

Kleines Segel ABC, Teil 1 - Begriffe

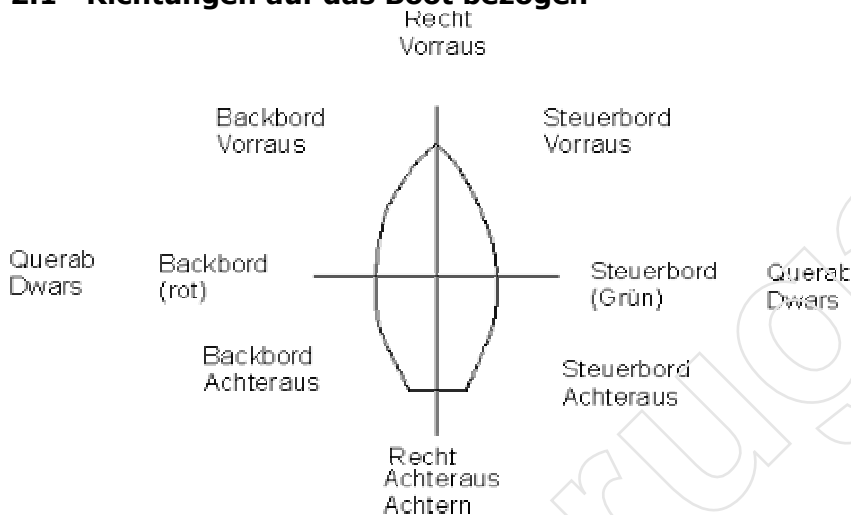
1 Einleitung

Dieses ist eine Zusammenfassung von kurzen Erklärungen und Regeln, um die Durchführung eines gemeinsamen Törns zu erleichtern. Es ist für Leute gedacht, die einfach nur mal einen Törn mitsegeln wollen und noch keine Erfahrung haben.

2 Begriffe

Beim Segeln gibt es einige Fachbegriffe, welche die Bedienung des Bootes vereinfachen, da sie kurz und knapp eine präzise Beschreibung der Verhältnisse ermöglichen, diese Vokabeln wollen aber erst einmal gelernt werden.

2.1 Richtungen auf das Boot bezogen



2.2 Fachwörter

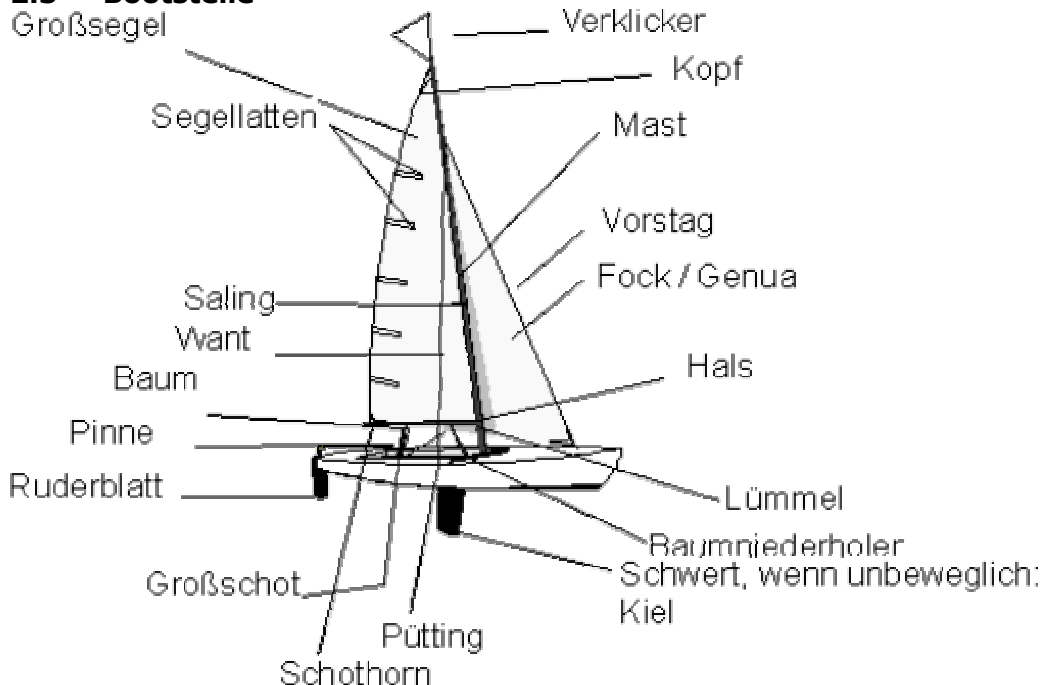
abfallen	Vom Wind wegdrehen
Achterleine	Leine, die das Boot nach achtern hält
Achterstag	Drahtseil, welches den Mast nach achtern hält
anluven	zum Wind hindrehen
Aufkommen	Die Ruderlage nach Einleitung der Drehung wieder reduzieren
Aufschießer	Das Boot durch eine Drehung in den Wind stoppen
Auftuchen	Ein Segel auf dem Baum ordentlich falten
Außenborder	Motor für Beiboot
Back	1. ein Segel steht back, wenn der Wind von der falschen Seite hineinbläst 2. Tisch, deshalb Backschaft = Küchendienst
Backbord	Links, auf die Fahrtrichtung des Schiffes bezogen
Backskiste	Stauraum, der von außen zugänglich ist
Bändsel	Kurzes Tau zum verzurren (festbinden) von Ausrüstung
Baum	Alurundprofil am Unterliek (Unterkante) des Großsegels
Beaufort (Bft)	Maßeinheit zur Bestimmung der Windstärke, ab 7 Bft sollte nicht mehr gesegelt werden
belegen	Ein Tau mit einem Knoten, auf einer Klampe oder in einer Klemme befestigen
Bilge	tiefster Punkt eines Bootes, wo sich das Wasser sammelt
Block	Rolle mit Gehäuse, die Rolle ohne Gehäuse heißt Scheibe
Bootshaken	Haken auf langer Stange, um bei Manövern besser an Leinen und Bojen zu kommen
Bug	Spitze des Bootes
Patenthalse	unbeabsichtigte Halse, gefährlich
Bullenstander	Leine von der Baumnock (hinteres Ende des Baumes) nach vorne, um das Übergehen des Baumes bei einer Patenthalse zu verhindern
Choke	Starthilfe für Außenborder, sofort nach dem Anspringen des Motors wieder in Ruhestellung
Cockpit	vertiefter Aufenthaltsraum für die Mannschaft
durchsetzen	Ein Fall straff spannen
Curryklemme	Klemme zum Belegen von Tauwerk mit zwei beweglichen Backen, zwischen die die Leine gezogen wird; zum Lösen Leine nach oben reißen
Dirk	Leine, welche den Baum nach oben hält
einpicken	Den Karabiner des Lifebelts einhaken
Fall	Leine zum Setzen der Segel

Fender	Polster zum Schutz des Rumpfes beim anlegen, meist aus PVC und aufblasbar
Festmacher fieren	Leine zum Befestigen des Bootes an seinem Liegeplatz eine Leine kontrolliert lose geben
Fock	Vorsegel
Genua	großes Vorsegel, welches das Großsegel überlappt
Halse	Das Heck des Bootes durch den Wind drehen, bei starkem Wind gefährlich
Heck	Der hintere Teil eines Bootes
holen / dichtholen	Eine Leine strammziehen
Holepunkt killen	Umlenkblock das Vorsegel, ist zum Trimmen des Segels meist verschiebbar Flattern des Segels im Wind
Klampe	T- förmige Vorrichtung zum Belegen von Leinen
Klar Schiff	Das Boot zu einem Manöver klar machen
Kopfschlag	Das Beenden des Belegens auf einer Klampe
Krängen	Schrägliegen eines Bootes durch Windeinfluss
Kreuzknoten	Knoten zum Verbinden zweier gleicher Leinen
Lee	Die dem Wind abgewandte Seite, auf der sich der Baum des gesetzten Großsegels befindet
Leine	besserer Ausdruck für ein Seil, auch Ende genannt
Liek	Kante des Segels
Lifebelt	Gurtgeschirr, mit dem man sich mittels einer Lifeline mit Karabiner am Boot sichern kann
Log	Geschwindigkeitsmesser, oft mit Schaufelradgeber, daher empfindlich auf Verschmutzung
Logbuch	Tagebuch eines Schiffes, dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungsstück
Lot	Tiefenmesser, zeigt meist Tiefe unter Geber.
Luk	Oberlicht im Deck eines Bootes
Luv	Die dem Wind zugekehrte Seite; da wo der Großbaum nicht ist
Mole	Schutzmauer um einen Hafen gegen Seegang
Mooring	Ankerleine auf Grund eines Hafens zum Festmachen, wird mit Hilfsleine auf den Steg geführt oder von Boje gehalten, im Deutschen auch Muring
Niedergang	Treppe oder Leiter in die Kajüte
Nock	Das Ende einer Spiere, z.B. des Baumes (Bei der Gaffel: Piek)
Palstek	Knoten, der sehr zuverlässig ein Auge, das sich nicht zuzieht, bildet
Pantry	Kochgelegenheit, Küche wäre größer
Persenning	Abdeckplane auf einem Boot
Pier	auch Kai, Mauer zum Festmachen eines Schiffes
Poller	Pfahl zum Festmachen eines Bootes
Pütting	Verbindung zwischen Rumpf und Want
Pütz raumen	Eimer oder ein ähnliches Gerät zum Wasserschöpfen Der Wind dreht weiter nach achtern
reffen	Segelfläche reduzieren
Rein Schiff	Ein Schiff gründlich sauber machen
Ree	Ruderkommando bei der Wende
Ruder	Steuer eines Bootes, nicht das Ding zum „Rudern“, das ist bei Seeleuten ein Riemen und diese Art der Fortbewegung nennt sich pullen
Ruderblatt	Der Unterwasserteil des Ruders
Rumpf	Der Körper des Bootes
Rund achtern	Ruderkommando beim Halsen
Saling	Spreize am Mast welche die Wanten vom Mast abspreizt. Hier sind auch die Flaggleinen befestigt
Salon	Aufenthaltsraum mit „großem“ Tisch in der Mitte der Yacht
Schapp	Schrank oder Fach auf einem Boot, immer zu klein
Schäkel	Metallteil, um Leinen und Blöcke lösbar zu verbinden 1. Schraubschäkel, D-förmig 2. Schnappschäkel, schnell lösbar mit Riegelbolzen 3. Fallschäkel mit Bajonettverschluß
Schot	Leine, um die Segel der Windrichtung anzupassen
Schotstek	Knoten zum Verbinden zweier ungleicher Leinen
Schott	Querwand im Schiff
schralen	der Wind dreht weiter nach vorne
Schwert	Bewegliche Platte unter dem Boot, um es am Abtreiben zu hindern
Seeventil	Absperrventil in allen Wasserleitungen des Schiffes, ist geschlossen wenn

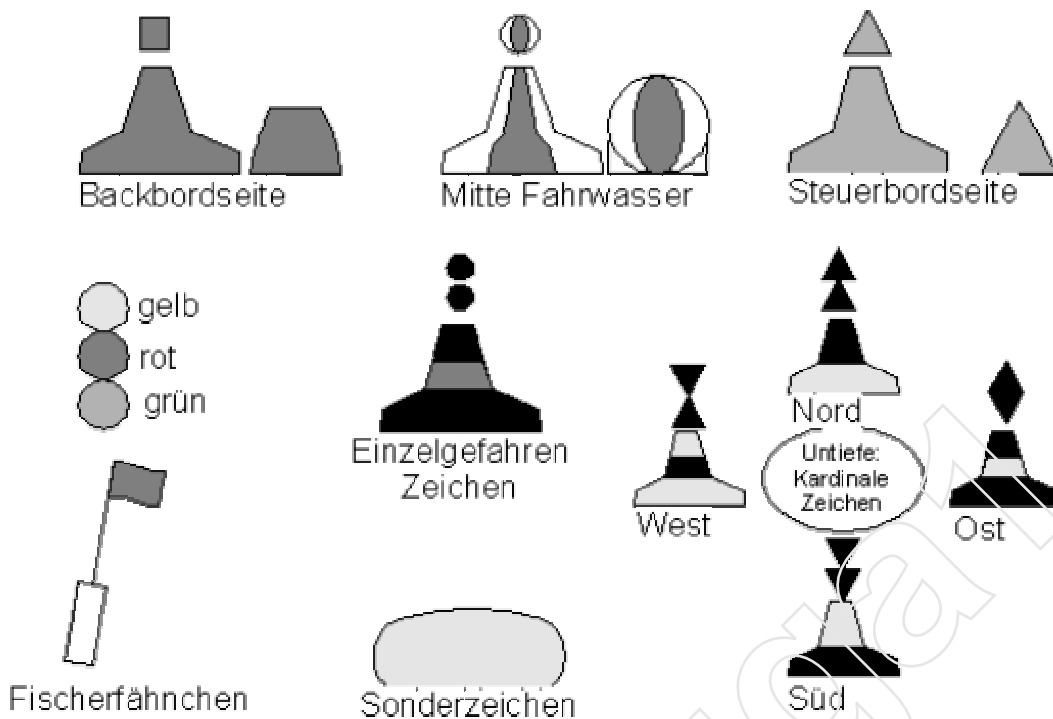
- Hebel quer zum Schlauch steht
- 1. Kühlwassereinlass des Motors
- 2. Toilette Zulauf und Ablauf
- 3. Ablauf von Waschbecken und Spüle
- 4. Weitere Seeventile müssen gesucht werden. Überprüfen, z.B. ob Dusche etc. vorhanden

Segellatte	Latte aus Kunststoff oder Holz, die das Achterliek versteift, verschwindet dauernd
Smeerreep	Leine, mit der beim Reffen das Achterliek auf den Baum gezogen wird
Spant	Querträger eines Boots
Spinnaker	Ballonförmiges Segel, das bei Wind von achtern auf schnellen Booten zusätzlich gesetzt wird
Spring	Ein Festmacher, der von Achtern auf dem Boot nach Vorn (Achterspring) bzw. von Vorne auf dem Boot nach Achtern (Vorspring) läuft, um das Boot beim Längsseitliegen zu stabilisieren
Stag	Drahtseil, das den Mast nach vorne hält
Staken	Stange zum Anschieben des Bootes über den Grund
Steuerbord	Rechts, auf die Fahrtrichtung des Schiffes bezogen
Strecktau	Längs Deck gespanntes Tau zum Festhalten und einpicken des Lifebelts
stützen	Die Drehung eines Bootes durch Gegenruder beenden
Talje	Flaschenzug
Tampen	Da, wo das Ende aufhört, mit anderen Worten: das Ende eines Seiles
Tonne	große Boje
Toppnant	Leine zur vertikalen Kontrolle des Großbaumes
Traveller	Schiene, mit der sich die Großschot quer verschieben läßt
Trimm	Die Einstellung des Bootes 1. durch Justierung der Segel, 2. durch die Gewichtsverteilung in Längs- und Querrichtung. Als Gewicht ist die Mannschaft hervorragend geeignet
Trosse	Schwere Leine
Unterliekstrecker	Leine, die das Unterliek (Unterkante des Segels) strafft
Verklicker	Windrichtungsanzeiger auf dem Mast, oft kaputt oder vergessen, oder zeigt falsch
Verzurren	Ausrüstung sicher festbinden
Vorleine	Festmacher, der das Boot nach vorne hält
Vorpiek	Stauraum im Bug eines Bootes
Want	Drahtseil, das den Mast in Querrichtung und nach hinten hält, je nach Höhe am Mast Unter- und Oberwanten
Webeleinstek	Knoten zum Befestigen von Fendern
Wende	Drehen eines Segelbootes mit dem Bug durch den Wind
Winsch	Nur in eine Richtung drehbare Trommel, die das Holen von Leinen erleichtert und dazu teilweise mit Kurbeln und Getriebe ausgestattet ist

2.3 Bootsteile



2.4 Wichtige Seezeichen



2.5 Gegenüber anderen Booten

Auf See sollte man wie an Land auch seinen Mitmenschen höflich gegenüber treten.

Aber es gibt auch einige spezielle Regeln:

- Anderen beim Anlegen oder Transporten ungefragt Hilfe anbieten
- Nie ohne Erlaubnis ein fremdes Boot betreten
- Wenn wegen eines engen Hafens längsseits an einem anderen Boot festgemacht werden muss (Päckchen) vorher um Erlaubnis fragen. Wenn Du gefragt wirst, Erlaubnis erteilen. So wenig wie möglich über Innenlieger latschen. Wenn erforderlich über das Vordeck, möglichst leise, möglichst seitlich und immer mit sauberen Schuhen. Auch auf dem eigenen Boot sollte man sich ruhig verhalten

Beim längsseitsgehen sorgfältig mit Fendern und Festmachern umgehen und nur geeignete Poller und Klampen benutzen. Den Wünschen des anderen Eigners folgen, da der weiß, was auf seinem Schiff hält.

- Andere nicht mehr stören als erforderlich, nicht anbrüllen
- Einhaltung der Flaggenparade: Nationale Achtern, Gastlandflagge unter Stb Saling, Vereinsflagge unter Bb Saling, Flaggen über Nacht bergen (spätestens 21:00 Uhr).

2.6 Bei Manövern

Die Manöver funktionieren nur mit Deiner Hilfe. Deshalb hier die wichtigsten im Überblick. Grundsätzlich wird der Skipper vorher erklären was er/sie vor hat. Während des Manövers gibt er/sie Kommandos; diese haben immer das gleiche Schema:

1. Ankündigung: „Klar zum [Manöver]“ Dies ist die Bitte, die vorher besprochenen Vorbereitungen zu treffen. Die geforderte Tätigkeit aber noch nicht ausführen.
2. Bestätigung: „[Manöverstation] ist klar“. Die Bestätigung aber bitte erst geben, wenn Du wirklich klar bist. ansonsten siehe „Zustand“
3. Ausführung: „[Kommando]“ Damit sagt der Skipper (oder wer sonst am Ruder sitzt), dass es jetzt ernst wird.

2.7 Die Wende

Ausgangslage: Am Wind Kurs, dichte Schoten

Ankündigung: „Klar zur Wende“

Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel und macht die Schoten klar zum Fieren, die Luvschot und eine Winschkurbel werden klargelegt.

Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden

Ausführung: „Ree“ das Ruder wird nach Luv gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, drückt er die Pinne weg.

Wenn der Baum die Mittschiffslinie überquert Kommando „Über die Fock“ um Fock auf die andere Seite zu holen; dabei aufpassen, da sie sich leicht am Mast verhakt. Alte Leeschot kontrolliert über die Winsch fieren

Auf gewünschten neuen Kurs gehen, und ihn stabilisieren, Boot neu trimmen. Eine Wende sollte auf Am Wind Kurs enden, nicht auf halben oder Raumschots.

2.8 Die Q- Wende

Wie Wende, aber der Ausgangskurs ist Raumschots. Vor dem Wenden muss also erst angeluvt und die Schoten dichtgeholt werden. Wird gefahren, um z.B. bei Starkwind eine Halse zu vermeiden oder ein „Mann über Bord Manöver“ besser fahren zu können.

2.9 Die Halse

Ausgangslage: Vor dem Wind Kurs, aufgefierte Schoten

Ankündigung: „Klar zur Halse“

Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel und macht die Schoten klar zur Bedienung. Da der Baum bei der Halse mit Wucht übergeht, sollte der Bereich des Baumes geräumt werden. Ein Bullenstander wird, falls vorhanden, entfernt

Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden

Ausführung: „Hol dicht die Großschot“ die Großschot wird dichtgeholt um den Baum unter Kontrolle halten zu können

Rückmeldung: „Fock fällt ein“ um den Rudergänger zu warnen, wenn die Fock schlapp wird (einfällt), steht die Halse unmittelbar bevor

Ausführung: „Rund achtern“ das Ruder wird nach Lee gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, zieht er die Pinne an Wenn der Baum die Mittschiffslinie überquert Kommando „Fier auf die Großschot“ damit sofort der Druck aus dem Groß kommt und das Boot nicht zu sehr luvt außerdem „Stützruder“, um das Luv zu verhindern.
neuen Kurs stabilisieren und Boot neu trimmen

2.10 Aufschießen

Ausgangslage: Halber Wind bis Am Wind Kurs, dem Kurs entsprechen angeholte Schoten

Ankündigung: „Klar zum Aufschießen“

Die Mannschaft macht sich klar zum Positionswechsel (Quertrimm) und macht die Schoten klar zum Fieren.

Rückmeldung „Ist Klar“ nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen wurden

Ausführung: „Fock los“ Die Fockschot wird losgelassen

„Klar bei Vorleine“ Vorne wird zum Festmachen Klargemacht

„Ree“ das Ruder wird nach Luv gelegt, d.h. wenn der Rudergänger in Luv sitzt, was er eigentlich sollte, drückt er die Pinne weg. Die Großschot wird gefiert. Wenn das Manöver gut berechnet ist, kommt das Boot vor der Boje oder dem Steg zum Stehen. Wenn das Boot zu schnell ist, Vorsicht beim Abhalten, da die Yacht samt Crew ca. 2 bis 12 t wiegt. Wenn abhalten, dann mit den Füßen (Schuhe) und so, dass Du keines Falles zwischen Steg und Boot gequetscht werden kannst. Das Boot lässt sich durch Backhalten des Großsegels bremsen. („Back das Groß“)

2.11 Segelsetzen

2.11.1 Fock/Genua - Großsegel

Ausgangslage: Beliebiger Kurs, Fock angeschlagen (Hals, Stagreiter, Schoten) - *im Wind*

Ankündigung: „Klar zum Setzen der Fock - *des Groß*“

Ausführung: „Klar das Fockfall - *Großfall*“ Zeisinge los

Fall heißen mit losen Schoten

Bei Großsegel Baumniederholer gefiert lassen bis Fall dicht, danach Baumniederholer dicht und Dirk fieren

2.11.2 Rollsegel

Ausgangslage und Ankündigung wie

2.11.1 Fock/Genua - **Großsegel**

Ausführung: Reffleine langsam fieren bei Fock die Schot, *beim Groß die Ausholerleine* holen, bis gewünschte Segelfläche draußen ist. Dann Reffleine belegen

2.12. Segelbergen

Umgekehrt wie beim Setzen. Die Segel müssen allerdings am Vorliek nach unten gezogen werden. Ein zweites Crewmitglied versucht, das lose Tuch einzufangen, damit es an der Seereling (Fock) *bzw. auf dem Großbaum (Groß)* aufgetucht und beschlagen werden kann. Dabei immer von Luv arbeiten, da das Segel für eine Person in Lee ein überlegener Gegner ist.

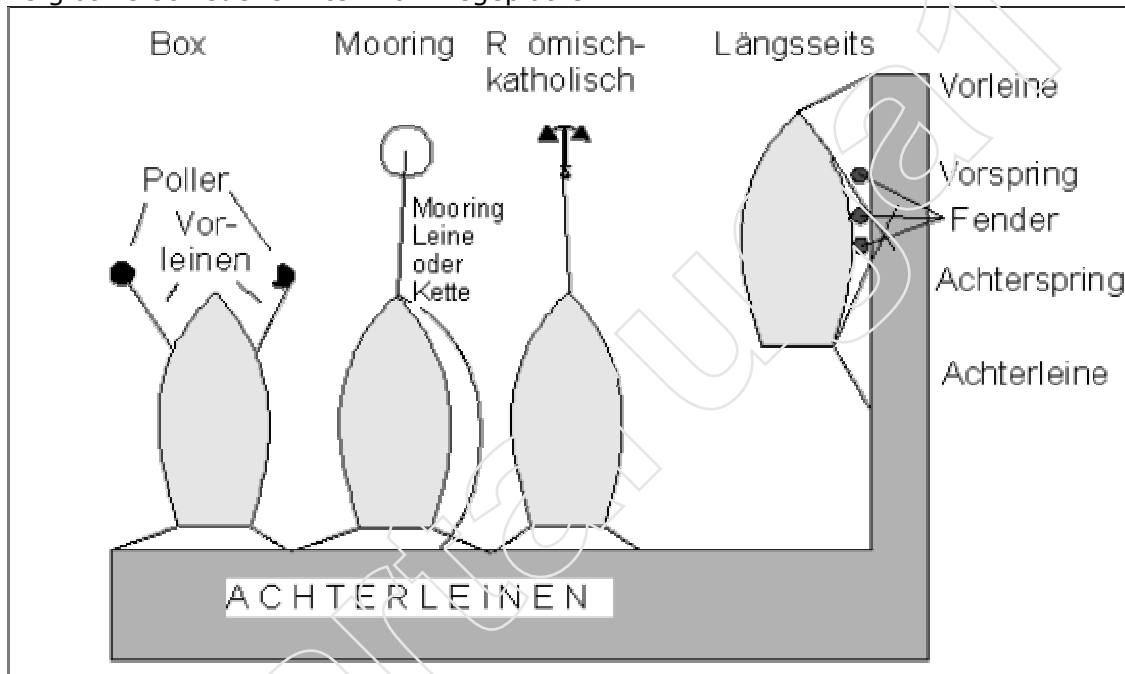
Bei Rollsegeln immer kontrolliert die Schot bzw. den Ausholer fieren, damit das Segel sauber aufgewickelt wird.

2.13 Hafenanöver

Grundsätzlich werden Leinen und Fender nach Anweisung desjenigen ausgebracht, der das Manöver fährt. Als Standard hat sich herausgestellt: Fender auf beiden Seiten angeschlagen, aber noch nicht außenbords. 2 Vorleinen, 2 Achterleinen und den Bootshaken in Bereitschaft. Beim Klarmachen der Leinen muss darauf geachtet werden, dass der eine Tampen belegt ist und der andere unter der Seereling hindurch geführt wird. Die Länge des Festmachers muss klar zum Fieren an Deck aufgeschossen werden.

Die Sicht wird für den Rudergänger durch die Vorschiffsscrew eingeschränkt. Deshalb bitte hinsetzen. Die Einweisung, z.B. Entfernungsangaben, erfolgen durch **exakt ein** Crewmitglied. Ohne Hilfe von Land muss ein Crewmitglied springen, um die Landverbindung herzustellen. Wann es springt, entscheidet es selber, sollte aber so früh wie möglich springen.

Es gibt verschiedene Arten von Liegeplätzen:



2.13.1 Boxen

Vorbereiten: je 2 Vor- und Achterleinen, Fender auf beiden Seiten, diese aber nicht ausbringen
Eine Box besteht aus dem Steg und 2 Pfählen, die etwas mehr als eine Bootslänge davon entfernt stehen. Man macht mit 2 Vorleinen am Steg und 2 Achterleinen an den Pfählen fest. Boxen sind in der Regel ziemlich eng, d.h. man benötigt die Fender zum Schutz vor Nachbarbooten. Die Fender passen allerdings nicht zwischen den Pfählen durch, so dass sie beim An- und Ablegen bedient werden müssen. Bei Seitenwind müssen die Luvleinen bedient werden, um ein Quertreiben zu verhindern. Beim Ablegen wird dazu die Luvvorleine auf Slip gesetzt, d.h. von Bord einfach um den Poller an Land gelegt und wieder an Bord geholt, damit sie auch unter Last ohne Hilfe von außen losgeworfen werden kann. Beim Anlegen werden die Achterleinen nach vorne zur breitesten Stelle des Bootes geführt, damit sie möglichst problemlos über die Poller gelegt werden können.

2.13.2 Längsseits

Vorbereiten: Fender auf die Anlegeseite, je eine Vor- und Achterleine klar und je eine Leine in Bereitschaft (als Spring).

Der Rudergänger geht langsam mit dem Bug an die Pier bis der Vordeckmann springt. Dann wird die Fahrt mit der Maschine und der Vorsprung (Einweisung beachten) gestoppt. Ist die vordere Leine fest, übernimmt der Landmann die Achterleine, damit das Heck nicht abtreibt.

2.13.3 Mooring zur Pier

Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender zum bedarfsgerechten Ausbringen, Bootshaken, Arbeitshandschuhe, Bugrolle und kurzer Stropp
Das Boot geht rückwärts an die Pier. Ein Crewmitglied springt und macht die Achterleinen fest, ein weiteres greift sich an der Pier die Mooring und reicht sie nach vorn, wo sie an der Bugrolle befestigt wird. Bei Moorings mit Boje im Passieren Boje greifen und mit eigener Leine festmachen.

2.13.4 Römisch Katholisch

Vorbereiten: 2 Achterleinen, Fender an beiden Seiten, Bereitschaftsfender zum bedarfsgerechten Ausbringen, Bootshaken, Arbeitshandschuhe, Buganker

Der Anker wird vor dem Liegeplatz geworfen und das Boot rückwärts an die Pier gefahren (siehe Mooring). Wegen der verschiedenen Techniken und Ankerwünschen erfolgt für die Details eine Einzeleinweisung an Bord.

2.14 Mann über Bord Manöver

Grundsätzlich ist der Ernstfall des Mann über Bord Manövers als **Supergau** anzusehen. Der Ruf „Mann über Bord“ ist für jedes Crewmitglied als „Alle Mann an Deck“ zu verstehen. Bei Übungen heißt das Kommando „Boje über Bord“ Der Rudergänger hat für das Manöver bis zur Übernahme durch den Wachführer oder Skipper die Verantwortung.

Dieses Grundmanöver ist mein Schema auf gut bemannten Charterschiffen. Andere Skipper haben andere Verfahren. Deshalb vor dem ersten Auslaufen nach der Mann über Bord Rolle fragen!

Ausgangslage: Beliebiger Kurs und über Bord gefallenes Crewmitglied.

Ankündigung: „Mann über Bord“ Wird vom Zeugen gegeben, nach Möglichkeit mit der Seite, auf der die Person über Bord gefallen ist. Der Ruf wird von allen Crewmitgliedern wiederholt.

Ausführung: **Wenn Maschine mitläuft: auskuppeln, Heck von der Person wegdrehen Rettungskragen mit Markierung werfen.** Da die meisten Rettungsmittel schneller treiben, als ein Mensch schwimmen kann, muss der Kragen möglichst dicht in Luv der Person landen. Nachts unbedingt Markierungslicht werfen

Person lückenlos beobachten, da ein Kopf schon nach 30 m außer Sicht gelangen kann. Besonders nachts und bei grober See ist das Wiederfinden dann schwierig bis unmöglich. Dazu teilt der Rudergänger einen Ausguck namentlich ein, der nichts anderes tut.

Je nach Ausgangslage nach etwa 3 Bootslängen eine Wende oder Q-Wende einleiten, so dass zum Aufschießer der Mann etwa 2 Bootslängen in Luv liegt. Wurfleine klarmachen, Badeleiter klarmachen, evtl. ein Crewmitglied klarmachen zum aussteigen (nach Möglichkeit mit Neo, aber auf alle Fälle angeleint mit Rettungsweste) Wenn Maschine nicht läuft: **Maschine starten**

Aufschießen, die Person anlaufen aber **nicht rammen**, Leinenverbindung herstellen, die Person über die Badeleiter am Heck an Bord holen. beim Einsteigen helfen Wenn Leinenverbindung besteht; Maschine aus!

Wichtig: sobald die Person achterlich der Wanten ist muss das Ruder von der Person weg gelegt werden, um das Heck auf die Person zu zu bewegen!

Bewusstlose sind wie folgt zu bergen:

1. Leinenverbindung herstellen, dazu notfalls 2. Mann angeleint mit Rettungsweste, wenn's geht mit Neo ins Wasser schicken.

2. Fall anschlagen und Person aus dem Wasser hochwünschen. Wegen der Unterkühlungsgefahr möglichst waagrecht lassen.

3. Um Weg zu sparen unteren Relingszug lösen. Notfalls Fock als Bergungstrage verwenden.

Wichtig: wenn die Person verloren geht und nicht mehr gefunden wird: Notruf absetzen, Rot schießen

Wenn Du im Wasser schwimmst:

• **Keine Panik!!!**

• Versuche, die Markierung zu erreichen, aber keine Kraft verschwenden

Versuche **nicht**, das Boot einzuholen, das ist schneller. Bleibe wo du bist und warte, bis Dich Dein Skipper per Manöver wieder einsammelt.

• Keine Kleidung ausziehen, damit Du nicht unterkühlst. Trägst Du eine Rettungsweste, so kauere Dich im Wasser zusammen (Arme um die Knie) und schließe alle Verschlüsse und Bündchen an der Kleidung, damit kein Wasseraustausch stattfindet. So bleibst Du länger warm.

2.15 Bedienungsdetails

2.15.1 Winschen

Eine Winsch soll uns helfen, die Kraft aufzubringen, ein Ende zu holen und zu halten. Deshalb darf man keinesfalls ein belastetes Ende von der Winsch nehmen, es sei denn man steht auf verbrannte Handflächen. Die Winsch hat eine Trommel auf die 4 Windungen passen. Man legt 2 Windungen zum schnellen Holen und Fieren bei wenig Last und 3 - 4 Windungen bei hoher Last auf. Das Ende wird entweder vor der Winsch auf einer Klemme (z.B. Fallwischen neben dem Niedergang) oder hinter der Winsch auf einer Klemmklampe belegt (Genuaschoten). Bei modernen Yachten finden sich auch oft selbstholende Winschen, bei der ein Klemmkranz oben auf der Winsch sowohl das Ende beim Holen zieht, als auch sicher belegt. Bei allen anderen

Wünschen muss beim Holen gleichzeitig an dem Ende gezogen und an der Wunsch gekurbelt werden.

Beim Ziehen der Schoten den Daumen immer weg von der Wunsch oder der Rolle halten.

2.15.2 Toiletten

Das Bord- WC ist in der Regel unter Wasserlinie eingebaut und wird mit Seewasser gespült. Bei kleinen Yachten gibt es auch oft Chemie -WC's die an Land entsorgt werden müssen. Das Pumpklo ist aber die verbreitetste Lösung. Ein solches Bordklo wird nicht benutzt, es wird bedient. Dazu gibt es einige Regeln:

- Nicht im Hafen benutzen, es sei denn es geht absolut nicht anders
- Ins Klo kommt nichts, was nicht vorher gegessen wurde. Das gilt auch für Klopapier und insbesondere für Binden und Tampons. Dafür hängt im Klo ein Plastikbeutel, der von Zeit zu Zeit an Land entsorgt wird
- Wer das Klo verstopft, zerlegt und reinigt es auch
- Über die Reling pinkeln ist lebensgefährlich

Die Handhabung: Jedes Pump-WC hat 2 Seeventile im Zufluss- und im Abflussschlauch.

Anmerkung: Ein Seeventil ist geschlossen, wenn der Hebel quer zum Schlauch steht und offen, wenn er längs steht.

Zusätzlich ist rechts der Kloschüssel die Pumpe, auf deren Oberseite sich der Hebel befindet. Irgendwo am Pumpengehäuse gibt es einen kleinen Wahlschalter, der zwischen Reinpumpen (Spülen, in, Flush) und Rauspumpen (Abpumpen, out) umschaltet.

Handhabung:

1. Beide Seeventile auf
2. Wahlschalter auf Spülen
3. Pumpe mit langen und nicht zu schnellen Hüben betätigen
4. Wahlschalter auf Abpumpen (sonst gibt's nassen Hintern)
5. Das kannst Du, glaube ich
6. mind. 30 - 40 sek abpumpen, damit die Hinterlassenschaft auch aus den Schläuchen gepumpt wird
7. Wahlschalter auf Abpumpen stehen lassen und beide Seeventile schließen, sonst gibt es ein nasses Schiff
8. Ggf. saubermachen und Abfallbeutel verschließen

2.15.3 Kocher und Heizung

Diese beiden Einrichtungen funktionieren in der Regel mit Gas. Die Gasflasche steht meist in einem separaten Kasten an Deck. An der Flasche ist ein Ventil, das nur zur Gasentnahme aufgedreht werden sollte. Zusätzlich gibt es vor Kocher und Heizung noch ein weiteres Ventil. Dieses muss ebenfalls zur Inbetriebnahme geöffnet und nach dem Abschalten geschlossen werden. Die Heizung wird nun gemäß Betriebsanleitung gezündet. Bei Kochern geht man in der Regel wie folgt vor: Knopf für gewünschte Flamme auf „an“ drehen und eindrücken; Flamme mit Gasanzünder, Feuerzeug o.ä. entzünden; Knopf gedrückt halten bis Zündsicherung eingerastet; loslassen, Flamme brennt weiter.

Beim Kochen auf See ist generell Vorsicht geboten. Um Töpfe auch im Seegang aufrecht zu halten sind die meisten Kocher halbkardanisch, d.h. drehbar gelagert. Diese Mechanik läßt sich im Hafen verriegeln (Riegel suchen). Die Töpfe lassen sich mit speziellen Haltern festklemmen. Trotzdem besteht die Gefahr, dass es aus Töpfen spritzt (heiß); deshalb auf See nie mit vollen Töpfen kochen. Deckel bremsen, perfekt sind Schnellkochtöpfe.

Immer mit langen Hosen und Schuhen, bei schwierigen Bedingungen mit Ölzeughose und Gummistiefeln kochen. Der Deckmannschaft sagen, dass gekocht wird, damit sie Manöver auch in der Kombüse ankündigt.

2.15.4 Elektrogeräte

Auf den Yachten steht in der Regel nur Gleichspannung von 12 V zur Verfügung. Große Yachten haben manchmal die Möglichkeit, die 220 V Wechselstrom von Land außer für das Ladegerät auch zu einer Steckdose führen. Die 12 V kommen aus Batterien mit begrenzter Kapazität. Geladen werden diese Batterien nur, wenn der Motor läuft oder das Schiff im Hafen Landstrom erhält. Nur zu diesen Zeiten sollten große Verbraucher wie z.B. der Kühlschrank oder die Heizung (Gebläse) betrieben werden. Die meisten Boot haben 2 Akkus, einen zum Anlassen der Maschine und einen für die anderen Verbraucher. Sie werden meist über einen Schalter unter dem Navisitz oder dem Niedergang umgeschaltet. Grundsätzlich müssen alle Verbraucher, auch Kabinenlampen, erst am Schaltbrett in der Navi eingeschaltet werden, ehe die Schalter am Gerät wirksam werden.

2.15.5 Wasser

Der Frischwasservorrat an Bord ist beschränkt. Deshalb sollte Duschen und Haarwaschen nach Möglichkeit an Land erledigt werden. Machst Du einen Langtörn (Atlantiküberquerung o. ä.) so verwendest Du Seewasser mit entsprechender Seife (handelsübliches Billigshampoo ist ebenfalls in Seewasser verwendbar) und reibst mit **etwas** Frischwasser nach. Ansonsten bleibt die Hoffnung auf Regen. Seewasser wird auch auf normalen Törns zum Vorspülen und z. B. zum Deckwaschen verwendet.

Größere Schiffe haben ein Druckwassersystem, d.h. eine elektrische Pumpe, die das Wasser zu den Hähnen pumpt. Die Pumpe muss vorher in der Navi eingeschaltet werden. Bei kleineren Schiffen benutzt man Hand oder Fußpumpen an jedem einzelnen Wasserhahn.

Vorsicht. in der Pantry gibt es oft 2 Hähne: Einen für Frisch- und einen für Seewasser.

2.15.6 Umgang mit Tauwerk

folgende Knoten sollten alle Crewmitglieder beherrschen:

Pahlstek

Kreuzknoten

Webeleinstek, auch auf Slip

Achtknoten

Belegen auf einer Klampe

Aufschießen von Tauwerk

Daneben sehr empfehlenswert, und für Führerscheine notwendig:

Schotstek einfach und doppelt

Rundtörn mit 2 halben Schlägen

Stopperstek

Slipstek

Diese Knoten können im Knotenanhang zu diesem Skript nachgeschlagen werden

nützlich weiterhin:

Trossenstek

Behelfsflaschenzug

Roringstek (doppelt)

Gordingknoten

Spleiße

Taklings

3 Sicherheit

1. **Eine Hand fürs Schiff, eine für Dich**, d.h. festhalten
2. Für jedes Crewmitglied muss eine ohnmachtsichere Rettungsweste und ein Lifebelt an Bord sein. Du solltest vor dem Ablegen wissen wie sie anzulegen sind. Bist Du Nichtschwimmer, so musst Du Sie an Bord immer tragen. Die Rettungsweste und Lifebelt sind auf Anordnung des Schiffsführers zu tragen. Nachts wird grundsätzlich nur mit Lifebelt gesegelt.
3. Beim Segelbergen nicht Rauchen. Unter Deck ebenfalls nicht Rauchen. Brandgefahr! Das gleiche gilt fürs Tanken.
4. Wenn das Boot kentert, nie ans Ufer schwimmen. **Immer beim Boot bleiben**. Nicht hinter abtreibender Ausrüstung herschwimmen. (Gilt eher für Jollen)
 5. Der Lifebelt muss bei Bedarf nicht nur getragen sondern auch benutzt werden. Dazu ist immer einer seiner Karabiner an einem geeigneten festen Punkt einzupicken.
 - Gut geeignet: Strecktaue, Augbolzen, Fußreling, Augen in Füßen der Rellingstützen
 - bedingt geeignet: Unterwanten, Achterstag
 - **Nicht geeignet**: Seereling, laufendes Gut, elektrische Kabel
6. Der Großbaum kann Deine Gesundheit gefährden. In seinem Bereich nie aufrecht stehen, wenn er kommt: Kopf einziehen und andere warnen. Dies gilt besonders für vor dem Wind Kurse. Auf diesen Kursen sollte mit Bullenstander gesegelt werden
7. Nie direkt in eine killende Schot greifen. Eine Rolle sollte mindestens dazwischen sein.
8. Nie in Leinenbuchten treten, da sich diese zuziehen können!
9. Nicht versuchen, ein Boot abzuhalten. Bei einigen Tonnen Verdrängung hast Du schlechte Karten.
10. Ausreichend warme Kleidung verhindert Auskühlung und damit Unfälle aufgrund abnehmender Kondition.
11. Nicht über die Relling pinkeln!
12. Informiere Dich über Position und Bedienung von Feuerlöschern, Seeventilen, Maschine und der anderen Sicherheitseinrichtungen
13. Schließe stets vor dem Auslaufen die Luken Deiner Kabine. Dies gilt insbesondere für Rumpf- und Vorschiffsluken
14. Schließe stets die Gasventile, wenn du kein Gas mehr brauchst und die Seeventile, wenn du sie nicht mehr brauchst.