

EINLEITUNG

Was muss der Berufsnautiker¹ zusätzlich wissen, wenn er als Wachoffizier auf einem Rahsegler arbeiten will? Dieses Handbuch gibt nicht nur Hilfestellung beim Umgang mit den Segeln, sondern nimmt sich der Schiffsführung als Gesamtprozess an mit all ihren Aspekten, wie der Sicherheit, der Personalführung, aber auch dem Umgang mit den Behörden, der Navigation und Reiseplanung und der Instandhaltung des Schiffes. Hierbei soll der Fokus auf kommerziell genutzten Schiffen liegen, welche dem SOLAS unterliegen. Für den praktischen Gebrauch bietet das Buch dem Nautiker Listen für den Bordalltag und Anweisungen für die Ausbildung von Trainees, die er direkt an Bord einsetzen kann.

Darüber hinaus ist dieses Handbuch als Hilfe für jene Nautiker gedacht, die von kleineren, nicht kommerziell genutzten Segelschiffen auf größere wechseln und hier nun plötzlich mit allen Regeln und Vorschriften der weltweiten Berufsschifffahrt konfrontiert werden. Es werden daher auch allgemeine Dinge angesprochen und soweit erforderlich an die Gegebenheiten eines großen Segelschiffes angepasst.

Anders, als vor 100 Jahren, wo große Segelschiffe noch ein häufiger Anblick in den Häfen der Welt waren, sind diese Schiffe heute zu einer Randerscheinung der Seefahrt geworden. Dies führte dazu, dass sie im Bereich der Gesetze und Richtlinien, die für die heutige Seefahrt gelten, nicht explizit bedacht sind, sondern sich Regeln unterwerfen müssen, die für ganz andere Schiffstypen gedacht und gemacht wurden. So muss z.B. die 85jährige Viermastbark „SEA CLOUD“ hinsichtlich Sicherheit und Besatzung dieselben Richtlinien erfüllen, wie ein modernes Kreuzfahrtschiff. Dass dies oft nicht einfach ist, und in vielen Fällen eine spezielle Lösung erst gefunden werden muss, kann man sich leicht vorstellen. Der Nautiker an Bord bekommt dann von den zuständigen Behörden eine neue Richtlinie vorgelegt und muss diese an Bord einführen – egal ob sein Schiff dafür geeignet ist und die darin enthaltenen Regeln für sein Schiff sinnvoll sind, oder nicht.

Auch die Nautiker selbst haben sich verändert. Es wird fast nirgendwo mehr für Segelschiffe ausgebildet. Der heutige Berufsnautiker kennt aus Ausbildung und Praxis integrierte Brückensysteme und vollautomatisierten Schiffsbetrieb. Kommt er dann auf einen Großsegler, ist er oft der dortigen Realität nicht gewachsen. Middendorf schrieb zu einer Zeit, als sich der Niedergang der Segelschifffahrt bereits abzuzeichnen begann, dass „das Segelschiff stets die hohe Schule für den Seemann bleiben wird“.² Dieser Satz hat nach wie vor Gültigkeit. Nicht nur, dass die Segel als zusätzliches Element zur Überwachung für den Nautiker hinzukommen. Er trifft oft auch auf eine zusammengewürfelte Brückenausstattung, enge Räumlichkeiten und zusätzliche Stressoren, wie Passagiere auf der Brücke. Auch ohne gesetzte Segel manövriert ein Segelschiff ganz anders als z.B. ein Containerschiff. Vor allen Dingen ist es sehr viel langsamer und damit verletzlicher. Manöver müssen eher geplant und eingeleitet werden. Die Effekte von Strom und Wind greifen erheblich stärker.

¹ Die im Buch durchgehend verwendete männliche Form von Bezeichnungen schliesst alle betroffenen Frauen ein.

² Siehe Middendorf (1903), S.15

Das Segeln eines Rahseglers unterscheidet sich aber auch stark vom Segeln mit einer modernen Segelyacht. Stabilität und Manövrierbarkeit sind so drastisch anders, dass man nicht davon ausgehen kann, dass Yachtsegler ohne eine umfangreiche Zusatzausbildung mit einem Rahsegler umgehen können. Während eine Wende auf einer Segelyacht problemlos innerhalb von wenigen Minuten von 1-2 Personen durchgeführt werden kann, benötigt man dafür auf einer Brigg etwa 15-20 Leute und es kann vom Ankündigen der Wende bis zu deren Abschluss leicht eine ganze Stunde vergehen.

Die Kraft, die in 3000 m² und mehr Segelfläche steckt, will beherrscht sein. Jeder Nautiker, der als Wachoffizier auf der Brücke eines Rahseglers steht, muss sich dessen stets bewusst sein. Ein Segelschiff ist kein Abenteuerspielplatz für Erwachsene, sondern ein technisches Meisterwerk aus Ingenieurskunst und Erfahrung der Seefahrer mehrerer Jahrhunderte. Rigg und Segel eines großen Rahseglers sind eine kraftvolle und teure Maschine, die das Schiff mit größerer Effizienz bewegt, als es jeder Schiffsmotor kann. Die Umwandlung von Energie in Vortrieb durch flach getrimmte Rahsegel ist weit weniger verlustbehaftet, als bei einem Verbrennungsmotor mit Welle und Propeller. Hierbei ist die auf dem Segelschiff verwendete Windenergie kostenlos und emissionsfrei.

Copyright B. Börsig