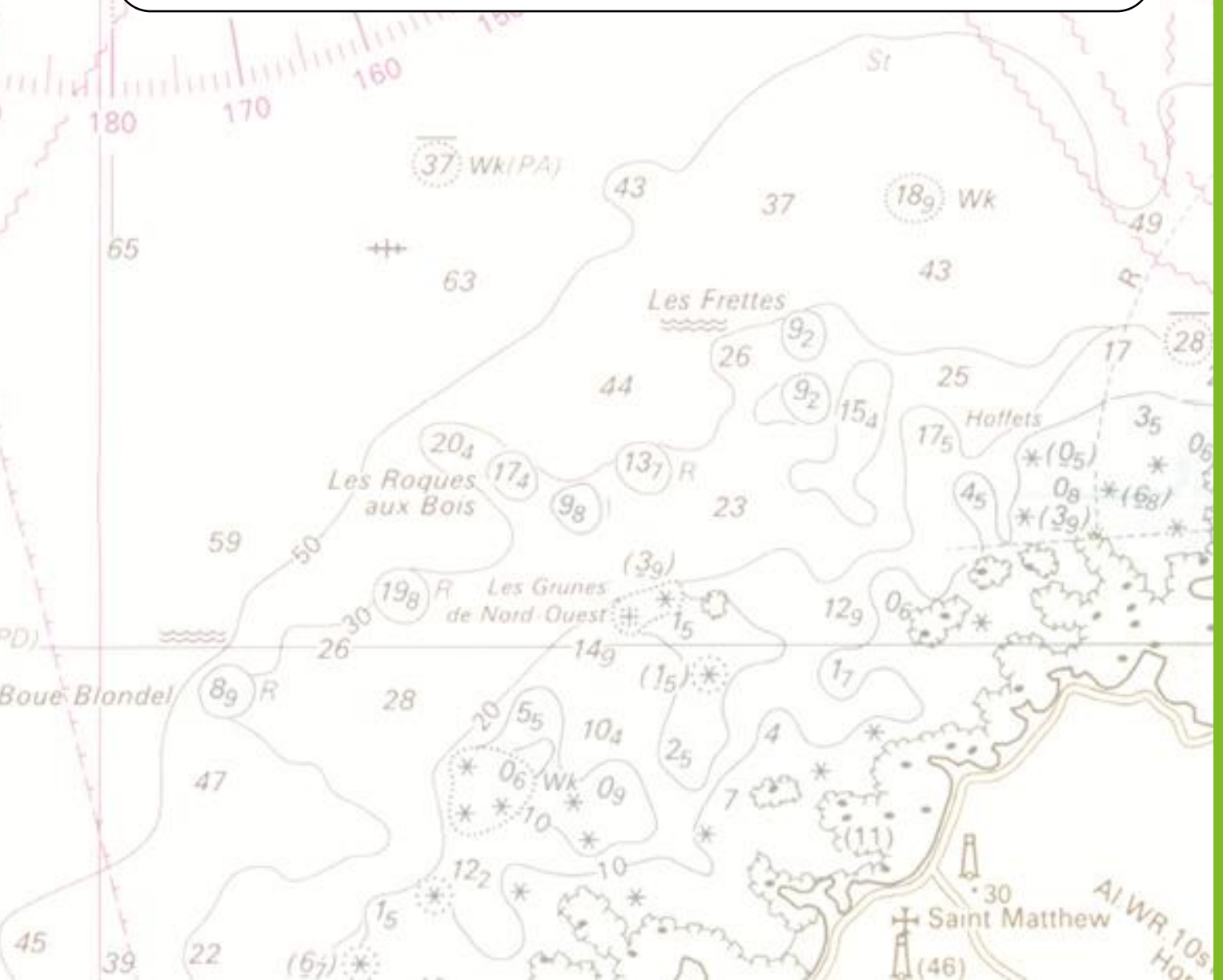


10 Schiffsführung



Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Dokumente, sowie Teile davon sind urheberrechtlich geschützt und dürfen ohne schriftliche Erlaubnis der Swiss Yachting Association in keiner Form reproduziert werden.

Copyright © 2025 by Swiss Yachting Association

V2.0

Inhaltsverzeichnis

Einführung	5
Seesack	6
Creweinweisung	7
Die Führung des Logbuches	9
Der Check vor dem Auslaufen.....	11
Längsseits Ablegen unter Motor	13
Längsseits Anlegen unter Motor mit Heckleine (gegen den Wind – auch Einhand möglich)	13
Längsseits Anlegen unter Motor mit Mittelleine	13
Anlegen unter Motor mit dem Heck zur Pier mit Muringleinen	14
Anlegen unter Motor oder Segel mit dem Heck zur Pier mit Buganker	15
Anlegen unter Motor zwischen zwei Pfählen.....	15
Ablegen unter Segel vom Steg bzw. von der Boje	16
Ablegen unter Segel vom Steg bei beschränktem Raum.....	17
Ablegen unter Segel vom Steg.....	17
Anlegen unter Segel am Steg bzw. an der Boje	18
Anlegen an der Boje unter Segel	18
Leinenarbeit	20
Eindampfen	20
Längsseits festmachen	20
Im Päckchen liegen	21
Festmachen am Schwimmausleger/Finger	22
Am Poller belegen	22
An der Dalbe belegen	22
Knoten und Steke	22
Winschenbetrieb	27
Kommandosprache	31
Ankerkunde.....	32
Hafenetikette.....	39
Flaggenführung.....	41
Die Nationalflagge (auch „Nationale“ genannt).....	41
Club- oder Verbandsstander	41
Gastlandflagge.....	41

Flaggen setzen	42
Flaggengruss	43
Flaggenparade	43
Flaggengala	43
Signalflaggen	43
Passagenplanung	44
Törnplanung	44
Routenplanung	44
Wegpunktplanung	45
Pilotage	48
Crew-Rotation	51
Wachplan	52
Proviantierung	54

Einführung

Ein umsichtiger Skipper beschäftigt sich mit den unterschiedlichen praktischen, theoretischen und rechtlichen Aspekten, die ihm im täglichen Bordleben auf einer gängigen Fahrtenyacht begegnen können. Den rechtlichen Aspekten haben wir uns im Kapitel 2 – Seeschifffahrtsrecht bereits gewidmet. In Kapitel 9 haben wir uns mit den Sicherheitsaspekten beschäftigt. Nun wenden wir uns noch einigen praktischen Themen der Seemannschaft zu.

Dieses Kapitel befasst sich also mit dem erforderlichen nautischen Wissen und Können, welches Voraussetzung für die sichere Führung einer Yacht und seiner Crew ist. Der angehende Skipper begegnet diesen Themen spätestens bei seiner praktischen Ausbildung, die sich am offiziellen SYA-Fahrtennachweis mit seinen Rubriken „Leistungsnachweise“ und „Nautische Erfahrungen“ zu orientieren hat.

Natürlich lassen sich gerade die Ausführungen zu praktischen Themen noch beliebig ausweiten. Wir empfehlen deshalb jedem Schiffsführer sich – über das Studium dieser Ausbildungsunterlagen hinaus - kontinuierlich mit der einschlägigen nautischen Literatur zu befassen, um sein Wissen und Können permanent aufzufrischen und zu erweitern. Noch entscheidender sind die praktischen Erfahrungen, die man als Crewmitglied, Co-Skipper und Skipper gewinnt. Es gibt keinen Törn, von dem man nicht mit neuen Erkenntnissen zurückkehrt. Einen erfahrenen Schiffsführer erkennt man daran, dass er schwierige Situationen bereits vor ihrer Entstehung kommen sieht, seine Crew darauf vorbereitet und diese mit klaren, ruhigen Kommandos führt. Er kennt die Stärken und Schwächen seiner Crewmitglieder und setzt diese entsprechend ihrer Eignung ein. Vor allem in den ersten Tagen eines Törns ist er bei allen anspruchsvollen Manövern an Deck und instruiert seine Crew.

Schweizer Skipper geniessen auf den Weltmeeren im Übrigen einen ausgezeichneten Ruf, da sie die geschriebenen und die ungeschriebenen Gesetze der Seemannschaft allzeit hochhalten.

Hinweis:

Der offizielle Fahrtennachweis der SYA wurde vom Schweizerischen Seeschifffahrtsamt genehmigt und ist gegen eine Schutzgebühr bei der SYA Geschäftsstelle und bei den SYA Trainingszentren erhältlich. Es ist zwingend notwendig, die erforderlichen Seemeilen im offiziellen Fahrtennachweis zu dokumentieren.

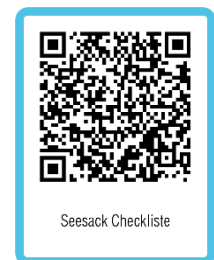
Seesack

Die Verantwortung des Skippers kann bereits lange vor dem Törn beginnen. Soll ein Törn sicher und für alle Teilnehmer angenehm verlaufen, muss sich jedes Crewmitglied schon vor der Abreise damit befassen, was später an Bord benötigt wird. Damit ist hier nicht das Proviantieren gemeint, die noch Thema im Kapitel Pilotage ist, sondern die persönliche Ausstattung. Gerade unerfahrene Teilnehmer vergessen oft für sie persönlich wichtiges Equipment mitzunehmen, welches dann im Ausgangshafen auch nicht mehr schnell zu beschaffen ist.

Um dies zu vermeiden, hilft ein strukturiertes Packen anhand einer Liste, deren Positionen natürlich je nach Fahrtgebiet, Fahrtdauer und Jahreszeit variieren. Bei sommerlichen Mittelmeertörns braucht es weniger warme Kleidung als bei einem Herbsttörn in der Bretagne.

Um den Mitreisenden bei den Vorbereitungen zu helfen, hat es sich bewährt ihnen im Vorfeld, zusammen mit den Törnunterlagen, eine solche Packliste als Leitfaden zuzusenden. Man kann ihnen auch empfehlen die Kleidung in dünne Plastiksäcke zu packen und gegebenenfalls sogar einschweissen zu lassen, wenn man mit feuchten Umgebungsbedingungen zu rechnen hat. Je nach Schiffsausstattung gehört auch ein Schlafsack zur persönlichen Ausstattung.

Der nebenstehende QR-Code bietet eine beispielhafte Packliste als [«Checkliste Seesack»](#) zum Herunterladen an. Wir haben diese Checkliste bewusst so genannt, weil es noch immer Crewmitglieder gibt, die mit einem Hartschalenkoffer anreisen und sich dann wundern, wenn dieser nicht mit an Bord darf. Seesäcke oder Taschen lassen sich hingegen leicht falten und verstauen; pro Person sollte nur ein Gepäckstück mitgebracht werden.



Creweinweisung

Der Creweinweisung geht die Törn Vorbereitung voraus. Diese findet oft Monate vorher statt und es bereitet viel Freude einen Törn in der Runde der späteren Crew gemeinsam zu planen. Es gibt dabei viele Themen, wie

- die Zusammensetzung der Crew,
- die Entscheidung für das Törnrevier,
- das Festlegen des Törn datums und der Törndauer,
- das Organisieren eines geeigneten Schiffes,
- die Besorgung spezieller Ausrüstung (Beiboot, Spinnackersegel, Tauchausrüstung etc.),
- der Abschluss der Versicherungen,
- das Organisieren der An- und Rückreise,
- das Zusammenstellen des Törnprogramms,
- die Beschaffung der benötigten Seekarten und nautischen Literatur,
- die Besprechung der persönlichen Ausstattung, etc.

Eine Crew, die den Törn gemeinsam geplant hat, sollte eine homogene Erwartungshaltung und ein hohes Mass an Konsens mitbringen. Dies kann dem Schiffsführer enorm helfen.

Trifft die Crew vor Ort ein, ist ein planvolles Vorgehen notwendig. Wir sollten als Skipper möglichst wenig dem Zufall überlassen und uns auch um Themen wie die Kojenzuteilung und die Bordkasse kümmern. Dies hilft konfliktrträgliche Diskussionen zu vermeiden. Bordleben ist ein enges Miteinander und erfordert Rücksichtnahme und Disziplin. Der Crew sollte vermittelt werden, dass Unsauberkeit, Unordentlichkeit, schlechte Manieren, Emotionsausbrüche, Respektlosigkeit und dergleichen hier keinen Platz haben.

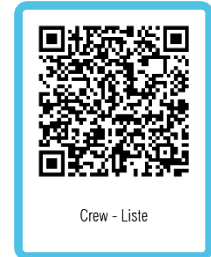
Minimum ist eine vollständige Sicherheitseinweisung. [Wir sind als Skipper verpflichtet unsere Crew in alle sicherheitsrelevanten Aspekte einzuweisen](#); wir müssen verlangen, dass alle Crewmitglieder, unabhängig von ihrer Vorerfahrung, hieran teilnehmen. Wenn ein Notfall eintritt, dann ist keine Zeit mehr für Erklärungen. Jeder muss sofort wissen, was zu tun ist und auch ein fremdes Boot so beherrschen, wie ein altbekanntes. Im Notfall ist der Skipper stark in Anspruch genommen und muss sich auf seine Crewmitglieder verlassen können.

Eine gewissenhafte Sicherheitseinweisung dauert. Crewmitglieder, welche zum ersten Mal segeln oder den Segeltörn weniger unter sportlichen Aspekten, sondern mehr als Freizeitbeschäftigung und Lifestyle betrachten, tun sich oft schwer damit die mehrstündige Einweisung ernsthaft zu verfolgen. Dies stellt uns als Skipper vor eine Schwierigkeit: Einerseits müssen wir auf die möglichen Gefahren hinweisen, andererseits soll den Crewmitgliedern nicht die Freude genommen werden und es soll auch keiner mit Ängsten in See stechen. Dies verlangt unsere Diplomatie. Wir müssen den Crewmitgliedern vermitteln, dass der Segelsport eine vergleichsweise sichere Sportart ist, wenn man sie professionell betreibt und die Naturkräfte respektiert.

Da ein Notfall immer unerwartet auftritt, muss [die Einweisung unbedingt vor dem ersten Auslaufen erfolgen](#). Bei der Behandlung der Themen sollte man immer vom dümmsten anzunehmenden Fall ausgehen. Um die lange Zeit für Alle etwas interessanter zu machen, kann man die Runde aktiv mit einbinden und Aspekte auch von anderen erklären lassen. Dabei gewinnt man als Skipper auch schon einmal einen Eindruck über die Einsatzfähigkeit einzelner Crewmitglieder, wenn es um die spätere Aufgabenverteilung geht. Wenn es

die Situation erlaubt, sollte jeder an Bord, der mindestens 16 Jahre alt ist, einmal ein Notmanöver üben. Dies ist im Übrigen auch Teil des im offiziellen Fahrtennachweis verlangten Praxistrainings.

Die Durchführung der Sicherheitseinweisung müssen wir gewissenhaft ins Logbuch eintragen. Prüfungsaspiranten benötigen einen Eintrag über die durchgeführte Sicherheitseinweisung in ihrem offiziellen Fahrtennachweis. Zudem lassen wir uns am besten von jedem Crewmitglied auf einem vorbereiteten Formular bestätigen, dass er an der Einweisung teilgenommen hat, mit den dort besprochenen Regeln an Bord einverstanden ist und dass er sich auf eigene Gefahr an Bord aufhält. Man kann dies mit dem Anlegen der «Crewliste» (nebenstehender QR-Code bietet Blanko-Formular zum Herunterladen) verbinden, die man auf dem Törn noch für andere Zwecke (zum Beispiel dem Ein- und Ausklarieren – siehe Kapitel Ankerkunde) benötigt.



Die über den nebenstehenden QR-Code abrufbare Checkliste «Creweinweisung» enthält die wichtigsten Themen, die man als Skipper mit seiner Crew behandeln sollte. Die Inhalte der Creweinweisung können je nach Boot und Ausstattung variieren, das heisst die Checkliste muss gegebenenfalls angepasst werden. Ausserdem liegt es in unserem Ermessen als Skipper, wie wir die Einweisung aufbauen.



Themen der praktischen Schiffsführung, die über die blosse Sicherheitseinweisung hinausgehen, können natürlich auch noch während des Törns behandelt werden.

Die Führung des Logbuches

Das Logbuch, auch Schiffstagebuch genannt, ist ein Dokument, welches zum Beispiel bei Seegerichtsverhandlungen als Beweismittel dient. Seine Führung ist verbindlich vorgeschrieben. Im Seeschiffahrtsgesetz (Art. 58) heisst es dazu: „Im Schiffstagebuch sind der Reihenfolge nach und unter genauer Angabe des Zeitpunktes ihres Eintrittes und der Eintragung alle nautischen, meteorologischen und sonstigen erheblichen Begebenheiten der Reise einzutragen. Die Eintragungen sind, soweit die Umstände es zulassen, täglich vorzunehmen. Die Richtigkeit der Eintragungen wird von dem mit der Führung des Schiffstagebuches beauftragten Schiffsoffizier unterschriftlich bescheinigt; der Kapitän hat die Eintragungen zu prüfen und seinerseits zu unterzeichnen.“ Zu den Einträgen gehören:

Daten des Schiffes

- Länge
- Breite
- Tiefgang
- Masthöhe
- Motorisierung
- Tankinhalt
- Verbrauch
- Reichweite
- Antriebsart
(z.B. Saildrive, Faltpropeller)
- Drehrichtung der Schiffsschraube
- Augenhöhe
- Logfaktor
- Bezugsniveau Echolot-Anzeige
- Deviationstabelle als Anlage

Wacheinteilung

- Rudergänger
- Wachhabender Navigator
- Wache und Beteiligung bei der Navigation

Gezeitenangaben

- Strömungsangaben
- Wasserstandsangaben

Daten des Schiffsführers, seines Vertreters

- Name
- Adresse
- Befähigungszeugnis (Art, Nummer, Ausstellungsdatum, -ort, -instanz)
- Handynummer
- Kontaktperson/Telefon
- Nationalität / Herkunft

Daten der Crewmitglieder (Crewliste)

- Name
- Adresse
- An Bord ausgeübte Funktion
- Befähigungszeugnis (Art, Nummer, Ausstellungsdatum, -ort, -instanz)
- Handynummer
- Kontaktperson/Telefon
- Nationalität / Herkunft
- Hafen der Einschiffung
(Ort und Datum)
- Hafen der Ausschiffung
(Ort und Datum)
- Bestätigung Sicherheitseinweisung

C27

Angaben zu den Vorräten

- Wasser
- Treibstoff
- Trinkwasser
- Lebensmittel

Meteorologische Angaben (Fahrbericht)

- Luftdruck
- Wettervorhersage (Sturmwarnungen)
– Informationsquelle
- Windrichtung, Windstärke, Seegang,
Sichtverhältnisse

Navigatorische Angaben (Fahrbericht)

- Einlaufen in Häfen und Auslaufen (Ort und Datum)
- Kurse
- Distanzen – Logstand
- Laufend festgestellte Positionen (Ok und Ob)
- Bordzeit
- Kurse und Distanzen unter Motor/unter Segel
- Betriebsstunden Motor
- Wichtige Ereignisse (wie Unfälle, Havarien etc.)

Blanko-Logbücher werden im maritimen Buchhandel angeboten. Es gibt sie in unterschiedlichen Formaten in gebundener Form oder als «Tages-Logblätter» (siehe nebenstehender QR-Code) zum Abheften.



D6

Da es keine Formvorschriften zur Logbuchführung gibt, kann jeder Skipper entscheiden, wie er das Logbuch führt. Theoretisch reicht also auch ein A4-Notizbuch aus, um die Eintragungen vorzunehmen. Ein einmal angelegtes Logbuch, z.B. eines, welches wir auf einem Charterschiff vorfinden, sollte natürlich kontinuierlich weitergeführt werden.

Wie akribisch das Logbuch während der Fahrt geführt wird, liegt im Ermessen des Skippers. Minimal sollte er stündliche Eintragungen zum Logstand, zum anliegenden Kurs und zu den Meteodaten vornehmen und zusätzlich vermerken, wenn die Schiffsführung verändert wurde. Letzteres betrifft beispielsweise die Motornutzung, die Segelführung und Kursänderungen. Die gemäss Art. 20 Abs. 2 der Jachtverordnung vorgeschriebenen Logbucheinträge erscheinen in der obigen Auflistung in fetter Schrift und mit Unterstrich. Dort ist auch vorgeschrieben, dass das Logbuch die Unterschrift des Skippers tragen muss.

Es wird empfohlen dem Logbuch die Deviationstabelle des Schiffes beizulegen. Skizzen und Rechnungen gehören nicht ins Logbuch, man nutzt dort Reinschrift und Abkürzungen, z.B.

↑ Gross für Grosssegel gesetzt

↓ Fock für Fock eingeholt

↑ Anker für Anker gelichtet und die Wettersymbole (siehe Kapitel 8 «Wetterzustand»).

Der Check vor dem Auslaufen

Vor dem Auslaufen müssen wir unser Boot „seeklar“ machen. Auch dazu verwenden wir am besten eine Checkliste, um keine wichtigen Kontrollpunkte und Vorbereitungen zu vergessen. Natürlich wartet der gewissenhafte Schiffsführer mit seinen Massnahmen nicht bis kurz vor dem ersten Auslaufen, sondern nutzt bereits die Liegezeit im Hafen, um eventuelle Defekte zu entdecken und zu beheben. Zur guten Seemannschaft gehört auch die Sauberkeit des Bootes; gleich nach dem Einlaufen fängt bereits die Vorbereitung für das nächste Auslaufen an.

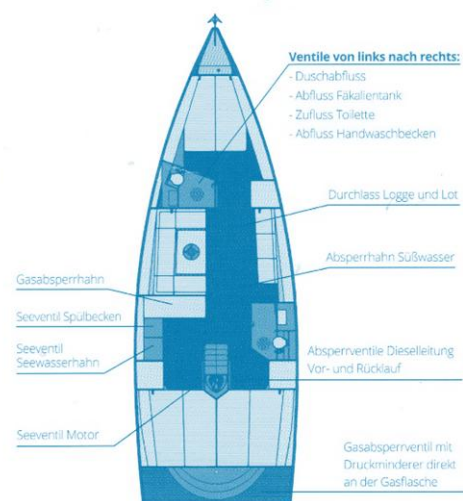
In diesem Kontext sei auf die über den nebenstehenden QR-Code abrufbare [Checkliste «Auslaufen»](#) mit den wichtigsten Kontrollinhalten vor dem Verlassen des Liegeplatzes verwiesen.



Exemplarisch erwähnt seien zwei Kontrollvorgänge. Zum einen die obligatorische [Bilgenkontrolle](#). Steht dort Wasser, dann hilft der [«Schmecktest»](#) festzustellen, ob es sich um Süsswasser handelt, welches auf ein internes Leck hindeutet oder um Salzwasser, was ein externes Leck vermuten lässt. Zum anderen das [Schliessen aller Seeventile, allerdings mit Ausnahme des Seeventils für die Motorkühlung](#), welches natürlich geöffnet bleiben muss, damit der äussere Kühlkreislauf mit Wasser versorgt bleibt.

Manche Skipper bestimmen unter den Crewmitgliedern auch einen Verantwortlichen, der sich vor dem Ablegen um die Schliessung der Seeventile und Luken kümmern muss. Der Übersicht halber ist es zu empfehlen einen Ventilplan anzulegen.

Je nach Länge der geplanten Passage müssen auch die Vorräte geprüft werden, z.B. ob eine ausreichende Menge Trinkwasser an Bord ist (minimal 2 Liter pro Person am Tag) und ob genügend Treibstoff gebunkert wurde (muss für die gesamte Passage reichen zuzüglich 20% Sicherheitsreserve). Der Tankanzeige sollte man nicht trauen; häufig hat sich der Schwimmsensor verklemmt und befindet sich nicht auf der Oberfläche des Treibstoffs. Dann täuscht er eine nicht vorhandene Treibstoffmenge vor. Es empfiehlt sich mit einem Messstab zu kontrollieren, wieviel Treibstoff tatsächlich im Tank ist (Achtung: Die Form des Tankes muss bei der Messung mit dem Stab bedacht werden).



BEISPIEL FÜR EINEN VENTILPLAN

B6

B5

Elementare Manövertechniken

Jedes Manöver stellt eine Herausforderung dar und verlangt die Aufmerksamkeit der gesamten Crew – auch die der am Manöver nicht beteiligten Crewmitglieder, denn sie müssen wissen, dass zum Beispiel die Krängung des Bootes auf die andere Seite wechselt oder der Baum überkommt, um sich an und unter Deck sicher bewegen zu können.

Am anspruchsvollsten sind sicher die beim An- und Ablegen notwendigen Hafenmanöver. Diese finden oft unter erschwerten Bedingungen (enger Raum, Seitenwind, Strömung) statt. Die im Folgenden vorgestellten – unter Motor zu fahrenden – Manöver (siehe: Seiten 13 - 15) vernachlässigen eine eventuell herrschende Strömung. **Bei Strömung lässt sich am besten mit dem Bug gegen das anlaufende Wasser navigieren**; beim so genannten «ferry gliding» stellt man den Bug leicht schräg zur gegenlaufenden Strömung und lässt das Boot so seitlich driften.

Zu Beginn eines Chartertörns kommt erschwerend hinzu, dass die Crew häufig noch nicht eingespielt ist und der Steuermann die Reaktionen des Bootes noch nicht genau kennt. Deswegen ist dringend zu empfehlen gerade einige der Manöver am Anfang des Törns zu üben, um mehr Sicherheit für den „Ernstfall“ zu bekommen. Dies gilt insbesondere für das MOB-Manöver (siehe Kapitel 9 «Manöver im MOB-Fall»).

Es gibt zahlreiche Manövertechniken und jeder Skipper muss immer selbst entscheiden, welches Manöver er in der vorliegenden Situation für richtig hält und wie er es ausführen möchte. Er hat dabei Faktoren wie z.B. die Art des Antriebes (siehe Kapitel 3 «Antriebsarten») zu berücksichtigen. Wichtig ist, dass er die Crew so einweist, dass alle verstehen, was er vorhat. Zudem sollte man gerade bei Hafenmanövern immer zwei Pläne besprechen, zum einen das geplante Manöver, zum anderen einen Notplan, wenn das Manöver wider Erwarten schief geht. Es gibt einige Manöver, die der Schiffsführer auch eigenständig fahren kann (Einhand-Manöver), wenn er entsprechend geübt ist.

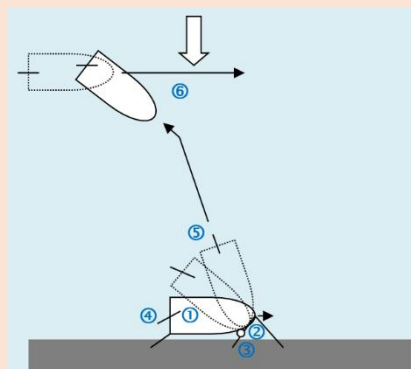
Hafenmanöver unter Segeln sind bei Yachten in engen Häfen oft nicht zu empfehlen, in manchen Häfen sogar untersagt. Dennoch sollte man als umsichtiger Schiffsführer im Falle eines Motor-ausfalls auch noch die klassischen Segelmanöver beherrschen. Im Folgenden haben wir eine kleine Auswahl von bekannten Manövertechniken grafisch dargestellt. Zunächst typische Manöver unter Motor, dann klassische Manöver unter Segel und zuletzt noch die gängigen MOB-Manöver. Vor allem letztere sind gut zu trainieren, damit sie auch ohne den Skipper funktionieren, wenn er es ist, den man zurück an Bord holen muss.

Nach den Manövererklärungen findet sich in Kapitel Leinenarbeit eine Aufstellung der gebräuchlichen Kommandos. Die Nutzung dieser Kommandosprache ist Teil einer guten und sicheren Seemannschaft, denn sie trägt zu einer Systematisierung der Abläufe an Bord bei und vermeidet häufig durch Verständigungsprobleme auftretende unangenehme Situationen.

Längsseits Ablegen unter Motor („Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring“)

(gegen den Wind – auch Einhand möglich)

1. Start Dieselmachine
(Kontrolle gem. Checkliste)
2. Vorleine als Vorspring setzen
Achterleine auf Slip belegen
3. Kugelfender zwischen Rumpf
und Pier halten
4. Vorwärts mit gelegtem Leeruder
kontrolliert in die Spring einlaufen
5. Bei gewünschtem Wegfahrwinkel
Boot rückwärts von Pier wegziehen
6. Leinen einholen, Fender bergen

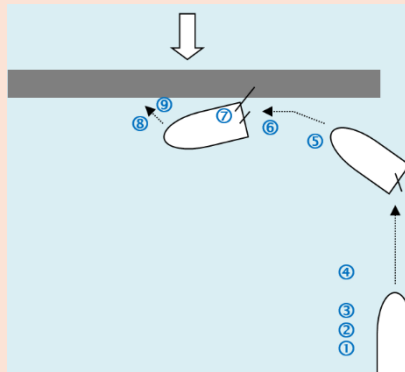


Anm.: Dieses Manöver lässt sich analog auch durch Einlaufen in die Achterspring fahren

Längsseits Anlegen unter Motor mit Heckleine

(gegen den Wind – auch Einhand möglich)

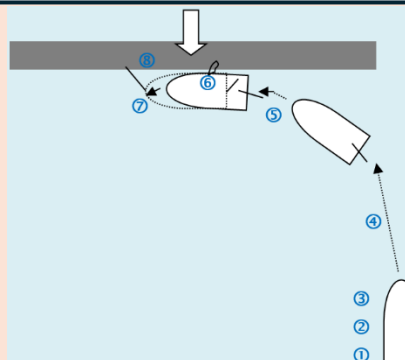
1. Genua bergen
2. Dieselmachine starten
3. Grosseegel bergen
4. Leinen klar machen - Fender setzen
5. Unter Motor auf Stb.-Seite ansteuern
6. Rückwärts aufstoppen/Radefekt nutzen
7. Heckleine auf Slip über Pfahl legen und
auf Heckklampe belegen
8. Vorwärts in Richtung Steg eindampfen
9. Vorleine belegen



Längsseits Anlegen unter Motor mit Mittelleine

(gegen den Wind – auch Einhand möglich)

1. Genua bergen
2. Motor starten
3. Grosseegel bergen
4. Mittelleine klar machen - Fender setzen
5. Unter Motor auf Stb.-Seite ansteuern
6. Mittelleine überwerfen
7. Vorwärts in Mittelleine eindampfen
8. Vor- und Achterleine belegen

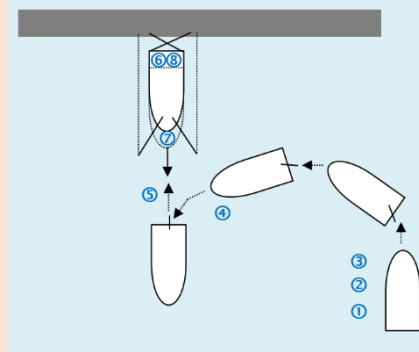


Die Mittelleine sollte lang sein. Man befestigt sie mit einem Ende mit Hilfe eines Palsteks auf der Mittelklampe, legt dann eine grosse Bucht (diese dient beim Anlegen zum Festmachen), führt die Leine zurück

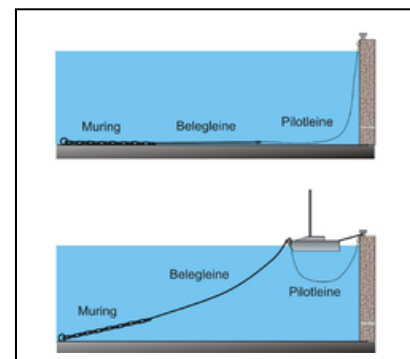
durch die Mittelklampe und belegt sie auf der hinteren Winsch. Die Bucht kann man über die Reling führen und über die hintere Winsch legen, so dass sie nicht ins Wasser fallen kann. Beim Anlegemanöver kann man die Leine nun schnell greifen und mit der Wurftechnik über den landseitigen Poller werfen. Durch die Führung auf der Winsch kann die Länge der Leine schnell vom Ruder aus an die Parksituation angepasst werden.

Anlegen unter Motor mit dem Heck zur Pier mit Muringleinen

1. Genua bergen
2. Motor starten
3. Grossegel bergen
4. Boot mit Heck zur Pier ausrichten
5. Rückwärts bis zur Pier setzen
6. Heckleinen lose belegen (genug Spiel lassen)/
Muringleine(n) übernehmen (Handschuhe tragen)
7. Muringleine(n) dicht holen und belegen
8. Rückwärts in die Muringleine(n) einlaufen/
Heckleinen dicht holen und belegen

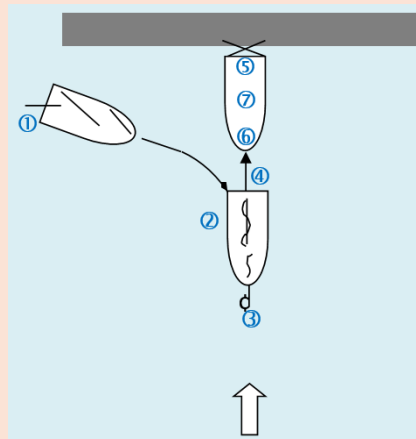


In den Häfen treffen wir oft vorbereitete Murings (englisch Moorings) an. Pierseitig finden sich für jede Muring eine Pilotleine. Diese hat einen geringen Durchmesser und ist deshalb leichter und besser zu handeln. Da die Pilotleine später keine Zuglast aufnehmen muss, ist dies unproblematisch. Nimmt man die Pilotleine auf kommt man zu der an ihr befestigten Belegleine. Diese wird dann auf dem Vorschiff belegt und wie oben beschrieben dicht geholt. Verlässt man den Muringplatz kann man die Belegleine einfach fallen lassen, da sie der nächste Nutzer dann wieder über die Pilotleine aufholen kann. Man sollte beim Ablegen allerdings erst abwarten, bis die Leinen gesunken sind, bevor man unter Maschine ausläuft, damit sich die sinkende Leine nicht in der Schiffsschraube verfängt.



Anlegen unter Motor oder Segel mit dem Heck zur Pier mit Buganker

1. Ggf. Motor starten
2. Aufschiesser fahren
3. In ausreichendem Abstand zur Pier
(hängt von der Wassertiefe ab):
Buganker fallen lassen
4. Rückwärts treiben lassen oder unter Motor
rückwärts laufen; dabei testen, ob Anker greift;
falls nicht über einen Bug abdrehen und Manöver
wiederholen (Anker wieder einholen!)
5. Heckleinen über Kreuz belegen
6. Ankerleine dicht holen
7. Ggf. Segel bergen



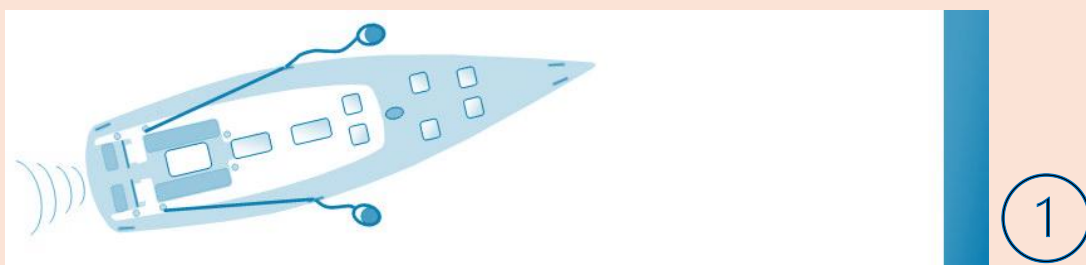
Anm.: Dieses Manöver lässt sich analog mit dem Bug zur Pier mit Heckanker fahren.

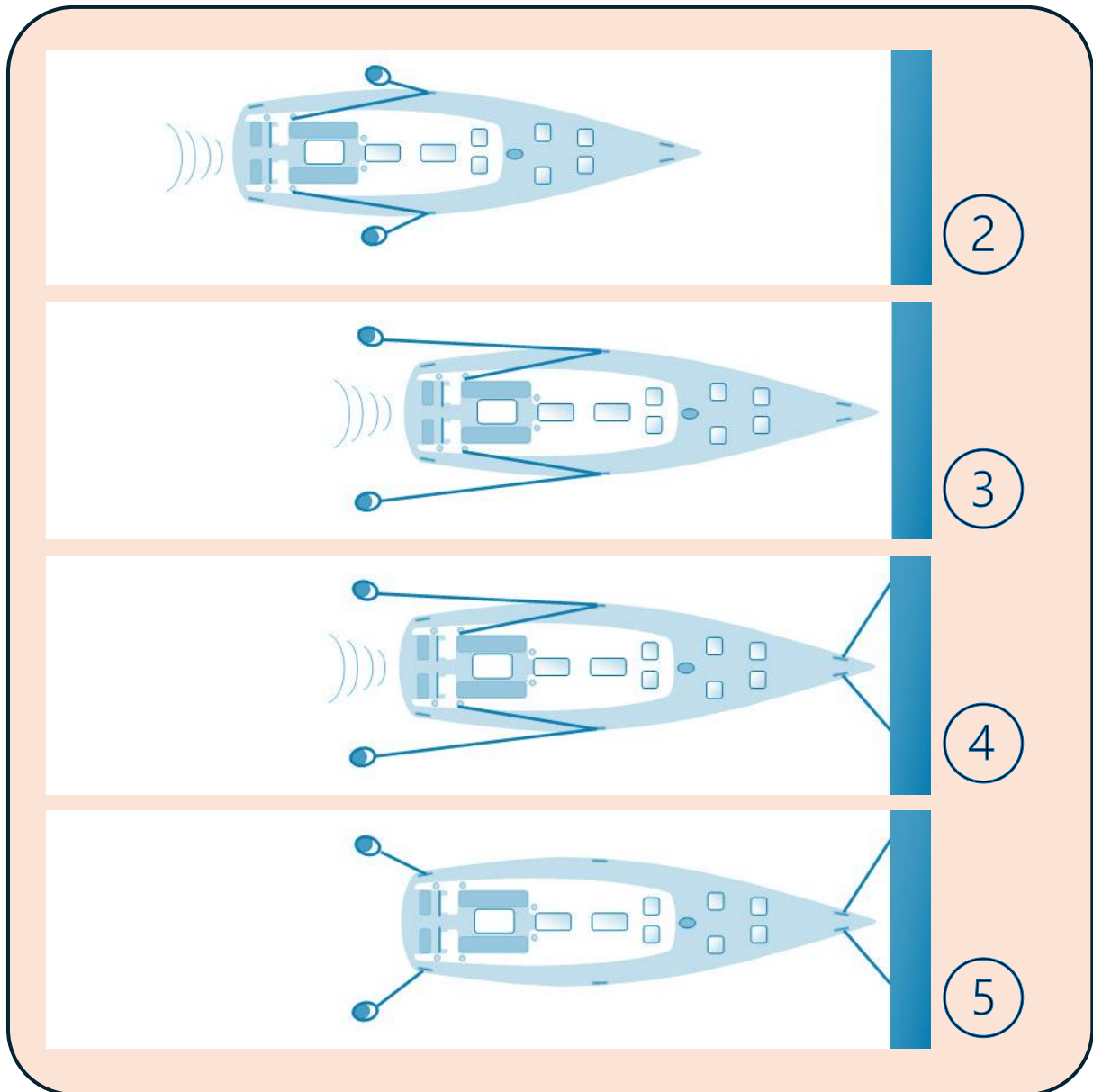
Anlegen unter Motor zwischen zwei Pfählen

(auch bei Seitenwind)

1. Yacht zwischen die Pfähle steuern - Palstecke über die Pfähle
2. In die Box einfahren bis beide Leinen stramm sind und die Yacht bei eingelegtem Vorwärtsgang zum Stillstand kommt. Vorwärtsgas und Ruder mittschiffs bleibt eingelegt.
3. Durch gleichmässiges Fieren der Leinen Yacht kontrolliert in die Box fahren lassen, bis die Yacht den Steg erreicht hat. Gas und Ruderlage bleiben weiterhin unangetastet.
4. Vorleinen belegen.
5. Mittelsprings zu Achterleinen umlegen, dazu Gas herausnehmen oder in Rückwärtsfahrt übergehen. Gegebenenfalls vorher zusätzlich an den Pfählen gesetzte Achterleinen stramm holen.

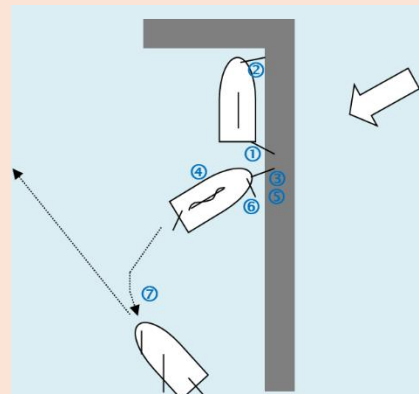
→ Skizze: siehe folgende Seite (entnommen aus: www.skipperguide.de)





Ablegen unter Segel vom Steg bzw. von der Boje (mit dem Wind)

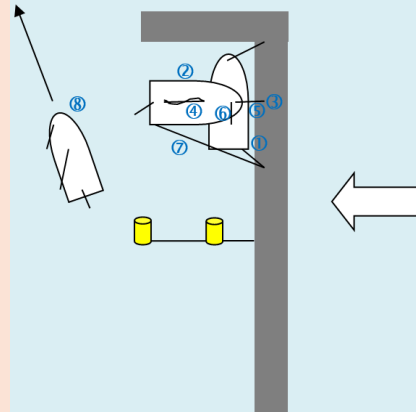
1. Achterleine losnehmen
2. Boot verholen
3. Vorleine auf Slip belegen
4. Segel setzen
5. Vorleine einholen
6. Fock back halten (eventuell Grosssegel auf anderer Seite back halten)/Ruder bei Fahrt achteraus Steuerbord
7. Schoten anholen / auf Kurs gehen



Ablegen unter Segel vom Steg bei beschränktem Raum

(mit dem Wind)

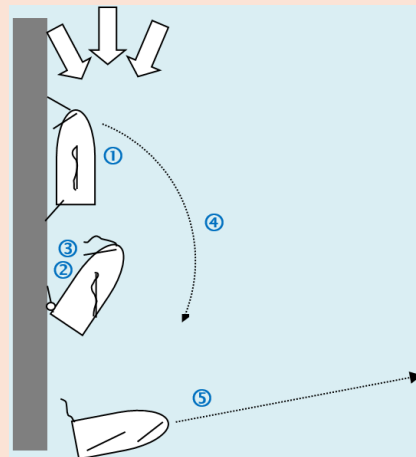
1. Achterleine verlängern
2. Boot verholen
3. Vorleine auf Slip belegen
4. Segel setzen
5. Vorleine einholen
6. Fock back halten/
Ruder bei Fahrt achteraus Steuerbord
7. Achterleine einholen
8. Schoten anholen / auf Kurs gehen



Ablegen unter Segel vom Steg

(mit Wind von vorne)

1. Gross- und Vorsegel setzen
2. Fender am Heck setzen
3. Vorleine lösen/einholen,
abstossen und Fock back halten
4. in Achtersprung
(vorherige Achterleine) gleiten/
Fock weiter back halten
5. auf sicherem Am-Wind-Kurs:
Fock über und dicht holen/Gross dicht holen/
Achterleine lösen/einholen/Kurs aufnehmen/
Fender bergen

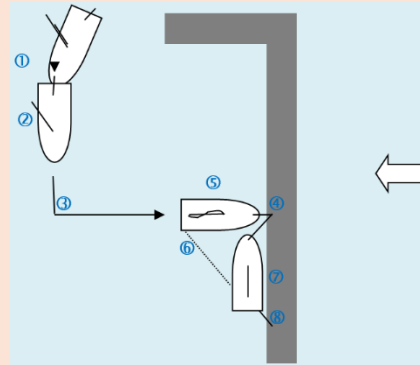


Ein solches Manöver gegen den Wind ist nicht möglich. In einem solchen Fall bringt man mit dem Bei-boot den Anker weit nach Luv aus, verholt das Boot zum Anker und legt dort ähnlich wie von der Boje ab.

Anlegen unter Segel am Steg bzw. an der Boje

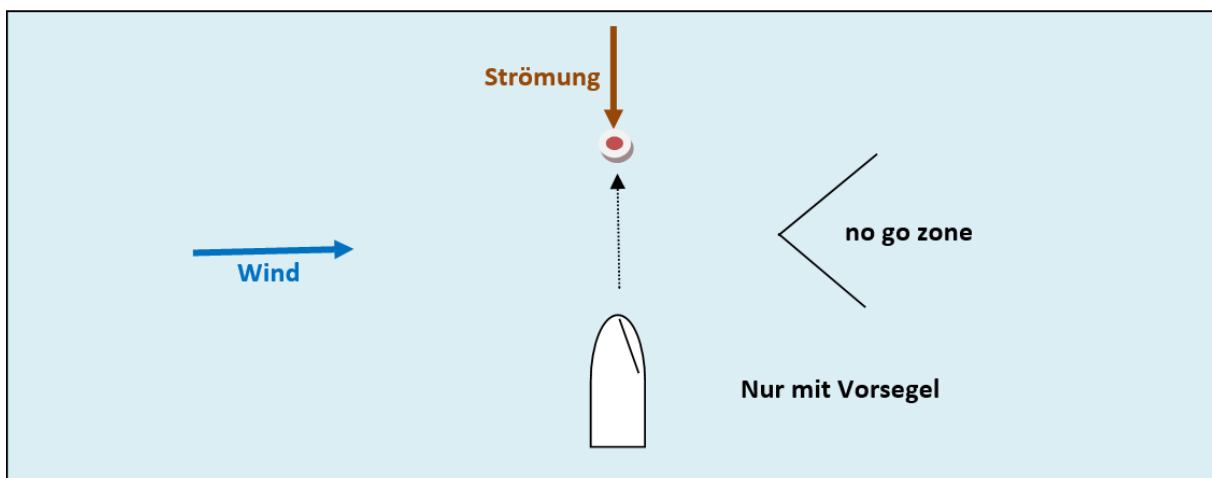
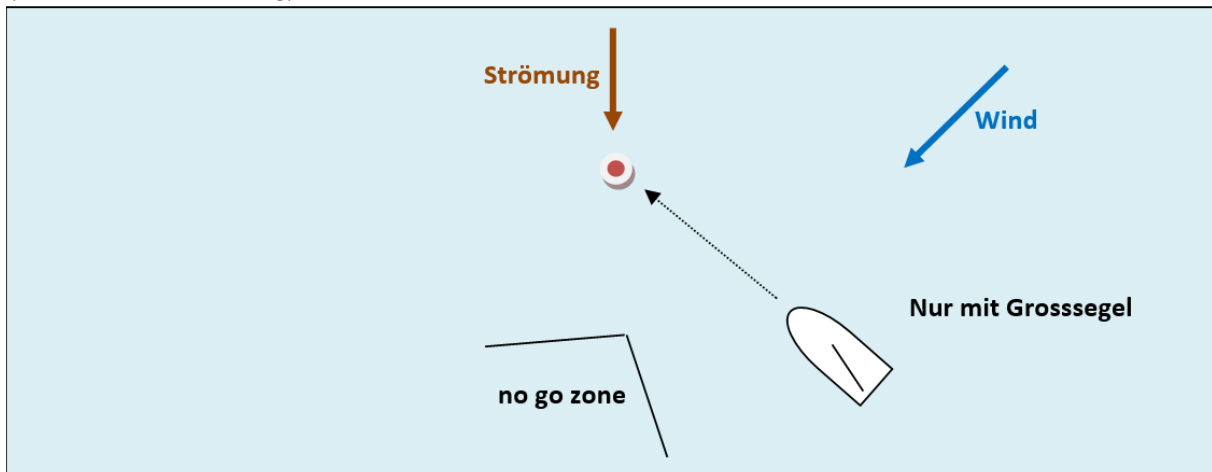
(gegen den Wind)

1. Vorsegel bergen
2. Auf Halb-Wind-Kurs gehen
3. Aufschiesser fahren
(in den wahren Wind; je schwerer die Yacht, desto länger der Auslauf; je stärker der Wind, desto kürzer der Auslauf; Bugfender bereit halten, falls Auslauf zu lang)
4. Vorleine belegen
5. Grossesegel bergen
6. Achterleine setzen
7. Boot längsseits verholen
8. Achterleine belegen

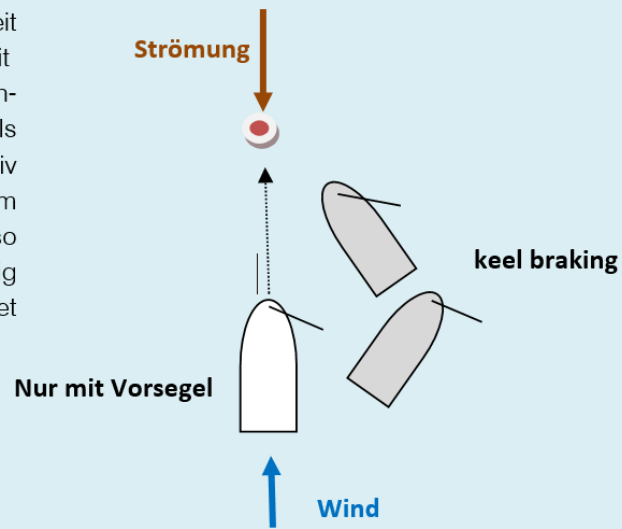


Anlegen an der Boje unter Segel

(mit Wind und Strömung)



Die Fahrtgeschwindigkeit (Annäherungsgeschwindigkeit zur Boje) kann durch das Ein- bzw. Ausrollen des Vorsegels reguliert werden; alternativ kann man das Boot zum Verlangsamen quer stellen, so dass es dem Strom zeitweilig mehr Angriffsfläche bietet (**keel braking**).



Leinenarbeit

Eindampfen

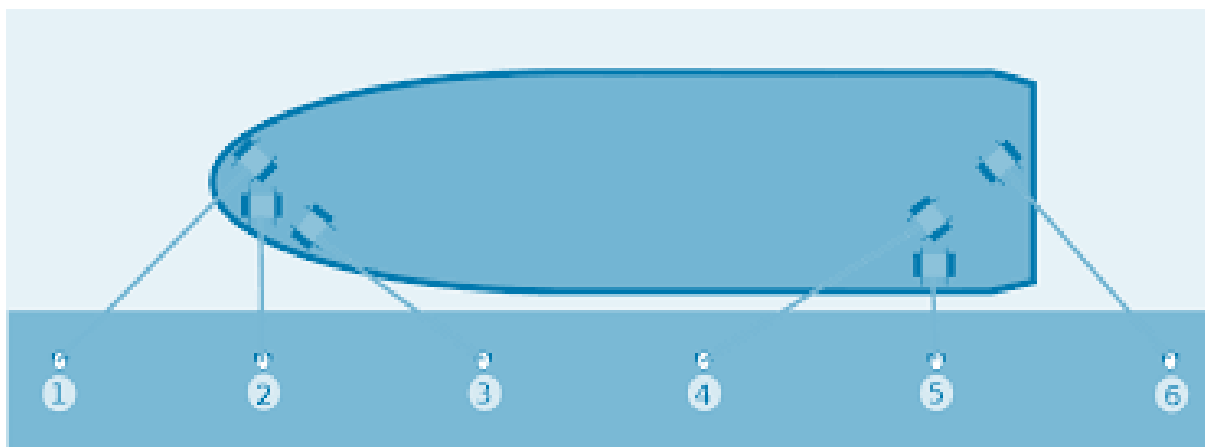
Vor dem Anlegemanöver müssen die Fender gesetzt und die Leinen vorbereitet werden. Dies geschieht gemäss den Anweisungen des Skippers, der zuvor geplant hat, ob auf Backbord oder auf Steuerbord angelegt wird. Wenn die Platzverhältnisse es erlauben, wird man versuchen den Liegeplatz gegen den Wind anzulaufen; dann ist die Anlegeseite bereits vorgegeben. Herrscht hierzu jedoch Unklarheit, weil man den Anlegeplatz nicht kennt, empfiehlt es sich das Boot auf beiden Seiten auf das Anlegen vorzubereiten.

Vor allem, wenn der Wind das Boot vom Anlegeplatz wegtreibt, ist es hilfreich beim Anlegemanöver mit Hilfe der Leinen zu arbeiten. Üblich ist das Ausbringen einer Springleine in die man dann „eindampft“. Diese kann vom Bug zu einem achterlich liegenden Befestigungspunkt (Poller, Klampe, Ring etc.) auf dem Steg bzw. der Mole führen (Vorspring), vom Heck zu einem vorlicher liegenden Befestigungspunkt (Achterspring) oder auch von der Mittelklampe (Mittelspring) aus. Mit entsprechender Wurftechnik (siehe Seite 22 - Lassotechnik) kann man bei Pollern und Klampen von Bord aus arbeiten, gelingt dies nicht, muss ein Crewmitglied von Bord, um die Springleine zu legen. Diese wird auf Slip belegt, führt also wieder zurück an Bord und kann dort während des Manövers in der Länge justiert werden. Beim Eindampfen in die Spring gebietet es sich das Boot dort, wo es Berührung mit dem Steg bzw. der Mole bekäme, gut abzufendern – man benutzt hierzu gerne einen grossen Kugelfender.

Statt in die Vor-, Mittel- oder Achterspring einzudampfen kann man zur Unterstützung des längsseits Anlegens auch eine landseitige Heckleine ausbringen, die am Boot jedoch etwas vorlicher (also auf Höhe der Winschen oder der Mittelklampe) angeschlagen wird und in diese eindampfen. [Das Eindampfen in die Vor- oder Achterspring hilft auch beim Ablegen, wenn starker Wind das Boot an die Hafemole drückt; man legt das Ruder dabei in Richtung der Mole](#) (Achtung bei überstehendem Bugspriet, Genackerbaum oder Baudeplattform).

Längsseits festmachen

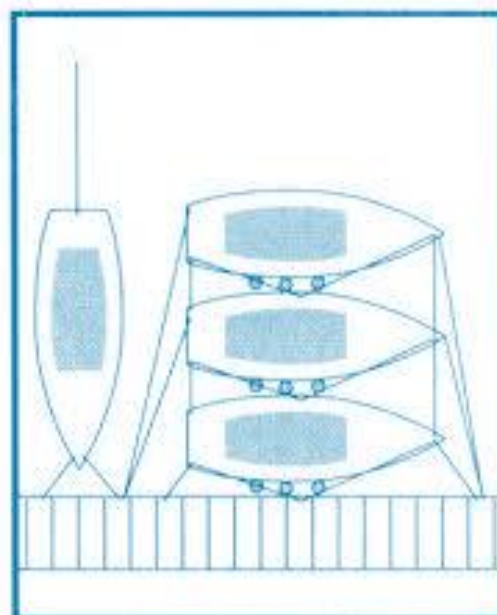
Liegt das Boot nach dem Anlegemanöver längsseits zur Pier werden die Leinen gelegt. Drückt der Wind das Boot auf den Steg bzw. die Mole hat man dazu mehr Zeit, als wenn das Boot bereits wieder abtreibt. Mit zwei Crewmitgliedern lassen sich beispielsweise gleichzeitig die Vor- (1) und die Achterleine (6) belegen. Zu zweit kann man beim Festmachen die Leinenlängen gut optimieren. Für ein kurzzeitiges Festmachen kann der Einsatz einer Vor- und einer Achterleine ausreichend sein. Durch den zusätzlichen Einsatz einer Vorspring (3), einer Achterspring (4), einer vorderen Brustleine (2) und/oder einer hinteren Brustleine (5) kann die Lage des Bootes zum Steg bzw. zur Mole verbessert und die Sicherheit der Befestigung erhöht werden.



Im Päckchen liegen

Stark besuchte Häfen bieten an den Stegen bzw. an der Mole häufig zu wenig Anlegemöglichkeiten. Später einlaufende Schiffe sind deshalb darauf angewiesen an der Seite von bereits festgemachten Booten anzulegen. Ein solches Festmachen von zwei oder mehr Booten bezeichnet man als „im Päckchen liegen“.

Es gehört als Crew eines bereits festgemachten Bootes zur guten Seemannschaft durch das Ausbringen eines Fenders auf der Beckenseite die Bereitschaft zur Päckchenbildung anzuzeigen. Auch sollte man dem anlegenden Boot behilflich sein. Dieses wiederum sollte sich vor dem Anlegen zuerst mit dem aktuellen Aussenlieger des Päckchens verständigen. Bei unterschiedlich grossen Booten empfiehlt es sich, dass das grösste Boot innen liegt und nach aussen hin die kleineren Boote angebunden werden. Zwischen dem Steg bzw. der Mole und dem Innenlieger muss gut ausgefendert werden. In Tidengewässern muss die richtige Position der Fender ständig überwacht werden. Auch zwischen den im Päckchen liegenden Booten muss gut ausgefendert werden.

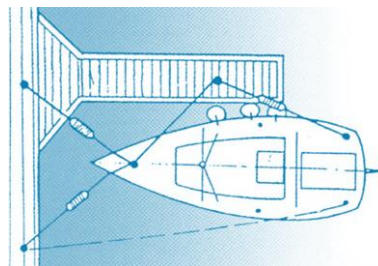


Die Boote werden über eine Vor- und eine Achterspring, sowie über eine vordere und eine hintere Brustleine miteinander verbunden. Zudem werden von jedem Boot im Päckchen jeweils eine Vor- und eine Achterleine zum Land ausgebracht.

Um zu verhindern, dass sich die Riggs von im Päckchen liegenden Segelbooten berühren, was durch Gewichtsverlagerungen, Winddruck, Wellenschlag etc. ausgelöst werden kann, sollten Segelboote im Päckchen immer Bug zu Heck bzw. Heck zu Bug festgemacht werden. Bei nur zwei Booten im Päckchen erhöht dies zugleich die Privacy, da man den Landgang auch als Aussenlieger antreten kann, ohne durch das Cockpit des Nachbarn wandern zu müssen.

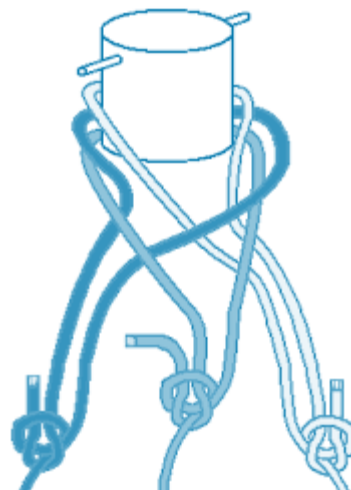
Festmachen am Schwimmausleger/Finger

Schwimmausleger sind in der Regel kürzer als das Boot. Das Setzen einer Heckleine wird so unmöglich. Mit zwei Springleinen und zwei Bugleinen lässt sich das Boot dennoch stabil vertäuen. Wenn möglich, sollte auf der Wasserseite eine weitere Springleine gesetzt werden.



Am Poller belegen

Nutzen mehrere Boote gemeinsam einen Poller, so ist darauf zu achten, dass das Auge einer neuen Leine von unten durch die Augen aller bereits belegten Leinen durchgeführt wird. Auf diese Weise blockieren sich die Leinen nicht gegenseitig und jeder Nutzer kann seine Leine lösen, ohne die anderen Nutzer bemühen zu müssen.



An der Dalbe belegen

In vielen Ostseehäfen werden die Boxen durch Dalben (Pfähle) getrennt, oft gibt es als Anlegehilfe eine gespannte Leine zwischen Dalbe und Mole. An den Dalben wird in der Regel mit Heckleinen festgemacht, da es im Norden Europas üblich ist mit dem Bug zur Mole zu liegen. Es ist gängige Praxis an den Heckleinen einen Palstek (siehe Seite 22) zu stecken – auch mit Dalbenrollen (siehe Foto unten) - und diesen beim Anlegen über die Dalben zu werfen. Allerdings hat dies den Nachteil, dass ein Palstek an der Dalbe nach unten rutschen kann und beim Ablegen dann nur noch mit dem Bootstab erreicht werden kann. Deshalb wird das Festmachen mit einem Webeleinenstek / Mastwurf (siehe Seite 22) empfohlen.

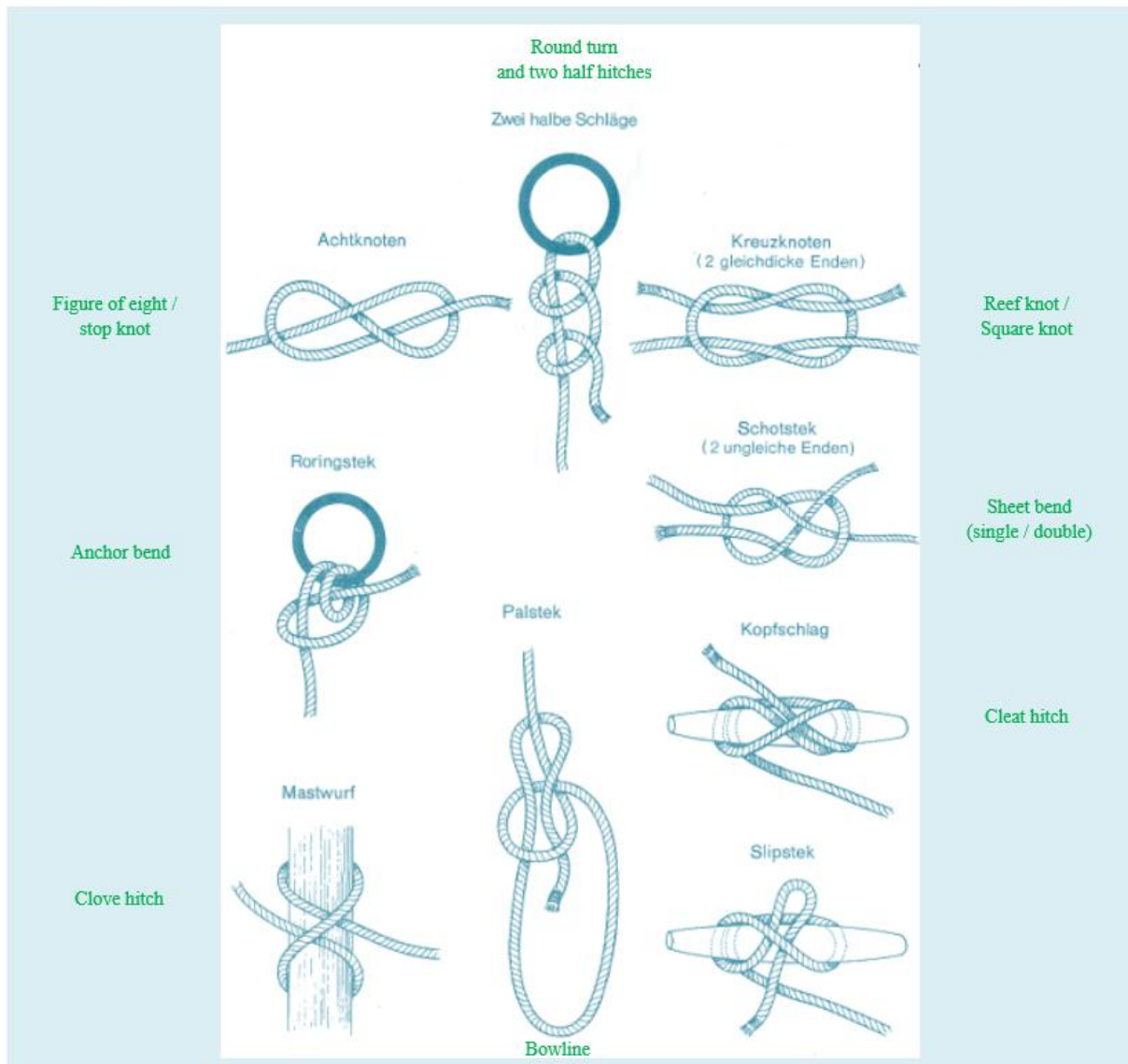


Knoten und Steke

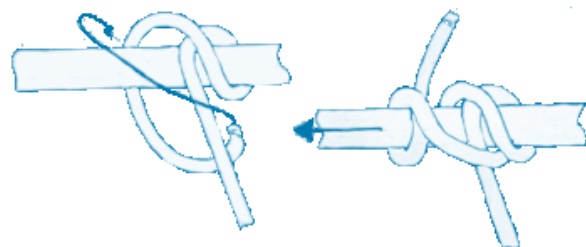
In den Jahrhunderten der Seefahrt wurden für unterschiedliche Anwendungen so genannte Knoten und Steke entwickelt. Verbindet man zwei oder mehr Leinen miteinander so, dass sie sich nicht von selbst lösen, entsteht ein Knoten. Von einem Stek spricht man, wenn man eine Leine an einem Gegenstand, z.B. einem Pfahl oder einem Ring, befestigt. Für Knoten und Steke gilt gleichermassen, dass auf sie erhebliche Zugkräfte wirken können und sie unter dieser Last unbedingt halten müssen. Zum anderen müssen sie sich auch nach dieser Belastung wieder leicht lösen (aufbrechen) lassen.



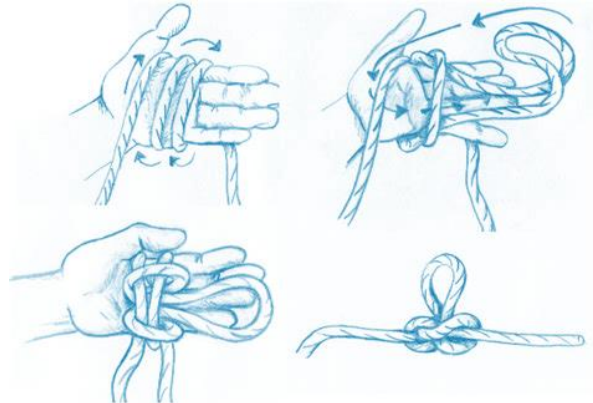
Eine kleine Auswahl an Knoten für die tägliche Bordpraxis zeigt das folgende Schaubild:



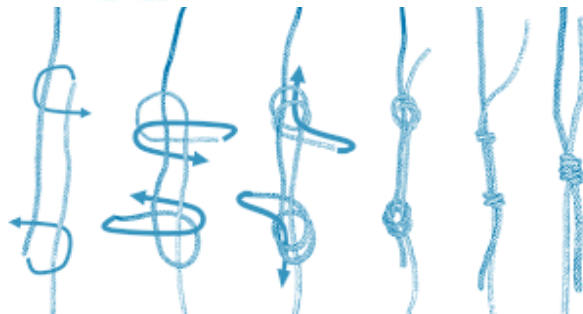
Mit dem **Stopperstek** kann eine Hilfsleine an ein unter Spannung stehendes Seil geknotet werden, um dieses mit einer Winsch oder einem Flaschenzug zu entlasten. Das ist beispielsweise der Fall, wenn eine Schot durch die Windkraft im Segel gespannt wird und sich auf der Winsch verklemmt (einen "Überläufer" bildet) oder wenn bei einem Fall die Seilklemme blockiert ist.



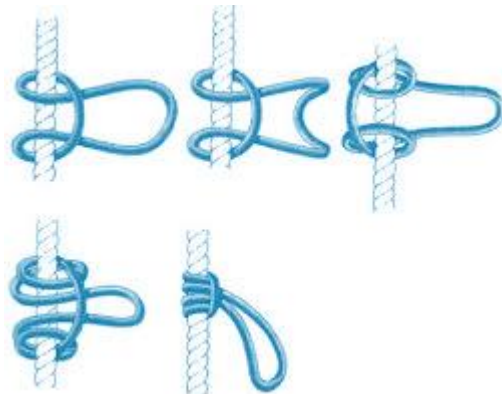
Der **Schmetterlingsknoten** eignet sich für die Schaffung einer festen Schlaufe inmitten einer Leine. Man kann ihn zum Beispiel nutzen, um einen Flaschenzug zu bauen. Viele verwenden ihn auch, um eine Leine zugleich als Vorleine und Vorsprung oder zugleich als Achterleine und Achtersprung zu nutzen.



Der **Spiereinstich** ist ein weiterer Knoten, um zwei gleich starke Leinen miteinander zu verbinden.

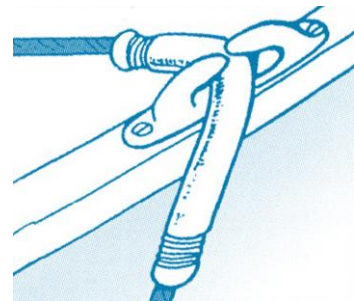


Der **Prusnikknoten** kommt an sich aus dem Bergsport. Er kann aber auch an Bord hilfreich sein, wenn man einen Ersatz für eine Strickleiter benötigt oder etwas an die Wanten hängen möchte. Man benötigt dazu einen kurzen Tampe, dessen beide Enden man miteinander verbindet, um ihn dann um das Tau oder eine Want zu knoten.



Schamfilings

Um eine Beschädigung des Tauwerkes zu verhindern, schützt man Leinen dort, wo sie sich mit Deckbeschlägen, wie Lippen und Klüsen reiben, durch kurze Schlauchstücke. Diese werden an den gefährdeten Stellen mit der Leine vernäht oder man positioniert sie mit Knoten in der Leine. Das Problem der Abnutzung gilt sowohl für Festmacher als auch für Bojentrassen.



Ruckfender

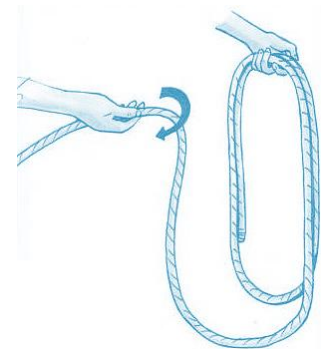
Festgemachte Boote haben ein wenig Spiel. Bei Wellengang oder unter Windeinwirkung bewegen sich die Boote hin und her. Jedes Mal, wenn die Länge eines Festmachers erreicht ist, gibt es einen kräftigen Ruck. Dieser ist eine Materialbelastung und mindert den Bordkomfort. Deshalb versucht man die Stösse abzufedern und wickelt die Festmacher um als Ruckfender bezeichnete Gummistücke.



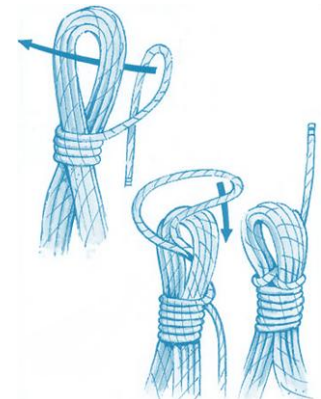
Auf Slip belegen heisst, dass man Festmacher landseitig durch einen Ring zieht oder über einen Poller legt und nur bordseitig belegt. So lassen sich die Leinen vom Deck aus führen und beim Ablegen braucht niemand das Boot zu verlassen. Liegt ein Boot länger festgemacht, empfiehlt sich das Belegen auf Slip nicht, weil die Festmacher so Scheuerstellen bekommen und auf Dauer Schaden nehmen; man sollte die Leinen dann erst zum Ablegen auf Slip belegen.

Wird ein Boot im Hafen von einem Liegeplatz zu einem anderen Liegeplatz verlegt und nutzt man dazu nur die Leinen, dann spricht man auch vom **Verholen** des Bootes. Dieses muss immer mit Bedacht geschehen, da ein von Wind oder Strömung angetriebenes Boot mit blosser Muskelkraft nur noch schwer kontrolliert werden kann.

Leinen, die nicht in Nutzung sind, müssen ordentlich verstaut werden. Man schiesst sie auf und hängt sie zum Trocknen auf; nass sollten sie nicht in die Backskiste gelegt werden. **Aufschiessen** meint die Leine in einen Bund zu legen. Man fängt damit am Augspleiss der Leine an (falls vorhanden) und schiesst die Leine im Uhrzeigersinn (also ohne die Kardeele aufzudrehen – siehe Kapitel 3 „Tauwerk und Ankerketten“) und in gleich grossen Buchten auf.



Geflochtene Leinen legen sich dabei wegen ihres Twists oft von allein in Achten. Das Bündel wird abgeschlossen, indem man das Ende der Leine mit einer Bucht durch die Mitte des Bundes steckt, diese Bucht wird dann dem Bund übergestülpt und festgezogen, das lose Ende dann noch einmal durch den Bund geführt (siehe Bild oben), man spricht hierbei von der Navy-Methode. Eine so aufgeschossene Leine kann bequem zum Trocknen aufgehängt werden.



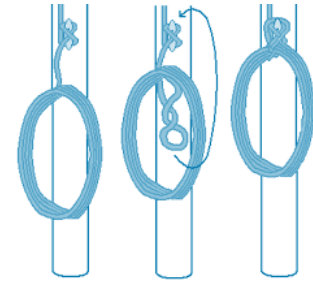
Alternativ kann man sie auch über die Reling hängen.



Schliesst man das Bündel ab, indem man das Ende der Leine mit einer Bucht durch die Mitte des Bundes steckt und durch diese Bucht dann wieder das lose Ende, spricht man von der Seglermethode. Beide Methoden ermöglichen das bequeme Aufhängen der Leine zum Trocknen.



Aufgeschossene Fallen werden an einer Mastklampe befestigt.



Zur Leinenarbeit gehört auch die richtige Wurftechnik. Eine in Buchten aufgeschossene Leine kann beim Anlegemanöver dem Helfer auf dem Steg mit einer Hand zugeworfen werden, Achtung: Das lose Ende muss an Bord gesichert sein!

Ist kein Helfer auf dem Steg, muss man den Poller bzw. die Klampe dort mit einem gelungenen Wurf selbst erwischen (lassoing). Dazu nutzt man einen beidhändigen Wurf. Die Leine wird dafür zuvor geöffnet und man hält in jeder Hand einige Schlaufen, die sich beim bogenförmigen Wurf dann entfalten. Diese Wurftechnik verlangt etwas Übung. Ein Leinenende kann bereits auf einer Klampe an Deck gesichert sein, auf der anderen steht man, um sie zu sichern.



Nach einem Wurf wird die Leine zunächst auf Slip belegt. Sobald dazu Gelegenheit besteht, legt man die Leine dann um und belegt klassisch mit Palstek.

Winschenbetrieb

Wegen der hohen Zuglasten werden Schoten (und häufig auch die Fallen) von Segelyachten über Winschen geholt (und auch sicher gefiert). Die Anordnung der Winschen an Deck folgt der Werftlogik. Die Stärke des verwendeten Tauwerkes muss auf die Dimension der Winsch abgestimmt sein bzw. vice versa.

Heutzutage finden auf Yachten an sich nur noch rechte Wenden. Die Leinen werden dort im Uhrzeigersinn um die Wenschtrommel gewickelt. Oberhalb der Wenschtrommel befindet sich bei selbstholenden Wenden eine Klemme (siehe Foto rechte Modelle), der sogenannte Selftailer, in der die Leine eingeklemmt werden kann. Fehlt diese Einrichtung muss die Leine an einer Klampe oder in einer Klemme belegt werden (siehe Foto linke Modelle).



Der Betrieb von Wenden geht mit einem gewissen Verletzungsrisiko einher. Ist die Leine nicht richtig eingeklemmt, kann diese eine Hand schnell in die Wensch ziehen. Leinen, insbesondere die Schoten der Vorsegel, sollen deshalb in Buchten gelegt werden und nie im Cockpit herumliegen. Eine in Buchten gelegte, also nicht aufgeschossene, Leine kann im Notfall zudem sofort losgeworfen werden.

Bei der Leinenarbeit dürfen diese die Hände nie umschlingen. Auf einer selbst holenden Wensch kann sich die Leine aus dem Selftailer lösen, wenn man sie nach oben hält, deshalb muss man sich angewöhnen Leinen immer nach unten zu halten. Nicht dichtgenommene Leinen (beispielsweise die Luv-Schot des Vorsegels) werden einmal um die Wensch geführt, jedoch nicht eingeklemmt; das verhindert, dass das Leinenbündel nach vorne gezogen wird.

Dicht zunehmende Leinen (beispielsweise die Lee-Schot) soll im Uhrzeigersinn dreimal um die Trommel gewickelt werden (bei zweimaligem Umwickeln fehlt die Haftung und die Trommel dreht unter der Leine leer durch; bei viermaligem Umwickeln entsteht oft ein ungewollter Überläufer auf der Trommel, der sich unter Spannung nur schwer lösen lässt (siehe Stopperstek).



Das Dichtholen beginnt zunächst mit Muskelkraft, dabei ist die Leine noch nicht in der Winsch eingeklemmt. Manuell geht es wesentlich schneller, als von Beginn an mit der Winsch dicht zu holen. Erst wenn das händische Ziehen zu schwer wird, setzt man die Winskurbel auf, arretiert diese und beginnt mit dem Kurbeln im schnellen Gang, danach im langsamen Gang. Ist die Leine dicht geholt bleibt die Leine im Selftailer eingeklemmt (selbstholende Winschen) oder wird auf der Klampe bzw. in der Klemme belegt, die Winskurbel wird versorgt und die Leine in Buchten neben die Winsch gelegt.

Bleibe jemand an der Leine hängen, könnte er die Leine eventuell unbeabsichtigt aus dem Selftailer ziehe und damit lösen. Dem kann man dadurch begegnen, dass man die Schot immer noch einmal um die Winsch führt ([safety loop](#)).

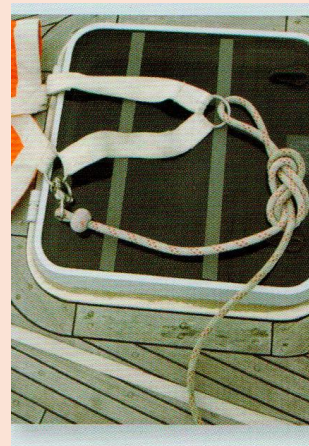
Die Länge der Winskurbel bestimmt deren Hebelwirkung. In der Regel findet man auf Booten die Standardlängen von 8" (entspricht circa 20 cm Länge) und 10" (entspricht etwa 25 cm Länge) vor. Kommen auf Yachten elektrische Winschen zum Einsatz, so ist bei deren Einsatz besonders darauf zu achten, dass die geholte Leine freiläuft. Beim Setzen des Grossegels über eine Elektrowinsch passiert es sonst zum Beispiel, dass eine versehentlich noch eingeklemmte Reffleine ihre Kausch aus dem Segeltuch reisst oder Segellatten, die sich im Lazy Jack verfangen haben, brechen, ohne dass man vorher einen Widerstand als Warnung gespürt hat.

Exkurs: Nutzung des Bootsmannsstuhls

Soll ein Crewmitglied zu Kontroll- oder Reparaturzwecken in den Mast klettern, so wird er zweifach abgesichert. Das Grossfall wird am Bootsmannsstuhl, das Spinnackerfall an der Rettungsweste befestigt. Beide Fallen werden auf getrennten Winschen geführt. Dabei wird das Grossfall zum Anheben und Ablassen genutzt, während das Spifall lose mitgeführt wird. Es empfiehlt sich, dass das kletternde Crewmitglied einen Schutzhelm trägt.



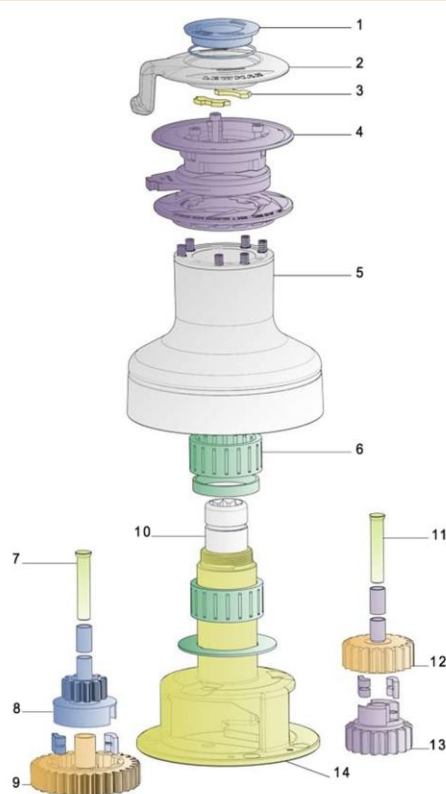
Das Grossfall sollte doppelt am Bootsmannsstuhl angeschlagen sein. Gehalten werden soll der Bootsmannsstuhl durch einen doppelten Achterknoten; der Schnappschäkel dient nur als zusätzliche Sicherung.



Die Absicherung mit zwei Fallen gilt auch, wenn man eine ausrollbare Mastleiter nutzt.

Exkurs: Aufbau einer Winsch

Winschen bestehen aus einer Menge an Bauteilen, wie die folgende Explosionszeichnung einer selbstholenden Winsch aus dem Hause LEWMAR zeigt. Falls eine Winsch defekt ist, muss man sie öffnen, um den Fehler zu finden und das Ersatzteil anhand der Nummer zu bestellen. Man nimmt eine Winsch dafür von oben nach unten auseinander. Um sich für den späteren Zusammenbau den Aufbau der Winsch zu merken, empfiehlt es sich bei der Demontage Fotos zu machen.

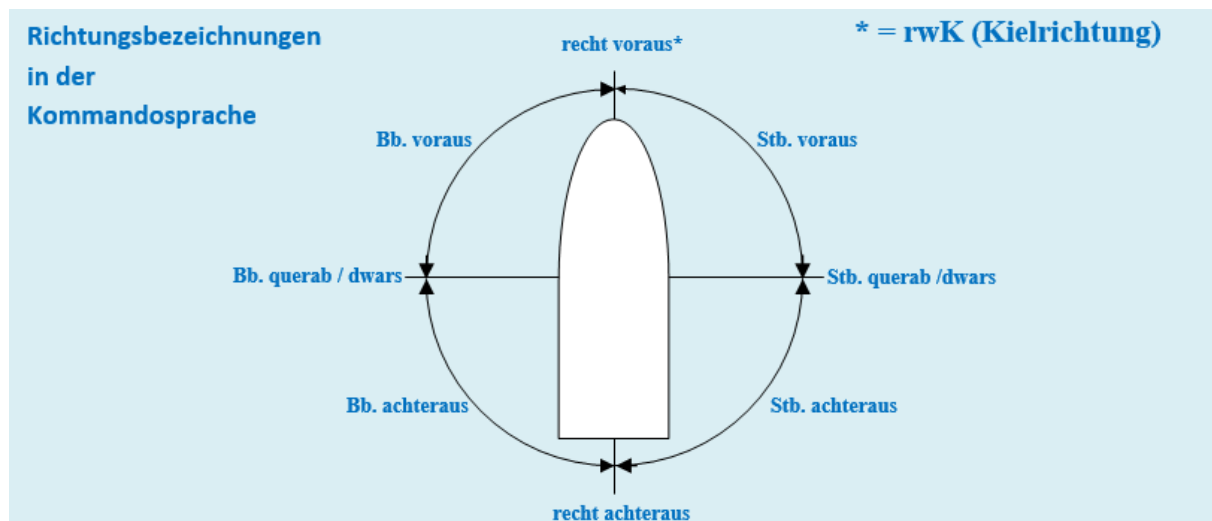


Übrigens gehört die Wartung der Winschen auch zu den turnusgemässen Aufgaben an Bord. Die Winsch wird dazu komplett zerlegt und die Einzelteile in Waschbenzin gereinigt oder einfach nur mit Krepppapier gesäubert. Neualgische Bauteile sind die Sperrklinken mit den winzigen Federn. Diese sorgen dafür, dass die Winsch nur in einer Richtung arbeitet. Von Zeit zu Zeit müssen sie durch neue ersetzt werden. Vor dem Zusammenbau müssen die einzelnen Teile mit Winschenfett geschmiert werden.

Kommandosprache

Es gibt für die Kommunikation mit dem Rudergänger gebräuchliche Bezeichnungen:

- Soll der Kurs nach Backbord geändert werden, so legt man im seemännischen Sprachgebrauch Bachbord-Ruder; vice versa nach Steuerbord.
- Hart Bb. heisst maximal 40° Ruderwinkel, also nie bis zum Anschlag, denn dann würde die Strömung am Ruderblatt abreissen und die Steuerkontrolle über die Yacht ginge verloren.
- Soll beispielsweise ein Kurswechsel um 45° stattfinden, so spricht man auch von 4 Strich, da 360° nach früherem Sprachgebrauch gleich 32 Strich waren. In der Kommandosprache hat sich diese alte Einteilung noch erhalten.
- Steuerkurse werden in drei Ziffern angegeben, also zum Beispiel: „Neuer Kurs Eins-Vier-Null!“ und bestätigt: „Eins-Vier-Null liegt an!“. Ein Steuerkurs von „Eins-Acht-Null“ entspricht also der Aufforderung nach Magnetkompass in Richtung Süden zu fahren.
- Beim Wachwechsel am Ruder übergibt der letzte Rudergänger seinem ihn ablösenden Kollegen das Ruder ebenfalls mit der Angabe des anliegenden Kurses; dieser wiederholt die Kursangabe.



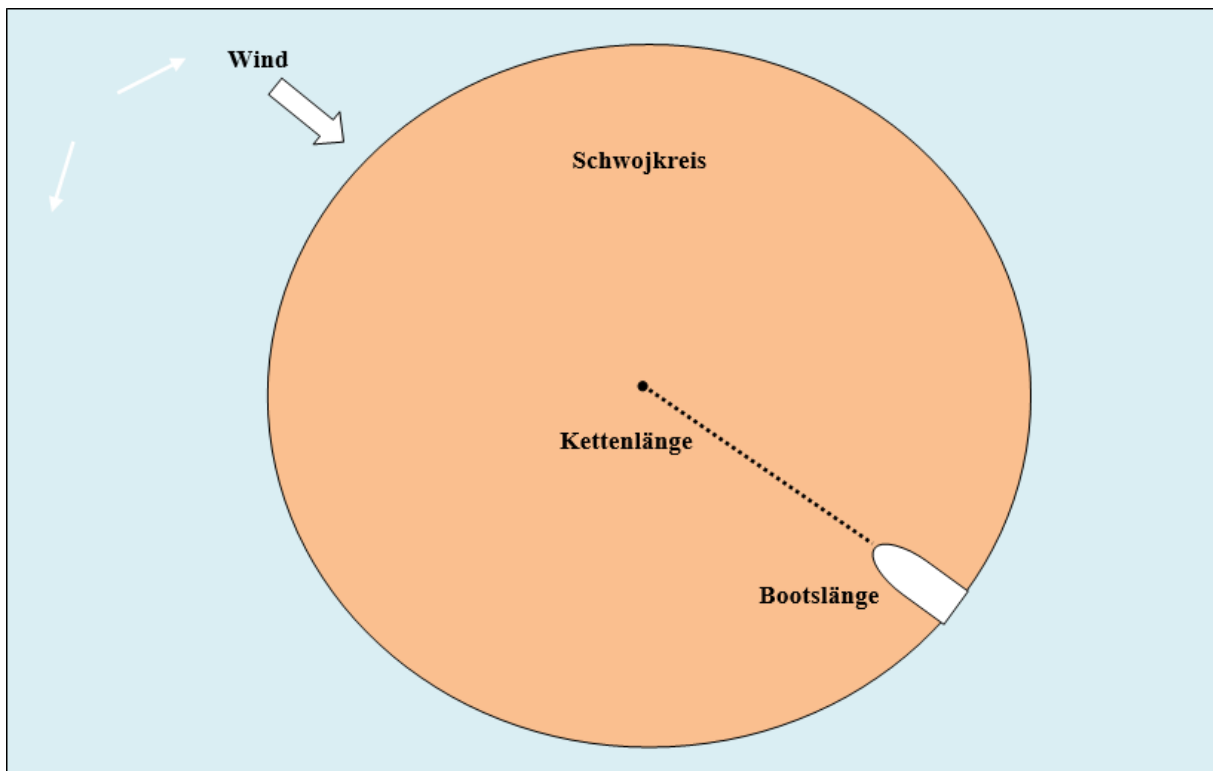
A54

Um Missverständnisse zu vermeiden und bei Manövern kurz und bündig miteinander zu kommunizieren, sollten sich auch alle anderen Crewmitglieder die an Bord gebräuchliche Kommandosprache und die dazugehörigen korrekten Rückmeldungen aneignen. Eine [Aufstellung zur «Kommandosprache an Bord»](#) lässt sich über den nebenstehenden QR-Code herunterladen.

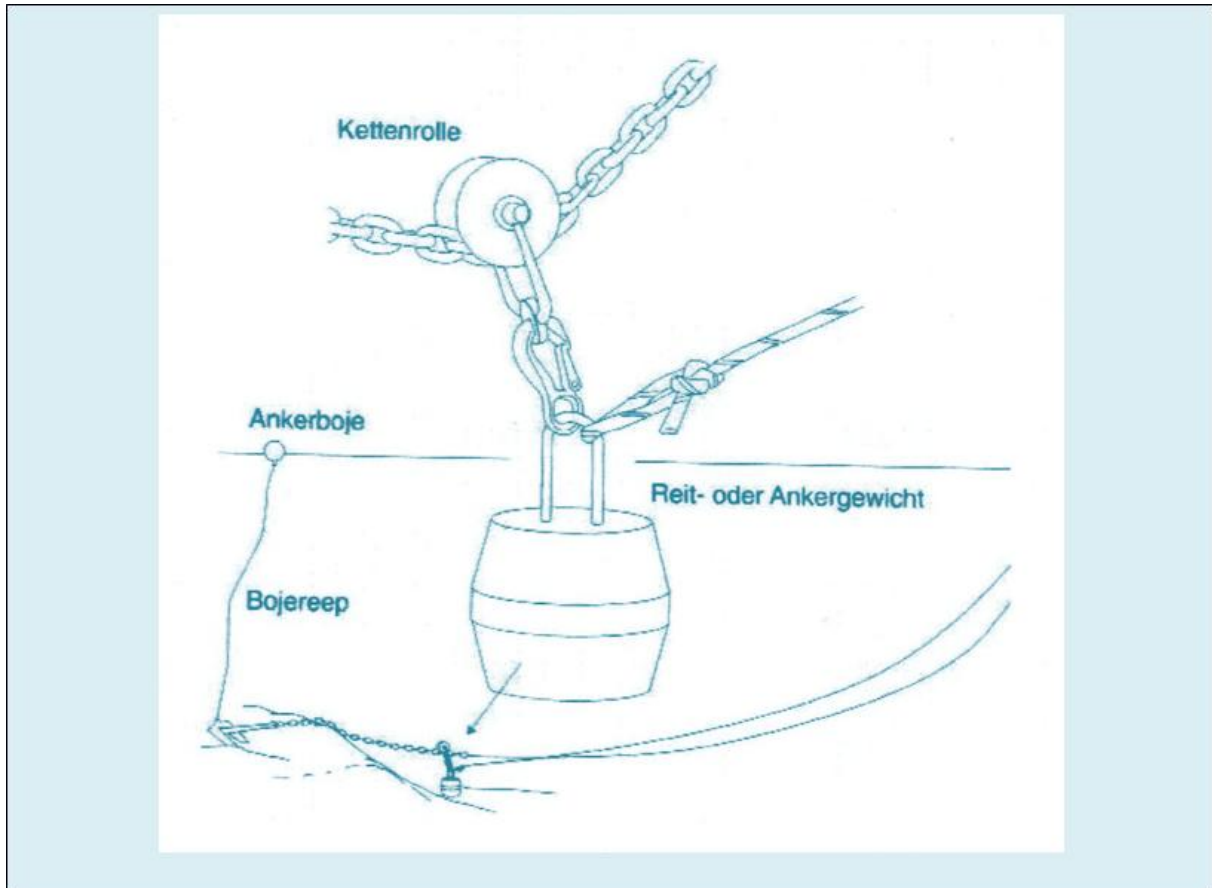


Ankerkunde

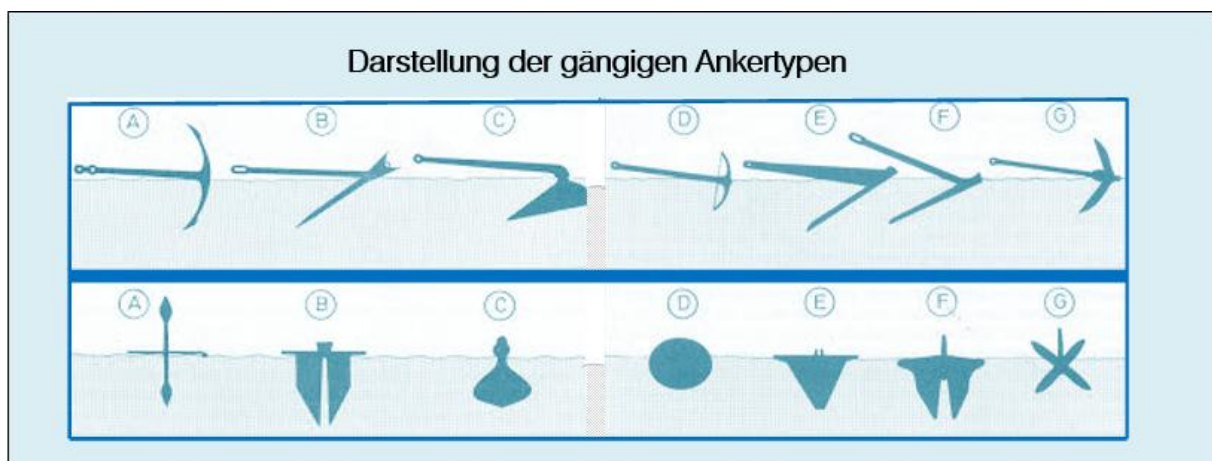
Jede Yacht sollte mit mindestens zwei unterschiedlichen Ankern, beide passend zum Schiffs-gewicht ausgestattet sein. Oftmals ist ein Anker bereits fest montiert; dieser hängt am Bugspriet und wird in der Regel über eine elektrische Winsch betätigt. D.h., die von der Länge auf das See-gebiet angepasste Ankerkette wird über die Winsch aus dem Ankerkasten herausgelassen bzw. in denselben zurückgeführt. Bekanntlich benötigt der Anker eine Kettenlänge, die der zwei- bis dreifachen Wassertiefe entspricht, um am Grund einen soliden Haltewinkel zu haben; zudem dämpft die Kette die Bewegungen des Bootes und der Anker reisst nicht so schnell aus. Mehr Kettenlänge ist also grundsätzlich immer sicherer, hat aber den Nachteil, dass sich der Schwjokreis des Bootes vergrössert, was in engen Buchten oft kritisch ist. Zudem muss man sich über die vorhandene Wassertiefe im gesamten Schwjokreis sicher sein. In Gezeitengewässern muss man dabei auch noch berücksichtigen, was passiert, wenn die Wassertiefe abnimmt.



Nutzt man anstelle der Kette eine Ankertrosse, so sollte man diese länger stecken, da eine Trosse weniger Gewicht als eine Kette hat oder man nutzt ein zusätzliches Ankergewicht, dass die Trosse beschwert. Ein Ankergewicht kann auch Sinn machen, wenn man in Häfen ankert und die Ankerkette flach halten möchte.



Die Haltekraft eines Ankers hängt wesentlich von der Beschaffenheit des Seegrundes ab, den man entweder aufgrund einschlägiger Revierfahrung kennt oder mittels einer Bodenprobe ermittelt; zudem finden sich zur Bodenbeschaffenheit auch Hinweise in der Seekarte. Zu bevorzugen sind fester Sand, Ton und Lehm, weniger geeignet sind felsige und stark verkrautete Böden.



A Stockanker Sand, Lehm
(schwer und sperrig, nicht Yacht-tauglich)



B40

B Danforthanker Sand, Schlick, Erde



C Pflugscharanker Sand, Schlick
(auch CQR-Anker genannt)



D Pilzanker (wurde primär für Feuerschiffe entwickelt)



E Bruceanker Sand, Schlick
(ähnlich Pflugscharanker, aber sperriger)

F Patentanker klappbare Flunken



G Faltanker klappbar (für Dinghi)



Die Auswahl der Anker und Ankerketten richtet sich auch nach der Bootsgrösse, so gibt es entsprechende Empfehlungen der Klassifikationsgesellschaften:

Verdrängung (in Tonnen)	Gewicht (kg) für 1. Anker	Gewicht (kg) für 2. Anker	Kettenlänge (m)	Kettendurchmesser (mm)
2	14	12	45	6
3	16	13	48	6
4	17	14	50	7
5	18	15	52	7
6	20	17	54	7
8	23	20	58	8
12	28	24	65	8
17	33	28	72	9
23	39	33	80	10
29	46	39	86	10
36	53	45	94	11
44	62	53	105	13
52	71	60	114	13

Verzinkte Ankerketten sind Standard. Die Verzinkung ist nach 3-5 Jahren zu erneuern. Dies entfällt bei Edelstahlketten, die sich zudem im Ankerkasten besser verteilen und eine höhere Bruchlast aufweisen. Zudem haftet Dreck an Edelstahlketten schlechter. Erst bei Wassertemperaturen oberhalb von 34,5° können auch Edelstahlketten anfangen zu korrodieren. Ein Abspülen mit Frischwasser zum Entfernen des Meersalzes verlängert die Lebensdauer; ein weiterer Tipp ist es die Kette nach 2-3 Saisons zu drehen.

Der Werkstoff der Edelstahlkette ist für ihre Beständigkeit wichtig; die Qualität einer Edelstahlkette wird durch die Klassifizierung nach DIN (Deutsches Institut für Normung) oder AISI (American Iron and Steel Institute) deutlich. Zu empfehlen sind Ketten aus nichtrostendem Stahl mit der Werkstoffbezeichnung DIN 1.4404 bzw. AISI 316L (L steht für Low Carbon), da diese einen niedrigen Kohlenstoffgehalt aufweisen, was sich positiv auf die Korrosionsbeständigkeit auswirkt. In warmen Gewässern sollte man noch eine Stufe höher gehen und Ketten aus Duplex- (DIN 1.4462 bzw. AISI 318LN) oder Superduplex-Edelstahl (DIN 1.4507 bzw. AISI F255) einsetzen. Die Qualität einer Edelstahlkette wird auch an ihrer Güteklasse erkennbar. Bei einem identischen Durchmesser haben Ketten einer höheren Güteklasse eine höhere Bruchkraft, das heisst sie vertragen eine stärkere Belastung. DIN 1.4404 bzw. AISI 316L: Güteklasse 60 - DIN 1.4462 bzw. AISI 318LN: Güteklasse 60+ - DIN 1.4507 bzw. AISI F255: Güteklasse 70+. Zudem ist darauf zu achten, dass die Kette nicht von Hand, sondern mit einem zugelassenen Verfahren (Pressstumpf- oder Abbrennstumpfschweissung) maschinell geschweisst wurde.

Eine Hilfe beim Stecken der Kette ist es diese alle 10 m mit einer farbigen Markierung zu versehen, um zu wissen wieviel Kette schon ausgelaufen ist; zum Beispiel indem man den Farbcode vom Snookerspiel nutzt:

10 m	rot
20 m	gelb
30 m	grün
40 m	braun
50 m	blau
60 m	pink
70 m	schwarz
80 m	weiss

Für ein sicheres Ankern problematisch sind drehende Winde (siehe auch: Kapitel 8 «Thermische Einflüsse auf den Wind»), Tidenströme und unterschiedliche Gezeitenhöhen. In solchen Ankerlagen entsteht ein enormer Zug auf den Anker und reisst diesen womöglich aus. Natürlich muss man nach dem Ankern sofort die Ankerposition ermitteln und diese (mit der Ankerzeit) ins Logbuch eintragen. Egal, ob man die Ankerposition mit GPS oder mittels terrestrischer Peilungen ermittelt hat, muss die Ankerposition permanent mit diesen Koordinaten abgeglichen werden. Verändert sich die Position über den Schwojenkreis hinaus, ist wahrscheinlich Handlungszwang gegeben. Deshalb ist es gängige Praxis jemanden von der Crew an Bord als Ankerwache zu bestimmen, auch dann, wenn man am GPS oder am Radar die elektronische Ankeralarmierung aktiviert hat. Das Verlassen der geankerten Yacht durch die vollständige Crew verbietet sich.

Besonders gefährlich sind Ankerstellen vor felsigen Küsten ohne Schutzhäfen bei aufländigem Wind. Eine solche Legerwall-Situation ist unbedingt zu vermeiden und man sollte bei den geringsten Anzeichen für eine mögliche Drehung des Windes sofort einen sicheren Ankerplatz aufsuchen. **Allerdings können auch in Lee liegende Buchten weniger Schutz bieten als gedacht, wenn sie von Bergen umgeben sind. Dann müssen wir dort mit unangenehmen Fallböen rechnen.**

C31

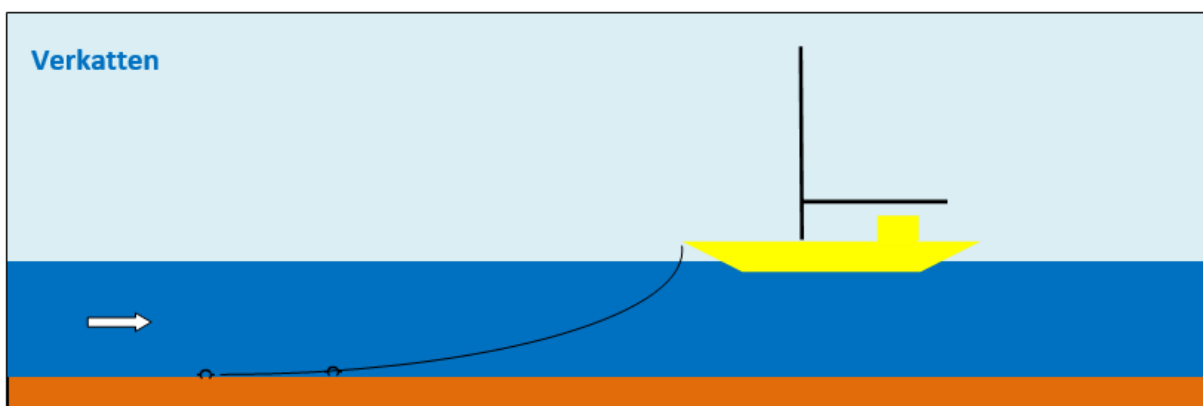
Bei der Auswahl des Ankerplatzes ist auch darauf zu achten, welche anderen Schiffstypen in der Nähe ankern. **Motor- und Segelyachten haben oft nicht dieselbe Ausrichtung zum Wind**, weil sie aufgrund ihres unterschiedlichen Unterwasserschiffes nicht gleich schnell auf Winddreher reagieren.

B28

Beim „Fallenlassen“ des Ankers ist vorher darauf zu achten, in welche Richtung sich unser Boot ausrichten wird. Dafür entscheidend sind die Wind- und die Stromrichtung. Welche Kraft überwiegt, ist auszuprobieren, um zu vermeiden, dass sich unsere Yacht über den geworfenen Anker mit seiner Kette dreht und Schäden am Unterwasserschiff entstehen oder sich die Ankerkette bzw. -trosse an der Schiffsschraube oder dem Ruder verfängt.

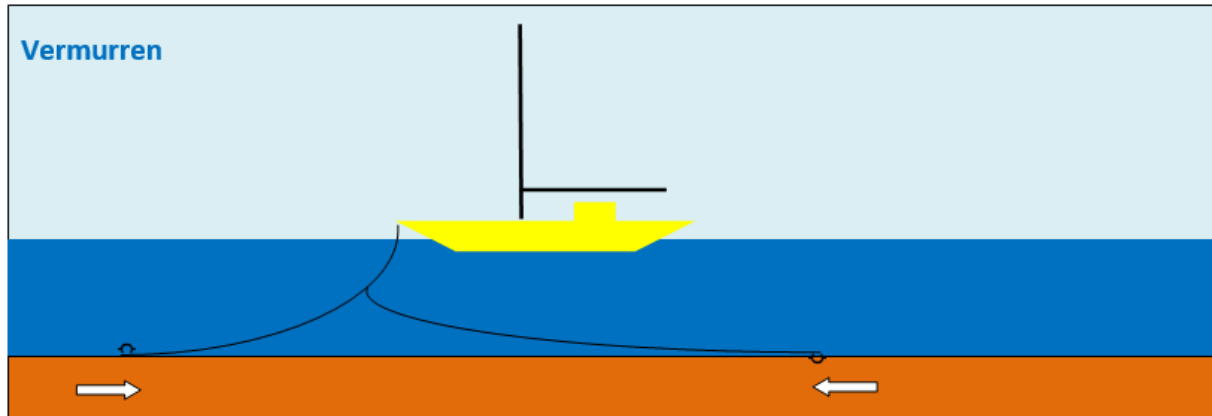
Nach dem Ankerfall muss der Ankerball gesetzt werden; bei Segelbooten in der Regel am Spifall. Nach Sonnenuntergang oder bei schlechter Sicht wird das Ankerlicht gezeigt. Zudem ist es üblich über dem Anker eine Ankerboje (Döpfer) zu setzen, die dessen Position kenntlich macht.

Um bei widrigen Ankersituationen die Sicherheit zu erhöhen kann man auch zwei Anker an einer Ankerkette führen, die man in einem Abstand angeschlagen hat, welcher in etwa der Wassertiefe entspricht; man spricht bei dieser Variante vom „**Verkatten**“.

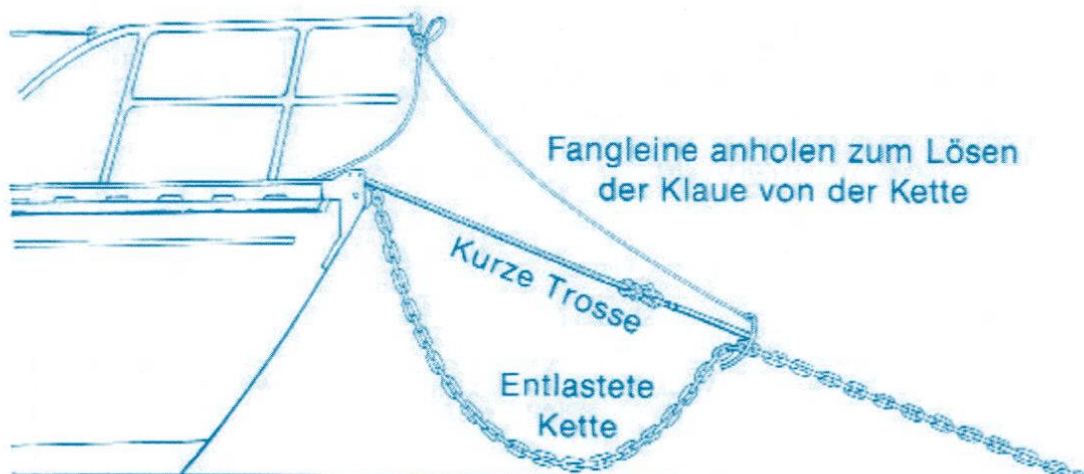


Eine andere Art mit zwei Ankern zu arbeiten ist das „**Vermurren**“. Bei dieser speziellen Technik werden zwei Anker, die jeweils an einer eigenen Kette hängen, in entgegengesetzter Richtung ausgebracht und ihre Ketten unter der Wasseroberfläche miteinander verbunden. Ein solches Vorgehen kann man in Tidengewässern anwenden, weil bei der Kenterung des Stroms das Boot auch bei Zug in entgegengesetzter

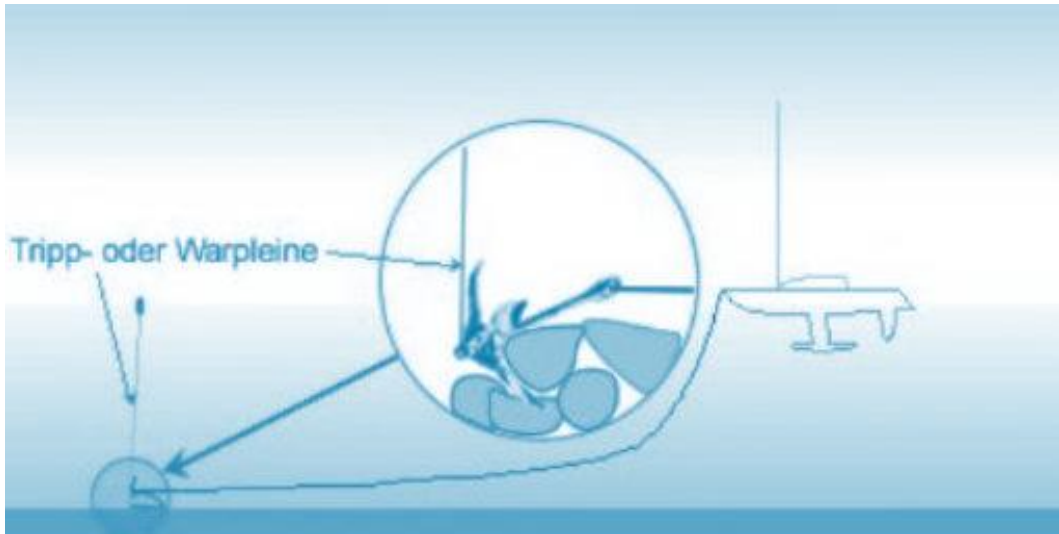
Richtung seinen Halt behält. Ausserdem verringert sich durch das Vermurren auch der Radius des Schwirnenkreises.



Beim Ankern kann ein enormer Zug auf die Ankerkette entstehen, leider sind die Bugrollen oder Führungsschienen der meisten Bugbeschläge dafür nicht ausgelegt. Deshalb ist es zu empfehlen den Bugbeschlag zu entlasten, indem man eine Ankerkralle setzt, die an den beiden Bugklampen angeschlagen ist.



Eine andere Empfehlung betrifft das Setzen einer sogenannten Trippleine; diese dient dazu, einen verklemmten Anker zu befreien. Sie ist mit einem Ende am unteren Ende des Ankerschaftes befestigt; das andere Ende führt zu einer Boje an der Wasseroberfläche. Will man den Anker bergen, so fasst man die Boje und zieht den Anker an der Trippleine herauf.

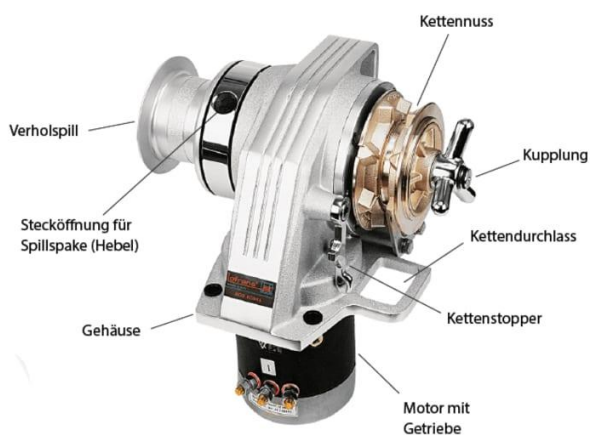


Bei der Nutzung einer elektrischen Ankerwinde gibt es besondere Verhaltensregeln:

- Den Schalter für die Ankerwinde nur auf „on“ stelle, wenn sie genutzt wird, um eine unbeabsichtigte Betätigung auszuschliessen.
- Den aufgeholten Anker mit einer Leine zusätzlich sichern.
- Während des Ablassens und Aufholens des Ankers Unbeteiligte auf Abstand halten, da vom Spill und der Kette ein grosses Verletzungsrisiko ausgeht.
- Nutzung nur bei laufendem Motor (um die Nachladung der stark beanspruchten Batterie zu sichern).
- Regelmässiges Schmieren.

Das Ablassen des Ankers kann beschleunigt werden, indem man die Kette durch das Öffnen der (Schleif) Kupplung frei laufen lässt. Dies kann genutzt werden, wenn beispielsweise durch Antriebsausfall ein Aufstoppen durch Rückwärtsfahrt nicht möglich ist oder klar ist, dass der verbleibende Weg bis zu Kollision zu kurz ist.

Je nach Bootsgrösse kommen unterschiedliche Winsch-Modelle zum Einsatz. Grosse Winschen verfügen zumeist noch über ein zusätzliches Spill zum Durchsetzen von Muringleinen. Der Skipper muss seine Crew mit den Spezifika der verbauten Winsch vertraut machen.



Vertikale Winsch für grosse Yachten



Horizontale Winsch für kleinere Boote

Hafenetikette

Hier ein paar Verhaltensgrundsätze für das Einlaufen und den Aufenthalt in Häfen:

- Beim Einlaufen in den Hafen ist auf eine angemessene Kleidung zu achten; das Tragen von Badekleidung ist nicht angemessen – schon gar keine FKK.
- Möglichst vor dem Einlaufen machen wir uns im Hafenhandbuch über die Lage der Gastliegeplätze schlau. Gegebenenfalls lassen wir uns über Funk vom Hafenmeister einen freien Liegeplatz zuweisen.
- Machen wir unser Schiff an Land fest und ist am Poller bereits eine Festmachertrosse eines anderen Schiffes belegt, führen wir unsere eigene Trosse unter der anderen durch, um zu verhindern, dass das andere Schiff durch unsere Landleine blockiert wird.
- Nach dem Festmachen schießen wir den losen Part der Festmacherleinen auf und legen sie so auf die Pier, dass niemand über sie stolpern kann.
- Möchten wir längsseits an einem anderen Schiff festmachen, fragen wir bei diesem zunächst nach Erlaubnis. Vor- und Achterleine werden dann korrekt an Land belegt und die Vor- und Achterspring am Innenlieger.
- Wenn wir in einem gefüllten Hafen damit rechnen, dass weitere einlaufende Schiffe bei uns längsseits festmachen müssen, um im Päckchen zu liegen, bringen wir unsere Fender bereits auch an der freien Seite aus. Zudem helfen wir dem neu Angekommenen mit, in-dem wir seine Trossen annehmen und bei uns belegen.
- Innenliegende Boote, die im Päckchen liegen, werden immer nur vor dem Mast überquert und nicht in Strassenschuhen betreten. Bei der Verlegung des Landstroms und beim Bunkern von Wasser versuchen wir unsere Nachbarn nicht mehr als unvermeidlich zu stören. Natürlich stellen wir sicher, dass wir kein abgestandenes Wasser bunkern, aber Trinkwasser ist vielerorts ein kostbares Gut und wir sollten es nicht verschwenden.
- Um unnötigen Lärm zu vermeiden, wird der Grossbaum angedirkt und die Grossschot dichtgeholt; der Grossbaum wird zusätzlich von der Baumnock zum Achterstag mit einem Bändsel gesichert. Die Fallen werden ebenfalls mit Bändseln von den Wanten her vom Mast abgespannt. Im Hafen ist lautes Rufen von Schiff zu Schiff ebenso verpönt wie laute Unterhaltungen oder Musik an Deck nach 22:00 Uhr.

Sobald unser Schiff definitiv festgemacht ist, melden wir uns beim Hafenmeister an (Schiffs- und Personaldokumente mitnehmen!) und bezahlen die Liegeplatzgebühr (=Bringschuld).

Ein- und Ausklarieren

Bei grenzüberschreitenden Seereisen müssen wir bei der Passagenplanung berücksichtigen, dass wir im neuen Gastland zuerst einen offiziellen Einklarierungshafen anlaufen. Diese „Ports of entry“ finden wir im Hafenhandbuch und im Reeds Nautical Almanac.

B41

Bereits beim Einlaufen in die fremden Hoheitsgewässer setzen wir unter der Steuerbordsaling die Gastlandflagge und darunter die Signalflagge „Q“. Damit signalisieren wir der zuständigen Behörde, dass die Zollabfertigung und die Einreiseformalitäten noch nicht erledigt sind. Achtung: In Deutschland gilt eine andere Regelung, hier darf die Flagge „Q“ nicht verwendet werden, stattdessen ist der „Dritte Hilfsstander“ vorgeschrieben.

Falls die Behördenvertreter nicht an Bord kommen, begibt sich der Schiffsführer nach dem Einlaufen und Festmachen unverzüglich mit den Dokumenten (Schiffspapiere, Crewliste, Reisepässe, etc.) zur Zollstelle. Die Reisepässe (bzw. ID-Karten) und die Visumpapiere sind während einer Auslandsreise grundsätzlich beim Skipper in Verwahrung, der sie zusammen mit der Crewliste unter Verschluss hält.

Gegebenenfalls deklariert der Skipper auch nicht zollfrei eingeführte Waren; dabei ist zu beachten, dass auch der Tankinhalt ein Thema für die Mehrwertbesteuerung sein kann, je nachdem wo er gebunkert wurde. Bestimmte Länder beschränken die Einfuhr von Bargeld, so dass grössere mitgeführte Geldmengen anzugeben sind. Auch bestimmte mitgeführte Medikamente, die in manchen Ländern als Drogenbesitz gewertet werden, sind unbedingt mit anzugeben. Ebenso an Bord befindliche Waffen, dies gilt auch für pyrotechnische Signalwaffen. Solange die Einklarierung nicht beendet ist, darf kein Crewmitglied das Boot verlassen und die Q-Flagge bleibt so lange gehisst.

Umgekehrt muss vor dem Verlassen des Landes bei einer dortigen Amtsstelle ausklariert werden. Die Ausreisegenehmigung kann aufwendig sein, vermeidet aber mögliche Probleme bei der Einreise im neuen Land.

Bei Reisen innerhalb der Europäischen Union, konkret innerhalb der Grenzen des „Schengener Abkommens“, gibt es keine Grenzkontrollen und Zollabfertigungen mehr. Zu Kontrollzwecken können der Grenzschutz und die Zollabfertigung im Hafen und auf See aber jederzeit an Bord kommen.

Flaggenführung

Die korrekte Einhaltung der Flaggenetikette ist auch heute noch ein Zeichen guter Seemannschaft und wird in bestimmten Ländern sehr ernst genommen. Man muss sich als Schiffsführer unbedingt mit den lokalen Gepflogenheiten auskennen. Grundsätzlich müssen alle Flaggen am Flaggenstock und unter der Saling bis dicht an den Flaggenknopf bzw. bis dicht unter die Saling vorgehisst werden; sauber und in unversehrtem Zustand sein. Flaggleinen dürfen keine Lose haben. Ungepflegte oder schlecht gesetzte Flaggen und Ständer gelten als unfein. Ausser den nachstehend aufgeführten Flaggen und Ständern sollen keine anderen Flaggen und Ständer ständig gefahren werden:

Die Nationalflagge (auch „Nationale“ genannt)

Mit der Nationalflagge wird die Nationalität des Schiffes deklariert. Eine gecharterte Yacht führt grundsätzlich die Nationalflagge ihres Eigners. Sie wird am Flaggenstock (40° Neigung) im Heck, am Achterliek des Grossegels (nicht am Achterstag!) oder auf dem Besantopp gesetzt und ist von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zu führen. Auf offener See und bei schlechtem Wetter kann sie eingeholt werden, muss bei der Begegnung mit Marineeinheiten oder dem Zoll wieder gesetzt werden. Ist das Schiff voraussichtlich bei Sonnenuntergang nicht bemannt, ist sie bereits beim Verlassen der Yacht einzuholen. Die Lieklänge der Nationalflagge sollte für Yachten etwa 1/20 stel der Schiffslänge betragen; das Seitenverhältnis bei 6:10 liegen.

B42

Club- oder Verbandsstander

Jede in Dienst gestellte Yacht muss vom Ansegeln bis zum Absegeln den Ständer des Clubs oder Verbandes führen, bei dem sie eingetragen ist, auch wenn sie keine ständige Besatzung hat. Der Ständer des Clubs oder des Verbandes, bei welchem die Yacht eingetragen ist, weht Tag und Nacht im Grosstopp oder unter der Saling (in Heimatgewässer auf Steuerbord / im Ausland auf Backbord). Es darf nur ein einziger Club- oder Verbandsstander geführt werden.

Gastlandflagge

Sobald man in die Hoheitsgewässer eines besuchten Gastlandes einläuft, hat man dessen Nationalflagge bis zum Verlassen der Hoheitsgewässer unter der Steuerbordsaling zu führen. Die Gastlandflagge wird zusammen mit der Nationalflagge geführt; zu Sonnenaufgang direkt nach der Nationalflagge gesetzt und zu Sonnenuntergang direkt vor der Nationalflagge eingeholt. Bei Einfahrt in den Hafen eines Gastlandes haben Yachten die Flagge des Gastlandes gesetzt, nicht jedoch die Flaggen zuvor besuchter Länder. Eine akzeptierte Ausnahme ist das Setzen aller besuchten Länder bei der Ankunft nach einer Weltumsegelung.

D1

Flaggen setzen

Auch das Setzen der Flaggen folgt einer Tradition. Die Flagge wird in gefaltetem Zustand gehisst und dann vorgezeigt:

So setzt man Flaggen



Flaggengruss

Hoheitliche Schiffe auf See und im Hafen, insbesondere Schiffe der Kriegsmarine, werden durch „Dippen“ der Nationalflagge begrüsst. Besonders in Grossbritannien und in den skandinavischen Ländern wird darauf Wert gelegt. Dazu holt man die Nationalflagge halb nieder (bzw. hält den Flaggenstock horizontal), und heisst sie erst wieder, wenn der Flaggengruss erwidert wurde, d.h. wenn das andere Schiff seine Nationalflagge nach dem Dippen wieder gesetzt hat. Der Flaggengruss ist freiwillig, die Erwidern eines Grusses jedoch Pflicht.

Flaggenparade

Die Flaggenparade ist eine Tradition vornehmlich in nördlichen Seegebieten. Es geht um das gemeinsame Hissen und Niederholen der National- und Gastlandflaggen durch alle anwesenden Schiffe. Das Hissen erfolgt von Mai bis September um 0800, ansonsten um 0900; das Niederholen zu Sonnenuntergang, spätestens um 2000. Koordiniert wird das Setzen und Einholen am Flaggmast des lokalen Yachtclubs, der Marinstation oder durch ein anwesendes Kriegsschiff. Versäumnisse bei der Flaggenparade gelten als Missachtung der am Platz wehenden Nationalflagge.

Flaggengala

Bei festlichen Anlässen flaggen die Yachten im Hafen und vor Anker „über die Toppen“. Zum Ausflaggen werden ausschliesslich die Signalflaggen verwendet. Sie werden vom Vorschiff über die Toppen bis zum Achterschiff gesetzt. Dabei ist die Reihenfolge: Ein Stander oder Wimpel, anschliessend zwei Flaggen usw., vorgegeben. Eine andere Regelung legt die richtige Reihenfolge der Beflaggung vom Vorschiff nach Achtern wie folgt fest:

A - B - C - 1 - D - E - F - 2 - G - H - I - 3 - J - K - L - 4 - M - N - O - 5 - P - Q - R - 6 - S - T - U - 7 - V - W - X - 8 - Y - Z - 9 - Null

Signalflaggen

Mittels der Signalflaggen werden Botschaften ausgetauscht und Befehle erteilt; sie dürfen nach dem Internationalen Signalbuch nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und sind sofort wieder einzuholen, wenn der Signalaustausch beendet ist. Einzige Ausnahme ist die Flaggengala. Will ein Schiff einem anderen eine Nachricht übermitteln, dann setzt es seine Landesflagge und das Unterscheidungssignal des anzurufenden Schiffes. Das Unterscheidungssignal besteht aus vier Flaggen, die dem funktelegraphischen Rufzeichen entsprechen.

Die Grösse der Signalflaggen ist so zu wählen, dass sie auch aus grösserer Entfernung erkennbar sind. Neben den aufgeführten Einzelsignalen gibt es auch Flaggenkombinationen mit definierter Bedeutung, zum Beispiel „N über C“ als Notalarmierung oder „G über W“ als Mann-über-Bord.

Zum Herunterladen des vollständigen «[Flaggenalphabetes](#)» nutze den nebenstehenden QR-Code.



Passagenplanung

Basierend auf dem Verlauf der Strecke, der Distanz, den Revierkenntnissen, den Schifffahrtsinformationen, den Wetterdaten, den Gezeitenangaben, den Schiffsdaten (z.B. der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit), der Seegängigkeit des Bootes, der Crewschätzung etc. ist es die Aufgabe des Skippers sich Gedanken zu machen, wie er einen Törn durchführen möchte. Zu einem gut vorbereiteten Törn gehört also eine umfassende Planung.

Der Begriff Passagenplanung ist dem britischen Sprachgebrauch entlehnt, dort wird dafür der Begriff "passage planning" genutzt. Ein Törn besteht oft aus mehreren solchen Passagen, die in der elektronischen Navigation auch als Routen definiert sind.

Faktisch vollzieht sich die Planung also stufenweise auf mehreren Ebenen: Grob auf der Ebene der Törn-Planung, konkreter auf der Ebene der Routenplanung und im Detail auf der Ebene der Wegpunktplanung.

Törn-Planung

Ein Törn ist die komplette Strecke zwischen dem Ort zu Reisebeginn und dem Ort zu Reiseende. Für die Planung wird der Törn in Routen zerlegt. Jede Route ist eine Strecke (meist Tagesstrecke) zwischen einem Ausgangs- zu einem Zielort (also zumeist Häfen oder Ankerbuchten).

Auch freie Tage für Landgänge finden auf der Ebene der Törn-Planung Berücksichtigung. Auf diese Weise erhält man ein erstes Bild vom möglichen Törnverlauf und kann eine unangemessene Törn-Planung frühzeitig erkennen. Dies ist besonders bei Chartertörn mit einem fixen Abgabetermin wichtig. Zudem gewinnt man hierdurch Rückschlüsse für die Fragen der Proviantierung.

Natürlich benötigt man für bereits diese grobe Planung Bootskennnisse beispielsweise bezüglich des Geschwindigkeitspotentials und der Verbrauchswerte. Für die folgenden detaillierten Planungsstufen werden dann noch weitere Angaben zum Boot (beispielsweise der Tiefgang für Tidenplanungen) benötigt. Damit diese Eckdaten im Bedarfsfall sofort für navigatorische Nachprüfungen zur Verfügung stehen, sollte man zuallererst ein entsprechendes Datenblatt anlegen. Für die Beschaffung solcher Informationen greift man am besten auf die Schifffapapiere, das Eignerhandbuch und sonstige Werftunterlagen zurück.

Auf dieser Planungsebene beschäftigt man sich auch damit, ob die Route für das Boot und für die Crew zumutbar ist und legt einen Plan B (**contingency plan**) fest, damit man gegebenenfalls auch auf der Fahrt auf eine andere Reiseroute vorbereitet ist. Eine kompetente Stelle an Land sollte über die Planungen, insbesondere über die erwartete Ankunftszeit am Zielhafen informiert sein.

Als Planungshilfe steht das [Formblatt «Törn-Planung»](#) zur Verfügung. Es kann über den nebenstehenden QR-Code abgerufen werden.

Ist der Törn optimiert, geht man zur Planung der einzelnen Routen auf dem Törn über.



Routenplanung

Jede Route ist also eine Teilstrecke eines Törns und betrifft ein überschaubares Seegebiet, welches in einem überschaubaren Zeitraum durchfahren wird. Auf der Ebene der Routenplanung werden die für den betreffenden Reiseabschnitt relevanten Tagesdaten (Distanz, erwartete Passagezeit, Tide, Meteo, Ver- und

Entsorgung), die Kommunikationswege und die Besonderheiten am Ausgangs- und Zielhafen (siehe Hafenhandbücher etc.) aufbereitet. Die Planung sollte auch auf mögliche Fluchthäfen (harbours of refuge) ausgedehnt werden, die man bei unerwarteten Problemen anlaufen könnte. Ausserdem soll geprüft werden, ob man seine Routenplanung zur Sicherheit einer geeigneten Person an Land mitgeteilt hat.



Als Planungshilfe steht das Formblatt «Routenplanung» zur Verfügung. Es kann über den nebenstehenden QR-Code abgerufen werden.

Liegen die Routen fest, folgt die detaillierte Planung der einzelnen Wegpunkte auf den Routen.

Wegpunktplanung

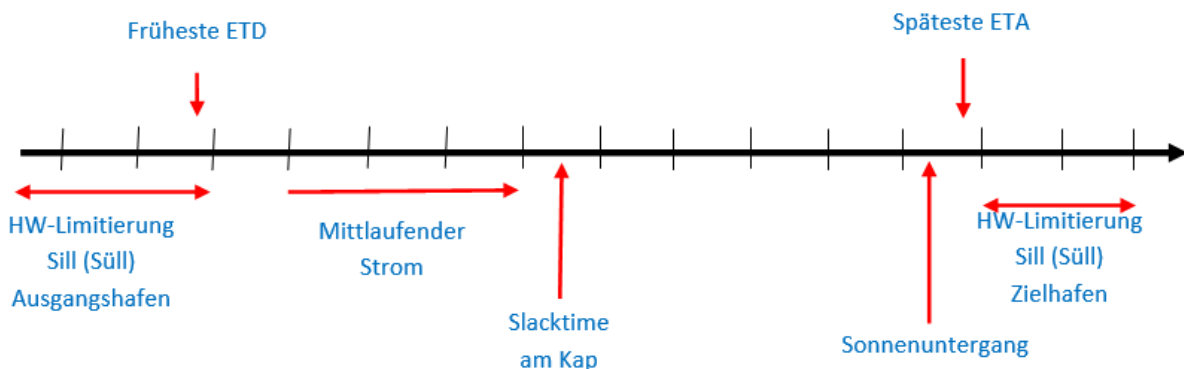
Auf der Route setzt man sich Wegpunkte an Stellen, die einem eine sichere Orientierung erlauben. Von Wegpunkt zu Wegpunkt wird nun definiert, welcher Karten- bzw. Steuerkurs anliegen sollte und mit welcher Fahrt- respektive Ankunftszeit zu rechnen ist. Über die Seekarte abgesicherte Wegpunkte kann man dann zusätzlich im GNSS elektronisch abspeichern.

Dabei muss man entlang der Route, also von Wegpunkt zu Wegpunkt alle relevanten navigatorischen Hinweise recherchieren, so stellen sich beispielsweise die folgenden Fragen:

- Hat der Ausgangshafen einen Sill, den man nur bei einem gewissen Wasserstand überqueren kann? – Gibt es also eine früheste ETD?
- Wird die Passage durch Gezeitenströmungen beeinflusst – konkret wann läuft der Strom mit welcher Geschwindigkeit in welche Richtung?
- Herrschen navigatorische Risiken, wie Stromschnellen und Meereswirbel? Gibt es also Teilstrecken, die aufgrund des Stroms oder bestimmter Erscheinungen nur zu bestimmten Zeiten oder nur bei bestimmten Windstärken bzw. -richtungen durchfahren werden können?
- Befindet sich auf der Route ein Verkehrstrennungsgebiet und verlängert sich dadurch unsere Strecke?
- Hat der Zielhafen einen Sill, den man nur bei einem gewissen Wasserstand überqueren kann? – Gibt es also eine späteste ETA?
- Wann ist Sonnenaufgang bzw. Sonnenuntergang und wann Mondaufgang bzw. Monduntergang (siehe Tabelle im Reeds Nautical Almanac)? Für erwartete Nachtfahrten sind zusätzlich die Lichter der relevanten Navigationshilfen zu erfassen und gegebenenfalls die Reichweite von Lichtern.
- Ist der Zielhafen bei Dunkelheit oder schlechter Sicht sicher ansteuerbar oder ist nur eine Tagansteuerung möglich? Gibt es im Zielhafen besondere Regeln oder Restriktionen? Muss man den Hafenmeister kontaktieren? Muss man in der Marina einen Liegeplatz reservieren?

Als Informationsquellen dienen uns die Seekarte, der Tidenatlas, der Tidenkalender (bzw. der Reeds Nautical Almanac), die Hafenhandbücher, die Bestimmungen der örtlichen Hafenbehörden, die MfS (bzw. NtM) etc.

Es hat sich bewährt nach Abschätzung der erwarteten Fahrtdauer (korrekt wäre eine Berechnung der Fahrt über Grund mit Beschickung für Wind und Strom) einen Zeitstrahl anzulegen und dort alle limitierenden Faktoren anzutragen; sodann versucht man die Abfahrtszeit (ETD) und die Ankunftszeit (ETA) zu bestimmen:



Auf diese Weise erhält man eine Art Fahrplan von Wegpunkt zu Wegpunkt. Vollzieht man die Planung in beide Richtungen, nimmt man also sowohl eine Vorwärtsplanung von der ETD aus als auch eine Rückwärtsplanung von der ETA aus, vor, erhält man für die einzelnen Wegpunkte Zeiträume statt Zeitpunkte. Dies kann in der Praxis helfen, wenn man sich nicht an die Vorwärtsplanung halten kann und man sicher sein möchte, dass die Planung noch aufgeht.

Sodann werden alle markanten Schifffahrtszeichen notiert, die uns bei der terrestrischen Standortbestimmung helfen können.

Nützlich kann es sein bei der Wegpunktplanung auch gleich die Creweinteilung zu bedenken.

Das [Formblatt «Wegpunktplanung»](#) hilft uns dabei die relevanten Daten in eine übersichtliche Darstellung zu bringen. Es kann über den nebenstehenden QR-Code abgerufen werden.



Die IMO hat als Anhang zu ihrer Resolution A 893(21) einen Leitfaden für die Passagenplanung veröffentlicht. Darin werden die vier Phasen der Passagenplanung definiert:

1. **Bewertung (appraisal)**
Sammlung und Auswertung aller für die Reise relevanten Informationen.
2. **Planung (planning)**
Vollständige Vorausschau der geplanten Reise von der Ab- bis zur Anlegestelle unter Berücksichtigung voraussehbarer Unwägbarkeiten – Eintrag in die Papier-Seekarte und Abspeicherung als Route im ENC – Anfertigung von Pilotage-Skizzen (siehe unten)
3. **Ausführung (execution)**
Umsetzung des Plans unter Berücksichtigung der vorherrschenden Bedingungen
4. **Überwachung (monitoring)**
Kontinuierliche Überwachung der Fahrt unter Massgabe der Planvorgaben – Führung des Logbuches – Aufzeichnung des track

Für uns als Skipper bedeutet dies, dass es nicht nur mit der Recherche und der Planung getan ist, sondern wir auch während einer Passage ständig bereit sein müssen, unsere vorausschauenden Überlegungen an die Realität anzupassen.

Die genauen Anforderungen an eine professionelle Passagenplanung finden sich in Chapter V – Annex 23 der International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS). Die ICS (International Chamber of Shipping) hat darüber hinaus in ihrem “Bridge Procedures Guide” umfangreiche Checklisten zur Passagenplanung, zur Navigation in Ozeanen und in Küstengewässern sowie zur Vorbereitung des Einlaufens im Zielhafen

publiziert, die sich allerdings primär an die Berufsschiffahrt richten. Viele der dort aufgeführten Punkte betreffen aber gleichermassen die Sportschiffahrt; so zum Beispiel die Frage, ob es in der Nähe meiner Route Ausweichplätze bzw. Schutzhäfen (port of refuge) gibt, welche ich bei unvorhergesehenen Ereignissen und vor allem auch unter schwierigen Wetter- und Seebedingungen anlaufen kann.

Empfehlenswert ist es die Passageplanung schriftlich abzufassen. Die [Checkliste «Passagenplanung»](#) mit der Auflistung der planungsrelevanten Themen kann dazu als Leitfaden dienen. Sie kann über den nebenstehenden QR-Code abgerufen werden.



Pilotage

Die sogenannten „Pilotage-Skizzen“ sind ein wesentlicher Bestandteil der Passagenplanung. Es handelt sich dabei um handschriftliche Aufzeichnungen des Skippers, mit denen er sich auf die Navigation auf kritische Teilstrecken vorbereitet. In der Regel gehören das Auslaufen bis zur Erreichung des freien Seeraums und die Ansteuerung des Zielhafens bis zum Anlegeplatz zu derartigen Teilstrecken einer Passage, die den Skipper besonders in Anspruch nehmen, vor allem, da hier zu den navigatorischen Aufgaben zusätzliche Schiffsführungsmassnahmen und die Funkkommunikation hinzukommen. Dies gilt auch für anspruchsvolle Strecken während der Passage, wie Kapumrundungen, Verkehrstrennungsgebiete, Durchfahrten durch enge Kanäle und eventuelle Ausweichhäfen.

Abgeleitet sind die „pilotage waters“ aus der Berufsschiffahrt, wo sie jene Seegebiete bezeichnen, in denen die Unterstützung durch einen ortskundigen Piloten angeboten oder sogar vorgeschrieben wird.

Besonders, wenn man als Skipper in unbekanntem Revier unterwegs ist, mit schlechter Sicht rechnen muss oder eine nächtliche Ansteuerung plant, sollte man alle zur Orientierung brauchbaren Navigationshilfen recherchieren und sich Skizzen machen, die zum Beispiel die Fahrwassertonnen mit ihren Nummern (bei Nacht auch ihren Kennungen) enthalten. Auch die Lage der Box, in der man anlegen möchte, könnte Inhalt einer Skizze sein. Nützliche Informationen, wie Tiefenangaben, Radar-geeignete Peilobjekte, Radarfunkbaken (RACON's), Ansteuerungshilfen (wie Deckpeilungen), Funkkanäle etc. gehören ebenfalls mit auf die Skizze.

Die „Pilotage-Skizze“ gehört in eine wasserdichte Sichthülle und mit an Deck, wo man sie bei Bedarf schnell zur Hand hat, ohne beispielsweise in einer ohnedies anspruchsvollen Ansteuerungsphase noch unter Deck gehen zu müssen. Fährt man entlang des Tonnenstrichs sollte man jede Tonne, die man passiert auf der Skizze abhaken (auf der Hülle mit einem wasserlöslichen Stift). So erhält man eine permanente Sicherheit über seinen Standort. Stimmen erwartete Realität und Pilotage-Skizze nicht überein besteht sofortiger Klärungsbedarf.

Es folgen zwei Beispiele für Pilotage-Skizzen auf Basis unterschiedlicher Massstäbe. Die erste Skizze zeigt ein grösseres Seegebiet, den Solent. Diese kann dazu dienen sich einem möglichen Zielhafen zu nähern. Die zweite Skizze ist eine detaillierte Darstellung der Situation bei einer Hafenansteuerung am Beispiel vom Stadthafen von Portsmouth.

Crew-Rotation

Kurze Törns mit der Familie oder Freunden werden oft so geplant, dass man das jeweils nächste Tagesziel vor Einbruch der Dunkelheit erreicht. Die Aufstellung eines Wachplans (siehe Kapitel Crew-Rotation) ist dann recht einfach, weil die Planung von Schlafzeiten entfällt. Dennoch empfiehlt es sich die Aufgaben an Bord zuzuweisen.

Je nach Crewstärke und Crewfähigkeit kann man so beispielsweise folgende Rollen vergeben:

- Skipper / Navigator führt das Schiff und das Logbuch, trifft und verantwortet alle navigatorischen Entscheidungen, beobachtet Boot, elektronische Navigation, Seeverkehr, Crew, Wetter, etc. und passt die Planung laufend an die Situation an
- Radio-Operator übernimmt die Einstellung und Bedienung der Funkanlage(n).
- Watchkeeper / Helmsman steht am Ruder, hält den vorgegebenen Kurs, gibt dem Skipper Rückmeldungen zu wichtigen nautischen und sicherheitsrelevanten Beobachtungen, empfiehlt Massnahmen zur Schiffsführung wie Trimm, Reffen etc.
- Engineer macht den Maschinen- und Bootscheck vor dem Auslaufen und überwacht/managt die Bootstechnik unter Deck
- Deckhand macht sich beim Klarschiffmachen, bei Manövern nützlich
- Chef / Mother kümmert sich um Verpflegung und Gemütslage der Crew
- Cleaner hält das Schiff sauber, macht den Abwasch und kümmert sich um den Müll

Die Zuständigkeiten können – die Eignung eines jeden vorausgesetzt - jeden Tag wechseln. Die Rotation sollte vorgängig geplant werden und an geeigneter Stelle sichtbar ausliegen.

Wachplan

Auf Yachten mit kleiner Besatzung kommt dem Wachplan besondere Bedeutung zu. Sind Nachtfahrten geplant, muss zu Törnbeginn eine für alle Crewmitglieder klare Einteilung stattfinden. Je mehr Crewmitglieder an Bord sind, desto einfacher ist es eine Einteilung zu treffen, die jedem noch genügend Schlafzeit bietet. Bei grösseren Crews ist es üblich, dass der Skipper, eventuell auch der Co-Skipper, der Navigator und/oder der Smutje vom Wachdienst befreit werden. Der Skipper wird seine Schlafzeiten so wählen, dass er bei anspruchsvollen Distanzen auf „Standby“ ist, also angezogen bleibt und sofort einsetzbar ist. Dies gilt beispielsweise bei schwerer See, schlechter Sicht, in stark befahrenen Gewässern oder in Revieren mit Untiefen.

Ein anderer Aspekt ist die Erfahrung der Crew. Sofern es die Crewstärke zulässt, sollten unerfahrene Crewmitglieder in ihrer Wachzeit noch ein erfahrenes Crewmitglied zur Seite haben.

Ausser in viel befahrenen Gewässern ist es üblich alle 15 Minuten einen Rundumausguck zu halten. Vor allem, wenn die Wache nur durch ein einzelnes Crewmitglied bestritten wird, empfiehlt es sich ein Erinnerungssignal zu programmieren, um an den Ausguck erinnert zu werden (beispielsweise mittels einer Eieruhr). Zusätzliche elektronische Hilfsmittel, wie ein Radargerät mit sinnvoll programmiertem CPA (Closest point of approach) und TCPA (Time to CPA) sind natürlich hilfreich. Als Faustregel gilt in stark befahrenen Gewässern ein CPA von 0,5 sm und eine TCPA von 10 Minuten; in verkehrsarmen Regionen können der CPA auf 2-3 sm und die TCPA auf 30 Minuten gesetzt werden. Dies liegt aber immer im Ermessen des Skippers.

Der Skipper muss bei der Wacheinteilung auch die Temperaturen berücksichtigen. Bei kalter Witterung kann eine Verkürzung der Wachen auf zum Beispiel 2 Stunden erforderlich sein, um die Crew bei Kräften zu halten. Ansonsten werden klassisch 4-Stunden-Wachen gebildet.

Wachzeiten	Klassischer Wachplan	Wachteam 1	Wachteam 2
0800 - 1200	Vormittagswache	X	
1200 - 1600	Nachmittagswache		X
1600 - 2000	Abendwache	X	
2000 - 2400	Erste Nachtwache		X
0000 - 0400	Zweite Nachtwache	X	
0400 - 0800	Morgenwache		X
0800 - 1200	Vormittagswache	X	
etc.			

Neben dem klassischen Wachplan, bei dem die Wache alle vier Stunden wechselt, gibt es zahlreiche andere Varianten, darunter die sogenannte Kreuz- oder Plattfusswache. Bei dieser wird ein 4-Stunden-Intervall (bevorzugt am Nachmittag oder am Abend) noch einmal in zwei 2-Stunden-Wachen aufgeteilt, dadurch wird vermieden, dass immer dieselbe Crew in die unbeliebte „Hundewache“ von 00:00 Uhr bis 04:00 Uhr gehen muss.

Wachzeiten	Kreuz- bzw. Plattfusswache	Wachteam 1	Wachteam 2
0800 - 1200	Vormittagswache	X	
1200 - 1600	Nachmittagswache		X
1600 - 1800	Erste Abendwache	X	

1800 - 2000	Zweite Abendwache		X
2000 - 2400	Erste Nachtwache	X	
0000 - 0400	Zweite Nachtwache		X
0400 - 0800	Morgenwache	X	
0800 - 1200	Vormittagswache		X
etc.			

Beim schwedischen System gibt es tagsüber zwei 6-Stunden-Wachen und nachts drei 4-Stunden-Wachen, mit demselben Effekt.

Wachzeiten	Schwedisches System	Wachteam 1	Wachteam 2
0800 - 1400	Vormittagswache	X	
1400 - 2000	Nachmittagswache		X
2000 - 2400	Abendwache	X	
2400 - 0400	Nachtwache		X
0400 - 0800	Morgenwache	X	
0800 - 1400	Vormittagswache		X
etc.			

Die Wachteams (WT) können aus einer oder mehreren Personen bestehen. Wenn es die Mannschaftsstärke erlaubt, sollte man bevorzugt Zweierwachen einsetzen.

Bei grösseren Crews hat man ohnedies mehr Flexibilität und kann auch auf ein rotierendes System mit Überlappungen setzen; dabei sind die Wachen ständig doppelt mit wechselnden Partnern besetzt und bieten mehr Abwechslung.

Wachzeiten	Wachteam 1	Wachteam 2	Wachteam 3	Wachteam 4
0000 - 0400	X			
	0200 - 0600	X		
0400 - 0800			X	
	0600 - 1000			X
0800 - 1200	X			
	1000 - 1400	X		
1200 - 1600			X	
	1400 - 1800			X
1600 - 2000	X			
	1800 - 2200	X		
2000 - 2400			X	
	2200 - 0200			X
etc.				

Eine andere Überlegung ist, dass man die Crewmitglieder nicht nur in die beiden Modi „on“ oder „off“ (= Freiwache) einteilt, sondern in ihrem persönlichen Wachrhythmus auch auf „Stand-by“ setzt. Man darf nie vergessen, dass der oder die Wachhabenden auch mit warmen Getränken und Mahlzeiten versorgt werden müssen, um die Konzentration zu erhalten.

Proviantierung

Das leibliche Wohl der Crew ist ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Stimmung an Bord. Hungerige Crewmitglieder sind oft gereizt oder nicht mehr voll einsatzfähig, was auch die Sicherheit negativ beeinflussen kann. Deswegen ist die Proviantierung ein weiterer wesentlicher Aspekt einer professionellen Schiffsführung. Anders als an Land kann man auf See nicht spontan auf das Angebot im Lebensmittelmarkt zugreifen. Die Proviantierung muss also darauf abgestimmt werden, wie viele Crewmitglieder an Bord für welchen Zeitraum versorgt werden müssen, ohne dass man Ware oder für die Zubereitung erforderliche Zutaten nachkaufen kann.

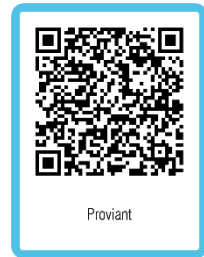
Dies ist eine anspruchsvolle und verantwortungsvolle Aufgabe, bei der sich der Skipper am besten durch einen erfahrenen Smutje unterstützen lässt. Im Vorfeld des Törn muss ein ausgewogener Speiseplan aufgestellt werden, der die lokalen Beschaffungsmöglichkeiten berücksichtigt, denn die Ware wird aus logistischen Gründen in der Regel nicht von zuhause mitgenommen, sondern am Ausgangshafen eingekauft. Weil man über das Jahr ein wechselndes Angebot an Frischeprodukten hat, ist auch noch entscheidend, zu welcher Saison man reist. Zur Herausforderung wird die Aufstellung des Speiseplans, wenn man auch noch besondere Speisegewohnheiten (z.B. die von Vegetariern oder Veganern) und allergische Anforderungen (z.B. eine Gluten- oder Laktoseunverträglichkeit) der zu versorgenden Crewmitglieder zu berücksichtigen hat, die man also frühzeitig erfragen muss.

Es gibt also keinen Standard-Speiseplan, den man unverändert von Törn zu Törn gebrauchen könnte. Seegangsprüfte Köche geben – im Rahmen von „Skipper Cooking-Kursen“ - gerne Empfehlungen, welche Speisen auch unter den restriktiven Bedingungen der Pantry einfach anzurichten sind und welche Vorbereitungen man bereits am Vortag im noch ruhigen Hafen treffen kann. Sie machen auch Vorschläge für einen Wochenplan (siehe unten) und geben uns darauf aufbauende Kochanleitungen und Einkaufslisten an die Hand. Bei der Zusammenstellung der Speisen ist auf eine abwechslungsreiche Küche zu achten, die aber auf wenigen Zutaten aufbaut. Die eingekaufte Ware muss variantenreich einsetzbar sein und fehlende Ware kreativ durch andere Produkte ersetzt werden können.

SEVEN SEAS		SEVEN DAYS						
Nordisch-atlantisch		Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Tag 5	Tag 6	Tag 7
Frühstück	Getränke	Obstsaft - Kaffee - Tee						
	Speisen	Gekochtes Ei - Spiegelei - Rührei - Würstchen - Speck - Aufschnitt - Käse - Butter - Marmelade - Cerialien (Haferkleie)						
Lunch	Getränke	Wasser - Softdrinks						
	Suppe	Kartoffelsuppe	Tomatensuppe	Gulaschsuppe Prager Art	Gurkensuppe (kalt)	Rindsbrühe	Linseneintopf	Fisch- / Hummersuppe
	Warmspeise	Pasta all'arabata	Pasta alla Bolognese	Pasta al pesto	Lasagne	Risotto	Pfannkuchen (Apfel, Speck)	Rührei (Speck, Krabben)
Merenda	Getränke	Wasser - Softdrinks - Kaffee - Tee						
	Süssspeise	Cantuccini - Blechkuchen - Sandkuchen						
Dinner	Getränke	Wasser - Softdrinks						
	Salat	Rucola-Salat	Tomatensalat	Krabben-Cocktail	Gurkensalat	Caesar's Salad	Eisbergsalat	Gemischter Salat
	Fisch		Grill-/Bratfisch (Seczunge)		Schalentiere		Matjeseintopf / Heringsstip	
	Fleisch	Rinderfilet (tagliata)		Kalbspitzen / -Geschnetzeltes		Kalbsbraten		Riso Casimir
	Sauce	Pfeffersauce	Sauce Bernaise	Weisswein-Rahmsauce	Hummer- oder Cocktailsauce	Rotweinsauce	Apfel-Sahne-Sauce	Curry sauce
	Beilage	Bratkartoffeln	Kartoffelsalat	Rösti	Salzkartoffeln	Kartoffelpfanne	Pellkartoffeln	Reis (körnig)
	Dessert	Obstsalat - Frische Früchte - Fruchtquark						

Sieht die Törn-Planung auch Nachtfahrten vor, muss die starre Tagesordnung (Frühstück – Lunch - Merenda – Dinner) aufgegeben werden; es empfiehlt sich für die Nachtversorgung Speisen zu bevorzugen, die wieder aufgewärmt werden können.

Für den Einkauf sollte man sich eine Proviantliste anlegen, damit man nichts vergisst und auch die gekauften Mengen zum geplanten Törn passen. Eine anpassbare Muster-[Checkliste „Proviant“](#) kann über den nebenstehenden QR-Code heruntergeladen werden.



Wer schon einmal Lebensmittel und Getränke für den Törn einer mehrköpfigen Crew an Bord verstaut hat, weiss vor welchem Berg man steht. Modern geführte Marinas bieten oft einen Lieferservice an; die zuvor per E-Mail bestellte Ware wird dann bis zum Liegeplatz gebracht. Wenn man den Vorrat an Bierkonserven und sonstigen Spirituosen sieht, der für manchen Chartertörn gebunkert wird, macht man sich schon Sorgen. Der Skipper sollte der Crew vor dem Einkauf klar machen, dass Alkoholkonsum unterwegs absolut verboten ist und auf dem fest gemachten Boot im Hafen nur mit ausdrücklicher Genehmigung durch den Skipper gestattet ist.

Exkurs: Wasserbedarf

Trinkwasser ist sicher die wichtigste Proviantart an Bord. Man sollte von mindestens 2 Liter Wasserbedarf pro Person je Tag ausgehen. Bei Wassermangel dehydriert der Körper, das heisst Nährstoffe und Hormone werden nicht mehr transportiert, die Körpertemperatur kann nicht reguliert werden und es gibt Störungen des Blutkreislaufs und des Stoffwechsels. Nachdem der Körper ca. 2% seines Wasserhaushalts verloren hat, kommt Durst auf. Weiterhin ist Hunger oder Appetit ein Zeichen dafür, dass dem Körper Wasser fehlt. Weitere Anzeichen für einen Wassermangel sind Müdigkeit, Schwindel, Stimmungsschwankungen, Konzentrationsschwäche, Muskelkrämpfe, Gelenkschmerzen, trockene Haut, Darmträgheit, Kopfschmerzen und schlechte Atmung. Generell gilt, dass man viel Wasser und vitaminreiches Obst mitnehmen soll, denn dieses hilft auch einer aufkommenden Seekrankheit zu begegnen. Teetrinken gilt – im Gegensatz zum Kaffeekonsum - auch zur Wasseraufnahme und kann zudem für etwas innere Wärme sorgen. Deshalb ist es nie falsch noch eine Thermoskanne in Reserve vorzubereiten. Zum Süssen kann man auch Traubenzucker verwenden. Bei akuter Wasserknappheit kann man die tägliche Ration auf 0,5 l begrenzen; Seewasser darf keinesfalls getrunken werden, es ruft schwere gesundheitliche Störungen hervor.

Beim Proviant kommt es auch auf die richtige Lagerung an Bord an. Die schwere Getränkevorräte gehören beispielsweise – wegen der Schiffsstabilität – möglichst weit nach unten (Bilge?); Fleisch, Fisch und Milchprodukte müssen getrennt und mit unterschiedlicher Kühltemperatur gelagert werden etc. Es ist also nicht schlecht hierfür jemanden mit Erfahrung einzusetzen. Dies heisst aber nicht, dass der Smutje auch alle allein bekochen muss (siehe Kapitel Crew-Rotation).

