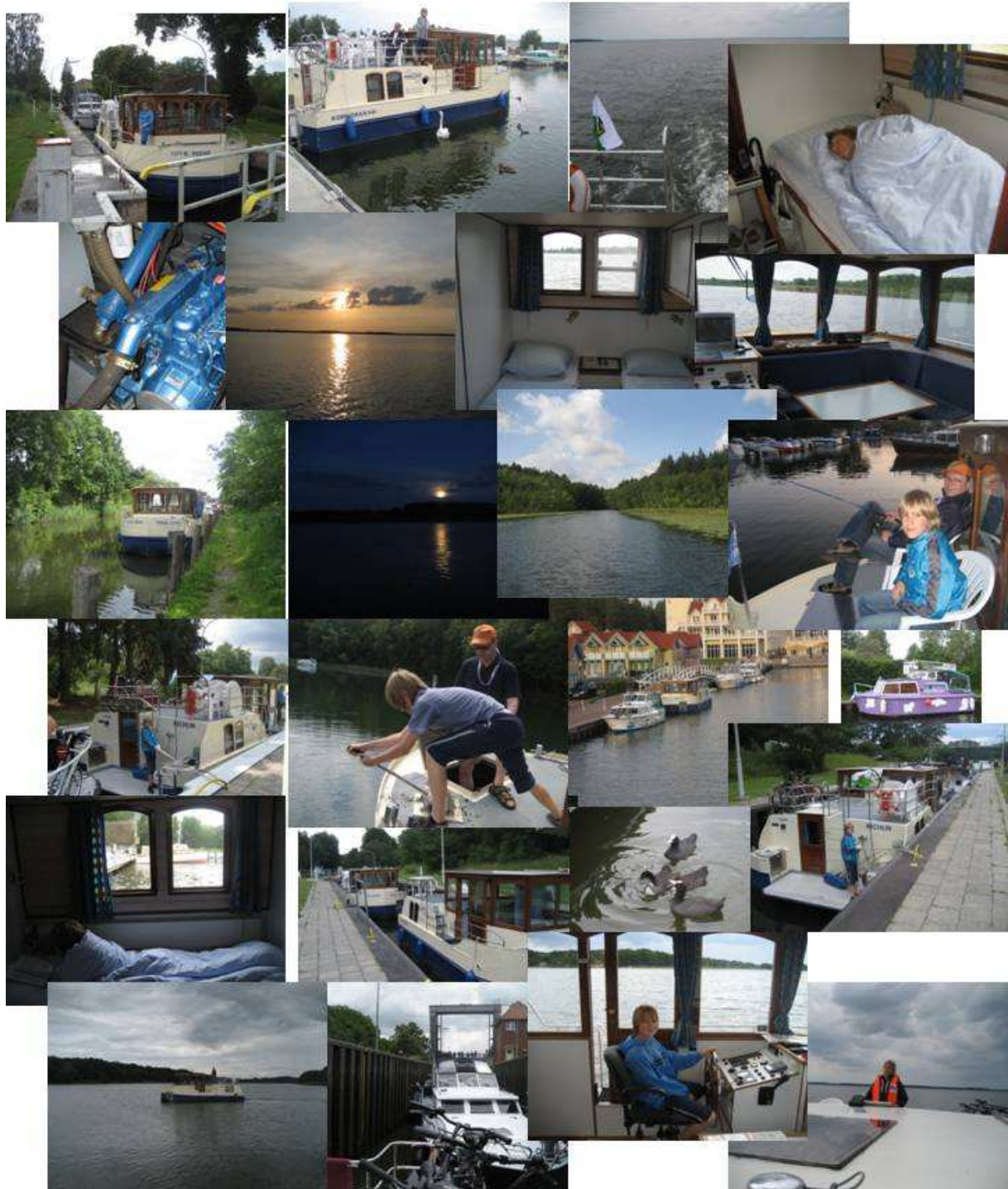


Mit dem Hausboot in Mecklenburg



Mit der „Peene“ auf großer Fahrt auf der Mecklenburger Seenplatte.

Mit dem Hausboot auf der Mecklenburger Seenplatte

Im Folgenden möchte ich einen Erfahrungsbericht über unseren Hausboot-Urlaub geben. Das soll gleichzeitig Anfängern (wie uns) eine Anleitung sein sowie Mut und Lust machen. Für fortgeschrittene Bootsfahrer ist es wohl eher zum Schmunzeln.

Ich widme den Bericht und die Anleitung meiner Bootsschullehrerin Liane Maug und meiner Crew, „Smutje“ und „Deckshand Bug“ Silke, „Maat“ und „Deckshand Achtern“ Tom Lucas. Beide waren mir, dem Skipper, eine hervorragende Unterstützung.

Auf die Hinweise meiner Bootsschullehrerin Liane Maug weise ich an den entsprechenden Stellen hin, bspw. mit [Liane hätte jetzt gesagt „Wärs mal langsamer gefahren“].

Basics

Mit Tau, Leine und Seil meine ich das gleiche. Ebenso mit Schiff und Boot. Steuerbord ist rechts und Backbord ist links. Bug ist vorn und Achtern hinten. ☺

Die Idee

Ich, Dirk, habe schon seit einiger Zeit mal mit so einem Hausboot-Urlaub geliebäugelt. Kataloge hatte ich bisher nur von Kuhnle-Tours, trotz der Gewissheit es gibt auch hierfür ein riesiges Angebot, blieb es letztlich auch bei diesem Anbieter.

Link: <http://www.kuhnle-tours.de/index.php?id=5>

Buchung

Bereits im Frühjahr war es knapp mit freien Booten in den Sommerferien. Samstag bis Samstag war schon weg, aber auf der Suche nach Alternativen gab es noch eine Möglichkeit von Montag bis Montag. Letztlich ist es abhängig vom ausgewählten Zeitraum, vom passenden Bootstyp und von der gewünschten Dauer des Törns. Wir wählten eine Woche und das erwies sich als ideal, wir hatten am Ende alle das Gefühl uns „satt gefahren zu haben“. Das ist positiv gemeint, weniger Tage lohnen sich vielleicht im Wiederholungsfall, länger musste auch nicht sein, denn es strengt durch die ungewohnte Betätigung und Verantwortung auch an.

Führerscheinloses Fahren [siehe Anlage 1]

Geht mit PKW-Führerschein und Charterbescheinigung (nach der Chartereinweisung) in einigen Regionen in Deutschland, in Polen, Frankreich und den Niederlanden. Es sind örtliche Beschränkungen zu beachten, das sagt einem selten einer, verantwortlich ist der Skipper. Man darf von Sonnenaufgang bis –untergang fahren, auf der Müritz nur mit Rettungsweste und entlang der grünen Fahrwasserbetonung und bis Windstärke drei. Das ist in den verschiedenen Revieren und auch bei den Vercharterern unterschiedlich. Wir wählten daher die Tour südlich in Kanäle und Seen, da ist man dann von den meisten Beschränkungen verschont.

Bootstyp [siehe Anlage 2]

Wie bei einer Ferienwohnung ist die optimale und maximale Belegung angegeben, bei unserem Komoran 940 zum Beispiel mit 3+2. Für die +2 muss man aber am Abend und Morgen ausklappen und umbauen, es lohnt sich also die optimale Bootsgröße zu wählen.

Technik

Vorwärts fahren die Boote alle, rückwärts auch. Bugstrahlruder ist ein angenehmer Komfort für Anfänger, denn man kann beim Anlegen fein korrigieren. Manche Boote bieten zusätzlich auch Heckstrahlruder, das ist dann fast Luxus. So kann man das Boot auch an den unmöglichsten Stellen an den Steg oder in die Lücke bringen. Mit Liane habe ich die Manöver ohne Hilfsmittel geübt, für den Anfänger allein unterwegs ist das Bugstrahlruder aber eine weitere Hilfe.

Last-Minute

Auf diesem Weg, so haben wir unterwegs erfahren, bekommt man auch in der Saison ein freies Boot zum kleineren Preis. Aber Vorsicht, schnell ist das die 15m Hightech Yacht. Die ist zwar schnuckelig und voller Komfort, aber zum Einparken braucht man einen entsprechend großen Liegeplatz. Die Technik (meistens Bug- und Heckstrahlruder) unterstützt zwar das Manövrieren, aber für Anfänger ist so ein Boot trotzdem eine Nummer zu groß.

Einrichtung

Man findet all das vor, was auch in einer Ferienwohnung ist. Es fehlt dann nur Spülmittel, Toilettenpapier, Handtücher, Duschgel, Müllbeutel und Bettwäsche (kann man dazu buchen, muss aber ggf. selbst die Kojen beziehen). Es fehlen also nur die wenigen Sachen die auch sonst eine Ferienwohnung von einem Hotelzimmer unterscheidet.

Standheizung ist an Bord, trotzdem empfiehlt es sich noch ein paar Decken mitzunehmen.

Kleidung

Neben dem was man sonst so braucht, empfehlen sich paar warme Sachen (Megware-Fleecepullover und Windjacke), Regenkleidung, Schirmmütze (+ Megware-Schlüsselband gegen den Windstoß -> sonst ist die Mütze schnell weg) und paar Arbeitshandschuhe für alle. Mit letzteren lassen sich die Tuae in der Schleuse einfach besser halten.

Preis

Naja, es war unser teuerster Urlaub bisher überhaupt. Das hat mehrere Gründe: Hausboot ist teurer als Ferienwohnung + in den Ferien kostet es gefühlt doppelt soviel als in der Nebensaison + ein größeres Boot für zwei oder drei Familien (die Kosten teilen sich) kostet nur unerheblich mehr bzw. ein kleines Boot eben nicht die Hälfte eines größeren. Wir haben etwa 1900,- für das Boot bezahlt, dazu kamen am Ende etwa 200,- Betriebskosten (Diesel, Wasser, Abwasser -> abgerechnet anhand Betriebsstunden des Motors -> Eine Betriebsstunde kostet 7,70€ und wir hatten rund 30h Motor an).

Aber: [Liane hätte jetzt gesagt „Boot fahren ist Boot fahren und etwas anderes als eine Wohnung. Du musst das Leben an Bord genießen. Vergiss die 300€ am Tag, auch wenn Du wegen schlechten Wetter im Hafen liegst.“]

Alles andere zähle ich mal nicht hinzu, dass braucht man auch beim Urlaub in einer Ferienwohnung. Positiv sei erwähnt, dass wir durch die Selbstverpflegung an Bord mit dem einmaligen Einkauf (130€ für Essen und Getränke) die ganze Woche hinkamen. Das wir an ein, zwei Abenden im Dorfgasthof waren oder beim Fischer einen geräucherten Saibling erstanden, dass lag keineswegs an den Kochkünsten des Smutje oder zur Neige gehenden Vorräten; nein es war allein der Verlockung geschuldet.

Übrigens: Weil es so teuer war hatten wir vorsichtshalber für 60€ eine Reiserücktrittsversicherung abgeschlossen.

Vorbereitung

Ich habe ein Skippertraining besucht was Kuhnle einmal im Jahr anbietet. Die Bootsschule machte dabei das Ehepaar Maug. Gefühlte 40 Jahre Segelerfahrung. Meine Fahrlehrerin Liane beschreibe ich mal so: Eine kleinere liebe Frau die in meiner Vorstellung mehrmals allein ohne Mann mit zwei Kleinkindern und einem leckendem Segelboot bei schwerer See von Dänemark nach Kiel segelte. Nachts natürlich. Ohne Strom, angebrochenem Mast und Riss im Segel. Jemand den man im Leben trifft und den man sein Leben nicht vergisst. Ich mache keine Fahrschule und keine Bootsschule mehr woanders. Ich will wenn schon Liane. Danke Liane.

Ansonsten haben wir im Vorfeld einen Essenplan aufgestellt, daraus eine Proviantliste abgeleitet, das Fernglas und den Kompass gesucht, Knoten geübt, eine Liste, was wir alles mitnehmen, gemacht und

eine Route mit Tagestouren zusammengestellt. (Die Touren erwiesen sich aber später als zu lang. Aber durch das Blättern im ungewohnten Atlas (Sicht vom Wasser aus, statt wie im Autoatlas von Land aus.) konnte ich nun schon ein wenig besser das Revier.

Angeln

Wir sind nicht nur Hausboot-Anfänger, wir haben auch vom Angeln keine wirkliche Ahnung. Aber wir haben eine Angel! In Sachsen nutzen wir die mangels Berechtigung nie, in Mecklenburg kann man aber einen Tourismusfischereischein (28 Tage gültig, ca. 20€) kaufen (sonst erwirbt man üblicherweise einen Fischereischein mit Lehrgang und Prüfung auf Lebenszeit). Nun braucht man noch eine Angelkarte für die jeweiligen Gewässer. In Summe kommt man auf ca. 50€. Geangelt haben wir nichts, wer auf die Angel und die Kosten der Berechtigungen verzichtet, der kann sich bei den Fischern überall mit frischem oder geräuchertem Fisch versorgen. Mit 50€ kommt man da weit. Alternativ gibt es bei den Müritzfischern (<http://www.muertzfischer.de/>) auch Angelteiche für jedermann. Gegen eine Tagesgebühr von 10€ und Zahlung der geangelten Fische gibt es das Vergnügen auch ohne Berechtigungsscheine. Auf Wunsch nimmt man die selbstgeangelten Fische auch aus oder räuchert sie bis zum nächsten Tag.

Mit unserem Anfängerköder Mais kommt man auch nicht weit, empfohlen werden Würmer, Maden oder (!) 45%iger Gouda für Welse. Wir haben zugeschaut, ja das klappt. 18 der gekauften Würmer haben wir in Chemnitz ausgesetzt, zwei an den Haken zu bringen war genug. Kostenpunkt 2€.

Crew

Nicht zu klein und nicht zu groß. Allein ist der Skipper verlassen. Zu zweit kann man fahren, aber da fehlt beim Anlegen und in der Schleuse schon der dritte Mann. Man hilft sich dann statt Bug- und Achterleine einmal mehr mit einer Mittelleine und man wählt einen Törn mit wenig oder ohne Schleusen. Drei Mann und unser Boot waren ideal, wobei jedes Manöver alle Mann braucht. Die Zeit dazwischen reicht nicht unbedingt zum Lesen eines Buches, der Smutje muss das Essen kochen, die Kajüte und die Kabinen aufräumen.

Wenn man mit zwei Familien unterwegs ist und ein größeres Boot hat, dann hat man mehr Hände zum Anfassen und auch jeder etwas mehr Zeit für sich. Preislich wirkt sich das, wie schon erwähnt, sehr positiv aus. Die Kosten für das Boot werden nahezu halbiert. Man ist sich aber auch eine Woche sehr nah, trotz getrennter Kabine und Nasszelle ist man immer zusammen „in einem Boot“. Außer zum Landgang gibt es keine Trennung. Aber ich denke das ist bei einer Woche kein Problem.

Skipper [siehe Anlage 3]

Das ist der Kapitän und der Chef. Er trägt die Verantwortung und gibt die Kommandos. Dadurch hat er immer alle Hände voll zutun und kann daher kaum in der Kombüse helfen. ☺

Eine gewisse Gelassenheit stellte sich bei mir nach fünf Tagen ein, wobei jede Schleuse, jeder Hafen und jedes Anlegemanöver bei Wind und wenig Platz meinen Puls in die Höhe trieben. Aber neben dem Skipper ging auch der Crew jedesmal die „Düse“.

Rudergänger

Das ist quasi des Skippers Stellvertreter, der, der anstelle des Skippers am Ruder steht und das Boot steuert. Die Verantwortung bleibt beim Skipper. Meine Frau und Smutje Silke wollte nicht so recht ran, Tom Lucas konnte nach 15min geradeausfahren, abstoppen und wenden. Kinder dürfen nicht fahren, aber ich war der Meinung auch der Skipper kann mal krank werden und wer fährt dann halbwegs in Richtung Hafen. In unserem Fall meine Deckshand Achtern, Tom.

Proviand

Wir haben im Vorfeld einen Essenplan aufgestellt und daraus eine Proviandliste abgeleitet. Den Proviand haben wir am Tag der Bootsübernahme eingekauft. Mit ca. 130€ hatten wir genug für eine Woche. Rückblickend kann man frisches Brot, Gemüse und Obst auch alle zwei Tage irgendwo im Vorbeifahren oder im Hafen einkaufen. In einigen Häfen bekommt man auch irgendwie frische Brötchen.

Sonne

Sonnenbrille und eincremen, eincremen weil man ständig draußen in der Sonne steht.
[Liane hätte jetzt gesagt „auch die Ohren“]

Tagestouren [siehe Anlage 4 und 5]

Insbesondere mit Kindern ist langes Fahren und Kilometer fressen bald langweilig. Ab dem zweiten Tag sind wir dann morgens 2h gefahren, haben dann geankert und gegessen. Nachmittags dann weiter, so dass man 15-16.00 Uhr in einem Hafen ist oder angelegt hat. Nur so bleibt noch etwas vom Tag, es lohnt sich die Fahrräder zu benutzen. Man kann etwas einkaufen und die Gegend erkunden. Oder man angelt und schaut wie die anderen so anlegen können. ☺

Nettikette

Skipper begrüßt Skipper. Beim Zurückgrüßen winkt auch gern die Crew. Berufsschiffer grüßen verhalten zurück, naja. Kanufahrer haben keine Hand frei.

Herr Hafenmeister und Herr Schleusenmeister (nicht Schleusenwärter) heißt es. Letztere sind aber schwer zum Lächeln zu bringen. Manchmal geht es ihnen zu langsam, andermal stellt man sich zu doof an. Und wehe es regnet. Dann ist zwar auch der Skipper bis zum Schlüpfen durch, aber bei Herrn Schleusenmeister ist es dann schnell ganz aus. [Liane hätte jetzt gesagt „Lass sie. Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen und es ist deren Job“].

Im Hafen nimmt man bei anlegenden Booten gern mal das Tau und hilft beim Anlegen.

Links- oder rechtsdrehende Schraube (wird betrachtet in Vorwärtsfahrt)

[Liane hätte jetzt gesagt „Das prüft der Skipper als erstes.“]

In der Praxis ist es nicht überlebenswichtig, aber interessant. Der Propeller dreht bei dem einen Schiff linksherum und an anderen eben rechtsherum. Ebenso ändert sich die Drehrichtung der Schraube zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt. Man sieht das alles nicht, darum muss man das testen.

Man stellt sich anstatt des Propellers ein Rad vor. Dreht das im Uhrzeigersinn dann würde es nach rechts fahren, dreht es entgegen dem Uhrzeigersinn fährt das Rad nach links. Beim Schiff macht sich das nun so bemerkbar, dass bei rechtsdrehender Schraube und Vorwärtsfahrt das Heck ganz leicht nach rechts ausbricht, bei linksdrehender Schraube bricht das Heck leicht nach links aus. Bei Vorwärtsfahrt merkt man das kaum und man muss nur geringfügig „gegenlenken“. Bei Rückwärtsfahrt (das Ruder ist dann wirkungslos) merkt man es deutlich. Und weil die Schraube bei Rückwärtsfahrt ihre Drehrichtung ändert, bricht das Boot hinten zur anderen Seite aus als bei Vorwärtsfahrt.

Man testet also bspw. mit Rückwärtsfahrt und wohin das Heck ausbricht dorthin dreht bei Rückwärtsfahrt auch die Schraube, oder man fährt vorwärts einen Kreis nach Steuerbord und dann einen nach Backbord. Ist der Kreis nach Steuerbord kleiner, dann dreht die Schraube bei Vorwärtsfahrt nach links. Ist der Kreis nach Backbord kleiner, dann dreht der Propeller bei Vorwärtsfahrt im Uhrzeigersinn. Das hinten ausbrechende Heck verkleinert den Kreis, weil es die Kurve in die andere Richtung quasi unterstützt.

Alles klar? Das nennt man Radeffekt. Ganz tolle Schiffe haben daher zwei gegenläufige Propeller und fast keinen Radeffekt. Nicht überlebenswichtig, es zu wissen hilft aber dem aufgeregtem Skipper zu verstehen warum beim rückwärts Einparken das Schiff immer nicht gerade fahren will.

Schifffahrtszeichen [siehe Anlage 6,7 und 8]

Was man braucht lernt man ziemlich schnell, auch anhand des Törn-Atlases. Grüne und rote Tonnen markieren das Fahrwasser, Spaltungstonnen (grün/rot) zeigen an wenn sich mehrere Fahrwasser (zum Bsp. an „Kreuzungen“, Hafeneinfahrten, Abbiegungen) teilen/spalten. Je nach Fahrwasser sind dann die grünen und roten Fahrwassertonnen Steuerbord oder Backbord oder umgekehrt. Das sieht

man im Atlas. Gelb/schwarze Tonnen zeichnen Untiefen, gelb/rote die Grenze zum Nationalpark. Beides meidet man am besten.

Hupen/Horn [siehe Anlage 8]

Das nutzt man keinesfalls zum Grüßen, sondern nur in entsprechenden Situationen. Langes Tuten heißt „Achtung“. An schlecht überschaubaren Stellen einmal kurz heißt „ich biege Steuerbord ab“, zweimal kurz „ich biege nach Backbord ab“.

Manöver [siehe Anlage 9 bis 13]

Für uns Autofahrer sind die Handgriffe manchmal nicht logisch. Es empfiehlt sich die einzelnen Handgriffe in der Theorie zu pauken und auch so abzuarbeiten. Man staunt, dass es entgegen der Logik klappt und irgendwann ist es einem dann vollkommen klar. ☺

Eine ausführliche Beschreibung der Manöver lege ich in Kopie bei und gehe hier nur ganz kurz auf jedes ein.

Vor allen Manövern gilt:

Woher kommt der Wind? Wo und wie will ich was machen? Crew einweisen.

Anlegen Steuerbord oder Backbord (mit Vorsprung = Von Deckshand Bug um den Poller oder die Klampe gelegtes Tau was aber noch nicht festgemacht ist, sondern nur gehalten wird.)

Gegen den Wind schräg und spitz mit dem Bug auf die freie Parklücke zufahren. Wenn der Skipper den Steg am Bug verschwinden sieht legt er das Steuer voll in die Richtung _vom Steg weg_ und stoppt ab. Leerlauf. Jetzt legt Deckshand Bug irgendwie das Tau um einen Poller am Steg und hält das Tau straff. Nun lässt der Skipper den Propeller bei (weiterhin vom Steg weg) eingelegten Ruder viertelste Kraft vorwärts laufen. Und ja, es klappt. Das Boot wird ja vorn gehalten, fährt aber nun eigentlich eine Kurve auf der Stelle. Und langsam, langsam kommt das Heck an den Steg. Wunderbar. Nun noch die Achterleine werfen, Bug- und Achterleine festmachen. Feierabend.

Ablegen Steuerbord oder Backbord (mit Vorsprung wie oben)

Motor starten. Leerlauf. Ruder voll _zum Steg_ einschlagen. Achterleine ganz ab. Den Knoten der Bugleine lösen und das Tau wieder nur halten lassen. Kurzer Vorwärtsschub. Das Boot denkt „huui, es geht los und wir fahren eine Kurve“. Machen wir aber nur auf der Stelle, denn vorn wird es ja gehalten. Effekt: Das Boot schwenkt hinten vom Steg weg. Langsamer Rückwärtsgang und vorne Leine los und einholen. Nun langsam rückwärts aus der Parklücke raus, Ruder vom Ufer weg und vorwärts fahren.

Rückwärts einparken/anlegen

Langsam vor den anderen rückwärts eingeparkten Booten entlangfahren. 1 und ½ Boot vor der Parklücke das Ruder _vom Steg weg_ voll einschlagen. Das Boot dreht sich vor die Lücke. Leerlauf und langsam rückwärts. Wie von Geisterhand stehen wir nun rückwärts vor der Lücke. Die Crew geht nach achtern, hängt einen Fender (das sind die schützenden Gummidinger) hinten raus und ist bereit zum Anlegen. Eigentlich fährt das Boot nun in die Parklücke, aber oft nicht ganz gerade. Man lernt das schnell und korrigiert durch kurze Vorwärtsschübe und mit dem Bugstrahlruder. Kurz vorm Steg kurzer Vorwärtsschub sonst ist der Steg kaputt. Geschafft. ☺

Mann über Bord

Erkläre ich in einer extra Rubrik.

Schleusen auf-/abwärts

Langsam und mittig einfahren. Herrn Schleusenmeister lieb fragen ob man Steuer- oder Backbord bleiben soll. Schön aufrücken und rechtzeitig vorm Vordermann abstoppen. Deckshand Bug und Achtern schlingen ihr Tau um Poller oder Stange und halten es fest in der Hand. Niemals festmachen, niemals einen Knoten machen. Während des Schleusens Seil nachlassen oder straffen.

Auf der Stelle drehen

Ruder hart nach Steuer- oder Backbord. Dann immer zwischen voller Fahrt vorwärts und rückwärts hin- und herschalten. Immer nur solange vor oder zurück Gas geben wie sich das Boot dreht. Ehe es in die Richtung beginnt Fahrt aufzunehmen schaltet man den Ganghebel in die andere Stellung. Immer mit zwei Sekunden Pause im Leerlauf. Als Gruß ans Getriebe.

Abstoppen (Bremsen)

Aus der Vorwärtsfahrt auf volle Kraft rückwärts und Blick zur Seite. Wenn das Wasser neben dem Boot steht, dann steht auch das Boot. Man braucht das am Steg, in der Schleuse und wenn plötzlich im engen Kanal ein riesiges Ausflugsboot um die Kurve gewedelt kommt.

Manöver misslungen

Ruhe bewahren. Überlegen an was es lag und nochmal komplett neu anfahren. Alles andere führt nur zu Stress für Skipper und Crew und schnell in eine schier ausweglose Situation. Ein misslungenes Manöver wird durch hilfloses rumeiern, schärferen Umgangston und wildes Schalten aller Hilfsmittel selten gerettet.

[Liane hätte jetzt gesagt „Abbrechen und nochmal neu. Einmal, zweimal, egal. Und langsam.“]

Hafen [siehe Anlage 4 und 5]

Findet man im TörnAtlas und Törnplaner. Dort findet man auch etwas zur Anzahl der Gastlieger und wie groß die Liegeplätze sind. Wir brauchten mindestens 10m Länge und 4m Breite und 0,80m Tiefgang. Man fährt langsam in den Hafen ein, Crew bereit zum Anlegen, hält Ausschau nach Hinweisen wie „Gastlieger an Steg 1“ und einer freien Parklücke. Dann entscheiden ob Steuerbord, Backbord oder rückwärts angelegt wird. Der eingespielten Crew Kommandos geben und los geht's.

[Liane hätte jetzt gesagt „Hüte Dich vor den Hinweisen der Leute am Steg. Wenn die Boot fahren könnten, dann wären die nicht auf dem Steg“]

In der Praxis erkennt man die echten Ratgeber aber schnell, wobei die Ratschläge wenig helfen. Der Skipper fährt das Boot und nur er kann es an den Steg bringen. Ist der Anfang aber gemacht, dann hilft es wenn jemand das Tau am Steg entgegennimmt oder die benachbarte Luxusyacht auf Abstand hält und vor Schrammen schützt.

Man fährt das Anlegen, wie alle Manöver, möglichst gegen den Wind. Reicht die Zeit nicht für alle Vorbereitungen, dann einmal an der Parklücke vorbei und Anlegemanöver neu beginnen.

Nach dem Anlegen macht man sich mit der Briefftasche auf den Weg zu Herrn Hafenmeister und meldet sich an.

Hafengebühr/Diesel/Strom/Wasser/Abwasser

Nach dem Anlegen meldet man sich beim Hafenmeister an und bezahlt eine Liegegebühr. Man muss durchschnittlich mit 15€ rechnen. Meisten ist dabei der Landstrom schon dabei, ggf. kostet der auch mal einen Euro zum Einstecken, oder eben noch eine Duschmarke dazu.

Mit den meisten Booten kommt man locker eine Woche ohne Nachtanken oder Abwasserabpumpen hin. Unser Boot hatte 800 Liter Diesel (reicht für einmal um die Welt), 1000 Liter Frischwasser und 1300 Liter Abwasserkapazität. Da war nach einer Woche kaum etwas an den Tankkontrollanzeigen zu sehen. Das Spülwasser für die Toiletten pumpt es noch dazu aus dem See. Deswegen hat der Abwassertank auch mehr Kapazität als Frischwasser an Bord ist.

Duschen

Unser Boot, und viele andere Typen auch, haben eine Badeplattform mit Außendusche. Dort duscht man in der stillen Bucht mit halbwegs umweltfreundlichem Duschgel, alternativ bei Schlechtwetter in der kleinen Nasszelle (die ist zwar danach wirklich nass, aber auch das geht und die Zelle wird auch wieder trocken) oder in den Gemeinschaftsanlagen im Hafen (Zugangskarte, Duschmarken oder Bedienungshinweise gibt der Hafenmeister) oder man springt in den See oder man duscht nicht. 😊

Föhn (für Frauen wichtiger Punkt)

Meine Frau und „Smutje“ Silke war anfangs überrascht oder überhaupt nicht begeistert. An der 220 Volt Bordsteckdose (via Umwandler aus 24 Volt erzeugt) funktionieren Handyladegeräte und Rasierapparate, aber kein Föhn (zuviel Leistungsaufnahme). Ja, Skippern reicht der Fahrtwind. Sofern man einen Hafen anläuft und nicht irgendwo ankert, schließt man sich einfach an Landstrom (Kabel vom Schiff zum Steg) an und schon geht auch der Föhn.

Ankern [siehe Anlage 14]

Nachts haben wir es uns nicht getraut, nur mittags. Und selbst da war der „Skipper-Erschöpfungsmittagschlaf“ nach 45min vorbei, denn das Boot näherte sich dem Ufer.

Vorab: Nicht mit den Fingern in die Kette oder Winde fassen, da zerren zig Kilo und der Finger ist schnell ab.

Ruhige Bucht suchen, gegen den Wind steuern, aufs Echolot schauen, eine Stelle mit ca. 3m Tiefe suchen, Leerlauf, Anker + paar Meter (nicht zu viel) Kette rauslassen, langsam rückwärts bis die Kette schräg steht. Nun ist das Boot eigentlich fest, es schwofit dann um den Anker. Man braucht also Platz rundherum (Länge der Ankerkette + Länge des Bootes + Sicherheit), mit 50m Platz in alle Richtungen ist es ok.

Zum Losfahren Anker einholen, Motor starten und abfahren.

Rettungswesten

Für kleine Kinder und Nichtschwimmer, immer, immer, immer. Auf dem Boot und im Hafen. Aber auch Schwimmer gehen über Bord und können vor Schreck und Klamotten nicht mehr schwimmen, oder sind ohnmächtig.

Erwachsene und größere Kinder tragen die Schwimmweste immer dann wenn es der Bauch sagt oder es vorgeschrieben ist, bspw. beim führerscheinfreien Fahren über die Müritz.

Nach einem geübten „Mann über Bord Manöver“ ist zumindest den Erwachsenen klar, dass die Chance der Rettung mit Schwimmweste klein ist, ohne Weste aber fast chancenlos.

Mann über Bord

Ein Fender kann als Übungsobjekt dienen, aber es besteht die Gefahr man bekommt ihn nicht gerettet, dann kostet das 50€. Wir übten mit zwei halbvollen Mineralwasserflaschen, verbunden durch Stricke.

„Mann über Bord“ ist im Kapitänshandbuch lustig beschrieben, aber es ist todernst. Zum Üben heißt es daher „Flasche über Bord“ oder „Handy über Bord“ (das kriegt man nie wieder).

Wer es zuerst sieht, der ruft: „Flasche über Bord“ und je nach Richtung bspw. „steuerbord, achtern“. Der Skipper oder wer am Ruder steht (Rudergänger) wiederholt und schaltet auf Leerlauf. Der Skipper lässt die Crew Rettungswesten anziehen und bestimmt einen zum Werfen der Rettungsmittel und einen als Ausguck. Rettungsring wird geworfen und mit „Rettungsmittel geworfen“ quittiert. Jetzt rennen erst einmal alle rum ihre Rettungswesten suchen und versuchen die anzulegen. Das muss man vorher üben und jeder muss seine voreingestellte Rettungsweste sofort finden. Die ersten Minuten sind weg.

Am wichtigsten ist jetzt der Ausguck. Bei Sonnenschein und Wellengang verlierst Du den Verunglückten in der Regel weil Du ihn nicht siehst. Du siehst ihn einfach nicht. Du siehst ihn einfach nicht. Er ist weg. Bei stärkerem Wellengang reden wir ja nur über paar Haare die irgendwo auf und abtauchen. Ausguck, Ausguck, Ausguck. Der Skipper wendet das Boot mit voller Kraft und fährt mit dem Wind wenigstens drei bis vier Bootslängen vom Verunglückten weg. So sinnlos das erscheinen mag, aber man kriegt ein 10 oder 15m Boot sonst einfach nicht an den Verunglückten ran. Das Geschirr fliegt aus dem Schrank. Der Ausguck zeigt stets mit dem ausgestreckten Arm auf den Verunglückten. Dann das Boot wenden oder eine Kurve fahren und mit voller Kraft in Richtung des Ausguck Armes. Ich habe das selbst zehnmal probiert. Gegen den Wind und gegen die Sonne, ich habe ohne Ausguck den Verunglückten einfach nicht mehr gesehen. Ich habe ihn, mit Tränen in den Augen, einfach nicht mehr gesehen.

Mit dem Bug und voller Fahrt auf den Verunglückten zu, die Crew nach vorn kommandieren. Einer Steuerbord, einer Backbord. Bootshaken mitnehmen, festen Stand suchen, festhalten. Die Crew ermahnen, sonst geht der nächste über Bord. Der Ausguck, nun vorn am Bug hält weiter seinen Arm in Richtung des Verunglückten.

Immer mit dem Bug drauf zu. Eine Bootslänge vorher halbe Kraft. 2m vorher Leerlauf. Wenn der Kopf des Verunglückten für den Skipper am Bug verschwindet mit voller Kraft rückwärts abstoppen. Leerlauf. Geschieht das zu früh, dann schwimmt der Verunglückte unerreichbar in nur einem Meter Entfernung vorbei. Zu spät, dann kommt er unter das Boot und in die Schraube. Nun bleiben den Beiden vorn nur Sekunden. Haben sie ihn dann nicht gegriffen oder angehakt, dann ist er einfach vorbei. Ist er am Haken, dann bekommt man dort vielleicht zehn Kilogramm hochgezogen, 20 oder 80kg nicht. Da hilft nur bugsieren nach hinten zur Badeplattform. „Flasche an Bord“ heißt der erlösende Ausruf.

Es sind nun wieder 10 min vergangen.

Ist das Manöver missglückt, dann hilft an sich nur alles von vorn zu beginnen. Nur bei Windstille kann man vielleicht einen Versuch wagen, aus der Nähe an den Verunglückten zu kommen. Normalerweise wenden, vier Bootslängen weg, gegen den Wind und alles nochmal ...

In der Theorie also alles kein Problem. Erst so eine Übung lässt einen erkennen wie wenig Chancen man hat, wie unüberwindbar ein kleiner Meter sein kann.

Ich habe es nie unter zwanzig Minuten und zwei Manövern geschafft.

Also: Vermeiden und mal üben. Den Erwachsenen ist danach einiges klar, für die Kinder bleibt es ein Spaß, aber vermutlich prägt es fürs Leben. Wer nicht unter Deck ist, der hält sich immer fest und trägt am besten Schwimmweste.

[Liane hätte jetzt gesagt „Immer mit einer Hand am Boot festhalten. Immer.“]

Abgabe des Bootes

War bei uns 8.30 Uhr – eine echte Herausforderung. Wir waren am Abend zuvor wieder im Hafen, aber man kann auch früh noch schnell irgendwo her kommen.

Letztlich wird es aber nicht ganz so ernst genommen, wohl zum Leid der neuen Nutzer nachmittags. Man räumt das Boot leer und stopft alles wieder ins Auto oder die Folgeferienwohnung am Ort.

Danach fängt man sich einen Mitarbeiter des Vercharterers der alles kontrolliert, die Betriebsstunden abliest, nach Schäden schaut und fragt und schließlich seine Unterschrift gibt. Mit dem Abnahmeprotokoll ins Charterbüro, Betriebsstunden bezahlen und man ist wieder eine Landratte (bei uns war das etwa gegen 10 Uhr). Unter unseren Füßen schwankte es irgendwie noch ein, zwei Tage.

Davor und danach

Wir hatten eine Ferienwohnung zwei Tage vorher und fünf Tage nachher. Danach ist schön zum Ausklingen und Revue passieren lassen. Davor kann man sich sparen, der Übergabetag reicht für Anreise, Provianteinkauf, Chartereinweisung und Übernahme. Den Abend des Übergabetages blieben wir bis auf eine kurze Ausfahrt noch im Ausgangshafen. So konnte der Smutje das Boot einräumen und am nächsten Tag ging es gelassen los. An der Müritz muss man nur das Wetter beobachten, denn ab Windstärke vier ist Fahrverbot für führerscheinlose Freizeitkapitäne. Kündigt sich Wind für den Folgetag an, dann abends noch über die Müritz „flüchten“. Nach Süden ist man in 30min in gefahrlosen Gewässern und nach zwei Stunden an einem geeigneten Liegeplatz für die Nacht.

Übelkeit und Seekrank

Man ist nicht auf dem Ozean ☺. Es schaukelt bischen auf dem See und es ist ruhig im Kanal. Nachts haben wir überhaupt nichts gemerkt. Ich denke es gibt keine Seekrankheit auf so einem Törn.

Knoten [siehe Anlage 15]

Keine Schifffahrt ohne Knoten. Macht auch Vorfreude das im Vorfeld zu üben. Man braucht aber eigentlich nur drei:

Webleinstek zum Befestigen der Fender. Zur Sicherheit macht man über den Webleinstek noch einen einfachen oder doppelten Haushaltsknoten.

Kopfschlag für die Klampe. Der sieht schwer aus, ist aber so etwas wie „drumwickeln“, dann ein Auge bilden, das verdrehen, auf den Steg der Klampe und festzurren.

Kein Knoten ☺. Das ist wichtig in der Schleuse. Dort wird niemals ein Knoten gemacht, sondern das Tau durch die Befestigungen an Land/Schleuse führen und dann halten, halten, straffziehen oder nachlassen (je nachdem ob auf- oder abwärts geschleust wird).

Übrigens festgemacht wird immer am Schiff. Durch die Klampe am Steg führt man nur das Tau, dann zurück zum Schiff und mit dem Kopfschlag festgemacht. So muss man weder beim An- noch beim Ablegen an Land springen. Alles vom Schiff aus.

Schleuse [siehe Anlage 16 und 17]

Im Sommer muss man vor den Schleusen warten. Man macht da an den Holzpfählen fest. Anlegen, Ablegen, Vorrücken, Anlegen und Ablegen. Die Spannung steigt. Ampel auf grün und wir sind dran. [Liane hätte jetzt gesagt „Ruhe bewahren, langsam fahren“]

Oh je, passen wir da noch rein? Passen wir überhaupt rein? In der Regel ja. Einmal passten wir übrigens nicht mehr rein. Das gab uns der Herr Schleusenmeister 2m vor der Schleuse durch eine freundliche Handbewegung zu verstehen. Ok. Aus der Fahrrinne muss man raus, denn in 20min (solange dauert mindestens das begonnene Schleusen und das Schleusen des Gegenverkehrs) muss hier Platz sein. 100m rückwärts, leichte Kurve, ein Freiluftrestaurant mit interessierten Zuschauern. Rückwärts fährt das Boot, aber es ist nur vorwärts steuerbar. Es beginnt zu regnen, die Restaurantgäste gehen ins Restaurant. Ich denke an Liane ... [Liane hätte jetzt gesagt „Ruhe bewahren“]. Es regnet aus Eimern. Wir sind durchgeweicht. Wir fahren rückwärts. Wir ecken nicht an. Uiii. Alle anderen Boote sind vorgerückt und kein Pfahl mehr frei. Wind kommt auf. Wolkenbruch. Das Echolot brüllt „nur noch 30cm unterm Kiel“. Ja, Liane. Da war noch ein Eisenpfahl. Meine Frau hat einen Vorsprung gelegt. Ruder hart Backbord und den Propeller auf langsame Vorwärtsfahrt. Wir halten uns am Ufer. Mach doch mal einer das sich überschlagende Echolot aus. Der Skipper ist durchnässt, mein Smutje hält den Vorsprung eisern. So halten wir uns unendliche Minuten. Danke,

Silke, danke Tom, danke Liane. Im Nachhinein keine Katastrophe. Kein Menschenleben gefährdet, aber uns ging die Düse.

Herr Schleusenmeister später „Ja, die Schleuse ist seit 100 Jahren so schlecht einsehbar. Der Verkehr stärker, die Boote größer, die Skipper ohne Führerschein. Aber, Skipper so lernst Du Dein Schiff lenken“. Das Schleusen war dann ein Kinderspiel.

Später fahren wir vorsichtig aus der Schleuse. Ein Berufsschiffer mit 100 Leuten auf seinem Fahrgastschiff ruft über Lautsprecher „Ehhh, fährt Dein Kahn auch noch langsamer. Wir haben einen Fahrplan einzuhalten“. Mein Smutje Silke ruft „und wir haben Urlaub“.

[Liane hätte jetzt gesagt „Du bist der Skipper und Du trägst die Verantwortung. Hör nicht auf ihn.“]

Fazit: Jederzeit wieder. Eine Woche für den Anfang reicht. Es schweißt die Crew zusammen. Ohne Crew ist der Skipper ein armer Kerl. Eine Schifffahrt ist lustig und anstrengend. Alles vom Wasser aus zu erleben ist ein neues Erlebnis. Man kann es schaffen, jeder schafft es. Aber es ist kein Kinderspiel wie im Katalog beschrieben, sondern ein Abenteuer. Wie Klettergarten mittlere Schwierigkeit.

Ich hätte das nicht paar Abende lang geschrieben um jemand abzuschrecken. Es soll Mut und Lust auf ein Abenteuer machen. Wer Interesse hat, dem zeige ich gern die Manöver in der Theorie mit unserem kleinen Pappschiff.

Wer Fragen hat oder Literatur leihen möchte wendet sich an mich.

Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Skipper Dirk und Crew (Silke und Tom Lucas)
Juli 2009

[siehe Anlagen]

Diese Extradatei bitte bei mir anfordern, denn sie ist etwas größer.

In dieser Anlage habe ich einige Kopien beigelegt. Ich empfehle unbedingt den Kauf der Charterfibel unter www.quickmaritim.de [siehe Anlage 1]. Einige wenige Seiten sind dort heraus kopiert und sollen Lust auf mehr machen.

Törnplaner und TörnAtlas [Beispielseite siehe Anlage 4 und 5] erhält man vom Vercharterer.