



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

# INHALT

<b>Einleitung</b>	9	Wellen	147
		Nebel	149
<b>Das Segelrevier</b>	13	Wetter-Apps, Wetter- besprechung und Planung	153
<b>Das Fahrtenschiff</b>	27	Der Navigationscheck	156
Konstruktion und Ausbau	28	Grobe Abschätzung des Törn	160
Innenausstattung	38	Gefahren und Funk- frequenzen	165
Sicherheit des Schiffes	46	Gezeitenhöhen	167
Gebrauchtboote	54	Gezeitenströmung	177
<b>Sicherheits- und Notfallausrüstung</b>	63	Der zu steuernde Kurs – Course to Steer (CTS)	187
Kompetenz	66	Geschätzte Position – Estimated Position (EP)	199
Ausrüstung	68	Pilotage- und Passageplan	206
Die Rettungsweste	70	<b>Der Törn</b>	209
Die Rettungsinsel	72	Hafenmanöver	210
Notsender	75	Anlegen	210
Blitzeinschlag	83	Ablegen	231
Feuer und Gas	86	Segeln	236
Wartung, Pflege und Zustand	93	Segel setzen und trimmen	236
		Segel reffen	256
<b>Vor dem Ablegen</b>	97	Navigieren	262
Der Bootscheck	99	Ausguck und Kollisions- verhütung (KVR)	273
Der Motor	100	Nachtsegeln	282
Planung	111	Nebel und Radar	290
Der Crewcheck	117	Aufstoppen und MOB	301
Kleidung	118	Ankern	316
Seekrankheit	121	<b>Der Sundowner</b>	325
Wachen, Aufgaben und Regeln	127	<b>Danksagung</b>	327
Der Wettercheck	130	<b>Register</b>	329
Das globale Wetter	131		
Mittelmeerwetter	135		
Atlantische Küste	139		
Ost- und Nordseewetter	140		

# 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

## Einleitung

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 vorgenom-

men. 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 fließend<sup>1</sup>.

Ein eigenes Boot zu besitzen, ist ein großer und gleichzeitig wunderschö-

---

<sup>1</sup> 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.

ner 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 dazu lernt. 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 wahren 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,

## Einleitung

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 Boots-

wahl 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!

# **VOR DEM ABLEGEN**

## Vor dem Ablegen

### Kann ich nicht einfach mit einem Boot losfahren wie mit meinem Auto?

Kaum ein Autofahrer testet vor jedem Fahren die Scheinwerfer, den Blinker oder die Hupe, kontrolliert den Ölstand im Pkw oder füllt das Kühlwasser nach. All diese Dinge gehörten vielleicht vor langer Zeit oder zur Führerscheinprüfung zum Autofahren dazu, heute jedoch oft nicht mehr. Warum sollte das also beim Boot anders sein?

#### Kurz gecheckt - dann gesegelt

1. Der Bootscheck
2. Der Crewcheck
3. Der Wettercheck
4. Der Navigationscheck

Zuerst ist wichtig, dass die Technik in einem schaukelnden, feuchten und salzigen Milieu deutlich weniger zuverlässig ist als an Land. Zweitens muss der Segler, wenn sein Schiff auf See den Geist aufgibt, oft selbst seine Probleme bewältigen. Im schlimmsten Fall treibt sein Boot währenddessen durch hohe Wellen, Strömung und Wind auf gefährliche Klippen oder eine enge Hafeneinfahrt zu. Ein Segler kann nicht einfach auf der Standspur anhalten, den ADAC anrufen oder auf den Abschleppdienst warten.

Daher bietet es sich an, Boot, Crew, Wetter und Törn nach dem »Six-P's-Prinzip« unter die Lupe zu nehmen: »Proper Preparation Prevents Pathetically Poor Performance« – auf Deutsch: Gute Vorbereitung verhindert eine kläglich schlechte Durchführung. Mit anderen Worten: Vorbereitung ist alles!

## DER BOOTSCHECK

### Muss ich Ingenieur sein, um mein Boot vor jedem Auslaufen zu checken?

Natürlich müssen Fahrtsegler keinesfalls Ingenieure sein, um ihr Schiff auf Seetauglichkeit zu checken. Ebenso wenig muss das gesamte Schiff vor jedem kurzen Auslaufen zur Inspektion. Der Skipper sollte sein Schiff und dessen Zustand allerdings zumindest so gut kennen, dass er unbesorgt die Verantwortung für den Törn übernehmen kann. Dabei gilt es, aufmerksam seine Sinne zu benutzen, um mögliche Probleme schon im Vorfeld zu erkennen, bevor ein Schaden eingetreten ist. Wachsam sehen, riechen, hören, spüren und entdecken, kann so manches Problem frühzeitig beheben.

Wenn es zur Gewohnheit wird, sein Schiff aufmerksam wahrzunehmen, werden Veränderungen rascher auffallen, ähnlich dem Kinderspiel »Finde den Fehler«, bei dem zwei identisch aussehende Bilder miteinander verglichen werden sollen. So kann auch der Skipper nicht immer direkt den Unterschied klar erkennen, bemerkt aber dennoch sehr frühzeitig und intuitiv, dass plötzlich etwas anders ist als sonst. Das ist ein wichtiges, nicht zu ignorierendes Warnsig-

nal, und jeder kann lernen, sein Boot, die Crew und die Umwelt aufmerksam zu beobachten.

Zudem macht es Spaß, sein eigenes Boot immer besser kennenzulernen und aus eigenen Erfahrungen stetig mehr dazuzulernen. Kaum jemand beginnt seine Fahrtsegler-Karriere gleichzeitig als Mechaniker, Elektriker, Navigator, Dolmetscher, Psychologe und Philosoph. Von welcher Seite aus das Fahrtsegeln angegangen wird, ist von sekundärer Bedeutung. Das Wichtigste ist, offene Sinne und die Freude, immer mehr vom eigenen Boot zu lernen, nicht zu verlieren.

Wie oft etwas gecheckt wird, muss jeder Skipper selbst entscheiden und verantworten. Kommerzielle Charterschiffe mit Skipper unterliegen hier einem klaren Regelwerk, während Freizeitkapitäne so gewissenhaft und gründlich vorgehen können, wie sie es selbst für relevant erachten. Das bedeutet Freiheit und Verantwortung zugleich.

Ein guter Start ist, sich sein Boot bereits im Hafen anzusehen: Vor dem Ablegen sollte der Skipper sein Boot rundherum vom Steg aus betrachten, von der Mastspitze über die Salinge

## Vor dem Ablegen

bis zum Deck, vom Bug bis zum Heck des Schiffes. Durch diese Routine kann dem Skipper so manches frühzeitig auffallen. Erscheint alles noch so, wie man es verlassen hat? Blitzte dort nicht eben ein Teil des Riggs in der Sonne? Das könnte ein Hinweis dafür sein, dass ein Draht aus einem

Kardeel des Seils gebrochen ist und nun in der Sonne glitzert. Solche kleinen Entdeckungen sind gar nicht so selten, wie man zunächst glauben könnte, denn das Gehirn registriert durch den regelmäßigen Vergleich die kleinsten, aber oftmals sehr bedeutungsvollen Veränderungen.

## DER MOTOR

### Was muss ich vom Dieselmotor wissen?

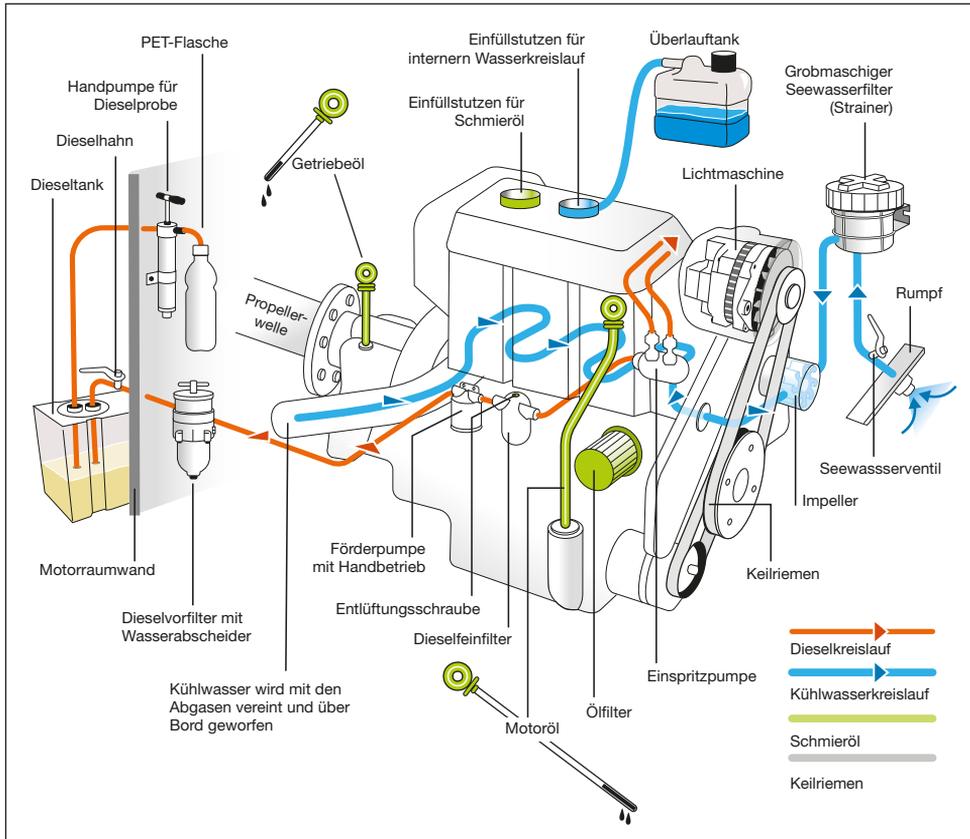
Früher sagte man Motoren nach, sie könnten erspüren, ob sie in einem Segelboot oder einem Motorboot eingebaut seien. Als Hilfsmotor nur gelegentlich im Einsatz zu sein, ist ein undankbarer Job für einen Motor. So waren Motoren auf Segelbooten oft launisch und unzuverlässig, im Gegensatz zu ihren Kollegen auf den Motorbooten. Dieselmotoren auf Segelyachten wurden dementsprechend oft ungeliebt vernachlässigt und als schwer, stinkend, laut und unzuverlässig gescholten. Der Grund dafür: schlechte Wartung.

Moderne Dieselmotoren sind inzwischen – bei guter Pflege – so zuverlässig, dass die Royal Yachting Association (RYA) schon längst entschieden hat, ein Mensch-über-Bord-Manöver (MOB) standardmä-

ßig nur noch unter Motor zu lehren. Statt MOB unter Segeln wird nun Motorpflege gelehrt, denn Motoren sind auch auf Segelbooten sehr wichtig und sollten immer einsatzbereit sein.

Der maritime Dieselmotor ist insgesamt eine simple Konstruktion. Ganz bescheiden benötigt der Motor nämlich lediglich sauberen Diesel und Luft zum Laufen. Zudem möchte er mit Wasser gekühlt und die Kolben mit Öl geschmiert werden. Das ist im Wesentlichen schon alles.

Für den Freizeitkapitän gibt es nicht viel, was er über den Dieselmotor unbedingt wissen sollte. Nur einige wenige Dinge, die dafür allerdings von großer Bedeutung sind, sollten regelmäßig kontrolliert werden. Der Rest kann einem professionellen Dieselmechaniker überlassen werden, der alle paar Jahre nicht nur die Win-



**Die für den Fahrtensegler zu verstehenden Teile des Dieselmotors**

1. **Dieselskreislauf (rot):** Der Diesel gelangt vom Tank in den Motor, wird verbrannt und geht als Abgas mitsamt dem Kühlwasser über Bord.
2. **Schmierölkreislauf (grün):** Reibung und Abnutzung werden verhindert. Achtung: Es gibt gleich zwei separate Schmierölkreisläufe: einen für den Motor und einen für das Getriebe.
3. **Kühlwasserkreislauf (blau):** Seine Aufgabe ist, den Motor mitsamt innerem Kühlkreislauf mit Meerwasser kühl zu halten.
4. **Riemenantrieb (grau):** Ist für den gleichzeitigen Antrieb von Lichtmaschine, Wasserpumpe etc. zuständig.

terinspektion macht, sondern auch die etwas komplizierteren Teile des Motors kontrollieren, warten und

gegebenenfalls austauschen sollte. Ein so gut gepflegter Motor wird Jahrzehnte lang zuverlässig laufen.

### TIPP

Für den eigenen Ölwechsel: Beim Herausschrauben des Ölfilters läuft gern eine Restmenge an Öl aus dem Filter und aus dem Motor. Wer eine Schüssel oder einen alten großen Joghurteimer mitsamt Babywindel unter den zu wechselnden Filter stellt, kann das tropfende Altöl von der Windel aufsaugen lassen und so ohne Geschmiere leicht entsorgen.

### Was muss ich beim Kühlwasserkreislauf beachten?

Bei modernen Motoren gibt es zwei Kühlkreisläufe: einen mit Salzwasser und einen internen mit Süßwasser. Dabei kühlt das Salzwasser das Süßwasser im Wärmetauscher.

Salzwasser wird aus dem Meer gepumpt, durch den Wärmetauscher zum Aufnehmen der Motorhitze geleitet und schließlich mitsamt den Abgasen aus dem Auspuff wieder über Bord geworfen. Der innere Wasserkreislauf wird mit Zusatzstoffen versehen und ist gefärbt. Er wird im Wärmetauscher vom Meerwasser gekühlt, ohne dabei mit Salzwasser in Berührung zu kommen, wodurch der Motor nicht rostet. Bis auf die regelmäßige Kontrolle des Niveaustandes kann man seine weitere Wartung getrost dem Dieselmechaniker überlassen.

Wichtig ist hingegen, den äußeren Salzwasserkreislauf im Blick zu haben: Über ein Seeventil gelangt das Salzwasser zum Kühlen des Motors ins Boot. Von dort fließt es in den Strainer, ein grobmaschiges Sieb, um größere Partikel, Tang und manchmal auch kleine Muscheln einzufangen. Der Strainer ist oft – dank eines transparenten Deckels – von oben durchsichtig und kann dadurch von außen visuell kontrolliert werden. Wenn der Filter verunreinigt ist, sollte er geöffnet und gereinigt werden, was simpel ist. Zum Schluss sollte der Deckel fest zuge dreht werden, damit er luftdicht abschließt und der Motor keine Luft saugt.

### TIPP

Bei längerem Nichtgebrauch des Motors (z. B. im Winterlager) kann man den Strainer mithilfe einer Gießkanne oder eines Wasserschlauchs bei laufendem Motor mit Frischwasser nachspülen, um so den Kühlkreislauf vor dem Winterlager mit Süßwasser, eventuell zusätzlich noch mit Anti-Korrosion und Anti-Frost versetzt, durchzuspülen. Das Salz im Meerwasser ist nämlich für das Rosten verantwortlich, und die Süßwasserspülung kann auch im Hafen durchgeführt werden, sollte der Motor längere Zeit nicht unter Benutzung stehen.

## ABLEGEN

### Wie geht man beim Ablegen vor?

Vor dem Motorstart sollte man das Manöver mit der Crew durchsprechen und gemeinsam die wichtigsten Punkte wie Wind, Strom, Propeller und Ruder durchgehen. Am Ende wird die Reihenfolge der zu entfernenden Leinen besprochen, wobei der laufende Propeller unterstützend einbezogen werden kann. Das heißt z. B.: Motor starten, Gang einlegen, sämtliche Taue entfernen außer der gegen den Propeller wirkenden Spring, die schließlich als Letztes gelöst wird.

Wenn nach dem Manöver alle Erwartungen eingetroffen sind, wird die gesamte Crew eine Bestätigung fühlen, dass sie alles unter Kontrolle

hatte. Wenn irgendwelche Überraschungen festgestellt wurden, kann dies in aller Ruhe nach dem Manöver als Nachbesprechung durchgegangen werden. Durch den Einbezug der gesamten Besatzung kann nicht nur die Person am Ruder Erfahrung sammeln, sondern alle können als Zuschauer das Manöver kritisch beobachten und davon lernen.

### Wie wird abgelegt?

Auch beim Ablegen gilt: Bei Strömung oder Wind wird das Ablegemanöver gegen die Strömung oder – wenn es keine Strömung gibt – gegen den Wind durchgeführt. Die Strömung kann beim Ablegen sogar sehr hilfreich

#### Checkliste Motorstart

1. Seeventil offen
2. Keine Leinen im Wasser
3. Motor starten
4. Kühlwasser plätschert hörbar aus dem Auspuff
5. Motorinstrumente zeigen adäquaten Öldruck an
6. Batterie wird geladen (ca. 14 V auf der Anzeige)
7. Motor vibriert und hört sich gut an
8. Propeller läuft frei (wenn er lange nicht benutzt wurde: kurz in den Vorwärts- bzw. Rückwärtsgang zum Testen)
9. Wenn vorhanden: Bugstrahler funktioniert (wenn er lange nicht benutzt wurde: kurz auf Backbord und Steuerbord drücken zum Testen)

## Der Törn

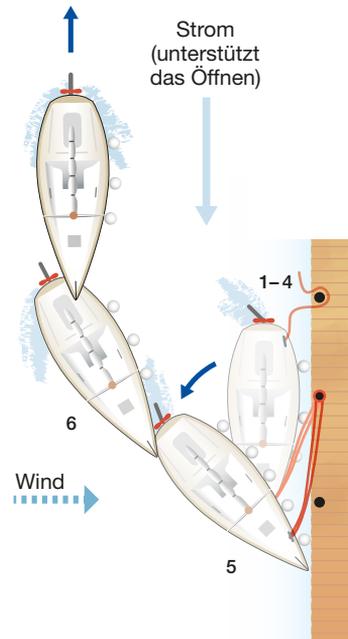
### In Vorspring eindampfen, wenn:

- Keine Strömung
- Strömung von achtern
- Wind drückt das Schiff an die Pier

1. Vorspring legen
2. Vorwärtsgang einlegen
3. Überflüssige Leinen entfernen
4. Brustleine achtern lösen
5. Ruder so legen, als ob in die Pier eingedampft werden soll
6. Bei genügend Winkel zur Pier:  
Deutliches Rückwärtsfahren und gleichzeitig die Spring am Bug rasch einholen

### Tipps:

- Die Spring von der Bugklampe so weit wie möglich nach achtern an Land auf Slip legen
- Große(n) Fender am Bug anbringen
- Nicht zu lange mit dem Rückwärtsfahren warten, sonst ist das Boot durch die Strömung 180° gedreht

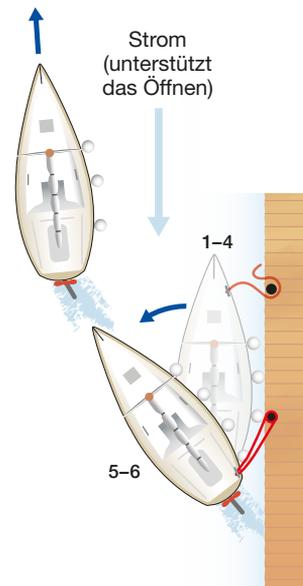


### In Achterspring eindampfen, wenn:

- Strömung oder starker Wind von vorn

1. Achterspring legen
2. Rückwärtsgang einlegen
3. Überflüssige Leinen entfernen
4. Brustleine am Bug lösen
5. (Ruder spielt rückwärts keine Rolle)
6. Bei genügend Winkel zur Pier:  
Vorwärts herausfahren, gleichzeitig die Spring am Heck rasch einholen

Große(n) Fender achtern nicht vergessen!



sein. Richtig ausgenutzt, hilft sie, das Heck oder den Bug so weit zu drehen, dass man in einem bequemen Winkel von der Pier entweder vorwärts oder rückwärts herausfahren kann.

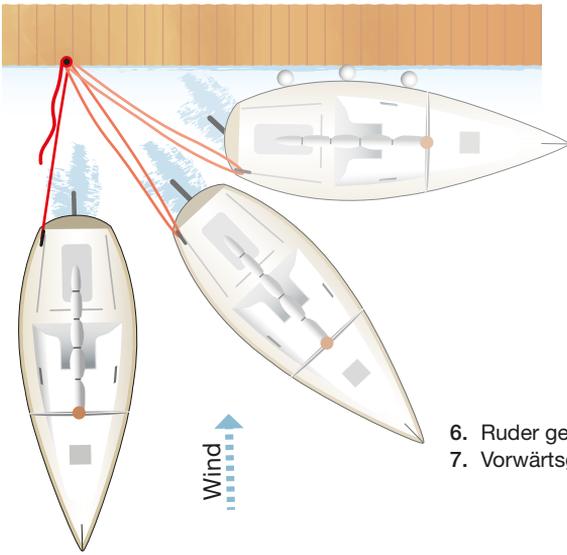
Das Eindampfen in die Vorspring ist die kraftvollste Methode. Hierzu wird die Vorspring von der Bugklampe am Schiff zu einem Poller so weit wie möglich nach achtern an Land auf Slip gelegt. Im Vorwärtsgang entsteht nun die volle Schubkraft des Motors, das Ruderblatt hat

volle Wirkung (es wird vom Propeller mit Wasser angestrahlt) und der Abstand (Hebel) zwischen der Bugklampe und dem Propeller ist groß. Diese Methode wird bei Strömung von achtern sowie in strömungslosen Situationen gewählt oder auch, wenn ein auflandiger Wind das Schiff seitlich gegen den Steg drückt.

Nur wenn Strömung oder starker Wind von vorn kommt, wird das Schiff genau umgekehrt im Rückwärtsgang in die Achterspring eingee-

**»Spronging off«**

1. Langes Tau auf Slip so weit wie möglich nach achtern
2. Das Tau am Boot an der Achterklampe gegenüber dem Steg befestigen



3. Ruder so stellen, als ob in die Pier eingedampft werden soll
4. Vorwärtsgang einlegen und nicht mehr auskuppeln
5. Evtl. vorsichtig etwas mehr Gas geben
6. Ruder gerade stellen
7. Vorwärtsgang weiter eingelegt lassen
8. Tau loslassen und herausfahren

# REGISTER

1-10-1-Regel: 305  
7/8-Takelung: 37, 257

## A

Abdrift: 200, 204  
Ablegen: 231  
Ablenkung: 194  
Abschleppen: 313/314  
Abweichung: 193/194  
Achterleine: 213  
Achterspring: 212  
Advektionsnebel: 150, 290  
AIS: 265  
Almanach: 159  
Am Wind: 241  
Amwindkurs: 241  
Anker: 316  
Ankerball: 323  
Ankerboden: 318  
Ankerboje: 321  
Ankergeschirr: 316  
Ankergrund: 318, 321  
Ankerkette: 320  
Ankermanöver: 319/320  
Ankern: 316  
Ankerwinde: 317, 323  
Anlegen: 210  
Antizyklon: 140  
ARPA: 299  
Atlantische Küste: 139  
Ausweichmanöver: 298  
Autopilot: 127

## B

Badeleiter: 48, 310  
Barograf: 142/143, 145  
Baumniederholer: 239, 246, 247,  
255, 258, 259  
Beidrehen: 302  
Bekleidung: 118  
Benzin: 86  
Bezugsort: 168  
Bilge: 45, 92, 116  
Blink: 282, 286-288  
Blitz: 285-288  
Blitzeinschlag: 83  
Boje: 24, 210-212, 225  
Bootsbau: 54  
Bora: 136/137  
Bordelektronik: 56  
Brand: 86-90  
Brandbekämpfung: 90  
Brandgefahr: 86  
Brandschutz: 86  
Brustleine: 212-215  
Buganker: 25, 225, 317  
Bugstrahler: 220-222  
Bullenstander: 249

## C

CE-Markierung: 46  
Chamsin: 136/137  
Checkliste: 93, 117, 231  
Cockpit: 43/44  
Corioliseffekt: 133, 139  
Course to Steer (CTS): 187

## Register

### D

Deckpeilung: 197-199, 274, 286  
Deviation: 194  
Deviationstabelle: 195-197  
Diesel: 102-105  
Dieselmotor: 100  
Dingi: 311, 314, 324

### E

Ebbe: 179  
ECDIS: 157  
Echolot: 169, 269  
Elektronische Seekarte: 157/158  
EPIRB: 79  
Ersatzteile: 107, 111/112  
Estimated Position (EP): 199  
Fahrt durchs Wasser: 163, 275/276,  
301  
Fahrwasser: 234, 279, 286  
Fallwinde: 136/137  
Feuer: 86  
Feuerlöscher: 88-91  
Finnkieler: 32, 56/57, 175, 200, 224,  
303, 324  
Flut: 179  
Fluxgate-Kompass: 195  
Fock: 33  
Formstabilität: 35  
Frontnebel: 151  
Führerschein: 66

### G

Gas: 86, 91  
Gasflasche: 91/92  
Gebrauchtboot: 54  
Genua: 34, 243-245  
Genuatrimm: 243-245  
Geschwindigkeit: 48

Geschwindigkeit über Grund (SOG):  
163  
Gezeiten: 156, 167  
Gezeitenhöhe: 167  
Gezeitenkalender: 159  
Gezeitenrevier: 167, 177, 211, 225  
Gezeitenströme: 179  
Gezeitenströmung: 177  
Gezeitentabelle: 169  
Gezeitentafeln: 181  
GFK: 55, 85, 88  
Gibli: 136/137  
GMDSS: 16  
GPS: 80, 187, 194, 197, 268  
Großsegeltrimm: 246  
Großwetterlage: 16, 131-135  
Grundberührung: 32, 56

### H

Hafenmanöver: 210  
Halber Schlag: 227  
Halbwind: 241, 256  
Halbwindkurs: 241, 256  
Halse: 252  
Handpeilkompass: 196  
Handy: 18, 56, 75-78  
Heckanker: 21, 211, 317  
Highest Astronomic Tide (HAT):  
168  
Hoch am Wind: 36, 236, 241, 243,  
261  
Hochdruckgebiet: 133, 140, 146  
Hochdrucklage: 137/138, 145, 150,  
176  
Hochwasser: 168, 170  
Höhe der Gezeit: 168, 173-177, 318  
Hubschrauberrettung: 312

**I**

Impeller: 109  
 In den Wind schießen: 238  
 Innenausstattung: 38  
 Isobaren: 140, 143-145

**J**

Jolle: 14, 30, 47, 240, 309

**K**

Kaltfront: 141-146  
 Kaltfrontpassage: 141-146  
 Kanal 16: 78/79, 166, 279, 290  
 Keilriemen: 110  
 Kiel: 30-33, 55  
 Kimmkieler: 14, 30  
 Kleidung: 118  
 Knoten: 226-229  
 Kollisionsverhütungsregeln (KVR):  
 273  
 Kompass: 187, 192-198, 268  
 Kompasskurs: 192/193  
 Kopfschlag: 229  
 Kreuzen: 14, 243  
 Kreuzknoten: 227  
 Kreuzpeilung: 268, 282, 285  
 Kühlwasserkreislauf: 108  
 Kursdreieck: 159, 191, 199  
 Kurs durchs Wasser: 199  
 Kurs über Grund: 199  
 Kurzkieler: 55  
 KVR: 273

**L**

Ladung: 46/47  
 Langkieler: 32, 56, 200, 219/220  
 Latten: 36, 241, 259  
 Leefädchen: 243/244

Leegierigkeit: 238  
 Leitfeuer: 284-286  
 Leuchtturm: 284-286  
 Levante: 136/137  
 Logbuch: 93, 268, 272, 291  
 Lowest Astronomic Tide (LAT): 167,  
 176  
 Luftdruck: 142, 175/176, 268  
 Luvfädchen: 243/244  
 Luvgerigkeit: 238, 253, 255

**M**

Magnetkompass: 193  
 Medikamente: 117, 123  
 Meltemi: 136/137  
 Mensch über Bord (MOB): 81, 117,  
 301  
 Mistral: 136/137  
 Missweisung: 194, 196  
 Mittelcockpit: 44  
 Mittelmeer: 84, 135  
 Mittelmeerwinde: 136  
 MMSI-Nummer: 78, 266  
 MOB: 81, 117, 301  
 Motor: 100  
 Motorschaden: 255, 314  
 Motorsegeln: 260  
 Muringleine (Mooring): 211, 215,  
 224/225

**N**

Nachtfahrt: 127, 282  
 Nachtnavigation: 288  
 Nachtsegeln: 282  
 Nasszelle: 39  
 Navigation: 156, 262  
 Navigationsplan: 156  
 NAVTEX: 155, 167

## Register

Nebel: 151, 292  
Niedrigwasser: 168, 170, 173  
Nipptide: 169  
Nordsee: 16, 21, 140  
Notausrüstung: 69  
Notfallmanöver: 315  
Notruf: 78  
Notsender: 75

### O

Öl: 106/107  
Ölfilter: 107, 111  
Ölwechsel: 106/107  
Ölzeug: 119/120  
Ostsee: 16, 18, 20, 140

### P

Palstek: 215, 226  
Pantry: 38, 88, 90/91  
Partialrigg: 37  
Passageplan: 159, 206  
Patenthalse: 248/249  
Personal Location Beacon (PLB): 80  
Pilotageplan: 206  
PLB: 80  
Plotter: 157, 159, 167, 182, 188,  
262, 264/265, 267, 270, 289  
Poniente: 136/137  
Portugiesischer Passat: 139  
Portland Plotter: 159, 191, 193  
Propwalk: 218  
Pyrotechnik: 75/76  
Pyroschein: 75

### Q

Q-Wende: 253

### R

Radar: 292  
Radarreflektor: 116, 295  
Radeffekt: 217/218  
Rasterkarten: 262  
Raumschots: 37, 125, 256  
Raumschotskurs: 241  
Raumwind: 241  
Raumwindkurs: 241  
Reffen: 256  
Reffleine: 36, 258  
Reffsystem: 35, 258  
Refit: 59  
Rettungsinsel: 72  
Rettungsweste: 71  
Revier: 14  
Revierführer: 159  
Richtfeuer: 198/199, 286  
Rigg: 37  
Rollgroßsegel: 36, 237, 239, 259  
Rollreffanlage: 36, 259  
Römisch-katholisch anlegen: 211,  
224  
Ruckdämpfer: 214  
Rumpf : 30-32  
Rumpfdurchlässe: 60  
Rumpfgeschwindigkeit: 48/49  
Rückwärtsgang: 217/218  
Rundtörn: 227

### S

Saildrive: 217/218  
Satellitenkompass: 198  
Schären: 20, 207, 211, 264, 270,  
273, 317  
Schmetterlingssegeln: 250  
Schmierölkreislauf: 106  
Schwimmweste: 71

Scirocco: 136/137  
 Secondary Port: 171  
 Seebrise: 138  
 Seekarte: 157/158  
 Seekartennull (SKN): 167, 176  
 Seekrankheit: 121  
 Seemannschaft: 67  
 Seeventil: 60, 88, 116  
 Segeltrimm: 240  
 Sicherheitsausrüstung: 63, 68  
 Sichtweite: 152  
 Signalarakete: 75  
 Slack Water: 179/180, 182  
 SOLAS: 71  
 Spinnakerbaum (Spibaum): 250  
 Sportbootkarten: 158  
 Sportbootführerschein: 66  
 Spray-Cap: 71  
 Sprayhood: 118  
 Springtide: 169  
 Spronging Off: 233/234  
 Standard Port: 168  
 Stauwasser: 179/180, 182  
 Strahlungsnebel: 150, 290  
 Strömung: 163, 177  
 Strömungsdreieck: 190  
 Strömungsgeschwindigkeit: 184  
 Synoptische Wetterkarte: 130

## T

Telltales: 243  
 Tide: 156, 167  
 Tidenhub: 167, 170  
 Tief: 131  
 Tiefdruckgebiet: 131  
 Tiefgang: 32, 56  
 Toppnant: 251  
 Topptakelung: 37, 258

Toppzeichen: 235  
 Traveller: 246  
 Trippleine: 321  
 TSS (Traffic Separation Schemes):  
     200  
 Twist: 244, 246/247

## U

Übelkeit: 121  
 Über Bord gehen: 304  
 UKW: 75, 77, 166

## V

Variation: 194  
 Vektorkarten: 158, 262  
 Verkehrstrennungsgebiet: 200  
 Vertäuung: 212  
 Vorfahrt: 202  
 Vorfilter: 102, 105, 111  
 Vorsprung: 212  
 Vor dem Wind: 238, 241, 249/250  
 Vorwindkurs: 249/250

## W

Wacheinteilung: 127, 283  
 Wachen: 127  
 Warmfront: 141/142  
 Warmfrontpassage: 141/142, 151  
 Wartung: 68, 70, 93  
 Wartungslogbuch: 93  
 Wassertank: 114  
 Webleinstek: 227  
 Wellenhöhe: 147  
 Wellenlänge: 147/148  
 Wellenperiode: 147/148  
 Wellenrichtung: 147/148  
 Wende: 241  
 Wetter: 130

## Register

Wetter-App: 130, 153

Wetterkarte: 130

Wolken: 142

## Z

Zyklon: 140

Von Leon Schulz sind im Delius Klasing Verlag  
folgende Titel erschienen:

*Sabbatical auf See*

*Zu zweit an Bord* (mit Gaby Theile)

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

1. Auflage

ISBN 978-3-667-12224-7

© Delius Klasing & CO. KG, Bielefeld

Lektorat: Johanna Schwarz

Coverfoto: MALÖ/P. Szarner

Backcoverfoto: Leon Schulz

Einbandgestaltung: Felix Kempf, [www.fx68.de](http://www.fx68.de)

Zeichnungen: Inch3, Bielefeld; außer:

S. 31: Hallberg Rassy

S. 130: Mit freundlicher Genehmigung des Met Office UK; © British Crown copyright,  
Met Office (Wir bitten um besondere Beachtung der folgenden Links:

<http://www.metoffice.gov.uk/about-us/legal/tandc#Use-of-Crown-Copyright>;

<http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/>)

S. 169, 171, 185: Reeds Almanach (Die Bilder und Tabellen wurden aus dem Reeds

Nautical Almanac 2019 mit der Erlaubnis der Bloomsbury Group Agency entnommen.

Dieses Produkt enthält UKHO Tidendaten, die von der UKHO durch ein Commercial  
Licence Agreement lizenziert wurden und durch das Crown Copyright geschützt sind. /

Images reproduced from Reeds Nautical Almanac 2019 with permission from Bloomsbury  
Group Agency. This product includes UKHO Tidal data which is licenced by the UKHO  
under a commercial licence agreement and protected by Crown Copyright.)

S. 299: YACHT/N. Campe

Layout: Axel Gerber

Gesamtherstellung: Print Consult, München

Printed in Hungary 2021

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder  
komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z.B. manuell  
oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandauf-  
zeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de), [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)