

## Kommando- und Meldesprache v2 Nov 2006

### Ruder gehen

Der Rudergänger erhält Anweisungen und Kommandos für das Rudergehen ausschließlich vom wachhabenden Steuermann. Übernimmt zur Vertretung des Steuermanns ein anderer Steuermann die Wache oder greift der Kapitän in besonderen Fällen in das Geschehen ein, so ist dies dem Rudergänger ( wie im übrigen gleichzeitig auch der gesamten Wache bzw. allen an Deck Arbeitenden ) unmissverständlich anzuzeigen, z.B. mit „Ich fahre weiter“ oder „Kapitän fährt weiter“. Es muss immer für jeden klar sein, wer als Steuermann fährt und z.Zt. die Verantwortung und das Kommando hat.

Der Rudergänger steuert das Schiff entsprechend den Anweisungen und Kommandos des Wachhabenden:

- nach Kompasskurs
- nach Ruderlage
- nach Sicht ( nach einem angewiesenen Objekt )
- nach Segelstellung oder Wind(-einfallswinkel )

Dabei sind ständig mindestens der am Steuerstrich des Kompasses jeweils anliegende Kompasskurs (das ist hoffentlich immer der Soll-Kurs) und der am Ruderlagenanzeiger erkennbare Ruderlagewinkel zu beobachten.

Konstruktiv bedingt ist ein Segelschiff in Fahrt luvgerig, d.h. der Bug versucht immer in die Richtung zu drehen, aus der der Wind kommt. Das bedingt, dass der Rudergänger dieser Tendenz des Schiffes zum „ Ausbrechen“ vom angeordneten Kurs stets mit Lee-Ruder entgegenwirken muss: er fährt und bleibt - wie man normalerweise annehmen würde - nicht mit Mittschiffs-Ruderlage ( = Ruderlagewinkel 0 ) geradeaus auf dem Soll-Kurs, sondern nur , wenn er ständig mit einer gewissen Ruderlage nach Lee „ gegenhält“.

Viele Faktoren beeinflussen das Ausmaß dieses Ruderlagewinkels; auch ist er fast nie immer gleichbleibend groß. Bei den meisten Rudergängern stellt sich das Gefühl für das in der jeweiligen Lage notwendige Gegenruder bald ein. Ist der notwendige Ruderlagewinkel ständig sehr groß ( und dadurch auch der Druck auf dem Ruder sehr groß ), oder aber sehr klein - evtl. sogar auf der Luv-Seite - ( und dadurch der Ruderdruck sehr gering ), muss der Rudergänger dem Steuermann sofort Meldung machen. Dann ist der Trimm der Segelfläche zu überprüfen. ( zu weiteren Meldeanlässen sh.unten. )

Im Laufe der Jahrhunderte hat die Seefahrt für die Anweisungen, Tätigkeiten und Rückmeldungen im Zusammenhang mit dem Steuern eines Schiffes eine spezifische Kommando - und Meldesprache entwickelt, die einem „Dialog“ zwischen dem Steuermann und dem Rudergänger mit feststehenden Begriffen und festgelegten Inhalten und Verhaltensweisen gleicht. Ihre Kürze, Klarheit und Präzision haben sich als so eindeutig und zuverlässig erwiesen, dass dieses Prinzip mit überwiegend gleichen Begriffen und Inhalten auch in die Luftfahrt übernommen wurde.

Die Ruder- und/ oder Kurskommandos bzw. Anweisungen des Steuermanns werden vom Rudergänger wortwörtlich wiederholt. Dadurch erfährt der Steuermann, dass sein Kommando richtig verstanden wurde; gleichzeitig hört er noch mal, was er kommandiert hat und kann dadurch evtl. eigene Fehler / Versprecher feststellen. Der Rudergänger führt das Kommando entsprechend aus und meldet die Ausführung. (Dass die Ausführung vom Steuermann überwacht wird, ist selbstverständlich.) Die Rückmeldung des Rudergängers wird vom Steuermann wiederum quittiert ; dies zeigt dem Rudergänger, dass der Steuermann verstanden hat. Wenn auch die Norm festlegt, dass der Steuermann die Rückmeldung ebenfalls wortwörtlich wiederholen soll, so ist doch – nicht nur auf Roald – üblich geworden, dass er sich oft nur mit einem „ Verstanden“ oder „ Danke“ rückäußert. Dagegen ist solange nichts einzuwenden, wie die Sicherheit und Eindeutigkeit dieser betriebswichtigen Kommunikation nicht beeinträchtigt ist. Siehe dazu die tabellarische Aufstellung „Kommando- und Meldesprache Rudergehen“.

In folgenden Fällen muss der Rudergänger dem Steuermann sofort Meldung machen:

- ein befohlener Kompasskurs kann nicht / nicht mehr gehalten werden
- Abkommen vom Kurs um mehr als 10 Grad
- das Ruder hat keine Wirkung ( mehr )
- das Schiff dreht entgegen einer korrigierenden Ruderlage nicht oder nur sehr schwerfällig auf Sollkurs zurück
- das Schiff kann nur mit mehr als 10 Grad Ruderlage auf Kurs gehalten werden
- der Kompasskurs auf ein bezeichnetes Objekt ändert sich ständig (Stromversatz ! )
- der Kompasskurs beim Steuern nach Segeln verändert sich ( Winddreher ! )

Außer dem Steuern nach Kurs- und/oder Ruderkommandos kann man ein Schiff „ nach Sicht“ steuern. Dazu benennt der Steuermann dem Rudergänger ein entferntes feststehendes Objekt, z.B. eine Landmarke, ein auffälliges Bauwerk o.ä., das der Rudergänger von seinem Platz aus klar erkennen können muss. Auf Roald wird er dazu ca. 1 m aus der Mittschiffslinie hinter dem Ruder nach Bb oder Stb treten müssen, um am Vorgeschirr vorbeischaugend das bezeichnete Objekt genau ( fast genau ) vorausnehmen zu können .

Wenn der Rudergänger das bezeichnete Objekt klar identifiziert hat, dreht er auf Anordnung des Steuermann selbständig den Bug darauf zu und nimmt das Objekt recht voraus. Trotz der Sichtbehinderung durch Mast und Klüvernetz kann eine hinreichende Genauigkeit erreicht werden.

Beispiel: Stm : „siehst du da vorne etwa 1 Strich an Bb den blauen Kran“

Rdg : „blauen Kran 1 Strich an Bb mit rotem Führerhaus erkannt“  
Stm : „, den blauen Kran vorausnehmen“  
Rdg : „, den blauen Kran vorausnehmen“  
Rdg : „, blauer Kran liegt voraus, Kurs 268“  
Stm : „,verstanden, Kurs 268“

Nach Bedarf, oder weil der Rudergänger das Objekt doch nicht so genau sieht oder ansteuert, wie es erforderlich wäre, kann/muss zwischen Steuern nach Sicht und Steuern nach Ruder- und/oder Kurskommandos hin und her gewechselt werden.

In engen Bereichen, z.B. Häfen, Kanälen kann der Stm Korrekturen geben wie z.B. „, ( etwas ) weiter nach Stb/Bb“ oder „,nicht weiter nach Bb/Stb kommen“. Diese Anweisungen sind genauso wie die o.g. exakten Kommandos durch den Rudergänger zu wiederholen und entsprechend zu befolgen. Ein mitdenkender Rudergänger wird dieser Wiederholung den gerade anliegenden Kurs hinzufügen, z.B. „,nicht weiter nach Bb kommen, 281 liegen an“.

Ein guter Steuermann führt seinen - oftmals noch nicht ausreichend geübten - Rudergänger mit klaren, präzisen Kommandos, verlangt exakte Rückmeldungen und Ausführung. Er leitet ihn mit Geduld und geschickter Mischung aus hilfreichen Hinweisen, guten Ratschlägen und Sich-selbst-einfühlen-lassen an. Auf mögliche Fehler und falsche Reaktionen bei der Ausführung der Kommandos reagiert er angemessen und - wenn immer möglich - mit weiterhelfenden Erläuterungen. Klare Kommando und Meldesprache steht keineswegs im Widerspruch, vielmehr parallel zu angenehmem, entspanntem, taktvollem Gesprächs- und Umgangston.

Ein guter Rudergänger macht exakte Wiederholungen und Rückmeldungen und führt die Kommandos/Anweisungen des Steuermanns verzugslos und sauber aus. Er denkt mit und überprüft – ganz schnell und für sich selbst – die Richtigkeit bzw. Plausibilität der gegebenen Kommandos/ Anweisungen. Ggf. macht er den Stm durch Rückfrage auf erkannte, vermeintliche Fehler oder auf nicht verstandene Kommandos/ Anweisungen aufmerksam.

Die alte Redensart „, Ein guter Rudergänger ist ein fauler Rudergänger“ bedeutet, dass man bemüht sein muss, das Schiff mit möglichst wenig und möglichst geringen Ruderbewegungen auf Kurs zu halten. Das bedeutet nicht, dass man im Bedarfsfall nicht auch energisch, schnell und kräftig mit unter Umständen großen Ruderlagen arbeiten muss. Konzentration auf Kurs, Kompass und Geschehen sind unabdingbar, um korrekturbedürftigen Kursabweichungen sofort entgegenwirken zu können. Deswegen hat der Stm auf der Brücke stets für Ruhe zu sorgen; Ablenkung des Rudergängers ist zu vermeiden.

Je größer die Ruderlage, mit der man einen Steuerfehler/ eine Abweichung vom Sollkurs korrigieren will, desto schwieriger wird es, desto länger kann es dauern auf den Sollkurs zurückzufinden. Das heißt nicht, dass bei bestimmten Kursen, Wind- und Seegangsverhältnissen nicht auch - oft nur! - mit erheblichen Ruderlagen und schneller Reaktion schwere Arbeit geleistet werden muss, um das Schiff auf Kurs zu halten. Die meisten Menschen entwickeln bei hinreichend intensiver Übung bald ein Gefühl für die Kräfte, die bei den jeweils herrschenden Wind- und Seegangsverhältnissen bzw. Fahrzuständen auf Schiff, Ruder, Kompass einwirken sowie ein Gefühl für die richtigen Maßnahmen als Rudergänger.

Erfahrene Rudergänger können ein Segelschiff selbständig „, nach Segelstellung“ bzw. „, nach dem Wind“ steuern. Vorrangig wird dabei nicht ein vorgegebener Kurs gesteuert, sondern eben nach dem Wind, und der sich daraus ergebene Kurs wird in der Navigation verwendet. Ein Segelschiff segelt mit einem bestimmten Kurs zum Wind, d.h. mit einem bestimmten Winkel des Kiels bzw. der Segel zur Windeinfallrichtung: (hoch) am Wind, mit halbem, raumem oder achterlichem Wind. Die Segel werden auf den Windeinfallwinkel eingestellt. Bei vorlichem bis halbem Windeinfall steuert das Schiff bei optimal getrimmten Segeln dann den günstigsten, schnellsten Kurs, wenn die Segel gerade nicht killen bzw. gerade „voll und bei“ stehen.

Der nach Segelstellung/ nach dem Wind steuernde Rudergänger steuert einen Kurs, bei dem dieser Zustand – die Segel killen gerade nicht – besteht und erhalten bleibt. Er tastet sich mit vorsichtigen Kursänderungen an diesen Grenzbereich zwischen killenden und voll stehenden Segeln heran: killen sie, fällt er in ausreichendem Maße ab bis sie stehen; stehen sie gut, luvt er vorsichtig an, bis sie gerade anfangen wollen zu killen und fällt dann wieder eine Kleinigkeit ab. Diese Art des Steuerns ist ein ständiges Austesten und Ertasten dieses Grenzbereichs. Es erfordert viel Erfahrung, Gefühl und schnelle, geschmeidige Reaktion.

In einem gut getrimmten Rigg mit richtig geschnittenen, nicht „ausgelatschten“ Segeln ist das Vorobermars – Segel das maßgebliche „Steuersegel“, nach dem sich der Rudergänger richtet. Fängt das Luvliek des Segels beim vorsichtigen Anluven an zu „atmen“ d.h. will es gerade back fallen, weil es nämlich auf einmal Wind von vorne bekommt, dann ist der Grenzbereich zum Killen erreicht, dann muss schnell wieder einwenig abgefallen werden.

Der aufmerksame Rudergänger registriert und kontrolliert ständig den jeweiligen Kurs, bei dem das Steuersegel gerade noch nicht anfängt zu killen. Dies ist der Kurs, den er dem Steuermann melden muss, z.B. „, ich kann 010 halten“; dieser Kurs wird für die weitere Kartenarbeit der Navigation gebraucht. Der Stm, der selbst immer „, die Nase im Wind hat“, um günstige oder ungünstige Winddreher frühzeitig zu erkennen, wird den Rudergänger von Zeit zu Zeit fragen, welchen Kurs er gerade steuert: „, was liegt an?“ . Er denkt stets an den Sollkurs, den z.Zt. nur möglichen Kurs und an die Verbesserung der Segelstellung.

Fängt das Segel (bereits oder erst) auf einmal bei einem anderen als dem bisher gefahrenen Kurs zu killen an, deutet dies auf eine Veränderung der Windrichtung und/oder – stärke hin. In diesem Fall meldet der Rudergänger sofort z.B. „,ich kann 010 nicht mehr halten“, „, ich muss auf 005 abfallen“ oder „, ich kann nur noch 005 halten“, „, ich kann auf 015 anluven“. Dann entscheidet der Stm, ob die Segelstellung oder der Kurs verändert werden müssen.

Rudergängerwechsel findet grundsätzlich nur mit Kenntnis des Stm statt. Der ablösende Rudergänger informiert sich beim stehenden Rudergänger über den zu steuernden Kompasskurs und die aktuelle mittlere Ruderlage für Geradeausfahrt ( zusätzlich evtl. über das Steuerverhalten, Luv/Leegierigkeit, Trimm, Verkehrslage etc.). Dann meldet er sich mit dem zu steuernden Kurs ( und ggf. besonderen Informationen) beim Stm und löst dann ab.

Der abgelöste Rudergänger überzeugt sich davon, dass sein Nachfolger alles richtig verstanden hat und entsprechend umsetzt, den richtigen Kurs weitersteuert, und meldet dann dem Stm die vollzogene Übergabe.

Beispiel: aufziehender Rdg an Stm : „ ( melde mich als ) neuer Rdg, Kurs 289, mittlere Ruderlage 8 Grad Bb.“  
stehender Rdg an aufziehenden : „ übergebe Ruder bei Kurs 289“  
ablösender an stehenden Rdg : „ übernehme Ruder bei Kurs 289“  
abgelöster Rdg an Stm :“ ( melde mich als ) Rdg abgelöst bei Kurs 289“

Der Stm weiß nun – und hat zu beachten – dass nach der Ablösung des „ eingefahrenen“ bisherigen Rdg möglicherweise eine Phase einer gewissen Unsicherheit bestehen kann - wegen des noch nicht mit den Verhältnissen vertrauten, noch nicht eingefahrenen neuen Rdg. Er muß auf Fehler des neuen Rdg gefasst sein.

Wenn auch der Stm bei Rudergängerwechsel grundsätzlich auf der Brücke anwesend zu sein hat, so kann er doch kurzfristig durch z.B. wichtige Arbeit im Kartenhaus verhindert sein. Dies ist u.U. kurzzeitig dann hinnehmbar, wenn er den Fähigkeiten insbesondere des ablösenden Rdg vertraut, und die navigatorische und/oder Verkehrslage dies zulässt. Andernfalls muss der Rudergängerwechsel verschoben werden. In schwierigen, engen Gewässern, in der Nähe navigatorischer Gefahrenstellen, bei hoher Verkehrsdichte, sowie bei schwererem Wetter und anderen sicherheitsrelevanten Umständen hat er den Rudergängerwechsel - insbesondere bei Wachwechsel - auf jeden Fall persönlich auf der Brücke zu beaufsichtigen. Auf ausreichende genaue Informationsübergabe und die Steuergenauigkeit des neuen Rdg ist zu achten. Der Wachwechsel auf der Brücke findet vorzugsweise unter der Aufsicht des noch stehenden alten Stm statt. Rudergängerwechsel findet nicht statt während eines Manövers, einer Drehung/ Kursänderung, während Überhol – oder Passierlagen, in kollisionssträchtigen Lagen, bei Ausweichmanövern sowie beim Ein – und Auslaufen.

Übrigens: der abgelöste Rdg entsorgt - ohne besondere Anweisung – das von der Brückenwache benutzte Geschirr.