

# Hauptsache Segeln?

## Kojencharter im Internet – und was daraus werden kann

Ein „Törn“-bericht von Peer Millauer  
Als Langfahrtsegler, wie auch ich einer war, entwickelt man im Laufe zunehmender Erfahrungen ein etwas zwiegespaltenes Verhältnis zu einer bestimmten Sorte von Charterskippern. Leider notgedrungener Weise. Dabei bin ich beileibe nicht so radikal wie manche unserer englischen Kollegen, die beim Anblick von Charterjachten „spezielle Maßnahmen“ ergreifen, ich lasse immer jedem seine Chance, nach dem Motto; „Das nächste Mal ist immer das erste Mal“, oder „neue Chance, neues Glück“. Oft mit ziemlich kargem Erfolg. Nun, nachdem ich mein Leben wieder öfter an Land verbringen muss, gehöre ich selbst wieder – bis auf weiteres - zu dieser Gruppe der Charterskipper. Also sollte ich mich eigentlich in genügender Zurückhaltung und Respekt üben. Man kann nicht sagen, ich hätte mir keine Mühe gegeben...

Der nun folgende Bericht lässt sich der Abteilung zuordnen „Außer Spesen nicht gewesen“, oder „Einfach als weitere Erfahrung abhaken“. Meine bessere Hälfte hatte plötzlich für die Pfingstferien Urlaubssperre verordnet bekommen und unsere gemeinsamen Segelpläne mussten gecancelt werden. Aber **ich** hatte Ferien und wollte auf meine Segelferien nicht verzichten!

Was also tun??

Ich versuchte also noch auf den letzten Drücker, quasi „last minute“, einen Kojenplatz zu ergattern im In-

ternet. Also zu e.s.y.s auf die Mitseglerseite und, siehe da, es war noch ein Plätzchen frei für den in Frage kommenden Termin. Schnell gemailt, Mitseglervertrag unterschrieben, Vorkasse bezahlt und sogar noch eine MFG bekommen. Erstes Treffen der bunt zusammengewürfelten Crew an der Cote d'Azur. Skipper auf den ersten Blick ganz sympathisch, die Crew auch, zwei totale Segelanfänger darunter. Unmengen an Lebensmitteln werden verstaut, jede kleine Ecke füllt sich mit Fressalien. Der Check-in wird vom Skipper schnell abgehakt. Ich hake nach, von wegen der schlechten Erfahrungen. Bei genauerem Hinsehen stellt sich heraus: Zuwenig Kühlwasser und Öl im Motor, die Ankerwinde ist durchs nackte Laminat gebolzt ohne Gegenplatte, drei Bolzen lose, einer fehlt, der Lümmelbeschlag am Mast hängt nur noch an zwei Nieten, das Schlauchboot hält keine Luft, der Drehzahlmesser geht nicht – wenigstens die Rettungsinsel scheint gewartet worden zu sein. Ich gelte ab sofort als Pingel. Der Skipper will nur schnell ablegen, heute muß noch gesegelt werden. Also ist ein Törn in den Abend nach Port Cros angesagt. Die Crew auf dem zweiten Schiff, das mit uns segeln will hat schon die erste Palette Bier geleert und steht singend an der Reling. Nachdem die letzte Konserve verstaut worden ist, wird abgelegt. Bisher ist keine Sicherheitseinwei-

sung erfolgt, es ist überhaupt noch keine Einweisung erfolgt, die Mehlaugen stehen, wie sollten sie auch anders, im Weg rum. Skipper am Rohr, Motor Vollgas und Kurs Port Cros. Dort ist der Steg natürlich voll. Ich schaue mir die Sache an, mache, was der Skipper sagt und halte die Schnauze. Nach drei Platzrunden sieht der ziemlich ratlos drein, kein Platz zum an die Pier gehen, wie wär's mit ankern? Ja, aber wo und wie? Ich wage vorsichtig einen Vorschlag, Anker werfen in Verlängerung der Pier und an deren Kopf heckwärts anlegen, dort ist nämlich noch der einzig freie Platz. Skipper ist einverstanden, ich übernehme die Ankerarbeit am Bug. Rückwärtsfahren will gekonnt sein, schieß Radefekt, bald liegen wir breitseits vor den Nachbarn. Also nochmal, und nochmal, beim dritten Mal klappt's dann leidlich. Manöverschluck. Es ist dunkel geworden, morgen muss Bier nachgebunkert werden. Einweisung immer noch Fehlanzeige. Ich warte ab. Vielleicht kommt sie ja morgen, muss wohl, denn morgen will Skip nach Korsika...Am Nachmittag des nächsten Tages sind alle endlich von den Landausflügen zurück und man kann aufbrechen. Ziel: Calvi. Nachtfahrt ist angesagt. Wind: S4, zunehmend, für morgen ist NW zunehmend 6-7 angesagt, na prima, das passt ja! Anker auf und Kurs aufgenommen. Die Plastikgurke läuft verdammt gut bei halbem Wind und Vollzeug! Einweisung? Fehlanzeige. Die Mehlaugen liegen seekrank im Cockpit, einer nach dem anderen verabschiedet sich mit grünem Ge-

sicht irgendwo in einer Ecke. Der Südwind entwickelt sich langsam. Feuchte Luft, tiefe Wolken, schlechte Sicht, Wellenhöhe 2 Meter, breitseits, der Kahn rollt wie eine schwangere Ente, macht aber 8 Knoten Fahrt! Die letzte Tat des Skippers, bevor er sich seekrank in die Koje legt, ist eine ungefähre Wacheinteilung (!) für die Nacht, die aber schon nach kurzem überholt ist, weil die Hälfte der Wachen seekrank ist. Also stehen erst mal die Seefesten am Rohr, ein junger Typ, der schon einiges an Chartererfahrung hat, und schon mal mit den Wilts um Kap Hoorn gesegelt ist ( !!! ) Ich denke, na gut, kann ich mich ja aufs Ohr legen und ein bisschen vorschlafen. Mach mir nur Sorgen um die Frischlinge. Um neun Uhr abends, ich habe gerade mal zwei Stunden geschlafen, werde ich von dem Typen am Ruder geweckt. Ob ich vielleicht meine Wache eine Stunde früher antreten könnte, weil ihm jetzt langsam kalt wird und so. Der stand doch tatsächlich sechs Stunden am Rohr und das im T-Shirt! Niemand sonst zu sehen. Die Seeleichen liegen im Salon oder in der Koje mit Plastiktüten versorgt. Nur die Frau von dem Kap Hornier ist noch auf den Füßen und kocht Tee. Na wenigstens etwas. Das Schiff rauscht durch die stockfinstre Nacht mit 8-9 Knoten Fahrt. SSW 5-6, Welle 2-3 Meter, Kurs 100 Grad. Ich steige in meine Wetterklamotten, Rettungsweste, Lifebelt, Nikosignal, Seglermesser, Taschenlampe am Mann und raus. Das erste was ich mache ist den Autopiloten einschalten und auf Kurs bringen. Der Typ ist doch bisher

tatsächlich alles von Hand gesteuert! Ich weiß nicht, ob ich das bewundern oder bescheuert finden soll. Ich picke mich ein hinter dem Rad und schaue in die Runde. Sapperlot! An Steuerbord, in 20 Metern Entfernung prescht die Jacht der „Kollegen“ durchs Wasser. Hellerleuchteter Salon, an der Heckreling die Umrisse einer laut grölenden Gestalt im T-Shirt, eine Hand an der Dose, die andere am Achterstag, ohne Rettungsweste. Was macht er denn jetzt? Die Gestalt hat Ruder gelegt und die Jacht schießt in spitzem Winkel auf uns zu. Weitere Gestalten tauchen aus dem Niedergang auf, alle mit Bierdosen bewaffnet und irgendwas wie „Sailing..“ röhrend. Sie bauen sich an der Reling auf und grüßen mit Ihren Dosen in unsere Richtung. Mann, wenn jetzt eine Welle kommt und sich einer nicht festhält –den findet man doch nie wieder! ! Welch ein unglaublicher Leichtsinn! Die Szene ist gespenstisch. Das Salonlicht erhellt die brechenden Wellenkämme zwischen den beiden Schiffen, sonst ist absolut nichts zu erkennen. Der Kurs der anderen Jacht droht den unseren vor dem Bug zu schneiden. Ich schmeiße den AP raus und falle um ein Strich ab. Meine Geduld ist zu Ende – ich fange laut an zu fluchen und drohe wild mit der Faust zum Nachbarschiff hinüber. Die verstehen das natürlich falsch und schwenken nur umso heftiger ihre Dosen. Idioten! Ich falle weiter ab bis fast vor den Wind und lasse den anderen ihren erzwungenen Vortritt. Hinter ihrem Heck gehe ich wieder auf Kurs und stelle den

Autopiloten auf Amwindkurs ein. Jetzt sollen sie doch mal versuchen uns auszuluven Langsam wird die Entfernung zwischen unseren Schiffen wieder größer.

Ich habe mich gerade wieder beruhigt, als aus dem Niedergang einer der Segelfrischlinge auftaucht. Im T-Shirt und mit einer Dose bewaffnet! Ich scheiße ihn zusammen, dass er fast rückwärts wieder in den Niedergang fällt. Unten ist was in Bewegung. Der Frischling bekommt von dem Kap Hornier eine Schwimmweste verpasst und einen Lifebelt. Außerdem hat er sich eine Jacke angezogen. Schon besser! Wieder kriecht er ins Cockpit und hockt sich neben mich. „Ich bin doch zu Deiner Wache eingeteilt“, sagt er kleinlaut.. Meine Wut schmilzt dahin. Auf diesem vom Skipper sich selbst überlassenen Kahn, ist dies ein bewunderungswürdiger Einsatz! Die nächsten zwei Stunden bekommt mein Wachgefährte seine Einweisung. Wenn schon nicht vom Skipper, dann also von mir. Ich mache meinem Kumpel klar, was für Gefahren bei einer Nachtfahrt drohen, vor allem bei solchen Bedingungen, und wie man sich zu verhalten hat, um nicht über Bord zu fallen. Er nickt nur stumm zu meinen Erklärungen. „Aber das habe ich doch alles nicht gewusst, wenn ich das geahnt hätte... „ und : „Danke!“ Na also, geht doch. Um eins werden wir wieder vom Kap Hornier und seiner Frau abgelöst. Ich turne in den Salon und packe mich auf die einzig freie Koje dort, natürlich die Luvkoje, alle anderen Kojen sind mit Seeleichen und

schnarchenden Skippern belegt und in meiner eigenen liegt eine Mitseglerin, die anfangen würde sofort zu kotzen, wenn sie den Kopf hebt. Gegen 5 Uhr stehen wir 5 Seemeilen vor Calvi. Ein tolles Etmaal: 120 Seemeilen in 14 Stunden! Nach dem runden des äußeren Kaps lässt auch der Seegang aus Süden nach, das Schiff läuft ruhiger und aus seiner Kabine taucht der Skipper auf. Ohne ein Wort zu verlieren geht er ans Ruder und löst den Kap Hornier ab. Für ihn scheint das hier alles ganz normal abzulaufen. Langsam läuft mir die Galle über... Nach dem Bergen der Segel steuert er unter Maschine den Jachthafen von Calvi an. Ein böiger Südwind steht uns entgegen. Ich bin gespannt, was kommen wird. Er sucht nach einer Lücke und findet eine zwischen zwei anderen Charterbooten, leider auf der Luvseite der Pier, die auf der anderen Seite am Kopf des Schwimmstegs in Lee hat er übersehen. Offensichtlich hat er was gegen Pier- und Molenköpfe. Ohne zu zögern steuert er auf die Lücke zu, dreht das Schiff um und will jetzt rückwärts in die Lücke einparken. Bis jetzt hat er noch keinen Ton gesagt, außer dass ich die Muring (welche Muring?) aufpicken solle. Ich schnappe mir also den Bootshaken und begeben mich ins Heck. Der Rest der Crew steht regungslos im Cockpit und schaut fasziniert auf die Bewegungen des Skippers am Rad. Nur dem Kap Hornier scheint es auf einmal unwohl zu werden. Mit Schwung schafft es der Skipper tatsächlich, das Heck der Jacht in die Lücke zu bugsieren. Bis

zu diesem Zeitpunkt hat er außer mich noch niemanden zu irgendwelchen Tätigkeiten eingeteilt. Ich warte auf meinen Einsatz. Was kommen muss, das kommt. Da ist natürlich keine Muring und ich melde dies dem Skipper. „Scheiße!“ ist seine Rückmeldung. Bevor er reagieren kann, hat uns der Wind den Bug weggedreht und auf die benachbarten Boote gedrückt. Fender sind keine draußen, Anker ruht in seiner Halterung. Knirsch! Plastik auf Plastik. „Rumms“, meldet die Badeplattform den Kontakt mit der Pier. Bewegung auf den Nachbarschiffen. Das macht Freude, wenn man so nett um fünf Uhr morgens geweckt wird! Lautes fluchen und Fenderdrücken beginnt. Französische Entschuldigungen rufend jümpe ich mit einer Warpleine an Deck des Nachbarn und ziehe den Bug unseres Schiffes in den Wind. Dann zum Skipper: „Vollgas voraus!“ Ausnahmsweise reagiert der mal richtig und schiebt den Hebel nach vorne: Mit blauer Qualmwolke kommen wir von der Pier los, ich hechte rüber, zurück auf unser Schiff. Nur weg hier! Flüche schallen hinter uns her, man brauchte sie nicht zu übersetzen, um sie zu verstehen. Der Skipper etwas verdattert am Rohr. Die Crew immer noch wie paralysiert. Wat war dat dann? Mein Kollege der Hornier hat in jeder Hand zwei Fender und rollt mit den Augen. Und nu Skip? „Ich möchte einen Vorschlag machen,“ sage ich laut und deute auf die leere Stelle in Lee an der gegenüberliegenden Pier. „Aber langsam diesmal und mit dem Heck in

den Wind!“ Ich drücke Hornier eine Achterleine in die Hand und deute auf eine der Achterklampen. Seine Fender verteile ich an den Rest der Crew. „Schön dazwischen halten!“ Der Skipper fährt brav mit dem Heck an die Pier, die Achterleinen gehen über und werden an Ringen belegt. Das Schiff schwoijt schön in Windrichtung aus. Sogar eine Muring gibt es hier. Na also! So schnell wie er gekommen war, verschwindet der Skipper wieder unter Deck. Wir anderen räumen an Deck auf. Dann verkriecht man sich in die Kojen. Nach dem Frühstück gegen Mittag heure ich ab. Diese Kiste tue ich mir nicht länger an. Bevor ich von Bord gehe, nehme ich mir den Skipper zur Seite und sage ihm meine Meinung. Nicht das verpatzte Anlegemanöver, auch nicht die Seekrankheit, nein, was ich ihm wirklich übel nehme, ist wie gewissenlos er Leute für die er als Skipper verantwortlich ist, sich selbst überlässt, die vorher noch nie auf einem Segelboot waren, ohne sie in irgendeiner Weise auf die Gefah-

ren aufmerksam zu machen, die so ein Segeltörn nun mal mit sich bringt und ohne ihnen zumindest die wichtigsten Verhaltensregeln beizubringen. Er schaut etwas pikiert. „Wir machen halt hier keinen Ausbildungstörn, sondern einen Urlaubstörn.“ Aha. Wo liegt da der Unterschied in der Sache? Ich packe meinen Seesack und fort bin ich. Wollte schon immer mal wieder Landurlaub auf Korsika machen. Was lerne ich daraus? Kojencharter per Internet ist eine tolle Sache und klappt auch last minute. Nur, und soviel Zeit sollte zur Verfügung stehen: Kontaktaufnahme mit dem Skipper und ein Gespräch über das eigene und dessen Segelweltbild sowie über die gegenseitigen Erwartungen ist dringend zu empfehlen. Sonst kann es zu Unvereinbarkeiten kommen, für deren Regulierung es an Bord zu spät sein kann. Moral, wenn es eine gibt: Schau Dir den Skipper an, bevor Du mit ihm baden gehst.