



LEON SCHULZ

PRAXISGUIDE

**FAHRTEN
SEGELN**

**VOM TRAUM
ZUM TÖRN**

FÜR EINSTEIGER UND FORTGESCHRITTENE
50
TIPPS



DELIUS KLASING

LEON SCHULZ
PRAXISGUIDE
FAHRTEN SEGELN
VOM TRAUM ZUM TÖRN



DELIUS KLASING VERLAG

***Für Gaby, die sich zu jedem Segel-Saisonstart
einen kompakten Refresher wünscht. Mögen
wir noch viele Jahre gemeinsam, sicher,
komfortabel und gemütlich die Welt mit
unserem Segelboot bereisen und erkunden.***

INHALT

Einleitung

Das Segelrevier

Das Fahrtenschiff

- Konstruktion und Ausbau
- Innenausstattung
- Sicherheit des Schiffes
- Gebrauchtboote

Sicherheits- und Notfallausrüstung

- Kompetenz
- Ausrüstung
- Die Rettungsweste
- Die Rettungsinsel
- Notsender
- Blitzeinschlag
- Feuer und Gas
- Wartung, Pflege und Zustand

Vor dem Ablegen

- Der Bootscheck
 - Der Motor
 - Planung
- Der Crewcheck
 - Kleidung
 - Seekrankheit
 - Wachen, Aufgaben und Regeln

Der Wettercheck

Das globale Wetter

Mittelmeerwetter

Atlantische Küste

Ost- und Nordseewetter

Wellen

Nebel

Wetter-Apps, Wetterbesprechung und Planung

Der Navigationscheck

Grobe Abschätzung des Törns

Gefahren und Funkfrequenzen

Gezeitenhöhen

Gezeitenströmung

Der zu steuernde Kurs – Course to Steer (CTS)

Geschätzte Position – Estimated Position (EP)

Pilotage- und Passageplan

Der Törn

Hafenmanöver

Anlegen

Ablegen

Segeln

Segel setzen und trimmen

Segel reffen

Navigieren

Ausguck und Kollisionsverhütung (KVR)

Nachtsegeln

Nebel und Radar

Aufstoppen und MOB

Ankern

Der Sundowner

Danksagung

Register

EINLEITUNG

Was bedeutet eigentlich das Wort »Fahrtensegeln«?

Das aus »Fahrt« und »Segeln« zusammengesetzte Wort will viel mehr zum Ausdruck bringen als Boot fahren oder einfach nur segeln. Es steckt so viel Dynamik darin, so viel Abenteuer und so viel Freiheit.

Ein Leben in harmonischer Verbundenheit mit der Natur lässt uns echter, ehrlicher und aufmerksamer leben. Wir spüren die natürlichen Wurzeln unserer Existenz. Prioritäten verschieben sich wie selbstverständlich von materiellen und existenziellen Aspekten hin zur Freude an der Natur und allem Lebendigen. Damit kommen wir – vielleicht für manche überraschend – auch unserem eigenen Selbst näher. Wer die Natur und das Leben um sich herum wertschätzend wahrnimmt, wird auch sich selbst gegenüber eine akzeptierende, wohlwollende und liebevolle Haltung einnehmen. Vielleicht ist es das, was einen großen Teil der Faszination des Fahrtensegelns ausmacht und der Grund dafür ist, warum man nicht selten auch schwer kranke Fahrtensegler antrifft, die mit dem Wissen ihrer eigenen prognostizierten Endlichkeit noch extrem wertvolle Erfahrungen suchen.

Fahrtensegeln riecht nach aktiver Selbstbestimmung, aber ohne zu viel Anstrengung. Der Wind generiert die Fahrt, wir selbst die Erlebnisse. Fahrtensegeln kann für manche auch nach Schönwettersegeln klingen. Auf jeden Fall steckt

Bewegung dahinter, die lebensbejahende Fantasien weckt. Diese können nicht nur während kommenden kalten Winterabenden, sondern vielleicht auch an unserem eigenen Winterabend des Lebens noch lange in Erinnerung gerufen werden, um so wunderschön auf eigene Freizeiterlebnisse zurückzublicken. Fahrtensegeln kann zur eigenen Entwicklung und vielleicht sogar zur Selbstverwirklichung führen. Es riecht nach Entdeckungslust und Achtsamkeit. Zurück zur Natur und individuellen Gestaltung des Lebens oder zumindest der Freizeit! Allein, mit seinem Partner, der Familie oder mit besten Freunden.

Was charakterisiert einen Fahrtensegler?

Fahrtensegler sind im Gegensatz zu Regattaseglern eher gemütlich unterwegs und vor allem das: unterwegs. Unterwegs mit einer Einschränkung: temporär, also auf Zeit. Genauer: auf eher kurze Zeit, also mal über Nacht, mal im Rahmen eines (normalen) Urlaubs. Das Überqueren von Ozeanen wird lieber den Blauwasserseglern überlassen, die zum Aussteigen oder zumindest für ein Sabbatical auf lange Zeit ihren Lebensstil verändern wollen.

Fahrtensegler wollen weder aussteigen noch sich großartig verändern. Sie möchten nur ab und zu dem Alltag entrinnen und genussvoll reisen. Das Ganze gern versehen mit einem Hauch von Abenteuer: aber bitte ohne jegliche Angst! »Abenteuer ohne Schiss« eben, das heißt beispielsweise auch, möglichst ohne Wetterüberraschungen oder Stürme!

Es geht um eine Art von Urlaub, der für einige wie eine kleine Zeitreise in die eigene Kindheit oder Jugend wirken kann. Wieder darf man erfahren, dass man noch einiges zu lernen hat. Aber statt Mathe, Erdkunde, Physik oder Fremdsprachen in der Schule zu büffeln, geht es nun um praktisches Wissen und dessen alltägliche Anwendung. Erneut darf man wieder von Zielen träumen. Neue Freundschaften mit anderen Seglern werden geknüpft, wobei die gegenseitige Unterstützung ein Gefühl von Geborgenheit und Zugehörigkeit schenkt. Herausforderungen werden überwunden, Grenzen verschoben, Ängste bewältigt, Reparaturen am eigenen Schiff vorgenommen. All dies führt zu einer tiefen inneren Befriedigung.

Warum ist es so reizvoll, ein eigenes Boot zu besitzen?

Mit einem Schiff unterwegs zu sein oder es sogar selbst zu besitzen, ist etwas ganz anderes, als auf vier Rädern zu reisen oder mit dem Flugzeug kurzerhand an einen neuen Ort hingeworfen zu werden. Ein Schiff bekommt einen Namen (traditionell einen weiblichen), man spricht von »ihr«, sie wird gepflegt, um sie dann aktiv entweder allein, mit dem Partner oder mit Freunden so oft wie möglich zu nutzen. Statt sich bei seiner Familie für eine Woche »Männerchartertörn« zu verabschieden, will der Fahrtensegler den Partner und die Familie wortwörtlich mit an Bord nehmen, um möglichst viel Zeit zusammen auf dem Boot zu verbringen. Die Unterschiede zwischen einem Wochenendsegler, Chartersegler, Fahrtensegler und Blauwassersegler sind natürlich fließend¹.

Ein eigenes Boot zu besitzen, ist ein großer und gleichzeitig wunderschöner Schritt. Die Konsequenzen sind jedoch nicht zu unterschätzen, denn natürlich ist es praktisch, alles Komplizierte dem Vercharterer zu überlassen und nur mit einem Segelsack mit persönlichen Utensilien für eine Woche an Bord zu steigen. Ein Charterskipper übernimmt für eine kurze Zeit die Verantwortung für das Charterschiff. Ein Bootseigner hingegen ist ganzjährig für sein Schiff, dessen Ausrüstung, Pflege, Wartung und für die Planung der nächsten Segelsaison verantwortlich.

Und wem der Schritt zum eigenen Schiff noch zu groß erscheint, der kann gern erst einmal mit anderen Schiffsbesitzern reden, um von ihnen inspiriert zu werden, zu lernen und Tipps über Bootswahl und -pflege zu erhalten. Hierfür eignen sich insbesondere Segelclubs und Vereine wie auch ein Gespräch mit Bootseignern beim Spaziergang in der Marina. Segler sind oft sehr gesprächig und reden gern über ihre Boote. Hat man Glück, wird man vielleicht sogar zu einem Probetörn eingeladen. Auf diese Weise sammelt man immer mehr unterschiedliche Erfahrungen, die hilfreich sind, um die persönlichen Vorlieben bzw. das individuell zu einem passende Boot zu finden.

Muss ich viel lernen, um mit dem eigenen Schiff auf Fahrt zu gehen?

Die komplexen Kompetenzen, die nötig sind, um dem eigenen Schiff gerecht zu werden, entwickeln sich langsam aus der Summe der über die Jahre gemachten Erfahrungen

- und eigenen Fehler! - sowie des theoretisch angeeigneten Wissens aus Büchern, Seminaren und Kursen.

Fahrtensegeln ist vielschichtig, grenzenverschiebend und ein fortlaufender Prozess, in dem man stetig dazulernt. Mit anderen Worten: Es wird nie langweilig!

So ist beispielsweise die Beurteilung des Wetters Erfahrungssache. Für den einen mag ein Gegenankreuzen bei 1,5 m Welle und 15 kn wahrem Wind schon abenteuerlich sein, während es dem Erfahrenen höchstens unbequem erscheinen mag.

Es gibt viele Tricks, sich aus einer ungünstigen Situation herauszuhelfen, sei es ab- oder beizudrehen, zu reffen oder schlicht in den Hafen zurückzukehren und das nächste Mal den Wettercheck genauer durchzuführen. Hauptsache, alle an Bord haben Spaß und keine Angst!

Beim Fahrtensegeln geht es nämlich gerade nicht um die Maximierung der Meilen oder der Geschwindigkeit. Vielmehr geht es um Entdeckung, Freude an der Natur und am Reisen sowie um den Mut, als Skipper unbekannte Häfen und Reviere anzulaufen und gegebenenfalls auch ursprüngliche Pläne zu verändern.

Das Können muss nicht perfekt sein, das Wissen nicht allumfänglich. Man braucht auch keinen fetten Geldbeutel, um sich ein Boot zu kaufen, denn streng genommen gibt es für jedes Budget ein Boot. Es geht generell beim Segeln, ganz besonders aber beim Fahrtensegeln, in erster Linie darum, seine eigenen Möglichkeiten und Grenzen zu erkennen und verantwortungsbewusst zu handeln.

Reicht es, nur dieses Buch zu lesen?

Dieses Buch soll eine Übersicht über relevante Aspekte des Reisens mit einem Schiff vermitteln: vereinfacht, praxisnah und verkürzt dargestellt.

Wenn der Wunsch nach Vertiefung in die verschiedenen Themenbereiche ausgelöst werden sollte, gibt es viele gute und spannende Bücher über Navigation, Technik, Bootspflege, Kochen, Crewmanagement oder einfach nur das Segeln an sich.

Dieses Buch ist in der chronologischen Reihenfolge geschrieben, in der man einen Fahrtensegeltörn angehen würde: Nach der Revier- und Bootswahl wird das Boot ausgerüstet. Der Törn wird geplant und vorbereitet, bevor es dann schließlich zum eigentlichen Segeln geht – von Hafenmanövern über Segeltrimmen bis hin zum Ankermanöver. Das Buch gibt damit eine gute Übersicht über relevante Aspekte und Kompetenzen, die notwendig sind, um auf einen Fahrtentörn gehen zu können.

Durch den Aufbau des Buches im FAQ-Stil ist es nicht zwingend notwendig, das gesamte Buch auf einmal zu lesen, sondern es ist ebenso zum Querlesen oder auch Auffrischen wesentlicher Aspekte vor der neuen Segelsaison geeignet. Darüber hinaus helfen Infokästen und Eselsbrücken dem Segler, wesentliche Informationen auf einen Blick parat zu haben. Tipps und Hinweise auf typische Fehlerquellen zeigen hilfreiche Bewältigungsmöglichkeiten und warnen vor Fallen, um möglichst stressfrei zu segeln.

In diesem Buch werden an einigen Stellen englische Ausdrücke verwendet. Der pragmatische Hintergrund hierfür ist, dass viele Segler – insbesondere solche, die in Gezeitengewässern segeln – einen englischsprachigen

Almanach oder Revierführer benutzen möchten. Dazu ist es hilfreich, bereits mit den wichtigsten englischen Begriffen vertraut zu sein.

Und nun: Leinen los!

¹ An dieser Stelle soll noch darauf hingewiesen werden, dass dies selbstverständlich ein Unisex-Buch ist. Wenn von »dem Skipper« oder »dem Segler« die Rede ist, ist natürlich auch jedes andere Geschlecht damit gemeint.

DAS SEGELREVIER

Was ist das Huhn und was ist das Ei? Erst das Boot oder erst das Revier entscheiden?

Der angehende Fahrtensegler tut gut daran, sich erst einmal zu überlegen, wo er sein Boot hinlegen möchte und welches Revier er bereisen will. Davon abhängig ist dann oft die Wahl des Bootstyps und der für das Revier notwendigen Ausrüstung. Natürlich ist es streng genommen sehr gut möglich, mit einem für das Mittelmeer konstruierten Schiff auch um die Britischen Inseln zu segeln oder mit einer alten, britischen, hochseetauglichen Fahrtenyacht im Mittelmeer zu schippern. Aber es ist kein Zufall, dass sich die verschiedenen Schiffstypen in den entsprechenden Revieren ansammeln.

Fahrtensegler wechseln natürlich auch ab und zu ihr Revier und kaufen deswegen nicht unbedingt gleich ein anderes Boot. Trotzdem gilt: Es gibt plausible Gründe, warum Boote in den verschiedenen Revieren oft unterschiedlich aussehen, und deshalb ist es gut – bevor sich der Fahrtensegler ein Boot kauft –, zu überlegen, wo man in den nächsten Jahren vor allem segeln möchte. Ein Kimmkieler, der im Watt wunderbar bei Niedrigwasser auf den Sandboden gesetzt werden kann, macht weniger Sinn, wenn damit in der Ostsee gesegelt werden soll, wo eher gute Kreuzeigenschaften am Wind von Bedeutung wären. Eine riesige Genua und ein kleines Großsegel sind dort besonders sinnvoll, wo meist raumschots gesegelt wird, während kleine Vorsegel oder sogar eine selbstwendende Fock, die beim Wenden rasch die Seite wechselt, vor allem in engen Sunden, wo man viel kreuzen muss (z. B. in den schwedischen Schären), die bessere Wahl sind.

Ein Boot mit kleinem, geschütztem Cockpit, vielleicht sogar mit einer Glasscheibe oder einem Hardtop zu versehen, ist im rauen Wetter des Nordens eher zielführend als bei einem typischen Mittelmeer-Boot mit riesigem (ungeschütztem) Cockpit. Dort wird besser ein festes Sonnendach (Bimini) gespannt, das eher für warme Hafentage passt.

Welches Boot und welche Ausrüstung Sinn ergeben, ist also sehr individuell. Dabei macht es natürlich einen Unterschied, ob man mit einer fahrtensegeltauglichen Jolle mit Zelt unterwegs ist oder ob eine ozeantaugliche Yacht zum Fahrtensegeln genutzt werden soll. Beides hat seinen Reiz, denn dasselbe Revier wird ganz unterschiedlich erlebt. Der gesunde Menschenverstand ist immer gefragt, und die persönlichen Bedürfnisse an Sicherheit und Bequemlichkeit sollten in jedem Fall immer berücksichtigt werden.

Wenn das Revier festgelegt ist, kann als Folgeschritt viel einfacher auf das passende Boot, dessen Ausrüstung und die Kompetenz der Crew eingegangen werden.

Was ist besser: Ein Revier in nächster Nähe oder lieber ein passenderes Revier weiter entfernt?

Für Segler Süddeutschlands, der Schweiz oder Österreichs könnte das nächste Revier im Mittelmeer liegen. Für Mittel- und Norddeutsche wären eher die Ostsee, die friesischen Küsten oder die Niederlande in nächster Nähe und mit dem Auto erreichbar. Auch Wochenendtörns sind hier denkbar.

Andere nehmen das Flugzeug, um zum Boot zu gelangen, und beginnen dort ihre Törns. Wieder andere haben die Idee mit dem festen Liegeplatz aufzugeben, segeln von Jahr zu Jahr im Urlaub zu immer neuen Winterlagern und überspringen die Wochenendtörns. Es kommt einfach darauf an, wo man im Verhältnis zum nächsten Meer wohnt, ob die Wochenenden zum Segeln genutzt werden sollen oder ob man alles auf einen oder zwei Urlaube im Jahr verlegt und keinen festen Liegeplatz haben möchte. Liegeplätze in populären Revieren sind nämlich in letzter Zeit rar und teuer geworden.

Es gibt unzählige spannende und wunderschöne Segelreviere, die ein Fahrtensegler bereisen kann. Dabei öffnet eine einzige Nachtfahrt das Tor zu weiteren, völlig neuen Revieren. Wenn man beispielsweise an einem Morgen startet und nur durch eine einzige Nacht segelt, kommt man bereits am nächsten Abend schnell an einem Ziel an, das gut und gern 200 sm entfernt liegen kann.

Beispiel:

Das Boot segelt mit 5,5 kn. Es wird morgens um 08:00 Uhr abgelegt. Nach 35 Stunden kommt man am folgenden Abend um 19:00 Uhr an und ist $35 \times 5,5 = 192$ sm gesegelt.

In einem Schlag – oder besser dank nur einer durchsegelten Nacht – kann man die deutsche Ostseeküste verlassen und ist schon in den Schären Schwedens. Eine weitere Nacht, und man ist bereits an der Südspitze Norwegens. Fast muss der Fahrtensegler aufpassen, nicht plötzlich zum Blauwassersegler zu mutieren!

Der Gedanke ist hierbei aber nicht, in kurzer Zeit möglichst viele Meilen zu schrubby – ganz im Gegenteil:

Ist man erst in einem Revier angekommen, kann nun viel Zeit für gemütliches »Cruising« aufgewendet werden.

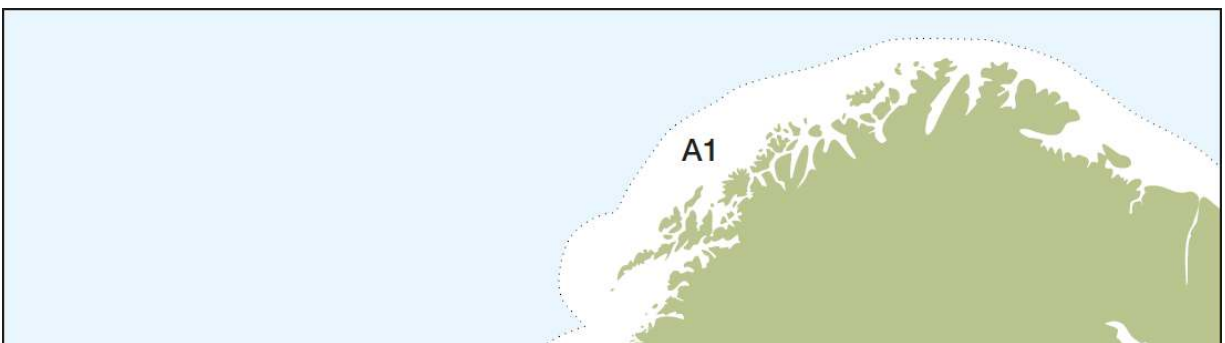
Was begrenzt das Segelrevier eines Fahrtenseglers?

Streng genommen eigentlich nichts! Wenn ein Fahrtensegelgebiet doch irgendwie definiert werden soll, hilft es, auf die IMO-Aufteilung der Meere zu schauen, die das Gebiet eines Küstenseglers klar festgelegt hat. Nach GMDSS-Definition (Global Maritime Distress and Safety System) bewegt man sich in Gebieten, die von der IMO (International Maritime Organisation) als »Area 1« definiert werden, oder kurz »A1«. Das sind jene Gebiete, die noch über UKW-Funk abgedeckt werden können, d. h. der nächste Seenotrettungskreuzer ist im Notfall nicht weit entfernt. Selbst, wenn dieser nie gebraucht werden sollte, ist es doch ein gutes Gefühl, zu wissen, dass eine rettende Hand, eine beruhigende Stimme oder ein anderes Schiff nie weiter entfernt erscheint als der Sendeknopf der UKW-Anlage.

Die A1-Gebiete sind neben (fast) der gesamten Ostsee, die Küstengebiete des Mittelmeeres und der Nordsee. Nicht dazugehörig ist das Überqueren der Nordsee beispielsweise von Deutschland nonstop nach Schottland, und streng genommen führt auch die Überquerung von Norwegen nach Shetland kurzzeitig aus dem A1-Gebiet heraus. Die für Fahrtensegler interessanteren Überquerungen von der deutschen Ostseeküste direkt nach Schweden, von England nach Frankreich oder Irland, von Südfrankreich oder Italien nach Korsika sowie die Strecke

zwischen den Balearen und dem spanischen Festland sind hingegen vollständig inbegriffen.

Jedem privaten Skipper ist es natürlich freigestellt, das persönliche Risiko abzuschätzen und sich kurzzeitig bei schönem Wetter auch außerhalb der Grenzen zu bewegen, denn illegal ist es nicht. Man sollte sich aber dessen bewusst sein, dass man sich dann außerhalb der garantierten Reichweite von UKW an Küstenstationen befindet und der DSC-Notknopf am Gerät nicht notwendigerweise bis an Land reicht. Je weiter man sich vom sicheren Hafen entfernt, desto genauer sollte man über die Großwetterlage Bescheid wissen und desto penibler sollte die mitgenommene Ausrüstung geplant werden und entsprechende Vorbereitungen getroffen sein. Wird in A1-Küstennähe gesegelt, bedeutet das nicht nur eine bestehende Kommunikationsmöglichkeit, sondern auch, dass der nächste Hafen oft in nicht mehr als maximal sechs Stunden erreicht werden kann (z. B. 36 sm bei 6 kn Fahrt). Wettervorhersagen sind heute für so kurze Schläge wie 12 bis 18 Stunden äußerst zuverlässig, und ein Rettungshubschrauber hat auch im schlimmsten Fall kein Problem, den Notgestellten zu erreichen. Wenn es der Crew unwohl werden sollte, sei es durch Seekrankheit, Angst oder medizinische Notfälle, ist es auch schön, zu wissen, dass man sich selten weiter als ein paar Stunden vom Land entfernt befindet.





Dies erhöht streng genommen allerdings nicht die Sicherheit, sondern eher das persönliche Wohlbefinden. Denn bekanntlich ist ja das gefährlichste auf See gerade Land. Blauwassersegler empfinden Küstennähe oft als viel

anstrengender und aufregender als den offenen Ozean, denn plötzlich muss dem regen Schiffsverkehr ausgewichen und Untiefen müssen umfahren werden. Sich den wegen der geringen Wassertiefe in Küstennähe aufbauenden kurzen, steilen Wellen auszusetzen, empfinden viele Segler ebenfalls als unangenehmer als die lange Dünung des Ozeans.

Andererseits fühlen sich viele Segler, insbesondere Familien mit Kindern, in Küstennähe sehr wohl. Kurzfristige Landgänge sind hier jederzeit möglich. Pläne können den aktuellen Bedürfnissen spontan angepasst werden, die Tagesstrecken sind kurz, und Küstennähe ist landschaftlich reizvoll und abwechslungsreich. Nachtfahrten sind nicht notwendig, eine ständige Handy- und Internetverbindung bleibt bestehen, es gibt attraktive Ankerbuchten, die spontan zum Baden angesteuert werden können, und man muss nicht auf die Infrastruktur des Festlandes verzichten (z. B. Restaurants, Ärzte, Supermärkte).

Welche Reviere eignen sich für den Anfänger?

Die Reviere, die unter A1 fallen, unterscheiden sich natürlich erheblich, und nicht alle sind für angehende Fahrtensegler als Primärgebiete geeignet. Die Küstennähe allein macht ein Gebiet nicht automatisch zum geeigneten Anfängerrevier, was jeder weiß, der die unangenehm anrollenden Wellen der offenen Nordsee bei ablaufender Tide (Ebbe) mit dem lieblichen Wasserspiegel in der Kieler Förde oder der Lübecker Bucht vergleicht. Einige Reviere liegen in sonnenträchtigen Gebieten, wo das Meer so warm ist wie die UV-Strahlen stark sind. Andere wiederum

zeichnen sich durch kaltes Wasser und kühle Lufttemperaturen aus.

Auch die Großwetterlagen unterscheiden sich: Nördlich von ca. 40–45 °N (z. B. Nord- und Ostsee) wird das Wetter primär von den Tiefdruckgebieten des Nordatlantiks beeinflusst. Südlich davon (ab der südlichen Biskaya und im gesamten Mittelmeer) finden sich im Sommer stabilere Wetterlagen, die, insbesondere im Mittelmeer, an lokale Bedingungen geknüpft sind wie Gebirge und Sunde.

Schließlich muss man auch die unterschiedlichen Wellenbildungen berücksichtigen: Fahrtensegler an der atlantischen Küste Europas von Schottland und Irland im Norden bis Frankreich, Spanien und Portugal im Süden müssen mit der vom Atlantik anrollenden Dünung rechnen, während Segler an der Ostsee oder im Mittelmeer oft mit kurzen, steilen Wellen zu kämpfen haben. Wind über Gezeitenstrom, was auf Englisch »Wind over Tide« genannt wird, ist besonders unbequem: Kaum kentert die Strömung, gehen die Wellen von angenehmen langen Bewegungen in kurze Schlaglöcher über – oder umgekehrt –, und das alle sechs Stunden im Wechsel.

Wie warm und angenehm das Wetter im Mittelmeer zur Sommerzeit auch sein mag, so launisch kann es sich ohne sichtliche Vorwarnung verändern. Der Ruf, im Mittelmeer gäbe es entweder zu wenig oder zu viel Wind, entspricht sicher nicht immer der Realität, hat aber dennoch seine Berechtigung. Auch wenn es im Hochsommer im Mittelmeer oft windarm und sehr heiß ist, sind doch die Winter kühl und zeichnen sich durch unsichere Wetterlagen aus, sodass auch im Mittelmeer von einer Segelsaison die Rede sein muss. Und diese ist oft kürzer als angenommen.

Reviere müssen aus navigatorischer Sicht auch in Gebiete mit bzw. ohne Tide unterschieden werden. Segler der Ostsee oder des Mittelmeeres haben es hier etwas leichter, kommen dafür aber langsamer voran. Wenn die Vorteile der Gezeiten ausgenutzt werden, sind die Wellen oft angenehmer (Wind und Strömung in gleicher Richtung), und die Reisegeschwindigkeit nimmt dank der Gratismeilen durch die Strömung beachtlich zu. In Tidengewässern können also viel größere Distanzen zurückgelegt werden, wenn man sich der Natur anpasst. »Playing the Tides« nennen die Engländer dieses Phänomen.

Welche Reviere stehen in Europa zur Auswahl?

Reviere haben Vor- und Nachteile, und was für den einen ein perfektes Anfängerrevier ist, mag für den anderen unattraktiv sein. Im Folgenden findet sich eine kleine Übersicht verschiedener Aspekte potenzieller Segelreviere in Europa. Dabei sollte jeder Segler die einzelnen Vorzüge und Kehrseiten der Reviere nach eigenen Vorlieben selbst gewichten.

Deutsche Ostseeküste

Mögliche Vorteile:

- Mit dem Auto gut erreichbar
- Keine Gezeiten
- Einfache Navigation
- Wenig Untiefen
- Oft ein mildes Klima im Sommer
- Selten hohe Wellen
- Besonders in der Kieler Förde, der Lübecker Bucht, der Schlei und um Rügen (Greifswalder Bodden, Hiddensee) geschützt

- Gute Infrastruktur (Häfen, Sanitäranlagen, Supermärkte, Schiffshändler etc.)
- Gute Ausgangslage für Segeln in Dänemark (»Dänische Südsee«) und skandinavische Schären
- Kinder- und familienfreundlich
- Ideales Anfängergebiet

Mögliche Nachteile:

- Oft kurze, unbequeme Wellen
- Teilweise lange Distanzen zwischen den Häfen im Osten Deutschlands
- Zum Teil untiefes Revier zwischen Rügen und Hiddensee
- Wenig Ankerplätze (Ausnahme: um Rügen)
- Im Sommer oft überlaufen
- Hafenliegeplätze oftmals ausgebucht

Dänemark

Mögliche Vorteile:

- Mit dem Auto von Norddeutschland aus gut erreichbar
- Hafenplätze und Winterlager oft günstiger als in Deutschland
- Sehr geschütztes Gewässer
- Weniger überlaufen als die deutsche Ostseeküste
- Kurze Strecken zwischen pittoresken Häfen in unmittelbarer Nähe zueinander
- Keine Tide
- Sehr gut für kleinere (besonders schmalere) Boote geeignet
- Kinder- und familienfreundlich
- Gutes Anfängergebiet

Mögliche Nachteile:

- Strömung in den Sunden ist nicht unerheblich
- Wenig Ankerplätze

- Oft sehr untief
- Bei schlechtem Wetter mit viel Wind gibt das flache Land wenig Windschutz im Hafen
- Häfen sind oft klein mit schmalen pfahlbestückten Boxen und abseits von Ortschaften
- Infrastruktur nicht sehr ausgebaut

Schwedische Schären

Mögliche Vorteile:

- Sehr geschützt vor Wind und Wellen (besonders die Ostküste Schwedens)
- Weitgehend wetterunabhängig (besonders die Ostküste Schwedens)
- Wunderschöne Ankerplätze in den Schären
- Viele Anlege- und Entdeckungsmöglichkeiten
- Größere Städte wie beispielsweise Stockholm oder Göteborg sind direkt auf dem Seeweg erreichbar
- Gute Kennzeichnung der Fahrrinnen
- Revierführer geben eine gute Darstellung, wo mit dem Bug zur Insel und Heckanker angelegt werden kann
- Kurze Distanzen möglich; Inseln und Häfen in unmittelbarer Nähe
- Perfekt auch für kleine Boote
- Besonders kinder- und familienfreundlich
- Günstige Sommer- und Winterliegeplätze
- Die Ostküste Schwedens ist sogar im Sommer nicht überlaufen
- Schären an der Westküste Schwedens sind frei von Mücken
- Wenn die Westküste Schwedens im Juli überlaufen ist: Die unweit gelegenen Schären Norwegens sind oft leer
- Sehr gutes Anfängergebiet

Mögliche Nachteile:

- Längere Autoanreise zum Schiff oder längere Anreise (z. B. Nachttörn) z. B. von der deutschen Ostseeküste
- Westküste Schwedens ist im Juli oft überlaufen
- Mücken an der Ostküste Schwedens bei Dämmerung, wenn an Inseln angelegt wird (Tipp: Mücken fliegen selten weiter als 200-300 m von Land und sind beim Schwojankern viel weniger ein Problem)
- Bugleiter und Heckanker notwendig, um zu Inseln zu gelangen
- Viele ungekennzeichnete Unterwassersteine außerhalb der Fahrrinnen erfordern ständiges Mitlesen der Seekarte und allerhöchste Aufmerksamkeit

Deutsche Nordseeküste

Mögliche Vorteile:

- Mit dem Auto gut erreichbar
- Oft weniger Schiffe als in der Ostsee
- Friesische Inseln mit watttauglichem Boot erreichbar
- Dank der Gezeiten sind große Distanzen machbar
- Insellair: geeignet für Radtouren und Wanderungen
- Salzwasserfeeling

Mögliche Nachteile:

- Ungeschützt und rau
- Einschränkungen, wann und wohin gesegelt werden kann, aufgrund der Gezeitenströme
- Zeitweise unangenehmer Wind über Strom
- Untiefen verschieben sich (Sandbänke!)
- Neueste Seekarten sind Voraussetzung
- Eher kein Anfängerrevier

Niederlande (Binnen- und Randmeere)

Mögliche Vorteile:

- Mit dem Auto von vielen Orten sehr gut erreichbar
- Binnenmeer mit geschütztem Gewässer
- Keine Gezeiten im IJsselmeer
- Schöne zentrale Stadthäfen
- Kurze Abstände zwischen den einzelnen Häfen
- Äußerst seglerfreundlich/maritime Atmosphäre
- Kinder- und familienfreundlich
- Perfekte Infrastruktur
- Nordsee vor der Haustür für kurzzeitige größere Abenteuer
- Mögliches Anfängerrevier

Mögliche Nachteile:

- Im Sommer oft überlaufen
- Oft kurze, unbequeme Wellen
- Wenig Ankermöglichkeiten
- Braunes, untiefes Wasser
- Viel Schiffsverkehr
- Wartezeiten vor Schleusen
- Kanäle (z. B. Friesland) sind recht anspruchsvoll, da eng und windig
- Gute Manövrierfähigkeit des eigenen Schiffes ist notwendig (enge Kanäle!)
- UKW-Anmeldung bei Schleusen und Häfen notwendig
- Durch stellenweise sehr flaches Wasser nur für Boote mit geringem Tiefgang geeignet
- Anspruchsvolleres Revier als z. B. die Ostsee

Englischer Kanal

Mögliche Vorteile:

- Abwechslungsreiches Tidenrevier
- Kurze Wege zwischen unterschiedlichen und interessanten Ländern (z. B. Frankreich, UK, Kanalinseln, Belgien)

- Oft ausgezeichnete Infrastruktur
- Große Distanzen machbar dank der Gezeitenströme
- Perfektes Revier, um Theoriekenntnisse umzusetzen
- Interessantes Revier für fortgeschrittene Segler

Mögliche Nachteile:

- Längere Anreise per Auto, Zug oder Flug (z. B. in die Niederlande oder nach Belgien)
- Reger Frachtschiffverkehr
- Bedarf umfassender theoretischer Vorkenntnisse (z. B. Gezeiten, Wetter, Kollisionsverhütungsregeln, UKW-Anwendung etc.)
- Wenig Ankermöglichkeiten
- Teilweise außerhalb der EU (UK)
- Als Anfängerrevier ohne viel theoretisches Vorwissen weniger geeignet

Schottland

Mögliche Vorteile:

- Abwechslungsreiches Tidenrevier (besonders Westküste/Hebriden)
- Geschütztes Revier mit vielen Inseln (besonders Firth of Clyde)
- Äußerst viele geschützte Ankerplätze
- Große Distanzen machbar dank der Gezeiten
- Gutes Anfängerrevier (besonders Clyde) für Gezeitensegeln
- Für Fortgeschrittene sind Orkney und Shetland nicht weit weg
- Wenig Schiffsverkehr
- Sehr gute Revierführer und elektronische Spezial-Seekarten zum Ankern für Tablet/Handy verfügbar (»Antares-Charts«)

- Viele gemütliche und sehr gute Restaurants/Whisky-Destillieren

Mögliche Nachteile:

- Bedarf einer längeren Anreise (Flug nach Edinburgh oder Glasgow)
- Beiboot mit Motor notwendig
- Wenige Marinas mit begrenzter Infrastruktur in den Hebriden
- Anspruchsvolle Wetterbedingungen
- Sehr kaltes Wasser
- Ostküste Schottlands ist wenig attraktiv (Industriehäfen)
- Bedarf einiger theoretischer Vorkenntnisse (Gezeiten, Wetter)
- Außerhalb der EU

Galicien

Mögliche Vorteile:

- Geheimtipp Europas und daher auch im Hochsommer noch relativ leer
- Perfekte Flugverbindung mit drei Flughäfen (La Coruña, Santiago de Compostela, Vigo) aufgrund des Jakobswegs
- Kaum Reisetourismus an den Küsten trotz des Jakobswegs (der in Santiago endet)
- Geschützte Rías (Buchten) mit Atlantik-Feeling
- Leichte Navigation
- Kaum Gezeitenströme (nur Tidenhub)
- ein wunderschönes Sommerklima (25-28 °C in der Luft und nachts angenehm kühl)
- Viele Sonnenstunden
- Gemütliche kleine und ursprüngliche Fischerdörfer
- Viele Marinas
- Viele Ankerplätze (auch direkt vor den Marinas/Häfen)
- Ausgezeichnete Infrastruktur

- Sehr gutes Winterlager (ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis, z. B. in La Coruña)
- Viele interessante Blauwassersegler passieren Galicien
- Strategisch gute Ausgangslage für interessante Segelziele (Portugal, Frankreich/Biskaya vor der Haustür)
- Kinder- und familienfreundlich mit wunderschönen, leeren Stränden
- Gutes Anfängergebiet (trotz atlantischer Dünung außerhalb der Rías)

Mögliche Nachteile:

- Bedarf längerer Anreise per Flugzeug oder Pkw
- Kein sehr großes Revier
- Atlantische Dünung außerhalb der Rías mit teilweise hohen Wellen
- Wind im Sommer meist nur von Nord, d. h., nach Norden muss gekreuzt werden
- Kaltes Wasser (nur ab und zu über 20 °C)
- Von Oktober bis März ist Segeln nicht zu empfehlen (viel Regen und Wind)

Balearen

Mögliche Vorteile:

- Vielen Deutschen vertraut
- Flugverbindungen zu anderen Orten in Europa sind äußerst gut
- Abwechslungsreiche und wunderschöne Natur
- Einfaches Revier mit vielen Ankerbuchten (»Calas«)
- Viel Seebrise im Sommer, d. h. angenehme Winde (kaum Mistral)
- Türkises, glasklares Wasser
- Angenehme Badetemperaturen
- Kinder- und familienfreundlich