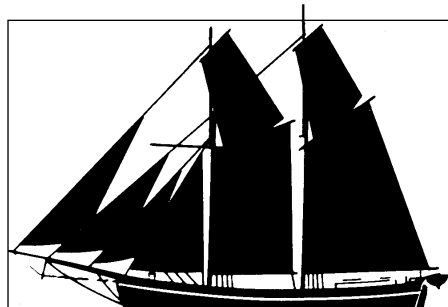


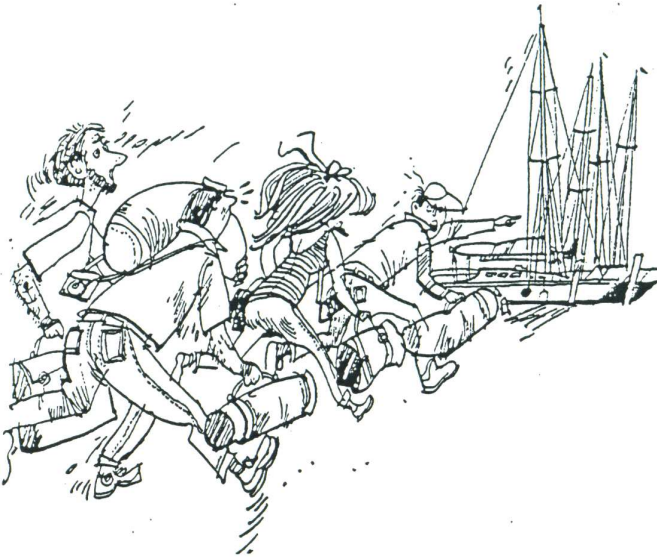


Worte an die Crew



Bevor wir "unsere" Yacht in Besitz nehmen, nehmen Skipper und Co. einen gründlichen Eincheck vor. Der Vercharterer macht sorgfältig mit Boot, Technik und Ausrüstung vertraut und weist in die Bedienung aller wichtigen Funktionen ein.

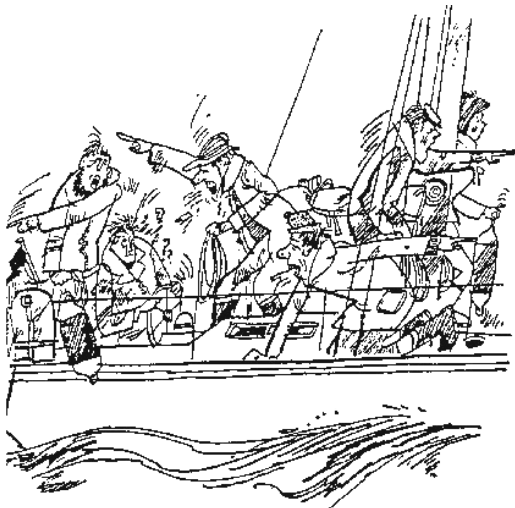
Erst danach kommen Proviant und persönliche Ausrüstung an Bord. Wir stauen alles sofort an seinen endgültigen Platz, Stau- und Proviantmeister überwachen alles und fertigen die Stauliste an.



Traurig aber wahr: Die meisten Chartercrews laufen überhastet, möglichst sofort nach der Bootsübernahme aus, noch dazu mit einem Schiff, das sie kaum kennen!

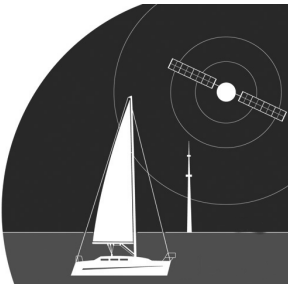
Sicheres und erholsames Segeln hängt aber ganz wesentlich davon ab, dass Crew und Boot aufeinander eingespielt sind. Deshalb fahren wir in Ruhe im Heimathafen alle wichtigen Manöver unter Maschine, lernen, wie das Boot dreht und stoppt, die Besatzung übt wenigstens einmal Segelbergen und Reffen und lernt die Bordtechnik durch Ausführen aller Handgriffe kennen.

Charteryachten und ihre Crews sorgen oft für erlebnisreiche und kurzweilige Abende in allen Urlaubshäfen der Welt: Da läuft eine Segelyacht in einen fremden und schon vollen Hafen ein. Die gesamte Besatzung ist an Deck versammelt und diskutiert laut darüber, wo



angelegt werden soll. Alle brüllen dem armen Mann am Ruder, der vor Öljacken kaum noch etwas sehen kann, fortwährend wertvolle Ratschläge und Anregungen zu: „da ist 'ne Box frei!“ „Nein! Hier am Kai liegen wir besser!“ „Mehr nach rechts!“ „Rückwärts rückwärts Mensch!“ Hieraus wird dann allzu oft eine harte Landung.

Wenn wir einlaufen, ist das Deck makellos aufgeklart. Es liegen Festmacher mit Palstek und Fender bereit. Die Crew sitzt mit dem Skipper in der Pflicht und bespricht leise alle Manöver. Erst kurz vor dem Anlegen geht jeder auf seinen Posten.



Funksprechverkehr, ein paar Tipps

(nicht nur für Funker, sondern alle: Funker manchmal unerreichbar/ verhindert - jeder muß mal ans Mikro).

Der Skipper weist jeden in die technisch kinderleichte Bedienung des Funkgeräts ein.

Alle beherzigen den Spruch:

Denken Drücken Pause Sprechen

1. Normaler Anruf

„Odysseus hier Helena bitte kommen“

2. erste Antwort

„Helena hier Odysseus bitte kommen“

Im weiteren Gesprächsverlauf ist es nicht mehr erforderlich, beide oder auch nur einen Funkrufnamen zu nennen; immer aber sollte die Durchsage „bitte kommen“ den Ruf beenden, oder aber schöner, weil neudeutsch „over“

Also:

„Wie lautet eure Position over“

„Hier Helena wir stehen 3 sm südostwärts Hafen Panormitis, over“

„Hier Odysseus verstanden. Habt ihr Funkkontakt zu Ajax, kommen“

„Nein kommen“

„Wann werdet ihr einlaufen, kommen“

„Wir lichten in ca. 1/2 Stunde die Anker, kommen“

3. Gesprächsende

Wer ‚Ende‘ sagt (oder ‚Out‘) will keine Antwort mehr. Wer ‚kommen‘ (oder ‚over‘) sagt, will eine Antwort. Grob falsch (aber ganz häufig!) ist ‚Ende over und Out‘

Das Funkgespräch zu 2. wird daher folgendermaßen beendet:

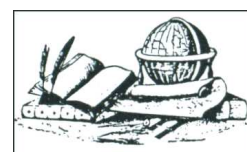
Hier Odysseus, da freuen wir uns auf das Wiedersehen. Bis bald, Ende“

(Keine Antwort von Helena!)

Ein letzter Hinweis:

In echten Notlagen – wenn der Funk nicht mehr funktioniert – ist ein Handy oft die letzte Möglichkeit zur Verständigung. Am besten feste Sende- und Empfangszeiten untereinander vereinbaren!

Bei Törnbeginn wird der admiral den **Funkkanal und Ausweichkanal** festlegen und eine Mobil-Nummern-Liste fertigen und verteilen.



Für uns alle dürfte zutreffen, dass wir noch lange - nach stressiger Anfahrt oder ermüdendem Flug - das Gestern im Hinterkopf haben.

Bei vielen dauert es mitunter eine Woche, bis sie sich wirklich vom Alltag lösen und merken, im Urlaub zu sein. Alle, nicht nur der Skipper, müssen versuchen, vom ersten Tag an ihre geschäftlichen Sorgen an der Pier zu lassen. Es interessiert niemanden in der Crew, ob die Aktien steigen oder die Nachbarin die Blumen wirklich gießt, oder ob in der Firma ein Mitarbeiter ausgefallen ist!

Eine Crew ist erst dann Crew, wenn jeder das gemeinsame Interesse, nämlich Segeln als Triebkraft der Gruppe erkannt hat.

Und wie steht es mit der Seele? Jedem geht es mal schlecht, der eine trinkt lieber Kaffee zum Frühstück, der andere einen Whiskey. Müssen denn alle unbedingt Cognac trinken? ! Kleine individuelle Freiheiten sollten wir jedem gewähren, damit sich nicht gerade dann einer auf seinen Egotrip verzieht, wenn es gilt, bei Bft. 7 aufs Vorschiff zu robben, um das Vorsegel zu klarieren.



Trotz dieses Raums für individuelle Freiheiten muss uns allen klar sein, dass in einer Crew jeder für jeden Verantwortung hat, dass sich jeder auf jeden verlassen muss, dass jeder auf den anderen Rücksicht nimmt.

Auf einem Schiff macht nur das Miteinander Spaß, sonst könnten wir auch Einhandsegeln. Auch der, der noch nie auf einem Boot war, nimmt am ersten Tag mal das Steuer in die Hand, damit er eine Beziehung zwischen sich und der Yacht findet. Dieses Schiff ist für die nächsten Woche eine Art Zuhause mit sehr beschränktem Raum pro Mann (oder Frau). Damit sich dieses Zuhause-Gefühl - und erstaunlich viele Menschen können darauf nicht verzichten - einstellt, sind mehrere Dinge notwendig: Jeder bekommt sein Schapp, seine Ecke. Jeder räumt seine persönlichen Sachen, sofern er sie im Augenblick nicht benutzt, so weg, damit niemand davon tangiert wird.

Gibt es einen "Schlamper" in der Crew (immer!), sollten vor allem die Damen nicht in ihre Hausfrauenmentalität verfallen und alles sofort wegräumen (innerlich kochend vor Wut), sondern mal etwas liegenlassen. Der nächste Sturm kommt bestimmt, bei dem dann die Kamera zu Bruch geht. Eine vielleicht nicht ganz faire Erziehungsmethode, aber sehr wirkungsvoll!



Neben der Ordnung ist am wichtigsten, dass jeder weiß, wo die Dinge für den Notfall gestaut sind. Der Skipper gibt Sicherheitsgurte und Schwimmwesten während des ersten Schlags aus, erklärt ihre Funktion und jeder stellt sie individuell ein und verstaut diese Dinge an einem unverwechselbaren Platz, um sie im Notfall schnell zur Hand zu haben.

Rezepte für 'die' Idealcrew gibt es nicht. Jeder an Bord ist Individualist, hat Schwächen, die auch die anderen tolerieren sollten, sonst gibt es Zank und Streit.

Für alle Crews aber gilt: Einer hat die Verantwortung! Sind mehrere an Bord, die über gleiche Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, muss dennoch für Krisensituationen einer da sein, auf den im Zweifelsfall alle hören, ob sein Manöver, seine Taktik nun die einzig seligmachende ist, spielt in solchen Momenten überhaupt keine Rolle. Demokratie herrscht an Land! Daraus folgt: Skipper und Crew müssen sich auf eine Terminologie einigen wie Arzt und Helfer bei einer Operation. Ob das Tau nun als Tau oder Strippe, der Fender als Fender oder Puffbohne bezeichnet wird, ist unwesentlich.



Die Aufgaben an Bord sind verteilt, jeder tut nach Möglichkeit jedes, auch Frauen können den Motor anlassen, auch Männer wissen, was Spül- und Trockentücher sind.

Trotz aller guten Vorsätze kommt einmal Unstimmigkeit auf. Wir sollten so klug sein, dies nicht sofort an Bord auszutragen, abends bei einem Glas Wein lässt sich alles besser bereden, aber man sollte es dann auch wirklich tun. Dinge, die einem nicht passen oder die man nicht verstand, auf keinen Fall über Tage mit sich herumschleppen, das senkt die Stimmung in der gesamten Crew schneller als vermutet!



Segeln ist auch loslassen. Loslassen von herkömmlichen Gewohnheiten. Verzicht auf Bequemlichkeiten. Niemand muss sich verleugnen, aber jeder sollte die Augen offen halten, nicht nur für das Schiff, die Meilen, den Himmel und das Meer, sondern auch für den, der neben ihm sitzt, selbst wenn der auch nur schweigt. Zur Freiheit gehört letztlich auch, dem anderen die Freiheit zu gewähren. Dass man an Bord von Beginn an und ohne Ansehen der Person per Du ist und sich nur mit dem Vornamen anredet, ist Teil einer ganz pragmatischen Tradition. Auf unserer Yacht ist fehl am Platz, wer im Sturm Wortspiele solcher Art veranstalten will: „Herr Müller-Lüdenscheid, würden Sie mir bitte beim Reffen des Großsegels behilflich sein?“

Wie wohltuend kurz und klar Skippers aufmunternder Ruf: „Nicht so lahm ihr da vorne.... „ oder „Frank, zieh um dein Leben!“

Ein Urlaubsfeind heißt Unersättlichkeit.

Ähnlich wie in unseren Alltag packen wir oft in den Urlaub viel zuviel hinein. Zwar ist straffe Planung für den Segeltörn gut. Die „Leistung“, das heißt viele Meilen und wenige Hafentage, steht oft im Vordergrund. Müßiggang scheint Zeitverschwendung. Die gewohnten Kriterien des Alltags vereiteln aber oft unbewusst Ferienspaß. Psychische Erholung beim Genießen und bewussten Erleben der vielen kleinen ungeplanten, inaktiven Augenblicke.

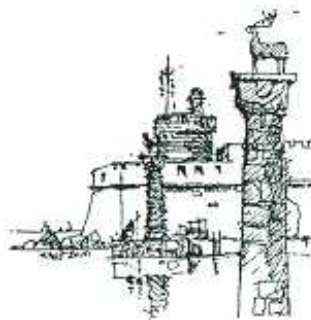
Gerade die Menschen, die tagtäglich über das Maß hinaus arbeiten, keine Zeit für Pausen haben und auch noch die Abende mit Arbeiten vollstopfen, neigen unbewusst dazu, den Törn ähnlich zu gestalten.

Und bleiben wir Realist! Segeln besteht nicht nur aus dem herrlichen Rauschen über das Wasser. Es gibt auch unbequeme, nasse Tage und übervolle Häfen. Wenn wir uns rechtzeitig seelisch auf die unvermeidlichen Widrigkeiten einstellen, werfen uns Gegenwind und Kälte nicht aus dem Gleichgewicht.

Fast jeden Urlauber sucht die Dreitageskrise heim. Diese kritische Phase endet oft mit einem persönlichen Gewitter. Fallt nicht darauf rein, und macht vor allem die Mitsegler nicht zum Blitzableiter. Mit Humor kann eine Crew diese Krise gemeinsam gut überstehen. Und auch die Elftageskrise, die zweite nicht ganz so starke, dürfte dann kein Problem mehr sein.



Gäste sind wir alle im Ausland (und Ausländer!). Deshalb wissen wir auch, was unsere Gastgeber nicht mögen: Sie mögen es nicht, wenn wir mit Hurra und Carracho in ihre Häfen preschen, der Berufsschiffahrt Weg und Liegeplatz versperren und obendrein den Hafenmeister auszählen, weil uns die Liegegebühr zu hoch ist. Sie mögen es nicht, wenn wir bis in die späte Nacht lauthals Trinkgelage an Deck abhalten und den Zoll mit Schnaps bestechen. Sie mögen es nicht, wenn wir mit unserem harten € nur so um uns schmeißen und meinen, damit wirklich auch alles kaufen zu können. Sie mögen es auch nicht, wenn auf unordentlichen Booten keine (oder die falsche!) Gastlandflagge weht.



Ist Navigation wirklich Glückssache? Unsere Crew kennt und beachtet die wichtigsten Grundsätze der Navigation: Wir verschaffen uns sooft wie möglich einen genauen Schiffsort und lassen keine Möglichkeit aus, ihn durch verschiedene Methoden der Standortbestimmung (z.B. Koppeln, Peilen, Loten, GPS, Radar, Plotter) zu sichern. Wir identifizieren zweifelsfrei jedes Objekt (Tonne, Leuchtturm, Landzunge usw), an dem wir vorbeikommen. ‚Nicht raten, wissen!‘ heißt unsere Devise. Wir vertrauen uns niemals allein technischen Navigationshilfen (Funkpeiler, GPS, Logge etc) an, sondern suchen stets skeptisch nach Bestätigung unseres "elektronischen" Ortes. Schließlich können Elektronenrechner auch mal versagen, Batterien entleeren sich, so dass es auf einem Hochseetörn ohne Landsicht Gesetzen guter Seemannschaft entspricht, wenn der Navigator zumindest einen Satz der HO-249 Tafeln an Bord hat und mit ihm auch umgehen kann. Und bei geringsten Zweifeln an unserer Position suchen wir das Heil lieber in der Flucht nach See und in Tiefwasser, ehe wir eine gefährliche Ansteuerung ohne gesicherte Ausgangsposition wagen! Glück hat auf Dauer nur der Tüchtige! Und das gilt erst recht auf See!

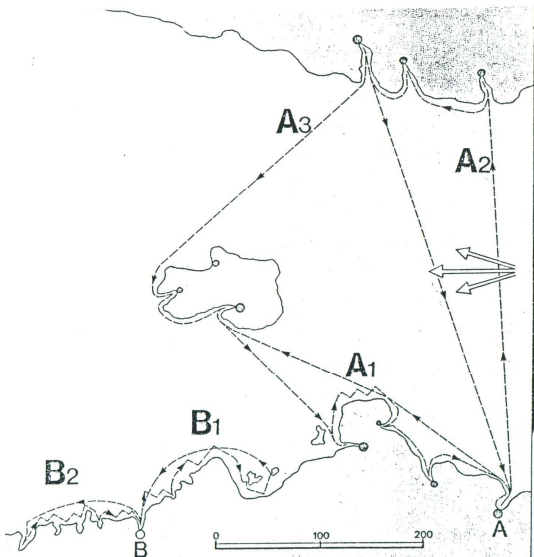


Jeder kennt die Problematik:

Gesteckte Ziele werden nicht erreicht. Dies gilt umso mehr beim Segeln; die verbleibende Reisezeit reicht nicht mehr aus und der Urlaub droht zur Strapaze für Mannschaft und Schiff zu werden. Eine umsichtige Planung und die genaue Kenntnis der Geschwindigkeit der Yacht und der Segeleigenschaften können solche Probleme verhindern. Ein wichtiger Aspekt ist die Schiffsgeschwindigkeit.

Jeder Segler kennt die Formel $2,43 \times \text{Wurzel aus LWL}$. Diese theoretische Rumpfgeschwindigkeit kann eine Yacht nicht überschreiten. Eine normale Kreuzeryacht kann nicht höher als 40° an den Wind gehen. Sie muß daher zu einem Ziel, das direkt im Wind liegt, einen um etwa ein Drittel längeren Weg wählen. ‚Kneift‘ man die Yacht höher, dann ist der Umweg nur noch 22% größer (35° zum wahren Wind). Das Schiff wird aber langsamer. Es lohnt sich also herauszufinden, ob man auf der Kreuz, trotz Geschwindigkeitseinbußen, durch den kürzeren Weg Zeit spart.

Tagesdistanzen von 40 bis 60 sm sind für mittelgroße Yachten realistisch. Beim Fahrtensegeln versuchen die meisten Skipper, die Nacht in einem Hafen zu verbringen. Ein solcher Aufenthalt von 16 Stunden entspricht einer nicht gesegelten Distanz von 100 sm (6 kn Durchschnittsgeschwindigkeit). Außerdem geht viel Zeit durch Ein- und Auslaufen und Kursabweichungen verloren.

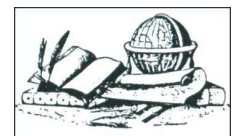


Will die Crew auch nachts segeln, sind Etmale von 120 sm ein guter Schnitt. Die Fahrt erfordert allerdings eine andere Taktik. Unbeleuchtete Tonnen und andere Hindernisse sind weiträumig zu umfahren und ETA ist exakt vorzuberechnen. Nicht ratsam ist, im Dunkeln einen unbekanntem Hafen anzulaufen. Zur Planung gehört in erster Linie die Einbeziehung des Wetters, Stroms und der Gezeiten. Rechtzeitige und dauernde Informationen über kurz- und langfristige Wetterbedingungen sind ebenso dringlich wie die Erkundung der örtlich vorherrschenden Verhältnisse.

Wir kennen die alte Seglerregel, nach der das weiteste Törnziel nach etwa einem Drittel der Gesamtreisezeit erreicht sein sollte. Wir legen bei der Meilenplanung eine Geschwindigkeit zugrunde, die allenfalls der halben theoretischen Rumpfgeschwindigkeit entspricht. Wir gehen auf Nummer sicher, indem wir pro Törnwoche mindestens einen Reservetag vorsehen, falls Wetter, Schäden am Boot oder Krankheit uns in einem Hafen festhalten. Und den letzten Segeltag reizen wir nicht bis zur letzten Minute aus:

Wir segeln nie unter Zeitdruck!
Wieder an Land, kommt er früh genug!

Klumpfe ist ein bordgeeignetes Instrument. Wer sie beherrscht, wird gebeten, es mitzubringen. Maritimes Notenmaterial besitzt die Admiralität ausreichend. Willkommen sind auch sonstige musikalische Darbietungen oder Begleitung (zum Gesang aus rauhen Kehlen).



Kleidung und Ausrüstung

a) Schutzkleidung :

- Ölzeugjacke (mit angeschnittener Kapuze)
- Ölzeughose (hochgeschnitten bis zu den Achseln mit Trägern)
- Seestiefel (feines, gezacktes Profil)

b) Wärmekleidung

- mittlerer Pullover
- warmes Hemd
- lange warme Hose
- lange Unterhose
- Socken für Seestiefel
- Mütze
- Schal (für Nachtwachen)
- Handschuhe (am besten wasserfeste, billige Motorrad- oder Ski-)

c) Sonstige Bekleidung

- leichte Kopfbedeckung
- leichter Pulli
- T-shirts
- leichte Hosen (lange saubere für Landgang, Arbeitshose auf Schiff- an Bord haben sich leichte Blue Jeans bewährt: Werden leicht trocken und sind leicht zu reparieren)
- Socken
- Bordschuhe (weiß/blau; einfachste Ausführung)
- Landgangschuhe (keinesfalls an Bord tragen!)
- Unterwäche
- Badehose

d) **Koffer** gehören nicht an Bord: zum Verstauen der eigenen Ausrüstung eignen sich am besten Seesäcke aus Baumwolle oder Tragetaschen aus Kunststoff, Boden mit Plastik verstärkt

e) **Die bürgerliche Kleidung** ist die Reisekleidung; sie kann an Bord mitgenommen werden. Gleichwohl empfiehlt es sich dringend, für den Smoking einen Kleidersack mitzubringen, weil Kleider erfahrungsgemäß an Bord einer Yacht sehr leiden (salzhaltige Luft; Feuchtigkeit)

f) **Bettwäsche** ist meistens vorhanden, Leinenschlafsack empfehlenswert

g) Im Mittelmeer

empfiehlt sich ein kurzhosiger Schlafanzug. Nachthemden sind weniger, es sei denn dazu, ein Seegespenn darzustellen, geeignet

h) **Handtücher** haben sich bewährt: Nichts ist angenehmer als zur Nachtzeit bei überkommendem Spritzwasser ein Handtuch in den Kapuzenausschnitt der Ölzeugjacke zu knüpfen

i) **Sonstiges** Skipper nimmt Seekarten, Navi-Besteck, Hafenhandbücher und nautische Literatur mit. Im übrigen befinden sich Hilfsmittel ausreichend an Bord.



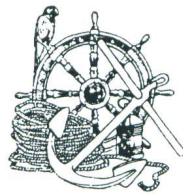
Des weiteren: Wir brauchen keine allgemeine touristische Literatur! Es ist unwahrscheinlich, dass Landgang gewährt wird. Bildung verwirrt. Blaujacken sind Analphabeten.

Knoten, die folgenden, muß ein Crewmitglied oder Neuling beherrschen:

- Palstek
- Kreuzknoten
- Schotstek
- Webeleinstek
- Belegen auf der Klampe
- Stopperstek

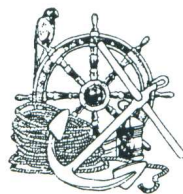


Schaut euch um in Knotenbüchern - oder lasst sie euch auf der Hinfahrt von Segelprofis zeigen!



Logbuch, sein persönliches, nimmt der Skipper mit. Es ist von der jeweiligen Wache gewissenhaft zu führen. Es dient sowohl für die Seemeilenbestätigung (Prüfung) wie für einen Versicherungsfall als Beweis. Der schönste Grund, ein solches Buch zu führen, liegt darin, auch noch nach vielen Jahren eine erlebnisreiche Reise nachvollziehen zu können.

Wir tragen jeden Kurs und jeden Schiffsort, jede Peilung und jede Berechnung mit weichem Bleistift in die Seekarte ein (mit Kuli ins Logbuch!), auch dann, wenn wir in Landnähe navigieren. Schon mancher Segler geriet drei sm vor der Küste durch eine plötzliche Nebelbank in Bedrängnis, weil er nicht haargenau wusste, wo er eigentlich war.



Medikamente nehmen wir mit oder sind an Bord. Vitamintabletten besorge sich jeder selbst (Skorbutgefahr nach Langfahrt auf See: Haar- und Zahnausfall!). Gegen Seekrankheit hilft Chemie. Wer nicht von Anfang an ganz sicher ist, nicht seekrank zu werden, ist gut beraten, sich mit dem Wunderpflaster hinter dem Ohr (**Scopoderm**) einzudecken (Rezept!). Frisch kaufen, schnell verfallen! Wegen der Nebenwirkungen Merkblatt einsehen!

Neulingen sei zur Einstimmung als Pflichtlektüre empfohlen

Paul Pollack, Der erste Törn, Tips für Mitsegler (ISBN 3-87412-152-6)

Führerscheinaspiranten müssen das gesamte theoretische Wissen für den Segelschein SKS oder SSS parat haben!

Immer wieder ist

Schenk, Fahrtensegeln in Theorie und Praxis

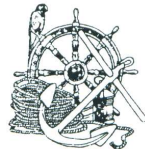
spannende Lektüre, schmackhafte geistige Kost und ideale Vorbereitung eines jeden Törns (Verfasser Berufskollege aus München und Segelfreund des Skippers).

Und schließlich - last but not least - und wenn wir auch viel weiter segeln wollen, können wir topfit werden mit

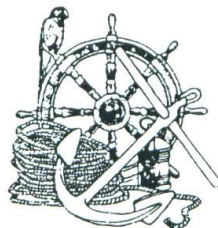
Vettermann, Barawitzka segelt nach Malta *)

Selbst Nichtsegler haben Tränen gelacht!

*) leider nur noch antiquarisch zu haben!

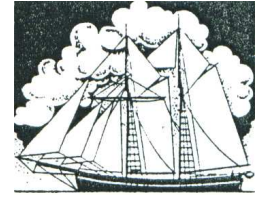


Proviantmeister wird die erste Grundausrüstung besorgen bzw. über den Vercharterer ordern. Kulinarische Sonderwünsche werden telefonisch entgegen genommen!



Reisepässe und Personalausweise auf Gültigkeit prüfen!

Segellehrer-Tipps:



- **Kurse:**

Insbesondere bei Prüfungen sind die Steuerleute im Stress und wollen mit falscher Autorität (und lauter Stimme) ihre Kommandos durchsetzen. Besser: Der Steuermann fährt eine Kursänderung in Anpassung an das Tempo seiner Schotleute. Ergebnis: immer gut stehende Segel (killende Segel bremsen und verschleißen) .

Falls es sich - wie oft - bei den Schotleuten auch um Segler handelt, die wissen, wie die Segel auf den verschiedenen Kursen einzustellen sind, genügen (nach vorheriger Absprache unter allen) kurze Kommandos, nämlich

 1. "neuer Kurs: halber Wind"
oder
 2. "neuer Kurs: am Wind"
oder
 3. "neuer Kurs: raumschots"
- **Raumwindkurs:**

Wohl schwierigster Kurs. Vorsegel fällt häufig ein, starker Seegang hinderlich. Bei längeren Schlägen ist Bergen des Großsegels anzuraten (nimmt Vorsegel Wind weg und verursacht dessen Einfallen) - wie beim Vorderradantrieb wird dann Schiff in die Richtung gezogen, Steuern leichter, Kurs stabiler. Weiterer Vorteil: Rudergänger allein kann damit auf Vorwind-Kurs gehen und sogar halsen!
- **Wende:**

Je nach Windstärke verschiedene Methoden fürs Vorsegel:
Wenig Fahrt, viel Welle, kein Starkwind: Nach dem Kommando „Ree“ fieren Vorschoter so weit, dass kein Druck mehr im Vorsegel herrscht (es aber nicht killt!), erst dann leitet Rudergänger (nicht zu schnell!) Wende ein und Vorschoter holen erst dann - dann aber zügig - Schot ein, wenn der Wind von der anderen Seite einfällt. Backstehenlassen absolute Ausnahme, insbesondere nie bei 5 Bft und mehr!
- **Halse:**

Im Zeitlupentempo! Verzichte ab Raumschot-Kurs auf den Verklicker! Segel und Drehung des Schiffs zeigen, wie wir fahren müssen. Wenn Großschot dichtgeholt wird, weiter langsam abfallen. Wenn Vorsegel am Schothorn anfängt einzufallen, Kommando "Rund achtern", (Vorschoter holt Vorsegel - auf altem Kurs etwas dicht), Steuermann fällt ab, bis neuer Wind ins Groß fällt und dann: „fier auf die Großschot!“ Wenn Vorsegel Wind von der anderen Seite bekommt: „über vorn“ (und Vorsegel wieder ziemlich dicht holen und dann erst wieder fieren!)
- **Beidrehen:**

Nicht zu früh Gegenruder (Gefahr: Schiff geht nochmals durch den Wind). Besser: Nach der Wende und sobald Fock back steht, geht Ruder nicht nach Luv und zwar so lange, bis Verklicker Halbwindkurs zeigt, erst dann langsam Anluven und Großsegel auffieren.
Wichtig: Ruder bei starkem Wellengang nicht mit Feststellschraube arretieren, sondern aus der Anschlagstellung zwei Handbreit zrurück und mit Gummistrops fixieren (Gefahr der Beschädigung am starren Ruderblatt durch Welle)
- **Rückwärts unter Motor:**

Radeffekt!! Nahezu alle Schrauben drehen nach stb und ziehen bei Rückwärtsfahrt nach bb. Ausnutzen beim Anfahren, Einparken und Drehen auf engem Raum! Wenn wir also in eine "Boxenstraße" blicken und eine Box an unserer rechten Seite aufsuch-

en wollen, fahren wir rückwärts ins Fahrwasser ein biegen nach Bb in unsere Box ein. Anders bei der (in Blickrichtung) links gelegenen Box: an dieser fahren wir vorwärts erst vorbei, stoppen auf und biegen dann - wiederum nach Bb - rückwärts dort ein.

Kommandos

Manöver	Kommando	Rückmeldung
Wende	Klar zur Wende! Ree! Über die Fock! Neuer Kurs....	Fock ist klar!
Halse	Klar zur Halse! Fier auf die Schoten! Hol dicht die Großschot! Rund achtem! Fier auf die Großschot! Über vorn! Neuer Kurs....	Fockschot ist klar! Großschot ist klar! Fock fällt ein!

Klare Kommandosprache ist ganz besonders bei Sturm- und Nachtfahrten aus Sicherheitsgründen zwingende Notwendigkeit. Alle Anweisungen sind laut, kurz und klar verständlich zu geben. Prüfungsaspiranten müssen auch die Kommandos für alle anderen Manöver (Segelsetzen und -bergen, Dirken, Anluven, Abfallen, Aufschießer, Schiften, Mann über Bord, Beidrehen, Reffen, Ankern, Ab- und Anlegen) beherrschen!

Bräuche der Segler

Wer nur als "Badegast" an Bord mitfährt, lasse sich entweder einen kleinen Arbeitsbereich zuteilen - oder greife sonst nicht (aus falsch verstandener Hilfsbereitschaft) eigenmächtig in ein Manöver ein.

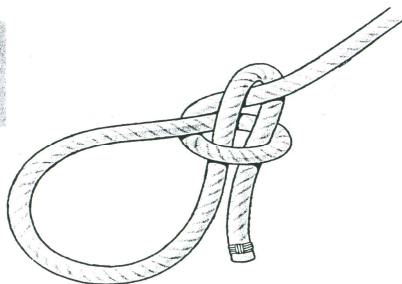
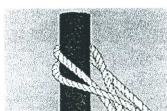
Im Hafen und an Land sind der Hilfsbereitschaft jedoch keine Grenzen gesetzt.

Man segelt nicht mit Fendern, die noch über Bord hängen und lässt keine Leinen nachschleppen, beim Anlegen setzt man sich nicht auf die Bordkante und lässt die Beine ins Wasser baumeln: Fender können während der Fahrt vom Wasserstrom abgerissen werden, Leinen können sich in Ruder oder Propeller vertörnen, Personen durch eine plötzliche Bootsbevewegung oder Landberührung Schaden nehmen.

Sportskipper grüßen sich untereinander, wenn sie sich unterwegs begegnen.

Über dem freien Wasser sind Geräusche besonders weit zu hören. Wer keinen Mithörer seiner Gespräche wünscht, unterhalte sich nicht zu laut; wer nicht andere stören will, damit er zu anderer Zeit nicht selbst gestört wird, vermeide übermäßigen Lärm und laute Musik.

Hat man auf See Hilfe erhalten, dann bedankt man sich noch einmal nach dem Einlaufen persönlich an Bord des (meist größeren) Bootes.



Wer an einem Pfahl festmachen will, an dem schon ein anderes Boot mit Palstek oder anderem Auge fest ist, der fahre mit seinem Palstek unter dem Auge des anderen Festmachers durch. Dann ist jeder Festmacher abzunehmen, ohne dass ihn der andere behindert.

Wachplan, ein fester, auf den jeder sich einstellen kann, trägt wesentlich zum Gelingen eines Törns bei. Der stete Wechsel von Freizeit und Wache in einem bestimmten Rhythmus ist für den menschlichen Organismus und die reibungslose Erledigung aller anfallenden Aufgaben optimal.



Ebenso halten wir feste Essenszeiten ein. Die abgelösten Wachen erledigen noch das Abbacken.

Die Wache weckt den Skipper bei Nebel, Segelwechsel, Wetteränderung, Schäden am Boot, Auftauchen von Land, Näherung von Schiffen und sonstigen Vorkommnissen. Bei der Ablösung teilt der übergebende Wachführer Schiffsort, Kurs und Fahrt dem übernehmenden Wachführer mit, der sie ins Logbuch einträgt.



Bei einer sechs- oder mehrköpfigen Crew haben sich Wachen von drei bzw. zwei Stunden bewährt. Seine Schiffsrolle und Seenotrolle sollte jeder schon vor Törnbeginn im Schlafe wissen. Auf die Spezialfunktionen sind wichtige Verantwortungsbereiche delegiert, so dass jeder sich schon genügend vorbereiten und psychisch einstellen kann. Jeder Teilnehmer erhält nach dem Törn eine aufgeschlüsselte Meilenbestätigung mit Skizze.



...aus Skippers Herzen:

Die wahren Abenteurer sind wir!

'20 Schiffe am Start zur Non-stop-Regatta um die Welt...' 'Einhand über den Atlantik...' 'Mit der Yacht bis zum 80. Breitengrad...'

Es gibt fast nichts mehr, was Segler nicht schon vollbracht hätten. War zur Zeit der eisernen Vollschiffe eine Reise rund Kap Hoorn noch eine Leistung, die in den Erzählungen der Seeleute überdauert, so ist der Rekord einer Segelyacht, die die Reise schneller als die schnellsten Klipper schaffte, für die meisten Zeitungen gerade noch eine kleine Notiz wert. Vielleicht ist das auch gut genug.

Wahre Abenteurer sind die der anderen, die Leistungen derer, die nie in den Zeitungen erscheinen. Echte Abenteurer sind wir. Wir haben unsere Reise im Winter genauestens geplant, haben uns gut gerüstet und sind dann mit dem gewissen Prickeln auf den ersten großen Törn gegangen.

Unsere erste Tour ohne Landschaft, der erste Nachttörn, der erste Landfall vor unbekannter Küste, wie Kolumbus!

Wir haben die großen und kleinen Probleme gelöst. Sind mitten in der Nacht angekommen und fühlten uns dabei wie Kinder am Weihnachtsmorgen...

Was schön war an unseren Törns:

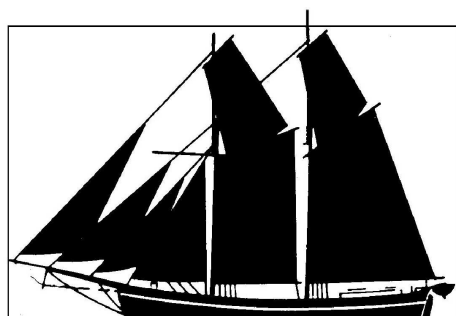
Lachende, freundliche Gesichter, die zurückgrüßten, wenn wir winken, wenn sich unser Schiff in einen Hafen oder an einen Ankerplatz schiebt...

Freude, wenn Sonne, Mond und Sterne uns den Weg übers Meer zeigen - ohne Satelliten-Navigation...

Verbundenheit mit der Natur. Wind und Wasser tragen uns zu Kulturen und Menschen.

Brauchen wir mehr? Ruhe, tiefer Friede. Draußen auf See gibt es beides. Abstand von unserer Gesellschaft, deren Existenz abhängt von Produktion und Konsum. Einfaches Leben macht erfinderisch. Meer, Wolken, Menschen und Wind: Eine Welt, wo ich als Mensch zähle, ein Stück Natur, das wieder mit dem Natürlichen leben darf.

admirals-sailing



Christian Wirth
16. Auflage 2017

Leuchfeuer

I
dieses feuer beweist nichts,
es leuchtet, bedeutet:
dort ist ein feuer.
kennung: alle dreißig sekunden
drei blitze weiß. funkfeuer:
automatisch, kennung SR.
nebelhorn, elektronisch gesteuert:
alle neunzig sekunden ein stoß.

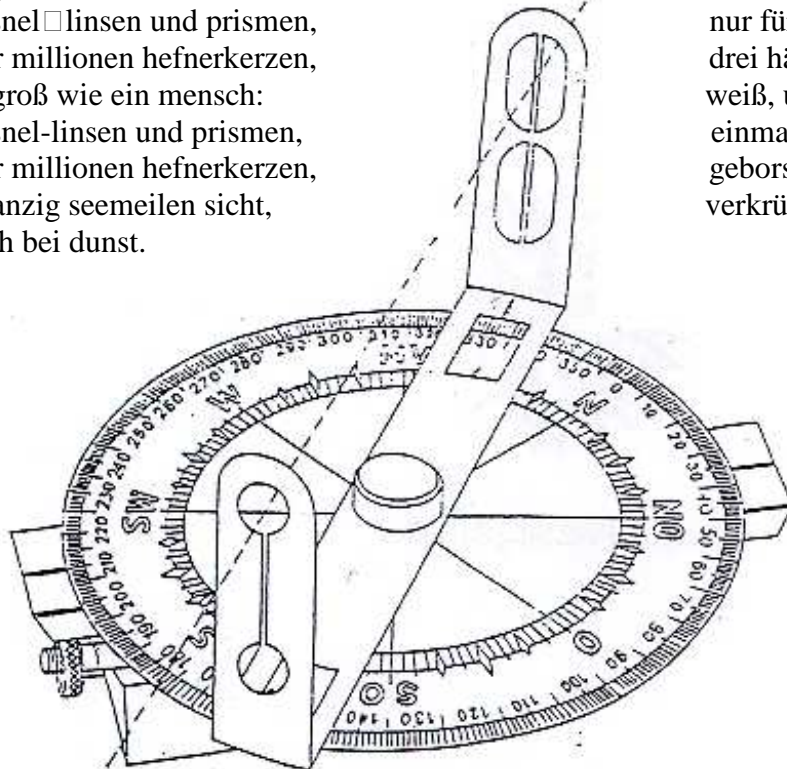
II

fünzig meter hoch über dem meer
das insektenauge,
so groß wie ein mensch:
fresnel-linsen und prismen,
vier millionen hefnerkerzen,
so groß wie ein mensch:
fresnel-linsen und prismen,
vier millionen hefnerkerzen,
zwanzig seemeilen sicht,
auch bei dunst.



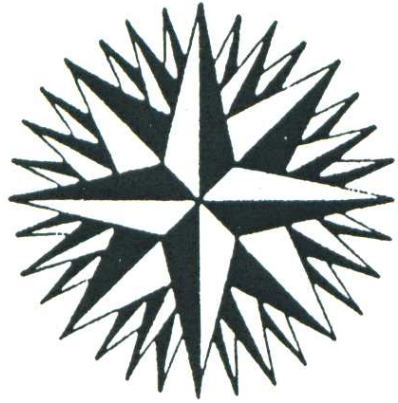
III

dieser turm aus eisen ist rot,
und weiß, und rot.
diese schäre ist leer.
nur für feuermeister und lotsen
drei häuser, drei schuppen aus holz
weiß, und rot, und weiß. post
einmal im monat, im luv ein
geborstner wacholder,
verkrüppelte stachelbeerstauden.



IV

weiter bedeutet es nichts.
weiter verheißt es nichts.
keine lösungen, keine erlösung,
das feuer dort leuchtet,
ist nichts als ein feuer,
bedeutet: dort ist ein feuer,
dort ist der ort wo das feuer ist,
dort wo das feuer ist ist der ort.



www.365sterne.de