



Yachtsegeln

Basiswissen für Mitsegler



REISE KNOW-HOW Verlag Peter Rump Bielefeld

Der Praxis-Ratgeber für gelungene Segeltörns

Wilfried Krusekopf

Yachtsegeln

2024e Abb.: wk



„Segeln ist die Kunst,
zielgerichtet nass und kalt zu werden,
um Tausendmarkscheine zerreißend
langsam nirgendwohin zu treiben“
Seglerweisheit

Impressum

Wilfried Krusekopf

REISE KNOW-HOW Yachtsegeln

erschieden im

REISE KNOW-HOW Verlag Peter Rump GmbH,

Osnabrücker Straße 79,

33649 Bielefeld

© REISE KNOW-HOW Verlag Peter Rump
GmbH 2001, 2005, 2011

4., neu bearbeitete, aktualisierte

Auflage 2016

Alle Rechte vorbehalten.

Gestaltung

Umschlag: G. Pawlak, P. Rump (Layout),

U. Kögerler (Realisierung)

Inhalt: G. Pawlak (Layout),

U. Kögerler (Realisierung)

Bildnachweis: s. Seite 175

Lektorat

amundo media GmbH

PDF-ISBN 978-3-8317-4522-7

*Wir freuen uns über Kritik,
Kommentare und Verbesserungsvorschläge, gern auch per E-Mail an
info@reise-know-how.de.*


*Alle Informationen in diesem Buch
sind vom Autor mit größter Sorgfalt
gesammelt und vom Lektorat des
Verlages gewissenhaft bearbeitet und
überprüft worden.*

*Da inhaltliche und sachliche Fehler
nicht ausgeschlossen werden können,
erklärt der Verlag, dass alle Angaben
im Sinne der Produkthaftung ohne
Garantie erfolgen und dass Verlag wie
Autor keinerlei Verantwortung und
Haftung für inhaltliche und sachliche
Fehler übernehmen.*

*Die Nennung von Firmen und ihren
Produkten und ihre Reihenfolge sind
als Beispiel ohne Wertung gegenüber
anderen anzusehen. Qualitäts- und
Quantitätsangaben sind rein subjektive
Einschätzungen des Autors und
dienen keinesfalls der Bewerbung von
Firmen oder Produkten.*

Wer im Buchhandel trotzdem kein Glück
hat, bekommt unsere Bücher auch über
unseren **Büchershop im Internet:**
www.reise-know-how.de



The image shows a tropical coastal scene. In the foreground, several sailboats are anchored in clear blue water. The most prominent one is a white sailboat with the name 'EVRIKA' on its stern. To its left, a dark-hulled sailboat is partially visible. In the background, a sandy beach is lined with several white buildings, some with green roofs, nestled among lush green trees and palm trees. A large, multi-story white building is visible on a hillside in the distance. The sky is clear and blue.

Wilfried Krusekopf

Yachtsegeln

Basiswissen für Mitsegler



Auf der Reise zu Hause
www.reise-know-how.de



Bequem
 einkaufen im
 Verlagsshop

- ➔ Ergänzungen nach Redaktionsschluss
- ➔ kostenlose Zusatzinformationen und Downloads
- ➔ das komplette Verlagsprogramm
- ➔ aktuelle Erscheinungstermine
- ➔ Newsletter abonnieren



oder Freund
 auf Facebook
 werden

Vorwort

Vermutlich haben Sie schon irgendwo einmal im Urlaub am Hafen gestanden und gedacht: „Mensch, das wär’s doch! Segel setzen, die Pinne in die Hand nehmen und raus aufs Meer“. Genau um Ihnen dies bald zu ermöglichen, wurde dieses Buch geschrieben. Es kann die Praxis nicht ersetzen, aber es wird Ihnen den Einstieg in die ersten praktischen Erfahrungen erleichtern und so manchen Anfängerfrust vermeiden.

Das vorliegende Buch ist als **Einstiegshilfe** für gestresste Landlebewesen gedacht, die sich entspannt mit dem Segelsport beschäftigen möchten, ohne sich gleich mit Leib und Seele dem Klabaftermann zu verschreiben. Es ist nicht gedacht für den erfahrenen Skipper, sondern für das angehende Besatzungsmitglied, das sich erst noch „Seebeine“ wachsen lassen muss und möglicherweise das erste Mal das Deck einer Segelyacht betritt. Die Sprache in diesem Buch ist deshalb anfängerorientiert. In das „Seglerchinesisch“ wird behutsam eingeführt.

Heutzutage werden die ersten Segelerfahrungen häufig nicht mehr auf einer kleinen kippeligen

Jolle, sondern oft als Mitsegler auf einer größeren Yacht gemacht. Nach der Lektüre dieses Buches werden Sie das Seglerchinesisch des Skippers zu entschlüsseln wissen und hier und da an Bord sofort mit anpacken können. Die Grundlagen der Segeltechnik werden im Folgenden hinreichend umfassend, aber dennoch kurz und einprägsam beschrieben. Schon nach wenigen Stunden werden Sie all das im Kopf haben, was ein Newcomer an Bord wissen muss, um nicht gleich am ersten Tag vom Skipper wegen mangelnder Bordtauglichkeit ins Meer geworfen zu werden. Sie werden nicht ratlos mit großen Augen dastehen, wenn der Skipper ruft: „Häng doch mal den Fender an Steuerbord vor dem achteren Unterwant etwas tiefer und vergiss nicht den halben Schlag auf dem Webeleinstek!“

Grundlagen der Seemannschaft, der Segeltechnik und der Navigation werden ebenso beschrieben wie psychologische, meteorologische und rechtliche Aspekte des Segelns. Schließlich werden einige europäische und außereuropäische Segelreviere vorgestellt, so dass Sie am Ende in der Lage sein werden, ein für Sie geeignetes Segelrevier als nächstes Urlaubsziel auszuwählen.

Dem angehenden Yachtsegler wünsche ich, dass er nicht nur guten Wind findet, sondern vor allem einen verständnisvollen, kompetenten Skipper und eine tolerante, humorvolle Besatzung. Denn die feinste Yacht, das interessanteste Segelrevier und der beste Wind sind nichts Wert, wenn die Bordatmosphäre im Keller ist.

Wilfried Krusekopf

Inhalt

4 Vorwort

9 Praxis des Segelns

10 Die Seglersprache

11 Knoten

13 Seeklar machen

16 An- und Ablegen

22 Segel setzen

25 Segel bergen

26 Windkraft, Segelstellung, Segeltrimm,
Kurse zum Wind

35 Manöver unter Segeln

40 Ankern

47 Sicherheit an Bord

52 Notsituationen

71 Technisches

72 Problemzone Motor

74 Der Kompass

76 Technische Ausrüstung des Bootes

81 Persönliche Ausrüstung und Kleidung

89 Navigation

90 Grundlagen der Navigation

94 Seekarten, Seehandbücher, Hafeninfos ...

99 Gezeiten und Strömungen

102 Tidenberechnung in Kurzform

105 Segeln bei Nacht

112 Ausweichregeln

116 Betonung und Befuerung

121 Menschliches

- 122 Törnvorbereitung
- 124 Verantwortlichkeiten
- 127 Mit der Mannschaft an Bord
- 130 Maritime Bräuche und Traditionen
- 133 Körperliche Anforderungen
- 139 Segeln mit Familie und Kindern
- 142 Kochen an Bord
- 144 Problemzone Klo
- 145 Umweltschutz

149 Meteorologie

- 150 Grundlagen der Meteorologie
- 155 Windstärken in Beaufort
- 155 Bewölkungsarten
- 156 Das typische Tief
- 159 Kennzeichen eines Hochs
- 160 Thermischer Wind

163 Chartern

- 164 Internationale Bestimmungen,
Führerscheine
- 165 Chartermöglichkeiten
- 166 Kosten
- 167 Segelreviere

171 Anhang

- 172 Internet
- 172 Literaturhinweise
- 176 Register
- 180 Der Autor



Praxis des Segelns

Ich will Meer!

Seglersprache | 10

Knoten | 11

Seeklar machen | 13

An- und Ablegen | 16

Wasserchinesisch für Landratten: die Seglersprache

„Wenn der Verklicker in den achteren Sektor wandert, dann musst du abfallen!“

„Setze den Baumniederholer hart durch, wenn du platt vorm Laken bist!“

Ist das noch deutsche Sprache? Will sich da ein total versnobter Skipper durch eine hemmungslos benutzte Seglersprache von der Masse des Fußvolks absetzen? Kann man das nicht allgemein verständlich formulieren?

Der Segelsport ist in der Tat wie kaum eine andere Sportart durch ein Fachvokabular gekennzeichnet, das den Anfänger zunächst abschrecken kann. Doch bevor der Segeleleve vorschnell die Fachsprache als Snobismus abtut, sollte er sich klar machen, dass es im Segelsport tatsächlich eine Vielzahl von Geräten und Situationen gibt, die im Alltag an Land nicht auftreten, für die folglich auch kein Wort aus der Alltagssprache zur Verfügung steht. Allein schon die verschiedenen Leinen, die zur Bedienung eines kleinen Kajütsegelbootes notwendig sind, erfordern ein gutes Dutzend verschiedener Begriffe, um sie eindeutig ihrem Einsatzzweck entsprechend zu beschreiben.

Natürlich ließe sich vieles mit allgemein bekannten Worten umschreiben, aber dies würde den sprachlichen Aufwand erheblich erhöhen. Auf See muss häufig aus einer Überraschungssituation heraus schnell gehandelt werden, und dies erfordert kurze, **prägnante Kommunikation**, die ein Nachfragen möglichst überflüssig macht. Statt also von der dicken Leine zu sprechen, „die da vorne vom hinteren, unteren Ende des Vorsegels zurück nach hinten geht“, nennen wir sie eben kurz Fockschot.

Um dem Leser das Erlernen dieser Fachsprache zu erleichtern, sind alle im laufenden Text auftre-

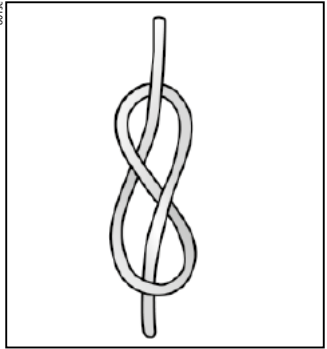
tenden Fachbegriffe neben dem Haupttext erklärt. Bei Schwierigkeiten hilft das Register. Zeichnungen oder Fotos erleichtern das Verständnis.

Knoten

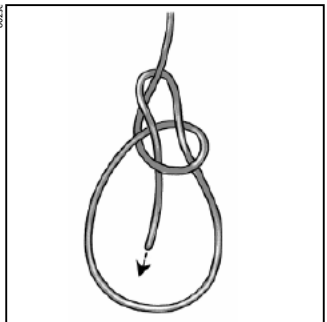
Segler lieben Knoten! Keine Sorge, wir werden hier keinen Knotenfetischismus betreiben. Zwar gibt es in der Tat mehr als ein Dutzend Knoten, die an Bord benutzt werden könnten, aber in der Praxis kommt man tatsächlich mit vier relativ leicht zu lernenden Knoten aus, dem Palstek, dem Achtknoten, dem Webeleinstek und dem Halben Schlag.

Ein Seemannsknoten sollte folgende **Eigenschaften** haben: Die Bruchlast der Leine sollte möglichst wenig geschwächt werden. (Anmerkung: Der gewöhnliche „Haushaltsknoten“, der Halbe Schlag, schwächt eine Leine um 50 %.) Unter Belastung sollte er sich möglichst selbst festziehen und schließlich sollte er ohne Last – selbst im nassen Zustand – ohne extremen Kraftaufwand leicht wieder zu lösen sein.

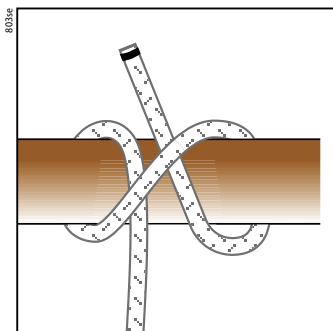
Der **Achtknoten** wird meist an das Ende einer Leine gesetzt, die durch irgendwelche Öffnungen (Augen) läuft. Er soll verhindern, dass die Leine – wie man sagt – „ausrauscht“, also durch das Auge durchrutscht. Beispiel: Fockschot.



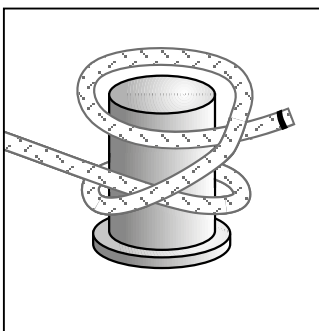
☐ Achtknoten



☐ Palstek



☒ Gesteckter Webeleinstek



☒ Belegen eines Pollers mit Webeleinstek

Fallen: *Leinen, mit denen die Segel hochgezogen werden*

Der **Palstek**, wohl der bekannteste unter den Seglerknoten, dient dazu, in das Ende einer Leine ein festes Auge zu setzen (eine feste Schlinge zu machen). Er wird überall dort benutzt, wo der Knoten, auch ohne unter Last zu stehen, sich nicht öffnen darf. Beispiel: Festmachen an Ringen oder großen Pollern.

Der **Webeleinstek** dient dazu, eine Leine so zu befestigen, dass sie schnell gelöst und in ihrer Länge verändert werden kann. Typische Einsatzzwecke sind das Festmachen der Fender an der Seereling und das „Belegen“ (Festmachen) einer Leine an einem Pfahl oder an einem Ring.

Um den Webeleinstek zu sichern, d. h. zu verhindern, dass er sich ungewollt löst, wird zuletzt ein **Halber Schlag** auf die Leine gegeben. Der halbe Schlag ist nichts anderes als der allgemein bekannte Haushaltsknoten.

Zwar kein Knoten, aber eine effektive und häufig gebrauchte Methode, eine Leine zu befestigen, ist das **Belegen auf einer Klampe**. Wichtig ist der so genannte **Kopfschlag** am Ende, damit die Leine fest angebunden ist (siehe Foto rechts oben)!



027ve Abb.: wk



028re Abb.: wk

Seeklar machen – Präventivmaßnahmen zur Chaosvermeidung

Ganz allgemein gilt, dass gutes Segeln viel Vorbereitung und vorausschauendes Handeln erfordert. Unvorhergesehenes muss weitestgehend vermieden werden. Schnell kommt es auf einem Boot zu Chaos, wenn notwendige Leinen nicht schnell genug gefunden werden, plötzlich benötigte Werkzeuge fehlen oder die Aufgabenverteilung unter der Besatzung nicht früh genug eindeutig geklärt wurde. Auf einem Boot muss alles seinen festen Platz haben.

Wenn Sie auf Ihrem Schreibtisch zu Hause nicht sofort Ihre Brille finden, ist nicht sofort Ihre Existenz gefährdet. Wenn Sie aber in dunkler Nacht vor den unbeleuchteten Ansteuerungstonnen eines kleinen Fischerhafens Ihr Fernglas nicht finden, so kann das unter schwierigen Umständen bis zum Totalverlust des Schiffes führen. Zumindest wird es Stress auslösen, und genau das wollten Sie doch eigentlich beim Segeln vermeiden.

☒ Belegen auf einer Klampe, rechts mit Kopfschlag

Klampe:

Decksbeschlag aus Hartplastik oder Metall, der zum Belegen (Festmachen) einer Leine dient.

Einsatzzweck: Beim Festmachen des Bootes im Hafen werden die Festmacherleinen auf Klampen an Deck belegt. Auch die Fallen sind auf vielen Booten auf Klampen am Mast belegt.

Seeklar machen

Krängung:
*Segelboote krän-
 gen, d. h. sie legen
 sich je nach Kurs
 relativ zur Wind-
 richtung mehr
 oder weniger auf
 die Seite.*

Sie können dem Skipper und sich selbst viel Stress ersparen, indem Sie Ihre persönlichen Sachen ebenso wie alle benutzten Dinge an Bord so legen, dass sie möglichst auch noch bei 30 Grad Krängung nicht umfallen oder hin- und herrutschen. Die gedankenlos weggelegte Rolle Toilettenpapier wird sich auf See garantiert drei Meter weit abrollen, und die nicht gut verschlossene Wasserflasche, die im Hafen noch brav neben Ihrer Koje stand, wird sich mit Sicherheit auf See über Ihrem Schlafsack entleeren.

Reffen:
*Verkleinern der
 Segelfläche*

Was die Besatzung betrifft, so hat es nichts mit Autoritätsgehabe zu tun, wenn der Skipper auf eine **klare Aufgabenverteilung** besteht. Früh genug muss geklärt sein, wer wo was wann zu tun hat. Es muss nicht jedes Detail haarklein schon im Hafen besprochen werden, aber es kann auch nicht auf See bei einer plötzlich einfallenden Böe stundenlang diskutiert werden, wer denn nun der bessere Rudergänger ist, wenn zwei Besatzungsmitglieder gebraucht werden, die zum Reffen des Großsegels an Deck müssen. Wenn Sie den Eindruck haben, dass der **Skipper** seiner Aufgabe klare Anweisungen zu geben nicht ausreichend nachkommt, so sollten Sie als Segelneuling ihn auf jeden Fall um Erklärungen und klare Anweisungen bitten.

▷ **Pantry:**
 An Bord wird die Küche Pantry genannt. Meist ist es kein geschlossener Raum, sondern eine nahe am Niedergang eingebaute Kochecke mit Herd, Spüle und Stauraum für Lebensmittel.



300er Abb.: wk



☐ Seeventile: Absperrvorrichtungen für Schläuche, die zum An- oder Abpumpen von Wasser oder Fäkalien an einen Stutzen in der Bordwand, meist unter Wasser, angeschlossen sind.

Folgende Punkte können vor dem Ablegen schon von der Besatzung gecheckt werden:

- Sind alle persönlichen Sachen so gestaut, dass sie auch bei Krängung an ihrem Platz bleiben?
- Sind die persönliche Rettungsweste und der Lifebelt einsatzbereit und schnell erreichbar?
- Ist zusätzliche persönliche Kleidung schnell erreichbar?
- Ist die Pantry aufgeräumt?
- Ist der Inhalt im Kühlschrank sicher gestaut?
- Ist die Toilette abgepumpt und sind die Seeventile von Toilette und Waschbecken geschlossen?
- Sind die Decksluken und Seitenfenster im Rumpf, im Salon und in den Kabinen alle gut verschlossen?
- Ist das Beiboot so gestaut, dass es weder beim Ablegen, noch auf See stören kann?
- Sind die persönliche Rettungsweste und der Lifebelt schnell genug erreichbar?

Lifebelt:

*Persönliche
Sicherungsleine*

Darüber hinaus hat vor allem der Skipper vieles zu bedenken, was hier nur angerissen werden soll: Motorzustand, Segel, Sicherheitsausrüstung, Navigationsausrüstung, Seekarten, Wasser, Diesel, Lebensmittel, Werkzeug, Medikamente, Ersatzteile u. v. m.

☐ Krafteinsatz
beim Durchholen
der Festmacher



322e Abb.: wk

An- und Ablegen

Die ersten Manöver

Päckchen: *Im Päckchen liegen bedeutet, dass zwei oder mehr Yachten längsseits nebeneinander festgemacht haben (s. Zeichnung Seite 18).*

Gerade für unerfahrene Besatzungsmitglieder kann das An- und Ablegen im Hafen eine echte Stresssituation hervorrufen, denn sie möchten gerne helfen, wissen aber häufig nicht wie. Manchmal ist der Skipper selbst schuld am verpatzten Hafenan- und Ablegen, wenn er keine klaren Anweisungen gibt, unverständlich formuliert oder selbst Fehler am Ruder macht. Falls Ihr Skipper nicht klar sagt, was zu tun ist, so bitten Sie ihn früh genug um Anweisungen.

Im Folgenden werden wir nicht sämtliche Varianten von **Hafenan- und Ablegen** am Steg in der Box oder im Päckchen unter Einfluss von Wind und Strom darstellen. Die Vorbereitung darauf ist Sache des Skippers und würde ein eigenes Buch füllen können. Sie als Crew sollten folgendes wissen:

Steuerbordseite ist die zum Bug schauend rechte Seite des Schiffs, **Backbord** die linke Seite. Diese Bezeichnungen ändern sich nicht, wenn das Schiff rückwärts fährt! Und genau dies macht den Unterschied zu rechts und links aus! Eselsbrücke: Steuerbord und rechts haben beide ein.

033a Abb.: wk



Ablegen

Beim Ablegen geht es darum, den Liegeplatz zügig, aber ohne Hektik, und vor allem ohne Kollision mit anderen Booten zu verlassen.

Genügend viele Fender müssen so ausgebracht sein, dass sie bei einer eventuellen Berührung mit anderen Booten Schäden am Rumpf vermeiden. Also die Fender nicht zu tief hängen!

Sofern genügend Besatzung zur Verfügung steht, sollte eine Person am Bug, eine andere mittschiffs und eine dritte am Heck stehen. Sie sollen bei Bedarf eine Leine annehmen, einen Fender setzen oder (sofern die Yacht nicht zu groß ist, sagen wir unter 9 m Länge) mit Armen oder Beinen drückend eine Kollision mit anderen Yachten zu verhindern.

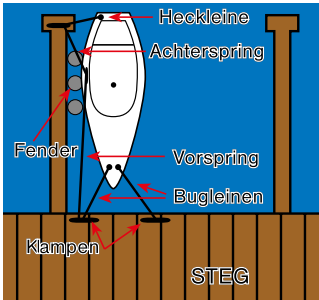
Aber Vorsicht! Leicht unterschätzt man die auftretenden Kräfte. So mancher Fuß wurde schon zwischen zwei Yachten im Hafen eingequetscht.

Hafenmanöver werden heutzutage aufgrund der Enge meist unter Motor gefahren, vielerorts ist es sogar so vorgeschrieben. In der Regel gibt der Rudergänger die Anweisungen zum **Loswerfen der Leinen**. Keinesfalls werden irgendwelche Leinen

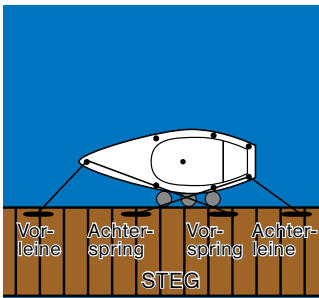
☒ Gutes Abfendern zwischen zwei im Päckchen liegenden Yachten

Fender

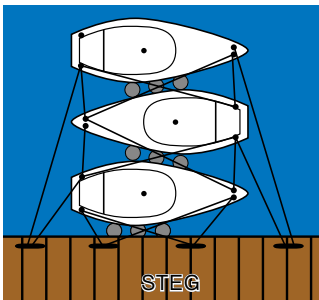
Mit Luft gefüllte, elastische „Plastikbirnen“ oder „Plastikwürste“, die überall dort über die Bordwand gehängt werden, wo das Boot mit dem Steg oder anderen Booten scheuern könnte.



☒ Festmachen in der Box



☒ Festmachen am Steg



☒ Festmachen im Päckchen

805se Abb.: 1b
 losgeworfen, bevor dazu eine Anweisung gegeben wurde. Nur perfekt eingespielte Crews schaffen es, Hafenanläufe ohne sprachliche Kommunikation problemlos zu fahren. Probleme entstehen bei unerfahrenen Crews oft schon allein dadurch, dass die Begriffe „Vorleine“ und „Vorspring“ sowie „Achterleine“ und „Acherspring“ verwechselt werden (siehe Zeichnung). Denken Sie beim An- und Ablegen daran, dass aufländiger Wind oder ungünstige Strömung – z. B. in Flusshäfen – das Boot so sehr beeinflussen können, dass die Ruderwirkung deutlich eingeschränkt ist.

Häufige Fehler beim Ablegen

- Unklare Zuständigkeiten
- Leinen zu früh ohne Anweisung vom Rudergänger losgeworfen
- Sprachliche Verständigung zu leise, Anweisungen nicht prägnant formuliert
- Leinen wurden im Wasser hängen gelassen.

Anlegen

807se Abb.: 1b
 Wichtig ist, dass schon deutlich vor dem eigentlichen Anlegemanöver alle Leinen und Fender klar einsatzbereit sind, d. h. Fender vorsichtshalber auf beiden Seiten des Bootes vorbereitet, Vor- und Achterleinen mit einem Ende an