



Seemannschaft – Yachtgebräuche

Der Begriffsinhalt der Seemannschaft

Für unsere nachstehenden Betrachtungen mit einem Schwerpunkt auf Yachtgebräuchen lässt sich der Begriff der Seemannschaft zweckmässigerweise in vier Teile gliedern:

- . Seemännisches Fachwissen
- . Seemännisches Können, Fertigkeiten, Erfahrung
- . Seemännisches Verhalten (für unseren Bereich als „Yachtgebräuche“ zu umschreiben)
- . Seemännische Verpflichtungen.

Seemännisches Fachwissen

Unter seemännischem Fachwissen versteht man die Summe des technischen Wissens, das erforderlich ist, um ein Schiff einer bestimmten Kategorie und Bauart in einem bestimmten Seegebiet in jeder Situation sicher führen bzw. eine auf dem Schiff übernommene Funktion sachgerecht erfüllen zu können. Der Hamburger spricht von „gehöriger“ oder noch eher von „ordentlicher“ Seemannschaft.

Die für den Bereich der Freizeitschiffahrt bekannteste Publikation im deutschsprachigen Raum ist das Werk „Seemannschaft“ aus dem Delius Klasing Verlag. Auf rund 500 Seiten ist das für uns wichtige Fachwissen für den Yachtsport (Segeln und Motorbootfahren) detailliert erläutert. Dieses Werk ist nicht nur als Pflichtlektüre zu empfehlen.

Seemännisches Können, Fähigkeiten, Erfahrung

Wie in jedem anderen Bereich ist graue Theorie nur der Anfang. „Ordentliche“ Seemannschaft kann erst durch die fachgerechte Anwendung von Fachwissen in der nautischen Praxis entstehen; Können, Fähigkeiten und Erfahrungen kann man weder kaufen noch in einem dreiwöchigen Kurs zur Erlangung eines Schifferpatents abschliessend entwickeln. Wohl kann man sich in Boots- und Seefahrtsschulen, am Stammtisch und im Selbststudium viel Fachwissen über nautische Praxis, Fähigkeiten, Manöver etc. aneignen. Nichts jedoch ersetzt eine solide Grundausbildung, Praxis unter einem qualifizierten Skipper, in Verbindung mit dem festen Willen und der Motivation, dem seemännischen Können und der Seemannschaft schlechthin einen wichtigen Platz einzuräumen und sich nie als „perfekten“ Seemann zu betrachten, sondern das ganze Leben lang lernbereit zu bleiben.

Wenn man sich in der Praxis umsieht, so würde man sich wünschen, dass die Bootsschulen am See der Seemannschaft einen höheren Rang zuordnen würden als einigen nach aussen zweifellos attraktiven Bräuchen wie Ablegeschluck und Anker- oder Hafendrink. Leider gibt es heute viele Skipper, die auf diese Weise mit einer Schnellfähre durch die seemännische Kinderstube gefahren sind. – Ohne in Nostalgie zu versinken denken wir an frühere Zeiten zurück, in welchen sich der Club um die nautische Ausbildung und die Vermittlung sinnvoller, angemessener Seemannschaft kümmerte und sich auch nach dem Erwerb des Schifferpatents für das seemännische Verhalten seiner Mitglieder mitverantwortlich fühlte.



Yachtgebräuche

Ausgangspunkt für eine Betrachtung der Entwicklung der Yachtgebräuche ist wohl die Frühzeit des privaten Yachtsports um das Ende des vorletzten Jahrhunderts. Damals segelte die Crew von Sir Thomas Lipton in Newport (USA) gegen amerikanische Yachten um den America's Cup, und die kaiserliche Yacht „Meteor“ kreuzte in der Kieler Bucht und fuhr vorbildliche Manöver. Die Schiffsoffiziere trugen elegante Uniformen, und die Matrosen waren einheitlich gekleidet. An Bord herrschte ein straffer, marinenaheer Betrieb: Offiziere und Bootsleute gaben klare Befehle, die Manöver waren eingeübt, Kommandos wurden mit der

„Bootsmannsflöte“ gegeben oder unterstützt, bei der Ankunft der Gäste wurde eine „Seite“ gepfiffen etc. Schliesslich durfte ja die kaiserliche Yacht in bezug auf ihren Auftritt in der Öffentlichkeit nicht hinter der Marine zurückstehen. Auch die Gäste waren mit einer eigentlichen Yachtuniform bekleidet – zweifellos ein stattliches Bild. Der Kapitän (im englischen Gebrauch der „Master next God“) und die Offiziere trugen goldene Rangabzeichen. – Ganz sind die Uniformen in der Freizeitschiffahrt noch nicht ausgestorben. Auf grösseren, seegängigen Segel- und Motoryachten trägt die meist professionelle Crew in den meisten Fällen einheitliche, durch Rangabzeichen differenzierte Uniformen – zugegeben, nach wie vor ein stattliches Bild.

Den keinesfalls wünschenswerten Gegenpol zum Auftritt des Wassersports von damals liefern heute einzelne Schiffe (unter Segel und Motor), deren Crews sich bei der Hafeneinfahrt vorerst durch eine meist unpassende Kleidung anmelden; ein Unterhemd (Leibchen) über einer Badehose ist alles andere als ansehnlich. In den meisten Fällen ist auch das Boot nicht für das Hafenanmanöver vorbereitet, und beim Erspähen eines freien Hafenanplatzes beginnt ein meist hektisches, durch laute und nervöse Zurufe und Kommandos gekennzeichnetes Manöver. Der erstbeste Liegeplatz wird gestürmt, selbst wenn er für ein wesentlich grösseres Schiff Platz bietet, und oft sucht man erst beim Erreichen der Dalben nach einer geeigneten Trosse oder benützt sogar die Trossen des Liegeplatzinhabers, schrammt andere Schiffe etc. – insgesamt kein erfreuliches Bild. Falls der Hafenanmeister oder ein mit dessen Funktionen betrautes Clubmitglied möglicherweise die Besatzung zum Wechsel des Liegeplatzes auffordert, wird dies als Zumutung empört zurückgewiesen. Lauthals werden Bekannte begrüsst. In Einzelfällen wird sogar das Schild „Frei/Belegt bis“ des Liegeplatzes an die eigenen Wünsche angepasst, und wenn für den Betrieb des eigenen Kühlschranks kein Stecker am Steg mehr frei ist, wird kurzerhand ein anderer Stecker entfernt etc.

Niemand trauert der Tatsache nach, dass die Bekleidungsgebräuche und das Verhalten im Wassersport in den letzten 100 Jahren wesentlich liberalisiert wurden. Die formelle Yachtuniform mit dem „Vaterrörder-Kragen“ ist einer zweckmässigen, sportlichen Bekleidung gewichen. Trotzdem stellen wir fest, dass Mannschaften auf hochkarätigen Regattayachten heute noch einheitlich und adrett gekleidet sind. Rangabzeichen und unterschiedliche Uniformen gehören der Vergangenheit an; selbst die Skipper von America Cup Yachten tragen den Crew-Dress.



Wir wollen uns keinesfalls in die Rolle eines Moralapostels manövrieren, aber es gibt auch heute neben den Vorschriften der Schifffahrtsordnungen noch eine Reihe von meist ungeschriebenen Regeln, Gebräuchen und Verhaltensmustern, die wir als korrekt empfinden und bei deren Einhaltung wir in jedem Hafen willkommene Gäste sind. Bei ihrer Beurteilung können wir uns am besten vom Begriff eines angemessenen Anstands gegenüber den Gastgebern und anderen Wassersportlern leiten lassen. Es ist auf jeden Fall kein Argument, dass man sich ja im Freizeitbereich bewege, dem Stress des Erwerbslebens entfliehen wolle und deshalb keine Konventionen einzuhalten gedenke etc.

Für den Besuch eines Gasthafens können wir uns dabei etwa an folgende Regeln halten:

- Wer in einen anderen Hafen einfahren möchte, orientiert sich zuerst vom See her, ob der Hafen für Gäste freigegeben ist (Schilder und Schriftbänder im Einfahrtsbereich). Falls der Hafen für einen wassersportlichen Anlass gesperrt ist (Regatta, Clubausfahrt etc.), so achten wir den Willen des Hafenbetreibers und suchen einen anderen Hafen auf.
- Bevor wir in einen Hafen einfahren, zieht die Crew eine angemessene Kleidung an (z.B. T-Shirt oder Polo-Shirt und Shorts) und nicht zuletzt Bordschuhe, weniger aus optischen Gründen denn als Schutz vor Verletzungen. Im weiteren wird das Boot für das Manöver klariert, d.h. aufgeräumt, Fallen und Schoten aufgeschossen, Beleg-trossen vorbereitet, Fender provisorisch an der Reling befestigt und auf Deck gelegt, Crewmitglieder gehen auf die vom Skipper bezeichnete Position etc. Sofern der Hafen im Ausland liegt, haben wir bereits bei der Einfahrt in den Vollzugsbereich die Gastlandflagge unter der Steuerbordsaling gesetzt.
- Bei der Anfahrt des Hafens (falls keine andere Verkehrsleitung vorhanden ist) in einem Winkel von neunzig Grad zur Uferlinie reduzieren wir 300 m vor dem Hafen die Geschwindigkeit auf max. 10 km/h (Bodensee-Schifffahrts-Ordnung - BSchO).
- Sobald wir die Einfahrt erreicht haben, reduzieren wir die Geschwindigkeit auf max. 3 Knoten (ca. 5,5 km/h), auch wenn kein Schild dies ausdrücklich fordert. Gemäss Art. 6.10 der BSchO gewähren wir den ausfahrenden Schiffen Vortritt.
- Sofern wir das System der Liegeplatzvergabe im Gasthafen nicht bereits kennen, so orientieren wir uns über das Vorgehen zur Belegung eines Platzes, z.B. grüne/rote Tafeln, Anlegen am Steg des Hafenmeisters zur Zuteilung eines Liegeplatzes.
- Es ist als unsportlich verpönt, Hafenmeister wegen Platzreservierungen anzurufen. Man versucht dadurch, sich gegen Geld gegenüber anderen Wassersportlern einen Vorteil zu verschaffen. First come – first served. – Eine Platzreservation ist allenfalls bei einem invaliden Wassersportler vertretbar.
- Auch im Hafen grüsst nur eine Person an Bord, nämlich der Rudergänger, und nur er unterhält sich im Bedarfsfall und mit angemessener Stimme mit anderen Personen.



- Sollte der Hafenmeister nicht präsent sein, so suchen wir uns einen zur Uebernachtung freien Liegeplatz, der für die Grösse des Schiffes angemessen ist.
- Vor der Einfahrt in den Platz orientieren wir uns nach dem Wind, damit wir das Manöver entsprechend gestalten können, d.h. normalerweise belegen wir zuerst luvseitig. Wir führen das Manöver ruhig, ohne Stimmaufwand und ohne Berührung anderer Schiffe durch. Sobald wir die Dalben passiert haben, bringen wir die provisorisch belegten Fender aus.
- Falls wir uns beim Einfahren in die Box von anderen Booten abstossen müssen, ob von Hand oder mittels Bootshaken, so setzen wir auf der Höhe der Scheuerleiste an und nicht an den Drähten der Seereling, um Schäden an der Verankerung der Relingstützen zu vermeiden.
- Wir belegen das Schiff in jedem Fall mit unseren eigenen Festmachern.
- Sobald das Schiff fest belegt ist, korrigieren wir die Position der Fender. Sollte das Steckerpanel für den Landstrom belegt sein, so wird uns auf höfliche Anfrage ein Liegeplatznachbar die Anbringung eines Doppelsteckers erlauben.
- Nachdem das Schiff klariert ist, folgt der Gang zum Hafenmeister, um uns anzumelden und die Liegegebühr zu bezahlen. Dabei orientieren wir uns über die geltende Hafenumordnung.

Unser Verhalten im Hafen:

- Im Hafen verhalten wir uns zivilisiert, wie Gäste im Haus eines Gastgebers. Wir verzichten auf laute Musik, laute Unterhaltung und Zurufe über das Hafenbecken hinweg. Wir entsorgen den Müll in der vom Hafenbetreiber vorgegebenen Art (z.B. Mülltrennung) etc. – Falls der Liegeplatz unseres Boots andere Hafenerlieger bei der Ausfahrt blockiert, so bleibt mindestens ein Crewmitglied bis zu der in der Hafenumordnung vorgegebenen Abendstunde an Bord, und am Morgen verlassen wir den Hafen vor der angegebenen Zeitlimite.
- Ausser auf dem Boot und allenfalls auf dem Steg tragen wir im Hafen angemessene Kleidung, insbesondere beim Besuch des Clubhauses. Wie bei der Hafeneinfahrt sind ein T-Shirt oder Polo-Shirt und mindestens Shorts durchaus korrekt. – Für formellere oder festliche Anlässe ist man mit Blazer und Clubkravatte immer gut beraten. Die Damen haben in Bekleidungsfragen etwas mehr Spielraum als ihre männlichen Crewkollegen; etwas salopp ausgedrückt ist die Grenze in jedem Fall ein „zumutbarer“ Anblick.
- Wenn uns ein anderer Wassersportler freundlicherweise erlaubt hat, längsseits anzulegen, so legen wir uns Bug zu Bug und fendern ausreichend. Im weiteren achten wir die Intimsphäre unseres Liegeplatznachbarn und steigen nur über das Vorschiff ein und aus, selbstverständlich mit sauberen Schuhen und ohne den festen Auftritt, der unter Deck wie eine flüchtende Elefantenherde empfunden wird.



Hafenordnung vorgegebenen Abendstunde an Bord, und am Morgen verlassen wir den Hafen vor der angegebenen Zeitlimite.

- . Ausser auf dem Boot und allenfalls auf dem Steg tragen wir im Hafen angemessene Kleidung, insbesondere beim Besuch des Clubhauses. Wie bei der Hafeneinfahrt sind ein T-Shirt oder Polo-Shirt und mindestens Shorts durchaus korrekt. – Für formellere oder festliche Anlässe ist man mit Blazer und Clubkravatte immer gut beraten. Die Damen haben in Bekleidungsfragen etwas mehr Spielraum als ihre männlichen Crewkollegen; etwas salopp ausgedrückt ist die Grenze in jedem Fall ein „zumutbarer“ Anblick.
- . Wenn uns ein anderer Wassersportler freundlicherweise erlaubt hat, längsseits anzulegen, so legen wir uns Bug zu Bug und fendern ausreichend. Im weiteren achten wir die Intimsphäre unseres Liegeplatznachbarn und steigen nur über das Vorschiff ein und aus, selbstverständlich mit sauberen Schuhen und ohne den festen Auftritt, der unter Deck wie eine flüchtende Elefantenherde empfunden wird.
- . Es zeugt von fehlendem Anstand und schlechter Kinderstube, wenn man seinen Müll von zuhause mitbringt, um die Entsorgungsgebühr zu sparen, und dann zulasten des gastgebenden Hafengebeters in den Container wirft. Gipfel der Frechheit ist es, Sperrmüll (z.B. von einem Bootsumbau) im Gasthafen zu hinterlassen.
- . Im Clubhaus haben die Clubmitglieder Vorrecht auf die vorhandenen Sitzgelegenheiten. Bei Ausübung freundlicher Rücksichtnahme ist man in jedem Clubhaus willkommen.
- . Wir hinterlassen WC und Waschanlagen so, wie wir sie anzutreffen wünschen. Würden Sie als Gast im Hause Ihres Gastgebers in den sanitären Anlagen Unordnung und Unsauberkeit hinterlassen? Nein.
- . Bei Sonnenuntergang oder vor dem Gang zum Abendessen streichen wir die Nationale. Sie wird nach Sonnenaufgang beim ersten Gang an Deck wieder gesetzt.
- . Ab 22.00 Uhr reduzieren wir Musik und Gesprächslautstärke, um unsere Liegeplatznachbarn nicht zu stören. Möchten wir trotzdem ein Bordfest feiern, so bitten wir vorher unsere Nachbarn um Verständnis oder laden sie kurzerhand zur Teilnahme ein; oft lernen wir dabei nette Sportskameraden kennen.

Sinnvolle Spielregeln gibt es auch für das Verlassen des Hafens:

- . Falls wir unseren eigenen Liegeplatz über einige Zeit (eine oder mehrere Nächte) nicht belegen werden, so melden wir uns in der vom Hafengebeter vorgegebenen Art ab, und markieren den Zeitpunkt unserer geplanten Rückkehr auf der Tafel am Liegeplatz. Sollte uns nach dem Verlassen des Hafens in den Sinn kommen, dass wir dies vergessen haben (kann vorkommen), so rufen wir mittels Handy oder vom Zielhafen aus unseren Hafengebeter oder einen Kollegen an, der das Versehen korrigieren kann.



Es ist ein ausgeprägtes Zeichen fehlenden Anstandes, wenn wir in einem anderen Hafen selbstverständlich einen Gastliegeplatz belegen, unseren eigenen Liegeplatz aber nicht freigeben. – Leider gibt es am Bodensee sogar noch Häfen, bei welchen das Frei/Besetzt-Schild mindestens teilweise fehlt.

- Wir laufen nicht aus, bevor unser Schiff manövrierbereit ist. Wer mit gesetzten Segeln auslaufen will, muss den Hafen gut kennen und vor dem Ablegen die Windrichtung festgestellt haben, um nach der Ausfahrt aus dem Liegeplatz richtig manövrieren zu können. Den Hafen eine Viertelstunde zu blockieren, nur weil man unter Segeln auslaufen will, ist trotz der sportlichen Leistung wohl eher bemühend.
- Vor der Ausfahrt aus dem Liegeplatz beobachten wir, ob nicht bereits ein anderes Boot in unserem Ausfahrtbereich auf Kurs ist, das wir behindern könnten. Wir verlassen die Box, wenn wir niemanden behindern.
- Im Hafengebiet laufen wir mit max. 3 Knoten (5,5 km/h).
- Sobald Crewmitglieder frei sind, entfernen sie die Fender und Belegrossen und verstauen diese.

Unter Fahrt gibt es einige wichtige Regeln:

- Flaggenführung: Nationale im Heck (andere korrekte Lösungen sind in der „Seemannschaft“ beschrieben), Club- sowie andere, eigenerbezogene Flaggen und Stander unter der Backbordsaling und (falls wir uns im Vollzugsbereich eines Gastlandes befinden) die Gastlandflagge unter der Steuerbordsaling. – Auch wenn Kinder im „Piratenalter“ an Bord sind: Der „Jolly Roger“ (Totenkopfflagge) hat auf einem Schiff der christlichen Seefahrt nichts zu suchen.
- Unter Fahrt haben Fender ihren Platz in der Backskiste oder in einem speziellen Rechen. Ueber die Bordwand hängende Schoten und andere Enden sind nicht nur unschön, sondern können sich allenfalls in der Schraube verheddern und Manövrierunfähigkeit hervorrufen.
- Auf einem in Fahrt befindlichen Schiff grüsst nur der Rudergänger. Johlende Begrüssungen über einige Entfernung hinweg sind nicht angebracht.
- Pfiffe auf einem Schiff sind verpönt, mit Ausnahme von Notfällen, wenn sie das einzige sinnvolle Verständigungsmittel sind. Ein alter Aberglaube besagt, dass Pfiffe Sturm provozieren können.
- Korrektes Einhalten der Ausweichregeln ist nicht nur Vorschrift, sondern auch Zeichen seemännischen Anstandes. Vortrittsberechtigte Segelschiffe zum Wenden zu zwingen oder Boote mit hoher Geschwindigkeit vor dem Bug zu passieren, zeugen von fehlendem Anstand. Ebenso sind Regattafelder in ausreichender Entfernung zu umfahren, insbesondere mit schnellen Motorbooten.



Seemännische Verpflichtungen

Obwohl nicht in allen zutreffenden Gesetzen und Verordnungen eindeutig als Pflicht festgeschrieben, beinhaltet der Begriffsumfang der Seemannschaft eine klare Verpflichtung zur gegenseitigen Hilfeleistung. Es ist eine unbestrittene Regel guter Seemannschaft, dass man sich verpflichtet fühlt, anderen, in Not geratenen Schiffen und Menschen zu helfen, sofern es die Seetüchtigkeit des eigenen Schiffs und die Qualifikation der eigenen Crew zulässt. Diese untrennbar mit der Seemannschaft verbundene Einstellung, anderen Schiffen (und Menschen) ohne Anstreben einer Entschädigung oder Gegenleistung zu helfen, passt durchaus auch an Land. Sie ist eine ausgezeichnete Basis für langjährige und ausgewogene Freundschaften.

Der Wassersportler nützt bei der Gestaltung seiner Freizeit das Privileg, sich in der freien Natur auf dem Wasser zu bewegen und mit der Natur zu leben. Er erlebt dabei einmalige Stimmungen und Situationen, die den Mitmenschen auf dem Land verborgen bleiben. Diese Nähe zur Natur macht den verantwortungsvollen Wassersportler zum Insider, d.h. der Schutz der Umwelt und des Oekosystems See muss zwangsläufig vorrangiges Anliegen werden und bleiben. Aus dieser Erkenntnis leiten wir eine undiskutable Verpflichtung des Wassersportlers ab, alle zumutbaren Massnahmen zum Schutz der Umwelt und der Natur zu ergreifen.

Nobody is perfect – gute Seeleute bzw. Wassersportler werden nicht geboren, aber sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich ihr ganzes Leben lang bemühen, ihre Seemannschaft zu verbessern.

Aus „Festschrift Bodensee“ des Y.C. Romanshorn