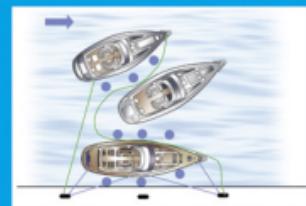
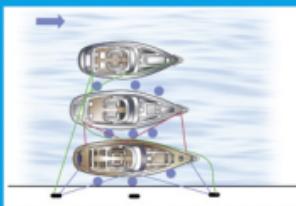
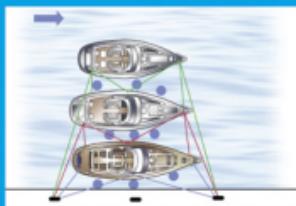


DUNCAN WELLS

# STRESSFREI SEGELN



PERFEKTE MANÖVER  
FÜR EINHANDSEGLER  
UND KLEINE CREWS



Für Sally, Katie und Ellie

# Inhalt

© Duncan Wells 2015, originally published by Bloomsbury Publishing UK  
Die englische Originalausgabe mit dem Titel »Stress-Free Sailing«  
erschien bei Bloomsbury Publishing Plc, London.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage  
ISBN 978-3-667-10390-1  
Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim  
Verlag Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Aus dem Englischen von Egmont M. Friedl  
Lektorat: Felix Wagner  
Titelfoto: Klaus Andrews  
Fotos: Alle Fotos stammen von Duncan Wells, sofern nicht anders angegeben.  
Umschlaggestaltung: Gabriele Engel  
Layout: Susan McIntyre  
Printed in China 2016

Die in diesem Buch enthaltenen Angaben, Erläuterungen und  
Empfehlungen sind vom Autor mit größter Sorgfalt zusammengestellt  
und geprüft worden. Eine Garantie für die Richtigkeit der Angaben  
kann aber nicht gegeben werden. Autor und Verlag übernehmen  
keinerlei Haftung für Schäden und Unfälle.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis  
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise  
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.  
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer  
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und  
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld  
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115  
E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)  
[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

## Danksagung 7

## Vorwort 9

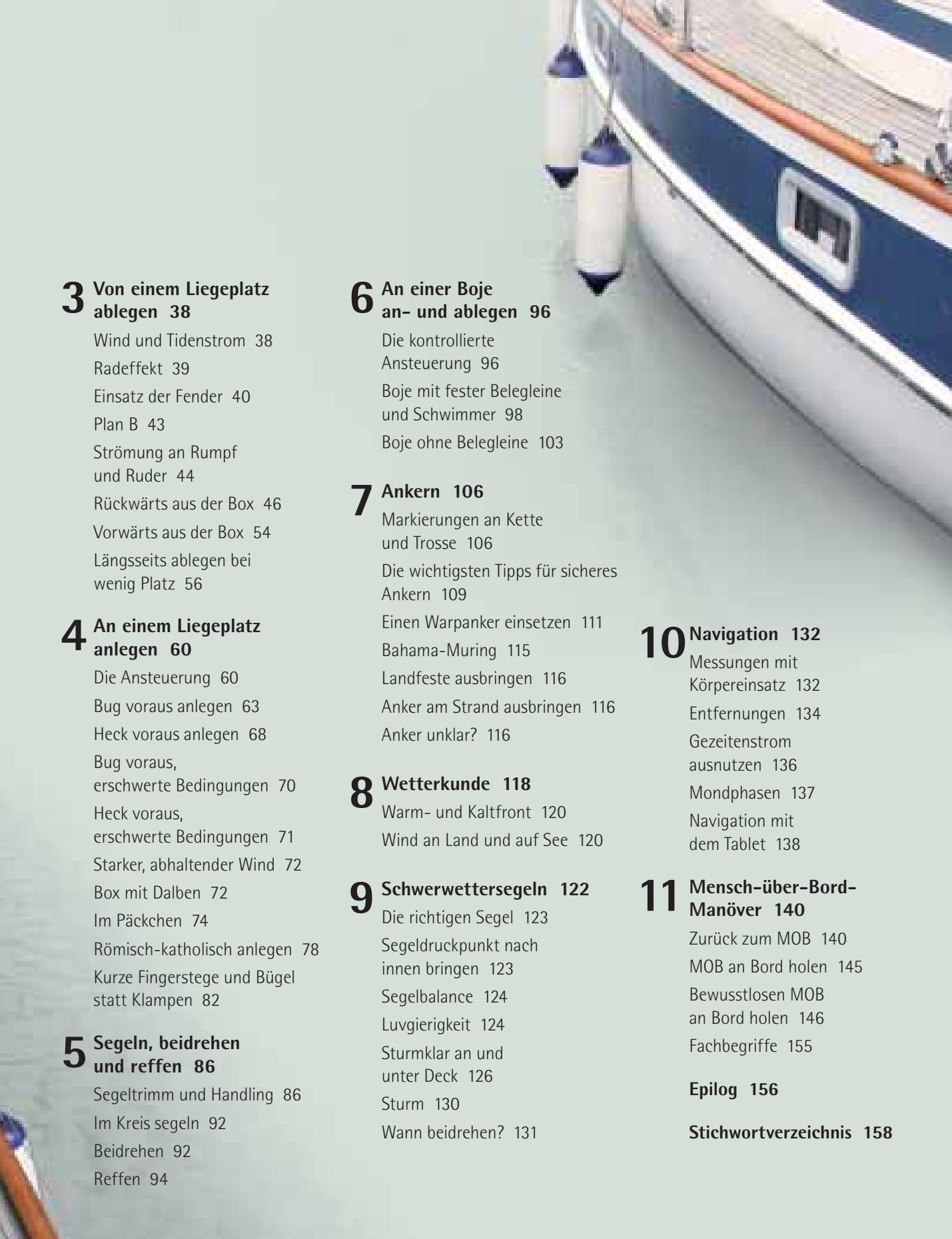
## 1 Wie und warum 10

Warum jeder Segler  
Einhand-Techniken beherrschen  
sollte 10  
Die Yachten für die  
Praxistests 12

## 2 Ordnung und Fertigkeiten 14

Tauwerk 14  
Belegen 20  
Vertäuen 22  
Knoten 25  
Bootshaken 32  
Eine Klampe teilen 35  
Lange Landleinen 35  
Seglers Schuhwerk 36  
Saubерkeit an allen Orten 36  
Fachbegriffe 37





## **3 Von einem Liegeplatz ablegen 38**

Wind und Tidenstrom 38  
Radeffekt 39  
Einsatz der Fender 40  
Plan B 43  
Strömung an Rumpf und Ruder 44  
Rückwärts aus der Box 46  
Vorwärts aus der Box 54  
Längsseits ablegen bei wenig Platz 56

## **4 An einem Liegeplatz anlegen 60**

Die Ansteuerung 60  
Bug voraus anlegen 63  
Heck voraus anlegen 68  
Bug voraus, erschwerete Bedingungen 70  
Heck voraus, erschwerete Bedingungen 71  
Starker, abhaltender Wind 72  
Box mit Dalben 72  
Im Päckchen 74  
Römisch-katholisch anlegen 78  
Kurze Fingerstege und Bügel statt Klampen 82

## **5 Segeln, beidrehen und reffen 86**

Segeltrimm und Handling 86  
Im Kreis segeln 92  
Beidrehen 92  
Reffen 94

## **6 An einer Boje an- und ablegen 96**

Die kontrollierte Ansteuerung 96  
Boje mit fester Begleine und Schwimmer 98  
Boje ohne Begleine 103

## **7 Ankern 106**

Markierungen an Kette und Trosse 106  
Die wichtigsten Tipps für sicheres Ankern 109  
Einen Warpanker einsetzen 111  
Bahama-Muring 115  
Landfeste ausbringen 116  
Anker am Strand ausbringen 116  
Anker unklar? 116

## **8 Wetterkunde 118**

Warm- und Kaltfront 120  
Wind an Land und auf See 120

## **9 Schwerwettersegeln 122**

Die richtigen Segel 123  
Segeldruckpunkt nach innen bringen 123  
Segelbalance 124  
Luvgierigkeit 124  
Sturmklar an und unter Deck 126  
Sturm 130  
Wann beidrehen? 131

## **10 Navigation 132**

Messungen mit Körpereinsatz 132  
Entferungen 134  
Gezeitestrom ausnutzen 136  
Mondphasen 137  
Navigation mit dem Tablet 138

## **11 Mensch-über-Bord-Manöver 140**

Zurück zum MOB 140  
MOB an Bord holen 145  
Bewusstlosen MOB an Bord holen 146  
Fachbegriffe 155

## **Epilog 156**

**Stichwortverzeichnis 158**



Steuerbord-Fahrwassertonne in der  
Morgensonnen

# Danksagung

Allen voran möchte ich Duncan Kent danken, ohne den es dieses Buch nicht gäbe. Vor einigen Jahren hatten meine Anfragen bei den britischen Segelmagazinen nicht gerade Stürme der Begeisterung ausgelöst, doch Duncan war es, der als Chefredakteur von *Sailing Today* schließlich einwilligte: »Okay, ich gebe dir jeden Monat zwei Seiten, um über Seemannschaft und Manöver zu schreiben.« Er war es auch, der mich bei einem Treffen der Yachtjournalisten in Trinity House Janet Murphy von Bloomsbury Publishing vorstellt.

Erst wollte ich Janet zu einer Veröffentlichung von »Just a Sharp Scratch« bewegen, meinem Bericht wie mir eine defekte Notsignalrakete fast das Leben kostete, als sie in meinen Bauch schoss und wie ich den Vorfall, sehr zum Verwundern der Ärzte, überlebte. Dieses Projekt bleibt noch in der Warteschleife, denn Janet war mehr an meinen Artikeln über Techniken für kleine Crews und Einhandsegler interessiert, die mittlerweile in *Yachting Monthly* erschienen, und gab mir den Auftrag zu dem nun vorliegenden Buch.

Mein Dank geht auch an John Goode, der für mich Vorträge auf der Londoner Bootsmesse arrangierte ebenso wie an die liebenswerte Jenny Clark bei Bloomsbury, die meine Texte präzise und einfühlsam überarbeitet und eindeutig verbessert hat. Es wundert mich nur, dass sie mir diesen Satz nicht gestrichen hat.

Dank auch an all die anderen, die eingesprungen sind und geholfen haben – die Unterstützung zu diesem Buch war einfach fantastisch. Welche Manöver ich mit DOROTHY LEE auch ausprobierte, viele fragten nach, machten mit, halfen aus. Ihnen allen bin ich für immer dankbar.

So danke ich:

- Barrie Neilson von Sailing Holidays, den ich um Aufnahmen bat, wie im Mittelmeer angelegt wird. Er sagte nur: »Komm doch mit uns, wenn wir im Mai nach Korfu segeln, und wir machen alles klar für die Aufnahmen, die du brauchst.« – Fantastisch!
- Clinton Lyon von der Gillingham Marina, der mich überall herumführte, um Liegeplätze zu fotografieren. Dank an Peter und Christine von der MANDURAH, ebenso wie an David und Ros von der DEMON OF ARUN, die mich ihre Anlegetechniken in der Box fotografieren ließen.

- Universal Marina, wo man all meinen Wünschen nachkam, das ein oder andere an langen Schwimmstegen und Liegeplätzen auszuprobieren.
- Justin Hill von der Universal Marina
- Marina Chantereine in Cherbourg
- Alan Barwell für den Austausch über Knotenkunde, besonders über den Prusik-Knoten, der mich wiederum den Klemheist-Knoten entdecken ließ.
- John Lewis Partnership Sailing Club, an dessen Yachten ich mit meinem Boot selbst in prekären Winkeln festmachen durfte.
- Allen Eignern, die mich zum Segeln mitnahmen oder deren Boote ich zur Erprobung mit unterschiedlichst angeordneten Festmachern schmücken durfte:

Victor und Pat von der LAYLA ANN,

David von der ELINOR,

Sue und Matthew von der SOUTHERN CROSS,

Ken und Barbara von der CAPRICORN,

und ganz besonders Giles und Pauline von der QUINT-ESSENCE und ihrer Segelschule Ocean Adventures für die großartige Unterstützung.

- Alex Whitworth, der mich immer auf der rechten Bahn hält.

● Allen Freunden, die mit mir gekommen sind, Kameras gehalten oder ausgelöst haben und mit Rat und Tat zur Seite standen: Robert Chippett, Tony Hutson, Vladimir Chorbadzchiev, Richard Strange, Jan Bek, Jonathan Otter, Steve Barber, Jar Vahey, Andrew Rogers und Keith Bater. Nicht zu vergessen Andy Hobbs, der sein RIB zu Verfügung stellte und uns gelegentlich mit dem eindruckvollsten Foto-Boot der Welt begleitete, einer 23 Meter langen Princess. Die Fotos von der Flybridge aus sind so gut wie Luftaufnahmen!

- Rick Buettner, ein wunderbarer Fotograf, der großzügig seine Zeit und Hilfe anbot.

● Lesley France für die wundervolle Nachbearbeitung der Aufnahmen.

Schließlich danke ich meiner Familie, die mir die Zeit gönnnt, in See zu stechen und all diese Erfahrungen zu machen.

# 3

## Von einem Liegeplatz ablegen

Das ist der Moment, den wir alle, mich eingeschlossen, als den stressigsten empfinden. Noch bevor ich von zu Hause aufbreche, habe ich bereits über der Wetter- und Windvorhersage gebrütet, die Höhe der Gezeit und den zu erwartenden Strom berechnet. Nähert sich mich dann dem Boot, schaue ich auf Bäume und Flaggen, um den tatsächlichen Wind abzuschätzen. Wird mir dieser Wind gnädig sein oder wird er mich auf meinen Stegnachbarn drücken? Was die Tide anstellen wird, kann man vorher wissen und zu seinem Vorteil nutzen, aber beim Wind ist man sich nie ganz sicher. Am Liegeplatz habe ich dann eine ganz gute Vorstellung, aber selbst wenn durch 20 Knoten Wind Unheil droht, kann man auf ein Windloch warten. Lässt der Wind kurz nach, heißt es, die Gelegenheit beim Schopfuß zu packen.

Der erste Schritt ist also, sich über die vorherrschenden Bedingungen zu informieren und abzuschätzen, was passieren wird, wenn man die Verbindung zum Land kappt.

### Wind und Tidenstrom

Am Boot angekommen liest man die Windstärke und die Windrichtung an den Bordinstrumenten und mit einem Blick in den Masttopp ab. Man sollte auch auf Stärke und Richtung des Windes an Deck achten, die von den Werten an der Mastspitze abweichen können. Es ist der Wind an Deck, der uns in erster Linie beeinflussen wird. Ist die Windrichtung schwer erkennbar, muss man nur auf die Möwen auf den Dalben achten. Sie richten den Kopf immer in den Wind.

Ein Blick über Bord wird die Erwartungen über Tidenstand und Strom bestätigen. Ein Blick auf die Festmacher lässt erkennen, welche im Moment wirklich gebraucht werden. Durchhängende Festmacher könnten genauso gut entfernt werden, das Boot würde an Ort und Stelle bleiben. Die meisten Liegeplätze sind in Richtung des Gezeitenstroms ausgerichtet, sodass immer nur eine Spring auf Spannung ist. Das ist die, die einen gegen den Strom oder bei Hoch- und

### Stärke des Gezeitenstroms nach Augenmaß berechnen

Man kann die Fahrt eines Bootes durchs Wasser ganz gut bestimmen, indem man irgendeinen biologisch abbaubaren Gegenstand, der nicht sofort untergeht, am Bug ins Wasser wirft und die Sekunden zählt, die er bis zum Heck braucht. Die Bootslänge in Fuß mal drei, geteilt durch das Fünffache der gezählten Sekunden, ergibt die Bootsgeschwindigkeit in Knoten.

Oder Bootslänge in Meter, geteilt durch die Hälfte der gezählten Sekunden, ergibt ebenfalls die Geschwindigkeit in Knoten.

Beispiel:  $35 \text{ Fuß} \times 3 = 105 \div 20$   
 $(4 \text{ Sekunden} \times 5) = 5 \text{ Knoten}$   
 $10 \text{ Meter} \div 2$   
 $(4 \text{ Sekunden} \div 2) = 5 \text{ Knoten}$

Die Geschwindigkeit des Gezeitenstroms kann genauso bestimmt werden. Werfen Sie ein Stückchen Holz, einen kleinen Zweig, Brotkrumen oder Ähnliches neben dem Boot ins Wasser. Brauchen sie bei einem 35-Fuß-Boot 20 Sekunden vom Bug bis zum Heck, setzt der Strom mit einem Knoten. Bei 10 Sekunden sind es zwei Knoten. All das ist Teil der Vorbereitung, jetzt weiß man genau, mit welcher Stärke der Gezeitenstrom setzen wird.

Niedrigwasser gegen den Wind hält. Achterspring auf Spannung? Dann hängt die Vorspring in der Regel durch – und umgekehrt. Ich sage in der Regel, denn es kann auch sein, dass einen der Wind in die eine und der Strom in die andere Richtung drückt.

Heben sich beide auf, so können sogar beide Springs durchhängen, genauso wie bei Windstille und gleichzeitigem

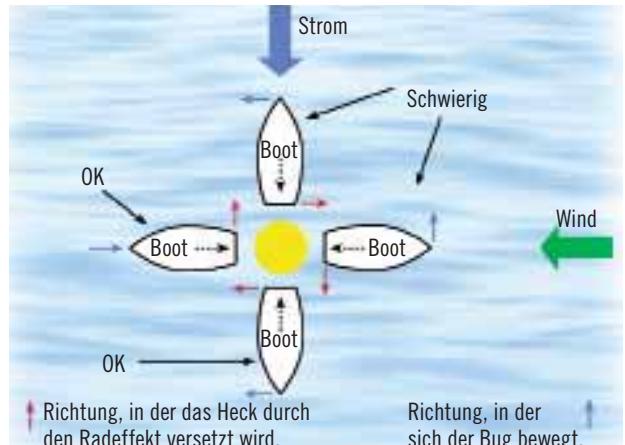
Hoch- oder Niedrigwasser. Dann fällt das Ablegen besonders leicht. Auf jeden Fall kann man an den Festmachern bereits erkennen, was passieren wird, wenn man sie löst.

Als Nächstes gilt es zu überlegen, wie sich das Boot unter Maschine verhalten wird und wie es der Wind beeinflusst, wenn man unterwegs ist. Drückt der Wind den Bug schnell nach Lee? Einfach treiben gelassen, dreht sich der Bug eines Bootes etwas nach Lee und der Wind kommt schräg über das Heck. Bei Rückwärtsfahrt will sich jedes Boot zunächst mit dem Heck zum Wind drehen, bevor es Fahrt aufnimmt und Ruderwirkung entsteht. Aber es gibt noch einen weiteren Faktor zu berücksichtigen.

## Radeffekt

Alle Boote mit einem Propeller haben einen sogenannten Radeffekt. Nimmt man Fahrt voraus auf, entsteht ein Radeffekt, den man kaum wahrnimmt, schaltet man dagegen auf Rückwärtsfahrt kann sich der Radeffekt viel stärker bemerkbar machen. Es gibt Boote, die auch bei Rückwärtsfahrt nur einen sehr geringen Radeffekt zeigen. Sie lassen sich rückwärts genauso leicht steuern wie vorwärts. Das sind meist modernere, schnelle Boote mit Finnkiel und Saildrive. Am anderen Ende der Skala liegen die Langkieler mit hoher Verdrängung und starkem Radeffekt. Dabei versetzt der Propeller das Heck zu der Seite, zu der er sich dreht, bevor das Boot Fahrt aufnimmt. Bei Fahrt durchs Wasser hat man wieder Ruderwirkung. Das Diagramm oben rechts zeigt, was Wind und Tide mit meinem Boot machen, wenn man rückwärts fährt.

Zu welcher Seite versetzt der Radeffekt ihr Boot? Linksdrehende Propeller drehen sich bei Vorwärtsfahrt gegen den und bei Rückwärtsfahrt im Uhrzeigersinn. Sie versetzen das Heck bei Rückwärtsfahrt nach Steuerbord. Bei rechtsdrehenden Propellern ist es umgekehrt. Bei Rückwärtsfahrt versetzen sie das Heck also nach Backbord. Wie aber stellt man fest, welche Art Propeller man hat? Wenn Sie sicher vertäut am Steg liegen und eine Achterspring ausgebracht haben, können Sie auf Rückwärtsfahrt schalten. Achten Sie auf das Heckwasser: Auf einer Seite zeigen sich Turbulenzen, und auf der anderen Seite bleibt es glatt. Der Radeffekt versetzt ihr Boot zu der Seite, wo das Wasser glatt ist.



Radeffekt bei Rückwärtsfahrt nach Steuerbord

## Auf dem Teller drehen

Durch den Radeffekt kann ein Boot zu einer Seite enger wenden als zur anderen. Geht der Radeffekt bei Rückwärtsfahrt nach Steuerbord, kann man nach Backbord enger wenden. Mithilfe des Radeffekts kann man sogar fast auf der Stelle drehen – auf dem Teller, wie wir Segler sagen. Dazu beginnt man die Drehung aus dem Stand heraus mit dem Ruder hart Backbord und gibt einen Schub voraus. Das Schraubenwasser trifft auf das Ruder, wird abgelenkt, und der Bug dreht sich nach Backbord. Man gibt nur so viel Schub, dass sich der Bug dreht und das Boot noch keinerlei Fahrt nach vorn aufnimmt. Dann gibt man einen Schub zurück. Der Bug dreht sich weiter nach Backbord, während das Heck nach Steuerbord versetzt wird. So macht man weiter, bis sich das Boot ganz herumgedreht hat. Versucht man das Gleiche in die andere Richtung, würde sich das Boot lediglich zur Seite bewegen. Boote, die bei Rückwärtsfahrt nach Steuerbord versetzt werden, können also nach Backbord auf dem Teller drehen. Die, die bei Rückwärtsfahrt nach Backbord versetzt werden, können entsprechend nach Steuerbord auf dem Teller drehen. Mit dieser Technik kann man sich aus so manch schwieriger Lage befreien. Das funktioniert bei allen Booten mit einem Kiel und einem vom Propeller angestromten Ruder. Bei Langkielern muss man nur öfter Schub voraus und Schub



Scannen Sie diesen QR-Code, um ein Video über das Auf-dem-Teller-Drehen zu sehen.



zurück geben, bis man sie ganz gedreht hat. Bei Kimmkielern ist mir Unterschiedliches zu Ohren gekommen. Manche, wie die Sadler 29, verhalten sich wie ein Finnkieler, andere sind weniger kooperativ. Auf jeden Fall muss man das Manöver mit dem eigenen Boot ausprobieren.

## Einsatz der Fender

Wenn man nun alle Informationen eingeholt und sich vorbereitet hat, muss man noch die Fender richtig einsetzen. Diese sollen vor möglichen Kollisionen schützen und müssen an richtiger Stelle und in richtiger Höhe angebracht werden. Zu hoch angebracht können sie bei einem Schwimmsteg nach oben auf den Steg rutschen, zu tief angebracht können sie bei etwas Krängung des Bootes durch den Wind unter den Steg geraten. In einer Doppel-Box mit Fingerstegen muss man die Fender auf einer Seite auf Steghöhe haben und auf der anderen Seite dort, wo ein Nachbarboot liegen könnte.



Fender auf Steghöhe auf der einen, auf Höhe der Decksfläche auf der anderen Seite

## Fender blitzschnell verstellen



■ Knapp über dem Wasser hängt der Fender für die meisten Schwimmstege in der richtigen Höhe.



■ Einmal unter dem unteren Relingsdurchzug herum und wieder über Bord gehängt, ist ein Fender auf den meisten Booten in der richtigen Höhe, wenn ein anderes Boot längsseits liegt.

## Tipp

Bei quietschenden Fendern wirkt etwas Spülmittel Wunder. Ich vermute, Silikonfett würde auch funktionieren, aber ich bevorzuge normales Spülmittel, weil es die Fender gleichzeitig schön hält.



Fenderleine mit Webleinstek auf Slip festgemacht



Fenderleine am Fuß der Relingsstütze mit einem Rundtörn mit zwei halben Schlägen befestigt

Immer wenn ich einen Hafen oder eine Marina anlaufe und noch nicht weiß, ob ich an einem Steg oder im Päckchen festmachen werde, bringe ich drei Fender auf Steghöhe an jeder Seite aus. Die kann ich blitzschnell auf Höhe der Decksfläche bringen. Bug- und Heckleinen bereite ich ebenfalls an Steuerbord und Backbord vor.

Bei Fendern verwende ich zwei Knoten, entweder den Webleinstek oder den Rundtörn mit zwei halben Schlägen. Ich binde sie immer nah an eine Relingsstütze, damit der Fender beim An- oder Ablegen nicht am Relingsdraht entlang verrutschen kann. Den Webleinstek setze ich oft auf Slip, damit er schnell verstellbar ist.

Bei Schwell in der Marina, wenn die Fender wirklich im Einsatz sind, binde ich sie am Fuß der Relingsstützen mit einem Rundtörn mit zwei halben Schlägen fest. Da die halben Schläge durch das Gewicht des Fenders gut am Rumpf anliegen, können sie kaum von allein aufgehen.

Das Wichtigste ist in jedem Fall, dass sich der Fender nicht von allein löst – es sei denn, man ist unermesslich reich und kann es sich leisten, jede Woche neue Fender anzuschaffen. Ich habe schon oft beobachtet, wie anstelle des altgedienten Webleinsteks neue und ausgefallene Knoten eingesetzt wurden, mit dem Ergebnis, dass die Fender jedes Mal verloren gingen. Doch kaum einer scheint den Verlust des Fenders in Zusammenhang mit einem unkonventionellen Knoten zu bringen. Ein Kuhstek mag funktionieren, wenn man sich sicher ist, dass die Leine an der Reling oder dem

Relingsdraht nicht durchrutscht. Im Zweifel sollte die Wahl immer auf den bewährten Webleinstek oder den Rundtörn mit zwei halben Schlägen fallen.

Zu guter Letzt muss man vorausdenken, wo man die Fender brauchen wird. Liegt man zusammen mit einem Nachbar-



Unterwegs stau ich meine Fender an der Innenseite des Heckkorbs. Ich habe noch nie einen Fender verloren.

# 5

## Segeln, beidrehen und reffen

Die Segel so zu setzen und korrekt zu trimmen, dass sie so effektiv wie möglich arbeiten, macht mich als Segler nicht nur stolz, sondern lässt das Boot auch schneller und die Bootsbewegungen im Seegang angenehmer werden. Um stressfrei zu segeln, ist es ausschlaggebend, die Segelfläche den vorherrschenden Bedingungen anzupassen. Man muss nicht mit 45° Krängung durch die Gegend rauschen – im Gegenteil, man sollte es vermeiden. Jedes Boot krängt etwas, aber bei zu viel Krängung bieten die Segel weniger Angriffsfläche, und aufrechter wäre man sogar schneller.



Großsegelsetzen bei stehendem Vorsegel

### Segeltrimm und Handling

Es gibt viele ausgezeichnete Bücher über Segeltrimm. Allgemein aber gilt: Wenn die Windfäden im Vorsegel waagrecht auswehen, wenn als einziges Geräusch das Rauschen des Wassers an der Bordwand zu hören ist und wenn das Boot vernünftig schnell ist, dann ist alles in Ordnung.

Ein schlagendes Segel oder Achterliek zeigt, dass das Segel nicht effektiv arbeitet und getrimmt werden muss. Eric Hiscock sprach davon, seine Segel ruhigzustellen. Wenn nichts mehr zu hören war, wusste er, dass sie perfekt getrimmt waren.

### Das Großsegel setzen

Mit dem Großfall zieht man nicht nur das Segel hoch, sondern man bewegt auch eine Menge weiterer Leinen, die zusammen unglaublich viel Reibung erzeugen. Die Reffleinen müssen durch Blöcke, Stopper und Umlenkungen gezogen werden, und dazu kommt noch die Reibung des Falls und der Mastrutscher. Ziehen Sie vorher die Reffleinen an der Baumnock heraus. Das bringt zwar etwas Durcheinander im Cockpit, aber das Groß lässt sich danach viel leichter hochziehen.

Viele Segler motoren gegen den Wind, während das Groß gesetzt wird. Ich ziehe es vor, unter Vorsegel hoch an den Wind zu gehen und die Großschot zu fieren, sodass der Baum genau nach Lee zeigt, und dann das Groß zu setzen.

Die Vorteile dabei sind:

- Der Baum schlägt nicht hin und her, da das Boot leicht krängt. Es kann nicht so leicht etwas kaputt gehen, und es entsteht weniger Abnutzung. Zudem kann man den Baum nicht so leicht an den Kopf bekommen.



▲ Hoch am Wind, Genua-Holepunkt achtern, guter Trimm

▼ Raumer Wind, Genua-Holepunkt vorn, guter Trimm Fotos © Rick Buettner





⌘ Ich setze neuerdings das Großsegel auf höchst bequeme Art: Ich ziehe es mit der elektrischen Ankerwinsch hoch.



⌘ Bei einer Ankerwisch mit horizontaler Achse klappt das gut, auch bei manchen mit vertikaler Achse. Ist die Winsch aber im Ankerkasten unter Deck montiert, kann man das Fall nicht von der Mastwinsch auf die Trommel führen, ohne dass es abrutscht.

- Das Boot liegt ruhiger im Wasser.
- Fahrzeuge unter Motor müssen ausweichen. Sofern man den Wind von Steuerbord hat, müssen zudem auch Segelfahrzeuge mit Wind von Backbord ausweichen.
- Man spart Diesel.

Auf manchen Booten kann das Großsegel allerdings nur gesetzt werden, wenn der Baum genau nach achtern zeigt, da ansonsten die Schlitten und Lattenwagen an der Mastschiene klemmen können. Die Rustler 36 SOUTHERN CROSS hatte dieses Problem.

## Durchgelattete Segel und Lazy-Jacks

Hat man Lazy-Jacks, fiert man sie am besten an den Mast, während das Großsegel gesetzt wird und verwendet sie nur während des Bergens. Das geht allerdings nicht bei einer Baumpersenning, die von Lazy-Jacks gehalten wird, auch Lazy-Bag genannt. Hier besteht die Gefahr, dass sich die Enden der oberen Segellatten in den Lazy-Jacks beim Setzen des Großsegels verhaken. Deshalb ist es in dem Fall am besten, die Lazy-Jacks etwas stärker gespannt zu fahren. Oft sind solche Lazy-Jacks sehr hoch und sehr weit vorn angebracht.

### Tipp

Vorsegelfallen und Vorsegelschoten sind meist blau, Spinnakerfallen und Spinnakerschoten meist rot. Hier wurde eine einprägsame Farbwahl bei einem Rollgroß gewählt: Grün für ausrollen, rot für einrollen.



Wenn man sie tiefer setzen kann, verhaken sich die Segelattsen nicht so leicht. Das Gleiche gilt, wenn man sie weiter auseinander, zum Beispiel an der Saling befestigt. Bei einem Großsegel ohne Latten oder mit kurzen Latten hat man diese Probleme natürlich nicht.

## **Rollgroß im Mast**

Das Großsegel in den Mast aufzurollen, ist eine großartige Erfindung und erleichtert vielen Seglern die Handhabung. Dennoch hört man immer wieder die gleichen Vorurteile: Das Segel kann blockieren, und das Gewicht ist weit oben im Mast. Das Ausrollen geht leichter, wenn man den Wind mithelfen und etwas von der Seite einfallen lässt, anstatt genau im Wind zu stehen. Auch beim Einrollen sollte etwas Druck im Segel sein, damit es sich schön eng aufrollt. Ich habe das bei halbem Wind und gefierter Großschot ausprobiert, und es hat bestens funktioniert.

## **Vorsegel ausrollen**

Halten Sie die Reffleine etwas gespannt, wenn Sie durch Zug an der Schot das Vorsegel ausrollen. Ohne Spannung kann sich beim schnellen Aufrollen der Reffleine ein Überläufer in der Trommel bilden. Das kann zu einem Problem werden, denn das Vorsegel lässt sich mit der Reffleine nicht mehr einrollen, weshalb es von Hand ganz abgewickelt und komplett aus dem Vorstagsprofil gezogen werden muss. Es sei denn, dass man die Trommel zerlegen und den Überläufer lösen kann. Das alles ist nicht ganz einfach. Zum Ausrollen des Vorsegels legt man daher die Schot über eine Winsch und die Reffleine zum Fieren über eine andere Winsch. So kann man das Vorsegel kontrolliert ausrollen.

Bei Reffleinen mit einem Drahtvorlauf ist meist nur für das Drahtseil und ein paar wenige Törns der Leine Platz auf der Trommel. Ich wechsle oft von der großen Genua zu einer kleineren und muss darauf achten, dass der Übergang von Draht zu Tauwerk kurz vor der Refftrommel ist, wenn das Vorsegel ganz ausgerollt ist. Überprüfen Sie ihre Rollreffanlage, damit sich das Vorsegel immer leicht ein- und ausrollen lässt.

## **Vorsegelschoten anschlagen**



■ Schlägt man die Schoten mit zwei Palsteks am Schothorn an, sollte man sie so machen, dass die Vorderseite der Knoten zu den Stagen und Wanten zeigt, damit die Schoten bei der Wende nicht so leicht hängen bleiben.

■ Man kann auch eine lange, durchgehende Schot mit einem Kuhstek am Schothorn anschlagen. Dieser hält gut und geht sogar noch leichter an Wanten und Stagen vorbei.

▼ Achten Sie darauf, dass genug Reffleine oder Drahtvorlauf auf der Trommel sind, wenn Sie ein Segel in das Vorstagsprofil der Rollreffanlage einziehen, damit das gesamte Segel eingerollt werden kann.



# Stichwortverzeichnis

## Achtknoten

- Anschlagknoten 28, 29
- Stopperknoten 28
- Adiabatischer Temperaturgradient 120
- Amwind, Segeltrimm 87
- Anglerschlaufe 31
- Ankern 106–16
  - Ankerball, Ankerlicht 111
  - Anker ausbrechen 116
  - Anker ausbringen 109
  - Anker festlaschen 111
  - Grundvoraussetzungen 106
  - Tripleine 116
- Ankerkette markieren 106, 108
- Ankertypen 107
  - Treibanker 130
  - Warpanker 111
- Ansteuerung
  - Boje 96
  - Liegeplatz 60, 61
  - Römisch-katholisch, Bug voraus 72
- Aufkreuzen 137
- Aufschießen, Tauwerk 16, 18, 19
  - Abschluss 18
  - Geflochtenes Tauwerk 18
  - Geschlagenes Tauwerk 18
  - Kletterer-Methode 19
  - Segler-Methode 16
- Auf Slip legen 23, 45
- Ausrauschen 16
- Außenborder 114

## Backstehendes Vorsegel 92

- Bahama-Muring 115
- Balance, Segel 125
- Baum, Kopffreiheit 63

## Baumpersenning 95

- Beiboot
  - Navigationslichter 139
- Beidrehen 92
  - Wann beidrehen 131
- Beiliegen 92
- Bergung, Mann-über-Bord 149, 150
- Blister 90, 144, 145, 157
- Block
  - Am Relingsfuß 50
  - An der Fußreling 68
  - An der Genuaschiene 50
- Boje 96–105
- Festmachen 99
  - Mit Bootshaken aufnehmen 103
  - Mit fester Belegleine 98
  - Ohne feste Belegleine 103
- Bootshaken 32
  - An Bord sichern 34
  - Um eine Richtung anzudeuten 34
- Bordtoilette 36
- Box, anlegen in der 72, 73
- Bruce, Peter 130
- Bugleine, umgelenkt 46, 47, 48
- Bullenständer 91

## Corioliskraft 119

- Crash-Wende 140

## Danbuoy 153

- Decksaurüstung 126
- Deviation durch Brille 135
- Diebesknoten 32
- Dieselmotor
  - Grundkenntnisse 123
  - Unter Last 45

## Divergierender Wind 120

- Doppelter Schotstek 27
- Doppelter Spierenstich 27
- Dwars laufen 62

## Eindampfen in die Spring 56, 57

- Eins-zu-sechzig-Regel 134
- Entfernung 134

## Fallschirm-Treibanker 130

- Fender 40, 41
  - Höhe an Freibord 40
  - Mit Webeleinsteck 41
  - Quietschen 41
  - Stauen an Bord 41
- Feste Mittschiffsspring 50, 51, 52
- Festmachen
  - Am Liegeplatz 20
  - An einer Boje 103
  - Ausrüstung 84
  - Leinen 14, 22
- Festmacher doppeln 23
- Fingersteg 83–5
  - Festmachen mit Klappdrägen 84, 85
  - Festmachen mit Wurfleine 83
- Flaschenzug 149, 151
- Freibordhöhe 147
- Front, Wetter 120

## Gezeitenstrom berechnen 38

- Großschot, verdreht 91

## Handlauf 127

- Hiscock, Eric 86, 122
- Hof an Sonne, Mond 119

- I**sobare 120
- J**onbuoy 153  
Jordan, Donald 130
- K**altfront 120  
Klampe  
  Klampe teilen 35  
  Leine mit Bootshaken 33
- Kleidung, warme 128
- Klemheist-Knoten 29, 30
- Knoten 25-32  
  Achtknoten 28  
  Anglerschlaufe 31  
  Diebesknoten 32  
  Doppelter Achtknoten 28, 29  
  Doppelter Schotstek 27  
  Doppelter Spierenstich 27  
  Klemheist-Knoten 29, 30  
  Kreuzknoten 32  
  Kuhstek 27  
  Palstek 25, 26  
  Prusik-Knoten 28  
Rundtörn mit zwei halben Schlägen 27
- Schauermannsknoten 28
- Schotstek 27
- Slipknoten 28
- Stopperstek 26
- Straßenräuberstek 30
- Webeleinstek 25  
  Webeleinstek über Poller 26
- Körpertemperatur 155
- Konvergierender Wind 120
- Kreuzknoten 32
- Kuhstek 27  
  Für Fockschat 89
- L**andfeste 35
- Landwind 121
- Lazy-Jacks 88
- Leebug 136
- Leinen  
  Reserve 20
- Werfen 24
- Zum Land 116
- Lifeline 127
- LiveSavers 147, 148, 149
- Lufttemperatur Unterschied 118
- Luken 126
- Luvbug 121
- Luvgierig 125
- M**ensch-über-Bord-Bergung 146  
  Bewusstlose Person bergen 146  
  Mit Beiboot 154  
  Mit Bergeline 154  
  Mit Rettungsinsel 154
- Mensch-über-Bord-Rettungsausrüstung  
  Bergematte, Bergesegel 153  
  Jonbuoy, Danbuoy 153  
  Rettungskragen 153  
  Sicherheitsleiter 153
- Mensch-über-Bord-Strategie 140-55
- MAYDAY 146
- Mittschiffspring 65, 66
- Mondphasen 137
- N**avigation 132-9  
  Bei Schwerwetter 129  
  Mit dem Tablet 138
- Nipp- und Springtide 139
- Notaus-Leine 114
- O**XO-Methode 21
- P**äckchen 75  
Palstek 25, 26  
  In gedoppelter Leine 154
- Parday, Lin und Larry 122, 130
- Prusik-Knoten 28
- Q**uerwindregel 121
- R**adeffekt 39  
Reffen 94  
  Ablauf 94  
  Bei halbem Wind 94
- Bindereff 94
- Reffbändsel 95
- Reihentreibanker 130
- Relingsdraht mit Lasching 151
- Rettungsweste 126
- Riding-Segel 110
- Rollgroßsegel 89
- Römisch-katholisch anlegen 78-83
- Rundtörn mit zwei halben Schlägen 27
- S**chauermannsknoten 28
- Scheinbarer Wind 90  
  Scheinbarer und wahrer Wind 135
- Schmetterlingsknoten 113
- Schnürsenkel 36
- Schotstek 27
- Schuhe 36
- Schwerwetter  
  Vorbereitung 126  
  Sturm 130
- Seeraum 129
- Seilbund 18
- Segeln im Kreis 92
- Slip, auf Slip legen 23, 45
- Slipknoten 28
- Smeetons, Tzu HANG 130
- Springleinen 45, 50  
  Eindampfen in die Spring 56, 57
- Spring- und Niptide 139
- Steckschotten 126
- Stopperstek 26
- Straßenräuberstek 30
- Strecktau 127
- Sturm 130
- Sturmfock 127
- T**alje 149, 151
- Tauwerk 14  
  Dyneema 14  
  Geschlagenes Tauwerk 14
- Pflege 14
- Polyamid 14
- Polyester 14
- Polypropylen 14
- Stauen 15, 19
- Tide und Wind 38
- Tiefdruck, Wetter 118

Toilette 36  
Treibanker 130  
Trysegel 127

**U**mgelenkte Bugleine 46, 47, 48, 69  
Umgelenkte Festmacher 45  
Umgelenkte Heckleine 63  
Unterkühlung 152

**V**erholen, mit Leinen vom Steg 23  
Violinblöcke 91  
Vorwindkurs, Segeltrimm 87

**W**armfront 120  
Warpanker 111  
Warpen 111, 112  
Webleinstek 25

Über einen Pfosten 26  
Wetter 118-121  
Wettervorhersage 118  
Wind und Tide 38  
Winkel messen mit Hand, Finger 132,  
133  
Wurfleine 146