

Vorbereitung.

Es ist nicht ungewöhnlich, ja eigentlich ganz normal, dass GfS Schiffe auf langen Törns unterwegs sind. Damit diese Törns sowohl für den verantwortlichen Skipper als auch für die Mitsegler zu einem positiven Erlebnis werden, bedarf es einiger Arbeit und Vorarbeiten „hinter den Kulissen“.

Wie kommt es zu einem Törn, zu einer Törn-Ausschreibung? Wer plant die Törns? Wer kümmert sich um die Vorbereitung der Schiffe, ggf. weiterer Ausrüstung etc.?

Aber fangen wir vorne an:

In der GfS gibt es eine Fahrtenkommission, deren Leiter der Fahrtenreferent ist. Hier werden lange bevor in der Gazette, im Internet, eine Fahrt ausgeschrieben wird, Pläne gemacht, wohin die GfS Schiffe fahren können.

Im Jahr des 40-jährigen Vereinsjubiläums sollte es ein außergewöhnliches Ziel sein. In einer Grob- und späteren Feinplanung, in die Wünsche aus den Reihen der Skipper einfließen, stand bald fest: der nördlichste Punkt sollte – entsprechendes Wetter vorausgesetzt – Spitzbergen, der südlichste Angra dos Reis (Brasilien) werden. Dazwischen liegen viele sm auf verschiedensten Wassern, zu unterschiedlichsten Zeiten und damit entsprechenden Wettersituationen. Dazwischen sind aber auch Crew-Wechsel und damit erreichbare Häfen einzuplanen. Denn GfS typisch fährt nicht nur ein Skipper den ganzen Törn, sondern Skipper und Crew wechseln ca. alle 2-3 Wochen. Auf Atlantikstrecken ist die Fahrzeit entsprechend länger. Außerdem müssen Flughäfen und Ausrüstungsmöglichkeiten vorhanden sein.

Erst wenn die damit verbundenen Fragen geklärt sind, der Gesamt-Vorstand die Routenplanung verabschiedet hat, kommt es zur Vorstellung / Veröffentlichung der Törns.

Während sich jetzt Skipper, die die entsprechende Fahrten-Berechtigung aufweisen, für einen Törn bewerben, sich Vereinsmitglieder als Crew vormerken lassen, wird weiter „hinter den Kulissen“ mit Hochdruck an der Realisierung der einzelnen Törns gearbeitet. Hiervon besonders „betroffen“ ist unser Oberbootsmann mit seinem Team. Ist er doch dafür verantwortlich, dass sich das (die) Schiff(e) in ausrüstungsmäßig und sicherheitstechnisch einwandfreiem Zustand befinden.

So wird z.B. die BRIGANTIA den Brasilien Törn nach einem Winterlager und einer damit verbundenen gründlichen Überholung antreten. Was ist schon viel zu überholen bei einem fast neuen Schiff?? Könnte man fragen. Aber es sind nicht allein defekten Teile, die gewechselt werden, sondern auch Geräte / Teile, die sich nicht bewährt haben, werden getauscht. Schließlich möchte jede Crew ein in jeder Situation voll funktionstüchtiges Schiff übernehmen. Neue Geräte werden eingebaut und getestet. Wer selber schon einmal mit dabei war oder wer sein eigenes Schiff nach dem Winter wieder seeklar gemacht hat, der weiß wie viel Zeit und Arbeit das erfordert und....am 02.04.2010 soll alles fertig sein und funktionieren.



Aber auch Skipper müssen sich auf einen Törn vorbereiten. Wie sieht deren Vorbereitung aus? Fragen wir den Skipper Hellmuth Moll., der der Törn „Tromsö – Tromsö“ fährt und dabei bis nach Spitzbergen in den Norden will.

WR (Web-Redaktion): Ein Törn im hohen Norden stellt eine besondere Herausforderung an Schiff und Besatzung dar. Mir fällt z.B. die Gefahr durch Eisberge ein.

Hellmuth: Mit Eisbergen werden wohl wir nicht rechnen müssen, mit Treibeis allerdings schon. Der norwegische Wetterdienst gibt täglich Eiskarten heraus, auf denen genau verzeichnet ist, in welchen Gebieten von Spitzbergen mit Eis gerechnet werden muss. Vor fünf Jahren war es z.B. so, dass Longyearbyen (unser Zielhafen) auf Spitzbergen selbst im Sommer nicht angelaufen werden konnte. Dieses Jahr schein uns der Wettergott wohl gesonnen zu sein. Der Fjord in dem Longyearbyen liegt, ist bereits jetzt im März eisfrei. Es wäre ja auch etwas schwierig, mit unserer Brigantia zu versuchen Eisschollen zu schieben. Das würde dem Kunststoffrumpf sicher nicht gut bekommen und der Ärger mit dem Oberbootsmann wäre vorprogrammiert. Die größte Gefahr bei dieser Reise ist wohl das kalte Wasser. Die Wassertemperatur liegt zwischen 0 und 2°C. Da darf keiner rein fallen. Wir werden deshalb auf der ganzen Reise ständig Rettungswesten und Lifebelts tragen.

WR: Wie sieht es mit Wetterberichten Wettervorhersagen aus?

Hellmuth: Zusammen mit dem Oberbootsmann werden wir im April die Brigantia so vorbereiten, dass wir über Iridium GRIB Daten empfangen können die dann auf dem Laptop zu Wetterkarte für die nächsten Tage umgesetzt werden. Zusätzlich werde ich bei dieser besonderen Reise die professionelle Wetterberatung von Meteorologen in Anspruch nehmen.

WR: Müsst Ihr bei Landgängen mit Eisbären rechnen?

Hellmuth: Mit Eisbären muss man nicht nur an Land sondern auch auf See rechnen. Wenn wir vor Anker liegen, ist ständig Ausschau zu halten. Eisbären sind gute Schwimmer und eine Freibordhöhe wie bei unserem Schiff ist für ihn überhaupt kein Problem. So wie er es schafft, auf eine Eisscholle rauf zu kommen, so käme er auch auf die Brigantia. Wer die sog. Area 10 (eine Zone um den Eisfjorden in dem auch der Hauptort Longyearbyen liegt) verlassen will, muss bewaffnet sein. Und zwar nicht nur mit einer Pistole, sondern mit einem großkalibrigen Gewehr. Eisbären verstehen nun mal keinen Spaß. Wir planen deshalb unsere eintägige Tour an Land mit einem bewaffneten Führer.

Das Risiko auf einen Eisbären zu treffen ist zwar äußerst gering, aber wenn es dann doch passiert, kann einem das Gewehr das Leben retten. Na ja, ist eben kein ganz normaler Segeltörn.



WR: Welche besondere Vorbereitung auf diesen Törn war notwendig?

Hellmuth: Zur besonderen Vorbereitung gehört natürlich die Kleidung. Die Badehose können wir diesmal getrost zu Hause lassen. Wir müssen uns anziehen wie für eine Polarexpedition. Schließlich sind wir nur noch 600sm vom Nordpol entfernt. Es kann zwar auch mal 15°C warm werden, aber mit 0°C muss man auch rechnen und das fühlt sich bei 7 bft wie -19°C an. Da braucht man warme Socken.

Ein weiteres Thema ist die Einreisegenehmigung. Nach Spitzbergen kann man nicht einfach so hin fahren. Die Inselgruppe steht unter besonderem Schutz. Die Zahl der Besucher wird begrenzt. Daher muss jede Einreise vom Syssemmannen (dem dortigen Gouverneur) genehmigt werden. Mit der umfangreichen Genehmigungsprozedur habe ich schon im Dezember begonnen. Die ganze Crew musste eine spezielle Versicherung abschließen. Aber jetzt ist alles klar. Mitte Februar kam die ersehnte Mail des Syssemmannen „You are hereby greeted welcome to Svalbard.“ Die Genehmigung ist da. Es kann losgehen.

WR: Nach all den Vorbereitungen wünschen wir, dass das Wetter mitspielt und der Törn ein voller Erfolg wird – und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!