

FS METEOR Reise M 86-1c



1. Wochenbericht

Rostock - Cartagena

6. – 23. Dezember 2011

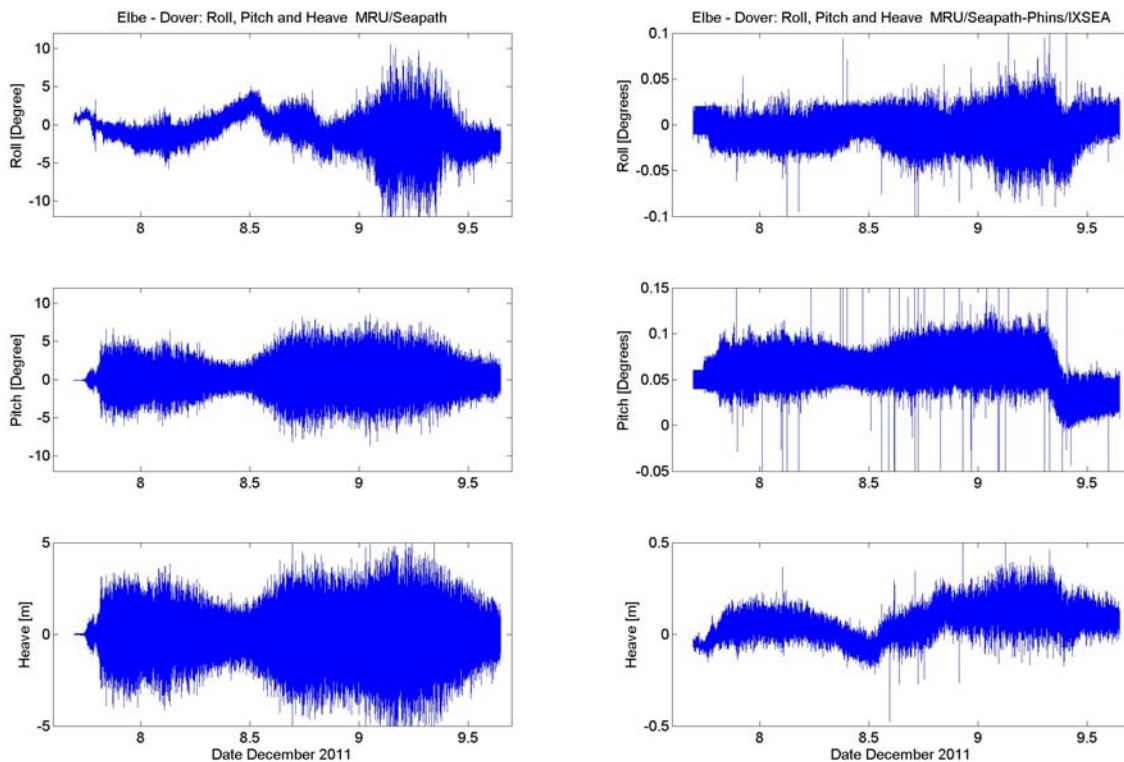
Während des Transits von Rostock (Mecklenburg-Vorpommern) nach Cartagena (Spanien) stehen technische Erprobungen auf dem Programm. Zum Einen sollen die Fächerlotsysteme Kongsberg EM 122 und EM710 getestet und kalibriert werden. Hier war es im letzten Jahr seit dem Einbau während der Wertzeit im Oktober 2010 zu Problemen gekommen und die von der Firma angegebenen Spezifikationen wurden nicht erreicht. Während der Wertzeit im Oktober 2011 ist ein Teil der Schwinger (EM122) ersetzt und die Antennen zur Bestimmung des Kurses auf dem neuen, stabilen Mast angebracht worden. Zum Zweiten steht ein Test der neu überholten Tiefsee- und Einleiterwinden auf dem Programm.

FS METEOR ist am 6. Dezember um 20 Uhr aus dem Überseehafen von Rostock ausgelaufen und erreichte am frühen Morgen des nächsten Tages die Schleuse des Kiel-Kanals in Holtenau. Nach der Kanalpassage, die im ersten Abschnitt unter der fachkundigen Assistenz des Lotsen Peter Vogel, einem ehemaligen METEOR Steuermann, stattfand, erreichte METEOR gegen 17 Uhr die Schleuse in Brunsbüttel. Von dort ging es über Elbe und Deutsche Bucht Richtung englischer Kanal. Die Passage stand unter dem Einfluss des Sturmtiefs Friedhelm, das mit Windstärken von 10 Bft und Böen bis zu 62 kn (12 Bft) die Reisegeschwindigkeit der METEOR teilweise bis auf 3 kn reduzierte. Die Kliffe von Dover wurden in der Nacht vom 8. auf den 9. Dezember passiert, Ouessant sehr früh am 10. Dezember; zurzeit befindet sich das Schiff in der südlichen Biskaya, und kämpft mit einer seitlichen Dünung von 6 m Höhe.



FS METEOR am 7. Dezember 2011 auf dem Kiel-Kanal, kurz hinter der Holtenauer Hochbrücke. Photo: Claus Meincke, ehemaliger Mitarbeiter des Instituts für Meereskunde an der Universität Kiel.

Für das persönliche Wohlbefinden der Besatzung und der mitreisenden Techniker und Wissenschaftler ist dieses Wetter und der damit verbundene Seegang natürlich kein besonderes Vergnügen, für die Tests der Sensoren zur Messung von Rollen, Stampfen und Heben sind es aber ideale Bedingungen. So zeigte sich, dass das wohl seegangsbedingte Rauschen beider Aufnehmer der Schiffsbewegungen Seapath/MRU und Ixsea/Phins innerhalb ihrer Spezifikationen liegen. Den Signalen sind jedoch auch längere Perioden bzw. Änderungen überlagert, für die wir noch keine Erklärung gefunden haben. Wir arbeiten daran.



Vergleich der Roll- und Stampfwinkel sowie des Hebens während der Fahrt von der Elbemündung zum englischen Kanal. Links sind die Daten der MRU/Seapath dargestellt, rechts die Differenzen zwischen MRU/Seapath und Phins/Ixsea. Die Passage war zunächst durch ruhige Bedingungen auf der Elbe charakterisiert, danach in der Deutschen Bucht hatten wir Wellenhöhen (Heave) von etwa 4 m, die Mitte des 8. Dezembers auf 2-3 m abnahmen um dann im Sturmtief „Friedhelm“ auf 8-9 m anzuwachsen. Die Abnahme im englischen Kanal ist dann auf den Landschutz zurückzuführen. Roll- und Stampfwinkel verhielten sich analog. Bei den Differenzen zeigen sich die Sturmzeiten durch erhöhtes Rauschen. Die Ursachen für die längerfristigen Änderungen haben wir noch nicht herausfinden können.

Des Weiteren wurde intensiv an der Auswertung eines im Skagerrak Anfang November gewonnenen Datensatzes mit dem Flachwasserlot EM710 gearbeitet. Hier liegen die beobachteten Fehler bis zu Öffnungswinkeln von 65 Grad auf einem niedrigen Niveau, steigen dann zu höheren Öffnungen aber rapide an. Insgesamt ist die Datenqualität nach den Umbauten während der letzten Wertzeit aber deutlich gestiegen. Jetzt haben wir die Hoffnung, dass dies auch für das Tiefwasserlot gilt. Erste Tests – nicht zu ruppiges Wetter vorausgesetzt – sollen in der Nacht von Sonntag auf Montag in der südlichen Biskaya durchgeführt werden.

An Bord sind alle wohlauf. Der dritte Advent wurde heute mit einem traditionellen morgendlichen Kirchengang begangen.

Besten Gruß an die armen Leute an Land.

Detlef Quadfasel

Biskaya, den 11. Dezember 2011