

# SKIPPER, WAS IST EIGENTLICH ...? DER RADEFFEKT



**MOSES:** Hömma, wieso steht eigentlich überall in den Kapitänshandbüchern und so immer drin „Radeffekt beachten“?

**SKIPPER:** Na, weil man den beachten soll.

Da, wär ich nu von alleine nich drauf gekommen! Was passiert, wenn ich den nicht beachte? Dann stößt du mit dem Hintern irgendwo an. Das kann mit dem Boot ähnliche Folgen haben, wie wenn du angeschickert durch eine vollbesetzte Kneipe steuerst: Vom leichten Anschubsen bis zur großen Katastrophe ist alles drin.

Nu machs nicht so spannend!

Also. Die allermeisten Boote haben hinten einen Propeller, der das Boot nach vorne schiebt. Das geht dann auch immer schön geradeaus. Gesteuert wird ja mit dem Ruderblatt, das hinter dem Propeller sitzt. Das Wasser wird vom Propeller mit ordentlich Schwung nach hinten geschickt, sobald man das Ruder ein bisschen bewegt, dreht sich der Dampfer.

Also ich seh da weder Räder noch Effekte ...

Solange du vorwärts fährst, merkst du das auch kaum. Der Radeffekt kommt erst, wenn du rückwärts fährst. Dann wird nämlich erst das Ruderblatt vom Wasser angeströmt und dann der Propeller.

Wirkt das Ruder dann überhaupt noch?

Nur ganz wenig. Aber dadurch, dass der Propeller rückwärts läuft, hat der Steuerwirkung und zwar – jetzt kommt's: – genau zur Seite. Das kommt daher, dass die Flügel des Propellers ja schräge sind. Während also im Vorwärtsgang das Wasser vor allem nach hinten geschaufelt wird, wird es im Rückwärtsgang zur Seite geschaufelt, je nachdem wie viel Rumpf vorne dem Wasser im Weg ist, mal doll, mal nicht so doll.

Pass auf, ich stell das Ruder jetzt in die Mitte und leg den Rückwärtsgang ein, jetzt müsste ich ja im Kreis fahren!

Solange Wind und Strömung uns nicht woanders hinschicken.

Und wieso heißt das jetzt Radeffekt?

Wo es doch eigentlich ein Propellereffekt ist? Tja, weil man sich das so leichter merken kann. Unser Propeller hier auf der Kormoran dreht linksrum. In Vorwärtsfahrt. Fahren wir rückwärts, dreht sich der Propeller rechtsrum, dann wird das Heck nach rechts geschoben. Wenn du dir vorstellst, dass statt des Propellers ein großes Rad hinten dranhängt, das sich im Uhrzeigersinn dreht und unten auf dem Hafengrund sitzt, leuchtet dir der Effekt schnell ein. Dann sollte ich immer mit der Steuerbordseite an den Steg fahren! Wenn ich dann nämlich mit dem Achtersteven noch ein Stück vom Steg weg bin, und du vorne schon fest bist, brauch ich nur einen kurzen Schub rückwärts zu geben und sitze mit dem A..., Heck wollte ich sagen, direkt an der Spundwand.

Pech ist nur, wenn der Propeller andersrum dreht, als du denkst, dann haut es dich nämlich mit Krawumm auf die andere Seite. Solange da keiner ist, macht das nichts ...

Schon klar, angeschickert bin ich auch lieber in leeren Kneipen, ist einfach mehr Platz für Kurswechsel.

## Kleine Schleusenetikette

So vertragen sich Wassersportler auf- und abwärts

Grundsätzlich wird in der Reihenfolge der Ankunft vor der Schleuse in die Schleusenammer eingefahren. Aber: Zuerst kommen die Profis, also Fahrgastschiffe oder selten auch mal ein Frachter. Dann fahren die dicken Pötte (zum Beispiel Sie mit Ihrem Hausboot) in die Schleuse, dann die Kleinen (Paddler, Ruderer und Kanuten). Diese Regelung hat den einfachen Grund, dass so weniger Bruch entsteht, wenn ein großes, schweres Boot aus dem Ruder läuft und eventuell nicht rechtzeitig stoppen kann. Auch kann die Schleuse besser genutzt werden, weil die Zwischenräume seitlich der Großen mit kleinen Booten aufgefüllt werden können.

Maschine aus: insbesondere, wenn Sie nicht alleine schleusen und niedrigere Boote in der Nähe sind.

Der Schleusenwärter freut sich über „Guten Tag“ und „Danke, auf Wiedersehen“ genauso, wie über eine kleine Gabe. Vor der Einführung des Dosenpfands war das mal ein Bierchen, ein Euro schadet aber auch nicht. Grundsätzlich ist das Schleusen in Deutschland und Frankreich für Charterskipper kostenlos.

Drängeln ist unfein: Wenn Sie erst kürzlich ein anderes Boot überholt haben, von dem anzunehmen ist, dass es auch schleusen will, warten Sie, bis es da ist. Das spart Wasser und dem Schleusenwärter Arbeit.

Keine Hektik bei Selbstbedienungsschleusen. Bevor Sie den Schleusenvorgang in Gang setzen, stimmen Sie mit den anderen Bootscrew in der Schleuse ab, ob alles bereit ist. Das klappt auch in anderen Ländern, ein fragendes „Okay?“ versteht jeder und er kann es mit Nicken oder Kopfschütteln beantworten.

