

Overschmidt /// Gliewe

Ich lerne segeln

Mit Fragenkatalog
zum Segelgrundschein



DELIUS KLASING



DELIUS KLASING

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

16., überarbeitete Auflage 2021
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-11665-9 (Print)
ISBN 978-3-667-12483-8 (Epub)
ISBN 978-3-667-12482-1 (ePDF)

Redaktionelle Bearbeitung: Peter Overschmidt

Lektorat: Felix Wagner

Titelfoto: Martin-Sebastian Kreplin

Fotos: Klaus Andrews: S. [6](#), [10](#), [21](#), [24/25](#), [27](#), [28/29](#), [30](#), [32](#), [34/35](#), [37](#), [44/45](#), [46/47](#), [49](#), [51](#), [52/53](#), [54](#), [56/57](#), [58](#), [60/61](#), [66/67](#), [68](#), [71](#), [74/75](#), [79](#), [81](#), [82/83](#), [92](#); Kurt Schubert: [85](#) o.; Hans-Günter Kiesel: S. [84](#), [85](#) m+u, [86](#) - [91](#); Peter Overschmidt: [70](#);

alle anderen: Martin-Sebastian Kreplin

Zeichnungen: John Bassiner

Layout: Karin Kemner

Reproduktionen: Mohn Media, Gütersloh

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

Inhalt

Hallo!

Komm mit segeln

Eine Jolle - was ist das?

Vom Bug zum Heck

Wie heißt was?

Das Schwert

Das Ruder

Der Wind, die treibende Kraft

Kurse zum Wind

Steuerbord ist rechts - Backbord ist links

Leinen los

Segelklar machen

Die Sicherheitsausrüstung

Großschot und Traveller

Anschlagen des Großsegels

Anschlagen der Fock

Die Aufgabenteilung

Segelsetzen

Belegen und Aufschießen eines Falls

Ablegen vom Steg

Ablegen von der Boje

Ablegen vom Ufer

Ran an den Wind

Die Schotführung

Wie das Ruder arbeitet
Was das Segel bewirkt
Manövrieren mit den Segeln

Am Wind

Halber Wind

Raumer Wind

Vor dem Wind

Wenden

Halsen

Die Q-Wende

Kreuzen

Aufschießler und Nahezu-Aufschießler

Das Mensch-/Boje-über-Bord-Manöver

Parken auf dem Wasser

Ankern

Beiliegen

Glückliche Heimkehr, ohne anzustoßen

Anlegen an der Boje

Anlegen am Steg

Anlegen am Ufer

Segel bergen

Festmachen

Rechts hat nicht immer Vorfahrt - Ausweichregeln

Trapez-Akrobaten

Die bunte Blase - Spinnakersegeln

Wind und Wetter

Dem Boot den Wind aus den Segeln nehmen - reffen

Reffen mit dem Rollreff

Reffen mit dem Bindereff

Reffen der Fock

Segler für den Naturschutz

Knotenstunde

Achtknoten

Webeleinstek

1 ½ Rundtörns mit 2 halben Schlägen

Kreuzknoten

Schotstek und doppelter Schotstek

Palstek

Und wie geht's nun weiter?

Wie sagt's der Segler?

Der Grundschein in Frage und Antwort





Hallo!

Ein guter Kauf, dieses Buch! Denn wer gerne segeln lernen möchte, findet hier alles, was er dazu braucht. Alle auftauchenden Fragen werden ausführlich beantwortet. Natürlich gibt es auch andere Segellehrbücher. Da sind zum einen die Lehrbücher für einen der amtlichen Segelscheine. Darin geht es um allerlei fachliches Wissen und viel gesetzlichen Kram, den man für so einen Schein unbedingt können muss. Uns aber braucht der hier nicht zu interessieren. Zum anderen gibt es großartige Lehrbücher von segelnden Experten, die da mit ihren tollen Erfahrungen punkten, aber oft verwirren sie mit vielen seglerischen Fachbegriffen den Anfänger mehr, als dass sie ihm Antworten geben auf seine einfachen Fragen.

Hier wird's ganz anders gemacht. Fort mit allem überflüssigen Ballast. Segeln lernen soll zu allererst Spaß machen. So wird beispielsweise weitgehend auf die sonst übliche Seglersprache verzichtet. Schließlich lässt sich das meiste auch so beschreiben, dass es jeder sofort versteht. Oder bei den sogenannten Segelmanövern, da haben wir uns die Erklärung der ziemlich komplizierten physikalischen Zusammenhänge geschenkt. Wer darüber mehr wissen möchte, kann das später immer noch woanders nachlesen. Wer gerne segeln lernen möchte, der wird hier Schritt für Schritt mit einem Segelboot vertraut gemacht. Er lernt die technischen Einrichtungen kennen und wie sie

funktionieren. Er erfährt, wie man die Kräfte der Natur, des Windes, für sich einspannt, wie man sein Boot gekonnt steuert und auch wieder sicher an Land zurückbringt. Eigentlich braucht man jetzt nur noch ein geeignetes Boot zum Üben. Ein erfahrener Segler, der einem bei den ersten Segelversuchen zur Seite steht, ist natürlich nicht von der Hand zu weisen. Der kann schnell mögliche Fehler korrigieren, und er gibt einem mehr Sicherheit. Wer mehr das Gemeinschaftserlebnis liebt, der ist mit einer Segelschule gut bedient.

Wer schließlich das Buch »abgearbeitet« hat, der ist auch fit für den *Segelgrundschein*. Er kann an Segelschulen erworben werden. Mit ihm bekommt man sein seglerisches Können und Wissen schwarz auf weiß bescheinigt.

Und nun Mast- und Schotbruch, wie Segler sagen, was so viel wie »viel Glück« heißt.

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 verringert 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 damit quasi unsinkbar. Mit etwas Übung lässt sich also eine Jolle nach einer Kenterung wieder aufrichten, und nach dem Lenzen des Bootes kann man weitersegeln.

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 kurzen 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 Hub- oder

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



Jolle



Kielschwerter



Kielyacht



Perfekter Segelspaß auf einer modernen Gleitjolle.

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 Trampolindeck, verbunden sind.

Kats können kentern, genau wie eine Jolle, nur kentern sie schwerer, wegen ihrer ausladenden Breite. Das Aufrichten eines Kats erfordert viel Übung und Kraft. Dafür ist er direkt

nach dem Aufrichten wieder startklar: Die Rümpfe schwimmen hoch auf, das Lenzen entfällt.

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 Verstägung 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 rechtwinkelig zum Mast stehenden *Baum* gefahren. Baum und Mast verbindet der *Lümmelbeschlag*. 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.

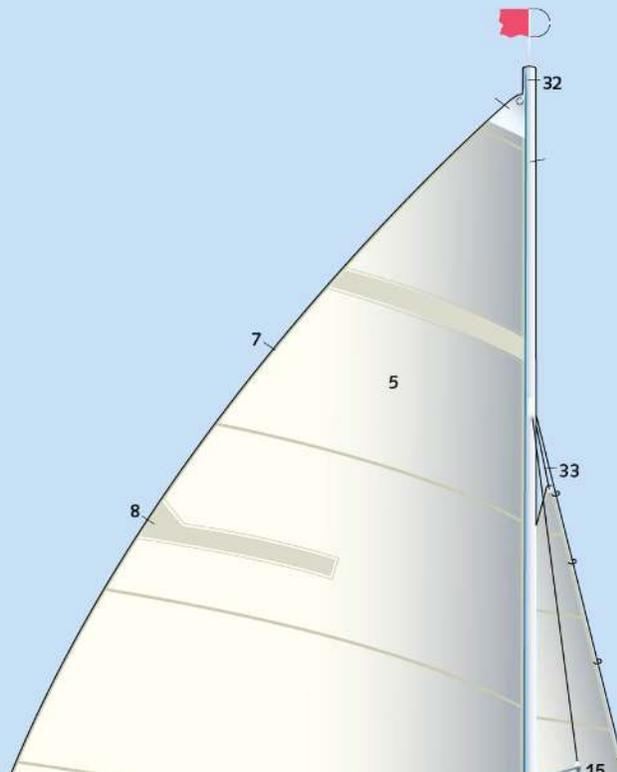
Die *Schoten*, von Landratten als Segelleinen bezeichnet, regulieren die Stellung der Segel zum Wind. Von der Fockschot führt je ein Ende rechts und links am Mast vorbei aufs Seitendeck. Dort kann es meistens in einer *Curryklemme* festgesetzt werden. Die hat zwei bewegliche gezahnte Backen, die sich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

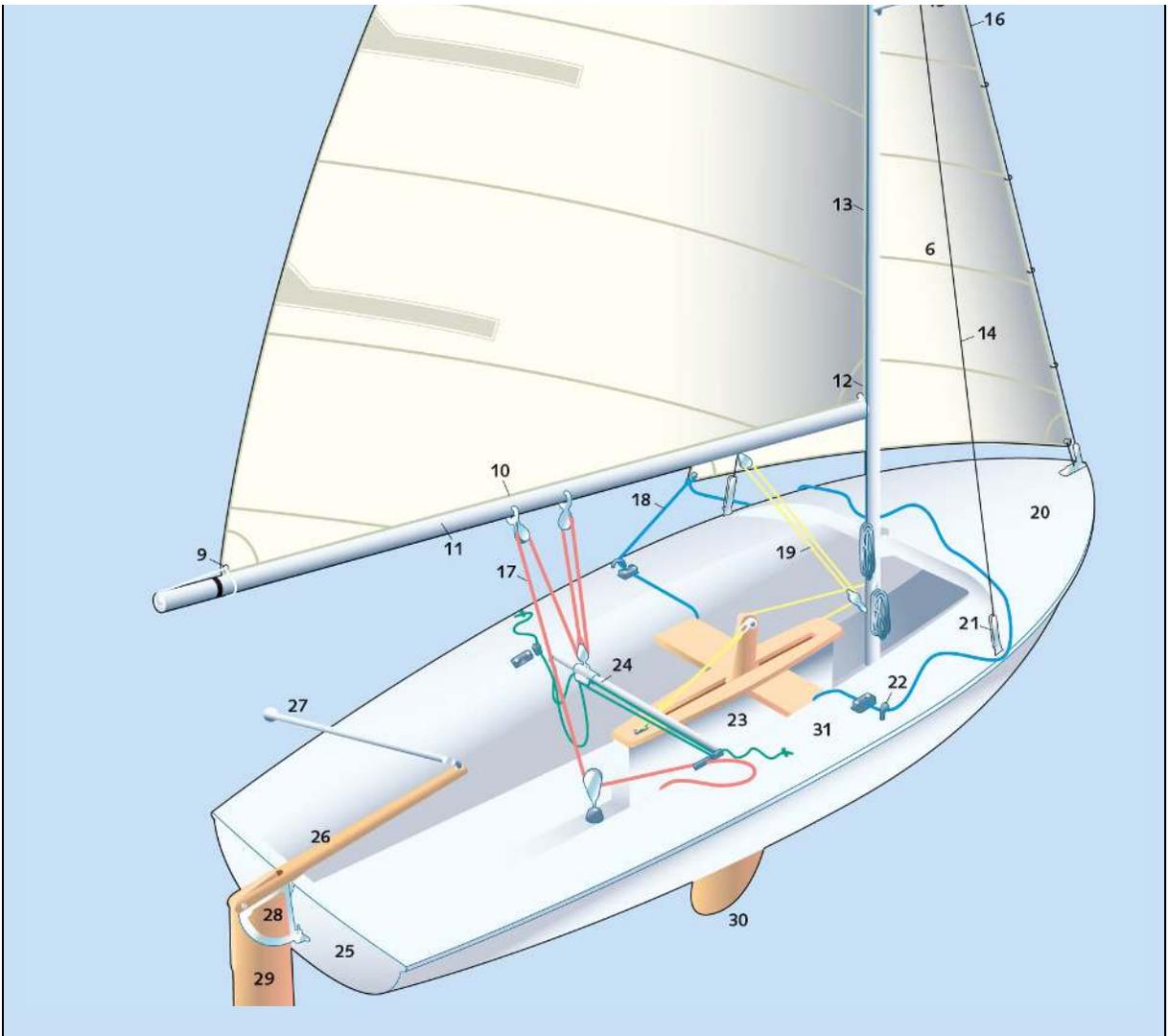
Die Großschot ist eine Art Flaschenzug, seemännisch auch *Talje* genannt, der unten am Baum angreift, manchmal aber auch an einem *Schotring* genannten Bügel sitzt, den man über den Baum hängt. Meist führt die Großschot zu einer quer übers Cockpit verlaufenden Schiene mit einer kleinen Laufkatze, dem Schlitten. Die gesamte Einrichtung nennt sich *Traveller*.

Wie heißt was?

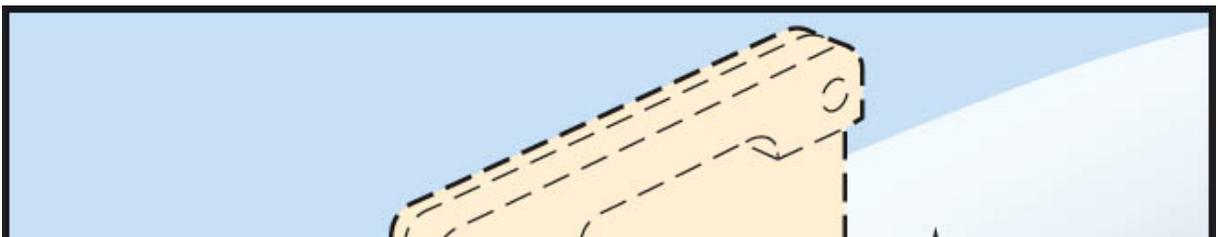
- 1 Verklicker
- 2 Masttopp
- 3 Segelkopf
- 4 Mast
- 5 Großsegel
- 6 Fock
- 7 Achterliek

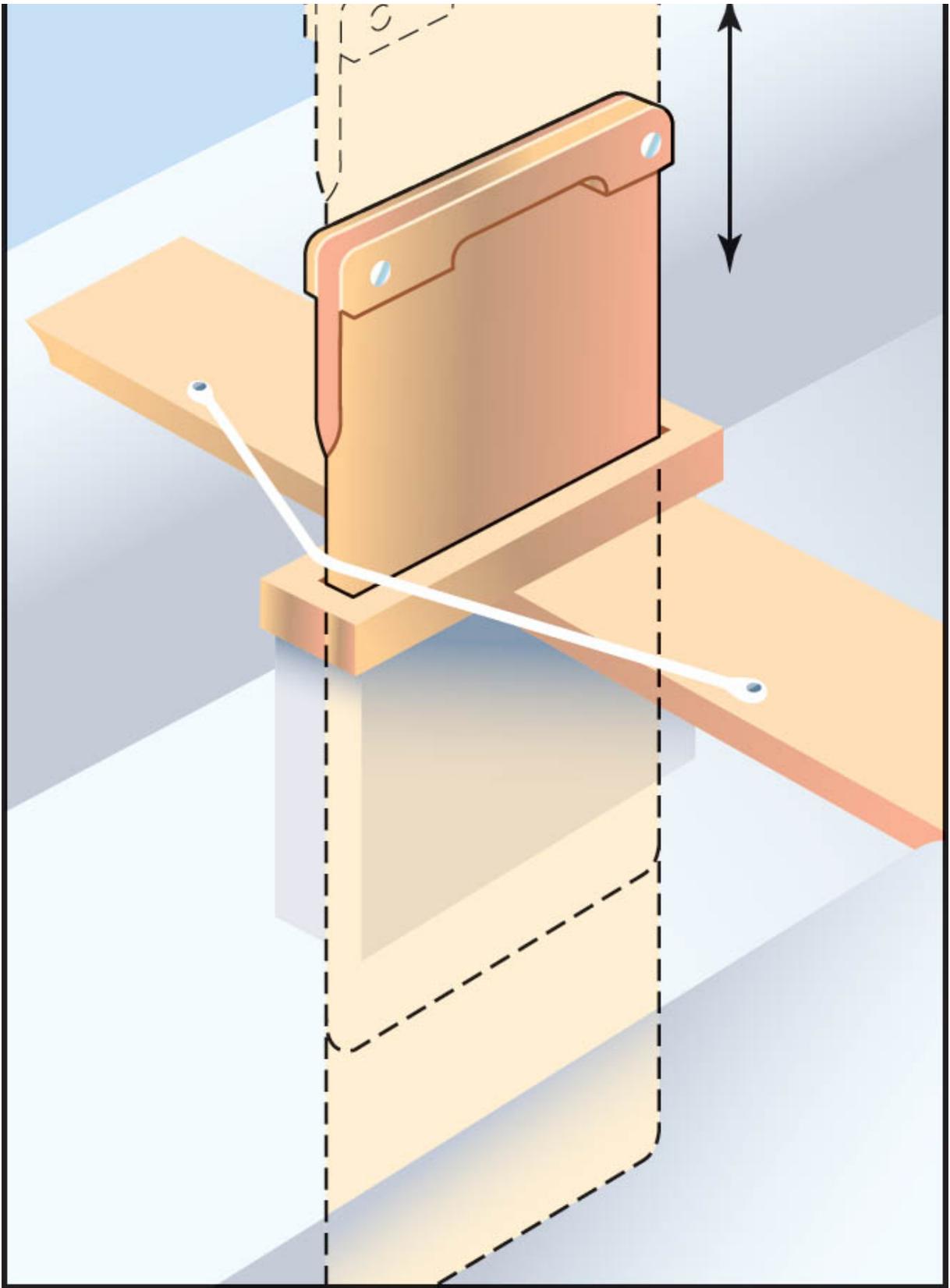
- 8** Lattentasche
- 9** Schothorn
- 10** Unterliek
- 11** Großbaum
- 12** Hals; Lümmellager
- 13** Vorliek
- 14** Want
- 15** Saling
- 16** Vorstag
- 17** Großschot
- 18** Fockschot
- 19** Baumniederholer
- 20** Vordeck
- 21** Pütting
- 22** Fockschotleitösen mit Curryklemme
- 23** Schwertkasten
- 24** Traveller
- 25** Spiegel
- 26** Pinne
- 27** Pinnenausleger
- 28** Ruderkopf
- 29** Ruderblatt
- 30** Schwert
- 31** Seitendeck
- 32** Großfall
- 33** Fockfall





Eine weitere, aber einfachere *Talje*, die vorn unter dem Baum sitzt, führt von dort zum Mastfuß: der *Baumniederholer*. Er sorgt dafür, dass der Baum bei Wind von hinten nicht in die Höhe steigt. Schoten, Fallen und Niederholer zählen zum *laufenden Gut*.
 Alles klar - ?

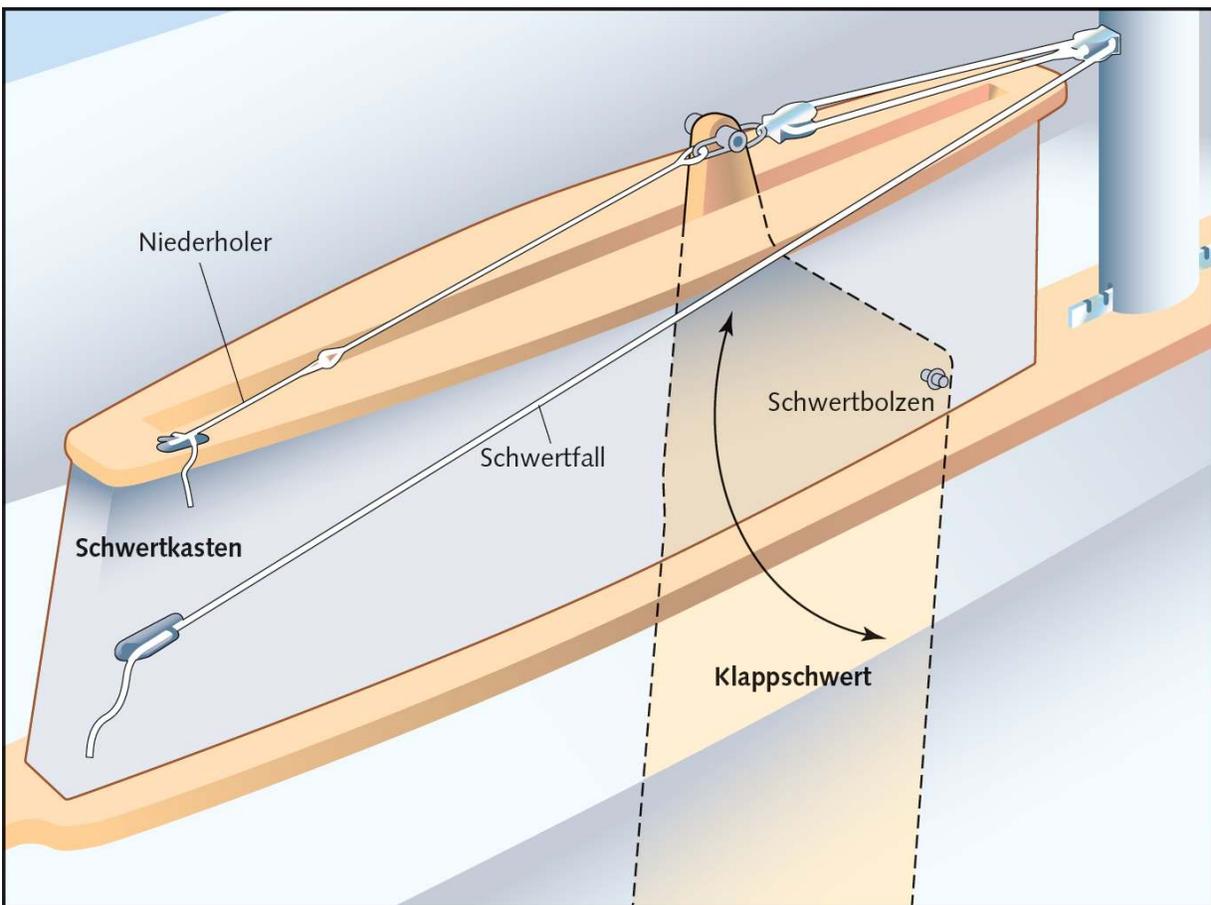


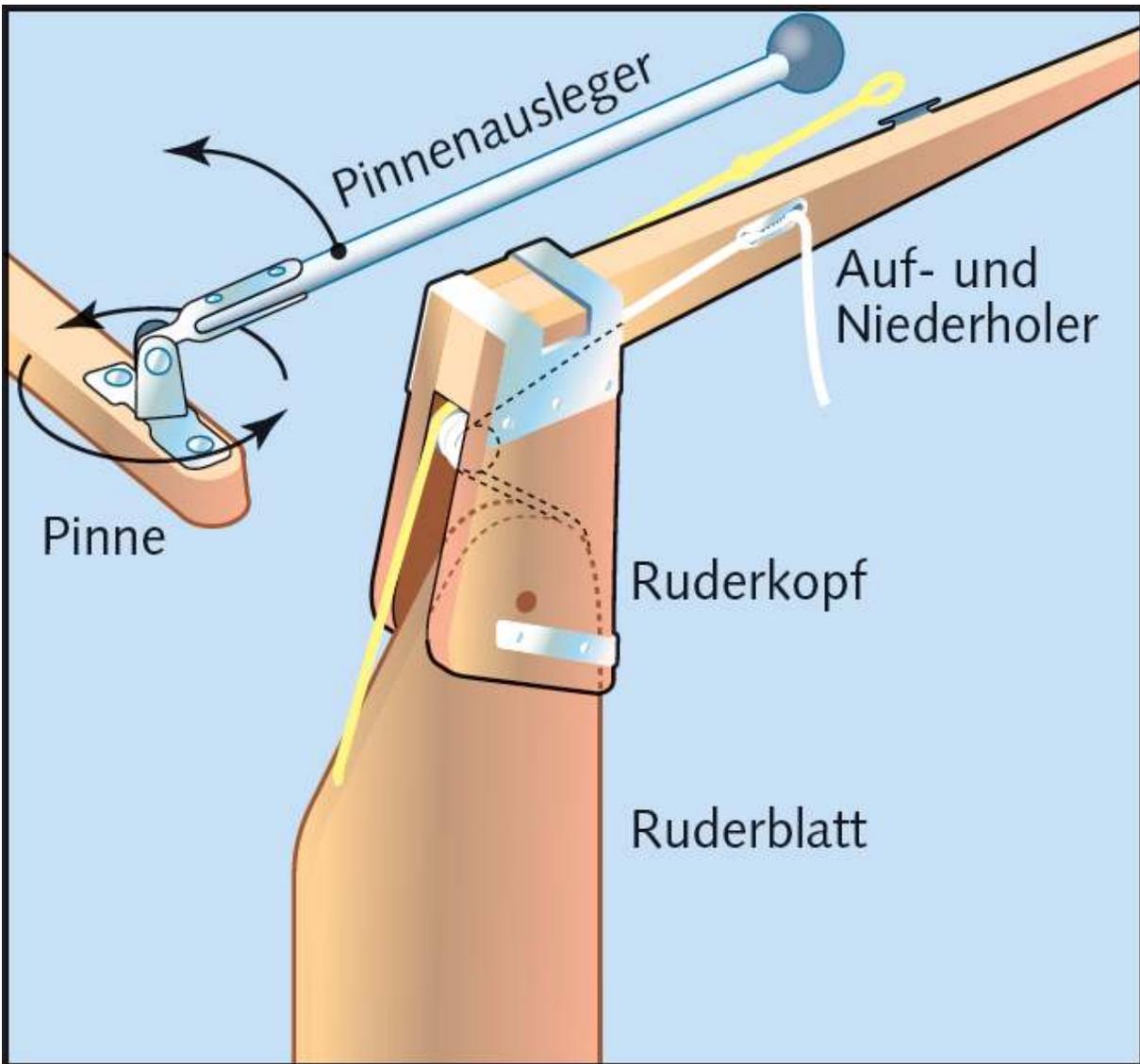


Das Schwert

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 verringert 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 Gummistropp 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 Gummistropp 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 Beschlägen 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 Pinnenausleger. Diese Pinnenverlängerung sitzt meist in einem Kardangelen auf der Pinne und kann in alle Richtungen geschwenkt oder geklappt werden.