

# Segeln auf Törn

## *Kielyachten von 7-14 m*

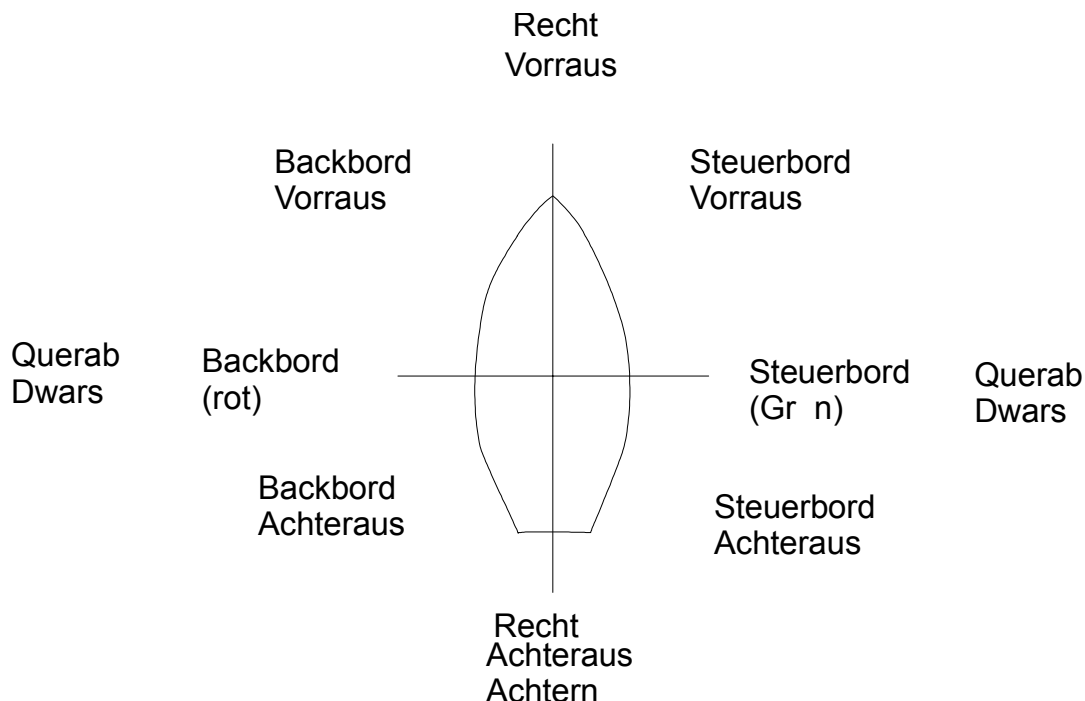
### 1 Einleitung

Dieses Skript ist eine Zusammenfassung von kurzen Erklärungen und Regeln, um die Durchführung eines gemeinsamen Törns zu erleichtern. Es ist für Leute gedacht, die einfach nur mal einen Törn mitsegeln wollen und noch keine Erfahrung haben. Wenn Du das willst, wird es Dein Skipper aber toll finden, wenn Du schon einiges weißt. Deshalb möchte ich hier kurz das Wichtigste erklären. Die Yachten, auf denen wir segeln sind Fahrtenschiffe die sich durch leichte Bedienbarkeit und Sicherheit auszeichnen. Fahrtenkatamarane und Regattayachten benötigen oft eine aufwendigere Bedienung.

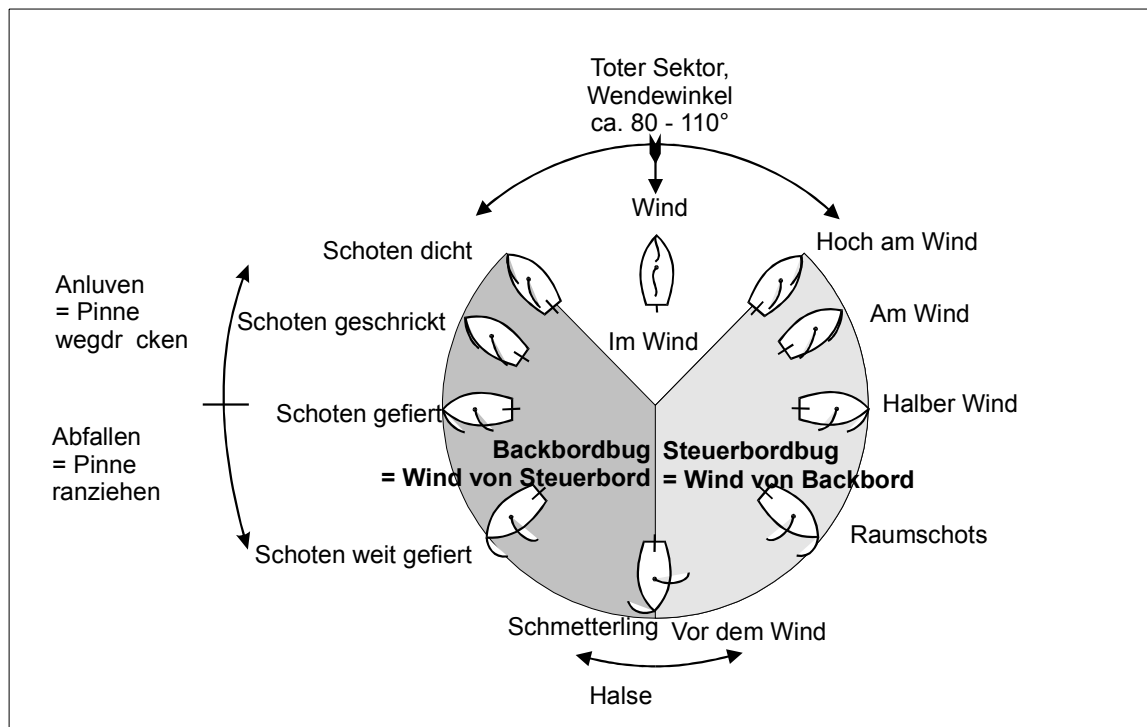
### 2 Begriffe

Beim Segeln gibt es einige Fachbegriffe, welche die Bedienung des Bootes vereinfachen, da sie kurz und knapp eine präzise Beschreibung der Verhältnisse ermöglichen, aber erst einmal gelernt werden wollen. Deshalb hier eine Übersicht.

#### 2.1 Richtungen auf das Boot bezogen



## 2.2 Richtungen auf den Wind bezogen



## 2.3 Fachwörter

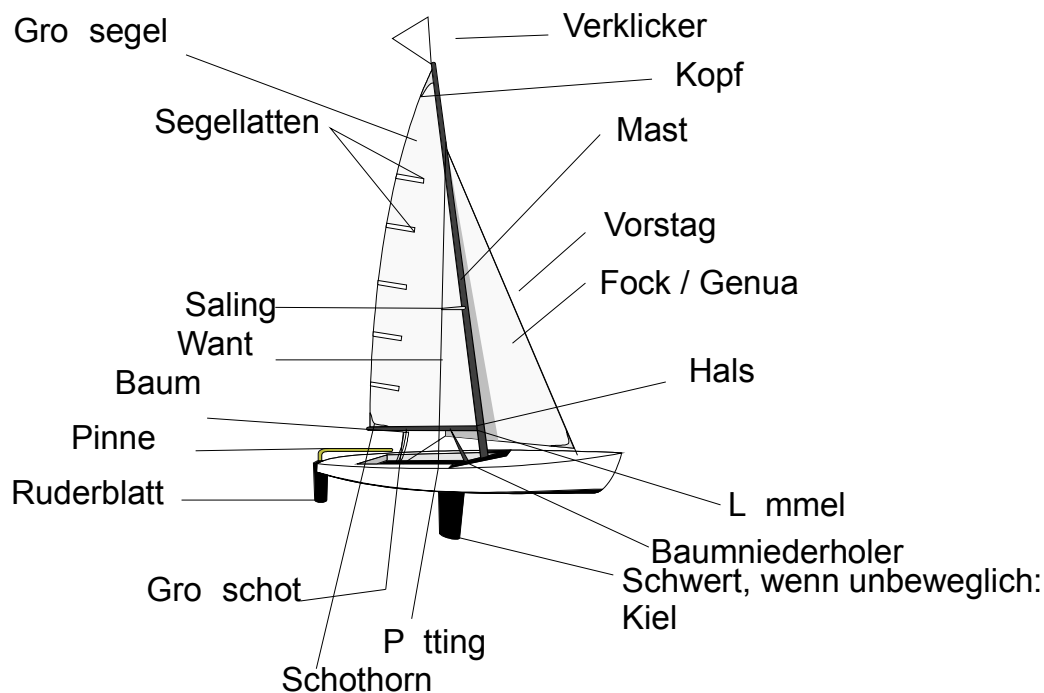
Begriff	Bedeutung
abfallen	Vom Wind wegdrehen
Achterleine	Leine, die das Boot nach achtern hält
Achterstag	Drahtseil, welches den Mast nach achtern hält
anluven	zum Wind hindrehen
Aufkommen	Die Ruderlage nach Einleitung der Drehung wieder reduzieren
Aufschießer	Das Boot durch eine Drehung in den Wind stoppen
Auftuchen	Ein Segel auf dem Baum ordentlich falten
Auge	Eine Schlaufe in einer Leine oder anderem
Ausreiten	Aufrechterhalten des Bootes durch Hinauslehnen nach Luv, dazu sind im Bootsboden oft (hoffentlich) solide Gurte befestigt, die den Füßen Halt geben
Außenborder	Motor, der nachträglich ans Heck geschraubt werden kann
Back	1. ein Segel steht back, wenn der Wind von der falschen Seite hineinbläst 2. Tisch, deshalb Backschaft = Küchendienst
Backbord	Links, auf die Fahrtrichtung des Schiffes bezogen
Backskiste	Stauraum, der durch Klappen vom Cockpit aus zugänglich ist
Bändsel	Kurzes Tau zum verzurren (festbinden) von Ausrüstung, auch Zeising genannt
Bake	Auf Land aufgebautes Sichtzeichen
Baum	Alurundprofil am Unterliek (Unterkante) des Großsegels
Baumniederholer	Talje, die den Baum nach unten hält
Beaufort (Bft)	Maßeinheit zur Bestimmung der Windstärke, ab 7 Bft sollte nicht mehr gesegelt werden
belegen	Ein Tau mit einem Knoten, auf einer Klampe oder in einer Klemme befestigen
Bilge	tiefster Punkt eines Bootes, wo sich das Wasser sammelt; natürlicher Stauraum für Konserven; Anbringungsort der Bigepumpe
Block	Rolle mit Gehäuse, die Rolle ohne Gehäuse heißt Scheibe
Bö	Windstoß
Boje	auf Grund befestigter Schwimmkörper zum Festmachen oder zur Markierung
Bootshaken	Haken auf langer Stange, um bei Manövern weiter an Leinen und Poller zu kommen
Box	Liegeplatz aus 2 Pollern, die, eine Bootslänge vom Steg entfernt, die Achterleinen halten

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung</b>
Bucht	Ein haarnadelförmiges Gebilde in einer Leine, Ausgangsstadium für diverse Knoten
Bug	Vorderende des Bootes
Buhne	Steinwall, senkrecht zum Ufer ins Wasser ragend
Patenthalse	unbeabsichtigte Halse, gefährlich
Bullenstander	Leine von der Baumnock (hinteres Ende des Baumes) nach vorne, um das Übergehen des Baumes bei einer Patenthalse zu verhindern
Choke	Starthilfe für Außenborder, sofort nach dem Anspringen des Motors wieder in Ruhestellung
Cockpit	vertiefter Aufenthaltsraum für die Mannschaft
durchsetzen	Ein Fall straff spannen
Cunningham	Vorliekstrecker, Strafft das Vorliek (=Vorderkante) eines Segels
Curryklemme	Klemme zum Belegen von Tauwerk mit zwei beweglichen Backen, zwischen die die Leine gezogen wird; zum Lösen Leine nach oben reißen
Decca	Funknavigationssystem, Genauigkeit tags: 0,5 sm; nachts 2 sm; Dämmerung: keine
Dirk	Leine, welche den Baum hält
einpicken	Den Karabiner des Lifebelts einhaken
Ende	Der nautisch korrekte Ausdruck für ein Seil
Fall	Leine zum Setzen der Segel
Fender	Polster zum Schutz des Rumpfes beim Längsseitsliegen, meist aus PVC und aufblasbar
Festmacher	Leine zum Befestigen des Bootes an seinem Liegeplatz
fieren	eine Leine kontrolliert lose geben
Fock	Vorsegel
Genua	großes Vorsegel, welches das Großsegel überlappt
Geschlagenes	gedrehtes Tauwerk
Tauwerk	
GPS	Satellitennavigationssystem Genauigkeit ca. 100 m
Halse	Das Heck des Bootes durch den Wind drehen, bei starkem Wind gefährlich
Heck	Der hintere Teil eines Bootes
holen / dichtholen	Eine Leine strammziehen
Holepunkt	Umlenkblock für die Fock, ist zum Trimmen des Segels meist verschiebbar
Kammklemme	Eine Klemme, bei der das Tauwerk zwischen den geriffelten Seitenteilen gehalten wird
Kiel	Hauptlängsträger des Bootes; auch feste Flosse mit Ballast unter dem Boot
Kielschwein	Verstärkung des Kiels. Bitte nicht füttern!
killen	Das Flattern des Segels im Wind, gekillt wird dabei auf Dauer das Segel oder mit etwas Pech Teile der Besatzung (nur bei Yachten)
Klampe	T- förmige Vorrichtung zum Belegen von Leinen
Klar Schiff	Das Boot zu einem Manöver klar machen
Kopfschlag	Das Beenden des Belegens auf einer Klampe, so daß sich das lose Ende der Leine nicht wieder abwickeln kann
Krängen	Schrägliegen eines Bootes durch Windeinfluß
Kreuzknoten	Knoten zum Verbinden zweier gleicher Leinen
Lee	Die dem Wind abgewandte Seite, auf der sich der Baum des gesetzten Großsegels befindet
Leine	besserer Ausdruck für ein Seil, auch Ende genannt
Liek	Kante des Segels: Vorne, unten und achtern; beim Gaffelsegel (Valk) auch oben
Liekbändsel	Bändsel im Achterliek eines Segels; Damit läßt sich Flattern Verhindern
Lifebelt	Gurtgeschir, mit dem man sich mittels einer Lifeline mit Karabiner am Boot sichern kann
Log	Geschwindigkeitsmesser, oft mit Schaufelradgeber, daher empfindlich auf Verschmutzung
Logbuch	Tagebuch eines Schiffes, dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungsstück
Lot	Tiefenmesser, zeigt meist Tiefe unter Geber, d.h. zu wenig. Seit das Gerät justierbar ist, zeigt es irgendeine Tiefe
Lümmel	Das Gelenk, welches den Baum am Mast befestigt
Luk	Oberlicht im Deck eines Bootes
Luv	Die dem Wind zugekehrte Seite; da wo der Großbaum nicht ist
Mast	Ich glaube das weiß jeder
Mole	Schutzmauer um einen Hafen gegen Seegang
Mooring	Ankerleine auf Grund eines Hafens zum Festmachen, wird mit Hilfsleine auf den Steg geführt oder von Boje gehalten, im Deutschen auch Muring
Navi	Navigationsplatz in der Nähe des Niedergangs, keine Ablage für persönlichen Schrott, bitte nichts drauf trinken, Position des Elektro- Schaltbrettes
Niedergang	Treppe oder Leiter in die Kajüte

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung</b>
Nock	Das Ende einer Spiere, z.B. des Baumes (Bei der Gaffel: Piek)
Paddel	Gerät aus Holz oder Alu/Kunststoff zum Fortbewegen eines Bootes bei Flaute oder defektem Motor. Macht schlank
Pahlstek	Knoten, der sehr zuverlässig ein Auge, das sich nicht zuzieht, bildet
Pantry	Kochgelegenheit, Küche wäre größer
Persenning	Abdeckplane auf einem Boot
Pier	auch Kai, Mauer zum Festmachen eines Schiffes
Pinne	Hebel zur Bedienung des Ruders niederl. Großer Erdnagel zum Festmachen an Wiesen
Pinnenausleger	Drehbare Verlängerung der Pinne, ermöglicht das Ausreiten
Poller	Pfahl zum Festmachen eines Bootes
Pütting	Verbindung zwischen Rumpf und Want
Pütz	Eimer oder ein ähnliches Gerät zum Wasserschöpfen
raumen	Der Wind dreht weiter nach achtern
reffen	Segelfläche reduzieren
Rein Schiff	Ein Schiff gründlich sauber machen
Rhe /Ree	Ruderkommando bei der Wende
Ruder	Steuer eines Bootes, nicht das Ding zum „Rudern“, das ist bei Seeleuten ein Riemen und diese Art der Fortbewegung nennt sich pullen
Ruderblatt	Der Unterwasserteil des Ruders
Ruderkopf	Das Teil zwischen Pinne und Ruderblatt
Rumpf	Der Körper des Bootes
Rund achtern	Ruderkommando beim Halsen
Saling	Spreize am Mast welche die Wanten vom Mast abspreizt. Hier sind auch die Flaggleinen befestigt
Salon	Aufenthaltsraum mit „großem“ Tisch in der Mitte der Yacht
Schapp	Schrankoder Fach auf einem Boot, immer zu klein
Schäkel	Metallteil, um Leinen und Blöcke lösbar zu verbinden 1. Schraubschäkel, D-förmig 2. Schnappschäkel, schnell lösbar mit Riegelbolzen 3. Fallschäkel mit Bajonettverschluß
Schot	Leine, um die Segel der Windrichtung anzupassen
Schotstek	Knoten zum Verbinden zweier ungleicher Leinen
Schott	Querwand im Schiff
schralen	der Wind dreht weiter nach vorne
Schwalbennest	Bord über der Koje, die einzige Gelegenheit Kleinkram griffbereit zu verstauen
Schwert	Bewegliche Platte unter dem Boot, um es am Abtreiben zu hindern
Seeventil	Absperrventil in allen Wasserleitungen des Schiffes, ist geschlossen wenn Hebel quer zum Schlauch steht 1. Kühlwassereinlaß des Motors 2. Toilette Zulauf und Ablauf 3. Ablauf von Waschbecken und Spüle 4. Weitere Seeventile müssen gesucht werden. Überprüfen, z.B. ob Dusche etc. vorhanden
Segellatte	Latte aus Kunststoff oder Holz, die das Achterliek versteift, verschwindet dauernd
Selftailer	Gezahnter Aufsatz auf selbstholenden Winschen, welcher die Schot sowohl zieht als auch belegt
Smeerreep	Leine, mit der beim Reffen das Achterliek auf den Baum gezogen wird
Spant	Querträger eines Boots
Spiere	Jedes Rundholz der Takelage außer dem Mast also Baum und bei der Valk-Jolle auch die Gaffel am oberen Ende des Großsegels
Spinnaker	Ballonförmiges Segel, das bei Wind von achtern auf schnellen Booten zusätzlich gesetzt wird
Spring	Ein Festmacher, der von Achtern auf dem Boot nach Vorn (Achtterspring) bzw. von Vorne auf dem Boot nach Achtern (Vorspring) läuft, um das Boot beim Längsseitliegen zu stabilisieren
Stag	Drahtseil, das den Mast nach vorne hält
Staken	Stange zum Anschieben des Bootes über den Grund
Steuerbord	Rechts, auf die Fahrtrichtung des Schiffes bezogen
Strecktau	Längs Deck gespanntes Tau zum Festhalten und einpicken des Lifebelts
stützen	Die Drehung eines Bootes durch Gegenruder beenden
Talje	Flaschenzug
Tampen	Da, wo das Ende aufhört, mit anderen Worten: das Ende eines Seiles

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung</b>
Tonne	große Boje
Toppnant	Leine zur vertikalen Kontrolle des Spinnakerbaumes
Traveller	Schiene, mit der sich die Großschot quer verschieben läßt
Trimm	Die Einstellung des Bootes 1. durch Justierung der Segel, 2. durch die Gewichtsverteilung in Längs- und Querrichtung. Als Gewicht ist die Mannschaft hervorragend geeignet
Trosse	Schwere Leine
Unterliekstrecker	Leine, die das Unterliek (Unterkante des Segels) strafft
Verklicker	Windrichtungsanzeiger auf dem Mast, oft kaputt oder vergessen, oder zeigt falsch
Verzurren	Ausrüstung sicher festbinden
Vorleine	Festmacher, der das Boot nach vorne hält
Vorpiek	Stauraum im Bug eines Bootes
Want	Drahtseil, das den Mast in Querrichtung und nach hinten hält, je nach Höhe am Mast Unter- und Oberwanten
Webeleinstek	Knoten zum Befestigen von Fendern
Wende	Drehen eines Segelbootes mit dem Bug durch den Wind
Wunsch	Nur in eine Richtung drehbare Trommel, die das Holen von Leinen erleichtert und dazu teilweise mit Kurbeln und Getriebe ausgestattet ist

## 2.4 Bootsteile



## 3 Verhalten

### 3.1 Auf dem eigenen Boot

#### Eine Hand für Dich, eine fürs Schiff

Das Segeln erfordert Disziplin. Das bedeutet, daß die Belange des Bootes Vorrang vor den eigenen Interessen haben. Da wir zu unserem Vergnügen segeln, also in eigenem Interesse, ist das jetzt nicht so tragisch wie es sich anhört. Der oder die Erfahrenste an Bord wird das Boot führen. Da der Titel Kapitän doch etwas leicht hochgestochen ist, hat sich für diese Funktion das Wort Skipper eingebürgert. Der Skipper / die Skipperin ist für alles und alle an Bord verantwortlich. deshalb solltest Du ihr/ihm die Arbeit etwas erleichtern und tun, was er /sie sagt. Segeln ist ein Teamsport und der Skipper/die Skipperin ist auf eure Mitarbeit angewiesen. In allen Fragen der Sicherheit hat er/sie das letzte Wort, insbesondere in Fragen,

wie der maximalen Windstärke, bei der gesegelt wird und ob Rettungswesten/Lifebelts zu tragen sind. Solche Entscheidungen müssen akzeptiert werden und zwar ohne zu maulen. Es macht keinen Spaß, beim Segeln die ganze Zeit in lange Gesichter zu gucken. Du solltest in der Lage sein, dich in eine Gruppe einzupassen, Gruppenentscheidungen mitzugestalten und die Ergebnisse mit Humor zu tragen.

Die Skipper sind gern bereit, Dir etwas zu erklären, wenn nicht gerade „Zustand“ an Bord ist. „Zustand“ sind die Situationen, wo alle der Meinung sind, 2 Hände zu wenig zu haben und Murphy's Law (Alles was schiefgehen kann, geht auch schief und das zum denkbar schlechtesten Zeitpunkt) sich in allen Punkten bewahrheitet. Wenn Du allerdings nicht fragst, wird keiner hinter dir herlaufen und dich anbetteln, dir etwas zeigen zu dürfen.

Jeder Mitsegler und jede Mitseglerin hat einen guten Teil Eigenverantwortung. Dazu gehört zum Beispiel das Sich-Festhalten. Auch sollten ausgemachte Treffpunkte und Zeiten eingehalten werden, um den Skipper nicht zu beunruhigen. Außerdem muß - besonders in Tidengewässern - oft ein Zeitplan eingehalten werden.

Wenn Du etwas tust und bist Dir nicht sicher, frage bitte. Du weißt gar nicht wie viele Boote schon wegen „fast richtigen“ Knoten abgetrieben wurden. Also bitte ehrlich sein!

Segeln kann oft auch in Arbeit ausarten. Da sind Schoten zu holen und Manöver zu fahren. Ab etwa 5 Bft weißt Du, warum es Segel“sport“ heißt. Aber gerade das ist der Spaß bei der Sache. Weniger Spaß macht natürlich das anschließende Klar- und Reinschiff. Aber wenn dabei **alle** mitmachen ist das auch flott passiert.

Eine Fahrtenyacht ist zudem ein Hausstand, d.h. es sind auch Haushaltsarbeiten wie Kochen, Spülen, Saubermachen zu erledigen. Dazu machen wir in der Regel einen Plan. Bitte haltet Euch daran und fangt nicht an die Löffel zu zählen, die die anderen angeblich weniger spülen mußten.

Wir leben auf einer Yacht sehr eng zusammen. Damit das ohne Streitereien funktioniert sollte der Umgang untereinander von Höflichkeit und Zurückhaltung geprägt sein. Die Vokabeln „Bitte“ und „Danke“ sind da schon hilfreich. Auch ist auf meinen Törns noch nie jemand zu kurz gekommen, so daß jeder ruhig abwarten kann, bis sie / er an der Reihe ist. Da man sich an Bord einer Yacht nur sehr begrenzt zurückziehen kann, sollten Sticheleien oder ähnliches nicht auf die Spitze getrieben werden, da sonst schon mal überflüssigerweise die Fetzen fliegen, wo an Land die Zeit in der man sich nicht sieht automatisch die Wogen glättet. Die Persönlich Ordnung sollte so eingehalten werden, das keine Behinderung eintritt. dies gilt insbesondere für die Navi, die zwr sehr günstig für die Ablage erscheint, auf der aber Fotoapparate und Sonnencreme in größeren Mengen die Navigation recht erfolgreich verhindern.

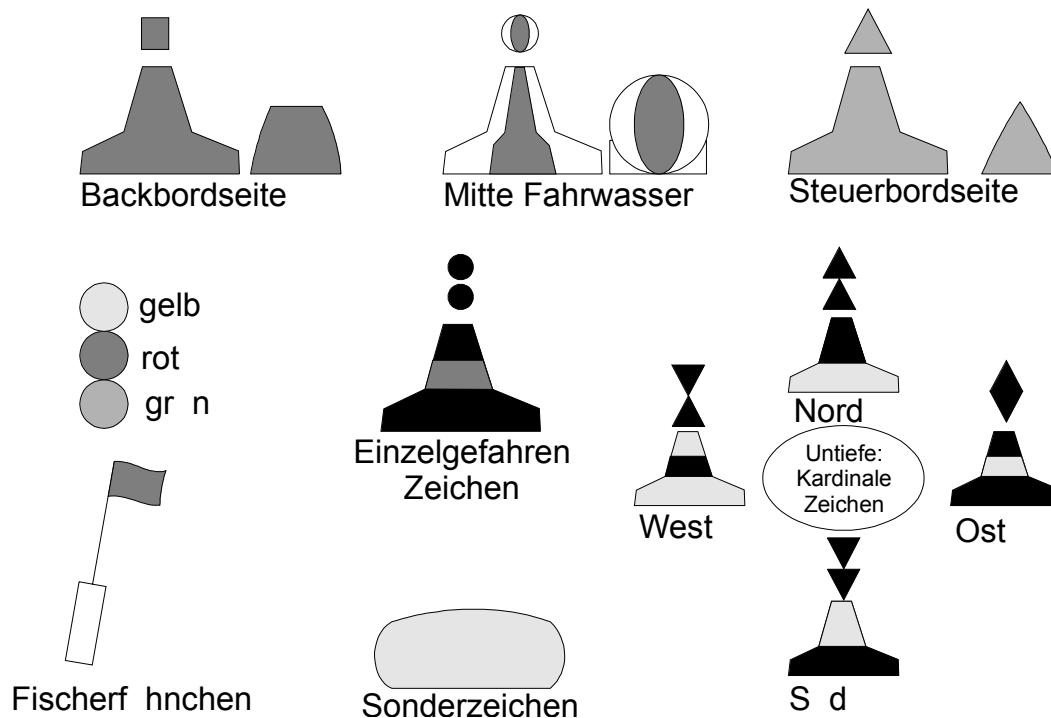
### **3.1.1 Als Rudergänger**

Während des Rudertörns trägt der Rudergänger/die Rudergängerin die Verantwortung für den Kurs des Bootes und die Besatzung, da er/sie der/die einzige ist, der/die das Deck permanent im Auge hat. Der Rudergänger soll den angegebenen Kurs halten und dabei Ausguck nach anderen Fahrzeugen, Hindernissen und Landmarken halten. Dabei ist die Genua hinderlich, die die Sicht nach Lee vorne beeinträchtigt. Geht ein Crewmitglied über Bord, so ist es Sache des Rudergängers, die erforderlichen Maßnahmen bis zum Eingreifen des Skippers einzuleiten. (Siehe Kap. 3.3.8). Wird ein Rudergänger abgelöst, so übergibt er/sie das Ruder unter Angabe des Kurses, der Sichtzeichen, und eventueller besonderer Anweisungen.

### 3.1.2 Als Ausguck

Ein Ausguck wird bei verminderter Sicht, unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen oder besonderen Hindernissen wie besonders vielen Netzen eingeteilt. Der Ausguck wird eingewiesen und meldet alles was er/sie melden soll und alles, was gefährlich werden kann. Der Ausguck läßt sich von der übrigen Besatzung nicht ablenken. Bedenkt nachts bitte, daß die Augen sich von der üblichen Raumhelle erst nach etwa 15 min wieder auf die Dunkelheit eingestellt haben. Also bitte nicht blenden lassen (dazu reicht übrigens auch das Anzünden einer Zigarette).

#### 3.1.2.1 Wichtige Seezeichen



### 3.2 Gegenüber anderen Booten

Auf See sollte man wie an Land auch seinen Mitmenschen höflich gegenüber treten.

Aber es gibt auch einige spezielle Regeln:

- Anderen beim Anlegen oder Transporten ungefragt Hilfe anbieten
- Nie ohne Erlaubnis ein fremdes Boot betreten
- Wenn wegen eines engen Hafens längsseits an einem anderen Boot festgemacht werden muß (Päckchen) vorher um Erlaubnis fragen. Wenn Du gefragt wirst, Erlaubnis erteilen. So wenig wie möglich über Innenlieger latschen. Wenn erforderlich über das Vordeck, möglichst leise, möglichst selten und immer mit sauberen Schuhen. Auch auf dem eigenen Boot sollte man sich ruhig verhalten

Beim längsseitsgehen sorgfältig mit Fendern und Festmachern umgehen und nur geeignete Poller und Klampen benutzen. Den Wünschen des anderen Eigners folgen, da der weiß, was auf seinem Schiff hält.

- Andere nicht mehr stören als erforderlich, nicht anbrüllen

- Einhaltung der Flaggenparade: Nationale Achtern, Gastlandflagge unter Stb Saling, Vereinsflagge unter Bb Saling, Flaggen über Nacht bergen (spätestens 21:00 Uhr).

### 3.3 Bei Manövern

Die Manöver funktionieren nur mit Deiner Hilfe. Deshalb hier die wichtigsten im Überblick. Grundsätzlich wird der Skipper vorher erklären was er/sie vor hat. Während des Manövers gibt er/sie Kommandos; diese haben immer das gleiche Schema:

1. Ankündigung. „Klar zum [Manöver]“ Dies ist die Bitte, die vorher besprochenen Vorbereitungen zu treffen. Die geforderte Tätigkeit aber noch nicht ausführen.
2. Bestätigung: „[Manöverstation] ist klar“. Die Bestätigung aber bitte erst geben, wenn Du wirklich klar bist. ansonsten siehe „Zustand“
3. Ausführung: „[Kommando]“ Damit sagt der Skipper (oder wer sonst am Ruder sitzt), daß es jetzt ernst wird.

#### 3.3.1 Die Wende

Ausgangslage: Am Wind Kurs, dichte Schoten

Ankündigung: „Klar zur Wende“  
Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel und macht die Schoten klar zum Fieren, die Luvschot und eine Winschkurbel werden klargelegt.

Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden

Ausführung: „Ree“ das Ruder wird nach Luv gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, drückt er die Pinne weg. Wenn der Baum die Mittschiffslinie überquert Kommando „Über die Fock“ um Fock auf die andere Seite zu holen; dabei aufpassen, da sie sich leicht am Mast verhakt. Alte Leeschot kontrolliert über die Winsch fieren

Auf gewünschten neuen Kurs gehen, und ihn stabilisieren, Boot neu trimmen. Eine Wende sollte auf Am Wind Kurs enden, nicht auf halben oder Raumschots.

#### 3.3.2 Die Q- Wende

Wie Wende, aber der Ausgangskurs ist Raumschots. Vor dem Wenden muß also erst angelut und die Schoten dichtgeholt werden. Wird gefahren, um z.B. bei Starkwind eine Halse zu vermeiden oder ein „Mann über Bord Manöver“ besser fahren zu können.

#### 3.3.3 Die Halse

Ausgangslage: Vor dem Wind Kurs, aufgefierte Schoten

Ankündigung: „Klar zur Halse“  
Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel und macht die Schoten klar zur Bedienung. Da der Baum bei der Halse mit Wucht übergeht, sollte der Bereich des Baumes geräumt werden. Ein Bullenstander wird, falls vorhanden, entfernt

Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden



- Ausführung: „Hol dicht die Großschot“ die Großschot wird dichtgeholt um den Baum unter Kontrolle halten zu können
- Rückmeldung: „Fock fällt ein“ um den Rudergänger zu warnen, wenn die Fock schlapp wird (einfällt), steht die Halse unmittelbar bevor
- Ausführung: „Rund achtern“ das Ruder wird nach Lee gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, zieht er die Pinne an  
Wenn der Baum die Mittschiffslinie überquert Kommando „Fier auf die Großschot“ damit sofort der Druck aus dem Groß kommt und das Boot nicht zu sehr luvt außerdem „Stützruder“, um das Luven zu verhindern.

neuen Kurs stabilisieren und Boot neu trimmen

### 3.3.4 Aufschießen

- Ausgangslage: Halber Wind bis Am Wind Kurs, dem Kurs entsprechen angeholte Schoten
- Ankündigung: „Klar zum Aufschießer“  
Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel (Quertrimm) und macht die Schoten klar zum Fieren.
- Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden
- Ausführung: „Fock los“ Die Fockschot wird losgelassen  
„ Klar bei Vorleine“ Vorne wird zum Festmachen Klargemacht  
„Ree“ das Ruder wird nach Luv gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, drückt er die Pinne weg. Die Großschot wird gefiert. Wenn das Manöver gut berechnet ist, kommt das Boot vor der Boje oder dem Steg zum Stehen. Wenn das Boot zu schnell ist, Vorsicht beim Abhalten, da die Yacht samt Crew ca. 2 bis 12 t wiegt. Wenn abhalten, dann mit den Füßen (Schuhe) und so, daß Du keines Falles zwischen Steg und Boot gequetscht werden kannst. Das Boot läßt sich durch Backhalten des Großsegels bremsen. („Back das Groß“)

### 3.3.5 Segelsetzen

#### 3.3.5.1 Fock/Genua - Großsegel

- Ausgangslage: Beliebiger Kurs, Fock angeschlagen (Hals, Stagreiter, Schoten) - *im Wind*
- Ankündigung: „Klar zum Setzen der Fock - *des Groß*“
- Ausführung: „Klar das Fockfall - *Großfall*“ Zeisinge los  
Fall heißen mit losen Schoten  
*Bei Großsegel Baumniederholer gefiert lassen bis Fall dicht, danach Baumniederholer dicht und Dirk fieren*

#### 3.3.5.2 Rollsegel

Ausgangslage und Ankündigung wie 3.3.5.1

- Ausführung: Reffleine langsam fieren bei Fock die Schot, *beim Groß die Ausholerleine* holen, bis gewünschte Segelfläche draußen ist. Dann Reffleine belegen

### 3.3.6 Segelbergen

Umgekehrt wie beim Setzen. Die Segel müssen allerdings am Vorliek nach unten gezogen werden. Ein zweites Crewmitglied versucht, das lose Tuch einzufangen, damit es an der Seereling (Fock) bzw. *auf dem Großbaum (Groß)* aufgetucht und beschlagen werden kann. Dabei immer von Luv arbeiten, da das Segel für eine Person in Lee ein überlegener Gegner ist.

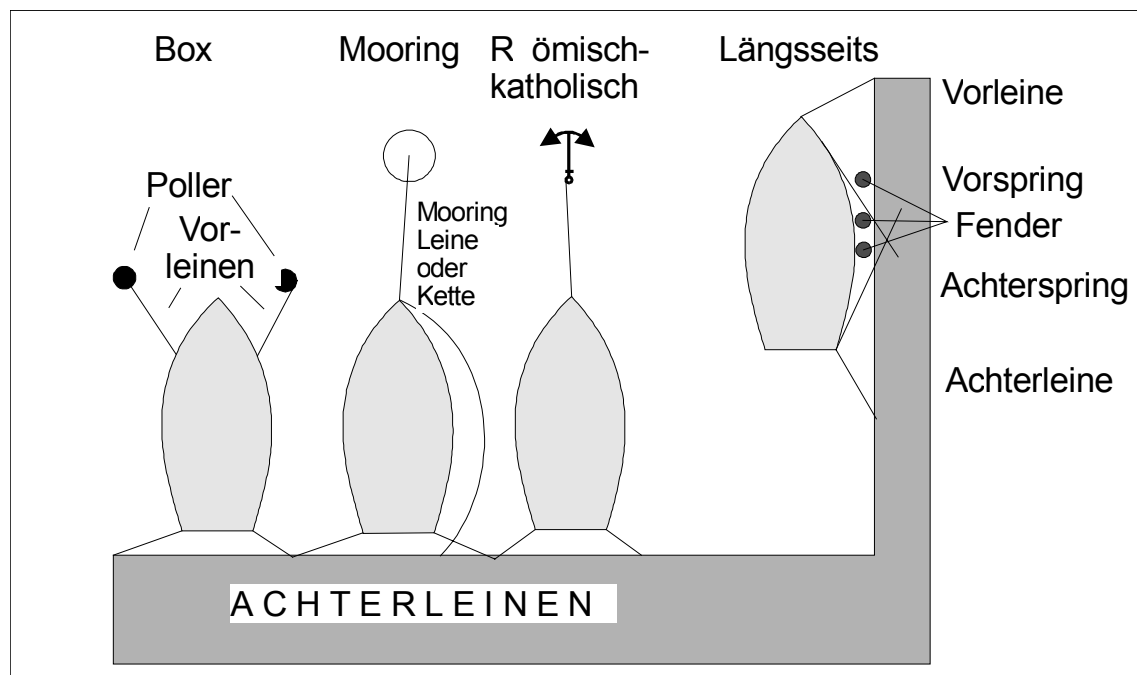
Bei Rollsegeln immer kontrolliert die Schot bzw. *den Ausholer* fieren, damit das Segel sauber aufgewickelt wird.

### 3.3.7 Hafenanöver

Grundsätzlich werden Leinen und Fender nach Anweisung desjenigen ausgebracht, der das Manöver fährt. Als Standard hat sich herausgestellt: Fender auf beiden Seiten angeschlagen, aber noch nicht aussenbords. 2 Vorleinen, 2 Achterleinen und den Bootshaken in Bereitschaft. Beim Klarmachen der Leinen muß darauf geachtet werden, daß der eine Tampen belegt ist und der andere unter der Seereling hindurch geführt wird. Die Länge des Festmachers muß klar zum Fieren an Deck aufgeschossen werden.

Die Sicht wird für den Rudergänger durch die Vorschiffsscrew eingeschränkt. Deshalb bitte hinsetzen. Die Einweisung, z.B. Entfernungsangaben, erfolgen durch **exakt ein** Crewmitglied. Ohne Hilfe von Land muß ein Crewmitglied springen, um die Landverbindung herzustellen. Wann es springt, entscheidet es selber, sollte aber so früh wie möglich springen.

Es gibt verschiedene Arten von Liegeplätzen:



#### 3.3.7.1 Boxen

Vorbereiten: je 2 Vor- und Achterleinen, Fender auf beiden Seiten, diese aber nicht ausbringen

Eine Box besteht aus dem Steg und 2 Pfählen, die etwas mehr als eine Bootslänge davon entfernt stehen. Man macht mit 2 Vorleinen am Steg und 2 Achterleinen an den Pfählen fest. Boxen sind in der Regel ziemlich eng, d.h. man benötigt die Fender zum Schutz vor

Nachbarbooten. Die Fender passen allerdings nicht zwischen den Pfählen durch, so das sie beim An- und Ablegen bedient werden müssen. Bei Seitenwind müssen die Luvleinen bedient werden, um ein Quertreiben zu verhindern. Beim Ablegen wird dazu die Luvvorleine auf Slip gesetzt, d.h. von Bord einfach um den Poller an Land gelegt und wieder an Bord geholt, damit sie auch unter Last ohne Hilfe von außen losgeworfen werden kann.

Beim Anlegen werden die Achterleinen nach vorne zur breitesten Stelle des Bootes geführt, damit sie möglichst problemlos über die Poller gelegt werden können.

### 3.3.7.2 Längsseits

Vorbereiten: Fender auf die Anlegeseite, je eine Vor- und Achterleine klar und je eine Leine in Bereitschaft (als Spring).

Der Rudergänger geht langsam mit dem Bug an die Pier bis der Vordeckmann springt. Dann wird die Fahrt mit der Maschine und der Vorspring (Einweisung beachten) gestoppt. Ist die vordere Leine fest, übernimmt der Landmann die Achterleine, damit das Heck nicht abtreibt.

### 3.3.7.3 Mooring zur Pier

Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender zum bedarfsgerechten Ausbringen, Bootshaken, Arbeitshandschuhe, Bugrolle und kurzer Stropp

Das Boot geht rückwärts an die Pier. Ein Crewmitglied springt und macht die Achterleinen fest, ein weiteres greift sich an der Pier die Mooring und reicht sie nach vorn, wo sie an der Bugrolle befestigt wird. Bei Moorings mit Boje im Passieren Boje greifen und mit eigener Leine festmachen.

### 3.3.7.4 Römisch Katholisch

Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender zum bedarfsgerechten Ausbringen, Bootshaken, Arbeitshandschuhe, Buganker

Der Anker wird vor dem Liegeplatz geworfen und das Boot rückwärts an die Pier gefahren (siehe Mooring). Wegen der verschiedenen Techniken und Ankerwünschen erfolgt für die Details eine Einzeleinweisung an Bord.

## 3.3.8 Mann über Bord Manöver

Grundsätzlich ist der Ernstfall des Mann über Bord Manövers als **Supergau** anzusehen. Der Ruf „Mann über Bord“ ist für jedes Crewmitglied als „Alle Mann an Deck“ zu verstehen. Bei Übungen heißt das Kommando „Boje über Bord“ Der Rudergänger hat für das Manöver bis zur Übernahme durch den Wachführer oder Skipper die Verantwortung.

Dieses Grundmanöver ist mein Schema auf gut bemannten Charterschiffen. Andere Skipper haben andere Verfahren. Deshalb vor dem ersten Auslaufen nach der Mann über Bord Rolle fragen!

Ausgangslage: Beliebiger Kurs und über Bord gefallenes Crewmitglied.

Ankündigung: „Mann über Bord“ Wird vom Zeugen gegeben, nach Möglichkeit mit der Seite, auf der die Person über Bord gefallen ist. Der Ruf wird von allen Crewmitgliedern 1 mal wiederholt.

Ausführung: **Wenn Maschine mitläuft: auskuppeln, Heck von der Person wegdrehen**

**Rettungskragen mit Markierung werfen.** Da die meisten Rettungsmittel schneller treiben, als ein Mensch schwimmen kann, muß der Kragen möglichst dicht in Luv der Person landen. Nachts unbedingt Markierungslicht werfen

**Person lückenlos beobachten,** da ein Kopf schon nach 30 m außer Sicht gelangen kann. Besonders nachts und bei grober See ist das Wiederfinden dann schwierig bis unmöglich. Dazu teilt der Rudergänger einen Ausguck namentlich ein, der nichts anderes tut.

**Je nach Ausgangslage nach etwa 3 Bootslängen eine Wende oder Q-Wende einleiten, so daß zum Aufschießer der Mann etwa 2 Bootslängen in Luv liegt.** Wurfleine klarmachen, Badeleiter klarmachen, evtl. ein Crewmitglied klarmachen zum aussteigen (nach Möglichkeit mit Neo, aber auf alle Fälle angeleint mit Rettungsweste) Wenn Maschine nicht läuft: **Maschine starten**

**Aufschießen,** die Person anlaufen aber **nicht rammen**, Leinenverbindung herstellen, die Person über die Badeleiter am Heck an Bord holen. beim Einsteigen helfen Wenn Leinenverbindung besteht; Maschine aus!

**Wichtig:** sobald die Person achterlich der Wanten ist muß das Ruder von der Person weg gelegt werden, um das Heck auf die Person zu zu bewegen!

Bewußtlose sind wie folgt zu bergen:

1. Leinenverbindung herstellen, dazu notfalls 2. Mann angeleint mit Rettungsweste, wenn's geht mit Neo ins Wasser schicken.
2. Fall anschlagen und Person aus dem Wasser hochwünschen. Wegen der Unterkühlungsgefahr möglichst waagerecht lassen.
3. Um Weg zu sparen unteren Relingszug lösen. Notfalls Fock als Bergungstrage verwenden.

**Wichtig: wenn die Person verloren geht und nicht mehr gefunden wird: Notruf absetzen, Rot schießen**

**Wenn Du im Wasser schwimmst:**

- **Keine Panik!!!**
- Versuche, die Markierung zu erreichen, aber keine Kraft verschwenden  
Versuche **nicht**, das Boot einzuholen, das ist schneller. Bleibe wo du bist und warte, bis Dich Dein Skipper per Manöver wieder einsammelt.
- Keine Kleidung ausziehen, damit Du nicht unterkühlst. Trägst Du eine Rettungsweste, so kauere Dich im Wasser zusammen (Arme um die Knie) und schließe alle Verschlüsse und Bündchen an der Kleidung, damit kein Wasseraustausch stattfindet. So bleibst Du länger warm.

## 3.4 Bedienungsdetails

### 3.4.1 Winschen

Eine Winsch soll uns helfen, die Kraft aufzubringen, ein Ende zu holen und zu halten. Deshalb darf man keinesfalls ein belastetes Ende von der Winsch nehmen, es sei denn man steht auf verbrannte Handflächen. Die Winsch hat eine Trommel auf die 4 Windungen passen. Man legt 2 Windungen zum schnellen Holen und Fieren bei wenig Last und 3 - 4 Windungen bei hoher Last auf. Das Ende wird entweder vor der Winsch auf einer Klemme (z.B. Fallwischen neben dem Niedergang) oder hinter der Winsch auf einer Klemmklampe belegt (Genuaschoten). Bei modernen Yachten finden sich auch oft selbstholende Winschen, bei der ein Klemmkranz oben auf der Winsch sowohl das Ende beim Holen zieht, als auch sicher belegt. Bei allen anderen Winschen muß beim Holen gleichzeitig an dem Ende gezogen und an der Winsch gekurbelt werden.

Beim Ziehen der Schoten den Daumen immer weg von der Winsch oder der Rolle halten.

### 3.4.2 Toiletten

Das Bord- WC ist in der Regel unter Wasserlinie eingebaut und wird mit Seewasser gespült. Bei kleinen Yachten gibt es auch oft Chemie -WC's die an Land entsorgt werden müssen. Das Pumpklo ist aber die verbreitetste Lösung. Ein solches Bordklo wird nicht benutzt, es wird bedient. Dazu gibt es einige Regeln:

- Nicht im Hafen benutzen, es sei denn es geht absolut nicht anders
- Ins Klo kommt nichts, was nicht vorher gegessen wurde. Das gilt auch für Klopapier und insbesondere für Binden und Tampons. Dafür hängt im Klo ein Plastikbeutel, der von Zeit zu Zeit an Land entsorgt wird
- Wer das Klo verstopft, zerlegt und reinigt es auch
- Über die Reling pinkeln ist lebensgefährlich

Die Handhabung: Jedes Pump-WC hat 2 Seeventile im Zufluß- und im Abflußschlauch.

**Anmerkung: Ein Seeventil ist geschlossen, wenn der Hebel quer zum Schlauch steht und offen, wenn er längs steht.**

Zusätzlich ist rechts der Kloschüssel die Pumpe, auf deren Oberseite sich der Hebel befindet. Irgendwo am Pumpengehäuse gibt es einen kleinen Wahlschalter, der zwischen Reinpumpen (Spülen, in, Flush) und Rauspumpen (Abpumpen, out) umschaltet.

Handhabung:

1. Beide Seeventile auf
2. Wahlschalter auf Spülen
3. Pumpe mit langen und nicht zu schnellen Hüben betätigen
4. Wahlschalter auf Abpumpen (sonst gibt's nassen Hintern)
5. Das kannst Du, glaube ich
6. mind. 30 - 40 sek abpumpen, damit die Hinterlassenschaft auch aus den Schläuchen gepumpt wird

7. Wahlschalter auf Abpumpen stehen lassen und beide Seeventile schließen, sonst gibt es ein nasses Schiff
8. Ggf. saubermachen und Abfallbeutel verschließen

### 3.4.3 Kocher und Heizung

Diese beiden Einrichtungen funktionieren in der Regel mit Gas. Die Gasflasche steht meist in einem separaten Kasten an Deck. An der Flasche ist ein Ventil, das nur zur Gasentnahme aufgedreht werden sollte. Zusätzlich gibt es vor Kocher und Heizung noch ein weiteres Ventil. Dieses muß ebenfalls zur Inbetriebnahme geöffnet und nach dem Abschalten geschlossen werden. Die Heizung wird nun gemäß Betriebsanleitung gezündet. Bei Kochern geht man in der Regel wie folgt vor: Knopf für gewünschte Flamme auf „an“ drehen und eindrücken; Flamme mit Gasanzünder, Feuerzeug o.ä. entzünden; Knopf gedrückt halten bis Zündsicherung eingerastet; loslassen, Flamme brennt weiter.

Beim Kochen auf See ist generell Vorsicht geboten. Um Töpfe auch im Seegang aufrecht zu halten sind die meisten Kocher halbkardanisch, d.h. drehbar gelagert. Diese Mechanik läßt sich im Hafen verriegeln (Riegel suchen). Die Töpfe lassen sich mit speziellen Haltern festklemmen. Trotzdem besteht die Gefahr, daß es aus Töpfen spritzt (heiß); deshalb auf See nie mit vollen Töpfen kochen. Deckel bremsen, perfekt sind Schnellkochtöpfe.

Immer mit langen Hosen und Schuhen, bei schwierigen Bedingungen mit Ölzeughose und Gummistiefeln kochen. Der Deckmannschaft sagen, daß gekocht wird, damit sie Manöver auch in der Kombüse ankündigt.

### 3.4.4 Elektrogeräte

Auf den Yachten steht in der Regel nur Gleichspannung von 12 V zur Verfügung. Große Yachten haben manchmal die Möglichkeit, die 220 V Wechselstrom von Land außer für das Ladegerät auch zu einer Steckdose führen. Die 12 V kommen aus Batterien mit begrenzter Kapazität. Geladen werden diese Batterien nur, wenn der Motor läuft oder das Schiff im Hafen Landstrom erhält. Nur zu diesen Zeiten sollten große Verbraucher wie z.B. der Kühlschrank oder die Heizung (Gebälse) betrieben werden. Die meisten Boot haben 2 Akkus, einen zum Anlassen der Maschine und einen für die anderen Verbraucher. Sie werden meist über einen Schalter unter dem Navisitz oder dem Niedergang umgeschaltet. Grundsätzlich müssen alle Verbraucher, auch Kabinenlampen, erst am Schaltbrett in der Navi eingeschaltet werden, ehe die Schalter am Gerät wirksam werden.

### 3.4.5 Wasser

Der Frischwasservorrat an Bord ist beschränkt. Deshalb sollte Duschen und Haarewaschen nach Möglichkeit an Land erledigt werden. Machst Du einen Langtörn (Atlantiküberquerung o. ä.) so verwendest Du Seewasser mit entsprechender Seife ( handelsübliches Billigshampoo ist ebenfalls in Seewasser verwendbar) und reibst mit **etwas** Frischwasser nach. Ansonsten bleibt die Hoffnung auf Regen. Seewasser wird auch auf normalen Törns zum Vorspülen und z. B. zum Deckwaschen verwendet.

Größere Schiffe haben ein Druckwassersystem, d.h. eine elektrische Pumpe, die das Wasser zu den Hähnen pumpt. Die Pumpe muß vorher in der Navi eingeschaltet werden. Bei kleineren Schiffen benutzt man Hand oder Fußpumpen an jedem einzelnen Wasserhahn.

Vorsicht. in der Pantry gibt es oft 2 Hähne: Einen für Frisch- und einen für Seewasser.

### 3.4.6 Umgang mit Tauwerk

folgende Knoten sollten alle Crewmitglieder beherrschen:

Pahlstek  
Kreuzknoten  
Webeleinstek, auch auf Slip  
Achtknoten  
Belegen auf einer Klampe  
Aufschießen von Tauwerk

Daneben sehr empfehlenswert, und für Führerscheine notwendig:

Schotstek einfach und doppelt  
Rundtörn mit 2 halben Schlägen  
Stopperstek  
Slipstek

Diese Knoten können im Knotenanhang zu diesem Skript nachgeschlagen werden

nützlich weiterhin:

Trossenstek  
Behelfsflaschenzug  
Roringstek (doppelt)  
Gordingknoten  
Spleiße  
Taklings

## 4 Sicherheit

1. **Eine Hand fürs Schiff, eine für Dich**, d.h. festhalten
2. Für jedes Crewmitglied muß eine ohnmachtsichere Rettungsweste und ein Lifebelt an Bord sein. Du solltest vor dem Ablegen wissen wie sie anzulegen sind. Bist Du Nichtschwimmer, so mußt Du Sie an Bord immer tragen. Die Rettungsweste und Lifebelt sind auf Anordnung des Schiffsführers zu tragen. Nachts wird grundsätzlich nur mit Lifebelt gesegelt.
3. Beim Segelbergen nicht Rauchen. Unter Deck ebenfalls nicht Rauchen. Brandgefahr! Das gleiche gilt fürs Tanken.
4. Wenn das Boot kentert, nie ans Ufer schwimmen. **Immer beim Boot bleiben**. Nicht hinter abtreibender Ausrüstung herschwimmen. (Gilt eher für Jollen)
5. Der Lifebelt muß bei Bedarf nicht nur getragen sondern auch benutzt werden. Dazu ist immer einer seiner Karabiner an einem geeigneten festen Punkt einzupicken.
  - Gut geeignet: Strecktaue, Augbolzen, Fußreling, Augen in Füßen der Relingstützen
  - bedingt geeignet: Unterwanten, Achterstag
  - **Nicht geeignet**: Seereling, laufendes Gut, elektrische Kabel

6. Der Großbaum kann Deine Gesundheit gefährden. In seinem Bereich nie aufrecht stehen, wenn er kommt: Kopf einziehen und andere warnen. Dies gilt besonders für vor dem Wind Kurse. Auf diesen Kursen sollte mit Bullenstander gesegelt werden
7. Nie direkt in eine killende Schot greifen. Eine Rolle sollte mindestens dazwischen sein.
8. Nie in Leinenbuchten treten, da sich diese zuziehen können!
9. Nicht versuchen, ein Boot abzuhalten. Bei einigen Tonnen Verdrängung hast Du schlechte Karten.
10. Ausreichend warme Kleidung verhindert Auskühlung und damit Unfälle aufgrund abnehmender Kondition.
11. Nicht über die Reling pinkeln!
12. Informiere Dich über Position und Bedienung von Feuerlöschern, Seeventilen, Maschine und der anderen Sicherheitseinrichtungen
13. Schließe stets vor dem Auslaufen die Luken Deiner Kabine. Dies gilt insbesondere für Rumpf- und Vorschiffsluken
14. Schließe stets die Gasventile, wenn du kein Gas mehr brauchst und die Seeventile, wenn du sie nicht mehr brauchst.