

Overschmidt /// Gliewe

# Ich lerne segeln

Mit Fragenkatalog  
zum Segelgrundschein



DELIUS KLASING

Overschmidt · Gliewe

# Ich lerne segeln

Mit Fragenkatalog  
zum Segelgrundschein

SVIB

Delius Klasing Verlag

# Inhalt

Hallo! .....	7	Kreuzen .....	49
Komm mit segeln .....	8	Aufschießer und Nahezu-Aufschießer .....	50
Eine Jolle – was ist das? .....	9	Das Mensch-/Boje-über-Bord-Manöver .....	51
Vom Bug zum Heck .....	11	<b>Parken auf dem Wasser</b> .....	55
Wie heißt was? .....	12	Ankern .....	55
Das Schwert .....	14	Beiliegen .....	56
Das Ruder .....	15	<b>Glückliche Heimkehr, ohne</b>	
<b>Der Wind, die treibende Kraft</b> .....	16	<b>anzustoßen</b> .....	57
Kurse zum Wind .....	17	Anlegen an der Boje .....	59
<b>Steuerbord ist rechts –</b>		Anlegen am Steg .....	62
<b>Backbord ist links</b> .....	18	Anlegen am Strand .....	63
<b>Leinen los</b> .....	20	Segel bergen .....	66
Segelklar machen .....	20	Festmachen .....	69
Die Sicherheitsausrüstung .....	21	<b>Rechts hat nicht immer Vorfahrt –</b>	
Großschot und Traveller .....	21	<b>Ausweichregeln</b> .....	70
Anschlagen des Großsegels .....	22	<b>Trapez-Akrobaten</b> .....	72
Anschlagen der Fock .....	22	<b>Die bunte Blase – Spinnakersegeln</b> ..	74
Die Aufgabenteilung .....	26	<b>Wind und Wetter</b> .....	76
Segelsetzen .....	26	<b>Dem Boot den Wind aus den Segeln</b>	
Belegen und Aufschießen eines Falls .....	28	<b>nehmen – reffen</b> .....	78
Ablegen vom Steg .....	30	Reffen mit dem Rollreff .....	78
Ablegen von der Boje .....	33	Reffen mit dem Bindereff .....	78
Ablegen vom Ufer .....	36	Reffen der Fock .....	80
<b>Segeln die Kreuz und die Quer</b> .....	38	<b>Segler für den Naturschutz</b> .....	82
Die Schotführung .....	38	<b>Knotenstunde</b> .....	84
Wie das Ruder arbeitet .....	39	Achtknoten .....	86
Was das Segel tut .....	39	Webeleinstek .....	87
Manövrieren mit den Segeln .....	41	1½ Rundtörns mit 2 halben Schlägen .....	88
Am Wind .....	42	Kreuzknoten .....	89
Halber Wind .....	42	Schotstek und doppelter Schotstek .....	90
Raumer Wind .....	43	Palstek .....	91
Vor dem Wind .....	43	<b>Und wie geht's nun weiter?</b> .....	92
Wenden .....	44	<b>Wie sagt's der Segler?</b> .....	93
Halsen .....	46	<b>Der Grundschein in Frage</b>	
Die Q-Wende .....	48	<b>und Antwort</b> .....	95

## Komm mit segeln

Oft beginnt es so: Man steht an einem sonnigen Sommertag irgendwo auf einem Bootssteg oder an einem südlichen Strand. Vom Wasser her weht eine frische Brise. Dann kommen da ein paar braun gebrannte unbekümmerte Typen einher, steigen auf eins der Boote, hantieren hier und dort, ohne sichtbare Anstrengung, an etwas herum – und schon fährt mit einem ratschenden Laut das weiße Segel in die Höhe. Nun bindet einer das Boot vom Steg los und gibt ihm einen leichten Stoß. Oder schiebt es ins hüft hohe Wasser und hechtet hinein. Noch schlägt das Segel ein paar Mal hin und her. Da aber zieht schon der andere an der Segelleine, drückt ein bisschen an dem Steuer – das Boot legt sich etwas zur Seite und gleitet lautlos davon. So einfach ist das also, denkt man.

Man denkt das nur so lange, bis man selbst zum ersten Mal an Bord eines Segelbootes sitzt. Da geschehen plötzlich höchst verwirrende Dinge

rings um einen her. Begriffe bekommt man an den Kopf geworfen, von deren Existenz man nie zuvor etwas gewusst hatte oder die man doch zumindest bisher in einem ganz anderen Zusammenhang kannte. Von Fallen ist da die Rede, die rein gar nichts mit waidmännischen Fanggeräten zu tun haben, ebenso wenig wie Curryklemmen mit einer indonesischen Reistafel. Man hört etwas von Schoten, die man nicht enterbsen kann, von einem mysteriösen Schwert, von Baum, Block und Fock – und bekommt wahrscheinlich schreckliche Minderwertigkeitskomplexe. Spätestens nach der ersten Viertelstunde ist man felsenfest davon überzeugt, die hohe Kunst des Segelns niemals zu erlernen. Bis man sich überlegt, dass die anderen sie schließlich ja auch nicht mit der Muttermilch in sich aufgesogen haben. Und was die können ...  
Beginnen wir doch gleich!

## Ablegen vom Steg

Zuerst müssen wir uns darüber klar werden, wie und nach welcher Seite wir ablegen wollen. Das geschieht in einer kurzen, sogenannten Manöverbesprechung. Das hat nichts mit militärischer Übung zu tun. Der Segler spricht von Ab- und Anlegemanövern, Segel- oder Ankermanövern, von einem Mensch-über-Bord- oder Überholmanöver.

Ideal ist es, wenn man ringsum und hinter sich genügend Platz hat. Dann braucht der Vorschoter nur die Vorleine loszuwerfen, den Bug kräftig vom Steg abzusetzen und gleichzeitig zur Seite zu drücken, der Steuermann legt das Ruder auf

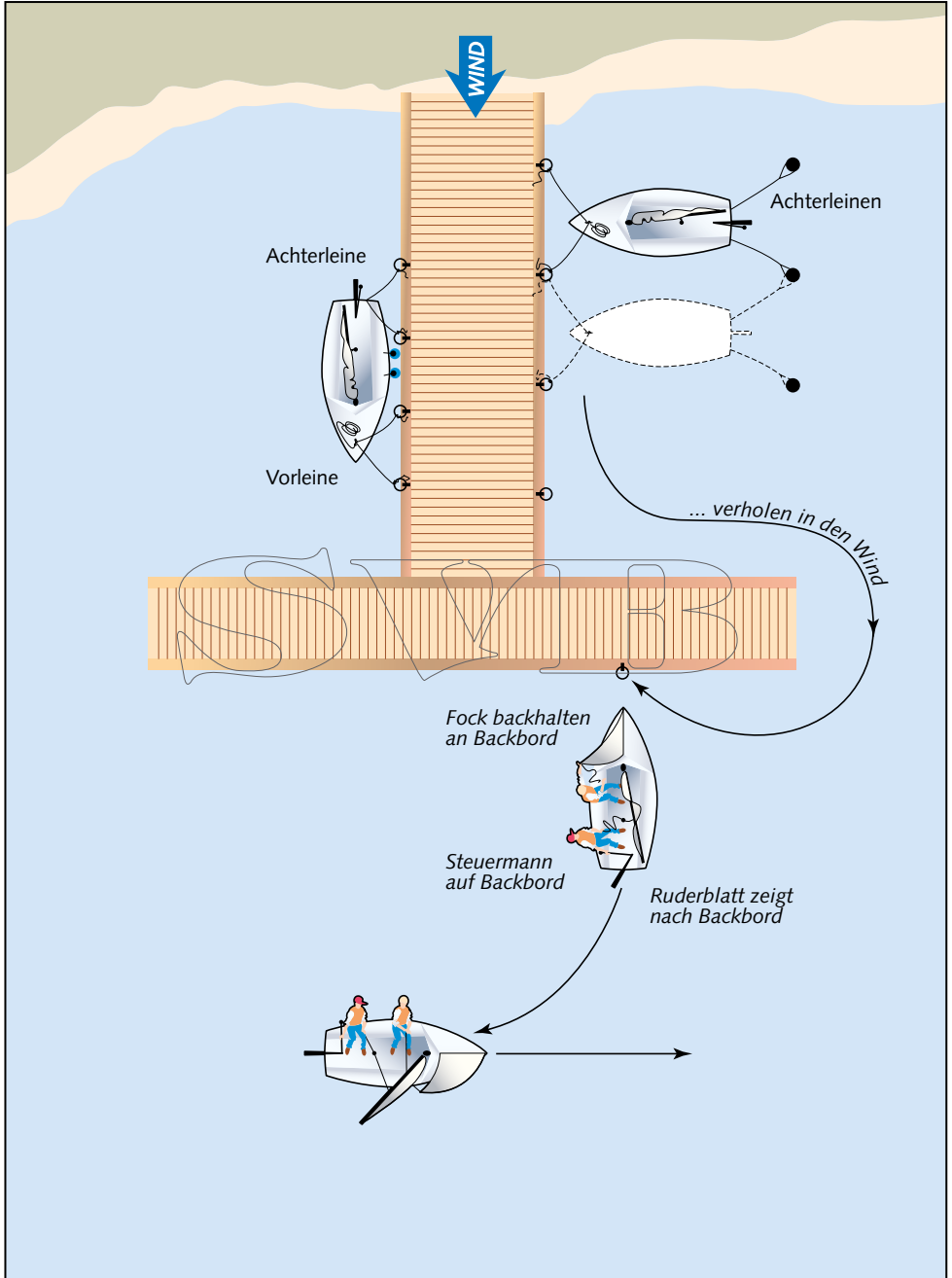
»Abfallen« vom Steg weg – Fock und Großschot werden, in dieser Reihenfolge, angeholt – und ab get's.

Aber nicht immer sind die Verhältnisse so ideal. Da muss man das Boot eventuell rückwärts von Steg oder Boje wegsegeln. Sehen wir uns das Manöver mal an (Seite 31).

In unserem Beispiel wollen wir nach Steuerbord ablegen. Der Steuermann setzt sich auf der Backbordseite ans Ruder, legt das Ruderblatt nach Backbord und überzeugt sich, dass der Raum hinter dem Boot frei ist. Erst jetzt löst der Vorschoter die Vorleine, drückt das Boot vom Steg ab und rutscht auf die Backbordseite ins Cockpit.

*Die Segel sind gesetzt. Die Vorschoterin steigt, mit der Vorleine in der Hand, aufs Vordeck und drückt den Bug gleichzeitig kräftig ab. Wenn man sich bereits sicher genug auf seinem Boot bewegt, kann man es so machen: mit einem kräftigen Fußtritt gegen die Stegkante während des Übersteigens. Ist man jedoch noch etwas unsicher, steigt man besser zunächst aufs Vordeck über, löst dann die Vorleine und drückt das Boot von Bord aus mit der Hand oder dem Fuß vom Steg ab.*





Mit seiner linken Hand hält er das Schothorn der Fock so weit wie möglich gegen den Wind nach Backbord heraus. *Backhalten* nennt man das. (Das Segel wird nach Luv, auf die »falsche« Seite, herausgehalten.) Unterstützt durch den Winddruck auf der backstehenden Fock bewegt sich das Boot rückwärts in einer leichten Kurve in die Richtung, in die das Ruderblatt zeigt. Wenn aus Platzgründen irgend möglich, sollte man so weit zurücksegeln, bis der Steg in etwa parallel liegt. So erreicht man ungefähr die Segelstellung »halber Wind« (schnell ein Blick zurück auf Seite 15). Jetzt das Ruderblatt auf Fahrt geradeaus legen, die Fock rüber auf ihre »richtige« Seite nehmen, die Leeseite, das Großsegel entsprechend einstellen und auf Kurs gehen.



Hier das Ganze noch einmal als Fotosequenz:

1 Das Boot liegt mit dem Bug im Wind am Steg.

Die Segel sind gesetzt, die Fock wird backgehalten. Der Vorschoter hat die Vorleine losgemacht und mit ins Boot genommen und drückt nun die Jolle kräftig achteraus.

2 Der Steuermann schlägt das Ruderblatt zum Steg hin ein, der Vorschoter hält die Fock back.

Das Boot treibt achteraus, der Bug dreht dabei vom Steg weg. Die Großschot bleibt weiter gefiert (lose), das Großsegel killt (flattert).

3 Das Boot ist weit genug vom Steg abgefallen. Der Vorschoter nimmt die Fock rüber, der Steuermann legt die Pinne zur anderen Seite und holt die Großschot dicht und fällt in etwa auf einen Halbwind-Kurs ab.

4 Das Boot hat sich freigesegelt und geht auf Fahrt.

## Ablegen von der Boje

Bei unserer obligatorischen Manöverbesprechung sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass wir das Boot am Steg nicht in den Wind legen können, weil der Wind zu ungünstig steht. Deshalb senken wir Schwert und Ruderblatt auf halbe Position ab und paddeln zu einer günstig gelegenen Boje. Wir ziehen die Vorleine durch den Ring der Boje und befestigen sie mit einem *Rundtörn* und zwei *halben Schlägen*. Nun können die Segel gesetzt werden.

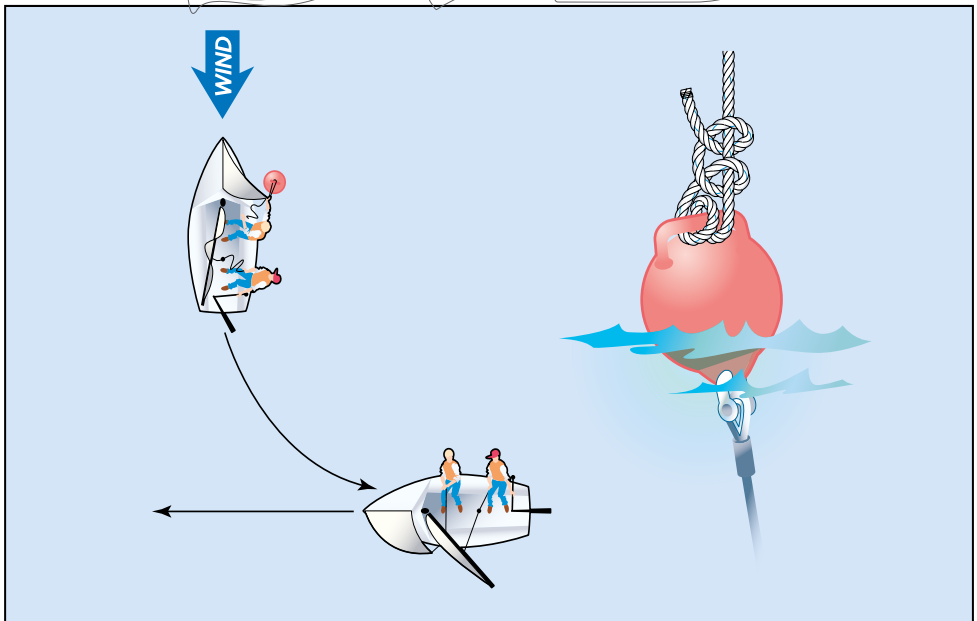
Wir wollen nach Backbord ablegen. Der Vorschooter zieht das Boot mit der Vorleine so nahe an die Boje, dass er sie an der Steuerbordseite aus dem Cockpit heraus fassen kann. Er löst den Knoten, zieht die Vorleine jedoch noch nicht aus dem Ring der Boje heraus, sondern hält das lose Ende noch mit der linken Hand.

Das Ruderblatt auf die Steuerbordseite legen, die Fock mit der rechten Hand an Steuerbord backhalten.

Sowie das Boot Fahrt achteraus aufnimmt und Zug auf die Vorleine kommt, das Ende loslassen – es gleitet durch den Bojenring – und an Bord ziehen. Ist – genau wie beim Ablegen vom Steg – ungefähr die Segelstellung »halber Wind« erreicht, das Ruderblatt mittschiffs legen, die Fock rübernehmen und ablaufen. Die Boje bleibt dann an Steuerbord liegen.

So, das war unser erstes richtiges Segelmanöver. Ist Ihnen dabei etwas aufgefallen? Es heißt Backbord- oder Steuerbord-Ruder, wenn das Ruderblatt nach Backbord oder Steuerbord eingeschlagen wird. Die Pinne hingegen zeigt genau zur entgegengesetzten Seite. Bei Backbord-Ruder muss sie nach Steuerbord gelegt werden und umgekehrt.

# SVMB



Da aber die Pinne der Teil vom Ruder ist, den man vor Augen hat – das Blatt steckt verborgen im Wasser –, kommen Segelneulinge mit dem Ruderlegen leicht ins Schleudern. Vielleicht merken Sie's sich so: Die Pinne weist immer in die »falsche« Richtung. Gleichgültig, ob man rückwärts- oder voraussegelt. Aber bald geht einem das so in Fleisch und Blut über, dass man daran gar keinen Gedanken mehr verschwendet.



### Bojenmanöver mit Hindernissen

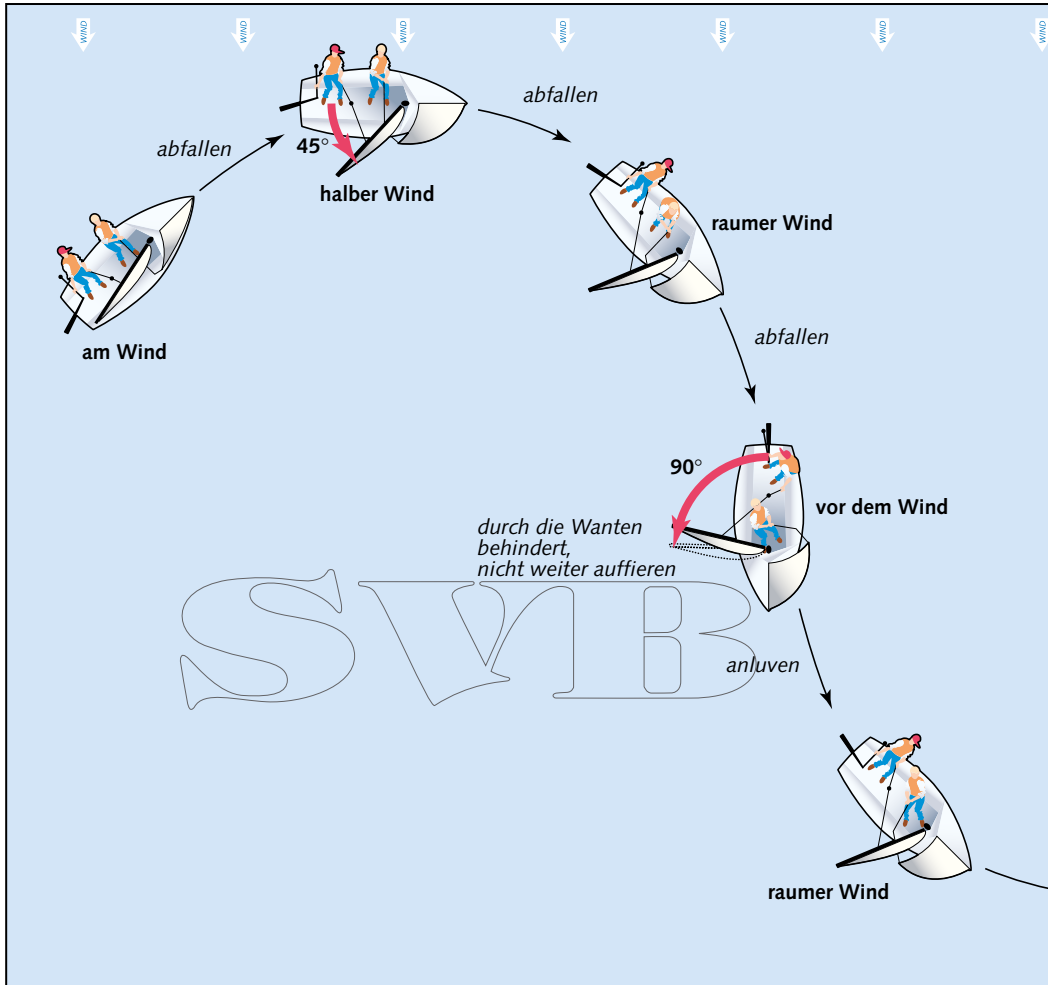
- 1 *Der Vorschoter hält die Vorleine bereit, um an der Boje festzumachen. Das Boot aber hat offensichtlich zu viel Fahrt, weil die Entfernung falsch eingeschätzt wurde (kann schon mal passieren).*
- 2 *Der Vorschoter hat die Boje im Vorbeifahren gerade noch gefischt und versucht die Vorleine anzuknoten. Das Boot hat aber immer noch zu viel Fahrt. Die Boje gleitet vorüber, ehe es gelingt, die Vorleine sicher festzumachen.*
- 3 *Da hilft nur eins: die Vorleine einzuholen, erneut Fahrt aufzunehmen, einen Kreisbogen zu segeln und einen erneuten Anlauf zu machen (mit weniger Fahrt). Diesmal klappt es todsicher!*





# 2. S. 1. B.

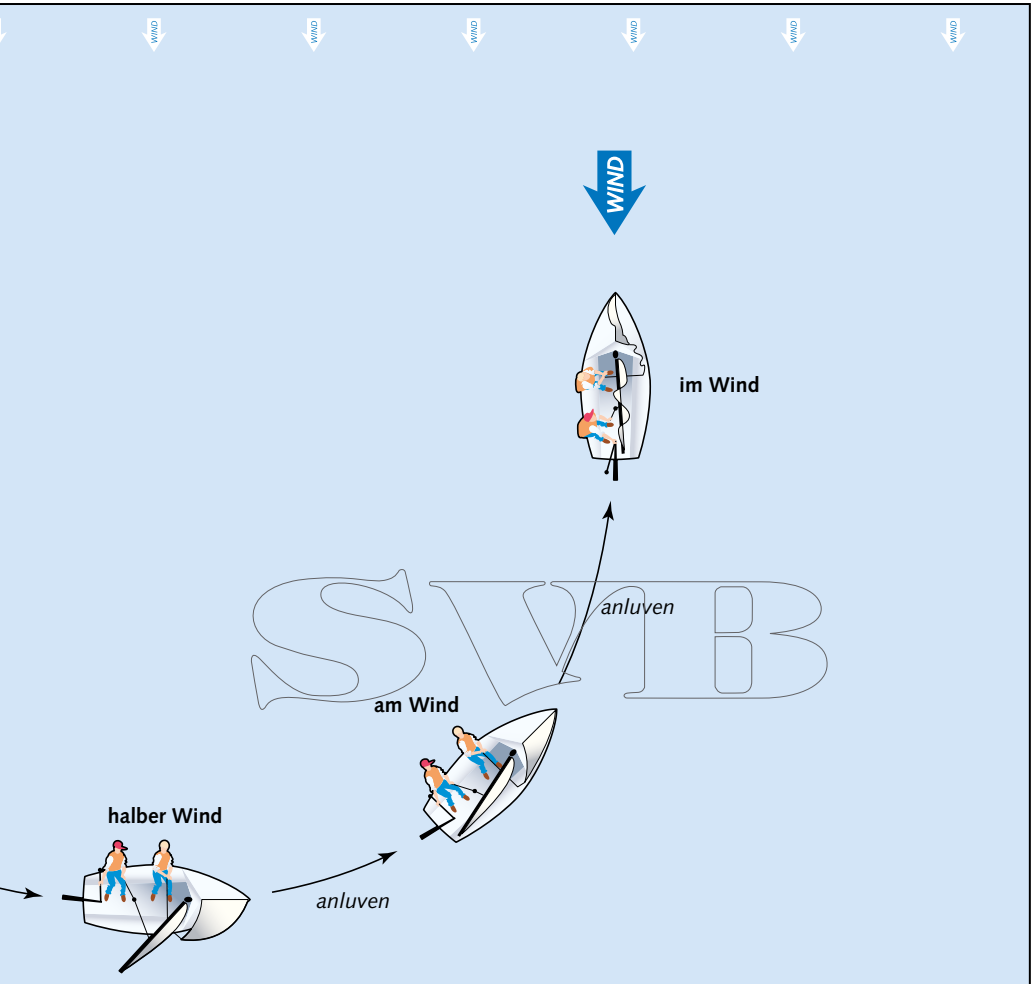




Vorsichtig! Dieser Kurs ist ein bisschen riskant, weil man sich keine unachtsamen Ruderschlenker erlauben darf. Übersteuert man nämlich, kann plötzlich der Baum auf die andere Seite umschlagen und das Boot eventuell sogar kentern, wie man das Umschmeißen seemännisch nennt. Zumindest bekommt die Crew – wenn sie nicht aufpasst – den Baum gegen den Kopf. Der Steuermann muss deshalb auf diesem Kurs besonders aufmerksam den Verklücker beobach-

ten, und der Vorschoter sichert den Baum mit der Hand gegen solche *Patenthalse* genannten üblen Machenschaften.

So, und nun dasselbe gleich noch mal, um das richtige Gefühl für Ruder- und Schotführung zu bekommen. Dazu müssen wir zunächst wieder auf den Ausgangskurs »am Wind« anluven. Jetzt läuft alles mit umgekehrten Vorzeichen ab: die Pinne leicht vom Körper wegdrücken, und die Schoten entsprechend auf die verschiedenen



Kurse »raumer Wind«, »halber Wind« und »am Wind« anholen. Dabei hin und wieder ein Blick hoch in den Mast, denn wiederum ist die Stellung des Verklickers die zuverlässigste Orientierungshilfe. Noch eins: Sowohl beim Abfallen als auch beim Anluven sind nur leichte Ruderbewegungen erforderlich, fließend und mit Fingerspitzengefühl ausgeführt. Die Schoten werden gleichmäßig und nicht etwa ruckartig gefiert und geholt.

## Manövrieren mit den Segeln

Probieren wir jetzt mal aus, welchen Einfluss die Schotführung und damit die Segelstellung auf das Kursverhalten des Bootes hat. Sind die Segel richtig geschotet, ist das Kräfteverhältnis von Vor- und Großsegel so gut ausbalanciert, dass das Boot geradeaus segelt, wenn man die Pinne loslässt. Man spürt aber sofort einen mehr oder minder starken Druck

# Wie sagt's der Segler?

Was wir in unserem Segelkursus gelernt haben,  
hier noch einmal zum Wiederholen zusammengefasst

<b>Abdrift</b>	seitliches Versetzen durch Wind oder Strom	<b>Crew</b>	Bootsbesatzung
<b>abfallen</b>	eine Kursänderung vom Wind weg	<b>Curryklemme</b>	gezahnte Federklemme zum Festsetzen von Leinen (Schoten)
<b>Achterleine</b>	Festmacheleine am Heck	<b>Fall</b>	Leine oder Draht zum Setzen der Segel
<b>anluven</b>	eine Kursänderung zum Wind hin	<b>Fender</b>	Schutzpolster für den Bootsrumpf
<b>anschlagen</b>	ein Segel an Baum, Mast oder Stag festmachen	<b>fieren</b>	dem Zug auf einer Leine kontrolliert nachgeben
<b>aufschießen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>mit dem Boot in den Wind drehen</li> <li>eine Leine in regelmäßigen Buchten zusammenlegen</li> </ol>	<b>Fock</b>	kleineres Vorsegel
<b>Backbord</b>	die linke Seite in Fahrtrichtung	<b>halsen</b>	mit dem Heck durch den Wind gehen
<b>Backbord-Bug</b>	wenn das Boot das Großsegel auf der linken Seite führt	<b>Heck</b>	das hintere Ende eines Schiffes
<b>Backbord-Ruder</b>	das Ruderblatt nach Backbord einschlagen	<b>Katamaran</b>	Doppelrumpfboot
<b>backhalten</b>	ein Segel nach Luv halten	<b>kentern</b>	umkippen
<b>Baumniederholer</b>	verhindert ein Steigen des Baumes auf Vorm-Wind-Kurs	<b>killen</b>	flattern oder schlagen (der Segel)
<b>Baumstütze</b>	gabelartiges Auflager für den Großbaum	<b>Klampe</b>	eine doppelarmige Knagge zum Belegen von Leinen
<b>belegen</b>	eine Leine festmachen	<b>Krängung</b>	Schräglage (eines Bootes)
<b>Bilge</b>	der tiefste Punkt im Boot	<b>laufendes Gut</b>	Sammelbegriff für Schoten, Fallen und Niederholer
<b>Block</b>	Gehäuse mit einer oder mehreren Rollen, über die Leinen laufen	<b>Lee</b>	die dem Wind abgewandte Seite
<b>Bug</b>	das vordere Ende eines Schiffes	<b>leegierig</b>	die Neigung eines Bootes, selbstständig abzufallen
		<b>Lieken</b>	die Ränder eines Segels
		<b>Lümmel</b>	Verbindung von Mast und Großbaum

# Der Grundschein in Frage und Antwort

## Der Segelgrundschein

Mit dem Segelgrundschein kann man Jollen, kleine Kielboote und Katamarane segeln. Das Mindestalter für die Prüfung beträgt 12 Jahre. Für die Jüngeren gibt es den Junior-Segelgrundschein. Grundsätzlich gilt für beide: Gute Schwimmkenntnisse müssen nachgewiesen werden, die Eltern müssen der Prüfung zustimmen, und das Tragen einer Schwimmweste ist Pflicht!

Die Prüfung für den Grundschein kann man an Segelschulen ablegen. Sie besteht aus einem praktischen und einem theoretischen Teil. Wer nicht bestanden hat, kann die Prüfung wiederholen, allerdings nicht am gleichen Tag. Die Zeit bis zur Folgeprüfung kann jedoch sehr gut zum Üben genutzt werden.

## Die theoretische Prüfung

Es gibt für die Prüfung zwei verschiedene „multiple choice“-Fragebogen, wobei von den mehreren pro Frage vorgegebenen Antworten immer nur eine Antwort richtig ist. Es gibt keine Mehrfachnennungen. Prüfungsrelevant sind alle Themen des Segelsports: Seemannschaft, Yachtbedienung und -führung, Yacht- und Schiffsbaukunde, Wetterkunde, Gesetzeskunde, Sicherheit.

Alle relevanten Fragen sind auf den folgenden Seiten mitsamt den richtigen Antworten abgebildet. Damit wird die Vorbereitung auf die schriftliche Prüfung erleichtert. Aber Vorsicht: Das stumpfe Auswendiglernen der Fragen und Antwortmöglichkeiten ist besonders beim Segeln fragwürdig. Segeln lernt man nur in der Praxis. Deshalb haben alle Prüflinge, die vor der theoretischen Prüfung schon Segelstunden absolviert haben, echte Vorteile in der Prüfung.

Für die Beantwortung der Fragen hat man 45 Minuten Zeit. Jede richtig und vollständig beantwortete Frage wird mit den entsprechenden Punkten (1–7) bewertet. Jede richtig, aber unvollständig beantwortete Frage bekommt Punkte abgezogen oder erhält überhaupt keinen Punkt.

Es gelten:

<b>00–39 Punkte:</b>	<b>Nicht bestanden</b>
<b>40–47 Punkte:</b>	<b>Mündliche Nachprüfung erforderlich</b>
<b>48–56 Punkte:</b>	<b>Prüfung bestanden (von mündlicher Prüfung befreit)</b>

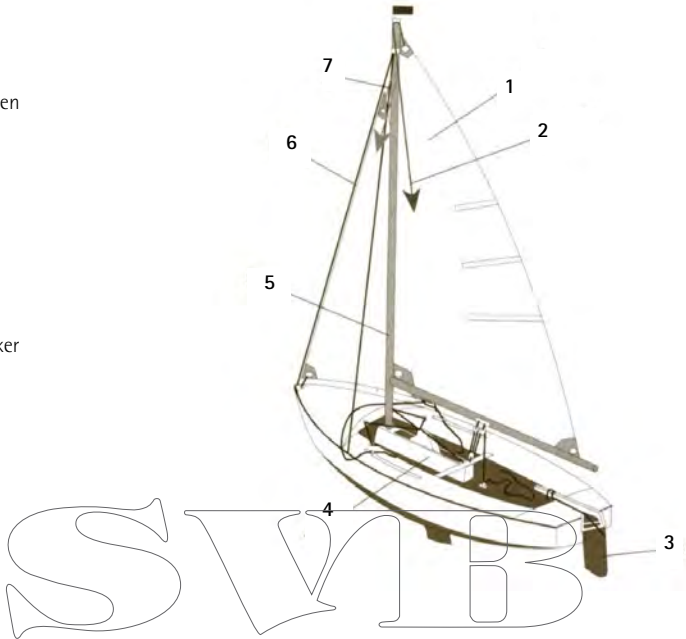
Eigentlich gar nicht so schwierig, die nötigen Punkte zusammenzubekommen, denn alles, was bei der schriftlichen Prüfung abgefragt wird, enthält dieses praktische Taschenbuch.

## Praktische Ausbildung und Prüfung

Natürlich bekommt man noch keinen Segelschein, wenn lediglich die theoretische Prüfung bestanden worden ist. In der Regel wird die Theorie am Ende eines praktischen Segelkurses absolviert. Die praktische Ausbildung sollte mindestens 15–20 Stunden dauern, alle freien Übungsstunden darüber hinaus sind wünschenswert. Die Lerninhalte: Segelsetzen und -bergen, Kurse zum Wind, Wenden, Kreuzen, An- und Ablegen, Halsen, Mensch-über-Bord-Manöver und seemännische Knoten. In der praktischen Prüfung kann die Crew dann zeigen, was sie gelernt hat. Und wenn alles gut läuft, wird der Segelgrundschein ausgestellt.

Tragen Sie in die Kästchen vor den Fachbegriffen die Nummern 1 bis 7 aus der Abbildung ein! (7 Punkte)

- 1 Großsegel
- 2 Großfall
- 3 Ruderblatt
- 4 Schwertkasten
- 5 Mast
- 6 Vorstag
- 7 Fockfall
- Masttop
- Bug
- Segellatte
- Vorliekstrecker
- Nock
- Deck
- Schothorn
- Kiel



Sie segeln mit Ihrer Jolle bei kräftigem Wind auf einem Halb-Wind-Kurs und wollen auf Gegenkurs gehen. Welche Manöver sind möglich? (1 Punkt)

- Wenden, Halsen
- Wenden oder Schiften
- Wenden, Halsen und Aufschießen

Sie segeln mit Ihrer Jolle bei kräftigem Wind auf einem Halb-Wind-Kurs und wollen auf Gegenkurs gehen. Welche Manöver sind möglich und welches Manöver sollten Sie aus Sicherheitsgründen unterlassen? (1 Punkt)

- Wende oder Halsen, Halsen möglichst unterlassen
- Wenden oder Halsen, Wenden möglichst unterlassen
- Halsen oder Q-Wende, Wenden möglichst unterlassen

Wozu dient der Palstek? (1 Punkt)

- Zum Festmachen an Pollern und Pfählen
- Zum Festmachen an Pfählen, Ringen und Klampen
- Zum Festmachen an Pollern und zum Verbinden ungleich starker Enden