



TÖRNBOOK

27.09.-04.10.2025



INHALTSVERZEICHNIS

- Willkommen zu BNI-Segeln 4**
- Wer gibt gewinnt (Dank an die Unterstützer) 6**
- BNI – Segeln für BNI Anfänger..... 10**
- Sicherheitseinweisung 12**
- Törnplan 14**
 - KORFU / GOUVIA 14
 - ORMOS PLATARIA 18
 - ORMOS VALTOU & PARGA 21
 - ANTHIPAXOS & PAXOS / GAIOS..... 24
 - PAXOS/LAKKA - PETRITI (KORFU) 28
 - GARTISA BAY & KORFU-STADT 30
 - MARINA GOUVIA / KORFU 33
 - Griechenland - zwischen Ursprünglichkeit und Aufbruch 35
 - Griechisch für Touristen 37
- Events 38**
 - Welcome-Abend..... 38
 - Speed Dating 38
 - Skippermeeting 39
 - Morgenimpuls 39
 - Crew-Zwischen-Reflexion..... 39
 - Business- & Persönlichkeits-Coaching..... 40
 - Gegenseitige Crew-Einladungen 40
 - Netzwerk-Dinner 41
 - Netzwerkfrühstück 42
 - Abschlussabend 42
 - Abschlussfrühstück 42
 - Dein persönliches Logbuch 43
- Einführung in den UKW-Seefunk und GMDSS 48**
 - DSC- Funkübung 50
- Training an Bord der Segelyacht 55**
 - Deckshand 56
 - Navigators 59
 - Schiffsingenieur..... 62
 - Kombüsenchef..... 65

- Wachführer..... 69
- Koordinator 71
- Was ist eine gute Seemannschaft? 76
- Segelfachbegriffe 78
- Ein bisschen Segeltheorie 85**
- Seemannsgarn 91**
- Seekrankheit 94**
- Verpflegung & Logistik 96**
- Kurzprofil: Berthold Körner 97**
- Rezepte 98**
 - Eiweiß-Toasties 98
 - Hähnchen-Sahne-Geschnetzeltes 100
 - Paprika-Hackpfanne 102
 - Spaghetti Alla Segelcrew 104
- Die Geschichte der Navigation 108**
 - Elektronische Seekarten 112
 - Die Augenklappe 113
 - Navigationsaufgabe 114
- Seemeilenbestätigung 116**
- Wichtige Kontakte und Funkkanäle 119**
- Unser Unterstützerteam und ihre Unternehmen:**
 - Hanno Fecke 120
 - Erwin Hinterleitner 122
 - Heidi Czerwonka 124
 - Jörg Friebe 126
 - Kirsten Krause 128
 - Monika Thielke 130
 - Reinhard Kern 132
- Dein Feedback 134**
- Übersicht der Boote 136**
- Segeltheorietest 139**
- Ein paar Tipps: Segel setzen und bergen 144**
- Interview mit Hanno Fecke 146**
- Power 1-2-1 150**
- Glossar 159**



WILLKOMMEN ZUM BNI-SEGELN

Liebe BNI-Seglerinnen und Segler,

herzlich willkommen zum Törnbook – eurer Begleitung auf See und an Land. Es ist mehr als ein Handbuch: Es ist Informationsquelle, Ideengeber und Erinnerungsspeicher. Vor allem aber ist es Ausdruck dessen, was unser Netzwerk möglich macht, wenn wir unsere Stärken bündeln.

Was ursprünglich als mutiges Experiment begann, ist heute ein ausgereiftes Business-Format. Inzwischen haben wir mehrere Flottillen mit je 10 bis 15 Yachten durchgeführt – professionell geplant, gemeinschaftlich organisiert und voller Energie. Das BNI-Segeln steht heute für mehr als nur Networking: Es ist gelebte Empfehlungs-Kultur im besten Sinn.

Was uns auszeichnet:

Anders als klassische Anbieter verkaufen wir nicht nur ein Segelerlebnis – wir gestalten ein Businessformat mit echtem Mehrwert. Unser Netzwerk bringt dabei alles mit:

- Skipper, Vercharterer, Planer
- Texter, Designer, Webentwickler
- Coaches, Trainer, Ärztinnen, Yogalehrer
- Eventprofis, Werbemittelproduzenten, Fotografen

Jede Disziplin an Bord – und doch ein gemeinsames Ziel: Verbindung schaffen, Vertrauen ermöglichen, Geschäft fördern.

Unsere Vision: Empfehlungen über das Wasser hinaus

Wir sind überzeugt: Wenn es uns gelingt, das BNI-Segeln auch als kommerzielles Produkt für Unternehmen und Verbände zu etablieren, schaffen wir neue Märkte – und Empfehlungen für viele. Denn jedes Eventprojekt, das wir gemeinsam realisieren, eröffnet Chancen für Dutzende Mitglieder im Netzwerk.

Das BNI-Segeln ist also mehr als ein Törn – es ist ein Schaufenster für die Kraft unserer Zusammenarbeit.

Unser Dank gilt allen, die dazu beitragen:

Von der Organisation über die technische Betreuung bis hin zur Crewkleidung und Versorgung an Bord – über zehn engagierte Mitglieder haben das diesjährige BNI-Segeln mit viel Herzblut möglich gemacht. Stellvertretend stellen wir sie euch in diesem Törnbook vor.

Das BNI-Segeln ist mehr als ein Event – es ist ein Schaufenster für die Kraft des Netzwerks und eine Einladung an Unternehmen, gemeinsam mit BNI zu wachsen.

DAS TEAM HINTER DEM BNI-SEGELN



Harald Kotterer
Initiator & Visionär

Harald ist der kreative Kopf und die treibende Kraft hinter dem BNI-Segeln. Er brachte das Format von der Idee zur Realität und lebt dabei die BNI-Philosophie wie kein Zweiter. Seine Vision: 60 Yachten aus 60 Regionen – vernetzt durch gemeinsame Werte und unternehmerischen Spirit.



Jörg Friebe
Führung & Skipper-Koordination

Jörg organisiert die Koordination der Skipper, moderiert Meetings und bringt als erfahrener Coach seine Expertise in Führung und Teamentwicklung ein. Seine Coachings an Bord verbinden Klarheit, Psychologie und praktische Führungsarbeit.



Hanno Fecke
Kommunikation, Netzwerkevents
& Teilnehmerge Gewinnung

Hanno verantwortet die Inhalte des Törnbooks, kümmert sich um gute Laune, Netzwerkmomente und die Verbindung von Segeln und Coaching. Seit über einem Jahrzehnt kombiniert er Business-Coaching mit maritimen Erfahrungen.



Kirsten Krause
Reiseveranstaltung & Abwicklung

Kirsten betreut die kaufmännische Seite des Segelns mit Präzision und Herz – von der Buchhaltung bis zur Reiseorganisation. Sie agiert ehrenamtlich und freut sich über eure Buchungen.



Erwin Hinterleitner
Vercharterung & Technik

Erwin organisiert die Boote, sichert beste Konditionen über seine Agentur und unterstützt bei Übergaben, Fragen zur Technik und der Segelausbildung.



Berthold Körner
Versorgung an Bord

Berthold kümmert sich um die Grundversorgung aller Yachten. Auch beruflich ist er ein Mann der Vorsorge – als Generationenberater.

**Reinhard Kern**

Design & Törnbook-Gestaltung

Reinhard ist der kreative Kopf hinter dem Layout. Als erfahrener Grafiker macht er unsere Kommunikation sichtbar.

**Gernot Neuhauser**

Web & Technik

Gernot hat unsere Webseite gestaltet und die technische Infrastruktur geschaffen – für Buchung, Info und digitale Kommunikation.

**Heidi Czerwonka**

Text & Sprache

Heidi hat das BNI-Segeln bereits mehrfach textlich begleitet – mit Einladungen, Webseiten und Werbematerialien. Ihre Sprache trifft den Ton.

**Monika Thielke**

Crewkleidung & Ausstattung

Monika entwickelt Kollektionen, gestaltet Segelkleidung und sorgt für ein einheitliches visuelles Auftreten – praktisch und stilvoll zugleich.

Unser Dank gilt auch allen Mitgliedern, Exekutiv- und Partnerdirektoren, welche die Information über unser BNI-Segeln in die Chapter getragen haben.



WILLKOMMEN FÜR ALLE BNI-NEULINGE

Schön, dass du dabei bist!

Vielleicht bist du zum ersten Mal beim BNI-Segeln dabei – als Mitglied, als Kunde oder als interessierter Gast. Vielleicht weißt du noch nicht genau, was dich erwartet. Keine Sorge – dieser kurze Überblick hilft dir, dich zurechtzufinden.

Was ist BNI?

BNI steht für Business Network International – das weltweit größte Empfehlungsnetzwerk für Unternehmerinnen und Unternehmer. In über 77 Ländern treffen sich BNI-Mitglieder regelmäßig, um Vertrauen aufzubauen, Geschäft zu fördern und sich gegenseitig zu unterstützen.

Die Philosophie ist einfach, aber wirkungsvoll: „Wer gibt, gewinnt.“

Wer anderen zu Aufträgen verhilft, profitiert selbst – durch echte Empfehlungen und stabile Kontakte.

Und was ist das BNI-Segeln?

Beim BNI-Segeln bringen wir diese Philosophie aufs Wasser. In einer Flottille von 10 bis 15 Booten begegnen sich Unternehmerinnen und Unternehmer in einem besonderen Umfeld: entspannt, offen und kooperativ. Anders als in klassischen Chaptertreffen gibt es hier keine Branchenausschlüsse – Austausch, Lernen und Vertrauen stehen im Mittelpunkt.

Viele sagen nach dem Törn: „Ich habe Menschen hier besser kennengelernt als in einem Jahr Chapterarbeit.“

Was dich erwartet:

- Austausch auf Augenhöhe, auch mit anderen Branchenvertretern
- Gemeinsame Erlebnisse, die verbinden
- Workshops, Impulse, Netzwerkmomente
- Und: jede Menge Spaß beim Segeln

Was wir vorhaben – und wofür du wichtig bist

Unser Ziel ist es, dieses Segelformat auch außerhalb von BNI zu etablieren: als Incentive für Unternehmen, als Führungskräfteprogramm, als Teambuilding-Erlebnis. Dafür brauchen wir Empfehlungen – auch von dir!

Wenn du ein Unternehmen kennst, dem so ein Format guttun würde: Sprich uns an. Im Törnbook findest du mehr zur Vision, zum Team und zu den nächsten Schritten.

Also: Willkommen an Bord – und willkommen im Netzwerk.

Dein BNI-Segelteam

SICHERHEITSEINWEISUNG VOR DEM AUSLAUFEN

Bevor wir den Hafen verlassen, gibt der Skipper eine kurze, aber wichtige Sicherheitseinweisung. Sie stellt sicher, dass alle an Bord wissen, was im Notfall zu tun ist und wie man sich sicher auf dem Schiff bewegt.



Rettungsmittel:

- Rettungswesten: Anzahl, Aufbewahrungsort, richtige Anwendung
- Rettungsring / Lifesling: Einsatz im Notfall
- Hinweis: Schwimmwestenpflicht bei Dunkelheit und ab Windstärke 5

Notfallausrüstung:

- Erste-Hilfe-Set: Standort und Zugriff
- Feuerlöscher: Position und Handhabung
- Rettungsinsel (wenn vorhanden): Standort, Auslöseprinzip
- Notfallpinne: Standort und Anwendung bei Ausfall des Steuerrads wird gezeigt

Kommunikation & Notruf:

- UKW-Funkgerät: Kanal 16, Notrufschema (MAYDAY, PAN-PAN)
- Mobiltelefone: Empfang, Notrufnummern
- Mensch-über-Bord-Manöver (MOB)
- Kurze Erklärung des Ablaufs
- Aufgabenverteilung im Ernstfall

Bordtoilette & Fäkalientank:

- Toilettennutzung: Nur das rein, was auch wieder rauskommt
- Pumpe: Manuell oder elektrisch – Anwendung wird gezeigt
- Fäkalientank: Entleerung nur außerhalb von Häfen / mit Absprache
- Hinweis: Bei Problemen sofort Skipper informieren – keine Eigenversuche!

Verhalten an Bord:

- Sicheres Bewegen an Deck: Immer eine Hand fürs Schiff
- Keine losen Gegenstände herumliegen lassen
- Anweisungen des Skippers folgen

KURZ-CHECKLISTE VOR ABFAHRT

- | | |
|--|--|
| ☐ Rettungswesten gezeigt | ☐ Notfallpinne gezeigt |
| ☐ Feuerlöscher erklärt | ☐ Toilette & Fäkalientank erklärt |
| ☐ MOB-Manöver besprochen | ☐ Verhalten an Bord erklärt |
| ☐ Funkgerät vorgeführt | |
| ☐ Erste-Hilfe-Set gezeigt | |

TÖRNPLAN

Etappe 1 (27.09.2025)

KORFU / GOUVIA

Ankunft & Einschiffen



Korfu – die grüne Insel der Phäaken – empfängt uns mit venezianischem Flair, einer sanften Brise und dem Duft von Pinien und Oleander. Unsere Reise beginnt im modernen Yachthafen **Gouvia Marina**, nur wenige Kilometer nördlich der Stadt Korfu gelegen. Die Marina zählt zu den größten und bestausgestatteten im Ionischen Meer – mit Supermarkt, Tavernen, Charterstützpunkt und allen nautischen Annehmlichkeiten.

Korfu selbst gilt als eine der schönsten Inseln Griechenlands: üppig bewachsen mit Olivenhainen, Zypressen und Pinien, umgeben von türkisblauem Wasser und durchzogen von Spuren großer Geschichte. Die Insel war fast vier Jahrhunderte lang unter venezianischer Herrschaft, danach britisches Protektorat – und bis heute spürt man diese kulturelle Vielfalt in Architektur, Küche und Lebensstil.

Berühmt wurde Korfu auch durch **Kaiserin Sissi**, die sich in die Schönheit der Insel verliebte und hier das prunkvolle **Achilleion** erbauen ließ – ein Palast zu Ehren des griechischen Helden Achilles. Die Geschichte der österreichischen Kaiserin wurde später mit **Romy Schneider** in der Rolle der „Sissi“ weltweit bekannt – eine romantisierte Version, die vielen bis heute im Gedächtnis geblieben ist.

Schon in der Antike erwähnte Homer die Insel als Heimat der **Phäaken**, eines seefahrenden Volks, das dem gestrandeten Odysseus Zuflucht gewährte – ein passendes Sinnbild für den Auftakt unserer gemeinsamen Reise.

Was uns hier erwartet:

- Eintreffen der Teilnehmer bis 15:00 Uhr
- Check-in auf den Yachten & Übernahme durch die Skipper
- Verstauen der Lebensmittel
- Die **Crew-Kollektion** wurde in diesem Jahr bereits vorab verschickt
– bitte bringt sie vollständig mit an Bord



Am Abend: **Welcome-Event für alle Crews in Harry's Taverna**, Kontokali – ein griechischer Abend mit lokalen Spezialitäten, kühlen Getränken und echtem Inselflair. Ziel ist, dass sich möglichst viele der rund **80 Teilnehmenden** persönlich begegnen und ins Gespräch kommen.

Wer früh ankommt, kann noch einen Abstecher in die nahegelegene Altstadt von Korfu machen – ein UNESCO-Weltkulturerbe mit venezianischem Charme, mediterraner Leichtigkeit und vielen kleinen Cafés zwischen Festung und Arkadengängen.



Korfu heute – zwischen Tradition, Tourismus und sozialen Herausforderungen

Mit rund **100.000 Einwohnern** gehört Korfu zu den größeren griechischen Inseln. Die gleichnamige Hauptstadt Korfu-Stadt zählt etwa 30.000 Menschen und bildet das kulturelle, wirtschaftliche und touristische Zentrum. Die Insel lebt heute in hohem Maße vom Tourismus: Jährlich besuchen etwa **1,8 bis 2 Millionen Menschen** Korfu – viele davon per Kreuzfahrtschiff, Fähre oder Charterflug.

Diese starke Ausrichtung bringt wirtschaftliche Chancen, aber auch wachsende **soziale Spannungen** mit sich. Die Nachfrage nach Ferienwohnungen und Hotelbetten treibt die **Mietpreise** deutlich nach oben – insbesondere in Stadtnähe oder an der Küste. Viele Einheimische können sich Wohnungen in zentraler Lage oder in touristischen Regionen kaum noch leisten. Junge Menschen müssen oft auf abgelegene Dörfer ausweichen oder leben bei der Familie.

Das **durchschnittliche Monatseinkommen** liegt bei etwa **1.100 Euro** brutto. Gleichzeitig steigen die **Lebenshaltungskosten** – insbesondere bei Mieten, Energie und Alltagsgütern. Die **Arbeitslosenquote** schwankt saisonal stark: Im Sommer herrscht nahezu Vollbeschäftigung, während im Winter viele ohne gesicherte Beschäftigung dastehen. Hinzu kommt, dass viele Jobs im Tourismus **nur saisonal und schlecht bezahlt** sind.

Trotz dieser Herausforderungen bewahren viele Korfuener ihre Herzlichkeit und Gastfreundschaft – mit einer spürbaren Mischung aus Stolz, Resilienz und mediterraner Gelassenheit.

Marina Gouvia – Das Tor zum Ionischen Meer

Die **Marina Gouvia** ist der wichtigste Ausgangspunkt für Segeltörns im Ionischen Meer – und eine der größten Marinas Griechenlands. Mit **rund 1.200 Wasserliegeplätzen** für Yachten bis 60 Meter Länge ist sie ein zentraler Hub für Chartercrews aus ganz Europa. Zusätzlich stehen über **500 Trockenliegeplätze** für Reparatur und Winterlager zur Verfügung.

Gouvia ist damit nicht nur die größte Marina auf Korfu, sondern auch eine der bedeutendsten in ganz Griechenland – strategisch günstig gelegen nahe dem Flughafen und der Stadt Korfu. Sie bildet das **Eingangstor zu den südlichen Ionischen Inseln**, darunter Paxos, Lefkada, Kefalonia und Zakynthos.

Die Liegegebühren für eine durchschnittliche Charterschiff (ca. 13–15 Meter) liegen bei etwa **70–90 Euro pro Nacht**, je nach Saison, inklusive Strom und Wasser. In der Hochsaison kann es teurer werden.



Etappe 2 (28.09.2025)

ORMOS PLATARIA

Ablegen & Ankommen in der Weite
Distanz: ca. 17 Seemeilen

Am Morgen heißt es „Leinen los“ – Kurs Westsüdwest. Wir lassen die geschützte Bucht von Gouvia hinter uns und nehmen Fahrt auf Richtung Festland. Nach rund **17 Seemeilen** erreichen wir die **Bucht von Plataria**, eingebettet zwischen sanften Hügeln und Olivenhainen – ein Ort der Ruhe und Weite.

Plataria ist ein kleines Fischerdorf an der Küste des griechischen Epirus, das in den letzten Jahren sanft in den nautischen Tourismus hineingewachsen ist. Im Unterschied zu den bekannten Inselorten geht es hier spürbar entspannter zu. Die **Bucht von Plataria** ist gut geschützt, das Wasser ruhig, der Grund sandig – ideal zum Übernachten.



Besonderheit beim Anlegen:

Die Marina ist **für unsere Flottile reserviert**, alle Yachten machen rückwärts an der Pier fest. Es gibt **keine Mooringleinen** – stattdessen wird **mit dem eigenen Anker** gearbeitet. Das Manöver ist einfach:

1. **Etwa zwei Schiffslängen vor der Pier:** Anker fallen lassen
2. Während der Rückwärtsfahrt: Den Anker **kontinuierlich mit Schiffsgeschwindigkeit fallen lassen**
3. **Am Kai festmachen** mit Heckleinen
4. Anschließend Anker kontrollieren & ggf. nachsetzen

Hinweis zur Infrastruktur:

Die kleine Marina verfügt **über keine eigenen sanitären Anlagen**. Duschen sind in den Tavernen am Hafen **für ca. 3 Euro pro Person** möglich – einfach anfragen. **Wichtig:** Die **Fäkalientanks müssen im Hafen geschlossen bleiben** – bitte nur **auf See entleeren**, um Umwelt und Mitmenschen zu schützen.

Historisch war die Region Epirus lange abgelegen und eher landwirtschaftlich geprägt. Die Nähe zu Igoumenitsa – einem der wichtigsten Fährhäfen Griechenlands – bringt heute etwas mehr Infrastruktur, doch das Dorf hat sich seinen authentischen Charakter bewahrt. Die Tavernen am Wasser servieren frischen Fisch, Mezedes und lokale Weine – ohne überlaufene Gassen oder touristisches Gedränge.

Was uns hier erwartet:

- Sichere Ansteuerung & ruhiger Liegeplatz in der Bucht
- Rückwärts anlegen mit eigenem Anker (kein Stress – gut machbar)
- Baden, Dinghi-Runde, kleine Spaziergänge entlang der Promenade
- Gemeinsames Abendessen an Bord oder in den Tavernen mit Blick auf den Sonnenuntergang

Stimmung: Plataria steht für das, was viele sich vom Segeln erhoffen – einfache Schönheit, Ruhe, Raum zum Durchatmen. Kein „Instagram-Hotspot“, sondern ein echter Ort mit Herz.

Warum heißt das eigentlich „römisch-katholisch anlegen“?

Wer zum ersten Mal auf einem Charterschiff die Worte hört „Wir legen römisch-katholisch an“, denkt womöglich an Weihrauch, Prozessionen oder einen stillen Moment am Steuerstand.

Doch keine Sorge – **es handelt sich nicht um ein Sakrament**, sondern um die klassische **Anlegemethode im Mittelmeer**:

Heck zur Pier, Buganker voraus.

Man fährt rückwärts an den Kai, wirft vorne den Anker und macht hinten mit zwei Leinen fest. Typisch Griechenland. Typisch Italien. Typisch römisch-katholisch. Woher der Begriff kommt? Nun ja – da gibt es viele Erklärungen. Die gängigsten:

- **Weil's aus Rom kommt:**
In italienischen Häfen ist das Standard. Und was aus Rom kommt, ist... klar.
- **Weil's einem Ritual gleicht:**
Anker werfen, Rückwärtsgang, Festmacher klar, Einweisung, Aufstoppen, Bier aufmachen – alles mit fester Dramaturgie.
- **Weil man auf göttliche Hilfe hofft:**
Damit der Anker hält. Damit keine Kette über Kreuz liegt. Damit der Wind nicht gerade jetzt auffrischt.
- **Und – böse Zungen behaupten:**
...es habe etwas mit dem **Zölibat** zu tun. Aber das wollen wir an dieser Stelle nicht vertiefen.

Fazit: Ob göttlich oder gestrandet – wir machen's souverän. Römisch-katholisch. Mit Seemannschaft. Und einem Augenzwinkern.

Etappe 3 (29.09.2025)

ORMOS VALTOU & PARGA

Verträumte Farbenpracht am Festland

Distanz: ca. 12 Seemeilen



Nach einem entspannten Frühstück in Plataria setzen wir Kurs Süd auf eine der malerischsten Buchten des griechischen Festlands: **Ormos Valtou**, direkt unterhalb von **Parga**. Die Strecke ist mit rund **12 Seemeilen** angenehm kurz – ideal für einen entspannten Segeltag mit Zeit zum Schwimmen, Erkunden und Ankommen.

Die Bucht Ormos Valtou liegt westlich der Altstadt von Parga und bietet einen langen Sandstrand, grüne Hänge und türkisblaues Wasser. Die Einfahrt ist einfach, der Ankergrund gut haltend (Sand mit vereinzelt Seegrasfeldern).

Besonderheit:

Das wird unsere erste Nacht vor Anker – ein echtes Segelerlebnis unter freiem Himmel, leichtem Schaukeln und mit Blick auf die Lichter der Stadt.

Dank eines organisierten **Wassertaxi-Shuttleservices** erreichen wir bequem das Ufer. Das Taxi bringt uns direkt in den Altstadthafen (für Segelboote gesperrt) und holt uns später wieder zurück an Bord. So können wir den Abend entspannt genießen.

Wichtig:

Alkohol bitte mit Maß und Verantwortung genießen – insbesondere für die Rückfahrt ist ein klarer Kopf wichtig. Wertgegenstände sollten trotzdem sicher verstaut werden.

Parga selbst – mit seinen pastellfarbenen Häusern, der Altstadtgasse und der venezianischen Burg – zählt zu den charmantesten Orten des Epirus. Die Atmosphäre ist lebendig, aber nicht überlaufen. Es lohnt sich, durch die engen Treppengassen zu schlendern, lokale Produkte zu entdecken oder einfach die Aussicht zu genießen.

Kulinarischer Ausklang:

Um 19:00 Uhr treffen wir uns zum gemeinsamen Abendessen im malerischen **Restaurant Kastro**. Von hier aus eröffnet sich ein traumhafter Panoramablick über Stadt, Bucht und die Insel Panagia. Während die Sonne untergeht, genießen wir griechische Spezialitäten und das Miteinander in dieser besonderen Kulisse.



Was uns hier erwartet:

- Ankern in der Bucht von Valtou (kein Anleger für Yachten vorhanden)
- Baden direkt vom Schiff oder am Strand
- Wassertaxi-Shuttle in den Altstadthafen und zurück an Bord
- Spaziergang durch Parga (ca. 15 Minuten)
- Venezianische Burg & Abendlicht über der Stadt
- Gemeinsames Abendessen im Restaurant Kastro um 19:00 Uhr
- Tavernen, Cafés & kleine Läden mit regionalem Flair

Hinweis für Skipper:

Frühzeitiges Ankommen ist empfehlenswert – der Ankerplatz ist beliebt. Anker gut einfahren lassen. Bei stärkerem Wind entsteht in der Bucht leichter Schwell.

Etappe 4 (30.09.2025)

ANTHIPAXOS & PAXOS / GAIOS

Karibikfeeling & Inselromantik

Distanz: ca. 18–22 Seemeilen (je nach Route)

Heute erwartet uns ein besonderes Highlight: Die kleinen **Inseln Paxos und Anthipaxos** – grün, felsig, wildromantisch – mit einer Kulisse, die manchen an die Karibik erinnert. Es stehen zwei Varianten zur Wahl:



A (direkt nach Gaios):

Für entspannte Crews geht es direkt von Ormos Valtou auf südöstlichen Kurs zur Insel Paxos. Ziel ist der kleine, aber feine **Hafen von Gaios**, der über einen schmalen Kanal von Süden her angelaufen wird – ein landschaftlich wie navigatorisch reizvoller Moment.

Route B (via Anthipaxos Westküste):

Für sportlichere Crews bietet sich die Umfahrung der Insel **Anthipaxos über die Westseite** an. Diese führt vorbei an dramatischen Steilküsten, Meereshöhlen und leuchtend blauen Buchten, die in Griechenland ihresgleichen suchen. Bei ruhigem Wetter lohnt sich ein Badestopp in der berühmten **Voutoumi-Bucht** – weißer Kieselstrand, türkisfarbenes Wasser, absolute Traumkulisse.

Paxos selbst ist eine ruhige, grüne Insel mit etwa 2.300 Einwohnern. Anders als Korfu blieb sie vom Massentourismus verschont und zieht vor allem Individualreisende und Segler an. Der Hauptort **Gaios** ist ein idyllisches Hafenstädtchen mit venezianischem Flair, kleinen Tavernen, Boutiquen und engen Gassen. Der Hafen wird durch eine schmale Durchfahrt zwischen der Insel Paxos und der kleinen vorgelagerten Insel Panagia erreicht – ein echtes Postkartenmotiv.



Was uns hier erwartet:

- Segelspaß auf offener See mit kristallklarem Wasser
- Möglichkeit zum Badestopp vor Anthipaxos
- Einlaufen in den Kanal von Gaios – ein Highlight für jede Crew
- Gemeinsamer Landgang, Erkundung des Ortes oder Besuch der Promenade
- Tavernen direkt am Wasser mit Blick auf den Kanal



Hinweis für Skipper:

Der Hafen von Gaios ist schmal und gut besucht – möglichst früh einlaufen. Alternativ: Ankern außerhalb im südlichen Teil der Bucht oder zwischen den Inseln Paxos und Panagia. Beim Einlaufen auf Verkehr achten (Gaios wird auch von Ausflugsbooten genutzt).

Stimmung:

Dieser Tag bietet alles, was einen unvergesslichen Segeltag ausmacht: türkisfarbenes Wasser, tolle Segelbedingungen, flexible Routenführung – und am Ende einen Ort, der selbst unter Griechenlandkennern als Geheimtipp gilt.

Die Dreizack-Liebe – Wie Paxos entstand

Poseidon, der wilde Gott der Meere, hatte genug vom Donnern der Wellen und dem ewigen Göttergezänk auf dem Olymp. Er sehnte sich nach Ruhe – und nach Zeit mit seiner schönen Geliebten **Amphitrite**, einer Meeresnympe mit langen, salzverklebt glänzenden Haaren und einem Blick, der selbst Sturmfronten milde stimmte.

Also griff er kurzerhand zu seinem **Dreizack** und stach ihn kraftvoll in den Süden von Korfu. Mit einem gewaltigen Ruck **riss er ein Stück Land heraus**, das als Insel davontrieb – gerade groß genug für zwei Liebende, ein paar Olivenbäume und viele verschwegene Buchten.

Das war die Geburt von **Paxos**.

Doch Amphitrite – wie alle Göttinnen – hatte Ansprüche. „Wirklich schön, mein Liebster... aber etwas klein, findest du nicht?“

Poseidon schnaubte, aber er war ihr verfallen. Also spaltete er noch ein zweites, kleineres Stück ab: **Antipaxos** – als zarter Vorhof, als grünes Vorspiel zur größeren Insel, als Geschenk an ihre Launen (und seine).

Dort, so sagt man, **liebten sich die beiden**, versteckt zwischen Felsen und Feigenbäumen, während Delfine im türkisfarbenen Wasser kreisten.

Und wenn heute ein leichter Wind über die Bucht von Voutoumi streicht und das Licht auf dem Wasser tanzt, spürt man vielleicht noch ein Flüstern davon – oder zumindest das **unausgesprochene Lächeln der See**.

Etappe 5 (01.10.2025)

PAXOS/LAKKA - PETRITI (KORFU)

Von der Lagune ins Dorf – Kontraste mit Charme

Distanz: ca. 18 Seemeilen

Nach einem magischen Abend in Gaios beginnt der Tag mit einem besonderen Programmpunkt: dem **BNI-Netzwerkfrühstück**.

In entspannter Atmosphäre treffen wir uns um **8:30 Uhr** in einer der Tavernen direkt an der Promenade – mit Blick auf die Yachten, einem typisch griechischen Frühstück und Raum für neue Kontakte, spannende Gespräche und gemeinsame Pläne.

Hinweis: Alle Details zum Frühstück erfahrt ihr direkt von eurem Skipper.

Nach dem Frühstück heißt es: Segel setzen – unser Weg führt nordwärts zurück in Richtung Korfu.



Ein Stopp in der **Bucht von Lakka (Nordpaxos)** bietet sich am späten Vormittag an: fast kreisrund, mit türkisfarbenem Wasser, gesäumt von Pinien und Olivenhainen. Wer mag, kann hier baden, schnorcheln oder einen Café frappé an Land trinken. Dann geht's weiter Richtung Nordosten.

Unser Ziel: **Petriti** – ein kleines, charmantes Dorf an der Ostküste Korfus. Anders als Korfu-Stadt oder Gaios ist es vom Tourismus kaum berührt. Hier leben vor allem Fischer, einige Wirte, Familien – und sehr viele Katzen. Die Atmosphäre: ruhig, freundlich, ursprünglich.

Was uns hier erwartet:

- Ankern oder Festmachen an der kleinen Pier (teilweise Mooringleinen vorhanden)
- Baden direkt vom Schiff oder am kleinen Hafenstrand
- Spaziergang durchs Dorf – unaufgeregt, aber herzlich
- **Das Abendessen ist frei wählbar:**
Wer möchte, kocht an Bord. Alternativ laden mehrere Tavernen direkt am Wasser ein – mit frischem Fisch, gegrilltem Gemüse und lokaler Küche. Jede Crew gestaltet den Abend, wie es passt.

Besonderheit:

Petriti ist nicht spektakulär – aber genau das macht es besonders. Nach Tagen voller Eindrücke, Highlights und Postkartenmomente ist dieser Ort wie ein Seufzer: klein, ehrlich, gut.

Hinweis für Skipper:

Der Hafen ist übersichtlich, bei Nord- oder Nordostwind entsteht leichter Schwell. Wer spät kommt, ankert vor dem Ort und fährt mit dem Dinghi an Land. Grund ist sandig, teils Seegras – Anker gut einfahren lassen.

Etappe 6 (02.10.2025)

MANDRAKI YACHTHAFEN & KORFU-STADT

Distanz: ca. 14 Seemeilen

Empfohlene Ankunftszeit: 15:00 Uhr

Heute nehmen wir Kurs Nord – die Rückreise beginnt. Nach rund 14 Seemeilen laufen wir direkt in den **Mandraki Yachthafen** ein. Der kleine, stimmungsvolle Hafen liegt geschützt unterhalb der alten venezianischen Festung und ist der perfekte Platz für unsere letzte Nacht – mitten in der Geschichte Korfus und nur wenige Schritte von der Altstadt entfernt.

Was uns hier erwartet:

- Malerischer Liegeplatz im Mandraki-Hafen, unterhalb der Festung
- Ruhige, charmante Atmosphäre – jedoch begrenzte Kapazität
- Spaziergang durch das Festungstor direkt in die Altstadt
- Besuch der alten Festung mit Panoramablick über Stadt und Meer
- Abendessen individuell in der Stadt oder an Bord



Korfu-Stadt & Festung

Vom Hafen aus erreicht man zu Fuß in wenigen Minuten die **alte Festung**. Der Aufstieg ist angenehm und führt direkt zu einem großartigen Panoramablick über Hafen, Küste und Dächer von Korfu-Stadt. Danach lohnt ein Bummel durch die **UNESCO-geschützte Altstadt**: enge Gassen, venezianisch geprägte Architektur, kleine Plätze und ein lebendiges mediterranes Flair.

Hinweis für Skipper und Crews:

- Der Mandraki Yachthafen ist klein und schnell belegt – frühzeitige Ankunft (spätestens 15 Uhr) wird empfohlen. Anmeldung beim Hafenmeister erforderlich. Mit leichtem Schwell durch Fähren ist zu rechnen.
- Der Zugang zur Festung ist für Liegeplatzinhaber die ganze Nacht geöffnet.
- Wichtig: Am Eingang der Festung bitte angeben, dass ihr im Hafen liegt und Teil der BNI-Gruppe seid – dann erhaltet ihr jederzeit Zutritt.

Stimmung:

Ein letzter Abend im Herzen Korfus: das Schiff liegt ruhig am Fuße der Festung, die Lichter der Stadt spiegeln sich im Wasser, Stimmen und Musik wehen herüber. Ein würdevoller, stimmungsvoller Abschied vom Meer.



Korfu-Stadt – Zwischen Geschichte, Gassen & Genuss

Wer Korfu nur vom Meer aus sieht, verpasst eine ihrer schönsten Seiten: **Korfu-Stadt** – oder Kerkyra, wie die Einheimischen sagen – ist mehr als nur Hauptstadt. Sie ist ein lebendiges Freilichtmuseum, ein Spaziergang durch venezianische, französische und britische Geschichte. Und sie pulsiert – aber leise, elegant und mit viel Seele. Die **Altstadt**, seit 2007 UNESCO-Weltkulturerbe, besticht mit engen Gassen (den „kantounia“), Arkadengängen, alten Brunnen und pastellfarbenen Fassaden. Wer nachmittags kommt, begegnet einer Stadt im Halbschlaf: Von etwa **14:00 bis 17:30 Uhr ist Siesta** – viele Geschäfte schließen. Umso schöner ist es, abends durch die beleuchteten Gassen zu schlendern, wenn die Läden wieder öffnen, Kinder auf den Plätzen spielen und das Leben in den Cafés erwacht.

Ein absolutes Highlight ist der Besuch der alten Festung (Palaio Ffourio), die majestätisch über der Altstadt thront. Der Ausblick von dort oben reicht über Stadt, Hafen und das offene Meer – besonders zum Sonnenuntergang ein unvergesslicher Moment.

Crew-Tipp: Ein Stück Korfu für daheim

Korfu-Stadt ist voller kleiner Läden mit Dingen, die du sonst nirgends findest. Wenn du noch Platz im Rucksack hast – oder einen guten Grund brauchst, einen zu kaufen – dann schau nach:

- **Kumquat-Likör** – süß, leuchtend orange und nur hier zu haben
- **Olivenöl & Seife** – handgepresst und duftet wie die Insel
- **Thymianhonig & Kräuter** – ideal für den Tee oder das nächste marinierte Steak
- **Keramik, Tücher, Olivenholz** – zum Anschauen, Anfassen, Verschenken
- **Ein kleiner Tsipouro** – als mutiger Digestif oder flüssige Erinnerung

Tipp: Stöbern lohnt sich besonders in den kleinen Gassen abseits der Touristenstraße. Und: Nicht alles passt ins Handgepäck – also nicht zu groß träumen.

Etappe 7 (03.10.2025)

MARINA GOUVIA / KORFU

Rückkehr, Auftanken & Abschlussfeier

Distanz: ca. 8 Seemeilen



Der letzte Schlag unserer Reise ist kurz – aber bedeutungsvoll. Nach rund **8 Seemeilen** erreichen wir wieder die Marina Gouvia, den Ausgangspunkt unseres Segelabenteuers. Noch einmal gemeinsam anlegen, noch einmal zusammen festmachen – mit dem Wissen: Das war eine besondere Woche.

Was heute ansteht:

- Einlaufen in die **Marina Gouvia** – voraussichtlich gegen 16:00 Uhr
- **Tanken an der Steg-Tankstelle** – Organisation durch die Skipper
- Aufräumen, Übergabe der Yachten, persönliche Verabschiedung an Bord
- Durchatmen – und vorbereiten auf den gemeinsamen Abschlussabend

Gemeinsames Abschluss-Event – Freitag, 03.10. um 19:00 Uhr

Am Abend laden wir alle Teilnehmenden herzlich zur **offiziellen Abschlussveranstaltung** ein. **Ort und Details** gibt es rechtzeitig über die Skipper – fest steht, es wird ein besonderer Abend mit gutem Essen, starker Atmosphäre und vielen schönen Momenten:

- Gemeinsames Abendessen aller Crews
- Rückblick auf den Törn – Erlebnisse, Begegnungen, Geschichten
- Gelegenheit zum Netzwerken, Austauschen, Lachen und Abschiednehmen

Teilnahme aller Teilnehmenden erwünscht – das Event ist Teil des Gesamterlebnisses.



Der Morgen danach

Am **Samstag, 04.10.**, laden wir alle, deren Rückflug es erlaubt, noch zu einem **letzten gemeinsamen Frühstück** ein – bevor wir wieder auseinandergehen. Vielleicht mit neuen Ideen. Vielleicht mit einem Törn für 2026 im Kopf.

GRIECHENLAND – ZWISCHEN URSPRÜNGLICHKEIT UND AUFBRUCH



Griechenland ist nicht nur das Land der Antike, der Inseln und des Souvlaki – es ist auch ein Ort, an dem sich Geschichte und Gegenwart auf spannende Weise begegnen. Für viele Touristen ist das mediterrane Klima, die herzliche Gastfreundschaft und das entspannte Lebensgefühl ein Grund, Jahr für Jahr wiederzukommen. Doch auch wirtschaftlich hat sich Griechenland in den letzten Jahren verändert – mit Auswirkungen auf Preise und Lebenshaltungskosten, die auch Urlauber spüren.

Lebenshaltungskosten – günstig, aber nicht mehr „billig“

Wer Griechenland von früher kennt, erinnert sich an ein sehr preiswertes Reise-land. Auch heute sind viele Dinge im Vergleich zu Deutschland noch günstiger – etwa Essen im Restaurant, regionale Produkte, Nahverkehr oder Unterkünfte

in ländlichen Regionen. Auf dem Land oder auf kleineren Inseln kann man mit rund 40–50 Euro pro Tag für Unterkunft, Verpflegung und Mobilität gut zurechtkommen. In touristischen Hotspots wie Mykonos oder Santorini hingegen sind die Preise teils auf westeuropäischem Niveau oder sogar darüber. Vor allem importierte Produkte, Mietwagen und hochwertige Hotels sind deutlich teurer geworden.

Besonders erfreulich: Viele Tavernen bieten nach wie vor frische, authentische Küche zu fairen Preisen. Ein griechischer Salat, ein Glas Wein und ein Hauptgericht kosten selten mehr als 15–20 Euro.

Wirtschaftliche Entwicklung – Auf dem Weg der Erholung

Nach der schweren Finanzkrise ab 2009 galt Griechenland lange als Sorgenkind Europas. Sparprogramme, hohe Arbeitslosigkeit und ein starker Rückgang des Lebensstandards prägten die Jahre danach. Doch in den letzten Jahren hat sich das Bild gewandelt: Griechenland verzeichnet wieder Wachstum, die Arbeitslosenquote sinkt, und neue Investitionen – vor allem in Tourismus, Digitalisierung und erneuerbare Energien – geben Hoffnung.

Trotzdem bleibt die wirtschaftliche Situation für viele Menschen angespannt. Besonders in ländlichen Regionen oder bei jungen Leuten sind Arbeitsplätze oft knapp. Die Einkommen sind im EU-Vergleich weiterhin niedrig, und viele Familien leben mit einfachen Mitteln. Umso beeindruckender ist die griechische Lebensart – mit Gelassenheit, Zusammenhalt und einer ausgeprägten Kultur des Teilens.

Fazit für Reisende

Griechenland ist und bleibt ein wunderbares Reiseland – nicht nur wegen Sonne und Meer, sondern auch wegen seiner spannenden wirtschaftlichen Entwicklung. Wer sich auf das Land einlässt, wird spüren: Hier bewegt sich etwas. Und gleichzeitig bleibt vieles so ursprünglich, wie man es sich wünscht.

GRIECHISCH FÜR TOURISTEN

20 wichtige Begriffe mit Aussprachehilfe

Deutsch	Griechisch (Umschrift)	Aussprache (deutsch gelesen)
Hallo (höflich)	Yassas	JASS-ass
Tschüss (freundschaftlich)	Yia sou	JAH suu
Guten Morgen	Kalimera	kah-lee-ME-rah
Guten Abend	Kalispera	kah-lees-PEH-rah
Gute Nacht	Kalinichta	kah-lee-NICHT-ah
Ja	Ne	ne (wie „nä“)
Nein	Ochi	OH-chi (ch wie in „Buch“)
Bitte / Gern geschehen	Parakalo	pah-rah-kah-LOH
Danke	Efcharisto	ef-chah-riss-TOH
Entschuldigung	Signomi	sieg-NO-mee
Ich verstehe nicht	Den katalaveno	den kah-tah-lah-VEH-no
Sprechen Sie Englisch?	Milate Anglika?	mee-LAH-te ang-lee-KAH?
Wie viel kostet das?	Poso kani?	POH-so KAH-ni?
Die Rechnung bitte	To logariasmo parakalo	toh loh-gah-ree-AS-mo pah-rah-kah-LOH
Wo ist ...?	Pou ine ...?	puh EE-neh ...?
Wasser	Nero	NEH-roh
Wein	Krasi	krah-SEE
Bier	Bira	BEE-rah
Toilette	Toualeta	too-ah-LEH-tah
Hilfe!	Voithia!	voh-EE-thee-ah!

BNI-SEGELN 2025 – PROGRAMMÜBERSICHT

Zeitraum: Sonntag, 28.09. – Freitag, 03.10.2025

Ort: Ionisches Meer, Griechenland



WELCOME-ABEND

Samstag, 27.09.2025, 19:00 Uhr

Wir starten gemeinsam mit einem entspannten Abendessen im **Restaurant von Harry** in Gouvia. Ein erstes Kennenlernen, Ankommen und Einstimmen auf eine inspirierende Woche auf See. **Start:** 19:00 Uhr – bitte pünktlich und ganz in BNI-rot erscheinen.

SPEED DATING

Sonntag, 28.09.2025, 18:00 Uhr

Wir treffen uns am späten Sonntagnachmittag um 18:00 Uhr im Hafen von Ormos Plattaria zum Speed Dating – zum ersten Kennenlernen in lockerer Atmosphäre.

- Bitte Visitenkarten mitbringen.
- Jede*r stellt sich im Kreis reihum vor – klassisch nach dem BNI-Prinzip:
- Was machst du?
- Wen suchst du?
- Wer sind deine „Big Fish“?
- Ein idealer Auftakt für eine intensive Woche auf See!

SKIPPER-MEETING

immer abends nach dem Anlegen, 28.09.–03.10.2025

Zeit: nach Absprache und Ankommen

Jeden Abend trifft sich das Skipper-Team zur kurzen Lagebesprechung. Inhalte: Wetter, Route, geplante Events, besondere Vorkommnisse. Die Teilnahme ist für alle Skipper obligatorisch (wir bitten um Verständnis).

Dauer: ca. 15 Minuten

MORGENIMPULS

täglich morgens, 28.09.–03.10.2025, 7:30 Uhr (oder nach Absprache)

Jeden Morgen um 7:30 Uhr lädt Jörg Friebe zu einem inspirierenden Morgenimpuls ein – eine wunderbare Möglichkeit, den Tag aktiv, energiegeladen und achtsam zu beginnen. Freue dich auf ein schönes Bild, ein inspirierendes Zitat und einen kleinen Tipp, der dein Leben bereichert. Jeden Tag steht unter dem Thema „Was macht ein erfülltes Leben aus?“.

Der Impuls dauert etwa 10 Minuten und besteht aus einem Gedankenanstoß, einem Lied und einem Tagesmotto. Wo und wann der Impuls stattfindet, erfahrt ihr jeweils am Vorabend von euren Skippern. Fühlt euch frei, an den Tagen teilzunehmen, die euch gut passen.

CREW-ZWISCHEN-REFLEXION

28.09.–03.10.2025

Ein Format von Jörg Friebe zur Stärkung der Bordgemeinschaft. Themen:

- Erwartungen
- Rollen
- Kommunikation
- Spannungen & Wünsche

Dauer: ca. 30 Minuten pro Schiff

Bevorzugt am Abend

Termin nach Absprache mit Jörg

BUSINESS- & PERSÖNLICHKEITS-COACHING MIT HANNO FECKE

28.09.–03.10.2025

Hanno kommt im Laufe der Woche von Schiff zu Schiff und eröffnet dir die Möglichkeit für ein intensives und persönliches Coachinggespräch – direkt an Bord.

- Themen: persönliche Weiterentwicklung, Karriere, Business
- Einzel- oder Crewgespräch
- Weitere Coaches (z. B. für Kommunikation, Partnerschaft, Hypnose) können hinzukommen
- Keine Anmeldung nötig – das Gespräch kommt zu dir
- Überlege dir im Vorfeld eine Frage, die dich bewegt.

CREW-EINLADUNGEN

Montag, 29.09.2025, Beginn: zwischen 08:30–09:00 Uhr

Crew lädt morgens eine andere Crew zu sich an Bord ein.

- Der Skipper bleibt an Bord und ist Teil des Gastgeberteams.
- Die restliche Crew wird per Los aufgeteilt
- 3 Personen bleiben und bewirten die Gäste
- 3 Personen gehen frühstücken.

Gastgeber-Schiff (Skipper)

INDRA (Harald)
SY PAXOS (Tobias)
SEA YOU (Jörg)
ELSA (Günter)
PSARA (Ralf)
CELINE (Markus)
DESTINY (Wolfgang)
ANNA (Martin)
MYSTIC BLUE (Andreas)
JOLIE (Manfred)
SY IRINI (Thomas)
NN (Dirk)
KAYLEIGH (Axel)

Gäste von Schiff

PSARA
INDRA
SY PAXOS
SEA YOU
ELSA
DESTINY
ANNA
MYSTIC BLUE
JOLIE
SY IRINI
NN
KAYLEIGH
CELINE



NETZWERK-DINNER

Dienstag, 30.09.2025

Ort: Restaurant Kastro, Parga

Zeit: 19:00 Uhr

Ablauf:

- 3-Gänge-Dinner mit Networking-Runden
- Zu Beginn jedes Gangs: kurze Vorstellung mit dem rechten oder linken Tischnachbarn (ca. 5 Minuten)
- Während des Essens: freie Gespräche
- Nach jedem Gang: Platzwechsel an den Netzwerktischen

Hinweis: Am Eingang angeben, ob du aktiv netzwerken oder lieber in einer festen Runde bleiben möchtest (Rückmeldung über deinen Skipper).

Transfer: Wassertaxi-Shuttle vom Ankerplatz in Ormos Valtou zum Restaurant und zurück.

NETZWERKFRÜHSTÜCK

Donnerstag, 02.10.2025

Ort: Center Café, Hauptplatz im Hafen von Gaios (Paxos)

Beginn: ab 07:30 Uhr

Ein klassisches BNI-Frühstück – wie du es kennst:

- Vorstellung: 3 Minuten pro Person am Tisch
- Bitte wählt pro Tisch einen Zeitnehmer zur Einhaltung der Redezeit

ABSCHLUSSABEND

Freitag, 03.10.2025

Ort: Restaurant Olympia Mare, Marina Gouvia

Beginn: 19:00 Uhr

Ein gemeinsamer Abend in der Marina Gouvia, um auf die Woche zurückzublicken, neue Freundschaften zu feiern und in geselliger Runde abzuschließen.

ABSCHLUSSFRÜHSTÜCK

Samstag, 04.10.2025

Ort: Restaurant OVO Piscine, Marina Gouvia

Zeit: 08:30 – 10:30 Uhr

Wer möchte, trifft sich zum gemeinsamen Abschlussfrühstück. Ein letzter Kaffee zusammen, bevor es Abschied nehmen heißt – auf bald!



Dein persönliches Logbuch

Nutze dein persönliches Logbuch, um deine täglichen Erlebnisse festzuhalten. Hier ein paar Leitfragen für deine Reflexion:

- Was hat mich heute besonders gefreut?
- Womit wurde ich überrascht?
- Wofür bin ich dankbar?
- Worauf bin ich stolz?
- Wem habe ich heute eine Freude gemacht?
- Wen habe ich heute besser kennengelernt?
- Wem konnte ich eine Empfehlung geben?
- Für wen bin ich heute die Extra-Meile gegangen?

DEINE LOGBUCH-NOTIZEN

[illegible]

DEINE LOGBUCH-NOTIZEN

[illegible]

[illegible][illegible]



EINFÜHRUNG IN DEN UKW-SEEFUNK UND GMDSS

Diesen Text verdanken wir Dirk Schink, Skipper auf der „NN“. Er ist regelmäßig bei „Segeln & Coaching“-Törns als Skipper an Bord. Wer tiefer ins Thema einsteigen will – spricht ihn gern an!

Willkommen im Seefunk

Zugegeben, ein Großteil der im Bordalltag anfallenden Kommunikation läuft inzwischen übers Telefon. Wer fragt am Wochenende noch über UKW nach, in welcher Bucht man sich zum Ankern trifft oder wie lange die befreundete Crew noch bis zum Hafen braucht? So etwas läuft längst per WhatsApp. Selbst Brückenpassagen bestellt man mitunter per Telefon. Schlicht und einfach, weil statt eines Arbeitskanals nur die Nummer des Diensthandys in der Seekarte steht. Trotzdem hat ein UKW-Funkgerät an Bord seine Berechtigung und bleibt ein

wichtiger Teil der Sicherheitsausrüstung. Generell gilt: Wenn die Verbindung auf Kanal 16 zustande gekommen ist, wechselt man für die weitere Kommunikation auf Kanal 72 oder 69.

Ob erfahrener Skipper oder Neuling an Bord – der UKW-Seefunk ist essenziell für sichere Kommunikation auf See. Neben Wetterinfos und Routinemeldungen ist er vor allem im Notfall unverzichtbar. In unserer Flottille ist der Funk auch ein tolles Lernfeld für Teamarbeit und klare Kommunikation.

Was ist GMDSS?

Das Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) stellt sicher, dass Notrufe und Sicherheitsmeldungen weltweit zuverlässig übermittelt werden. Im Küstenbereich – wie hier in Griechenland – spielt UKW-Funk (VHF) mit DSC (Digital Selective Calling) eine zentrale Rolle.

Digitale Selektivruftechnik (DSC)

Mit DSC kannst du:

- einzelne Schiffe gezielt rufen (MMSI erforderlich)
- die ganze Flotte per Gruppenruf informieren
- Positionsdaten automatisch senden oder anfordern
- im Notfall automatisch Hilfe rufen (Distress Call über Kanal 70)

Wichtig:

- Kanal 70 ist ausschließlich für DSC reserviert.
- Notrufe über DSC sind priorisiert – nur im echten Notfall verwenden.

Wichtige Funkkanäle in Griechenland

Kanal Funktion

- 16 Not- und Anrufkanal
- 06 Schiff-zu-Schiff Kommunikation
- 10 Hafenbehörden
- 72 Sportboote / Arbeitskanal
- 70 DSC-Notrufe (digital)

NOTRUF ABSETZEN – SO FUNKT MAN SOS!



Ein echter Notruf darf nur in einer lebensbedrohlichen Notlage erfolgen – z. B. bei Mann über Bord, Feuer an Bord, schwerem Wassereintritt, medizinischem Notfall oder Schiff sinkt.

1. DSC-Notruf absetzen (automatischer SOS-Ruf)

- 1. DSC-Notfalltaste (RED BUTTON) am Funkgerät freilegen**
meist durch eine Klappe oder Abdeckung geschützt.

2. Taste mindestens 5 Sekunden lang drücken

Das Gerät sendet einen digitalen Mayday-Ruf (Distress Call) auf Kanal 70.

Enthalten sind:

- MMSI-Nummer des Schiffs
- aktuelle GPS-Position (wenn verbunden)
- Notfallart (z. B. Feuer, Sinken)
- Funkkanal für Sprachkontakt (z. B. Kanal 16)

Der Empfänger (Küstenfunkstelle, anderes Schiff) wird automatisch alarmiert.

2. Sprach-Notruf auf Kanal 16 (VHF)

Sobald der DSC-Notruf gesendet wurde, sofort zu UKW-Kanal 16 wechseln und den Notruf laut, langsam und deutlich sprechen:

Beispiel für den Mayday-Ruf:

(Wer auf Deutsch funkt, kann sinngemäß übersetzen.)

Mayday – Mayday – Mayday

This is SY PAXOS – SY PAXOS – SY PAXOS

Mayday SY PAXOS

Position: 38° 39.5' N – 20° 45.3' E

We are sinking after collision with unknown object

4 persons on board – 2 injured

Require immediate assistance

Over

Wichtige Hinweise:

- Ruhig bleiben! Klarheit rettet Leben.
- Wenn kein DSC verfügbar: sofort manuell auf Kanal 16 senden und denselben Wortlaut benutzen.
- Nicht auflegen, bis du Antwort erhalten hast.
- Wenn sich die Situation ändert (z. B. Verletzte geborgen): Funk aktualisieren.
- Führe regelmäßig eine DSC-Funktionstestung durch (z. B. Routineanruf mit einem Flottenschiff).

1. Notruf – Mayday

(Lebensgefahr, sofortige Hilfe notwendig)

English:

Mayday – Mayday – Mayday

This is SEA YOU – SEA YOU – SEA YOU

Mayday

We are sinking after hitting a submerged object.

Position: 38° 39.5' N – 20° 45.3' E

4 persons on board – 1 injured

Require immediate assistance

Over

Deutsch:

Mayday – Mayday – Mayday

Hier ist SEA YOU – SEA YOU – SEA YOU

Mayday

Wir sinken nach Kollision mit einem unter Wasser liegenden Objekt.

Position: 38° 39.5' N – 20° 45.3' E

4 Personen an Bord – 1 verletzt

Benötigen sofortige Hilfe

Kommen

2. Dringlichkeitsmeldung – Pan-Pan

(Gefahrensituation, aber keine akute Lebensgefahr)

English:

Pan-Pan – Pan-Pan – Pan-Pan

This is JOLIE

We have engine failure and are drifting near a rocky shore.

Position: 38° 41.2' N – 20° 47.9' E

Request towing assistance

Over

Deutsch:

Pan-Pan – Pan-Pan – Pan-Pan

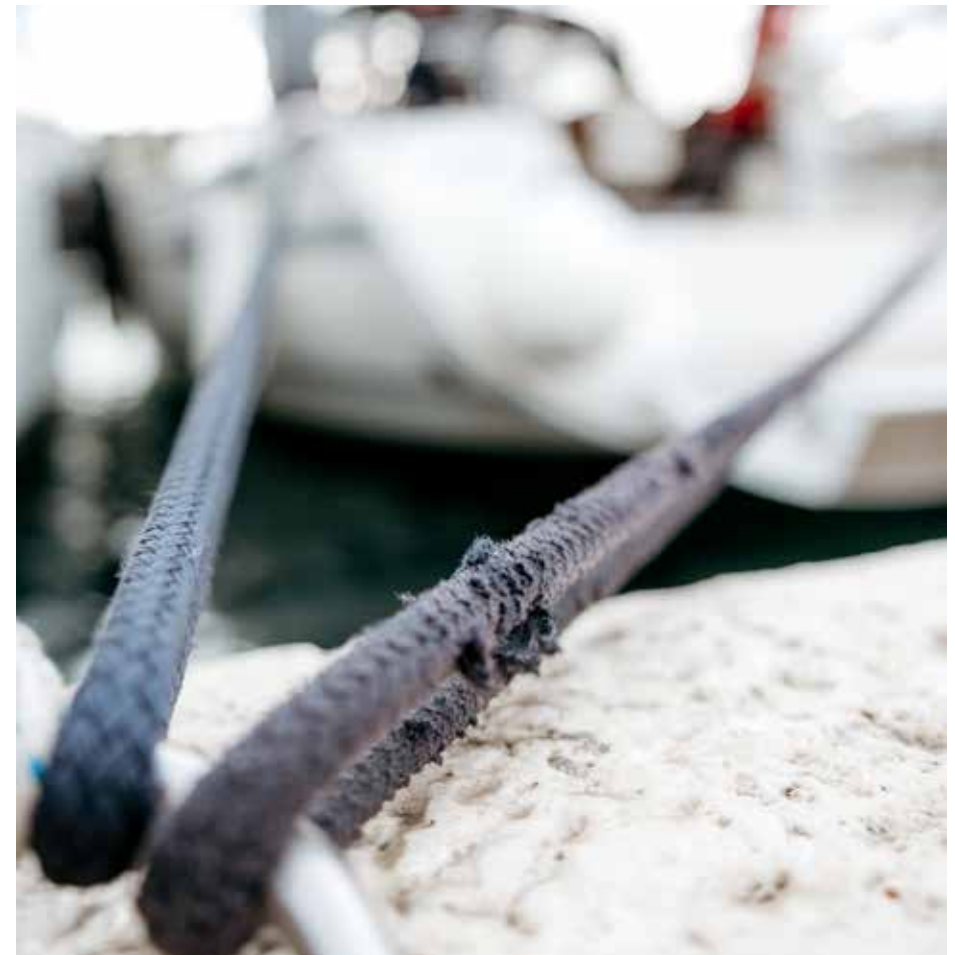
Hier ist JOLIE

Wir haben Maschinenausfall und treiben nahe einer Felsküste.

Position: 38° 41.2' N – 20° 47.9' E

Erbitten Schlepphilfe

Kommen



3. Medizinische Notlage

English:

Pan-Pan – Pan-Pan – Pan-Pan

This is PSARA

We have a medical emergency – crew member unconscious after fall.

Request medical advice or evacuation

Over

Deutsch:

Pan-Pan – Pan-Pan – Pan-Pan

Hier ist PSARA

Medizinischer Notfall – Crewmitglied bewusstlos nach Sturz.

Bitte um medizinischen Rat oder Evakuierung

Kommen

4. Navigationswarnung – Sécurité

(Sicherheitsrelevante Meldung für alle Schiffe)

English:

Sécurité – Sécurité – Sécurité

All stations, all stations, all stations

This is SY IRINI

Floating debris sighted at position 38° 38.8' N – 20° 44.1' E

Vessels in the area advised to navigate with caution

Out

Deutsch:

Sécurité – Sécurité – Sécurité

Alle Stationen, alle Stationen, alle Stationen

Hier ist SY IRINI

Treibgut gesichtet auf Position 38° 38.8' N – 20° 44.1' E

Schiffe in der Umgebung werden zu erhöhter Vorsicht aufgefordert

Ende

UNTERNEHMERISCHES DENKEN UND HANDELN IM TEAM

Hanno Fecke – Segeln & Coaching für Unternehmerinnen und Unternehmer

Seit über zwölf Jahren biete ich **offene** Trainingsformate an, in denen wir **Segeln und Coaching** verbinden. Dabei nutzen wir bewusst die **Analogie zwischen Unternehmensführung und Bootführung** – praxisnah, erlebbar und direkt übertragbar.

Was auf dem Wasser gilt, gilt auch im Unternehmen: **Ohne klare Rollen wird es chaotisch.** Viele Herausforderungen in Teams und Führung entstehen nicht durch Unwollen, sondern durch **unklare Zuständigkeiten**. Die Folge: Missverständnisse, Konflikte, Verantwortungslücken.



Segeln ist ein ideales Lernfeld dafür. **Ein guter Skipper fährt nicht jedes Manöver selbst – er befähigt seine Crew, Verantwortung zu übernehmen.** Führung bedeutet nicht Kontrolle, sondern Klarheit, Kommunikation und Vertrauen. Genau wie im BNI-Führungsteam, wo Rollen wie Chapter Director, Mitgliederkoordinator oder Besucherbetreuer ineinandergreifen, braucht es auch auf dem Boot eine funktionierende Aufgabenverteilung.

Daher haben wir ein eigenes Rollensystem an Bord entwickelt – angelehnt an das BNI-Prinzip von Führungs- und Unterstützungsrollen. Es sorgt für Struktur, Verantwortlichkeit und Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Und: Es ist eine exzellente Vorlage für unternehmerisches Denken und Handeln im Team.

DIE 6 ROLLEN AN BORD:

ROLLE: DECKSHAND / SEGELFÜHRUNG

Heute übernimmst du die Rolle der Deckshand. Du bist verantwortlich für die Segelbedienung, die Vorbereitung und Unterstützung bei Manövern sowie für die Sicherheit und Ordnung an Deck.



Deine Aufgabe beginnt morgens damit, sicherzustellen, dass die Segel korrekt angeschlagen sind – also fest mit dem Schiff verbunden. Du prüfst, ob Großsegel und Vorsegel (Genua oder Fock) einsatzbereit sind und die Leinen sauber geführt werden. Falls ein Reff notwendig wird (z. B. bei stärkerem Wind), sorgst du dafür, dass das Segel rechtzeitig verkleinert wird.

Bei An- und Ablegemanövern hilfst du aktiv mit: Du bringst die Fender außenbords an, bereitest die Festmacherleinen vor und achtest auf klare Kommunikation

mit dem Skipper. Während des Manövers belegst du Leinen, bedienst ggf. eine Winsch oder sorgst für freie Wege auf dem Deck.

Unterwegs beobachtest du die Segelstellung und passt sie bei Bedarf an. Dabei prüfst du regelmäßig die Schotführung (Leinenführung), die Spannung im Segel und ob alles frei laufen kann. Falls der Skipper es wünscht, bedienst du auch den Autopiloten. Du setzt außerdem bei Bedarf den **Motorkegel** (unter Motorfahrt) oder den **Ankerball** (wenn geankert wird), damit andere Schiffe wissen, was euer Boot gerade tut.

Wichtig ist, dass du das Deck immer ordentlich und sicher hältst: Leinen werden aufgeschossen (ordentlich zusammengelegt), Winschen gesichert, Stolperfallen beseitigt. Auch Sprayhood und andere bewegliche Teile solltest du im Blick behalten.

Am Ende deiner Rolle übergibst du deine Erfahrungen und Beobachtungen an deine Nachfolgerin oder deinen Nachfolger für den nächsten Tag. Du erklärst, was du gemacht hast, worauf besonders zu achten ist und ob es Auffälligkeiten oder Probleme gab (z. B. lose Schäkel, Segelverschleiß, nasse Stellen auf dem Deck).

Diese Rolle wechselt täglich, sodass jede*r einmal in die Praxis der Segelführung hineinschnuppern kann – und das nötige Vertrauen in sich, das Boot und die Crew gewinnt.

Was du unterwegs lernen kannst:

Du wirst mit Begriffen wie Schot, Reffen, Winsch, Holepunkt, Dirk, Achterliek, Motorkegel, Autopilot, Reinschiff vertraut gemacht. Wenn dir etwas unklar ist – fragen ist immer erlaubt.

Tipp: Achte auf das Wetter, den Wind und wie das Boot darauf reagiert. Mit ein wenig Beobachtung wirst du bald merken, wie Segel und Rumpf zusammenarbeiten.

CHECKLISTE: DECKSHAND / SEGELFÜHRUNG

Vor dem Ablegen

- ☐ Segel angeschlagen und einsatzbereit?
- ☐ Rollanlage (falls vorhanden) kontrolliert?
- ☐ Reffleinen richtig eingefädelt?
- ☐ Fender außenbords angebracht?
- ☐ Leinen vorbereitet: Bug-, Achterleine, Springs
- ☐ Deck frei von Stolperfallen?
- ☐ Luken und Sprayhood kontrolliert?

Während der Fahrt

- ☐ Großsegel und Vorsegel korrekt gesetzt?
- ☐ Segeltrimm angepasst (Schotführung, Holepunkt, Achterliek)?
- ☐ Unterstützung bei Manövern (Wende, Halse, MOB)?
- ☐ Kommunikation mit Skipper aktiv?
- ☐ Autopilot bedient (wenn gewünscht)?
- ☐ Lichterführung unter Segel geprüft?

Vor dem Ankern oder Anlegen

- ☐ Segel rechtzeitig geborgen oder eingerollt?
- ☐ Motorkegel oder Ankerball gesetzt?
- ☐ Leinen & Fender wieder bereitgestellt?
- ☐ Winschen entschert oder gesichert?

Nach dem Manöver

- ☐ Leinen aufgeschossen und ordentlich verstaut?
- ☐ Sprayhood ggf. wieder aufgerichtet?
- ☐ Schäden oder Auffälligkeiten gemeldet?
- ☐ Deck frei und sicher hinterlassen?

ROLLE: NAVIGATOR/IN

Heute übernimmst du die Rolle der Navigatorin bzw. des Navigators. Du bist verantwortlich für die Planung der Tagesroute, die Navigation während der Fahrt und das Festhalten aller wichtigen Informationen im Logbuch.



Dein Tag beginnt mit der Vorbereitung der Etappe: Du schaust dir die geplante Route an, prüfst die Seekarte, das elektronische Navigationssystem (z. B. Plotter oder Tablet) und überlegst gemeinsam mit dem Skipper, wie Wind, Wetter und mögliche Anker- oder Hafenplätze in die Planung einbezogen werden.

Bevor es losgeht, informierst du die Crew: Welche Strecke liegt vor euch? Gibt es enge Passagen, auffällige Landmarken oder Besonderheiten wie Strömungen oder Untiefen? Dabei nutzt du ggf. das Fernglas, Hafenhandbücher oder Apps zur Unterstützung.

Während der Fahrt beobachtest du regelmäßig die aktuelle Position des Bootes und vergleichst Kurs und Geschwindigkeit mit der geplanten Route. Du notierst alle wichtigen Informationen im **Logbuch**: Position, Uhrzeit, Wetter, Kurs über Grund (COG), Geschwindigkeit über Grund (SOG), Windrichtung, Motorstunden und besondere Ereignisse.

Du hilfst, Wegpunkte zu setzen und informierst die Crew rechtzeitig über bevorstehende Kursänderungen, Ansteuerung von Häfen oder Ankermanöver. Am Ende des Tages bereitest du – wenn gewünscht – die **Meilenbestätigung** für die Crew vor, damit alle ihre Seemeilen dokumentieren können.

Auch wenn du kein Profi bist: diese Rolle ist ideal, um sich mit Karten, Navigation und Beobachtung vertraut zu machen – ganz im eigenen Tempo.

Fachbegriffe:

Seekarte, Plotter, Wegpunkt (Waypoint), Kurs über Grund (COG), Geschwindigkeit über Grund (SOG), Logge, Etmaal, AIS, Peilung, Kompassrose, Revierführer, Tonne, Kardinalzeichen, Leeküste, Landmarke, Barometer, Logbuch, Fernglas

CHECKLISTE: NAVIGATOR/IN

Vor dem Ablegen

- ☐ Route geplant: Zielhafen / Ankerplatz mit dem Skipper abgestimmt
- ☐ Wetterbericht eingeholt (Windrichtung, Böen, Seegang, evtl. Apps genutzt)
- ☐ Seekarte und/oder Plotter geprüft
- ☐ Wegpunkte gesetzt und in Gerät oder auf Papier notiert
- ☐ Crewbriefing zur Tagesroute durchgeführt
- ☐ Fernglas, Hafenhandbuch und Bleistift griffbereit
- ☐ Logbuch vorbereitet

Während der Fahrt

- ☐ Aktuelle Position regelmäßig kontrolliert
- ☐ Kursabweichungen erkannt und gemeldet
- ☐ Geschwindigkeit und Kurs im Logbuch dokumentiert
- ☐ Wetterbeobachtung fortgeführt (Wolken, Winddreher etc.)
- ☐ Wassertiefen / Landmarken bei Bedarf angesagt
- ☐ Hinweise auf Ansteuerungspunkte weitergegeben
- ☐ Logbucheinträge bei Motorstart, Kurswechsel, besonderen Ereignissen

Nach Ankunft

- ☐ Letzte Logbucheinträge vervollständigt (inkl. Motor aus, Liegeplatz)
- ☐ Meilenbestätigungen vorbereitet (falls gewünscht)
- ☐ Logbuch an den Skipper zur Unterschrift übergeben
- ☐ Kartenmaterial & Tablet aufgeräumt / geladen
- ☐ Erkenntnisse und Besonderheiten an Nachfolger*in weitergegeben

ROLLE: SCHIFFSINGENIEUR/IN (TECHNIK)

Heute bist du als **Schiffsingenieur*in** für die **Technik** und das **Funktionieren der wichtigsten Systeme an Bord** zuständig – sowohl **unter** als auch **über Deck**. Du sorgst dafür, dass alles läuft: **Motor, Strom, Wasser, Kühlschrank, Toilette**.



Dein Tag beginnt mit einem technischen Check: Du prüfst den **Ölstand** im Motor (über den Peilstab), wirfst einen Blick auf das **Batteriepanel** und kontrollierst, ob **Landstrom** angeschlossen ist (wenn ihr im Hafen liegt). Bei Bedarf überprüfst du die Funktion von Kühlschrank, Wasserpumpe und Luken.

Besonderes Augenmerk liegt auf der **Toilettenanlage** und dem **Fäkalientank**. Die Regel ist einfach:

- **Im Hafen und vor Anker:** Das Seeventil der Toilette bleibt geschlossen, das Abwasser wird im Fäkalientank gesammelt.
- **Auf See (mind. 3 sm von der Küste entfernt):** Das Ventil darf geöffnet und der Tank entleert werden. Danach: **wieder schließen!**

Während des Tages behältst du den **Stromverbrauch** im Blick, insbesondere wenn mehrere Geräte laufen oder über Nacht kein Landstrom zur Verfügung steht. Auch auf Feuchtigkeit solltest du achten: Lüften, Luken prüfen, ggf. Wasser aus der Bilge entfernen.

Wenn dir etwas Ungewöhnliches auffällt (z. B. ein ungewöhnlicher Motorenklang, Feuchtigkeit, schmutziges Wasser, undichte Ventile), informierst du den Skipper. Du bist kein Techniker – aber du bist wachsam und sorgst mit dafür, dass alles läuft.

Fachbegriffe:

See-Ventil, Fäkalientank, Grauwasser, Peilstab, Bilge, Druckwasserpumpe, Starterbatterie, Verbraucherbatterie, Landstromanschluss, Ladegerät, FI-Schalter, Membranpumpe, Rückschlagventil, Seeklo, Dichtung, Schlauchschelle, Inverter

Übergabe an den Nachfolger

Am Ende deines Technik-Dienstes übergibst du deine Beobachtungen an die nächste Schiffsingenieurin oder den nächsten Schiffsingenieur:

- Was hast du heute geprüft oder nachgefüllt?
- Gab es Auffälligkeiten bei Motor, Strom, Toilette, Wasser, Bilge?
- Stehen Wartungsmaßnahmen an (z. B. Tank entleeren, Batterie niedrig)?
- Gibt es Besonderheiten beim Landstromanschluss oder dem Kühlschrankbetrieb?

Wichtig: Lieber einmal mehr nachfragen als zu wenig prüfen – Technik ist unsichtbar, bis sie ausfällt. Dein wacher Blick hilft, Probleme frühzeitig zu erkennen.

CHECKLISTE: SCHIFFSINGENIEUR/IN (TECHNIK)

Vor dem Ablegen

- ☐ Ölstand mit Peilstab geprüft
- ☐ Kühlwasserstand kontrolliert (Sichtprüfung, Deckel nicht heiß)
- ☐ Landstrom korrekt abgesteckt
- ☐ Batteriestand am Panel geprüft
- ☐ Kühlschrank eingeschaltet / Temperatur ok?
- ☐ Luken geschlossen und auf Dichtigkeit geprüft
- ☐ Toilettenventil geschlossen? (im Hafen oder vor Anker)
- ☐ Fäkalientank-Stand geschätzt oder geprüft

Während der Fahrt

- ☐ Motorgeräusche im Blick (Luftblasen? Vibration?)
- ☐ Wasserpumpe funktioniert / kein ungewöhnlicher Druckverlust
- ☐ Stromverbrauch beachten (z. B. durch Licht, Ladegeräte, Kühlung)
- ☐ Luken, Toiletten, Technik regelmäßig prüfen
- ☐ Wenn auf See: Fäkalientank entleert, dann Ventil wieder geschlossen?

Nach Ankunft

- ☐ Motor aus, Batteriestand notiert
- ☐ Landstromkabel sicher verbunden (Check: grüne Kontrollleuchte?)
- ☐ Kühlschrank auf Stromquelle umgestellt (Land / Batterie)
- ☐ Fäkalientank-Stand beobachten – evtl. bald entleeren?
- ☐ Luken ggf. zum Lüften geöffnet
- ☐ Bilge kontrolliert (trocken?)
- ☐ Auffälligkeiten an Skipper gemeldet

ROLLE: KOMBÜSENCHEF/IN (VERSORGUNG & WOHLBEFINDEN)

Heute übernimmst du die Kombüse – also die Verantwortung für die Verpflegung und das allgemeine Wohlbefinden der Crew. Du sorgst dafür, dass alle gut versorgt, hydriert und bei Laune bleiben.



Dein Tag beginnt meistens vor allen anderen – mit dem **Frühstück**. Du bereitest Kaffee, Tee und einen gesunden Start in den Tag vor. Achte dabei auf Ausgewogenheit und auf eventuelle Besonderheiten (Unverträglichkeiten, Vegetarier etc.).

Im Laufe des Tages hältst du die Übersicht über Vorräte und schaust, ob ein **Einkauf nötig** ist – insbesondere Wasser, frisches Obst, Gemüse, Snacks und Kaffee. Du organisierst die Einkäufe oder gehst selbst los – ggf. mit Unterstützung.

Auch während des Tages ist es wichtig, **regelmäßig Getränke bereitzustellen**, vor allem bei Sonne und Hitze. Du erinnerst die Crew aktiv ans Trinken. Zwischendurch bereitest du kleine **Snacks** vor (z. B. Obstteller, Cracker, Nüsse).

Wenn gekocht wird, koordinierst du die Mahlzeiten – oft mit Hilfe der Crew. Du achtest auf saubere Flächen, Energieverbrauch (Gas!) und Seegang. Beim **Spülen** arbeitest du ggf. mit der Deckshand oder der Technikcrew zusammen. Achte darauf, dass nicht zu viel Wasser verbraucht wird und alle mithelfen.

Auch das **körperliche Wohlbefinden** zählt zu deiner Rolle: Sonnencreme bereithalten, auf Sonnenbrand achten, und kleine Bewegungseinheiten anregen – z. B. Dehnen oder Aufstehen nach langen Etappen.

Fachbegriffe:

Kombüse, Pantry, Kardanaufhängung, Vorratsbilge, Frischwassertank, Grauwasser, Gasabsperrhahn, Proviantliste, Trinkwasserdisziplin, Müllmanagement, Erste-Hilfe-Set, Seekrankheit, Energiehaushalt

Übergabe an den Nachfolger

Am Ende deines Tages in der Kombüse übergibst du an die nächste Kombüsenchefin bzw. den nächsten Kombüsenchef:

- Was wurde verbraucht – was fehlt? (z. B. Wasser, Brot, Snacks)
- Gibt es noch vorbereitete Reste für den nächsten Tag?
- Ist der Müll geleert? Kühlschrank sauber?
- Gibt es offene Punkte beim Einkauf?
- Gab es gesundheitliche Auffälligkeiten (Sonnenbrand, Seekrankheit etc.)?

Wichtig: Gute Laune beginnt oft mit gutem Essen. Deine Rolle ist nicht nur praktisch – sie trägt zur Atmosphäre an Bord bei. Danke für deinen Einsatz!

CHECKLISTE: KOMBÜSENCHIEF/IN

Frühstück & Start in den Tag

- ☐ Kaffee / Tee gekocht
- ☐ Brot, Aufstriche, frisches Obst bereitgestellt
- ☐ Müll entsorgt, Spülbereich sauber

Tagsüber

- ☐ Getränke bereitgestellt (Wasser, Saft)
- ☐ Crew ans Trinken erinnert
- ☐ Snacks vorbereitet (Obst, Nüsse, Cracker etc.)
- ☐ Sonnencreme griffbereit / Crew erinnert
- ☐ ggf. kleine Bewegungseinheiten angeregt (Stretching etc.)

Kochen & Einkaufen

- ☐ Vorräte gecheckt – ist ein Einkauf nötig?
- ☐ Einkauf organisiert oder übernommen
- ☐ Tagesmahlzeit geplant (Absprache mit Crew)
- ☐ Kochfläche sauber und sicher (Kardan-Aufhängung prüfen)
- ☐ Gas ausgeschaltet nach dem Kochen
- ☐ Spülen koordiniert oder erledigt
- ☐ Abfälle korrekt entsorgt (Bio, Plastik, Restmüll getrennt?)

Hygiene & Ordnung

- ☐ Kombüse und Essbereich sauber
- ☐ Vorräte sinnvoll verstaut (nichts rutscht bei Seegang)
- ☐ Erste-Hilfe-Set griffbereit

ROLLE: WACHFÜHRER/IN

Heute übernimmst du die Rolle der Wachführerin bzw. des Wachführers. Du sorgst dafür, dass der Tagesablauf strukturiert verläuft, die Sicherheit an Bord gewährleistet ist und wichtige Routinen nicht vergessen werden.



Dein Tag beginnt mit dem **Wecken der Crew**. Danach kontrollierst du, ob alle **Luken und Fenster geschlossen** sind, ob **Klar Schiff unter Deck** herrscht, die **Toiletten funktionstüchtig** und sauber sind und ob der **Müll entsorgt** wurde. Du wirfst auch einen Blick auf die Stimmung an Bord: Ist jemand überfordert, krank oder auffällig ruhig? Du musst nicht alles lösen – aber du siehst es.

Du bist außerdem für das **Funkgerät** zuständig. Es muss zu Beginn des Tages eingeschaltet und auf **Kanal 16** eingestellt sein (internationaler Not- und

Anrufkanal). Du kontrollierst, ob die Lautstärke passt, und hörst gelegentlich mit – besonders während der Fahrt. Funkgespräche des Skippers unterstützt du bei Bedarf, übernimmst aber keine eigenen Notrufe.

Bei **Anker- oder Nachtliegeplätzen** entscheidest du gemeinsam mit dem Skipper, ob eine **Ankerwache oder Hafenwache** nötig ist. Bei ruhigen Nächten reicht oft ein stündlicher Kontrollblick – bei Wind, Schwell oder engem Ankerfeld braucht es mehr Aufmerksamkeit.

Auch für **Ordnung, Hygiene und Rhythmus** unter Deck bist du zuständig: Du achtest darauf, dass am Abend wieder alles aufgeräumt ist, und dass die Crew weiß, wann z. B. gemeinsam gegessen, aufgestanden oder abgelegt wird. Deine Rolle bedeutet nicht, alles selbst zu machen – sondern Überblick zu behalten, zu erinnern und zu strukturieren.

Fachbegriffe:

Luken, Klar Schiff, Ankerwache, Hafenwache, Logbuch, Barometer, Beaufortskala, Crewzählen, Schapps, Bilge, Reinschiff, Driftalarm, Funkgerät, Kanal 16, UKW-Funk

Übergabe an den Nachfolger

Dein Nachfolger oder deine Nachfolgerin übernimmt morgen die Wachführung. Bitte informiere sie/ihn über:

- Zustand der Luken, Toiletten und Müll
- Eventuelle Vorkommnisse mit Crew, Ordnung oder Stimmung
- Wetterentwicklung (z. B. Front im Anmarsch?)
- Besonderheiten bei der Ankerwache oder im Hafen
- Wer ggf. Unterstützung oder Aufmerksamkeit braucht

Wichtig: Diese Rolle braucht kein Fachwissen – sondern Achtsamkeit, Verantwortung und ein gutes Gespür für Menschen und Situationen. Du bist der ruhige Blick, der nicht alles selber macht, aber alles mitbekommt.

CHECKLISTE: WACHFÜHRER/IN

Tagesbeginn

- ☐ Crew geweckt und Tagesstart eingeleitet
- ☐ Stimmung der Crew beobachtet
- ☐ Luken kontrolliert – alles geschlossen?
- ☐ Toiletten funktionsfähig und sauber?
- ☐ Müll entsorgt oder bereit zur Entsorgung?
- ☐ Funkgerät eingeschaltet und auf Kanal 16 gestellt
- ☐ Lautstärke des Funkgeräts eingestellt, Empfang überprüft

Während des Tages

- ☐ Ordnung unter Deck kontrolliert (Schapps, Küche, Nasszelle)
- ☐ Ankerposition ggf. kontrolliert (visuell oder per Plotter)
- ☐ Wetter beobachtet (Wolkenbild, Wind, Luftdruck)
- ☐ Crew durchgezählt – v. a. nach Landgängen
- ☐ Funkgerät im Blick – Funkstille oder Durchsagen mitgehört
- ☐ Stimmungslage der Crew im Auge behalten

Abend / nach Ankunft

- ☐ Klar Schiff unter Deck angestoßen oder organisiert
- ☐ Luken ggf. zum Lüften geöffnet
- ☐ Toiletten gereinigt / Müll entsorgt
- ☐ Hafen- oder Ankerwache bei Bedarf organisiert
- ☐ Besonderheiten an den Koordinator oder Skipper weitergegeben
- ☐ Funkgerät ggf. in Standby (nach Absprache mit Skipper)

ROLLE: KOORDINATOR/IN (ROLLENSYSTEM-VERANTWORTLICHE/R)

Heute übernimmst du die Rolle der Koordinatorin bzw. des Koordinators. Du bist dafür verantwortlich, dass alle Crewmitglieder ihre jeweilige Tagesrolle kennen, ausfüllen – und dass die Zusammenarbeit an Bord rund läuft.



Dein Tag beginnt mit der Rollenzuteilung: Du trägst ein, wer welche Aufgabe übernimmt (z. B. Navigator, Deckshand, Technik, Kombüse, ...). Idealerweise wechselt jeder im Lauf des Törns einmal durch alle Rollen. Die Zuteilung trägst du **schriftlich ins Logbuch oder in den Rollenplan hier im Törnbook ein**.

Im Tagesverlauf beobachtest du stichprobenartig, ob alle ihre Rolle aktiv ausfüllen:

- Ist die Deckshand präsent beim Segelsetzen?
- Kocht die Kombüse tatsächlich das Frühstück?
- Hält der Technikdienst das Seeventil geschlossen?

Du erinnerst ggf. freundlich, hilfst bei Fragen weiter und achtest darauf, dass niemand überfordert ist. Wo nötig, kannst du Rollen auch umverteilen oder Aufgaben aufteilen.

Auch das **Crewklima** hast du im Blick: Wer ist sehr still? Wer übernimmt zu viel? Wer braucht Unterstützung? Du musst nicht alles lösen – aber du erkennst es und bringst es ein, z. B. im Abendbriefing.

Am Abend initiiert du eine kurze **Reflexion**: Was lief gut? Was war unklar? Gibt es etwas, das wir morgen besser machen wollen?

Deine Rolle ist keine Leitungsfunktion – du bist **moderierend, vermittelnd, unterstützend**. Du hältst den Überblick, stärkst die Eigenverantwortung und sorgst für klare Kommunikation.

Fachbegriffe:

Logbuch, Rollenzuteilung, Tagesrolle, Übergabeprotokoll, Crewstruktur, Wachplan, Manöverteam, Bordroutine, Briefing, Debriefing, Kommunikationskette, Selbstverantwortung, Crewreflexion, Rollenrotation, Skipperbriefing

Übergabe an den Nachfolger

Zum Abschluss deines Tages übergibst du an deinen Nachfolger*in:

- Wer hatte heute welche Rolle – gibt es Besonderheiten zu beachten?
- Gab es Schwierigkeiten oder Doppelrollen?
- Wer sollte morgen entlastet oder aktiviert werden?
- Gibt es Crewmitglieder, die etwas brauchen (Unterstützung, Pause, klare Aufgaben)?
- Wie war die Grundstimmung heute an Bord?

Wichtig: Deine Rolle hält die Struktur zusammen. Du bist nicht der Boss – du hilfst der Crew, gemeinsam stark und selbstverantwortlich zu sein.

CHECKLISTE: KOORDINATOR/IN

Tagesbeginn

- ☐ Rollenzuteilung vorgenommen
- ☐ Alle Crewmitglieder wissen, was ihre Aufgabe ist
- ☐ Zuteilung im Logbuch oder Rollenplan festgehalten
- ☐ Skipper über Rollenzuteilung informiert

Tagsüber

- ☐ Stichprobenartige Kontrolle: Rollen werden ausgefüllt?
- ☐ Unterstützung bei Unklarheiten oder Überforderung angeboten
- ☐ Rollennachweise sichtbar (z. B. Zettel, Magnetplan, Notiz)
- ☐ Austausch mit Skipper bei Bedarf (z. B. Umbesetzung)
- ☐ Stimmung in der Crew beobachtet

Tagesende

- ☐ Kurze Reflexion organisiert: Was lief gut? Was war schwierig?
- ☐ Vorschläge für nächsten Tag gesammelt
- ☐ Übergabe an Nachfolger vorbereitet
- ☐ Rollennachweis aktualisiert

Hast du Interesse an persönlicher Weiterentwicklung oder Teamtraining auf dem Segelboot? Dann sprich uns gerne an – wir sind ein erfahrenes Team mit vielfältigen Schwerpunkten:

- **Hanno Fecke** – Coach mit dem Fokus auf **unternehmerische Selbstführung**
- **Jörg Friebe** – Trainer für **Kommunikation und Führungskräfteentwicklung**

Sprecht auch gern mit **Ilona Maier** , **Claudia Östreich** und **Dirk Schink**.

Gemeinsam entwickeln und verantworten wir Formate von kompakten **nachmittäglichen Trainings an Bord** bis hin zu **zweiwöchigen Karibik-Segeltörns** – buchbar als **offene Formate** oder **exklusiv für Teams und Unternehmen**. Wir freuen uns auf den Austausch!

Rollenzuteilung – 6 Tage an Bord

D=Deckshand, N=Navigator, T=Technik, K=Kombüse, W=Wachführer, C=Koordinator

Name	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Tag 5	Tag 6



WAS IST EINE GUTE SEEMANNSCHAFT?



Zu einer guten Seemannschaft gehören Kenntnisse in der Navigation, der Wetterbeobachtung, der Schiffsführung und der Kommunikation.

Eine gute Seemannschaft beinhaltet auch Teamarbeit, Verantwortungsbewusstsein und die Fähigkeit, in Notfällen angemessen zu reagieren. Es ist wichtig, dass alle Mitglieder der Besatzung gut zusammenarbeiten und sich falls nicht schon vorhanden die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse erarbeiten, um eine sichere und erfolgreiche Seereise zu gewährleisten. Eine gute Basis bilden, die von uns vorgeschlagenen Rollen ans Bord.

FOLGE DEN ANWEISUNGEN DES SKIPPERS

Hier sind einige Schritte, die du befolgen solltest:

1. Aufmerksamkeit schenken

Höre aufmerksam zu, wenn der Skipper Anweisungen gibt. Konzentriere dich darauf, was er sagt, und stelle sicher, dass du seine Worte verstehst. Wiederhole die Anweisung des Skippers.

2. Fragen stellen

Wenn du nicht sicher bist, was der Skipper von dir verlangt, scheue dich nicht, Fragen zu stellen. Kläre alle Unklarheiten, bevor du mit der Umsetzung beginnst.

3. Befolge die Anweisungen

Setze die Anweisungen des Skippers um. Wenn er dir sagt, bestimmte Aufgaben zu erledigen, dann handle entsprechend. Folge den Abläufen und Vorgängen, die er dir mitteilt. Wenn das Kommando ausgeführt ist gib dem Skipper eine Rückmeldung.

4. Kommunikation

Halte eine offene Kommunikationslinie zum Skipper. Wenn du Schwierigkeiten hast, seinen Anweisungen zu folgen oder Fragen hast, teile ihm das mit. Es ist wichtig, dass er über den Status und Fortschritt der Aufgaben informiert ist.

5. Sicherheit beachten

Stelle sicher, dass du jederzeit die Sicherheitsvorkehrungen befolgst, die der Skipper festgelegt hat. Dazu gehört das Tragen von Rettungswesten, das Halten von Sicherheitsabständen oder das Einhalten von bestimmten Verhaltensregeln an Bord.

6. Respekt zeigen

Respektiere den Skipper als die autorisierte Person, die für das Schiff und die Sicherheit aller an Bord verantwortlich ist. Folge seinen Anweisungen mit Respekt und zeige ein kooperatives Verhalten.

Indem du den Anweisungen des Skippers folgst, trägst du zur sicheren und effizienten Navigation des Bootes bei und hilfst dabei, ein angenehmes und harmonisches Umfeld an Bord aufrechtzuerhalten.

Ein Beispiel:

Der Skipper gibt dem Steuermann das Kommando: *Gehe auf 90 Grad.*

Steuermann wiederholt: *Gehe auf 90 Grad.*

Nach Ausführung Steuermann meldet: *Kurs 90 Grad liegt an.*

SEGELFACHBEGRIFFE

Beim Segeln gibt es eine Vielzahl von Fachbegriffen. Hier sind einige der wichtigsten Begriffe:

1. **Luv:** Die dem Wind abgewandte Seite des Bootes.
2. **Lee:** Die dem Wind zugewandte Seite des Bootes.
3. **Kurs:** Die Richtung, in die das Boot segelt.
4. **Windrichtung:** Die Richtung, aus welcher der Wind kommt.
5. **Windstärke:** Die Stärke des Windes, die oft in Beaufort angegeben wird.
6. **Kiel:** Das schwere, meist keilförmige Bauteil am unteren Ende des Bootes, der für Stabilität sorgt.
7. **Segel:** Das Tuch, das den Wind einfängt und das Boot antreibt.
8. **Großsegel:** Das Hauptsegel, das am Mast befestigt ist.
9. **Vorsegel:** Das Segel vor dem Mast, das in der Regel kleiner ist als das Großsegel.
10. **Fock:** Das kleinste Vorsegel am Bug eines Segelbootes.
11. **Gennaker:** Ein leichtes, asymmetrisches Segel, das bei raunen Winden verwendet wird.
12. **Schoten:** Die Leinen, mit denen die Segel eingeholt oder ausgestellt werden.
13. **Fall:** Die Leine, mit der das Segel am Mast hochgezogen wird.
14. **Winsch:** Eine mechanische Vorrichtung zum Einholen der Schoten und Fallen.
15. **Ruder:** Das Steuerelement des Bootes, das sich unter Wasser befindet.
16. **Pinne:** Ein Steuerrad oder eine Stange, die zur Steuerung des Ruders verwendet wird.
17. **Backbord:** Die linke Seite des Bootes, wenn man in Fahrtrichtung schaut.
18. **Steuerbord:** Die rechte Seite des Bootes, wenn man in Fahrtrichtung schaut.
19. **Anluven:** Das Drehen des Bootes in Richtung des Windes.
20. **Abfallen:** Das Drehen des Bootes weg vom Wind.

Dies sind nur einige der vielen Fachbegriffe beim Segeln. Es gibt noch viele weitere, die spezifischere Segelmanöver, Bootsteile und Segeltechniken beschreiben.



TEILE EINER SEGELYACHT

Eine Segelyacht besteht aus verschiedenen Teilen, die gemeinsam das Segeln ermöglichen und das Boot steuern. Hier sind die wichtigsten Bestandteile:

1. **Rumpf:** Der Rumpf ist der Hauptkörper der Yacht, der im Wasser schwimmt. Er besteht in der Regel aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), Aluminium oder Stahl.
2. **Deck:** Das Deck ist die obere Fläche der Yacht, auf der sich die Segelenden und andere Ausrüstung befinden. Es dient auch als Gehfläche für die Crew.
3. **Mast:** Der Mast ist der senkrechte Pfosten oder die Stange, an dem das Segel befestigt ist. Er erstreckt sich vom Deck bis zur Spitze und trägt das Großsegel.
4. **Segel:** Die Segel sind die Hauptantriebsquelle einer Segelyacht. Es gibt verschiedene Arten von Segeln, wie zum Beispiel das Großsegel, das Focksegel und das Genuasegel. Sie werden durch Wind aufgebläht, um das Boot vorwärts zu treiben.
5. **Wanten und Stagen:** Wanten und Stagen sind Drahtseile, die den Mast stabilisieren und unterstützen. Sie sind mit dem Mast und dem Rumpf verbunden und tragen zur Struktursteifigkeit bei.



6. Ruder: Das Ruder ist ein bewegliches Steuer an der Rückseite der Yacht, das verwendet wird, um die Richtung zu ändern. Es wird normalerweise vom Steuerrad oder einer Pinne aus gesteuert.

7. Kielflosse: Die Kielflosse ist ein vertikaler oder schräger Stahl- oder Blechflügel, der am unteren Ende des Rumpfes befestigt ist. Sie hilft, das Boot zu stabilisieren und das Kentern zu verhindern.

8. Winschen: Winschen sind mechanische Vorrichtungen mit Trommeln, um die Segelleinen zu spannen oder zu lösen. Sie werden verwendet, um die Segel richtig zu trimmen und die Kraftübertragung zu optimieren.

Das sind nur einige der grundlegenden Teile einer Segelyacht. Je nach Größe und Typ des Bootes können noch viele weitere Komponenten hinzukommen. Macht Euch den Spaß und findet den richtigen Namen für alle Bestandteile einer Segelyacht heraus.

Was zum Beispiel ist die Baumnock, was ist ein Peekhaken und was ist die Dirk?
Die Dirk... Ja! ... die Dirk... Fragt einfach Euren Skipper.

RAUM FÜR NOTIZEN

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.



WINDSTÄRKE

Die Windstärke nach der Beaufort-Skala wird zur Beschreibung der Windgeschwindigkeit verwendet. Hier sind die verschiedenen Beaufort-Windstärken und ihre entsprechenden Geschwindigkeiten:

0 Beaufort:	Windstille	< 1 Knoten (< 1,2 km/h)
1 Beaufort:	Flaute	1-3 Knoten (1,2-3,5 km/h)
2 Beaufort:	Leiser Zug	4-6 Knoten (3,6-7,9 km/h)
3 Beaufort:	Schwacher Wind	7-10 Knoten (8,0-12,3 km/h)
4 Beaufort:	Mäßiger Wind	11-16 Knoten (12,4-19,4 km/h)
5 Beaufort:	Frischer Wind	17-21 Knoten (19,5-24,4 km/h)
6 Beaufort:	Starker Wind	22-27 Knoten (24,5-31,4 km/h)
7 Beaufort:	Steifer Wind	8-33 Knoten (31,5-38,4 km/h)
8 Beaufort:	Stürmischer Wind	34-40 Knoten (38,5-46,3 km/h)
9 Beaufort:	Sturm	41-47 Knoten (46,4-54,4 km/h)
10 Beaufort:	Schwerer Sturm	48-55 Knoten (54,5-63,5 km/h)
11 Beaufort:	Orkanartiger Sturm	56-63 Knoten (63,6-72,9 km/h)
12 Beaufort:	Orkan	≥ 64 Knoten (≥ 73 km/h)

Bitte beachte, dass die Beaufort-Skala eine allgemeine Richtlinie ist und je nach Quelle leichte Variationen in den Geschwindigkeiten auftreten können.



MENSCH ÜBER BORD MANÖVER

Ein „Mensch über Bord Manöver“ ist ein nautischer Begriff, der sich auf spezielle Schiffsmanöver beziehen, die durchgeführt werden, wenn eine Person versehentlich ins Wasser fällt oder über Bord geht. Das Manöver zielt darauf ab, die Person sicher und schnell wieder an Bord des Schiffes zu bringen. Hier ist eine grundlegende Beschreibung eines typischen „Mensch über Bord Manövers“:

1. Alarmieren: Sobald jemand bemerkt, dass eine Person über Bord gegangen ist, muss der Vorfall unverzüglich gemeldet werden. Es können verschiedene Alarmsignale wie das Auslösen eines Rettungsbojen-Signals, das Aktivieren eines Notschalters oder das Aussenden eines Funknotrufs verwendet werden, um die Crew zu alarmieren.

2. Markieren: Der genaue Ort, an dem die Person über Bord gegangen ist, muss markiert werden, um die Orientierung zu erleichtern. Dies kann durch das Auswerfen einer Rettungsboje, das Werfen eines Rettungsringes oder das Setzen eines GPS-Markers erfolgen. Ausguck besetzen!!!

3. Manövrieren: Das Schiff muss umgehend in eine sichere Position gebracht werden, um die Person zu suchen und aufzunehmen. Dies erfordert oft schnelle Wendemanöver, um zur markierten Stelle zurückzukehren. Dabei müssen die Sicherheitsrichtlinien des Schiffes und die Wetterbedingungen berücksichtigt werden.



4. Suchen und Retten: Die Suche nach der Person im Wasser beginnt. Dabei ist es wichtig, Blickkontakt zu halten und die Position der Person ständig zu überwachen. Der Einsatz von Rettungsmitteln wie Rettungsbooten, Rettungswesten, Rettungsringen oder Rettungsinseln kann dabei helfen, die Person zu finden und ihr das Überleben im Wasser zu erleichtern.

5. Bergung: Sobald die Person gefunden wurde, muss sie sicher an Bord des Schiffes gebracht werden. Hierfür werden oft Rettungsnetze, Leitern oder spezielle Rettungsboote verwendet, um die Person aus dem Wasser zu ziehen. Es ist wichtig, dabei vorsichtig vorzugehen und die Verletzungsgefahr zu minimieren.

Nach einem erfolgreichen „Mensch über Bord Manöver“ ist es wichtig, die gerettete Person medizinisch zu versorgen und auf mögliche Unterkühlung oder Verletzungen zu überprüfen. Darüber hinaus sollten Nachuntersuchungen durchgeführt werden, um die Ursache des Vorfalls zu ermitteln und Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Situationen in der Zukunft zu ergreifen.

EIN BISSCHEN SEGELTHEORIE

Vorab dieses Törnbook soll Euch als Impulsgeber dienen. Es ist kein Segellehrbuch. Besonders in Bezug auf die verschiedenen Segelmanöver können die Kommandos und die Technik deutlich von dem hier beschriebenen abweichen. Die maßgebliche Instanz an Bord ist der Skipper.

Die Segeltheorie ist ein komplexes Thema, das sowohl praktisches Segelerlebnis als auch theoretisches Wissen erfordert. Durch das Erlernen und Anwenden dieser Prinzipien kann man effektiv segeln und das Segelboot optimal steuern. Erfahrene Segler nutzen ihr Wissen über die Segeltheorie, um den Kurs und die Geschwindigkeit ihres Bootes zu optimieren und die Herausforderungen verschiedener Segelbedingungen zu bewältigen.

Hier sind einige grundlegende Aspekte der Segeltheorie:

1. Anstellwinkel: Der Anstellwinkel bezieht sich auf den Winkel zwischen dem Segel und dem Wind. Die effektivste Segelstellung variiert je nach Kurs und Windbedingungen. Ein kleinerer Anstellwinkel erzeugt mehr Auftrieb und ermöglicht ein schnelleres Vorankommen, während ein größerer Anstellwinkel mehr Stabilität bietet.

2. Segelprofil: Das Segelprofil beschreibt die Form des Segels, wenn es vom Wind angeströmt wird. Ein gut ausgebildetes Segelprofil erzeugt Auftrieb, indem es den Windstrom optimal nutzt. Dies geschieht durch die richtige Krümmung (Biegung) des Segels und die Einstellung der Segelschoten (Leinen zur Steuerung des Segels).

3. Luftströmung: Die Luftströmung um ein Segel wird durch den Bernoulli-Effekt beeinflusst. Wenn der Wind das Segel umströmt, entsteht auf der gewölbten Seite ein geringerer Druck als auf der flachen Seite. Dies erzeugt Auftrieb und zieht das Boot vorwärts.



4. Kräfte beim Segeln: Es gibt verschiedene Kräfte, die auf ein Segelboot wirken. Die Hauptkräfte sind der Vortriebskraft (durch den Wind), der Widerstandskraft (durch Wasserreibung) und der Seitenkraft (durch das Segel). Das Gleichgewicht zwischen diesen Kräften ermöglicht es dem Boot, vorwärts zu segeln und den Kurs zu halten.

5. Segelmanöver: Um verschiedene Kurse zu segeln, muss ein Segler bestimmte Manöver beherrschen, wie z.B. das Wenden (Richtungswechsel gegen den Wind) oder das Halsen (Richtungswechsel mit dem Wind). Diese Manöver erfordern ein Verständnis der Segeltheorie, um das Segel richtig zu trimmen und den Wind optimal zu nutzen.

HOCH AM WIND

„Hoch am Wind segeln“ bezieht sich auf die Technik des Segelns in der Nähe des Windes. Dabei versucht man, das Segelboot möglichst dicht gegen den Wind zu steuern, üblicherweise mit einem Winkel von etwa 30 bis 45 Grad zum Wind.

Beim Segeln in der Nähe des Windes werden die Segel eng getrimmt, und das Boot wird in einem Winkel gehalten, der sowohl maximalen Vortrieb als auch Kontrolle ermöglicht. Diese Technik wird typischerweise beim Segeln gegen den Wind oder nahe an der Windrichtung verwendet.

Das Segeln in der Nähe des Windes erfordert Geschick und Präzision, um den Segelwinkel und den Kurs des Bootes optimal abzustimmen und sowohl Geschwindigkeit als auch Effizienz zu maximieren. Diese Technik wird sowohl im Regattasegeln als auch im Freizeitsegeln verwendet, um gegen den Wind zu navigieren und ein Ziel effizient zu erreichen.

HALBER WIND

Das Segeln mit „halbem Wind“ bezieht sich auf den Kurs, den ein Segelboot relativ zum Wind einschlägt. „Halber Wind“ liegt zwischen „Am Wind“ und „Raumer Wind“ und bezeichnet einen Winkel von etwa 90 Grad zwischen dem Kurs des Bootes und der Windrichtung.

Beim Segeln mit halbem Wind füllt der Wind die Segel von hinten. Die Segel stehen also nicht vollständig seitlich zum Wind, wie beim Raumer Wind, sondern leicht geschlossen. Das Boot segelt dann in einem Winkel zur Windrichtung, wobei der Wind von hinten auf die Segel drückt und sie vorantreibt.

Um mit halbem Wind zu segeln, müssen die Segel entsprechend eingestellt werden, um den Wind optimal zu nutzen. Die genaue Einstellung hängt vom Bootstyp und den Segeln ab. In der Regel werden die Segel so getrimmt, dass sie gerade genug Wind einfangen, um das Boot vorwärts zu treiben, ohne dass die Segel flattern oder der Wind das Boot zu stark abdriftet.

Das Segeln mit halbem Wind kann eine angenehme Art des Segelns sein, da das Boot mit gutem Tempo vorwärtskommt und eine stabilere Lage hat als beim Segeln am Wind. Es erfordert jedoch eine gewisse Erfahrung und Geschicklichkeit, um das Boot richtig zu trimmen und den Kurs beizubehalten, insbesondere bei wechselnden Windbedingungen. Es ist wichtig zu beachten, dass die Bezeichnungen für Segelkurse wie „am Wind“, „halbem Wind“ und „raumer

Wind“ nicht strikt definiert sind und je nach Segeltradition und Region variieren können. Die genauen Winkel und Bezeichnungen können in unterschiedlichen Segelhandbüchern, Lehrbüchern oder bei Segelschulen präzisiert werden.

WENDE

Eine „Wende“ ist eine grundlegende Manövertechnik beim Segeln. Sie wird verwendet, um das Boot zu wenden und den Kurs in die entgegengesetzte Richtung zu ändern, wenn der Wind von vorne kommt. Die Wende ermöglicht es dem Boot, den Wind aus der anderen Richtung zu nutzen, um voranzukommen.

Bei einer Wende kreuzt das Segelboot gegen den Wind. Hierbei werden die Segel auf der einen Seite des Bootes abgefallen (d.h. der Wind kommt von der Seite und füllt die Segel) und dann auf die andere Seite gebracht, um den Wind auf der anderen Seite zu fangen. Dies erzeugt genügend Kraft, um das Boot umzudrehen. Während der Wende ändert das Boot seinen Kurs um etwa 90 Grad.

Es gibt verschiedene Techniken, um eine Wende durchzuführen, je nach Art des Segelbootes und den Segelbedingungen. Erfahrene Segler beherrschen diese Manöver, um effizient und sicher zu segeln und den Wind optimal zu nutzen.

Segelkommandos bei der Wende

„**Klar zur Wende!**“ (bei diesem Kommando sollte der Steuermann bereits auf einem Am-Wind-Kurs sein). Beim Kommando bereitet sich der Vorschoter auf die bevorstehende Wende vor, indem er die Fockschot auf der Luv-Seite (die Schot steht nicht unter Spannung) von der Winsch nimmt. Ist er damit fertig, antwortet er: „**Ist klar.**“ Dann folgt das Kommando „**Ree!**“ – damit signalisiert der Steuermann der Crew, dass die Wende beginnt.

„**Halt back die Fock an Steuerbord / an Backbord!**“ oder einfach „**Fock back!**“ (Bei Fahrzeugen mit Vorsegel (Fock) wird dieses erst auf die neue Leeseite gezogen, wenn der Wind von der anderen Seite einfällt. Der Druck des Windes auf die Fock beschleunigt und erleichtert die Drehung des Bootes.) Wenn die Fock back fällt, antwortet der Vorschoter als Vollzugsbestätigung ggf. „**Fock back!**“ „Hol über die Fock!“ (Das Kommando, die Fock auf die neue Lee-Seite zu ziehen.)

HALSE

Eine „Halse“ ist ein Manöver beim Segeln, bei dem das Boot den Kurs ändert und der Wind von der einen Seite des Bootes auf die andere wechselt. Im Gegensatz zur Wende, bei der das Boot gegen den Wind kreuzt, erfolgt die Halse, wenn der Wind von hinten kommt. Bei einer Halse wird das Segelboot so gesteuert, dass der Wind von der einen Seite des Bootes auf die andere Seite wechselt. Dies erfordert eine gewisse Geschwindigkeit und Kontrolle, da das Segelboot durch den Windwechsel schnell umschwenkt. Die Halse wird in der Regel verwendet, wenn der Kurs geändert werden muss, um den Wind optimal auszunutzen oder Hindernissen auszuweichen.

Während einer Halse wird das hintere Segel (das Großsegel) von der einen Seite des Bootes zur anderen Seite gebracht. Die vordere Seite des Segels, der Mast und das Rigg bleiben auf der gleichen Seite. Das Ergebnis ist, dass das Boot seine Ausrichtung ändert und der Bug (die vordere Seite des Bootes) nun in Richtung des Windes zeigt.

Es ist wichtig, eine Halse richtig auszuführen, um eine Kenterung oder andere unerwünschte Situationen zu vermeiden. Erfahrene Segler beherrschen die Technik der Halse, um sicher und effizient zu segeln und den Wind optimal zu nutzen.

Segelkommandos bei der Halse

„Klar zur Halse?“

(Antwort) „Ist klar!“

„Neuer Kurs: Raumer Wind!“

Fier auf die Schoten!“

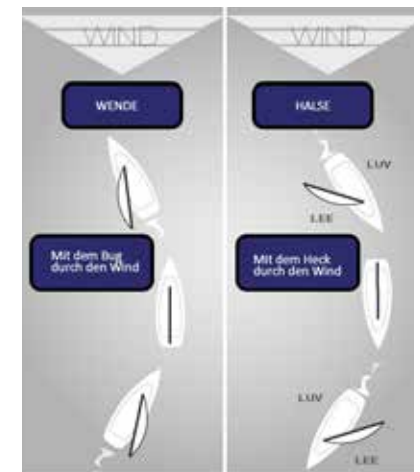
(Vorschoter:) „Fock fällt ein!“

„Hol' dicht die Großschot!“

„Rund achtern!“

„(Hol') über die Fock“

„Fier auf die Großschot!“



RAUM FÜR NOTIZEN

[illegible]

SEEMANNSGARN

Seemannsgarn ist Teil der Seglerkultur und dient oft dazu, unterhaltsame Geschichten auszutauschen und die Segelgemeinschaft zu stärken.

Das rosa U-Boot

Viele männliche Segler träumen wahrscheinlich davon, auf ihren Törns einmal dem rosa U-Boot zu begegnen. Ganz unter uns: Es hat eine reine Frauencrew... Natürlich ist das Seemannsgarn, dachte ich, immer. Aber als ich abends noch einmal pinkeln musste.... vielleicht hatte ich den einen oder anderen Rum zu viel getrunken, doch als ich an der Reling stand, da erschrak ich fürchterlich.

Denn ich sah mitten im Wasser vor mir ein großes rosa Seerohr, welches direkt in meine Richtung schaute... Das Seerohr schrak auch zurück, doch dann hörte ich unter Wasser ein Kreischen und Lachen... und das Seerohr – ihr glaubt es nicht – das Seerohr zwinkerte mir zu... Ich erschrak, schrie und fiel ins Wasser... und was ich da zu sehen bekam... Das glaubt ihr mir sicher nicht...



Der Oskar

Erfinde eine wunderbare Geschichte und erzähle sie deinen Mitseglern so, dass sie nicht sofort als Seemannsgarn erkannt wird. Die beste Geschichte auf dem BNI- Segeltörn gewinnt den Oskar...

Hier auch ein paar Anregungen für den Austausch mit den Mitseglern. Gebt dem Skipper eine Pause und sucht Euch einen Moderator:

Was ist Deine beste BNI – Geschichte?

Was ist Dein persönliches „Why.“ Warum bist Du im BNI?

Was sind Deine „Big Fish?“

Wem wirst Du auf diesem Segeltörn eine Empfehlung geben?

Vom Seemannsgarn zum Storytelling

Vielleicht auch einmal ein Anlass, um auf diesem Törn mit Deinen BNI-Kollegen über modernes Storytelling zu sprechen.

Storytelling ist eine äußerst effektive Methode zur Vermarktung, da es Menschen auf einer emotionalen Ebene anspricht und eine tiefere Verbindung zu einer Marke oder einem Produkt herstellt. Hier sind einige Schritte, wie du Storytelling in deiner Vermarktungsstrategie einsetzen kannst:

1. Identifiziere deine Zielgruppe
2. Entwickle eine überzeugende Handlung
3. Erschaffe sympathische Charaktere
4. Nutze Emotionen
5. Verwende visuelle Elemente
6. Erzähle authentische Geschichten
7. Lasse Kunden zu Wort kommen
8. Fördere Interaktion





SEEKRANKHEIT

Auf meinen vielen Segeln & Coachingreisen ist es sehr selten (genau 2mal) vorgekommen, dass Mitreisende unter Übelkeit litten. Dabei ist Segeln nicht zu vergleichen mit dem Reisen auf einer Fähre oder auf einem Motorboot. Die Segelyacht hat einen Kiel, der ein bisschen so wirkt, als führe man mit einem Messer durch mittelharte Butter.... Und so sind die Bewegungen einer Segelyacht viel angenehmer als auf anderen Wasserfahrzeugen. Wenn du doch einmal unter Seekrankheit leidest, gibt es verschiedene Maßnahmen, die du ergreifen kannst, um die Symptome zu lindern oder zu vermeiden. Vorab lässt sich sagen, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen der Anfälligkeit für Seekrankheit und dem Genuss von Alkohol und fehlendem Schlaf. **Hier sind einige Tipps:**

1. Wenn Dir „blümerant“ werden sollte Also wenn Du Dich fühlst, als wenn Dir gleich Übel wird, dann informiere den Skipper, damit er ggf. unterstützend eingreifen kann. Solltest Du Medikamente gegen Seekrankheit nehmen, informiere den Skipper.

2. Wähle eine stabile Position: Versuche, einen Platz auf dem Schiff zu finden, der sich in der Mitte befindet und weniger Bewegungen ausgesetzt ist. Dies kann helfen, die Auswirkungen der Bewegung zu reduzieren.

3. Fokussiere deinen Blick auf einen festen Punkt: Fixiere deinen Blick auf den Horizont oder einen Gegenstand in der Ferne. Dadurch kann dein Gehirn die Bewegungen besser verarbeiten und es kann dir helfen, dich stabiler zu fühlen.

4. Vermeide das Lesen oder Betrachten von Bildschirmen: Das Lesen von Büchern oder das Betrachten von Bildschirmen kann die Symptome der Seekrankheit verschlimmern. Versuche, deinen Blick auf natürliche Elemente wie das Meer oder den Himmel zu richten.

5. Meide längere Aufenthalte unter Deck. Idealerweise ziehst Du Dein Regenzeug an, bevor das schlechte Wetter beginnt.

6. Iss leichte, gut verdauliche Mahlzeiten: Vermeide schwere, fettige oder stark gewürzte Speisen, da sie Übelkeit verstärken können. Es ist ratsam, leichte Snacks wie Crackers oder Toast zu sich zu nehmen.

7. Finger vom Alkohol :-)

8. Meide starke Gerüche: Starke Gerüche wie Parfums oder Diesel können Übelkeit verstärken. Gehe an die frische Luft und halte dich an Deck auf.

9. Es gibt rezeptfreie Medikamente gegen Reisekrankheit, die helfen können, die Symptome zu lindern. Lies und befolge jedoch immer die Anweisungen auf der Verpackung. Frage einen Arzt oder Apotheker. Informiere den Skipper.

10. Probiere Akupressur-Bänder aus: Einige Menschen haben positive Erfahrungen mit Akupressur-Bändern gemacht, die um das Handgelenk getragen werden und bestimmte Druckpunkte stimulieren, um Übelkeit zu reduzieren.

11. Eine gute Position bei aufkommender Seekrankheit ist am Steuer... informiere den Skipper rechtzeitig.

Es ist wichtig zu beachten, dass nicht alle Methoden bei jedem Menschen gleich wirken. Du musst möglicherweise ein wenig experimentieren, um herauszufinden, was für dich am besten funktioniert. Wenn du jedoch regelmäßig unter starken Symptomen leidest, solltest du einen Arzt aufsuchen, um weitere Beratung und möglicherweise verschreibungspflichtige Medikamente zu erhalten. Anmerkung des Autors (Hanno Fecke).



VERPFLEGUNG & LOGISTIK – EINE AUFGABE FÜR ECHTE KÖNNER

80 Menschen, verteilt auf 10 Yachten, über eine ganze Segelwoche hinweg satt und zufrieden zu halten, ist eine logistische Meisterleistung. Einkauf, Transport, Lagerung und Verteilung der Lebensmittel müssen gut geplant und koordiniert werden – und das unter Berücksichtigung unterschiedlicher Geschmäcker, Ernährungsweisen und der begrenzten Lagermöglichkeiten an Bord.

Für diese Aufgabe braucht es jemanden, der Organisationstalent mitbringt, pragmatisch denkt und auch dann die Ruhe bewahrt, wenn es mal eng wird. In diesem Jahr hat sich **Berthold Körner** dieser Mission angenommen. Mit seiner Erfahrung, Gelassenheit und einem Augenzwinkern sorgt er dafür, dass die Proviantkisten rechtzeitig an Bord kommen und alle gut versorgt sind.



KURZPROFIL: BERTHOLD KÖRNER

BNI-Mitglied im Herzen – Pensionär im Leben

Berthold Körner ist seit vielen Jahren Teil des BNI-Netzwerks und auch nach seinem wohlverdienten Ruhestand eng mit der Gemeinschaft verbunden. Beruflich blickt er auf Stationen in der IT-Organisation, als Versicherungsmakler und Generationenberater zurück – heute widmet er sich vor allem den schönen Dingen des Lebens.

Sein diesjähriger Beitrag beim BNI-Segeln ist nicht nur organisatorisch, sondern auch kulinarisch: Neben der Koordination des Lebensmitteleinkaufs stammen mehrere Rezepte im Törnbook aus seiner eigenen Feder.

Mit Humor, Erfahrung und einem klaren Blick für praktikable Lösungen sorgt Berthold dafür, dass in den Kombüse der Flotte nicht nur gekocht, sondern auch gelacht wird.

EIWEISS-TOASTIES

Hafenträume am Morgen

Ein frischer Start in den Tag, der nicht nur Seeleute stärkt: knusprige Eiweiß-Toasties, getoppt mit würziger Guacamole, cremigem Rührei, herzhaftem Schinken und geschmolzenem Käse. Ideal nach dem Sprung ins Meer – oder als stärkendes Frühstück vor dem Ablegen.

Zubereitung an Bord:

Zuerst die Guacamole vorbereiten: Die Avocados halbieren, entkernen und das weiche Fruchtfleisch mit einer Gabel zu feinem Mus zerdrücken – wie weiche Wellen im Morgengrauen. Zitronensaft, Knoblauch und nach Belieben einen Löffel Joghurt unterrühren, mit Salz und Pfeffer abschmecken. Kühl stellen.

Die Eier verquirlen, salzen und pfeffern, in einer kleinen Pfanne unter Rühren zu fluffigem Rührei braten – es soll zart bleiben wie eine leichte Brise.

Währenddessen die Toasties goldbraun toasten. Dann jede Scheibe mit einem Löffel Guacamole bestreichen, eine Portion Rührei darauf verteilen, Schinken und Käse darübergerben.

Die belegten Toasties unter den Grill (Mikrowelle oder Ofen) geben, bis der Käse zerlaufen ist – etwa 10 Minuten. Noch warm servieren – vielleicht mit Blick auf die Morgensonne im Hafen.



Zutaten für 6 Portionen:

- 12 Eiweiß-Toasties
- 12 EL Guacamole – selbst gemacht (siehe unten)
- 6 Eier
- 6 Scheiben Kochschinken, geviertelt
- 12 EL geriebener Käse
- Salz und Pfeffer

Für die Guacamole:

- Reife Avocados
- Zitronensaft
- 1 kleine Knoblauchzehe (fein gerieben)
- Salz & Pfeffer
- Optional: etwas Joghurt für extra Cremigkeit

HÄHNCHEN-SAHNE-GESCHNETZELTES

Kombüse Deluxe

Wenn die Crew nach einem erlebnisreichen Tag hungrig in den Hafen zurückkehrt, sorgt dieses cremige Gericht für glückliche Gesichter: zartes Hähnchenfilet, gebettet in eine würzige Sahnesoße mit Champignons – ein echter Kombüsen-Klassiker.

Zubereitung unter Deck:

Das Hähnchenfleisch in mundgerechte Stücke schneiden, salzen und pfeffern. In etwas Öl in der Pfanne rundum anbraten, bis es eine schöne goldene Farbe annimmt – fast wie die untergehende Sonne. Die Pilze hinzufügen und kurz mitbraten.

Jetzt wird's cremig: Sahne und Crème fraîche unterrühren, bis eine samtige Soße entsteht. Mit Cayennepfeffer vorsichtig abschmecken – gerade so viel, dass es wärmt wie die letzten Sonnenstrahlen am Bug.

Noch ein paar Minuten leise köcheln lassen – dann ist das Gericht bereit zum Servieren.

Dazu passt hervorragend:

Reis, Bandnudeln oder ein frisches Baguette vom letzten Landgang.



Zutaten für 6 Portionen:

- 600 g Hähnchengeschnetzeltes
- 3 Gläser Champignons in Scheiben oder frische Pilze)
- 400 ml Sahne
- 400 g Crème fraîche
- Salz & Pfeffer
- Cayennepfeffer
- Öl zum Braten

PAPRIKA-HACKPFANNE

Griechischer Sonnenuntergang

Wenn die Sonne langsam ins Ionische Meer taucht und die Segel knistern, bringt dieses Gericht mediterrane Lebensfreude an Bord. Herzhaft, würzig und voll sonnengereifter Aromen – perfekt nach einem Segeltag.

Zubereitung an Bord:

Zwiebeln in kleine Würfel schneiden, in einer großen Pfanne mit etwas Olivenöl zusammen mit dem Hackfleisch scharf anbraten – der Duft zieht durch die Kajüte. Paprika und Chili fein schneiden und in die Pfanne geben. Tomaten – wenn frisch, vorher häuten – klein würfeln oder die stückigen Tomaten aus der Dose verwenden und untermischen. Den Knoblauch frisch dazupressen.

Jetzt wird's würzig: Kreuzkümmel, Oregano, Pfeffer und Salz (Vorsicht – der Feta bringt später noch Salzigkeit) sorgen für den typischen Aromenwind der Ägäis. Alles mit Brühe aufgießen – es darf ruhig leicht „in See stechen“, das gibt herrlich viel Soße. Etwa 20 Minuten sanft köcheln lassen, bis Paprika und Tomaten weich wie die abendliche Dünung sind. Dann das Tomatenmark einrühren, um die Sauce sanft zu binden.

Kurz vor dem Servieren den gewürfelten Feta hineingeben – nur leicht schmelzen lassen, damit die weißen Würfel wie kleine Bojen auf dem würzigen Meer treiben.

Dazu passt:

Frisches Fladenbrot – am besten kurz angeröstet, vielleicht direkt auf dem Grill am Heck.



Zutaten für 6 Portionen:

- 6 rote Paprikaschoten – am besten in den Farben des Sonnenuntergangs
- 1.500 g sonnengereifte Tomaten oder 1 Dose stückige Tomaten
- 3 Packungen Feta-Käse – so weiß wie die Häuser auf Santorini
- 1.500 g gemischtes Hackfleisch
- 3 große Zwiebeln
- 12 Knoblauchzehen – das Herz der griechischen Küche
- 3 Chilischoten – für die Brise Schärfe
- 6 EL Tomatenmark
- 1½ Liter Gemüsebrühe
- Olivenöl – am besten kalt gepresst, direkt vom Olivenhain
- Oregano, Kreuzkümmelpulver, Salz & Pfeffer

SPAGHETTI ALLA SEGELCREW

Klassiker mit Hafenduft

Ein Gericht, das jede Crew zusammenbringt: herzhaftes Rinderhack, sonnenge-reifte Tomaten und der Duft von Kräutern, wie er durch die Gassen italienischer Küstendörfer weht.

Zubereitung unter Deck:

Zwiebeln, Knoblauch und Möhren schälen und fein würfeln – mit einem scharfen Messer und ruhiger Hand, während das Boot sanft im Hafen schaukelt. Das Hackfleisch in die Pfanne geben und im eigenen Saft goldbraun anbraten. Mit Salz und Pfeffer würzen. Jetzt das vorbereitete Gemüse hinzufügen und kurz mitbraten, bis alles wunderbar duftet.

Die Szenerie mit Gemüsebrühe ablöschen, Tomatenmark, stückige Tomaten und Ketchup unterrühren – es entsteht ein reichhaltiges Ragù, das 40 Minuten Zeit braucht, um seine ganze Kraft zu entfalten.

Währenddessen die Spaghetti in Salzwasser al dente kochen – wie es sich für eine italienische Segelcrew gehört. Abgießen, kalt abschrecken und gemeinsam mit der Sauce servieren. Buon appetito an Bord!



Zutaten für 6 Portionen:

- 1½ Zwiebeln
- 1½ Knoblauchzehen
- 1½ Möhren
- 750 g Rinderhackfleisch
- Salz & Pfeffer
- 300 ml Gemüsebrühe
- 100 g Tomatenmark
- 1½ TL Oregano
- 600 g stückige Tomaten mit Kräutern
- 3 EL Tomatenketchup
- 750 g Spaghetti

RAUM FÜR EIGENE REZEPTE

[illegible]

RAUM FÜR EIGENE REZEPTE

[illegible]



DIE GESCHICHTE DER NAVIGATION

Vom Sternenhimmel bis zur elektronischen Seekarte

Seit Anbeginn der Seefahrt stand die Menschheit vor der Herausforderung, sich auf den offenen Meeren zu orientieren. Über Jahrhunderte hinweg hat sich die Kunst der Navigation von den Sternen und einfachen Instrumenten hin zu hochmodernen elektronischen Systemen entwickelt, die uns heute eine präzise und sichere Navigation ermöglichen. Diese faszinierende Reise durch die Geschichte der Navigation zeigt den menschlichen Einfallsreichtum und die technologischen Durchbrüche, die uns von den Anfängen der Seefahrt bis in die moderne Ära geführt haben.

Frühe Navigation: Sterne, Sonne und rudimentäre Werkzeuge

In der Antike waren Seefahrer auf den Nachthimmel und einfache Hilfsmittel angewiesen, um ihre Position auf dem Meer zu bestimmen. Mithilfe von Sternenkarten und der Beobachtung des Sonnenstandes konnten sie ihre geografische Breite bestimmen, indem sie den Winkel zwischen einem Himmelskörper und dem Horizont maßen. Diese Technik, bekannt als Himmelsnavigation, war besonders nachts oder bei klarer Sicht nützlich, aber ungenau bei schlechtem Wetter.



Der **Kompass**, ursprünglich im 3. Jahrhundert v. Chr. in China erfunden, revolutionierte die Navigation. Er ermöglichte es den Seefahrern, auch an bewölkten Tagen oder in der Nacht den Kurs zu halten, da der magnetische Kompass immer nach Norden zeigte. Das bedeutete, dass die Orientierung nicht mehr ausschließlich auf Himmelskörper angewiesen war, was eine enorme Erleichterung darstellte.

Ein weiteres frühes Werkzeug war das **Lot**, ein bleigewichtetes Seil, mit dem die Tiefe des Wassers gemessen wurde, um Untiefen zu vermeiden. Im Laufe der Jahrhunderte wurden immer präzisere Geräte entwickelt, darunter der **Jakobsstab** und der **Astrolabium**, mit denen die Position anhand der Sterne genauer bestimmt werden konnte.

Das Zeitalter der Entdeckungen: Verbesserte Instrumente und neue Horizonte

Im 15. und 16. Jahrhundert erlebte die Navigation mit dem Beginn des Zeitalters der Entdeckungen einen enormen Aufschwung. Portugiesische und spanische Seefahrer, angeführt von Pionieren wie Vasco da Gama und Christoph Kolumbus, erschlossen neue Handelsrouten und entdeckten unbekannte Kontinente. Um diese weiten Ozeane sicher zu durchqueren, wurden fortschrittlichere Techniken und Werkzeuge entwickelt.



Eine entscheidende Neuerung war die Einführung der **Portolankarten**, die präzise Küstenlinien, Windrichtungen und Seewege darstellten. Diese Karten ermöglichten es den Seefahrern, ihre Routen entlang der Küsten zu planen und Wind und Strömungen besser zu nutzen.

Die **Erfindung des Sextanten** im 18. Jahrhundert stellte einen weiteren Meilenstein dar. Dieses Instrument ermöglichte es, die Position eines Schiffes auf See durch das Messen des Winkels zwischen dem Horizont und einem Himmelskörper wie der Sonne oder einem Stern präzise zu bestimmen. Eine ebenso wichtige Innovation war die Entwicklung des Chronometers durch John Harrison, der erstmals die exakte Bestimmung des Längengrades ermöglichte – ein Problem, das bis dahin die Seefahrt erheblich erschwert hatte.

Der Chronometer: Revolution in der Längengradbestimmung

Um den **Breitengrad** zu bestimmen, reichte es, den Winkel zwischen dem Horizont und der Sonne oder den Sternen zu messen. Die Bestimmung des **Längengrades** war jedoch viel schwieriger, da es keine einfachen visuellen Anhaltspunkte gab. Hier kam der Chronometer ins Spiel. Ein Chronometer ist eine präzise Uhr, die es ermöglichte, die Zeitdifferenz zwischen einem festen Ort (wie Greenwich)



und dem aktuellen Standort zu messen. Da sich die Erde in 24 Stunden um 360° dreht, entspricht eine Stunde einer Drehung von 15°. Mit dieser Methode konnten Seeleute ihren Längengrad exakt berechnen, was die Navigation auf den weiten Ozeanen revolutionierte.

Moderne Navigation: Vom Sextanten zum GPS

Mit der Erfindung des **Radars** und des **Global Positioning Systems (GPS)** im 20. Jahrhundert erlebte die Navigation eine weitere bahnbrechende Entwicklung. Radar ermöglichte es erstmals, Hindernisse und andere Schiffe auch bei schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel oder Dunkelheit zu erkennen. Dies war vor allem in der Kriegsführung und in stark befahrenen Gewässern von unschätzbarem Wert.

In den 1970er Jahren revolutionierte das GPS die Navigation vollständig. GPS basiert auf einem Netzwerk von Satelliten, die Signale zur Erde senden. Empfänger an Bord eines Schiffes können diese Signale nutzen, um die exakte Position des Schiffes in Echtzeit zu bestimmen. Dies ermöglicht eine hochpräzise Navigation, unabhängig von Wetterbedingungen oder Sichtverhältnissen. GPS hat traditionelle Navigationswerkzeuge wie den Sextanten weitgehend verdrängt und ist heute auf nahezu jedem Segelboot zu finden.

Elektronische Seekarten: Mehr als nur GPS

Moderne elektronische Seekarten, auch bekannt als **Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)**, gehen noch über das hinaus, was GPS leisten kann. Sie bieten eine präzise Positionsbestimmung und eine Fülle von Echtzeitinformationen, die die Sicherheit und Effizienz der Navigation verbessern:

1. AIS (Automatisches Identifikationssystem): ECDIS-Systeme können mithilfe von AIS die Position, den Kurs und die Geschwindigkeit anderer Schiffe in der Umgebung anzeigen. Dies reduziert die Gefahr von Kollisionen erheblich, insbesondere in stark befahrenen Gewässern. Kapitäne können frühzeitig reagieren und Manöver entsprechend planen.

2. Echtzeit-Wetterdaten: Moderne elektronische Seekarten integrieren Wetterberichte, Strömungen und Gezeiteninformationen. Dadurch kann der Kapitän die Route dynamisch anpassen, um gefährlichen Wetterbedingungen oder ungünstigen Strömungen auszuweichen.

3. Alarmsysteme: ECDIS warnt automatisch, wenn das Schiff von der geplanten Route abweicht oder in gefährliche Gewässer gerät, wie z. B. Untiefen oder Gebiete mit hohen Strömungen. Diese Funktion minimiert menschliche Fehler und erhöht die Sicherheit erheblich.

Diese Systeme haben die Art und Weise, wie heute navigiert wird, grundlegend verändert und bieten eine Mischung aus traditioneller Seemannschaft und modernster Technologie.

Fazit: Tradition trifft Moderne

Die Geschichte der Navigation zeigt eindrucksvoll, wie technologische Innovationen über Jahrtausende hinweg die Möglichkeiten der Seefahrt erweitert haben. Während die frühen Seefahrer auf Sterne und einfache Werkzeuge angewiesen waren, ermöglichen heute GPS und elektronische Seekarten eine präzise und sichere Navigation unter allen Bedingungen. Doch trotz dieser technologischen Fortschritte bleibt das Verständnis der grundlegenden Navigationsprinzipien – wie die Bestimmung von Längen- und Breitengrad – von großer Bedeutung.



Der **Chronometer** revolutionierte einst die Navigation, indem er es ermöglichte, den Längengrad präzise zu bestimmen. Diese Errungenschaft legte den Grundstein für die heutigen Technologien, die auf einer tiefen Verbindung von Mensch und Maschine basieren. Von den ersten Sternkarten bis hin zu den hochmodernen Seekartensystemen, die in Echtzeit arbeiten, zeigt sich, dass Innovation und Tradition in der Schifffahrt Hand in Hand gehen.

Segler heute mögen auf Knopfdruck ihre Position bestimmen können, doch die Wurzeln der Navigation – der Blick zum Horizont, der Respekt vor den Elementen und das Vertrauen in die Technik – bleiben unverändert. Die Geschichte der Navigation ist somit nicht nur eine Geschichte des Fortschritts, sondern auch eine Geschichte der Anpassung, des Lernens und des Entdeckens.

Die Augenklappe

Es gibt tatsächlich eine weit verbreitete Vorstellung, dass die Nutzung des Sextanten – ein wichtiges Navigationsinstrument – Seefahrern häufig Augenverletzungen zugefügt habe, weshalb sie eine Augenklappe trugen. Diese Annahme ist jedoch nicht ganz korrekt. Der Sextant wurde verwendet, um den Winkel zwischen einem Himmelskörper (wie der Sonne oder einem Stern) und

dem Horizont zu messen. Da die Messungen oft direkt auf die Sonne gerichtet waren, schützten einige Seefahrer ein Auge, um zu verhindern, dass sie durch den Blick in die Sonne geblendet oder geschädigt wurden. In der Praxis bedeutete dies, dass das andere Auge, das hinter der Augenklappe verborgen war, unbeschadet blieb. Dadurch konnten Seefahrer das geschützte Auge nach der Nutzung des Sextanten wieder nutzen, ohne an der Sehkraft des geblendeten Auges zu leiden. Die Augenklappe hatte somit weniger mit Verletzungen oder fehlenden Augen zu tun, sondern diente vielmehr als Schutz vor der blendenden Sonne, um das Sehvermögen zu bewahren.

NAVIGATIONSAUFGABE:

Kurs und Position bestimmen – Segeln in Kroatien

Ziel: Du sollst einen sicheren Kurs von Trogir zu einer nahegelegenen Insel bestimmen und berechnen, wie lange die Reise dauern wird.

Ausgangslage:

- Du bist auf einem Segelboot und startest von Trogir (Position: 43°30'N, 16°15'O).
- Dein Ziel ist die Insel Drvenik Veli (Position: 43°27'N, 16°09'O).
- Die Distanz zwischen Trogir und Drvenik Veli beträgt 5 Seemeilen (SM).
- Der Wind weht aus Nordost (NE) mit 8 Knoten.
- Dein Boot segelt bei optimalen Bedingungen mit einer Geschwindigkeit von 4 Knoten.

AUFGABE 1: Kurs bestimmen

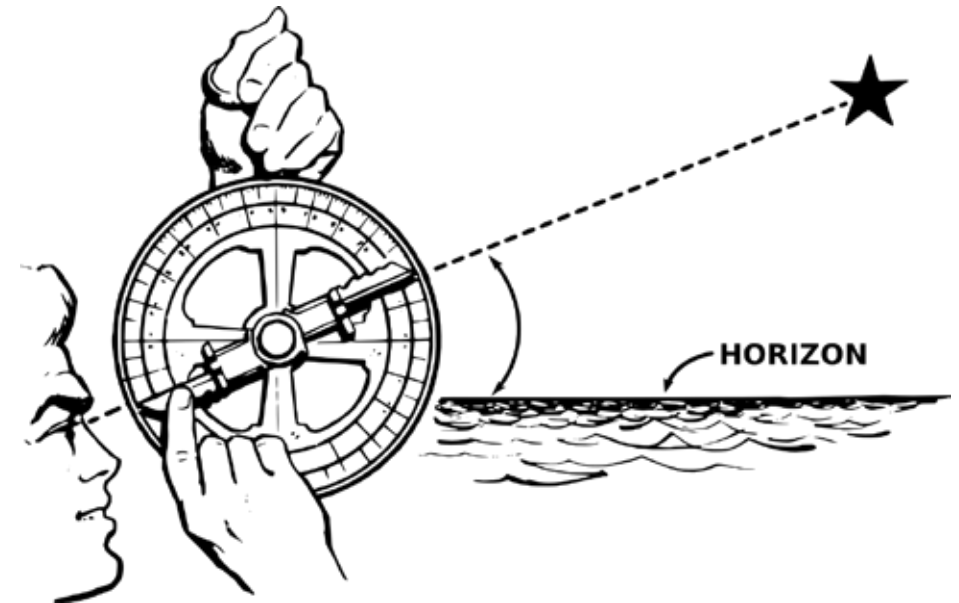
- Bestimme den Kurs in Grad, den du segeln musst, um von Trogir zur Insel Drvenik Veli zu gelangen.
- Der Wind kommt aus Nordost, was das direkte Segeln etwas erschwert. Überlege, ob du eventuell kreuzen musst.

AUFGABE 2: Zeit berechnen

- Berechne die ungefähre Zeit, die du für die Fahrt benötigen wirst, wenn du mit 4 Knoten segelst.
- Wenn du kreuzen musst, gehe davon aus, dass du 15 % länger brauchst.

AUFGABE 3: Sicherheitsfaktoren berücksichtigen

- Welche zusätzlichen Faktoren könnten deine Navigation beeinflussen (z.B. Strömung, andere Boote, Wetterveränderungen)?
- Überlege, wie du dich auf diese Eventualitäten vorbereiten kannst.



Hinweise zur Lösung:

1. Der Kurs wird üblicherweise mit einem Navigationsdreieck auf einer Seekarte ermittelt. Es gibt auch mobile Apps, die diese Funktion übernehmen können.
2. Berechnung der Fahrzeit: $\text{Zeit} = \text{Distanz} / \text{Geschwindigkeit}$. Wenn du kreuzen musst, erhöhe die Zeit um 15 %.
3. Wind und Wetter können sich schnell ändern, plane also ausreichend Zeit und Sicherheitsabstand ein.

SEEMEILENBESTÄTIGUNG

Eine Seemeilenbestätigung ist ein Dokument, das den Nachweis über die zurückgelegten Seemeilen eines Schiffes oder einer Person auf See erbringt. Normalerweise wird eine Seemeilenbestätigung von einer offiziellen Stelle ausgestellt, wie beispielsweise einer nationalen Seefahrtsbehörde oder einer Yachtvereinigung.

Die Seemeilenbestätigung wird oft von Seglern oder Bootsfahrern benötigt, um ihre Erfahrung und Qualifikationen nachzuweisen. Sie kann beispielsweise für die Zulassung zu bestimmten Segel- oder Yachtführerscheinen oder für die Teilnahme an Regatten erforderlich sein. Die Bestätigung kann auch für Versicherungszwecke oder als Teil eines Bewerbungsverfahrens für einen Job im maritimen Bereich benötigt werden.

Um eine Seemeilenbestätigung zu erhalten, müssen in der Regel genaue Angaben zu den zurückgelegten Seemeilen gemacht werden. Dies kann die Gesamtzahl der Seemeilen umfassen, die auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Gewässern zurückgelegt wurden, sowie Informationen zu den jeweiligen Reisen, wie Start- und Zielpunkte, Datum und Dauer der Reisen. Es können auch weitere Informationen wie Wetterbedingungen, besondere Herausforderungen oder erlangte Qualifikationen angegeben werden.

Jeder Skipper (Schiffsführer eines Segeltörns) darf über die zurückgelegten Seemeilen eine Seemeilenbestätigung bescheinigen.

Hiermit wird bestätigt, dass der/die unten genannte Teilnehmer*in an folgendem Segeltörn teilgenommen hat:

INHABER DER BESTÄTIGUNG

Name:	
Funktion(en) an Bord:	

SEGELTÖRN

Törnbezeichnung:	BNI- Segeln 2025
Revier:	Ionisches Meer, ab Korfu (Marina Gouvia)
Zeitraum:	28.09. – 5.10.2024
Segelroute:	
Gesamtstrecke über Grund:	ca. 100 Seemeilen

SCHIFF

Schiffsname:	
Schiffstyp / Werft:	
Name des Eigners / Flagge:	

CREW

Skipper:	
Anschrift des Skippers:	
höchster Segelschein des Skippers:	
Crew	
Crew:	
Crew:	
Crew:	

(weitere ggf. ergänzen)

BESTÄTIGUNG

Ich bestätige die oben genannten Angaben als verantwortlicher Skipper.

Ort / Datum:	
Unterschrift des Skippers:	

WICHTIGE KONTAKTE UND FUNKKANÄLE

Flottillenführungsteam

Hanno Fecke	+49 - 160-99638012
Harald Kotterer	+43 - 699-12811423
Jörg Friebe	+49 - 171-6979041

Wichtige Telefonnummern - Griechenland

Internationale Vorwahl für Griechenland	+30
Polizei	100
Feuerwehr	199
Rettungsdienst (Ambulanz)	166
Küstenwache / Seenotrettung	108

VHF-Funkkanäle - Griechenland

16	Not- und Anrufkanal (ständig mithören!)
06	Kommunikation Schiff-Schiff
10	Hafenbehörden (lokal unterschiedlich)
12, 13, 14	Lokale Kommunikation in Häfen
67	Anfragen an die griechische Küstenwache

Wetter- und Navtex-Informationen

Seewetterberichte & Navigationswarnungen (Ionisches Meer)

Station	Kanal	Position (ungefähr)	Bemerkung
Kerkyra Radio (Korfu)	62	39°37'N 19°55'E	Hauptsender für Nordwest-Griechenland
Kefalonia Radio	27	38°10'N 20°29'E	Für Mittelionische Inseln
Patras Radio	85	38°15'N 21°44'E	Für südlicheres Ionisches Meer

Sendezeiten (lokale Zeit, UTC+3):

Navigationswarnungen + Wetterberichte (englisch & griechisch):

07:40 – 13:40 – 19:40 Uhr

VORSTELLUNG:

HANNO FECKE

Wer bist Du?

Hanno Fecke, Führungsteam BNI- Segeln,
Geschäftsführer Segeln & Coaching

Wie heißt die Firma?

Name: Segeln-und-Coaching
Webseite: segeln-und-coaching.de
Gegründet: 2014
Anzahl Mitarbeiter: 2 Skipper, 3 Coaches



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Segeln-und-Coaching bietet seit 10 Jahren maßgeschneiderte Coaching-Reisen von 1-2 Wochen mit einem ausgereiften Lehr-, Coaching- und Trainingsplan. Diese finden im Mittelmeer (Griechenland, Kroatien, Italien, Adria), in der Ostsee und in der Karibik statt. Wir reisen und coachen an Bord von 46-56 Fuß Segelyachten. Immer sind zwei Coaches (ein Mann und eine Frau) an Bord, um ein umfassendes Coaching-Erlebnis zu gewährleisten. Für Unternehmen können wir auch Flottillen mit bis zu 5 Segelyachten organisieren, ideal für Teambuilding-Zwecke.

WELCHES Problem löst Du?

Wir lösen wiederkehrende Probleme wie Zeitmangel, schwierige Führungsaufgaben, hoher Aufwand für geringe Ergebnisse und unbefriedigende persönliche sowie professionelle Beziehungen. Wir analysieren, warum unerwünschte Ergebnisse erzielt werden oder gewünschte Ziele nicht erreicht werden. Die Kombination aus Segeln und professionellem Coaching in der Natur fördert kreative Problemlösungen und tiefgehende Reflexionen, die im herkömmlichen Arbeitsumfeld schwer zu erreichen sind.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Die Coaching-Reisen führen zu einer umwerfenden Transformation des Mindsets der Teilnehmer, die nicht nur ihre beruflichen, sondern auch ihre persönlichen Fähigkeiten und Perspektiven nachhaltig verändern. Unsere Kunden entdecken ihr volles Potenzial und erleben eine signifikante Steigerung ihrer persönlichen Effektivität und Teamdynamik. Durch das Coaching in einer außergewöhnlichen Umgebung können sie Stress abbauen,

Klarheit über ihre Ziele gewinnen und ihre Kommunikations- und Führungskompetenzen verbessern.

WAS machst Du anders als andere?

Wir bieten ein offenes Angebot für Einzelreisende, Paare oder Teams. Unsere Kombination aus Segeln und professionellem Coaching ermöglicht einzigartige, nachhaltige Ergebnisse sowie sofortiges Feedback. Unsere maßgeschneiderten Reisen und die Betreuung durch ein Team aus einem männlichen und einem weiblichen Coach heben uns ab. Ein geschützter Rahmen, in dem 60% der Teilnehmer Frauen sind, sorgt für ein vertrauensvolles Umfeld. Wir nutzen die Analogie der Steuerung eines Segelbootes zur Steuerung eines Unternehmens oder des eigenen Lebens, um tiefgreifende Erkenntnisse und Veränderungen zu fördern.



Warum sollte der Gesprächspartner sich für Dich entscheiden?

Unser innovativer Ansatz und die positiven Rückmeldungen unserer Kunden zeigen, dass die Kombination aus Segeln und Coaching zu beeindruckenden persönlichen und beruflichen Durchbrüchen führt. Die Kosten können steuerlich geltend gemacht werden.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Unternehmer und Selbständige, die auf smarte Art Urlaub machen wollen und dabei persönliche Weiterentwicklung mit Segeln und Freude kombinieren möchten.

Was ist Dein Big Fish?

Unser Ziel ist es, sechs große Unternehmen zu gewinnen, die uns regelmäßig jeweils eine Führungskraft für unsere Segeln-und-Coaching-Reisen schicken. Dadurch möchten wir sicherstellen, dass wir stets gemischte Crews aus verschiedenen Unternehmen an Bord haben. Diese Vielfalt ermöglicht tiefgreifende Coachinggespräche, die nicht durch innerbetrieblichen Wettbewerb geprägt sind, sondern von tiefem Vertrauen und Zusammenarbeit getragen werden.

Wir suchen insbesondere den Kontakt zu Erlebnisreiseveranstaltern wie:

- Philip Edel, Geschäftsführer von Marco Polo Reisen
- Alexander Heuer, Geschäftsführer von Frosch Sportreisen
- Daniel Kraus, Geschäftsführer von Wikinger Reisen

VORSTELLUNG:

ERWIN HINTERLEITNER

Wer bist Du?

Führungsteam BNI-Segeln, Inhaber – AUF KURS (Motor- & Segelbootschule, Sprechfunk- & Seenotsignalmittelschule; Yachtcharter weltweit (eigene Schiffe in Kroatien))

Wie heißt die Firma?

Name: Auf Kurs

Webseite: www.aufkurs.at

Gegründet: 2009

Anzahl Mitarbeiter: 3 Ausbilder



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Wir bieten seit 15 Jahren Ausbildungen und Prüfungen zum Erreichen international gültige Motor- & Segelboot Führerscheine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr an. Praxisausbildungen machen wir auf unserem neuen Schulboot auf der Donau in Grein oder auf einer unserer Segelyachten (mind. 46 Fuss) in Kroatien. Kurse und Prüfungen auch für die dazu benötigten Sprechfunkzeugnisse und Pyrotechnik Zertifikate.

Wir sind auch eine Agentur für „Weltweit Charter“, und haben zu allen führenden Charterunternehmen Verbindungen. Unsere Aufgabe ist beraten im Bereich Charter und wir organisieren für unsere Kunden die Buchung für das gewünschte Boot und stellen die Verbindung mit den Charter-Unternehmen her.

WELCHES Problem löst Du?

Durch unsere Ausbildungen und Skippertrainings am Binnen- und auch am Küstengewässer mit Motor- & Segelyachten sowie Katamaranen bringen wir die Kunden selbständiges Führen von Yachten am Gewässer näher. Somit bringen unsere Teilnehmer - „sicher AUF KURS“

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Der Kunde muss seinen Urlaub nicht in vollgestopften überfüllten Hotels mit Lärm, Streit um Platz und Liege am Pool oder überfüllten Stränden verbringen. Also er kann seinen

wohlverdienten Urlaub auf smarte Art machen; ob alleine mit Freunden oder Familie in der Bucht beim abendlichen grillen am Boot oder auch bei einem Besuch in der nahen Konoba. Und vor dem schlafen geht es noch einmal zum Abkühlen in den privaten Badestrand vor dem Boot! – Das ist Urlaub wie man in sich verdient hat!

WAS machst Du anders als andere?

Sicherheit steht bei mir an oberster Stelle. Ich war 25 Jahre beruflich im Notarzt-, Rettungs- und Krankentransportdienst tätig und habe dort gelernt wo Gefahren lauern und wie man diesen sicher begegnen und ggf. ausweichen kann. Natürlich gebe ich diese Erfahrung gerne auch an unsere Kunden weiter. Die Ausbildung ist ganz speziell auch in die Richtung Gefahren frühzeitig zu erkennen und sich entsprechend zu Verhalten ausgelegt.

Warum sollte der Gesprächspartner sich für Dich entscheiden?

Der Pessimist klagt über den Wind, der Optimist hofft dass sich der Wind dreht, und der Realist hisst die Segel! Wir machen aus unseren Teilnehmern Realisten! Wenn die Wetterverhältnisse es zulassen bieten wir aber auch „Segeln unter Extrembedingungen“ jedoch steht immer die Sicherheit für alle Teilnehmer im absoluten Vordergrund.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Jeder, der eine Ausbildung machen möchte um seine Freizeit und seinen Urlaub richtig genießen zu können. Sich dabei nicht nur sportlich zu betätigen – sondern auch bei maximaler Ruhe, beruhigend platschendem Wasser und den Wind im Haar die Seele baumeln zu lassen.

Was ist Dein Big Fish?

Unser Ziel ist es, Personen oder auch Freundschaftsgruppen mit gleichen Interessen zu gewinnen, die bei uns Ausbildung machen. Für die wir anschließend regelmäßig einen Urlaubsturn organisieren und sie dabei entsprechend beraten und unterstützen können. Dadurch möchten wir sicherstellen, dass wir stets eine Verbindung zu unseren Teilnehmern haben. Diese erzählen ihre Erlebnisse anschließend auch bei Ihren Freunden, Arbeitskollegen und Bekannten und so erreichen wir Empfehlung durch „MUNDPROPAGANDA“ (beste Werbung die man haben kann).



VORSTELLUNG:

HEIDI CZERWONKA

Wer bist Du?

Heidi Czerwonka, Orga-Team BNI-Segeln
(Text & Konzeption), Texterin &
Projektmanagerin

Wie heißt die Firma?

Name: Textvorteil
Webseite: www.textvorteil.de
Gegründet: 2003 (neuer Name seit 2021)
Anzahl Mitarbeiter: keine



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Als Texterin und Marketing-Projektmanagerin bin ich für die gesamte Kommunikation eines Unternehmens zuständig. Angefangen bei der Kommunikation mit Kunden, zum Beispiel über das Konzipieren und Schreiben von Broschüren, Whitepapers und Website-texten. Bis hin zur internen Kommunikation mit Mitarbeitern und der Kommunikation mit Bewerbern – vom ersten Kontakt bis zum Onboarding.

WELCHES Problem löst Du?

Ich Sorge für eine klare, konsistente Kommunikation, die Missverständnisse vermeidet und einen authentischen, professionellen Unternehmensauftritt fördert. Durch hochwertige Content-Marketing-Strategien (Whitepaper, Blogs, SEO-optimierte Artikel etc.) steigere ich die Sichtbarkeit und Sympathie und stärke, v. a. über emotionales Storytelling, die Kundenbindung. In Krisensituationen, bei Umfirmierungen und Unternehmensnachfolgen entwickle ich effektive Kommunikationsstrategien und steuere die interne Kommunikation, damit alle Mitarbeiter sich einbezogen fühlen und es keinen Flurfunk oder gar Arbeitsverweigerung gibt.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Meine Kunden kommunizieren als Unternehmen wertschätzender, werden als positiv und professionell wahrgenommen, machen einen besseren Eindruck bei ihren Kunden und Interessenten, aber auch als Arbeitgeber - und sind erfolgreicher bei der Mitarbeitergewinnung. Die Mitarbeiter wissen, was in ihrem Unternehmen passiert und bringen sich ein.

WAS machst Du anders als andere?

Ich bin ein echter Sparringspartner und bleibe durchgehend am Ball. Habe also keine Angst, auch mal zu nerven. Was mir meine Kunden am Ende danken, weil sie oft unter Zeitdruck stehen – und Werbung, Marketing oder die Kommunikation mit den Mitarbeitern dann zu kurz kommen.

Deshalb habe ich auch meine Leistung „betreutes Lesen“ eingeführt. Ich besuche dabei meine Kunden nach Feierabend (abends) zu Hause (oder per Zoom) – und gehe mit ihnen gemeinsam die zu lesenden Texte und Projektaufgaben durch. So tricksen wir den inneren Schweinehund aus und sparen durch den entspannten Austausch viel Zeit.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Ein Unternehmer der „alten Schule“, der in seiner Firma gern alles richtig machen möchte, aber nicht gelernt hat, mit seinen Mitarbeitern und Bewerbern gut zu kommunizieren, weil früher die Jobsuchenden Schlange standen.

Gern unterstütze ich diese Unternehmer auch dabei, ihr Unternehmen im Rahmen der Unternehmensnachfolge-Planung kommunikativ fit für den Übergang zu machen.

Was ist Dein Big Fish

Mein Big Fish ist ein Unternehmensberater oder Coach, der Unternehmen auf Erfolgskurs bringt und dabei viel Wert auf eine gute Kommunikation nach innen und außen legt – und deshalb eng mit einer Expertin für Kommunikation zusammenarbeitet. Mit mir natürlich.

Zu wem suchst Du den Kontakt?

- Unternehmensberatungen, z. B. zu Lars Linnekogel, Gründer TTE Strategy Hamburg
- Coaches für Unternehmenszusammenführungen, Unternehmensnachfolge und evolutionäre Unternehmensentwicklung

VORSTELLUNG:

JÖRG FRIEBE

Wer bist Du?

Jörg Friebe

Wie heißt die Firma?

Name: ReSolTat GmbH & Co. KG

Webseite: www.leader-ship.coach

und www.resoltat.de

Gegründet: Seit rund 30 Jahren am Markt

Anzahl Mitarbeiter: 2 Hauptamtliche plus freie Trainer



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

ReSolTat ist der Partner für sinnerfüllte Unternehmensführung. Wir schaffen Klarheit im Führungsteam und stärken die Zusammenarbeit. Führungskräfte reflektieren ihre Führung und setzen mithilfe von Erlebnistraining und Workshops die entscheidenden Hebel für erfolgreiche Führung um. Mit unserer Segelyacht „LeaderSHIP“ bieten wir flexible Veranstaltungsformate, die Zeit, Geld und Nerven sparen und die Zufriedenheit und Produktivität steigern.

WELCHES Problem löst Du?

Termine werden oft nicht eingehalten, Aufgaben verschoben, Meetings sind ineffektiv, und Führungskräfte machen Überstunden. Wir helfen, eine Kultur der Eigenverantwortung zu schaffen, in der alle an einem Strang ziehen und die Arbeit mehr Spaß macht.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Unsere Kunden profitieren von:

- Einhalten von Absprachen ohne Missverständnisse
- Zeit- und Geldersparnis
- Attraktive Unternehmenskultur
- Mehr Zeit für wichtige Aufgaben und Familie
- Bessere Zusammenarbeit und Vertrauen im Team

Warum Segeln?

Segeln schafft ein schnelles, effektives Lernumfeld. In zwei- bis dreitägigen Segeltörns auf der Ostsee bei Lübeck werden Führungsthemen praxisnah angegangen, und in monatlichen Workshops wird die Umsetzung sichergestellt. Das Ergebnis ist eine bessere Unternehmenskultur, mehr Verantwortungsübernahme und Effizienz. Segeln hat sich in über 30 Jahren als die effizienteste Methode erwiesen.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

- Generationswechsel der Inhaber vom Senior zum Junior mit dem Ziel, eine neue Führungs- und Unternehmenskultur zu etablieren.
- Schnell wachsende Unternehmen, insbesondere Hidden Champions, die ihre Zusammenarbeit exzellent gestalten wollen
- Unternehmen aus der IT-Branche oder anderen Dienstleistungsbereichen mit 100 bis 500 Mitarbeitenden
- Unternehmen, die Produkte für die Gesundheit anbieten (Maschinen, Heilmittel etc.)
- Unternehmen mit Doppelspitze, familiengeführte Unternehmen

Was ist Dein Big Fish

Unser größtes Ziel oder Traumprojekt:

1. Partner von großen Beratungsunternehmen werden, wie Deloitte, Haufe Akademie, Roland Berger etc., um regelmäßig den Part der Führungskräfte-Entwicklung unter Segeln einzubringen
2. In großen Unternehmen den (Führungs-)Kulturwandel begleiten und das Führungsverständnis begreifbar und damit veränderbar machen

Zu wem suchst Du den Kontakt?

Wir suchen jeweils die Personalentwicklung und Personen in hoher Führungsverantwortung bei:

- Robert Bosch GmbH
- dm-drogerie markt GmbH + Co. KG, Personalentwicklung
- Malteser Deutschland gemeinnützige GmbH
- Drägerwerk AG & Co. KGaA
- Dirk Rossmann GmbH

Du kannst deine Kontakte aus Führungskräften und Personalabteilungen zu einem kostenlosen Kennenlern-Törn auf der Ostsee (Dauer: ca. 3 Stunden) einladen.

Den Link findest du hier: <https://mitsegeln.resoltat.de>

VORSTELLUNG:

KIRSTEN KRAUSE

Wer bist Du?

Kirsten Krause, Geschäftsführerin
Reisen & Erleben Minden

Wie heißt die Firma?

Name: reisenunderleben
Webseite: www.reisenunderleben.info
Gegründet: 2014
Anzahl Mitarbeiter: keine



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Reisen & Erleben steht seit 23 Jahren für außergewöhnliche und maßgeschneiderte Reisen. Asthmatiker können mit unseren speziell ausgearbeiteten Gesundheitsreisen wieder aufatmen. In ausgewählten Zirben-Hotels finden unsere Kunden wieder zum erholsamen Schlaf und zu einem gestärkten Wohlbefinden. Die Welt der großen Weine bieten wir auf exklusiven Weinreisen und mit ausgewählten Genussreisen verbinden wir Kultur und Kulinarik. Für unsere Reisefreunde mit Handicap stimmen wir alle Reisen auf die unterschiedlichsten Einschränkungen ab und sorgen für den selbstbestimmten Urlaub.

WELCHES Problem löst Du?

Mache den Gesprächspartner neugierig: Geht nicht, gibt es nicht! Selbst die außergewöhnlichsten Urlaubswünsche setzen wir in einzigartige Erlebnisse um, denn wir greifen auf ein großes Netzwerk von Spezialisten in den Zielgebieten zurück.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Was verändert sich dadurch positiv für den anderen? Welche EMOTIONEN willst Du wecken? Veranstalterunabhängig planen wir die schönsten Tage des Jahres und sorgen von der ersten Minuten an für einen sorgenfreies und erholsames Urlaubserlebnis

WAS machst Du anders als andere?

Warum sollte der Gesprächspartner sich für Dich entscheiden? Als inhabergeführtes Reisebüro stehen die Kundenwünsche immer im Vordergrund, deshalb lassen wir keinen Kunden im Regen stehen und sind 24h erreichbar.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Alle die Kunden die Fernweh haben und auf der Suche nach dem perfekten magischen Moment sind.

Was ist Dein Big Fish?

Dein größtes Ziel oder Traumprojekt: Mein Ziel ist es, unseren Kunden nach der Reise „Genusspakete“ anzubieten, die auf die Reiseziele abgestimmt werden. Die schönsten Urlaubserlebnisse nochmals „Revue passieren“ lassen mit den Produkten des Urlaubslandes und Rezeptvorschlägen.

Wir suchen insbesondere den Kontakt zu Erlebnisreiseveranstaltern wie:

Ideale Partner, Kunden oder Mentoren: Ich suche Kontakt zu

- Behindertenwerkstätten
- Weinhändler
- Feinkosthändler

Gern deutschlandweit.



VORSTELLUNG:

MONIKA THIELKE

Wer bist Du?

Monika Thielke, BNI Clipper, Ahrensburg und angestellt bei Thomas J. Thielke

Wie heißt die Firma?

Name: Thomas J. Thielke Einkaufsberatung und Großhandel für Bürobedarf, Werbemittel, Verpackung und techn. Produkte
Webseite: www.thielke-service.de
Gegründet: 1997
Anzahl Mitarbeiter: 2 Mitarbeiter



thielkeservice®



WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Wir bieten individuelle Werbemittel mit kostenlosem Rechterservice sowie kostenlose Preisvergleiche im Bereich Büroverbrauchsmaterial.

WELCHES Problem löst Du?

Die Anzahl der Werbemittel ist heute gefühlt unendlich. Wir finden für unseren Kunden in dieser Vielzahl aus Angeboten das für ihr Unternehmen oder zur Aktion passende Werbemittel. Statt dicker Kataloge oder unüberschaubarer Onlineshops durchforsten zu müssen, erhält er von uns eine individuelle Werbemittelberatung nach Maß. Wir finden für ihn Produkte, die es im Internet so manchmal gar nicht zu sehen gibt. Und machen zuweilen sogar das Unmögliche möglich.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Als ausgebildete Einkäufer senken wir die Beschaffungskosten unserer Kunden und geben diesen mehr Zeit für ihr Kerngeschäft.

WAS machst Du anders als andere?

Wir sind an keinen Lieferanten oder Hersteller fest gebunden und können so aus einer Vielzahl von Artikeln das optimale Präsent für unseren Kunden finden. Dadurch konnten wir in der Vergangenheit auch schon vielen Kunden bei sehr kurzfristigem Bedarf helfen.

Warum sollte der Gesprächspartner sich für Dich entscheiden?

Unser innovativer Ansatz und die positiven Rückmeldungen unserer Kunden zeigen, dass die Kombination aus Segeln und Coaching zu beeindruckenden persönlichen und beruflichen Durchbrüchen führt. Die Kosten können steuerlich geltend gemacht werden.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Wir suchen Kunden, die frischen Wind in ihre Werbemittel bringen und sich dadurch von Ihren Mitbewerbern absetzen oder die Kosten dafür senken möchten.

Was ist Dein Big Fish?

Ein Wunschkunde wäre eine (inhabergeführte) Autohauskette, die wir regelmäßig mit Werbemitteln beliefern dürfen. Ein weiteres Ziel ist eine konstante Zusammenarbeit mit fünf Werbeagenturen, für die wir die Beschaffung der Werbeartikel übernehmen und abwickeln möchten.

Wir suchen insbesondere den Kontakt zu Erlebnisreiseveranstaltern wie:

Gute Empfehlungspartner sind Grafiker, Druckereien und Werbeagenturen.



VORSTELLUNG:

REINHARD KERN

Wer bist Du?

Reinhard Kern, Inhaber der
artistkern Kreativagentur

Wie heißt die Firma?

Name: artistkern Kreativagentur
Webseite: www.artistkern.at
Gegründet: 2004
Anzahl Mitarbeiter: keine



artistkern Kreativagentur

WAS genau ist Dein Produkt oder Deine Dienstleistung?

Ich bin mit artistkern als Kreativagentur auf ganzheitliche Kommunikationslösungen spezialisiert. Ich entwickle und gestalte Corporate Design, Drucksorten, Werbemittel, Online-Auftritte und Marketingkampagnen – vom ersten Entwurf bis zum fertigen Produkt.

WELCHES Problem löst Du?

Viele Unternehmen haben eine großartige Leistung, wissen aber nicht, wie sie diese klar, einprägsam und professionell präsentieren können. Ich übersetze Ideen in visuelle und textliche Botschaften, die ankommen, berühren und wirken.

Welchen NUTZEN hat Dein Kunde davon?

Meine Kunden gewinnen durch ein stimmiges Erscheinungsbild mehr Aufmerksamkeit, Vertrauen und Wiedererkennung. Das steigert Reichweite, stärkt die Marke und unterstützt den Vertriebserfolg nachhaltig.

WAS machst Du anders als andere?

Ich höre zu, bevor ich gestalte. Meine Konzepte entstehen aus echtem Verständnis für Dein Unternehmen – nicht aus Schablonen. Jedes Projekt ist maßgeschneidert, mit Liebe zum Detail und dem Blick fürs große Ganze.

Warum sollte der Gesprächspartner sich für Dich entscheiden?

Weil ich Kreativität und Zuverlässigkeit unter einen Hut bringe. Bei mir bekommt man nicht nur schöne Bilder, sondern wirksame Kommunikation, die spürbar Wirkung zeigt.

Was wäre eine gute Empfehlung für Dich?

Eine gute Empfehlung ist ein Unternehmer oder eine Organisation, die Wert auf ein professionelles, einheitliches Erscheinungsbild legt und ihre Kommunikation auf das nächste Level bringen möchte. Ebenso sind Werbeagenturen, die mit Freelancern zusammenarbeiten, wertvolle Empfehlungspartner für mich.

Was ist Dein Big Fish?

Die komplette Markenentwicklung – vom Logo und Corporate Design über Website bis hin zur begleitenden Werbekampagne.

Ich suche insbesondere den Kontakt zu:

Unternehmern, Marketingverantwortlichen, Event-Organisatoren, Vereinen – besonders in den Bereichen Sport, Kultur und Lifestyle – sowie Werbeagenturen, die Lust haben, Botschaften klar in den Wind zu setzen und volle Fahrt aufzunehmen.





DEIN FEEDBACK

Wir hoffen, du hattest eine großartige Zeit beim diesjährigen **BNI-Segeln** – mit spannenden Begegnungen, neuen Kontakten und unvergesslichen Momenten an Bord.

Damit wir zukünftige Segel-Events noch besser auf deine Wünsche und Bedürfnisse abstimmen können, erhältst du in den nächsten Tagen **eine persönliche E-Mail** mit einem Link zu unserem **Online-Fragebogen**.

Dein Feedback ist für uns enorm wertvoll:

Es hilft uns, Organisation, Programm und die gesamte Erfahrung für alle Teilnehmer zu optimieren – egal ob es um die Wahl der Segelrouten, die Verpflegung an Bord oder die Networking-Möglichkeiten geht. Bitte nimm dir **nur wenige Minuten** Zeit und teile uns deine Meinung und Anregungen mit. Mit deinem Beitrag hilfst du uns, das BNI-Segeln noch erfolgreicher zu gestalten – und sicherzustellen, dass jeder Törn ein echtes Highlight wird.

Vielen Dank im Voraus für deine Unterstützung und deine wertvollen Impulse. Wir freuen uns schon jetzt, dich bald wieder bei einer unserer Segelveranstaltungen an Bord zu begrüßen!



AUSBLICK AUF 2026

Nach dem Törn ist vor dem Törn! Schon jetzt könnt ihr euch den Termin für das nächste **BNI-Segeln** vormerken: **3. bis 10. Oktober 2026**

Der genaue Segelort steht noch nicht fest – doch wir haben einige spannende Optionen im Blick wie zum Beispiel:

- **Lefkas (Griechenland)** – das Ionische Meer mit seinen traumhaften Buchten, kurzen Distanzen und entspannten Hafenmanövern. Perfekt für Genuss-Segler und Liebhaber mediterraner Küche.
- **Menorca (Balearen)** – charmant, etwas ruhiger als Mallorca, mit malerischen Naturhäfen und kristallklarem Wasser.
- **Kos oder Rhodos (Griechenland)** – das Dodekanes-Archipel mit viel Sonne, lebendigen Hafenorten und geschichtsträchtigen Inseln.
- **Sizilien (Italien)** – faszinierende Mischung aus italienischem Lebensgefühl, aktiven Vulkanen und kulinarischen Höhepunkten.

Bei der Auswahl achten wir auf **faire Hafen- und Liegegebühren, gute Erreichbarkeit** und einen **Segelrevier-Schwierigkeitsgrad**, der für alle Crews machbar ist – vom Einsteiger bis zum erfahrenen Skipper.

Wir freuen uns auch über eure **Ideen und Vorschläge**! Schreibt uns, welche Reviere euch reizen – und vielleicht setzen wir 2026 gemeinsam Kurs dorthin. Egal, wohin die Reise geht: Es wird wieder eine Woche voller **Segelspaß, Networking und unvergesslicher Momente**!

ÜBERSICHT DER BOOTE

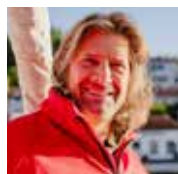
Ohne die Skipper wäre das BNI-Segeln schlichtweg nicht möglich.
Sie leben aktiv: „Wer gibt gewinnt.“

Und ganz ehrlich: Sie sind die stillen Helden im Hintergrund, deren Expertise und Einsatz uns die Freiheit geben, die Schönheit des Segelns und die Freude am Miteinander in vollen Zügen zu genießen. Ihr Beitrag verdient höchste Anerkennung und tiefen Dank.

Herzlichen Dank an alle Skipper, die das BNI-Segeln möglich machen!



ANNA
Joachim Berendt
+49 172 5956272



CELINE
Urs Neeser
+41 789 128205



DESTINY
Pierangelo Lancianesi
+41 763 856011



ELSA
Heiko Kern
+49 172 5771080



INDRA
Harald Kotterer
+43 699 12811423



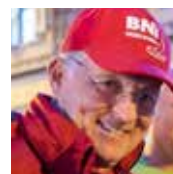
IRINI
Wolfgang Hentschel
+49 171 2015861



JOLIE
Stefan Nienaber
+49 173 9604847



KAYLEIGH
Thomas Bauer
+43 676 6514131



MYSTIC BLUE
Gerhard Nickl
+43 664 1266366



NN
Dirk Schink
+49 170 4887777



PSARA
Dr. Urs Vogler
+49 172 4263463



PAXOS
Hanno Fecke
+49 160 99638012



SEA YOU
Wolfram Wiedenbeck
+49 221 99209326



SEGELTHEORIE-TEST

Hier ist ein aktualisierter Segeltheorie-Test für moderne Chartercrews. Nutzt ihn zur Vorbereitung, zur Unterhaltung an Bord oder zur Wissensaufrischung während ruhiger Segelphasen. Die Lösungen findest du ganz am Ende – bitte erst nach dem Test nachsehen!

1. Was versteht man unter dem Begriff „Kiel“?

- a) Das obere Ende des Mastes
- b) Das Ruder des Bootes
- c) Die tragende Struktur unterm Boot
- d) Ein Teil des Segels

2. Welche Funktion hat das Großsegel?

- a) dient der Stabilität des Bootes
- b) sorgt für Vortrieb durch den Wind
- c) hilft beim Steuern des Bootes
- d) dient als Schutz vor Sonne/Regen

3. Was bezeichnet man als „Wende“?

- a) Drehung mit Heck durch den Wind
- b) Drehung mit Bug durch den Wind
- c) Anlegen an einem Steg
- d) Einholen der Segel

4. Was ist der „Bug“ eines Bootes?

- a) Hinteres Ende
- b) Seite
- c) Vorderes Ende
- d) Mitte des Bootes

5. Wie nennt man das Seil, mit dem das Großsegel hochgezogen wird?

- a) Schot
- b) Fall
- c) Dirk
- d) Reffleine

6. Was bedeutet der Begriff „Luv“?

- a) Dem Wind abgewandte Seite
- b) Dem Wind zugewandte Seite
- c) Richtung, in die das Boot fährt
- d) Richtung, aus der das Boot kommt

7. Was ist eine „Fock“?

- a) Ein kleines Vorsegel
- b) Ein großer Teil des Mastes
- c) Ein Ankertyp
- d) Ein Ruderinstrument

9. Was ist ein „Trimaran“?

- a) Boot mit drei Masten
- b) Boot mit drei Rümpfen
- c) Boot mit drei Segeln
- d) Boot mit drei Kielen

11. Was ist ein „Aufschießer“?

- a) Manöver zum Abbremsen
- b) Manöver zum Beschleunigen
- c) Beidrehen
- d) Ankern

13. Was ist ein „Halbwindkurs“?

- a) Wind von vorne
- b) Wind von hinten
- c) Wind von der Seite
- d) Wind schräg von vorne

15. Was ist Krängung?

- a) Neigung durch Winddruck
- b) Geschwindigkeit
- c) Kieltiefe
- d) Richtung zum Wind

8. Wie nennt man die dem Wind zugewandte Seite eines Bootes?

- a) Luv
- b) Lee
- c) Steuerbord
- d) Backbord

10. Was versteht man unter einer „Halse“?

- a) Drehung um 180 Grad
- b) Drehung mit Heck durch den Wind
- c) Beidrehen
- d) Ankern

12. Wie nennt man die Position gegen den Wind ohne Fahrt?

- a) Am Wind
- b) Vor dem Wind
- c) In den Wind
- d) Halbwind

14. Unterschied zwischen Halse und Wende?

- a) Halse = Bug durch Wind
- b) Halse = Heck durch Wind
- c) Beide gleich
- d) Halse nur bei starkem Wind

16. Wie wird bei Rollgroß gerefft?

- a) Einrollen in Mast oder Baum
- b) Segel wechseln
- c) Mast absenken
- d) Schot kürzen

17. Wichtigste Sicherheitsausrüstung?

- a) Signalraketen
- b) Schwimmwesten
- c) Rettungsring
- d) Feuerlöscher

19. Person über Bord – was tun?

- a) Kurs beibehalten
- b) Motor starten
- c) Aufschießer und Rettung
- d) Anker werfen

21. Was ist ein „Fender“?

- a) Teil des Segels
- b) Schutzkissen Boot/Steg
- c) Navigationsinstrument
- d) Teil des Motors

23. Wann hat ein Segelboot Vorfahrt?

- a) Kommt von Backbord
- b) Kommt von Steuerbord
- c) Amwindkurs
- d) Segel, kein Motor

25. Verhalten bei Wetterumschwung?

- a) Segel einholen
- b) Reffen & Kurs halten
- c) Segel setzen
- d) Anker werfen

18. Ausweichregel auf See?

- a) Größeres Boot hat Vorfahrt
- b) Segelboot vor Motorboot
- c) Backbordbug weicht
- d) Steuerbordbug weicht

20. Was bedeutet ein rotes Licht?

- a) Gefahr
- b) Vorfahrt
- c) Weicht aus
- d) Steuerbordseite

22. Wann wird gerefft?

- a) Windstärke, Bootstyp, Crew-Erfahrung
- b) Bootsgeschwindigkeit
- c) Segelgröße
- d) Kursrichtung

24. Was ist ein „Lifebelt“?

- a) Sicherheitsgurt
- b) Rettungsring
- c) Ausrüstungssicherung
- d) Ankerseil

26. Was ist eine Seekarte?

- a) Wasserstraßen
- b) Windrichtungen
- c) Tiefen & Navigation
- d) Wetterkarte

27. Wie wird Wind gemessen?

- a) km/h
- b) mph
- c) Knoten
- d) m/s

29. Was misst die Tiefe unter dem Kiel?

- a) Lot
- b) Kompass
- c) Echolot
- d) Anker

31. Funktion des Baumniederholers?

- a) Segel setzen
- b) Großbaum nach unten
- c) Steuern
- d) Mast stützen

33. Welche Farben zeigen ein Segelboot an?

- a) Grün/Rot
- b) Blau/Gelb
- c) Weiß/Blau
- d) Grün/Weiß

35. Welcher Kanal für Notruf?

- a) 6
- b) 9
- c) 16
- d) 72

28. Was ist ein Barometer?

- a) Windmesser
- b) Luftdruckmesser
- c) Feuchtemesser
- d) Tiefenmesser

30. Was ist Reffen?

- a) Setzen
- b) Einholen
- c) Verkürzen
- d) Lockern des Segels

32. Ende des Segels am Großbaum?

- a) Kopf
- b) Schothorn
- c) Hals
- d) Achterliek

34. Wie lautet der internationale Notruf?

- a) Mayday
- b) SOS
- c) Hilfe
- d) Panpan

36. Was ist ein „Pan Pan“-Ruf?

- a) Routine
- b) Dringlichkeit ohne Lebensgefahr
- c) Sicherheitsmanöver
- d) Wetter

37. Aufgabe des Navigators?

- a) Großsegel bedienen
- b) Proviant führen
- c) Route & Navigation
- d) Crew-Kommunikation

39. Was macht der Smutje?

- a) Route planen
- b) Sicherheit
- c) Kochen
- d) Elektrik

41. Wozu dient ein Bugstrahlruder?

- a) Stabilität
- b) Manövrieren im Hafen
- c) Kurs halten
- d) Ersatz für Hauptruder

43. Was muss beim Entleeren des Fäkalientanks beachtet werden?

- a) Nur in Küstennähe
- b) Nie leer fahren
- c) Nur außerhalb der 3-Meilen-Zone
- d) Immer bei Hafenmanöver

45. Worauf muss man beim Außenborder achten?

- a) Segelstellung
- b) Kraftstoffversorgung & Kühlung
- c) Windrichtung
- d) Wellenhöhe

38. Wofür ist der Schiffsingenieur zuständig?

- a) Wetter
- b) Technik an Bord
- c) Essen
- d) Deck reinigen

40. Was ist beim Setzen einer Rollfock zu beachten?

- a) Vollst. eingerollt vor dem Setzen
- b) Wie Stagreiter setzen
- c) Nur bei starkem Wind
- d) Vorstag entlasten

42. Wofür dient der Fäkalientank?

- a) Trinkwasserspeicher
- b) Sicherheitsventil
- c) Toilettenabwässer speichern
- d) Benzin lagern

44. Was ist ein Dinghi?

- a) Notsegel
- b) Beiboot
- c) Segel für Sturm
- d) Ankerleine

Hier findest du die richtigen Antworten zum SEGELTHEORIE-TEST

1c, 2b, 3b, 4c, 5b, 6b, 7a, 8a, 9b, 10b, 11a, 12c, 13c, 14b, 15a, 16a, 17b, 18c, 19c, 20c, 21b, 22a, 23d, 24a, 25b, 26c, 27c, 28b, 29c, 30c, 31b, 32b, 33d, 34a, 35c, 36b, 37c, 38b, 39c, 40a, 41b, 42c, 43c, 44b, 45b



EIN PAAR TIPPS: SEGEL SETZEN UND BERGEN

Auf die Reihenfolge achten

Bei den meisten Yachten gilt als Faustregel für die Reihenfolge der Segel: beim Setzen erst das Groß, beim Bergen erst die Genua. Oder anders: das Großsegel zuerst und zuletzt. Das hat mehrere Gründe: Ist die Yacht mit einer Rollgenua ausgestattet ist deren Handhabung deutlich einfacher als die des Großsegels. Wenn also etwas beim Setzen des Groß hakt oder klemmt, muss man sich nur um dieses Segel kümmern und hat nicht noch ein zweites im Wind knattern.

Beim Rollgroß gewusst wie:

Ein Rollgroß im Mast ist die ideale Wahl für ein schnelles und sicheres Handling beim Segeln. Die Vorteile sind klar: Das Segel lässt sich einfach setzen, bergen und reffen. Nach einem Törn musst du das Segel nicht mühsam auftuchen oder einpacken – es rollt sich selbst im Mast ein und ist sofort verstaut.

So rollst du das Rollgroß richtig ein

Ein gut aufgerolltes Großsegel lässt sich später problemlos wieder ausrollen. Du solltest so wenig Fahrt wie möglich im Schiff haben. Zum Einrollen hast Du idealerweise einen 90 Grad Winkel zwischen Mast und Baum. Damit das Rollgroß faltenfrei bleibt, solltest du den Baumniederholer dicht setzen und gleichzeitig Spannung auf der Ausholer-Leine halten. Nimm dir beim Einrollen Zeit, um Faltenbildung zu vermeiden – das erleichtert das spätere Ausrollen erheblich.

Der richtige Winkel beim Einrollen

Zunächst drehst du das Boot in den Wind, dann fällst du ein paar Grad ab. Warum? Wird das Großsegel im Mast entgegen dem Uhrzeigersinn aufgerollt, fallen wir nach Backbord ab. Damit bleibt das Segel beim Rollen von der Mastkante frei. Sollte es im Uhrzeigersinn aufgerollt werden, fallen wir entsprechend ein paar Grad nach Steuerbord ab.

Das Rollgroßsegel ausrollen

Das Ausrollen funktioniert fast genauso wie das Einrollen, nur in umgekehrter Reihenfolge (für das spätere Einrollen solltest Du Dir anschauen ob das Großsegel später im Uhrzeigersinn oder entgegen dem Uhrzeigersinn aufgerollt wird).

Wichtig ist, dass du den Baumniederholer fiers, damit der Baum beim Ausrollen steigen kann. Danach kannst du das Segelprofil über die Unterliekspannung und den Baumniederholer perfekt einstellen.

Manöver-Tipps Rollgroßsegel

- Das Unterliek nicht so dicht trimmen wie bei Standard-Segeln
- Zügig arbeiten, um das Tuch nicht unnötig lange killen zu lassen

Reffen des Rollgroßes

Das Reffen ist ebenso einfach wie das Einrollen, nur eben teilweise. Achte darauf, das Segel auf dem richtigen Bug zu reffen, um ein Verklemmen zu vermeiden. Moderne Rollgroßsegel haben oft Markierungen, die dir die besten Reffpositionen anzeigen.



INTERVIEW MIT HANNO FECKE

Netzwerker, Coach, Möglichmacher auf See

Ein Anruf aus Österreich, ein „Segelverrückter“ am anderen Ende der Leitung – und Hanno Fecke war sofort begeistert. Heute ist er einer der zentralen Köpfe hinter dem BNI-Segeln, das Business, Coaching und Teamgeist auf dem Wasser vereint.

Hanno, wie hat das alles angefangen?

„2022 erzählte mir ein Kollege von einem geplanten BNI-Segel-Event in Österreich. Kurz darauf sprach ich mit Harald Kotterer – und war sofort Feuer und Flamme. Die Idee, Segeln, Netzwerken und Persönlichkeitsentwicklung zu verbinden, hat mich sofort gepackt.“

Was macht für dich den Reiz des BNI-Segelns aus?

„Es ist mehr als ein Event – es ist ein Experimentierraum. Auf dem Wasser treten Themen zutage, die man an Land gerne überspielt: Verantwortung, Führung, Unsicherheit – aber auch Kreativität und Zusammenhalt. Ich springe während des Törns oft von Schiff zu Schiff und biete spontane Schnuppercoachings an. Das öffnet Türen zu Gesprächen auf einer anderen Ebene.“



Eine Szene in Kroatien ist mir besonders im Kopf geblieben: Ein Skipper hatte sich mit seinem Schiff so in den Leinen verfangen, dass nichts mehr ging. Er bat um Hilfe – ohne falschen Stolz. Wir blieben ruhig, beobachteten – und plötzlich löste sich alles wie von selbst, nur durch eine kleine Gewichtsverlagerung.

Genau das ist Coaching: Manchmal genügt ein Perspektivwechsel, und alles kommt ins Fließen. In diesem Fall war es sicher ein Glücksfall – doch in seiner Funktionsweise erlebe ich genau diesen Effekt im Coaching immer wieder. Wenn man aufhört zu kämpfen, hinschaut und vertraut, entstehen oft ganz von selbst neue Lösungen.“

Wie passt das zu deinem beruflichen Hintergrund?

„Ich war über zehn Jahre Geschäftsführer verschiedener deutscher Messegesellschaften. Große Veranstaltungen, Organisation und Verantwortung – das ist mein Metier. Das BNI-Segeln ist ehrenamtlich, aber professionell organisiert. Hier kann ich meine Erfahrung einbringen und gleichzeitig Begegnung und Entwicklung ermöglichen.“

Dein Coaching-Schwerpunkt?

„Mindset. Ich begleite Menschen in Veränderungsprozessen – beruflich, persönlich, unternehmerisch. Es geht um Klarheit, Entscheidungen, neue Wege. Auf dem

Meer ist das besonders kraftvoll: Man kann nicht alles kontrollieren – aber man kann steuern.“

Was bedeutet Netzwerken für dich – besonders auf See?

„Netzwerken beim BNI-Segeln ist kein Visitenkartentausch. Es ist echter Austausch. Manche leben ‚Wer gibt, gewinnt‘, andere suchen Impulse, Partner oder Kunden. Diese Vielfalt macht es besonders – und oft entstehen daraus langfristige Kooperationen. Ob entspannt auf dem Vorschiff oder konzentriert beim Netzwerk-Dinner – beides hat seinen Platz. Entscheidend ist die Offenheit.“

Wer hat dich besonders beeindruckt?

„Ganz klar: Harald Kotterer und Jörg Friebe. Harald beeindruckt mich mit seiner visionären Kraft und Umsetzungskompetenz – er ist der Motor des Projekts, von der Revierauswahl bis zur Koordination aller Beteiligten.“



Jörg bringt als Führungskräftetrainer seine Erfahrung in Lern- und Entwicklungsprozessen auf dem Segelboot ein. Er verantwortet das Skippermanagement und sorgt dafür, dass Skipper und Crews nicht nur sicher arbeiten, sondern auch als Teams wachsen. Seine Business-Trainings an Bord ergänzen mein Coaching ideal – fachlich wie menschlich.



Ohne Harald, Jörg und unser engagiertes Unterstützerteam wäre dieses Event in dieser Qualität nicht möglich. Sie alle bringen nicht nur Kompetenz, sondern Herzblut mit.“

Und wie sieht die Zukunft aus?

„Unsere Vision – ursprünglich Haralds Traum – sind 60 Yachten, 300 Teilnehmende, internationale Reviere – von Griechenland bis Skandinavien, von der Karibik bis Kroatien. Aber immer mit einem Ziel: Business generieren. Für alle, die mithelfen, für alle, die dabei sind.“

Letzte Frage: Warum sollte man mitsegeln?

„Weil du auf See anders denkst, anders handelst – und Klarheit gewinnst. Wer Business mal ganz anders erleben will, ist hier richtig. Aber Vorsicht: Es könnte dein Denken über Netzwerken für immer verändern.“

Ist das nicht auch eine Menge Arbeit?

„Ja – mehr, als viele denken. Es beginnt mit der Törnplanung, der Auswahl geeigneter Routen, Häfen und Locations. Dann die Eventplanung – von gemeinsamen Abendessen bis zu spontanen Formaten an Bord. Marketing, Teilnehmergewinning, Troubleshooting – und das Scouting vor Ort, um die besten Plätze zu finden. Selbst dieses Törnbook ist Teil dieser Arbeit – in Redaktion und Produktion.“

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?
Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?
Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?
Und wann führen Sie das Gespräch?

POWER 1-2-1:

Das Power 1-2-1 dauert in der Regel nicht länger als 20 Minuten (pro Person 10 Minuten). Bitte zeige hier eine hohe Zeitverantwortlichkeit. Dein Gesprächspartner wird es Dir danken. Bitte schreibe mit und sammle Deine Gesprächsaufzeichnungen.

1. Datum _____ 2. Beginn _____ 3. Ende _____

4. Name _____ 5. Firma _____

6. Berufskategorie

7. Was sind Ihre Kernkompetenzen (Hauptprodukte/Dienstleistungen)?

8. Was ist Ihr Alleinstellungsmerkmal (USP) / Ihr wichtigstes Verkaufsargument?

Warum sollen andere ausgerechnet Ihre Produkte kaufen bzw. Ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen?

9. Welche Firma aus welcher Branche wäre ein guter Kunde für Sie?

10. Wie könnte ich Sie bei meinen Kontakten ins Gespräch bringen?

Was wäre ein guter Aufhänger oder Einstieg?

11. Mit welcher Aktion unterstützen wir uns gegenseitig in den nächsten 24h?

12. Wer ist Ihr nächster Power 1-2-1 Gesprächspartner?

Und wann führen Sie das Gespräch?

GLOSSAR

Abfallen – 78	Mensch über Bord – 83
Abschlussabend – 42	Monika Thielke – 130
Abschlussfrühstück – 42	Morgenimpuls – 39
AIS – 112	Navigator/in – 59
Anluven – 78	Netzwerk-Dinner – 41
Antipaxos – 27	Netzwerkfrühstück – 42
Auf Kurs – 60	Notruf – 50
Backbord – 78	Paxos – 24
Beaufort – 82	Persönliche Weiterentwicklung – 40
Business- & Persönlichkeits-Coaching – 40	Petriti – 28
Check-In – 15	Programmübersicht – 38
Crew-Einladungen – 40	Reffen – 145
Crew-Zwischen-Reflexion – 39	Reinhard Kern – 132
Deckshand / Segelführung – 56	Reisen & Erleben – 128
ECDIS – 112	Rezepte – 98
Erwin Hinterleitner – 122	Rollensystem an Bord – 56
Fall – 78	Rollgroßsegel – 145
Flottillenführungsteam – 119	Rosa U-Boot – 91
Fock – 78	Schiffsingenieur/in (Technik) – 62
Gaios – 24	Schoten – 78
GMDSS – 48	Seemannschaft – 76
Gouvia – 14	Segelfachbegriffe – 78
GPS – 111	Segelkommandos – 88
Griechisch für Touristen – 37	Segeln und Coaching – 120
Großsegel – 78	Segeltheorie – 85
Halber Wind – 87	Sextant – 110
Halse – 89	Skipper-Meeting – 39
Hanno Fecke – 120	Speed Dating – 38
Heidi Czerwonka – 124	Stagen – 79
Hoch am Wind – 86	Steuerbord – 18
Jörg Friebe – 126	Storytelling – 93
Kirsten Krause – 128	Vorsegel – 78
Kombüsenchef/in – 65	Wachführer/in – 68
Koordinator/in (Rollen) – 71	Wanten – 79
Korfu – 14	Wende – 88
Funkkanäle – 119	Windstärke – 82
Lee – 78	Wunsch – 78
Luv – 78	Wünschen – 80



Text und Inhalt:

Hanno Fecke, www.segeln-und-coaching.de mit freundlicher Unterstützung
von der griechischen Zentrale für Fremdenverkehr und von ChatGPT

Design & Final Touch:

Reinhard Kern – [artistkern Kreativagentur, www.artistkern.at](http://www.artistkern.at)

Fotos: Pixabay.com / Frank-Metzemacher (Metze-Media) / Hanno Fecke / Harald Kotterer
Miriam Castle-Weiss / Claudia Endres / Privat



www.bni-segeln.com