



Etwas über das Segeln und das ganze Drumherum

Etwas über das Segeln...

Eine andere Art,
Segeln zu lernen

RATGEBER
mit 400 Begriffserklärungen

Wolfgang Bendick

Wolfgang
Bendick

Wolfgang Bendick

ETWAS ÜBER DAS
SEGELN UND DAS GANZE
DRUMHERUM

Eine andere Art Segeln zu lernen

Dieses ebook wurde erstellt bei

neobooks.com

Inhaltsverzeichnis

Titel

Etwas über das Segeln und das ganze Drumherum

Zur Entstehung dieses Buches

Zwei Elemente

Über die Entstehung der Seefahrt

Etwas über Boote

Ein Segelboot

Wir bereiten das Boot vor

Los geht's!

Verschiedene Manöver

Fahren mit 2 Segeln

Reffen

Trimmen der Segel

Andere wichtige Manöver

Kentern

Ablegen vom Steg

[Anlegen](#)

[Das Boot versorgen](#)

[Stranden](#)

[Ankern](#)

[Tauwerk](#)

[In fremden Häfen](#)

[Motoren](#)

[Aufs Meer](#)

[Was für ein Boot ist das ideale?](#)

[Begriffserläuterungen:](#)

[Weitere Werke des Autors:](#)

[Impressum neobooks](#)

Etwas über das Segeln und das ganze Drumherum

Wolfgang Bendick

*Etwas über das Segeln
und
das ganze Drumherum*

Eine andere Art,

Segeln zu lernen...

Ratgeber

Für alle, in denen der Anblick des Wassers eine große Sehnsucht erweckt und die noch zögern, das Segeln zu versuchen

Und auch für jene, die es schon etwas können, aber
noch ein paar kleine Tricks dazulernen möchten

Erste Erscheinung Mai 2022

Ein Dankeschön an all jene, die mich motivierten dieses
Büchlein zu schreiben und vor allem an Johan, der mir mit
seinen Erfahrungen half, hier und da etwas zu verbessern.

Zur Entstehung dieses Buches

„Das ist mir zu kompliziert, das kapiere ich nie!“, sagte meine Frau, als ich ihr ein Lehrbuch über das Segeln schenkte. Irgendwie hatte sie recht, kam es mir, als ich anfing es zu lesen. Für einen Segler ist das ja alles klar, aber für einen Anfänger scheint es schwer verständlich. Manches klingt durch die Fachausdrücke wie eine Fremdsprache. Dabei ist Segeln doch so einfach wie Fahrradfahren!

In diesem Buch benutze ich auch die an Land herkömmlichen Begriffe, um mich allen verständlich auszudrücken. Die *Fachausdrücke* und alles *Merkenwertes* sind in *Kursivschrift*, die landläufigen Bezeichnungen in Normalschrift, um den Leser mit den an Bord üblichen Begriffen langsam vertraut zu machen. Außerdem werden die Begriffe in *Kursivschrift* im Anhang nochmals alle erklärt. Gegen Ende des Buches wird der Segellehrling dann von selber wissen, dass *Backbord* die linke Seite (immer in Fahrtrichtung gesehen) eines Bootes ist und nachts durch ein **rotes** Licht gekennzeichnet wird. Logischerweise ist also *Steuerbord* (mit **r** wie **rechts**) rechts und **grün**.

Wer zur See gefahren ist weiß, dass auf einem Schiff jeder Gegenstand einen spezifischen Namen hat. Aber diese Bezeichnungen zu beherrschen, macht noch lange keinen Seemann aus. Wer die Namen der Spieler einer Mannschaft auswendig kennt, ist deshalb noch lange kein guter Fußballer! Wenn wir ein *Tau* oder *Leine* manchmal ein Seil nennen und auch mal links sagen statt *backbord*, trägt das eher zum besseren Verständnis eines Manövers

bei und wir sind deshalb noch lange keine schlechten Skipper!

Ich bin gespannt, wie mein Text ankommen wird. Meine Frau wird es mir beim nächsten Segeltörn zeigen...

An Bord des ‚Albatros‘, im Mai 2022

Eine etwas andere Art, Segeln zu lernen...

Zwei Elemente

Luft und Wasser sind die zwei häufigsten Elemente auf der Erde. Wen von uns, wenn er an einem Ufer stand und auf das Wasser schaute, hat noch nie die Sehnsucht ergriffen, einfach loszufahren, sich von Wind und Wellen treiben zu lassen? Segeln ist die einfachste Weise des Fortbewegens. Segeln ist mit den Elementen spielen, aber auch ihre überlegene Stärke anzuerkennen. Und wenn sich der zukünftige Segler durch die Lektüre dieses Büchleins die wenigen Grundregeln dieses Spieles zu eigen gemacht hat und sie während ein paar Ausfahrten eingeübt hat, wird daraus ein großartiges Zusammenspiel. Eine Symbiose aus Wind, Wasser, dem Boot und seinem Skipper...

Irgendwann hat ein Wissenschaftler dem Wasser die spezifische Dichte 1 zugeordnet. Das heißt, dass jeder Gegenstand der dichter ist als 1 untergeht, jeder weniger dichte aber schwimmt. Der menschliche Körper hat ungefähr die gleiche Dichte wie Wasser und schwimmt dennoch. Zumindest, wenn man schwimmen ‚gelernt‘ hat. Eigentlich ist Schwimmen weniger einer bestimmten Technik zuzuschreiben, sondern nur eine Umschreibung dafür, die Angst unterzugehen abgelegt zu haben und mit dem Element Wasser vertraut geworden zu sein. Segeln lernen ist in ähnlicher Weise ein langsames Vertrautwerden mit den Elementen Wasser und Luft und dem Boot.

Über die Entstehung der Seefahrt

Ein Gegenstand, zum Beispiel ein Baum, der im Wasser schwimmt, legt sich immer quer zum Wind und zu den Wellen. Ist das Wasser in Bewegung, also eine Strömung oder ein Fluss, so trägt es den Baum mit sich. Ist das Wasser aber still, so ist es der Wind, der den Baum langsam vor sich her treibt.

Wahrscheinlich hat ein Kind – jedenfalls sind Kinder diejenigen, welche die ausgefallensten Ideen haben – in ewig weiter Vergangenheit einen Stamm erklettert und hat sich, auf ihm sitzend treiben lassen. Da ein einzelner Stamm die Neigung hat, sich zu drehen und seinen ‚Reiter‘ abzuwerfen, hat man bald zwei oder mehrere Stämme miteinander verbunden, um einen sichereren Untersatz zu haben. So ward das *Floß* ‚erfunden‘. Bald darauf werden die Menschen entdeckt haben, dass man den Untersatz vorwärtsbewegen kann, sei es, indem man ihn schwimmenderweise schiebt, oder, darauf sitzend mit ins Wasser getauchten Händen oder Ästen, die als *Paddel* dienen, in Bewegung setzt.

Und irgendwann haben sie auch bemerkt, dass, wenn man darauf steht, der Wind den Untersatz in Bewegung setzt. Umso mehr Oberfläche man dem Wind darbietet, desto schneller bewegt er sich! Man verflocht Blätter miteinander oder nahm Tierhäute: Das *Segel* war erfunden. Um es besser und mühelos dem *Wind* auszusetzen, befestigte man bald einen dünnen Baumstamm in der Mitte des Floßes, woran man das Segel aufhängte. Und, indem man das Segel an ein Ende des Floßes versetzte, konnte man bewirken, dass sich dieses mit dem *Wind* ausrichtete und dadurch schneller fuhr, da das Wasser ihm so weniger

Widerstand entgegensetzte. Logischerweise bedingte das, am hinteren Ende ein ‚*Steuer*‘ anzubringen, um das Gefährt besser in Windrichtung zu halten und auch zu lenken. Und bald bemerkten die vorsteinzeitlichen Segler, dass sie ihren Untersatz auch schräg zum Wind bewegen konnten, indem sie die Segel, die sie inzwischen, um ihre Fläche zu vergrößern, oben an einem Querholz, der *Rah* befestigt hatten, in einen anderen Winkel zum Wind stellten. Diese Art von Segel von quadratischer Form, vor allem verbreitet im nordeuropäischen Raum, nennt man *Rah-Segel*. Doch erlaubten Flösse es nicht, ‚gegen‘ den Wind zu fahren, da sie zu tief im Wasser lagen und zu schwer waren. Immerhin wurde es damit möglich, gegen den Strom zu fahren, wenn der Wind stark genug war. Das alles geschah noch mit querliegenden, bauchigen Segeln, welche den Wind ‚einfingen‘.

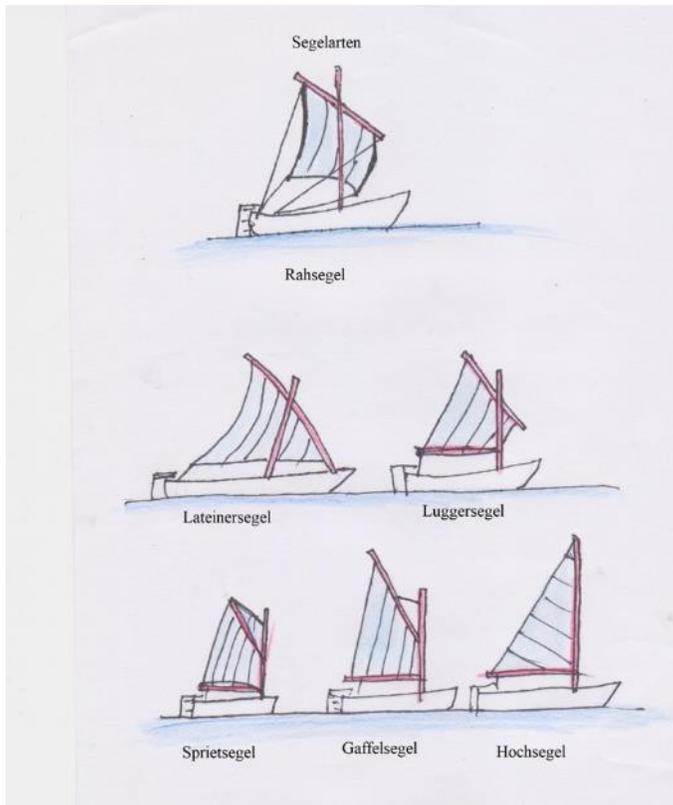
So ward die ‚*Seefahrt*‘ erfunden, wenn auch noch sehr rudimentär, und mit ‚See‘ war noch ein See gemeint.

Die große Wende in der Seefahrt vollzog sich, als jemand einen *ausgehöhlten* Baum benützte. Wahrscheinlich anfangs mit *Auslegern* auf jeder Seite, um ihm mehr *Stabilität* zu geben. Durch das geringere Gewicht und damit auch geringeren *Tiefgang* bot das Gefährt dem Wasser weniger Widerstand, bewegte sich also schneller vorwärts als ein Floss. Zugleich bewirkte der *Ausleger* auf der *windabgewandten* Seite, dass er durch sein Eintauchen ins Wasser dem *seitlichen Abtrieb* des Fahrzeuges Widerstand entgegensetzte.

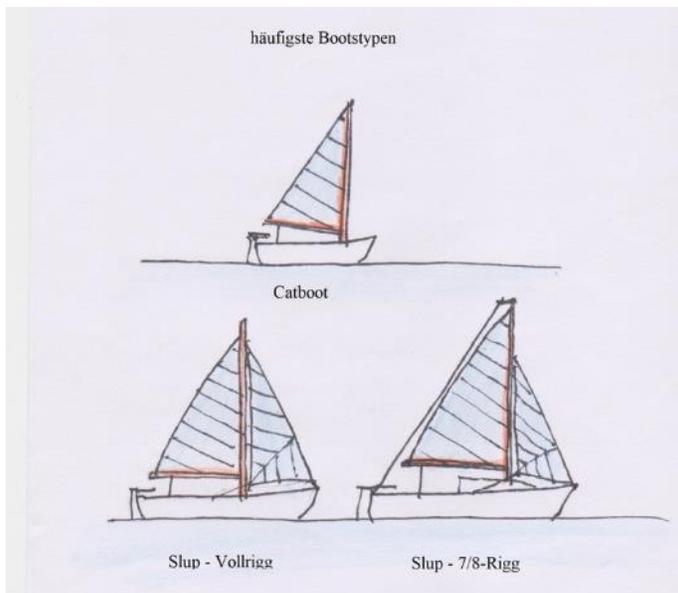
Der *Katamaran*, das Boot mit zwei Schwimmkörpern, war eine logische Weiterentwicklung dieser Erkenntnis. Man darf nicht vergessen, dass die ‚Erfindung‘ der *Seefahrt* sich auf allen Gewässern des Globus vollzog, mit den jeweils vorhandenen Materialien und ortsspezifischen

Erfahrungen. Plötzlich war es also möglich geworden, in beschränkter Weise auch gegen den Wind zu fahren! Um das gegen-den-Wind-Fahren noch zu verbessern, wurden bald andere *Segelformen* ausgedacht, wie das dreieckige *Lateinersegel*, das sich in den arabischen Gewässern und im Mittelmeerraum entwickelt hatte, mit einer in *Mittschiffsrichtung* (Richtung des Rumpfes) verlaufenden *Spiere*, woran das Segel *angeschlagen* (befestigt) war, an Stelle der *querschiffs* aufgehängten *Rahen*. Und auch günstigere *Unterwasserformen* des *Rumpfes* wurden entwickelt, um besser gegen den Wind segeln zu können, und ein *Kiel* oder *Schwerte* wurden angefügt.

Jetzt war das *Segelschiff* ‚erwachsen‘ geworden und konnte die Menschen dahin bringen, wohin sie wollten. Und auch wieder zurück, was bei den unterschiedlichen auf dem Meer vorherrschenden *Windrichtungen* und *Strömungen* mit *Rahseglern* schwierig gewesen war. So ging es während tausenden von Jahren...



Im 19. Jahrhundert wurde durch die *Dampfschifffahrt*, später abgelöst durch die *Motorschifffahrt*, das Segelschiff von den Meeren verdrängt, obwohl Segler bei günstigem Wind die gleiche Geschwindigkeit erreichen können wie von Motoren angetriebene Schiffe. Letztere können aber voll gegen den Wind fahren und benutzen somit die Direkttrouten, was zu einer erheblichen Verkürzung der Wege und damit auch der Fahrtzeiten führte. *Segelschiffe* mussten die verschiedenen den Erdball umgebenden *Windzonen* ausnützen, um zu ihrem Bestimmungshafen zu gelangen. Ein Segelschiff, was nach Südafrika wollte, fuhr also erst mal, die *Passat-Winde* ausnützend nach Südamerika und von dort aus mit den *Westwinden* nach Kapstadt.



Seither ist das *Segelboot* eher zu einem Freizeitgefährt geworden und hat sich glücklicherweise dadurch erheblich weiterentwickeln können. Und so, wie sich die Weltsituation entwickelt, ist es durchaus möglich, dass bald wieder Fracht mit Segelschiffen transportiert werden wird. Segeln, früher ein hartes Handwerk und Männern vorbehalten, entwickelte sich zu einer Sportart, in der Frauen ebenso ihren Platz gefunden haben wie ganze Familien.

Boote, früher nur aus *Holz* gefertigt, können heutzutage aus den unterschiedlichsten Materialien bestehen (Beton, Aluminium, Stahl, Polyester, Gummi, Carbon...) und mit allen vorstellbaren Formen von Segeln getakelt sein. Die quadratischen oder trapezförmigen *Rah-Segel*, unhandlich und auch sehr wenig vorteilhaft beim *am-Wind-Fahren*, dem Fahren ‚gegen‘ den Wind, haben den in Längsrichtung gefahrenen *Schratsegeln*, meist dreieckig geformten

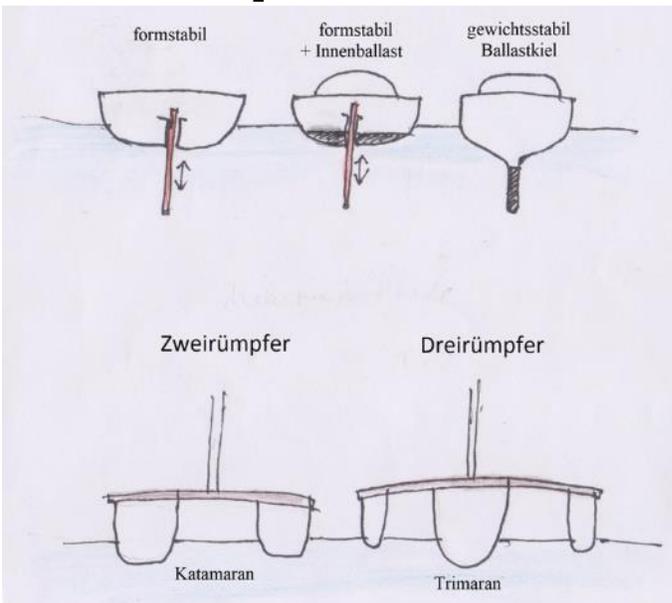
Segeln (*Hochsegel*) Platz gemacht. Diese, heutzutage aus *modernen Fasern* hergestellt, sind leicht, solide und meist von einer einzigen Person zu bedienen. Dazu erlauben seit den sechziger Jahren *Kunststoffe* alle erdenklichen Rumpfformen solide herzustellen. In der *Takelage* löste Aluminium das schwere Holz ab, *Kunstfaser* ersetzte die aus *Naturfasern geschlagenen* Seile, wodurch ein Segelboot jedermann erschwinglich wurde und zugleich weniger Pflege und Sachkenntnis bedurfte.

Etwas über Boote

Segeln ist, sich mit Hilfe des Windes auf einem schwimmenden Untersatz vorwärtsbewegen. Dieser Untersatz kann die verschiedensten Formen haben und die unverständlichsten Bezeichnungen tragen, aber allen gemeinsam ist der Antrieb durch den Wind. Ein Einteilungskriterium der Boote ist die Anzahl der Rümpfe, also *Einrumpfboote*, *Katamaran* (zwei Rümpfe), *Trimaran* (drei). Ein anderes ist die Rumpfform. Es gibt da die mit *Knickspanten* (kantige Verbindung des Bodens mit den Bordwänden) und jene mit *Rundspantenbauweise* (abgerundeter Rumpf). Die *Einrumpfer* wiederum werden unterteilt in *Schwertboote* (stabil durch ihre Form) und *Kielboote* (stabil hauptsächlich durch ihren am oder im *Kiel* angebrachten *Ballast*). Segelboote, vor allem Sportboote, werden weiterhin nach ihrer Länge eingeteilt, entweder in *Fuß* oder in Zentimeter gemessen. Das 20-Fuß-Boot des einen Herstellers entspricht dem 600-er Typ eines anderen (1 Fuß = 30 cm). In Häfen richten sich die *Liegegebühren* meist nach der Länge. Ein anderes Unterscheidungsmerkmal ist das der Anzahl der *Masten* und der Anordnung der Segel (*Takelage* oder *Rigg*).

Einrumpfer

Mehrrumpfboote sind immer formstabil



Ein Bootsrumpf *verdrängt das Wasser*. Er schiebt sich regelrecht hindurch, indem er die seinem *Gewicht* entsprechende Wassermenge zur Seite schiebt. Dabei teilt er das Wasser vor sich mit dem *Bug*, wobei *Wellen* entstehen, bevor es sich am *Heck* unter *Wirbeln* wieder zu einer einheitlichen Masse schließt. Diese Schiffe haben eine *rumpfbedingte Höchstgeschwindigkeit*, die sie nicht überschreiten können. Als Faustregel kann man sagen: je