nach Essen und Abwasch hieß es wieder „Anker auf“ und wir fuhren unter Segel an den alten Festungsinseln vor Portsmouth vorbei. Wir hätten uns fast denken können, dass dies NICHT der entspannte Abschluß des Törns war: Vielmehr bekam jetzt einer die Aufgabe, per Blindnavigation das Schiff unter Segel durch die alten U-Boot-Sperren vor dem Hafen zu dirigieren. Rudergänger und der Rest der Crew hielten Ausguck, damit auch optisch alles klar ging. Mit zunehmender Fahrwasserenge und abnehmender Wassertiefe holten wir schließlich die Segel ein und wiederholten nun die Nachtansteuerung von Portsmouth. Als Besonderheit erhielten wir einen Liegeplatz direkt in der Gunwharf-Marina – dem alten Marinehafen der heute mit dem berühmten Spinnacker-Tower ein großer Freizeitbezirk geworden ist. Hier endlich konnten wir ausgiebig feiern. Mit einem für unsere Verhältnisse fürstlichen Essen in einem Restaurant und danach mit einem leckeren Bier in einem Pub. Spät abends erst kamen wir wieder zum Schiff: Keine Hausaufgaben !!



Wie nicht anders zu erwarten ging es Sonntag morgens recht früh wieder los. Wir kannten inzwischen alle die Örtlichkeiten genau und nach der Funk-Freigabe durch den Hafenmeister kreuzten wir das Hauptfahrwasser um im Small-Boats-Channel wieder hinaus auf den Solent zu fahren. Die Gezeit und der Wind standen günstig und schon bald konnte wieder Segel gesetzt werden um zurück nach Southampton zu fahren. Dieser Sonntag war wohl der kälteste Tag des Törns. Wir hatten max. 3°C und ein eisiger Wind mit Schneeregen pfiff uns ins Gesicht. Unterwegs kreuzten wir mehrere Regattafelder. Im Anbetracht der Temperaturen waren wir vom Segel-Enthusiasmus der Engländer vor Cowes und Southampton beeindruckt.

Schon während der Fahrt hatten wir unsere Sachen gepackt und nach dem Anleger in der Marina blieb uns nur noch ein Taxi zu bestellen. Das brachte uns schon eine halbe Stunde später wieder zum Flughafen. Erst dort, bei einem Bier am Spätnachmittag, bemerkten wir: Der Törn ist vorbei!

Zwischen dem Anlegen in der Marina und dem Taxi zum Flughafen blieb kaum Zeit, uns beim Ausbildungsskipper Bernd Reese von der DY-Akademie für diese höchst intensive und lehrreiche Woche zu bedanken. Jeden Tag mehr als 12 Stunden Training – da spürte man die Leidenschaft und den Willen, diesen Törn zum Erfolg und zur Erfahrungsquelle für alle Teilnehmer zu machen. Mit seiner präzisen

Ortskenntnis kann er sich zurecht „Mr. Solent“ nennen, mit seiner Erfahrung und seinem Einführungsvermögen rechtfertigt er seine Ausbildungserfolge. Beeindruckend waren seine - generell immer positiven – Rückmeldungen. Bei jedem Manöver fand er etwas, was gut gelaufen war. Was nicht gut gelaufen war – das wussten die Übenden aus ihrer gewonnenen Erfahrung schon selbst.

Wir alle haben das Revier „Solent“ und die wichtigen Häfen dort kennengelernt. Viele Ansteuerungen haben wir auch bei Nacht durchgeführt. Wir haben Sicherheits- und Creweinweisungen geübt sowie die Handhabung des Schiffes unter Motor und Segel unter Nutzung aller Natureinflüsse wiederholt. Die unterschiedlichsten An- und Ablegetechniken, Passagenplanungen und Pilotages haben wir in der Praxis angewandt, ebenso wie mögliche Mensch-über-Bord-Manöver, auch unter Einsatz eines Bergesegels. Schwerwettervorbereitungen gehörten zum Programm und Blindnavigation. Und nicht zuletzt die Frage nach der praktischen Navigation in einem so komplexen Gebiet wie dem Solent sowohl unter Segel wie unter Motor. Und fast am Wichtigsten: Dauernd ein Auge auf Gezeiten und Strom zu halten, war ein echter Lerneffekt. Mein Fazit: Gerne wieder – trotz der Kälte. Vielleicht bei einer Kanalquerung oder bei einem Yachtmaster-Training.