

WILFRIED KRUSEKOPF

Praxiswissen für Chartersegler



DELIUS KLASING



DEL I U S K L A S I N G

WILFRIED KRUSEKOPF

Praxiswissen für Chartersegler

Delius Klasing Verlag

3. Auflage 2019

© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-11757-1 (Print)

ISBN 978-3-667-12946-8 (ePDF)

Fotos (einschl. Titelfoto): Wilfried Krusekopf

Abbildungen: Wilfried Krusekopf

Lektorat: Felix Wagner, Kerstin Hug

Layout: Gabriele Engel

Umschlaggestaltung: Buchholz. Graphiker, Hamburg Lithografie:

Mohn Media, Gütersloh

Gesamtherstellung: Print Consult, München

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

Inhalt

Vorwort	7
1. Törnvorbereitung	8
1.1 »Welcher Törn spricht mich an?« – Typen von Segeltörns	8
1.2 »Mit DIR möcht' ich segeln« – Zusammensetzung der Crew	11
1.3 »Wer ist hier der Boss?« – Die Rolle des Skippers	13
1.4 »Hat er alles im Griff?« – Psychologische Aspekte der Skipperrolle	16
1.5 »Mit dem Kahn soll ich segeln?« – Auswahl des Schiffes	20
1.6 »Hätte ich das vorher gewusst ...« – Törnvorbereitung an Land	27
1.7 »Wo geht's lang?« – Törnplanung in navigatorischer Hinsicht	36
1.8 »Das check ich« – Übernahme der Yacht im Hafen	41
1.9 »Erklär mir das doch mal« – Einweisung der Crew durch den Skipper zum Törnbeginn	46
2. Das Miteinander an Bord	55
2.1 »Den kann ich nicht ab!« – Zwischenmenschliche Beziehungen	55
2.2 »Spielregeln an Bord« – Organisation des Bordalltags	57
2.3 »Benimm Dich!« – Kleiner Segelknigge	66
3. Segelpraxis	75
3.1 »Spaghetti unerwünscht« – Leinenhandling	75
3.2 »Komm mir nicht vom Kurs ab!« – Am Ruder	80
3.3 »Blaskonzerte aus allen Richtungen« – Kurse zum Wind	86
3.4 »Der richtige Dreh« – Manöver unter Segeln	92
3.5 »Regattaprofil oder Kartoffelsack?« – Segeltrimm	97
3.6 »Wo ist die Bremse?« – Reffen	103
3.7 »An der Kette ...« – Ankern	109
3.8 »Weiß jemand, wo wir sind?« – Navigation	117

121	3.9 »Alle Kraft voraus« – Einsatz des Motors
125	3.10 »Auf Kollisionskurs mit dem Nachbarn« – Hafenmanöver
137	4. Meteorologie
137	4.1 »Bei dem Wetter sollen wir auslaufen?« – Entscheidungskriterien vor Törnbeginn
139	4.2 »Meteo-Fachchinesisch« – Grundlegende Wettervariablen
144	4.3 »Hast du die Brecher gesehen?« – Seegang
147	4.4 »Ölzeug oder Badehose?« – Wetterkarten, Wetterberichte
158	5. Notsituationen
158	5.1 »Ich will nicht mehr!« – Seekrankheit erfolgreich bekämpfen
160	5.2 »Frau über Bord!« – Das Mensch-über-Bord-Manöver
164	5.3 »Nur keine Panik« – Weitere Notsituationen und Lösungsansätze
173	Weiterführende Literatur
173	Informative Websites
174	Register

Vorwort

Für wen ist dieses Buch gedacht?

Praxiswissen für Chartersegler wendet sich an Personen, die auf der Grundlage bereits vorhandener, erster Segelerfahrungen als aktives Crewmitglied auf einer seegehenden Yacht einen Törn segeln wollen. Doch ist es nicht allein für die Crew gedacht. Es richtet sich auch an diejenigen, die bei schon vertiefter Segelerfahrung eine Yacht als kompetenter Skipper führen möchten.

Das Buch ist keine Einführung in das Segeln im Allgemeinen. Es baut auf den Grundkenntnissen auf und behandelt gezielt all die Bereiche, die erfahrungsgemäß in der Vorbereitung und Durchführung eines Törns immer wieder Probleme verursachen. Da weltweit inzwischen erheblich mehr Törns auf Charteryachten als auf Eigneryachten gesegelt werden, ist das Buch insbesondere an die Segler gerichtet, die einen Törn auf einer Charteryacht – also auf einem ihnen unbekanntem Schiff – planen. Dabei werden zahlreiche Themen behandelt, die einer nicht eingespielten Crew häufig Schwierigkeiten bereiten und von denen sich viele durch Information und gute Vorbereitung vermeiden lassen.

Die Bereiche Chartervertrag, Rechts- und Versicherungsfragen, medizinische Versorgung sowie Revierbeschreibungen sind in diesem Buch bewusst vernachlässigt worden. Dazu gibt es ausreichend weiterführende Literatur, die dem Anhang entnommen werden kann.



1. Törnvorbereitung

1.1 »Welcher Törn spricht mich an?« – Typen von Segeltörns

Kaum eine Sportart ist so variantenreich wie der Segelsport. Die Wahlmöglichkeiten des Bootes/Schiffes sind ebenso breit gefächert wie die der Gestaltung des Törns im Hinblick auf Revierwahl, Aktivitäten an Bord und Creworganisation. Beginnen wir mit dem Letzteren:

Bareboat-Charter mit Freunden oder Bekannten

Dies ist wohl die meist gewählte Version eines Charter-Segelurlaubs und hat die größte Flexibilität in den Gestaltungsmöglichkeiten.

Oft kommt die Idee, gemeinsam einen Segeltörn zu unternehmen, im lockeren Gespräch unter Freunden auf. Sofern einer der Beteiligten über ausreichende Segelkenntnisse verfügt und auch die entsprechenden Segelscheine besitzt (in Deutschland mindestens den Sportküstenschifferschein, kurz SKS und – oft gefordert – auch ein UKW-Sprechfunkzeugnis), wird eine zum Törnplan passende Yacht gesucht, die zur Vercharterung ohne Skipper von einer Charterfirma angeboten wird.

Mögliche Probleme in der Zusammensetzung der Crew, bei der Wahl des Schiffes und des Skippers wollen wir ausführlich in den nächsten Kapiteln behandeln.

Kojen- oder Kabinencharter mit Profiskipper

Seit einigen Jahren wird eine Form des Segelurlaubs zunehmend beliebter, die mehr Komfort und Entspannung, aber dafür auch etwas weniger Gestaltungsmöglichkeiten und Eigeninitiative ermöglicht: das Chartern einer Kojе oder einer Kabine mit mehreren Kojen auf einem Schiff, das von einem professionellen Skipper geführt wird. Insbesondere auf größeren Yachten, etwa ab 15 Meter Länge, findet man auch häufig eine Hostess und/oder einen Koch an Bord. Es geht dabei somit in erster Linie um das genussorientierte Mitsegeln. Aber auch auf kleineren Schiffen wird sehr wohl Kojencharter für Segler angeboten, die selbst aktiv in Navigation und Seemannschaft beteiligt sein wollen. Die Verantwortung für die Schiffsführung liegt aber in jedem Fall beim professionellen Skipper. In welchem Maße die Törngestaltung und die Törnroute von der Crew mitbestimmt werden kann, ist von Fall zu Fall verschieden. Klären Sie es vorher!

Doch nicht nur bei erhöhten Erwartungen an den Bordkomfort, sondern auch bei mangelnden Ortskenntnissen in einem navigatorisch schwierigen Revier (zum Beispiel Ärmelkanal, Bretagne, Magellanstraße) oder bei mangelnder eigener Kompetenz in Navigation und Seemannschaft ist die Kojencharter sicherlich die richtige Wahl.

Dass diese Form des Charterurlaubs pro Person etwas teurer sein wird als die Bareboat-Charter versteht sich von selbst. Wünschenswert ist es, den Skipper vor dem Törn kennenzulernen oder wenigstens mit ihm zu telefonieren.

Hand gegen Kojе

Hierbei handelt es sich um eine kostengünstige Möglichkeit zum Mitsegeln, bei der zwar keine Chartergebühren anfallen, dafür aber die eigene Arbeitskraft – eventuell auch für anfangs nicht vorgesehene Einsätze – eingebracht werden muss. Dies gilt sowohl für das Handling des Schiffes als auch für Küchenarbeiten sowie Instandsetzung und Pflege des Schiffes. Im Gegenzug darf kostenlos mitgesegelt werden. Die Verpflegung an Bord, die Hafengebühren und die Treibstoffkosten werden in der Regel auf alle Crewmitglieder zu gleichen Teilen umgelegt. Diese Form des Mitsegelns ist in erster Linie auf sogenannten Überführungstörns auf Langstrecke, zum Beispiel im Rahmen einer Atlantiküberquerung, zu finden. Angesichts des hohen Risikos der möglicherweise zügellosen Ausnutzung des Mitseglers durch den Skipper, sollte versucht werden, den Skipper vor dem Törn kennenzulernen und in einem Vorgespräch zu klären, was an Mitarbeit konkret auf den Mitsegler zukommt.



Flottillensegeln

Eine Flottille ist im Marinejargon eine kleine Flotte. Flottillensegeln wird also mit mehreren Schiffen angeboten, die gemeinsam starten und ein gemeinsames Törnziel haben. Meist sind es drei, vier oder fünf Schiffe, von denen eines als »Leitschiff« von einem Profiskipper geführt wird, während die anderen »Bareboat« gechartert werden. Deren Skipper aber müssen dem Rat, eventuell auch den Anweisungen des »Leitskippers« folgen. In der Regel werden die Nächte in einem Hafen oder in einer Ankerbucht gemeinsam verbracht. Tagsüber kann – je nach Vereinbarung – auch mal das eine oder andere Schiff vorübergehend einen eigenen Kurs segeln. Der jederzeit mögliche Funkkontakt zwischen den Schiffen erleichtert insbesondere einer unerfahrenen Crew das Schiffshandling dank der möglichen Unterstützung durch den »Leitskipper«. Flottillentörns sind somit eher etwas für wenig erfahrene Segler mit dem Wunsch, jederzeit Hilfe von außen bekommen zu können.

Ausbildungs- und Meilentörns

Das Chartern einer Segelyacht setzt, zumindest beim Skipper, eine vertiefte Ausbildung und Erfahrung in Navigation und Seemannschaft voraus. Um diese zu erlangen, bieten zahlreiche Firmen neben der üblichen, eher theorielastigen Segelschein-Ausbildung gezielte Praxis-Ausbildungstörns an. Ein sogenanntes Skippertraining ist eine mögliche Form. Dabei wird in der Regel bei Komplettbelegung aller Kojen (oft fünf bis sieben Teilnehmer) in einer Woche ein konzentriertes Trainingsprogramm gefahren, bei dem die wichtigsten Aktivitäten in der Bedienung einer Segelyacht besprochen und konkret bearbeitet werden, wie beispielsweise An- und Ablegen, Segelbedienung, Standortbestimmung, Rudergehen, Ankern und Notsituationen. Der Urlaubsaspekt im Sinne von Entspannung steht bei dieser Form des Segeltörns im Hintergrund. Routine gewinnen durch viel Übung lautet das Motto.

Auch auf einem Meilentörn – manche sprechen von »Meilenschrubben« – geht es nicht in erster Linie um Urlaubsgenuss, sondern darum, in möglichst kurzer Zeit, eine bestimmte Anzahl von Seemeilen zu segeln. In der Regel findet dies als Vorbereitung auf eine Prüfung für einen weiteren Segelschein statt, für dessen Ausfertigung je nach Niveau 300, 1000 oder auch 3000 Seemeilen zuvor abgesegelt sein müssen. Hafenaufenthalte oder stille Nächte in Ankerbuchten sind bei dieser Törnvariante die Ausnahme.



Das zukünftige Crewmitglied sollte sich von Anfang an darüber im Klaren sein, dass sämtliche der genannten Törnmöglichkeiten als Küsten- oder Hochseetörn, mit oder ohne Landsicht, als Tagestörn oder als Tag-und-Nacht-Törn gesegelt werden können. Die eigenen Prioritäten sollten früh genug festgelegt und – falls möglich – mit der zukünftigen Crew besprochen werden.

1.2 »Mit DIR möcht' ich segeln« – Zusammensetzung der Crew

Crewgröße

Je größer die Crew, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit von zwischenmenschlichen Konflikten. Wichtig ist es, dass vor dem Törn geklärt wird, mit welchen Erwartungen, Kompetenzen und Voraussetzungen die einzelnen Teilnehmer an Bord gehen. Von den möglichen Problemen während des Törns soll später im Text die Rede sein.

Oft ist der Kostenaspekt ein entscheidendes Kriterium für die Wahl der Crewgröße. Eine 15 Meter lange Charteryacht, die pro Woche 5000 Euro kostet, aber mit acht Leuten belegt wird, ist pro Person gerechnet billiger als eine 12-Meter-Yacht für 3000 Euro pro Woche, die mit nur vier Leuten belegt wird. Ob es allerdings möglich ist, acht Leute in der Törngestaltung unter einen Hut zu bekommen, ohne mehr oder weniger akzeptable Kompromisse eingehen zu müssen, ist zweifelhaft. Technisch gesehen lassen sich heutzutage auch größere Schiffe von mehr als zwölf Meter Länge durchaus von nur zwei (kompetenten) Leuten in der Crew bedienen. Selbstholende, vielleicht sogar elektrische Winschen, vereinfachte Reffsysteme und Autopiloten machen es möglich. Somit ist die Entscheidung für eine bestimmte Crewgröße eher eine Frage der Platzansprüche, des Komforts und der Kosten. Als Faustregel sollte gelten, dass niemals alle auf dem Schiff zur Verfügung stehenden Kojen belegt werden, denn es gibt praktisch keine Charteryachten, die der Kojenzahl



entsprechend genügend viel Stauraum für die Ausrüstung der Mannschaft bieten. Ob dabei die Kojen im Salon mitgerechnet werden, muss jede Crew für sich entscheiden. Die Werften und Vercharterer rechnen sie in der Regel mit.

Crewzusammensetzung

Eine für die später entstehende Bordatmosphäre entscheidende Frage ist, ob die Crew sich schon vor dem Törn kennt (zum Beispiel Freundeskreis) oder ob sie – wie bei Kojencharter oft die Regel – sich erst zu Törnbeginn kennenlernt. Manch einer wird es vielleicht als eine psychologische Herausforderung sehen, sich auf engem Raum kurzfristig auf fremde Mitmenschen einzustellen. Eine bunt zusammengewürfelte Mannschaft kann durchaus inspirierend wirken, denn man begegnet vermutlich von ihrer Wesensart und ihrer Herkunft her ganz anderen Menschen, als man es im Alltag an Land erlebt. Neue Denkansätze, neue Beurteilungsperspektiven, neue Reaktionsmöglichkeiten können ebenso kennengelernt werden wie auch Konfliktsituationen im Bordalltag, beispielsweise beim Essen, in der Rollenverteilung beim Segeln oder beim Schlafen.

Während eines einwöchigen Törns gelingt es vielleicht, sehr verschiedene Menschen auf dem beengten Raum einer Segelyacht – selbst in einer Gruppe von sechs oder acht Leuten – einigermaßen konfliktarm miteinander segeln zu lassen. Auf einem zwei- oder mehrwöchigen Törn wird dies wahrscheinlich schwieriger sein.

Es gibt für die Bordatmosphäre sowohl günstige, als auch eher ungünstig wirkende Crewkonstellationen:

Als günstig hat es sich erwiesen, ein oder mehrere Paare miteinander segeln zu lassen. Eine gleiche Anzahl von Frauen und Männern wirkt meist ausgleichend. Natürlich kann es auch da zu Konflikten im Sinne eines Konkurrenzdenkens kommen, aber das ist eher die Ausnahme.

Auch reine Männercrews oder reine Frauencrews funktionieren meist gut.

Eher ungünstig hingegen ist es, wenn die Crew aus einem Paar zusammen mit einem Single-Segler besteht. Der Single wird in der Regel entweder schnell in eine Außenseiterrolle gedrängt, oder er entwickelt möglicherweise übermäßigen Eifer und schränkt die Aktivitäten der anderen beiden ein.

Segeln mit Kindern

Ob Familiencrews, also Eltern mit einem, zwei oder drei Kindern an Bord, »funktionieren«, ist in erster Linie davon abhängig, wie gut es gelingt, die Kinder in den Bordalltag einzubinden und ob die Törngestaltung ihnen genügend Aktivitätsmöglichkeiten bietet. Es ist klar, dass Meilenschinden tabu ist und dass das ausgewählte Revier in vielerlei Hinsicht abwechslungsreich sein sollte: Marinas mit guten Versorgungsmöglichkeiten, Fischerhäfen, die nach



Teer und Tang riechen, Ankerbuchten mit schönen Sandstränden, Stadthäfen mit Geschäften, Museen und Ausstellungen, dies alles sollte im Radius eines halben Segeltages erreichbar sein. Die dänische Südsee oder die französische Südbretagne sind gute Beispiele dafür.

Um am Bordleben auch aktiv teilnehmen zu können, müssten die Kinder mindestens drei oder vier Jahre alt sein.

Das Schiff sollte eine nicht zu kleine Vorschiffs- UND Achterkajüte besitzen, um den Kindern und den Eltern jeweils einen abgetrennten Lebensbereich zu bieten. Eine Länge ab etwa elf Meter scheint sinnvoll.

Wichtig ist das Beiboot. Es wird nicht nur gebraucht, um in Ankerbuchten an Land zu kommen, sondern dient nicht zuletzt den Kindern als Entdeckungs- und Angelplattform. Schwimmwesten nicht vergessen!

Da in der Regel der Vater der Skipper sein wird, entscheidet gerade sein Geschick in der Aufgabenverteilung und sein menschliches Auftreten in Problemsituationen über den Erfolg des Törns in atmosphärischer Hinsicht. Hierzu mehr im nächsten Kapitel.

1.3 »Wer ist hier der Boss?« – Die Rolle des Skippers

Früher auf den segelnden Frachtschiffen hieß es »captain next to god«, der Kapitän kommt gleich hinter Gott. Da in Problemsituationen auf See oft nicht die Zeit für eine Diskussion bleibt, ist der Skipper in der Tat in einer recht machtvollen Führungsposition. Die entscheidende Frage ist, ob diese Macht von fachlicher und sozialer Kompetenz begleitet und auch möglichst einfühlsam eingebracht wird.

Die rechtliche Lage des Skippers

Juristisch ist die Sache klar: Der Skipper ist derjenige, der als erster zur Verantwortung gezogen wird, wenn etwas schiefgeht. Dies beginnt banal mit der Diskussion um die gebunkerte Biermenge und endet möglicherweise mit der Seeamtsverhandlung nach einem missglückten Mensch-über-Bord-Manöver, bei dem ein Besatzungsmitglied ertrunken ist. Den Zustand des Bootes und der Ausrüstung, die Aufgabenverteilung unter der Mannschaft und natürlich alle seemännischen und navigatorischen Entscheidungen hat letztlich allein der Skipper zu verantworten. Er ist es, der entscheidet, ob das Boot und die Besatzung auslaufen können. Er ist es, der die Konsequenzen einer eventuell von der Crew geforderten und akzeptierten Handlung juristisch ausbaden muss.

Ob nach einer Windrichtungsänderung der geplante Zielhafen aufgegeben und ein neues Ziel angesteuert werden muss, sollte natürlich mit der Crew diskutiert werden. Doch wenn es dann möglicherweise zu einer seemännisch gefährlichen Situation kommt, weil der Skipper gegen seine Überzeugung den Wunsch der Crew akzeptiert hat, so kann er sich nicht damit herausreden, dass er es ja anders geplant hatte. In der Tat muss auf einer Segelyacht unter Umständen in einer Gefahrensituation unter Zeitdruck eine Entscheidung undemokratisch vom Skipper gefällt werden. Aus dieser juristischen Zwangsjacke entsteht leider manchmal bei dem einen oder anderen Bootsführer ein Verhalten mit autoritär geprägten Kapitänssallüren, die das Zusammenleben an Bord unerträglich machen können.

Was auch geschieht, es darf niemals vergessen werden, dass der Skipper juristisch gesehen in jedem Fall die Verantwortung für die Schiffsführung und deren Konsequenzen trägt. Selbst wenn er in der Koje liegt und schläft, während die Wache stellvertretend den Kurs hält und die Segel bedient, so wird er gegenüber dem Vercharterer und – bei weiter reichenden Personen- oder Sachschäden – in einer Seeamtsverhandlung die Situation als Verantwortlicher vertreten müssen. Es ist seine Aufgabe, auch die Situation eines Stellvertreters in geeigneter Weise zu arrangieren. Inwieweit diese Verantwortlichkeit eine Haftung nach sich zieht, er also für Schadenskonsequenzen finanziell geradestehen



muss, kann allerdings im Einzelfall durchaus unterschiedlich behandelt werden. Als Crewmitglied sollten Sie prüfen, welche Risiken über Ihre eigene Versicherung und welche über die des Yachteigners abgedeckt sind. Insbesondere bei einem kommerziell durchgeführten Törn sollten die Yacht und ihr Skipper für die »Mitnahme zahlender Gäste« versichert sein.

Es ist möglich – und auf vielen Chartertörns in Bareboat-Charter auch üblich – eine sogenannte Mitseglervereinbarung schriftlich zu formulieren. Wir verzichten hier darauf, einen Mustervertrag zur Verfügung zu stellen, denn rechtskräftig ist dieses Schriftstück nur, wenn es individuell formuliert ist und nicht auf einem Mustervertrag beruht. Beispielverträge gibt es genügend im Internet. Im Folgenden ein paar kurze Bemerkungen dazu: Das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen beinhaltet die Aussage, dass ein Haftungsausschluss in vorformulierten Vertragsbedingungen unwirksam ist, sofern dieser Vertrag die grobe Fahrlässigkeit mitabdecken will. Der gegenseitige Haftungsausschluss bei Personen- oder Sachschäden, hervorgerufen durch grobe Fahrlässigkeit, kann nur mittels einer Individualvereinbarung zwischen Skipper und Crew gewährleistet werden.

Was im konkreten Fall als leicht fahrlässig und was als grob fahrlässig beurteilt wird, entscheidet das Gericht.

Um sich juristisch bestmöglich abzusichern, sollte ein Skipper eine sogenannte Skipper-Haftpflichtversicherung abschließen.

Auswahl des Skippers

Sofern nicht der Vercharterer bereits einen Skipper anbietet, stellt sich die Frage: Wer übernimmt die Rolle des Skippers während des Törns? Beim Bareboat-Charter wird es sinnvollerweise im Freundes- oder Bekanntenkreis derjenige sein, der neben den notwendigen formalen Kompetenznachweisen (Scheinen) vor allem auch über die ausreichende Erfahrung verfügt.

Neben der fachlichen Kompetenz spielt aber ganz wesentlich die soziale Kompetenz eine Rolle:

An Land verstehen Sie sich vielleicht prächtig mit Ihrem Freund, der sich als Skipper zur Verfügung stellt. Aber kennen Sie sich auch im Bordalltag? Das Zusammenleben auf engem Raum 24 Stunden am Tag und dies vielleicht 14 Tage und Nächte lang kann Verhaltensweisen auslösen, die vor dem Törn niemals erwartet worden wären. Dies gilt für den Skipper genauso wie für die Crewmitglieder. Ein offen geführtes Vorbereitungsgespräch kann dieses Risiko zwar nicht ganz beseitigen, aber vielleicht mindern. Einige gezielte Fragen an den Skipper geben schon recht gut Aufschluss über seine Haltungen in der Führungsrolle:

- ▶ Kennst du das Schiff? Seine Ausrüstung?
- ▶ Machen wir die Törnplanung gemeinsam?

- ▶ Was machen wir, wenn das Wetter nicht mitspielt?
- ▶ Welche Törnalternativen gibt es?
- ▶ Wie ist die Rollenverteilung hinsichtlich Schiffshandhabung, Verpflegung an Bord und eventueller Notfälle geplant?
- ▶ Bist du in der Lage, das Schiff einhand zu segeln, falls die Crew zum Beispiel wegen Seekrankheit komplett ausfällt?

Die Fragenliste ist nach den Vorstellungen und Wünschen der Crew zu vervollständigen.

Steht niemand für den Job des Skippers im Freundeskreis als geeignet zur Verfügung, so kann die Crew in sogenannten Skipperpools (siehe Internet) vielleicht einen geeigneten Mann oder eine geeignete Frau finden. Absolut wichtig ist es natürlich in diesem Fall, dass man die gewählte Person vor dem Törn kennenlernt. Jeder Skipper hat seine Eigenarten und die Crew sollte vor dem Törn wissen, auf wen sie sich einlässt.

Kommerziell angebotene Mitsegel-Chartertörns werden praktisch immer mit Skipper angeboten. Eine wichtige Frage dabei lautet: Ermöglicht der Vercharterer Kontakt mit dem Skipper vor dem Törn? Kann die Crew seine Telefonnummer oder E-Mail-Adresse vor Törnbeginn bekommen?

Ein finanzieller Aspekt

In der kommerziellen Segelei ist es üblich, dass der Skipper von Zahlungen in die Bordkasse befreit ist. Er zahlt also weder für die Verpflegung an Bord noch für Hafengebühren oder Treibstoffkosten. Auch auf privaten Bareboat-Chartertörns sollte dieser Punkt im Vorgespräch angesprochen werden.



1.4 »Hat er alles im Griff?« – Psychologische Aspekte der Skipperrolle

Der Kapitän als oberste, beinahe uneingeschränkte Autorität – wie es in der Tradition und Hierarchie der Marine festgelegt ist – muss auf einem Freizeit-Charter Schiff sicherlich etwas anders gesehen werden. Die Autorität eines Schiffsführers ist zwar juristisch ohnehin formal gegeben, doch wird diese von der (zahlenden) Freizeit-Crew erst anerkannt, wenn die führende Stellung des