

Seemannschaft

Bräuche und Verhalten

von *Bernd Klabunde*

**„Master
next God“**

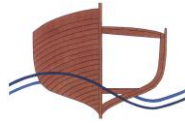
oder

**„Frauen und
Kinder zuerst“**

Abbildung 1

© *Bernd Klabunde, Eckernförde*

Alle Rechte vorbehalten. – Kein Teil dieses Textes oder irgendeine Abbildung dürfen ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verfassers in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder irgendeine andere Art genutzt oder verbreitet werden.



Vorwort

Dieses Thema - die „Seemannschaft“ - hat mich immer wieder beschäftigt, denn meine eigenen Erfahrungen liessen mich dabei besonders aufmerksam sein. – Erstmal habe ich das Thema - angeregt schlussendlich durch einen Artikel in der Zeitschrift „Palstek“ - im Jahre 2016 zu Papier gebracht, doch laufend erhaltene weitere Hinweise machen nun diese 5.Auflage erforderlich.

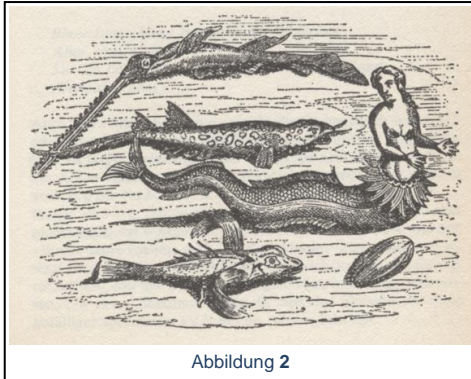


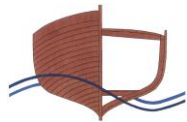
Abbildung 2

Es wird so viel darüber geredet (besonders von den Bootseignern, die über eine langjährige Erfahrung verfügen) und geschrieben, aber was beinhaltet diese „Seemannschaft“ denn nun eigentlich? Der Begriff „Seemannschaft“ umfasst eben alles, was erforderlich ist, um ein Schiff erfolgreich=sicher vom Hafen A in den Hafen B zu bringen. Dazu gehören aber auch das Miteinander an Bord, also menschliche Aspekte, denn wohl ist der Kapitän an Bord „master next god“, aber ohne eine funktionierende Mannschaft wird eine Fahrt nicht erfolgreich sein können!

In diesem Fachartikel werde ich hier nun zum Begriff „Seemannschaft“ einige Punkte beleuchten und somit diese (wieder) in das Gedächtnis rufen. Den Schwerpunkt lege ich

jedoch besonders auf die Wassersportler, von denen auf diesem Gebiet meiner Meinung manche einen grösseren Nachholbedarf haben.

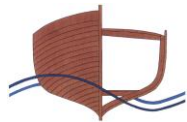
Übrigens taucht nachfolgend öfters das Wort „**sollte**“ auf! Leider ist es so, dass im Rahmen der „Seemannschaft“ das Wort „**ist**“ nicht mehr so häufig benutzt werden kann (es ist eben vieles nicht mehr so **selbstverständlich**, doch es **sollte** aber sein!).



Inhaltsverzeichnis

Eine Übersicht der nachfolgend angesprochenen Themenbereiche:

Vorwort	Seite	2
Inhaltsverzeichnis	Seite	3
Grundsätzliches („Seemannschaft“ – was ist das?)	Seite	4
Mit dem Bau eines Schiffes fängt alles an	Seite	5
Die Taufe	Seite	6
Flaggen & Co.	Seite	8
Anlegen im Hafen	Seite	9
Im Hafen	Seite	10
Verlassen des Hafens	Seite	11
„Ableger“, „Anleger“ und „Gott Neptun“	Seite	12
Begegnung auf See / dem See	Seite	13
Hilfeleistung ! = Bergelohn ?	Seite	14
Wind und Wetter	Seite	15
Sicherheit an Bord	Seite	16
Navigation	Seite	17
Naturschutz	Seite	18
.... und sonst?	Seite	19
Die Skipperin / der Skipper	Seite	19
Die Rudergängerin / der Rudergänger	Seite	19
Kombüse	Seite	19
Mitmachen	Seite	20
Abfall	Seite	20
Bootsleihe und Charter	Seite	21
Feiertage	Seite	21
Schlusswort	Seite	22
Anhang	Seite	23
1 Verwendete und weiterführende Literatur und Unterlagen	Seite	23
2 Nachweis der enthaltenen Abbildungen	Seite	24



Grundsätzliches („Seemannschaft“ – was ist das?)

Grob gesprochen ist mit diesem Wort all' das gemeint, was einen Segler oder ein Schiff überhaupt betrifft (gilt übrigens *selbstverständlich* für sämtliche Wassersportler, die mit einem Boot unterwegs sind - und grundsätzlich für sämtliche Schiffe, die auf den Meeren unterwegs sind)! Nicht nur der Brauch (was das auch immer sein mag und der bekannterweise teilweise etwas mit Aberglauben zu tun hat), sondern das Verhalten eines Seglers überhaupt! Ob nun an Bord oder an Land. Ob nun im Hafen oder auf der See/dem See. Ob nun als Kapitän oder als Besatzung. Eben alles!

Ein Schiff ist ein Fahrzeug, welches zumeist mit mindestens ein bis zwei Personen unterwegs ist. Jeder hat seine Aufgabe, um zum Gelingen der Fahrt beizutragen und das Boot dabei in funktionsfähigem Zustand zu halten. Auch alle Manöver (z.B. Halse), Regeln (z.B. Vorfahrtsregel) und Vorschriften (z.B. Nicht-Befahren von Wasserflächen; Stichworte: „Naturschutz“ oder „Sperrgebiet“) gehören zu diesem Begriff „Seemannschaft“! – Es ist also alles, was man auch so bei den ach so viel gescholtenen Führer-/Segelscheinen lernt/lernen sollte. Ich will hier nicht diesen papierenen „Bestätigungen“ das Wort reden, denn „Können“ und „Können“ sind zweierlei, aber

Im Folgenden werde ich auf einige verschiedene Bereiche der „Seemannschaft“ eingehen, die nicht unbedingt mit dem „Segelnkönnen“ zu tun haben = somit mit dem Wassersport allgemein und die eigenartigerweise oftmals nicht oder kaum in der Literatur zum Thema „Seemannschaft“ zu finden sind, obwohl sie auch dazu gehören! Demzufolge will ich nicht den Inhalt des bekannten Buches gleichen Namens des „Hochseesportverband Hansa e.V.“ wiedergeben, sondern Hintergründe mal von einer anderen Seite aufzeigen und auf den Sinn und Zweck eingehen. Auch für Jollen-Segler „fällt da einiges ab“. – Andererseits sollen hier nicht alle Bräuche usw. der Seeleute beschrieben werden, denn dann hätten wir den Umfang eines neuen Buches, sondern nur die wichtigen!

Zu einem guten Verhalten bei einem Törn gehören meiner Ansicht nach eigentlich *Selbstverständlichkeiten*, die jedoch immer wieder „vergessen“ werden! Es gehört einfach zu einer guten „Seemannschaft“, dass man sich korrekt verhält, denn

„Die Freiheit des Einzelnen findet ihre Grenzen an den Grenzen der Freiheit des Anderen!“

So mancher wird jetzt sagen (wollen) „alles kalter Kaffee“ oder „ist doch überholt“, doch das Miteinander ist ein ganz wichtiges Element gerade der Segelei überhaupt und wer einmal auf der *MIR*, der *ALEXANDER VON HUMBOLDT* oder ähnlichen grossen Seglern unterwegs war, wird wissen, was ich meine! – Auch die *GORCH FOCK II* der Bundesmarine dient in erster Linie dazu, dass die Marineangehörigen erkennen und zu verstehen lernen, dass ein Schiff - egal welcher Art - grundsätzlich nur durch ein Miteinander aller zu beherrschen ist!

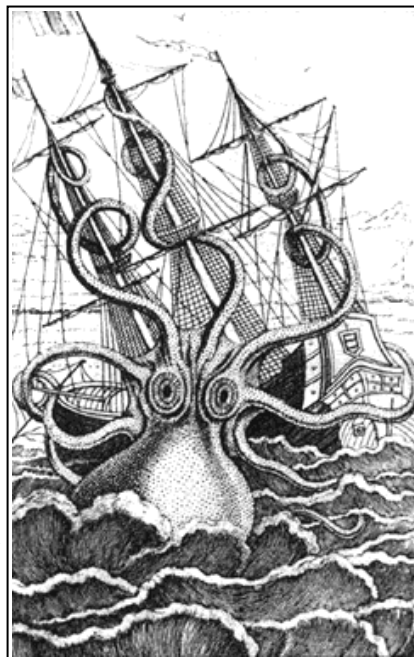
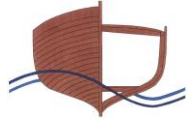


Abbildung 3



Mit dem Bau eines Schiffes fängt alles an

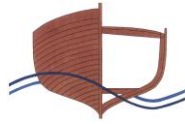
Beim Bau eines Segelschiffes wird normalerweise kein grosses Aufheben mehr gemacht, es kommt eher auf die Sorgfalt beim Bau, denn auf den Brauch an. Doch eine hübsche Geste gibt es häufig doch noch: beim Setzen des Mastes wird unter den Fuss des Grossmastes eine (nicht rostende) Geldmünze oder gar eine Goldmünze gelegt. Diese soll immer für entsprechenden guten Wind sorgen und glückhafte Fahrten ermöglichen.



Abbildung 4

Übrigens zum Stapellauf von grösseren Schiffen aus ganz früherer Zeit: da zuletzt wenigstens ein Keil unter dem Heck den Neubau auf der Helling hielt, war es immer ein Problem, diesen Keil vor dem „Rutsch“ zu entfernen. Um keinen der Arbeiter zu gefährden, wurden manchmal zum

Tode-Bestrafte mit dem Entfernen dieses Keiles „beauftragt“. Konnten diese sich noch rechtzeitig vor dem nun sich immer schneller bewegendem Schiffskörper in Sicherheit bringen, wurden ihnen das Leben „geschenkt“, ansonsten – Kam das Boot aber trotz entferntem Keil nicht ins Gleiten, was auch vorgekommen ist und sich schnell herumsprach, so nahmen Seeleute dieses als ein negatives Zeichen. Auf einem solchen Schiff heuerte man dann nur sehr ungern an!



Die Taufe

Eigentlich beginnt bei einem Schiffsleben alles erst richtig mit der Taufe des Bootes. Dieses einst priesterliche Ritual ist in einigen Kulturen schon 4.000 Jahre v.Chr. nachgewiesen worden. Bei einem Neubau ist es der Zeitpunkt, wenn das Schiff seinem „nassen Element“ übergeben wird (siehe oben), während bei einem gebrauchten Boot dieser Akt der „Umtaufe“ irgendwann nach dem Kauf und der Übergabe stattfindet.

Einer Schiffstaufe geht vorher die Suche nach einem „rechten“ Namen voraus. Natürlich muss ein solcher Name - so der alte Brauch - weiblich sein! Aus dem Eigner als Namensgeber, Kapitän Voss (männlich), wird die „KAPITÄN VOSS“ (weiblich und wie mir Historiker erklärten - üblicherweise bei Texten u.ä. in kursiv und in Kapitälchen geschrieben). Es wäre also vielleicht angebracht, wenn jeder nach diesem Brauch verfahren würde.

Ein langer oder unaussprechlicher Name könnte dann ein Problem darstellen, wenn es um die Suche nach diesem Schiff, um einen Seenotfall oder ähnliche Fälle geht

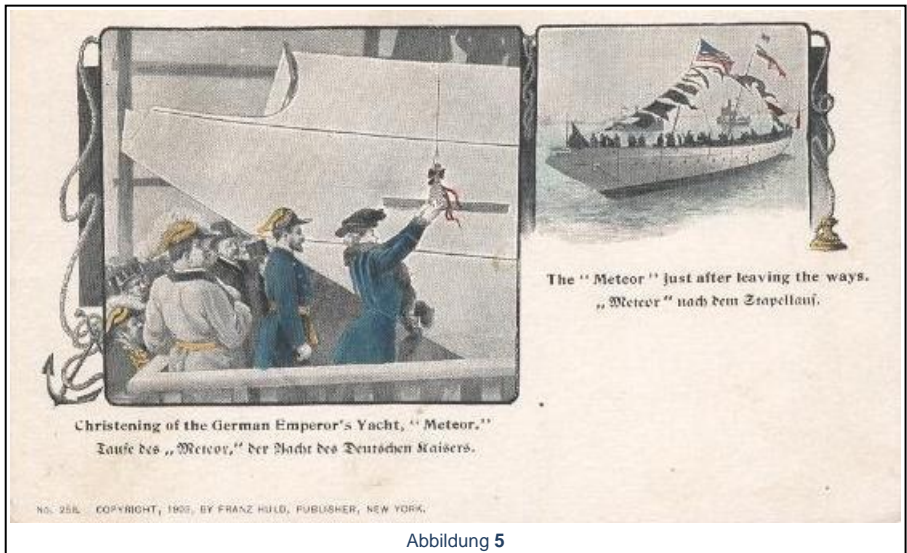


Abbildung 5

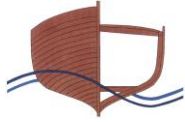
Selbst Erlebtes:

Wir hatten in den 1960ern als Jugendliche einmal mit dem 15er Jollenkreuzer VULTUR VAGUS eines Freundes etwas Schwierigkeiten in Dänemark, als unsere Eltern uns dringend suchten, da wir dort überraschenderweise für etliche Tage eingeweht waren. Ein Schiff namens VULTUR VAGUS, was etwa übersetzt so viel wie „Herumziehender Wolf“ bedeutet, war damals nur schwer zu finden, denn wir hatten das Schiff erst kurz vorher (um-)getauft – und wer wusste von dem neuen Namen. Und erst nach einer ganzen Weile erreichten uns Nachrichten (und dann auch Geld, welches uns natürlich schon längst ausgegangen war, um uns wieder Lebensmittel kaufen zu können). – Unser Spruch dazu lautete damals „Wollt Ihr Euren Sohn noch retten, so schickt ihm Geld und Zigaretten“.

Üblicherweise findet eine Taufe mit einer an einem Tampen gebundenen Flasche Sekt statt, die, mit Schwung geworfen, am Bug zerschellen soll. Sollte die „Zerstörung“ der Flasche nicht funktionieren, soll dieses - so das „Gerücht der Seeleute“ - ein schlechtes Omen für das Schiff sein, was übrigens auch dann gilt, wenn die Taufe (Stapellauf) gar an einem 13. stattfindet oder zudem sogar an einem solchen Freitag! Ein anderes schlechtes Omen sei es, wenn die Flasche beim Wurf gar vorbeigeworfen wird.

Nun werden wir bei z.B. einer Jolle, besonders bei einer hölzernen oder/und einem klassischen Schiff, eine harte Sektflasche nicht am Bug zerschellen lassen wollen. Selbst bei grösseren Kunststoffbooten käme niemand auf eine solche Idee, denn mögliche Zerstörungen am Boot wären u.U. die Folge.

Wir nehmen wohl eher ein gefülltes Sektglas und schlagen es gegen die Bug-Metallplatte oder die Bugleiste des Vorderstevens. Aber selbst das Ausgiessen von Sekt über den Bugbereich würde einer Schiffs(um)taufe Genüge tun, - aber Sekt sollte es schon sein!



Taufe

von *Karl Rabe*

*Hei, wie seh' vom Stapel laufen
Froh mein neu gebautes Boot.
Wie soll ich die Jolle taufen?
Ach, das bringt mir schwere Not!
Welche von den Herzensfrauen
Soll des Schiffes Patin sein?
„Elsa“ würd' es gerne schauen,
Doch auch „Irmgard“ klingt gar fein.
In Betracht kommt auch „Luise“,
Die wie Flautenwasser plauscht,
während besser paßt zur Brise,
Wenn „Ortrud“ durch Wogen rauscht.
„Herta“, diese wunderfeine,
ja, ihr Name zier' den Bug!
Aber dann zieht „Wanda“ Leine,
Weil ich ihren Stolz erschlug.
Eigentlich, bei Preisverteilung,
Machte sich „Sieglinde“ gut.
Nur - wer brächt' dann Herzensheilung
Meiner eingeschnappten Ruth?
Teufel, das sind harte Nüsse So für einen einz'len Herrn
Ei, wozu gibt's Kompromisse? - Boot, ich taufe dich: „Mein Stern“.*

(entnommen aus: Die Yacht Nri 26/1926, S 27)

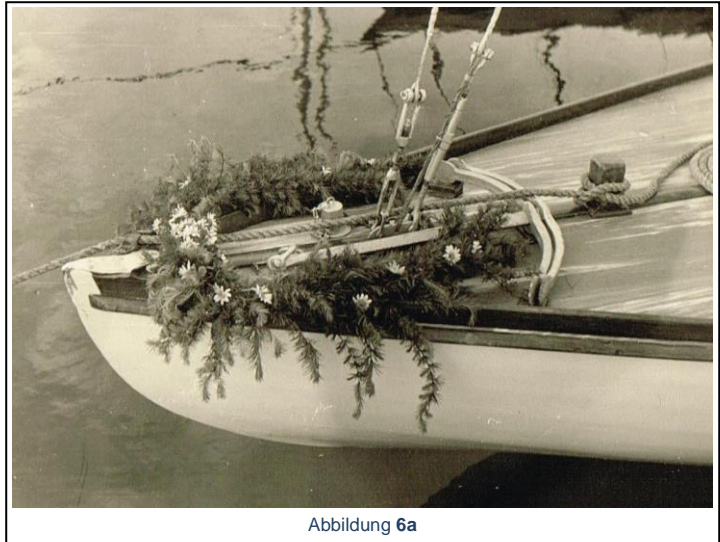


Abbildung 6a



Abbildung 6b



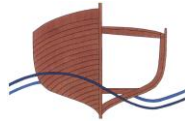
Abbildung 6c



Abbildung 6d

Brauch ist es zum Beispiel, dass bei einer Taufe das Boot am Bug z.B. mit einer Girlande geschmückt und dann für das Schiff, den Eigener und die Gäste eine Rede gehalten wird, in der von „langer glücklicher Fahrt“ und sonstigen guten Wünschen gesprochen wird. Natürlich „kann“ eine solche Rede nur von einer Frau gehalten werden und nicht von dem - angeblich so starken - Geschlecht!

Anschliessend findet zumeist ein kleiner Umtrunk statt (mit oder ohne Häppchen) und das Boot schwimmt mit seinem neuen Namen im Wasser.



Flaggen & Co.

Wie Flaggen (zumeist rechteckig), Wimpel (zumeist dreieckig) und Club-Stander (zumeist dreieckig) im Mastbereich gesetzt werden, lernte jeder doch schon beim ehemaligen Segelschein „A-Schein“ (heute: „Sportbootführerschein Binnen“) und dass solche Flaggen usw. nicht „ausgeweht“ sein sollen, also der hintere Teil nicht in „Fetzen“ vorhanden ist!

Etwas anders sieht es mit der Nationalen (zumeist) am Heck aus (natürlich ebenfalls nicht ausgeweht!). Hier wird inzwischen bei Wassersportlern häufig nach keiner Regel mehr verfahren. Doch dazu gibt es folgenden beizubehaltenden Brauch: diese Flagge wird mit dem Aufgang der Sonne gesetzt und bei deren Untergang wieder eingeholt, bzw. fein säuberlich um den Flaggenstock gerollt (oder niedergeholt) und verstaut. – Heute findet man leider immer mehr Schiffe, die unterwegs - geschweige denn im Hafen - auf das Setzen der eigenen Nationale - also der Flagge des eigenen Lande - verzichten.



Abbildung 7

Bei einem Besuch in einem anderen Land, ist es *selbstverständlich*, dass die eigene Nationale am zumeist Heck und die kleine Nationale des Gastlandes unter der Steuerbord-Saling an der Flagg-Leine oder am Steuerbord-Want gefahren wird.

Dieses Setzen der Nationale des zu besuchenden/der zu besuchenden Länder geschieht übrigens schon bei der Abfahrt aus dem Heimathafen. Auch bei der Rückfahrt ist das Setzen dieser Flagge (ggf. auch Flaggen) angesagt. Der Grund liegt darin, dass der Zoll über den Besuch fremder Länder Bescheid wissen will. Darum muss zusätzlich beim Befahren eines anderen Zollgebietes oder spätestens beim Einlaufen in einen ausländischen Hafen auch immer die schwarz-weiße Zollflagge gesetzt werden (3.Hilfsstander aus dem internationalen Signalbuche oder - im Ausland - auch die gelbe Flagge „Q“ aus dem Flaggenalphabet). Üblicherweise meldet man sich von alleine bei der Zollstation an und wieder ab. Im EU-Gebiet sind diese Flaggen zumeist überflüssig. Allerdings kann ausserhalb der EU das „Vergessen“ des An- und Abmeldens beim Zoll zu Problemen und gar Geldstrafen führen!

Bei besonderen Anlässen (z.B. Schiffstaufe oder Geburtstag) wird auch mal „über die Toppen geflaggt“. Entweder werden die der Buchstaben und Zahlen genommen, die dann im Wechsel 2 Flaggen/1 Wimpel im gleichen Abstand hintereinander gebunden werden oder es werden - sofern keine anderen vorhanden sind - bunte neutrale Flaggen oder Wimpel genommen, was aber nicht so üblich ist.

Einige Segler finden es jedoch „besonders witzig“, wenn z.B. am Want oder an der Flagg-Leine eine Totenkopfflagge geführt wird. Abgesehen von der Historie dieser Flagge, erinnert diese die Gastgeber u.U. auch an unsere nähere Vergangenheit, als die „SS“ der Faschisten dieses Zeichen führte! Ebenfalls kann es in einem anderen Land als eine Beleidigung verstanden werden. – Also sollten Segler usw. diese Flagge nicht hissen, selbst wenn der Name „Pirat“ gerade bei einer derartigen Jolle etwas mit dieser Flagge zu tun hat, die um das Jahr 1700 erstmalig von einem französischen Piraten gesetzt wurde.



Abbildung 11

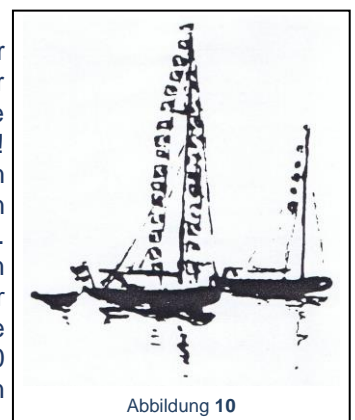
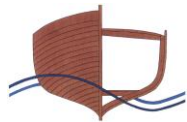


Abbildung 10



Anlegen im Hafen

Es gibt Segler und andere Wassersportler, die mit ihrem Boot immer die Letzten beim Verlassen eines Hafens sind und dann auch als Letzte einen neuen Hafen erreichen und dann natürlich keinen guten Liegeplatz mehr in Zielhafen bekommen.

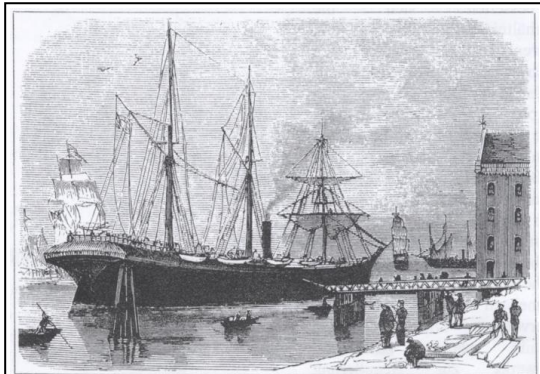


Abbildung 12

Wenn jedenfalls endlich der neue Hafen erreicht wurde, hat es sicher schon jeder erlebt, dass dann auf dem Kai, der Mole oder dem Steg Leute stehen, die „ihre Hände in den Taschen wärmen“ und vielleicht auch noch ein paar unqualifizierte Sprüche loslassen. Auch auf Nachbarschiffen bewegen sich manche nur, um von dort einen vermeintlich entstehenden Schaden am eigenen Boot abzuwehren und nicht unbedingt um dem ankommenden Boot zu helfen!

Falls ungünstige oder starke Winde herrschen, ist jeder wohl froh, wenn er auf dem schnellsten Wege sein Schiff in einem Hafen sicher festmachen kann!

Selbst Erlebtes:

Als wir bei sehr, sehr schlechtem Wetter mit einem grösseren Segelboot in einen Hafen an der französischen Mittelmeerküste einliefen und dann eine leere Box ansteuerten, blies der Wind derart stark von Steuerbord, dass unsere Maschine einfach nicht gegen den Seitenwind ankam, da der Wind das Heck immer wieder abdrehen liess. Zum Glück kam der Hafengehilfe mit einem „Deuboot“ (Schubboot) und gab uns am Heck backbords schiebenderweise die nötige Kraft, um endlich in die Box und an den Steg zu gelangen.

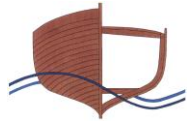
Es ist doch eine klare *Selbstverständlichkeit*, dass man als Wassersportler einem hereinkommenden Schiff einen Platz anweist, dem anlegenden Schiff hilft, die Leinen annimmt und diese sicher fixiert! Später können die Angekommenen die Verbindung nach eigenem Gusto verändern - mit z.B. eine „Spring“.

Der Hafengehilfe sollte dann umgehend eigenständig aufgesucht werden, um sich anzumelden, den gewählten Liegeplatz absegnen zu lassen und natürlich das Hafengeld zu bezahlen (wird inzwischen nicht selten „vergessen“).

Aber es kann auch passieren, dass man in einem schon vollen Hafen im „Päckchen“ liegen muss, weil - trotz des geringen Tiefganges z.B. eine Jolle - alles belegt ist. *Selbstverständlich* fragt eine Jollen-Besatzung (wie jede Crew mit einem anderen Boot auch) vorher, ob ein seitliches Anlegen gestattet ist! und dieses wird üblicherweise nicht verneint.

Dass dann ausreichend Fender ausgebracht werden, um vielleicht im Hafen bei einem ggf. vorhandenen Schwell jegliche Beschädigung zu verhindern, ist wohl ebenfalls ganz *selbstverständlich*.

Um dann an Land zu gelangen, muss man zwangsläufig über die anderen Boote „klettern“. *Selbstverständlich* wird sich die Crew des nicht direkt an der Pier/Mole liegenden Bootes ganz leise verhalten und nicht „wie Elefanten über die Decks trampeln“ und andere Boote dabei zudem nicht unnötig in „Schwingungen“ versetzen. Auch wird *selbstverständlich* nicht der Weg durch die Plicht der Mitlieger gewählt, sondern - Höflichkeit und die Intimsphäre anderer Segler sind Trumpf - der Weg zum Land über das Vordeck der anderen Schiffe und entsprechend zurückgenommen. Natürlich betritt man ein anderes Boot nur mit sauberen Schuhen (notfalls werden diese zwischen Steg und dem eigenen Boot ausgezogen)!



Im Hafen

Überhaupt hat sich in den Häfen vieles geändert. Nicht nur, dass diese grösser (und manchmal auch komfortabler; aber häufig nicht mehr so romantisch) geworden sind, sondern auch, dass die „Lärmquellen“ andere geworden sind. Früher kam der „Lärm“ in erster Linie von Möwen, den Motoren der Fischkutter, schlagenden Fallen oder dem Wind selber. – Übrigens kann man seine eigenen Fallen bei Wind auch mit einem Bündel am Mast festbinden, damit wenigstens diese Geräuschquelle für alle verringert/vermieden wird.

So mancher Bootseigner vergisst bei seinem Verhalten im Hafen (und auch anderswo) dabei sein gutes Benehmen und den - sinngemässen Satz eines bekannten Franzosen = darum nochmals:

„Die Freiheit des Einzelnen findet ihre Grenzen an den Grenzen der Freiheit des Anderen!“

Auch wenn eine Party auf einem Schiff etwas Besonderes (?) ist, so können doch wohl die anderen Bootsbesetzungen erwarten, dass spätestens um 22.00 Uhr der Lärm sich so auf ein Minimalmass reduziert, dass andere in Ruhe z.B. schlafen können! – Bei einem grösseren Boot wäre eine vorherige Ankündigung bei den Nachbarn und ggf. eine ausgesprochen Einladung bestimmt nicht verkehrt!

Es muss also nicht sein, dass durch Musik, laute Gespräche usw., die in der sonst nächtlichen Hafenruhe sehr gut zu hören sind (Wasserflächen übertragen - besonders bei Nacht - äusserst gut), andere im Hafen beeinträchtigt werden; es sollte eigentlich eine *Selbstverständlichkeit* sein!

Die inzwischen in den Häfen häufig vorhandenen gut ausgestatteten Wasch- und Toilettenräume sollten nach der Benutzung so verlassen werden, wie sie vorgefunden worden sind. Allerdings gibt es immer wieder Mitmenschen, die diese Räume wie ein „Sch...stall“ hinterlassen! Nun bricht sich „keiner die Finger“, wenn man als Späterkommender diese Hinterlassenschaften (z.B. Zahncreme oder Haare im Waschbecken/in der Dusche usw.) selbst beseitigt und eben nicht wartet, bis die Reinigungskraft dieses tut.

Sehr häufig befinden sich neben Wasch- und Toilettenräumen die verschiedenen Container für Abfälle. Bitte hier so sortieren, wie es die örtlichen Bestimmungen für richtig halten.

Ein gutes Kontakthalten zu den Leuten auf Nachbarbooten ist sehr wichtig, denn dann schaut jeder auch einmal nach links und rechts und ob da sich jemand bei Abwesenheit unbefugt auf einem Schiff befindet! Um dieses zu fördern „tut es nicht weh“, wenn ein Frühaufsteher am Vorabend die Nachbarbesetzungen gefragt hat, ob diese denn morgens gerne Brötchen hätten - und diese dann auch mitgebracht werden.

Gerade im Ausland ohne Euro-Währung sollte immer ausreichend die Landeswährung zur Verfügung stehen, um erforderliche Ausgaben zu tätigen. Ein vorheriger Umtausch bei der eigenen Bank zuhause ist ausserdem zumeist wesentlich günstiger.

Nun ist nicht jeder der z.B. dänischen oder schwedischen Sprache mächtig, aber es macht im Ausland auf alle Fälle einen sehr guten Eindruck, wenn sich jemand darum bemüht, diese Sprache - wenn auch vielleicht radebrechend - zu sprechen. Ein dafür nötiger Sprachführer an Bord wäre also angebracht.

Sinn macht es ebenfalls, wenn mit Bus oder Fähre Ausflüge (z.B. zu nächstgrössten Stadt) unternommen werden, um „Land und Leute“ kennenzulernen.

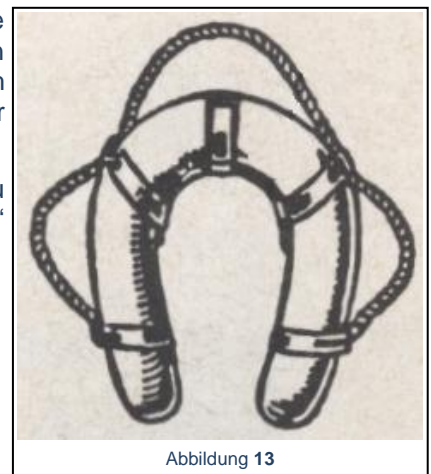
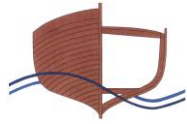


Abbildung 13



Verlassen des Hafens

Will man am nächsten Morgen sehr, sehr früh wieder los, dann sollte dieses Ablegen leise vonstattengehen, denn sehr wahrscheinlich wollen andere noch schlafen und eben noch nicht „geweckt“ werden! – Sinnvollerweise hat man, wenn ein frühes Auslaufen feststeht, die Nachbarlieger darüber vorher informiert.

Um nun die eigene Mannschaft rechtzeitig aus den Träumen zu holen, wird häufig heute noch der Ruf „Reise, Reise“ benutzt. Es handelt sich dabei um eine Verballhornung des englischen „rise up, rise up“, was übersetzt etwa „sich erheben“, „aufstehen“ bedeutet.

Selbstverständlich verlässt man den Hafen, den Steg, die Mole, die Box so, wie man diese bei seiner Ankunft vorgefunden hatte. Dieses gilt auch für die dort ggf. vorgefundenen Festmacher usw. – Und ein abschliessendes Winken an die Bleibenden für die nette Nachbarschaft schadet auch nicht.

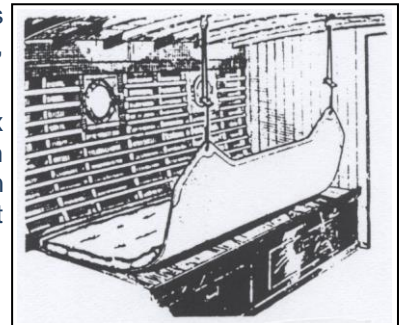
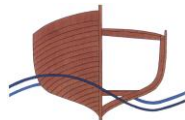


Abbildung 14



„Ableger“, „Anleger“ und „Gott Neptun“

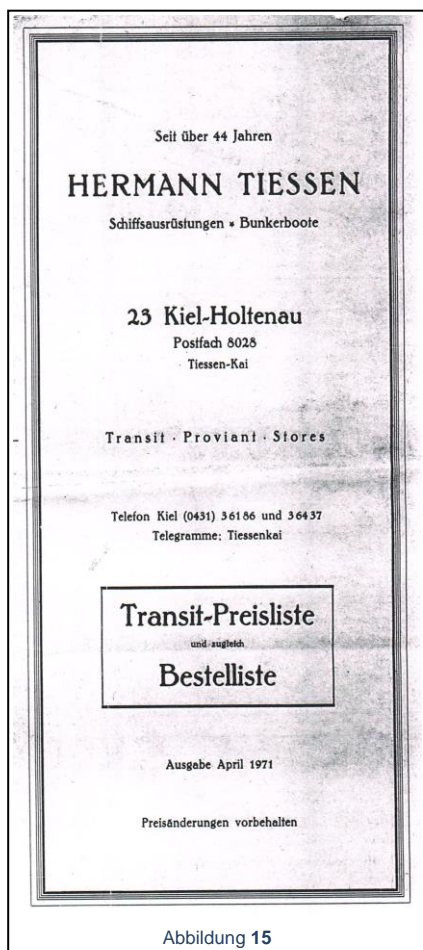


Abbildung 15

Alkohol ist an Bord während der Fahrt in heutigen Zeiten keinesfalls angebracht, da es einfach zu viele Boote gibt und die Aufmerksamkeit bekanntlich durch eine solche Flüssigkeit beeinträchtigt wird. Also wird ein verantwortungsvoller Skipper nicht auf See oder zuvor Alkohol trinken!

Auf dem Boot meiner Eltern in den 1960ern warteten bei längeren Törns alle nur darauf, dass wir - nach Besuch der Zollstation - die „See-Grenze“ überquerten, um dann die Transit-Kartons mit ihrem sehr kostengünstigen Inhalt - und eben auch den Flaschen (zumeist 1 l-Flaschen; für mich waren damals nur die Kaugummis interessant) - öffnen zu können; - aber das war damals!

Eine Transit-Liste (nebenstehendes Titelblatt aus dem Jahre 1971) beinhaltet z.B. folgende zollfreien Preise (heute = „zur Erbauung“):

„Aalborger Jubiläumsaquavit:

4,30 DM“ (heute: ca. 16,99 €),

„Ballantine's Whisky:

6,10 DM“ (heute: ca. 13,49 €),

„Bacardi Rum, Carta Blanca:

6,60 DM“ (heute: ca. 12,49 €),

„Chivas Regal (12 Jahre):

18,80 DM“ (heute: ca. 24,49 €),

„Krim-Sekt, rot:

9,75 DM“ (heute: ca. 11,99 €),

„Kaugummi Doublemint, Karton:

3,80 DM“ (heute: kein Kartonpreis gefunden).

Dennoch will ich etwas zum Brauch dazu sagen: Der alte Ruf „Besanshot an“, der seit Anfang des 17. Jahrhunderts überliefert ist und bei dem alle Besatzungsmitglieder sofort zum Empfang einer Portion Hochprozentigen antraten, ist inzwischen nicht mehr so aktuell. Heute geht es etwas formloser zu und es hat sich (leider)

eingebürgert, dass nach dem Ablegen vom Steg und bei dem Erreichen des offenen Wassers eine Flasche entkorkt wird, um den Inhalt zu „kontrollieren“. Jedes Besatzungsmitglied erhält dann ein (kleines) Glas „zum Kosten“ (=nicht O.K.) oder direkt aus der Flasche. Doch bevor dieses Nass an den Mund geführt wird, erhält zuerst „Gott Neptun“ seine brauchmässige Portion (=O.K.). Wenn diese „Göttergabe“ unterbleibt, dann - so alte Fahrensleute - gibt es schlechtes Wetter, bzw. die Winde werden zu stark oder zu schwach oder kommen aus der falschen Richtung.

Ist das Schiff dann wieder glücklich in einem Hafen angelangt und die Verbindung sicher zum Land hergestellt, so ist es diesmal der „Anleger“, der abermals die Lippen benetzt (=O.K.).

Aber bitte - wenn es schon „unbedingt“ sein muss - mit dem Alkohol „sparsam“ umgehen, denn, wie bei einem Auto, gelten für den Genuss vor und während der Segelei oder auf einem sonstigen Boot jeweils die gleichen, bzw. ähnlichen gesetzmässigen Bestimmungen!

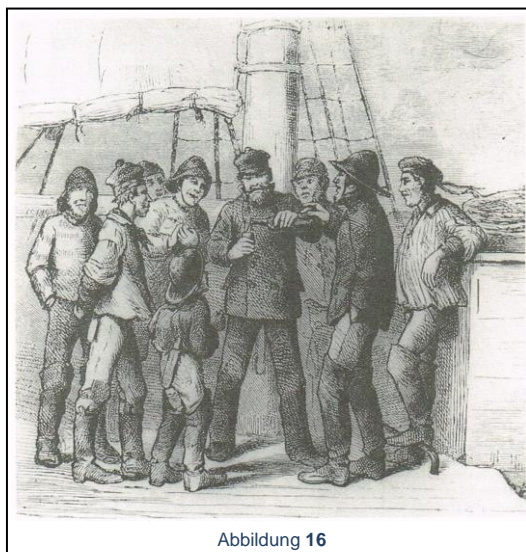
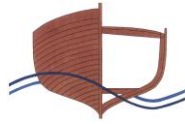


Abbildung 16



Begegnung auf See / dem See

Die Anzahl der Segel- und sonstiger Boote hat sich auf allen Wasserflächen inzwischen sehr stark vermehrt, dennoch gibt es einen netten Brauch, den zu erhalten es sich lohnt: man grüsst einander zu, bzw. zurück - und es ist nicht schlimm, wenn man selbst zuerst grüsst!

Mit den Fahrern von Motorbooten haben manche Segler unterwegs so ihre Probleme (wegen der nicht verständlichen, aber doch bekannten Animositäten). Doch auch diese sollten gegrüsst werden, denn u.U. kann jeder von uns (z.B. bei Flaute, Mastbruch und gar Kenterung) die Hilfe eines solchen Fahrzeuges dann dringend benötigen (und umgekehrt)!



Abbildung 17

Das Dippen einer Flagge als Gruss (mehrmaliges Auf- und Niederholen der National-Flagge) ist ziemlich aus der Mode gekommen, man hebt nur noch die Hand, ruft sich gute Wünsche zu oder fragt nach dem Woher und Wohin, - wenn der Abstand zueinander es denn ermöglicht.

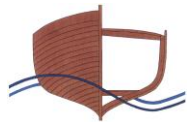
Selbst Erlebtes:

In meiner Kindheit in Kiel hat mein Vater unterwegs bei Begegnung mit dem einen oder anderen Schiff der Bundesmarine o.ä. einmal die eigene Nationale gedippt und erhielt als Antwort, dass auf dem grossen Marineschiff deren Flagge ebenfalls gedippt wurde!

Übrigens sollte ein gutes Fernglas - idealerweise mit einem eingblendeten Kompass - immer parat liegen, denn es gibt eigentlich immer etwas zu beobachten: z.B. Küstenlinien oder Schweinswale oder ggf. auch ein Schiff, das Probleme hat und man helfen könnte. Natürlich dient das Glas in erster Linie, um im Rahmen der Navigation Bojen, Pricken, Tonnen u.ä. auszumachen. Und dass auf See ein Fernglas nur benutzt wird, wenn dabei sicherheitshalber der Riemen um den Hals hängt, ist auch selbstverständlich (denn ggf. geht das Glas sonst schnell „auf Tiefe“!).



Abbildung 18



Hilfeleistung ! = Bergelohn ?

Helfen? – Hierbei handelt es sich eigentlich um eine ganz eindeutige *Selbstverständlichkeit!* Doch scheinen sich in diesem Punkt die Sitten leider etwas geändert zu haben. Es kommt immer häufiger vor, dass das eine Boot sich in Not befindet und andere Schiffe sich - trotz eindeutiger (vorgeschriebener) Notsignalgebung - nicht darum kümmern (die Zeitschrift „Segeln“ berichtete einmal in ihrer Nummer 10/98 von einem besonders eklatanten Fall). Damit ist ganz klar ein Straftatbestand erfüllt (=„unterlassene Hilfeleistung“); in der KVR (Kollisionsverhütungsregeln) stehen entsprechende Zeilen! Wir sollten uns in einem solchen Fall Daten merken (Schiffsname, Uhrzeit, ggf. Photo usw.) und Anzeige erstatten! – Es soll auch schon vorgekommen sein, dass bei der Kenterung z.B. einer Jolle, wonach etliche Gegenstände im Wasser trieben, diese Dinge von anderen Booten „mitgenommen“ wurden (=„Diebstahl“)!

In anderen Fällen wurden hilfsbedürftige Schiffe „netterweise“ in den nächsten Hafen geschleppt, doch dann kam der „Hammer“: diese „netten“ Menschen verlangten dann einen richtigen „Bergelohn“! Manche dieser Angelegenheiten gingen später zum Teil bis vor das Gericht und dort haben solche „Typen“ auch noch Recht bekommen!

Ein Tip kann dazu zur Vorbeugung gegeben werden: nie die Schlepptrosse des schleppenden Fahrzeuges am eigenen Schiff befestigen! Notfalls dessen Trosse mit der eigenen - am eigenen Schiff befestigt - verlängern! ... und sich nie zu schnell schleppen lassen! – Und was die Befestigung am eigenen Schiff betrifft, so wäre beim Abgeschlepptwerden sinnvoll, wenn der Tampen nicht nur am Bugpoller fixiert wird. Es sollte versucht werden, dass die Zugkräfte auch auf z.B. Backbord- und Steuerbord-Klampen verteilt werden.und vorher mit dem schleppenden Eigner unbedingt die Schleppgeschwindigkeit abklären!

Also: *selbstverständlich* helfen sich Segler (incl. der Motorbootfahrer) grundsätzlich untereinander, ohne natürlich einen Bergelohn zu verlangen! Und es ist doch wohl vollkommen klar, dass im Wasser treibende Gegenstände eingesammelt und dem Eigentümer zurückgegeben werden! Was auch für die Dinge gilt, die aus Versehen über Bord gegangen sind. Dabei ist es nicht ungewöhnlich und zudem eine nette Geste, dass für die Hilfe ein (kleines) Geschenk usw. den Besitzer wechselt.

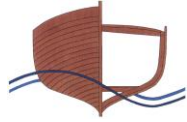
Jedes andere Handeln wäre nicht nur ein eklatanter Verstoss gegen die „Seemannschaft“ (ob nun neuer oder alter Brauch)!

Selbst Erlebtes:

Wir befanden uns auf dem Ijsselmeer und übten gerade das berühmte und sehr sinnvolle „Mann-über-Bord-Manöver“. Dabei hatte ich klammheimlich einen Fender über Bord gleiten lassen und erst nach einigem Abstand den nötigen Ausruf getätigt. Ein anderes Segelboot sah unseren Fender und kam uns seinerseits mit einer sehr schnellen Wende zuvor und fischte diesen auf. Unser Manöver konnten wir natürlich dadurch vergessen. Der nette Segler brachte uns - in der Annahme, dass uns dieser Gegenstand aus Versehen übergangen sein - den Fender zurück und bekam selbstverständlich als Dankeschön eine Dose Bier hinübergeworfen.

Wenn es allerdings zu einer richtigen Havarie, einem richtigen Seenotfall kommt und andere helfen, dann wird sich die durch den Eigner hoffentlich abgeschlossene (in ausreichender Höhe=?) Versicherung mit dem Fall beschäftigen.

Übrigens sollte jeder nicht nur das „Mann-über-Bord-Manöver“ regelmässig üben, sondern auch den Weg, um die über Bord gegangene Person wieder an Bord zu bekommen! Ist nämlich keine Badeleiter vorhanden, dürfte das bei den heute sehr hochbordigen Booten Schwierigkeiten bereiten. Entsprechend vorbereitetes Tauwerk sollte vorhanden sein und vielleicht auch geübt werden, wie man jemanden z.B. mit dem ins Wasser gelassene Gross mittels einer Winsch an Bord bekommt. Das berühmte Manöver („das Erreichen einer Boje“) dient schliesslich nur dazu, um jemanden im Wasser befindlich schnell zu erreichen und dann.....?



Wind und Wetter

Wir können diese Faktoren nicht beeinflussen - „eigentlich“. Da aber Wind und Wetter für uns ganz entscheidend sind, hatten die alten Seeleute einige Sitten, Regeln, Bräuche, die manchmal auch heute noch gepflegt werden.



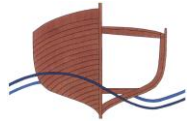
Abbildung 19

So ist beispielsweise das Pfeifen an Bord „unter Strafe“ verboten, sofern es sich nicht um eine Bootsmanns-Pfeife handelt. Wenn jemand auf einem Segelschiff pfeift, dann „kommt bestimmt schlechtes Wetter oder der Wind wird widrig“ - so sagten manche Segler.

Sollten wir nun in eine Flaute kommen, so soll das Kratzen am Mast zu einer Brise verhelfen. Ob das allerdings wirklich hilft?

Aber auch in anderer Hinsicht spielen Wind und Wetter für uns eine grosse Rolle: bei schlechtem Wetter oder starkem Wind wird vernünftigerweise niemand den „sicheren Port“ verlassen, um seinen nächsten geplanten Hafen doch erreichen zu wollen wenn nicht das Schiff für ein solches Wetter geeignet ist, wenn nicht vorher alle Vorbereitungen dafür getroffen worden sind und wenn nicht der Skipper über eine ausreichende und erfahrene Besatzung verfügt!

Und das Tragen einer geprüften (!) automatischen Rettungsweste wäre mehr als ratsam, wenn das Wetter einiges mehr als nur eine Flaute ergibt.



Sicherheit an Bord

Ansonsten ist unter dem Begriff „Seemannschaft“ natürlich auch das Thema „Sicherheit“ gemeint. Eigentlich ist dieses eine ganz normale Praxis beim Segeln und auf anderen Booten, doch wird diese häufig sträflich vernachlässigt.



Abbildung 20

Bei entsprechenden Winden oder bei einem schweren Wetter wird ein Schiff erst gar nicht den Hafen verlassen oder es wird „seefest“ gemacht (siehe „Wind und Wetter“). Dieses bedeutet, dass alles an Bord gesichert wird und alle nötigen Vorkehrungen getroffen werden (Rettungswesten mit doppelten (!) Lifebelts, Life-Leinen an Deck, usw.) - und zwar schon vor der Abfahrt. Auf alle Fälle aber rechtzeitig, bevor „es losgeht“!

Ebenfalls macht es Sinn, wenn der Motor bei schwerem Wetter immer im Leerlauf mitläuft. Bricht etwas in der Takelage oder ein Segel reisst, dann ist sofort der Motor zur Stelle, um ein Querschlagen im Seegang zu verhindern.

Ebenso gehört zur Sicherheit an Bord, dass vor der Abfahrt alles auf Funktionstüchtigkeit überprüft wird und nichts durch die Gegend fliegen kann. – Ggf. vorhandene Anschlüsse für Wasser, Gas o.ä. sind ausserdem fest zu verschliessen. – Auch sollte das Ankergeschirr immer klariert sein.

Auch das berühmte „Über-Bord-Manöver“ sollte nicht nur geübt werden! Egal welche Methode angewandt wird, um zu dieser Person zu gelangen, es ist noch viel wichtiger zu üben wie dann eine solche Person wieder an Bord geholt werden kann. Das gilt besonders bei (modernen) Booten, die über einen sehr hohen Freibord verfügen.

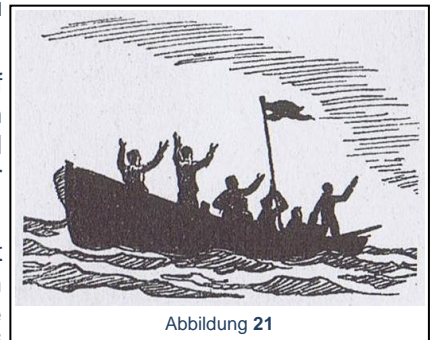


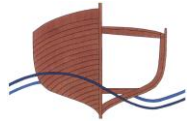
Abbildung 21

Das gerade bei Nachts-Gegelei immer ein 2.Mann mit Wache geht, ist selbstverständlich. Besonders die „Hundswache/Hundewache“ zwischen 00.00 und 04.00 Uhr ist für ein unabsichtliches und sehr gefährliches Einnicken prädestiniert. – Ein Wachgänger - egal zu welcher Zeit des Tages - sollte immer mit dem Erforderlichen ausgestattet werden, damit ihm die Zeit nicht zu lang wird und er es an Aufmerksamkeit nicht missen lässt (besonders z.B. nachts: warme Getränke, etwas zu essen usw.).

Übrigens sollte an Bord Segelschuhe getragen und dort nicht barfuss rumgelaufen werden, denn ohne Schuhe ist wenig Halt zu finden und ein nasses Deck kann zur Rutschbahn werden - Knochenbrüche inklusive!

Solche Situationen werden leider immer mehr auf die leichte Schulter genommen und dann bleibt keine Zeit mehr für die erforderlichen Massnahmen. Die Konsequenz kann dann der nötige (eigentlich unnötige) Einsatz von Rettungsfahrzeugen der DGzRS o.ä. sein!

Dass für einen sich doch ergebenden Seenotfall sich entsprechende Ausrüstung an Bord befindet, sagt uns schon die eigene Vernunft = also eine *Selbstverständlichkeit!*



Navigation

Zur Sicherheit gehört natürlich auch die Navigation! Nun ist es heute so, dass sich viele nur noch auf die elektronischen Instrumente verlassen, d.h. Geräte mit GPS, Kartenplotter usw. Doch „Gnade Gott“, wenn dann der Strom ausfällt oder diese Geräte sonstwie nicht mehr funktionieren!

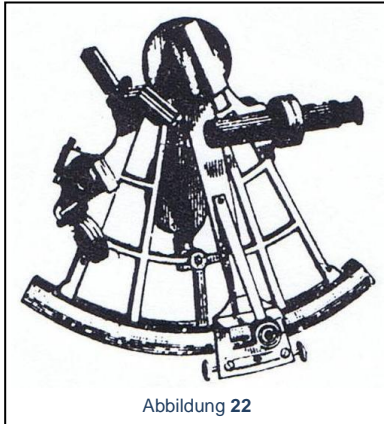


Abbildung 22

Der Navigation mit Karte, Kompass und Log unter Berücksichtigung von Strom- und Windversatz wird immer weniger Aufmerksamkeit geschenkt und hoffentlich gibt es dann jemanden, der sich mit dem Mitkoppeln an einer Seekarte genügend auskennt - dann, wenn die gesamte Elektrik ausfällt und es kein GPS, keinen Kartenplotter mehr gibt! Übrigens wäre es sinnvoll - neben dem GPS –

parallel weiter an der Karte den Kurs zu arbeiten.

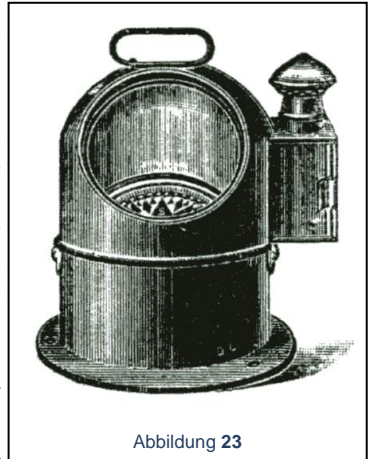


Abbildung 23

Das alleinige Verlassen auf diese modernen Gerätschaften stellt meiner Ansicht nach eine hochgefährliche Entwicklung dar, die in Zukunft noch grosse Probleme bringen kann!

Und was das Logbuch betrifft, welches immer häufiger nicht mehr geführt wird (!), so sollte dieses auch während der Fahrt geführt werden (Kurse, Windverhältnisse, Sichtungen, Uhrzeiten usw.). Im Fall der Fälle kann z.B. eine Versicherung dadurch feststellen, ob das Schiff verantwortungsvoll geführt worden ist. Nur am Abend im Hafen Eintragungen vorzunehmen, das entspricht einem „Tagebuch“, aber keinem Logbuch!

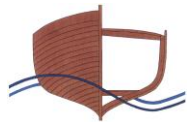
Selbst Erlebtes:

Als meine Frau und ich einmal auf einem Frachtschiff als Passagiere mitfahren, erlebten wir nachts bei zudem starken Nebel auf der Brücke, wo wir uns Tag und Nacht immer aufhalten durften, die Gefährlichkeit von unzureichender Beleuchtung eines Schiffes. – Wir waren auf dem Wege von Bremerhaven zurück nach Hamburg und an der Westseite des Elbe-Fahrwassers (an der Tonnenlinie) war auf dem Radar ein sich bewegendes Punkt zu erkennen, den sich auch die verschiedenen Radarstationen nicht erklären konnten, die bereits von verschiedenen anderen Schiffen diesbezüglich befragt worden waren. Erst als wir an diesem „Punkt“ dicht vorbeifahren erkannten wir, dass es sich um eine grössere segelnde Ketsch handelte. Und dieser doch schon grösserer Segler hatte „Funzeln“ als Positionslampen und fuhr bei diesem schlechten Wetter im Fahrwasser. Bei der ungenügenden Sicht in dieser Nacht, dem Tempo der heutigen Frachtschiffe und dem Betrieb auf der Elbe hätte es zu einer Kollision kommen können, da der Traditionsegler viel zu spät erkannt worden wäre. – Warum der dortige Skipper nicht mit einem Scheinwerfer, der eigentlich zur Standard-Ausrüstung auf einem Schiff gehören sollte - sein grosses weisses Segel nicht angestrahlt hat, um seine Sichtbarkeit allein zur eigenen Sicherheit ganz entscheidend zu erhöhen, war allen auf der Brücke vollkommen unverständlich und wurde für unverantwortlich angesehen. – Jedenfalls wurden die Radarstationen dann über diesen „Punkt“ informiert.

Selbst Erlebtes:

Und dass „Segelscheine haben“ und „Segeln können“ nicht immer miteinander einher gehen, erlebte ich anfangs der 1960er auf dem Boot meiner Eltern. – Eigentlich wollte mein Vater von Kiel um Skjoldnæs herum (=Westspitze der Insel Ærø) direkt den dänischen Hafen von Ærøskøbing erreichen, wobei wir einen etwas stärkeren Wind aus WNW hatten. Allerdings hatte er bei seinem Kompasskurs („ER sass am Rohr“) nicht Strom- und Windversatz einkalkuliert, so dass wir mit der MAIKA (so hiess der „45er Nationale Kreuzer“ meiner Eltern) etwa mittig der SW-Küste kamen und nun gegen Wind und Wellen ankreuzen mussten, um die östliche Inselfspitze runden zu können. Hinzu kam, dass plötzlich das Grossfall brach. Also Anker raus, denn der alte Motor sprang - wie leider viel zu oft - nicht an und mein Vater musste in den Mast. – Eine durchaus gefährliche Situation, da meine Mutter vom Segeln keine Ahnung hatte („ER hatte ja schliesslich einen B-Schein“) und ich noch keine 14 Jahre war.

Auch hier zeigt wieder einmal, dass unterwegs mit allem gerechnet werden muss und sich ein Skipper selbstverständlich entsprechend einstellen und verhalten sollte!



Naturschutz

Eigentlich ist es für jemanden, der mit einem Boot unterwegs ist - besonders für einen Jollen-Segler - ganz normal=*selbstverständlich*, dass die Natur geschont wird! Dazu gibt es die bekannten „10 Goldenen Regeln“ für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur, die ich hier nochmals in das Gedächtnis rufen möchte:

1. Meiden Sie das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel und alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlammbanken (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln) sowie Ufergehölze. Meiden Sie auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
2. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Uferpartien sowie Ufergehölzen - auf breiten Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter.
3. Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, zumindest zeitweise, völlig untersagt oder nur unter bestimmten Bedingungen möglich.
4. Nehmen Sie in „Feuchtgebieten von internationaler Bedeutung“ bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
5. Benutzen Sie beim Landen die dafür vorgesehen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann.
6. Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen und diese zu gefährden.
7. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um die Tiere nicht zu stören oder zu vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen und bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Bewegen Sie sich hier mit langsamer Fahrt.
8. Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne.
9. Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten, Abfälle gehören nicht ins Wasser, insbesondere nicht der Inhalt von Chemietoiletten. Diese Abfälle müssen, genauso wie Altöle, in bestehenden Sammelstellen der Häfen abgegeben werden. Benutzen Sie in Häfen selbst ausschliesslich die sanitären Anlagen an Land. Lassen Sie beim Stilliegen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Lärm und Abgase zu belasten.
10. Machen Sie sich diese Regeln zu eigen und informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die für Ihr Fahrgebiet bestehenden Bestimmungen. Sorgen Sie dafür, dass diese Kenntnisse und Ihr eigenes vorbildliche Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und vor allem an nicht-organisierte Wassersportler weitergegeben werden.

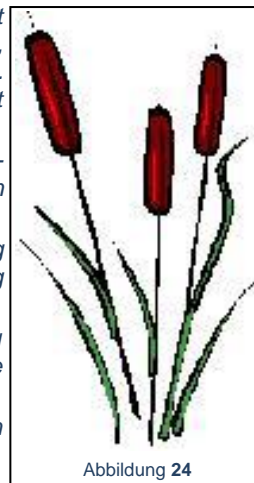


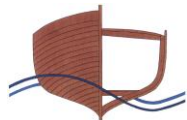
Abbildung 24

Jede Seglerin, jeder Segler und auch alle anderen Wassersportler werden diese Regeln gerne beherzigen, denn man muss nicht „grün“ sein, um dafür vollkommen Verständnis zu haben! – Und selbst wenn es sich nicht um schützenswerte Bereiche handelt, wäre es doch - eigentlich - ganz *selbstverständlich*, wenn wir diese Orte so verlassen, wie wir sie vorgefunden haben. „Wildes“ Anlegen kann bestimmt romantisch (!) sein, aber bitte immer auch die Interessen möglicher Anderer berücksichtigen (und das könnten z.B. auch Tiere sein)!

Und ausserdem gibt es noch einen wichtigen Hinweis, den wir - eigentlich - noch aus unseren Prüfungen für die Segelschein kennen müssten:

„Sog und Wellenschlag vermeiden“

Gemeint ist damit, dass in Ufernähe - ob nun Küste, Kanal oder Fluss - dann die Geschwindigkeit zu reduzieren ist. Eine allgemeine Regel, obwohl diese zumeist bei einer Fahrt unter Motor zutreffen wird.



.... und sonst?

So gibt es eine Reihe von weiteren Punkten, die wir Wassersportler - demzufolge auch die Eigner selbst von z.B. Piraten-Jollen - nicht vergessen sollten:

Die Skipperin / der Skipper

Der Skipper/Der Kapitän ist die wichtigste und 1.Person an Bord eines Schiffes („an zweiter Stelle kommt übrigens der Koch“), denn er trägt in allen Fällen die volle Verantwortung für Schiff und Mannschaft (auch in versicherungstechnischer und ggf. strafrechtlicher Hinsicht)! Er allein hat das Sagen (eben: „*Master next God*“) und bestimmt was geschieht oder nicht. Zumeist ist der Skipper ausserdem vom Wachdienst ausgenommen.

Es ist also nicht verwunderlich, wenn der Skipper von der Besatzung „verwöhnt“ wird, damit ihm seine gute Laune ja nicht abhandenkommt!



Abbildung 25

Die Rudergängerin / der Rudergänger

Für diese Person gibt es einen Spruch, der weiterhin seine Gültigkeit besitzt: „*Der Mann am Rohr geht vor!*“ (oder auch die Frau). Gemeint ist damit, dass diejenige/derjenige von „allen zu umsorgen ist“. Wünsche nach Getränken, etwas zum Essen usw. sind „unverzüglich“ zu erfüllen, denn die Person am Rohr - also an der Pinne oder dem Steuerrad - ist dann in schiffstechnischer Hinsicht immer die (zweit-)wichtigste Person. Natürlich nach dem Kapitän!

Kombüse

Auf manchen Schiffen ist der Koch in der Kombüse natürlich eine ganz wichtige Person an Bord, denn er ist für das leibliche Wohl der gesamten Besatzung zuständig. Wenn der Koch schlecht arbeitet, das Essen nicht schmeckt, dann ist „dicke Luft“! Und eine schlechte Laune des Kapitäns und der Besatzung beeinträchtigt auch das gesamte Miteinander.

An Bord ist es bei Yachten üblich, dass diejenige Person, die das Essen zubereitet (ob Frühstück oder gekocht wird), dazu nicht die „Buckschaft“ übernehmen muss.

Diese „Buckschaft“, also das Auftischen, Abräumen, Abwaschen und alles dazu wieder „Klar Schiff“ machen (wird auch „Backen und Banken“ genannt), wozu ebenfalls Hilfsarbeiten gehören (Schälen der Kartoffeln u.ä.), haben dann die anderen Besatzungsmitglieder zu übernehmen (ausser *selbstverständlich* der Skipper).

Der Einkauf wird meistens vorher mit der Crew abgesprochen und berücksichtigt natürlich die vorhandenen finanziellen Mittel. Gerade bei längeren Törns ist der gebunkerte Proviant also nicht unerschöpflich.

Üblicherweise beteiligt sich jedes Crew-Mitglied mit einem festen und gleichen Betrag an den Kosten, die bei einer solchen Reise anfallen. Damit ist aber nicht nur der Aufwand für die Verpflegung gemeint, sondern es kommen Hafengeld, Geld für die Duschen im Hafen usw. ebenfalls hinzu. Nicht selten ist der Skipper von derartigen Zahlungen befreit.

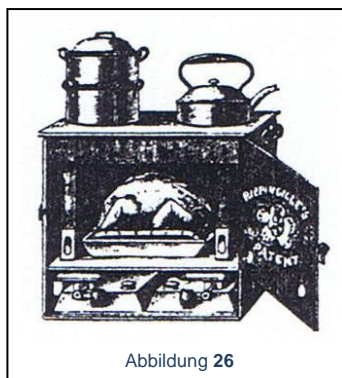
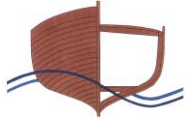


Abbildung 26

TIP:

An Bord ist das Herstellen von Fischmahlzeiten durchaus üblich. Nach der Verarbeitung des Fisches riechen die Hände jedoch sehr häufig nicht gerade angenehm. Um diesen unangenehmen Geruch zu entfernen sollten die Hände mit einer Mischung aus Zahncreme und Salz gründlich eingerieben und dann abgespült werden.



Mitmachen



Abbildung 27

Normalerweise gibt es für die Aufteilung der Arbeiten auf einem Schiff einen Arbeitsplan, auch „Seerolle“ genannt, in der vom Skipper für jede Tätigkeit an Bord eine Person bestimmt wird (einige Personen haben manchmal auch mehrere Funktionen). Und es ist dabei ziemlich egal, ob es sich um eine Jolle oder um ein grosses Schiff handelt.

An Bord - ob nun auf einer kleinen Jolle oder auf einem „Dickschiff“ - muss jedes Besatzungsmitglied seine ihm vom Skipper zugewiesenen Aufgaben voll erfüllen!

nicht“). Aber eigentlich sollte jeder von sich aus mit *Selbstverständlichkeit* eine Aufgabe suchen und diese korrekt erledigen!

Selbst für einen der Segelei Unkundigen ergibt sich bestimmt eine Beschäftigung („sich Drücken geht

Abfall

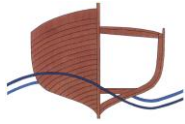
Natürlich fällt an Bord auf jedem Schiff auch Abfall an. Ob es sich um Flaschen, Getränkedosen, Obstschalen, Zigarettschachteln usw. handelt, ist vollkommen egal. So mancher meint, gerade bei Obstschalen, Kaffeefiltern und ähnlichem nach der Devise „Natur zu Natur“ handeln zu können und wirft diesen Müll einfach über Bord (von Dosen und anderen Gegenständen ganz zu schweigen)!

Das kann doch gar nicht wahr sein! Es macht nun wirklich kein Problem, wenn man an Bord eine verschliessbare Plastiktüte o.ä. hat, in die all' diese Dinge verstaut und später an Land ordentlich entsorgt werden. – Gerade Jollen-Segler, die häufig doch das nahe Naturerlebnis suchen, sollten mit ihrem diesbezüglichen Verhalten eher Vorbild im positiven Sinne sein und nicht im negativen!

Selbst Erlebtes:

Die Müllsäcke standen gefüllt und zugebunden in der Pflicht für denjenigen bereit, der morgens zuerst die Waschräume aufsuchen wollte, denn dort waren auch die Müllcontainer. Ein Crew-Mitglied „hatte das irgendwie total falsch verstanden“, denn er stieg über die Säcke und verschwand mit seinem Waschzeug von Bord. – Nachher bekam er natürlich vom Skipper ein paar lautere und sehr energische Töne zu hören! Ich erinnere mich allerdings nicht daran, dass er sein Fehlverhalten eingesehen hätte.

Und es „bricht sich niemand die Finger ab“, wenn er selbst einige treibende Dosen, Flaschen, Plastiktüte usw. auffischt, um diese dann korrekt zu entsorgen. Ausserdem kann ein solches Ansteuern unterwegs sehr gut zum Üben des „Mann-über-Bord-Manövers“ benutzt werden.



Bootsleihe und Charter

Nicht jeder hat ein eigenes Boot und leiht sich aus diesem Grund das eines Bekannten oder eines Vercharterers usw. aus. Dass mit einem solchen Boot nicht „bis an dessen Belastungsgrenze“ gesegelt wird und dass dann doch entstandene Schäden ohne grosses Diskutieren ausgeglichen werden, sollte eigentlich eine *Selbstverständlichkeit* sein. Aber leider ist dem nicht immer so!

Selbst Erlebtes:

Den „45er Nationalen Kreuzer“ meiner Eltern hatte einmal in den 1960ern ein junges Paar (sie war die Tochter einer langjährigen Freundin meiner Eltern) aus Berlin für eine Woche zu einem Törn ausgeliehen. Allerdings war die eindeutige Absprache, dass nur die (südliche) „Dänische Südsee“ als Revier zur Debatte stünde, was von dem Paar auch bejaht wurde. Der Grund lag darin, dass ein solcher „45er“ u.a. durch seinen doch sehr geringen Freibord eigentlich für Langtörns auf z.B. der Ostsee nicht geeignet ist. – Nach der Rückkehr stellte sich heraus, dass von dem Paar Kopenhagen erreicht worden war und sie das auch als Ziel hatten (!). Einige Dinge an Bord fehlten inzwischen (z.B. Bootshaken) und andere waren kaputt gegangen. Auf die energischen Vorhaltungen meines Erzeugers wurde ihm von dem jungen Mann nur entgegnet: „Axel, stell' Dich doch nicht so an!“. Eine Entschuldigung oder gar eine Schadensbegleichung erfolgte natürlich nicht! – Übrigens ist der Mann einige Zeit später Rechtsanwalt in Berlin geworden - und geschieden ist das Paar schon seit vielen Jahren!

Sinnvollerweise werden also beide Seiten vor der Abfahrt und ebenfalls danach natürlich das Boot gemeinsam inspizieren und das Ergebnis schriftlich festhalten, damit es schlussendlich keine unnötigen Streitereien gibt.

Bei Schiffen von einem noch nicht bekannten Vercharterer in nicht nur südlichen Ländern macht es grundsätzlich Sinn, wenn zusätzlich durch einen Tauchgang mit Maske und Schnorchel das Unterwasserschiff kontrolliert wird, denn da haben sich manchmal nach einem Törn schon handfeste Probleme ergeben (z.B. „Ihr seid aufgelaufen, habt so den Rumpf/Kiel beschädigt und das kostet Euch nun ____ Euro“), obwohl man selbst gar nicht aufgelaufen ist! Also Vorsicht! Und mancher Fall dieser Art wurde dann vor Gericht ausgetragen, wobei die gegenteilige Beweislast beim Skipper lag und er ohne eine vorherige Unterwasserkontrolle in Anwesenheit von Zeugen und des Vercharterers dann unterlag!

Übrigens sollte jeder, der sich ein Boot ausleiht/chartert, auch im Ausland über die entsprechenden Segelscheine verfügen! Dass die nötige Praxis vorhanden sein MUSS, darüber muss nicht gesprochen werden, das ist *selbstverständlich*! Auf alle Fälle sind diese Aspekte, die bei ggf. einem Versicherungsfall eine wichtige Rolle spielen - und erst recht, wenn es zu Personenschäden oder mehr kommen sollte! Und: Segelscheine haben und Segeln können sind zweierlei Dinge!

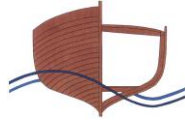
Feiertage u.ä.

In der heutigen Zeit gibt es auf Booten kaum noch besondere Feiern zu bestimmten Tagen. Zu beispielweise Ostern, am 1. Mai, zu Pfingsten, zu Weihnachten oder zu National-Feiertagen wird mancherorts noch etwas unternommen und u.U. das Boot geschmückt, aber sonst vielleicht noch an Geburtstagen.

Ebenso sollten, wenn der Törn ins Ausland führt, die dortigen Gedenktage u.ä. unbedingt Berücksichtigung bei uns finden und das eigene Verhalten darauf eingestellt werden!

Was aber häufiger passiert, ist das „Begrüssen“ eines neuen Besatzungsmitgliedes (Stichwort: „Crew-Wechsel“). Diese Person muss (=musste früher) ein „Hänselgeld“ zahlen, welches zumeist gleich in „Formen von Nass“ umgesetzt wird.

Bei oder nach Regatten ist es nicht unüblich, dass die siegreiche Mannschaft (oder nur der „Mann am Rohr“ oder gar der Skipper selbst) von anderen ein Bad im Wasser erfährt (sofern das Wasser nicht zu kalt ist).



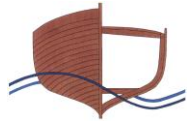
Schlusswort

Warum ich über das Thema „Seemannschaft“ geschrieben habe?

Es bringt nichts, wenn jemand gut oder sehr gut segeln kann, sich aber ansonsten verhält, wie die sprichwörtliche „Axt im Walde“ und der Person die erforderliche „Soziale Kompetenz“, die nötige Empathie vollkommen fehlt! Ich habe es schon - leider - zu häufig erlebt, dass (Mit-)Segler (?) sich rücksichtslos und egoistisch gegenüber anderen und auch gegenüber der Natur verhalten haben: ob nun Jollen- und „Dickschiff“-Besatzungen! Muss das sein? Und es waren nicht nur die jungen Leute, sondern es waren auch nicht wenige ältere dabei! – Gerade ein Segelschiff erfordert das unbedingte Miteinander und das Segeln ist kein Sport für „Einzelkämpfer“! Wer sich nicht ingliedert, sollte sich eine andere Freizeitbeschäftigung suchen! – Es gehört aber auch dazu, dass wir selbst einerseits Vorbild sind, andererseits diese Personen ggf. in ihre Schranken verweisen. Mir geht es nicht darum, dass mit dem „erhobenen Zeigefinger“ argumentiert wird, denn wir waren auch mal jünger und die Zeiten haben sich geändert, aber:

„Es geschieht genau das, was wir nicht verhindern!“

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

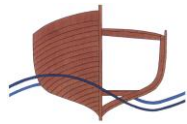


Anhang 1: Verwendete und weiterführende Literatur und Unterlagen

(aus meiner eigenen Bibliothek)

- Bobrik, Dr. Eduard* HANDBUCH DER PRAKTISCHEN SEEFAHRTSKUNDE
1.Auflage, **1848** (2.Band/2.Abt.)
Verlagsbureau, Leipzig
- Dt. Hochseesportverband Hansa e.V.* SEEMANNSCHAFT – Handbuch für den Yachtsport
23.Auflage, **1994**
Delius & Klasing, Bielefeld
- Foss, Max (Kapitän z.S. a.D.)* MARINE-KUNDE
5.Auflage, **1998** (Reprint von 1901)
Weltbild-Verlag, Augsburg
- Gerds, Peter* SCHIFFSTAUFE UND ÄQUATORTAUFE
1.Auflage, **1984**
Hoffmann & Campe, Hamburg
- Kusk Jensen, Jens* HANDBUCH DER PRAKTISCHEN SEEMANNSCHAFT
2.Auflage, **1994** (Originalausgabe von 1924; Reprint von 1982)
Alte Schiffe Verlag, Kiel
(auch bei Palstek-Verlag und Heel-Verlag erschienen)
- Rose, Gerhard* SEEMANNSCHAFT, Band 3
1.Auflage, **1963**
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin
- Scharnow, Prof. Dr. Ulrich (Kapitän)* SEEMANNSCHAFT, Band 2
6.Auflage, **1979**
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin
- Steusloff, Wolfgang* VON DEN FEIERN DER SEELEUTE
1.Auflage, **1988**
VEB Hinstorff Verlag, Rostock
- Ulfers, Franz* HANDBUCH DER SEEMANNSCHAFT
1.Auflage, **1993** (Reprint von 1872)
„Edition libri rari“ bei Th. Schäfer, Hannover
- von Henk, Ludwig (Vize-Admiral z.D.)* ZUR SEE
2.Auflage, **1982** (Reprint von 1895)
Gerstenberg Verlag, Hildesheim

und verschiedene Artikel, Berichte usw. und eigene bisher veröffentlichte Infos



Anhang 2: Nachweis der enthaltenen Abbildungen

(Wer kann bei der Herkunft einiger der nachfolgend aufgeführten Abbildungen helfen?)

Abbildung 1	Seite 1	nur Text
Abbildung 2	Seite 2	alte Grafik [<i>Seeungeheuer</i>]
Abbildung 3	Seite 4	alte Votivtafel, aus Denys-Montfort, 1805 [<i>Tintenfisch am Schiff</i>]
Abbildung 4	Seite 5	alte Grafik [<i>Schiffsbau</i>]
Abbildung 5	Seite 6	alte Postkarte [<i>Schiffstaufer der METEOR von Kaiser Wilhelm II</i>]
Abbildung 6 a-d	Seite 7	Photos [<i>Umtaufe der MAIKA meiner Eltern im Mai 1961: Girlande, Ansprache, Ausschank, Sektglas am Bug</i>]
Abbildung 7	Seite 8	Grafik [<i>Club-Ständer meines Segelvereines in Kiel: „Gode Wind“</i>]
Abbildung 8	Seite 8	Grafik [<i>3.Hilfsständer = Zollflagge in Deutschland</i>]
Abbildung 9	Seite 8	Grafik [<i>Flagge „Q“ aus dem Flaggenalphabet = im Ausland als Zollflagge erlaubt</i>]
Abbildung 10	Seite 8	alte Grafik [<i>„über die Toppen geflaggt“</i>]
Abbildung 11	Seite 8	aus Wikipedia [<i>Piratenflagge von Edward England, ~1685-Ende 1720</i>]
Abbildung 12	Seite 9	alter Stich [<i>Im Hafen</i>]
Abbildung 13	Seite 10	alte Grafik [<i>Rettungsring</i>]
Abbildung 14	Seite 11	Grafik aus einem alten Katalog der Firma „Toplicht“ [<i>Schiffskoje mit Leesegeß</i>]
Abbildung 15	Seite 12	eigenes Bild [<i>Titelblatt einer Transit-Bestellliste der ehemaligen Firma „Tiessen“ von 1971</i>]
Abbildung 16	Seite 12	alte Grafik aus „Von den Feiern der Seeleute“, Seite 39 [<i>„Besanschot an!“</i>]
Abbildung 17	Seite 13	alte Grafik [<i>totale Flaute</i>]
Abbildung 18	Seite 13	Grafik aus einem alten Katalog der Firma „Toplicht“ [<i>Glockentonne</i>]
Abbildung 19	Seite 15	alte Grafik [<i>Neptun zu Pferde</i>]
Abbildung 20	Seite 16	alte Grafik [<i>schweres Wetter</i>]
Abbildung 21	Seite 16	Grafik aus einem alten Katalog der Firma „Toplicht“ [<i>Rettungsboot; in Seenot</i>]
Abbildung 22	Seite 17	alte Grafik [<i>Sextant</i>]
Abbildung 23	Seite 17	alte Grafik [<i>Kompassgehäuse</i>]
Abbildung 24	Seite 18	Grafik aus dem Microsoft Windows-Bestand [<i>Röhrricht</i>]
Abbildung 25	Seite 19	alte Grafik [<i>Der Kapitän</i>]
Abbildung 26	Seite 19	alte Grafik [<i>Herd in der Kombüse</i>]
Abbildung 27	Seite 20	Grafik aus einem alten Katalog der Firma „Toplicht“ [<i>Skipper mit Sprachrohr</i>]