

Auf einer Yacht

Ziel:

Neben dem spannenden und "lustigen" Teil eines Segeltörns, der für die meisten Segler in den Manövern, der Bewegung besteht (siehe nächster Teil), gibt es infolge der langen Dauer auch noch den normalen, oft langweilig empfundenen Teil: die Bordroutine, das Haushaltsregime, die Hafengebräuche. Sie dienen dazu, einerseits Primärbedürfnisse abzudecken (Essen, Schlafen, ...), andererseits einen möglichst reibungsfreien Ablauf des Bordlebens incl. Manöver zu fördern, und – nicht zuletzt – der Minimierung von Konflikten.

Rollen:

Definierte Rollen gibt es im Grunde – was das Bordleben anlangt – praktisch keine, oder vielleicht je nach Art der Situation so viele, daß eine einheitliche Beschreibung kaum Sinn macht. Eine spezielle Rolle ist jedoch hervorgehoben, speziell bei den später zu besprechenden Manövern, aber auch im Hafen, in der Badebucht, vor Anker oder in der Marina:

Skipper

Er ist verantwortlich für alles was an Bord geschieht, Vertreter gegenüber Behörden und anderen Schiffen bzw. Personen, sozusagen auch "Hausherr" an Bord.

Verantwortlich – das heißt speziell auch für das Leben und die Sicherheit der Teilnehmer und für die beträchtlichen Sachwerte: so ein Segelschiff ist immerhin locker einige Millionen Schilling wert. Und das Seerecht ist ziemlich streng: man kann im Prinzip machen was man will, aber wenn was passiert ist der Skipper dran. Kein S

cherz.

**Daher ist der Skipper auch die oberste Autorität an Bord und
seine Anordnungen sind schlicht und einfach zu befolgen.**

Sofort.

Wenn der Skipper ruft: "abfallen!", dann wird abgefallen und nicht lang diskutiert.

Daß wir uns richtig verstehen: Das heißt nicht "Schnauze!". Wenn sich jemand, an den das Kommando gerichtet ist, nicht auskennt, ist es besser das zu sagen als still das Falsche zu tun. Deswegen werden die Standardmanöver auch in Ruhe trainiert, zumindest vorbesprochen. Deswegen die Erklärung der Manöver im nächsten Kapitel,

das Glossar der [Segelausdrücke](#). Damit es dann, wenn's darauf ankommt, schnell und richtig geht.

Auch Beobachtungen, die für Sicherheit und Komfort von Interesse sind, können und sollen natürlich weitergegeben werden. Und nicht alles muß immer nur auf Kommando hin geschehen – **Eigeninitiative** ist durchaus gefragt. Wenn eine leere Bierdose herumkollert, darfst Du sie auch ohne Kommando aufheben und entsorgen, wenn Du siehst, daß eine Schot zu lose ist, darfst Du sie auch dichtholen. Ein wenig Augenmaß, vielleicht eine kurze Meldung ("Skipper, ich hol die Schot dichter") und schon läuft die Sache. In gut eingespielten Crews werden es immer weniger Kommandos, die erforderlich sind. Trotzdem: wenn ein Kommando vom Skipper gegeben wird, dann: durchführen. No questions asked. Sofort.

Szene 1:

(eine Segelyacht. Früher Nachmittag, Sonne, freundlicher Wind, eine Insel ist gerade vorbeigezogen)

Skipper: "abfallen! Neuer Kurs 275"

Rudergänger (dreht am Rad, dann): "275 liegt an"

Bruno (späht unterm Vorsegel hindurch und sieht etwas im Wasser. Still zu sich): "So a Trottel. Jetzt fährt er den Surfer do übern Haufn":

30 Sekunden später: "Kraaach !".

Wer ist nun schuld am Schädelbruch ? Erraten – der Skipper. Weil er den Ausguck nicht fachmännisch besetzt und eingewiesen hat. Zumindest sieht das Gericht das so.

Szene 2:

(eine Segelyacht. Früher Nachmittag, Sonne, freundlicher Wind, eine Insel ist gerade vorbeigezogen)

Skipper: "abfallen! Neuer Kurs 275"

Rudergänger (dreht am Rad, dann): "275 liegt an"

*Bruno (späht unterm Vorsegel hindurch und sieht etwas im Wasser. Laut):
"ACHTUNG ! da treibt ein Surfer genau vor uns !"*

Skipper: "anluven. Alter Kurs !" (schaut) "Wo ?" (sieht den Surfer) "Klar zum Quick-Stop Manöver!"

50 Sekunden später. Das Manöver wurde gefahren, der Surfer befragt, ob er Hilfe

braucht. Er braucht und wird an Bord genommen.

Wer ist nun für die Rettung verantwortlich ? Sicherlich alle, die mitgeholfen haben, insbesondere Bruno. Ist doch viel schöner. Oder ? Und – kein Ärger mit den Behörden.

Deckshand:

Macht alles, was so anfällt: Segel setzen und bergen, Schoten zupfen, an Land springen, Leinen bedienen, Anker fallen lassen und holen, Boje oder Mooring fischen, mit der Landleine ans Ufer schwimmen (evtl. auch mit Schlauchboot), Fender ausbringen, kurz gesagt: die Deckshand ist der verlängerte Arm des Skippers. Und das ist eine durchaus verantwortungsvolle Aufgabe, speziell im Anlege- bzw. Ankermanöver oder im Mann-über-Bord Fall.

Wir sind alle auf einander angewiesen. Einer kann nicht gleichzeitig alles machen (oh ja, es gibt Einhandsegler, aber das ist wirklich etwas anderes). Als Deckshand: Mach vor allem DEINE Sache gut – und wenn sie erledigt ist: Rückmeldung (wenn das Ergebnis nicht ohnehin offensichtlich ist; Beispiele: "Anker hält", "Mooring fest"), Problemmeldung ("wir finden zwei Fender nicht", "Mooring zu kurz") oder Du hältst Dich für neue Aufgaben bereit. Augen offen halten auch für die Anderen !

Wachführer:

Er übernimmt für eine definierte Zeit (seine "Wache", i.a. 3-4 Stunden) die Aufgaben des Skippers, ist diesem aber stets untergeordnet und wird ihn bei kritischen Situationen alarmieren bzw. konsultieren. Ein Wachführer wird an sich nur bei längeren Strecken eingeteilt, z.B. bei längeren Nachtfahrten.

Andere Rollen:

Die besonderen Rollen des Rudergängers und Navigators werden im nächsten Kapitel [SEGELN](#) besprochen. Je nach Situation fallen natürlich auch im Hafen oder unabhängig vom Segeln an sich noch eine große Anzahl von weiteren Rollen an, die in wechselnder Besetzung von allen Crewmitgliedern übernommen werden können, z.B. Schlauchbootchauffeur, Maschinist, Koch, Abwäscher, Badegast, ...

Wichtig ist, daß diese Rollen in vernünftiger Weise wechseln, damit sie nicht zur eintönigen Dauerarbeit ausarten (Wenn immer nur dieselben abwaschen oder immer nur wenige am Ruder stehen kommt bald schlimmer Frust auf).

Durchführung

Individualität:

Wie ich schon im Vorwort geschrieben habe, ist das Leben an Bord ziemlich gedrängt, es ist wenig Platz, wenig Gelegenheit vor den anderen zu flüchten, die Privatsphäre ist minimal. Um so wichtiger ist es, im Umgang miteinander dieser Sondersituation Rechnung zu tragen. Viel mehr noch als an Land sind Hilfsbereitschaft, gegenseitiges Verständnis und vor allem Respekt vor dem Anderen gefragt. Eine klare und deutliche Sprache schließt nicht aus, bitte und danke zu sagen, und auch wenn es manchmal laut und stressig hergeht, so sollte das nicht zum Normalzustand werden.

Die meisten Menschen, die Segeln gehen, sind ausgesprochene Individualisten – wenn so ein Haufen dann zusammenkommt, wird es auch hin und wieder im Gebälk knirschen und krachen: auch Konfliktbewältigung gehört zu den notwendigen Fertigkeiten (und das ist schwerer zu lernen als die meisten Segelmanöver).

Wenn Dich trotzdem der Rappel packt: zieh Dich eine Weile zurück – aufs Vorschiff, in die Koje, idealerweise in ein Café an Land – der Anfall geht wieder vorüber.

Disziplin:

im Gegenzug zur notwendigen Wahrung der persönlichen Individualität ist es jedoch genau so nötig, eine gewisse Disziplin zu halten: wenn Du an Land gehst: immer abmelden, Rückkehr zur vereinbarten Zeit, bei Nachtfahrten bleiben ALLE im Cockpit oder unter Deck (Ausnahme: ausdrückliche Anordnung).

Kochen / Abwaschen:

Gekocht wird mit Gas, der Haupthahn wird nur zum Kochen aufgedreht und dann wieder abgedreht. Verantwortlich fürs Abdrehen ist derjenige, welcher die Gasflamme am Herd abdreht.

Sollte das Zeug in der Pfanne oder im Topf zu brennen anfangen: sofort einen DECKEL drauf.

Abgewaschen wird gleich nach dem Essen, idealerweise von denen, die gekocht haben (das klingt zwar ungerecht, hilft aber Geschirr und Abwaschwasser zu sparen), aber das ist Ausmachungssache.

Wasser:

Generell sollte mit Süßwasser sparsam umgegangen werden, auch wenn bei kürzeren Törns die Möglichkeit besteht, im nächsten potentiellen Hafen zu bunkern. Duschen und wildes Herumpritscheln ist nicht drin (es sei denn der Skipper gibt Anweisung dazu ☺), kurzes Abspritzen, bevor man wieder in die Kleider steigt, natürlich schon, ebenso Zähne putzen, waschen, rasieren. Eben sparsam.

Toilette:

Betrieben wird sie mit Seewasser und Muskelkraft – Zufluß und Abfluß haben einen Durchmesser von ca. 1 bzw. 5 cm, besonders der Abfluß verstopft sich leicht, wenn entweder zu viel Kloppapier oder überhaupt so Sachen wie Hakle feucht oder Tampons hinein geworfen werden. Am Besten ist es, nur das in die Toilette zu geben, was aus dem Körper kommt.

Der korrekte Vorgang zum Gebrauch der Bordtoilette mittschiffs hängt in der Toilette aus!

Hafenetikette:

In Hafen oder Bucht möglichst die Nachbarn nicht ungebührlich stören, Freundlichkeit und Höflichkeit sollten selbstverständlich sein.

Fremde Schiffe NICHT betreten, ohne dazu aufgefordert worden zu sein, Schuhe ausziehen. Wenn es nötig ist, über andere Schiffe zu gehen, um an Land oder zurück an Bord zu gelangen, dann leise (!), barfuß und möglichst unter Umgehung des Cockpitbereichs (Privatsphäre). Erstes Gesetz: Immer **vorne** herum!

Wenn Behörden auftauchen: Besonders höflich (ohne unterwürfig zu) sein, Kapitän (Skipper) verständigen und das dem Beamten auch sagen. Inzwischen an Bord (ins Cockpit) einladen.

Rauchen an Bord:

An Deck bitte in Lee (macht sonst Sauerei und Rauchbelästigung), unter Deck nicht.

Routenplanung:

Das ist etwas, wo alle mitreden können und auch sollen. Die grobe Route bzw. die Alternativen werden meist beim Abendessen oder Frühstück besprochen (Frühstück eignet sich besser, da Wind und Wetter besser bekannt sind), und – im Rahmen der vom Skipper vorgegebenen Sicherheitsgrenzen (das kann auch manchmal nur eine Alternative sein) demokratisch beschlossen.

Freizeitbeschäftigungen:

Nicht immer geht es hoch her mit Manöver und so, es gibt viel Freizeit. Bücher, Walkman mit Kassetten, Kartenspiele ("uno" !) eignen sich auch für verregnete Tage und sollten für den Fall des Falles mitgebracht werden. Ansonsten: sonnen, faulenzten, schwimmen, tauchen, reden, schlafen.