

Anleitung für Yacht-Einsteiger

Diese Anleitung für Yacht-Einsteiger soll Neulingen
die ersten Schritte an Bord einer Segelyacht erleichtern,
um dann die Faszination eines Segeltörns mit allen Sinnen genießen zu können.

Grundsätzliche empfehlenswert:

An Deck sowieso, aber auch in der Kajüte (!) immer eine Hand frei,
um sich jederzeit blitzschnell
an fest eingebauten Teilen der Yacht festhalten zu können.

Und lieber einmal zu oft den Kopf einziehen und stets Kollisionsgefahr beachten
bei Füßen, Ellbogen, Knien und anderen Körperteilen:

Blaue Flecken an Bord sind selten zu vermeiden, aber man sollte es wenigsten versuchen.

Diese Anleitung soll denen Orientierung bieten, die
zum ersten Mal an Bord einer Segelyacht gehen.

Sie bietet genau die Hinweise, die in der
Segelliteratur kaum erwähnt werden, weil sie so
trivial sind. Für Neulinge sind sie nicht trivial.

Und je eher man sich an Bord orientieren kann, desto
schneller wächst das Vergnügen eines Segeltörns.

Diese Anleitung unterstützt Vercharterer und Skipper
und sollte schon vor Reiseantritt verteilt werden.

Konzipiert wurde sie ursprünglich für das Programm
„Coaching auf See“ – ein Coaching-
Programm für Frauen und Männer,
die bei einem Segeltörn ihr
Potenzial aktivieren, Team- und
Führungsfähigkeiten ausbauen und
neue Perspektiven für sich gewinnen wollen.



Impressum:

Verantwortlich: Claus von Kutzschenbach, Wiesbaden
Foto, Texte, Grafiken: © Claus von Kutzschenbach.

Kontakt:

Claus von Kutzschenbach, cvk-consulting
Lessingstraße 7, 65189 Wiesbaden, Deutschland
E-Mail: cvk-consulting@t-online.de
www.cvk-consulting.de | www.coaching-auf-see.de

INHALTSVERZEICHNIS

Die ersten Stunden	
zwischen Ankommen und Ablegen	2
Zum ersten Mal an Bord?	2
Kann die Yacht sinken?	3
Wird man schnell seekrank?	3
Wie Sie sicher an Bord kommen	4
Wichtige Begriffe	4
Das Cockpit	5
Schoten und Fallen	6
Die Kajüte und der Stauraum an Bord	7
Sprayhood und Bimini	8
Leinen los!	8
Fender 'rein, Leinen aufschießen	9
Bordtoilette	9
Was eine Yacht vorwärts treibt	10

Die ersten Stunden zwischen Ankommen und Ablegen

Gebucht, gepackt, losgefahren und pünktlich angekommen. Soweit so gut. Und jetzt?

Am vereinbarten Treffpunkt (oft erst am Nachmittag) werden Sie zum Liegeplatz Ihrer Yacht gebracht. Spätestens dort lernen Sie Ihren Skipper und die Frauen und Männer kennen, mit denen Sie nun als Crew auf See unterwegs sein werden.

Belegung der Kabinen/Kojen: Noch bevor Sie auf die Yacht gehen, gibt es eine Vorstellungsrunde. Denn erst muss ja geklärt werden, wer sich mit wem die nächsten Tage welche Kabine teilt. Das kann schnell gehen: manche haben sich schon als Pärchen angemeldet, andere sind sich auf den ersten Blick sympathisch. Und wenn's schwierig wird, entscheidet das Los oder der Skipper (bzw. die Skipperin). Der hat an Bord immer das letzte Wort. Und das gilt.

Der Skipper (m/w), amtlich: Schiffsführer, übernimmt auf See tatsächlich weit mehr Verantwortung als in Führungs-Positionen an Land vorstellbar ist. Er hat wie der Kapitän eines großen Schiffes oder eines Flugzeugs eigentlich für alles an Bord das letzte Wort: Für die Menschen an Bord, das Schiff und seine Ausrüstung, Reiseroute, Verpflegung und sogar Müllbeseitigung (gesetzlich geregelt in: Schiffssicherheitsgesetz, Seeschiffahrtsstraßenordnung, SOLAS, BGB, HGB, StGB). Oft wird auch schon zu Beginn der Reise ein **Co-Skipper** oder „**Schassi**“ (Schiffsführer-Assistent) bestimmt, der den Schiffsführer vertritt.

Tipp: Machen Sie an Bord zunächst nichts (!) ohne Zustimmung des Skippers. Umso schneller kann er Sie und Ihre Fähigkeiten kennen lernen und umso leichter gestaltet sich dann die Reise.

Alles eingerichtet? Dann wird die zweitwichtigste Position während des Törns besetzt: Die Führung der Bordkasse.

Der/die Bordkassenführer/in verwaltet ab sofort die Bordkasse, für die nun die Einlage bar eingezahlt wird. Damit werden nun Verpflegung, Hafengebühren, gemeinsame Restaurantbesuche, und andere Vorhaben finanziert.

Fortsetzung nächste Seite



Zum 1. Mal an Bord?

Alles im Leben passiert irgendwann immer zum ersten Mal. Zum Beispiel Ihr Törn auf einer Segelyacht.

Irgendwie spannend. Ja. Unbedingt! Deshalb will ich Sie hier ein wenig darauf vorbereiten. Denn vermutlich werden Sie kaum Zeit haben, vorher Segelliteratur zu studieren.

Selbst wenn: Dort finden Sie zwar viel übers Segeln, doch kaum etwas über das Abenteuer, sich zum ersten Mal an Bord einer Segelyacht zu bewegen.

Genau das (und nicht mehr) ist mein Thema auf den folgenden Seiten – damit Sie Ihren ersten Segeltörn von Anfang an voll genießen können und möglichst viele Fehler vermeiden (ich habe sie leider *alle* schon gemacht).

Und wenn Sie dann später an Bord mit leisem Schmunzeln an diese Zeilen denken, haben sie Ihren Zweck erfüllt.

Willkommen an Bord!

Einen wunderschönen Segeltörn mit tollen Erlebnissen wünscht Ihnen

A handwritten signature in blue ink, reading 'Claus von Kutzschenbach'.

Claus von Kutzschenbach

ZUM 1. MAL AN BORD EINER SEGELYACHT

Der/die Bordkassenführer/in handelt dabei wie ein CFO (Chief Financial Officer – verantwortlich für Finanzen und Controlling) und übernimmt bei Urlaubs-Segeltörns die wichtigste Funktion nach der des Skippers. Er muss auch ansagen, wie viel Geld in der Bordkasse jeweils noch zur Verfügung stehen wird. Etwa, ob es noch reicht, Hafengebühr im nächsten Hafen zu bezahlen und ein Essen und den Absacker im Restaurant am Hafen oder ob man besser gebührenfrei in einer Bucht ankert, an Bord bleibt und selbst kocht.

Der Job des Bord-CFO ist es, die Crew vor anstehenden Entscheidungen über die Finanzlage zu informieren. Denn die Crew entscheidet, wann was gemeinsam unternommen wird (Skipper hat Vetorecht) – und wann dann eine weitere Einlage in die Bordkasse droht.

Das ist nicht ganz konfliktfrei. Einige essen und trinken gern und oft im Restaurant, andere nicht. Doch einzelne Auf-/Nachrechnungen widersprechen dem Sinn der Bordkasse und das sollte man nicht einmal im Ansatz erwägen. Konfliktlösend wirkt, wenn einige wenige Landgänger ihre Ausgaben selbst bezahlen.

Schließlich: Es ist üblich, dass der Skipper frei gehalten wird und nicht in die Bordkasse einzahlt. Auf diese Weise wird ein Teil seiner Leistung vergolten.

Sobald die Bordkasse gefüllt ist, wird eingekauft: Welche **Verpflegung** brauchen wie viele Menschen für

wie viele Tage an Bord? Weil da schwer zu tragen ist (vor allem Getränke), machen sich besser zwei bis drei Crewmitglieder zusammen auf den Weg zum nächsten Supermarkt und besorgen die Bordverpflegung.

Meist klingt der erste Abend mit einem gemeinsamen Essen in einem einfachen Restaurant am Hafen aus.

Am nächsten Morgen wird's ernst: Spätestens jetzt erfolgt die **Einweisung**: Wo befindet sich was auf der Yacht, wie funktionieren Gasherd und Elektrik (die Toilette dürfte schon am Vorabend erklärt worden sein), **welche Jobs** sind neben der Bordkassenführung noch zu vergeben (Logbuchführung, Zuständigkeiten für Wartungen, Verschlusszustand von Luken und Ventilen, Notfallplan), was wird von der täglich wechselnden Backschaft erwartet und andere mehr.

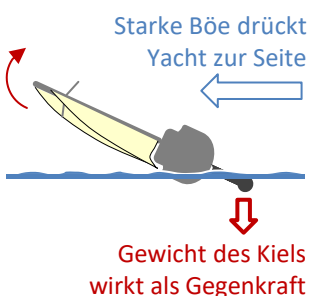
Gerade Neulingen schwirrt dabei schon längst der Kopf. Das ist nicht tragisch, es wird sich alles finden. Allerdings sollten Sie für die **Sicherheitseinweisung** und das **Verhalten in Seenotfällen** voll konzentriert sein.

Geht's dann los? Ja, allmählich. Denn die Einweisung und weitere Vorbereitungen brauchen Zeit und Geduld. Wahrscheinlich werden Sie erst gegen Mittag oder am frühen Nachmittag ablegen. Der Skipper weiß das. Er wird für den ersten Tag eine kurze Etappe geplant haben. Auch, damit sich die Crew erst einmal ans Schiff und an die See gewöhnen kann.

Zwei oft gestellte Fragen und die Antworten:

Kann die Yacht sinken?

Ja, natürlich kann eine Yacht sinken. Etwa nach heftigem Wassereintritt, Kollision, Brand, Explosion. Deswegen



gibt es strenge Sicherheitsvorschriften an Bord und Anweisungen für den Seenotfall. Völlig umkippen kann die Yacht aber wegen des Ballasts im Kiel kaum. Er richtet die Yacht selbst bei 90°-Schräglagen wieder auf.

Wird man schnell seekrank?

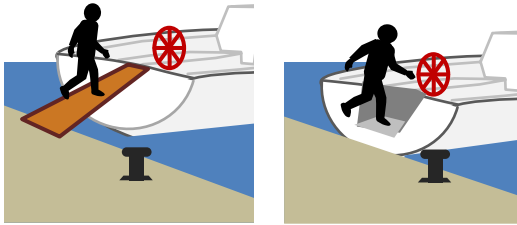
Es gibt nur wenige, die nicht irgendwann einmal seekrank werden. Erbrechen ist ein evolutionärer und wirksamer Schutzmechanismus unseres Organismus.

Wenn Sie leicht zur Seekrankheit neigen, kann dem der Skipper mit einigen Maßnahmen auf See vorbeugen. Medikamente helfen auch, machen aber oft apathisch.

Doch keine Angst: In unserem bevorzugten Revier im Mittelmeer gibt es vorwiegend ruhige See und wenig Wellengang. Die Gefahr von Seekrankheit ist gering.

ZUM 1. MAL AN BORD EINER SEGELYACHT

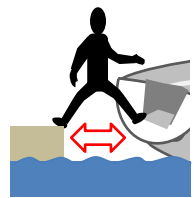
Wie Sie sicher an Bord kommen



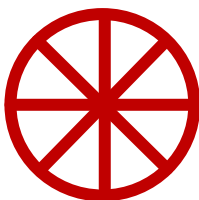
Im Mittelmeer wird meistens mit dem *Heck* angelegt. Die Yacht betritt man entweder über eine *Passerelle* (links), die während der Fahrt an der *Reling* der Yacht vertäut wird, oder über den *Stern* am Heck (rechts).

Aufpassen: Auf der *Passerelle* die Balance halten (besonders mit Gepäck) - und ohne *Passerelle* einen entschlossenen Schritt an Bord machen.

Bei seitlichem Anlegen: Über Durchlass in der *Reling* (*Relingspforte*) an Bord gehen. Doch seitliches Anlegen wird selten praktiziert (braucht viel Platz im Hafen).



Entschlossener Schritt: Festen Tritt und Festhalte-Möglichkeit auf Boot suchen, günstigen Moment finden, Körperschwerpunkt nach vorn und dann entschlossen mit einem Schritt an Bord gehen. Jedes Zögern beim Betreten nicht völlig fest verzurrter Boote führt zum unfreiwilligen Spagat - und dann kann's böse enden.

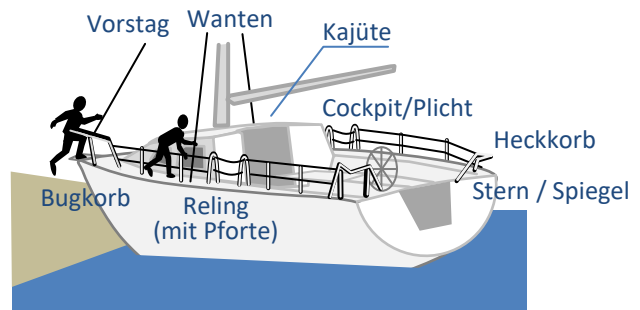


Steuerrad – Achtung Unfallgefahr!
Gerade, wenn man von *achtern* die Yacht entert, aber auch während der Reise, bietet sich das Steuerrad geradezu an, dort Halt zu suchen.

Bloß nicht! Denn das Steuerrad dreht sich – und schon sind Sie meist sehr unsanft gestürzt.

Nur wegen dieser Unfallgefahr ist das Steuerrad auf diesen Skizzen rot gefärbt: In Wirklichkeit ist es eher mausgrau – aber deswegen nicht weniger gefährlich.

Und nie durch die Speichen des Steuerrades greifen! Warum? Nun, das Steuerrad dreht sich.



Mit dem *Bug* anzulegen ist vor allem in der Ostsee üblich – und empfehlenswert immer dann, wenn der Wind von Land weht und achtern ins Cockpit bläst.

Schwierig: Der manchmal große Schritt vom Steg an Bord und der enge Gang zwischen *Reling* und *Kajüte*.

Festhalte-Empfehlungen: *Bugkorb*, *Vorstag* und *Wanten*, an der *Reling* nur im Notfall, weil sehr niedrig.

Wichtige Begriffe

Backbord: linke Seite in Fahrtrichtung.

Steuerbord: rechte Seite in Fahrtrichtung.

Bug: Spitze des Schiffes. **Bugkorb:** Befestigung darüber.

Heck: hinterer Teil des Schiffes (hinten: **achtern**).

Heckkorb: Befestigung an beiden Seiten des Hecks.

Leine: gebräuchlicher Segler-Ausdruck für Seil.

Cockpit (auch „**Plicht**“): Raum vor der Kajüte, tiefer als das Deck, mit Steuerstand und Sitzbänken – die meisten Leinen zum Bedienen der Segel laufen ins Cockpit.

Kajüte: Wohnraum mit Salon, Pantry (Küche), Kabinen.

Passerelle: Gangway, Laufsteg.

Reling: Geländer aus Stahlseilen vom Bug zum Heck – die **Relingspforte** erleichtert das Einsteigen seitlich.

Stern: Rückseite eines Schiffes, oft mit Badeplattform, Badeleiter und Dusche. Ähnlicher Begriff: „**Spiegel**“: Der Spiegel ist die Abschlussplatte am Heck.

Vorstag: Stahlseil, hält den Mast vorne in Spannung.

Wanten: Stahlseile, die den Mast auf beiden Seiten unter Spannung halten.

Das Cockpit – Ihr Aufenthaltsraum auf See

Der erste Raum, den Sie auf einer Yacht betreten, ist das Cockpit oder „die Plicht“. Eigentlich ist es gar kein Raum, sondern eine offene (Arbeits-)Fläche mit Sitzbänken, Tisch und Steuerstand, tiefer als das Deck und deshalb ein wenig geschützt, von dem aus die Segelyacht gefahren wird.

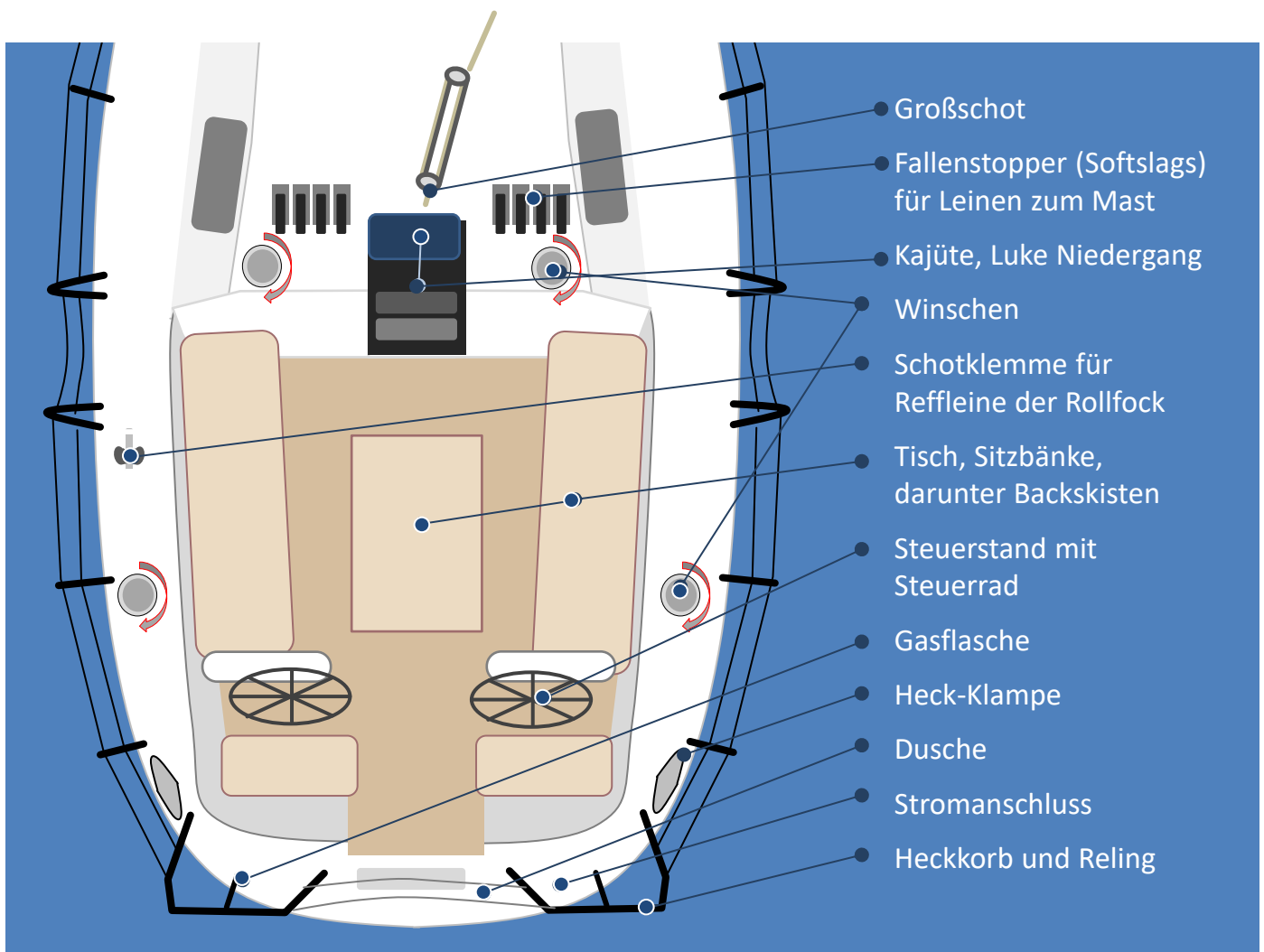
Es ist der Ort, an dem Sie sich während der Reise tagsüber die meiste Zeit aufhalten.

Natürlich hängt die Bauweise eines Cockpits und die Anordnung seiner Einrichtung ganz von der Größe und der Ausstattung einer Segelyacht ab. Das Grundmuster ist jedoch immer das gleiche.

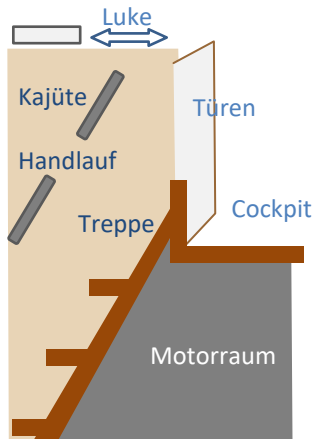
In der Skizze sehen Sie zwei Steuerstände am Heck mit je einem Steuerrad und Sitz für den Steuermann/die Steuerfrau, in der Mitte einen Tisch, den man – etwa zum Essen – ausklappen kann, daneben zwei Sitzbänke und vorn den Niedergang in die Kajüte.

Die Sitzfläche der Bänke kann man hochklappen. So kommt man an die *Backskisten* heran.

In den **Backskisten** wird verstaut, was man unterwegs benötigt: Leinen, Fender, Zweitanker mit Kette, Eimer und Schrubber, Stromkabel, Ersatzsegel – auch einige Wasserflaschen und mehr ... Wenn man nicht aufpasst gibt's da schnell ein Durcheinander.



ZUM 1. MAL AN BORD EINER SEGELYACHT



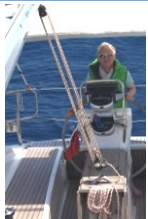
Der **Niedergang** führt über eine steile Treppe vom Cockpit in die Kajüte. Er wird seitlich durch Türen und oben durch eine Luke geschlossen. Absperren: Luke über die Türen ziehen.

Unter der Treppe befindet sich der Motor, die Treppe kann man bei Arbeiten am Motor hochklappen.

Aufpassen im Niedergang:

- Kopf einziehen (wenn die Luke nicht ganz offen ist).
- Luke auf jeden Fall schließen
- bei Arbeiten an Deck, beim Segel setzen und Segeln,
- bei bewegter Fahrt (etwa ab 3 Bft Windstärke),
- und natürlich bei Verlassen der Yacht.
- Stolpergefahr wegen hoher Schwelle und steiler Treppe: immer mit einer Hand am Handlauf!

Schoten und Fallen



Großschot: Leine, mit der das Großsegel bedient werden kann. Freies Ende geht meist über Flaschenzug zu einer *Schotklemme*.



Fallenstopper (Softslags): blockieren *Fallen* und andere Leinen, die zum Mast laufen. Bei geschlossenem Fallenstopper kann Leine nicht *gefiert*, wohl aber *dichtgeholt* werden.



Winsch (Winde): Zylinder aus Metall, der sich nur in eine Richtung drehen lässt. Dichtholen von Leinen unter starkem Druck mit Winschkurbel.

Aufpassen: Winschen immer nur im Uhrzeigersinn belegen, loses Ende straff halten und auf jeden Fall auf die Finger aufpassen!

Fall: bezeichnet eine Leine, die fällt, die also zum Fallenlassen oder zum Aufziehen (Hissen) der Segel dient. Diese Leinen verändern die Lage der Segel nach oben oder nach unten.

Bei modernen Fahrtenseglern mit Rollfock spielen Fallen, das sind Leinen, die zum Hissen oder zum Fallenlassen (und Reffen) des Groß- oder Vorsegels gebraucht werden, kaum noch eine Rolle.

Das **Großfall** wird nur noch bei Yachten mit **Latten-Groß(segel)** gebraucht. Inzwischen setzt sich jedoch immer mehr die „**Rollgroß**“ durch: Das Großsegel wird nicht mehr hochgezogen, sondern im Mast eingerollt.

Schot: Leine, die die Stellung eines Segels seitlich verändert. So kann mit der **Großschot** der Winkel des Großsegels verändert werden (dichtholen oder fieren), mit der **Fockschot** die Stellung des Vorsegels.

Da an der Fock jedoch zwei Schoten befestigt sind, um sie mal links (backbords) oder rechts (steuerbords) am Mast vorbei zu bedienen, spricht man hier auch von der **Backbordschot** und von der **Steuerbordschot**.

dichtholen: heranziehen – z.B. ein Segel, bzw. die Schot, an der das Segel festgemacht ist, straffen.

fieren: nachlassen, mehr Raum geben - einem Segel, bzw. der Schot, an dem das Segel fixiert ist, kontrolliert mehr Freiheit lassen.

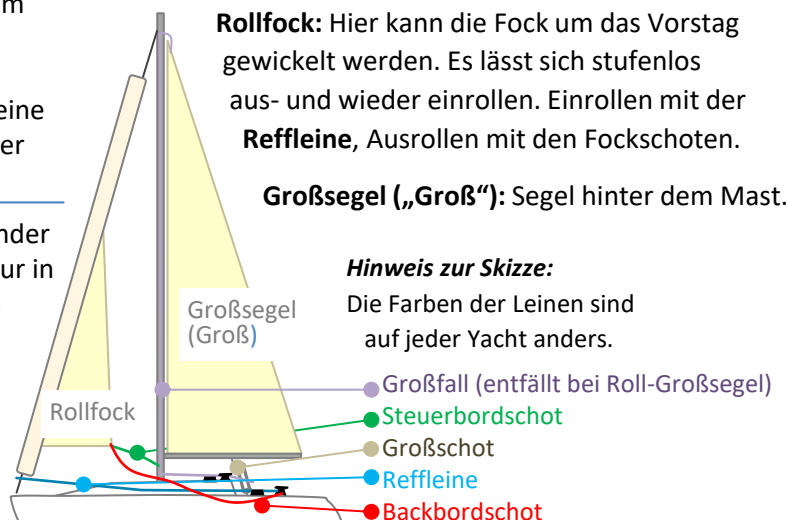
Fock: Vorsegel (Segel vor dem Mast). Ein größeres Vorsegel als die Fock ist die **Genua**, deren hinteres Ende (Schothorn) bis hinter den Mast reicht.

Rollfock: Hier kann die Fock um das Vorstag gewickelt werden. Es lässt sich stufenlos aus- und wieder einrollen. Einrollen mit der **Reffleine**, Ausrollen mit den Fockschoten.

Großsegel („Groß“): Segel hinter dem Mast.

Hinweis zur Skizze:

Die Farben der Leinen sind auf jeder Yacht anders.



Die Kajüte und der Stauraum an Bord

Das bietet jede Kajüte auf jeder Yacht: eine optimale Nutzung des Stauraums. Egal wie groß oder klein ein Schiff ist, oder wer sich was bei der Inneneinrichtung einfallen ließ – jeder Hohlraum wird genutzt, um dort irgendetwas unterzubringen.

Doch große, sperrige Gegenstände können wir nirgends verstauen. Koffer oder Rollis bleiben deshalb an Land.

Viel Platz für Privates bleibt trotzdem nicht. Besonders, wenn man sich die Kabine mit einem Mitsegler teilt: Ein Bord über der **Koje** (Schlafplatz), ein Schubfach und ein Schränkchen. Doch das reicht aus.

Man braucht ja nicht täglich ein frisch gebügeltes Hemd ...

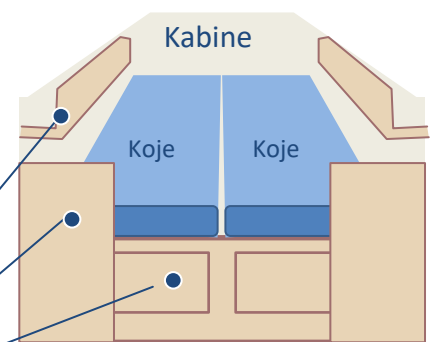


Stauraum Vorschiff (außen, nicht auf Zeichnung),
Ankerkasten mit Anker,
Ankerkette, Ankerwinde

Einrichtung Kabine (Beispiel) große Vorschiff-Kabine*

2 Kojen, werden nach vorne schmal, man liegt dann mit dem Kopf zur Tür.
Ablage für Bekleidung und anderes:

- offenes Bord längsseits,
- Schrank mit Kleiderbügeln
- Schubfächer unter der Koj



Einrichtung Salon (Beispiel) Pantry (Küche)

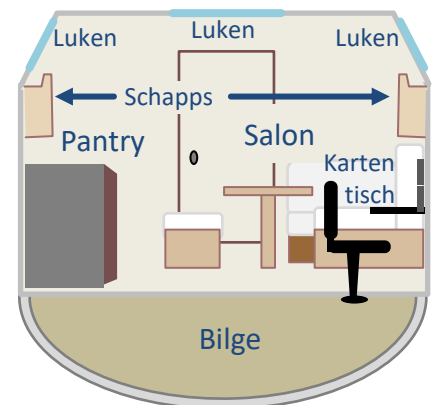
- Spüle
- Gasherd
- Kühlschrank

Salon

- Sitzbänke, gepolstert
- Tisch, ausklappbar

Navigationsplatz

- Kartentisch mit Skipperstuhl, Funkgerät u. weiterem elektronischem Equipment



Heck (außen, nicht auf Zeichnung):

Gasflasche (auf Pantry-Seite), gegenüber: Fender, Schrubber, Eimer, Stromkabel ... in den Backskisten.

* hier aus optischen Gründen überdimensioniert gezeichnet. Meist gibt es bei größeren Schiffen auch im Vorschiff zwei Kabinen und eine weitere Nasszelle.

Stauraum im Salon: in und auf den **Schapps** (kleine Schränke), in den Sitzbänken, hinter Rückenpolstern, in der **Bilge** (zwischen Kajüte und Schiffsboden). Stauplan: in die Schapps: Küchengerät, Geschirr, Bücher; unter/hinter den Sitzbänken: Getränke, Lebensmittel; in die Bilge: Flaschen, Dosen.

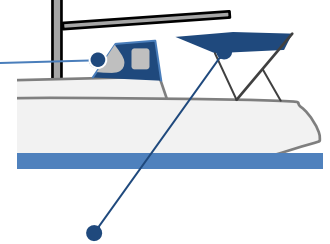
Sprayhood und Bimini – Schutz vor Gischt und Sonne

Zwei Objekte müssen jetzt noch kurz erläutert und skizziert werden: *Sprayhood* und *Bimini*. Ohne sie kann's ungemütlich werden.

Sprayhood und Bimini schützen im Cockpit vor Sonne, Regen und nachts vor Tau. Beide bestehen aus wetterfesten Planen auf flexiblen Metallkonstruktionen und werden mit Bändern an Deck fixiert. Man kann sie einfach zusammenklappen oder wieder aufspannen.

Da die Sprayhood in erster Linie vor Spritzwasser von vorn schützt (daher der Name) und gegen kühlen Fahrtwind, bleibt die Sprayhood bei heftiger See und in kühlen nördlichen Revieren oft ständig aufgespannt.

Die **Sprayhood** überspannt in Höhe des Niedergangs die gesamte Breite der Kajüte. Bei ruhiger Fahrt wird sie zugeklappt, um die Sicht nach vorn nicht zu behindern. Denn die Kunststofffenster (PVC) bieten keinen klaren Durchblick und sind zudem von Regen- und Salzwasser getrübt.



Das **Bimini** schützt vor Sonne, Regen und Tau. Ein schmales Sichtfenster am hinteren Ende der Plane ermöglicht den Blick vom Steuerstand auf die Windanzeige an der Mastspitze.

Leinen los! Mit dem Ablegemanöver beginnt die Reise

Alle an Bord? Fertigmachen zum Ablegen!

Aufpassen, Stromkabel: Ist das Stromkabel an Bord? Wichtig: Beim Ablegen immer erst den Stromstecker an Land ziehen und dann den auf der Yacht (beim Anlegen umgekehrt). Denn wenn das Stromkabel ins Wasser fällt und noch voll unter Strom steht, wird's blöd ...

Leinen los! Aufpassen: Jetzt muss es schnell gehen!

Zuerst werden die Leinen auf der *Leeseite* (der dem Wind abgewandten Seite) gelöst und an Bord geholt, zum Schluss die Leine, mit der die Yacht *luvseitig* (Seite, von wo der Wind kommt) festgemacht ist. Denn damit kann die Yacht mit Motorunterstützung ihren Bug so ausrichten, dass sie ohne Havarie mit Nachbarschiffen aus der Anlegerposition ausfahren kann.

Aufpassen: Die Leinen, mit denen die Yacht an Land vertäut werden (*Festmacherleinen*), müssen rasch an Bord geholt werden, damit sie sich nicht in der bereits laufenden Schraube verfangen. Festmacherleinen sind zwar leichter als Wasser und schwimmen auf, doch sollte man nicht darauf vertrauen.

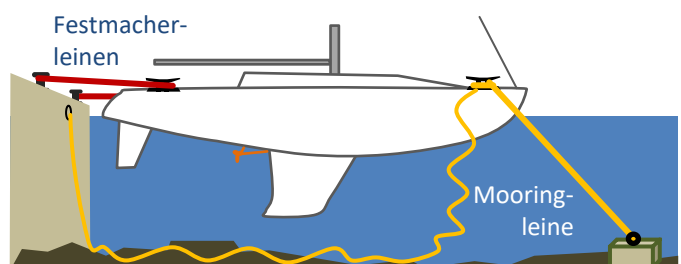
Deswegen werden spätestens kurz vor dem Auslaufen Festmacherleinen *auf Slip* gelegt.

Auf Slip legen bedeutet nichts anderes, als eine Leine so um einen Poller oder eine Klampe zu legen, dass man sie schnell und ohne Mühe an Bord ziehen kann, wenn man das eine Ende der Leine loslässt.



Wenn man Hafenleinen nutzt, die fest mit Steg oder Mole verbunden sind, wirft man die Leine auf den Steg.

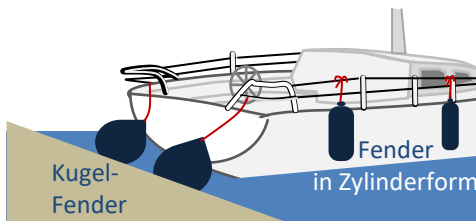
Die **Mooringleine**, die in vielen Häfen im Mittelmeer den Bug hält und vorn auf Grund verankert ist, wirft man ins Wasser. Sie sinkt schnell und verhindert so, dass sie sich um die Schraube des Motors wickelt.



Fender 'rein, Leinen aufschießen

Gut abgelegt, alles fein, die Yacht tuckert langsam in Richtung Hafenausfahrt, ein paar Minuten Ruhe.

Doch allerspätstens mit dem Erreichen der offenen See ist es damit vorbei und es heißt es „Fender 'rein, Leinen aufschießen!“



Fender schützen den Schiffsrumpf vor einem harten seitlichen Zusammenstoß mit anderen Schiffen, Kaimauern, Anlegern und mehr. Es sind mit Druckluft gefüllte Kunststoffkörper in unterschiedlichen Formen, sie werden beim Anlegen meist mit einem **Webleinsteg** an der Reling und am Heckkorb befestigt.

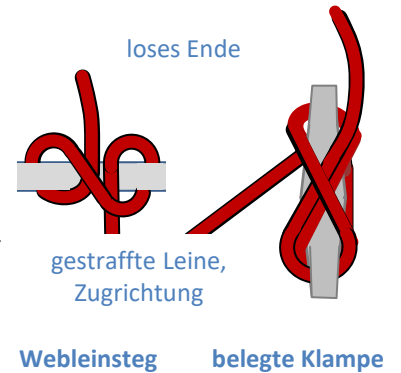
Fender werden also von der Reling gelöst und in den Backskisten verstaut. Bis zum nächsten Hafen.



Leinen aufschießen heißt, eine Leine so zusammen zu rollen, dass sie ordentlich und gebrauchsfertig in der Backskiste oder im Cockpit abgelegt werden kann.

Wenn Sie zum 1. Mal

an Bord einer Yacht gehen, wird keiner seemännisches Können von Ihnen verlangen. Allerdings freuen sich der Skipper und die restliche Crew, wenn Sie bei Anlege- manövern tatkräftig mithelfen und diese zwei Knoten sicher beherrschen:



Der **Webleinsteg** (oben links) ist ein Allzweckknoten, etwa zum Festmachen der Fender an der Reling.

Das **Belegen einer Klampe** (oben rechts) sieht einfach aus, will aber dennoch geübt sein.

Aufpassen beim Belegen von Klampen mit Festmacherleinen: Leine über die Reling von außen an die Klampe führen, damit die Leine dann frei geworfen werden kann und sich nicht in der Reling verfängt.



Und wenn Sie mal müssen ...?

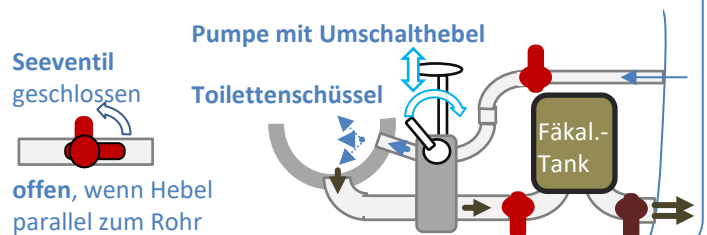
Auch das sei noch schnell erklärt:

- Spülwasser in die Toilettenschüssel pumpen
- dazu Hebel an der Pumpe entsprechend einstellen
- Fäkalien abpumpen: Hebel an Pumpe umlegen,
- erneut spülen und wieder abpumpen.

Am besten pumpen Sie jeweils 8 - 10mal.

Aufpassen: Seeventile für Zu- und Abfluss vor Toiletten- nutzung öffnen, danach schließen (Fäkalitank bleibt zu).

Aufpassen: Keinesfalls Klopapier o.ä. in die Toilette, sondern separat entsorgen. Denn die Fäkalien werden in den Fäkalientank gepumpt, der nur an Land oder auf hoher See geleert werden darf. Verstopfungen dieses Systems haben sehr unangenehmen Folgen.



Was eine Yacht vorwärts treibt

Die meisten Yachten, die heute gechartert werden, sind **Slups**: Sie haben, um es einfach zu machen, einen Mast, ein Vor- und ein Hauptsegel. Wenn das Vorsegel am unteren Ende deutlich hinter den Mast reicht und so das Hauptsegel überlappt, spricht man von einer **Genua**, das schmaler geschnittene Vorsegel heißt **Fock**.

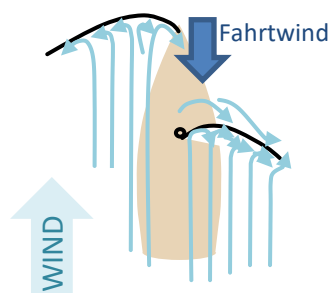
Wenn der Wind achterlich einfällt, entwickelt das auf **Raumschot-** oder **Vorwindkurskurs** quer gestellte Segel Widerstand, das Boot wird durch **Vortrieb** des Windes bewegt. Noch besser nutzt man diesen Effekt bei schwachem Wind mit einem **Gennaker** oder **Spinnaker** (das aber will geübt sein).

Wenn der Wind auf **Halbwindkurs** seitlich oder auf **Am-Wind-Kurs** schräg von vorn kommt, erzeugt er zudem **Auftrieb** wie bei der Tragfläche eines Flugzeugs: Luft strömt an der gebauchten Außenseite (Leeseite) schneller als auf der Luvseite. Das Druckgefälle bewegt das Boot nach vorn. Dieser Effekt wird durch eine Düse zwischen Vor- und Hauptsegel noch verstärkt.

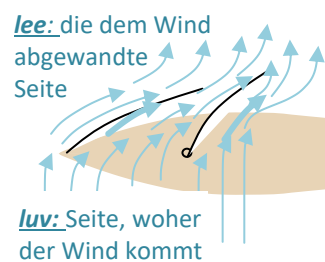
Ein seitlich angreifender Wind versetzt eine Yacht seitlich. Diese Versetzung muss bei einer exakten Kursbestimmung berücksichtigt werden. Nun ist eine Yacht keine Nusschale, die man einfach wegpustet. Dagegen wirken die Querkraft des Bootskörpers und der ballastbeschwerte Kiel. Bei Fahrt durchs Wasser entstehen **Strömungseffekte**. Wenn das Steuerruder angeströmt wird, kann man die Yacht steuern.

Gleichzeitig ist die seitliche Versetzung durch Wind so minimal, dass man sie während der Fahrt kaum bemerkt. Man bemerkt aber etwas anderes: Die Yacht **krängt** (liegt schräg): die Segel weichen dem Wind und legen sich samt Yacht zur Seite.

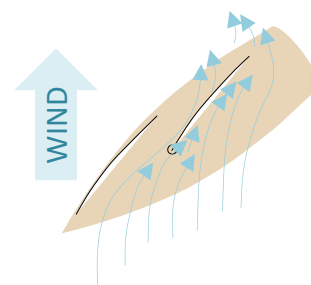
Das sieht kühn aus. Doch professionell ist das auf Dauer nicht: Durch die starke Krängung verringert sich ja die gegen den Wind stehende Segelfläche. Klüger ist es, die Segelfläche durch **Reffen** zu verkleinern – die dem Wind ausgesetzte Segelfläche bleibt dadurch gleich, eine weniger krängende Yacht lässt sich aber besser steuern – und ist für die Passagiere weniger unbequem.



Raumschot-/Vorwindkurs: Der Wind schiebt achterlich. Das ist unangenehm, weil die Gefahr besteht, dass der Großbaum durch Fahrtwind plötzlich heftig auf die andere Seite schlagen kann. Zudem spürt man im Cockpit kaum, dass die Yacht Fahrt macht, weil der Fahrtwind vom achterlichen Wind neutralisiert wird.



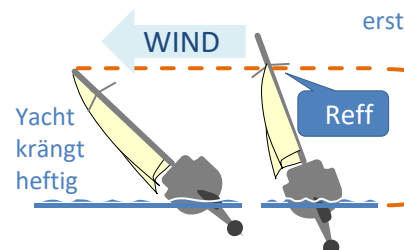
Halbwindkurs: Der Wind kommt von der Seite. Segel nutzen Vortrieb und Auftrieb gleichzeitig. Auf diesem Kurs kommt man schnell voran.



Am-Wind-Kurs: Wind schräg von vorn. Auf diesem Kurs hat man das Gefühl, sehr schnell unterwegs zu sein. Doch das Gefühl täuscht. Denn der wahre seitliche Wind wird verstärkt durch den Fahrtwind, der die Yacht aber umso stärker bremst je mehr er von vorn kommt.



Die Querkraft des Bootskörpers und des Kiels mit seinem Ballast wirken der seitlichen Versetzung des Segeldrucks entgegen. Besonders, wenn Fahrt durchs Wasser Strömungsdruck erzeugt. Das Steuerruder wirkt erst, wenn es angeströmt wird.



Reff: Angriffsfläche für Wind gleich groß, mit gerefften Segeln jedoch mehr Kontrolle und bequemere Fahrt.