



DEL I U S K L A S I N G

Overschmidt · Gliewe

Ich lerne segeln

Mit Fragenkatalog
zum Segelgrundschein

Delius Klasing Verlag

Von Heinz Overschmidt und Ramon Gliewe sind außerdem folgende Bücher im Delius Klasing Verlag erschienen:

Das Bodensee-Schifferpatent A + D
Sportbootführerschein Binnen – Motor
Sportbootführerschein Binnen – Segel/Motor

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

13. Auflage
ISBN 978-3-7688-3136-9
© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Titelfoto: Martin-Sebastian Kreplin
Fotos: Kurt Schubert: S. 6, 25 (4), 28/29, 74/75, 79, 82/83, 85 o.;
Hans-Günter Kiesel: S. 10, 21, 24 (1), 30, 37, 64/65, 66, 68, 81,
84, 85 m+u, 86–92; alle anderen: Martin-Sebastian Kreplin
Zeichnungen: John Bassiner
Layout: Karin Kemner
Reproduktionen: digital | data | medien, Bad Oeynhausen
Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
Printed in Germany 2010

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert, übertragen noch 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

Hallo!	7	Kreuzen	49
Komm mit segeln	8	Aufschießer und Nahezu-Aufschießer	50
Eine Jolle – was ist das?	9	Das Mensch-/Boje-über-Bord-Manöver	51
Vom Bug zum Heck	11	Parken auf dem Wasser –	
Wie heißt was?	12	der Anker macht's möglich	55
Das Schwert	14	Anker auf	56
Das Ruder	15	Glückliche Heimkehr, ohne	
Der Wind, die treibende Kraft	16	anzustoßen	57
Kurse zum Wind	17	Anlegen an der Boje	59
Steuerbord ist rechts –		Anlegen am Steg	62
Backbord ist links	18	Anlegen am Strand	63
Leinen los	20	Segel bergen	66
Segelklar machen	20	Festmachen	69
Die Sicherheitsausrüstung	21	Rechts hat nicht immer Vorfahrt –	
Großschot und Traveller	21	Ausweichregeln	70
Anschlagen des Großsegels	22	Trapez-Akrobaten	72
Anschlagen der Fock	22	Die bunte Blase – Spinnakersegeln ..	74
Die Aufgabenteilung	26	Wind und Wetter	76
Segelsetzen	26	Dem Boot den Wind aus den Segeln	
Belegen und Aufschießen eines Falls	28	nehmen – reffen	78
Ablegen vom Steg	30	Reffen mit dem Rollreff	78
Ablegen von der Boje	33	Reffen mit dem Bindereff	78
Ablegen vom Ufer	36	Reffen der Fock	80
Segeln die Kreuz und die Quer	38	Segler für den Naturschutz	82
Die Schotführung	38	Knotenstunde	84
Wie das Ruder arbeitet	39	Achtknoten	86
Was das Segel tut	39	Webeleinstek	87
Manövrieren mit den Segeln	41	1½ Rundtörns mit 2 halben Schlägen	88
Am Wind	42	Kreuzknoten	89
Halber Wind	42	Schotstek und doppelter Schotstek	90
Raumer Wind	43	Palstek	91
Vor dem Wind	43	Und wie geht's nun weiter?	92
Wenden	44	Wie sagt's der Segler?	93
Halsen	46	Der Grundschein in Frage	
Die Q-Wende	48	und Antwort	95

Komm mit segeln

Oft beginnt es so: Man steht an einem sonnigen Sommertag irgendwo auf einem Bootssteg oder an einem südlichen Strand. Vom Wasser her weht eine frische Brise. Dann kommen da ein paar braun gebrannte unbekümmerte Typen einher, steigen auf eins der Boote, hantieren hier und dort, ohne sichtbare Anstrengung, an etwas herum – und schon fährt mit einem ratschenden Laut das weiße Segel in die Höhe. Nun bindet einer das Boot vom Steg los und gibt ihm einen leichten Stoß. Oder schiebt es ins hüfthohe Wasser und hechtet hinein. Noch schlägt das Segel ein paar Mal hin und her. Da aber zieht schon der andere an der Segelleine, drückt ein bisschen an dem Steuer – das Boot legt sich etwas zur Seite und gleitet lautlos davon. So einfach ist das also, denkt man.

Man denkt das nur so lange, bis man selbst zum ersten Mal an Bord eines Segelbootes sitzt. Da geschehen plötzlich höchst verwirrende Dinge

rings um einen her. Begriffe bekommt man an den Kopf geworfen, von deren Existenz man nie zuvor etwas gewusst hatte oder die man doch zumindest bisher in einem ganz anderen Zusammenhang kannte. Von Fallen ist da die Rede, die rein gar nichts mit waidmännischen Fanggeräten zu tun haben, ebenso wenig wie Curryklemmen mit einer indonesischen Reistafel. Man hört etwas von Schoten, die man nicht enterbsen kann, von einem mysteriösen Schwert, von Baum, Block und Fock – und bekommt wahrscheinlich schreckliche Minderwertigkeitskomplexe. Spätestens nach der ersten Viertelstunde ist man felsenfest davon überzeugt, die hohe Kunst des Segelns niemals zu erlernen. Bis man sich überlegt, dass die anderen sie schließlich ja auch nicht mit der Muttermilch in sich aufgesogen haben. Und was die können ...
Beginnen wir doch gleich!

Eine Jolle – was ist das?

Meist wird man seine ersten Segelversuche mit einer Jolle unternehmen. Jollen, das sind offene flache Boote mit einer aufholbaren senkrechten Platte – dem *Schwert* – im Boden. Es verhindert die seitliche *Abdrift* beim Segeln. Mit Jollen kann man bequem Ufer und Strände anlaufen. Da sie jedoch mehr oder minder leicht umkippen – *kentern* – können, gehören sie nicht auf die offene See. Allerdings müssen Jollen genügend Auftriebskörper oder Lufttanks besitzen, um das voll Wasser geschlagene Boot und seine Besatzung – die *Crew* – über Wasser zu halten. Sie sind also unsinkbar.

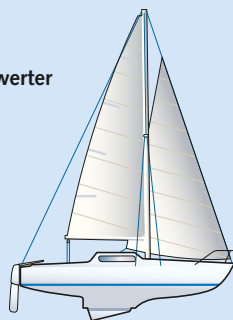
Kielboote sind größer und haben ein Ballastgewicht im Kiel. Sie sind deshalb kentersicher. Selbst wenn sie von einer starken Bö um 90° gekrängt, das heißt flach aufs Wasser gedrückt oder gar in einem Sturm »kieloben« gedreht werden – durch den Ballast richten sie sich, wie ein Stehaufmännchen, immer wieder in die Horizontale empor. Aber – sie können voll Wasser laufen und sinken.

Bei Kielschwertern steckt das aufholbare Schwert in einem flach gehenden Kiel. Sie verbinden den Vorteil eines geringen Tiefgangs – günstig für flache Gewässer und für den Landtransport – mit einer der Schwertjolle weit überlegenen Stabilität, bewirkt durch den Kielballast. Beim

Jolle



Kielschwerter



Kielyacht





Der Katamaran: luftiges Segeln auf zwei Rümpfen.

Hub- oder Liftkieler kann der Kiel, mechanisch oder hydraulisch, in den Bootsrumpf eingefahren werden.

Schließlich, nicht zu vergessen, die Katamarane, meist kurz Kats genannt. Eigentlich sind sie Jollen, wenngleich sie mit ihnen wenig Ähnlichkeit haben. Da gibt es keinen Rumpf mit einem *Cockpit*, in dem die Crew sitzt, sondern nur zwei Schwimmer, die mit Traversen und einer dazwischen gespannten derben Plane, dem Trampolineck, verbunden sind.

Kats können kentern, genau wie eine Jolle, nur kentern sie schwerer, wegen ihrer ausladenden Breite.

Vom Bug zum Heck

Sehen wir uns so eine Jolle doch mal etwas genauer an. Man kommt dabei nicht umhin, sich ein paar seglerische oder seemännische Bezeichnungen einzuprägen, um nachher an Bord zu wissen, was läuft.

Da ist zunächst der Bootsrumpf. Die »Nase« heißt *Bug*, das hintere Ende *Heck*, der Abschluss des Hecks *Spiegel*. Der Bug ist meist eingedeckt, das offene Cockpit hingegen geht häufig bis zum Spiegel durch. Die Crew sitzt auf dem Seitendeck. In der Mitte des Cockpits befindet sich der Schwertkasten mit dem Senk- oder Steckschwert. Wenn daneben auf dem Cockpitboden Gurte angebracht sind, kann sich die Crew dort mit den Füßen einhaken, wenn sie die Jolle auf der »hohen Kante« ausreitet.

Am Spiegel hängt das *Ruder* genannte Steuer mit dem Ruderkopf und dem meist absenk- und aufholbaren Ruderblatt. Die »Lenkstange« bezeichnet man als *Pinne*, die klapp- und schwenkbare Verlängerung als Pinnenausleger.

Auf dem Cockpitboden oder aber auf dem Vordeck steht der Mast. Er wird rechts und links von den *Wanten* und vorne und hinten von dem *Vor-* und *Achterstag* gehalten. Sie sind mit *Püttings* am Rumpf befestigt. Bei den meisten Jollen allerdings kann auf das Achterstag verzichtet werden. Die Verstagung besteht aus Drahtseilen.

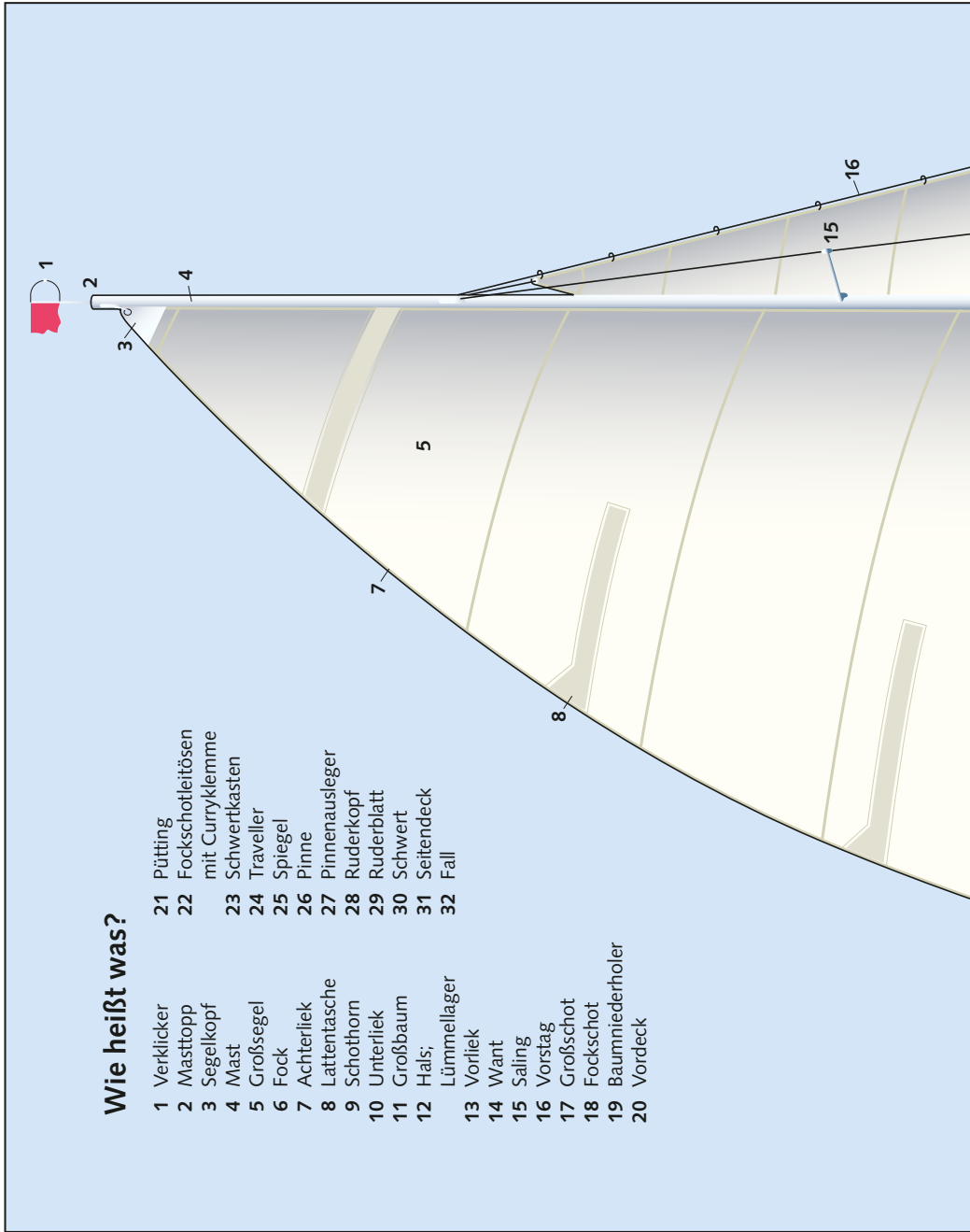
Wanten und Stage bezeichnet man als *stehendes Gut*.

Der Mast trägt die Segel. Üblich ist ein Großsegel, oft kurz nur Groß genannt, und ein kleineres Vorsegel – die *Fock*. Das Groß wird unten an einem rechtwinklig zum Mast stehenden *Baum* gefahren. Baum und Mast verbindet der *Lümmel*, so heißt der Beschlag. Die Bezeichnung der Ecken und Ränder ist bei beiden Segeln gleich: *Kopf* (oben), *Hals* (die vordere Ecke) und *Schothorn* (die hintere). *Vorliek* heißt der vordere Segelrand, *Unterliek* der untere und *Achterliek* der hintere. Häufig dienen in Lattentaschen steckende Segellatten zum Aussteifen des Achterlieks.

Mit dem *Groß-* und *Fockfall* werden Groß und Fock gesetzt, das heißt hochgezogen.

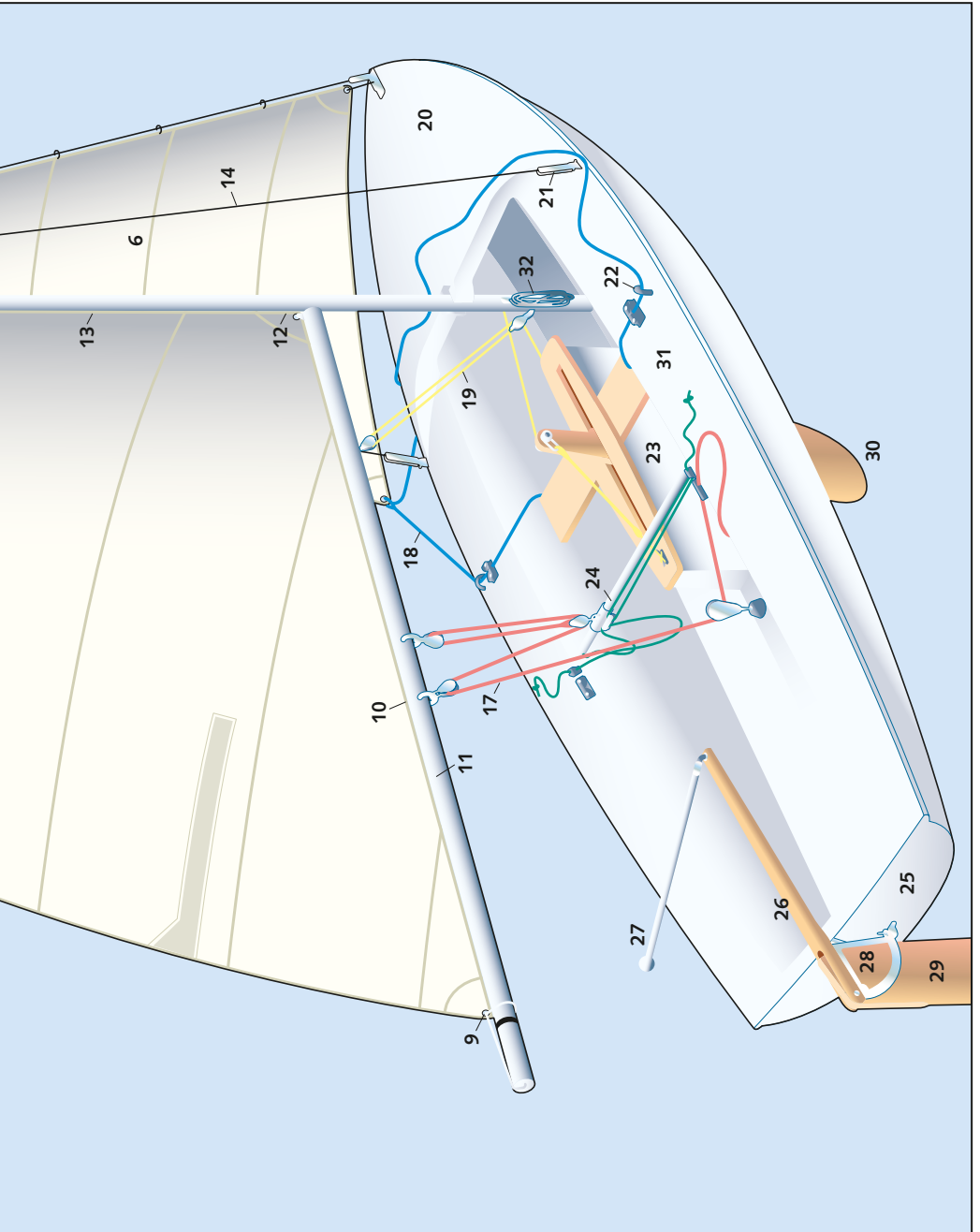
Die *Schoten*, von Landratten als Segelleinen bezeichnet, regulieren die Stellung der Segel zum Wind. Von der Fockschot führt je ein Ende rechts und links am Mast vorbei aufs Seitendeck. Dort kann es meistens in einer *Curryklemme* festgesetzt werden. Die hat zwei bewegliche gezahnte Backen, die sich bei Gegenzug öffnen.

Die Großschot ist eine Art Flaschenzug, der unten am Baum angreift, manchmal aber auch an einem *Schotring* genannten Bügel sitzt,



Wie heißt was?

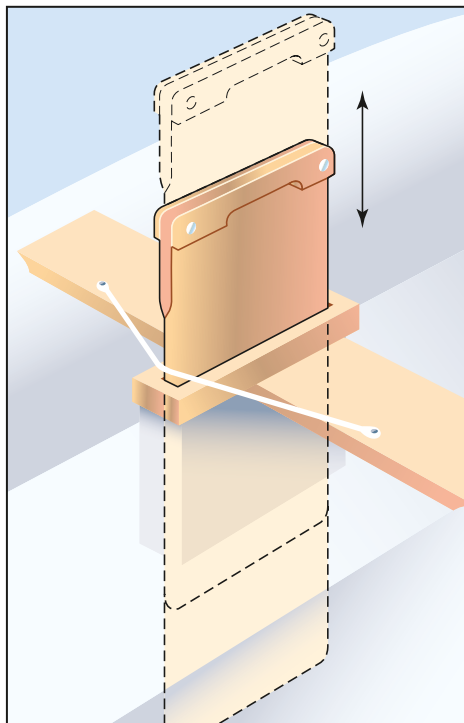
- | | | | |
|----|----------------------|----|--------------------------------------|
| 1 | Verklicker | 21 | Pütting |
| 2 | Masttopp | 22 | Fockschotleitösen
mit Curryklemme |
| 3 | Segelkopf | 23 | Schwertkasten |
| 4 | Mast | 24 | Traveller |
| 5 | Großsegel | 25 | Spiegel |
| 6 | Fock | 26 | Pinne |
| 7 | Achterliek | 27 | Pinnenausleger |
| 8 | Lattentasche | 28 | Ruderkopf |
| 9 | Schothorn | 29 | Ruderblatt |
| 10 | Unterliek | 30 | Schwert |
| 11 | Großbaum | 31 | Seitendeck |
| 12 | Hals;
Lümmellager | 32 | Fall |
| 13 | Vorliek | | |
| 14 | Want | | |
| 15 | Saling | | |
| 16 | Vorstag | | |
| 17 | Großschot | | |
| 18 | Fockschot | | |
| 19 | Baumniederholer | | |
| 20 | Vordeck | | |



den man über den Baum hängt. Meist führt die Großschot zu einer quer übers Cockpit verlaufenden Schiene mit einer kleinen Laufkatze, dem Schlitten. Die gesamte Einrichtung nennt sich *Traveller*.

Eine weitere, aber einfachere Talje, die vorne unter dem Baum sitzt, führt von dort zum Mastfuß: der *Baumniederholer*. Er sorgt dafür, dass der Baum bei achterlichen Winden nicht in die Höhe steigt. Schoten, Fallen und Niederholer zählen zum *laufenden Gut*.

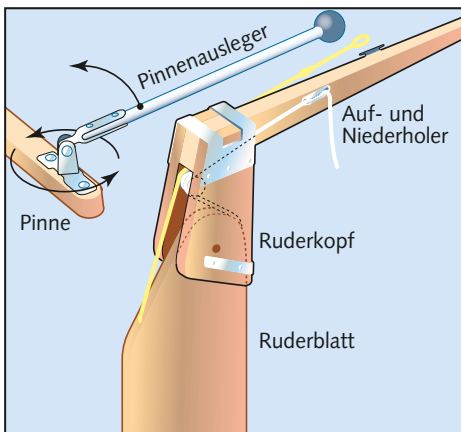
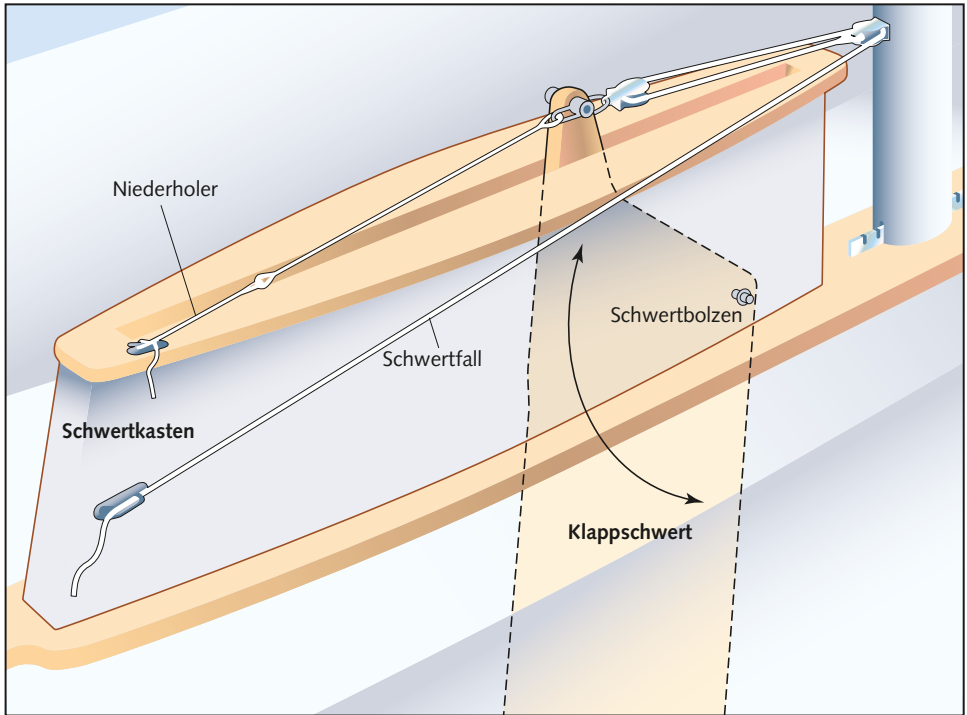
Alles klar – ?



Das Schwert

Es hat eine wichtige Funktion auf einer Jolle, denn ohne Schwert könnte sie gar nicht richtig segeln. Das unten weit aus dem Bootsboden heraussteckende Schwert verhindert das seitliche Wegrutschen des Bootes.

Das Schwert sitzt mittschiffs in einem wasserdichten Schwertkasten. Es kann ein einfaches Steckschwert oder ein aufwendigeres Senkschwert sein. Das Steckschwert ist ein loses Brett mit einer Fingerleiste, das senkrecht in den Schwertkasten hineingesteckt und von einem Gummistropf in Position gehalten wird. Das Senkschwert dreht um einen Zapfen im Schwertkasten und wird mit dem Schwertfall aufgeholt und abgesenkt. Oft gibt es noch einen Gummistropf als »Niederholer«. Er hält das Schwert gegen die Wasserströmung auf der eingestellten Tiefe.



Das Ruder

Es dient nicht etwa zum Rudern, sondern zum Steuern des Bootes. Es hängt an Zapfen oder Fingern in entsprechenden Beschlügen am Spiegel und kann auf Jollen abgenommen werden. Die meisten haben ein zwischen zwei Ruderbacken drehbares Ruderblatt, das man, der Wassertiefe entsprechend, mit einem Ruderfall aufholen oder absenken kann. Manchmal findet man auch ein festes Ruder: Ruderkopf und Ruderblatt bestehen aus einem Stück. Vorsicht damit in flachem Wasser! Man kann es sich leicht wegknacken. Im Ruderkopf steckt die Pinne, mit der man das Ruderblatt nach rechts oder links einschlagen kann. Üblich ist ein Pinnausleger. Diese Pinnverlängerung sitzt meist in einem Kardangelen auf der Pinne und kann in alle Richtungen geschwenkt oder geklappt werden.