

WILFRIED KRUSEKOPF

Der Yachtskipper

Training für die
optimale Schiffsführung



DELIOUS KLASING

Von Wilfried Krusekopf ist im Delius Klasing Verlag
darüber hinaus folgender Titel lieferbar:
Praxiswissen für Chartersegler

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Der Verlag macht darauf aufmerksam, dass dieses Buch
bislang unter der ISBN 978-3-87412-191-0 erschienen ist.

2., überarbeitete Auflage
ISBN 978-3-667-10398-7
© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Lektorat: Felix Wagner, Kerstin Hug
Titelfoto: Wilfried Krusekopf
Fotos: alle Wilfried Krusekopf, außer Seiten 10, 173,
179 (Pantaenius) und Seite 29 (Hallberg-Rassy)
Abbildungen: Wilfried Krusekopf
Layout: Gabriele Engel
Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg
Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld
Druck: Kunst -und Werbedruck, Bad Oeynhausen
Printed in Germany 2016

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

Inhalt

Vorwort	8
1. Was ist ein guter Skipper?	9
1.1 Die rechtliche Lage des Skippers	9
1.2 Seglerische Kompetenz	13
1.3 Technische Kompetenz	15
1.4 Soziale Kompetenz	18
1.5 Kommunikation zwischen Skipper und Crew	20
1.6 Vorausschauende Problemvermeidung	22
2. Törnplanungsphase	27
2.1 Auswahl des geeigneten Schiffes	27
2.2 Zusammensetzung der Crew	30
2.3 Das erste Vorbereitungsgespräch mit der Crew an Land	32
2.4 Technische Aspekte in der Törnplanungsphase	34
2.5 Törnplanung navigatorisch und meteorologisch	37
3. Vorbereitungen an Bord zum Törnbeginn	46
3.1 Schiffsübernahme, Yacht-Check durch den Skipper	46
3.2 Yacht-Einweisung der Crew durch den Skipper	52
3.3 Sicherheitseinweisung	58
3.4 Letzte Checks vor dem Auslaufen	61
3.5 Logbuchführung	63
4. Hafenmanöver	65
4.1 Grundlegende Einflussvariablen: Trägheit, Radeffekt, Wind und Strom	66
4.2 Vorbereitung des Schiffes und der Crew vor dem Einlaufen	72
4.3 Wichtige Details beim Anlegen und Festmachen	74
4.4 Allgemeine Hinweise zum Ablegen	78
4.5 An- und Ablegen längsseits an der Pier	80
4.6 An- und Ablegen im Päckchen	82

84	4.7 An- und Ablegen am Schwimmsteg mit Fingerstegen
85	4.8 An- und Ablegen an der Pier römisch-katholisch
89	4.9 An- und Ablegen in der Box zwischen Pfählen
91	4.10 An- und Ablegen an Bojen
<hr/>	
94	5. Ankern
94	5.1 Voraussetzungen für gutes Ankern
100	5.2 Ausbringen des Ankers
103	5.3 Bergen des Ankers
<hr/>	
105	6. Angewandte Navigation und Seemannschaft
105	6.1 Zweckmäßiger Einsatz von GPS und Kartenplotter
109	6.2 Einsatz von Radar und AIS
114	6.3 Kurshalten
123	6.4 Manöver unter Segeln – Die optimierte Wende und Halse
127	6.5 Segeltrimm
137	6.6 Refftechniken
145	6.7 Segeln bei Nacht, Wacheinteilungen
154	6.8 Fahrt unter Maschine, Motorsegeln
157	6.9 Einhandsegeln
<hr/>	
162	7. Gefahrensituationen
162	7.1 Beurteilung der Notsituation
165	7.2 Seenotausrüstung und Notrollen
167	7.3 Ausfall der Maschine oder der Elektrik
170	7.4 Manövrierunfähigkeit, Ruderbruch
172	7.5 Mastbruch, Schäden im Rigg und an den Segeln
175	7.6 Nebel
179	7.7 Feuer
180	7.8 Leckbekämpfung bei Wassereinbruch
183	7.9 Kollision

7.10 Mensch über Bord (MOB)!	186
7.11 Seekrankheit, Verletzungen	192
7.12 Sturm	196
8. Tiden, Gezeitenströme und Seegang	201
8.1 Wasserstandsberechnungen in Tidengewässern	201
8.2 Dünung, Seegang, Brecher	204
8.3 Gezeitenströme, Wind gegen Strom	206
Anhang	209
Weiterführende Literatur	209
Informative Websites	209
Stichwortverzeichnis	210

Vorwort

Für wen ist dieses Buch geschrieben?

Das vorliegende Buch wendet sich an in Navigation und Seemannschaft bereits grundlegend ausgebildete Segler, die nicht mehr nur als Crewmitglied segeln wollen, sondern sich auf die Führungsrolle als Skipper vorbereiten möchten, sei es auf einer Chartersyacht oder auf dem eigenen Schiff. Es ist somit keine allgemeine Einführung in das Yachtsegeln, sondern dient – aufbauend auf bereits vorhandenen Segelkenntnissen – als Hilfe für den Einstieg in die Skipperrolle.

Zwar bilden zahllose Segelschulen jährlich Tausende von zukünftigen Seglern aus, um anschließend in der Crew einer Segelyacht mitwirken zu können, doch ist es erheblich schwieriger, eine gute Ausbildung und Vorbereitung auf den Einsatz als Skipper einer Yacht zu erhalten. Für das kompetente und verantwortungsbewusste Führen einer Segelyacht bedarf es erheblich mehr als das Papier eines Küsten- oder Hochsee-Segelscheins. Umfassende Praxis und mehrjährige Erfahrung auf See, konkret angewandte Theorie, Kompetenz im Umgang mit der Crew, aber auch die vertiefte Lektüre nautischer Literatur, bilden unumgängliche Voraussetzungen für das verantwortliche Führen eines jeden Seeschiffes.

In dem Buch Yachtskipper werden häufig auftretende Probleme in der Törn- und Schiffsvorbereitung ebenso gründlich behandelt wie zwischenmenschliche Aspekte der Schiffsführung. Insbesondere wird auf diejenigen Bereiche aus Navigation und Seemannschaft vertieft eingegangen, die in der Segelausbildung oft zu kurz kommen wie Schiffshandling, Hafenmanöver, Ankern, Segeltrimm, Segeln bei Nacht, Einhandsegeln, gefährliche Wetterlagen und Notsituationen. Viele der angesprochenen Schwierigkeiten lassen sich mithilfe dieses Buches im Vorhinein vermeiden und so trägt die Lektüre von Yachtskipper zu einem gelungenen Törn bei.

2. Törnplanungsphase

2.1 Auswahl des geeigneten Schiffes

Sofern der Skipper selbst Eigner der für den Törn vorgesehenen Segelyacht ist, sollte man davon ausgehen, dass die Vorbereitungsarbeit im Hinblick auf das Schiff bereits so gut wie getan ist. Anders sieht es im Fall eines Törns auf einer Charteryacht aus. Wir wollen diesen Fall etwas genauer beleuchten:

Natürlich ist die Anzahl der Crewmitglieder ein entscheidender Gesichtspunkt bei der Wahl der Größe des Schiffs. Mindestens aber genauso wichtig ist die Frage: Kann der Skipper mit der großen Yacht überhaupt kompetent umgehen? Nur allzu häufig sieht man große Charteryachten, die während ihres »Anlegemanövers« die Pontons im Hafen in eine Chaos-Theaterszene verwandeln. Die Ursache ist fast immer die gleiche: Der Skipper hat sich selbst überschätzt und eine Yacht gewählt, die für seinen Erfahrungshintergrund zu groß ist. Grundsätzlich gilt, je länger das Schiff desto schwieriger ist es, aufgrund seiner Trägheit und Windangriffsfläche im Hafen zu manövrieren. Es erfordert daher erheblich mehr Erfahrung und Routine.

Ein finanzieller Aspekt: Auch wenn es auf den ersten Blick paradox erscheint, so ist in der Regel das 15-Meter-Schiff mit acht Leuten belegt, finanziell günstiger als das 10-Meter-Schiff mit nur vier Personen in der Crew, und zwar pro Kopf. Darum suchen manche Skipper gern noch zwei bis drei weitere Leute für die Crew, um so den Pro-Kopf-Preis zu senken. Dass damit andere Nachteile verbunden sind, wird manchmal übersehen: Die Auswahl an Liegeplätzen in Häfen mit Stegen oder Boxen wird umso kleiner, je größer das Schiff ist. Sie wollen doch nicht schon mittags in den Hafen einlaufen, nur um sicher zu sein, einen Liegeplatz zu bekommen? Gerade im Mittelmeer ist dies aber in der Hochsaison eher die Regel als die Ausnahme.

Auch sollte nicht vergessen werden, dass in der großen 8-Personen-Crew die Wahrscheinlichkeit des Auftretens zwischenmenschlicher Konflikte erheblich größer ist als in einer 4-Personen-Crew, was ein weiteres Argument gegen ein eher großes Schiff ist.

Ist hingegen die Anzahl der Crewmitglieder von vornherein eindeutig festgelegt (feste Crew unter Freunden, Familie), so sind folgende Fragen im Hinblick auf das passende Schiff zu beantworten:

- ▶ Wie viele Kabinen brauchen wir?
- ▶ Gibt es jemanden in der Crew, dem man besser eine eigene Kabine gibt (Schnarcher)?
- ▶ Braucht man eine separate Kabine für Kinder?
- ▶ Gibt es Paare, die für sich eine Doppelkabine beanspruchen?
- ▶ Soll der Skipper eine eigene Kabine bekommen?
- ▶ Sollten aus Kostengründen auch die Salonkojen belegt werden?

Je nach Situation wird es sich ergeben, dass für ...

- ▶ eine 4-Personen-Crew ein Schiff zwischen 10 und 12 Meter (34 bis 40 Fuß),
- ▶ eine 6-Personen-Crew ein Schiff zwischen 11 und 13 Meter (36 bis 43 Fuß) und
- ▶ eine 8-Personen-Crew ein Schiff zwischen 12 und 15 Meter (40 bis 50 Fuß) in Frage kommt.

In Segelrevieren wie der Karibik oder Polynesien mit zahlreichen Ankermöglichkeiten stellt sich ferner die Frage, ob vielleicht ein Katamaran statt eines Einrümpfers gewählt werden sollte. Bei gleicher Gesamtlänge bietet der Katamaran in der Regel mehr Kojen und mehr nutzbaren Lebensraum als der Mono. Allerdings muss bedacht werden, dass es in vielen Yachthäfen keine oder nur sehr eingeschränkte Liegeplätze für Mehrrümpfer gibt. Sofern sich die Crew aber für ein Revier mit vielen reizvollen Ankerbuchten entscheidet, kann der Katamaran durchaus die bessere Wahl sein.

Außerdem haben Katamarane den Vorteil, dass sie familienfreundlicher sind: keine Krängung auf Amwindkursen, kein Rollen vor Anker, eine »Liegewiese« zum Sonnenbaden, wenig Tiefgang und somit geeignet, in unmittelbarer Ufernähe zu ankern. Dazu erhöhte Betriebssicherheit durch zwei Motoren statt nur einem.





Foto von Hallberg-Rassy.

Früher hörte man manchmal das Gegenargument: Katamarane können durchkernern. Doch dazu ist ganz klar zu sagen, dass die Riggs heutiger Fahrtenkatamarane so ausgelegt sind, dass ein Durchkernern – außer unter extremsten Wetterbedingungen – praktisch ausgeschlossen ist. Der umsichtige Skipper läuft ohnehin bei Windstärke 7 und mehr – wenn er es eben vermeiden kann – nicht mehr aus.

Abhängig von der gewählten Schiffsgröße variiert natürlich auch die Ausstattung der Inneneinrichtung und die technische Ausrüstung.

Im Hinblick auf den Komfort an Bord sind folgende Aspekte wichtig:

- ▶ Ist entsprechend der Anzahl der Kojen auch der zugehörige Stauraum ausreichend? Jedes Crewmitglied will nicht nur seine Koje, sondern auch genügend Raum zum Stauen seiner Kleidung und Ausrüstung.
- ▶ Entspricht die Anzahl der Nasszellen/Toiletten der Anzahl an Kabinen?



Wenn sechs Leute morgens vor Anker aufstehen, kommt es schnell zu einem »Hygienestau«.

- ▶ Auf einem Törn in eher kühleren Revieren wie der Ostsee ist eine leistungsfähige Bordheizung nicht selten Gold wert. Wenn an kühlen Regentagen die Feuchtigkeit nicht durch eine Gebläseheizung nach außen befördert wird, verwandelt sich das Schiff schnell in eine Tropfsteinhöhle.
- ▶ In subtropischen und tropischen Revieren ist neben einem großen, leistungsfähigen Kühlschranks eine kleine Gefriertruhe keineswegs ein Luxus, sofern zu Törnbeginn entsprechende Einkaufsmöglichkeiten für Tiefkühlkost vorhanden sind.
- ▶ Wie groß sind die Frischwassertanks? Pro Crewmitglied sollten möglichst mehr als 50 Liter Wasservolumen in den Tanks vorhanden sein, denn nur so ist eine gewisse Autonomie während des Törns über mehrere Tage möglich. Gerade in abgelegenen Gebieten sollte eher mit 100 Liter pro Kopf gerechnet werden. So sollte zum Beispiel eine 12-Meter-Yacht belegt mit sechs Leuten mindestens 300 Liter, besser 600 Liter Wasserreserve bunkern können. Ein »watermaker«, eine Seewasserentsalzungsanlage, wäre wünschenswert, ist aber in der Regel wegen der nicht ganz unkomplizierten Bedienung nur sehr selten auf Charterschiffen zu finden.

2.2 Zusammensetzung der Crew

In der Regel wird der Skipper die Crew nicht auswählen. Eher ist es genau andersherum: Die Crew wählt einen geeigneten Skipper. Im kommerziellen »skippered charter« muss der Skipper die zahlende Crew akzeptieren, ob er will oder nicht.

Sofern der Skipper aber Einfluss hat auf die Crewzusammensetzung, sollte er sich folgende Fragen stellen:

- ▶ Kann das Schiff auch unter erschwerten Bedingungen im Hafen und auf See von der gegebenen Crew sicher bedient werden?
- ▶ Bin ich als Skipper in der Lage bei Totalausfall der Crew (Seekrankheit) das Schiff einhand in den nächsten Hafen zu bringen?
- ▶ Welche Vorerfahrungen und Segelscheine bringen die einzelnen Crewmitglieder mit? Die Törngestaltung muss auf jeden Fall die Kompetenzen der Crew mitberücksichtigen.
- ▶ Gibt es Leute in der Crew, die aufgrund körperlicher Handicaps nicht uneingeschränkt eingesetzt werden können? Möglicherweise ist jemand gehbehindert oder jemand hat einen Sehfehler (farbenblind?) oder jemand wird ständig seekrank?



- ▶ Muss auf Kinder Rücksicht genommen werden? Ob Familiencrews »funktionieren«, ist in erster Linie davon abhängig, wie gut es gelingt, die Kinder in den Bordalltag einzubinden und ihnen genügend Aktivitätsmöglichkeiten zu bieten. Meilenschinden ist dabei tabu. Das ausgewählte Revier sollte in vielerlei Hinsicht abwechslungsreich sein: Marinas mit guten Versorgungsmöglichkeiten, Fischerhäfen, die nach Teer und Tang riechen, Ankerbuchten mit schönen Sandstränden, Stadthäfen mit Geschäften, Museen und Ausstellungen ... möglichst im Radius eines halben Segeltages erreichbar.
- ▶ Gibt es jemanden neben dem Skipper, der als Co-Skipper stellvertretend eingesetzt werden kann und der ein Seefunkzeugnis besitzt? Auf manchen Charterbasen wird dies gefordert.
- ▶ Wie ist der soziale Zusammenhalt der Crew zu beurteilen? Gibt es vielleicht einen besserwisserischen Querkopf? Bin ich als Skipper in der Lage, menschliche Konfliktsituationen abzubauen? Während eines nur einwöchigen Törns gelingt es vielleicht, sehr verschiedene Menschen auf dem beengten Raum einer Segelyacht selbst in einer Gruppe von sechs oder acht Leuten einigermaßen konfliktarm miteinander segeln zu lassen. Auf einem zwei- oder mehrwöchigen Törn wird dies wahrscheinlich schwieriger sein.
- ▶ Ist die Crew sich einig im Hinblick auf die Törngestaltung (sportlicher Trainingstörn oder lieber entspannter Badetörn) oder müssen Kompromisse diskutiert werden? Zwar sollte eigentlich diese Frage vor Törnbeginn geklärt sein, doch ist ein unerfahrenes Crewmitglied oft nicht in der Lage, sich die konkreten Lebensbedingungen an Bord vorzustellen.

4. Hafenmanöver

In diesem Kapitel sollen lediglich Hafenmanöver unter Maschine behandelt werden, denn heutzutage sind die meisten Häfen zu eng gebaut, um unter Segeln an- oder ablegen zu können. In Marinas ist es ohnehin in der Regel nicht gestattet, die Manöver unter Segeln zu fahren. Zwar stimmt das Argument, dass man im Notfall bei ausgefallener Maschine es auch unter Segeln können muss, aber diese Situation tritt – statistisch gesehen – so extrem selten auf, dass wir sie hier nicht vertiefen wollen. Die meisten Skipper werden in einem solchen Fall sinnvollerweise über VHF eine Schlepphilfe vom Hafenmeister anfordern.



4.1 Grundlegende Einflussvariablen: Trägheit, Radeffekt, Wind und Strom

Es muss klar gesagt werden: Es gibt keine »Goldenen Regeln«, mit denen ein An- oder Ablegemanöver immer klappt! Zu verschieden sind die möglichen Situationen im Hafen beim An- und Ablegen, um – wie mit einem Kochrezept – immer gültige Anleitungen geben zu können. Hingegen lassen sich die Variablen, die den Ablauf eines Hafenmanövers beeinflussen, durchaus klar analysieren und dann kalkuliert einsetzen.

Folgende Fragen spielen im Hinblick auf den Ablauf eines Hafenmanövers eine Rolle:

- ▶ Wie stark ist der Wind? Ist er aufländig oder ablandig?
- ▶ Wie gut ist die Besatzung trainiert? Wie erfahren ist der Rudergänger?
- ▶ Welchen Antrieb hat das Schiff? Feste Welle oder Saildrive? Gibt es einen Radeffekt? In welche Richtung zieht der Radeffekt bei eingelegtem Rückwärtsgang?
- ▶ Wie groß ist das Schiff, und wie träge reagiert es?
- ▶ Welchen Lateralplan hat das Unterwasserschiff? Modern mit kurzem Kiel und Spatenruder oder eher traditionell mit längerem Kiel und Skeg vor dem Ruder?
- ▶ Wie gut ist die Decksausrüstung? Genügend Klampen an Deck vorhanden? Auch mittschiffs? Genügend Fender vorhanden? Sind die Festmacher lang genug?
- ▶ Hat das Schiff einen Bugpropeller?
- ▶ Besteht am Liegeplatz ausreichend Wassertiefe?
- ▶ Setzt Strömung am Liegeplatz?
- ▶ Wie muss angelegt werden? Im Päckchen? Längsseits an der Pier? Zwischen Pfählen? Am Schwimmsteg? Römisch-katholisch?
- ▶ Steht eventuell auf dem Steg oder Nachbarboot Hilfe zur Verfügung?

Unabhängig von der Situation an Bord und im Hafen kann man allerdings vier immer gültige Ratschläge formulieren:

- ▶ Mit guter Vorbereitung lassen sich die meisten Probleme vermeiden!
- ▶ So wenig Fahrt wie möglich, aber so viel wie nötig!
- ▶ Wind wenn möglich sinnvoll nutzen, statt gegen ihn zu arbeiten!
- ▶ Ruhe bewahren!

Windeinfluss

Es ist unmittelbar einsichtig, dass ein Schiff bei stärkerem Seitenwind und gleichzeitig langsamer Fahrt nicht mehr auf Kurs zu halten ist. Selbst

schwacher Wind muss zum Gelingen des Manövers ins Kalkül miteinbezogen werden. Dies gilt insbesondere auf modernen, leichten Schiffen mit geringem Lateralplan und folglich wenig Wasserwiderstand. Bei Wind von der Seite wird eine Segelyacht aber nicht einfach parallel zum Kiel zur Seite versetzt, denn die Angriffsflächen sind nicht gleichmäßig verteilt: Der Mast steht weiter vorn als mittschiffs und der Bug ist höher gezogen als das Heck. Hinzu kommt bei modernen Schiffen, dass die Steven immer steiler werden, was ebenfalls die Windangriffsfläche vergrößert. Dazu kommt die aufgerollte Genua mit ihrer Fläche entlang des Vorstags. Es ist damit unausweichlich, dass der Bug bei Seitenwind nach Lee wegdreht. Dies über die Ruderlage auszugleichen gelingt nur bei genügend Fahrt im Schiff, doch genau die ist nicht in jedem Moment eines Hafenanmanövers gegeben. Ohne Fahrt bleibt das Ruder ohne Wirkung. Eine große Hilfe beim An- und Ablegen sind die heutzutage immer häufiger auch auf Charteryachten anzutreffenden Bugstrahlruder.

Allerdings sollte der Rudergänger sich vor dem Manöver mit der Funktion vertraut machen, denn die Pfeile, mit denen auf den Bedienknöpfen eine Richtung angegeben wird, geben je nach Modell entweder die Schubrichtung der Bugschraube oder die Bewegungsrichtung des Schiffsbugs an. Eine Verwechslung könnte fatale Folgen haben ...

Auf sehr großen Yachten oberhalb 15 Meter Rumpflänge werden inzwischen auch computergesteuerte »Einparkhilfen« eingebaut, mit denen per Joystick Bug und Heck getrennt oder simultan quer zur Kielrichtung bewegt werden können.

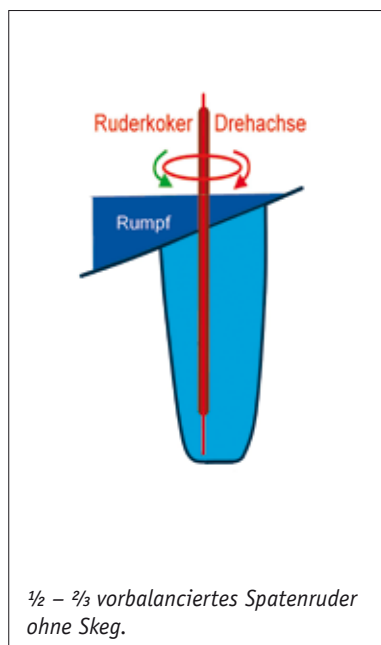
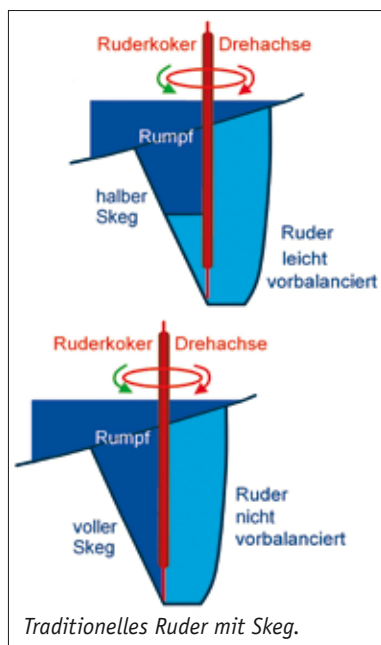
Bläst der Wind hingegen in Kielrichtung, so ist das in der Regel nur dann von Vorteil, wenn gegen ihn angelegt werden kann, denn dann ist das Aufstoppen ohne zu hohe Drehzahlen im Rückwärtsgang leichter. Bläst er hingegen von achtern beim An- oder Ablegen, so muss gegen ihn mit höherer Drehzahl motort werden, sodass mit großer Wahrscheinlichkeit der Radeffekt das Schiff in eine ungewollte Drehbewegung versetzt. Dies ist besonders beim Ablegen störend, wenn aus dem Stand heraus noch keine Ruderwirkung vorhanden ist. Allgemein gilt, dass Schiffe mit fester Welle und einem eher großen Dreiflügel-Propeller auch einen starken Radeffekt haben. Hingegen verursacht ein Saildrive, vielleicht sogar mit Faltpopeller ausgerüstet, kaum spürbar Radeffekt. Er hat aber auch den Nachteil, dass die Ruderwirkung unter Maschine in Vorfahrt geringer ist als bei fester Welle wegen des größeren Abstands zwischen Propeller und Ruder.

Wie entsteht der Radeffekt?

Ein Propeller verursacht nicht nur Antrieb nach vorn oder achtern. Aufgrund seiner Drehbewegung entsteht simultan zum Antrieb in Kielrichtung auch eine seitwärts wirkende Kraft, mit der der Propeller sich in Drehrichtung »zur Seite

schaufelt«. In Vorfahrt ist diese Kraft kaum spürbar und kann leicht durch Ruderlage kompensiert werden. Bei Rückwärtsfahrt hingegen kann dieser Radeffekt so groß werden, dass selbst hartes Ruderlegen in Gegenrichtung kaum Wirkung zeigt. Die Ursache für diese nicht gleich große Wirkung des Radeffektes zwischen Fahrt voraus und Fahrt achteraus liegt in der unterschiedlichen Anströmung des Rumpfes und vor allem des Ruders der Yacht. Der rotierende Wasserstrahl des Propellers trifft in Rückwärtsfahrt nicht auf das Ruder, sondern asymmetrisch direkt auf den festen Rumpf, während er in Vorfahrt auf das bewegliche Ruder trifft, mit dem der Rudergänger sofort ein entgegengerichtetes Drehmoment bewirken kann. Bei Rückwärtsfahrt im Hafen hat das Schiff aber anfangs keine Fahrt, folglich ist auch keine Ruderwirkung vorhanden. Der Skipper/Rudergänger muss, um vorbereitet zu sein, somit Kenntnis haben über den Drehsinn der Propellerwelle im Rückwärtsgang.

Beim Rückwärtsfahren tritt neben dem Radeffekt noch ein weiteres Problem auf: Die Ruderwirkung ist bei geringer Fahrt unter etwa 1 Knoten sehr schwach, wird dann aber plötzlich überraschend groß, sobald das Schiff mehr Fahrt aufnimmt. Die Ursache dafür liegt in der Konstruktion des Ruders, dessen Drehachse (Ruderkoker) auch bei voralancierten Spatenrudern deutlich vor der Mitte liegt. Gerade traditionelle Ruder mit Skeg und ohne Voralancierung (siehe Zeichnung) sind in Rückwärtsfahrt besonders aufmerksam zu bedienen,



denn sobald sie angewinkelt werden, entstehen sehr große Kräfte auf dem Steuerrad. Es muss darum gut festgehalten werden, um zu vermeiden, dass es aus den Händen gerissen wird und brutal querschlägt.

Manche Rudergänger stellen sich bei Rückwärtsfahrt um 180 Grad gedreht an das Ruder, um den Blick nach hinten zu erleichtern. Ob dies zweckmäßig ist, muss jeder Rudergänger am besten selbst einmal ausprobieren und für sich entscheiden. Ein eventuell vorhandener Bugpropeller erleichtert auch die Rückwärtsfahrt.

Schiffstyp, Trägheit

Zwischen einer modernen Kurzkiel-Yacht und einem traditionellen Langkieler, beispielsweise vom Typ Colin Archer, liegen hinsichtlich der Manöviereigenschaften Welten. Traditionelle, schwer gebaute Langkiele sind auf See sehr kursstabil und setzen aufgrund ihrer großen Masse weich in die Welle ein, selbst hoch am Wind, haben aber ein sehr träges Drehverhalten. Völlig anders beim modernen Kurzkieler, der – weil leichter und flacher gebaut – weniger träge, manche sagen nervöser, reagiert. Er hat, insbesondere in grober See in der Regel weniger Kursstabilität, besitzt aber den unbestrittenen Vorteil, dass er im Hafen deutlich leichter zu drehen ist. Dies ist einer der Gründe, warum die Schiffe der großen Charterflotten heutzutage fast alle den gleichen Lateralplan haben: Kurzkiel oder gemäßigt Spatenruder. Dieses



Kurzkiel.



Spatenruder.



Langkiel mit Skeg vor dem Ruder.

Konstruktionskonzept macht es unerfahrenen Chartercrews leichter, Hafenmanöver zu fahren, ohne in der Nachbarschaft zu viel Kleinholz zu verursachen. Allerdings vertreiben diese Schiffe mit flachem Unterwasserschiff und schmalen Kiel bei Seitenwind auch etwas schneller als traditionelle Yachten mit mehr Verdrängung und längerem Kiel. Im Hafen extrem schwierig zu handhaben sind insbesondere Integralschwerter mit aufgehohlem Schwert. Bei Seitenwind vertreiben sie wie eine »Seifendose«.

Ein wichtiger Aspekt beim An- oder Ablegen ist die Trägheit des Schiffes als Folge der Verdrängung. Schwere Schiffe erfordern mehr Motordrehzahl als leichte, um dieselbe Antriebswirkung zu erreichen. Wichtig ist es, Gefühl zu bekommen für die der Situation angemessene Motordrehzahl. Anfänger geben entweder zu viel oder zu wenig Gas, selten passend dosiert. Der Übervorsichtige geht bei Manövern kaum über die Leerlaufdrehzahl hinaus und wundert sich, dass das Schiff nicht reagiert. Der Draufgänger hingegen geht beim Ablegen fast mit Vollgas in den Rückwärtsgang, sodass die Kollision mit dem Nachbarn nur durch wiederum übertriebene Drehzahl in Gegenrichtung vermieden wird.

Das Problem besteht darin, dass bereits eine mittelgroße Yacht mit ihren mindestens acht Tonnen Verdrängung träge, das heißt mit Verzögerung auf den Antrieb des Propellers reagiert. Wenn sie dann aber in Fahrt gekommen ist, so wirkt genauso wieder diese Trägheit der Masse, sodass die Bewegung des Schiffes ungewollt fortgesetzt wird, auch wenn der Motor längst im Leerlauf dreht. Ein guter Rudergänger muss also antizipieren! Er muss vorausschauend handeln und die Trägheit der bewegten Masse des Schiffes mit in sein Handeln einbeziehen. Dies kann er aber nur dadurch lernen, dass er übt und übt und übt. Das Gefühl für das Schiff kann man nun einmal nicht durch Lesen bekommen. Darum ein Rat an den Skipper für jeden Törnbeginn auf einem unbekanntem Schiff: Fahren Sie – sofern genügend Platz vorhanden ist und auch kein allzu starker Wind weht – gleich zu Anfang ein paar Übungsmanöver im Hafen. Wechseln Sie die Drehzahl, legen Sie Ruder nach beiden Seiten, fahren Sie vorwärts und rückwärts. Versuchen Sie zu spüren, wie schnell das Schiff auf Gaswechsel reagiert und wie gut oder wie schlecht es beim Ruderlegen dreht. Falls der Hafen zu eng ist für diese Übungsmanöver, so fahren Sie Ihre Testbewegungen außerhalb des Hafens in einem überschaubaren Bereich, wo Sie keine anderen Schiffe stören.

Strömung im Hafen

Sehr störend kann Strömung im Hafen sein. Dies ist nicht selten der Fall in Flusshäfen und natürlich in Tidengewässern. Ob und in welchem Maße im Hafen Strom setzt, lässt sich dem Hafenhandbuch entnehmen. Vorbereitung ist alles ...

Stichwortverzeichnis

A

Ablegen 80 f.
AIS 109 f.
AIS im Nebel 177
Amwindkurs 130 f.
Ankergeschirr 95 f.
Ankergrund 97
Ankerkette 96 f.
Ankern 94 f.
Anlegen 74 f., 80
AnlegenzwischenPfählen
89 f.
Antizipieren 22, 160 f.
Ausrüstung 47, 166
Ausrüstungsliste für
Hochseetörn 166
Auswahl des Schiffes 27

B

Batterie 149 f.
Batteriekapazität 149 f.
Bauch im Segel 130
Baumniederholer 132
Befuerung 153 f.
Beidrehen 199 f.
Beleuchtung an Deck 147
Beleuchtung unter Deck
147 f.
Berufssschiffahrt 177
Bindereff. 141 f.
Bojenmanöver 91 f.
Brand 179
Brecher 204 f.

C

Chartervertrag 11
Checkliste für die Crew
53 f.
Checkliste Logbuch 64

Checkliste Motor 50 f.
Checkliste Seeklar
machen 61 f.
Checkliste Sicherheits-
einweisung 59 f.
Checkliste Stauen 57
Checklisten Notsituatio-
nen 165 f.
Checklisten, technische
Törn Vorbereitung 16
Crew 52 f.
Creweinweisung 53 f.
Crewprobleme 30 f.
Crewzusammensetzung 30

D

Drahtseile 174
DSC 163 f.
Dünung 204 f.

E

Einhandsegeln 157 f.
Einlaufen im Hafen 72 f.
Einweisung der Crew 52 f.
Elektrik 55, 149, 167, 169

F

Fehler beim An- und
Ablegen 77
Fender 74
Festmachen 74
Festmacher 78
Feuer im Schiff 179
Feuerlöscher 179
Führerscheine 13

G

Gefahrensituationen
162 f.

Gezeiten 201 f.
Gezeitenströme 206 f.
GPS 41, 105 f.

H

Hafenmanöver 65 f.
Hafenmanöver in der
Box 89
Hafenmanöver römisch-
katholisch 85 f.
Haftungsfragen 9
Halbwindkurs 134
Halse 123 f.
Havarie 185
Höflichkeit an Bord 21
Holepunkt verstellen 131

K

Karten 39
Katenplotter 35, 105 f.
Kette 96 f.
Kieltypen 69
Klima 42 f.
Kollision 183
Kommunikationsregeln
20
Kompass 119
Kompetenz 13
Kugelkompass 119
Kurse zum Wind 123
Kurshalten 114 f.

L

laminare Strömung 128
Lampen 147
Langfahrt 158 f.
Leckbekämpfung 180 f.
Lecksuche 180 f.
Leine im Propeller 168

- Leinen 74
 Leinenmanöver 74 f.
 Logbuchführung 63 f.
 Löschdecke 179
 Luv- und Leegierigkeit
 117
- M**
 Manöversprache 21
 Manövrierunfähigkeit
 116, 170
 Maschine 50, 154 f.,
 176 f.
 Mastbruch 172 f.
 Mayday 163
 Mensch über Bord 186 f.
 Mitseglervereinbarung 11
 MMSI-Code 164
 MOB 186 f.
 MOB, Bergung 191
 MOB, Suchstrategien 190
 Motor 50
 Motorsegeln 154 f.
 Münchner Manöver 189
- N**
 Nachtsegeln 145
 Navigationssoftware 34
 Nebel 175 f.
 Notrollen 165 f.
 Notruder 170 f.
 Notsituationen 59 f.,
 162 f.
- P**
 Päckchen liegen 82
 Pan Pan 163
 Pier 76
 Plotter 35
 Probleme bei Hafenan-
 manövern 66 f.
- Problemvermeidung 22
 Psychologie an Bord 19
- Q**
 Quickstop 189
- R**
 Radar 109 f.
 Radar im Nebel 176
 Radarreflektor 177
 Radeffekt 76
 Raumschotskurs 135
 Rechtliches 10 f.
 Rechtslage 9
 Reffen 137 f.
 Refftechniken 137 f.
 Rigg 172 f.
 Rollanlagen 140 f.
 Rollenverteilung 58
 Rollgroß 142
 römisch-katholisch 76,
 85 f.
 Ruckfender 101
 Rückwärtsfahrt 68
 Rudergehen 115 f.
 Ruderschaden 170 f.
 Rudertypen 68
- S**
 Schäden im Segel 172
 scheinbarer Wind 129
 Schiffsausrüstung 47
 Schiffspapiere 47
 Schiffstyp 27, 69
 Schiffsübernahme 46 f.
 Schiffsvorbereitung 72 f.
 Schlafdefizit 161
 schwere See 204 f.
 Schwerwetter 196 f.
 Schwimmsteg 84 f.
 Securite 163
- Seeamtsverhandlung 10
 Seegang 204 f.
 Seehandbücher 39
 Seekarten 39
 Seeklar machen 61 f.
 Seekrankheit 192 f.
 Seemeilen 13
 Seenotaurüstung
 165 f.
 Seeventile 182 f.
 Segelführung 117 f.
 Segeln bei Nacht 145
 Segeltrimm 127 f.
 Selbststeueranlagen
 159 f.
 Sicherheitseinweisung
 58 f.
 Skipper 9
 soziale Kompetenz 18
 Stauen 57, 146
 Steg 75 f.
 Strömung 70
 Strömung am Segel 128
 Sturm 196 f.
- T**
 Takelung 174
 Technische Kompetenz 15
 Telltales 132
 Tiden 201 f.
 Tidenhub 201 f.
 Toilette 53 f.
 Törncharakter 3
 Törnplanung 27 f.
 Törnvorbereitung 27 f.
 Traveller 132
 Trippleine 102
- U**
 UKW 163
 Unfallverhütung 196

V

- Verhalten im Schadensfall 185
- Verhalten im Sturm
- Verkllicker 120 f.
- Verletzungen 192 f.
- Verletzungsgefahr 136
- VHF. 163
- Vorbereitungsgespräch 32
- Vormwindkurs 135

W

- Wache gehen 145 f., 151
- Wacheinteilungen 145 f., 151
- wahrer Wind 129
- Wanten 174
- Wassereinbruch 180 f.
- Wasserstandsrechnungen 201 f.
- Wende 123 f.
- Wetter 42 f.
- Windeinfluss bei Hafenanövern 66 f.
- Windeinfluss bei Hafenanövern 78 f.
- Windex 120 f.
- Windfäden 132
- Windsteuerung 159 f.
- Winschen 136

Y

- Yacht-Check 46

YACHT-BÜCHEREI

BAND 140

Vom Crewmitglied zum Skipper

Zum Führen einer Segelyacht braucht man mehr als einen Segelschein: Umfassende Praxis und mehrjährige Erfahrung auf See sowie Kompetenz im Umgang mit der Crew bilden notwendige Voraussetzungen für eine gute Schiffsführung.

Hier setzt das Buch von Profiskipper Wilfried Krusekopf an. Es wendet sich an Segler, die sich auf die Führungsrolle als Skipper einer Charteryacht oder auf dem eigenen Schiff vorbereiten möchten.

Häufig auftretende Fragen bei der Törnvorbereitung kommen in diesem Ratgeber ebenso zur Sprache wie zwischenmenschliche Aspekte der Schiffsführung. Insbesondere werden auch die Bereiche behandelt, die in der Segelausbildung oft zu kurz kommen – Schiffshandling, Hafenmanöver, Segeltrimm, Ankern, Segeln bei Nacht, Einhandsegeln, gefährliche Wetterlagen und Notsituationen. Durch praxisnahe Tipps und leicht verständliche Zeichnungen wird Seglern mit diesem Buch die Angst vor dem Einstieg in die Skipperrolle genommen.



DELIUS KLASING

ISBN 978-3-667-10398-7



9 783667 103987