

MITSEGELN TIPPS FÜR EINSTEIGER

➤ 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.

➤ BEGRIFFE

Einrichtung

Wer noch nie auf einer Segelyacht war, hat nur eine vage Vorstellung von dem, was einen erwartet und wie ein Schiff eingerichtet ist.

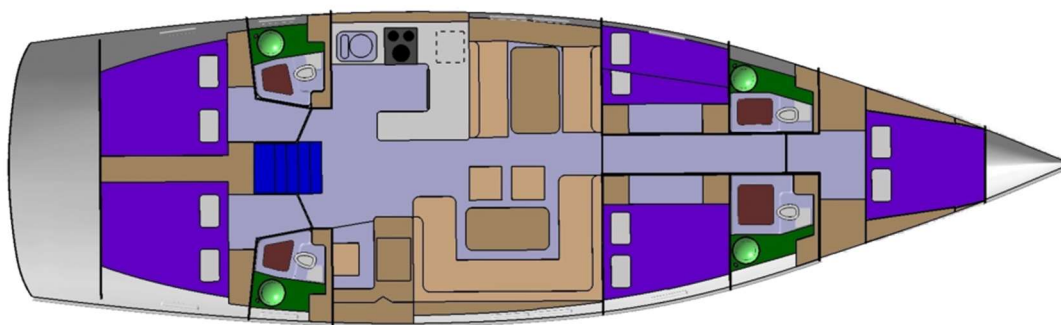
Die Schiffs-Größen

Die Schiffsgröße orientiert sich an der Größe der Crew; man kann von folgenden Größenordnungen ausgehen:

2-4 Segler	9-11 Meter (30-40 Fuß*)	10 Segler	13-14 Meter (44-47 Fuß*) (4 Kabinen)
6 Segler	11-12 Meter (35-38 Fuß*) (3 Kabinen)	10-12 Segler	14-18 Meter (47-54 Fuß*) (5 Kabinen)
8 Segler	12-13 Meter (39-43 Fuß*) (3 Kabinen)		*) Segler messen Ihre Yachten häufig in Fuß

Hier ist ein typischer Grundriss einer 54 Fuß-Yacht für bis zu 12 Segler:

Mit 10 Personen bleibt der Salon frei, was sicherlich von Vorteil ist, denn man muss seine Koje nicht immer wegräumen abgesehen davon, dass man als letzter Schlafen gehen und als erster raus muss.



Die Kabinen

Im Normalfall sind die Kabinen doppelt belegt und das Platzangebot ist - na ja - ausreichend. Eine Koje an Bord einer Segelyacht ist natürlich nicht mit einem bequemen 2 x 2m Bett zu Hause zu vergleichen. Insbesondere lässt die Kopfhöhe zu wünschen übrig. Wir müssen uns gleich daran gewöhnen, dass wir nicht im gesamten Schiff stehen können!

Die Zwischenwände sind ziemlich dünn und meist aus Sperrholz gefertigt. Sie schützen zwar vor neugierigen Blicken, sind aber ziemlich hellhörig.

Der Stauraum ist in allen Kabinen knapp bemessen. Meist können persönliche Sachen und Kleidungsstücke nur in Schapps (kleine Kästchen) untergebracht werden. Tiefliegende Schapps sind für das Stauen von Kleidungsstücken nicht immer geeignet, da diese bei Schräglage (Krängung) durch Wasser, das sich unten im Boot befindet, geflutet werden können. Die Backkisten unter den Kojen sind zudem nur schwer zugänglich und oft auch als Platz für die Tanks an Bord missbraucht.

Der Skipper hat das Vorrecht der Kabinen/Kojen Wahl, jede Koje hat ihre Vor- und Nachteile:

In den **Achterkabinen** sind die Schiffsbewegungen am wenigsten zu spüren, dafür liegt man direkt neben dem Motor (der meistens nach Diesel muffelt) und im Hafen glucksen die Wellen unter dem Achterschiff. Lautes Feiern im Cockpit geht auch nicht spurlos an denen vorbei, die versuchen, in den Achterkabinen eine Mütze Schlaf abzukriegen - also: Mitfeiern ☺

Die **Bugkabinen** schaukeln auf See am meisten, die Füße haben wenig Platz, dafür ist sie höher, ruhig und wegen der großen Luke luftig.

Ach ja - die Bugkabinen sind nicht hinten; auch wenn es so aussieht, wenn man in den Salon herabsteigt!!!

Seitenkojen sind zwar Einzelkojen, aber schmal und die Kabinen sind meist eng und schlecht belüftet.

Im **Salon** spürt man die Schiffsbewegungen am wenigsten, aber man liegt im Durchgang und darf die Koje als Letzter nutzen!

Die Toilette

Toiletten an Bord sind gewöhnungsbedürftig, denn sie arbeiten anders als die gewohnten Klos in heimischen Wohnungen. Das Bord- WC ist in der Regel unter Wasserlinie eingebaut und wird mit Seewasser gespült. Ein solches Bord Klo wird nicht benutzt, es wird bedient. Auf den meisten Yachten werden die Fäkalien direkt außerbords gepumpt, dies schließt die Benutzung der Bordtoiletten im Hafen schon aus! Dazu gibt es einige Regeln:



Toilette.

- > 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
- > **In der Toilette wird nur das entsorgt, was vorher gegessen oder getrunken wurde!**
- > **Wer das Klo verstopft, zerlegt und reinigt es auch**
- > **Über die Reling pinkeln ist lebensgefährlich**

Die Schüssel einer Bordtoilette ist kleiner als gewohnt und alles, was sich darin befindet, muss abgepumpt werden. Dazu gibt es meist neben der Schüssel zwei Hebel: Ein großer zum Abpumpen und ein kleinerer, der zum Spülen Seewasser in die Schüssel pumpt.

Die beiden Schläuche, die außenbords gehen (ein dicker für die abgepumpten Fäkalien und ein dünner, der Seewasser ansaugt) haben je ein Seeventil, die bei Nichtbenutzung immer geschlossen sein müssen. Dies verhindert den ungewollten Eintritt von Seewasser in das Schiff.

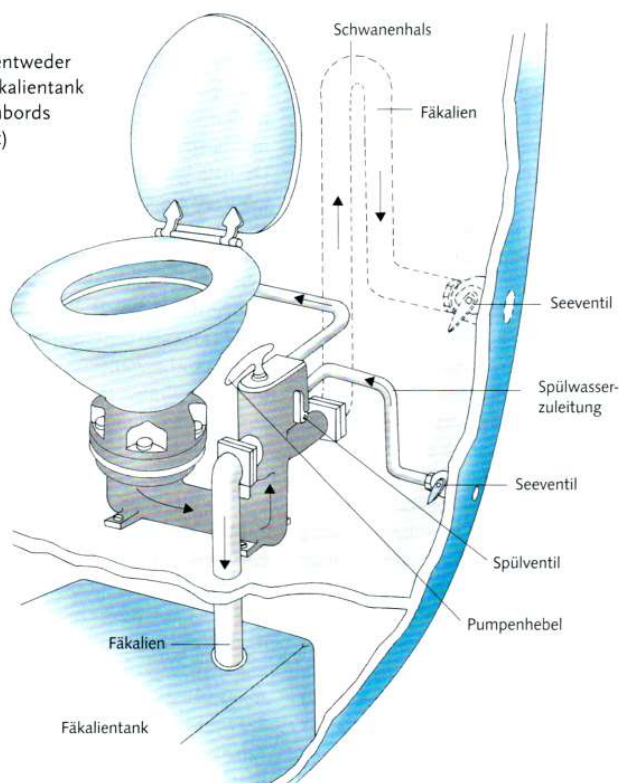
Vor der Toilettenbenutzung also beide Ventile öffnen (der Ventilhebel muss dann parallel zum Schlauch stehen) und nach verrichtetem Geschäft beide Ventile wieder schließen. Bitte pumpe nach der Benutzung ca. 50 Hübe Seewasser nach, um eine Verstopfung der Fäkalienpumpe zu verhindern. Die Fäkalienpumpe ist meist nur schwach dimensioniert und kann leicht verstopfen. Deshalb bitte keine Unmengen Toilettenpapier auf einmal entsorgen - oder etwa andere Gegenstände. Die Damen wissen schon Bescheid.



Seeventile Toilette.

Yacht-WC

Ableitung entweder in einen Fäkalientank oder außenbords (gestrichelt)



Immer häufiger trifft man auch auf Yachten mit eingebauten Fäkalen Tanks. Diese dienen dazu, allen Unrat aus der Toilette zu sammeln. Das Abwasser kann dann im Hafen an einer entsprechenden Abpumpstation abgepumpt werden - oder halt in See.

Die Bedienung dieser Anlage, die mehr Ventile hat, zeigt Dir Dein Skipper an Bord.

Die Toilette benutzen wir im Übrigen immer im Sitzen - was im Seegang auch seinen Sinn hat.

Die Kombüse

Der **Gasherd** ist halbkardanisch aufgehängt und kann sich somit dem Seegang anpassen. Die Gasflasche befindet sich in einer Backkiste und soll nur aufgedreht werden, wenn der Herd auch benutzt wird. Wenn der Herd nicht mehr benutzt wird, bitte erst die Gasflasche draußen abdrehen und das Gas in der Leitung komplett ausbrennen lassen. Die halbkardanische Aufhängung eignet sich hervorragend für das Aufbewahren von Speiseresten und sonstigen Flüssigkeiten, die im Seegang nicht auslaufen sollen - vorausgesetzt der Herd ist nicht arretiert.



Das **Spülbecken** hat meist nur einen Kaltwasserhahn. Heißes Wasser muss auf dem Herd zubereitet werden. Aufpassen, dass keine Speisereste mit in den Abguss gelangen, denn der verstopft gerne. Auch im Spülbecken lassen sich gut Flaschen etc. seefest verstauen.

Die **Kühlbox** frisst viel Strom und soll deshalb nur mit Strom-Land-Anschluss (im Hafen) oder mitlaufendem Motor eingeschaltet werden. Deshalb nicht zu oft

öffnen und vor allem wieder schnell schließen.

Geschirr ist in engen Schapps untergebracht, die durch ihre Konstruktion schon eine gewisse Seesicherheit erbringen. Wer sichergehen will, sichert das Geschirr noch zusätzlich mit Lappen oder anderen Lebensmitteltüten (Kaffee, Filtertüten, Suppentüten, ...)

Die Navigationsecke

Die Navigationsecke ist die heilige Ecke des Skippers und des Navigators und kein allgemeiner Abstellraum für die Besatzung.

Die Seekarten sind in einem Fach unter der klappbaren Tischplatte verstaut, an der Wand sind ein Teil der Bordinstrumente angebracht:

Funkgerät, Radio, GPS-Satellitennavigator, Schaltpanel für die gesamte Bordelektrik, Halterung für Navigationsbesteck (Kursdreiecke, Zirkel und Stifte), Handpeilkompass

In den Schapps sind die nautischen Unterlagen (Hafenhandbücher, Betriebsanleitungen etc.), das Fernglas, Gastlandflaggen etc. untergebracht.

Auf dem Tisch befinden sich die aktuellen Seekarten und das Logbuch.



Der Salon

Der Salon ist das Wohnzimmer einer Segelyacht.



Hier wird gefrühstückt, gelebt, Mittag gegessen, zusammengesessen, Orgien gefeiert etc.

Jeder sollte versuchen, möglichst keine eigenen Gegenstände hier rumliegen zu lassen, da dann relativ schnell das große Chaos ausbricht. Manchmal mussten schon Konventionalstrafen ausgesprochen werden, die bei Pflicht-

Runden Einlaufbier begannen und bis zum feierlichen Versenken des Gegenstandes führten - dies allerdings mit Ankündigung und Setzen eines Ultimatums.

In den Schapps und Backkisten sind meist der Proviant und die Getränke gestaut.

An Deck

An Deck findet man alle Bedienelemente, die für die seemännische Handhabung der Yacht notwendig sind - allerhand Leinen, Winschen, Klampen, Klemmen, Rollen, Blöcke.

Der Skipper wird Dich in die Funktionsweise dieser Einrichtungen einweisen - gehe mit offenen Augen über das Schiff - auch wenn es anfangs sehr verwirrend aussieht, es ist gar nicht so schwer.

Bevor du fragst, verfolge einfach den Verlauf einer Leine (das geht leicht, da die Leinen unterschiedliche Farben haben) und überlege, welche Funktion die



Leine haben könnte. Dass die Leine, die den Großbaum im Hafen in der richtigen Höhe hält, Dirk genannt wird, musst Du nicht gleich wissen - Du musst Dir aber vorstellen was passiert, wenn Du diese Leine aus Unachtsamkeit aus der Klemme löst: Der Baum wird heruntersausen und vielleicht andere verletzen.

Ach ja - gewöhne Dich an die seemännischen Ausdrücke - es gibt an Bord keine Seile, Schnüre und Kordeln.

Das Rigg

Das Rigg bezeichnet alles, was aus dem Deck herausragt und zum Tragen der Segel dient. Das umfasst den Mast, den Baum, die Wanten und die Stage.

Die Segel

Im Normalfall fahren wir mit zwei Segeln zur See:

Das Großsegel

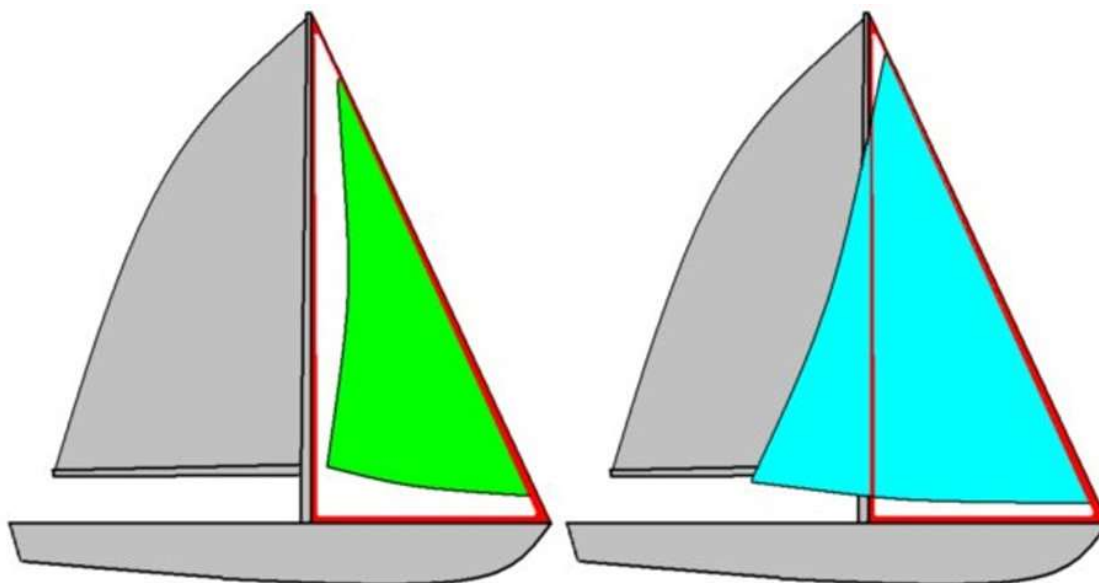
Das Großsegel, das fest am Mast angeschlagen ist und dessen Unterkante (Unterliek) durch den Großbaum gehalten wird.

Es gibt heute zwei verbreitete Großsegelarten, nämlich das **Rollgros**, das in den Mast eingerollt werden kann, oder das Lattengros, dass zum Setzen jeweils am Mast hochgezogen wird und dessen Latten für einen guten Stand sorgen.

Die Großsegelfläche kann durch Reffen verkleinert werden; das Reffen ist einem gesonderten Kapitel beschrieben.



Das Vorsegel



Bei Vorsegeln unterscheidet man verschiedene Bezeichnungen:

Fock: Meist ein kleines Vorsegel, dessen **Schothorn** ungefähr in Höhe des Mastes endet. Besonders kleine und robuste Focks bezeichnet man als **Sturmfock**. Durch ihren Namen ist auch die Nutzung vorgegeben: Sie sind absolute Starkwindsegel.

Genua: Größere Vorsegel, deren **Schothorn** bis hinter den Mast reicht, nennt man **Genua**.

Auf Charterschiffen ist meist eine Genua als Standard-Vorsegel am **Rollsystem** angeschlagen; für Starkwind steht in der Backskiste noch eine Sturmfock zur Verfügung.

➤ ALLGEMEINE AUSTRÜSTUNG

Charterjachten sind sehr spartanisch eingerichtet; alle persönlichen Dinge wie Handtücher, Schlafzeug etc. müssen in jedem Fall selbst mitgebracht werden.

Darüber hinaus müssen Dinge mitgebracht werden, die für den täglichen Gebrauch an Bord notwendig sind: (Mengenangaben für etwa eine Woche)

Auf der Crewbesprechung sollte festgelegt werden, wer was mitbringt.

➤ PERSÖNLICHE AUSTRÜSTUNG

Beschränke Dich auf das Notwendigste!

Wir machen keinen Urlaub auf der MS ASTOR - das kleine Schwarze kann ebenso zu Hause bleiben, wie der Smoking.

Es wird erstens keine Gelegenheit geben, diese Teile zu tragen, und zweitens gibt es keinen Stauraum dafür. Schön, wenn man gerade das nasse Ölzeug drauflegen muss, weil sonst kein Platz da ist.

Vergiss die gesamte Urlaubsgarderobe und all den Kram, der immer so nebenbei eingepackt wird - im Kofferraum ist ja noch Platz . . .

Hierzu habe ich extra einer Checkliste/Packliste für die Crew!

Praktisch ist da schon ein Törn an einem Ort, den man mit dem Flugzeug erreicht – hier begrenzt die Fluggesellschaft das persönliche Gepäck schon auf praktische 20 kg.

Und bitte keine Koffer mitbringen.



Ich habe zwar nichts dagegen, weise aber heute schon darauf hin, dass ich diese Koffer nirgends an Bord sehen möchte - weder an Oberdeck, geschweige denn im Salon. Du musst ihn schon in Deiner Koje unterbringen. Wenn Du also Zuhause auch immer einen Koffer im Bett liegen hast, bringe ihn mit. Wenn nicht - dann lass ihn, wo er ist: Im Keller!

Frage Dich beim Packen immer wieder, brauchst Du das wirklich?

Was man wirklich einpacken muss, orientiert sich natürlich auch am Revier und an der Jahreszeit.

Der Faserpelz kann im August für einen Mittelmeertörn beruhigt zu Hause im Schrank bleiben - zu einem Ostertörn auf der Ostsee ist er unverzichtbar.



Ölzeug

Der Begriff Ölzeug ist historisch gewachsen, doch mit dem richtigen Ölzeug- durch Öl gezogene Leinentücher - hat die heutige Seglerkleidung nichts mehr zu tun.

Heute ist das Material sehr viel angenehmer, die Kleidung viel bequemer geworden.

Das Ölzeug - ich nenne es einmal weiterhin so - hat eigentlich zwei Aufgaben:

- Wind abhalten
- vor Nässe schützen



Nicht richtig ist, dass es durch entsprechende Firmen Aufnäher und einer tollen Farbkombi- nation Aufmerksamkeit wecken sollen.

Es gibt heute atmungsaktive und nicht-atmungsaktive Kleidung - beide haben ihre Vor- und Nachteile:

Nicht atmungsaktive Kleidung ist im hohen Maße wasserdicht - auch bei einer Dauerdusche bleibt der Segler darin trocken. Allerdings kann auch die innere Feuchtigkeit nicht nach außen abwandern - man schwitzt sehr viel leichter in diesen Hüllen - vor allem bei körperlicher Arbeit an Oberdeck.

Atmungsaktive Kleidung hat hier Abhilfe geschaffen, die Feuchtigkeit kann nach außen abwandern. Allerdings kann es - gerade bei günstiger Kleidung - bei Dauereinwirkung von Wasser auch zum Wassereintritt kommen.

Der Handel unterscheidet hier in "Coastal" / "Küste" und "Offshore" / "Hochsee" - Qualität. Die Offshore-Qualität ist wasserresistenter als die Küsten-Qualität - aber auch teurer.

Typische Preislagen sind:

- Nicht atmungsaktives Ölzeug ab ca. 150 EUR
- Atmungsaktives Ölzeug "Küste" ab ca. 200 EUR
- Atmungsaktives Ölzeug "Hochsee" ab 300 EUR

Es gibt Kombinationen Hose/Jacke und Overalls; bei einigen Jacken ist auch bereits ein Liebelt integriert.

Braucht man das bereits für den ersten Törn?

Man braucht einen Wetterschutz - selbst im Mittelmeer kann man von stärkeren Winden oder einem Regenschauer überrascht werden. Aber es ist gerade für einen ersten Törn nicht unbedingt notwendig, sich in Unkosten zu stürzen, um dann herauszufinden, dass Segeln doch nicht die Erfüllung aller Träume bringt.

Genial, wenn man sich Ölzeug leihen kann; sonst würde ich zu einer etwas besseren atmungsaktiven Coastal-Jacke raten, (die man ja auch abseits des Bootes tragen kann) und einer etwas preiswerteren wasserdichten Hose - auch wenn sie im Design vielleicht nicht unbedingt zusammenpassen.

Als Anfänger wird man sicher auch nicht im knietiefen auf dem Vorschiff bei 3 m See mit dem killenden Vorsegel kämpfen, sondern bei solchen Bedingungen eher Aufgaben im Cockpit wahrnehmen - und da tut es dann auch eine preiswertere Alternative.

Schau Dir einfach die Angebote der Händler an - z.B. SVB, Compass24 oder A. W. Niemeyer.

Schuhwerk

Auch bei dem Schuhwerk gibt es verschiedene Ausführungen in vielen Preislagen.

Wichtig ist, dass die Schuhe die Füße vor Verletzungen schützen, an Bord auch auf dem rutschigen Deck einen sicheren Halt geben und keine Streifen ziehen, die mühsam weggepoliert werden müssen.

Eine Paar **Turnschuhe** mit hellen Sohlen tun es da durchaus - wer will, kann gerne in ein paar **Bordschuhe** investieren.

Man tut gut daran, ein paar Schuhe zum Wechseln dabei zu haben - ein Paar ist ruck zuck nass geworden.

Weiterhin sind Badeschuhe zu empfehlen, da wir im Hafen ja die öffentlichen sanitären Einrichtungen benutzen. Und da versteht es sich von selbst, dass wir unsere Füße mit Schuhen gegen Fußpilz und andere Erkrankungen schützen.

Denkbar wären auch ein Paar **Schwimmschuhe**, gerade wenn man im Mittelmeer unterwegs ist und vom Boot an Land schwimmt. Dort befinden sich häufig Seeigel an den Felsen - mit ein paar Schwimmschuhen an den Füßen fällt das Anlanden leichter.

Ob auch ein paar **Gummistiefel** mit ins Gepäck wandern, hängt vom Seegebiet ab. In nördlichen Regionen habe ich immer meine Gummitreter dabei; im Mittelmeer lasse ich sie im Sommer meist zu Hause.

Auch für die Gummistiefel gilt: rutschfeste Sohle!

Kleidung

Packe ein, was Dir bequem ist.

Es ist wirklich nicht notwendig, spezielle Seglerkleidung zu kaufen - wohlmöglich noch mit gestickten Ankern oder Flaggen-Applikationen auf Ärmel und Brust. Dadurch wirkst Du kein Stück seemännischer.

Du brauchst T-Shirts, lange Hosen (Jeans, wenn sie nicht zuuuu eng sitzen), Shorts (ich trage am liebsten kurze Jeans - mit Taschen, Gürtelschlaufen etc.), Pullover.

Hier bieten sich auch Fleece-Pullover an - es müssen nicht die der teuren Segelausstatter sein - ein preiswerter aus dem Kaufhaus tut es genauso.

Praktisch sind auch Segelhandschuhe - sie schützen die Hände beim Arbeiten mit Leinen und geben guten Grip gerade bei nassen Leinen.

Auch hier muss man nicht auf das Sortiment hochpreisiger Anbieter zurückgreifen, in den Versandhandel gibt es bereits preiswerte Hausmarken, die den gleichen Zweck erfüllen.

Preis ca. 20 €. Für Touren in kälteren Regionen können ruhig auch noch ein paar dickere Handschuhe ins Gepäck wandern.

Gerade im Mittelmeer, wo wir häufig an die Mooringe gehen, sind Arbeitshandschuhe aus dem Baumarkt (für 3-5 €) toll.

Manche tragen gerne Trainingsanzüge - tu Dir keinen Zwang an - auch wenn Du mich eher nicht in so einem Teil antreffen wirst.

Bei Kälte denke an dicke Unterwäsche - bis hin zu Thermounterwäsche.

Wer Skifahrer ist, braucht sich keine doppelte Kleidung zuzulegen. Was beim Skifahren warm hält, tut es beim Segeln genauso.

Sonnenschutz

So wie Pullover gegen Kälte und Ölzeug gegen Nässe schützen, brauchen wir auch einen Schutz gegen die Sonneneinstrahlung. Wegen der Reflexionen der Sonnenstrahlen an der Wasseroberfläche wirkt die Sonne sehr intensiv. Das wird meist nicht so wahrgenommen, da immer ein kühler Wind über die Haut bläst.

Das Resultat sieht man dann später und merkt es in der Kojе - verbrannter Pelz.

Darum intensiv gegen Sonne schützen:

- Sonnencreme mit hohen Lichtschutzfaktoren
bitte kein Öl, kein Sprüher, keine Sonnencreme mit Farbpigmenten, das hinterlässt auf dem schönen Teak Deck so hässliche Flecken.
- T-Shirt
- dunkle Sonnenbrille (möglichst mit Brillenband gesichert)
- Mütze

Kleinigkeiten

Kleinkram, der sich an Bord als nützlich erweist:

- Geschirrhandtücher
- Wäscheklammern
- Taschenmesser
- Taschenlampe (mit Ersatzbatterien)
- Feuerzeug / Streichhölzer

Persönliches

Denke bitte an Deine persönlichen Papiere:

- Reisepass / Personalausweis
- Visum (falls notwendig)
- Flugticket
- Auslandskrankenschein
- Bootsführerscheine (soweit schon vorhanden)

Brauchst du eigene Medikamente, bringe sie mit (die nötige Bord-Apotheke habe ich dabei)

- Erkältung
- Magen
- Seekrankheit
- Sonnenbrand
- Fieber
- Pflaster
- Schmerztabletten
- Mückenspray / Stichsalbe etc.

Zum Schlafen an Bord brauchst Du:

Von der Basis bekommen wir einen kompletten Satz (Kissen, Bettlaken, Wolldecke)

Wenn du eigene Sachen benutzen willst, bringe deine eigenen

- Schlafsack
- Kissen / Laken
- Handtücher/ Badetücher

Mitbringen kannst Du zusätzlich:

- Fotoapparat
- Videokamera (ausreichend Akkus mitnehmen)
- Handy

Bedenke, dass elektrische Geräte anfällig sind gegen Feuchtigkeit. Und davon haben wir an Bord - allein schon durch die salzhaltige Luft - genug. Man kann die teuren Kameras zum Beispiel durch spezielle wasserdichte Beutel schützen, wie sie von EWA-Marine oder Aquapac angeboten werden.

Damit können dann auch Unterwasseraufnahmen und Aufnahmen bei acht Windstärken an Oberdeck gemacht werden.

220 V zum Laden der Akkus werden wir nur im Hafen bei Landanschluss haben – bedenke das bei der Auswahl der Akkus.

Verbotsliste

- Schalenkoffer
- Schmuck
- Stöckelschuhe
- Familienstreit
- Manager-Magazine
- Ständige Verbindung ins Büro

➤ VERHALTEN

Das Leben an Bord zu generalisieren fällt mir prinzipiell schwer, da es oft beeinflusst wird durch Zusammenstellung der Crew, Art des Törns. Gemein an allen Situationen ist, dass verschiedene Leute auf engen Raum zusammenleben und sich arrangieren müssen.

Ein typischer Tag an Bord

Aufstehen

Der Tag an Bord beginnt sowie an Land auch: normalerweise mit dem Aufwachen.

➤ UMGANG MIT TAUWERK

folgende Knoten sollten alle Crewmitglieder beherrschen:

- **Auge**

Ein Auge ist die seemännische Bezeichnung für alle Arten von Schlingen, dient auch als Basis für viele Knoten.

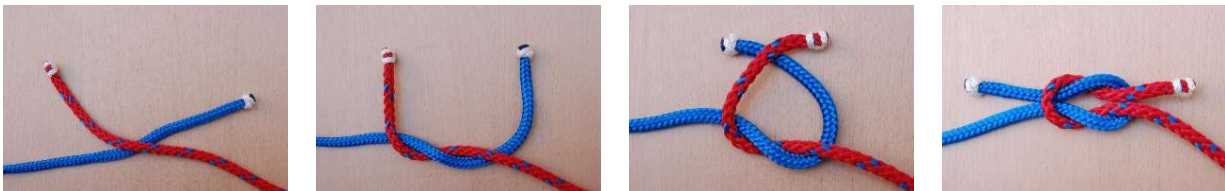
- **Achtknoten**

Der Achtknoten dient zur Sicherung eines losen Endes damit es sich nicht durch eine Führungsöse ziehen kann.



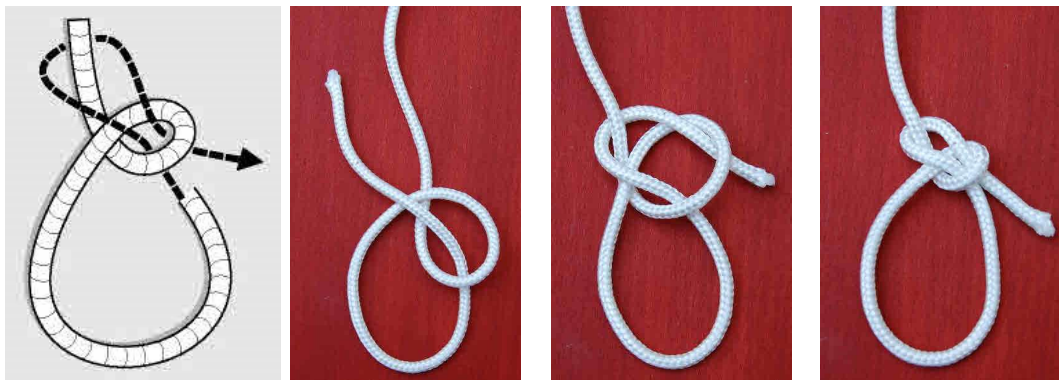
- **Kreuzknoten**

der Kreuzknoten ist der geläufigste Verbindungsknoten zweier gleichstarker Leinen



- **Palstek**

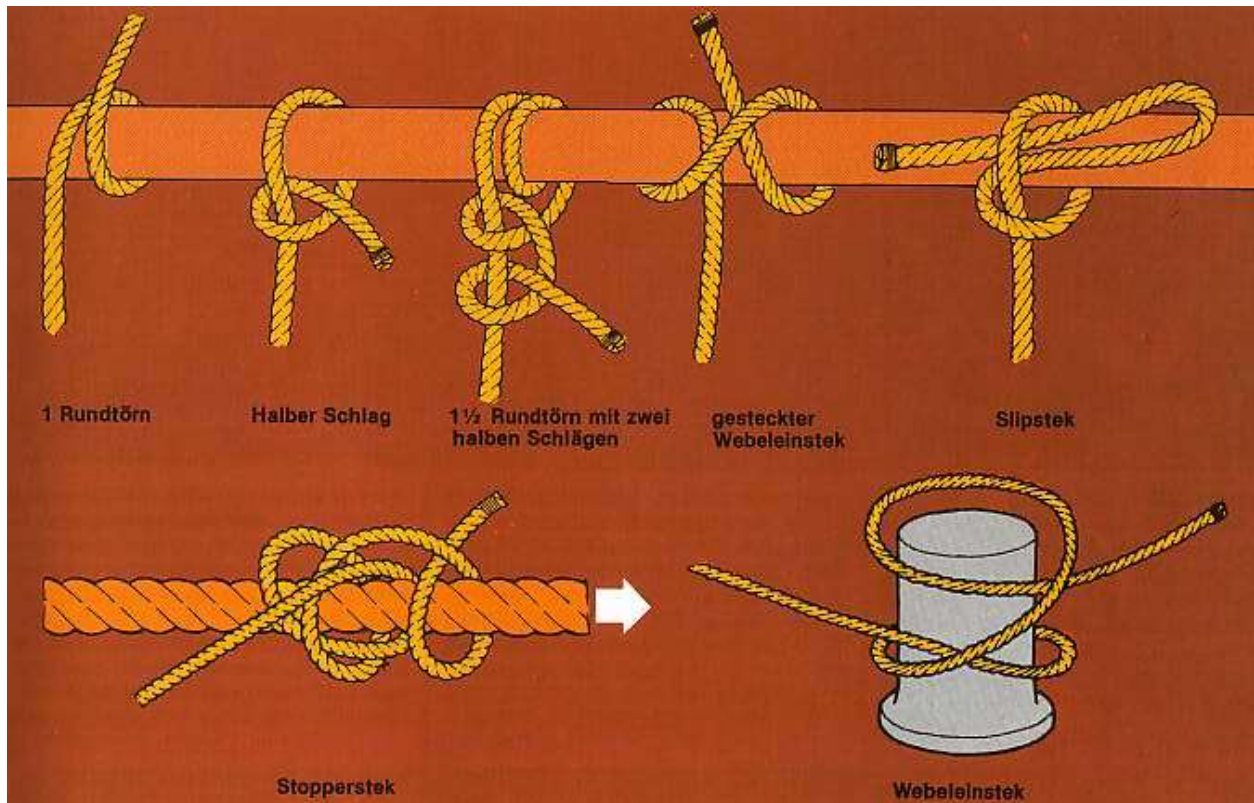
Der Palstek dient zum Knüpfen einer festen Schlaufe. Er ist der in der Seefahrt am häufigsten verwendete Knoten.



- **Schotstek**

Der Schotstek dient zum Verbinden zweier nicht gleich starker Enden. In der Praxis sollte nur der doppelte Schotstek verwendet werden. Dieser ist sicherer gegen Selbstlösen.

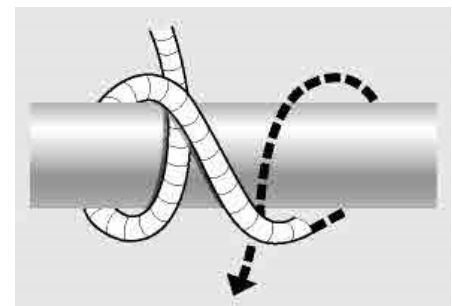
- **Webeleinstek, auch auf Slip**



Der Webeleinstek kann gesteckt, gelegt oder geworfen werden; er ist einer der wenigen Knoten, die sich für die Mitte einer Leine eignen, wenn deren Enden (seemännisch: Tampen) nicht frei sind.

1 1/2 Rundtörn mit 2 halben Schlägen

Dieser Knoten ist eine einfache Verbindung zum Festmachen an Rohen, Stangen etc.



- **Webeleinstek (gesteckt)***

Der gesteckte Webeleinstek wird häufig zum Festmachen der Fender verwendet. Er sollte durch 2 halbe Schläge gesichert werden.

- **Slipstek**

Überall dort wichtig, wo man ein belegtes Ende, auf dem Kraft steht, schnell loswerfen will oder muß. Ein Ruck am Tampen und der Knoten ist gelöst.

- **Stopperstek**

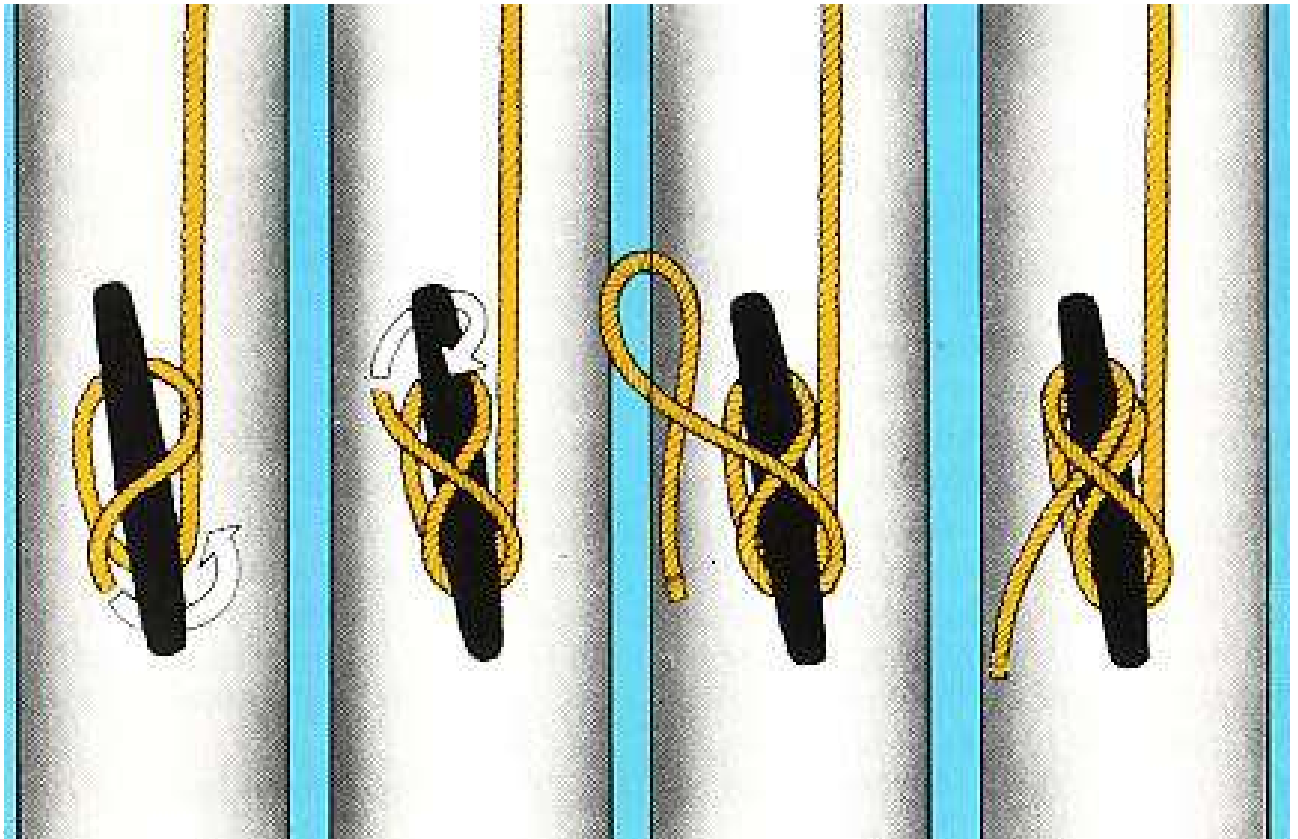
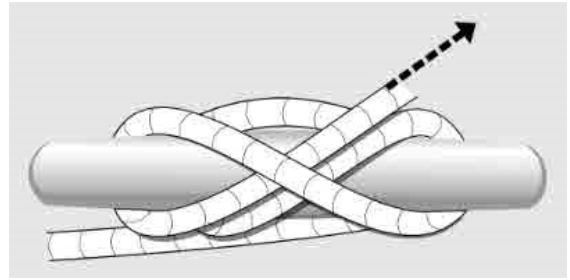
Mit ihm kann ein Tampen in an laufendes Ende gesteckt werden, beispielsweise die Vorleine an eine Schlepptrasse. Er hält nur, solange Kraft in Zugrichtung darauf steht.

Webeleinstek (geworfen)

Der geworfene Webeleinstek dient vorwiegend zum Festmachen an Pollern.

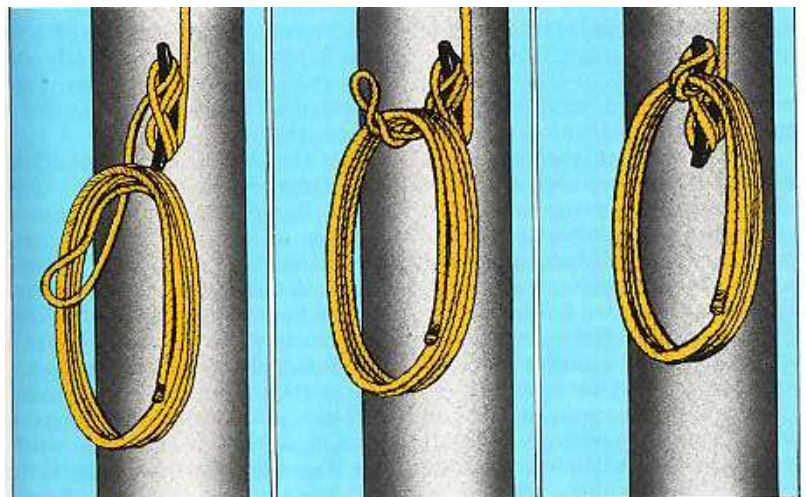
- Belegen auf einer Klampe

Zunächst einen Rundtörn um den Fuß der Klampe legen, aber so, dass sich die Leine nicht selbst bekneift. Dann Kreuzschläge in Achtform um die Klampe legen. Zwei genügen im Allgemeinen. Zum Abschluss wird ein Kopfschlag aufgesetzt - der durchgesteckte Tampen wird bekneiffen. Achtung: der sich durch den Kopfschlag bekneifende Tampen muss immer die Klampe kreuzen



- Aufschießen von Tauwerk

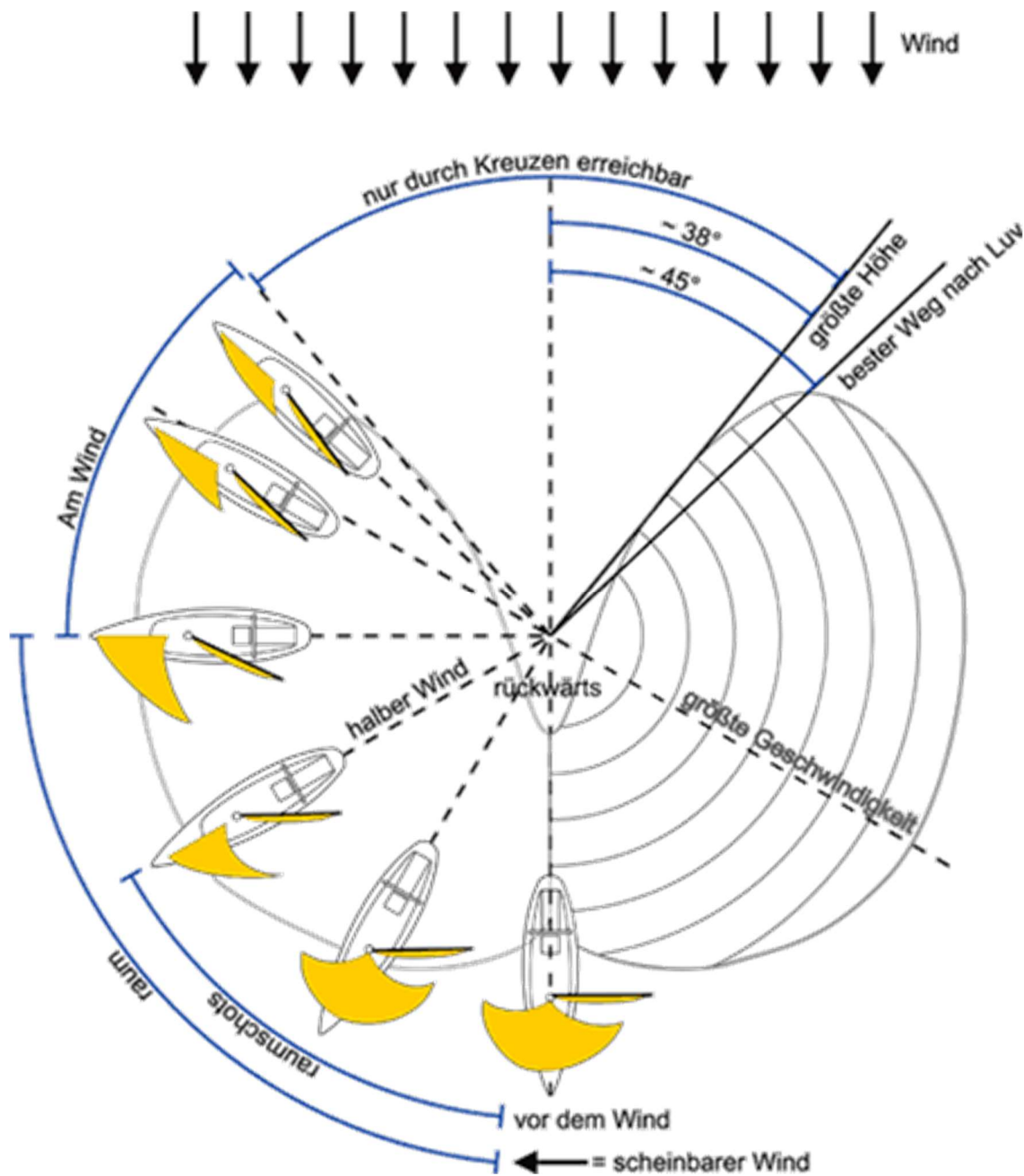
Die Klampe wird zunächst wie gewohnt inklusive Kopfschlag belegt. Dann wird das Ende so aufgeschossen (aufgerollt), dass etwa eine Armlänge zwischen Klampe und Rolle verbleibt. Dieser Teil wird als Schlaufe durch die Rolle gezogen (links), die Schlaufe zweimal verdreht (Mitte) und die verbleibende Schlaufe oben auf der Klampe aufgehängt.



➤ SICHERHEIT

1. Eine **Hand** fürs Schiff, eine für Dich, d.h. **festhalten**
2. Für jedes Crewmitglied muß eine Ohnmacht sichere **Rettungsweste** und ein **Lifebelt** an Bord sein. Bei Schiffsübernahme prüfe ich besonders! 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/Winsch** sollte mindestens dazwischen sein.
8. Nie in Leinenbuchten **treten**, da sich diese zuziehen können!
9. Nicht versuchen, ein Boot **abzuhalten**. Bei einigen Tonnen (bei 50Fuß Schiff 12-19Tonnen) 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
15. Toilette Nicht im Hafen benutzen, es sei denn es geht absolut nicht anders!
16. Ins Klo kommt nichts, was nicht vorher gegessen wurde!
17. **In der Toilette wird nur das entsorgt, was vorher gegessen oder getrunken wurde!**
18. **Wer das Klo verstopft, zerlegt und reinigt es auch!**

Kurse zum Wind Manöver



Kommandosprache – der „lange Arm des Skippers“, (Bobby Schenk: Hafenmanöver, Delius Klasing Verlag)

Voraussetzung für das Gelingen eines jeden Manövers ist die gute Verständigung der Mannschaft untereinander. Es sei der Vergleich mit einem Auto erlaubt. Beim Auto bedient der Fahrzeuglenker eine Reihe von Schalthebeln - damit beherrscht er es. Er benötigt dabei nicht die Hilfe von Mitfahrern, weil sich alle notwendigen Hebel in seiner Reichweite befinden und von ihm allein bedient werden können. Ganz anders ist es bei einer Segelyacht. Hier sind die einzelnen "Manöviervorrichtungen" über die ganze Schiffslänge verteilt, und es ist für den Skipper unmöglich, zum Beispiel gleichzeitig die Fock zu bergen und das Ruder hart Backbord zu legen. Er hat zwei Möglichkeiten: Entweder baut er seine Manöver so auf, dass die Handgriffe nacheinander erfolgen, was bei vielen Manövern durchaus möglich ist, oder aber er nutzt den Vorteil einer Mannschaft, die diese Handgriffe übernimmt. Ungeachtet dessen ist es jedoch stets das Manöver des Skippers, und das Anlegen zum Beispiel hat genauso abzulaufen, wie er sich das vorgestellt hat. ...

Damit das Manöver genau nach Plan abläuft, was für das Gelingen entscheidend ist, muss der Skipper sich darauf verlassen können, dass die Segel, das Ruder, der Anker usw. genau zu dem Zeitpunkt und auf die Art bedient werden, wie er das anordnet. Nicht auszudenken, was passiert, wenn zum Beispiel ein Manöver darauf aufgebaut ist, dass die Yacht kurz vor dem Steg nochmals in den Wind schießt, um das Groß zu bergen, und das Groß dann nicht herunterkommt. Damit dies alles reibungslos abläuft, ist eine eindeutige Verständigung zwischen Skipper und Mannschaft erforderlich.

Maschine

Kommando	Rückmeldung
Langsame Fahrt voraus/zurück !	Langsame Fahrt voraus/zurück !
Halbe Kraft voraus/zurück !	Halbe Kraft voraus/zurück
Volle Kraft voraus/zurück !	Volle Kraft voraus/zurück
1500 Umdrehungen !	1500 Umdrehungen
So langsam wie möglich voraus/zurück !	So langsam wie möglich voraus/zurück

Ruder

Kommando	Rückmeldung
Ruder steuerbord/backbord ! (das Schiff soll nach steuerbord/backbord abdrehen!)	Hier sind Rückmeldungen nur dann erforderlich, wenn der Rudergänger nicht sicher ist, dass der Skipper die Umsetzung der Kommandos selbst verfolgen kann.
Ruder hart steuerbord/backbord ! (das Schiff soll in einem möglichst engen Bogen nach steuerbord/backbord abdrehen!)	
Am Wind !	
Halber Wind !	
Kurs 320 ° !	Kurs 320 ° liegt an
Kurs Weiße Yacht am Wellenbrecher !	Kurs Weiße Yacht am Wellenbrecher liegt an („liegt an“ = der angegebene Kurs ist erreicht)
Steuerbord drehen ! (Schiff nach steuerbord drehen ohne konkrete Kursangabe)	Der Rudergänger verändert die Fahrtrichtung ohne konkrete Kursangabe, bis der Skipper die gewünschte Richtung mit
Recht so ! (wenn der gewünschte Kurs erreicht ist)	... bestätigt
In den Wind !	Der Rudergänger dreht das Schiff nahezu in den Wind, hält aber einen kleinen Winkel, der es ihm ermöglicht, jederzeit wieder abzufallen
Aufschiessen !	Der Rudergänger dreht das Schiff genau in den Wind und lässt es austreiben

Segel

Klar zum Setzen Fock/Groß/alle Segel ! (Aufruf, alles zum Setzen der Segeln vorzubereiten)	Fock/Groß/alle Segel klar zum setzen (dann weiß der Skipper, dass er sofort mit dem Manöver beginnen kann)
Heiß Fock/Groß/alle Segel ! (Aufruf zum Setzen der Segeln)	(keine Rückmeldung nötig)
Klar zum Bergen Fock/Groß/alle Segel !	Fock/Groß/alle Segel klar zum Bergen
Hol nieder Fock/Groß/alle Segel ! (Aufruf zum Niederholen der Segeln)	(keine Rückmeldung nötig)
Hol dicht Fockschot/Großschot ! (Aufruf zum „Strammziehen“ der Schoten)	(keine Rückmeldung nötig)
Fier auf Fockschot/Großschot ! (Aufruf zum „Lösen“ der Schoten)	(keine Rückmeldung nötig)
Manöverschluck	(keine Rückmeldung nötig)

Segel – Manöver

Klar zum Wenden/zur Q-Wende !	Ist klar
Ree (der Rudergänger legt das Ruder nach Lee)	
Über die Segel (der Rudergänger nimmt das Ruder langsam zurück und richtet sich auf den neuen Kurs ein)	
Neuer Kurs ...	

Klar zum Halsen !	Ist klar
Fier auf die Schoten !	wenn die Fock fällt: Fock fällt
Hol dicht Großschot !	
Rund achtern !	
Fier auf die Großschot !	
Neuer Kurs ...	

Anker

Klarmachen zum Ankern ! (Aufruf, alles zum Ankern vorzubereiten)	Ist klar
Fallen Anker ! (Anker wird ausgebracht)	...
(Bsp.) 40 m Kette stecken !	40 m Kette stecken 10 m, 15 m, 20 m, ...
Kette fest !	Kette ist fest ! (sonst: Anker hält nicht !)

Klarmachen zum Ankerlichten !	Ist klar
Hol Anker kurzstag ! (Die Ankerleine wird auf etwa doppelte Wassertiefe dichtgeholt)	Anker ist auf und nieder
Anker auf !	Anker ist frei !
Anker an Bord nehmen !	Anker ist an Bord !