



Das virtuelle Bild mit dem realen Küstenverlauf abgleichen – daran muss man sich wieder gewöhnen





# WIE WAR DAS NOCH GLEICH?

*Navigation, Segelmanöver, **BOOTSHANDLING** – die eine oder andere **FERTIGKEIT** rostet den Winter über ein. Und auf den ersten Törns des Jahres ist auch nicht alles **WISSEN** sofort wieder parat. Segelausbilder Leon Schulz sagt, worauf es ankommt, um unbeschwert in die **SAISON STARTEN** zu können*

**N**icht selten mischt sich in die Vorfreude auf den ersten Törn nach der Winterpause eine gewisse Unsicherheit: Ob alles noch funktioniert und das Boot genauso zuverlässig segelt wie in der zurückliegenden Saison? Die Antwort hängt nur ein Stück weit vom Pflegezustand der Yacht oder deren technischer Ausstattung ab. Der andere, weit wichtigere Part kommt dem Skipper und dessen Crew zu. Denn nicht nur der Rumpf will auf Hochglanz poliert, das Rigg gecheckt, der Motor gewartet sein. Jeder Segler sollte sich im Klaren darüber sein, dass dem eigenen Können und Knowhow nach der langen segelfreien Zeit eine Auffrischung gleichfalls gut tut.

Was man sich im Einzelnen wieder bewusst in Erinnerung rufen oder auch ganz handfest trainieren sollte, kann individuell höchst unterschiedlich sein. Während der eine noch einmal nachschlägt, wie sich aus dem Kartenkurs der Kompasskurs berechnet, hat ein anderer vielleicht nicht mehr parat, wie sich im Kartenplotter die Wegepunk-

te eingeben lassen. Ein Dritter hingegen benötigt erst einige Anläufe, bis Palstek und Kreuzknoten wieder auf Antrieb gelingen, und der Nächste sieht dem ersten Anlege- manöver nervös entgegen. Wie war das noch gleich mit dem Radeffekt und dem Eindampfen in die Spring?

Während hierzulande viele Segler getreu dem Motto „Wird schon irgendwie gehen“ die Leinen zum ersten Schlag lösen, machen britische Segler aus ihrer Unsicherheit, die sich Jahr für Jahr zu Saisonbeginn aufs Neue einstellt, keinen Hehl. Mehr noch, ihr Seglerverband, die Royal Yachting Association, hat eigens spezielle kleine Nachschlagewerke verfasst, die „Course Notes“. Das sind kompakte Broschüren mit vielen anschaulichen Skizzen und knappen Erklärtexten zu allen wichtigen Themen rund um Boot, Manöver und Navigation. Ihr Zweck: angestaubtes Wissen und Können rasch wieder ins Gedächtnis rufen.

Und das abgestuft je nach seglerischem Niveau und Anspruch. So gibt es „Course Notes“ mit den nötigsten Grundlagen für Mitsiegler genauso wie für Küsten- oder Hochsee-

skipper. Der Delius Klasing Verlag hat bislang eines dieser Bücher übersetzt („Competent Crew Skills“, erschienen unter dem deutschen Titel „Neu an Bord?“, 16,90 Euro). Entgegen dem deutschen Titel ist das Buch keinesfalls nur für Anfänger, sondern insbesondere auch als Erinnerungsstütze für Mitsiegler gedacht.

Nachfolgend die sieben wichtigsten Punkte, mit denen sich jeder jetzt noch einmal auseinandersetzen sollte – damit einer von Beginn an unbeschwert Segelsaison nichts im Wege steht.

## 1. WAHRSCHAU!

Elektronische Navigation ist kein virtuelles Computerspiel. Vielmehr müssen die Informationen wie Position, Kurs, Seezeichen, Küstenverlauf, Tiefenlinien oder auch andere Schiffe, die sich allesamt an modernen GPS-Kartenplottern ablesen lassen, mit der wahrhaftig existierenden Umwelt in Einklang gebracht werden. Genau das aber wird vor allem anfangs mitunter vernachlässigt.

Kein Wunder, schließlich muss man sich ja auch erst wieder in die Bedienung des →





Achtung, zu Saisonbeginn hat längst nicht gleich jeder die Ausweichregeln wieder drauf

Gerätes mit all seinen teilweise verwirrenden Untermenüs reinfummeln. Und so kümmert sich mancher Skipper zu sehr um die Elektronik – und vergisst dabei seine Umgebung.

Über den Bildschirm gebeugt, versucht man sich an die über den Winter in Vergessenheit geratenen Einstellungen zu erinnern, konzentriert sich nur noch auf die digitalen Abbildungen, statt einfach mal rundum zu schauen. Abstände werden infolge der fast stufenlosen Wahl des Maßstabs im Plotter falsch eingeschätzt, Schiffe ohne AIS ignoriert, Fischerbojen glatt übersehen. In Untermenüs verstrickt, wird die Kartendarstellung womöglich kurzzeitig ganz am Gerät ausgeblendet. Regel 5 der Kollisionsverhütungsregeln indes ist deutlich: „Jedes Fahrzeug muss jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel [...] gehörigen Ausguck halten [...]“

Auch vom Segeln selbst ist mancher abgelenkt – besonders, wenn es an sonnigen Frühlingstagen auf Törn geht. Die Manöver laufen dann vielleicht noch nicht ganz so routiniert und glatt, wie vom Ende der letzten Saison gewohnt. Und der Trimm ist auch

noch alles andere als perfekt. Da wird dann nahezu ohne Unterlass an Schoten und Fallen gezupft, der Blick wandert hundertfach nach oben und heftet sich unentwegt an die Windfäden, die partout nicht so ausweichen wollen, wie sie sollen.

Auch in diesem Fall unterbleibt der sonst längst in Fleisch und Blut übergegangene Rundumblick. Und damit sind wirklich 360 Grad gemeint, also inklusive des Blicks nach achtern sowie unterm Vorsegel hindurch nach Lee voraus. Da schreckt mancher erst durch ein lautes „Raum!“ oder fünf laute

Hupsignale auf – wenn er Glück hat. Im schlimmsten Fall ist die Yacht zwischenzeitlich unbemerkt aus dem Fahrwasser geraten und läuft auf. Oder sie kollidiert mit einem anderen Boot, dessen Crew nicht minder mit der Elektronik oder der Einstellung der Segel beschäftigt ist.

## 2. WEGERECHT

Dass Motorschiffe Segelbooten ausweichen müssen, vergisst man in der Regel eher nicht, da mag der Winter so lang sein, wie er will. Desgleichen, dass Segler allen Schiffen auszuweichen haben, die in ihrer Manövrierfähigkeit beeinträchtigt sind. Die entsprechenden Zeichen und Lichter bei Tag und Nacht sollten sitzen. Im Zweifel hilft auch in diesem Fall das ein oder andere griffbereit im Cockpit liegende Büchlein als Gedächtnisstütze.

Was Segler hingegen aus dem Stegreif parat haben müssen, sind die Kollisionsverhütungsregeln, sobald sich ein zweites Segelboot auf Kollisionskurs nähert! Um sie sich schnell wieder anzueignen, gibt es Lernkarten. Auf ihnen sind auf der Vorderseite unterschiedliche Vorfahrtssituationen darge-

# DER PLOTTER KANN ARG VOM GESCHEHEN RINGS UMHHER ABLENKEN



stellt und auf der Rückseite die passenden Antworten notiert. Perfekt für den Nachttisch, als Spiel mit der ganzen Crew oder für den Arbeitsweg mit Bus oder Bahn.

Sollte sich auf dem Wasser dennoch eine Situation als unklar erweisen, hilft meist schnell und unkompliziert eine Anfrage beim anderen via UKW-Kanal 16.

### 3. ORIENTIERUNG

Es dauert immer ein wenig, bis im Frühling der innere Kompass wieder auf Nord ausgerichtet ist. Damit ist gemeint, Winkel richtig einschätzen und die Seekarte, sei sie auf Papier oder elektronisch, auf die Wirklichkeit übertragen zu können.

Vor allem, wer auf Südkurs segelt, kann anfangs aufgrund der für gewöhnlich ja mit Norden nach oben zeigenden Karte („North up“) Schwierigkeiten haben, Backbord und Steuerbord auf Antrieb richtig zuzuordnen. Die Karte umzudrehen („Head up“) führt zu einem anderen Problem: Wird dabei beispielsweise nach Backbord abgedreht, ist ein Umdenken im Kopf nötig, zeigt der Bug doch danach gen Osten und nicht wie gewohnt nach Westen.

Apropos Abdrehen: Auch Winkel richtig abzuschätzen, um eine entsprechende Kursänderung vorzunehmen, fällt zu Beginn der Saison naturgemäß schwerer als nach einigen Wochen Segelpraxis. Außer auf den Plotter ist hierbei der Blick auf den Hauptkompass äußerst hilfreich. Der sollte daher mit einer Vollrose versehen und an der Steuersäule von oben gut sichtbar sein.

### 4. SEEZEICHEN

Plötzlich liegt eine rote Tonne vor dem Bug. Wie war das doch noch schnell, rechts oder links herum? Im Stress und unter Entscheidungsdruck nimmt man die Tonne womöglich auf der falschen Seite, nur weil die Fahrtrichtung der Fahrinne nicht präsent war. Nicht immer hat man dann das Glück, in tiefem Wasser zu bleiben, sollte man sich falsch entschieden haben.

Ergo: Ob Plotter oder Papierkarte, es gilt, die Seezeichen deuten zu können. Segler sollten die Symbole von Bojen, Warnungen, Leuchtfuern sowie die Farben der Tiefenbeziehungsweise Trockenfalllinien kennen – die von Karte zu Karte unterschiedlich sein können und beim Plotter sogar einstellbar, das heißt veränderbar sind. Hat man das Aussehen der Kardinaltonnen im Frühling



#### KARTENARBEIT

Wer sich nicht erst während des Tornis mit den Gegebenheiten entlang der Route beschäftigt, ist viel entspannter unterwegs



#### HANDWERK

Der Umgang mit Zirkel und Kursdreieck oder etwa auch die Handhabung der Peilscheibe will zu Beginn aufgefrischt sein



#### NACHT UND NEBEL

Im Frühjahr sind die Tage noch kurz, und manches Mal zieht Dunst auf. Dann heißt es, sich anderweitig orientieren zu können



#### PRAXIS

In strömenden Gewässern sind Segler mit ganz speziellen Anforderungen konfrontiert. Die Gezeitennavigation muss hier sitzen

kurz wiederholt, lässt es sich leicht merken, an welcher Seite man sie umfahren sollte: eine Nordtonne nördlich, eine Osttonne östlich und so weiter. Ein Blick auf den Hauptkompass an der Steuersäule zeigt klar die Seite an, an der sie zu passieren sind.

Bei roten und grünen Tonnen der Fahrinne gilt: Fährt man in Richtung des Pfeils auf der Seekarte, sind sie so zu nehmen, wie die Laternen am Schiff angebracht sind – grün gleich Steuerbord, rot gleich Backbord. Um nicht zu vergessen, ob man gerade mit oder gegen die Fahrinnen-Richtung segelt, kann man sich im Cockpit ein Zeichen machen. Zum Beispiel einen Pfeil aus Tape an die Steuersäule kleben. Dann aber nicht vergessen, ihn umzudrehen, falls dies bei einem Wechsel der Fahrinne oder der eigenen Richtung erforderlich wird.

Wahrschau auch bei Fahrinnen, die nicht schnurgerade verlaufen, sondern einen Bogen schlagen. Immer wieder ist zu beobachten, dass Crews eine Tonne schnibbeln, da sie sie schlicht übersehen und die scheinbar voraus gelegene Tonne als die nächste interpretieren, obwohl es de facto erst die übernächste ist. Das geht dann oft nicht gut aus, denn die Fahrinne wurde ja nicht ohne Grund in einem Bogen ausgelegt. Vermutlich lauert gleich daneben eine Untiefe.

Auch in dieser Situation hilft es, auf den Kompass zu schauen und den Kurs zur nächsten Boje im Kopf abzuschätzen – sowie wachsam Ausguck zu halten, um eine eventuell vom Segel verdeckte in Lee voraus liegende Tonne nicht zu übersehen.

### 5. TÖRNPLANUNG

Wer im Frühling dort wieder zu segeln beginnt, wo er im Herbst aufgehört hat, ist im Vorteil, er ist mit den Gegebenheiten des Hafens und des Reviers vertraut. Und selbst, wenn das eine oder andere Detail in Vergessenheit geraten sein oder sich verändert haben sollte, ist man in der Regel schnell wieder auf dem aktuellen Stand.

Schwieriger wird es, wenn das Schiff an einen Ort zurück ins Wasser gebracht wird, der dem Skipper noch nicht vertraut ist. Etwa, weil man das Winterlager gewechselt hat. Oder weil man als Chartersegler in einem fremden Revier auf Törn gehen möchte. In beiden Fällen ist es ratsam, sich mit den lokalen Besonderheiten zu beschäftigen, bevor der Hafen verlassen wird. Törnplanung lautet das Stichwort. —>



Ob beim Segel- oder Hafenmanöver, die Rollen sollten wieder klar verteilt werden

Zur guten Seemannschaft gehört ja unter anderem, Skizzen und Notizen anzufertigen, in der die wichtigsten Seezeichen, die zu segelnden Kurse, Gefahrenstellen oder auch die von Brücken-, Schleusen- und Hafenmeistern genutzte UKW-Arbeitskanäle festgehalten sind. Die Engländer nennen das einen „Pilotage Plan“ machen.

Seekarten mit dem Finger abzufahren und in Revierhandbüchern oder Hafenführern zu blättern trägt nicht nur dazu bei, sich zu Saisonbeginn schneller in einem Revier wieder zurechtzufinden. Es verleiht einem auch ein größeres Gefühl von Sicherheit und steigert nicht zuletzt die Vorfreude auf einen bevorstehenden Törn.

#### 6. GEZEITENREVIERE

Wer in Gezeitenrevieren segelt, muss vom ersten Törn an die Berechnungen von Strömung und Wasserständen sicher beherrschen. Muss sich hier erst eingewöhnen, läuft man Gefahr, mit seinem Schiff unversehens hoch und trocken zu sitzen. Auch die Gefahr von Zusammenstößen steigt, wird beispielsweise ein starker Ebb- oder Flutstrom von der Crew unterschätzt oder gar nicht wahr-

genommen. Von Törns, die sich aufgrund einer bei der Planung nicht berücksichtigten Gegenströmung unerwartet in die Länge ziehen, ganz zu schweigen.

Solche und andere Fehler lassen sich immer wieder im Frühling in Tiden- oder generell in Strömungsgewässern beobachten. Um sie zu vermeiden, hilft es, sich ganz einfach Stunde für Stunde die für den Törntag berechneten Gezeitenhöhen über Kartennull aufzuschreiben und sich die Notizen dann im Cockpit bereitzulegen. Die entsprechenden Werte werden unterwegs zu den Tiefenangaben der Seekarte hinzugerech-

net, woraus sich unmittelbar die tatsächliche Wassertiefe ergibt.

In diesem Zusammenhang wichtig zu wissen: Kartenplotter geben immer nur die Wassertiefen bei Kartennull an. Das Wissen, wie viel Meter Wasser über Kartennull stehen, kann die Rückfahrt durch ein gerade passiertes Fahrwasser ermöglichen oder – bei ablaufender Tide – eben nicht.

Ferner ist in Gezeitengewässern mit starker Strömung Vorsicht bei der Annäherung an eine Tonne geboten. Der kielwasserähnliche Wellenschwanz der Tonne, der von Ebbe oder Flut in ihrem Stromlee hervorgerufen wird, zeigt an, auf welcher Seite man sie dicht passieren kann; in besagtem Stromlee wird das Schiff von der Tonne fortgedrückt. Anders auf der gegenüberliegenden Seite: Wird die Tonne hier zu nahe genommen, wird das Schiff gnadenlos förmlich von ihr angesaugt.

Das passiert immer wieder, besonders unter Segeln. Steht dann noch der Wind ungünstig, sodass man angesichts einer drohenden Kollision mit der Tonne anluven muss, verliert die Yacht in der Regel automatisch an Fahrt – und wird dann im Zweifel

## DIE PLANUNG IM WINTER STEIGERT DIE VORFREUDE AUF DIE SAISON



erst recht vom Strom auf das Hindernis gedrückt. Ein Zusammenstoß lässt sich in solch einer Situation oft nur mittels eines letzten Notmanövers verhindern.

Auch zum Thema Ebbe und Flut sowie zur Navigation in Strömungsrevieren gibt es neben den schon erwähnten „Course Notes“ deutschsprachige Literatur zum Nachschlagen (u. a. „Segeln in Gezeitengewässern“ von Wilfried Krusekopf, 16,90 Euro).

## 7. NACHTSEGELN

Selbst wer gar nicht vorhat, im Dunkeln zu segeln, sollte zumindest darauf vorbereitet sein. Gerade zu Beginn der Saison – wie auch an deren Ende; aber dann ist man ja längst wieder in Übung –, sind die Tage noch vergleichsweise kurz. Da ist es durchaus wahrscheinlich, dass ein längerer Törn einmal ungeplant erst nach Einbruch der Dämmerung endet. Und sei es nur, weil unterwegs der Wind eingeschlafen ist.

In so einer Lage sollte ein Schiffsführer tunlichst die teils dauerhaft, teil unterbrochen leuchtenden Lichter um sich herum interpretieren können. Hierbei hilft einmal mehr, sich im Vorhinein die Kennungen der entlang der Route zu passierenden Feuer im Pilotage Plan zu notieren. Das macht es leichter, sie später auf See identifizieren und sie zudem von anderen Lichtern sicher unterscheiden zu können.

Die Liste der Aspekte, auf die es besonders am Anfang der Saison zu achten gilt, ließe sich beliebig fortsetzen. Wer sich die genannten Punkte zu Herzen nimmt, ist zwar noch nicht vollständig, aber doch schon sehr gut auf den ersten Törn vorbereitet.

## DER AUTOR



Leon Schulz hat 40 Jahre und 65 000 Seameilen Segelerfahrung im Kielwasser. Er ist RYA Yachtmaster Ocean Instructor und führt auf seiner HR 46 „Regina Laska“

Ausbildungstörns durch. Die finden entlang der europäischen Atlantikküsten statt, von Portugal bis zu den Shetlands und von Irland bis Skandinavien. Auf Malta hält er Theoriekurse ab, darunter auch Refresher-Seminare.

**DOMETIC**  
Mobile living made easy

**COOLES ANGEBOT**

JETZT KLIMAAANLAGE NACHRÜSTEN UND ZUBEHÖR IM WERT VON CA. 600,- € GESCHENKT BEKOMMEN!

### TURBO-KLIMA – ANGENEHM LEISE

Kompaktklimaanlage

**DOMETIC MCS T**

+ **GRATIS** Schallschutzmantel

+ **GRATIS** Smart-Touch-Kabinensteuerung

**Preisvorteil: ca. 600,- €**

Aktionszeitraum: 19.1. bis 30.6.2019

### WOHLFÜHLKLIMA – JETZT NACHRÜSTEN!

Das Wetter bei Ihrem nächsten Törn können Sie nicht beeinflussen. Das Klima in Ihrer Schlafkabine schon – mit einer Turbo-Klimaanlage von Dometic! Die Klimaanlagen der MCS T Serie kühlen oder heizen, entfeuchten gleichzeitig die Luft und halten Insekten fern. Und das dank Schallschutzhaube angenehm leise. Die erhalten Sie beim Kauf einer MCS T gratis dazu. Und eine hochwertige Kabinensteuerung legen wir noch oben drauf.

[dometic.com](http://dometic.com)

