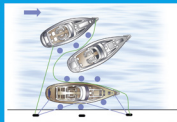
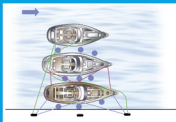
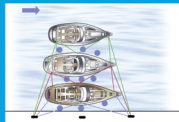


DUNCAN WELLS

STRESSFREI SEGELN

**PERFEKTE MANÖVER
FÜR EINHANDSEGLER
UND KLEINE CREWS**



DELIUS KLASING

Für Sally, Katie und Ellie

© 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
www.delius-klasing.de

Inhalt

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

Sauberkeit 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, erschwerte Bedingungen 70
Heck voraus, erschwerte 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 Belegleine und Schwimmer 98
Boje ohne Belegleine 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
Entfernungen 134
Gezeitenstrom 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
Morgensonne*

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 vorstellte.

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 Chantereyne 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 QUINTESSENCE 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 Chorbadzchiew, 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 gönnt, in See zu stechen und all diese Erfahrungen zu machen.



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. Nähere ich 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 Schopf 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

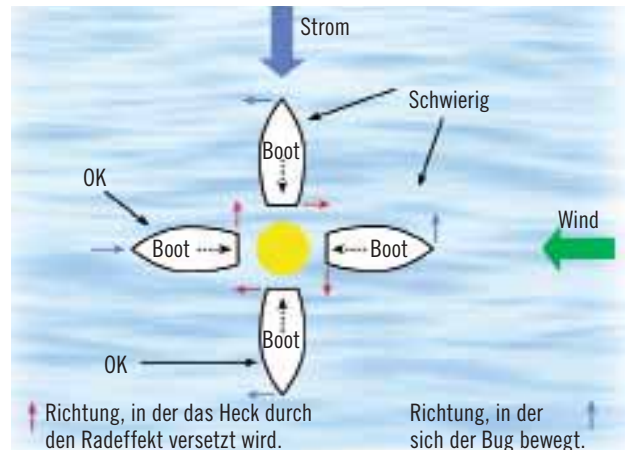
Hoch- oder Niedrigwasser. Dann fällt das Ablegen besonders leicht. Auf jeden Fall kann man an den Festmachern bereits erkennen, was passieren wird, wenn man sie löst.

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 angeströmten 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 Deckskante 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.



Fenderleine mit Webleinstek auf Slip festgemacht



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

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 sauber hält.

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 Deckskante 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.



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 Ankerwisch hoch.



⌘ Bei einer Ankerwisch mit horizontaler Achse klappt das gut, auch bei manchen mit vertikaler Achse. Ist die Wisch aber im Ankerkasten unter Deck montiert, kann man das Fall nicht von der Mastwisch 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 Segelboote 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 Segelatten 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 mithilfe 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 wechsele 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 Palstek 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

Trippleine 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

Bullenstander 91

Corioliskraft 119

Crash-Wende 140

Danbuoy 153

Decksausrüstung 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

Entfernungen 134

Fallschirm-Treibanker 130

Fender 40, 41

Höhe an Freibord 40

Mit Webeleinstek 41

Quietschen 41

Stauen an Bord 41

Feste Mittschiffspring 50, 51, 52

Festmachen

Am Liegeplatz 20

An einer Boje 103

Ausrüstung 84

Leinen 14, 22

Festmacher doppeln 23

Fingersteg 83-5

Festmachen mit Klappdraggen 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

Isobare 120

Jonbuoy 153

Jordan, Donald 130

Kaltfront 120

Klampe

Klampe teilen 35

Leine mit Bootshaken 33

Kleidung, warme 128

Klemheist-Knoten 29, 30

Knoten 25-32

Achtknoten 28

Anglerschleife 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 Fockschot 89

Landfeste 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

Mensch-über-Bord-Bergung 146

Bewusstlose Person bergen 146

Mit Beiboot 154

Mit Bergeleine 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

Navigation 132-9

Bei Schwerwetter 129

Mit dem Tablet 138

Nipp- und Springtide 139

Notaus-Leine 114

OXO-Methode 21

Päckchen 75

Palstek 25, 26

In gedoppelter Leine 154

Pardey, Lin und Larry 122, 130

Prusik-Knoten 28

Querwindregel 121

Radeffekt 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

Schauermannsknoten 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 Nipptide 139

Steckschotten 126

Stopperstek 26

Straßenräuberstek 30

Strecktau 127

Sturm 130

Sturmfock 127

Talje 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

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

Verholen, mit Leinen vom Steg 23
Violinblöcke 91
Vorwindkurs, Segeltrimm 87

Warmfront 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