



Eine Crew bei der Vorbereitung auf eine Nachtfahrt im Solent

## VORAUSSCHAUEND FAHREN

*Der Verlauf einer Reise lässt sich weithin bereits vor dem Auslaufen einschätzen, mit akribischer **PLANUNG**. Sie macht Spaß und muss Ernst genommen werden – als Teil seemännisch sorgfältiger Schiffsführung*



## KARTEN-SPIEL

In den Zusammenhang gehört auch die Empfehlung, bekannt aus der Schärennavigation, passierte Seezeichen sorgsam auf der Liste – besser noch in der Karte – abzhaken.

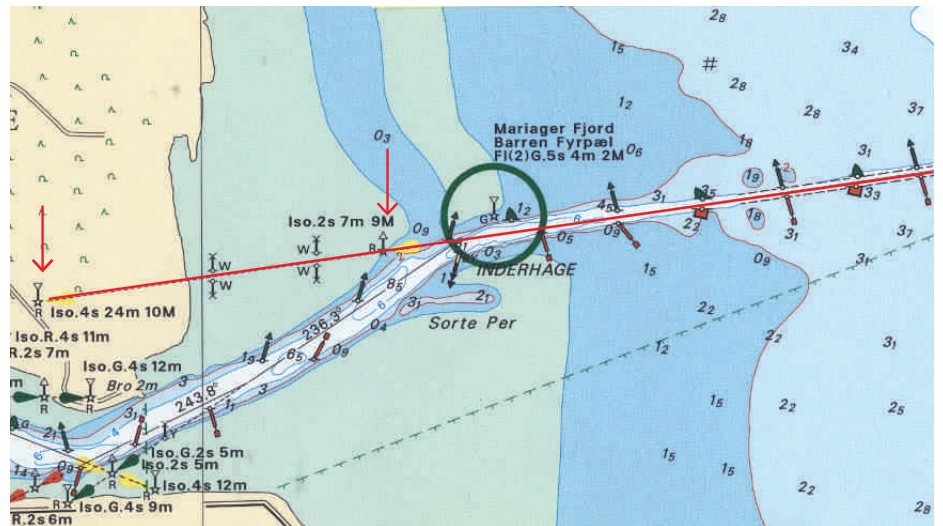
Die zweitgrößte Gefahr beim Segeln von Tonne zu Tonne ist starker Versatz durch Wind und Strom. Diese Faktoren müssen bei Revierfahrt besonders beachtet werden. Gerade das Ansteuern eines Wegepunkts nach Sicht verleitet dazu, ihn recht voraus zu nehmen, selbst wenn das Boot stark versetzt wird. Es legt über Grund dann einen bogenförmigen Kurs zurück, der schlimmstenfalls über eine Untiefe führt (u. r.).

Ein wirksames Hilfsmittel zur Orientierung ist in solchen Situationen die Achteraus-Peilung. Dreht der Rudergänger am Wegepunkt auf den neuen Kurs ein, befindet er sich ja auf der richtigen Seite des Tonnenstrichs, jener imaginären Linie zwischen den beiden als Wegepunkt dienenden Seezeichen. Die regelmäßige Peilung zum passierten Seezeichen achteraus zeigt ihm, ob er ausreichend vorhält, um sich weiterhin vom Tonnenstrich freizuhalten. Eignet sich kein Seezeichen zur Peilung achteraus, wäre es sinnvoll, schon vor Fahrtantritt ein geeignetes Objekt in der Karte gesucht und mit den Piloting-Aufzeichnungen versehen zu haben.

Eine gute Orientierungshilfe, die sich ebenfalls schon vor Fahrtantritt aus der Karte einplanen lässt, sind Richtpeilungen (o.). Hierzu können Peilmarken an Land, aber auch alle anderen Objekte benutzt werden, die sich klar identifizieren lassen. In alten Handbüchern befanden sich zu diesem Zweck zahlreiche Zeichnungen der Küstenlandschaft mit markanten Baumgruppen, Gebäuden und den Hinweisen, wie sie zur Ansteuerung verwendet werden können.

Das System funktioniert sogar, wenn nur ein Peilobjekt zur Verfügung steht. Bei der Vorbereitung wird eine Richtlinie in die Karte eingezeichnet und die Peilung entnommen. Kommt das Objekt in Sicht, wird darauf zugesteuert, sowie es in der betreffenden Linie peilt. Der dänische Inselhafen Bågø im kleinen Belt wurde über lange Jahre auch bei Dunkelheit havariefrei von der Fähre angefahren, weil der Steuermann die Straßenlaterne am Hafen in 320 Grad ansteuerte.

Auch ohne Peilkompass ist das möglich. Der Rudergänger hält für einen kurzen Moment auf das Objekt zu und schaut auf den Kompass, welchen Kurs er steuert. Stimmt der Kurs mit der vorab ermittelten Richtlinie



Die Ansteuerung des **MARIAGER-FJORDS** ist dank der Richtfeuer auch bei Dunkelheit unproblematisch. Auch **LANDMARKEN** können der Richtpeilung dienen

### TYPISCHE PROBLEM-ZONEN



**TONNEN AUSMACHEN**  
In kurvigen Rinnen werden Seezeichen schnell übersehen. Deshalb hilft es, vorher die Kurse zu ermitteln



**TIEFEN LOTEN**  
Die Tiefenangaben in der Karte lassen sich in Ergänzung mit dem Lot als regelrechte Leitlinien nutzen



**ABDRIFT BEACHTEN**  
Wird ein Seezeichen bei Stromversatz recht voraus genommen, fährt es ungewollt einen Bogen

überein, hält er auf das Objekt zu. Wichtig ist nun, dass der Rudergänger den Kompass im Auge behält. Bei starkem Versatz durch Wind oder Strom muss er nämlich vorhalten und dabei ständig kontrollieren, ob sein Kurs über Grund weiterhin mit der ermittelten Richtlinie übereinstimmt. Er kann entweder den Peilkompass benutzen oder wieder kurzzeitig auf das Objekt zuhalten und auf den Steuerkompass schauen.

Eine weitere Möglichkeit, sich ohne Navigationselektronik dicht unter Land zu rechtzufinden, liefern die Tiefenlinien, die ebenfalls schon bei der Vorbereitung begutachtet werden sollten. So kann eine Ansteuerungstonne leicht gefunden werden, wenn man auf der gleichen Tiefe, auf der sie steht, entlang der Küste segelt. Auch die Durchfahrt zwischen zwei Untiefen kann allein mithilfe kontinuierlichen Lotens erfolgen (u. M.).





Hinaus ins Blaue – in England wird dabei eine detaillierte Planung gefordert

laut „Reeds“ Gegenstand der Planung vor Törnbeginn sein.

Naturgemäß spielen die Überlegungen zur Navigation eine wichtige Rolle. Empfohlen wird, sich zunächst Gedanken zu machen, welche Möglichkeiten der Standortbestimmung unterwegs zur Verfügung stehen werden. Ähnlich wie beim Piloting werden alle Landmarken und Seezeichen aufgeschrieben, die auf dem geplanten Kurs in Sicht kommen werden. Auf der anderen Seite sind Hindernisse zu betrachten: Hochgeschwindigkeitsfährlinien, Verkehrstrennungs- und Sperrgebiete lassen sich bereits vorab berücksichtigen.

Bei der Vorbereitung auf die Nachtfahrt sollte vermerkt werden, wann Leuchtfeuer in Sicht kommen werden, welche Sektoren zu sehen sein müssen und welche Kennungen sie haben.

Für den Seeschlag sind außerdem alle verfügbaren Informationen über das Wetter einzuholen. Und es ist sicherzustellen, dass auch unterwegs ein Wetterbericht empfangen werden kann.

Der routinierte Check des Bootes gehört laut Solas V ebenso zur vorgeschriebenen

Reiseplanung. Die Yacht wird seeklar gemacht: Tanks werden gefüllt, Batterien geladen, die Verpflegung für die Crew vorbereitet, der Seeverschlusszustand über Wasser hergestellt, Ventile geschlossen. Und auch die Crew wird gecheckt. Sind alle ausgeschlafen und fit, reicht die Erfahrung für das bevorstehende Seestück, oder gibt es Besatzungsmitglieder, die einer besonderen Vorbereitung bedürfen – all das wird geklärt.

Ein weiterer Tipp ist es, die UKW-Kanäle beziehungsweise die MMSI und die Mobilfunknummern der entscheidenden Häfen, Schleusen, Brücken und sonstigen Anlagen bereits vor Fahrtantritt zu notieren. Das erspart im Bedarfsfall langes Suchen.

In Gezeitengewässern bedarf schließlich eine weitere Frage der Klärung – ob nämlich der Zielhafen zur voraussichtlichen Ankunftszeit überhaupt angelaufen werden kann oder ob eine Barre oder ein Schleusentor das Einlaufen auf bestimmte Zeiten vor und nach Hochwasser beschränkt. Für diesen Fall sollte der Schiffsführer eine Alternative parat haben – oder Seeraum.

## DER CHECK DES BOOTES GEHÖRT ZUR PLANUNG UND IST DAMIT VERBINDLICHE PFLICHT

LASSE JOHANNSEN