

Teil I: Voraussetzungen

1 Eigenschaften einer Yacht

Yachtfahren – Autofahren

Hafenmanöver sind oft der Alptraum vieler Segler und dies nicht ohne Grund, denn im Hafen kommt es auf sehr präzises Steuern der Yacht an. Erschwerend kommt hinzu, dass man die jeweilige Situation schnell erfassen und durch richtige Entscheidungen umsetzen muss. Zuletzt unterscheidet sich eine Yacht in ihren Fahreigenschaften deutlich von denen eines Autos, so dass die Erfahrungen nicht zu übertragen sind.

Der größte Unterschied: eine Yacht hat keine Bremse. Zwar kann ich mit dem Rückwärtsgang über das Getriebe den Propeller andersherum laufen lassen und die Fahrt aufstoppen, aber den Effekt eines solchen Bremsvorganges macht man sich nicht immer in allen Einzelheiten bewusst. Für die verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit, die man mit einer Yacht im Hafen fährt, hat man einen doch sehr langen Bremsweg, an den man sich erst gewöhnen muss. Dieser wird auch dadurch bedingt, dass die Yacht mit ihrem Kiel viele Tonnen wiegt. Diese große, sich in Bewegung befindliche Masse will erst einmal zum Stillstand kommen. Eine Yacht, die während eines Anlegemanövers zu schnell ist, darf auf keinen Fall wie eine Jolle mit den Beinen am Steg abgebremst oder abgefendert werden! Die Yacht kann durch ihre große Masse leicht Körperteile zerquetschen.

Ist die Yacht nach dem Aufstoppen ohne Fahrt, ergibt sich schon der nächste Unterschied zum Straßenverkehr: Wenn ich im Auto die Bremse trete, kann ich stundenlang das Geschehen um mich herum betrachten, ohne dass sich mein Auto auch nur ein bisschen von der Stelle bewegt. Wenn ich aus einer Yacht die Fahrt nehme, heißt dies jedoch noch lange nicht, dass sie sich von nun an nicht mehr bewegt. Ganz im Gegenteil: gerade jetzt ist sie ein Spielball von Wind und Strömung, die sie rasch versetzen werden.

Zusätzlich trägt zur Unsicherheit bei, dass Häfen meistens nicht nur eng, sondern für das Auge des Steuermanns auch unübersichtlich sind. Überall schaut man nur auf hintereinander gereihte Stege, Rumpfe und Masten und verliert schnell den Blick für das Wesentliche.

Aus diesen Voraussetzungen ergeben sich nun folgende Gesetzmäßigkeiten:

- Ein Anlegemanöver sollte nach Möglichkeit abgebrochen werden, wenn das Scheitern des Manövers ersichtlich wird. Jedoch ist es aufgrund der erwähnten Fahreigenschaften einer Yacht nicht immer möglich, jedes Manöver zu jedem Zeitpunkt einfach abzubrechen. Daher ist vorausschauendes Denken im Hafen immer äußerst notwendig.
- Es ist immer darauf zu achten, dass die Geschwindigkeit nicht zu hoch ist. Hafenmanöver sind mit geringer Maschinenleistung (meist reicht Standgas) zu fahren, da ein zu schnelles Manöver zu teuren Schäden führen kann. „*Low speed, low damage*“, sagt der Engländer.

- Hafenpläne studieren, bevor man einen fremden Hafen anläuft, so dass man immer die Orientierung behält. Außerdem enthalten viele Hafenpläne auch Informationen, in welchen Bereichen des Hafens welche Arten von Wasserfahrzeugen (Fischer, Gastlieger, Yachten, Fähren) liegen dürfen.

Mit Hilfe einiger theoretischer Fakten und des Einbezugs sämtlicher genannter Faktoren ist es möglich, ein Anlegemanöver im Voraus zu planen, welches im Anschluss daran in die Tat umgesetzt werden kann und dann auch so funktioniert. Das Wichtigste ist zu wissen, welches Manöver in welcher Situation funktioniert.

Im Hinterkopf muss immer die Steuerung einer Yacht verankert sein. Das Ruder befindet sich im hinteren Viertel. Wird das Steuerrad eingeschlagen, so steht das Ruder nicht mehr parallel zur Fahrtrichtung. Das gegen das Ruder strömende Wasser übt dadurch einen Druck hierauf und somit auf den Rumpf aus, wodurch das Heck zur Seite gedrückt wird. Möchte man also nach Backbord fahren, so geschieht das zunächst dadurch, dass beim Ruderlegen das Heck nach Steuerbord versetzt wird. Man muss also gerade bei geringem Platzangebot daran denken, dass bei der Kurvenfahrt das Heck ausschwenkt, denn der Drehpunkt liegt

ungefähr in der Mitte (siehe Abb. 1).

Neben dem Ausscheren des Hecks muss man sich zusätzlich immer vor Augen führen, dass das Ruder nur Wirkung zeigen kann, solange es ausreichend von Wasser angeströmt wird. Im Klartext: Eine Yacht muss ausreichend Fahrt durchs Wasser machen, damit sie steuerbar bleibt. Für die Geschwindigkeit bei Hafenmanövern kann man also folgende Regel formulieren: So langsam, wie möglich; so schnell, wie nötig.

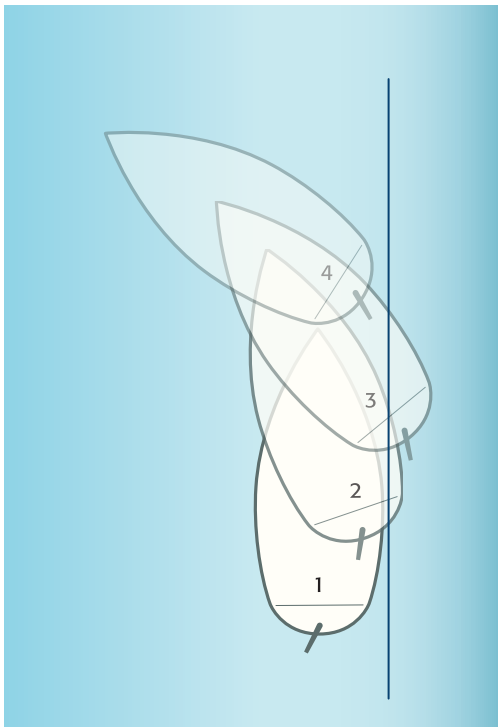


Abb. 1: Der Drehpunkt einer Yacht liegt ungefähr in deren Mitte. Daher muss man auf das Ausscheren des Hecks achten.

Unterschiede Yacht – Jolle

Da sicherlich viele Fahrtenskipper zuvor Jollen gesegelt sind, soll auch hier ein Vergleich dieser beiden Bootstypen erfolgen: Eine Jolle ist ein Sportboot ohne Motor. Alle Manöver (auch An- und Ablegemanöver) werden unter Segel ausgeführt. Hierbei ist es von großem Vorteil, dass eine Jolle nur wenige hundert Kilo wiegt und somit leicht zu handhaben ist. Man kann sie leicht am Steg



1

verholen, ihr beim Ablegen einen leichten Schubs geben, nach einem zu kurzen Aufschießer mal eben mit dem Paddel zum Steg bringen oder einen zu schnellen Anleger kurz durch das eigene Körpergewicht am Steg abfangen. Und hier sind wir schon bei den Unterschieden zu einer Yacht. Viele diese Dinge können mit einer Yacht nicht durchgeführt werden. Eine Yacht mittlerer Größe besitzt ein Gewicht von circa vier bis sechs Tonnen, die mit 50 bis 70 Quadratmetern Segelfläche bewegt werden. Schon am Gewicht ist leicht abzulesen, welche Kräfte eine Yacht antreiben. Ein Aufschießer mit einer Yacht kann somit dreißig oder mehr Meter an Platz beanspruchen. Dieser Platz ist in kaum einem Hafen vorhanden. Darüber hinaus liegen die Liegeplätze, in die man einparken muss, natürlicherweise nicht immer im Wind, sodass man also nicht unter Segeln einlaufen und aufschießen kann. Außerdem kann man keine Feinkorrekturen durch Muskelkraft vornehmen. Die Yacht mal eben verholen ist nicht möglich. Ein zu schneller Anleger führt leicht zu einem Crash mit dem Steg oder anderen Yachten.

Somit kommt man also zu folgendem Schluss:

Hafenmanöver aus Sicherheitsgründen nie unter Segeln durchführen, sondern immer unter Motor fahren. Denn die Kraft des Motors ist, anders als die des Windes, vom Steuermann durch den Gashebel zu regulieren und sie funktioniert in alle Richtungen, auch gegen den Wind. Selbst wenn man auf einem Törn eine Motorpanne erfährt, sollte man nie versuchen, unter Segeln anzulegen. Schäden für Crew und Yacht wären nicht auszuschließen. Besser bis vor den Hafen segeln, Hilfe per Funk anfordern und sich in den Hafen schleppen lassen. Hinzu kommt, dass das Einlaufen unter Segeln in den meisten Häfen explizit verboten ist.

Keine Demokratie an Bord

Sicherlich ist es für einen schönen und erfolgreichen Törn wichtig, dass man sich gut mit seinen Crewmitgliedern versteht, in Absprache die Route festlegt und gemeinsam über die Planung des Törns oder Tagestouren entscheidet. Genauso gut sollte man sich auch die Zeit nehmen, vor jedem An- und Ablegemanöver das Vorgehen abzusprechen, sich zu beraten und die Rollen zu verteilen (wer übernimmt welche Leine, etc.). Sobald das Manöver aber ansteht, ist es mit der Mitbestimmung der Crewmitglieder zu Ende. Anders als beim Autofahren (bei dem nur der Fahrer einparkt), braucht der Steuermann hier die Hilfe weiterer Crewmitglieder, um ein Hafenmanöver richtig durchführen zu können, da er ja nicht gleichzeitig am Ruder stehen kann, während er zum Beispiel die Vorleinen löst oder einen Fender hält.

Damit ein Hafenmanöver auch richtig gelingt, muss einer (und das ist der Steuermann!) das Kommando übernehmen und den anderen sagen, wann sie was zu erledigen haben. Dabei ist es für das Gelingen des Manövers unerlässlich, dass alle den Anweisungen folgen und nicht jeder „sein eigenes Manöver fährt“.

Im Klartext: Der Steuermann sagt, wann was getan wird und sonst keiner!

