



Handbuch zur Törn Vorbereitung

Für erfahrene und sehr erfahrene Segler

Naturgemäß sind die meisten Menschen an Bord eines Segelschiffes echte Salz buckel. Immer schon gewesen...

Zumindest hört sich das so an, wenn man am Stammtisch eines Seglerclubs seine Ohren spitzt, oder in der Sauna in einem schwedischen Hafen, in einer beliebigen kroatischen Taverne, am Anker bei Puerto Mahon, im Royal Yachtclub von Plymouth oder irgendwo sonst

Dieses Heftchen richtet sich trotzdem an alle diese erfahrenen Seebären, denn vielleicht können Sie ja was zum Inhalt beitragen, vielleicht gibt es ja noch etwas nachzutragen oder zu berichtigen - auch wenn bereits die allererfahrensten Seeleute zum Inhalt beigetragen haben.

Für alle anderen

Nun, lies dir einfach alles gut durch, glaub nichts ohne es auch wirklich verstanden zu haben und hör den Salz buckeln (siehe oben) gut zu. Jede Kleinigkeit ist wichtig - das Wesentlichste aber ist - und das kannst du hier aus diesem Heft leider nicht bekommen: *Erfahrung kommt von Fahren!*

Was erwartest du vom Segeltörn?

Naturerlebnis, Teamgeist, sportliche Herausforderung, Grenzerfahrungen, neue Umgebung, Länder, Häfen Städte, Ankerbuchten, Sternenhimmel es gibt unendlich viele Dinge, die du erwarten kannst, aber:

Regel Nummer eins – schraube deine Erwartungen nicht allzu hoch, das wäre der sichere Weg zur schnellen Ernüchterung.

Rechne mit Unerwartetem. Bereite dich auf eine Fahrt ins Ungewisse vor. Sei auf alles gefasst. Nimm eine gehörige Portion Respekt mit - Respekt vor der Natur, der See, dem Wind und der neuen Umgebung, in die du dich einzufügen lernen musst.

Stell dich auf den schwankenden Boden unter deinen Füßen ein und lass das Erlebnis auf dich zukommen - wer nicht zu viel erwartet wird umso mehr überrascht sein, über all das was ihm begegnet.

Daraus folgt also: *Regel Nummer zwei* - erwarte nicht zu viel sondern bring lieber was mit - Bring dich ein!

Was bringst du mit?

Abgesehen von Badezeug, Ölzeug und Fotoapparat solltest du vor allem dich selbst mitbringen. Segeln ist Teamerlebnis, und: eine Segelyacht ist kein Kreuzfahrtschiff - du bist Teil der Crew und wirst da auch deinen festen Platz und deine Aufgaben finden.

In vielen Situationen sind wir alle voneinander abhängig, müssen uns 100%ig aufeinander verlassen können.



Alexander Ahrer
Steyrdurchbruch 11, A-4592 Leonstein



Manöver werden vorbereitet, besprochen, und müssen dann klappen - manchmal gibt es keine zweite Chance. Jeder Handgriff muss sitzen, die Kommunikation muss klar und unmissverständlich sein.

Dein Engagement ist gefragt, deine Mitarbeit am gemeinsamen Projekt.

Nicht nur beim Segelmanöver - auch beim Einkauf, beim Kochen, beim Abwasch ist es wichtig dass alle ihren Anteil übernehmen. Wir verlassen uns auf dich!

Was bekommst du dafür?

Unvergessliche Erlebnisse. Du wirst die Welt aus einer neuen Perspektive sehen. Wirst das Gefühl kennen lernen, was es bedeutet die Leinen los zuwerfen, die sichere Verbindung zum Land zu kappen. Die See wird dir einige ihrer vielen Gesichter zeigen - begegne ihr mit Respekt.

Du wirst im Team deinen Platz finden und deine Freunde an Bord neu kennen lernen.

Lass dich überraschen.

Spielregeln und Einschränkungen

Auf See verliert das Schiff seine sichere und jederzeitige Versorgung mit Ressourcen aller Art. Nur die Natur ist noch für uns da, versorgt uns mit der notwendigen Energie um unser Ziel zu erreichen.

Meistens jedenfalls.

Wir müssen also lernen mit *begrenzten Ressourcen* zu leben: Wasser, Elektrizität, Treibstoffe, Nahrungsmittel, sind begrenzt. Und auch der Platz, der jedem von uns zur Verfügung steht, ist knapp (nicht nur räumlich gesehen!).

Trotz großer Tanks ist das Wasser bald alle wenn du damit umgehst wie zu Hause. Überdies brauchen Wasserpumpe und auch der Kühlschrank eine Menge elektrische Energie, die viel wichtiger für die Navigation einzusetzen wäre.

Also: Bedachter Umgang mit den Ressourcen bereits beim Kochen - weniger Geschirr ist weniger Abwasch - Vorspülen (an Deck) mit Salzwasser, Frischwasser nur soviel du eben brauchst. Wenn's warm genug ist: wasch dich mit Salzwasser und Salzwasserseife, anschließend dann eine kurze Dusche mit Frischwasser.

Frisches sauberes Wasser ist nicht selbstverständlich in jedem Hafen zu bekommen. Es kann ziemlich mühsam bis unmöglich werden, mit dem Kanister Wasser, Diesel, etc. anzuschleppen.

Die Große Freiheit musst du dir verdienen. Stell dir einmal vor wie es wäre wenn du drei bis vier Wochen auf See wärst (so lang etwa dauert eine Atlantiküberquerung)

Wer autark ist dem steht jede Ankerbucht, jeder kleine Hafen frei - wer keine Ressourcen mehr hat, der muss in die volle, große, (manchmal teure) Marina um seine Tanks wieder zu füllen ... da ist die große Freiheit schnell zu Ende.

Seekrankheit

Wahrscheinlich machst du damit gar keine Bekanntschaft.

Andererseits - es kann jede/jeden einmal erwischen, niemand ist wirklich davor gefeit. Eine harmlose Version davon ist das lustige Gefühl zu schwanken, obwohl man bereits wieder festen Boden unter den Füßen hat. Der Tisch und die ganze Taverne scheinen zu schwanken - wir nennen dieses Phänomen "ein Schiff haben".



Alexander Ahrer
Steyrdurchbruch 11, A-4592 Leonstein



Schlimmer wird's manchmal auf See, wenn dir das Gleichgewichtsorgan einen Streich spielt. Das Gesicht wird immer bleicher und grüner, du wirst plötzlich sehr, sehr ruhig. Übelkeit steigt auf. Meistens tritt Seekrankheit auf, wenn chaotischer Seegang herrscht, aber auch schon die leichten Wellen einer nachlaufenden Dünung bringen so manche Person in Schwierigkeiten. Es gibt unzählige Rezepte und Medikamente gegen Seekrankheit, alle mit mehr oder weniger Wirkung.

Eine neue Untersuchung belegt, dass Seekrankheit in starkem Zusammenhang mit histaminhaltigen Speisen steht und durch Vermeidung eben dieser Nahrung und anstelle dessen hoher Vitamin C Dosierung (in der Nahrung und allenfalls medikamentös) die Seekrankheit sehr erfolgreich bekämpft werden kann.

Unabhängig davon wird die Seekrankheit sicher gefördert durch: Alkohol, Müdigkeit, Arbeiten unter Deck, womöglich noch kopfüber (z.B. Kramen im Kühlschrank, in der Bilge, in den Bänken, etc.) und auch durch die Angst seekrank zu werden .

Besser ist es den Seegang aktiv zu erleben (die See mit den Beinen zu "spüren"), sich ans Ruder zu stellen, den Horizont zu beobachten, die See zu mögen - mit der See eins zu werden.

Wache, Backschaft, Bordkasse

Jeder hat seine Rolle - durchaus auch wechselnd - wie wir es eben vereinbaren, bzw. wie es sich anbietet.

Bei längeren Schlägen (z.B. Nachtfahrten) wird ein Wachplan erstellt, der klar regelt wer wann Wache oder Ruhezeit (Freiwache) hat.

Die Backschaft - Kochen, Abwasch, Schiff auflären etc. - wird nur dann eingeteilt, wenn sie nicht selbstständig funktioniert. Wir gehen davon aus, dass die Crew diese Aufgaben eigenverantwortlich und fair verteilt, dass niemand sich „drückt“.

Die Bordkasse ist eine gemeinsame Kasse, aus der das Leben an Bord und gemeinsame Unternehmungen finanziert werden (Essen und Trinken, Hafen- Brücken- und Schleusengebühren, Diesel, Petroleum, etc.)

Die Crew zahlt gleichmäßig in die Bordkasse ein - das Los entscheidet, wer die Bordkasse verwaltet.

Der Skipper ist von Backschaft & Bordkasse befreit - was keineswegs bedeutet dass er nicht trotzdem gerne auch mal ordentlich aufkocht ...

Steuerbord und Backbord

Immer wieder fragen die Leute warum man an Bord so komische Begriffe wie Steuerbord, Backbord und viele andere verwendet. Warum nicht einfach: rechts und links?

Nun - das ist schnell erklärt. Es geht um die klare und vor allem unmissverständliche Kommunikation.

Wer mit dem Rücken nach vorn (zum Bug des Schiffes hin gewendet) steht, für den ist rechts plötzlich links und vorn ist hinten. Wenn dieser Mensch nun "rechts" eine Leine loswirft könnten daraus sehr unangenehme Folgen entstehen.

Deshalb haben die Seefahrer z.B. die rechte Seite des Schiffes unmissverständlich Steuerbord benannt, und das bleibt sie auch - aus welcher Perspektive auch immer man sie sieht.

"Backstag steuerbord fieren" oder "dichtnehmen" ist unmissverständlich!



Alexander Ahrer
Steyrdurchbruch 11, A-4592 Leonstein



Knigge

Die Seefahrt hat jahrhundertelange Tradition, und das hat natürlich Spuren hinterlassen.

Vor allem die großen Seefahrernationen im Norden und Westen Europas halten viel auf traditionelle Seemannschaft.

- ◆ Flaggenführung, ordentliche Kleidung und ein aufgeklartes Schiff beim Einlaufen in den Hafen sind selbstverständlich.
- ◆ Ein fremdes Schiff betreten wir nur nach ausdrücklicher Erlaubnis und mit sauberen oder gar keinen Schuhen.
- ◆ Wenn wir im Päckchen liegen überqueren wir das benachbarte Schiff niemals hinter dem Hauptmast (wer das Vorschiff überquert achtet die Privatsphäre).
- ◆ Beim Manöver im Hafen schreien wir nicht lauthals sondern verständigen uns ruhig und mit verabredeten Zeichen (der Rudergänger hört ohnehin nicht was am Bug gesagt wird und umgekehrt)
- ◆ und nicht zuletzt: Alkohol an Bord ist wie Alkohol am Steuer - hat da nichts verloren! Nichts gegen ein gutes Bierchen oder einen kleinen Aufwärmer, aber alles zu seiner Zeit - wer Wache hat der muss auch entsprechend fit sein.

Theorie & Praxis

Wie geht Segeln - was ist wo - was tun wenn - usw ...

Da gehen natürlich in vielen Punkten die Meinungen der Salzbucket auseinander - stundenlange Diskussionen werden da immer wieder geführt ...

Wichtig ist - wie schon oben erwähnt - dass du deine Erfahrungen selbst machen musst. Wenn du dich intensiver mit der einen oder anderen Seite des Segelns auseinander setzen willst können wir dir gerne den einen oder anderen Literaturtipp geben.

Wir können und wollen auf diesen wenigen Seiten keinen Segelkurs anbieten - fürs Verständnis verschiedener Segler-Ausdrücke folgt auf den nächsten Seiten eine kleine Auflistung häufig verwendeter Begriffe.



Alexander Ahrer
Steyrdurchbruch 11, A-4592 Leonstein

Kleines Segel-Lexikon

abfallen: vom Winde wegdrehen. Gegenteil von: anluven.

abflauen: das Nachlassen des Windes. Gegenteil von: auffrischen, aufbrisen.

Abdrift: die, auch Abdrift, das seitliche Abtreiben eines fahrenden Schiffes durch den Wind. (Nicht zu verwechseln mit "Stromversetzung"!)

Achterleine: bei einem festgemachten Schiff die vom Heck schräg achteraus zeigende Leine.

achtern: bei einem Schiff "hinten"; achteraus, Richtung nach hinten; achterlich, allgemeine Richtung von hinten bis ausschließlich querab, z.B. im achterlichen Sektor, achterlicher Wind.

Achterschiff: der hintere Teil des Schiffes. Gegenteil von: Vorschiff

andirken: die Dirk soweit durchsetzen, dass der Baum nicht mehr durch das Segel getragen wird.

anholen: durchsetzen, ziehen. Gegenteil von: fieren.

anluven: höher an den Wind gehen. Gegenteil von: abfallen.

auffieren: in eine Leine "Lose" geben.

aufschießen:

- mit einem Schiff in den Wind gehen und es dadurch zum Stehen bringen ("Aufschießer fahren").
- eine Leine in etwa gleichen "Buchten" (Kreisen) geordnet aufrollen

back: zurück, rückwärts. Wird ein Segel "back geholt", so bekommt es den Wind von der falschen Seite, das Fahrzeug dreht dann besser oder vermindert seine Fahrt.

Backbord: (Bb.), links, linke Seite. Zugehörige Farbe: Rot. Gegenteil von: Steuerbord.

belegen:

- eine Leine: an einem Poller, einer Klampe o.ä. fest machen.
- ein Kommando: widerrufen.

Bullentalje oder auch Bullenstander: von der Baumnock nach vorn führende Talje, die beim Segeln bei Seegang und achterlichem Wind ein Schlagen oder gar "Übergehen" des Baumes verhindert (letzteres nennt man auch "Patenthalse").

Cockpit: die Plicht, kastenförmiger, vertiefter, mit einem »Süll« (»Waschbord«) umgebener Sitzraum einer Yacht mit umlaufenden Sitzbänken, von wo Ruder und Segel bedient werden.

dicht:

- "dicht am Wind" = "hart am Wind"
- eine Schot "dicht holen" ganz anholen.

durchholen: die "Lose" aus einer Leine nehmen, eine Leine anziehen ("anholen").

durchsetzen: auch "strecken", eine Leine kräftig anholen und belegen.

Ebbe: das Abflauen des Wassers und das Sinken des Wasserstandes - nicht das Niedrigwasser selbst! - infolge der Gezeiten (Tiden). Gegenteil von: Flut.

Fall: das, Mehrzahl: Fallen, Leine zum Heißen eines Segels, z.B. Fockfall, Großfall.



Alexander Ahrer
Steyrdurchbruch 11, A-4592 Leonstein



fieren: herunterlassen (wegfieren), der Kraft auf einer Leine nachgeben. Gegenteil von: heißen.

Flut: das "Auflaufen" des Wassers und das Steigen des Wasserstandes infolge der Gezeiten (Tiden).
Gegenteil von: Ebbe.

Genua: große, den Mast überlappende Fock (Vorsegel)

halsen: den Kurs eines Segelschiffes ändern, indem man mit dem Heck durch den Wind geht.
Gegenteil von: wenden. Unbeabsichtigt halsen (unter möglicher Beschädigung von Segel, Takelage und Crew) nennt man "Patenthalse".

Heck: der hinterste Teil eines Schiffes.

Hochwasser: der in einer Tide erreichte höchste Wasserstand, auch infolge eines Sturms.

holen: ziehen (an-, auf-, durch-, einholen). Gegenteil von: fieren.

Kennung: Kenntlichmachen eines Leuchtfuers durch verschiedene Lichterscheinungen (Unterbrechungen, Blinke, Blitze, Farben).

Kimm: die, der sichtbare Horizont auf See, die scheinbare Berührungslinie von Himmel und Wasser.

Knoten: (kn) Geschwindigkeitsbezeichnung für Schiffe, Seemeilen je Stunde.

kreuzen: auf Zickzackkursen "am Wind" gegen den Wind fahren. Vgl. Streckbug.

Lee: die vom Wind abgekehrte Seite. Gegenteil von: Luv.

Log: das,

- Meßeinrichtung für die Schiffsgeschwindigkeit (Hand-, Relings-, Patentlog, Speedometer).
- Schiffstagebuch, "Journal", Logbuch.

Marina: die, aus den USA stammende Bezeichnung eines Yachthafens mit Versorgungseinrichtungen.

raum: »raumen«, die zur Fahrtrichtung günstige, d.h. achterliche Änderung der Windrichtung.
Gegenteil von: schralen. Bei »raumem Wind« sind Kursänderungen beiderseits, also sowohl abfallen wie anluven, möglich. »Raumschots« segelt das Fahrzeug, wenn es mit achterlichem Wind segelt. Siehe auch unter achtern.

recht: genau; z. B. ist ein genau vorausliegender Gegenstand »recht voraus«, oder der Befehl an den Rudergänger »recht so« bedeutet, dass der gerade »anliegende« oder »durchgehende« Kurs weiter gesteuert werden soll.

Reff: das, allgemein: das, Verkleinerung des Segels durch Zusammenschnüren (Bindereff) oder durch Einrollen (Patentreff).

"Rhe!": Kommando beim Manöver »Wenden«, wobei die Ruderpinne nach Lee gelegt wird (bzw. das Steuerrad nach Luv gedreht wird)

Schot: die, Leine zum Einstellen des gesetzten Segels entsprechend dem »Einfall« des Windes.

Schothorn: Ecke des Segels, an der die Schot angreift.

Schott: das, der Festigkeit und wasserdichten Unterteilung eines Schiffes dienende Querwand.



Seekrankheit: ist die See wirklich einmal etwas rauer, kann es schon mal passieren, dass bei längerem Aufenthalt unter Deck ein gewisses Unwohlsein auftreten kann. (Begünstigt durch Schlafmangel und Alkoholkonsum). Meist vergeht dies wieder recht schnell, wenn man an Deck ist und den Horizont sieht.

Seemeile: (sm), auch kurz »Meile«, 1852 m, entspricht einer Bogenminute eines Großkreises, für Entfernungsangaben auf See. Siehe auch unter Knoten. Nicht verwechseln mit der (englischen und amerikanischen) Meile an Land, die nur 1,6 km misst.

Spinnaker: der, leichtes, als sphärisches Dreieck bauchig geschnittenes großes Vorsegel für Kurse mit achterlichem bis vor dem Wind.

Spring: die, Leine zum Festmachen, die von vorn schräg nach achtern (»vordere Spring«) oder von achtern schräg nach vorn (»achtere Spring«) ausgebracht wird, die beide sich beim Festhalten des Schiffes in ihrer Wirkung ergänzen.

verholen: den Liegeplatz eines Schiffes ohne Maschinenkraft nur mit Leinen und Spill verändern.

Vorleine: vom Vorschiff schräg nach vorn führende Leine.

vorlich: an Bord allgemeine Richtung von vorn bis ausschließlich querab. Gegenteil von: achterlich.

Vorschiff: der vordere Teil des Schiffes.

Vorsegel: die Stagegel vor dem vordersten Mast.