

HANDBUCH FÜR DEN CHARTER-SEGLER

Unter besonderer Berücksichtigung
von Landratten aller Art

HOLGER R. SCHOLL

Inhaltsverzeichnis

- [1 Einleitung](#)
 - [2 An- und Abreise](#)
 - [3 Das Segelrevier](#)
 - [4 Zeitlicher Ablauf des Törns](#)
 - [4.1 Übersicht](#)
 - [4.2 Jeder darf mal](#)
 - [4.3 Nachtfahrten](#)
 - [5 Ausrüstung](#)
 - [5.1 Persönliche Ausrüstung](#)
 - [5.2 Ergänzung der allgemeinen Ausrüstung](#)
 - [5.3 Schaden oder Verlust an privaten Dingen](#)
 - [6 Das Bordleben](#)
 - [6.1 Der Schiffsführer](#)
 - [6.2 Der Co-Skipper](#)
 - [6.3 Steuermann, Navigator, Wetterbeobachter](#)
 - [6.4 Wachführer](#)
 - [6.5 Backschaft](#)
 - [6.6 Sonstige Aufgaben](#)
 - [7 Hygiene und Ordnung an Bord](#)
 - [8 Medizin an Bord](#)
 - [8.1 Allgemeines](#)
 - [8.2 Seekrankheit](#)
 - [9 Rechtliches](#)
 - [10 Literaturhinweise](#)
-

1 Einleitung

Es geht also bald auf Törn! Vielleicht bist Du schon eine erfahrene Deckshand (Das sind die Arbeitstiere an Bord...), oder aber Du bist noch immer eine elende Landratte?! Naja, vielleicht kannst Du ja nichts dafür, manche kommen eben erst sehr spät zur Seefahrt... Mit diesem Handbuch (Die Bezeichnung ist ein gelungener Gag unserer Marketing-Abteilung...) soll Dir auf jeden Fall ein wenig auf die Sprünge geholfen werden, was so das Bordleben auf einer Segelyacht angeht. Vieles ist Dir vielleicht bekannt, wenn Du schon mal auf Törn warst. Aber einerseits hat jeder Skipper so seinen eigenen Stil, hier ist natürlich meiner beschrieben, weswegen Du

Dich auch in diesem Fall für das vorliegende Heftchen interessieren könntest, falls Du mal mit mir fährst. Und andererseits gibt es einige allgemeingültige Dinge zu sagen, die auf allen Törns bei egal welchem Skipper relevant sind, und die insbesondere bisherige (und hoffentlich baldige ex-) Nicht-Segler in der Regel noch nicht wissen. Daher denke ich, daß so ein bißchen Ein- und Anleitung nicht verkehrt ist, oder? Also, viel Spaß beim Lesen...

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

2 An- und Abreise

Die An- und die Abreise erfolgt - normalerweise - mit dem PKW. Denn einerseits hat man als Segler ja jede Menge - meist völlig unnötiges - Gepäck dabei. Und zweitens, wer will schon auf sein heimatliches Bier verzichten, das also in rauen Mengen mitgeschleppt wird? Kurz, es ist oft unpraktikabel, das viele Gepäck und die ganzen bereits daheim eingekauften Lebensmittel mit der Bahn oder so quer durch Deutschland oder gar Europa zur Ausgangs-Marina (Das ist neudeutsch für Boots-Hafen) zu bringen. Wegen all dem kann man auch maximal 3 Personen pro normalem PKW (Wieso haben so wenige Leute einen gescheiten VW-Bus, hä?) rechnen. Zu beachten ist, daß das Auto dann vor Ort geparkt werden muß. Meist bieten die Vercharterer gegen einen kleinen Unkostenbeitrag Parkplätze im abgesperrten Marina-Bereich an, da muß man sich also ein wenig drum kümmern.

Wenn der Törn im Mittelmeer, z.B. in der Ägäis, oder gar in der Karibik stattfindet, dann werdet ihr sicherlich zum Ausgangshafen fliegen. Die Gepäckbegrenzung ist dann schon recht erheblich, so daß wirklich nur das Nötigste eingepackt werden sollte. Die Lebensmittel werden dann selbstverständlich erst vor Ort eingekauft, was je nach Ausgangshafen bereits ein kleines Abenteuer darstellen kann.

Da die Bootsübernahme häufig am Samstag Nachmittag von statten geht, erfolgt die Anreise entweder schon freitags abends, dann muß man sich um die Übernachtung kümmern, oder man fährt nachts los, um dann Samstag Mittag pünktlich da zu sein. Bei der Abreise ist es entsprechend umgekehrt. Samstag morgens wird ausklariert, danach geht's dann heimwärts. So ist man in der Regel Samstag Abend zu Hause und kann sich sonntags wieder ein wenig an das Landleben gewöhnen. Auch das Schaukeln und Schwanken gibt sich dann meist, so daß man montags bei der Arbeit nicht für besoffen gehalten wird...

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

3 Das Segelrevier

Ob Ostsee oder Nordsee, ob Mittelmeer oder Karibik oder ob noch ganz wo anders, jedes Revier hat seine eigene Charakteristik und - vorallem - seine ganz besonderen Reize. Damit Du weißt, was bei Deinem Törn das besondere ist, hier eine Kurzinfo.

Gebiet:	"Hier muß im Falle eines Falles der Skipper mal was ausfüllen...."
Termin	
Ausgangshafen	

Zielhafen	
Yacht	

Hier noch ein paar zusätzliche Informationen zu unserem Revier:

"Auch hier ist der Skipper gefragt!"

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

4 Zeitlicher Ablauf des Törns

4.1 Übersicht

Natürlich verläuft jeder Törn anders, aber es gibt eine Grundstruktur. Die folgende Tabelle gibt daher einen kleinen Überblick über den Ablauf eines gewöhnlichen Ein-Wochen-Törns.

Tag	Was passiert?
Anreisetag, Samstag	<ul style="list-style-type: none"> • Anreise, dann Suchen der Marina und Kontaktaufnahme mit dem Vercharterer. • Bootsübernahme durch Skipper und Co-Skipper, der Rest hat während dieser 2-3 Stunden Freigang oder besorgt die restlichen benötigten Lebensmittel usw. Die Bootsübernahme ist zeitaufwendig, da nichts, was einem später als Schaden auf die Rechnung gesetzt werden könnte, übersehen werden darf. Außerdem wird überprüft, ob alle wichtigen Teile auch tatsächlich funktionieren. • Einteilung der Kojen, Verstauen der Ausrüstung und der Lebensmittel • Erste Einweisung der Crew in die Besonderheiten des Bootes, z.B. Strom- und Wasserversorgung, Toilettenbedienung (Aber bitte nicht im Hafen praktisch ausprobieren!), Verteilung und Ausprobieren der persönlichen Sicherheitsausrüstung • Einleben an Bord, dazu gehört auch ein erstes gemeinsames Sundowner-Zeremoniell
1. Segel-Tag, Sonntag	<ul style="list-style-type: none"> • Einweisung der Crew in die Sicherheitsausrüstung des Bootes, z.B. Seeventile, Seenotsignalmittel, Rettungsmittel, UKW-Sprechfunk, Motorbedienung. • Einweisung der Crew in besondere Verhaltensweisen, z.B. Tragen von Rettungswesten und Lifebelt nachts und in anderen bestimmten Situationen, Vorsichtsregeln • Boot klarmachen zum Auslaufen • Besprechen des Ablegemanövers, Einweisung in bestimmte Aufgaben • Auslaufen und Zeremonie zur Ehrung der See- und Windgötter. • Segeln! Am ersten Tag werden dann normalerweise die wichtigsten Manöver (Wende, Halse, Mensch-über-Bord) nochmals geübt und eine Notfallrolle (das ist ein Plan, wer was im Notfall zu tun hat)

	<p>aufgestellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beim Anlaufen des Zielhafens besprechen des Anlegemanövers, Einweisung in bestimmte Aufgaben • Nach dem Anlegen ist meist noch Zeit für einen kleinen Bummel durch den Hafentort (Manche suchen auch schnellstmöglich warme Duschen auf...), wobei häufig eine nette Taverne zu einem kleinen Hafen-Schluck einlädt.
2. – 5. Tag	<ul style="list-style-type: none"> • Entsprechend des Törnverlaufs „hüpfen“ wir von Hafen zu Hafen, von Ankerbucht zu Ankerbucht, üblicherweise laufen wir morgens aus und abends woanders wieder ein. Da Ausgangs- und Zielhafen in der Regel derselbe sind, fahren wir also einen Rundkurs. Es kann schon mal vorkommen, daß unterwegs irgendwo geankert wird, um ein bißchen zu baden (Viel Spaß im Mai in der Ostsee damit... Bei wärmeren Revieren lohnt sich aber auf jeden Fall die Schnorchel-Ausrüstung und der Neopren-Anzug!) oder in Ruhe zu kochen. • Bei zuviel oder zuwenig Wind oder nach Wunsch der Crew muß oder kann auch mal ein Hafentag eingelegt werden. Dann guckt man sich halt die Umgebung des Hafens an, was ja oft auch sehr lohnend ist. Nachtfahrten kann's auch mal geben, die werden später unter einem extra Punkt behandelt... • Entsprechend der Crew-Wünsche gibt es ein ausgiebiges gemeinsames Kochen an Bord, oder man sucht sich ein schnuckeliges einheimisches Restaurant, um die lokale Küche mal zu probieren.
6. Segel-Tag, Freitag	<ul style="list-style-type: none"> • Da wir leider samstags früh das Boot zurückgeben müssen, werden wir - wenn's irgendwie geht - freitags Abend wieder im Heimathafen sein. Das ist weniger Streß, als bis tief in die Nacht noch unterwegs zu sein. Außerdem will man tagsüber ja auch noch halbwegs fit für die Heimfahrt sein... Je nach Ankunftszeit kann schon mal damit begonnen werden, das Boot soweit wie möglich übergabeklar zu machen. • Bei einem letzten gemeinsamen Abendessen wird der Törn noch mal ausgiebig gefeiert.
Rückreisetag, Samstag	<ul style="list-style-type: none"> • Leerräumen des Bootes, Packen der Autos • Säubern der Yacht, Ersetzen von verlustigen Gegenständen wie z.B. Bootshaken, Mann-über-Bord-Leuchtboje und ähnlichem • Bunkern von Treibstoff und Trinkwasser (Dabei die Öffnungszeiten der Tankstelle beachten!) • Rückübernahme des Bootes durch den Vercharterer. Diese Prozedur ist äußerst spannend, denn jetzt geht's darum, was alles beschädigt, verloren, verbogen oder verkratzt wurde. Hoffentlich war's nicht allzuviel, denn das geht alles von der hinterlegten Kautions ab... • Rückgabe der Kautions-Schecks (Wir drücken die Daumen! (Hehehehe...)) durch den Skipper an die Crew • Rückreise

Im Prinzip gilt beim Segeln natürlich „je länger, desto besser“ (Dem würden vielleicht nicht alle Damen zustimmen...) . Eine Woche ist aber schon recht kurz. Kaum hat man sich eingelebt und an das Boot gewöhnt, schon ist die Zeit um. Längere Törns, ich meine jetzt mal nur Chartertörns, laufen aber im Prinzip genauso ab. Der Haupt-Unterschied ist vielleicht, daß man es im Zweifelsfall etwas ruhiger angehen kann und trotzdem ein größeres Gebiet 'schafft'.

Eine Variante sind sogenannte One-Way-Törns. Da hat man also verschiedene Ausgangs- und Zielhäfen. Man kommt damit zum einen etwas weiter vom Ausgangshafen weg und lernt auch mal eine andere Gegend kennen, und zum anderen hat man nicht das Hin- und Rückweg-Wetterproblem. Normalerweise muß der Skipper nämlich aufgrund der Wetterlage entscheiden, wieweit er den Rundkurs ansetzt, damit Wind und Wetter nicht die ganze Zeit ungünstig sind. Bei One-Way-Törns sucht man sich dagegen seine Wunschbedingungen aus (Tja, aber, Rasmus hat schon so manchen tollen Plan gekippt...). Die Genießer planen Raumschots-Strecken (d.h. eher mit dem Wind), die hartgesottene Seebären und die Masochisten eher Am-Wind-Strecken (also eher gegen den Wind). One-Way-Törns haben leider den Nachteil, daß sie oft teurer sind und außerdem einen höheren organisatorischen Bedarf haben (Anreise-/Rückreise). Man muß also nicht traurig sein, wenn die Reise innerhalb eines kleineren Gebiets (z.B. innerhalb einer Inselgruppe) bleibt. Meist gibt es auch da mehr als genug für einen Törn zu entdecken und erleben.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

4.2 Jeder darf mal

So, jetzt weißt Du ungefähr wie's bei so'nem Törn abgeht. Unterwegs hat natürlich jeder die Gelegenheit, die verschiedenen Tätigkeiten an Bord kennenzulernen, ja, es wird sogar erwartet, daß man aktiv mitspielt. Reine Badegäste werden ganz fürchterlich verachtet... (Siehe auch Kapitel 6 „Das Bordleben“...) Die nehmen wir nur mit, damit es nicht so teuer wird... (Wie geht das auf dem Internet: ;-)) Also, was würdest Du gerne mal machen? Rudergehen? Anker bedienen? Segel führen? In die Navigation reinschnuppern? Jeder darf mal, das ist unsere Devise, und insbesondere Neulinge kommen am Mitmachen (Die anderen wollen gar nicht dran vorbeikommen...) kaum vorbei !

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

4.3 Nachtfahrten

Mit so einem Segelboot ist man nicht gerade schnell im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Aber vielleicht ist das ja auch einer der Reize des Segelns. Auf jeden Fall kann man so mit 20 bis 50 Seemeilen zurückgelegter Strecke pro Tag rechnen, wenn man halbwegs morgens losfährt und abends wieder drin sein will. Das hängt - natürlich - von Wind und Wetter ab. So bleibt es manchmal nicht aus, daß man bei Sonnenuntergang noch nicht ganz im angepeilten Hafen ist und dann bei Dunkelheit noch unterwegs ist. Wer es schon mal erlebt hat, weiß, daß es ein tolles Erlebnis ist, unter Vollzeugs bei 4 Beaufort durch die Nacht zu rauschen. Über uns glitzern Milliarden von Sterne, irgendwo blitzt ein Leuchtfeuer durch die Nacht und weist uns den Weg. Am Horizont zieht vielleicht ein Frachter einsam seine Spur, sein Ziel ist irgendwo in Übersee, vielleicht Amerika? Vielleicht Japan? Wer weiß das

schon. Bei gedämpfter Lautstärke philosophische Gespräche führend genießt die Deckswache ihr Dasein und ihren Grog...

Manchmal, wenn die Wetterbedingungen danach sind und man mal ein bißchen Strecke „machen“ will, bietet sich eine Nachtfahrt geradezu an. So eine Nacht draußen hat schon was. Allerdings gibt es auch ein paar Dinge in Kauf zu nehmen: Es wird eine Wacheinteilung vorgenommen, die Nacht in Wachen, d.h. Schichten, unterteilt. Vielleicht muß man mitten in der Nacht raus, um die 2 00 Uhr-Wache zu übernehmen. Oder um der Wache bei einem Manöver zu helfen. Und während man wachfrei in der Koje liegt und zu schlafen versucht, bewegt sich das Boot in der See und schiebt Lage, d.h. liegt schräg, da der Wind die Yacht aus der aufrechten Lage in die Segel-Lage drückt. Was ist, wenn sich das Wetter verschlechtert? Naja, das ganze Gefasel soll Dich nur in die Lage versetzen, ein bißchen mizureden, wenn es um die Entscheidung geht, ob wir eine Nachtfahrt machen wollen oder nicht.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

5 Ausrüstung

Dieses Kapitel könnte ganze Bände füllen. Ich will's mal nicht übertreiben. Den persönlichen Bedarf an T-Shirts, Unterwäsche und Socken muß jeder selbst einschätzen. Allerdings gilt folgende Maxime: Jedes für den privaten, also nicht gemeinschaftlichen Gebrauch bestimmte Ausrüstungsteil (außer der Sicherheitsausrüstung, sowie Ölzeugs inklusive Gummistiefel) muß in dem zugewiesenen, meist sehr knappen Stauraum untergebracht werden. Wer zuviel mitnimmt, hat halt keinen Platz mehr für sich selbst... Es gilt demnach ein wenig Selbstbeschränkung zu üben.

Ein weiterer Hinweis gilt dem Transport des Sammelsuriums. Da sich schon so mancher Skipper totgelacht hat, als Crewmitglieder mit Koffer ankamen, bitten wir doch höflichst darum, derartiges zu Hause zulassen. Die Gesundheit unseres Skippers sollte uns doch schließlich am Herzen liegen! Die Schiffsführung wird es auch dankend registrieren, wenn Schminkköfferchen, Anzüge, Sombreros und Ghetto-Blaster zu Hause bleiben...

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

5.1 Persönliche Ausrüstung

Die folgende Liste gibt eine erfahrungsbasierte Übersicht über die wesentlichen Dinge, am Ende des Handbuches ist nochmals eine Checkliste zum Abhaken angefügt:

- private Wäsche, besonders geeignet ist sogenannte Funktionsunterwäsche, die kaum Feuchtigkeit aufnimmt und schnell trocknet. An lange Socken für in die Gummistiefel denken.
- Eine Garnitur Ölzeugs, darunter fällt jede Art von Wasser-/wetterfester Kleidung, also z.B. k-way-Bekleidung, Parkas, Ski-Overalls, Motorrad-Zeugs. Bitte Jacke und Hose, zumindest auf der Ostsee. Daran denken, daß man eventuell darunter einige wärmende Schichten unterbringen muß, also nicht zu eng besorgen!

- Warmen Pullover oder warme Weste, am besten Fleece-Sachen, da die auch feucht noch wärmen und schnell wieder trocknen. Wer Wind-Stopper-Sachen hat, bloß mitnehmen, es lohnt sich. Fleece-Hosen haben (auf der Ostsee) auch noch keinem geschadet. So manchem war es wegen des großen Temperaturunterschieds zum heißen Tag in der Nacht auch im Mittelmeer zu frisch.
- Zwei bequeme Hosen (z.B. Jogginghosen, Leggings), in denen man genügend Bewegungsfreiheit hat.
- Kurze Hose, Badehose
- Bootsschuhe, z.B. rutschfeste Turnschuhe, die auch mal einen Spritzer Wasser abhaben können. Wichtig ist insbesondere, daß die Sohle nichtfärbend, also am besten hell ist. Manchmal bekommt man auch im binnigsten Binnenland Stoffschuhe mit einer flachen, feinprofilierten („Messerschnitt-“) Gummisohle für so etwa 30,- DM. Die Dinger kosten beim Yachtausrüster das doppelte, also ruhig zuschlagen.
- Gummistiefel, ebenfalls mit nichtfärbender Sohle. Nicht geeignet sind Stiefel (oder Wanderschuhe) mit grobem Profil oder Absatz.
- Badeschlappen für die Duschen im Hafen.
- Schlafsack, eventuell kleines Kissen. Mit anderen Crewmitgliedern wegen Leintüchern absprechen.
- Stirnband, Mütze, Handschuhe, wenn's geht halbwegs wasserfest, Schal oder Halstuch.
- Sonnenbrille, Ersatzbrille, generell alle Brillen mit Brillenband festbändseln.
- Ein paar Wäscheklammern, wer hat, Saughaken.
- Geschirrhandtuch.
- Waschbeutel mit privaten Toilettenartikeln. Zu beachten ist dabei, daß es nicht so wichtig ist, top gestylt rumzulaufen. Der Skipper tut's nämlich auch nicht. Es genügt also eine Grundausstattung (Grundausrüstung: Vergleiche auch Bemerkung zu rein privaten Ausrüstungsteilen zu Beginn des Kapitels...). Wegen Föhn mit anderen Crewmitgliedern absprechen. Es langen schließlich in der Regel maximal zwei, pro Geschlechtsklasse einer.
- Lippenschutzmittel (Labello o.ä.), Sonnencreme, sinnvollerweise wasserfeste, guter Schutzfaktor. Sonnenmütze, festbändselbar.
- Photoapparat, Fernglas, GPS-Handy, Sextant, Weltempfänger, UKW-Hand-Sprechfunkgerät, Segler-/Taschen-Messer, Hafen- und Seehandbücher, Reiseführer, Wörterbücher, naja, falls Du sowas hast. Kannst Du ja vorher auch Deinem Skipper sagen, der freut sich, und muß nicht alles selbst mitschleppen.
- Was zum Lesen. Segeln kann durchaus sehr beschaulich sein. Außerdem vielleicht Musik-Cassetten oder CDs, je nach Ausstattung des Bootes (Skipper fragen!).
- Taschenlampe (z.B. Petzl-Stirnlampe) mit Reservebatterie.
- Seesack (Bloß Vorsicht! Damit ist keineswegs der Skipper gemeint!) zum Transport und Aufbewahren des ganzen Krempels an Bord. Zur Not tut's auch eine flexible Sporttasche geeigneter Größe, weniger geeignet sind Rucksäcke, das geht aber zur Not. Gar nicht in Frage kommen Koffer und anderer sperriger Kram, (dafür gibt es an Bord einfach keinen Stauraum). Irgendwelche Beutel oder Plastiktüten für die verbrauchte Wäsche sind auch recht nützlich, dann kann man die modernden Socken nämlich luftdicht und somit unschädlich verstauen...
- Gültigen Personalausweis oder Reisepaß. Auto-Führerschein, Boots-Führerscheine. Reise-Krankenversicherung, Impfausweis.
- Kreditkarte, Eurocheque-Karte, Euroschecks, Bargeld. Vor allem Euroscheck-Sachen nicht vergessen, denn damit wird in der Regel die Kautions (Wieviel jeder einzelne dazu beisteuern muß, sagt Dir der Skipper bei der Törn-Vorbesprechung.) abgewickelt! Im Mittelmeer-Raum ist inzwischen auch in recht kleinen Häfchen meist ein

internationaler EC-Automat zu finden, so daß sich die Mitnahme von größeren Bargeldbeständen erübrigt. Allerdings sollte man dann seine Geheimnummer (PIN) wissen!

- Schnorchel-Ausrüstung, d. h. Taucherbrille, Schnorchel und Flossen. Sinnvoll durchaus auch Neopren-Anzug, wenn man mal in's Wasser muß (um z.B. außenbords was zu reparieren) oder will (um z.B. ein bißchen den Fischen nachzugucken).

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

5.2 Ergänzung der allgemeinen Ausrüstung

Wie beim Camping-Urlaub auch, muß einiges für den allgemeinen Gebrauch mitgebracht werden, um die Bordausrüstung zu ergänzen. Das betrifft zum Beispiel die Kombüse, wo es oft an gescheitern Messern, ordentlichen Reiben, großen Salatschüsseln oder guten, stabilen Thermoskannen mangelt. Spülzeugs und Geschirrhandtücher und dergleichen mehr müssen wir auch von zu Hause mitbringen. Wer zum Beispiel Wert auf ordentlichen Tee legt, muß sich auch alles mitbringen. Aber das wird bei der Törnvorbesprechung dann im Einzelnen geregelt (Sofern der Skipper nicht unter Alzheimer leidet). Außerdem zählen die oben genannten Dinge wie GPS-Handy und dergleichen eigentlich ebenfalls zu diesem Punkt hier.

Nicht so rosig sondern rostig ist es häufig mit dem Bordwerkzeug bestellt. Wer also einen brauchbaren Werkzeugkoffer hat, kann den ja mal mitnehmen. Den kann man je nach Bord-Ausstattung dann notfalls mit auf's Boot nehmen oder halt im Auto lassen. Wichtig ist auch ein Elektro-Multi-Meter. Hier auch mit dem Skipper absprechen, wer sowas hat und damit umgehen kann.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

5.3 Schaden oder Verlust an privaten Dingen

Zunächst einmal gilt das Verursacherprinzip: Wer was beschädigt, muß es auch bezahlen, das ist ja schließlich nur natürlich so. Allerdings gibt es in der Seefahrt einige Situationen, die sich mit dem obigen Grundsatz nicht oder nur sehr ungerecht behandeln lassen. Hierzu die folgenden - nicht vollständig aus der Luft gegriffenen - Gedankenspiele:

- Ein Mitsegler hat ein gutes Peil-Fernrohr mitgebracht, das sich an Beliebtheit schnell gegen den bordeigenen Peilkompaß Marke „Christopher Kolumbus“ durchsetzt. Die jeweiligen Navigatoren benutzen es also häufiger, und irgendwann passiert's: Bei einer Böe legt sich das Boot noch etwas mehr zur Seite und das Fernglas macht den Abgang vom Navigationstisch und geht zu Bruch. Wer zahlt?
- Ein anderer Mitsegler (Ob das der Grund ist, warum manche so gerne Einhand segeln? hat vom Papa eine sündhaft teure Segler-Armbanduhr geerbt. Beim Kampf mit dem Vorsegel in rauher See passiert es dann: Das Armband reißt, das gute Stück macht sich selbstständig auf den Weg allen losen Gutes an Bord eines Schiffes und tickt dann ein paar Meter weiter unten weiter (In der Ostsee bei Wassertiefen bis etwa 50 m lohnt sich vielleicht eine Rettungs-Tauchexpedition?). Wer zahlt?

Jo, also Du erkennst, daß es schwierig sein kann, sich da im Nachhinein einig zu werden. Während der erste Mitsegler wohl mit Recht Ersatz (von wem aber?) fordern kann, hat Mitsegler Nummer Zwei nach alten Seefahrtsregeln persönliches Pech. Deshalb vereinbaren wir, d. h. alle Crewmitglieder inklusive Skipper, vorher das folgende: Schäden, die beim allgemeinen Einsatz eines Ausrüstungsgegenstandes (ob der privat ist oder zum Boot gehört, ist eigentlich schnurz...) durch nicht vorsätzlich oder sehr grob fahrlässiges Benutzen entstehen, trägt die Bordkasse. Das bedeutet nichts anderes, als daß alle Crewmitglieder gleichermaßen ihren Anteil tragen müssen. Daher ist es wichtig, mit allen Gegenständen sorgfältig umzugehen und sie insbesondere stets seesicher (Daran denken, daß sich die Richtung der Neigung öfters und auch mal unvorhersehbar ändert...) zu lagern . Rein zur persönlichen Ausstattung dienende Objekte können hingegen nicht ersetzt werden. Jeder muß daher selbst abwägen, ob er das teure Erbstück mitnehmen und im Einsatz tragen will. Er handelt auf eigenes Risiko.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6 Das Bordleben

Dazu lassen wir einen absoluten Experten sprechen. Es handelt sich um Karl Vettermann, der in seinem Buch „Barawitzka segelt nach Malta“ folgende Situation für die Nachwelt aufzeichnete:

„Wie mir mein Bruder gesagt hat, ich soll auf einer Yacht mitsegeln, hab' ich gedacht, das wird ein gemütlicher Urlaub unter Millionären, wo man an Deck kommt, sich irgendwo in der Sonne ein Handtuch ausbreitet, sich von einem hübschen Playgirl im Minibikini den Rücken mit Sonnenöl einreiben läßt und dann in Herrenmagazinen blättert und sich ab und zu einen eiskalten Drink bestellt.“

Eine höllische Lachsalve belehrte den ahnungslosen Georg Hajduk, daß er anscheinend vollkommen falsch informiert war über das süße Yachtleben.

„Handtuch, Sonnenöl und Magazine lesen an Deck, hua, huahua!“ brüllte Simon.

„Georg, Du wirst schauen wie es auf so einem Deck aussieht. Da ist kein Platz für Sonnenanbeter, da klettern

wir wie die Affen herum, wenn der Spinnaker gesetzt oder weggerissen wird. Da heißt es an den Winschen kurbeln bis die Knochen krachen, und an den Schoten ziehen, bis die Haut in Fetzen geht. Da heißt es, riesige steife Segel mit den Fingernägeln zusammenkratzen, während sie versuchen, Dich in's Wasser zu schmeißen, und dabei mußt Du noch aufpassen, daß Dir das wild knatternde Schothorn nicht den Schädel einschlägt. Wuuuuuuu, Magazine lesen und Drinks bestellen!“, Simon schüttelte den Kopf wie ein Kampfstier, dem der Torero auf einmal frische Oliven offeriert.

„Segeln heißt, sich in winzigen, für Zwerge konstruierten Schlafkojen zusammenkrümmen, während man herumgeworfen wird wie ein Würfel im Würfelbecher, von oben eiskaltes Salzwasser heruntertropft und Du zusehen mußt, wie unter dir ein Kamerad sich gerade in deine Gummistiefel übergibt“, lachte Rosenstein und sprach anscheinend aus eigener Erfahrung.

Tja, Segeln, das Bordleben. Was soll man darüber sagen? Irgendwo zwischen Schwerwetter-Regatta-Segeln und Sonnen-Badeplattform-Dümpelei spielt sich auch Dein Törn ab. Wer weiß schon vorher, wie es wird? Wenn die Windgötter mitspielen, haben wir genug Gelegenheit Vollzeugssegelei zu betreiben, mit ausreichend Zeit sich auch mal zu sonnen. Wird's heftiger, liegen, krabbeln, sitzen oder stehen wir eingemummelt an Bord rum, reffen, hantieren, kurbeln, machen und tun - und werden dabei in der Regel naß. Von Sonne meist

dann keine Spur (Manchmal ist so'n bißchen Mistral gar nicht übel. Dann hat man beides: Sonne und, wir hoffen, nicht zu frischen Wind). Flautet es aber heftig, so läuft man am besten in die nächste Bucht und ankert gescheiterweise. Sonst dümpelt man sich viele Stunden irgendwohin, bekommt einen Sonnenstich (Der Autor spricht wohl aus Erfahrung, wie?), oder einen Knatterschaden vom Motorgedröhne. Anspruch auf dieses oder jenes Wetter hat man bei einem Segeltörn halt selbst als zahlender Gast nicht. Nur eines kann versichert werden: Die Aufrechterhaltung der Versorgung mit kühlen Drinks (oder heißen, edel verbrämten Getränken, wie man's gerade braucht!) wird unter allen Umständen zu den vornehmsten Aufgaben der Schiffsleitung gehören. Prost!

Zur besseren Orientierung hier nochmals ein paar Bemerkungen zu den wichtigsten Tätigkeiten/Positionen an Bord. Einige sind fest mit bestimmten Personen verknüpft, andere werden abwechselnd von der ganzen Crew getragen.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.1 Der Schiffsführer

Normalerweise nennt man ihn an Bord einfach Skipper. Er hat den verantwortungsvollsten Posten an Bord, denn er ist nach nationalem und internationalem Recht verantwortlich für

- das ordnungsgemäße Führen der Yacht, d. h. er muß sich um die Einhaltung aller Verkehrs- und sonstigen Rechtsvorschriften (Zoll, Umwelt, u.a.) kümmern. Er trägt auch nach außen hin die Verantwortung für das Tun aller seiner Mitsegler, egal welchen Quatsch die machen!
- die Sicherheit von Crew und Schiff, das betrifft zum Teil obige Bestimmungen, geht aber weit darüber hinaus. Seemannschaftlich reicht seine Verantwortung weit über formaljuristische Gegebenheiten hinaus (Die aber durchaus schon sehr weitreichend sind!). Das beginnt bei der Gründlichkeit der Einweisung der Crew in sicherheitsrelevante Fragen und reicht über die Verantwortung für den Zustand der Sicherheits- und Notfalleinrichtungen bis hin zu Entscheidungen über einzelne Manöver oder den Törnverlauf. Er muß sich daher über Wetter- und Seebedingungen informieren, sich um geeignete Kurse, Hafenansteuerung, den Dieselbestand, den Trinkwasserverbrauch, den Zustand der Batterien und vieles, vieles mehr kümmern.

Es leuchtet ein, daß er entsprechend eine Weisungskompetenz, also eine Art Befehlsbefugnis, gegenüber allen Crewmitgliedern hat, die ihn in die Lage versetzen soll, seiner Verantwortung auch gerecht zu werden. Jeder, der sich zum Törn anmeldet, muß dies uneingeschränkt akzeptieren. Wer sich seemännischen oder sicherheitsrelevanten Anweisungen widersetzt, muß im Ernstfall damit rechnen, bei der allernächsten Gelegenheit unter dem kompletten Verlust aller Ansprüche von Bord gewiesen zu werden. Der Skipper hat an Bord das Sagen, und das ist keineswegs überkommene Seefahrtstradition, sondern aus gutem Grund auch formaljuristisch so geregelt. Punkt. Selbstverständlich hat es ein guter Skipper nicht nötig, seine Crew wie einst Captain Bligh rumzukommandieren und zu schikanieren, genauso wenig wie die Mannschaft es sich gefallen lassen muß, dem Skipper einen schönen Urlaub zu finanzieren und zum Ausgleich dafür nach seiner Pfeife zu tanzen hat. Crew und Skipper bilden eine integrale Einheit, und nur zusammen und gemeinsam handelnd wird es für alle ein gelungener Törn. Es gibt aber halt Situationen, in denen die Crew gegebene Anweisungen

ohne langes Zögern und Widersprechen, ohne Rücksicht auf Lust und Laune durchführen muß. Nur so lassen sich kritische Situationen erfolgreich bewältigen.

Jeder gute Skipper wird aber hinterher für Manöverkritik und Verbesserungsvorschläge dankbar sein, denn egal wie erfahren er ist, dazu lernen und es besser machen, das geht immer! Außerdem ist es stets lehrreich, durchgestandene Situationen nochmals im Detail zu diskutieren und zu klären, warum was gerade so und nicht anders gemacht wurde (Daraus entwickelt sich dann meist das bekannte Seemannsgarn.) .

In der Regel beteiligt sich der Skipper an sonstigen Bordaufgaben wie Kochen und Putzen auf Grund seiner zahlreichen eigentlichen Aufgaben nur fakultativ. Er muß in seiner Position ständig frei sein, um alles im Auge zu behalten, dieses und jenes in Betracht zu ziehen, Hafenhandbücher und Seekarte zu studieren, Alternativen zu kalkulieren, die Wache zu unterstützen, kurz, um sich um die Schiffsführung zu kümmern (Wem der Skipper als alter Schmarotzer vorkommt, kann ja nächstes mal ja mit einem anderen fahren) .

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.2 Der Co-Skipper

Er oder sie (Natürlich kann es auch „Die Schiffsführerin“ oder „Die Co-Skipperin“ sein, is ja klar) ist der Stellvertreter des Schiffsführers und sollte ihn im Notfall in allen seemannschaftlichen und nautischen Bereichen ersetzen können. Normalerweise unterstützt er die Entscheidungsfindung des Skippers durch Beratung und Kritik und fördert dann die Umsetzung der getroffenen Entscheidungen tatkräftig.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.3 Steuermann, Navigator, Wetterbeobachter

Diese Posten wechseln in der Regel, je nach Befähigung und Willen der einzelnen Crewmitglieder. Während der Steuermann durchaus eine gesetzliche Verantwortung für die Verkehrsvorschriften trägt, lastet auf dem Navigator die zwar nur ideelle, aber oft schwerere Last, mit seinen Künsten über den Kurs und bestimmte Manöver zu entscheiden.

Auf einem so von den Wetterbedingungen abhängigen Gefährt wie einem Segelboot kommt der Wetterbeobachtung eine besondere Bedeutung zu. Es hat sich bewährt, diesen Posten für den gesamten Törn fest einzuteilen. Dann heißt es hinterher nicht „aber ich dachte, daß Du...“ . Der Aufgabenbereich des Weatherman oder der Weatherwoman umfaßt außer dem Führen des meteorologischen Logbuchs, das regelmäßige Ablesen des Barometers und das Abhören und Auswerten von Funk-Wetterberichten. Er arbeitet natürlich, wie alle hier genannten Positionen, eng mit dem Skipper zusammen und hält diesen über die aktuelle Entwicklung auf dem Laufenden, damit frühzeitig auf kommende Wetterbedingungen reagiert werden kann.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.4 Wachführer

Wird eine Wacheinteilung vorgenommen, so bestimmt der Skipper geeignete Wachführer. Diese müssen in der Lage sein, das Schiff in der Zeit ihrer Wache mit Unterstützung durch den Rest der Wache korrekt zu führen. Nur in Ausnahmesituationen sollte der Skipper oder die Freiwache in Anspruch genommen werden müssen. Während der Wache trägt der Wachführer entsprechend eine ähnliche Verantwortung wie der Skipper insgesamt - und hat eine entsprechende Weisungskompetenz.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.5 Backschaft

Backschaft, das bedeutet Küchendienst. Aber nicht nur. Die aktuelle Backschaft ist auch für das Führen der Einkaufsliste und für deren Umsetzung in die Praxis zuständig. Wie die Backschaft organisiert wird, läßt sich am besten auf der Törn-Vorbesprechung regeln, denn es gibt verschiedene Modelle und verschiedene Vorlieben. Zum Beispiel kann der Koch-Dienst täglich wechseln oder dauerhaft einem Hobby-Koch übertragen werden. Es kann vereinbart werden, daß Koch- und Spüldienst eine Einheit bilden. Dann überlegt sich jeder, wie schlimm er die Kombüse bei der Zubereitung seiner Leckereien zusaut. Oder, damit die kreative Aufgabe des Kochens ein wenig belohnt wird, spült jemand anderes. Oder, naja, es gibt sicher noch mehr Möglichkeiten, wie Du Dir denken kannst.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

6.6 Sonstige Aufgaben

Es gibt noch einige sonstige Aufgaben (Oft schon bei der Törn-Vorbesprechung. Wer will welches Amt übernehmen?) auf dem Schiff, die der Skipper in der Regel festen Personen zuweist :

- Tägliches überprüfen des Motors, d.h. z.B. Ölstand kontrollieren. Damit er brav und unproblematisch seinen Dienst versieht.
- Kontrolle der Seeventile und des Gashahns vor dem Auslaufen, damit das Boot nicht absäuft oder abbrennt.
- Kassenwart. Er führt die bereits erwähnte Bordkasse. Aus ihr werden die laufenden Kosten bestritten für den Einkauf von Lebensmitteln, die Liegegebühren in Häfen, die Treibstoff-Rechnung an der See-Tankstelle und einiges mehr. Außerdem trägt sie - bestimmte - Ausgaben für Schäden und Verluste an Ausrüstungsgegenständen. Die Kasse und das Kassenbuch sind daher genauso gewissenhaft zu führen, wie der Haushalt und das Bilanz-Journal einer GmbH.

Alles andere an Bord regelt sich normalerweise von selbst. Schoten bedienen, Ausguck gehen, mal das Deck abspritzen, den Salon hin- und wieder klarieren und durchfegen, all das sind Dinge, bei denen man sich auch als totale Landratte spontan nützlich machen kann. Das bedeutet aber nicht, daß dies Aufgaben ausschließlich für die „Neulinge“ sind. An Bord wird von jedem erwartet, daß er aktiv mit anpackt, auch ohne, daß man immer eine Aufforderung braucht.

Noch was gibt es zum Thema Bordleben zu sagen. So'n Segelschiffchen bietet schon ordentlich Platz für die Crew, aber es ist natürlich kein Luxuskreuzer. Man kommt sich sozusagen zwangsläufig ein wenig näher. Es ist daher irgendwie klar, daß sich jeder ein wenig

bemühen muß, mit dem Rest auszukommen. Private Freiräume sind an Bord nur sehr begrenzt gegeben. Gegenseitige Rücksichtnahme, Toleranz und Freundlichkeit machen das Bordleben erheblich einfacher. So ist es zum Beispiel Tradition, daß unter Deck nicht geraucht wird. Ich denke, daß man das gar nicht als Verbot extra aussprechen muß, denn es fällt vollständig unter die Regel gegenseitiger Rücksichtnahme. Bewährt hat es sich auch, Ärgernisse direkt und offen anzusprechen (Bekanntlich macht aber der Ton die Musik!), so kann sich normalerweise gar kein größeres Konfliktpotential aufbauen. über die hier angesprochenen Punkte sollte jeder, bevor er an Bord geht, gründlich nachdenken, dann sind beste Voraussetzungen für ein fröhliches und kameradschaftliches Miteinander auf dem Törn gegeben. Ahoi.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

7 Hygiene und Ordnung an Bord

Tja, ein etwas unangenehmes Thema, da man sich immer, wenn jemand darüber referiert, in die frühe Kindheit zurückversetzt fühlt, und die war bekanntlich bei uns allen so prägend, daß wir jetzt mit etlichen Macken und Psychosen herumlaufen. Deshalb sollten wir uns jetzt von der lieb gewordenen Einbildung, daß Mami immer hinter uns her räumt, ein Weilchen trennen. An Bord müssen wir das selbst in die Hand nehmen.

Im Prinzip läßt sich das Thema in drei Bereiche einteilen: Privater Raum (Koje, Spind), normaler Gemeinschaftsraum (Salon, Kombüse, Cockpit) sowie die Toiletten. Fangen wir mit dem leichtesten an: Privater Raum. Es ist im Prinzip jedem selbst überlassen, welcher Grad das Chaos er in der eigenen Koje und im eigenen Spind hat. Angemerkt sei allerdings, daß auf alle Ausreden wegen Zuspätkommens oder Außerstandeseins aufgrund eines nicht zu findenden Ausrüstungsteils dreimaliges Kielholen und Strafwache stehen! Wer länger suchen muß, muß halt früher damit anfangen!

Bei schlechtem Wetter erzeugt sich meist sehr zügig eine gewisse Unordnung im Salon. Das reicht von herumliegenden Ausrüstungsteilen, ungespültem Geschirr bis hin zu grünlichen Crewmitgliedern. Das ist normal so und nicht immer zu vermeiden. Allerdings gibt es keinen Grund, warum bei schönem Wetter oder im Hafen das gleiche Chaos herrschen sollte. Es ist für alle Crewmitglieder wesentlich angenehmer, wenn der Salon und die Kombüse in einem einigermaßen sauberen Zustand sind. Es ist also keineswegs verpönt, zwischendurch mal aufzuräumen und durchzukehren...

Tja, die Toilette. Das wichtigste Gebot, daß unbedingt eingehalten werden muß, ist: Nichts, was nicht direkt dem Verdauungstrakt eines Crewmitgliedes entstammt, darf in die Toilette gelangen. Die Dinger verstopfen höllisch schnell, insbesondere Toilettenpapier und Damenbinden müssen also (z.B. in einer blickdichten Tüte) gesammelt und separat entsorgt werden. Andernfalls muß der oder die Schuldige die Toilette mit dem ganzen Syph zerlegen, reinigen und wieder funktionstüchtig zusammenbauen. Und da gibt es keinerlei Pardon! Prost Mahlzeit.

Zur Wiederholung: Nichts, was nicht unmittelbar vom Crewmitglied selbst 'produziert' wurde, darf in die Toilette. Insbesondere kein Toilettenpapier.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

8 Medizin an Bord

8.1 Allgemeines

Der Skipper hat, so wie jeder Autofahrer auch, mal einen Erste-Hilfe-Kursus gemacht. Und ist nicht zufällig ein Arzt in der Crew, so kann wirkliche Hilfe im Notfall einige Stunden, wenn nicht gar Tage entfernt sein. Denn selbst bei küstennahem Segeln dauert es auch unter Vollgas meist ein paar Stunden bis zum nächsten Hafen. Ebenso braucht das Abbergen durch einen Rettungshubschrauber oder einen DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) -Rettungskreuzer seine Zeit. In besonderen Fällen kann über UKW-Sprechfunk bei der nächsten Küstenfunkstelle eine funk-medizinische Beratung angefordert werden. Man wird dann direkt mit einem erfahrenen Arzt verbunden und hat so zumindest fernmündliche Unterstützung bei der Behandlung einer verletzten oder erkrankten Person. Generell sind zu dem Thema Medizin an Bord folgende Punkte zu beachten:

- Mitsegler, die an Krankheiten leiden, die unter Umständen eine spezielle Behandlung oder spezielle Rücksicht erfordern, müssen dies vor Törntritt unbedingt dem Skipper melden (beispielsweise Epileptiker, Herzranke oder auch Personen, die unter starken Depressionen leiden). Der wird derartige Informationen natürlich streng vertraulich behandeln, weiß aber im Notfall Bescheid und kann sich danach richten bzw. danach handeln.
- Benötigt man spezielle Medikamente, so muß man sich - wie bei jeder anderen Reise auch - selbst vorher um die Versorgung kümmern. In anderen Ländern kann es langwierig bis unmöglich sein, ein spezielles Medikament zu erhalten (Und warten, bis jemand alle Apotheken der Insel abgeklappert hat, ist nervig.)
- Jedes Crewmitglied sollte bei Auslandstörns abchecken, wie es mit der persönlichen Krankenversicherung steht und gegebenenfalls eine Auslands-Reise-Krankenversicherung abschließen.

Ähnlich wie beim Auto ist an Bord ein Erste-Hilfe-Kasten, der das allernötigste enthält. Da in diesem Bereich ein bißchen mehr aber kaum schaden kann, sollte bei der Törn-Vorbesprechung abgesprochen werden, wer nochwas zur Bordapotheke beitragen kann. Dabei ist insbesondere an Desinfektionsmittel, Schmerzmittel, Mittel gegen Durchfall oder Verstopfung, Brandsalbe und so Zeugs gedacht.

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

8.2 Seekrankheit

Besondere Erwähnung soll die berühmt-berüchtigte Seekrankheit finden. Sie ist die schlimmste Geißel der Seefahrt, und selbst sonst kerngesunde, vor Kraft strotzende Menschen sind vor ihr nicht sicher. Ob man seekrank wird, läßt sich nur an Bord eines Schiffes feststellen, aber wenn man auf ´ner Alpenpaßstraße hintersitzend entspannt ein Buch lesen kann, während der Fahrer versucht James Bond einzuholen, dann hat man gute Chancen, davonzukommen.

Seekrank zu werden ist nicht im Mindesten ehrenrührig. Selbst so berühmte Seefahrer wie der britische Admiral Nelson oder - etwas zeitgemäßer und vielleicht nicht ganz so berühmt - der deutsche Weltumsegler Bobby Schenk litten oder leiden unter ihr. Es ist also keine Schande, seekrank zu werden, und darüber wird auch nicht gespottet. Es gibt die „Mal de mer“ in

verschiedenen groben Abstufungen:

- Kann selbst bei schlimmstem Geschaukel Kopf über in der Motorbilge hängend ein altes Leberwurstbrot verzehren, während er nach einem Leck in der Dieselleitung sucht. D.h. wird nicht seekrank.
- Leichte Übelkeit beim ersten Seegang unter Deck, die sich mit ein wenig frischer Luft um die Nase und ein bißchen Ablenkung verdrängen läßt. Ab dem zweiten oder dritten Tag beschwerdefrei.
- Übelkeit bis zum Erbrechen an den ersten Tagen bzw. beim ersten Seegang. Meist nach einer gewissen Zeit ziemlich beschwerdefrei. (Kleiner Hinweis von Erfahrenen: Bitte nur in Lee kotzen, am besten mit Lifebelt gegen Überbordgehen gesichert.)
- Kotzt sich schon im Hafen die Seele aus dem Leib, läuft grün an und muß für einige Tage überwacht werden, damit er nicht freiwillig über Bord geht.

Ich persönlich kenne begeisterte Segler aus allen obigen Kategorien, die sich immer wieder auf's neue auf Törn begeben und sich einfach nicht abschrecken lassen! Also, nur nicht verzagen, so schlimm ist es eben doch nicht. Und außerdem gibt es inzwischen durchaus brauchbare Medikamente gegen Seekrankheit. Hier eine kleine Übersicht:

- Reisegold. Das hilft mir persönlich und einigen anderen mir bekannten Personen sehr gut. Auch hat es erfreulich geringe Nebenwirkungen, insbesondere was die Müdigkeit angeht, und ist rezeptfrei.
- Dramamine. Dieses berühmte amerikanische Präparat (US-Navy) schlägt unterschiedlich an. Vielen hilft's.
- Cinnarizin/Stugeron. Wird vom Schwer-Wetter-Papst Adlard Coles empfohlen.
- Vomex A. Gibt es als Tabletten und als Zäpfchen. Das letztere hat Vor- und offensichtlich auch Nachteile. Gut ist, daß man damit auch Leute behandeln kann, die schon bei dem Gedanken, eine Tablette schlucken zu müssen, am Reihern sind. Andererseits ist die Behandlung ein wenig unhandlich und wird meist als unerfreulich empfunden. (Wir wollen damit niemandem zu nahe treten. Wer's partout mag...) Generell muß man mit der Dosierung ein wenig herumexperimentieren, da die Tabletten häufig recht stark dosiert sind. Also lieber mal mit 'ner halben Tablette anfangen.
- Scopolamin-Pflaster. Diese oft als Wundermittel angesehenen Dinger sind in letzter Zeit wegen manchmal schwerer Nebenwirkungen in Veruf gekommen. Berichtet wurde von psychischen Störungen und sowas Schrecklichem (Vgl. Yacht 5/96 „Krank durch das Pflaster?“). Gibt's inzwischen (Stand 2/98) aber mit neuer Rezeptur, die weniger kritisch sein soll. Vorteil: Ein Pflaster reicht für mehrere Tage.
- Super-Pep. Diese Kaugummis haben leider nur eine recht kurze Wirkzeit und können schwerere Fälle erfahrungsgemäß auch nicht wirklich schützen.
- Ingwer. Ja, damit ist dieses komische, scharf schmeckende Zeugs gemeint. Angeblich soll das ein altes Piraten-Mittel sein. Man kann „Haushalts“-Ingwer nehmen oder es teuer in der Apotheke kaufen.
- Akupressur. Nein, das ist jetzt kein Name für eine Tablette, sondern eine Methode. Man drückt dabei an der Innenseite des Unterarms auf die Stelle zwischen Handgelenk und in etwa der Armbanduhr in eine Kerbe zwischen den Sehnen. Einige Leute berichten, daß es ihnen gut geholfen hat. Es gibt sogar spezielle Armbänder mit integriertem Press-Stein. Vermutlich sitzt das Ding dann doch nicht richtig, obwohl es teuer war... Aber, warum nicht mal ausprobieren?

Bitte bedenke, daß die meisten Mittel verschreibungspflichtig sind, also bitte rechtzeitig vor dem Törn zum Arzt gehen. Nicht unerwähnt bleiben sollte außerdem, daß die Seekrankheit eine große psychologische Komponente hat. Mit anderen Worten, wer unbedingt seekrank werden will, sollte sich die ganze Zeit wegen der Gefahr es vielleicht zu werden, verrückt machen. Das hilft bestimmt!

[zum Inhaltsverzeichnis](#)

9 Rechtliches

Da so eine Yacht einen ganz ordentlichen Wert hat und man damit auch gehörigen Unfug anstellen kann, müssen Charterschiffe versichert werden. (Je nach Werft und Ausstattung zahlt man für ein 11 m-Boot um die 250.000,-- DM.) Da gibt es zum einen eine Vollkaskoversicherung, die für Schäden am eigenen Boot aufkommt. Damit die Besatzung aber nicht leichtsinnig wird, gibt es meist eine ordentliche Selbstbeteiligung, die wir Charterer als Kautions hinterlegen müssen. Treten Schäden auf - oder wurden bei der Boots-Übernahme welche übersehen! -, so muß zunächst diese Kautions dran glauben. Dann gibt es noch, ähnlich wie beim Auto, eine Haftpflicht-Versicherung, die für Schäden anderer aufkommt. In diesem Zusammenhang muß das folgende besonders erwähnt werden, denn jeder Törn-Teilnehmer akzeptiert diese Regelung automatisch (Vgl. Crew-Vertrag bzw. Mitsegler-Vereinbarung): Innerhalb einer Crew werden keine zivilrechtlichen Ansprüche bei etwaigen Schäden gestellt! Dies gilt insbesondere dem Skipper gegenüber. Eine Crew ist eine kameradschaftliche Gemeinschaft, die Androhungen gegenseitiger Regress-Ansprüche paßt da nicht dazu. Daher ist es Pflicht eines jeden Mitseglers, von vornherein sein Verhalten so zu gestalten, daß er sich und andere soweit wie möglich nicht gefährdet. Insbesondere muß jeder selbstverantwortlich auf seine eigene Sicherheit achten (Rettungsweste und Lifebelt und so!).

Selbstverständlich ist das Mitführen und der Genuß von Rauschgift an Bord allerstrengstens untersagt. Das wäre ein klarer Grund für den Skipper, jemanden vorzeitig von Bord zu weisen, da es zum einen extrem unkameradschaftlich ist, dem Rest der Crew den Urlaubs-Törn zu versauen, weil der (gar nicht so selten kontrollierende) Zoll irgend ein Zeug im Schiff gefunden hat. Außerdem wäre der Skipper mit dran, obwohl er vielleicht damit gar nichts zu schaffen hat. Auch der übermäßige Konsum von Alkohol ist unverantwortlich, denn die mit Abstand meisten tödlichen Unfälle beim Segeln sind auf Überbordgehen im Suff zurückzuführen!

Ein weiterer häufiger Knackpunkt ist die Sache mit der Anzahlung. Der Skipper, der ja meist den Törn vorbereitet, d. h. also sich einen Vercharterer sucht, mit diesem in Kontakt tritt und dann das Boot auswählt, muß ziemlich viel Geld zur Anzahlung und Erfüllung des Vertrags berappen. Nach außen hin läuft das ganze Chartergeschäft auf seinen Namen. Sicherlich wird er eine Reise-Kosten-Rücktrittsversicherung abschließen, aber die zahlt bekanntlich auch nicht immer. Interessierte eventuelle Mitsegler müssen daher oft eine Anzahlung auf ihren Anteil an der Charter-Summe machen, bzw. so etwa vier Wochen vor dem Törn die gesamte Summe an den Organisator/Skipper überweisen. Wer dann aber kurzfristig abspringt, warum auch immer, kann nicht immer mit der Rückzahlung der Gebühr rechnen. Dies hängt zum einen davon ab, was vorher miteinander vereinbart wurde, und zum anderen, falls nichts Spezielles dazu gesagt wurde, ob die Restcrew kurzfristig noch jemanden als Ersatz für die abgesprungene Person findet.

10 Literaturhinweise

Wer sich vor seinem Törn noch ein bißchen sachkundig machen will, oder sich ein bißchen in Stimmung zu lesen gedenkt, der findet hier ein paar nützliche Literaturhinweise. Zunächst eher Unterhaltsames zur Einstimmung:

- Aebi, Tanja Die Welt im Sturm erobert. Als Achtzehnjährige ohne große Segelerfahrung einhand um die Welt, sehr lesenswert!
- Calligaro, Gudrun Ein Traum wird wahr. Als erste Deutsche einhand eine schwierige West-Ost-Weltumsegelung geschafft.
- Schenk, Bobby Freiheit hinterm Horizont. Dieser Reisebericht schildert die erste Weltumseglung der Schenks (mit seiner Frau), die ihn in Deutschland bekannt gemacht hat.
- Vettermann, Karl Barawitzka segelt nach Malta. Die Barawitzkaschen Segelabenteuer sind sehr lehrreich, aber vor allem sehr humorvoll beschrieben. Die moderne Form des Seemannsgarn. Es gibt auch noch
 - Die Irrfahrten des Barawitzka
 - Barawitzka und die See-Amazonen
 - Barawitzka - Lauter Kapitäne und keine Matrosen
 - Barawitzka und der Taiwan-Klipper

Die nächsten Hinweise beziehen sich auf Lehr- und Sachbücher, die nicht nur für Landratten und sonstige Neulinge interessant sein könnten:

- Bark, A. Segelführerschein BR und Sportbootführerschein See. Das Standard-Werk für Küstenkapitäne.
- Bond, B., Sleight, S. Seglers Handbuch. Das Buch ist eine leicht verständliche, ausführlich bebilderte Darstellung modernen Segelns und reicht von der grundlegenden Handhabung einer Jolle bis zum perfekten Spinnaker-Manöver auf einer Hochseeyacht.
- DHH Seemannschaft. Zurecht der Bord-Schinken auf deutschen Charter-Yachten.

Wer sich für's Wetter interessiert:

- Autorenteam des Seewetteramtes Das Seewetter. Ein recht wissenschaftlich gehaltenes Buch, das in die Zusammenhänge des Wettergeschehens und die Bord-Metereologie einführt.
- Karnetzki, D. Das Wetter von morgen. Ein relativ ausführliches, recht leicht zu lesendes Handbuch für den (angehenden) Bord-Wetterfrosch.
- Karnetzki, D. Wetterregeln für Segler. Etwas komprimiert und auf Vorhersagen aufgrund Bord-Wetterbeobachtung optimiert.
- Kaufeld, L. et. al. Mittelmeerwetter. Da das Mittelmeer sein eigenes Wetter macht.

Wenn man mal in ein Gezeitenrevier fährt, aber sicher auch für einfache Nordsee-Badeurlauber interessant:

- Kumm, W. Gezeitenkunde.
-
- Ach, noch was. Obwohl in den obigen Segel-Lehrbüchern stets auch das Kapitel Knoten behandelt wird, hier noch zwei spezielle Quellen...
-
- Sondheim, E. Knoten, Spleißen, Takeln. Seemännische und Zierknoten in Hülle und Fülle.
- Owen, P. Knoten. Dieses Buch enthält viele auch außerhalb der Segelwelt nützliche Knoten, allerdings sind mir persönlich zum Teil andere Namen als genannt bekannt.

Die oben genannten Bücher sind alle im normalen Buchhandel erhältlich. Jetzt noch ein paar Quellen, wo man sich speziell nautische Literatur und Ausrüstung (im Versandhandel) besorgen kann:

- Bade & Hornig Seekarten aus aller Welt, Nautische Handbücher für alle sieben Weltmeere und wo man sonst noch rumschippern kann, so gut wie alle Fachbücher und einiges mehr.
- Compass Bekleidung, Seemanns-Zubehör, Nautische Ausstattung, Literatur. Es gibt da die ganz normalen Sachen, aber auch viel Schicki-Micki-Krempel.
- A.W. Niemeyer Bekleidung, Seemanns-Zubehör, nautische Geräte, Boots-ausrüstung, Literatur. Der Niemeyer-Katalog ist der Quelle-Katalog der Sportbootfahrer, da gibt's fast alles.