

Normalzustand in vielen Häfen im Hochsommer:
Kein einziger Liegeplatz ist frei.

Erstes Problem: Die Yacht ist gemessen an den Manövriermöglichkeiten im Hafen viel zu groß. Unter dem Windeinfluss von der Seite wird der Rudergänger in die Enge getrieben und ist überfordert.

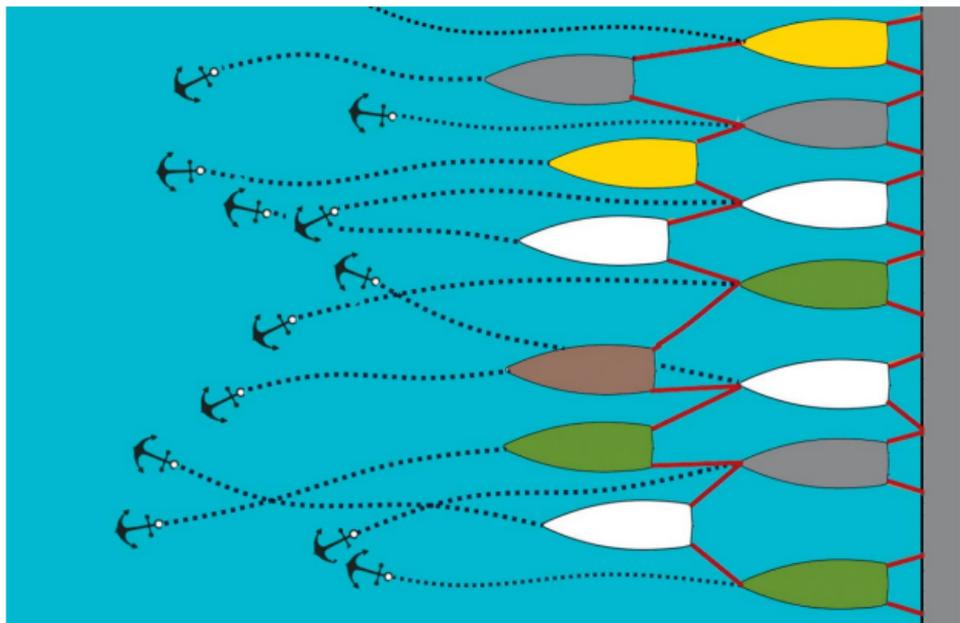
Weiteres Problem: Die Kommunikation zwischen Skipper und Crew über Bug und Heck funktioniert nicht; kein Wunder bei 16 m Länge über Deck und sieben Leuten Besatzung.

Verfolgt man die Produktpaletten der großen Yachtwerften im Laufe der letzten drei Jahrzehnte, wird sofort deutlich, dass die Entwicklung zu immer größeren und komfortableren Yachten kein Ende nimmt. Inzwischen haben praktisch alle großen Werften ein mindestens 60 Fuß langes Schiff im Programm. Und diese großen

Boote werden zahlreich verkauft! Einige als Eigneryachten, viele für den Charterbetrieb. Im Jahre 1980 war das größte Schiff in der Großserienwerft Jeanneau die *Mélodie* mit 34 Fuß. Heute ist das größte Schiff dort mit 64 Fuß fast doppelt so lang. Gleiches gilt für die anderen Großserienwerften. Vor 35 Jahren war es nichts Ungewöhnliches, mit einer *Monsoon 31* (Länge 9,40 m) mit vier Personen von Hamburg in die Karibik zu segeln. Heutzutage werde ich mit meinem 40-Fuß-Schiff in Madeira gefragt, ob es denn nicht viel zu gefährlich sei, mit einem so kleinen Schiff so weit zu segeln.

Die Schiffslänge scheint eine Schraube ohne Ende zu sein. Nur sind die Häfen im Laufe der Zeit nicht mitgewachsen. Zwar wurden in den letzten 30 Jahren zahlreiche neue Marinas angelegt, aber die alten, historisch gewachsenen Häfen – und das

sind die wegen ihrer Atmosphäre beliebtesten – platzen dennoch aus allen Nähten. Zudem sind die Liegeplätze in den vor 20 Jahren neu gebauten Marinas heute auch schon wieder zu klein, weil die Yachten inzwischen noch einmal 50 % länger geworden sind. Im Mittelmeer, wo es vielerorts üblich ist, römisch-katholisch anzulegen, also mit dem Heck an die Pier und den Bug gesichert durch den eigenen Anker oder durch eine Mooringleine, ist der Andrang in der Hochsaison in den alten und neuen Häfen inzwischen so groß, dass zum Beispiel in Griechenland mancherorts in zwei Reihen hintereinander römisch-katholisch festgemacht wird. Der daraus resultierende »Ankersalat« ist oft unvermeidlich.



Stress durch Überfüllung: Yachten in zwei Reihen hintereinander römisch-katholisch festgemacht. Programmierter Ankersalat.

In Häfen mit Schwimmstegen wie beispielsweise in Süd-England, am französischen Atlantik oder an der Algarve wurde beim Bau der Breitenabstand zwischen den Fingerstegen in der Regel so gewählt, dass er für zwei »normale« 11-13-

m-Yachten voll ausreichte. Macht dort heute aber beispielsweise eine »Flunder« wie die Pogo 12.50 mit 4,5m Breite fest, passt als Nachbarschiff nur noch eine Jolle daneben. In einigen Häfen wird darum die Liegegebühr nicht mehr nach Bootslänge, sondern nach belegter Quadratmeterzahl festgelegt, was sinnvoll erscheint.

In vielen Häfen wurden die Gassen zwischen den Stegen einst in den 80er- und 90er-Jahren so angelegt, dass bei 9-11 m Bootslänge genügend Raum zum Manövrieren blieb. Heute liegen aber 12-14-m-Schiffe an denselben Fingerstegen, sodass in der Gasse zwischen den voll belegten Pontons der Raum zum Manövrieren gefährlich knapp wird. Kollisionen beim An- oder Ablegen sind daher praktisch vorprogrammiert. Nicht zuletzt dann, wenn ein steifer Wind weht