

Ruderschaden an einer Whitlock-Steueranlage Typ Mamba  
SV/ November (Contest 42) z.Zeit Panama City Panama  
©Thomas Eulenberg

Ruderschäden auf Langfahrt, besonders bei Überquerungen sind wohl einer der Alpträume eines jeden Seglers. Deshalb wollen wir hier unsere Erfahrung mit einer solchen Situation schildern, die uns dieses Jahr nach anderen auch nicht angenehmen Bordschäden buchstäblich in letzter Minute vor dem Ablegen kalt erwischt hat.

Wir waren wegen eines Elektroschadens auf dem Weg zu den Galapagos an die panamesische Pazifik-Küste ( Bahia Honda) zurückgekehrt und bei den Startvorbereitungen für ein erneutes Ablegen. Da wir durch die verlängerte Liegezeit in der Bahia Honda, abseits von Versorgungsmöglichkeiten, Proviant verbraucht hatten, wollten wir in David (Grenze Panama/Costa Rica) vor dem neuen Start noch einkaufen. Wir liefen bei ca 4 BFT in ca. 15 SM von der Küste und unsicherem Riffgewässer im Konvoi mit zwei amerikanischen Yachten in Richtung Boca Chica (Mündung des Rio Pedregal) und waren mitten im Segelmanöver als Frau Käptn als Rudergänger „kein Ruderdruck“ meldete. Das Rad drehte sich leicht und locker, aber es war keine Übertragung zum Ruder mehr vorhanden .Das Boot ging in den Wind mit Kurs auf die ca. 2 Meilen entfernten nächsten Rockies. Bevor der Schaden lokalisiert werden konnte, brachten wir das Schiff erst mal durch Dichtholen von Vorsegel und Gross wieder in Fahrt, allerdings immer noch auf dem falschen Kurs, dann wurde in aller Eile die Notpinne, ein 1mtr langes Edelstahlrohr mit einem ca. 20 cm langen Ausleger auf die Ruderachse gesteckt, nachdem im Achterdeck erst der das Deck dichtende Stopfen ausgedreht werden musste. Die Verlängerung des Auslegers der Notpinne wurde in der Eile natürlich! nicht gefunden, aber das Schiff konnte doch auf einen AmWind-Kurs mit geringem Ruderdruck gebracht werden, der gottseidank von den Felsen freihielt und die nächsten 15 Meilen bis zum Ankerplatz in der Flussmündung waren dann auch kein grosses Problem mehr.

Was war passiert??

Die Whitlocksteuerung, auf den Booten von Conyplex (Contest) seit Jahrzehnten eingesetzt ist eine starre, über Stangen Kardangelenke und Winkelgetriebe kraftübertragende Einheit, die von der Dimensionierung eigentlich überhaupt keinen Anlass zur Sorge geben kann, sie ist sehr direkt und Autopilot-freundlich, sowohl in Montage als auch Stromverbrauch. Sie wird beim Einbau in ein Schiff an die Längenverhältnisse der Übertragung von Steuerrad zu Ruderquadranten durch entsprechend lange Stangen angepasst, wobei diese an manchen Stellen auf Länge geschnitten werden müssen und dann das verzahnte Endstück, das in die Kardangelenke eingeschoben wird, mit den Stangen neu verschweisst wird. Eine dieser Schweissnähte an einem Stangenende liegt auf unserem Schiff genau dort, wo das Gestänge in der Bilge durch die Schottwand zur der Achterkoje führt ,ist nicht einsehbar und entzieht sich damit jeder Kontrolle. Und genau da war die Schweissnaht durch Korrosion gebrochen und damit die Kraftübertragung zwischen Rad/Autopilot und Ruder unterbrochen. Dieser Teil der Bilge ist wegen der Wellendurchführung durch den Rumpf und Tropfwasser an der Wellenabdichtung immer Salzwasser-feucht und diese Feuchte hat wahrscheinlich zu der Korrosion geführt.

Die Reparatur war auf dem Ankerplatz mit einem versierten Schweisser—eine der uns begleitenden amerikanischen Yachten war mit einem dieser neuen handkoffergrossen Argon-Schweissgeräten ausgerüstet und der Eigner eben auch der versierte Schweisser- nach dem „schweisstreibenden“ Ausbau dann auch kein Problem mehr.

Unterwegs hätte nur die Notruderpinne weitergeholfen, was bei einer langen Überquerung im Pazifik zu zweit sicher nicht sehr entspannend gewesen wäre. Ohne ein Schweissgerät wäre diese Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich gewesen.