

GREIF VON UECKERMÜNDE

Bordhandbuch

für Fahrtenteilnehmer



Liebe Segelfreunde,

wir freuen uns, dass ihr demnächst mit der Jugendsegelyacht ‚Greif von Ueckermünde‘ in See stechen wollt. Vielleicht seid ihr zum ersten Mal auf einem Segelschiff unterwegs oder sogar zum ersten Mal überhaupt auf einem Schiff.

Um euch das Eingewöhnen und Zurechtfinden etwas zu erleichtern, soll euch dieses Handbuch schon im Vorhinein die wichtigsten Grundlagen, die für das Bordleben von Bedeutung sind, vermitteln.

Auf See gibt es andere Verkehrszeichen als an Land, eine eigene Sprache und gerade auf einem Segelschiff gibt es unzählige Leinen, Seile und Taue für die verschiedensten Zwecke. Auf den ersten Blick ist das ganz schön verwirrend, aber das meiste werdet ihr mit der Zeit vor Ort auf dem Schiff beim Hand anlegen schon lernen. Aber wenn ihr wollt, könnt ihr euch mithilfe dieses Handbuches schon ein wenig auf den Alltag an Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ vorbereiten.

Das Handbuch soll euch auch helfen, beim Packen wichtige Dinge nicht zu vergessen und überflüssige Sachen lieber zu Hause zu lassen. An Bord ist es eng und wir haben nur wenig Platz für unser Gepäck zur Verfügung.

Wir wünschen euch viel Spaß beim Durchlesen und freuen uns darauf, mit euch zusammen neue Horizonte zu entdecken.

Bis bald,

Eure Stammbesatzung



© WDR mediagroup GmbH

Distr. Bulls 862



Inhalt

Die ‚Greif von Ueckermünde‘	2
Decksaufbau und Kojenplan	3
Segel, Masten und Spieren	4
Fall, Schot, Dirk und Bulle	5
Stehendes und laufendes Gut	6
Wind und segelspezifische Grundbegriffe	7
Wichtige Seezeichen	8
Steuern nach Kompass	9
Ausweichregeln	10
Ausguck	12
Eselsbrücken	13
Seemännische Grundbegriffe	14
Wichtige Knoten	16
Bordverpflegung	18
Sanitäre Anlagen	22
Packliste	23
Seekrankheit	24
Sicherheit an Bord	26
Fahrtgebiet	28

Die ‚Greif von Ueckermünde‘

Funkrufzeichen: DQJM

MMSI – Nr.: 211.149.140

Technische Daten

- Typ: 2-Mast-Kiel-Schwert-Seekreuzer (Bermuda-Ketsch)
- Besegelung: Klüver, Focksegel, Großsegel, Besansegel (zusätzlich: Gennaker)
- Länge ü.A.: 19,95 m
- Breite: 4,95 m
- Tiefgang mit Schwert: 2,90 m
- Tiefgang ohne Schwert: 1,50 m
- Wasserverdrängung: 37,25 t
- Segelfläche: 150 m² (+ Gennaker: 150 m²)
- Maschine: Vierzylinder-Viertakt-Marinediesel Yanmar (75 PS)
- Notstromaggregat: 220 V Bordnetz

Ausstattung

- 12 feste Kojen für Fahrteteilnehmer/Betreuer
- 2 feste Kojen für die Stammbesatzung

Sicherheitsausrüstung

- Rettungswesten für jede Person (Feststoff- und Automatikwesten)
- 2 automatisch aufblasbare Rettungsflöße
- div. Rettungsringe (z.T. mit Nachtlicht/Markierungsboje), Rettungskragen
- Seenotfunkbake (EPIRB)
- 2 unabhängige GPS-Kartenplotter
- Magnet- und Fluxgate Kompass
- UKW-Seefunk (DSC)
- Radar

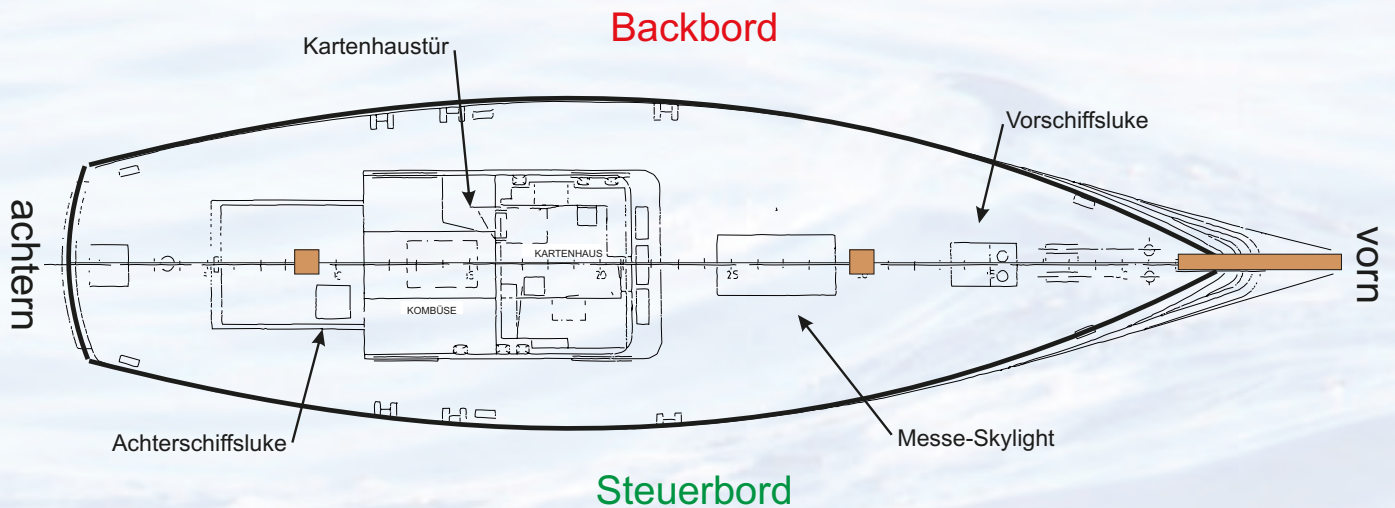
Unterbringung

- 4 Kammern à 2 Personen
- 1 Messe à 4 Personen
- 1 Kartenhaus
- 1 Kombüse
- 1 WC mit Waschgelegenheit

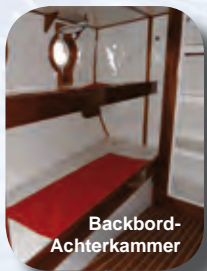
Die Kombüse ist komplett mit Spüle, Gasherd, Kühlschrank, Gefrierbox und Geschirr ausgestattet.

Die Stammbesatzung besteht aus zwei ehrenamtlichen Schiffsführern, die mit euch zusammen ihre Freizeit und ihren Urlaub teilen. Sie haben die erforderlichen nautischen Qualifikationen und sorgen für den sicheren Rahmen eines jeden Törns. Sie teilen gerne ihr Wissen und das Bordleben mit euch.

Decksaufbau und Kojenplan



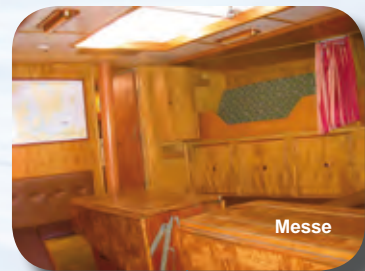
An Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ stehen neben den beiden Kojen für die Stammbesatzung 12 Kojenplätze für die Crew zur Verfügung. Zum Teil sind das übereinander liegende Stockbetten, aber auch mehrere Einzelkojen. Alternativ können auch die beiden breiten Sitzbänke in der Messe nachts mit als Schlafplatz verwendet werden. Die Kammer im Vorschiff ist sowohl über einen separaten Zugang vom Oberdeck als auch durch die Messe erreichbar. Die Kojen in den Achterkammern sind nur über das Achterdeck und den achteren Flur zugänglich. Zu allen anderen Kojen gelangt man durch das Kartenhaus.



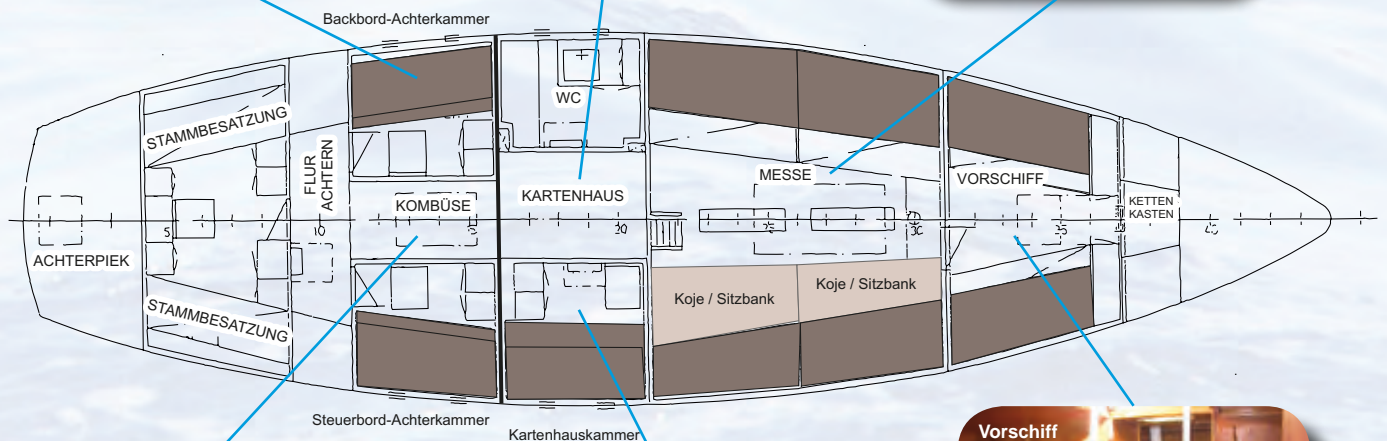
Backbord-Achterkammer



Kartenhaus



Messe



Backbord-Achterkammer

Steuerbord-Achterkammer

Kartenhauskammer

Vorschiff



Kombüse



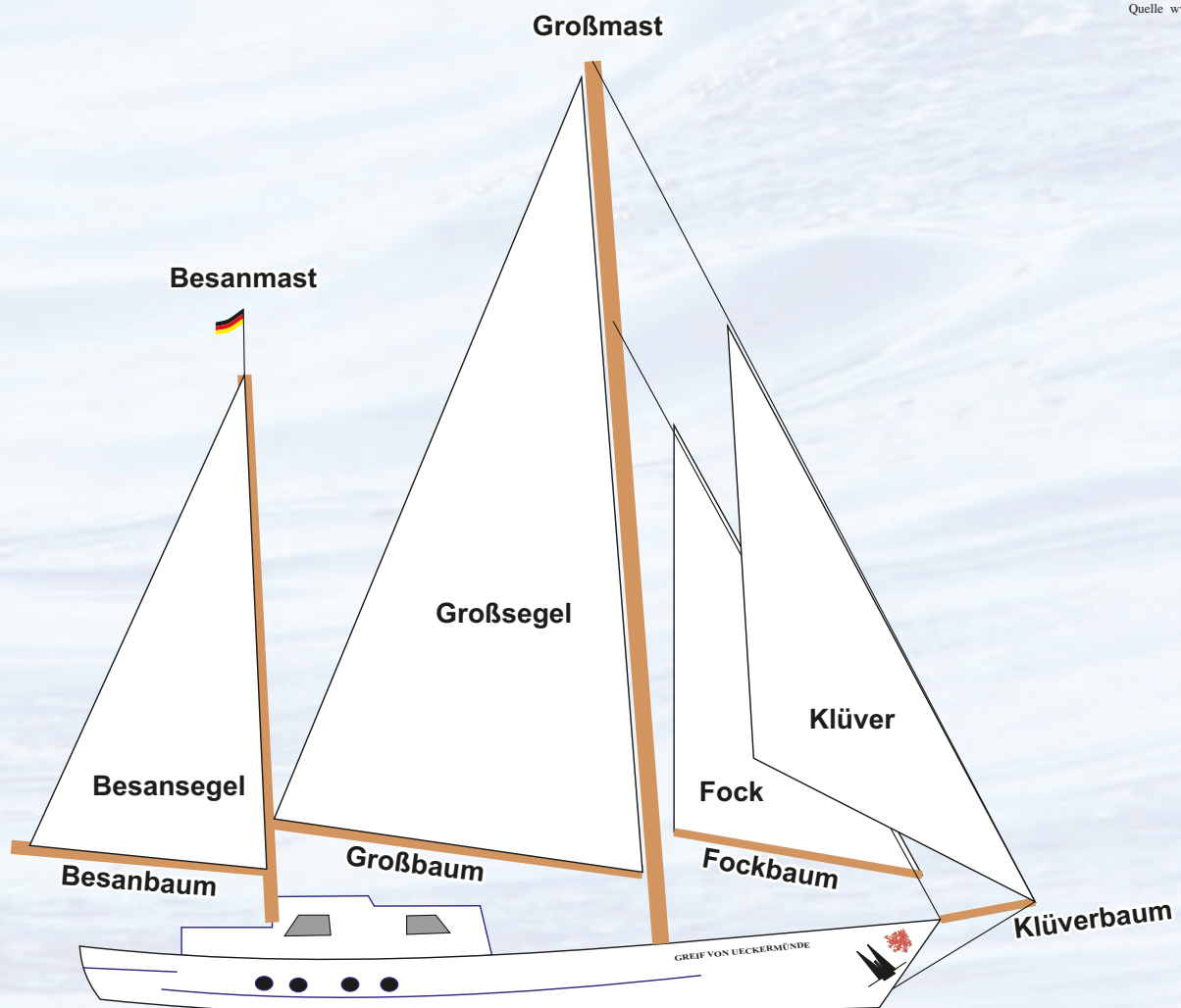
Kartenhauskammer



Segel, Masten und Bäume



Quelle: www.schiffspotter.de

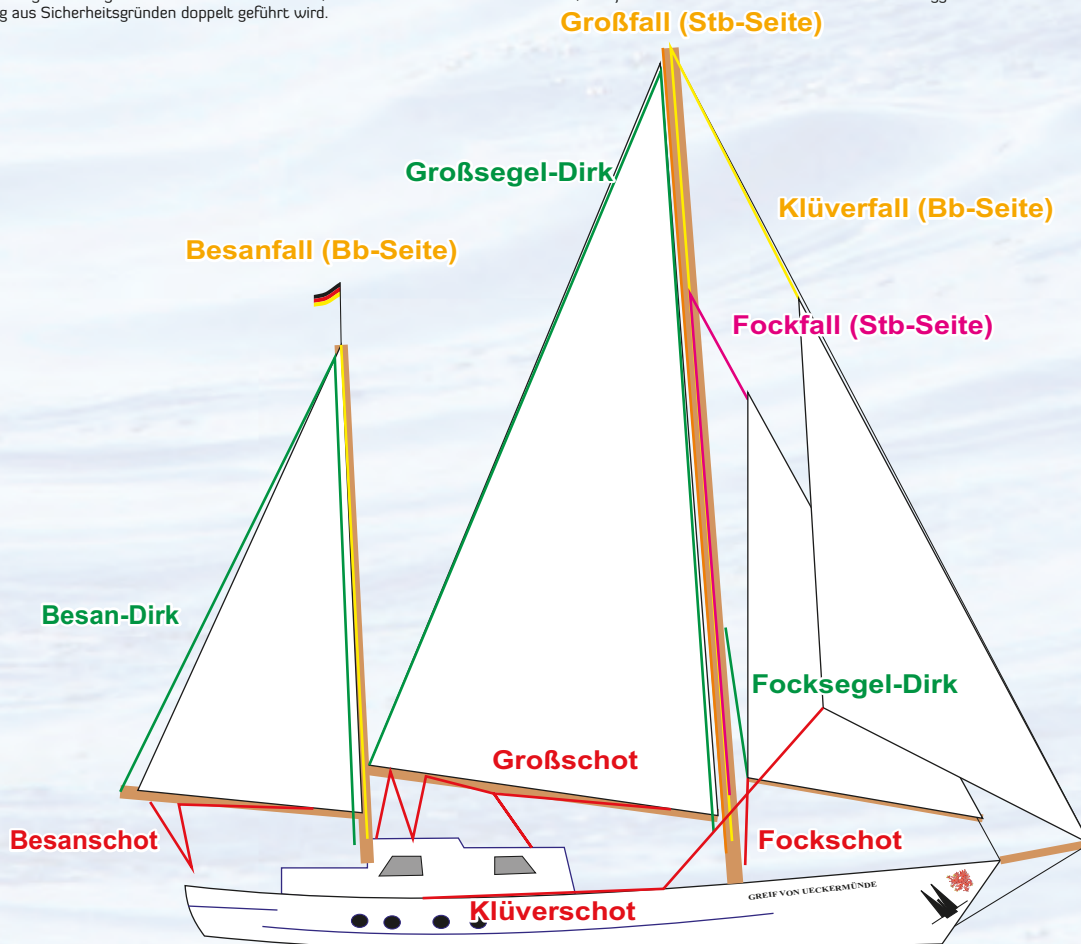


Nicht eingezeichnet ist ein separates Gennaker-Segel, dass von erfahrenen Crews zusätzlich vom Bug aus mit einem weiteren Fall am Großmast als Leichtwindsegel gesetzt werden kann.

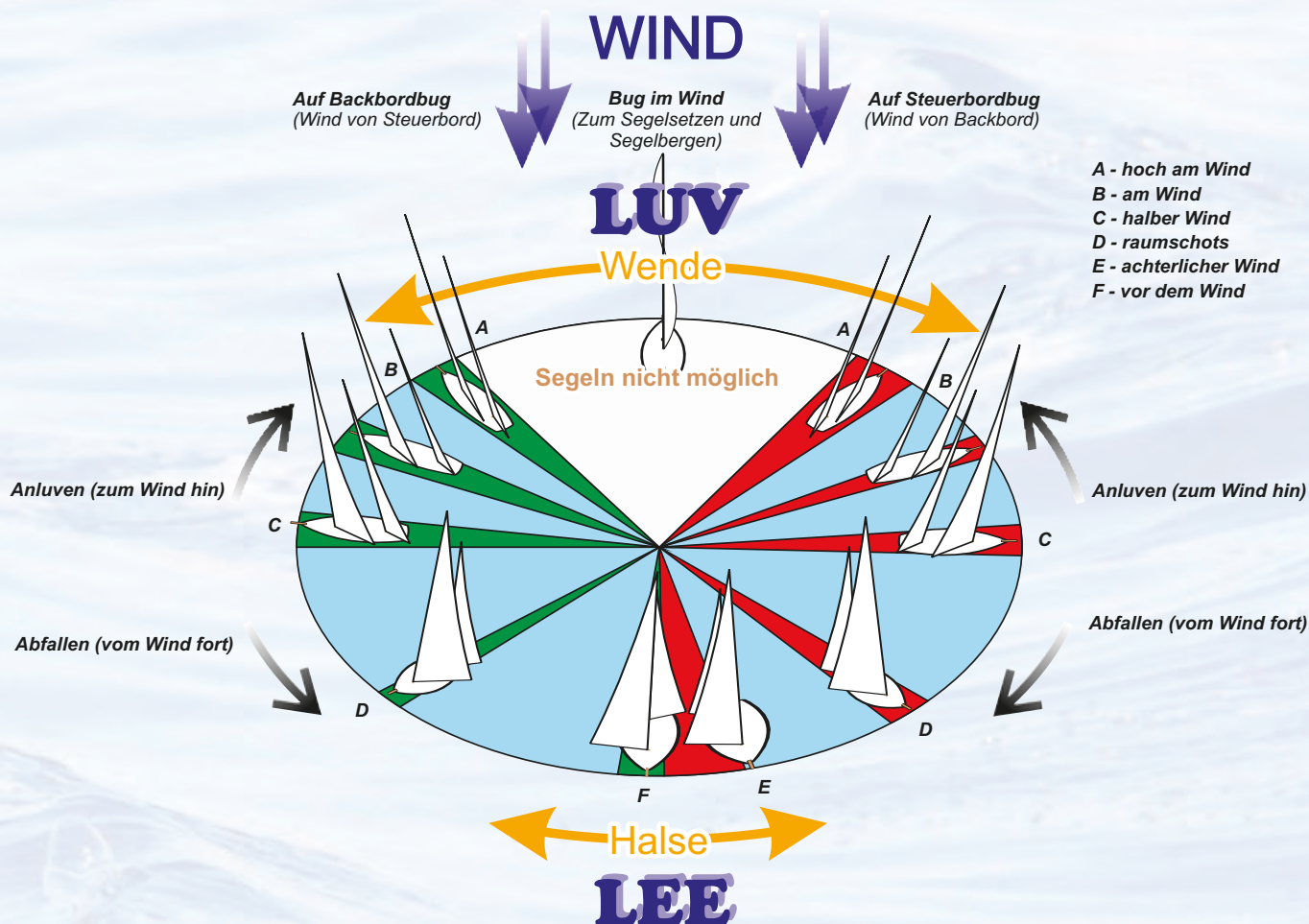
Stehendes und laufendes Gut



Zum stehenden Gut gehören eigentlich auch noch die Wanten, die die Masten seitlich stabilisieren, hier jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit weggelassen wurden. Erwähnt sei auch, dass auf der Greif das Vorstag aus Sicherheitsgründen doppelt geführt wird.



Wind und segelspezifische Grundbegriffe



Beaufort	Knoten	km/h	m/s	Auswirkungen der Windstärke auf See
0	<1	<1	0-0,2	Stille, spiegelglatte See.
1	1-3	1-5	0,3-1,5	Leiser Zug, kleine schuppenförmig aussehende Kräuselwellen ohne Schaumkämme.
2	4-6	6-11	1,6-3,3	Leichte Brise, kleine Wellen noch kurz, aber ausgeprägter; die Kämme sehen glasig aus und brechen sich nicht.
3	7-10	12-19	3,4-5,4	Schwache Brise, die Kämme beginnen sich zu brechen; Schaum überwiegend glasig, ganz vereinzelt können kleine weiße Schaumköpfe auftreten.
4	11-16	20-28	5,5-7,9	Mäßige Brise, Wellen sind noch klein, werden aber länger; weiße Schaumköpfe treten schon ziemlich verbreitet auf.
5	17-21	29-38	8,0-10,7	Frische Brise, mäßige Wellen, die eine ausgeprägtere lange Form annehmen; überall weiße Schaumkronen; ganz vereinzelt kann schon Gischt vorkommen.
6	22-27	39-49	10,8 - 13,8	Starker Wind, die Bildung großer Wellen beginnt; Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumlachen, etwas Gischt.
7	28-33	50-61	13,9 - 17,1	Steifer Wind, See türmt sich auf, der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in die Windrichtung zu legen.
8	34-40	62-74	17,2 - 20,7	Stürmischer Wind, mäßig hohe Wellenberge mit Kämmen von beträchtlicher Länge; von den Kanten der Kämmen beginnt Gischt abzuwehen; der Schaum legt sich in gut ausgeprägten Streifen in die Windrichtung.
9	41-47	75-88	20,8 - 24,4	Sturm, hohe Wellenberge, dichte Schaumstreifen in Windrichtung; "Roller" der See beginnt; Gischt kann die Sicht schon beeinträchtigen.
10	48-55	89 - 102	24,5 - 28,4	Schwerer Sturm, sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen; See weiß durch Schaum; Rollende See schwer und stoßartig; Sicht durch Gischt beeinträchtigt.
11	56-63	103 - 117	28,5 - 32,6	Orkanartiger Sturm, außergewöhnlich hohe Wellenberge; die Kanten der Wellenkämme werden überall zu Gischt zerblasen; die Sicht ist herabgesetzt.
12	>63	>117	>32,6	Orkan, Luft mit Schaum und Gischt angefüllt; See vollständig weiß; die Sicht ist sehr stark herabgesetzt; jede Fernsicht hört auf.

Wichtige Seezeichen

Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale der internationalen Kollisionsverhütungsregeln und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (ohne die Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal und sonstige örtliche Sondervorschriften)

Gebots-, Verbotsschilder								
Begegnungsverbot an Engstellen	Überholverbot für alle Fahrzeuge	Abstand von Tafelzeichen halten (m)	Geschwindigkeitsbeschränkung (km/h)	Höchstgeschw. 8 km/h vor Stränden	Sog u. Wellenschlag vermeiden	Schutzbedürftige Anlage	Sperrung Seeschiffahrtsstraße (Teilstrecke)	Sperrung Seeschiffahrtsstraße (Gesamte Strecke)
Ankerverbot	Festmacherverbot	Liegeverbot	Fahrtrichtung einhalten	Schallsignal geben	Anhalten	Anhalten in Schleusen	Anhalten - Signal der Fahrzeuge des öffentl. Dienstes	Ende Gebots- oder Verbotsstrecke

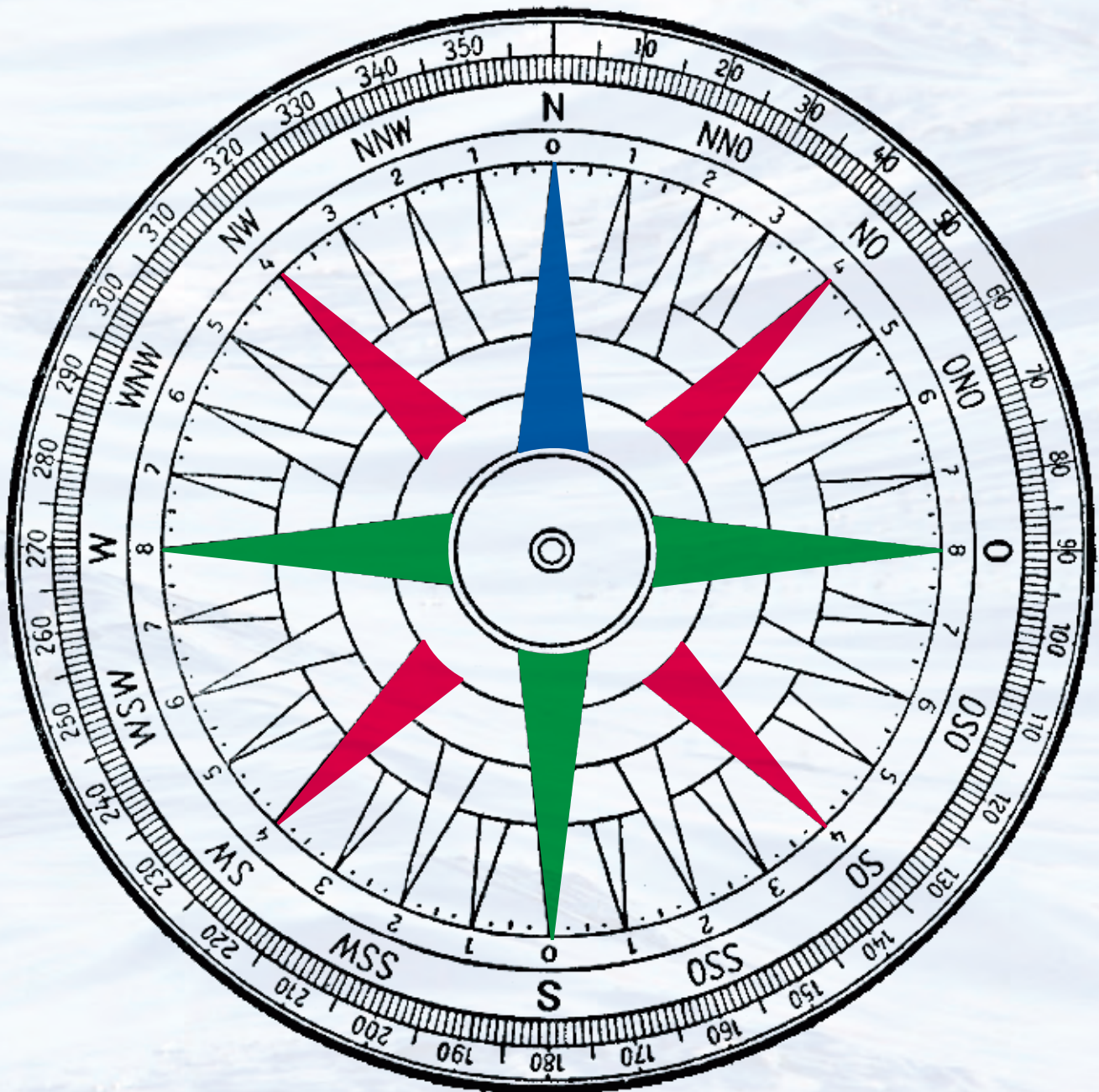
Warn- und Hinweiszeichen						
Frei fahrende Fähre	Nicht frei fahrende Fähre	Wasserski fahren im Fahrwasser erlaubt	Wassermotorrad fahren im Fahrwasser erlaubt	Segelsurfen im Fahrwasser erlaubt	Querströmung (2 Lichtbalken)	Außergewöhnliche Schiffsverkehrsbehinderung

Feste Brücken		
Durchfahrtsverbot ausserhalb der Markierung	Durchfahrt in beiden Richtungen	Durchfahrt in einer Richtung (Gegenverkehr gesperrt)

Schwimmende Schiffsverkehrszeichen			
 Steuerbordseite Fahrwasser (von See kommend)	 Zufahrt zu Fahrwassern und Mitte von Schiffsfahrwegen	 Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Backbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers.	 Backbordseite Fahrwasser (von See kommend)
 Einzelgefahrsstellen	 Backbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Steuerbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers.	 Nord-, Ost-, Süd-, West-Kardinal-Zeichen	
 Sperrgebiete	 Fahrverbot für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder	 Reeden, Besondere Gebiete und Stellen	besondere Beschriftung: z.B.: „Warn - G“, „Fischerei“ „Schütt - St“ „Kabel“ „Pipe“ „Meile“ „ODAS“

Steuern nach Kompass

Außerhalb des Fahrwassers muss der Rudergänger meist nach Kompass steuern. Auch wenn wir an Bord oft den digitalen Kompass benutzen, so sollte man als Rudergänger eine Vorstellung davon haben, was die Zahlen bedeuten, mit denen man dabei zu tun hat.



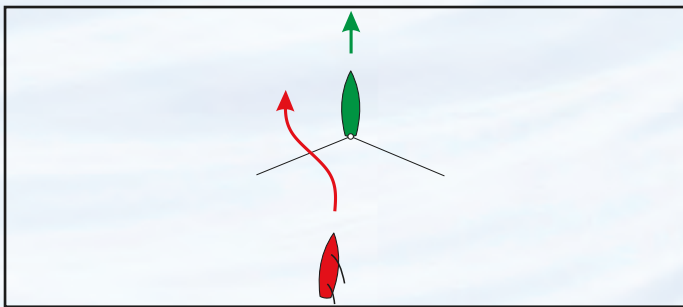
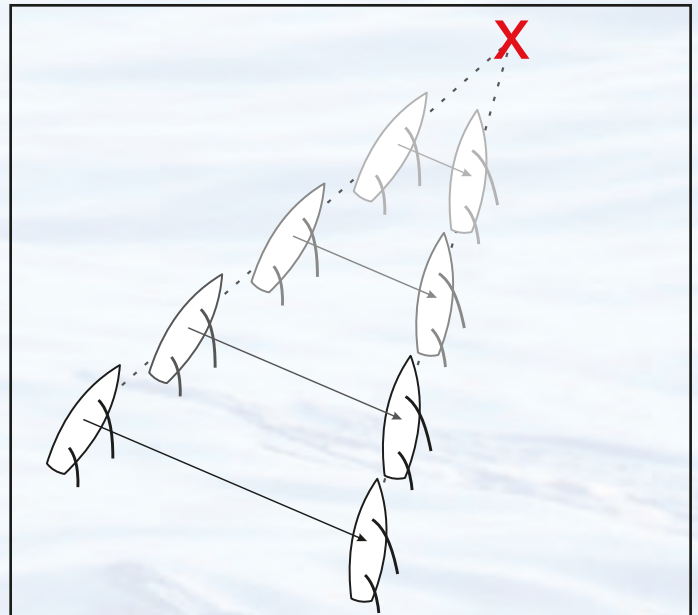
Kurs 000 Grad, bzw. 360 Grad zu steuern bedeutet entsprechend der oben abgebildeten Kompassrose, dass der Steuermann den Bug des Schiffes genau nach Norden drehen soll. 90 Grad bedeutet Osten, 45 Grad Nordosten, usw. Dazwischen gibt es noch Himmelsrichtungen wie Nord-Nordost oder Ost-Nordost. Nun könnt ihr vielleicht selbst einmal überlegen, welcher genauen Gradzahl z.B. der Kurs Süd-Südost entspricht¹. Eigentlich gibt es zwischen NNO (Nord-Nordost) und NO (Nordost) sogar noch einen weiteren Unterteilungsschritt, nämlich ‚Nordost zu Nord‘. Oder zwischen N und NNO liegt ‚Nord zu Ost‘. Als Gradzahl wäre das 11,25°. In der Grafik sind das die ganz kurzen Zacken mit den Strich-Ziffern, die im Abschnitt ‚Ausguck‘ näher erläutert werden.. Im digitalen Zeitalter steuern wir dann aber meist Kurs 010°. Übrigens findet man für Osten häufig auch die Abkürzung E anstelle von O. Nicht nur, weil Seefahrer international denkende Menschen sind (englisch heißt es nämlich East), sondern auch, weil das O zu leicht mit der Null verwechselt werden kann.

¹ 135°

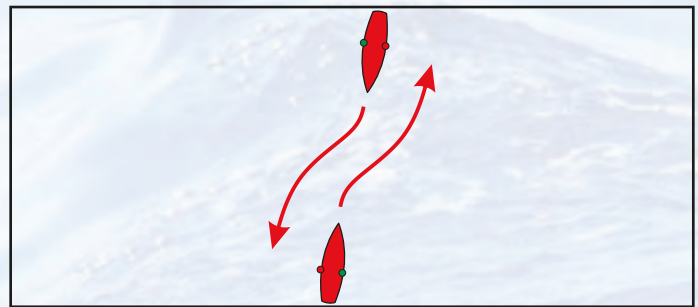
Ausweichregeln

Genau wie im Straßenverkehr, so gibt es auf See Regeln, die helfen sollen, Kollisionen zu verhüten. Häufig kann man sich dabei sogar am Straßenverkehr orientieren. Wichtig ist jedoch für den Ausguck oder Rudergänger, überhaupt erst mal eine Gefahrensituation mit einem Kollisionskurs zu erkennen.

Feststellung eines Kollisionskurses: Ein Fahrzeug ist auf Kollisionskurs, wenn sich bei Annäherung der Fahrzeuge die Peilung nicht, oder nur geringfügig ändert (sogenannte stehende Peilung). Zur Verhütung einer Kollision wird jeweils eines der Fahrzeuge **ausweichpflichtig** und das andere **kurshaltepflichtig**. Das kurshaltepflichtige Fahrzeug behält die Geschwindigkeit und den Kurs (Fahrtrichtung) bei, während das ausweichpflichtige Fahrzeug frühzeitig und deutlich erkennbar durch eine Änderung von Kurs oder Geschwindigkeit dem anderen Fahrzeug ausweicht.

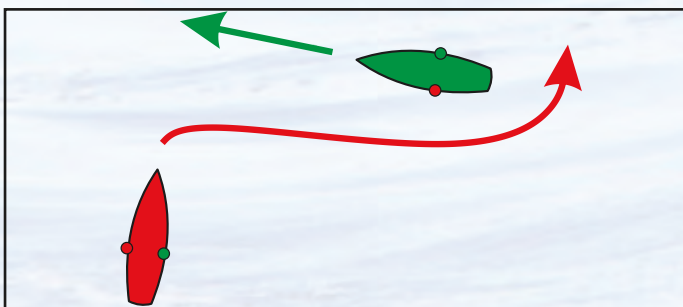


Überholen: Wie im Straßenverkehr muss das überholende Fahrzeug ausweichen. Die Seite ist dabei nicht vorgeschrieben (in der Binnenschiffahrt überholen jedoch segelnde Kleinfahrzeuge einander in Luv, also an der Seite, von der der Wind kommt).

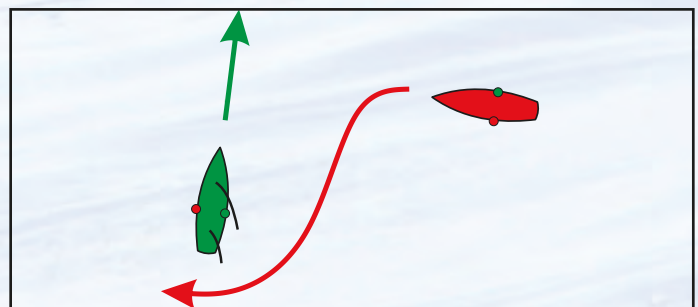


Entgegenkommen: Auch hier wird wie im Straßenverkehr behandelt. Jeder weicht etwas nach Steuerbord aus.

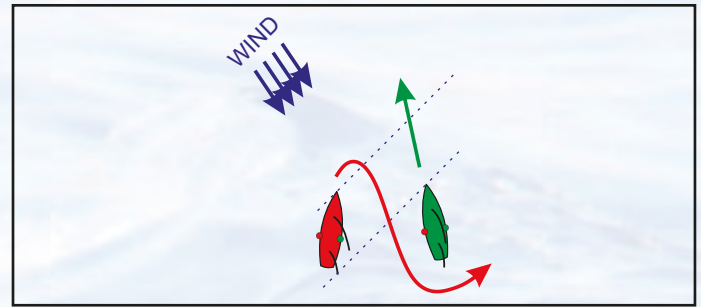
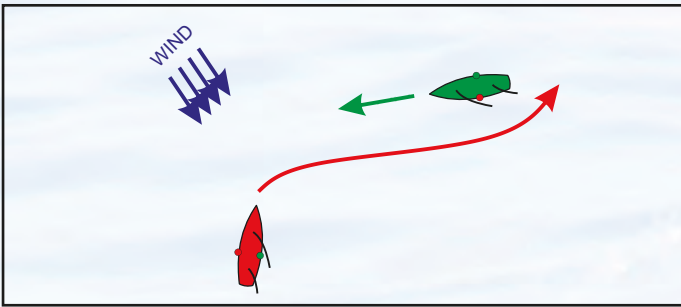
Im Fahrwasser gilt – wie auf der Strasse – das Rechtsfahrgebot. Dort wird also auch unabhängig von Wind und Besegelung immer links überholt.



Maschinenfahrzeuge (das sind auch Segelfahrzeuge, die unter Maschine fahren) **auf sich kreuzenden Kursen:** Ähnlich wie bei der „Rechts-vor-Links-Regel“ im Straßenverkehr hat das Boot auszuweichen, dass das andere Boot an seiner Steuerbordseite sieht.

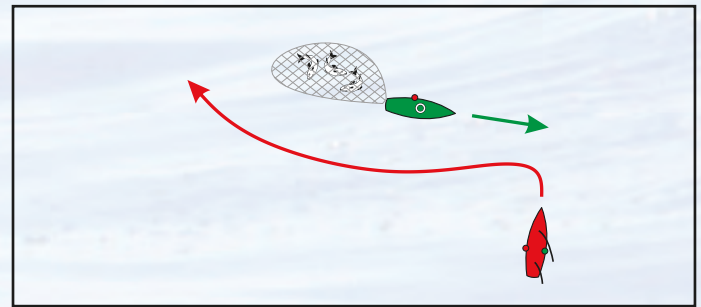
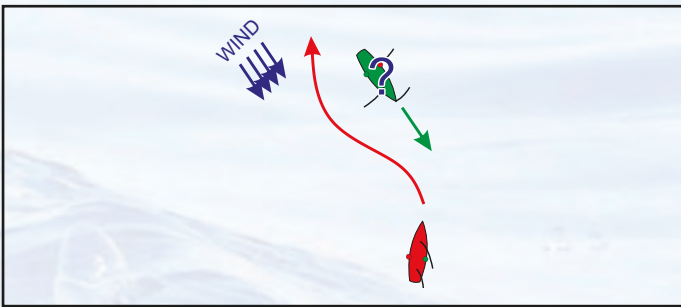


Segelfahrzeug/Maschinenfahrzeug: In dieser Begegnung ist unabhängig von Wind und Kursen das Fahrzeug unter Maschine ausweichpflichtig, da es wesentlich besser manövrieren kann. Ausnahmen bilden aber z.B. Maschinenfahrzeuge, die im Fahrwasser fahren oder die manövrierbehindert sind. Auch der Berufsschiffahrt versucht man in der Praxis möglichst weiträumig auszuweichen, bevor es überhaupt zu einer stehenden Peilung kommt.



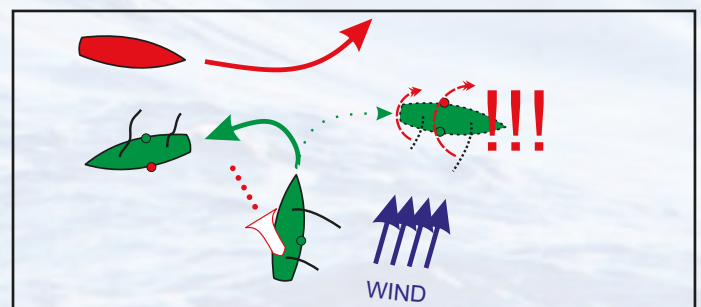
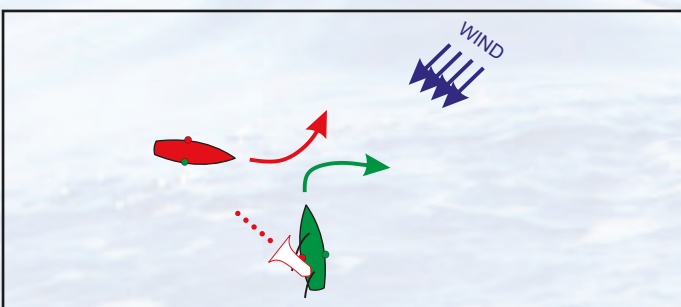
Segelfahrzeuge untereinander: Wenn nun beide Fahrzeuge durch Segelführung etwas in ihren Manöviereigenschaften eingeschränkt sind, wird geschaut, nach welcher Seite die Segel der Fahrzeuge stehen. Stehen sie bei einem nach Backbord (Backbordbug) und beim anderen nach Steuerbord (Steuerbordbug), so bleibt das Fahrzeug mit Wind von Steuerbord kurshaltepflichtig („Backbordbug vor Steuerbordbug“).

Wind von gleicher Seite: Haben beide den Wind von der gleichen Seite, so hat das Schiff, das weniger hoch am Wind steuert, es meist leichter zu manövrieren und muss ausweichen. Mit anderen Worten, das Fahrzeug, das sich näher an dem Horizontbereich befindet, aus dem der Wind kommt (das luvwärtige Fahrzeug), ist ausweichpflichtig.



Unklare Windverhältnisse: Ein Segelfahrzeug mit Wind von Backbord muss einem von Luv kommenden Segelfahrzeug ausweichen, wenn die Segelstellung des luvwärtigen Fahrzeugs nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Fischereifahrzeuge: Manövrierbehinderten oder -unfähigen Fahrzeugen ist auszuweichen. Das gilt auch für Fahrzeuge, die mit Netzen, Leinen oder Schleppnetzen fischen. Sie sind durch entsprechende Tag- oder Nachtsignale gekennzeichnet.



Manöver des letzten Augenblicks: Kommt es zu einer Situation, in der der Ausweichpflichtige seiner Pflicht nicht nachkommt, so muss der Kurshaltepflichtige nach erfolgloser Abgabe eines Schallsignales (mit 5 kurzen Tönen weist er das andere Fahrzeug auf seine Ausweichpflicht hin) seinen Kurs in die Fahrtrichtung des Kollisionsgegners ändern (Parallelkurs).

Außnahmemanöver des letzten Augenblicks: Bestünde beim Manöver des letzten Augenblicks die Gefahr einer (unfreiwilligen) Halse, so sollte das Ausweichen in die Gegenrichtung erfolgen und nicht auf Parallelkurs zum Kollisionsgegner.

Eselsbrücken

Zwei Dinge verwechselt man am Anfang immer wieder gerne miteinander: Backbord und Steuerbord und deren farbliche Kennung, sowie Lee und Luv. Hier ein paar Tipps, wie man sich das vielleicht einprägen kann:

Backbord und Steuerbord:

- Auf den Drachenbooten der Wikinger befand sich das Ruder zum Steuern immer an der rechten Seite der Bordwand, wo es festgebunden wurde. Da nun der Steuermann den Blick auf das Steuerbord (rechts) hatte, befand sich hinter (back) ihm Backbord.
- Wenn ihr euch das nicht merken könnt, haut der Käpt'n euch mit seiner rechten Hand so lange eine runter, bis eure linke Wange rot zu glühen beginnt.
- „Wer die linke Backe rot geschlagen bekommen hat, bekommt von Rechts wegen grünes Licht für Steuerbefreiung.“
- **EEEE**eselsbrücke: Alle Begriffe mit einem **E** gehören zusammen: **Steuer**bord, **re**chts, **gr**uen. Bei Backbord, links und rot sucht man dagegen vergeblich nach einem **E**.
- Backbord ist da, wo das Herz „backt“ (und Steuerbord: wo die Seemannsfaust zupackt).



Lee und Luv

- „Spuckst du nach LU(V) kommt's auf dich zu, spuckst du nach LEE geht's in die See!“
- „Luv ist da, von wo die LuVt her pfeift, in Lee ist es dagegen leer und leis.“



Lichterführung und Ausweichregeln:

- „Kommt Grün, Weiß, Rot voraus in Sicht, leg Steuerbord-Ruder, zeig rotes Licht!“
- „Wird Rot an Steuerbord gesehen, so musst Du aus dem Wege gehen!“
- „Erscheint jedoch an Backbord Grün, brauchst weiter Du dich nicht bemüh'n.“
- „In diesem Fall muss Grün sich klaren und Dir aus dem Wege fahren.“
- „Grün an Grün und Rot an Rot, geht alles klar, hat keine Not.“

Besondere Fahrzeuge:

- „Weiß über Rot - Lotsenboot“
- „Weiße Mütze, rote Nase“
- „Grün über Weiß, Fischlein beiß“
- Trawlt er? Grün heißt „Ja“, Rot heißt „Nein“

Vorfahrt unter Segeln:

- Backbordbug vor Steuerbordbug
- Baum links bringt's
- Lee vor Luv

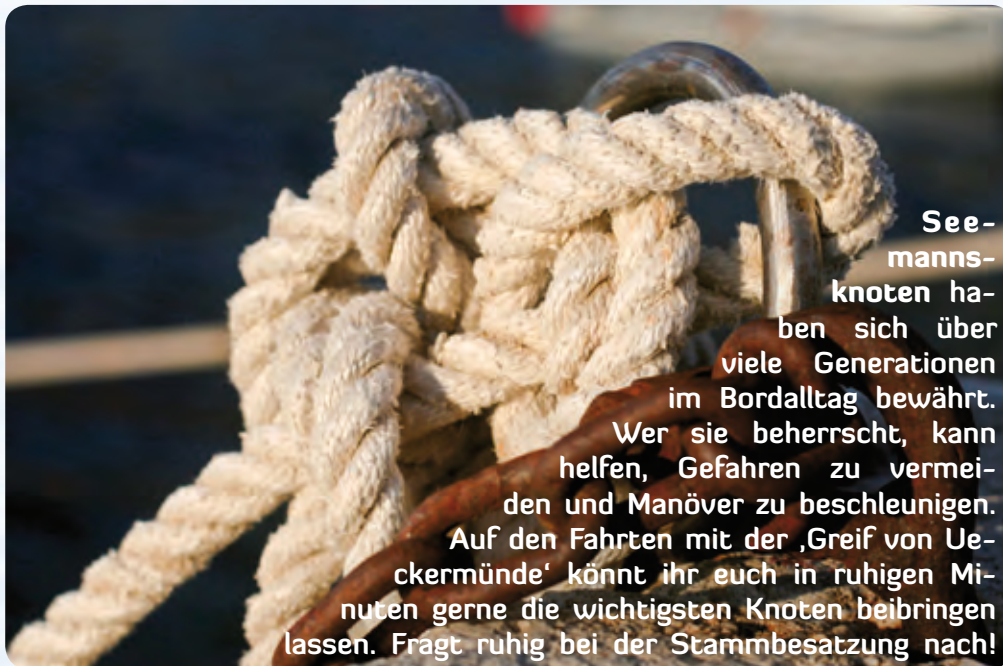


Seemännische Grundbegriffe

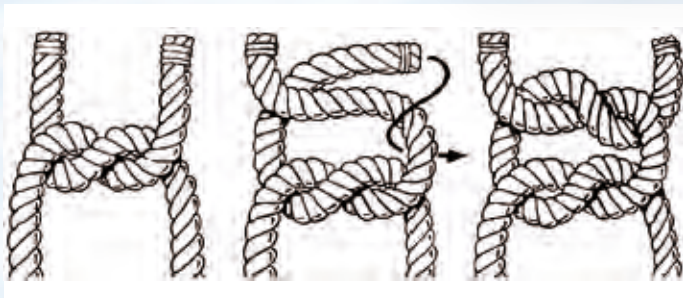
- **aufschießen/Aufschießer:** Tauwerk so zusammenlegen, dass es ohne Verknotungsgefahr wieder einsatzbereit ist. – *Außerdem:* Schiff zum Segel setzen/bergen in den Wind drehen.
- **Abdrift:** Seitliches Abtreiben durch den Einfluss von Wind und Strom.
- **abfallen:** Kurswechsel nach Lee (vom Wind wegdrehen).
- **achtern:** Hinten (heckwärts). Davon abgeleitete Begriffe wie achteraus, achterlich, Achterdeck bezeichnen hinten befindliche Dinge oder rückwärts gerichtet.
- **Achterpiek:** Stauraum hinten am Heck.
- **anluven:** Kursänderung nach Luv (an den Wind gehen).
- **aufklaren:** Aufräumen, Ordnung machen. Beim Wetter: Die Wolken verziehen sich.
- **Aufschießer:** Manöver, mit dem man ein Boot genau in den Wind dreht, um es zum Stehen zu bringen und z.B. Segel setzen oder bergen zu können (siehe auch: ‚in den Wind gehen‘).
- **auftuchen:** Ein Segel nach Gebrauch ordentlich zusammenlegen oder zusammenfalten.
- **Back:** Ein grosser, meist klappbarer Esstisch. (*Auf der Greif stehen zwei in der Messe.*)
- **Backbord:** Links, in Fahrtrichtung gesehen.
- **Backen und Banken:** Ruf zur gemeinsamen Mahlzeit, meist in der Messe.
- **Backschaft:** Tisch- und Küchendienst
- **Backskiste:** Eine von oben zu öffnende Kiste, in der Gegenstände oder Proviant verstaut werden. (*Findet man auf der Greif vor dem Kartenhaus: Backbord: Lebensmittel, Steuerbord: Heizung.*)
- **Backstagen:** Drahtseile, die die Masten von schräg hinten verspannen. (*Auf der Greif können sie mithilfe von großen Hebeln gelöst oder durchgesetzt werden.*)
- **Bändsel:** Dünne und kurze Leine zum Festzurren oder Sichern.
- **Baum:** Ein am Mast einseitig befestigtes, frei schwingendes, horizontales Längsholz, an dem die untere Kante (das sogenannte Unterliek) des Segels befestigt wird.
- **Beaufort:** Grobe Einteilung der Windgeschwindigkeit (Windstärke) in Werten von 1-12.
- **belegen:** Das fachmännische Festmachen von Leinen an einer Klampe oder einem Poller.
- **Bilge:** Die tiefste Stelle eines Bootes unterhalb der Bodenbretter, an der sich eingedrungenes Wasser sammeln kann.
- **Bilgenpumpe:** (Lenzpumpe) – Mit ihrer Hilfe kann eingedrungenes Wasser aus dem Schiff befördert werden. (*Auf der Greif befinden sich Hand-Lenzpumpen im Vorschiff und im achteren Flur, bzw. Quergang. Eine elektrische Bilgenpumpe kann vom Kartenhaus aus eingeschaltet werden.*)
- **Block:** Umlenkrolle zum Umlenken von Tauen, meist Bestandteil einer Talje.
- **Bucht:** Nicht nur eine Küsteneinstülpung, sondern auch eine U-förmige Tauwerksschleife als Basis von Knoten oder beim Aufschießen von Tauwerk (wo es genau genommen ‚Augen‘ sind).
- **Bullauge:** Rundes Schiffsfenster. (*Auf der Greif sind die Bullaugen bei Extremwetter mit Seeschlagblenden verschließbar.*)
- **dichtholen:** Die Stellung eines Segels durch Heranziehen der Schot so verändern, dass es ganz fest, „steif“ steht.
- **Dünung:** Durch die konstante Einwirkung des Windes entstandene Basis-Wellenbewegung.
- **durchsetzen:** Ein lockeres Tau oder eine lockere Leine spannen.
- **eindampfen:** Manöver zum Ablegen mit Maschinenkraft, bei dem die Spring als Hilfsmittel dient.
- **Fall:** Eine Leine, die zum Setzen von Segeln erforderlich ist. Jedes Segel hat sein eigenes Fall, z.B. Großfall, Fockfall, usw.
- **fieren:** Das langsame Nachlassen einer Leine oder Herunterlassen eines Segels.
- **Gräting:** Gitterartiger, begehbare Zwischenboden aus Metall- oder verleimten Holzstäben
- **Halse:** Wendemanöver eines Segelschiffs, mit dem das Heck durch den Wind gedreht wird. (Gegenteil von Wende).
- **holen:** Seemännischer Ausdruck für ‚ziehen‘.
- **in den Wind gehen:** Manöver, bei dem ein Segelboot mit dem Bug so gestellt wird, dass der Wind direkt von vorn kommt. Wird verwendet zum Segelsetzen und -bergen und zum Aufstoppen.
- **kentern:** Das Umkippen eines Bootes um seine Längsachse.
- **Kammern:** Räume, in denen die Schiffsbesatzung untergebracht wird.

- **Kiel:** Unterste Längsversteifung des Schiffes.
- **Klampe:** Fest verschraubter Beschlag, um z.B. eine Leine festzumachen.
- **Knoten:** Nicht nur ein Gebilde aus Tauwerk, sondern auch eine Geschwindigkeitsangabe. 1 Knoten entspricht 1 Seemeile (= 1.852 m) pro Stunde.
- **Koje:** Schlafplatz an Bord. Eine Koje entspricht einem schmalen Bett.
- **Kombüse:** Schiffsküche
- **Kopf:** Die obere Ecke eines Segels. Dort wird das Fall angeschlagen, mit dem das Segel gesetzt wird. Die anderen Ecken heißen **Hals** (vorne) und **Schothorn** (achtern).
- **Krängung:** Neigung des Bootes zu einer Seite.
- **kreuzen:** Ein Zickzackkurs, der gefahren wird, um ein Ziel zu erreichen, das genau in Windrichtung liegt.
- **Kurs:** Die Richtung eines Schiffes, in die es gesteuert wird (Steuerkurs).
- **Lee:** Die Richtung, in die der Wind weht.
- **Landgang / Stelling / Gangway:** Laufsteg zwischen Schiff und Pier.
- **Leine:** Bezeichnung für alle Art von Tauwerk an Bord.
- **lenzen:** Wasser aus dem Boot pumpen oder schöpfen (siehe auch: ‚**Bilgenpumpe**‘).
- **Liek:** Kante eines Segels. Unsere Segel haben jeweils ein Unter-, Vor- und Achterliek.
- **Lifebelt:** Gurtgeschirr für die Sicherung gegen Überbordfallen.
- **Logbuch:** Schiffstagebuch, in dem alle nautischen und außergewöhnlichen Vorkommnisse an Bord aufgezeichnet werden. Es hat große rechtliche Bedeutung bei der Untersuchung von Unfällen!
- **Luk(e):** Verschließbare Decksöffnung.
- **Luv:** Die Richtung, aus der der Wind weht.
- **Messe:** Speise- und Aufenthaltsraum der Schiffsbesatzung.
- **Niedergang:** Steile, schmale Treppe in tiefer gelegene Bereiche des Schiffes.
- **Oberlicht:** In das Deck eingelassenes Fenster, um Tageslicht in den Schiffsraum gelangen zu lassen.
- **Patenthalse:** Unbeabsichtigte Halse (Wenden mit dem Heck durch den Wind), wobei der Baum des Schiffes unkontrolliert überschlägt. Vorsicht – große Gefahr für Schiff und Besatzung!
- **Pütz:** Bezeichnung für Eimer an Bord.
- **Ree:** Kommando des Steuermanns beim Wenden, wenn das Ruder gelegt wird.
- **reffen:** Das Verkleinern der Segelfläche bei viel Wind.
- **Reling:** Geländer an der Außenkante des Oberdecks.
- **schiften:** Das wechselseitige Übergeben der Segel ohne Kursänderung. Wird meistens beim Segeln vor dem Wind verwendet.
- **Schot:** Leine, mit der der seitliche Segelwinkel eingestellt werden kann.
- **Schott:** Wasserdichte Tür, bzw. Abtrennung.
- **Schwell:** Wellenbewegung, die in Häfen einläuft oder durch Ausläufer von Heckwellen anderer Schiffe verursacht wird.
- **Schwert:** Bewegliche Platte unter dem Kiel, die die seitliche Abdrift auf bestimmten Kursen reduzieren soll. *(Das Schwert wird auf der Greif über eine Winde im Kartenhaus bewegt.)*
- **schwojen:** Die Schiffsbewegung eines vor Anker liegenden Schiffes, verursacht durch Wind und Strömung.
- **Seemeile:** Nautisches Längenmaß. Eine Seemeile entspricht 1,852 km.
- **Steuerbord:** Rechts, in Fahrtrichtung gesehen.
- **Talje:** Flaschenzug aus mehreren Blöcken zur Reduzierung der erforderlichen Zugkraft.
- **unklar:** In Unordnung sein, nicht betriebsfertig.
- **Untiefe:** Flachwasserstelle, bei der die Gefahr des Festkommens besteht.
- **verholen:** Ein Schiff von einem Liegeplatz an einen anderen bringen.
- **Vorpiek:** Kleiner Stauraum vorne am Bug.
- **Wahrschau!** Bedeutet: Achtung, Aufpassen, Gefahr, Vorsicht!
- **Wanten:** Drahtseile, die die Masten seitlich verspannen.
- **Wunsch:** Kurbel/Winde zum leichteren Durchholen schwerer Lasten (z.B. Großfall, Anker etc.).
- **Zeising:** Kurze Leine, die zum Zusammenbinden oder Sichern von Segeln benutzt wird.

Wichtige Knoten



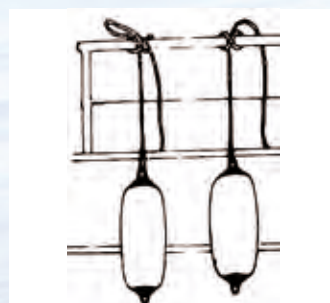
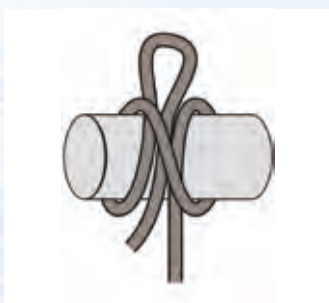
Seemannsknoten haben sich über viele Generationen im Bordalltag bewährt. Wer sie beherrscht, kann helfen, Gefahren zu vermeiden und Manöver zu beschleunigen. Auf den Fahrten mit der ‚Greif von Ueckermünde‘ könnt ihr euch in ruhigen Minuten gerne die wichtigsten Knoten beibringen lassen. Fragt ruhig bei der Stammbesatzung nach!



Kreuzknoten: Er kommt z.B. beim Zusammenlegen der Segel zum Einsatz. Damit der Wind keine Angriffsfläche bekommt werden die Segel mit sogenannten Zeisingen fest verzurrt. Der Kreuzknoten hält im Gegensatz zum haushaltsüblichen Altweiberknoten wesentlich besser und lässt sich trotzdem bei Bedarf schnell wieder öffnen.

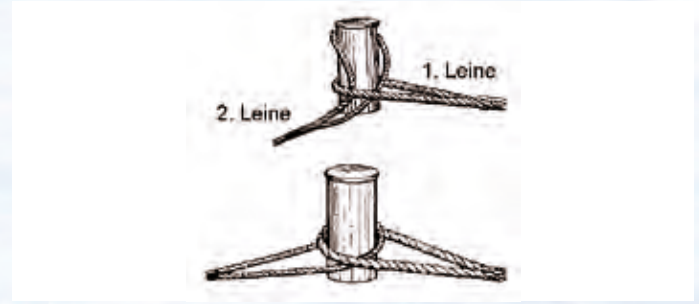


Webeleinenstek: Er wird gebraucht, um z.B. die Fender sicher an der Reling zu befestigen. Wenn das Anlegemanöver abgeschlossen ist, hält er den Fender trotz Schiffsbewegung an der vorgesehenen Position. Man kann ihn bei Bedarf zusätzlich durch einen halben Schlag sichern. Umgekehrt kann man das Ende auf Slip legen, um den Fender schnell wieder lösen zu können.



Webeleinenstek auf Slip: Oft auch als ‚Fenderknoten‘ bezeichnet. Mit einem kurzen Ruck an der Leine ist der Fender bei Bedarf im Nu gelöst und kann an eine andere Position verlagert werden.

Palstek und doppelter Rundtörn mit zwei halben Schlägen: Wie kann man das Schiff z.B. an einem Ring vertäuen? Mit dem Palstek (links) kann man sich ein fest stehendes Auge machen, dass sich auch gut wieder lösen lässt. Wer ihn mit geschlossenen Augen beherrscht, darf sich Seemann nennen. Alternativ kann man das Schiff mit den Rundtörns im rechten Bild vertäuen. Sie lassen sich auch mit störrischem Tauwerk gut legen.



Webeleinenstek (Mastwurf): Dieser bereits weiter oben erwähnte Knoten kann auch zum vertäuen des Schiffes an einem Poller benutzt werden. Dazu können schon vorher zwei identische Augen übereinander geschoben werden und das Ganze wird dann von oben über den Poller gelegt.

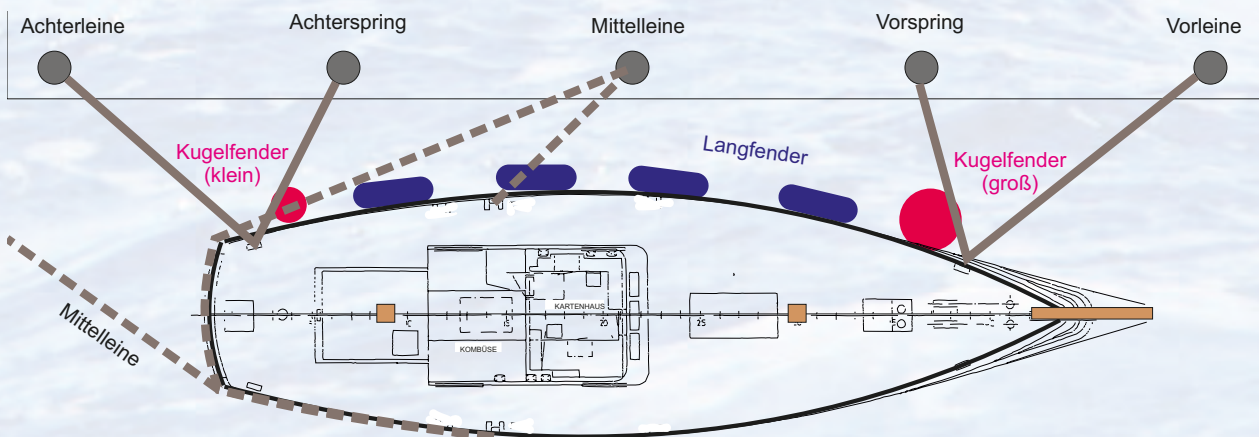
Belegen von zwei Leinen auf einem Poller: Wenn der favorisierte Poller bereits von einem anderen Schiff belegt ist, so möchte man auch diesem die Chance geben, wieder ablegen zu können. Wenn man das eigene Auge von unten durch das Auge der anderen Leine führt und dann erst über den Poller legt, so können beide unabhängig voneinander wieder ihre Leinen einholen.



Belegen auf einer Klampe: Eine Besonderheit auf unserem Traditionssegler ist das Belegen der Schoten auf den Klampen. Aus Sicherheitsgründen (schnelles Lösen) und aufgrund der Beschaffenheit unserer Klampen und Leinen machen wir **keinen** Kopfschlag über die Kreuzschläge. Das Ende wird also nicht unter der letzten Part durchgeführt, sondern lediglich noch einmal ganz um die Klampe festgezogen.

Belegen auf dem Doppelkreuzpoller: Auch hier wird auf den abschließenden Kopfschlag aus Sicherheitsgründen verzichtet. Wenn der Festmacher wie auf dem Foto über den Poller geführt ist, kann er auch bei schwankender Belastung nicht durchrutschen. In Verbindung mit einer hübsch anzuschauenden Schnecke kann die Leine bei Bedarf im Nu losgeworfen werden und bildet weder eine Stolperfalle noch die Gefahr zu verknoten.

Leinenbezeichnungen: „Spring rüber!“ kann an Bord manchmal eine ganz andere Bedeutung haben, als man landläufig denkt. Die ‚Spring‘ ist nämlich jeweils die Festmacherleine, die vom Vorschiff bzw. Achterschiff in Richtung Mittschiffs an Land verläuft. Es ist deshalb nicht verkehrt, die Namen und auch die Bedeutung der Leinen frühzeitig zu erlernen. Bei den An- und Ablegemanövern ist jeder Handgriff wichtig. Meistens wird die Greif wie auf der unten stehenden Grafik vertäut. Die Mittelleine wird oft nur als Hilfsleine während des An- oder Ablegemanövers benötigt. Sie führt immer zu einem der beiden Mittelpoller auf der Greif.



Bordverpflegung

Wer länger auf der Greif mitgesegelt ist, kann so manche Geschichte über Pizzabackversuche (kleine Appetitbrocken – außen schwarz und innen roh), über vergebliche Suchen nach Döner-Buden oder über die vom Kombüsenboden aufgelöffelte Hühnersuppe erzählen. Da eine gutes, wärmendes Essen jedoch in der Lage sein kann, Weltuntergangsstimmung in eine positive Bordatmosphäre zu verwandeln, ist es nicht verkehrt, sich vorher ein paar Gedanken zur Essensplanung zu machen. Es gibt Gerichte, die sich für die im Vergleich zu einer Wohnungsküche relativ begrenzte Ausstattung unserer Kombüse einfach nicht eignen und schon gar nicht, wenn davon 14 Personen satt werden sollen. Der kleine Bord-Gas-Backofen ist nicht mit dem gewohnten Umluftofen daheim vergleichbar. Auch die Kühl- und Gefrierkapazitäten sind begrenzt. Deshalb wollen wir hier ein paar Hauptspeisen auflisten, die sich ganz gut an Bord bewährt haben. Schwierig ist natürlich auch das Abschätzen der richtigen Mengen für 14 Personen. Deshalb findet ihr hier exemplarisch ein paar Rezepte und auch ein Einkaufslistenbeispiel für einen einwöchigen Törn.

Hauptgerichte:

- Spaghetti Bolognese/Carbonara
- Pellkartoffeln, Zaziki
- Burger zum Selbstbelegen
- Eintöpfe/Suppen
- Gulasch
- Schinken-Sahne-Tortellini
- Frikadellen, Bratlinge etc.
- Bratwurst + Sauerkraut
- Pfannengyros, Krautsalat, Zaziki
- Bratkartoffeln
- Rührei
- Kartoffelsalat, Würstchen
- Chili con Carne
- Risotto
- Spätzle
- Putengeschnetzeltes
- Hotdogs
- Grillen an Land

Nachspeisen:

- Obstsalat
- Quark / Vanillejoghurt mit Früchten
- Milchreis mit Zimt + Zucker und Früchten
- Rote-Grütze mit Vanillesoße
- Kaiserschmarrn
- Apfelmus
- Honigmelone



Hier kommt ein Beispiel, wie sich eine komplette Woche auf der Greif mit Hilfe von Konservenprodukten gestalten lassen könnte:

1. Kartoffeln und Quark und Heringe
3 kg Kartoffeln, 5 Becher à 500 g Quark, 16 Becher Heringe,
2. Kartoffeln + Königsberger Klopse
3 kg Kartoffeln, 8 Dosen Königsberger Klopse
3. Nudeln mit Tomatensoße
3 kg Nudeln, 6 Dosen Tomaten, Gewürze
4. Reis mit Hühnerfrikassee
1,5 kg Reis, 7 Dosen Hühnerfrikassee
5. Kartoffeln mit Frikadellen + Mischgemüse
3 kg Kartoffeln, ca. 20 Frikadellen, 8 Dosen Mischgemüse
6. Nudeln mit Gulasch
3 kg Nudeln, 8 Dosen Gulasch
7. Eintopf mit Bockwürsten + Brot
12 Dosen Eintopf/Kartoffelsuppe, ca. 28 Bockwürste (in Dosen)

Und so könnte dann z.B. der Provianteinkauf vor Antritt eines einwöchigen Törns mit der Greif aussehen:

Frühstück:

7 x Butter
6 x Streichfett/Margarine (à 250 g)
4 x Marmelade
1 x Honig
5 x Nutella o.ä.
9 x Käse (à 250 g)
4 x Frischkäse
30 Stk. Bananen
3 kg Wurst
30 Stk. Eier
2 x Müsli
2 x Cornflakes

Mittagessen:

9 kg Kartoffeln (2-3 kg pro Mahlzeit)
9 kg Nudeln (ca. 2.5-3 kg pro Mahlzeit)
3 kg Reis (1,5 kg pro Mahlzeit)
5 Becher à 500 g Quark
16 Becher Heringe
8 Dosen Königsberger Klopse
8 Dosen Mischgemüse
20 Stk. Frikadellen
8 Dosen Gulasch
6 Dosen Tomaten (geviertelt o.ä.)
4 x Sahne
6 Dosen Hühnerfrikassee
1 Dose getr. Schnittlauch

Kleine Snacks:

3 Beutel Äpfel
Wassermelone, Bananen, Birnen
Kekse, Nussecken, Fertigmöhlen o.ä.

Abendessen:

1 Glas Gemüsebrühe
7 Becher Kräuterquark
2 x Gewürzgurken
6 x frische Gurken
1 x Speckschinken
4 kg Tomaten
3 kg Zwiebeln
1 x Ketchup
2 x Senf

Getränke:

3 x Cappuccino
3 x Kaffee
2 x Fruchtetee
1 x Pfefferminztee
1 x Schwarztee
1 Dose Zitronenteebeutel
20 Tetra-Pak à 1,5 l (Eistee, Multivitamin-,
Orangen oder Apfelsaft)
2 Kästen Wasser, still
2 Kästen Wasser, sprudelnd
24 l H-Milch, fettarm
2 x Kakaopulver
4 x Kaffeesahne

Sonstiges:

Zwieback, Paprika, Oregano, Knoblauch, Sonnenblumenöl

Backwaren:

35 Aufbackbrötchen
4 große Weißbrote
6 große Mischbrote
5 Vollkornbrote

Grundausrüstung:

Alufolie
Frischhaltefolie
Müllsäcke
Servietten
Kaffeefilter
Küchenrollen
Lappen
Spülbürste
Schwämme
Topfreiniger
Putzmittel
(vorher aktuellen Bordbestand überprüfen)



Spaghetti Bolognese

Zutaten (14 Portionen):

1,75 kg Spaghetti
6 EL Öl
6 EL Salz
Öl oder Margarine (ca. 400 g)
6 Pk Maggi-Fix für Spaghetti Bolognese o.ä.
1,5 kg Hackfleisch gemischt

Zubereitungszeit:

ca. 60 Minuten

Serviertipp:

Parmesankäse
Salat



Zubereitung:

Nudeln:

Warmes Wasser aus der Leitung in einem großen Topf mit Öl und Salz zum Kochen bringen. Spaghetti hinzufügen, sofort umrühren und kochen lassen bis sie gar sind (zwischendurch umrühren). Das dauert ca. 10–15 Minuten. Durch ein Sieb abgießen und mit kaltem Wasser kurz abschrecken.

Bolognese:

Öl oder Margarine (ca. 400 g) schmelzen, das Hackfleisch kräftig anbraten. Ca. 5 l warmes Wasser dazugießen und die Fertigmischung einrühren (erst mit weniger Wasser versuchen und dann nach und nach mehr zufügen, bis die richtige Konsistenz erreicht ist. Unter Rühren aufkochen und bei schwacher Hitze ca. 10 Min. kochen.

Kartoffelsalat

Zutaten (14 Portionen):

3,5 kg Kartoffeln
3–4 mittelgroße Zwiebeln
6 Gewürzgurken aus dem Glas
1,5 TL Salz
0,7 l Gemüsebrühe
1 Messerspitze Pfeffer
2 TL Zucker
7 EL Öl
3–4 EL Essig
2 TL Senf
350 g Miracle-Whip oder Mayonnaise

Zubereitungszeit:

Pellkartoffeln 1 Std.
+ Abkühlzeit 1,5 Std.
+ Durchziehen 1,5 Std.

Serviertipp:

28 Wiener Würstchen oder Frikadellen/Bratlinge

Zubereitung:

Kartoffeln 25–30 Min. kochen, pellen und abkühlen lassen (ca. 1,5 Std.). Dann in Scheiben schneiden. Die Zwiebeln schälen und in kleine Würfel schneiden. Brühe herstellen, die Zwiebeln kurz darin erhitzen und weich werden lassen (2 Min.).

Gewürzgurken in kleine Stücke schneiden. Salz, Pfeffer, Zucker und die Brühe über die Kartoffeln geben, Gewürzgurken zugeben.

Öl, Essig, Senf und Mayonnaise drübergießen und alles VORSICHTIG miteinander mischen und abschmecken.

Den Salat ca. 1,5 Std. durchziehen lassen. NICHT in den Kühlschrank stellen, sonst wird er zu fest.

Chili con Carne

Zutaten:

2 kg Rinderhackfleisch
Öl
2 TL Chilipulver
2 TL Salz
2 TL Paprikapulver
2 TL Zucker
3-4 gr. Zwiebeln (1 kg)
5 grüne Paprikaschoten
4 frische Chilischoten
7 Knoblauchzehen
2 l Brühe (Instant)
700 g Kidney-Bohnen
560 g Chili-Bohnen
840 g geschälte Tomaten
700 g Tomatenpüree / Tomatenmark

Zubereitungszeit:

ca. 1,5 Std.

Serviertipp:

Mit Reis oder Baguette (mit 4 B Schmand) und grünem Salat servieren. Außerdem viel Flüssigkeit!

Zubereitung:

Mit etwas Öl das Hackfleisch krümelig anbraten und mit Salz und Paprikapulver würzen. Zwiebeln schälen und würfeln, Paprikaschoten, Chilischoten und Knoblauchzehen zerkleinern und ebenfalls in Öl andünsten.

Die Brühe und die geschälten Tomaten dazugeben und ca. 15 Min. kochen. Die Kidney-Bohnen abtropfen lassen und abspülen.

Chili-Bohnen mit der Flüssigkeit verwenden. Hackfleisch, Bohnen, Tomatenpüree und das Gemüse mischen und nochmals mit den Gewürzen abschmecken.



Curry-Hähnchenbrust

Zutaten:

1,2 kg Reis im Kochbeutel
3 l Wasser
2,5 EL Salz
Öl
2 kg Hähnchenbrustfilets, (14 Stück)
3,5 mittelgr. Zwiebeln
700g geschälte Tomaten
6 rote Paprikaschoten
1 TL Pfeffer
3,5 TL Salz
2,5 Knoblauchzehen
1,5 TL Paprikapulver
Currypulver (nach belieben)
Evtl. Brühe (flüssig)

Zubereitungszeit:

ca. 2 Std.

Serviertipp:

Salat

Zubereitung:

Reis:

Warmes Wasser aus der Leitung in einem großen Topf zum Kochen bringen, Salz hinzufügen, den Reis einfüllen und umrühren. Einmal aufkochen lassen, bei niedriger Hitzezufuhr abgedeckt garen lassen, von Zeit zu Zeit umrühren. Das dauert ca. 20–25 Minuten. Garprobe durchführen und das Wasser abgießen.

Die Zwiebeln schälen und würfeln, Paprika entkernen, waschen und in kleine Stücke schneiden. Die Tomaten in Würfel schneiden. Das Fleisch in mundgerechte Streifen zerteilen. Öl in einer Pfanne erhitzen, die Hähnchenstücke dazugeben und 5 Min. anbraten. Das Fleisch mit Salz, Pfeffer und Paprikapulver würzen, Knoblauchzehen schälen und durchpressen, dazugeben, umrühren und dann aus der Pfanne nehmen. (wegen der Menge, muss dieser Vorgang vielleicht wiederholt werden). Öl in einem großen, breiten Topf erhitzen, Zwiebeln und Paprika zugeben und 5 Min. andünsten. Den Reis und die Tomatenwürfel zufügen und alles miteinander mischen. Das Fleisch zugeben, abdecken und bei milder Hitze ca. 20 Min. garen, dann mit reichlich Curry und evtl. ein wenig Brühe abschmecken.

Sanitäre Anlagen

An Bord der ‚Greif von Ueckermünde‘ wird man Whirlpool und Sauna vergeblich suchen müssen und auch die Technik unserer Bordtoilette ist nicht mit den großen Abflussrohren vergleichbar, die an Land in Wohnhäusern Standard sind. Und selbst mit den sanitären Einrichtungen auf großen Passagier- oder Fährschiffen können wir nicht mithalten.



Die Bordtoilette sollte zur Vermeidung von Verstopfungen und zur Schonung unserer begrenzten Abwasserkapazitäten so wenig wie möglich verwendet werden. Dafür gibt es in jedem Hafen sanitäre Anlagen, die mit allen anderen Seglern geteilt werden müssen. In die Toilette gehört außer den Dingen, die durch unseren Körper gegangen sind und außer extra dünnem Klopapier nichts anderes. Lasst euch zeigen, wie die Spülung funktioniert und sagt der Schiffsführung bitte sofort Bescheid, wenn es Probleme gibt.

Geduscht wird an Land, wenn ein Hafen angesteuert worden ist. Sonst bleibt nur das Bad im Meerwasser oder die Senkung allzu hoher Ansprüche an die tägliche Körperpflege. Die ‚Greif von Ueckermünde‘ hat nicht den Anspruch mit First-Class-Hotels und Luxus-Linern zu konkurrieren. Sie will vielmehr den Kontakt zur Natur, den Elementen, den Grundlagen des Lebens und Überlebens vermitteln. Einfachheit, Zweckmäßigkeit und die Schonung von Ressourcen haben bei uns einen hohen Stellenwert. Lieber gemeinsam nach ein paar Tagen im Ölzeug ein kollektives Bord-Aroma entwickeln, als den Trinkwasservorrat vorzeitig zu verbrauchen!



Packliste

Beim Packen sollte man bedenken, dass an Bord nicht der gleiche Platz zur Verfügung steht, wie in einer Jugendherberge, aber auch, dass das Wetter auf See wesentlich extremer und unberechenbarer ist, als an Land. Um nicht am ersten Punkt zu scheitern, sollte man sich beim Packen a) auf das Notwendigste beschränken und b) auf Koffer unbedingt verzichten und die Sachen lieber in eine große Reisetasche/Sporttasche/Rucksack/Seesack stopfen. Koffer müssen sonst ggf. an Land bleiben.

Für den zweiten Punkt sollte man sich vorstellen, dass es auch im Sommer herbstlich sein kann und dass ihr vielleicht die halbe Nacht bei Dauerregen und Sturm an Deck ausharren müsst. Lufttemperaturen von 15° C liegen gefühlt ganz schnell bei nur 5° C, wenn der Wind mit 7 Beaufort bläst. In manchen Situationen kann keine Rücksicht auf unangemessene Bekleidung genommen werden. Da wird jede Hand gebraucht. Niemand muss jedoch teure Funktionsklamotten im Outdoorladen oder beim Schiffsausrüster dafür kaufen. Vielleicht hat jemand im Freundeskreis oder in der Verwandtschaft was passendes, und auch auf dem Gebrauchtmarkt (Ebay) findet man oft geeignete Angebote.

- **Bettlaken (am besten Spannbettlaken)**
- **Schlafsack**
- Bei Bedarf: Kopfkissen
- **Wasserdichte, winddichte, robuste Hose und Jacke (Ölzeug, evtl. gute Skiklamotten) – dünne Fahrradbekleidung reicht meist nicht!**
- **Festes Schuhwerk (z.B. Turnschuhe, Halbschuhe) mit griffiger Sohle**
- **Und auch möglichst wasserdichte, rutschsichere Schuhe (Gummistiefel, Membran-Schuhe)**
- **Warme Sachen (dicke Pullover, lange Hosen)**
- Normale Freizeitbekleidung
- Unterwäsche (auch warme Sachen, ggf. Funktionsunterwäsche)
- Schlafanzug
- Waschbeutel
- Handtücher
- Badesachen
- Badeschlappchen
- **Schirmmütze o. ä., als Sonnen- und Wetterschutz**
- **Wollmütze / warme Mütze**
- Sonnenbrille
- Sonnencreme (hoher Lichtschutzfaktor)
- Mückenschutz und Anti-Juck
- **Reisetabletten/–kaugummis o.ä.**
- Wer ein (transportables) Musikinstrument spielt, sollte es mitbringen.
- **Bis Reiseende gültiger Personalausweis und/oder Reisepass (bis zur Vollendung des 12. Lebensjahres: Kinderreisepass)**
- Bändsel für die Brille oder Schirmmütze, damit sie nicht über Bord gehen.
- Uhr (ggf. mit Beleuchtung)
- Taschenlampe
- Fotoapparat
- Verlusstsicherer Geldbeutel
- Buch / kleines Gesellschaftsspiel
- Leere Plastikbeutel für die Schmutzwäsche



Der gültige Personalausweis ist, auch wenn wir uns vorwiegend in den Hoheitsgewässern des Schengenraumes bewegen, bei Kontrollen vorzuweisen und deshalb von jedem Teilnehmer an Bord mitzuführen. **Bitte unbedingt rechtzeitig die Gültigkeit überprüfen!**

Seekrankheit

Seekrankheit kann manchmal ein sehr ernstes Thema werden, das in Extremfällen sogar das ganze Schiff und die Besatzung in Gefahr bringen kann. Sie tritt bei 20% Prozent aller Menschen auf, darunter auch Leute mit vielen Seemeilen auf dem Buckel. Man hat die Möglichkeit, bereits vor Beginn des Segeltörns vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen, man kann unterwegs durch bestimmte Verhaltensweisen einen fördernden oder hemmenden Einfluss nehmen und man sollte, wenn sie einen dann erwischt, gut auf seine eigene Sicherheit achten, wenn man an der Reling steht. Hier ist vor allem auch der Rest der Mannschaft aufgefordert, seine Mitmenschen im Auge zu behalten und zu unterstützen. Beruhigend ist vielleicht noch die Erkenntnis, dass man sich schon nach 2-3 Tagen an die ungewohnte Schaukelei gewöhnt und weitaus weniger anfällig wird.

Faktoren, die Seekrankheit fördern können:

- Schlafmangel, Angst (auch vor dem Seekrankwerden), Unausgeglichenheit
- Stress durch Konflikte an Bord, mangelndes Vertrauen in Schiff, Skipper oder Mannschaft, körperliche Beschwerden (Hitze, Kälte, Grippe, Menstruation)
- Schlechte Bordatmosphäre/Sozialklima
- Körperliche Konstitution
- Histaminreiche, fette Kost
- Zu viel oder zu wenig gegessen und getrunken
- Intensives Spielen oder Lesen, verlorener Kontakt zur Außenwelt
- Widersprüchliche Sinneseindrücke
- Aufenthalt an bewegungsintensiven Stellen des Schiffes
- Gerüche, Umgebungssituation
- Exzessiver Alkoholkonsum, Rauchen

Möglichkeiten der persönlichen Vorbeugung:

- Sich vorher informieren und ggf. entsprechende Mittel besorgen
- Histaminfreie oder -arme Ernährung schon vor Törnbeginn
- Für ausreichend Schlaf und Wohlbefinden sorgen
- Vitamin C-reiche Nahrungsmittel (Mango, Ingwer, Vitamin C-Kautabletten)
- Vitamin C schlägt nach den neuesten Forschungsergebnissen bei vielen Menschen sehr positiv und ganz ohne Nebenwirkungen an
- Bereits im Hafen mit der Einnahme von Reisetabletten/-kaugummis/Pflaster/Zäpfchen (z.B. SuperPep, Vomex, Scopoderm etc.), Homöopathischen Medikamenten (z.B. Coccus LM12, Tabacum LM12, Vomitus Heel, Vertigo Heel, Nux Vomica) beginnen
- Akupressurarmband tragen (z.B. Sea-Band)
- Auf frühe Anzeichen wie Gähnen, Blässe, Frösteln, etc. achten
- Im Mittschiffsbereich oder achtern am Oberdeck aufhalten und den Horizont mit im Auge behalten
- Ein Gefühl für die stabilen Bezugsachsen, Lot und Erdoberfläche entwickeln
- Sich beschäftigen, Positives entdecken, Aufgaben übernehmen (z.B. Steuern), Anderen helfen

Wenn es einen trotzdem erwischt:

- In der Messe auf den Boden legen, Pütz in Griffweite stellen, Wärme erhalten, Augen schließen, an schöne Dinge denken, versuchen zu schlafen
- Zum Übergeben rechtzeitig die Reling auf der Leeseite aufsuchen (immer mit Rettungsweste an und mit Lifebelt sichern!), Flüssigkeit zuführen, Zwieback kauen

Weitere Informationsquellen im Internet:

- <http://www.esys.org/seekrank/> (extrem umfangreiche Artikelsammlung)
- <http://www.cruisetricks.de/seekrank-kreuzfahrt/> (vielseitige Zusammenfassung)
- www.lau-net.de/baerlocher/daten/seekrank.htm (Ursachen und Tipps)

Histaminspiegel und Vitamin C als vorbeugende Strategie

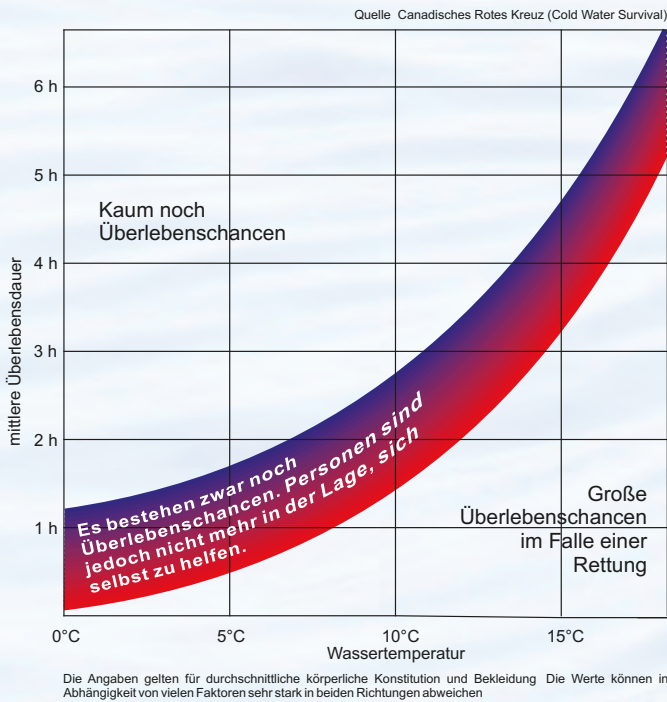
In den letzten Jahren konnte ein Zusammenhang zwischen dem Histaminspiegel im Blut und dem Entstehen von Seekrankheit nachgewiesen werden. Für die Praxis bedeutet das zum Einen, beim Essen auf histaminarme und auf histaminreiche Nahrungsmittel zu achten und zum Anderen erweist sich Vitamin C offenbar in vielen Fällen als wirksame Möglichkeit, den überhöhten Histaminspiegel wieder zu senken. Ein bis zwei Gramm pro Tag reichen als vorbeugende Maßnahme aus, ob in Form von Nahrungsmitteln, Lutsch- oder Kautabletten ist dabei egal. Und im Gegensatz zu vielen anderen Mitteln gegen Seekrankheit gibt es keine Nebenwirkungen.

Histaminarm	Histaminreich bzw. -freisetzend
Kochwurst (Leberwurst)	Rohwurst wie z.B. Salami und Schinken
Streich- und Butterkäse	Hartkäse und lange gereifte Käsesorten
Fisch, frisch oder tiefgekühlt	Fisch, geräuchert, getrocknet, gesalzen oder in Konserve
Weisswein	Rotwein, hohe Werte bei französischen Weinen, Chianti
normales Bier	Weizenbier
Vollkorn- und Sauerteigbrote (wenig oder keine Hefe)	leichte und luftige Backwaren (viel Hefe)
	Sauerkraut, Eingelegtes Gemüse, Spinat, Auberginen, Tomaten, Soja, Essig (v.a. Balsamico), Ketchup
	Zitrusfrüchte (Orangen, Grapefruit, Ananas, Kiwi, Papaya) aber auch Bananen, Erdbeeren, Himbeeren, Birnen, Nüsse vor allem Walnüsse, Hülsenfrüchte (auch Erdnüsse)
	Schokolade, Kakao

Nahrungsmittel mit viel Vitamin C	
Johannisbeeren, Mango, Stachelbeeren, Clementinen, Äpfel	Der Vitamin C-Gehalt ist in frischem Gemüse und Früchten natürlich am höchsten. Beim Kochen, Trocknen oder Einweichen, sowie bei der Lagerhaltung sinkt der Vitamin C-Gehalt jeweils ab. Kocht man diese Nahrungsmittel, so nimmt der Vitamin C-Anteil um ca. 30 % ab.
Ingwer	
Paprika, Fenchel, Blumenkohl, Kohlrabi, Brokkoli, Rosenkohl, Grünkohl, Mangold, Kartoffel	
Petersilie, Kresse, Schnittlauch	
Feldsalat, Radieschen, Rettich	
Kalbfleisch	

Sicherheit an Bord

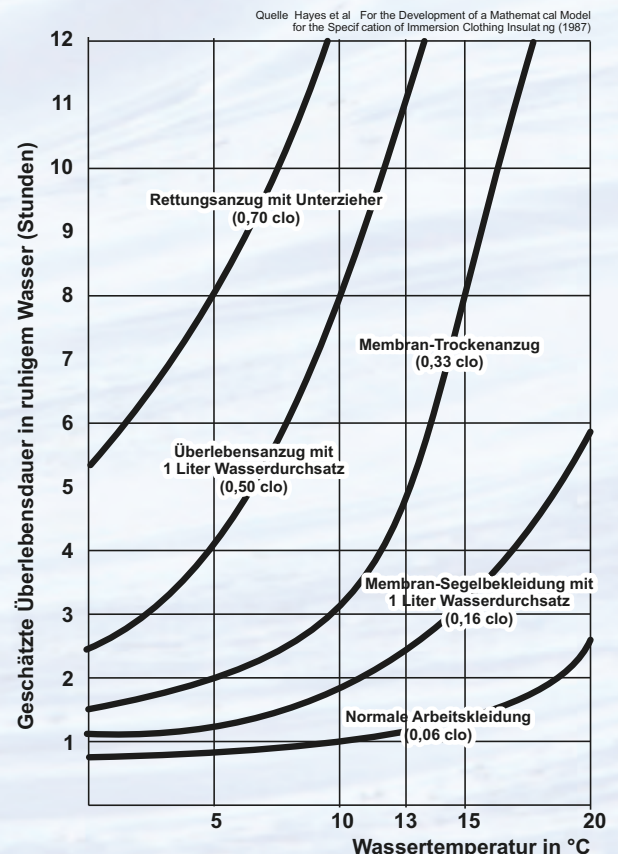
Wenn man sich auf ungewohntem Terrain bewegt, gibt es eine Fülle von unbekanntem Gefahrenquellen. Es ist müßig, diese hier alle im Einzelnen aufzuführen zu wollen. Das sollte man sich besser vor Ort auf dem Schiff genau ansehen. Aber ihr könnt euch vielleicht vorstellen, dass es an Bord eines Segel-schiffes viele Stellen gibt, an denen sogar schwere Verletzungen nie hundertprozentig ausgeschlossen werden können. Lukendeckel, Winschen oder Schotrutscher stellen z.B. solche Gefahrenquellen dar, an denen besonders umsichtiges Verhalten von jedem einzelnen Besatzungsmitglied gefordert ist. Oder stellt euch beispielsweise die Konsequenzen eines Feuersausbruchs oder eines Wassereinbruchs an Bord vor.



Es gilt deshalb von vornherein, Unfälle und Notfälle möglichst ganz zu vermeiden. Wichtig ist bei allem, was ihr an Bord macht, umsichtig zu handeln und euren Verstand einzusetzen. Dabei hat auch heute der alte Seemannspruch: „Eine Hand für's Schiff, eine Hand für sich selbst“ keineswegs an Bedeutung verloren. Es kann nicht nur fatale Folgen haben, wenn man sich beim Segelbergen nicht genügend gesichert hat. Es kann durchaus auch verhängnisvolle Folgen für das Schiff und die ganze Besatzung haben, wenn vor lauter Festklammerei niemand mehr in der Lage ist, dringend erforderliche Tätigkeiten vorzunehmen. Geht also bitte immer wachen Auges über das Schiff, versucht selbst Gefahrenquellen zu erkennen und – wenn möglich – sie sogar zu entschärfen oder andere davor zu bewahren. Über einen Haufen ungeordneten Tauwerks kann man in Hektik z.B. leichter stolpern, als über eine

flach gedrehte, gleichmäßige Schnecke. Hinter solchen Dingen verbirgt sich also oft mehr als nur muffige Seemannstradition.

Die größte Gefahr an Bord bildet jedoch das unfreiwillige Überbordgehen. Um das in jedem Fall zu verhindern, solltet ihr die Vorsichtsmaßnahmen beherzigen, auf die euch die Stammbesatzung an Bord hinweisen wird. Und für den Fall, dass es doch einmal passieren sollte, ist es am allerwichtigsten, dass ihr die Person im Wasser nicht aus den Augen verliert und sie unter Anleitung der Schiffsführung möglichst bald wieder an Bord zurück holt. Denn im Wasser besteht nicht nur die Gefahr des Ertrinkens, sondern mit jeder Minute im Wasser steigt selbst im Sommer die Gefahr einer tödlichen Unterkühlung, wie die oben stehende Grafik deutlich macht. Und in der rechten Grafik wird dabei zusätzlich deutlich, welchen enormen Einfluß dabei die Kleidung hat, die man zum Zeitpunkt des Überbordgehens getragen hat. Schon das Anziehen einfacher Membran-Oberbekleidung kann die Überlebenszeit verdoppeln. Die Rettungsweste ist während eures Segeltörns deshalb eure persönliche Lebensversicherung. Passt sie an euren Körper an, bewahrt sie gut erreichbar bei eurer Koje auf und behandelt sie mit äußerster Sorgfalt und Achtsamkeit.



Was aber ist zu tun, wenn ihr tatsächlich einmal bemerken solltet, wie jemand außenbords gefallen ist?

- Klaren Kopf bewahren.
- Alarm schlagen (Macht euch irgendwie bemerkbar, bis die Schiffsführung es mitbekommen hat: „**Mann über Bord!!!**“).
- Wenn möglich, direkt etwas Schwimmfähiges in die Reichweite der Person werfen (am besten einen **Rettungsring** o.ä.).
- **Person ununterbrochen im Auge behalten** und deutlich sichtbar mit ausgestrecktem Arm darauf zeigen. Das können alle machen, die nichts anderes zu tun haben.
- Kontakt zur Schiffsführung halten und auf Anweisungen warten. Jetzt herrscht **absolute Ruhe** und Konzentration an Bord: Keine Panikmache, keine Diskussion, kein Gequatsche, keine „Kommandos“ – außer vom Skipper!
- Person oder Stelle der letzten Sichtung **niemals aus den Augen verlieren**, egal wie sich das Schiff bewegt, während durch die Schiffsführung das Rettungs- und Bergemanöver eingeleitet wird!

Und was könnt ihr machen, wenn ihr selbst mal in diese Notlage geraten sein solltet?

- Um Hilfe schreien, **bemerkbar machen**, Signalpfeife benutzen – so laut ihr könnt.
- Schwimmfähige **Gegenstände ergreifen**, sich möglicherweise fest damit verbinden.
- Versuchen, sich zu beruhigen, **unnötige Bewegungen** und Hinterherschwimmen **vermeiden**. (Ihr könnt das Schiff nicht einholen und werdet dadurch noch schlechter gefunden.)
- Evtl. die Bündchen an Ärmeln und Beinen möglichst eng verschließen. Körperoberfläche klein halten (evtl. Kauerstellung). **Körperenergie sparen**.
- Auf Hilfe **warten**.
- Bei Schiffsannäherung auf den Wellenbergen durch Winken, Rufen und Signalpfeife **bemerkbar machen**.



© WDR mediagroup GmbH

Distr. Bulls 905

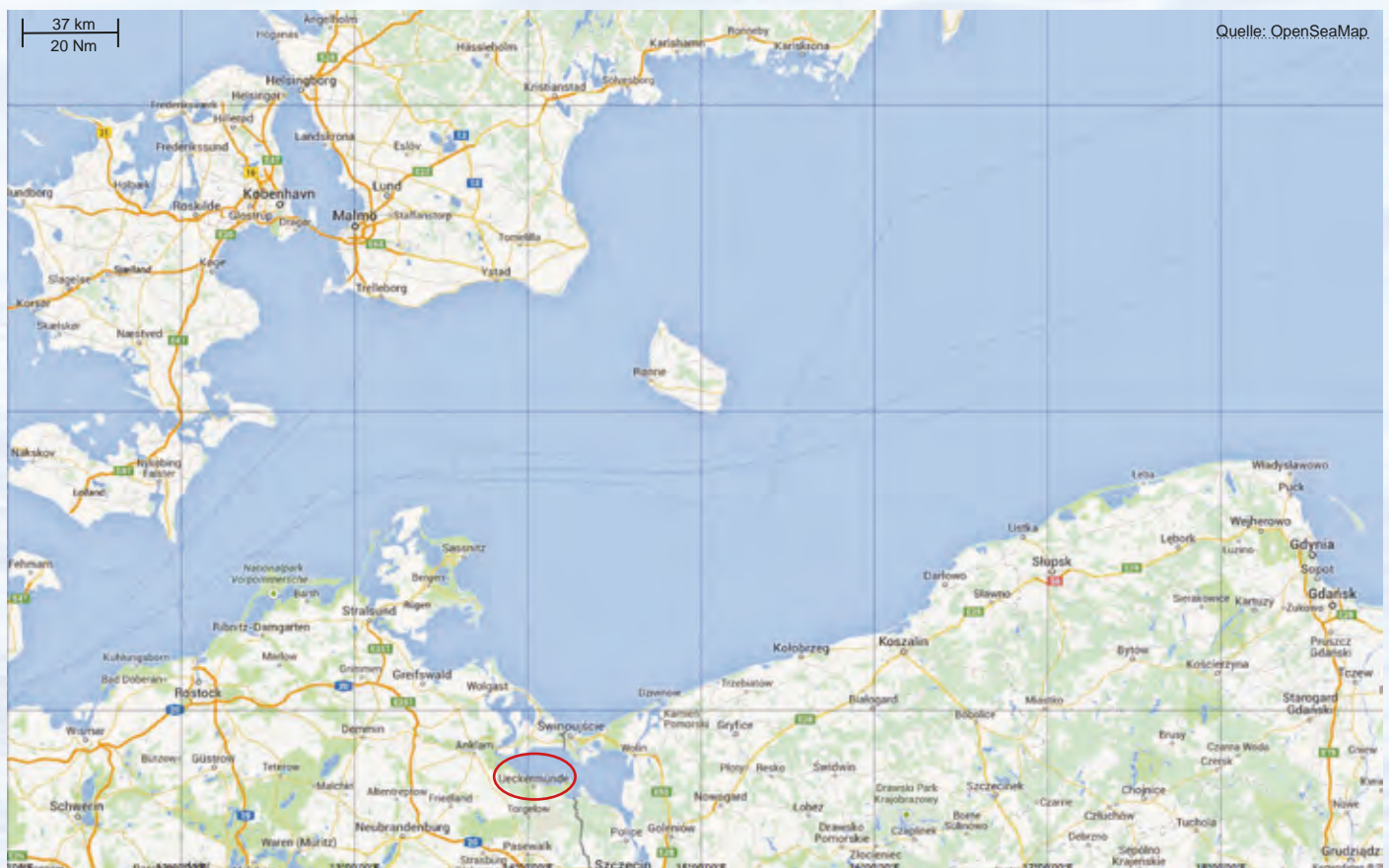


Fahrtgebiet

Es ist keine Seltenheit, dass Gruppen mit den wildesten Vorstellungen an Bord kommen, wohin die Reise gehen soll. Ein Segeltörn lässt sich nicht wie ein Hotelurlaub planen. Man muss sich mit dem Wetter und den örtlichen Gegebenheiten arrangieren. Vor allem der Wind ist der große unbekannte, aber auch sehr entscheidende Faktor für die Routenplanung mit einem Segelschiff. Wir planen und entscheiden gerne zusammen mit euch, wohin die Reise gehen soll – die Stammbesatzung mit ihrem Erfahrungswissen und der Sicherheit von Schiff und Besatzung vor Augen – und Ihr, mit euren individuellen Wünschen und eurer Bereitschaft, euch für das gemeinsame Gruppenziel ins Zeug zu legen und auch die Konsequenzen dieser Planung mit zu tragen. Ob diese Pläne dann auch wirklich realisiert werden können, entscheidet aber letztendlich das Wetter und die Schiffsführung.



Dabei ist es auf keinen Fall verkehrt, wenn ihr schon vor Fahrtbeginn eine grobe Vorstellung von unserem Stammrevier entwickeln könntet. Ein Revier, das kaum facettenreicher sein könnte, und das für jeden Geschmack, Zeitplan und Erfahrungshorizont vielfältige Möglichkeiten parat hält. Wo liegt Ueckermünde und das Stettiner Haff? Was ist überhaupt ein Haff? Was für Inseln gibt es in der Gegend? Welche Häfen? Welche Staatsgrenzen? Und überlegt euch schon einmal, welche Strecke die ‚Greif von Ueckermünde‘ unter realistischen Bedingungen am Tag zurück legen kann und welche Zeit zur Verfügung steht. Wir zeigen euch dann gerne an Bord, was – ohne dass wir uns in unnötige Gefahren und Frustrationen begeben – machbar ist und wie man auf der Seekarte dann z.B. den richtigen Kurs oder die *theoretische* Ankunftszeit berechnen kann.





ZERUM

Zentrum für Erlebnispädagogik und Umweltbildung

Kamigstraße 26

17373 Ueckermünde

Tel. 039771-22725

Fax 039771-22025

www.zerum-ueckermuende.de

Förderverein Jugendsegelyacht „Greif von Ueckermünde“ e.V.

www.greif-von-ueckermuende.com

Gestaltung & Inhalt:
Sönke Preck, Marburg

Comics: © WDR mediagroup licensing GmbH/Distr. Bulls
Foto (Seite 4): www.schiffspotter.de

1. Auflage © 2015

