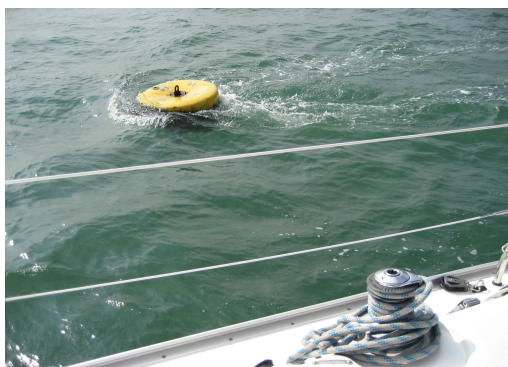


Erfahrungsbericht zur Yachtmasterausbildung und –prüfung von Birgit Geese im September 2007

Mit dem eigentlichen Ziel, meine Englischkenntnisse zu vertiefen, besuchte ich den Yachtmastertheoriekurs bei Bernd Reese im Frühjahr dieses Jahres. Dabei fielen mir einige Unterschiede zur deutschen Ausbildung auf. Die Gezeitenrechnungen zum Beispiel sind viel präziser und werden einfacher angewandt als in unserem deutschen System. Einige andere Dinge weckten auch mein Interesse.

So begab ich mich nun nach bestandener theoretischer Prüfung im September auf den Ausbildungstörn zum Yachtmaster Offshore.

Beeindruckt war ich über viele kleine Sicherheitsdetails auf der englischen Charteryacht, die auch in Deutschland wünschenswert wären, wie zum Beispiel die angebändelten Leckstopfen an den Seeventilen, der Markierungsboje am Heck, etc. bis zum Feuerlöscher im Maschinenraum. Ich war beeindruckt von dem Standard.



Bernd leistete gute Vorbereitung durch Detailinformationen zum Revier, so dass man sich auf der Seekarte bereits mit den Örtlichkeiten „vertraut“ machen konnte, doch die Praxis zeigte dann die Besonderheiten deutlich. Auch waren die Empfehlungen zur Anreise - 90 Minuten Flug und kurze Taxifahrt - optimal für Michael und mich, die wir zusammen aus Frankfurt angereist waren.

Nach dem Provianteneinkauf und der Sicherheitseinweisung ging es dann los ab Port Hamble bei Southampton. Doch vor dem „Leinen-Los“ gibt es hier mehr vorzubereiten : Ist der Gezeitenstrom mit uns oder gegen uns, reicht die Höhe der Gezeit für unseren Tiefgang, also erst rechnen und die Tagestour vorbereiten. Zum Glück hatten wir dies bereits im Theorieunterricht ausführlich besprochen, nun setzten wir dies in die Praxis um.

Am späten Nachmittag ging es nach Cowes (Isle of Wight) mit Maschinenmanövern , danach wurde die Nachtfahrt nach Southampton vorbesprochen. Jeder hatte seinen Streckenabschnitt vorzubereiten und daraufhin als Verantwortlicher durchzuführen. Zum Glück war unser Skipper sehr revierkundig und konnte uns für jeden Abschnitt ausführlich beraten. Nach Mitternacht hatten wir dann unser erstes Tagesziel, einen Steg nahe einem Yachthafen in Southampton erreicht.

So ging es die nächsten Tage weiter : Passagen vorbereiten und durchführen, nebenbei immer Manövertraining. Wir erreichten so u.a. mit einer Nachtfahrt Cherbourg in Frankreich, sowie Poole in Südengland, Portsmouth und viele andere Orte im Großraum des Solents. Die Gezeitenberechnungen gingen uns in Fleisch und Blut über, für jede Passage musste der Strom und die jeweilige Höhe der Gezeit berechnet werden, und ob wir im Zeitlimit mit genügend Wasser noch das Ziel erreichen konnten; nebenbei der Großschiffahrt, den Schnellfähren und den Fähren und allen sonstigen Fahrzeugen entsprechend den Regeln rechtzeitig ausweichen, bzw. Kurs halten. Dies war besonders im Fahrwasser von Portsmouth sehr beeindruckend.



Nachtarbeit wurde zur Routine. Erkennen von Tonnen, Finden von unbeleuchteten Tonnen und Blindnavigation gehörte auf den täglichen Stundenplan. Folgen von nicht ausgetonnten

Flußläufen ohne Grundberührung, Einfahren in nicht befeuerte Einfahrten mit Ausnutzen aller navigatorischer Hilfsmittel, Zielfahrten mit Ausfall von GPS und / oder Kompass. Ein englischer Standard ist übrigens, stets die Rettungswesten anzulegen, sobald man in Fahrt ist. Auch als typisch für das Revier habe ich empfunden, daß möglichst immer das Großsegel gesetzt wird, um besser gesehen zu werden, auch wenn man nur unter Maschine fährt (und dazu natürlich auch den Kegel!). Nachts kann man so einen Segler unter Maschine wirklich besser ausmachen.

Beeindruckend sind die vielen Möglichkeiten, sein Ziel zu erreichen ohne GPS oder Kompass, wenn ausschließlich z.B. noch der Handpeilkompass zur Verfügung steht. Solche Fallbeispiele wurden immer wieder auf verschiedene Art und Weise besprochen und geübt.



Interessant sind die Blindfahrten; also der verantwortliche Navigator sitzt unter Deck und leitet den Rudergänger mit klaren Vorgaben zum Ziel, dies soll möglichst minutengenau erreicht werden. Dabei muss der Gezeitenstrom wie auch die Höhe der Gezeit exakt vorgerechnet sein und das klappt!

Nach einem solchen Törn fühlt man sich viel sicherer in seiner Haut, mit allen Wettervorkommnissen und anderen besonderen Umständen auf dem Wasser umzugehen. Das sichere Handling des Bootes unter Segel oder Maschine ist natürlich Voraussetzung.

Beeindruckend anders wurden auch die Rettungsmanöver gefahren im Vergleich zum deutschen Standard. Doch auch hier gilt das Prinzip: Hauptsache, der über Bord gegangene Fender o.ä. wird mit kaum Fahrt im Schiff wieder aufgenommen.

Auch konnten wir im englischen Kanal zwischendurch Sonnenbeobachtungen mit dem Sextanten durchführen.

Die Prüfung zum Yachtmaster ging dann im gleichen Schema weiter wie die vorausgegangenen zehn Tage : Ich hatte u.a. eine knapp dreistündige Passage abzufahren von Hamble in einen trockenfallenden Flusslauf der Isle of Wight. Der Prüfer fügte immer wieder kleine Änderungen ein wie eine Meldung der Coast Guard, zum Unfallort zu fahren und helfen zu wollen, also spontane Kursänderung über Kartentiefe mit 0,4m – geht das ? Es ging immer wieder darum : Als Skipper entscheiden, durchführen, überwachen und umsichtig planen bis hin zum Lunch. So blieb der Prüfer Mike zwei Tage an Bord und machte sich ein Bild von uns drei Bewerbern. - Wir waren alle sehr glücklich und erleichtert, als Mike uns verkündigte: Wir haben alle bestanden.

Die Umgangssprache an Bord war englisch, was uns teilweise doch schwer fiel, die vielen Kommandos und Fachbegriffe rechtzeitig und immer richtig anzuwenden. Doch war dies für die Prüfung unerlässlich.

Schön finde ich das neue Angebot, das Revier mit dieser Ausbildung auch auf Deutsch ohne Prüfungsstress zu erleben wie Bernd es nun anbietet. Eine Vertiefung für die persönliche Sicherheit und Anwenden der vielen theoretisch erlernten Möglichkeiten - nun in der Praxis angewandt. Ich möchte diesen Törn nicht missen .

