



Alexandra Schöler ist
OCEAN WOMAN
 WOMAN@ocean7.at

Kürzlich kam in der Werft ein Seglerfreund vorbei und fragte, ob wir dabei sein könnten, wenn sein Schiff gekrant wird. Einfach so. Falls noch ein paar Hände benötigt würden. Zum x-ten Mal gekrant und immer noch nervös! Ziemlich typisch, finden Sie nicht?

Der Kran kommt!

Ich erinnere mich gut, als ich das ersten Mal beim Kranen unserer *Risbo Maru* dabei war. In Griechenland, in einer mittelgroßen Werft mit einer sehr kleinen Box, die für einen Katamaran mit einem Außenboder ohne Möglichkeit im Stand zu drehen, schnell zu klein wurde. Natürlich fegte ein starker Wind und natürlich drückte die Strömung auch noch von der Seite. Ich hatte mich nicht nur in den Skipper, sondern auch in dieses Schiff verliebt und konnte mir unmöglich vorstellen, wie unser Liebstes je an Land stehen könnte, vor allem jemals in diesem seltsamen Gefährt auf vier Rädern mit zwei Gurten hängen sollte – die mich an diverse Transporte meines Pianos in Wien erinnerten. Nur natürlich größer und viel stärker. Hoffentlich. Mein Skipper schien ruhig und konzentriert. Etwas sehr konzentriert für meinen Geschmack. Vielleicht doch nervös? Hatte er mir doch nicht alles über das Kranen erzählt? Gut nur, dass dieses erste Mal vor YouTube-Zeiten passierte. Ich hatte also keine Bilder vor mir von ins Wasser kippenden Schiffen, von Mobilkränen begraben, zerschmettert, zerhackt, auf Grund gesetzt.

Immerhin schafften wir es unter Müh' und Not in die Mini-Box. Heutzutage – das heißt seit diesem Sommer – blitzt unter unserem Schiff ein zweiter Außenboder und das Beste an diesem Ersatzmotor ist seine Fähigkeit, uns bzw. unser Schiff im Stand zu drehen und das Bauchweh vor dem Kranen um einige Prozent zu reduzieren.

Damals lagen wir endlich in der Box und bevor sich mein bis zum Hals klopfendes Herz wieder beruhigen konnte, jagte mir ein Schauer über den Rücken, ausgelöst vom Lärm eines sich nähernden Gefährts – auch Travel Lift genannt.

Mein Skipper hatte mir am Vorabend, um mich zu entspannen, bei einem Gläschen griechischen Weins erzählt, dass er sein Schiff schon auf die abenteuerlichsten Arten in das und aus dem Wasser geschafft hatte. Höhepunkt war sicher in einer winzigen Marina im Ionischen Meer gewesen, mit einem Traktor, der das Schiff über eingeseifte Planken gezogen hatte. Als das Schiff wieder ins Wasser musste, wurden einfach die Kiele eingeseift und ab ging es die Rutsche runter! Auch ein Autokran war bereits zum Einsatz gekommen. Hätte der Kapitän damals eines

dieser „Yacht fällt vom Kran“-Videos gekannt – lieber hätte er sein Schiff eigenhändig aus dem Wasser gezogen!

Auf unserer Weltumsegelung waren uns natürlich auch einige Kranmethoden untergekommen. In Curaçao in der holländischen Karibik befand sich die Marina hinter der Ö raffinerie. Das Wasser hatte Farbe und Geruch derselben, nichtsdestotrotz erschien der Besitzer der Marina im Neoprenanzug und mit Taucherbrille und tauchte unter unserem Schiff in dieser Brühe, um es auf einer Art Anhänger richtig zu positionieren. Der wiederum wurde von einem traktorähnlichen Gefährt aus dem Wasser gezogen.

In Neuseeland wurden wir auf einem hydraulischen Trailer bei strömendem Regen per Bagger aus der Box gezogen. Der Marina-Angestellte Cullum war in Ölzeug aus den 1950er Jahren gekleidet und sah aus, als könne ihn nichts erschüttern.

In Malaysia mussten wir glücklicherweise nicht aus dem Wasser, bewunderten aber die schönen Marinas und Werften und ein Fahrngetüm namens „Sea Lift“, das alle Yachtbesitzer glücklich machte, weil auf Gurte verzichtet wurde.

Verständlich – die Geräusche, die ein Schiff von sich gibt, wenn es mit Gurten gehoben wird, sind angsteinflößend. Ein Quiet-schen, Knarzen und Raunzen, das selbst gestandene Seebärinnen und Seebären erzittern lässt. Betrachtet man epische Kran-Desaster, sind es immer die Gurte, die versagen, oder besser die Gurtanleger, die nicht wissen, wo genau man denn so einen Gurt platzieren sollte. Ein durch Gurte rutschendes Schiff, ein in Gurten gefährlich schwingendes Schiff, ein von Gurten gezweiteltes Schiff. Es gibt inzwischen an manchen Schiffen Plaketten, die darauf hinweisen, wo die Gurte liegen sollten. Eine bekannte Schiffsversicherung rät auf ihrer Website, das Schiff im Kran zu fotografieren und es dem Kranfahrer zu zeigen. Aber wer schafft schon bei all dieser Aufregung, den Fotoapparat oder das Handy nicht auf dem Schiff zu vergessen? Erstmals übrigens fragten wir diesen Sommer den Kranfahrer unserer Marina, wie oft denn der Kran gewartet wurde. Die Antwort: alle drei Monate – nach Bedarf. Nach Bedarf? Was muss denn passieren, damit Bedarf ... Ach, lassen wir das Thema besser ...

All das wusste ich natürlich damals in Griechenland nicht. Ich hätte vor Freude springen können, als unser Schiff endlich an Land stand, fürchtete mich aber gleichzeitig vor dem ins-Wasser-heben einige Monate später.

Heute geht's mir nicht anders, auch wenn ich inzwischen nach außen hin Contenance bewahre und seemänisch cool vor mich hinblicke.

So wie die meisten Skipperinnen und Skipper – oder? ★