

BORD HAND BUCH



ROALD AMUNDSEN





WILLKOMMEN AN BORD DER ROALD AMUNDSEN!

Unser Bordhandbuch möchte Sie einladen zu einer Reise rund um die Brigg ROALD AMUNDSEN. Erleben Sie die maritime Welt unseres wohl einzigartigen Schiffes und setzen Sie mit uns auf den nächsten Seiten „einen Fuß an Deck“ – willkommen an Bord!

Gedacht als Schnupper- und Kennenlernbuch, ist die kleine Sammlung zugleich ein Handbuch und Nachschlagewerk für die ROALD AMUNDSEN. Angefangen von prinzipiellen Dingen wie den Unterschieden zwischen stehendem und laufendem Gut, zwischen Stag- und Rahsegeln, zwischen backbrassen und kreuzbrassen inklusive der ersten Handgriffe lernen Sie die Brigg ROALD AMUNDSEN kennen bis hin zu Gepflogenheiten an Bord. Lauschen Sie den Kommandos zum Segelsetzen oder zur Wende – vielleicht werden Sie ihnen schon bald folgen ...

Erfahren Sie, was den wahren vom scheinbaren Wind trennt, dass das Hafenmanöver nicht nur etwas für die Galerie ist und dass Backschaft zum Alltag an Bord gehört. Das Geheimnis hinter den vielen Belegnägeln ist ebenso zu finden wie Kleinigkeiten des besonderen Alltags auf See bis hin zu unseren Standards an Bord und der Bordsicherheit, nautischen Erfordernissen, Windstärken und Segelmanövern mit einer Brigg.

Das Bordhandbuch geht mittlerweile in die 4. Auflage – unser Dank gilt allen, die an diesem Werk seit der ersten Auflage mitgearbeitet haben, die dieses Bordhandbuch immer weiterentwickeln. Und allen anderen sowieso.

Viel Spaß bei der Lektüre und – bis bald an Bord der ROALD AMUNDSEN!

Eckernförde, im Juli 2013

Birgitt Lüße
Vorstandsvorsitzende

KAPITEL 1 | KONZEPT 3
 Über den Verein „LebenLernen auf Segelschiffen e.V.“ 4

KAPITEL 2 | VORGESTELLT: DIE BRIGG ROALD AMUNDSEN 7
 Decks-, Raum- und Kabinenplan 8
 Sicherheitsplan und Fluchtwege 9
Das Rigg 10
 Belegplan 10
 Spieren und Stehendes Gut 12
 Laufendes Gut 14
 Segelplan 15
 Stagsegel 15
 Rahsegel 16
 Fierbare Rahen 18
 Brassens 19
 Briggsegel 20

KAPITEL 3 | SICHERHEIT 23
 Allgemeines, Sicherheitshinweise 24
 Sicherheitsrolle 25
 Signale 26
Notfälle 27
 Mensch über Bord 27
 Feuer 28
 Wassereinbruch 29
 Verlassen des Schiffs 29
 Verschluss 30
 Sicherheits Management System (SMS) 31

KAPITEL 4 | SEGELMANÖVER 33
 Seemannschaftliches Verhalten 34
 Verhalten bei Seegang 34
 Arbeiten in der Takelage 35
 Kommandos beim Umgang mit Leinen 36
 Auspacken der Segel 37
 Setzen der Segel 38
 Bergen der Segel 40
 Packen der Segel 41
Segelmanöver 44
 Kurse zum Wind 44
 Wende 46
 Halse 48
 Backhalse 50
 Kreuzbrassen 51
 Ankern unter Segel 53
 Ankerauf unter Segel 53
 Abfallen und Wende beim Schralen des Windes 54
 Abfallen beim Schralen des Windes 55
 Segeldruckpunkt 56
 Wie arbeitet ein Segel? 57

KAPITEL 5 | SCHIFFSMANÖVER 61
 Leinen eines vertäuten Schiffs 62
 Sicherheitshinweise bei Schiffsmanövern 62
 Ablegemanöver 63
 Anlegemanöver 64
 Ankern 65

KAPITEL 6 | ORGANISATION AN BORD 67
 3-Wach-System 68
Die Fahrwache 68
 Aufgaben des Ausgucks 68
 Aufgaben des Rudergängers 69
 Feuerrunde 70
 Glasen 70
 Wecken 70
 Wachwechsel 71
 Verhalten an Deck 71
 Flaggenordnung 72
 Ankerwache, Hafenwache 72
 Backschaft, Reinschiff 73
 Aufgaben der Stammcrew 74

KAPITEL 7 | NAUTISCHE INFORMATIONEN 77
 Tauwerk und Knoten 78
 Tagessignale und Lichterführung von Seefahrzeugen 80
 Schallsignale 81
 Nautische Maße, Seezeichen 82
 Wetterbeobachtung an Bord 83
 Beaufort-Skala, Windstärke und Seegang 84

KAPITEL 8 | GLOSSAR 87
 A-Z 88

KAPITEL 9 | ANHANG 97
 Kurze Geschichte der Brigg ROALD AMUNDSEN 98
 Ausbildung zur Stammcrew 99
 Technische Daten 100
 Der Polarforscher Roald Amundsen 101
 Tagesmeldung vom 13.4.2002 102
in English 104
 Spars and Standing Rigging 104
 Sails 105
 Running Rigging: Pinrail Diagram 106
 Glossar Deutsch-Englisch 108
 Literaturhinweise 109
 Impressum 110



KONZEPT

Wer wir sind 4
 Leinen los! 5
 LebenLernen auf Segelschiffen 5
 Ausbildung der Stammcrew 6
 Ein Wort zur Sicherheit 6



Bei uns gibt's Höhenluft,

WER WIR SIND UND WAS WIR TUN

Die ROALD AMUNDSEN ist ein Segelschulschiff in der Tradition der Windjammer des 19. Jahrhunderts, aber selbstverständlich mit allen heutigen Navigations- und Sicherheitseinrichtungen ausgerüstet.

Jeder an Bord gehört bei einem Törn auf der ROALD AMUNDSEN zur Crew: Egal, ob jemand noch nie ein Schiff betreten hat oder alter Salzbucket ist, der die Wellen seit langem alle mit Vornamen kennt. Dafür wurde es als Segelschulschiff konzipiert und in diesem Sinne wird es vom gemeinnützigen Verein LLaS e.V. betrieben. Passagiere im eigentlichen Sinn sieht das Konzept nicht vor – Mitseglerinnen und Mitsegler beteiligen sich nach ihren Wünschen, Fähigkeiten und Kräften an allen Aufgaben des Schiffsbetriebs. Vorkenntnisse werden nicht erwartet, vielmehr setzen wir auf Neugier und Lust am Mitmachen in einem Team.

Das erste Mal an Bord, schon einen Teil des Schiffes anvertraut bekommen – keine Scheu, das lernt sich erstaunlich schnell. An Deck genau so wie unter Deck. Wie das geht – das erklärt die dafür ausgebildete ehrenamtliche Stammcrew an Bord, die jeden Windjammerneuling unter ihre Fittiche nimmt. Von Anfang an. Egal ob auf der Ostsee, durch die Biscaya oder zwischen den Inselgruppen des Atlantik. Wobei selbstverständlich beide Seiten des Atlantik zu dem Fahrtgebiet der ROALD AMUNDSEN gehören.



... Wissen über traditionelle Seefahrt,

LEINEN LOS!

Traditionelle Seemannschaft und noch viel mehr: Entdecken Sie den Alltag an Bord. Dazu gehört das Segeln im uralten Rhythmus der Seefahrt, das Meeresleuchten ebenso wie Wetterbeobachtungen und die Interpretation von Großwetterlagen und auch der ganz profane Alltag an Bord eines Großseglers: ob der Kuchenteig sich bei Seegang dazu überreden lässt, nicht aus seiner Form zu hopsen, wie sich fünfzig Meter Zuhause in der Weite der See anfühlen. Plus: Weshalb und vor allem wie ein nicht gesetztes Segel gepackt wird. Wie die hundertdreißig Belegnägel organisiert sind. Und, und und... Als Trainee an Bord der ROALD AMUNDSEN leben und arbeiten Sie Seite an Seite mit der ehrenamtlichen Stammcrew, denn Sie sind Teil der Crew.

Unser umfangreiches Angebot richtet sich an Jugendliche und Erwachsenen jeden Alters. Schüler- und Jugendreisen, Forschungsreisen, Reisen für alle Altersklassen, Tagesfahrten, kurze Schnuppertörns und Atlantiküberquerungen, Incentives und Fortbildungsevents, themenorientierte Törns u.a.

LEBENLERNEN AUF SEGELSCHIFFEN

Die ROALD AMUNDSEN ist ein Schiff, auf dem aktiver Teamgeist und engagiertes Miteinander groß geschrieben werden. Nur so kann eine Besatzung im Wechsel der Gezeiten und Wetterlagen, Tage und Nächte auf See zusammenwachsen, nur so verspricht die Fahrt für die gesamte Crew zum positiven Erlebnis zu werden. Über das Gefühl für die Gemeinschaft hinaus möchten wir das Selbstvertrauen jedes einzelnen Crewmitglieds steigern, Stärken und kreative Energie wecken, wie das wohl nur während des intensiven Lebens auf See möglich ist. Damit die gemeinsamen Erlebnisse und Erfahrungen an Bord und auf See uns alle nachhaltig fit machen auch für das Leben an Land: Sailtraining.

Versuchen Sie's. Willkommen Bord der Brigg ROALD AMUNDSEN

1
2
3
4
5
6
7
8
9



... Orientierung durch die Schiffsführung



und Segeleinweisung am Modell

AUSBILDUNG ZUR STAMMCREW

Unsere Stammcrew setzt sich zusammen aus engagierten Menschen, die in ihrer Freizeit ehrenamtlich auf dem Schiff fahren. Berufsseeleute genauso wie auch Menschen, deren Arbeitswelt weit entfernt liegt von der See: ein Querschnitt aller Altersstufen und Berufsgruppen. Für die Aus- und Fortbildung der Stammbesatzung werden zusätzlich regelmäßig spezielle Ausbildungstörns veranstaltet.

Im Prinzip kann sich jeder zur Stammcrew fortbilden: Schon der erste Törn kann der Anstoß sein für die weitere, planmäßig gegliederte Ausbildung zum festen Mitglied der Stammcrew. Unsere Ausbildung an Bord der ROALD AMUNDSEN wird für einige Positionen ergänzt durch externe Kurse und Seminare, die zum Pflichtprogramm jeder Segel-Ausbildung gehören. So benötigt z.B. die nautische und technische Stammbesatzung zusätzliche Qualifikationen, die aus der beruflichen Praxis (Nautiker, Maschinisten) oder besonderen Ausbildungsgängen (Traditionsschiffer) stammen. Wer als „Seiteneinsteiger“ keine Ausbildung für Decksleute durchlaufen hat und/oder keine Rahsegler-Praxis mitbringt, muss seine Kenntnisse und Fertigkeiten durch entsprechende Zertifikate nachweisen bzw. diese nachträglich auf geeignete Weise erwerben, um volles Stammcrew-Mitglied der ROALD AMUNDSEN zu werden. Neben ihren seemännischen Aufgaben kümmert sich die Stammbesatzung auch verantwortungsvoll – und teils durch entsprechende Ausbildungen geschult – um das „Klima der Seelen“ an Bord. Dies kann für das Gelingen und auch für die Sicherheit einer Reise von zentraler Bedeutung sein

EIN WORT ZUR SICHERHEIT.

Aus Sicherheitsgründen fährt die ROALD AMUNDSEN auf See gänzlich alkoholfrei. Wenn das Schiff sicher an der Pier vertäut ist oder an einem ruhigen Ort vor Anker liegt, kann diese Bestimmung durch die Schiffsführung gelockert werden. Das Rauchen ist unter Deck immer verboten, an Deck nur an den dafür vorgesehenen Plätzen und auf der jeweiligen Leeseite erlaubt. Der Genuss von Drogen ist gänzlich untersagt. Wer sich daran nicht halten will, muss das Schiff verlassen.

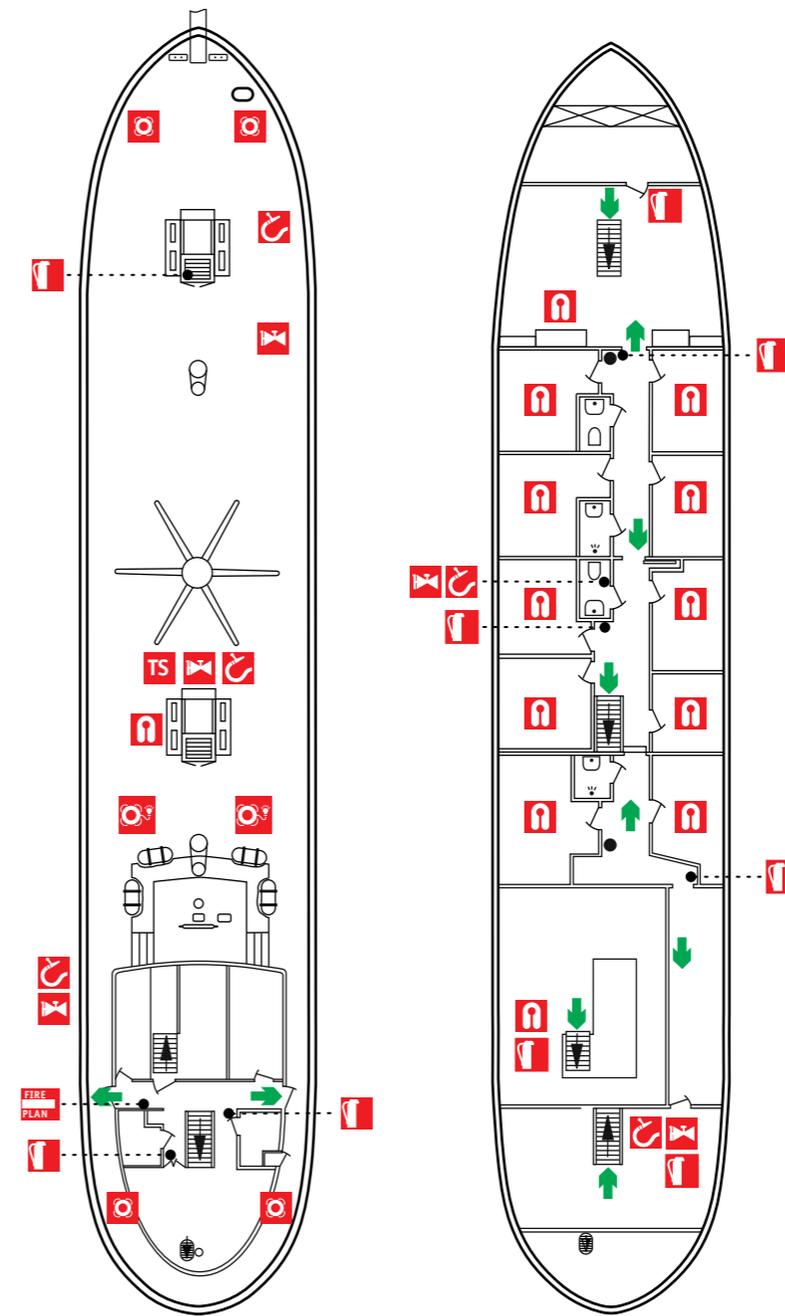
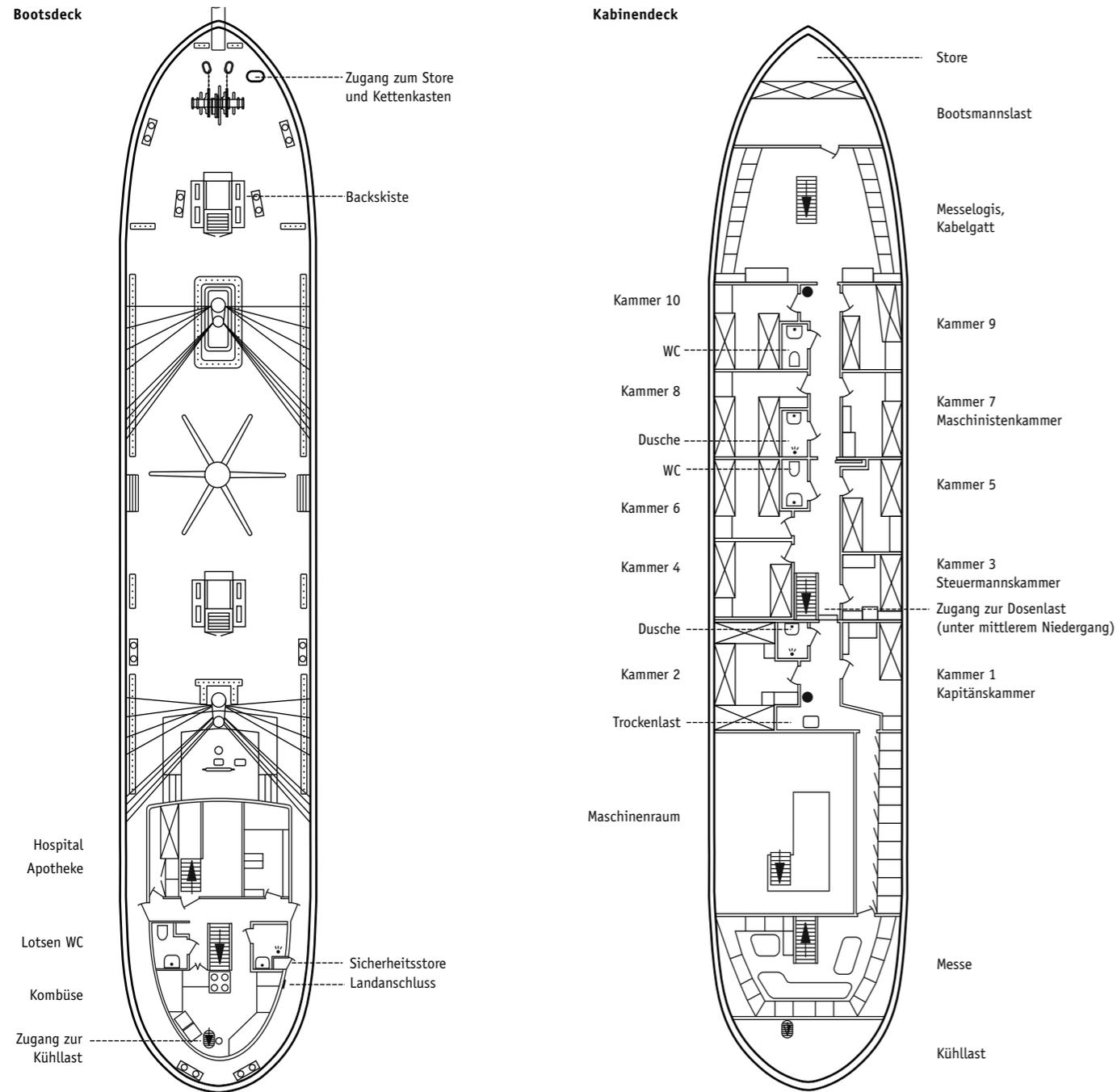


2

VORGESTELLT: DIE BRIGG ROALD AMUNDSEN

Decks-, Raum- und Kabinenplan	8	Segelplan	15
Sicherheitsplan und Fluchtwege	9	Stagssegel	15
Belegplan	10	Rahsegel	16
Das Rigg		Fierbare Rahen	18
Spiere und Stehendes Gut	12	Brassen	19
Laufendes Gut	14	Briggsegel	20

BORD HAND BUCH | www.sailtraining.de | 2013



Die Dimensionen der ROALD AMUNDSEN erschließen sich erst richtig, wenn man vor oder auf dem Schiff steht. Um trotzdem einen Einblick zu bieten, finden sich hier Übersichtspläne zum Schiff.

Der nebenstehende Sicherheitsplan ist nur ein Auszug. Der komplette Sicherheitsplan befindet sich im Durchgang (Quergang) des Deckshauses. Die persönliche Rettungsweste für jedes Crewmitglied befindet sich in der zugewiesenen Kammer, jeweils unter der oberen Koje.

- Sicherheitsplan
- Schlauchkasten
- Rettungsweste
- Rettungsring
- Rettungsring mit Leuchte
- Rettungsinsel
- ABC-Löcher
- Löschwasseranschluss
- Fluchtweg
- Tragbare Feuerlöschpumpe (Tragkraftspritze)

Das Rigg ist die Bezeichnung für alles was zum Segeln dient, Masten, stehendes und laufendes Gut und Segel.

SPIEREN

Alle Rundhölzer des Schiffes, die zur Befestigung, Leitung oder Aufnahme von laufendem Gut und Zubehör sowie der Segel dienen, werden als Spieren bezeichnet.

An Bord der ROALD AMUNDSEN zählen hierzu:

- **Bugsprit und der Klüverbaum** Sie werden durch Klüvergeien, Wasserstagen und die Stagen des Vortopps gehalten und stützen damit das gesamte Rigg nach vorne ab. Sie tragen gleichzeitig die Vorsegel.
- **Untermasten, Marsstengen und Bramstengen beider Toppen** Sie werden nach vorne durch die Stagen und nach den Seiten durch Wanten und Pardunen nach achtern gehalten. Die Untermasten und die Marsstengen sind aus Stahl, die Bramstengen aus Holz. An den Übergängen von Untermast zur Stenge und von Mars- zur Bramstenge befinden sich die Mars- bzw. die Bramsalings und die Eselshäupter.
- **Rahen** Die quer zum Schiff verlaufenden Spieren halten die Rahsegel und können in eine günstige Position zum Wind gedreht werden. Die Rahen sind durch Schwanenhals und Rack mit Mast oder Stenge verbunden und können daran in allen Richtungen gedreht werden. Die drei oberen Rahen beider Masten sind auf der ROALD AMUNDSEN fierbar, zum Setzen der Segel werden sie nach oben gezogen.
- Das **Briggsegel** achtern am Großmast hat zwei weitere Spieren: Den Briggbaum und die Gaffel. Die Gaffel ist am Großmast gesetzt und ist in dieser Position schwenkbar gelagert, der Briggbaum ist über den Lümmelbeschlag schwenkbar mit dem Großmast verbunden.

STEHENDES GUT

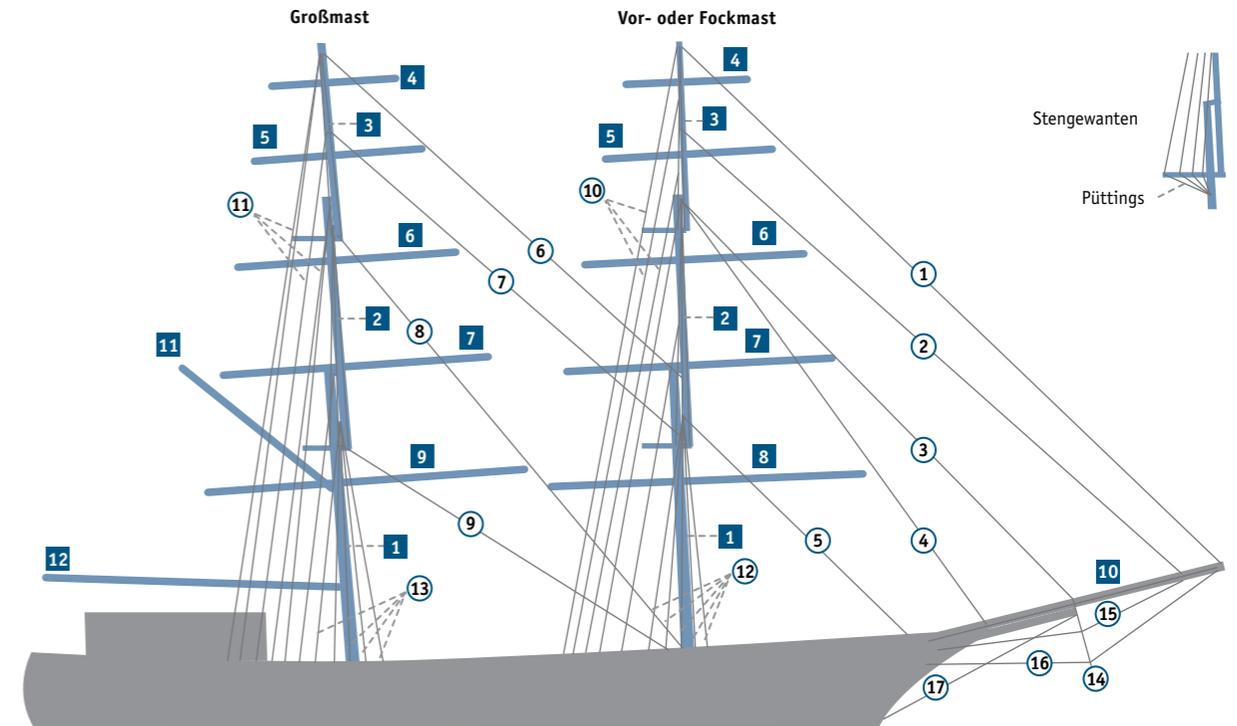
Masten, Stengen und Klüverbaum werden durch das sogenannte stehendes Gut in ihrer Position gehalten, es dient also zur Versteifung des gesamten Riggs und überträgt die entstehenden Kräfte auf den Rumpf. An Bord der ROALD AMUNDSEN ist das stehende Gut aus Stahlseilen.



Sieht verwirrend aus – hat aber System

Zum stehenden Gut gehören:

- **Stagen** Sie spannen die Masten nach vorne ab, auf den Stagen werden die Stagesegel (Vorsegel und Großstagesegel) gesetzt.
- **Wanten** Sie stützen das Rigg seitlich ab. Die Wanten (Unter-, Ober- und Toppwanten) stützen dabei jeweils einen Teil des Mastes. Um in das Rigg aufzerttern zu können, sind die Wanten mit Webeleinen versehen.
- **Pardunen** Sie sind achtern von den Wanten als Gegenpart zu den Stagen angebracht und stützen die Masten vor allem nach achtern.



Spieren

- 1 Untermars
- 2 Mars-Stenge
- 3 Bram-Stenge
- 4 Royal-Rah
- 5 Bram-Rah
- 6 Obermars-Rah
- 7 Untermars-Rah
- 8 Fock-Rah
- 9 Groß-Rah
- 10 Klüverbaum
- 11 Gaffel
- 12 Briggbaum

Stehendes Gut

- 1 Vor-Royal-Stag
- 2 Vor-Bram-Stag
- 3 Vor-Mars-Stag
- 4 Vor-Stenge-Stag
- 5 Fock-Stag
- 6 Groß-Royal-Stag
- 7 Groß-Bram-Stag
- 8 Groß-Stenge-Stag
- 9 Groß-Stag
- 10 Pardunen
- 11 Pardunen
- 12 Wanten
- 13 Wanten
- 14 Stampfstock
- 15 Innere Stampfstock-Geien
- 16 Äußere Stampfstock-Geien
- 17 Wasserstag



Da läuft nicht nur das Gut...

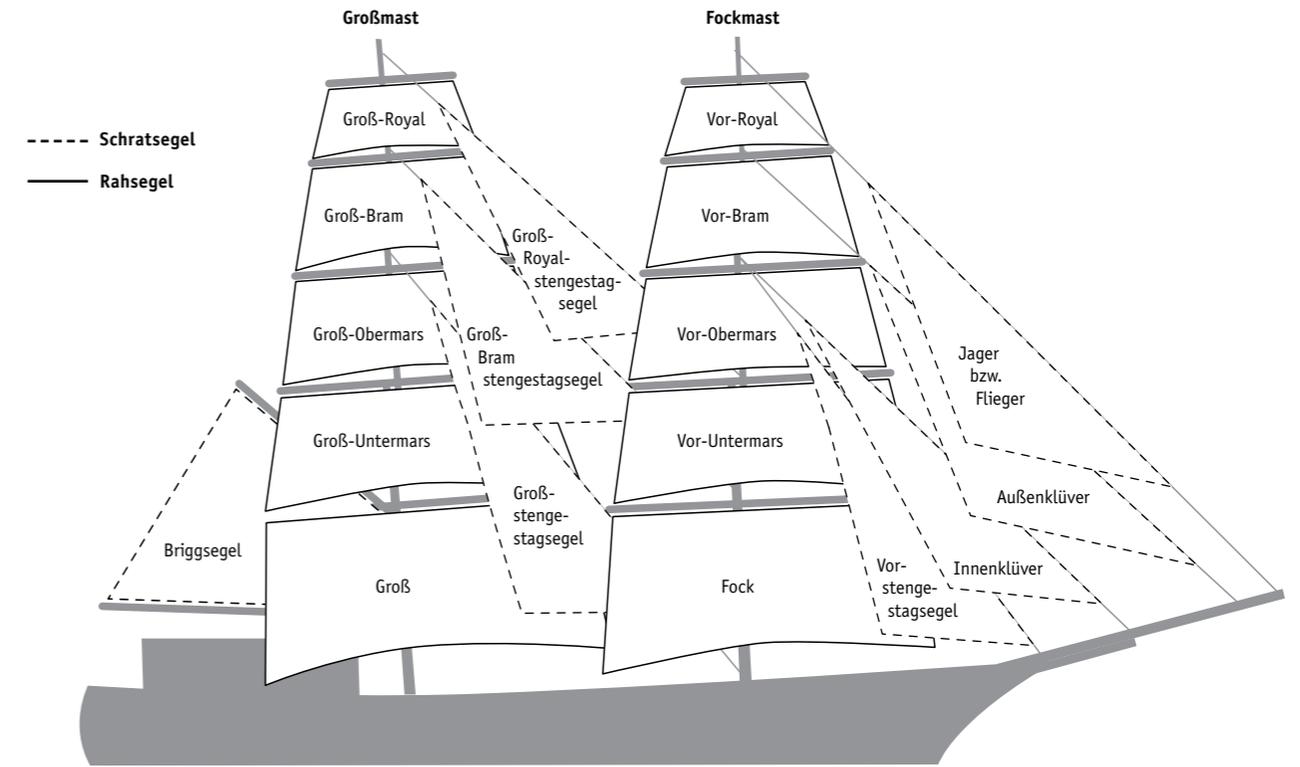
DAS LAUFENDE GUT

Als laufendes Gut wird alles bewegliche Tauwerk bezeichnet, das zum Kontrollieren der Rahen und zum Setzen, Bergen oder Trimmen der Segel verwandt wird. In der Regel hat jedes Tau einen Widerpart, um so auch die andere Endposition des zu bewegenden Gegenstandes erreichen zu können. So gibt es zum Beispiel als Gegenpart zu den Stagesegelfallen, mit denen ein Stagesegel gesetzt wird, einen entsprechenden Niederholer, mit dem das Segel wieder geborgen werden kann. Das laufende Gut wird in der Regel an den Nagelbänken bedient.

- **Fallen** dienen zum Heißen (Hochziehen) der Stagesegel, der Gaffel und der fierbaren Rahen.
- **Niederholer** dienen dazu, Stagesegel und die Obermarsen schnell zu bergen, ohne dass das jeweilige Segel lange im Wind schlägt.
- **Schoten** dienen dazu, die Segel in die wirksamste Position zum Wind zu bekommen. Bei den Rahsegeln werden dazu die Schothörner zur nächsten Rah gezogen und das Segel so gespannt. Die eigentliche Position zum Wind wird bei Rahsegeln mit den Brassens eingestellt.
- **Hälse** dienen dazu, das Luv-Seitenliek von Groß und Fock durchzusetzen, ähnlich der Funktion der übrigen Rahsegelschoten, mit dem Unterschied, dass es unterhalb der Untersegel keine weitere Rah zum Festsetzen gibt.
- **Brassen** Mit den Brassens werden die Rahen um den Mast „herumgeführt“ und so in die beste Position zum Wind gebracht. Der Mast bildet hierbei die Achse der horizontalen Drehbewegung.
- **Geitae** sind die Gegenparten zu den Rahsegelschoten, mit ihnen werden die Schothörner der Rahsegel beim Bergen der Segel aufgeholt.

- **Gordinge** erfüllen einen ähnlichen Zweck wie die Geitae, sie sind an der Kante des Segels, dem Unterliek, bei großen Rahsegeln zusätzlich an den Seitenlieken, befestigt und raffen das Segeltuch beim Bergen an der Rah zusammen.
- **Toppnanten** tragen die Rahen in ihrer abgefierten „Ruheposition“. Da durch die Schoten der gesetzten Segel alle Rahsegel an einem Topp miteinander verbunden sind, kann man mit den beweglichen Toppnanten der Untersegel den gesamten Topp kanten und dumpen, d. h. die Rahen parallel zur Wasseroberfläche ziehen.
- **Gaffelgeeren** sind an der Nock der Gaffel angeschlagen und erlauben die Gaffel zu positionieren.
- **Dirken** tragen bei gesetztem Briggsegel das Gewicht des Briggbaumes.
- **Bulltaljen** sind die Gegenparten zur Briggbaumschot. Sie werden jeweils auf der Leeseite vom Baum seitlich nach vorne gespannt, so dass der Baum im Seegang nicht schlägt; damit wird die gefährliche „Patenthalse“ verhindert.

Weiteres laufendes Gut dient zur Bedienung des Ladebaumes und des Briggsegels.



DIE SEGEL

An Bord der ROALD AMUNDSEN gibt es zwei Typen von Segeln, Rahsegel und Schratsegel. Als Schratsegel werden Segel bezeichnet die in Längsschiffsrichtung gefahren werden. Auf der ROALD AMUNDSEN sind das die Stag- und das Briggsegel. Rahsegel werden quer zur Schiffslängsrichtung gesetzt und sind jeweils an einer Rah befestigt.

Die Stagesegel

Stagesegel sind in der Regel dreieckig geschnitten und laufen auf am Vorliek befestigten Lögeln an einem Stag entlang. In der oberen Ecke, dem Kopf, sind Fall und Niederholer eingeschäkelt. Am Hals, der unteren vorderen Ecke, ist das Segel meist fest mit dem Schiff verbunden. An der dritten Ecke, dem Schothorn, sind die Schoten befestigt.

Stagesegel werden entweder nach dem Anschlagpunkt des Stages im Topp oder nach ihrer Position auf dem Klüverbaum benannt.

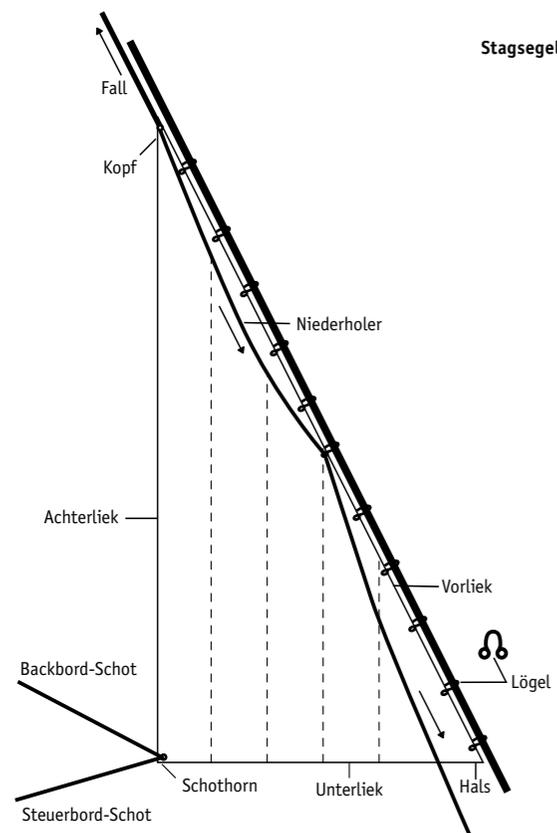
Auf der ROALD AMUNDSEN werden vier Stagesegel vor dem Vortopp (Vorsegel) sowie bis zu drei Stagesegel zwischen Vor- und Großtopp gefahren.

Die Namen der vier Vorsegel sind (von achtern nach vorn):

- Vorstengestagssegel
- Innenklüver
- Außenklüver
- Jager/Flieger

Zwischen den Toppn befinden sich (von unten nach oben):

- Großstengestagssegel
- Bramstengestagssegel
- Royalstengestagssegel



Stagsegel

daher der Jager stets geborgen, auf die andere Seite geholt und die andere Schot befestigt bevor er wieder gesetzt wird. Die nicht benutzte Schot ist im Klüvernetz mit einem Karabiner befestigt.

Beim Bram- und Royalstengestagsegel ist sogar nur eine Schot vorgesehen. Daher müssen beim Schiften, das Umlegen auf den anderen Bug, auch diese Segel geborgen werden. Anders als beim Jager wird dabei aber die komplette Schot mit dem Fußblock gelöst und auf der andere Seite des Schiffs wieder befestigt.

Die Rahsegel

Rahsegel werden nach der Rah bezeichnet, an der das Segel befestigt ist. Dies sind von oben nach unten:

- Royal
- Bram
- Obermars
- Untermars
- Fock bzw. Groß

Die Kanten eines Segels heißen Lieken, dementsprechend hat ein Rahsegel ein Ober-, ein Unter- und zwei Seitenlieken. Die unteren Ecken des Segels heißen Schothörner, dort sind die Schoten und Geitau eingeschäkelt. Bei den beiden Untersegeln (Groß und Fock) sind hier zusätzlich noch die Hälse mit eingeschäkelt. Die oberen Ecken der Rahsegel heißen Nockhörner und sind fest mit der Rah verbunden, das Oberliek ist am sogenannten Jackstag angenäht.

Ein Rahsegel wird eigentlich komplett von Deck aus gefahren. Das Aufentern in das Rigg ist nur zum Los- oder Festmachen der Segel notwendig, oder um Wartungs-, Pflege- und Reparaturarbeiten im Rigg durchzuführen.

Beim Setzen werden die Schothörner des Segels mit den Schoten an die Nocken der nächst unteren Rah gezogen. Zum Anstellen des Segels an den Wind verwendet man die Brassens. Um das Segel wieder bergen zu können gibt es, als Gegenpart zu den Schoten, Geitau an den Schothörnern und Gordinge am Unterliek, die das Segeltuch an die Rah heranziehen, bevor die Mannschaft aufentert, um das Segel fachgerecht zu packen.

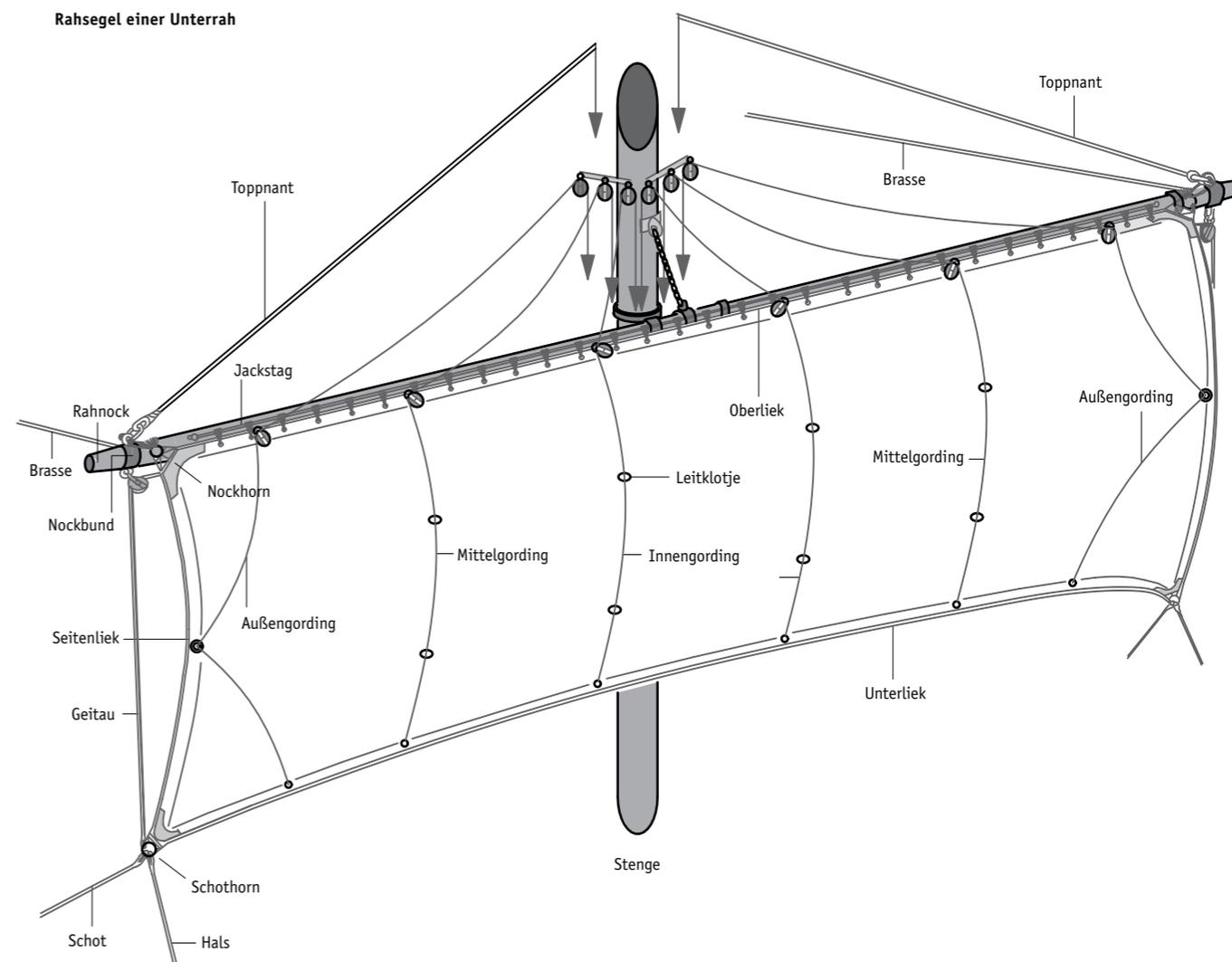
Von den Nocken der Rah gehen die Toppnanten hoch an den Mast, sie tragen die Rahen, wenn die Rah komplett gefiert ist (siehe Seite 18). Mit den beweglichen Toppnanten der Untersegel kann die gesamte Segelpyramide parallel zur Wasseroberfläche gestellt werden, wenn das Schiff permanent krängt.

Auf der ROALD AMUNDSEN ist der Jager ein Sonderfall. Beim Jager ist der Hals nicht direkt mit dem Schiff verbunden, daher kann bei ihm die Höhe des Segels auf dem Stag verändert werden. Wenn das Segel höher auf dem Stag gefahren wird, ändert sich die Bezeichnung, das Segel wird dann als Flieger bezeichnet.

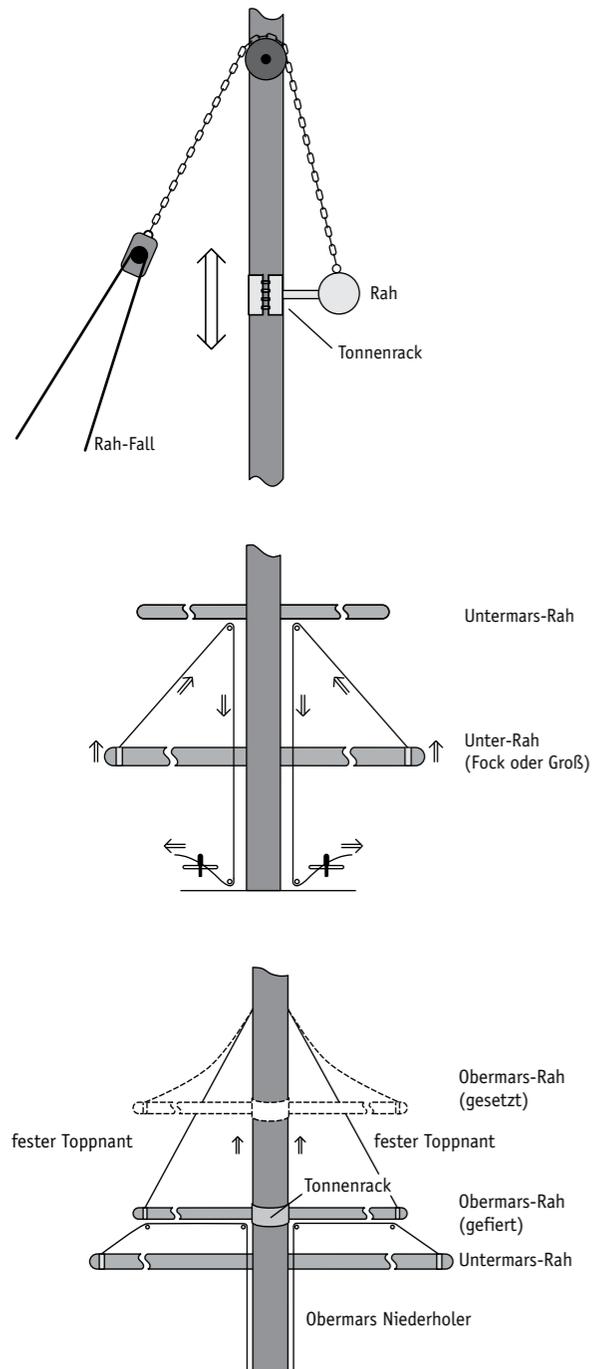
Gesetzt werden Stagsegel durch das Holen des Falls bei gleichzeitigem Fieren des Niederholers. Zum Bergen wird das Fall gefiert und der Niederholer geholt.

Die meisten Stagsegel haben 2 Schoten, je eine an Backbord und eine an Steuerbord, gefahren werden sie aber immer nur mit einer belegten Schot.

Für den Jager sind beide Schoten auf den Nagelbänken vorbereitet, am Segel ist jedoch immer nur eine befestigt. Beim Schiften wird



Rahsegel einer Unterrah



FIERBARE RAHEN

Die drei oberen Rahen beider Masten sind auf der ROALD AMUNDSEN fierbar, beim Setzen der Segel werden sie nach oben gezogen. Der Vorteil von fierbaren Rahen ist ein weiter nach unten verschobener Schwerpunkt des Schiffes bei geborgenen Obersegeln

Toppnanten

Toppnanten haben die Funktion, die Rahen in ihrer „Ruheposition“ zu tragen. Auf der ROALD AMUNDSEN gibt es bewegliche und feste Toppnanten:

Bewegliche Toppnanten

Bewegliche Toppnanten finden sich an Fock- und Großrah. Diese Rahen sind, wie alle Rahen, drehbar gelagert und somit durch die beweglichen Toppnanten in der horizontalen Ebene trimmbar. Durch die Verbindung der Rahen mit Geitauen und Niederholern (Obermars) folgen alle Rahen der Neigung der unteren Rah. Man nennt dies „die Rahen dumpen“. Durch das Dumpen der Rahen kann man bei Krängung des Schiffes die Rahen der gesetzten Segel parallel zur Wasseroberfläche ausrichten. Dies ergibt mehr Vortrieb, da der Wind auch parallel zur Wasseroberfläche strömt.

Das Dumpen des Topps funktioniert nur dann zufriedenstellend, wenn zumindest die Obermarsen gesetzt sind, weil die drei oberen Rahen in ihrer Ruheposition durch feste Toppnanten gehalten werden und in dieser Position nur sehr schwer gedumpt werden können. Die Niederholer müssen gelöst sein, um wenigstens die Untermarsen dumpen zu können.

Die beweglichen Toppnanten dienen daneben auch zur Unterstützung beim Durchsetzen des Untermarssegels: Bei gleichzeitigem Holen der Untermarsshot und des Toppnanten auf nur einer Seite verkürzt sich der Abstand zwischen Schothorn der Untermars und Fock- bzw. Großnock. Mit Hilfe dieser Bewegung kann das Untermarssegel durchgesetzt werden. Nachdem die Untermarsshot belegt ist, wird der Toppnant wieder gelöst. Immer zuerst die Luv- und danach die Leesshot durchsetzen.

Feste Toppnanten

Obermars, Bram und Royal verfügen über feste Toppnanten. Das sind feste Drahtseile von der Rahnock zum Mast, die die Rahen bei nicht gesetztem Segel in Position halten. Beim Heißen der Rahen werden die festen Toppnanten entlastet.



Holen der Steuerbord-Brassen des Vortopps

BRASSEN

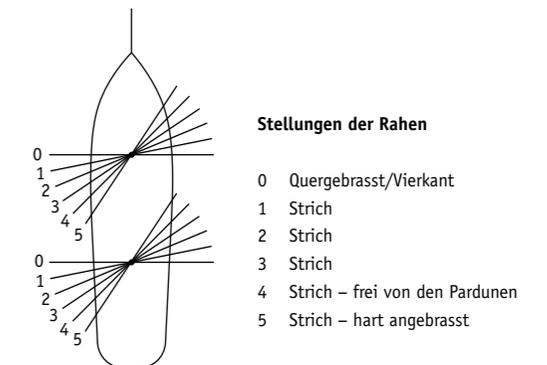
Der Anstellwinkel der Segel zum Wind wird durch die Brassen eingestellt. Sie laufen von den Nocken der Rahen über einen Klapp-läufer an Deck. Da ein Topp ein über die Schoten der einzelnen Rahsegel zusammenhängendes System ist, werden immer alle Rahen gemeinsam gebrast, also auch die Rahen der nicht gesetzten Segel.

Aus diesem Grund benötigt man beim Brassen relativ viele Leute, da bei jeder Rah auch noch die Brasse der anderen Seite entsprechend gefiert werden muss.

Feinbrassen und Fächern hingegen kann man auch mit wenigen Leuten erledigen, weil dann die Rahen jeweils einzeln in die optimale Position gebracht werden.

Der Drehpunkt der Rahen liegt nicht direkt am Mast bzw. der Stenge. Die Rah hängt an einer Konstruktion vor dem Mast, dem Schwannenhals, um einen größeren Drehbereich zu haben. Die Leinen in den Umlenklöcken der Gordinge, Schoten und Geitau hängen aber dicht am Mast bzw. der Stenge. Dadurch verändert sich deren Länge beim Brassen, so dass man sie vor dem eigentlichen Brassen einschricken (etwas lösen) muss. Dies gilt nicht für die Schoten der gesetzten Segel. Die Schoten sind durch die mittig unter der Rah angebrachten Herzblöcke am wenigsten von der Drehbewegung betroffen.

Beim Brassen gibt es bestimmte festgelegte Standardpositionen, die die Rahen einnehmen können. Man orientiert sich dabei an der alten nautischen Kreiseinteilung Strich (1 Strich entspricht 11,25°), dies ist in der folgenden Skizze dargestellt. Bei „5 Strich angebrast“ berühren die Rahen die Pardunen, daher wird im Normalfall maximal bis 4 Strich gebrast.



Es war schon immer gefährvoll zur See zu fahren und das wird es trotz aller technischen Errungenschaften auch bleiben. Gerade ein so komplexes Schiff wie einen Rahsegler zu segeln, kann besonders gefährlich sein, wenn nicht jedes einzelne Besatzungsmitglied ein bestimmtes Maß an Sicherheitsbewusstsein hat. Mehr als einzelne Regeln und Vorschriften ist es dieses Bewusstsein, von dem die Sicherheit des Schiffes und der Mannschaft abhängt.

Auf See herrscht an Bord für alle Alkoholverbot. Es gilt allgemeines Rauchverbot, außer an dafür extra bezeichneten Stellen auf dem Stahldeck in Lee, seitlich des Deckshauses.

Während der Wache ist jeder sofort einsatzbereit. Dies bedeutet, dass z. B. die Wachgänger möglichst ausgeruht ihre Wache antreten und dass notwendige Kleidung und Sicherungsgurte vor etwaigen Manövern angelegt sind.

Beim Anbordkommen werden alle durch die Sicherheitseinweisung darüber informiert, wo die Feuerlöscheinrichtungen sind und wie die Fluchtwege verlaufen. Weiter wird jeder über den Platz der Rettungswesten, sein zugeteiltes Rettungsinsel, die Alarmsignale und Sammelplätze, sowie über das sichere Anlegen und die Funktion des Sicherungsgurtes aufgeklärt.

SICHERHEITSGURTE UND RIGGEINWEISUNG

Das Segeln eines Rahseglers erfordert ständiges Arbeiten in der Takelage. Segel müssen vor dem Setzen ausgepackt und nach dem Bergen wieder eingepackt werden, das Rigg muss kontrolliert und gewartet werden, Schäden müssen beseitigt werden. Grundsätzlich darf nur aufentern, wer körperlich gesund und voll einsatzfähig ist. Schon die Verwendung leichter Mittel gegen Seekrankheit (Pflaster, Tabletten) verringert die Reaktionsgeschwindigkeit und schränkt die Einsatzfähigkeit so weit ein, dass nicht mehr aufgeentert werden darf. Gleiches gilt für Alkohol und andere Drogen.

Jeder Trainee erhält zu Beginn des Törns leihweise einen persönlichen Sicherheitsgurt. Das richtige Anlegen des Gurtes und die korrekte Führung der Zurlaschen wird als erstes gemeinsam mit der Stammperson geübt. Jeder Trainee wird vor dem ersten Aufentern auf richtigen Sitz des Gurtes überprüft.

Neben anderen allgemeineren Vorschriften sind auf Segelschiffen natürlich besonders die Regeln über das Verhalten in der Takelage wichtig.

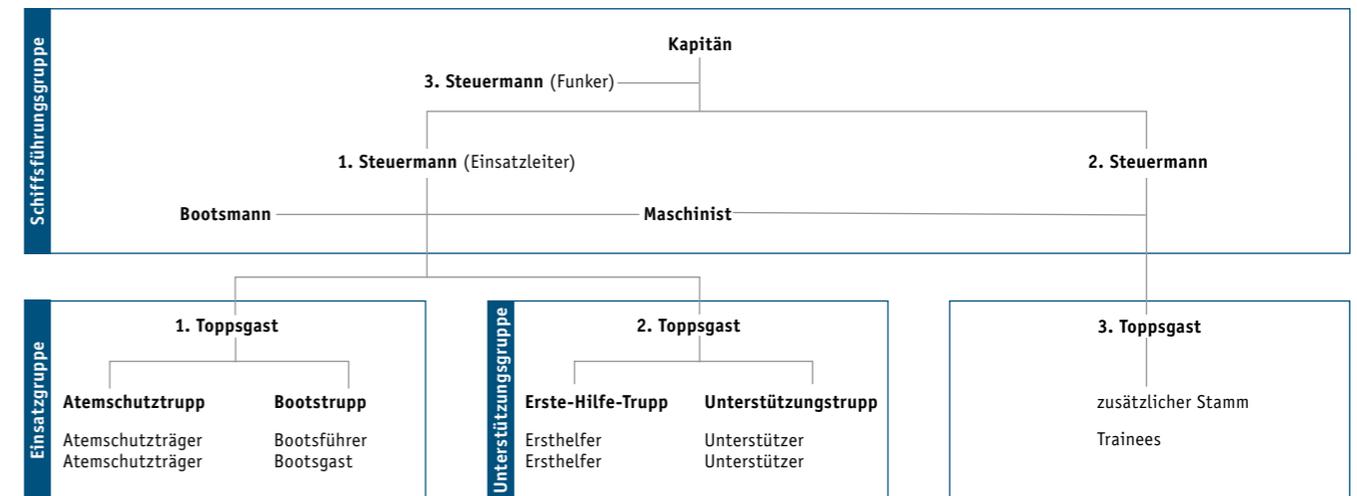
Allgemein gelten zwei Grundregeln:

- **Vorsicht ist keine Feigheit und Leichtsin ist nicht Mut!**
- **Eine Hand für Dich, eine Hand für das Schiff!**

ALLGEMEINE SICHERHEITSHINWEISE

- Trotz ständiger Vorsicht drohen an Bord Gefahren, die man selbst oft nicht erkennt. Deshalb auf Warnrufe achten und sofort reagieren. An Bord deutscher Schiffe wird gewöhnlich **Wahrschau** gerufen, das bedeutet „Achtung, Vorsicht“ und kommt von Wahrnehmen und Schauen. Reagieren bedeutet in diesem Fall, sofort Deckung zu suchen (besonders den Kopf zu schützen).
- Alle Unregelmäßigkeiten, wie z. B. Brandgeruch, Wassereinbruch oder sonstige Gefahr sofort dem Kapitän bzw. dem wachhabenden Steuermann melden.
- Fluchtwege, Notausgänge, Verkehrswege, Feuermelder, Feuerlöscher, Rettungsmittel, Treppen, Türen und Schotten nicht durch Liegenlassen oder Abstellen von Gegenständen verstellen.
- Nie auf das Schanzkleid oder die Relling setzen.
- Bei An- und Ablegemanöver nie die Hände und Füße zwischen Schanzkleid und Pier.
- Nicht in die Buchten von Tauwerk treten.
- Keine Hinweis- oder Warnschilder entfernen.
- Keine Bedienungselemente (Schalter, Hebel) ohne Anordnung betätigen. Speziell keine, die zur Warnung rot angemalt sind.
- Kein offenes Feuer an Bord.
- Sorgfältig mit elektrischen Geräten und Werkzeugen umgehen.
- Nach dem Arbeiten mit Ölen und Lösungsmitteln sind die Arbeitsgeräte (Pinsel und Lappen) selbstentzündungssicher zu entsorgen bzw. zu lagern.
- Keine Kleidungsstücke über Öfen oder Heizkörper legen, sie können sich entzünden oder schmelzen.
- Niemals unbeleuchtete oder nicht ausreichend beleuchtete Räume betreten. Nicht jeder Raum ist für uneingeschränktem Zutritt vorgesehen, insbesondere ist der Maschinenraum nur mit Genehmigung zu betreten!

DIE SICHERHEITSROLLE AN BORD DER ROALD AMUNDSEN



Auf See ist die Besatzung in einem Notfall auf sich alleine gestellt. Bei Notfällen wie Feuer an Bord, Mensch über Bord, Wassereinbruch oder Verlassen des Schiffes muss sich die Besatzung selber zu helfen wissen. Daher wird jeweils zu Törnbeginn die gesamte Stammbesatzung und ggf. auch geeignete Trainees in eine so genannte Sicherheitsrolle eingeteilt.

Bei allen Notfällen wird nach Auslösung des Generalalarms oder Mensch- über- Bord-Alarms gemäß der Sicherheitsrolle gehandelt. Diese Sicherheitsrolle mit der Aufgabenverteilung wird im Quergang ausgehängt. Die Sicherheitsrolle sowie darauf aufbauende Notrollen sind Teil des Sicherheits Management Systems (SMS) der ROALD AMUNDSEN (Erläuterungen dazu auf Seite 31). Die aktuell gültigen Standards sind über die Homepage und an Bord verfügbar.

Die folgenden Erläuterungen stellen typische Verfahrensweisen dar. Alle weitergehenden Regelungen sind im SMS zu finden. Zudem kann der Kapitän aufgrund seiner Einschätzung der Situation jederzeit andere Vorgehensweisen anordnen.

Im Normalbetrieb ist die Besatzung in drei Wachen eingeteilt. Diese Organisationsform ist allerdings nicht zur Bewältigung von Notsituationen geeignet. Daher wird bei Eintritt einer Notlage die oben abgebildeten Organisation eingenommen. Die Stammbesatzung wird in die drei Gruppen eingeteilt: Schiffsführungs-, Einsatz- und Unterstützungsgruppe.

Der **Schiffsführungsgruppe** gehören der Kapitän, die drei Steuerleute, der Bootsmann, der Maschinist und einer der Toppgasten an. Der 1. Steuermann ist im Auftrag des Kapitäns als Einsatzleiter für die Bewältigung der Notlage verantwortlich. Die Schiffsführungsgruppe übernimmt die Leitung der angeordneten Maßnahmen sowie die Betreuung der Trainees.

Der **Einsatzgruppe** gehören als Gruppenführer ein Toppgast sowie vier weitere Stammbesatzungsmitglieder an. Sie bilden je nach Notfall und Rolleneinteilung z.B. den Atemschutztrupp oder den Bootstrupp.

Der **Unterstützungsgruppe** gehören als Gruppenführer ein Toppgast sowie vier weitere Stammbesatzungsmitglieder an. Sie unterstützen die Einsatzgruppe und bilden je nach Notfall und Rolleneinteilung z.B. den Erste- Hilfe-Trupp und einen Unterstützungstrupp.

Jede an Bord befindliche Person, die nicht in der Sicherheitsrolle eingeteilt ist, hält sich im Notfall am Sammelpunkt bereit und wartet auf weitere Anweisungen. In den meisten Fällen führt auch gut gemeintes Eingreifen derer, die keine Aufgabe gemäß der Sicherheitsrolle haben, lediglich zu Verzögerungen oder gar zu Gefährdungen des jeweiligen Manövers. Im Notfall ist es der oberste Grundsatz, Ruhe zu bewahren und anderen zu vermitteln.

SIGNALE

An Bord der ROALD AMUNDSEN gibt es vier verschiedene Signale.

All Hands

Für größere Segelmanöver oder die Entgegennahme allgemeiner Informationen seitens der Schiffsführung kann eine „All Hands on Deck“ Manöver ausgerufen werden. Dies wird im Regelfall durch den Kapitän angeordnet und durch den Ruf „All Hands on Deck“ eingeleitet. Bei „All Hands“ Manövern legt jede Person **der Witterung entsprechende Kleidung, festes Schuhwerk und den Sicherheitsgurt** an. Alle an Bord befindlichen Personen sammeln sich wachweise zur Vollständigkeitsmusterung auf dem Oberdeck und nehmen die Anweisungen des wachhabenden Steuermanns oder des Kapitäns entgegen.

In sehr dringenden Fällen (z.B. Kollisionskurs) wird das „All Hands“ Manöver zu einem „Not-Manöver“. Anstelle des üblichen Ausrufens kann das Alarmsignal Kilo (-.-) gegeben werden.

Not-Manöver „All Hands“

■ ● ■ (1 x lang, 1 x kurz, 1 x lang)

Generalalarm

●●●●●●●■ (7 x kurz, 1 x lang)

Generalalarm wird nur im Notfall ausgelöst. Jede Person legt **festе, den ganzen Körper bedeckende Kleidung** und **festes Schuhwerk** an, rüstet sich mit der **Rettungsweste** und einer **Kopfbedeckung** aus und begibt sich auf dem schnellsten Weg zum Sammelpunkt an Oberdeck zur Vollständigkeitsmusterung und Entgegennahme von weiteren Anweisungen. Wachgänger bleiben auf ihren Stationen und bereits eingeleitete Maßnahmen werden fortgeführt.



Eine Hand für Dich – eine Hand fürs Schiff

Mensch über Bord (Mann über Bord)

■ ■ ■ (3 x lang)

Dieser Alarm wird bei „Mensch über Bord“ gegeben. Jede Person legt **der Witterung entsprechende Kleidung** und **festes Schuhwerk** an und begibt sich auf dem schnellsten Weg zum Sammelpunkt an Oberdeck zur Vollständigkeitsmusterung und Entgegennahme von weiteren Anweisungen. Wachgänger bleiben auf ihren Stationen und bereits eingeleitete Maßnahmen werden fortgeführt.

Alarm zum Verlassen des Schiffes

● ■ ● ■ ● ■ (abwechselnd kurze und lange Töne)

Alarm zum Verlassen des Schiffes wird nur im Notfall ausgelöst. Die Anordnung zum Verlassen des Schiffes wird nur durch den Kapitän oder bei dessen Verhinderung durch seinen Stellvertreter gegeben. Jede Person legt **festе, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, festes Schuhwerk** sowie eine **Kopfbedeckung** an und rüstet sich mit der **Rettungsweste** aus. Alle Personen begeben sich unverzüglich zu den Ihnen zugeteilten Rettungsinseln.



Aussetzen des Beiboats – jede Minute kann Leben retten

NOTFALL: MENSCH ÜBER BORD

Eine über Bord gegangene Person hat abhängig von ihrer Bekleidung, Ausrüstung und Ausbildung sowie der Wassertemperatur nur eine kurze Überlebenschance. Daher ist besondere Eile zur Rettung dieser Person geboten.

- Derjenige, der das Überbordgehen beobachtet hat, ruft laut „Mensch über Bord an Steuerbord/Backbord“, wirft alle in Reichweite verfügbaren Rettungsmittel hinterher, behält die Person stets im Auge und zeigt mit dem ausgestreckten Arm auf sie.
- Die über Bord gefallene Person soll sich möglichst passiv verhalten, das nächste Rettungsmittel ergreifen, die eigene Kleidung möglichst abdichten und sich nicht unnötig bewegen (auf keinen Fall hinterher schwimmen), um die Auskühlung des Körpers nicht unnötig zu beschleunigen.
- Jeder, der sich an Oberdeck oder im Rigg befindet und keine andere wichtige Aufgabe hat, behält die Person ebenfalls ununterbrochen im Auge und zeigt mit dem ausgestreckten Arm auf sie, bis durch den Toppsgasten oder Steuermann neue Anweisungen gegeben werden.
- Die MOB-Boje ist sofort ins Wasser zu setzen.
- Die Position ist im GPS-Gerät zu speichern (MOB-Taste).
- Meldung an den wachhabenden Steuermann, der sofort den „Mensch über Bord“ Alarm ■ ■ ■ (3 x lang) auslöst.
- Nach Auslösung des „Mensch über Bord“ Alarms übernimmt der 1. Steuermann die seemännische Führung des Schiffes, stoppt es schnellstmöglich auf (Beidrehen zum Beiliegen) oder bringt es mit allen Mitteln zurück zu der über Bord gefallenen Person.

- Der 2. Steuermann, ein Toppsgast und die Trainees gehen die Untersegel auf und brassen den Großstopp rund, so dass das Schiff kreuzgebrast beiliegt.
- Der 3. Steuermann übernimmt evtl. notwendigen Funkverkehr und führt das Log.
- Der Kapitän hat die Gesamtleitung der Bergung.
- Die stehende Wache bereitet das Bereitschaftsboot vor und setzt es aus.
 1. Ladebaumsicherung entfernen, Ladebaum fieren, Ladebaumgeien für das Aussetzen in Lee riggen.
 2. Vorleine besetzen, Runner samt Block zum Gangspill scheren, Seefangleine außenbords riggen.
 3. Lotsenleiter auf der Leeseite ausbringen.
 4. Gangspill besetzen, Hanepot im Bereitschaftsboot einhaken, Bereitschaftsbootsausrüstung auf Vollständigkeit überprüfen (Benzin, Paddel, Beleuchtung, etc.)
 5. Laschings entfernen und Bereitschaftsboot aus der Betting heben, Ladebaum durch die Ladebaumgeien außenbords schwenken, Bereitschaftsboot abfieren.
- Der Bootstrupp rüstet sich mit Überlebensanzügen und/oder Arbeitssicherheitswesten, Handfunkgerät und ggf SART aus, bemannt auf Anweisung des 1. Steuermanns das Bereitschaftsboot und birgt die über Bord gegangene Person.
- Der Erste-Hilfe-Trupp bereitet die Erstversorgung der über Bord gegangenen Person vor (warme Decken und Getränke, Erste-Hilfe-Koffer, etc.). Wenn möglich, wird der Trupp durch weitere medizinisch ausgebildete Mitsegler unterstützt.



Die Geräteträger in ihrer Schutzausrüstung

NOTFALL: FEUER

Ein Feuer an Bord eines Schiffes stellt die höchste denkbare Gefährdung der an Bord befindlichen Personen dar. Daher ist höchste Eile bei der Bekämpfung eines Brandes geboten.

- Derjenige, der zuerst ein Feuer entdeckt, alarmiert sofort durch lautes rufen „Feuer“ mit Ortsangabe und nimmt die sofortige Erstbekämpfung des Brandes mit Handfeuerlöschern vor oder birgt hilfsbedürftige Personen aus dem Gefahrenbereich, sofern dies ohne erhebliche Eigengefährdung möglich ist. Insbesondere ist das Einatmen von Brandrauch unbedingt zu vermeiden. Sofern die Erstbekämpfung nicht erfolgreich oder unmöglich ist, ist das Schott oder die Tür zu dem betreffenden Raum zu schließen und der Sammelplatz an Oberdeck aufzusuchen.
- Jeder, der den Ruf „Feuer“ hört, gibt diesen Alarm durch Rufe „Feuer“ mit Ortsangabe weiter und begibt sich zum Sammelplatz an Oberdeck.
- Meldung an den wachhabenden Steuermann, der sofort Generalalarm ●●●●●●●■ (7 x kurz, 1 x lang) auslöst.
- Nach Auslösung des Generalalarms übernimmt der 1. Steuermann die Einsatzleitung, der 2. Steuermann die nautische Führung des Schiffes und der Maschinist das Starten der Generatoren und Feuerlöschpumpen. Es erfolgt eine Vollständigkeitsmusterung am Sammelplatz.

- Die **Einsatzgruppe** erhält ihren Einsatzauftrag vom 1. Steuermann. Der Atemschutztrupp nimmt auf Anweisung des Toppgastens der Einsatzgruppe die Brandbekämpfung sowie die Rettung von Personen aus dem Gefahrenbereich vor, nachdem die Geräteträger ihre persönliche Schutzausrüstung angelegt haben. Der zweite Trupp der Einsatzgruppe unterstützt den Atemschutztrupp beim Anlegen der Schutzausrüstung und verlegt für diesen die Schlauchleitung samt Strahlrohr.
- Die **Unterstützungsgruppe** hilft im Notfall Feuer auf Anweisung des 1. Steuermanns durch:
 - Herstellen des notwendigen Verschlusszustandes und anschließender Unterstützung der Einsatzgruppe
 - Inbetriebnahme der mobilen Feuerlöschpumpe und Durchführen von Kühlmaßnahmen an betroffenen Stellen
 - Vorbereiten der Rettungsinseln und des Bereitschaftsbootes für den Fall „Verlassen des Schiffes“
- Die medizinische Versorgung ist sicher zu stellen.
- Nach erfolgreicher Brandbekämpfung sind Kühlmaßnahmen fortzusetzen. Raumkontrollen sind durchzuführen, sowie Brandwachen aufzustellen.

NOTFALL: WASSEREINBRUCH

Nach einer Kollision, Grundberührung oder aufgrund anderer Ursachen kann es zu einem Wassereintritt kommen. Dieser stellt eine ernsthafte Gefährdung der an Bord befindlichen Personen dar. Daher ist der Wassereintritt unverzüglich zu stoppen, bzw. möglichst zu reduzieren und das innenbords gelangte Wasser abzupumpen.

- Derjenige, der zuerst einen Wassereintritt entdeckt, alarmiert sofort durch lautes Rufen „Wassereintritt“ mit Ortsangabe und versucht das Leck mit Kissen, Matratzen und anderem geeigneten Material zu stopfen.
- Meldung an den wachhabenden Steuermann, der sofort Generalalarm ●●●●●●●■ (7 x kurz, 1 x lang) auslöst.
- Nach Auslösung des Generalalarms übernimmt der 1. Steuermann die Einsatzleitung, der 2. Steuermann die nautische Führung des Schiffes und der Maschinist das Starten der Generatoren und Lenzpumpen. Es erfolgt eine Vollständigkeitsmusterung am Sammelplatz.
- Der Maschinist aktiviert auf Anweisung des 1. Steuermanns das Lenzsystem für die betroffene Sektion. Die Einsatzgruppe nimmt auf Anweisung des 1. Steuermanns an der Schadenstelle alle geeigneten Maßnahmen vor, um den Wassereintritt zu stoppen oder reduzieren. Zu diesem Zweck steht entsprechendes Leckbekämpfungsmaterial zur Verfügung.
- Die Unterstützungsgruppe unterstützt auf Anweisung des 1. Steuermanns die Einsatzgruppe durch Vorbereitung und Bereitstellung der notwendigen Materialien für die Leckabwehr.
- Die Unterstützungsgruppe stellt auf Anweisung des 1. Steuermanns einen geeigneten Verschlusszustand her. Dazu werden:
 1. die Verschlussdeckel der Lüfter verschraubt
 2. die Schotten der betroffenen Abteilungen fest verschlossen
 3. ggf. das hydraulische Schott verschlossen

Einsatzgruppe und Unterstützungsgruppe bereiten auf Anweisung des 1. Steuermanns die Rettungsinseln und das Bereitschaftsboot für den Fall „Verlassen des Schiffes“ vor.

NOTFALL: VERLASSEN DES SCHIFFS

In der Regel ist auch im Notfall das Schiff der sicherste Ort. Daher wird das Verlassen des Schiffes nur angeordnet, wenn das Schiff in Folge eines Brandes nicht zu halten ist oder in Folge eines Wassereintritts sinkt. Es ist grundsätzlich wichtig, so lange wie möglich an Bord zu bleiben.

- Das Kommando zum Verlassen des Schiffes gibt nur der Kapitän. Es wird eingeleitet durch den Alarm zum Verlassen des Schiffes ●■●■●■ (abwechselnd kurze und lange Töne)
- Die Einsatzgruppe und die Unterstützungsgruppe bereiten die Rettungsinseln und das Bereitschaftsboot zum Aussetzen vor und setzen diese auf Anweisung des Kapitäns aus.
- Jede Person legt feste, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, festes Schuhwerk sowie eine Kopfbedeckung an und rüstet sich mit der Rettungsweste aus. Alle Personen begeben sich unverzüglich zu den ihnen zugeteilten Rettungsinseln.
- Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, zieht sich jede Person so warm wie möglich an.
- Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, nimmt jede Person so viel Flüssigkeit wie möglich auf (Wasser).
- Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, wird zusätzliches Trinkwasser, Decken, Schlechtwetterbekleidung, dünnes Tauwerk und Proviant auf die Überlebensfahrzeuge genommen.
- Den Sprung ins Wasser möglichst vermeiden
- Auf guten Sitz und Befestigung der Rettungsweste achten.
- Im Wasser und in der Rettungsinsel jede unnötige Bewegung vermeiden.
- Auf keinen Fall Seewasser trinken.
- Den Anweisungen des Kapitäns bzw. des für die Rettungsinsel verantwortlichen Stammmitglieds ist Folge zu leisten.

VERSCHLUSS

Der Verschluss des Schiffs gehört zu den wichtigsten Sicherheitsvorkehrungen an Bord. Zu Beginn eines jeden Törns wird im Rahmen der Einteilung der Sicherheitsrolle eine Unterstützungsgruppe gebildet, die unter anderem für die verschiedenen Verschlusszustände in Notfällen an Bord verantwortlich ist. Veränderungen der Verschlusszustände im Wachbetrieb werden in der Regel auf Anweisung des wachhabenden Steuerhelfers durch die Fahrwache vorgenommen. Zu Beginn eines Törns wird die Unterstützungsgruppe in ihre Aufgabe eingewiesen. Während dieser Einweisung wird die Verschlussfähigkeit überprüft.

Dazu werden überprüft:

- die Verschlussdeckel der Lüfter auf Gängigkeit und Vollständigkeit.
- alle Klappen der Seeschlagblenden auf ihre Beweglichkeit.
- die Gängigkeit aller Flügelschrauben für die Befestigung der Seeschlagblenden.
- die Funktionsfähigkeit der Schotten und Bullaugen.

Der **Verschluss** des Schiffes kann grob in zwei Bereiche geteilt werden; der Verschluss an Deck und der Verschluss unter Deck.

Verschluss an Deck

Zum Verschluss an Deck gehören alle Lüfter, Lüftungsklappen, Seeschlagblenden und Schotts, die auf das Deck führen.

Lüfter

Auf der ROALD AMUNDSEN befinden sich Lüfter auf dem Vorschiff, am vorderen Niedergang und im Mastgarten des Vortopps. Die Verschlussdeckel dieser Lüfter sind im vorderen Niedergang verwahrt. Weitere Lüfter befinden sich am mittleren Niedergang und im Mastgarten des Großtopps. Die dazugehörigen Verschlussdeckel sind im mittleren Niedergang verwahrt. Zum Verschluss eines Lüfters wird der Lüfterkopf oder die Windhütze vom Lüftungsstutzen montiert. Danach wird der Verschlussdeckel auf den Lüftungsstutzen geschraubt und anschließend der Lüfterkopf oder die Windhütze wieder auf den Lüftungsstutzen gesetzt.

Seeschlagblenden und Schotten

Hinter dem Steuerstand befinden sich die Fenster der Navigation und des Hospitals. Zwischen diesen Fenstern befindet sich die Lüftung des Maschinenraums. Für jedes dieser Fenster und der Lüftung sind Seeschlagblenden am Deckshaus montiert, die ggf. vor die Fenster und die Lüftung montiert werden können.

An Steuerbord des Deckshauses befindet sich das Schott für den elektrischen Landanschluss. Dieses Schott muss während einer Seereise fest verschlossen bleiben. Neben dem Landanschluss ist ein Schott, hinter dem sich Material für die Feuerbekämpfung befindet. Dieses Schott muss stets zugänglich und zu öffnen sein.

Auf der Rückseite des Deckshauses befindet sich ein Fenster zur Kombüse, dessen Seeschlagblende unterhalb des Fensters angebracht ist.

Auf dem Deckshaus befinden sich ein Skylight für die Kombüse und zwei Abluftklappen für den Maschinenraum. Die Abluftklappen und das Skylight sind auf ihre Funktion zu überprüfen.

Der vordere und der mittlere Niedergang besitzen jeweils ein Fallschott. Diese Schotts sind sehr schwer und sollten grundsätzlich nur zu zweit bedient werden.

Verschluss unter Deck

Zum Verschluss unter Deck gehören alle Sektionstrennungsschotts, alle Seeschlagblenden für die Bullaugen im Messelogs, in den Kammern und in der Messe. Die ROALD AMUNDSEN ist in mehrere Sektionen geteilt, die durch mechanische Schotts bzw. ein hydraulisches Schott miteinander verbunden sind. Die mechanischen Schotts sind im geöffneten Zustand stets durch einen Haken gesichert und sollten immer geöffnet sein. Das hydraulische Schott kann durch ein Pumpsystem geöffnet oder geschlossen werden. Dieses Schott wird nur im Notfall geschlossen. Die Bullaugen unter Deck sind **immer** verschlossen und dürfen **niemals** geöffnet werden. Während der Verschlussfähigkeitsprüfung werden alle Seeschlagblenden der Bullaugen auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft.



Die Bullaugen unter Deck müssen immer verschlossen bleiben

SICHERHEITS MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Das SMS beschreibt für alle Mitwirkenden verbindlich, wie wir (der Verein LebenLernen auf Segelschiffen) organisiert sind, und zwar land- und seeseitig. Weiterhin beschreibt das SMS die Verfahrensweisen und Betriebsformen für unser Schiff, die Brigg ROALD AMUNDSEN. Somit bildet das SMS die umfassende Dokumentation unseres Schiffsbetriebs. Es steht allen Vereinsmitgliedern zur Verfügung, aber auch externen Institutionen, die als Aufsichtsbehörden den Betrieb von traditionellen Segelschiffen überwachen. Es beschreibt die „Bordstandards“ und macht damit die klare Aussage: „So machen wir das auf der ROALD AMUNDSEN“. Das SMS enthält in der aktuellen Version bei Drucklegung des Bordhandbuchs die folgenden Kapitel:

1. Betriebssicherheitshandbuch
2. Organigramm und Aufgabenbeschreibungen
3. Prüflisten für Arbeitsabläufe
4. Notrollen
5. Ausbildung
6. Gefährdungsbeurteilung
7. Instandhaltungspläne
8. Kritische Ausrüstung
- A. Anlagen

Die Kenntnis der Regeln zur Sicherheit ist ein unentbehrlicher Teil des Schiffsbetriebs für alle Personen an Bord, ob Trainee oder Stammcrew. Daher sind sie Bestandteil der Einweisungen sowie der laufenden Ausbildung an Bord. Grundlage hierfür ist das SMS. Das SMS ist über den internen Bereich unserer Homepage für alle Stammcrewmitglieder verfügbar. An Bord befinden sich mehrere Ordner, die jeweils die aktuelle Version des SMS enthalten. Das SMS wird ständig weiterentwickelt, über alle Neuerungen wird durch den SMS-Beauftragten informiert. In den vereinsinternen Aus- und Fortbildungsveranstaltungen für Stammcrewangehörige wird immer wieder Bezug auf das SMS genommen.



Riggwartung

SEEMANNSCHAFTLICHES VERHALTEN

- Safety first!
- Alle Manöver sollten so leise ablaufen, dass alle Kommandos und Rückmeldungen verstanden werden können.
- Beim Holen der Leinen nicht herumblödeln, wichtige Kommandos könnten so überhört oder falsch verstanden werden.
- Sicherheit geht vor Schnelligkeit, trotzdem soll jeder konzentriert und so zügig wie möglich arbeiten, damit keine Kraft und Zeit vergeudet wird.
- An Deck immer festes, rutschbeständiges Schuhwerk tragen.
- **Fest heißt Fest!** Das heißt, alle Leinen werden in der derzeitigen Position gehalten. Nicht weiter ziehen oder loslassen!
- Nie in Lee von schlagenden Stagesegeln arbeiten. Ihre Blöcke werden nicht ohne Grund „Witwenmacher“ genannt.
- Beim Holen und Fieren die Hände nicht zu dicht an die Blöcke setzen. Vorsicht auf die Finger. Die Hände so ansetzen, dass die Daumen auf der dem Block abgewandten Seite liegen.
- Beim Arbeiten mit Tauwerk keine Handschuhe anziehen, da sie keinen sicheren Griff gewährleisten und den Tastsinn stark einschränken (auslaufendes Gut, Dunkelheit).
- Hände und Haare weg von drehenden Teilen. Lange Haare zusammenbinden.
- Ringe, Ketten und Uhren abnehmen.

- Immer genug Leute an die Leinen stellen. Rauscht das Tauwerk aus, so kann es zu schweren Verbrennungen kommen. Im Notfall lieber eine Leine ausrauschen lassen, als die eigenen Hände zu opfern.
- Auf Buchten im Tauwerk achten, sie laufen oft ohne Vorwarnung so schnell aus, dass man sich mit Fuß oder Arm in aufgeworfenen Schlingen verfängt oder diese zu schlagen anfangen. Daher auch nie über laufende Leinen treten.
- Keine Leinen ohne Anordnung vom Beleg nagel nehmen oder eigenmächtig fieren, holen oder loswerfen.

Das Nichtbeachten dieser Regeln kann ein ganzes Manöver zum Scheitern verurteilen und dramatische Folgen haben!

VERHALTEN BEI SEEGANG

- Bei Seegang ist die Standsicherheit durch die Schiffsbewegungen herabgesetzt, deshalb an Geländern, Handläufen und Strecktauen festhalten, nicht an laufendem Gut. Auf nassen Decks und Bodenbelägen herrscht zusätzliche Rutschgefahr, daher auf festen Stand achten.
- Lose Gegenstände seefest verstauen oder verzurren.
- Genügend Abstand von laufenden und schlagenden Teilen halten.
- Türen, Klappen etc. entweder geschlossen halten oder durch Haken sichern.
- Kommen Seen über, nicht unnötig auf dem freien Deck aufhalten, beim Arbeiten Sicherheitsgurt anlegen.

ARBEITEN IN DER TAKELAGE

Erfahrungsgemäß nimmt mit zunehmender Übung das Gefühl zu, dass alles beherrscht wird. Der einzelne wird unvorsichtig. Daher muss sich nicht nur der Ungeübte beständig klar machen:

- Bei sämtlichen Segelmanövern darf sich niemand im Rigg befinden.
- Außerhalb von angeordneten Arbeiten wird nur mit ausdrücklicher Genehmigung des wachhabenden Steuerannes aufgeentert.
- Nach Einnahme von Medikamenten gegen Seekrankheit ist das Aufentern verboten.
- Bevor man das Deck mit beiden Füßen verlassen will (Rigg, Klüverbaum), Sicherheitsgurt anlegen und Spleiß und Karabinerhaken kontrollieren.
- Vor dem Aufentern kontrollieren, ob die Brassens, Niederholer, Schoten, Fallen und Toppnanten des zu enternden Topps wirklich steif geholt sind.
Brassen, Niederholer, Schoten, Fallen, Toppnanten tight!
- Nur in Luv in die Takelage aufentern. Dann wird man vom Wind an die Wanten gedrückt und der Winkel der Wanten ist flacher.
- Muss man auf der Leeseite arbeiten, steigt man entweder auf der Saling oder über das Zwischenfußpferd hinüber.
- Handschuhe, auch fingerlose, sollten nicht benutzt werden, man hat kein Gefühl für den sicheren Griff.
- Beim Aufentern den Karabiner in den Gurt einhaken, damit er sofort griffbereit ist und man sich nicht verhakt.
- Beim Aufentern im Vortopp muss das Radar auf Stand-by geschaltet sein.
- Immer auf sicheren Halt und Stand achten. Die Bewegung im Rigg erfolgt nach der Dreipunktregel: Drei Punkte sind immer fest, entweder eine Hand und zwei Füße oder zwei Hände und ein Fuß. Wir setzen jeweils nur eine Hand oder einen Fuß um.
- Nach dem Aufentern sofort mit Schraubkarabiner sichern, nie leichtsinnig werden.
- Alle Gegenstände oder Kleidungsstücke ablegen, mit denen man sich verhaken kann. Dazu gehören auch lange Ohrringe und Fingerringe, ebenso ungesicherte Brillen.

- In der Takelage notwendiges Werkzeug oder andere lose Gegenstände, die unbedingt mitgenommen werden müssen, immer mit einer Leine sichern. Alles, was aus dem Rigg fällt, kann jemanden an Deck verletzen oder töten.
- Wettentern und gegenseitiges Antreiben ist verboten.
- Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfe in der Takelage ist nicht nur gute Seemannschaft, sondern spart eigene Kräfte und erhöht so die Sicherheit.
- Grob unseemannschaftliches Verhalten anderer darf man – auch aus Eigeninteresse – nicht durchgehen lassen.
- Nie an den Webeleinen festhalten, sondern an den Wanten. Webeleinen können leichter reißen, außerdem kann einem der Vordermann auf die Finger treten.
- Die unterste Webeleine jedes Wantes, insbesondere die untersten Webeleinen der Hilfsleitern, dürfen auf keinen Fall betreten werden, sie dienen nur zur Sicherung, um uns aufzufangen falls die darüber liegende Webeleine reißt.
- Immer an stehendem, nie an laufendem Gut festhalten. Letzteres ist nicht immer fixiert und kann plötzlich nachgeben.
- Die unter den Rahen hängenden Fußpferde sind die Standleinen beim Arbeiten am Segel. Sie schwingen beim Betreten, Gehen und Verlassen. Um die bereits auf den Fußpferden stehenden Kameraden vorzuwarnen, ruft man vor dem Betreten oder Verlassen des Fußpferdes „Wahrschau Fußpferd“.
- Beim Aus- und Einlegen, also beim Gehen an der Rah nach außen oder innen, die Füße nicht übersetzen, sondern seitlich nachziehen.
- Nicht auf die Rahen setzen oder stellen, es sei denn, es ist fürs Arbeiten notwendig.
- Beim Arbeiten immer mit beiden Füßen auf dem Fußpferd stehen. In der Takelage festes Schuhwerk mit Absatz und fester Sohle tragen. Es erleichtert das Stehen und beugt Verletzungen vor.

KOMMANDOS BEIM UMGANG MIT LEINEN

Beim Arbeiten mit Leinen gibt es spezielle Kommandos, aus denen man die Vorgehensweise beim nächsten Manöver ablesen kann. Die nun folgenden sind hierbei die wichtigsten, sie kommen wieder und wieder vor und laufen praktisch jedem Handgriff voraus.

- **An die ...**
Auf dieser Seite wird geholt (gezogen). Dazu werden in der Regel viele Leute benötigt.
- **Klar bei ...**
Auf dieser Seite wird gefiert (Lose gegeben). Dazu wird in der Regel nur eine Person benötigt.
- **Fest!**
Auf dieses Kommando wird die Tätigkeit des Holens oder Fierens sofort eingestellt, das Ende gut festgehalten aber nicht belegt. „Fest“ kann man sich am besten als „freeze“ vorstellen, in der Bewegung erstarren. So lautet auch das entsprechende englische Kommando.
- **Fest und Belegen!**
Das Holen oder Fieren wird beendet und der Tampen in dieser Position belegt, also auf einem Nagel, Poller oder einer Klampe befestigt.
- **Hol durch ...**
Am entsprechenden Tampen ziehen.
- **Die Lose herausholen!**
Eine lose Leine so durchholen, dass sie kein Spiel mehr hat.
- **Fier auf ...**
Den entsprechenden Tampen kontrolliert lose geben.
- **Lass gehen!/Lass laufen!**
Den entsprechenden Tampen losschmeißen, dies geht nur, wenn man das entsprechende Tauwerk vorher klar zum Laufen gelegt hat, ansonsten entsteht eine große Wuling.
- **Klar zum Laufen legen!**
Tauwerk so an Deck auslegen, dass es frei läuft.



So sieht das nach dem Manöver und vor „Klar Deck“ aus.

Stopper aufsetzen

Ein Stopper ist ein geflochtenes Stück Tauwerk (sog. Zopfplattung), mit dem eine Leine, die unter starkem Zug steht, solange von einer Person gehalten werden kann, bis die Leine sicher belegt ist.

Dazu gibt es die Kommandos:

- **Setz Stopper auf!**
Das Kommando kommt vom Toppgast, ein Stammmittglied setzt den Stopper auf und meldet:
- **Stopper sitzt!**
Dann kommt:
→ **Komm langsam auf!**
Die Leine wird langsam und vorsichtig entlastet, dabei sollte man darauf gefasst sein das der Stopper nicht trägt und die Leine wieder gehalten werden muss.
- Wenn der Stopper trägt, kommt die Meldung:
→ **Stopper trägt!**
und
- **Komm auf!**
Jetzt wird die Leine ganz entlastet und bei:
- **Belege!**
wird die Leine richtig belegt.

Die Kommandos dazu gibt nur derjenige, der seine Finger im Spiel hat, also der, der den Stopper aufgesetzt hat. Generell ist beim Holen einer Leine darauf zu achten, die Spleiße nicht bis in die Rolle zu ziehen, dadurch gehen Spleiß und Rolle kaputt. Alle Leinen sind immer Hand über Hand bzw. über den Belegnagel zu fieren, insbesondere die Fallen der fierbareren Rahen bergen aufgrund des hohen Gewichtes erhebliche Unfallgefahr.



Segeleinpacken in der Praxis

AUSPACKEN DER SEGEL

Der Begriff „packen“ ist eigentlich nicht korrekt, in der traditionellen Seefahrt spricht man vom „los- und festmachen“ der Segel. Auf der ROALD AMUNDSEN hat sich aber das umgangssprachliche „Packen“ durchgesetzt, daher benutzen wir es auch in diesem Bordbuch.

Stagesegel auspacken

Stagesegel sind entweder mit Zeisern (Kurzes Tauwerk mit Augspleiß) oder mit dem eigenen Niederholer gepackt.

- Bevor Stagesegel ausgepackt werden, sollte man sich davon überzeugen, dass sie wirklich auf der Seite liegen, auf der sie gesetzt werden sollen. Das Umwuchten eines offenen Segels ist wesentlich mühseliger.
- Der Niederholer bzw. die Zeiser werden gelöst, der Niederholer wird an Deck geführt und auf richtigen Lauf überprüft, dann wird der Niederholer belegt. Nun wird der letzte Zeiser (Kopfzeiser) am Kopfbrett des Segels gelöst.
- Die Schoten werden auf richtigen Lauf überprüft, der Drahtvorläufer der Luvschot samt Block auf die Leeseite gegeben.

Rahsegel auspacken

- Die Crew entert auf und legt auf die Rahen der zu setzenden Segel aus. Das Segel wird durch das Lösen der Zeiser ausgepackt, dabei ist es wichtig das kein Zeiser vergessen wird. Die Zeiser werden dann über die Unter- und Rückseite der Rah wieder zum Jackstag geführt. Auf der Unterseite der Rahen werden Geitau und Schoten geführt, diese dürfen nicht mit den Zeisern eingebunden werden, die Zeiser müssen direkt an der Rah anliegen.
- Die losen Zeiser werden doppelt genommen und mit einem Webeleinstek auf Slip am Jackstag befestigt.
- Derjenige, der an der Nock ausgepackt hat, kontrolliert sicherheitshalber beim Einlegen alle Zeiser auf korrekten Sitz
- Eine Sichtkontrolle der Zeiser auf eingebundene Geitau und Schoten beim Abentern kann sehr viel Mühe und Zeit ersparen.

Briggsegel auspacken

Die Zeiser des Briggsegels werden entfernt. Danach ist das Briggsegel klar zum Setzen.



Holt am Fall

SETZEN DER SEGEL

Das Setzen der Segel unterscheidet sich grob in drei unterschiedliche Vorgehensweisen, die mit dem Segeltyp zusammenhängen.

Zur Erinnerung:

- **Stagesegel** laufen auf einem Stag und sind meist dreieckig.
- **Rahsegel** sind unter horizontal hängenden Spieren, den Rahen, angeschlagen, sie sind der Hauptantrieb der ROALD AMUNDSEN.
- Das **Briggsegel** ist ein Gaffelsegel, das am Großstopp an einer eigenen Spiere (Gaffel) gesetzt wird.

Setzen der Stagesegel

- Die lose Part des Niederholers klar zum Laufen legen.
- Leeschot und Fall besetzen
- Niederholer freigeben
- Fall durchholen, Stand-by an der Schot (ggf. Schot etwas einfieren; wenn das Fall durchgesetzt wird, möglichst schnell die Schot dicht holen).

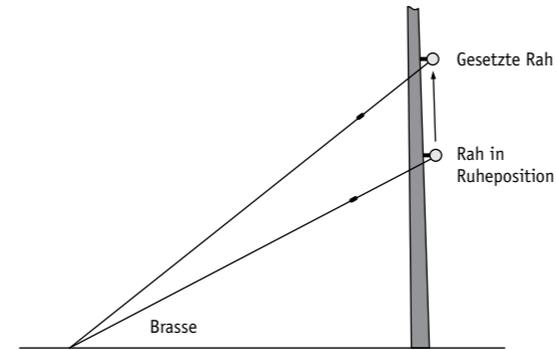
Setzen der Untersegel (Fock, Groß)

- Besetzen von Hals (in Luv) und Schot (in Lee), Geitauen und Gordingen.

- Geitau und Gordinge werden gefiert, Hals und Schot geholt. Zum Trimmen des Segels können und sollten Arbeitstaljen eingesetzt werden (zumindest in Luv), dabei immer von Luv nach Lee vorgehen.

Setzen der Untermarsen

- Besetzen der Schoten, Geitau und Gordinge.
- Geitau und Gordinge werden gefiert, Schoten geholt.
- Zum Trimmen des Segels werden die Toppnanten der Untersegel verwendet, die jeweils gemeinsam mit der entsprechenden Schot geholt werden. Nachdem das Segel gesetzt ist, wird erst die Luvschot gemeinsam mit dem Luv-Toppnanten des Untersegels geholt. Dadurch kommen sich die Rahnocken des Untersegels und der entsprechenden Untermarsen näher. Die Talje des Toppnanten unterstützt die Schot. Dann wird die Schot belegt und der Toppnant etwas aufgefiert. Darauf folgt die Leeseite.
- Bei sehr viel Wind werden die Untermarsen nicht komplett auf einmal, sondern von Lee nach Luv gesetzt, um ein Schlagen zu vermeiden.



Durch das Heißen der Rahen verlängert sich der Weg der Brassens. Daher müssen die Brassens mitgefiert werden.

Setzen der Segel an fierbaren Rahen

- Besetzen der Schoten, Geitau, Gordinge und Brassens.

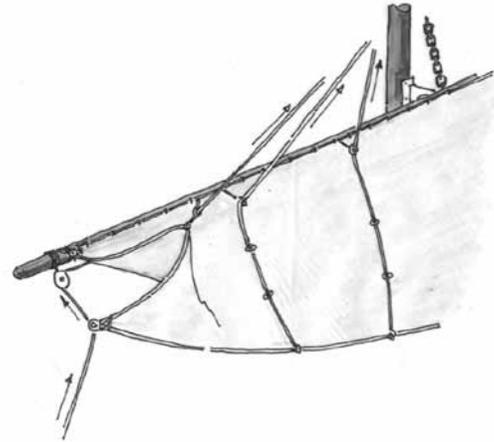
- **Vorschoten:** Die Schoten der Obermarsen werden bis auf die Untermarsrahen vorgeschotet, dabei müssen die Gordinge mitgefiert werden. Die Schoten werden dann fest belegt. Bei Bram und Royal wird ebenfalls vorgeschotet. Allerdings müssen hier noch zusätzlich zu den Gordingen die Geitau mitgefiert werden. Die Segel werden mit den Schoten bis auf die nächste Rah geholt, die Schoten dann belegt.

- **Heißen der Segel durch das Holen der Rahfallen:** Während die Gordinge und Geitau (bzw. bei den Obermarsen die Niederholer und Gordinge) gefiert werden, werden die jeweiligen Rahfallen geholt. Da sich dabei die Rah vom Rumpf wegbewegt werden die **Brassen** kürzer, sie **müssen** also unbedingt **mitgefiert werden**. Sonst bricht die 12-fache Übersetzung der Rahfallen die Rah in Einzelteile.

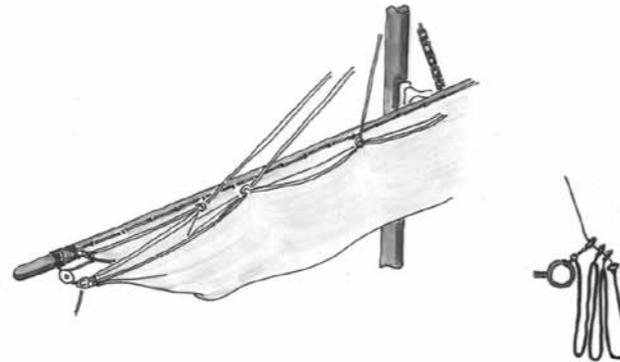
Nochmal ganz langsam: Beim Holen der Rahfallen müssen die Brassens mitgefiert werden!

Setzen des Briggsegels

- Dirken anholen.
- Baum mit Baumschot und Bulltalje in Position bringen.
- Klaufall und Piekfall werden gleichmäßig geholt, bis das Vorliek durchgesetzt ist. Die Gaffel bleibt dabei möglichst waagrecht.
- Gleichzeitig werden die Gaffelgeeren vorsichtig gefiert ohne dass sich die Gaffel dabei zu stark bewegt.
- Das Piekfall wird solange weiter geholt, bis das Briggsegel ohne Falten ordentlich steht.
- Lose geben auf die Leedirke.
- Anstellwinkel des Briggsegels an den Wind anpassen und Segel trimmen.



Gordinge und Geitae werden geholt.



Das Segel ist geborgen, Gordinge und Geitae werden belegt.

BERGEN DER SEGEL

Bergen der Stagesegel

- Fall klar zum Laufen legen.
- Fall gehen lassen, den Niederholer durchholen und so das Segel bergen. Zum Schluss hin auch die Schot auffieren, damit das Segel komplett geborgen werden kann. Es kommt dabei gerade bei mehr Wind auf den richtigen Moment an, damit das Segel nicht schlagen kann, aber auch schnell geborgen wird.
- Segel mit Kopfzeiser sichern.

Bergen der Untersegel

- Hälse und Schoten fieren.
- Geitae und Gordinge holen, das Segel bis an die Rah heran aufholen, ohne die Spleiße der Geitae in den Block zu reißen.
- Je nach Wind ist dabei eventuell seitenweise vorzugehen, d. h., das Segel wird erst in Luv aufgegeit und in Lee so weit wie möglich stehen gelassen. Das gilt analog für alle Segel.

Bergen der Untermarsen

- Schoten fieren.
- Geitae und Gordinge holen, das Segel bis zur Rah heran aufholen.

Bergen der Segel an fierbaren Rahen

- Die Obermarsen haben keine Geitae zu den Schothörnern, dafür aber Rah-Niederholer, die auf den Nocken der Untermarsrah enden. Das Segel wird also nicht an die eigene Rah herangeholt, sondern die Obermarsrah wird auf die Untermarsrah heruntergezogen. Dabei wird das Segel vorsichtig mit den Gordingen so weit wie möglich aufgegeit, und das Fall entsprechend gefiert (Hand über Hand), bis die Rahen in ihren festen Toppnanten hängen (man sagt: Die Toppnanten tragen).
- Bei Bram und Royal wird die Aufgabe der Niederholer von den Geitauen mitübernommen, indem man an diesen die Rahen bei belegten Schoten „niederholt“, bis sie in ihren Toppnanten hängen. Dann wird das Segel wie gewohnt aufgegeit (Schoten los, Geitae durchholen, Gordinge nachsetzen).
- Auch die Brassan müssen kontrolliert mitgeholt werden, da sie jetzt wieder Lose durch das Abfieren der Rahen bekommen.

Bergen des Briggsegels

- Baum und Gaffel stehen in beliebiger Position, das Segel möglichst „im Wind“.
- Lose aus der Leedirk holen.
- Klaufall und Piekfall gleichmäßig fieren. Die Gaffel bleibt hierbei im gleichen Stellungswinkel, bis die Klau unten ist. Danach auch die Piek gänzlich abfieren.
- Gleichzeitig Lose aus den Gaffelgeeren holen, ohne dass die Gaffel dabei zu stark schlingert.
- Sobald die Gaffel auf dem Briggbaum aufliegt, werden der Briggbaum und die Gaffel mittschiffs geholt, indem die Briggshot geholt und die Bullentalje gefiert werden.
- Sobald sich der Briggbaum oberhalb der Briggbaumhaltung befindet, werden die Dirken vorsichtig gefiert und der Briggbaum in seine Halterung auf dem Deckhaus abgefiert.
- Das Briggsegel wird mit Zeisern an der Gaffel beiegefangen, die Schot belegt und die Bullentalje abgeschlagen.
- Lose aus den Dirken und den Gaffelgeeren holen und belegen.

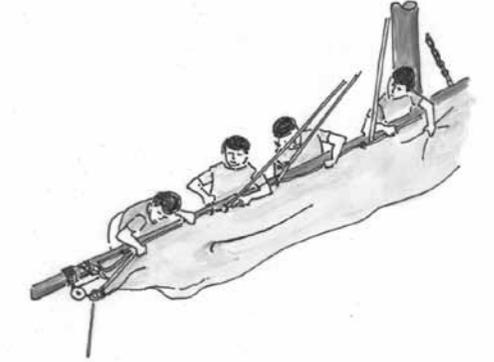
PACKEN DER SEGEL

Packen der Rahsegel

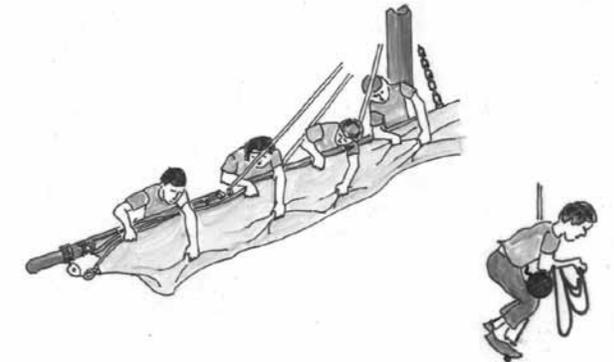
Ein Rahsegel wird auf der Rah gepackt, es ist dabei sehr zweckmäßig und Kräfte sparend, mit mehreren Personen auf eine Rah zu arbeiten.

Wichtig: Vor dem Aufentern Sicherheitsprüfung der Brassan, Niederholer, Toppnanten und Fallen!

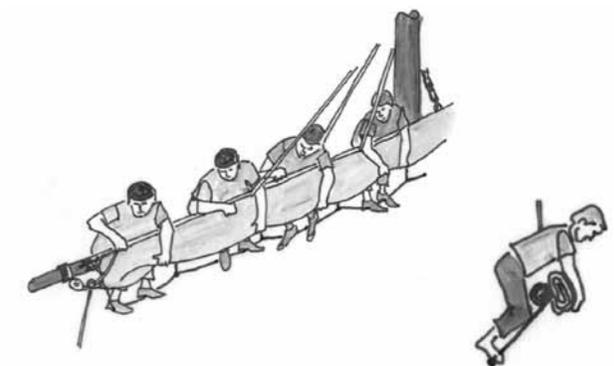
- Das Schothorn wird mit dem Nockzeiser möglichst eng an die Rah gebunden, dabei ist es meistens notwendig, das durchgesetzte Geitau durch eine Person an Deck wieder etwas aufzufieren. Um das Jackstag, (Metallstange, an der das Segel angeschlagen ist) nicht unnötig zu belasten, wird das Schothorn mit dem Nockzeiser an der Rah befestigt.



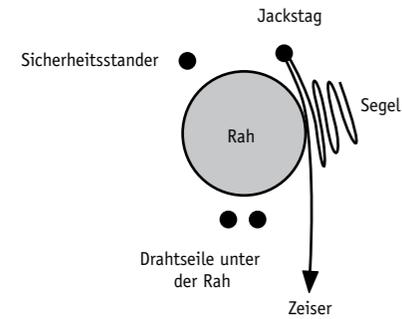
Untertiek und Seitentiek werden an die Rah gezogen.



Greifen der Brooken.



Fast fertig, jetzt wird das Segel mit den Zeisern gesichert.



1. Einpacken eines Rahsegels.

→ Das Seitenliek wird nach innen zum Mast gezogen, eventuell müssen dafür Goringe eingeschrickt werden. Das Seitenliek wird auf die Rah gelegt und mit dem Körper festgeklemmt, um wieder beide Hände frei zu haben.

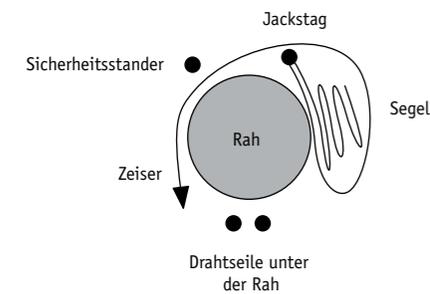
→ Das Unterliek wird auf die Rah gezogen und eingeklemmt. Das Unterliek ist länger als das Oberliek, die entstehende Falte wird auf jeder Rahseite einmal deutlich gelegt und ebenfalls festgeklemmt.

→ Wenn die Vorarbeiten auf beiden Seiten der Rah erledigt sind, wird gemeinsam jeweils eine Armlänge gegriffen und auf die Rah gezogen, festgeklemmt und die nächste Bahn gegriffen. Diese Segelbahnen werden Brooken genannt. Es ist wichtig, dies koordiniert zu tun, um das Segel sauber zu packen.

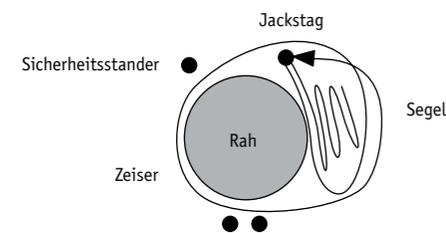
→ Man erreicht die Tasche des Segels. Dies ist das letzte, gedoppelte oberste Stück des Segels und dient als Verpackung für alle auf die Rah gezogenen Brooken. Wenn alle die Taschenbahn erreicht haben, wird das aufgetuchte Segel gemeinsam in die Tasche gelegt, und die Tasche an die Rah gezogen

→ Die Tasche wird mit Zeisern an der Rah befestigt. Der zwischen Rah und Segel hängende Zeiser wird dabei von unten nach vorn und nach oben gezogen. Anschließend wird der Zeiser einmal um Segel und Rah geführt und dann mit einem Webeleinstek auf Slip auf dem Jackstag belegt. Hinweis: Die Zeiser sollen das Segel halten, aber nicht einschnüren. Zu stramm gezogene Zeiser sind Hauptgrund für durchgescheuerte Segel.

→ Beim Setzen der Zeiser ist, wie beim Auspacken, darauf zu achten, dass kein laufendes Gut mit eingepackt wird. Wieder kontrolliert derjenige, der beim Einlegen an der Nock arbeitet, ob alle Zeiser richtig sitzen.



2. Zeiser um Segel und Rah, Sicherheitsstander nicht einbinden.



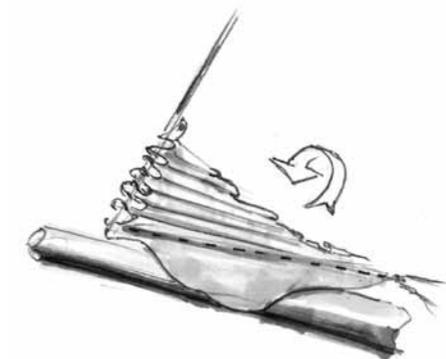
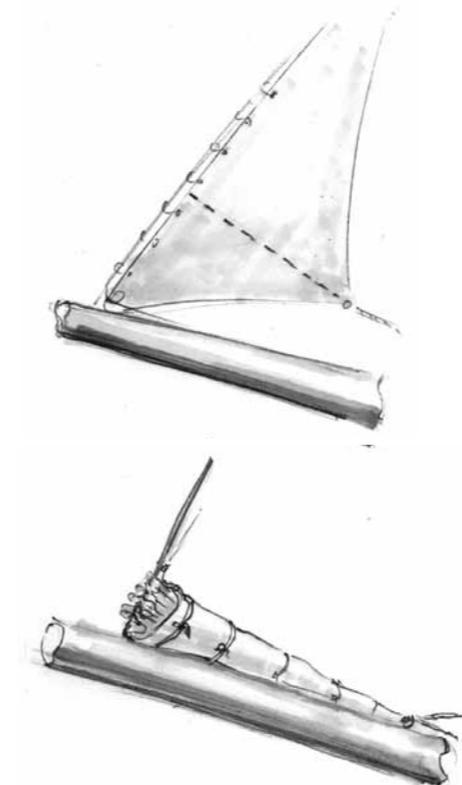
3. Auch die Drahtseile unter der Rah nicht einbinden.



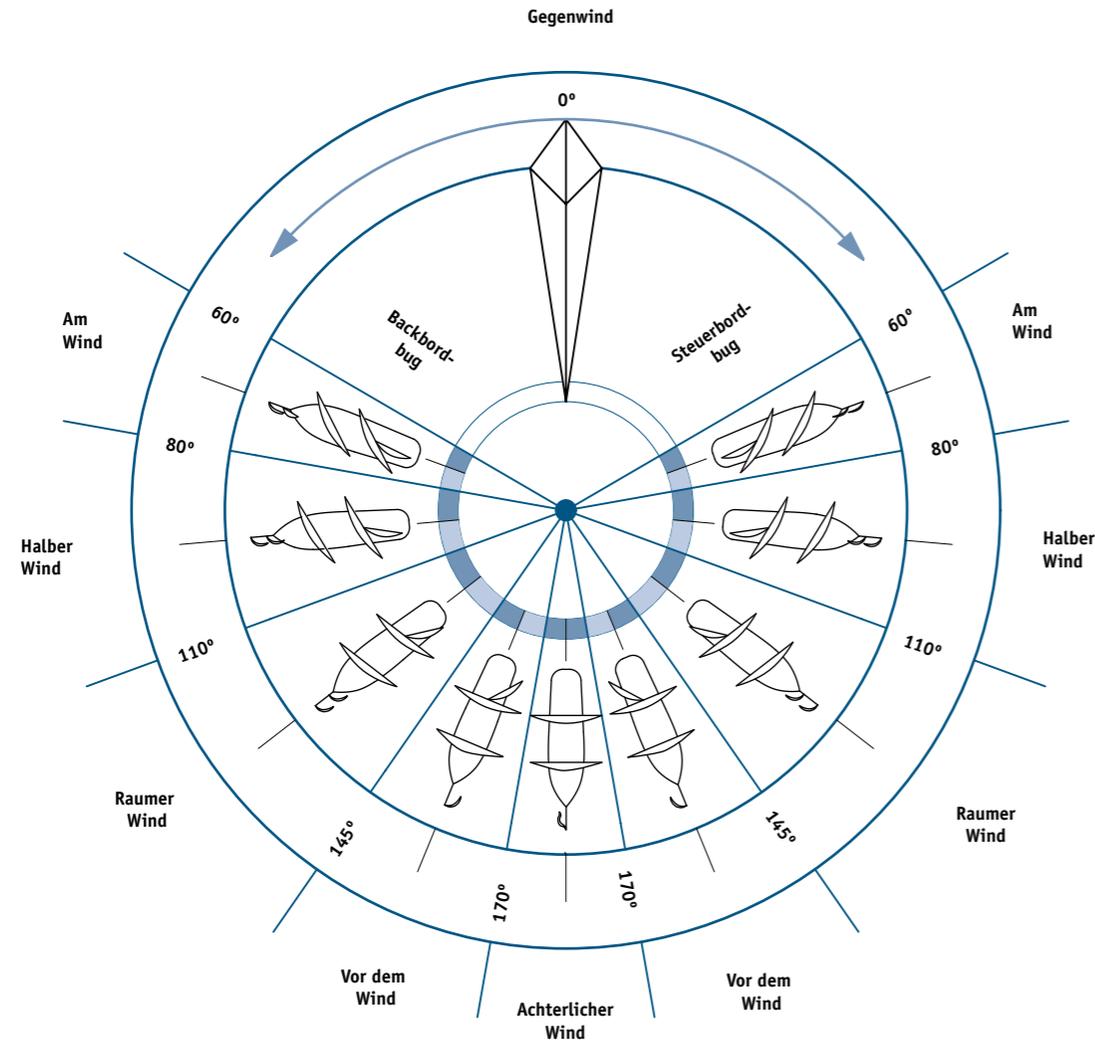
Segelpacken auf dem Klüver

Packen der Stagssegel

Stagssegel werden mit Zeisern oder dem eigenen Niederholer gepackt, vorher werden die Falten des Vorlieks immer abwechselnd auf die eine und die andere Seite gezogen. Analog zum Rahsegel-Packen werden die Bahnen gelegt, die dann gemeinsam in eine Tasche gepackt (gezeit) werden. Dabei werden die Bahnen immer nach hinten gezogen um das Segel zu straffen.



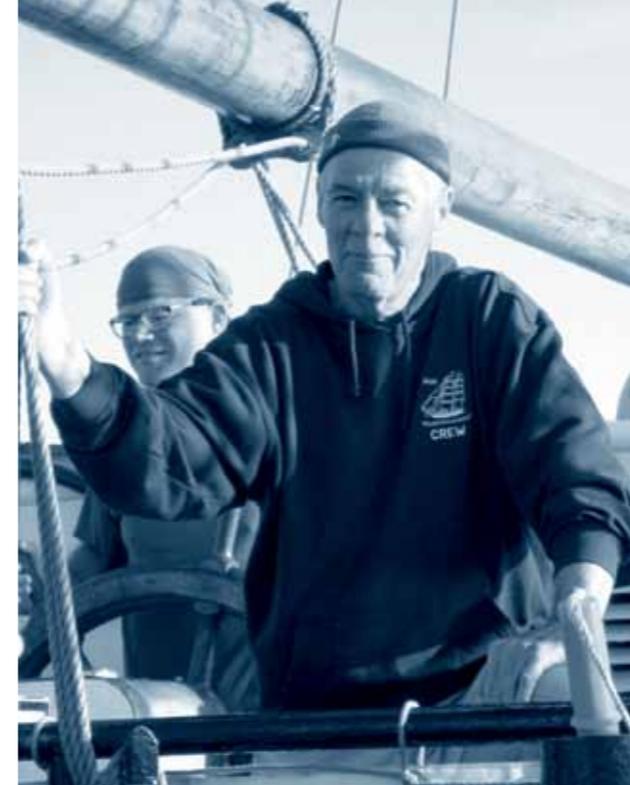
Die Tasche wird aus dem unteren Drittel des Stagssegels gebildet.



KURSÄNDERUNGEN MIT SEGELMANÖVER

Wenn eine Kursänderung so groß ist, dass nach der Kursänderung der Wind von der anderen Seite des Schiffes weht und dabei der Bug durch den Wind dreht, spricht man von einer Wende. Geht hingegen das Heck durch den Wind, spricht man von einer Halse. Als drittes großes Manöver gibt es noch die Backhalse. Sie wird wie eine Wende eingeleitet, um dann wie eine Halse beendet zu werden.

Bei diesen Manövern müssen die Segel nicht nur im üblichen Rahmen nachgebrasst werden, sondern über die Vierkant-Position hinaus auf den anderen Bug umgebrasst werden. Im Gegensatz zu einem bermudagetakelten Schiff (z. B. einer Yacht) ist für einen Rahsegler nicht die Halse, sondern die Wende das aufwändigere Manöver. Sie kann nur bei mittlerer Windstärke gefahren werden.



Kaptein auf der Brücke

GENERELLES ZU SEGELMANÖVERN

Die hier aufgeführten Segelmanöver zeigen nur beispielhaft einige von vielen Möglichkeiten. Stets sollte der Schiffsführer/Steuermann jede Möglichkeit nutzen, sich und seine Mannschaft mit den Manövriereigenschaften des Schiffes vertraut zu machen. Je besser er das Schiff und dessen Eigenschaften kennt, desto mehr Vertrauen wird er zu dem Schiff gewinnen, und es sicher in jeder Lage führen können. Der Schiffsführer/Steuermann muss in seinem Bestreben, von und mit dem Segelschiff zu lernen, seiner Mannschaft Vorbild sein, und seine Erfahrungen weitergeben. Umsicht nach allen Seiten, unermüdliche Aufmerksamkeit, Beweglichkeit und schnelle Entschlusskraft sowie Verantwortungsfreudigkeit zeichnen einen guten Schiffsführer/Steuermann aus.

Bei allen Segelmanövern sollten einige Punkte berücksichtigt werden.

- Die Verfassung und das Können der Mannschaft und des Schiffsführers/Steuermanns

- Die aktuelle Seegang- und Windlage sowie der zu Verfügung stehende Manövrierraum
- Die aktuelle Segelführung
- Bisher gemachte Erfahrungen des Schiffsführers/Steuermanns

Man sollte stets versuchen, die Manöver mit der stehenden Wache zu fahren. Dies ist notwendig, um die Wache zu schulen, auf unvorhersehbare Situationen (Schralen des Windes, Kursänderungsmanöver, Notfälle usw.) angemessen und sicher reagieren zu können.

Zur Vereinfachung des Manövers nimmt man diejenigen Segel weg, die nicht unmittelbar benötigt werden, z. B. alle Mittelstagesegel, die Obersegel (Royal/Bram), den Jager und Außenklüver.

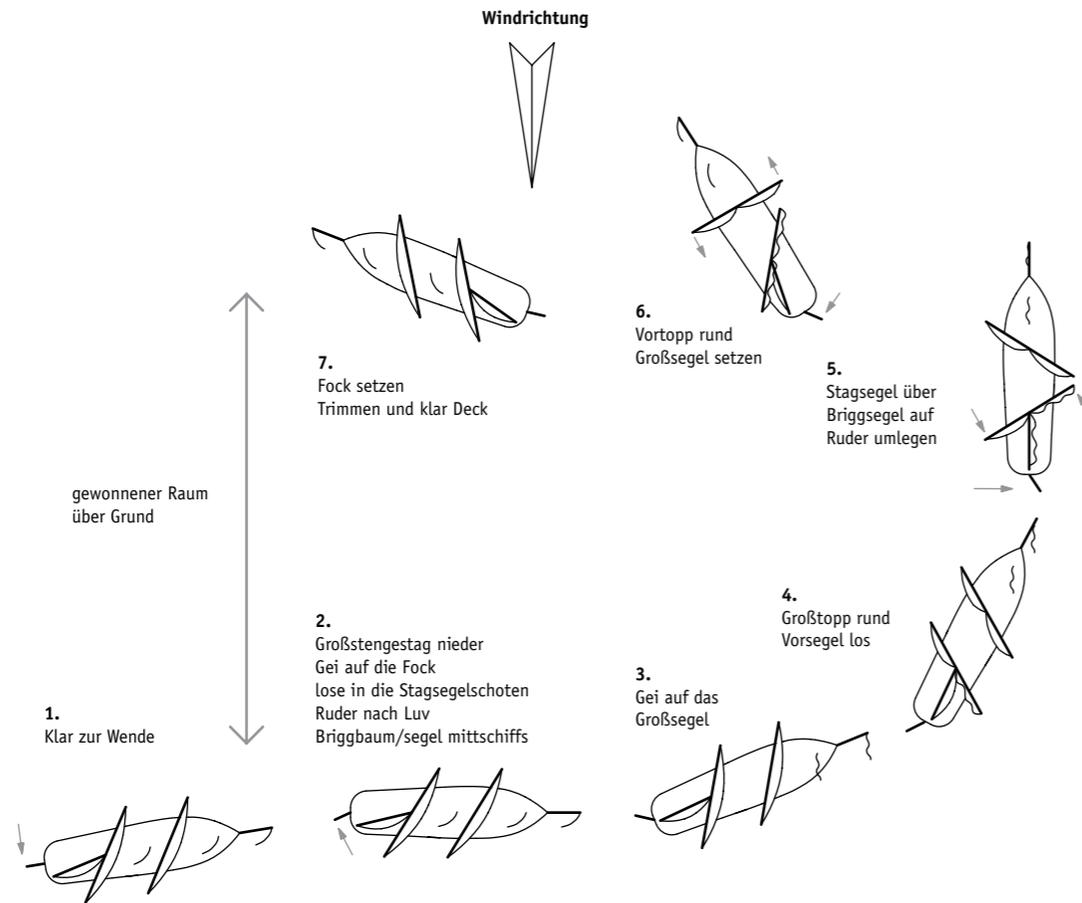
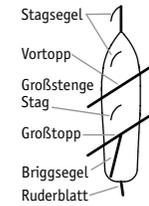
Bei allen Segelmanövern muss auf die Brassenführung geachtet werden. Als Besonderheit sind auf der ROALD AMUNDSEN die zum Fockmast laufenden Großbrassen zu beachten. Der Schiffsführer/Steuermann muss bei den Manövern die sich kreuzenden Brassen stets im Blick haben und darauf achten, dass diese sich nicht verhaken und unklar kommen. Auch dürfen die Brassen keine Lose bekommen, sonst verlieren die Rahen ihren seitlichen Halt und können anfangen zu schlagen.

Besonderes Augenmerk verlangt der Topp, dessen Rahen durch den Wind geholt werden (z. B. Fockmast beim Wenden). Zuerst werden sich die Rahen sehr schwer holen lassen, um dann, nach dem Durchgehen durch den Wind, um so schneller herumschlagen. Hier müssen auf der fierenden Seite die erfahrensten Mannschaften stehen, die die Brassen mit Umsicht bedienen und die Rahen jederzeit im Blick haben. Bevor die Wache zum nächsten Topp wechselt, oder beginnt, weitere Segel zu bedienen, müssen die Brassen steif geholt werden.

Die Wende

Beachten:

- Wind 2-3 Bft.**
- Geschwindigkeit mind. 3 kn**
- Seegang mäßig**
- Dünung mäßig**



DIE WENDE

Wenden oder über Stag gehen ist eine Kursänderung mit dem Bug durch den Wind. Dabei luvt man hoch am Wind segelnd an, bis der Wind von vorn kommt. Anschließend fällt man auf dem neuen Bug soweit ab, bis die rundgebrassten Segel wieder voll stehen.

Eine Wende kann nur gelingen, wenn alle auf das Schiff wirkenden Kräfte sorgsam abgewogen werden.

Einerseits soll das Schiff so hoch wie möglich am Wind segeln, um den Winkel zu minimieren, den es bei der Wende überwinden muss, andererseits muss die Geschwindigkeit hoch genug sein, um mit dem Bug durch den Wind zu kommen. Dies bedeutet, dass das Schiff vor der Wende eben auch nicht zu hoch am Wind segeln darf („Schwung holen“).

Der größte Vorteil einer Wende ist der Luvgewinn, dies ermöglicht auch das Aufkreuzen in engeren Fahrwassern.

Man sollte sich auch nicht von einer ungeübten Wache von diesem Versuch abhalten lassen. Durch eine gewissenhafte Vorbereitung ist das Manöver ohne weiteres durchzuführen.

Generell sollte zum Wenden das Briggsegel genutzt werden. Auch muss man darauf achten, dass am Großmast mehr Segel stehen als am Fockmast, um das Schiff gut zu drehen.

→ Sämtliche Geitau, Gordinge, Gaffelgeeren auf der Leeseite müssen gut eingeschrickt werden.

→ Kurz vor dem Wenden fällt man nochmals etwas ab, um mehr Fahrt aufzunehmen.

→ Bevor man endgültig anluv, wird die Fock geborgen.

→ Zum Manöver selbst wird unter schnellem Ruderlegen nach Luv das Briggsegel mittschiffs geholt und die Vorsegel aufgefiert bzw. niedergeholt. Das Großsegel kann man etwas länger stehen lassen, um die Drehbewegung durch Druck auf das Achterschiff zu unterstützen, dann muss es aufgegeit werden.

→ Der Großstopp wird rundgebrasst, sobald er – teils im Windschatten des Vortopps – gut back steht und der Wind noch etwa 1/2 Strich von der alten Luvseite einfällt. Durch die neue Stellung des Großstopps wird ebenfalls die Drehbewegung unterstützt und das Achterschiff weggedrückt. Die backstehenden Segel am Fockmast drücken das Schiff vorn durch den Wind.

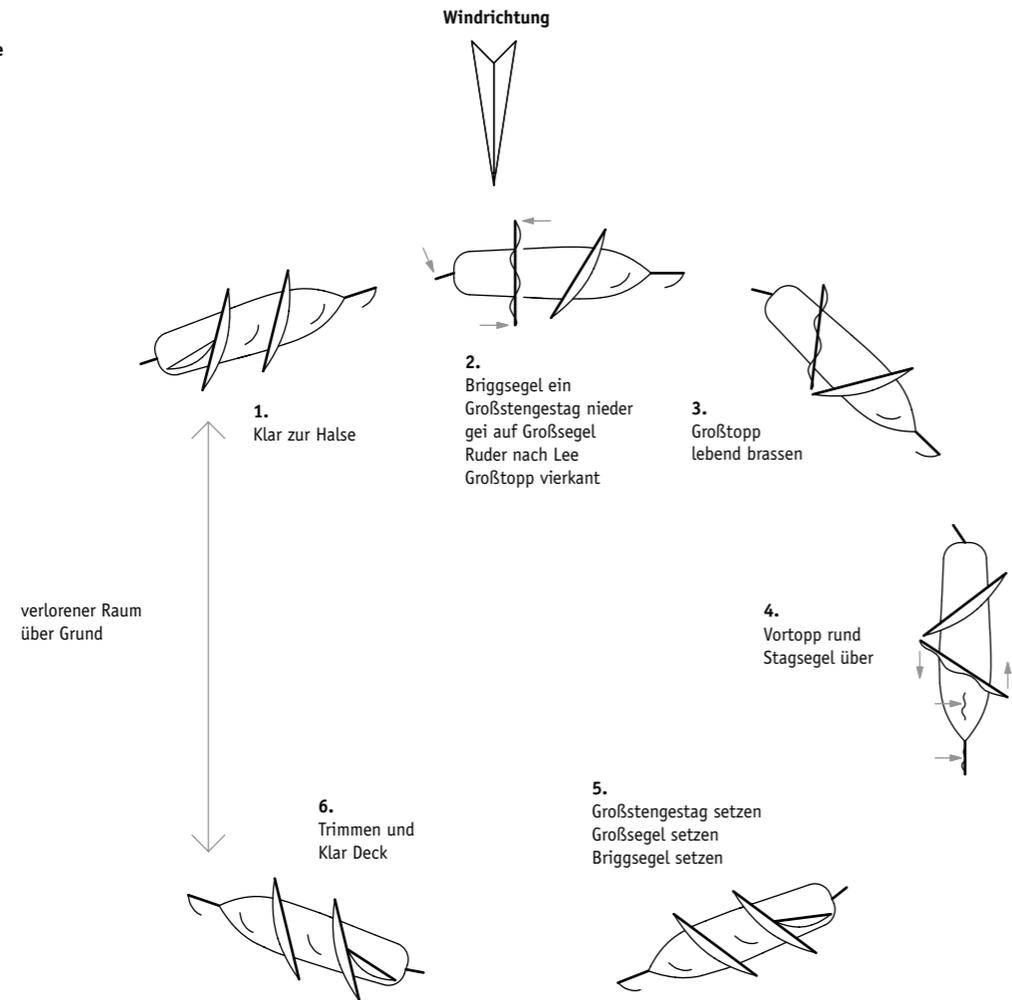
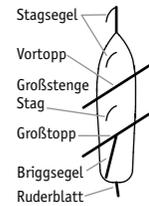
→ Sind die Klüver nicht niedergeholt, werden sie in dem Moment geschifft, in dem das Schiff im Wind liegt (der Wind kommt direkt von vorn), ggf. bleiben sie aber auch noch in der bisherigen Stellung und werden noch einmal mit der alten Luvschot dichtgeholt, so dass sie durch Backstehen die Drehung des Schiffes unterstützen; das Schiften erfolgt dann erst, sobald der Bug durch den Wind gegangen ist. Gleichzeitig wird das Ruder mittschiffs gestellt.

→ Kommt der Wind von der neuen Luvseite, wird das Briggsegel aufgefiert und die Vorsegel dichtgeholt, um das Schiff zum Abfallen zu bringen.

→ Beginnen die Rahsegel am Großmast vollzustehen, wird der Fockmast rundgebrasst. Anschließend fällt man etwas ab, um wieder Fahrt aufzunehmen. Danach können nach und nach wieder mehr Segel gesetzt werden.

Bei Seegang kann die Fahrt schnell abgestoppt werden, so dass das Schiff während des Wendens über Steuer geht, d. h. es beginnt Fahrt achteraus zu machen. Deshalb ist auf die richtige Ruderbedienung zu achten. Bei zu frühem und langsamem Rundbrassen besteht die Gefahr, die Drehbewegung des Schiffes aufzuhalten bzw. zum Stehen zu bringen und auf den alten Kurs zurückzufallen. Durch Backsetzen der Klüverschoten und das Auffieren des Briggsegels muss man versuchen, dies aufzuhalten. Fällt das Schiff trotzdem ab, kann man über eine Backhalse versuchen, den Luvverlust zu begrenzen (siehe auch Backhalse).

Die Halse
Beachten:
 alle Beaufortstärken
 auch hoher Seegang
 wenig Crew
Nachteil:
 Verlust der ersegelten Höhe



Brassen des Großtopps

DIE HALSE

Halsen bedeutet, ein Schiff mit dem Heck durch den Wind auf den anderen Bug zu legen. Dabei macht das Schiff immer Fahrt voraus und fährt einen relativ großen Bogen nach Lee.

Eine Halse ist das übliche Manöver auf einem Rahsegler, da man eine Halse auch unter schwierigeren Bedingungen und mit kleiner, eventuell untrainierter Mannschaft sicher segeln kann. Dabei nimmt man allerdings einen Nachteil in Kauf: Durch den großen Bogen nach Lee geht mühsam ersegelter Raum in Luv wieder verloren.

- Auch hier ist vor Manöverbeginn darauf zu achten, dass alle Geitau und Gordinge gut eingeschrickt werden.
- Als erstes werden Briggsegel, Mittelstagssegel sowie Jager und Außenklüver geborgen. Groß- und Focksegel werden aufgegeit. Weitere Segelkürzungen muss man entsprechend der Wetterlage durchführen.
- Zum Manöver selbst wird das Ruder hart nach Lee gelegt und gleichzeitig begonnen, den Großtopp „lebend“ mitzubrasen, d. h. der Wind streicht an den Segeln entlang. Der Vortopp und die Vorsegel drücken das Schiff weiter nach Lee, bis man direkt vor dem Wind steuert.
- Jetzt werden am Fockmast die Rahen rundgebrasst sowie gleichzeitig die Klüver geschifftet. Das Ruder bleibt weiter hart liegen, um das Schiff wieder an den Wind zu bringen.
- Anschließend werden die Rahen am Großmast ebenfalls rundgebrasst.

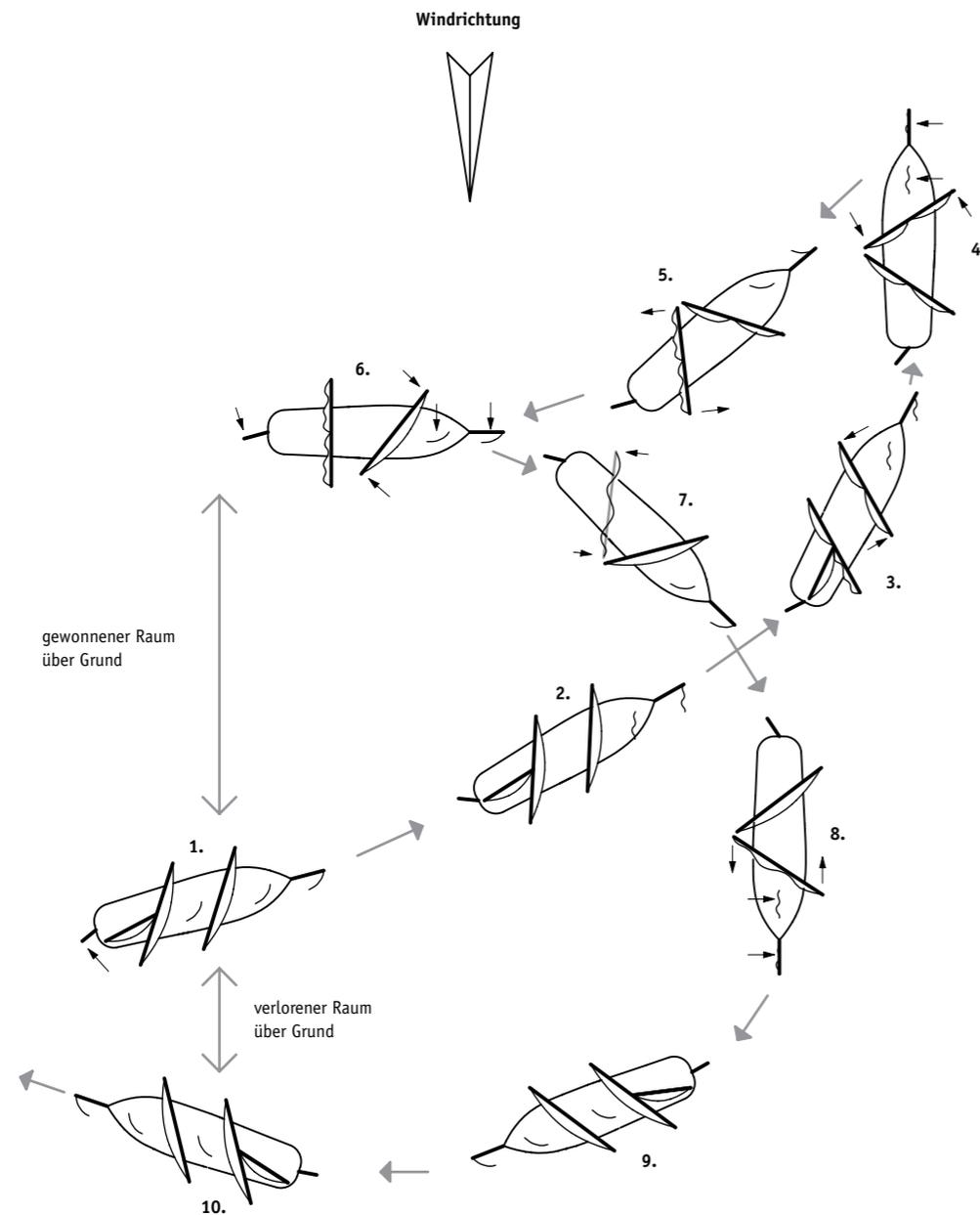
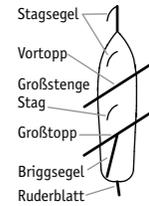
Danach können nach und nach wieder Segel gesetzt werden.

Es besteht eine zweite Möglichkeit des Halsens, um mit dem Schiff wieder schneller an den Wind zu gehen.

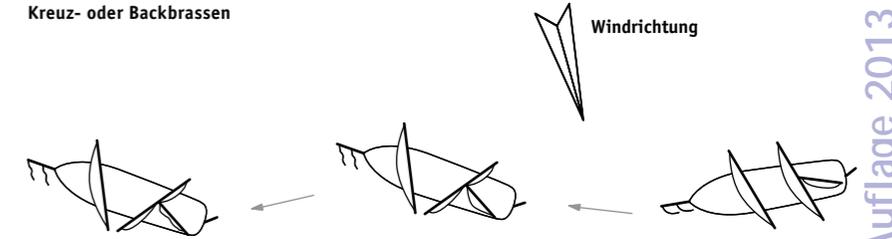
- Auch hier werden als erstes Brigg-, Mittelstagssegel, Jager, Außenklüver, Groß- und Focksegel geborgen.
- Nachdem das Ruder hart nach Lee gelegt wurde, wird der Großtopp lebend gebrasst, die Rahsegel also laufend durch Holen der Großleebrassen killend gehalten.
- Die Vorsegel und der Vortopp drücken das Schiff nach Lee weg.
- Man brasst ständig den Großtopp weiter lebend, bis er ca. 3 Strich auf der neuen Luvseite angebrasst steht.
- Läuft das Schiff vor dem Wind werden die Rahen am Fockmast rundgebrasst und die Vorsegel geschifftet, jedoch nicht dichtgeholt. Damit wird vermieden, dass sich sofort am Vorderschiff ein Druck aufbaut, der das Schiff weiter nach Lee drückt.
- Durch die Hartruderlage und den angebrassten Großtopp wird das Schiff wieder an den Wind gebracht.
- Mit dem Dichtholen der Vorsegel und Mittschiffs- bzw. Gegenrunderlegen wird die Stellung des Schiffes am Wind abgefangen und korrigiert.

Nun können wieder mehr Segel gesetzt werden.

Die Backhalse



Kreuz- oder Backbrassen



DIE BACKHALSE

Soll beim Halsen ein großer Luvverlust vermieden werden, z. B. in engen Gewässern, oder ist nach Versagen einer Wende für ein neues Halsen oder Wendemanöver kein Platz mehr, so kann man das Schiff durch Backhalsen auf den anderen Bug bringen.

Nachteil der Backhalse ist die sehr große Belastung der Takelage durch die backstehenden Rahsegel beider Toppen über einen längeren Zeitraum. Deshalb sollte die Backhalse bei grobem Seegang und stürmischem Wind nur im Notfall angewendet werden.

- Die Fahrt ist möglichst schnell aus dem Schiff zu nehmen. Dies erfolgt durch Ruderlegen nach Luv, Dichtholen des Briggssegels und Loswerfen der Vorsegel. Das Schiff dreht dabei immer mehr in den Wind.
- Gleichzeitig wird der Vortopp backgebrast, infolge der backstehenden Rahsegel am Fockmast fällt das Schiff besser ab.
- Das Anholen der Vorsegelschoten nach Luv und das Lebendbrassen des Großstopps unterstützen das Abfallen.
- Ist keine Zeit das Briggsegel zu bergen, muss es möglichst weit aufgefiert werden.
- Das Schiff wird zunächst Fahrt über den Achtersteven aufnehmen, wobei das Ruder in Luv liegenbleibt. Fahrt voraus nimmt das Schiff erst auf, sobald der Wind achterlich in die vierkant stehenden Rahsegel des Großmastes einfällt.
- Jetzt wird das Ruder nach der Abfallseite – Lee – gelegt und das Manöver weiter wie das der Halse durchgeführt.
- Bleibt das Briggsegel stehen, ist es in dem Moment zu schiften, in dem das Heck durch den Wind geht. Hierbei muss mit größter Sorgfalt und Vorsicht agiert werden, damit ein unkontrolliertes Übergehen oder Schlagen des Briggbaumes vermieden wird.

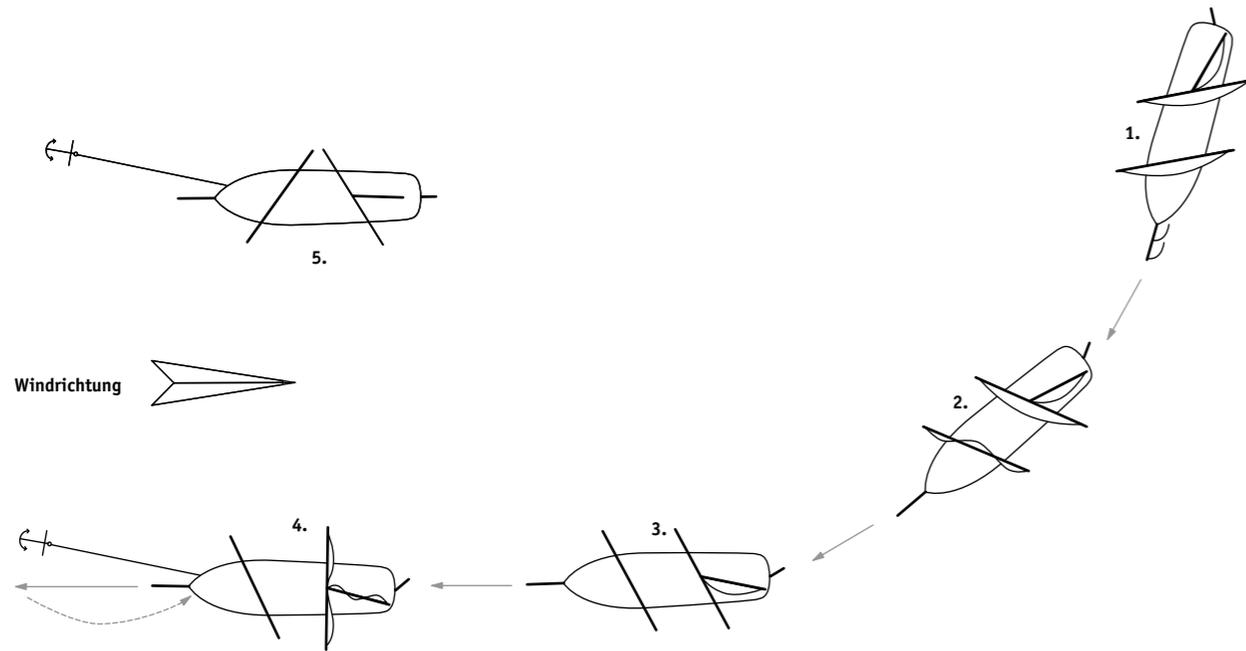
KREUZ- ODER BACKBRASSEN

Soll aus dem Schiff schnell die Fahrt genommen werden, z. B. wegen eines Notfalls, kann man durch Backbrassen das Schiff zum Stehen bringen.

- Hierzu drückt man es durch Legen des Ruders nach Luv hart an den Wind, geht das Großsegel auf und brasst den Großtopp back.
- Zur Unterstützung des An-den-Wind-Gehens werden die Vorsegelschoten aufgefiert und das Briggsegel zunächst angeholt.
- Das Schiff kommt zum Stehen und beginnt seitlich zu treiben. Durch Anholen und Fieren der Vorsegel und des Briggssegels wird das Schiff in seiner Lage gehalten und korrigiert. Die Rahsegel am Fockmast müssen stets voll stehen. Zur Beeinflussung der Abdrift und zum Regulieren der Fahrt voraus bzw. achteraus werden an dem voll- bzw. backstehenden Topp Segel gesetzt oder geborgen. Weitere Möglichkeiten der Regulierung sind das Aufgeien der Lee-Fockschot und das Einfieren der Gaffelpiek.
- Die Mittelstagesegel sollten geborgen werden, um die Segelführung zu vereinfachen.

Soll von einem Vor-dem-Wind-Kurs backgebrast werden, muss man das Schiff zunächst durch Ruderlegen und Anbrassen an den Wind bringen und dann den Großtopp backbrassen. Das Großsegel muss aufgegeit werden. Zum Unterstützen des Anlvens kann die Fock ebenfalls aufgegeit werden.

Die folgenden Segelmanöver zeigen nur beispielhaft einige weitere Möglichkeiten eines Rahseglers.



ANKERN UNTER SEGELN

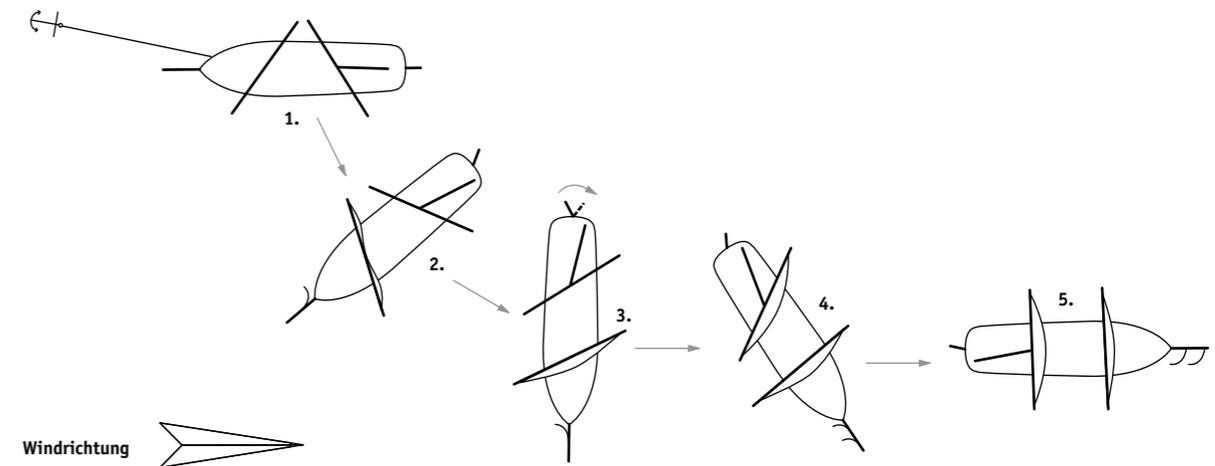
Man nähert sich unter kleinen Segeln dem Ankerplatz. Kurz vor Erreichen des Ankerplatzes birgt man die Vor- und Rahsegel und dreht mit stehendem Briggsegel in den Wind. Man lässt, sobald das Schiff zum Stehen kommt und anfängt achteraus zu gehen, den Anker fallen.

Wenn das Schiff nach dem Aufdrehen noch viel Fahrt voraus macht, brasst man zum Abstoppen den Großtopp vierkant und setzt das Großuntermarssegel. Hierdurch wird das Abstoppen beschleunigt und das Eingraben des Ankers verbessert.

Nach Eintörnen des Schiffes ist das Briggsegel zu bergen, wenn man es nicht als „Windfahne“ stehen lässt um das Schiff im Wind zu halten.

Um den Winddruck auf die Takelage beim Anker zu vermindern, brasst man die Rahen hart an. Stb Anker = Bb anbrassen und umgekehrt. Die Nocken der Rahen zeigen in Richtung des ausgebrachten Ankers bzw. der Ankerkette.

Man kann die Rahen auch über Kreuz brassen, d.h. die Toppen werden über verschiedenen Bug gebrast, und zwar so, wie sie zum späteren Ankeraufgehen stehen müssten.



ANKERAUF UNTER SEGELN

Der Anker wird kurzstag gehievt und die zur Fahraufnahme nötigen Segel werden losgemacht. Der Großtopp wird 3 Strich, zumindest aber vierkant angebrast, der Vortopp steht back.

Kurz vor dem Ausbrechen des Ankers aus dem Grund, d.h. kurz vor dem Auf- und Niederstehen der Ankerkette, werden das Voruntermarssegel und der Innenklüver gesetzt.

Der Innenklüver bietet sich durch seine auch bei frischem Wind noch behershbare Größe und seinen weit vorne ansetzenden Druckpunkt an. Dieses Segel bringt das Schiff zum Abfallen und steht bereits

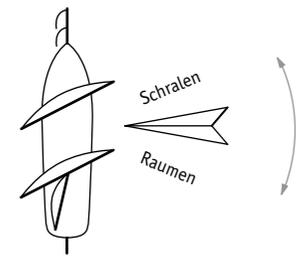
so weit frei, dass die den Anker bedienenden Mannschaften relativ sicher arbeiten können.

Beim Losbrechen des Ankers geht das Schiff über Steuer, d.h. achteraus und fällt mit entsprechender Ruderlage, mit backem Vortopp, dichtgeholtem bzw. ebenfalls backem Innenklüver ab. Kommt der Vortopp allmählich voll, und fällt das Schiff damit ab, kann man auch das Großuntermarssegel setzen, um Fahrt voraus aufzunehmen.

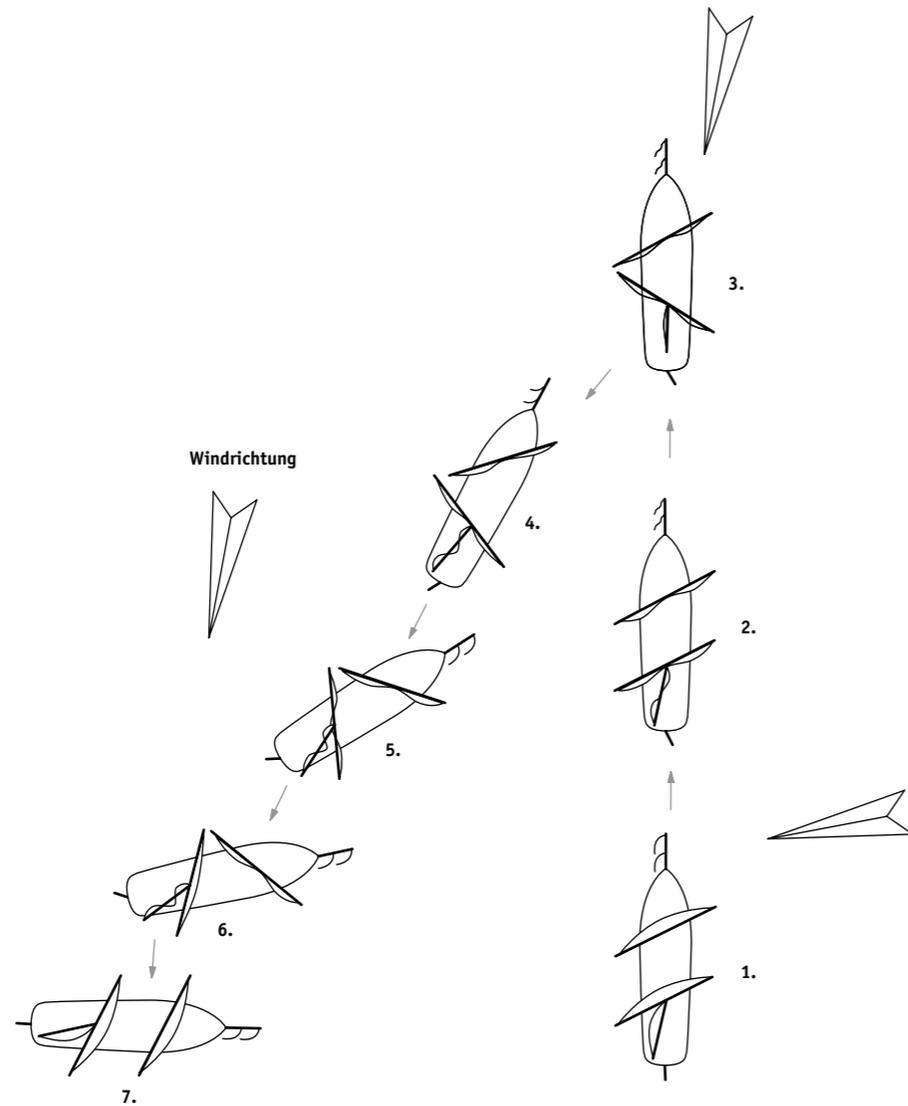
Jetzt können nach und nach mehr Segel gesetzt werden, um vom Ankerplatz abzulaufen.

SCHRALEN DES WINDES

Dem Wind eigentümlich ist, dass er in den gemäßigten Breiten selten stetig und über einen längeren Zeitraum aus ein- und derselben Richtung weht. Diese Windänderungen nennt man Schralen und Raumen.

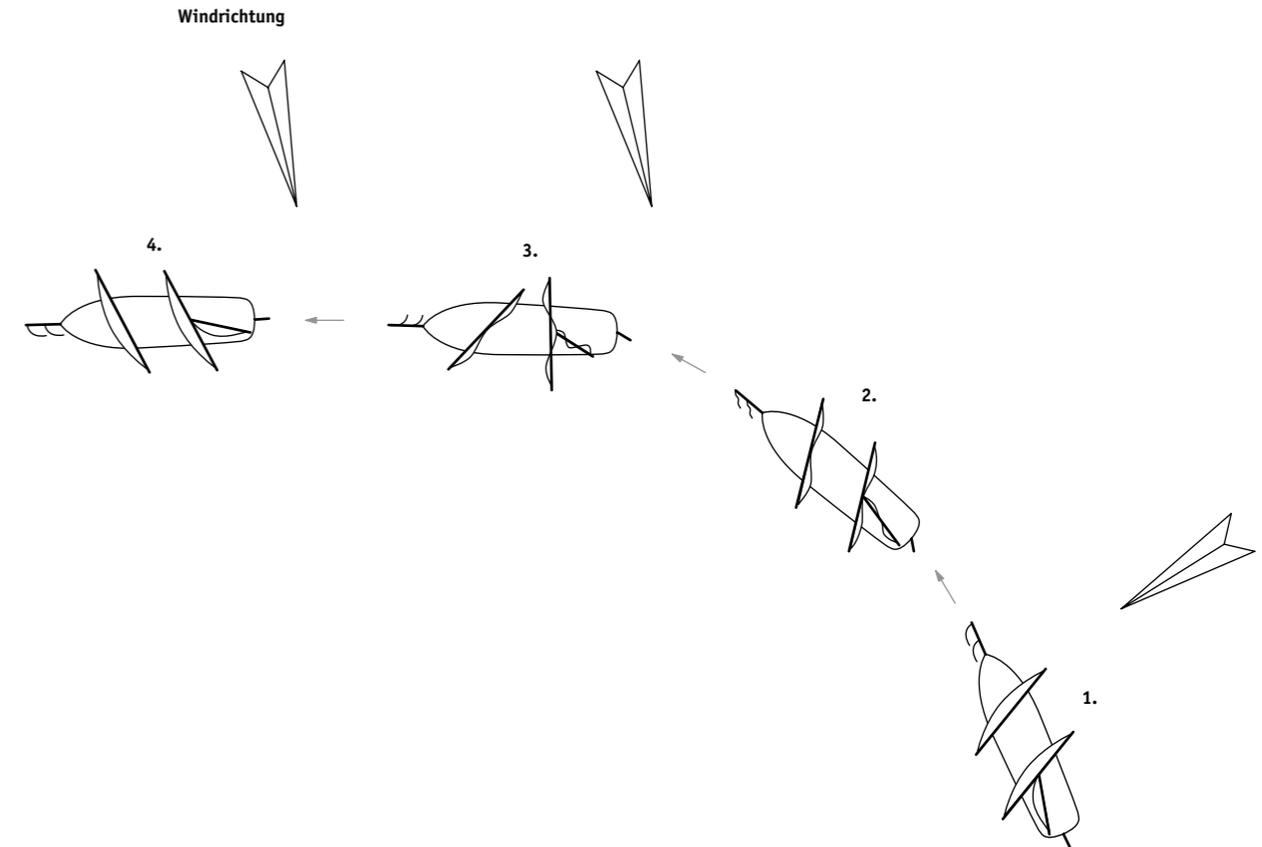


Dreht der Wind vorlicher, so schralt er.
Dreht der Wind achterlicher, so raumt er.



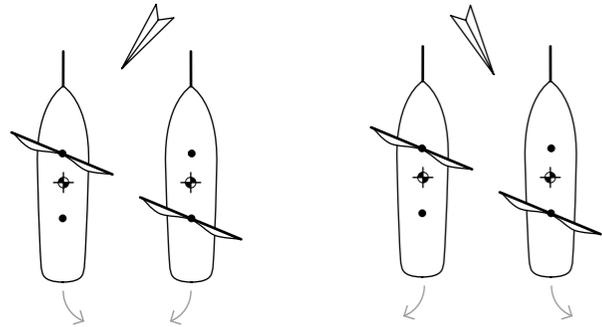
ABFALLEN UND „WENDEN“ BEIM SCHRALEN DES WINDES

Sollte indessen wegen starkem Schralen des Windes ein Überstaggehen günstiger erscheinen, muss der Großtopp rundgebrasst werden, das Briggsegel mittschiffs geholt und den Vorsegelschoten Lose gegeben werden, damit das Schiff auf den anderen Bug kommt. Das Ruder muss zuerst nach Luv gelegt werden, dann im Moment des Durch-den-Wind-Gehens nach Lee. Dies wird die neue Luvseite. Weiter ist wie bei der Wende zu verfahren. Der Umstand, das bei diesem Manöver Fahrt über den Achtersteven kaum vermeidlich ist, muss bei der Ruderlage berücksichtigt werden. Auch hier bietet sich an, die Mittelstagesegel zu bergen, damit die Segelführung vereinfacht wird.



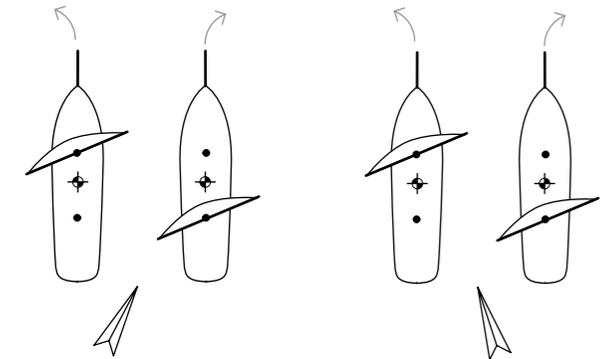
ABFALLEN BEIM SCHRALEN DES WINDES

Fällt infolge des Schralens des Windes oder durch schlechtes Steuern am Wind unvorhergesehen der Vortopp back, muss er unverzüglich rundgebrasst, das Briggsegel aufgefiert und sofort hart Lee-Ruder gegeben werden, um das Schiff zum Abfallen zu veranlassen. Unterstützen kann man das Abfallen auch durch das Lebendbrassen des Großtopps, dem Bergen der Mittelstagesegel, und das Schiften der Vorsegelschoten nach Luv.



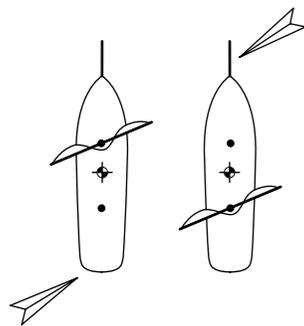
Segel am Vortopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und fällt ab.
Segel am Großtopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und luvt an.

Segel am Vortopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und fällt ab.
Segel am Großtopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und luvt an.



Segel am Vortopp stehen voll:
Das Schiff geht voraus und luvt an.
Segel am Großtopp stehen voll:
Das Schiff geht voraus und fällt ab.

Segel am Vortopp stehen voll:
Das Schiff geht voraus und fällt ab.
Segel am Großtopp stehen voll:
Das Schiff geht voraus und luvt an.



Segel killen: keine Wirkung

SEGELDRUCKPUNKT

Auf Rahseglern laufen die meisten Manöver anders ab, als man es vielleicht von kleinen Segelyachten gewohnt ist, dies hängt vor allem mit der anderen Besegelung zusammen. Alle Segelmanöver mit großen Kursänderungen werden mit Unterstützung der Drehbewegung durch die Verschiebung des Druckpunktes der Segelfläche gefahren, das Ruderblatt hat eher eine korrigierende Funktion. Es ist zwar möglich, auch nur mit Hilfe des Ruders größere Kursänderungen durchzuführen, dies dauert aber wesentlich länger als mit Unterstützung der Segel.

Der Druckpunkt der Segelfläche liegt bei gut getrimmten Segeln so, dass das Schiff mehr oder weniger von alleine in der gewünschten Richtung fährt, dies ist (etwas vereinfacht) dann der Fall, wenn der Segeldruckpunkt über dem Drehpunkt des Rumpfes liegt. Der Einfachheit halber lassen wir bei dieser Betrachtung die Vorsegel und das Gaffelsegel am Großtopp weg, obwohl diese Segel durch ihre größere Entfernung zum Drehpunkt natürlich einen größeren Hebelarm haben als gleichgroße Rahsegel.

Liegt der Segeldruckpunkt achtern vom Drehpunkt des Rumpfes, dreht der Bug des Schiffes durch den achtern stärkeren Segeldruck in Richtung Wind; liegt der Segeldruckpunkt vor dem Drehpunkt, dreht das Heck durch den vorne stärkeren Segeldruck in die Windrichtung. Das Prinzip kann man sich ähnlich einer Waage vorstellen, wobei der Gegendruck durch den Rumpf (bzw. das Wasser, das den Rumpf am Querabtreiben hindert) die Aufhängung ist.

Will man anluven, erhöht man den Druck im hinteren Bereich oder verringert den Druck im vorderen Bereich, beim Abfallen entsprechend umgekehrt.

Bei einem Rahsegler mit zwei Masten ist das relativ einfach. Um eine Drehung zu beschleunigen, stellt man einfach die Segel an einem der beiden Masten auf „Durchzug“, so dass der Wind nicht mehr in die Segel greift, sondern daran vorbeiströmt.



Am Wind

WIE ARBEITET EIN SEGEL?

Auf der ROALD AMUNDSEN gibt es zwei unterschiedliche Segeltypen mit grundlegend unterschiedlicher Wirkungsweise.

Die Rahsegel werden durch den Wind nach vorn gedrückt und erzeugen den größten Vortrieb, wenn der Wind rechtwinklig von hinten einfällt. Da der Wind leider nicht immer aus der richtigen Richtung kommt, kann man die Stellung der Rahsegel zum Schiff durch die Brassens ändern und dadurch den Wind besser ausnutzen.

Zu der anderen Gruppe, den Schratsegeln, gehören die Stag- und das Briggsegel. Deren Vortrieb entsteht durch ein anderes Prinzip und entspricht der Wirkungsweise eines Flügels. Durch deren bauchige Form muss die Luft auf der Vorderseite des Segels eine längere Strecke zurücklegen als auf der Rückseite. Dadurch entsteht auf der Vorderseite ein Unterdruck, der das Segel nach vorne zieht.

Der Winkel der Stagegel zum Wind wird durch deren Schoten bestimmt.

Scheinbarer und wahrer Wind

Man sollte meinen, dass es nur einen Wind gibt, aber auf einem Segelschiff wird zwischen dem wahren und dem scheinbaren Wind unterschieden. Der tatsächlich wehende Wind ist dabei der „wahre Wind“. Seine Richtung und Stärke kann man nur an einem festen Punkt feststellen und messen. An Bord eines Schiffes ist das nur möglich, wenn es vor Anker liegt oder an Land festgemacht ist.

Sobald das Schiff Fahrt aufnimmt, wird die Windrichtung und Stärke durch den Fahrtwind beeinflusst und an Bord anders wahrgenommen. Der an Bord wahrgenommene Wind wird „scheinbarer Wind“ genannt. Die Abweichung zwischen dem „wahren“ und dem „scheinbaren“ Wind wird mit zunehmender Geschwindigkeit größer.

Für die Stellung der Segel ist dieser „scheinbare Wind“ maßgeblich. Der im Masttop angebrachte Windrichtungsanzeiger und auch geführte Flaggen zeigen immer den „scheinbaren Wind“.

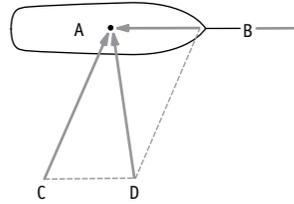
Die Vorwärtsbewegung des Schiffes

Die Kombination der Kräfte, die ein Segelschiff antreiben, sind sehr kompliziert. Um die aerodynamischen Vorgänge speziell beim Trimmen zu verstehen, reicht es aber, sich auf die wichtigsten zugrunde liegenden Prinzipien zu beschränken.

Die Wirkung des Windes auf die Segel lässt sich mit folgender Regel erklären: Wirken zwei Kräfte aus unterschiedlichen Richtungen auf einen Punkt, so wird die Gesamtkraft durch die Diagonale des aus beiden Kräften gebildeten Parallelogramms dargestellt. (Abbildung folgende Seite oben)

Der scheinbare Wind

- B-A Fahrtwind
- C-A wahrer Wind
- D-A scheinbarer Wind

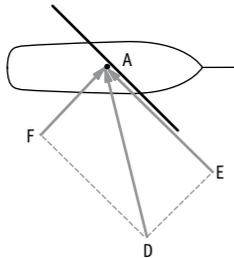


Der Wind, der an den Segeln entlangstreicht, ist nicht der wahre, sondern der scheinbare Wind, in der Abbildung die Kraft D-A. Dieser setzt sich aus dem wahren Wind C-A und dem Fahrtwind B-A zusammen. Die Segel eines Schiffes werden immer in Bezug auf den scheinbaren Wind getrimmt. Dies ist nicht schwer, weil Windmesser und Flaggen diesen anzeigen.

Nach dem Gesetz der Kräfte kann man die Richtung und Geschwindigkeit des scheinbaren Windes D-A wiederum in zwei Komponenten zerlegen. Die Komponente EA strömt parallel zur Segelfläche und übt infolgedessen keine oder nur geringe Wirkung aus. Die Komponente FA dagegen trifft im rechten Winkel auf das Segel. Diese Kraft stellt den wirklichen, vom Segel aufgenommenen Druck, d. h. die eigentliche, zur Fortbewegung des Schiffes dienende Windkomponente dar. (Abbildung links oben)

Die Wirkung des scheinbaren Windes auf die Rahsegel

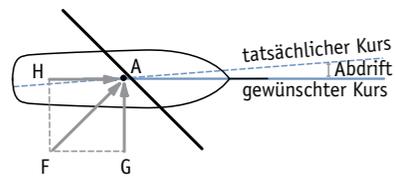
- E-A Windfluß parallel zur Segelfläche
- F-A Windkomponente rechtwinklig zur Segelfläche
- D-A Scheinbarer Wind



Die Kraft F-A lässt sich ihrerseits wieder in zwei andere Komponenten zerlegen, die Kraft H-A in der Längsrichtung, d. h. in der Kielrichtung und die Kraft G-A in der Querschiffsrichtung. Die Komponente H-A stellt die Größe der Kraft dar, die das Schiff in der Richtung seines Kiels vorantreibt, aber letztlich unter Überwindung des Wasserwiderstandes die Fahrt des Schiffes verursacht. (Abbildung links unten)

Die in Querschiffsrichtung liegende Komponente G-A ist dagegen die Kraft, die zum einen die seitliche Neigung des Schiffes, die Krängung, bewirkt und zum anderen bestrebt ist, das Schiff in seiner Richtung rechtwinklig zum Kiel nach Lee zu drücken. Durch diese Kraft G-A liegt die Kursrichtung des Schiffes nicht in der Verlängerung des Kiels, sondern bildet mit der Kielrichtung einen bestimmten Winkel, den man als Abdrift bezeichnet.

Die Entstehung der Vorwärtsbewegung des Schiffes

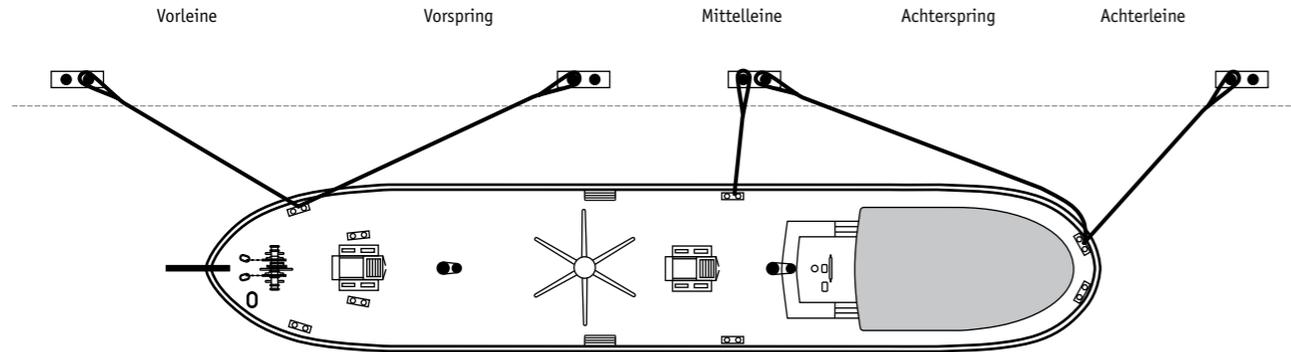


- F-A Windkomponente rechtwinklig zur Segelfläche
- H-A Windkomponente in Kielrichtung
- G-A Windkomponente in Querschiffsrichtung

Bemerkung:

Für die Wirkungsweise der Rahsegel **am Wind** wird von vielen auch der **Auftriebseffekt** verantwortlich gemacht, der ja das Segeln von Yachten mit Bermudasegeln hoch am Wind ermöglicht: In Lee, vor der Wölbung des Segels fließt die Luftströmung schneller und erzeugt so einen Unterdruck, der seinerseits eine Kraft nach Lee bewirkt, die in Vortrieb umgesetzt wird. Von anderen wird wegen der unterschiedlichen Form der Segel eher bezweifelt, dass dieser Effekt auch bei Rahsegeln auftritt. Die Debatte darüber ist offen.

Näheres z.B. bei Joachim Schult, So arbeitet das Segel (Kleine Yachtbücherei Nr. 39).



LEINEN EINES VERTÄUTEN SCHIFFS

Zu den oben dargestellten Leinen kann noch bei Bedarf eine Kopfleine und eine Heckleine gelegt werden. Beide werden bei uns auch gern als „lange Vorleine“, „lange Achterleine“ oder „zweite Vorleine“, „zweite Achterleine“ bezeichnet.

SICHERHEITSHINWEISE BEI SCHIFFSMANÖVERN

Bei Hafenmanövern

Bei Hafenmanövern gibt es die folgenden typischen Unfallgefahren:

- Unfallgefahr durch Stolperfallen
- Nicht in Buchten laufender Leinen oder Festmacher treten.
- Gefahr durch brechende Leinen. Beim Eindampfen in Festmacherleinen entstehen beträchtliche Kräfte, die beim Brechen der Leinen für ein plötzliches Zurückschlagen der Reste sorgen können. Deshalb immer aus der Flucht der belasteten Leinen treten.
- Gefahr des Einklemmens und Abtrennens der Finger und Hände zwischen Schanzkleid und Pier.

Beim Ankern

- Verletzungsgefahr durch Rostsplitter der Ankerkette.
- Gefahr des Einklemmens zwischen beweglichen Teilen.



Schwerarbeit am Spill:
hier beim Anlegen –
ist beim Ablegen aber auch
nicht leichter ...

ABLEGEN

Vorbereitung für das Ablegemanöver

- Alle Landverbindungen nach Anweisung des Kapitäns lösen (Stelling und Landanschluss nicht vergessen)
- Die Festmacher bis auf die benötigten Leinen aufkürzen, eventuell eine Spring auf Slip legen
- Manöverbereich aufklaren
- Fender bereit halten

Abdrehen über das Heck

- Lange Achterspring vorbereiten
- Vorne alles los, Achterleinen los
- Durch das rückwärts Eindampfen in die Spring klappt der Rumpf vorn von der Pier ab. **Achtung: Heck abfendern!**
- Achterspring festhalten bis das Kommando zum Einholen kommt

Abschwenken über Achterleine.

- Alles los bis auf die **seeseitige** Achterleine.
- Maschine geht voraus, der Bug schwenkt ab.
Achtung: ggf. Heck abfendern!
- Achterleine festhalten, bis Kommando „Achterleine los“ kommt

Ablegen über die Mittelleine

Wenn es ganz eng ist und das Schiff beim Ablegen nicht nach vorne oder achtern verholen darf, dann lege man die Mittelleine aus der **seeseitigen Klüse** um das Achterschiff an Land auf einen Poller möglichst weit hinten.

Achtung: Heck abfendern, auf die Hecklaterne und die Reling achten!

Dann gibt es zwei Möglichkeiten: Manuell oder mit Maschine.

Manuell

- Alle Leinen los bis auf die Achterspring
- Am Spill die Mittelleine holen
- Das Schiff dreht den Vorsteven aus der „Parkbucht“ ohne sich voraus oder zurück zu bewegen. **Achtung: Heck abfendern!**
- Schiff in „Start“ Position bringern, alles los und ein und Los!

Mit Maschine

- Alle Leinen los bis auf Achterspring und Mittelleine
- Mit Rückwärts in die Achterspring, die Lose aus der Mittelleine
- Ruder nach See und mit langsamer Fahrt in die Mittelleine.
Achtung: Heck abfendern!
- Achterspring los
- Mittelleine los wenn das Schiff gut frei ist



Festmacherleinen dieser Stärke bzw. Schiffgröße werden ohne Kopfschlag belegt

ANLEGEN

Vorbereitung für das Anlegemanöver

- Landseite festlegen (Kapitän)
- Anker klarmachen
- Sprach- und Sichtverbindung mit der Brücke herstellen
- Absprache treffen, wer auf welcher Station der Verantwortliche ist
- Leinen an Deck klarlegen
- Wurfleinen klarlegen
- Fender bereithalten
- Manöverraum aufklaren

Anlegen mit Achterleine

- Achterleine übergeben, langsam festhalten
- Vorne Mittelleine ausgeben und durchholen
- Übrige Leinen ausgeben und belegen

Anlegen über die Mittelleine

- Schiff parallel zur Pier bringen
- Mittelleine über (mit Beiboot oder Wurfleine)
- Mit Spill holen und mit Maschine mitarbeiten
- Dann nach und nach die anderen Leinen (zumeist erst die Vorleine).

So kann die Mittelleine ähnlich einer Vorspring verwendet werden, sie hat nur den Vorteil, dass sie den Hebel nicht so weit vorne hat (Klüssenposition!) und man nicht Gefahr läuft, den Klüverbaum über die Pier zu stecken (Stampfstock!).

Zur Beachtung: Bei rückwärts arbeitender Schraube dreht die ROALD AMUNDSEN zuerst nach Backbord. Dies muss man sich beim Anlegen zunutze machen oder zumindest beachten.

Anlegen mit Vorleine

- Vorleine aus vorderer Springklüse geben und durchsetzen
- Mit Maschine langsam zurück
- Ruder mittschiffs Schiff dampft in die Vorleine und zieht sich an die Pier heran
- Querleine an Land und durchsetzen



Anker klar zum Fallen

ANKERN

Die ROALD AMUNDSEN hat zwei Anker, die jeweils ein Gewicht von 675 kg und eine Kettenlänge von etwa 100 m haben, bestehend aus 5 Schäkeln mit je 27,5 m. Schon alleine durch das Gewicht des Geschirrs besteht eine große Verletzungsgefahr bei unsachgemäßer Bedienung des Ankerspills, deshalb sollte nur gut eingewiesene Stammbesatzung das Spill bedienen.

Zum Ankern sind die folgenden Schritte notwendig:

- Vor dem Ankern ist der Maschinist rechtzeitig zu benachrichtigen (Generator bzw. Maschine werden ggf. gebraucht).
- Klüsen- und Kettenkastenabdeckungen entfernen, Überprüfen, ob die Kettennuss des zu bedienenden Ankers wirklich ausgeschiffet ist. Alle Sicherungen bis auf die Spillbremse entfernen.
- Eventuell: Anker aushieven (etwas aus der Klüse herablassen, um ein Verklemmen in der Klüse zu verhindern).
- Kommando: „Aus der Kette“.
Alle Personen aus dem Gefahrenbereich des Ankerspills.

- Auf Kommando den Anker fallen lassen, dazu die Bremse langsam öffnen, bis der Anker fällt.
- Wenn der Anker auf Grund angekommen ist, die Bremse leicht andrehen und nur auf Zug leicht lösen, damit sich auf dem Grund keine Kettenhäufchen bilden.
- Die auslaufende Kette auf Länge und Richtung beobachten und Meldung darüber an die Brücke geben (je Kettenlänge einen Glockenschlag, Richtung der Kette mit dem Arm anzeigen).
- Ankersignale setzen.
- Nach gewünschter Kettenlänge: Bremse gut andrehen. Beobachten der Kette (Bewegung, Richtung, Zug). Dann das Ankerspill durch Schließen des Kettenknifers entlasten. Je mehr Kette gesteckt ist, desto zuverlässiger hält der Anker. Bremse entlasten.
- Das Steifkommen der Kette, Wiederlosekommen und das anschließende Wiedersteifkommen können ein gutes Zeichen für ein Fassen des Ankers sein.
- Das Stehen von Quer- und Deckpeilungen zeigen, dass der Anker hält.

ANKERAUF

- Brücke und Maschine klar.
- Generator klar.
- Wasser an Deck.
- Segel bereithalten.
- Eine Person am Ruder und Maschinenstand.
- Eine Person zum Kette stauen.
- Eine Person zum Kette spülen.
- Kette kurzstag holen.
- Auf Kommando Anker ausbrechen, Marssegel setzen.
- Anker in die Klüse hieven, Kettenstopper festsetzen, Spill entlasten, Kettennuss ausschiffen.

3-WACH-SYSTEM

Um das Schiff jederzeit sicher segeln zu können, ist die gesamte Besatzung in Wachen eingeteilt, die sich die 24 Stunden eines Tages gleichmäßig untereinander aufteilen.

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Wachzeiten:

Zeit	1. Wache	2. Wache	3. Wache
0-4 Uhr	Wache	Frei	Frei
4-8 Uhr	Frei	Wache	Frei
8-12 Uhr	Frei	Frei	Wache
12-16 Uhr	Wache	Frei	Frei
16-20 Uhr	Frei	Wache	Frei
20-24 Uhr	Frei	Frei	Wache

In den Wachen fahren: Steuermann, Toppgast, Deckshands, Trainees. Wachübergreifend sind: Kapitän, Maschinist, Maschinenassistent, Bootsmann, Tagelöhner, Smut, Backschaft

FAHRWACHE

Neben der Durchführung von Segelmanövern hat die Fahrwache noch weitere Aufgaben. Das sind:

- Ausguck gehen
- Ruder gehen
- Feuerrunde
- Glasen
- Wecken der nachfolgenden Wache
- seemännische Ausbildung
- Wartung und Instandhaltung

Ausguck gehen

Der Ausguck meldet alle in Sicht kommenden Fahrzeuge, Seezeichen, Treibgut sowie jede Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes dem Steuermann. Auf Revierfahrt und auf See sollte der Ausguck, wenn die Witterungslage es erlaubt, vorne auf der Back (Vorschiff) stehen. Unter Maschinenfahrt steht der Ausguck an Steuerbord-Seite. Bei besonders schwerem Wetter nimmt der Ausguck die Aufgaben von der Brücke aus wahr. Die Ablösung findet alle 30 Minuten statt. Abgelöst wird immer auf der entsprechenden Position (Back / Brücke).

Wichtig: Dabei darf der Ausguck seinen Posten nur verlassen wenn er abgelöst wird.



Vorausschauendes Arbeiten

Information des Ausgucks

Nützen kann der Ausguck nur, wenn er über seine Aufgaben vollständig unterrichtet ist.

10 Minuten vor Ablösung holt sich der Ablöser vom zuständigen Steuermann die letzten Informationen (aktuelle Schiffsposition, Info über zu erwartende Seezeichen, Daten über den aktuellen Schiffsverkehr usw.) Der Ablöser lässt sich dann vom bisherigen Ausguck über die aktuelle Situation aufklären (gemeldete Fahrzeuge; Seezeichen usw.). Die Übergabe erfolgt nachts erst, wenn sich die Augen des Ablösers an die Dunkelheit gewöhnt haben.

Der abgelöste Ausguck macht eine Feuerrunde durch das Schiff und meldet sich danach auf der Brücke beim Steuermann.

Die Meldungen eines Fahrzeuges oder Seezeichens wird traditionell in Form von Strichangaben gemacht. Hierbei gilt, dass von der Vorauslinie zu beiden Seiten jeweils in der Anzahl der Striche gemeldet wird. Ein Strich entspricht einem Winkel von 11,25°. Diese Kreiseinteilung wird immer noch benutzt, denn genauer kann man ohnehin nicht schätzen.

Die Stricheinteilung ist:

1 Strich	11,25°
2 Strich	22,5°
4 Strich	45°
8 Strich	90° – querab

Daraus ergibt sich, dass ein Fahrzeug, welches in 45° an Backbordseite voraus gesehen wird, folgendermaßen gemeldet werden müsste: „Ein Fahrzeug 4 Strich an Backbord voraus gesichtet!“.



Horizont, Kompass und Wind in den Segeln immer im Blick

Ruder gehen

Die wichtigste Aufgabe des Rudergängers liegt darin, das Schiff in einer bestimmten Richtung zu steuern. Bei guten Witterungsverhältnissen und einer nicht zu großen Geschwindigkeit ist dies gar nicht so schwierig. Problematischer wird es, wenn die Witterungsverhältnisse ungünstiger sind, bzw. das Schiff bedingt durch die Segelführung nur mit Mühe auf Kurs zu halten ist. Da das Schiff je nach Witterung, Besegelung, Kurs, Wellenhöhe usw. anders reagiert, kann man keine Regeln für das Steuern eines Schiffes aufstellen. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass man durch rechtzeitiges Ruderlegen mit wenig Ruderlage die besten Ergebnisse erzielt. Wenn man zuviel Ruder legt, wird das Schiff unruhig und giert, was sich negativ auf die Geschwindigkeit auswirkt.

Kann ein Kurs aus irgendwelchen Gründen nicht gehalten werden, ist dies dem Steuermann zu melden, ebenso, wenn man durch Fehlsteuerung mehr als 10° vom gewünschten Kurs abgekommen ist.

Weitere Aufgaben des Rudergängers sind die Beobachtung der Segel, die Witterungsbeobachtung (Wind, Regen, Böen) und die Kontrolle der Steuerfähigkeit, besonders bei langsamer Fahrt. Ganz wichtig ist, dass der Rudergänger seine Position erst dann verlassen darf, wenn er ordnungsgemäß abgelöst wurde. Der Rudergänger wird immer nur nach Absprache mit dem Steuermann abgelöst. Bei der Ablösung teilt der alte Rudergänger dem neuen den zu steuernden Kurs und die aktuelle mittlere Ruderlage (zur Geradeausfahrt) mit und meldet sich dann kurz beim Steuermann, um die Ablösung zu bestätigen.

Der Rudergänger bekommt seine Aufgaben über spezielle Kommandos vom Steuermann der Wache. Sie sind jeweils zu wiederholen und bei Erreichen des gewünschten Kurses oder der gewünschten Ruderlage zu quittieren. Um Kurse und Ruderlagen unterscheiden zu können werden Kurse immer dreistellig als einzelne Ziffern angegeben (0-1-0, 0-0-7, 3-2-8), bei Ruderlagen werden dagegen ganze Zahlen genannt (5, 8, 10, 15).

Gesteuert werden kann ein Schiff nach:

- Kompasskurs
- Ruderlage
- Sicht (nach einem angewiesenen Objekt)
- Segelstellung oder Wind (-einfallswinkel)

Spezielle Ruderkommandos

- **Ruder mitschiffs**
Das Ruderblatt in Mitschiffsposition bringen
- **Ruder hart Steuerbord/Backbord**
Das Ruder in der gewünschten Richtung bis Vollausschlag drehen.
- **Ruder Steuerbord/Backbord XX**
Das Ruder auf die gewünschte Ruderlage bringen
- **Recht so**
Den Kurs, der im Moment des Kommandos auf dem Kompass anliegt, weitersteuern.
- **Komm auf auf XX**
Das Ruder wird von einer größeren Ruderlage auf die niedrigere, angegebene Ruderlage zurück gedreht (und bleibt so liegen)
- **(Neuer) Kurs XXX**
Den gewünschten Kompasskurs einsteuern und halten.
- **Stütz**
Es wird die Drehbewegung des Schiffes durch Gegenruder stark abgebremst oder gestoppt.
- **Voll und bei**
Hier wird vorrangig nach den herrschenden und evtl. wechselnden Windverhältnissen und nicht nach dem vorgegebenen Kurs gesteuert. Also mit einer Stellung der Segel am Wind, bei der sie optimal stehen.
- **Hoch (hart) am Wind**
Es wird so gesteuert, dass der Wind möglichst weit von schräg vorn einkommt, aber ohne dass die Rahsegel einfallen.

Feuerronde

Nach der Ablösung geht der abgelöste Ausguck einmal komplett durch das Schiff und kontrolliert, ob alles wohl ist. Dabei ist auf alles Ungewöhnliche zu achten, wie zum Beispiel Gerüche, aber auch Wasser auf dem Boden und Geräusche. Dabei sollte man, besonders nachts, leise vorgehen.

Das o (in Feuerrunde) ist übrigens kein Druckfehler, in der traditionellen Seefahrt ist das ein eingeführter Begriff.

Wecken

Die fahrende Wache übernimmt das rechtzeitige Wecken aller Leute, die für eine bestimmte Aufgabe eingeteilt sind – an Bord der ROALD AMUNDSEN braucht also niemand einen Wecker.

Anhand der Wachliste, Kojenliste und der Backschaftsliste im Deckshaus wird festgestellt, wer zu wecken ist (die Backschaft ist wachfrei!). Dabei bitte sorgfältig vorgehen, niemand wird gern umsonst geweckt.

Die zu Weckenden werden 20 Minuten vor Wachbeginn geweckt, damit sie genügend Zeit haben aufzustehen.

Die folgenden Informationen sollen an die Geweckten weitergegeben werden:

- wie spät ist es,
- warum wird geweckt,
- wie ist das Wetter (nass, kalt, trocken aber windig, usw.).

Beim Wecken ist zu beachten, dass im Normalfall auch andere Mitsegler in der Kammer schlafen, die nicht geweckt werden möchten. Daher sollte man den/die zu Weckenden leise ansprechen und eine Reaktion abwarten, die zeigt, dass er/sie tatsächlich wach ist. Auch sollte man vermeiden, den zu Weckenden anzufassen. Es gibt Mitmenschen, die darauf sehr empfindlich reagieren.

Nach 5 Minuten nachsehen, ob alle aufgestanden sind, wenn nicht, etwas energischer nachwecken.



Die Schiffsglocke läutet zum Essenfassen und auch zum Glasen

Glasen

Durch das Glasen wird in traditioneller Weise der Verlauf der Wache angezeigt, indem alle halbe Stunde mit der Schiffsglocke geläutet, eben geglast, wird. Früher hatte man nur Sanduhren (aus Glas) mit der Laufzeit von einer halben Stunde, und bei jedem Umdrehen der Sanduhr wurde die Glocke geschlagen. Auf der ROALD AMUNDSEN glasen wir in der Regel nur tagsüber, um die Freiwache nicht im Schlaf zu stören.

Eine Seewache besteht aus vier Stunden, also acht Halbstundenabschnitten. Die Wache beginnt mit 8 Glasen der letzten Wache, die der letzte Ausguck der alten Wache schlägt. Nach jeweils einer halben Stunde wird die Schlagzahl um einen Glockenschlag erhöht, dabei werden immer zwei Schläge zu einem Doppelschlag zusammen gefasst.

Dies sieht in einer Tabelle dann so aus:

1 Schlag	1 Doppelschlag	1 Doppelschlag + 1 Schlag	2 Doppelschläge	2 Doppelschläge + 1 Schlag	3 Doppelschläge	3 Doppelschläge + 1 Schlag	4 Doppelschläge
8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00
12.30	13.00	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00
16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00



Es schläft immer jemand ...

Wachwechsel

Der Wachwechsel ist eine wichtige Zeremonie an Bord der ROALD AMUNDSEN. Die fahrende Wache übergibt das Schiff in die Obhut der nächsten Wache, um sich ausruhen zu können.

Die aufziehende Wache trifft sich fünf Minuten vor dem Wachwechsel mit angemessener Kleidung und Sicherheitsausrüstung an Deck.

Die abziehende Wache (bis auf Ausguck und Rudergänger) stellt sich auf der Backbordseite auf, die aufziehende Wache an Steuerbord. Die Vollzähligkeit der Wachen wird überprüft. Die abziehende Wache teilt der aufziehenden Wache die Ereignisse der letzten vier Stunden mit, also: zurückgelegte Meilen, erledigte Arbeiten, ausgeführte Manöver und wünscht der aufziehenden Wache eine „Gode Wacht“. Die aufziehende Wache dankt der abziehenden Wache für die geleisteten Arbeiten und wünscht dieser eine „Gode Ruh“.

Nach der Wachübergabe werden so schnell wie möglich Rudergänger und Ausguck der alten Wache abgelöst, ebenso werden die anderen Aufgaben vorläufig eingeteilt.

Verhalten an Deck

Es schläft immer jemand, und über Wasser und im Metallrumpf trägt Schall besonders weit, also bitte unnötigen Lärm vermeiden. Wer (besonders nachts) aus dem unmittelbaren Blickfeld der Wache verschwindet, meldet sich beim Toppsgasten oder dem Steuermann ab und hinterher wieder an.



Peilkompass für die Kreuzpeilung

FLAGGENORDNUNG

- **Im Hafen:** Hafenflagge (am Flaggstock) von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang oder von 08:00 bis 20:00, ggf. Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp.
- **Auf See (in Fahrt):** Ständig die Seeflagge an der Gaffel, im Küstenbereich Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp.
- **Auf See (vor Anker):** Hafenflagge (am Flaggstock und ggf. Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp. Zeiten wie im Hafen.

ANKERWACHE, HAFENWACHE

Liegt das Schiff vor Anker oder im Hafen, ist das Schiff ebenfalls rund um die Uhr zu bewachen. Jede Wache sorgt in ihrem normalen Wachzeitraum für Anker- oder Hafenwache. In der Regel sind dies je ein Stammpersonalmitglied und ein oder zwei Trainees, die für zwei Stunden (die halbe Wachzeit) übernehmen.

Vor Anker liegt das Hauptaugenmerk der Wache auf der Sicherheit des Schiffes:

- Regelmäßiges Kontrollieren der Schiffsposition durch Kreuzpeilung, eventuell auch Radarpeilung, Echolot und vergleichen der GPS-Position
- Kontrollieren des Ankers und des sichtbaren Kettenverlaufs, bei schlurrendem Anker vibriert die Kette spürbar
- Beobachtung des Wetters (Windstärke, -richtung, Sichtigkeit), besonders beim Ankern unter Land
- Beobachtung des Schiffsverkehrs im Gebiet, Kontrolle der Ankersignale, Funk abhören
- Feuerrunde
- Kontrollieren der Lichter- bzw. Tagsignale
- Wecken der nachfolgenden Wache

Bei allen ungewöhnlichen Vorkommnissen ist ohne zu zögern der Steuermann der Wache zu informieren.

Im Hafen liegt der Beobachtungsschwerpunkt eher auf der Landseite. So sind:

- die Festmacher regelmäßig zu kontrollieren und in Tidengewässern aufzukürzen bzw. nachzustecken
- die Stelling auf sicheren Halt zu kontrollieren
- Unbefugten der Zutritt an Bord zu verwehren
- regelmäßig eine Feuerrunde durchs Schiff zu machen
- gegebenenfalls die Decksbeleuchtung zu kontrollieren bzw. die Außenlaterne an der seeseitigen Schanz



„Viele Hände schnelles Ende“ – auch in der Kombüse

BACKSCHAFT

Die Backschaft ist ursprünglich die an einer Back (seemännisch, Tisch) sitzende Speisegemeinschaft der Besatzung an Bord eines Marine- oder Handelsschiffes. Daraus entstand der heutige Begriff Backschaft. Backschaft besitzt denselben Stellenwert wie jede andere Tätigkeit an Bord. Die Crew, also auch die Trainees, werden am Anfang des Törns im Backschaftsplan eingeteilt. Die Backschafter erledigen in Zusammenarbeit mit dem Smut folgende Arbeiten:

- die Back (den Tisch) aufdecken
- nach Beendigung der Mahlzeiten wieder abdecken und die Messe aufklaren.
- die Mahlzeiten zubereiten
- benutztes Geschirr spülen
- nach Beendigung der Speisenzubereitung die Kombüse reinigen
- den dafür bestimmten Reinigungsplan abarbeiten

Zu den Aufgaben der Backschaft gehört es außerdem, die Proviantlasten und deren Bestand zu kontrollieren und zu pflegen. Die Backschaft ist wachfrei, am Backschaftstag wird der normale Wachdienst nicht mitgemacht. Der Dienst beginnt in der Regel gegen 5:30 Uhr, um aus dem von der Nachtwache zubereiteten Teig Brötchen zu backen. Der folgende Kombüsentagesablauf ist aus dem Backschaftsplan zu ersehen. Dessen Einhaltung erleichtert die Arbeit und hilft auch bei dieser Tätigkeit Spaß zu haben. Backschafter freuen sich über Unterstützung der Wache, gemeinsam geht's manchmal leichter. Gerade in der Kombüse machen sich Koordination, gemeinsames Anpacken und schnelles Arbeiten bezahlt, denn eine funktionierende Backschaft hat eine zentrale Rolle für die Stimmung an Bord: Essen gut, alles gut.

REINSCHIFF

Es gibt vier Reinschiffpositionen: Deck, Sanitär, Gänge und Kombüse, die täglich bedient werden müssen. Die ersten drei Bereiche werden jeweils umschichtig von den drei Wachen bedient, d.h. jede Wache hat jeden Tag eine andere Reinschiffposition, diese ist in einem Plan im Deckshausgang festgehalten. Die Kombüse wird von der jeweiligen Backschaft gereinigt.

Deck

- Das Deck wird komplett mit Hilfe von viel Wasser gewaschen und anschließend abgeschwabbert.
- Das Holzdeck muss mit dem Schrubber quer zur Maserung des Holzes bearbeitet werden.
- Die Wassergräben müssen gereinigt werden, die Speigatten frei sein.
- Das Messing an Deck muss regelmäßig geputzt werden.

Sanitär (in Fachkreisen auch „Keramik“)

- Die Keramik ist zwar zu zwei Dritteln aus Stahl, das tut dem wichtigen Job aber keinen Abbruch.
- Die Toiletten und Duschen werden stark beansprucht, also ist hier auch eine starke, tägliche Reinigung von Nöten...

Gänge

- Niedergänge, Gänge und Messe fegen und wischen.
- Für die Kombüse gibt es einen speziellen Reinschiff-Plan, der in der Kombüse aushängt.

Jeder Position sind an Bord der ROALD AMUNDSEN bestimmte Aufgaben zugeordnet. So ist klar, was jeder zu tun hat, und wer die entsprechenden Ansprechpartner sind. Die folgende Tabelle ist ein Muster; je nach Fähigkeiten können bestimmte Aufgaben auf einem Törn auch anders verteilt sein.

Rolle an Bord/Wache	Aufgabe	Erforderliche Qualifikation
Kapitän wachfrei oder 8-12 Wache (wenn nur 2 Steuerleute an Bord sind).	Gesamtleitung und Gesamtverantwortung Schiffsführung, Übernahme bzw. Delegation und Überwachung von Aufgaben, Repräsentation von Schiff und Verein nach außen, von Verein nach innen, insbesondere: Crewbesprechungen, Ausbildung Nautiker, Kommunikation, Einhaltung von Arbeitssicherheit und Umweltschutz; alleinige Befehlsgewalt und Zuständigkeit hinsichtlich Schiffssicherheit; „Atmosphäre an Bord“, Kapitänsbericht; Kenntnis, Anwendung und Training des Sicherheits Management Systems	Patent A-G, SHS Traditionsschiffer GOC oder LRC
Steuermann Leitung Wache 0-4/4-8/8-12	Wachdienst Nautische Leitung des Schiffs während der Wache, Navigation, Meteorologie, Hörwache; Kontrolle, Planung und Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen; Organisation der Ausbildung von Stammcrew und Trainees, Sicherheitseinweisungen Sicherheit Kontrolle der Sicherheits-Ausrüstung, Kontrolle der Einhaltung von Arbeitssicherheit und Umweltschutz, Sicherheitsmanöver, Bootsmanöver, Feuerschutzmanöver, Ausbildung; ggf. Funkdienst, Notsender, Funktagebuch; Pflege von Seekarten und Handbüchern; Kenntnis, Anwendung und Training des SicherheitsManagementSystems, Leitungsfunktion in der Schiffsführungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen Überwachung Verschlusszustand, Wartung Schiff/Rigg, Bordhygiene (Küche, Messe, Sanitär, Kammern), Ausbildung, Einführung interessierter Trainees in nautische Inhalte. Zusammenarbeit mit Toppsgast, Beteiligung an Qualitätskontrolle (Ausbildungsnachweis)	Patent A-G, SHS Traditionsschiffer GOC oder LRC Sportsee-S Sporthochsee-S
Maschinist und ggf. Masch-Assi Wache nach Notwendigkeit	Betriebsführung und Überwachung der gesamten technischen Anlagen; Einhaltung Arbeitssicherheit, Umweltschutz, MARPOL-Vorschriften, Wartung und Instandhaltung Maschinenanlage/techn. Einrichtungen; Übernahme Brennstoff/Wasser, Entsorgung Schwarzwasser/Altöl, Maschinentagebuch, Öltagebuch, Tankpeilungen, Bestände, täglich Eintragungen Schiffstagebuch, Einführung Interessierter in die technischen Anlagen; Ausbildung weiterer Maschinisten und Masch.-Assistenten; Mitwirkung in der Schiffsführungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen	Masch-Patent, Trad-Sch- Masch.

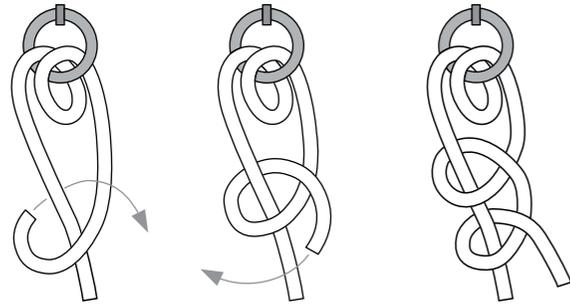
Rolle an Bord/Wache	Aufgabe	Erforderliche Qualifikation
Bootsmann wachfrei sowie deren Assistenten (traditionell „Tagelöhner“ genannt)	Der Bootsmann ist für Unterhalts- und Reparaturarbeiten am Schiff und der seemänischen Ausrüstung verantwortlich. Leitung der Arbeiten nach Absprache mit Kapitän oder Steuermann: Planung & Anleitung von Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten am Schiff und der seemännischen Ausrüstung, Material- und Werkzeugausgabe, Pflege des Ersatzteilbestandes, Dokumentation der Arbeiten und Mängel; Ausbildung von Bootsmanassistent und interessierter Crew; Tagelöhner: laufende Instandhaltungsarbeiten unter Leitung des Bootsmanns; Mitwirkung in der Schiffsführungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen	Entsprechende Ausbildung oder Fähigkeiten
Ersthelfer	Medizinische Versorgung der Besatzung, Überprüfung und ggf. Ergänzung Apothekenstore, Bordhygiene, Beteiligung an Decksarbeit in einer Wache; Mitwirkung im Erste-Hilfe-Trupp gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen	Entsprechende Ausbildung
Smut wachfrei	Versorgung aller Besatzungsmitglieder mit Mahlzeiten, Proviantkontrolle, Neubestellung; Sauberkeit + Ordnung Kombüse, Proviantlasten usw. Kontrolle Arbeitseinteilung Buckschaft, Ausbildung von Interessierten und weiteren Smuts.	Entsprechende Ausbildung
Leitende Decksleute Toppsgast	Führung der Wache an Deck, Zusammenarbeit mit Steuermann; Einführung, Anleitung und Ausbildung Crew und Trainees, Segelmanöver am Mast, alle weiteren Manöver an Deck, Erstellung Wach-, Buckschafts- und Reinschiffplan, Arbeitseinteilung, Delegation und Überwachung von Aufgaben der Wache, Unterstützung des Bootsmanns bei Schiffsinstandhaltung, Kontrolle Zustand und Sicherheit Rigg, Fahren des Arbeitsboots, ggf. Spillbedienung, Sorge für den Zusammenhalt der Wache und (in Zusammenarbeit mit den anderen Toppsgasten und Steuerleuten/Kapitän) der Gesamtcrew, Leitung der Qualitätskontrolle in seiner Wache (Ausbildungsnachweis), Überwachung Verschlusszustand während der Fahrwache, Einhaltung von Arbeitssicherheit und Umweltschutz; Leitung von Einsatzgruppe oder Unterstützungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen sowie Ausbildung der Deckscrew hierfür	Entsprechend Ausbildungs- nachweis für Decksleute („Blaues Heft“)
Decksleute Deckshand und -Anwärter	Unter Leitung des Toppsgasten Wachdienst lt. Wachplan: Durchführung von und Anleitung zur Arbeit an Deck und im Rigg: Ruder gehen, Ausguck, Segelmanöver, Leinenmanöver, Ankermanöver, Buckschaft, Reinschiff, Anker- und Hafenwache, nach Anleitung Wartungsarbeiten an Deck und im Rigg, Anleitung und Unterstützung der Trainees; Einhalten von Arbeitssicherheit und Umweltschutz;Entlastung Toppsgast von „Nebenarbeiten“ (Kiosk, Lasten, Proviantübernahme, ...); Mitwirkung in Einsatzgruppe oder Unterstützungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle in Notfällen	Entsprechend Ausbildungs- nachweis für Decksleute („Blaues Heft“)

TAUWERK UND KNOTEN

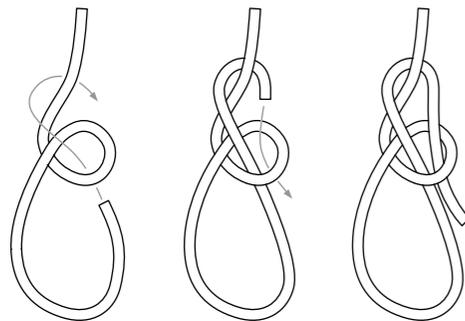
Alles, was zum Sichern, Festmachen oder Verbinden von Leinen dient, wird Knoten oder Stek genannt. Eine sichere Beherrschung der wichtigsten Knoten, auch bei Nacht und in ungewöhnlichen Körperlagen, ist für den sicheren Betrieb eines Traditionsseglers unbedingt erforderlich. Dabei müssen seemännische Knoten drei wichtige Anforderungen erfüllen. Sie müssen:

- einfach herzustellen sein,
- zuverlässig halten und
- leicht wieder zu lösen sein, auch bei nassem Tauwerk.

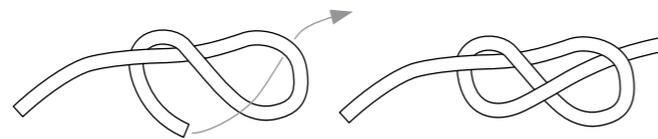
Daher hier eine kleine Übersicht über die wichtigsten Knoten und deren Anwendung.



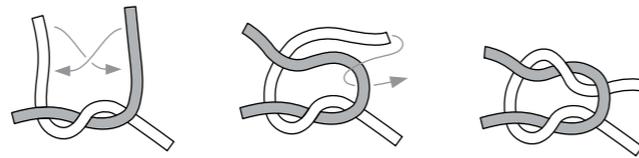
1 1/2 Rundtörns mit 2 halben Schlägen sind eine häufig gebrauchte Kombination zum kurzzeitigen Befestigen, wenn keine allzugroßen Kräfte auftreten.



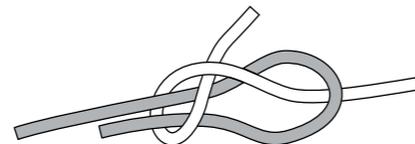
Der Palstek zieht sich auch bei Belastung nicht zu und kann daher vielfältig eingesetzt werden, auch zum Sichern von Personen.



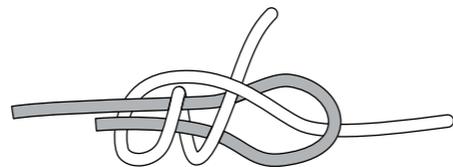
Mit einem Achtknoten kann man das Ausrauschen eines Taus aus einem Block oder Auge verhindern.



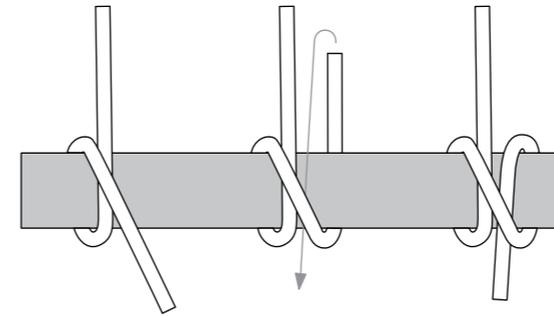
Zwei gleiche Tauenden können mit einem Kreuzknoten verbunden werden.



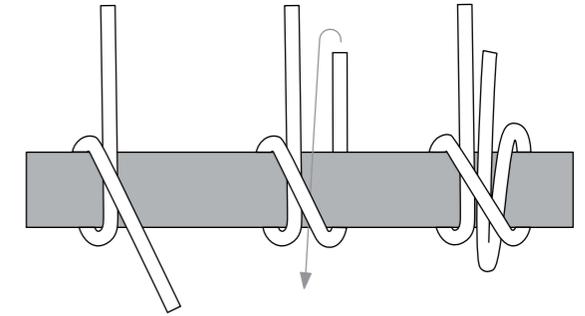
Unterschiedliche Tawe werden mit einem Schotstek verbunden. Das Auge wird dabei immer mit dem stärkeren Tau gemacht.



Der doppelte Schotstek sollte bei höherer Belastung oder stark unterschiedlichen Tauenden benutzt werden. Der entspricht dem einfachen, nur wird das Tau ein zweites Mal durchgesteckt.

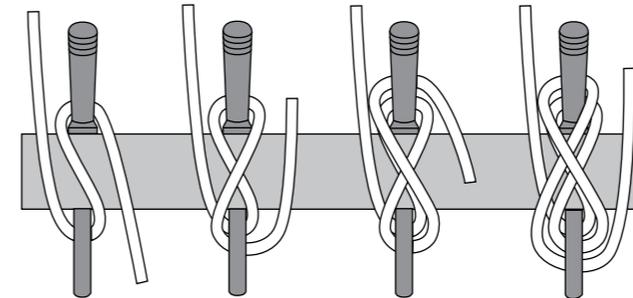


Der Webeleinstek wird benutzt, um leichte Lasten wie Fender festzumachen.

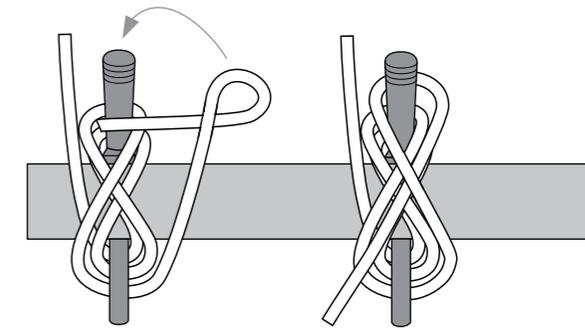


Auf der ROALD AMUNDSEN ist der Webeleinstek auf Slip jedoch wichtiger, da der beim Packen der Rahsegele benutzt wird. Zum Öffnen muss nur am losen Ende gezogen werden.

Auch wenn es nicht direkt ein Knoten ist, so ist doch das Belegen auf einem Nagel eine der wichtigsten Aktionen auf der ROALD AMUNDSEN.

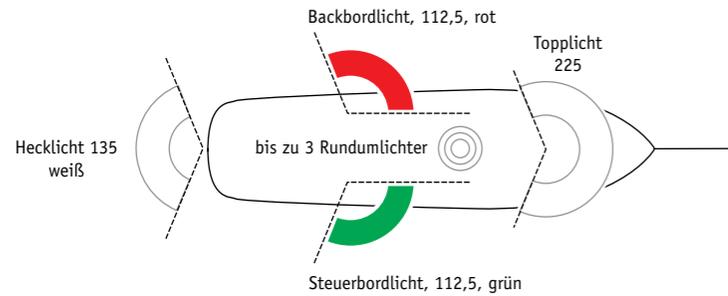


Dabei wird das Tau zwei Mal über Kreuz um den Nagel gelegt und das Ganze wird dann mit dem folgenden Kopfschlag gesichert.



Wenn das lose Ende parallel zum letzten Schlag läuft, sitzt der Kopfschlag richtig.

Wichtig: Auf der ROALD AMUNDSEN gibt es nur rechts gedrehtes Tauwerk. Darum werden alle Leinen rechts herum, vom festen (meist vom belegten Nagel) zum losen Ende (Tampen) aufgeschossen.



TAGESSIGNALE UND LICHTERFÜHRUNG VON SEEFahrZEUGEN

Lichterführung von Seefahrzeugen und ihre Sichtwinkel

Die vorgeschriebenen Lichter müssen bei Nacht geführt werden. Außerdem werden diese Lichter auch am Tage bei verminderter Sicht gezeigt.

Man unterscheidet folgende Lichter:

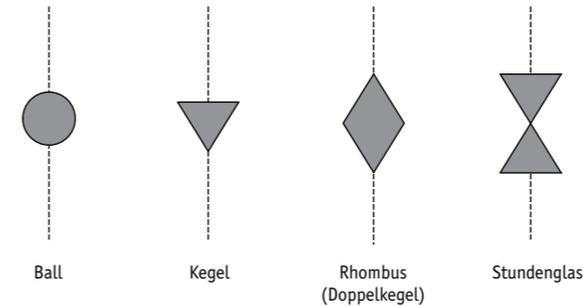
- Topplicht: Das Topplicht scheint über einen Horizontbogen von 225°, und zwar nach jeder Seite bis 22,5° achterlicher als querab. Es ist immer weiß. Maschinenfahrzeuge über 50 m Länge führen zwei Topplichter, das hintere ist dabei höher als das vordere.
- Seitenlichter: Sie strahlen unbehindert über einen Horizontbogen von 112,5°, und zwar entweder nach Steuerbord oder nach Backbord, jeweils von recht voraus bis 22,5° achterlicher als querab. Beide Seitenlichter überstrahlen damit gemeinsam den gleichen Horizontbogen wie das Topplicht. Das Steuerbord-Seitenlicht ist grün, das Backbord-Seitenlicht ist rot.
- Hecklicht: Das Hecklicht scheint über einen Horizontbogen von 135°, jeweils 67,5° von recht achteraus zu jeder Seite. Das Hecklicht ist weiß. Topplicht und Hecklicht strahlen gemeinsam über einen Horizontbogen von 360°. Auch das Hecklicht wird, bis auf die Ausnahme von sehr kleinen Fahrzeugen, von allen Fahrzeugen gezeigt.

→ Rundumlicht: Das Rundumlicht ist über den ganzen Horizontbogen sichtbar, d.h. man kann es von allen Seiten sehen. Das Rundumlicht findet breite Anwendung, so zeigen z.B. kleine Motorfahrzeuge nur ein weisses Rundumlicht.

Neben den Positionslichtern können Fahrzeuge weitere Rundumlichter führen um auf besondere Gefahren hinzuweisen. So führen z. B.:

- größere Segler „Rot über Grün“
- manövrierunfähige Fahrzeuge „Rot über Rot“
- Lotsenfahrzeug „Weiß über Rot“ (weiße Mütze, rote Nase)
- manövrierbehinderte Fahrzeuge „Rot – Weiß – Rot“
- Treibnetzfischer „Rot über Weiß“
- Trawlende Fischer „Grün über Weiß“

Die meisten dieser Lichter weisen auf eine besondere Einschränkung der Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge hin, was für die Ausweichregeln wichtig ist.



Tagessignale: Signalkörper

Ein wichtiger Bestandteil der international angewendeten Kollisionsverhütungsregeln (KVR) sind die Wegerecht- und Fahrregeln. Damit diese befolgt werden können ist es notwendig, den Kurs und die Art eines Seefahrzeugs rechtzeitig erkennen zu können. Aus diesem Grund führen die verschiedenen Seefahrzeuge tagsüber bestimmte schwarze Signalkörper und nachts Lichter. Hier eine Auswahl von Signalkörpern von Seefahrzeugen:

- Ein Ball: Fahrzeug vor Anker (Ankerball)
- zwei Bälle übereinander: Fahrzeug manövrierunfähig
- drei Bälle übereinander: Fahrzeug auf Grund
- Kegel: Fahrzeug unter Segeln, dessen Maschine läuft – wird beim Ausweichen als Motorfahrzeug behandelt
- Rhombus: zwischen zwei Bällen (senkrecht): Fahrzeug manövrierbehindert
- Stundenglas: Fischendes Fahrzeug

SCHALLSIGNALLE

Neben den Signalkörpern und Lichtern finden auch Schallsignale als Identifikationshilfe für Art und Absicht der verschiedenen Seefahrzeuge Verwendung. Es werden Schallsignale für Fahrzeuge in Sicht und bei verminderter Sicht unterschieden. Als Schallsignale werden Pfeif-, Hup-, Glocken- und Gongsignale verwendet. In der folgenden Tabelle ist eine Auswahl der wichtigsten Schallsignale aufgeführt:

- langer Ton, 4-6 sec
- kurzer Ton, 1 sec

Schallsignale für Fahrzeuge bei verminderter Sicht in Fahrt (alle 2 Minuten)

- T — Maschinenfahrzeug in Fahrt
- M — — Maschinenfahrzeug gestoppt (Treibsignal)
- D — • • Fischer, Schlepper, Segler, manövrierbehinderte, manövrierunfähige, tiefgangbehinderte Fahrzeug auch vor Anker z. B. fischendes, manövrierbehindert Fahrzeug

Schallsignale für Fahrzeuge, die sich in Sicht befinden Manöversignale

- E • ich ändere Kurs nach Steuerbord
- I • • ich ändere Kurs nach Backbord
- S • • • meine Maschine läuft rückwärts
- T — allgemeines Achtungssignal
- • • • • allgemeines Zweifel- und Gefahrensignal
- • • • • • allgemeines Gefahr- oder Warnsignal (SeeSchStr0)
- A • — Bleib-weg-Signal (SeeSchStr0)

Überhol-, Ausweichsignale

- G — — • ich beabsichtige an Steuerbord zu überholen
- Z — — • • ich beabsichtige an Backbord zu überholen

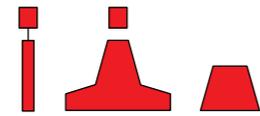
NAUTISCHE MAßE UND EINHEITEN

- 1 **Knoten (kn)** entspricht der Geschwindigkeit von 1 sm pro Stunde. Die Angabe gilt für Schiffe, Strom und Wind.
- 1 **Seemeile (sm)** hat 1,852 km. Dies entspricht einer Bogenminute am Äquator. Der Abstand zwischen zwei Breitengraden beträgt 60 sm.
- 1 **Kabellänge (kbl)** hat die Länge einer 1/10 Seemeile, also 185 m.
- 1 **Meridianertie** hat 0,514 m, sie ist der 3600. Teil einer Seemeile. Die Meridianertie ist ein gutes Maß für ein Relingslog.
- 1 **Faden (fd)** hat 1,83 m, also 2 Yard bzw. 6 Fuß. Dieses Maß ist inzwischen sehr ungebrauchlich.
- 1 **Yard** hat 91,44 cm oder 3 Fuß
- 1 **Fuß (ft)** hat 30,48 cm oder 12 Zoll
- 1 **Zoll (")** hat 2,54 cm
- 1 **Kettenlänge** (der Ankerkette) hat 27,5 m, das sind 15 Faden.
- 1 **Brutto-Register-Tonne (BRT)** hat 2,83 m³; Raumaß für den Schiffskörper einschließlich Decksaufbauten.

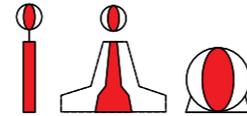
WICHTIGE SEEZEICHEN

Laterale Zeichen

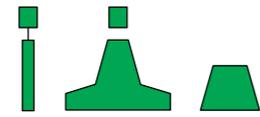
Das Laterale Bezeichnungssystem dient zur Kennzeichnung von Fahrwassern.



Backbordseite eines Fahrwassers



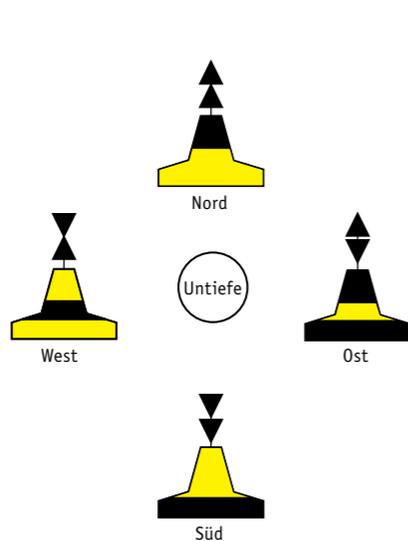
Mitte eines Fahrwassers



Steuerseite eines Fahrwassers

Kardinale Zeichen

Das Kardinale Bezeichnungssystem kennzeichnet allgemeine Gefahrenstellen wie Untiefen, Wracks oder andere Hindernisse.



Die gelb-schwarzen Tonnen geben bei Gefahrenstellen von größerem Ausdehnung an, an welcher Seite das Hindernis zu umfahren ist.



Einzelfahrzeichen



Fischerfähnchen



Sonderzeichen

Einzelfahrzeichen liegen auf Hindernissen geringerer Ausdehnung und können an allen Seiten umfahren werden.



Cirruswolken



Cumuluswolken



Stratocumulus (Gewitter)

WETTERBEOBACHTUNG AN BORD

Das Wetter beeinflusst das Leben auf einem Segelschiff in besonderem Maße.

Um sich rechtzeitig darauf einstellen zu können, ist die Wetterentwicklung von großer Bedeutung.

Was aber muss man über die Wetterentwicklung wissen?

→ **Der Wind** Seine Richtung beeinflusst den Kurs und die Stellung sowie Art der Besegelung; seine Stärke bestimmt die Anzahl unserer Segel. Der Einfluss des Windes auf das Wasser bestimmt die Höhe und Richtung des Seeganges.

→ **Die Wasser- und Luft-Temperatur sowie die relative Luftfeuchtigkeit** Je höher die Luftfeuchtigkeit ist, desto schlechter wird die Sicht und desto eher kann sich Nebel bilden: warme Luft kann mehr Wasser aufnehmen als kalte Luft. Wenn die Lufttemperatur absinkt, erhöht sich die relative Luftfeuchtigkeit, schließlich kondensiert das in der Luft gebundene Wasser und bildet Tau. Kondensiertes Wasser in der Luft bildet Nebel. Kühlt sich die feuchte Luft über zu kalter Wasseroberfläche ab, so

kann sich direkt an der Wasseroberfläche Nebel bilden. Dieser verhindert, ohne dass es von Deck aus sofort bemerkt wird, die Sicht auf kleine Objekte an der Wasseroberfläche wie Tonnen oder Treibgut.

→ **Luftdruckveränderungen** Sie kündigen auf relativ lange Sicht Wetteränderungen an. Auch der Blick auf Art und Menge der Bewölkung kann als Hinweis auf die Wetterentwicklung genutzt werden.

Der Deutsche Wetterdienst stellt hochwertige Messinstrumente an Bord zur Verfügung, welche uns exakte Messungen der Wettererscheinungen ermöglichen. Eine Erklärung der Auswertungsberechnung würde den Rahmen dieses Abschnittes sprengen; diese wird bei Interesse durch Toppgasten oder Steuerleute erfolgen.

Zusätzlich haben wir die Möglichkeit, über Funk-Fax Wetterkarten für unsere jeweiligen Fahrtgebiete zu empfangen. Sie werden regelmäßig ausgewertet, aber nur in Verbindung mit den örtlichen Wetterbeobachtungen ist eine relativ sichere Wetterprognose zu erstellen.



F wie Fußpferd

A

abbacken
seemännisch für Geschirr abräumen und säubern

abfallen
vom Wind wegdrehen; Gegenteil von anluven

abschlagen, Segel
Segel von dem Rundholz oder dem Stag, an dem es befestigt ist, losmachen und abnehmen

Abdrift, die
Winkel zwischen der Kielrichtung eines Schiffes und dem Weg, den es unter dem Windeinfluss durch das Wasser zurücklegt

abwettern
einen Sturm auf See durch geeignete Maßnahmen überstehen

achterauss
hinter dem Schiff

Achtknoten
Abstopfknoten um das Ausrauschen einer Leine durch einen Block zu verhindern

Achterleine
Festmacher, der das Schiff nach achtern hält

Achterspring
vom Heck des Schiffes nach vorne laufender Festmacher

achtern
hinten

Achterstag
Drahtseil, welches den Mast nach achtern hält

All hands on Deck
Kommando mit der Bedeutung „Alle Mann an Deck“, wenn ein Manöver mit allen zur Verfügung stehenden Mannschaftsmitgliedern gefahren werden soll

am Wind segeln
mit dem Wind schräg von vorne segeln

anbrassen
Rahen aus der Querrichtung brassen

Ankerspill
mechanisch, elektrisch oder hydraulisch betriebene Vorrichtung zum Ankerlichten

anluven
zum Wind hindrehen, Gegenteil von abfallen

anschlagen, Segel
Segel an den Rahen, Stagen usw. befestigen

aufbrassen
holen der Luvbrassen. Rah Richtung Querrichtung brassen

auferttern
in die Takelage klettern

auffieren
das Nachlassen einer Leine, einer Leine Lose geben

aufgeien, Segel
Segel mit Hilfe von Geitauen und Gordingen an die Rah ziehen

aufklaren, das Deck
an Deck Ordnung machen, z. B. nach einem Manöver alle Leinen aufschließen und auf die Belegnägel hängen

aufkommen
die Ruderlage nach Einleitung der Drehung wieder reduzieren

aufschieszen
eine Leine in regelmäßigen, übereinander laufenden Buchten aufrollen

auftuchen
ein Segel auf dem Baum oder Rah ordentlich falten

Auge
eine Schlaufe in einer Leine oder runde Öffnung

Augspleiß
Spleiß zum Bilden eines Auges in einem Ende

aus dem Ruder laufen
ungewolltes Ausschieren des Schiffes, wenn das Ruder keine Wirkung mehr zeigt

ausrauschen
schnelles Auslaufen einer losgeworfenen Leine durch einen Block oder eine Klüse; rauscht die Leine ganz durch, spricht man von ausgerauscht

B

Back / back
→ ein Segel steht back, wenn der Wind von der falschen Seite einfällt
→ Tisch, deshalb Backschaft = Küchendienst
→ von Bordwand zu Bordwand reichender Aufbau auf dem Vorschiff

backbord
links, in Fahrtrichtung des Schiffes gesehen

Backhalse, die
Manöver unter Segeln, um das Schiff auf den anderen Bug zu legen. Kombination aus Wende und Halse

Backschaft
Kombüseendienst

Backskiste
Stauraum an Deck

Backstag, das
Stag zum Abstützen von stehendem Gut nach seitlich achtern

Bändsel
Kurzes Tau zum Verzurren (Festbinden) von Ausrüstung

Bake
an Land aufgebautes Sichtzeichen

Baum
Rundholz an dem ein Gaffel- oder Briggsegel mit seiner unteren Kante, dem Unterliek, befestigt ist

Beaufort (Bft)
Maßeinheit zur Bestimmung der Windstärke

bekleeden
Tauwerk mit Schiemannsgarn umwickeln, um es vor Witterungseinflüssen und Durchscheuern zu schützen

bekneifen
Festklemmen einer Leine durch die eigene, unter Druck stehende Part

belegen
eine Leine mit einem Knoten, auf einer Klampe oder einen Nagel befestigen

Belegnägel
starker, an den Enden abgerundeter Dorn aus Holz oder Metall zum Belegen einer Leine

bergen, die Segel
wegnehmen und Beschlagen der Segel

beschlagen, der Segel
Segel mit Zeisern fest machen

Bilge
tiefster Raum eines Schiffes, wo sich das Wasser sammelt

Block
Rolle mit Gehäuse; die Rolle ohne Gehäuse heißt Scheibe

Böe
Windstoß

Boje
auf Grund befestigter Schwimmkörper zum Festmachen oder zur Markierung

Bootschaken
Haken auf langer Stange, zum Fortstoßen und Festhalten

Bootsmannsnaht
Naht zum Nähen von Rissen in Segeln

Bram-
vorgesetzter Begriff für Teile des stehenden Gutes sowie der Segel, die mit der Bramstenge, der zweiten Verlängerung des Mastes, in Verbindung stehen

Bramstenge
Teil des Mastes, Verlängerung der Marsstenge nach oben

Brasse
Leine an der Rahnock, mit der die Rah gebrasst, das heißt horizontal geschwenkt wird

brechen
das Reißen eines Taus

Brigg
zweimastiges Segelschiff, beide Masten sind rahgetakelt, am Großmast ist zusätzlich ein Gaffelsegel.

Briggsegel
Schratsegel am Großmast mit Baum und Gaffel längs zur Schiffsrichtung (Gaffelsegel)

Brooken
Beim Bergen von Rahsegeln wird jeweils eine Armlänge des Segels gegriffen und auf die Rah gezogen, so eine Bahn ist ein Brooken.

Bucht
Bogen, Ring einer aufgeschossenen Leine

Bug
Vorderende des Schiffes

Bugspruit
Rundholz das in schräg aufsteigender Richtung über den Bug hinaus reicht. Auflage für den Klüverbaum

Buhne
Steinwall oder Pfahlreihe, rechtwinklig zum Ufer ins Wasser ragend

Bullenstander, Bullentalje
Leine von der Baumnock (hinteres Ende des Baumes) nach vorne, um das Übergehen des Baumes zu verhindern

D

dichtholen
Ausdruck für das harte Anholen einer Leine

Dinghi
auch Dingi; Beiboot

Dirk
Plural: Dirken; Leine, welche den Baum hält

Dünung
nach Stürmen oft noch tagelang andauernde Wellenbewegung der See trotz Windstille oder veränderter Windrichtung

durchsetzen
ein Tau straff spannen und belegen

E

einpicken
den Karabiner des Lifebelts/Klettergurts einhaken

einschäkeln
mit einem Schäkkel verbinden, siehe auch: Schäkkel

Ende
Der seemännisch korrekte Ausdruck für ein Seil

Eselshaupt
Beschlag zur Verbindung von Mast und Stenge bzw. Stenge und Stenge (siehe Saling)

F

Fall
Leine zum Setzen der Segel

Fancy Work
Zierknoten

Fender
Polster zum Schutz des Rumpfes beim Längsseitsliegen

Festmacher
Leine zum Befestigen des Schiffes an seinem Liegeplatz

fest
in der Bewegung inne halten, festhalten, am auslaufen hindern; auch: nicht beweglich

festе Rah
in der Vertikalen nicht bewegliche Rah

fieren
einer Leine kontrolliert Lose geben

fierbare Rah
in der Vertikalen bewegliche Rah

Flagge
Fahne auf einem Schiff

Flaggenleine / Flaggleine
dünne Leine zum Heißen einer Flagge)

Flaute
Windstille

Flieger
das vorderste und am höchsten gesetzte Stagssegel. Im Gegensatz zum Jager ist die Höhe auf dem Stag variabel

Fock
Unterseegel am Fockmast von rahgetakelten Schiffen

Fockmast
auf mehrmastigen Schiffen erster Mast von vorne; auch Vortopp

Freibord
Höhe der Bordwand über der Wasserlinie

Fußpferd
unter der Rah verlaufendes starkes, bekleedetes Drahttau, auf dem man während der Arbeiten an den Segeln steht

G

Gaffel
Rundholz, das mit seinem vorderen Teil am Mast befestigt ist und über dem Baum liegt; an ihm wird das Gaffel- bzw. das Briggsegel gesetzt

Geer
Leine zum seitlichen Festsetzen von Gaffeln, Spieren usw. Andere Bezeichnung Gei

Gegenruder
Ruderlage, die der Drehbewegung des Schiffes entgegen wirkt

Gei

Ein ggf. über eine Talje laufendes Ende, mit dem eine Spiere oder ein Baum bewegt, oder am seitlichen Ausscheren gehindert wird; andere Bezeichnung Geer

Geitau

Leine zum Hochholen der Schothörner (untere Rahsegelecke), beim Aufgeien der Segel Gegenspieler der Rahsegeleschoten

Grummet

durch einen Spleiß hergestellter Ring aus Tauwerk; auch Stropp

Geschlagenes Tauwerk

gedrehtes Tauwerk

Glase

das halbstündliche Läuten der Schiffsglocke zur Angabe der Zeit nach Beginn einer vierstündigen Wache

GPS

Satellitennavigationsystem

Gording

Leine zum Aufholen des Segels an die Rah, Mitspieler des Geitau

Groß-

vorgesetzter Begriff für Teile des stehenden und laufenden Gutes sowie Segel, die mit dem Großmast in Verbindung stehen

Großmast

bei einer Brigg der hintere Mast

Großstopp

Großmast

Großsegel

Untersegel des Großmastes

Gut

gesamtes Tauwerk eines Schiffes. Man unterscheidet stehendes Gut (Wanten, Stagen, Pardunen usw.), das im täglichen Schiffsbetrieb nicht bewegt wird, und laufendes Gut (Schoten, Geitau, Gordinge, Fallen usw.), das zur Bedienung der Segel und Spieren dient und deshalb bewegt wird

H**halber Schlag**

Knoten zum Sichern eines anderen Knotens und zum griffiger machen eines Endes

halber Wind

Wind, der quer auf das Schiff trifft

Hals

bei Schratsegeln die vordere untere Ecke. Bei den Untersegeln die beiden unteren Ecken und die Leine, mit der das Schothorn nach vorne geholt wird

Halse

das Heck des Schiffes durch den Wind drehen



K wie Knoten

Heck

der hintere Teil eines Schiffes

heissen / hissen

einen Gegenstand (Segel, Boote, Rahen, Flagge usw.) mit Hilfe einer Leine oder einer Talje nach oben ziehen

holen / dichtholen

eine Leine strammziehen

hieven

mit Kraftübertragung holen; eine Last heben

Hüsing

Garn zum Segelnähen und zum Anbringen von Taklingen (auch Takelgarn)

Hundewache

Wache zwischen 0 und 4 Uhr

J**Jackstag**

oben auf der Rah entlanglaufende Rundeisenstange, an der ein Segel mit seinem Oberliek angeschlagen ist. Auch zum Festhalten bei der Arbeit auf der Rah

Jager

vorderstes Stagegel am Klüverbaum, kann aber im Gegensatz zum Flieger nicht am Stag nach oben geheisst werden

Jolltau

durch einen am Mast befestigten Block geschorenes Tau zum Heißen leichter Gegenstände

K**Kabelgarn**

aus Fasern hergestellte einzelne Garne, aus denen die Kardeelen geschlagen werden

Kardeele

aus Kabelgarnen geschlagener Bestandteil von Tauwerk, mehrere Kardeele werden zu Tauwerk geschlagen

Kausch

Ring aus Metall, um dessen Umfang eine Leine gelegt oder gespleißt wird, um ihr Durchscheuern zu verhindern

Keep

Rille zwischen den Kardeelen einer Leine

Kettenkasten

Stauraum der Ankerkette

Kiel

Hauptlängsträger des Schiffes; auch feste Flosse mit Ballast unter einem Boot

killen

das Schlagen (Flattern) des Segels im Wind; „gekillt“ wird dabei auf Dauer das Segel

Kink

von selbst entstehende, ungewollte Windung in einer Leine

Klampe

T-förmige Vorrichtung zum Belegen von Leinen

Klappläufer

an einem beweglichen Ende angebrachter Block

klar

an Bord allgemeiner Ausdruck für fertig, gut, betriebsbereit; Gegenteil von unklar

Klar Deck machen

das Deck aufräumen z.B. die Leinen nach einem Manöver aufschließen

Klau

gabelförmiger Beschlag der Gaffel, der um den Mast greift

Klaufall

Fall zum Setzen des Brigg bzw. Gaffelsegels, greift an der Klau an

kleeden

Leinen mit Schiemannsgarn umwickeln; auch: bekleeden, bekleiden

Kleedkeule

Holzwerkzeug zum Bekleeden von Tauwerk

Klüse

Öffnung bzw. Vorrichtung zum Führen von Leinen, Trossen und Ketten; zur Verstärkung und zum Schutz vor Schamfilen (Scheuern) mit einem Stahlwulst umkleidet

Klüverbaum

Verlängerung des Bugspriets

Klüversegel

Stagegel am Klüverbaum z.B. Innen- und Außenklüver

Kopfschlag

Knoten beim Belegen einer Leine, bei dem das lose Ende unter dem Törn liegt, so dass es bekniffen (geklemmt) wird

krängen

Schrägliegen eines Bootes durch Windeinfluss, Seegang, Ladung usw.

Kreuzknoten

Knoten zum Verbinden zweier gleichstarker Leinen

Kurzspieß

Spleiß zum Verbinden zweier Enden, bei dem eine Verdickung an der Spleißstelle entsteht.

L**labsalen**

Tauwerk zum Schutz gegen Witterungseinflüsse mit Teer bestreichen

längsseits

an der Schiffseite, längsseits gehen, kommen

Läufer

durch einen Block geschorene Part einer Talje

Langspieß

Spleiß zum Verbinden zweier Enden, bei dem nur eine geringe Verdickung an der Spleißstelle entsteht

Last

Vorratsraum für Proviant, Tauwerk, Farben, Lampen usw.

lazy-jacks

auch Faulenzer; beidseitig vom Topp zum Baum geführte Auffangleinen zum sicheren Bergen des Briggsegels

lebend brassen

die Rahsegel so brassen das sie killen (einfallen, schlagen)

Lee

dem Wind abgewandte Seite

leegierig

ein Schiff ist leegierig, wenn es die Tendenz hat, mit dem Bug vom Wind wegzudrehen

Leegerwall

Küste an der Leeseite des Schiffes; bei auflandigem Sturm gefährlich, wenn es nicht gelingt sich von der Küste frei zu segeln

Leine

festes Tauwerk in verschiedenen Stärken

Leitklotje

Holz- oder Metallring zum Leiten eines laufenden Endes

lichten

hochziehen, heben, z.B. einen Anker

Liek

Kante des Segels: vorne, unten, oben, außen und achtern

Logbuch

Tagebuch eines Schiffes; dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungstücken

Log

Instrument zum Messen der Geschwindigkeit eines Schiffes

Lose

ein nicht unter Kraft stehender Teil einer Leine

Lot

Tiefenmesser

Lümmel

Gelenk, welches den Baum am Mast befestigt

Luke

Öffnung im Deck eines Schiffes

Luv

dem Wind zugekehrte Seite

luvgierig

ein Schiff ist luvgierig wenn es die Tendenz hat, mit dem Bug zum Wind zu drehen

M**Manöverrolle**

Plan zur Organisation der verschiedenen Manöver an Bord

Marlspieler

konisch zulaufender Dorn aus Eisen oder Hartholz zum Arbeiten mit Tauwerk

Mars-

vorgesetzter Begriff für Teile des stehenden und laufenden Gutes sowie der Segel, die mit der Marsstenge in Verbindung stehen

Marsstenge

Verlängerung des Untermastes

Mastgarten

Nagelbank zum Belegen von Leinen um den Mast herum

Messe

Speise- und Aufenthaltsraum

mittschiffs

in der Mitte eines Schiffes auf seiner Längsachse

MOB-Manöver

„man over board“; Mann-über-Bord-Manöver

Mole

Schutzmauer, um einen Hafen gegen Seegang zu schützen

Mooring

Ankerboje im Hafen oder auf einer Reede, am Grund festgemacht. Ggf. mit Hilfsleine von einem Steg erreichbar. Das Boot/Schiff macht an der Boje fest.

N**Nagelbank**

horizontal angebrachte Holzbohle mit Löchern zum Hineinstecken der Belegnägel

nautische Vollbremsung

ein besonders schweres Manöver um schnell die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Wird nur von Zwergpiraten wirklich beherrscht.

Navi

Navigationsraum

Niedergang

Treppe oder Leiter ins innere des Schiffes

Niederholer

Leine zum Niederholen der Stagegel, Gegenspieler zum Fall, auch zum Niederholen der Obermarsen

Nock

das Ende einer Spiere, z.B. des Baumes oder der Rah. Bei der Gaffel: Piek

Nockbund

Metallring an der Nock der Rah zum Befestigen von Beschlägen und des Rahsegels

Nockzeiser

Bändsel zum Packen und Sichern des Schothorns an der Rahnock

P

Pahlstek

Knoten, der ein Auge, das sich nicht zuzieht, bildet

Pardune

Abspannung einer Maststenge nach seitlich achtern

Part

Plural: die Parten; Teil der Leine in einer Talje; der Teil der Leine vor den Blöcken heißt feste oder stehende Part, der zwischen den Blöcken heißt laufende Part und der Teil, an dem gezogen wird, heißt holende Part

Personning

Abdeckplane auf einem Schiff für Segel, Boote, Luken usw.

Piek

achteres Ende einer Gaffel; obere achtere Ecke eines Gaffel- oder Briggsegels

Piekfall

Fall zum Setzen des Brigg bzw. Gaffelsegels, greift an der Gaffelpiek an

Pier

auch Kai, Mauer zum Festmachen eines Schiffes

Pinne

Hebel zur Bedienung des Ruders auf kleinen Booten

Plattings/Tausendfüßler

schmales Geflecht von Kabelgarnen, wird zum Schutz von Segeln und Tauwerk gegen Schamfilungen (durchscheuern) verwendet.

Poller

Pfahl zum Festmachen eines Schiffes

Pütting

Verbindung zwischen Rumpf und Want

Pütz

Eimer oder ein ähnliches Gerät zum Wasserschöpfen

Q

querab

rechtwinklig zum Schiff

Querleine

Leine mittschiffs, quer zur Schiffsrichtung an Land oder auch zu einem anderen Schiff

R

Rack

feste oder bewegliche Vorrichtung zur Befestigung einer Rah am Mast

Rah

Rundholz, das an seiner Mitte horizontal und vertikal drehbar vor einen Mast befestigt ist und ein Rahsegel trägt

Rahnock

äußeres Ende der Rah

Rahsegel

mit seinem Oberliek an der Rah befestigtes Segel

raumen

der Wind dreht weiter nach achtern

raumer Wind

Wind schräg von achtern

recht

genau, exakt, z. B. recht voraus

recken

Tauwerk oder Segeltuch strecken, ausdehnen

Reede

offener Ankerplatz

Reep

Leine oder Kette von bestimmter, durch den Verwendungszweck bedingter Länge; wird nur in zusammengesetzten Begriffen verwendet wie zum Beispiel Fallreep, Taljereep

reffen

Segelfläche reduzieren

Reling

offenes Geländer als Begrenzung von freiliegenden Decks

Rein Schiff

ein Schiff gründlich sauber machen

Revierfahrt

Fahrt innerhalb der Hoheitsgrenzen eines Landes, d.h. in der völkerrechtlichen 3-sm-Grenze; Seeschiffe in der Berufsseefahrt haben oft einen Lotsen an Bord. Besondere Aufmerksamkeit durch den Ausguck notwendig!

Rhe/Ree

Ruderkommando bei der Wende, Abkürzung für „Ruder nach Lee“ (gemeint ist die Pinne)

Rigg

gesamte Takelage eines Schiffes

Rolle

Verteilung der einzelnen Mannschaftsmitglieder auf die verschiedenen Stationen bei einem Manöver; z. B. Sicherheitsrollen wie Feuerrolle, Bootsrolle usw.

Rollen

siehe schlingern

Royalrah

Rah oberhalb der Bramrah, meist die oberste Rah

Royalsegel

Segel an der Royalrah

Rückspleiß

Spleiß, bei dem die einzelnen Kardeelen in dem Ende selbst zurückgearbeitet werden

Ruder

Steuer eines Schiffes

Ruderblatt

der Unterwasserteil des Ruders

Rudergänger

Mitglied der Besatzung der das Schiff steuert

Rumpf

der Körper des Bootes ohne Aufbauten und Takelage

rundbrassen

Rahen über Mittschiffs herumbrassen

Rund achtern

Segelkommando: Großmast rundbrassen.

Rund vorn

Segelkommando: Vormast rundbrassen

Rundtörn

einmaliges Herumlaufen einer Leine um einen Gegenstand

Runner

Tauwerk mit Auge und Haken zum Heben von Lasten, (Dinghi) über das Spill

S

Saling

Spreize am Mast, welche die Wanten vom Mast abspreizt. Oft als Plattform genutzt (Mars).

Schäkel

Beschlag zum Verbinden zweier Teile mit Augen. Ähnlich einem Karabiner nur mit U-förmigen Bügel und Schraubbolzen.

Schapp

Schrank oder Fach auf einem Schiff

schamfilen

seemännischer Ausdruck für Scheuern; durch Reibung beschädigt werden

Schanzkleid

geschlossene Reling als Fortsetzung der Außenhaut nach oben; soll verhindern, dass Personen über Bord gehen und Seen überkommen

scheinbarer Wind

Luftbewegung, die als Komponente zwischen Fahrtwind und wahren Wind wahrgenommen wird

scheren

das Durchziehen des Läufers durch die Blöcke einer Talje

Schiemannsgarn

aus zwei bis drei Kabelgarnen gedrehtes Garn, meist aus geteertem Hanf

schiften

Schratsegel von einer auf die andere Seite bringen

schlagen

Tauwerk drehen oder allgemein herstellen ein Segel schlägt, wenn die Schoten nicht dichtgeholt sind und der Wind längs des Segels weht

schlingern

die Bewegung eines Schiffes um seine Längsachse

Schot

Leine zum Dichtholen und Fieren der Segel



S wie Strecktaue

Schothorn

Achtere, untere, verstärkte Ecken eines Schratsegels, bei Rahsegeln die unteren, äußeren Ecke

Schotstek

Knoten zum Verbinden zweier ungleicher Leinen

Schott

wasserdichte Querwand im Schiff

schralen

der Wind dreht weiter nach vorne

Schratsegel

ein in Längsrichtung gefahrenes Segel, also alle Segel auf der ROALD AMUNDSEN außer den Rahsegeln. z. B. Klüversegel, Briggsegel

schricken

stückweites Fieren einer Leine

schwojen

das Drehen eines Schiffes um seinen Anker oder eine Boje, hervorgerufen durch Wind oder Strom

seefest

so befestigt, dass sich bei Seegang nichts bewegt auch: Nicht anfällig für Seekrankheit

Seele

dünne, meist gefettete oder geteerte Schnur im Zentrum von Drahttauwerk

Seeventil

Absperrventil in allen Leitungen des Schiffes, ist geschlossen wenn der Hebel quer zum Schlauch steht

Segelgarn

Garn zum Nähen von Segeln

Segelhandschuh

Hilfsmittel zum Segelnähen, lederner Handschuh ohne Finger mit Metallplatte über dem Daumenballen

Segelstapel

dreikantig geschliffene Nadel

Segeltuch

Stoff aus dem die Segel sind

Sicherheitsrolle

siehe auch: Rolle Plan zur Organisation der Sicherheit an Bord; in ihr sind jedem Besatzungsmitglied Aufgaben zugeteilt, die es im Notfall auszuführen hat. Wird zu Beginn der Reise aufgestellt und öffentlich ausgehängt.

Sicherheitsstander

Drahttauwerk zum Einpicken der Klettergurte auf den Rahen oder an besonders ausgesetzten Stellen wie Klüverbaum, Deckshaus und Saling

Slipstek

Knoten, bei dem das lose Ende als Bucht ausgebildet ist so dass er durch Ziehen am losen Ende rasch geöffnet werden kann

slippen

plötzliches Lösen der Befestigung von Leinen oder Ketten während Kraft darauf steht

smarten, auch schmarten

Tauwerk mit Segeltuchstreifen umwickeln

Spake

Stange aus Holz oder Eisen, die als Hebelarm benutzt wird, z. B. Spillspake

Spant

Querträger, Rippe eines Boots- bzw. Schiffskörpers

Spiere

jedes Rundholz der Takelage

Spill

auf der ROALD AMUNDSEN mechanisch (mit Muskelkraft) betriebene senkrechte Trommel zum Holen schwerer Lasten. In den Spillkopf werden die Spillspaken eingesteckt – siehe auch: Spake, Spillspake und Ankerspill

Spillspake

Hebelarm für den manuellen Betrieb eines Spills

Spleiß

Fest Verbindung zweier Tauenden durch Ineinander flechten der Kardeelen

Spring

ein Festmacher, der von achtern auf dem Schiff nach vorn (Achterspring) bzw. von vorne auf dem Schiff nach achtern (Vorspring) läuft, um das Schiff beim Längsseitsliegen zu stabilisieren

Stag

Drahtseil, das den Mast nach vorne hält

Stagreiter

am Vorliek eines Stagsegels befestigter Beschlag als Verbindung zwischen Segel und Stag (auch Lögel)

Stagsegel

Segel das an einem Stag gefahren wird

stampfen

das Bewegen eines Schiffes um die Querachse

Stampfstag

Abspannung von Bugspriet oder Klüverbaum schräg nach unten

Stampfstock

senkrecht vom Ende des Bugspriets nach unten stehender Druckstab zum Spreizen der Stampfstagen

Staken

Stange zum Anschieben des Bootes über den Grund

Stander

Seil mit bestimmter Länge, das an den Enden durch gespleißte Augen begrenzt ist

Stelling

Gangway

Stenge

Verlängerung des Mastes

Stengestag

Tau zum Abspannen einer Stenge nach vorne

Stengestagsegel

Segel am Stengestag

Stengewant

Tau zum seitlichen Abspannen einer Stenge

Steuerbord

rechts, in Fahrtrichtung des Schiffes gesehen

Steven

Bauteil, das den Rumpf vorne und hinten abschließt; Unterscheidung in Vor- und Achtersteven

Stopperstek, Stopper

Knoten zum Abstoppen einer Leine, auf der Kraft steht. Auch zum Befestigen einer Leine an runden Gegenständen bei seitlichem Zug

Strich

Aufteilung der Kompassrose in 32 Teile; Ein Strich entspricht 11,25 Grad

Strecktau

längs des Decks gespanntes Tau zum Festhalten und Einpicken bei schwerem Wetter; auch Enden zum Festhalten und Spannen eines Sonnensegels

Stropp

durch einen Spleiß hergestellter Ring aus Tauwerk; auch Grummet

stützen

die Drehung eines Schiffes durch Gegenruder beenden

T**Takelage**

allgemeine Bezeichnung für Masten, Stenge, und Rahen; auch Sammelbegriff für stehendes und laufendes Gut und Segel

Takelgarn

Garn zum Segelnähen und zum Anbringen eines Taklinges

Takling

Umwicklung eines Tauendes mit dünnem Garn, um ein Aufdrehen zu verhindern

Talje

Flaschenzug

Tampen

Leine

Tausendfüßlerplattings

aus Tauwerksresten hergestelltes, Geflecht zur Umkleidung von Tauern

Tauwerk

Sammelbegriff für alle Leinen eines Schiffes

Topp

Bezeichnung für einen kompletten Mast mit stehenden und laufendem Gut und den Segeln, in Verbindung mit dem Namen des jeweiligen Mastes. z. B. Vortopp, Großstopp

Tonne

große Boje

Toppnant

Leine, die das Gewicht der Rah trägt und die horizontale Ausrichtung der Rahen ermöglicht. Es werden bewegliche und feste Toppnanten unterschieden

trensen

die Keepen eines Tauses mit dünnem Garn ausfüllen

Triangel

dreieckiger Beschlag aus Metall am Schothorn zum Einschäkeln der Schot bei einem Rahsegel oder einem Liekstrecker bei Schratsegeln

trimmen

Segel in eine Stellung bringen in der sie für optimalen Vortrieb sorgen

Trosse

schwere Leine

U**unklar**

unfertig, durcheinander; Gegenteil von klar

unklar laufende Leine

durch Blöcke fahrende oder um ein Spill gehende Leine, die sich bekneift, verwickelt oder Kinken bildet

Unterliekstrecker

Leine, die das Unterliek (Unterkante des Segels) strafft

Untersegel

unterstes Rahsegel an einem Mast über Deck

V**verholen**

Schiff mit Hilfe von Leinen und einem Spill fortbewegen

Verkllicker

Windrichtungsanzeiger auf dem Mast

Verschluss

Verschlusszustand herstellen; alle Öffnungen am und im Schiff so verschließen, dass kein Wasser eindringen kann

Verzurren

Ausrüstung sicher festbinden

vierkant brassen

Rahen quer zur Schiffsrichtung brassen

vor dem Wind segeln

das Segeln mit dem Wind aus achterlichen Richtungen

Vorleine

Festmacher, der das Schiff nach vorne hält

Vorschiff

vorderer Teil des Schiffes bis zum Fockmast

vorschoten

Schothörner eines Rahsegels an die nächst untere Rah holen, bevor die zum Segel gehörende Rah geheißt wird

Vorspring

vom Bug des Schiffes nach achtern laufender Festmacher

Vortopp

Fockmast (der vordere Mast)

vor Topp und Takel lenzen

ohne Segel vor dem Sturm laufen

W**Wache**

Zeitraum, während dessen ein festgelegter Teil der Mannschaft auf Deck ist und Dienst tut

wahrer Wind

tatsächliche Luftbewegung, wie sie nur auf einem Schiff, das keine Fahrt macht oder von einem festen Standort aus wahrgenommen wird

Want

Drahtseil zur seitlichen Abspannung von Masten und Stengen

Wahrschau

Vorsicht; Warnruf auf Segelschiffen

Wasserlinie

Linie, bis zu der ein Schiff im Wasser liegt

Wasserstag

Verspannung von Bugspriet und Klüverbaum zum Vorsteven

Webeleinen

Leine, mit dem die Wanten in gleichmäßigen Abständen verbunden werden, um ein Aufentern zu ermöglichen

weben, ausweben

Webeleinen an den Wanten befestigen

Webeleinstek

Knoten mit zwei Törns, die sich gegenseitig bekneifen

Wende

Drehen eines Segelschiffs mit dem Bug durch den Wind

Wurfleine

dünne, an einem Ende beschwerte und mit dem Festmacher verbundene Leine, die geworfen wird um z. B. eine Landverbindung herzustellen

Wunsch

nur in eine Richtung drehbare Trommel, die das Holen von Leinen erleichtert und dazu mit Kurbeln und Getriebe ausgestattet ist

Z**Zeiser oder Zeising**

kurzes Ende mit Auge zum Befestigen, Verzurren eines Segels oder anderer Gegenstände



Ein seltener Anblick, die ROALD AMUNDSEN auf dem Trockenen

KURZE GESCHICHTE DER BRIGG ROALD AMUNDSEN

Die einzige deutsche Brigg mit dem Namen ROALD AMUNDSEN hat ein sehr bewegtes und nicht ausschließlich seglerisches Leben hinter sich.

Gebaut wurde das Schiff 1952 auf der Roßlauer Werft an der Elbe als Logger zum Fischfang. Der Rumpf wurde nach einem Segellogger-Riss konstruiert. Noch während der Bauphase wurde das Schiff umgebaut zum sogenannten Tanklogger, d. h. ein mit großen Tankkapazitäten ausgestattetes Schiff. Dieses Schiff wurde dann mit seitlich angebrachten zusätzlichen Schwimmkörpern, um den Tiefgang zu vermindern, die Elbe abwärts und über einige Umwege in die Ostsee gebracht, um auf der Peenewerft in Wolgast zum Tanklogger, Projekt 235, mit Namen „Vilm“ endausgerüstet zu werden. Dieses Schiff diente dann viele Jahre der Nationalen Volksmarine der DDR als Tank- und Versorgungsschiff und versorgte Marineeinheiten mit Treibstoff, Wasser und Ausrüstung. Ständiger Liegeplatz war Peenemünde. Die Besatzung setzte sich überwiegend aus Zivilangestellten zusammen, die von einem uniformierten Angehörigen der Nationalen Volksmarine befehligt wurde.

In den 70er Jahren wurde das Schiff zum Bilgenwasser-Transporter umgebaut, dies wiederum auf der Peenewerft. Die Aufgaben wandelten sich dann, so dass das Schiff im regelmäßigen „Linienverkehr“ die

einzelnen Standorte der Volksmarine besuchte und Bilgenwasser aus den Schiffen abpumpte und zur Wiederaufbereitung zu einer zentralen Sammelstelle brachte.

Zum Jahreswechsel 1989 wurde dieser Dienst eingestellt. Das Schiff wurde nach einem Jahr Aufliegen nach Neustadt in Holstein geschleppt und diente im Marinestandort Neustadt als Wohnschiff für die Wachmannschaften.

Zum Jahreswechsel 1991 wurde dieses Schiff von der VEBEG, der Verwaltungsgesellschaft für Bundeseigentum in Frankfurt, zum Verkauf ausgeschrieben und von zwei Vorstandmitgliedern des neugegründeten Vereins LebenLernen auf Segelschiffen e.V. ersteigert.

Es wurde am 2. Dezember 1991 übernommen und unter Mithilfe eines Teils der alten Besatzung mit eigener Kraft von Neustadt nach Wolgast gebracht. Dort begannen dann im Frühjahr 1992 die Arbeiten an dem Schiff.

Zuerst erfolgte eine massive Demontage, bis hin zur vollständigen Demontage des Hauptdeckes und des Zwischendeckes und dem Ausbau des kompletten Maschinenraumes. Danach wurde das Schiff gesandstrahlt, mit einem neuen Außenkiel versehen und nach und nach umgebaut zur Brigg ROALD AMUNDSEN.

Das Schiff wurde im Juli 1993 in Dienst gestellt.

An den Umbauarbeiten waren etwa 200 ABM-Kräfte beteiligt. Die Arbeiten wurden alle im Rahmen des gemeinnützigen Zweckbetriebes Projekt Fridtjof Nansen, des Vereines LebenLernen auf Segelschiffen e.V., durchgeführt.

Entwurf Detlev Löll, Konstruktion Peter Brüning, Bauleitung Lutz Reinke.

Mitte 1993 wurde das Schiff vom Verein LebenLernen auf Segelschiffen e.V. befristet an den Verein Segelschiff Fridtjof Nansen e.V. mit Sitz Wolgast weiterverchartert und hat seine erste Saison am 15. November 1993 erfolgreich abschließen können.

Seit Anfang 1994 wird die ROALD AMUNDSEN vom Verein LebenLernen auf Segelschiffen e.V. in Eigenregie bereedert und wird in der erlebnisorientierten Vereinsarbeit eingesetzt.



Ausblick mit Einblick

AUSBILDUNG ZUR STAMMCREW

Wir erwarten, dass Interessenten mindestens einen Törn als Trainee (Mitsegler) fahren. Jeder, der möchte, bekommt an Bord ein kleines blaues Heft, das als Ausbildungsnachweis für Deckleute auf traditionellen Segelschiffen dient. Es ist zugleich Leitfaden zum Lernen und Qualifikationsnachweis.

In Stufen wird die Ausbildung auf weiteren Törns durchlaufen – vom Trainee über „Deckleute in Ausbildung“ bis zu „leitenden Deckleuten“. Die erreichten Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten werden im Ausbildungsnachweis jeweils dokumentiert. Nach der Stufe „Deckleute in Ausbildung“ ist vor dem Erreichen der Stufe „Deckleute“ ein Ausbildungs- und Sicherheitstörn die Regel. Ausbildungstörns werden jährlich mindestens zweimal angeboten, man findet sie im Törnplan.

Stammcrew übernimmt Verantwortung an Bord und fährt daher zu günstigen Konditionen, insbesondere wenn man sich aktiv an den Wertzeiten beteiligt. Alle als Stammcrew Fahrenden müssen ordentliche Vereinsmitglieder sein.

Bei Erwerb entsprechender Nautischer Patente/Scheine (z.B. Sportseeschiffer mit Zusatzeintrag zum Traditionsschiffer) und anschließenden Fahrtzeiten als Steuermann ist die Qualifikation bis hin zum Kapitän möglich.

Aktive Vereinsmitglieder anderer traditioneller Segelschiffe können nach kurzer individueller Einführung auch auf unserem Schiff als Gastcrew fahren und umgekehrt wird unsere Ausbildung als Grundlage anerkannt, als Gastcrew auf anderen Traditionsschiffen zu fahren.

Von unseren Stamm-Mitgliedern wünschen wir uns, dass sie sich eingehend mit dem Konzept unserer Arbeit auseinander setzen, sich mit eigenen Ideen an laufenden Diskussionen beteiligen und möglichst aktiv am Vereinsleben teilnehmen, z. B. zur Windjammerpflege zu unseren Wertzeiten.

Für weitere Informationen und Fragen sind unsere Stammcrew-Sprecher per Mail (stammssprecher@sailtraining.de) erreichbar.

TECHNISCHE DATEN DES SCHIFFS

Länge über alles	50,20 m
Länge in der Wasserlinie	36,20 m
Breite	7,20 m
Tiefgang	4,45 m
Größe	252 BRZ / BRT
Masthöhe über Kiel	36,1 m

Segelfläche 850 m² – verteilt auf 18 Segel an 2 Masten
 Hauptmaschine, 8 Zyl – Diesel, 300 PS
 3 Generatoren, 1 x 60 KVA und 2 x 40KVA
 2 eingebaute Feuerlöschpumpen
 1 tragbare Motor-Feuerlöschpumpe
 Manuelle Feuerlöschanlage Maschinenraum
 Elektrisch/mechanische Ankerwinde
 Gangspill
 Osmose-Meerwasserentsalzungsanlage

Funkausrüstung gemäß Schiffssicherheitszertifikat, insbesondere:
 2 x UKW, davon eins mit DSC,
 3 x Handsprechfunkgeräte GMDSS, 1 GW / KW DSC,
 Inmarsat C – eMail, Telex, Navtex
 Felcom 250 INMARSAT Fleetbroadband Ship Earth Station,
 AIS Furuno 150
 Bordhandy, Wetterfax, GPS, Echolot.

Näheres zur E-Anlage

Spannungen: 24 V = (Gleichstrom) und 220 / 380 V ~ (Wechselstrom)
 Die Beleuchtung (teilweise LED) wird aus 24 V Batteriestrom gespeist, bei laufendem Generator oder Landstrom aus Schaltnetzteilen. Bei laufendem generator oder Landstrom können Spannungsschwankungen nicht ausgeschlossen werden. Das blaue Nachtlicht/Notlicht wird aus den 24V-Batterien versorgt und kann manuell ein- und ausgeschaltet werden. Ist die Stromversorgung gestört, wird automatisch auf die Notfunkbatterien umgeschaltet. 220 V ~ Steckdosen befinden sich an mehreren Stellen unter Deck.

Generell gilt:

- **Strom sparen!**
- **Die Batterien schonen!**
- **Keine Festbeleuchtung!**
- **Licht und Kojenlampen aus, wenn Räume verlassen werden!**

Generalalarm

Taster im Navigationsraum und am Steuerstand.

Rauchmelde-Anlage

Rauchmelder in allen Räumen und Gängen des Schiffs. An den Niedergängen auch Handmelder, um eine Aktivierung der Zentrale zu ermöglichen, falls bei Früherkennung eines Brandes die automatischen Melder noch nicht ansprechen.

Segelgrößen der ROALD AMUNDSEN

Nr.	Bezeichnung	m ²	g/m ²	kg
1	Vorstengestagssegel	47,3	450	42,57
2	Innenklüver	32,2	400	22,54
3	Außenklüver	61,5	300	36,9
4	Jager	43,3	260	22,52
5	Focksegel	72,9	380	55,4
6	Voruntermarssegel	59,2	450	53,28
7	Vorobermarssegel	47,3	450	42,57
8	Vorbramsegel	32,2	400	22,54
9	Vorroyalsegel	18,5	260	9,62
10	Großsegel	72,9	340	49,57
11	Großuntermarssegel	59,2	380	44,99
12	Großobermarssegel	44,9	340	30,59
13	Großbramsegel	35,7	300	21,42
14	Großroyalsegel	18,5	260	9,62
15	Großstengestagssegel	50,4	340	34,27
16	Großbramstagssegel	42,9	300	25,74
17	Großroyalstagssegel	28,9	300	17,34
18	Briggsegel	72,4	600	86,88



Unser Namenspatron

ROALD AMUNDSEN *1872, † 1928

Unser Schiff trägt den Namen des berühmten norwegischen Polarforschers Roald Amundsen. Schon als Kind träumte er von Fahrten über das Meer und Polarexpeditionen. Anregung dazu fand er unter anderem in den Reiseberichten von John Franklin. Seine Eltern hatten für ihn eine „ehrbare Laufbahn“ als Mediziner vorgesehen, die er aber nach ihrem Tod abbrach, um sich seinem Lebenstraum zu widmen.

Er begann als einfacher Matrose auf einem Frachtschiff und nahm schließlich als Steuermann, mit einer Empfehlung Fritjof Nansens, 1897 an seiner ersten Antarktis-Expedition teil. Die nächste Expedition wollte er selbst durchführen, dazu erwarb er in Deutschland sein Kapitänspatent und studierte erdmagnetische Messungen. 1903 brach er mit dem Schiff „Gjøa“ nach Norden auf, um den magnetischen Nordpol zu erkunden und die Nordwestpassage (an der John Franklin mit 138 Männern gescheitert war) zu bezwingen. Zwei Jahre verbrachte Amundsen bei den Netsilik-Inuit, von deren Alltag er viel erlernte – vor allem aber den Umgang mit Huskys. 1906 kehrte er erfolgreich nach Oslo zurück. Amundsen strebte sein nächstes Ziel an: den Nordpol. Er konnte Nansen davon überzeugen, ihm hierfür das Forschungsschiff „Fram“ zu überlassen. Doch mitten in die Reisevorbereitungen platzte die Nachricht, dass der Amerikaner Robert Peary den Nordpol erreicht hätte. Damit war Amundsens Traum vernichtet. Aber es gab ja noch den Südpol. Die Fram stach 1910 in See und erst auf Madeira teilte Amundsen der Besatzung (und den Sponsoren in Norwegen) das wahre Ziel der Reise mit. Seinem Rivalen Robert Scott, der bereits einen Monat Vorsprung hatte, kablete Amundsen lakonisch „Fram – auf dem Weg zur Antarktis“. Das war das Signal zum dramatischsten Wettlauf der Entdeckungsgeschichte. Scott und Amundsen erreichten beide im Januar 1911 den antarktischen Kontinent. Amundsen hatte aufgrund seiner Erfahrungen und Ausrüstung einen deutlichen

Vorteil vor Scott, der auf Motorschlitten und Ponys setzte, die aber in der Kälte versagten. Am 14.12.1911 erreichte Amundsen den Südpol. Zu Tode erschöpft erreichte Scott am 18.01.1912 den gleichen Punkt - voller Enttäuschung. Scott und seine Männer kamen auf dem Rückweg ums Leben. Amundsen hatte gewonnen, doch die Tragödie warf einen Schatten auf seinen Ruhm. Amundsen drängte es zu immer neuen Expeditionen: 1918 brach er für zwei Jahre wieder Richtung Nordpol auf, aber diese Expedition machte kaum noch Schlagzeilen. Amundsen erkannte die Zeichen der Zeit und stieg vom Hundeschlitten auf das Flugzeug und schließlich – nach zwei gescheiterten Versuchen – auf das Luftschiff um. Mit Umberto Nobile startete er 1926, um als erster den Nordpol zu überfliegen, wieder kam ihm ein Anderer (der Amerikaner Richard Byrd) zuvor. Trotzdem wurde Amundsen als Held gefeiert, jedoch überstrahlte der Name „Nobile“ den des Norwegers. Amundsen konnte nichts Neues mehr erreichen, er zog sich als mürrischer Einsiedler zurück. Nur noch einmal trat Amundsen ins Rampenlicht: 1928 versuchte Nobile, die Arktis-Überquerung mit einem Luftschiff zu wiederholen, stürzte auf dem Rückweg aber ab. Am 18 Juni 1928 bestieg Amundsen in Tromsø das französische Wasserflugzeug „Latham“ um sich an der Suchaktion nach dem unter Nobiles Kommando verunglückten Luftschiff „Italia“ zu beteiligen. Von dem Flug über dem Barents-Meer kehrte er nie wieder zurück. Er und die zehn anderen Besatzungsmitglieder blieben verschollen. Man fand nur einen Benzintank des Flugzeuges, der im Fram-Museum in Oslo zu sehen ist. Der Verankerungsmast für die beiden Luftschiffe „Norge“ und „Italia“ steht noch heute auf der Insel Vadsøya, als Erinnerung an diese Tragödie. Nobile wurde später von anderen gerettet.

Seine Zeitgenossen hatten sehr unterschiedliche Ansichten über Amundsen. Er war schweigsam, herrisch und verfügte über einen scharfen Verstand. Er strebte seinen und den Ruhm Norwegens an. Der Hang zu Gipfelleistungen bei eiserner Absicht ernsthafter Forschungsarbeit erwarben ihm keine Freunde, doch verbarg er recht unbeholfen ein warmes Herz. Das letzte seiner Polarabenteuer bewies das: Obwohl er sich mit Nobile zerstritten hatte, zögerte er nicht, zur Suche nach ihm und seinem Luftschiff aufzubrechen.

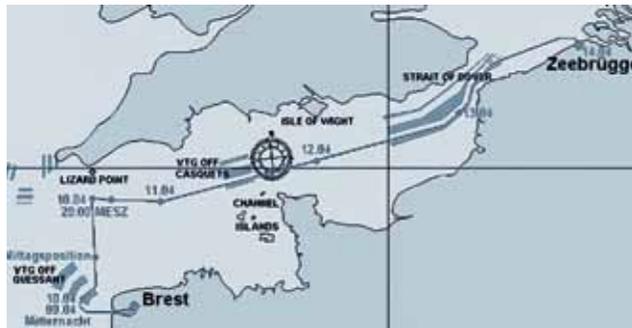
Fritjof Nansen hielt die Gedächtnisrede für Amundsen: „Aus dem großen Schweigen wird sein Name jedoch im Glanz des Nordlichts Jahrhunderte lang für die Jugend Norwegens leuchten. Männer mit Mut und Willen, mit einer Kraft, wie er sie hatte, geben uns Glauben an die kommenden Generationen, Vertrauen auf die Zukunft.“

BORD HAND BUCH • © LLaS e.V. • www.SAILTRAINING.de • Auflage 2013

TAGESMELDUNG DER ROALD AMUNDSEN AMUNDSEN VOM 13.04.2002

Nun ist die Tür wieder mal hinter uns ins Schloss gefallen. Dover und Calais haben wir inzwischen etwas achterlicher als querab. Um uns herum schwappt Nordseebrühe in ihrer charakteristischen grüngrauschmutzigen Farbe. (Kommentar der hinter dem Verfasser stehenden Mitleser: Nordseebrühe?!?! – da ist wenigstens noch Leben drin – nicht dieses glasklare Karibikzeuch...) An Deck werden gerade ganze Filme mit 100% kitschigen Sonnenuntergängen über England produziert. Es sieht aber auch doll aus...

Und wem die Berichte der letzten Wochen tendenziell, schöngefärbt und zu fröhlich vorkommen – recht hat er!! Nachdem ich jetzt seit Martinique hier mitfahre – ich bereue keinen einzigen Tag. Das vorweg, aber – leicht war es nicht; man kann sogar sagen, es war teilweise mörderisch schwer! Wenn im Bericht z. B. Wind 9-10 auffrischend, Temperatur 11°C und Regen steht, und Deckspülen wurde von Rasmus übernommen, dann kann man folgendermaßen zwischen den Zeilen weiterlesen: Nachtwache 0-4, Einer hat ab 6:00 Uhr Backschaft und damit wachfrei, zwei liegen seekrank in ihren Kojen und wollen momentan nur noch nach Hause. Bleiben mit Steuermann und Toppsgast fünf Leute, die das Schiff und die schlafende Crew sicher durch die nächsten Stunden bringen müssen. Klamotten klamm von der letzten Wache, an Bord ist auch unter Deck alles feucht, da wir alle Lüfterhutzen und Niedergänge dicht gemacht haben, um dem ständig über Deck tobenden Wellen den Zutritt zu verwehren. Auf der Brücke hat man ‚nur‘ mit Spritzwasser zu kämpfen – das weht einem natürlich gnadenlos ins Gesicht, läuft an Kragen und Handgelenken unter die wasserdichte Kluft. Der Rudergänger hat sich mit Zeisern am Steuerstand festgebunden. Die ROALD AMUNDSEN rollt von 45° Backbord nach 45° Steuerbord. Da der Wind auffrischt, müssen nun weitere Segel geborgen werden. Innenklüver bergen – also runter von der Brücke, am Strecktau zum Vortopp gehangelt, Einer am Fall, einer an die Schot, zwei an den Niederholer. Mehr sind wir nicht im Moment. Das Wasser steht Oberschenkelhoch an Deck, macht nix – die Stiefel sind eh schon randvoll. Fiert das Fall und die Schot, holt den Niederholer. Das Segel killt und knallt. Das Segel ist unten – alles fest und belegen, drei Mann auf den Klüverbaum – Segel beifangen und sturmsicher verzurren. Also auf der Luv-Seite raus – Leewärts bollert und schlappt das eingeholte Segel. Natürlich taucht der Klüverbaum durch jede dritte Welle hindurch – wer draufsteht, muss mit. Aber



Bildunterzeile

Mittagsposition
Breite-50°34,48'N Länge-01°12,41'E
Zeit in See 3d 22h 30min
Etmal 105 sm
Etmal Durchschnitt Fahrt 4,38 kn
Bisher zurückgelegt 392 sm
Reise Durchschnitt Fahrt 4,15 kn
Wetter Sonne, leicht dunstig, diesig
Wind NNE 6
Temperatur Luft 8°- 9°C
Temperatur Wasser 11°C



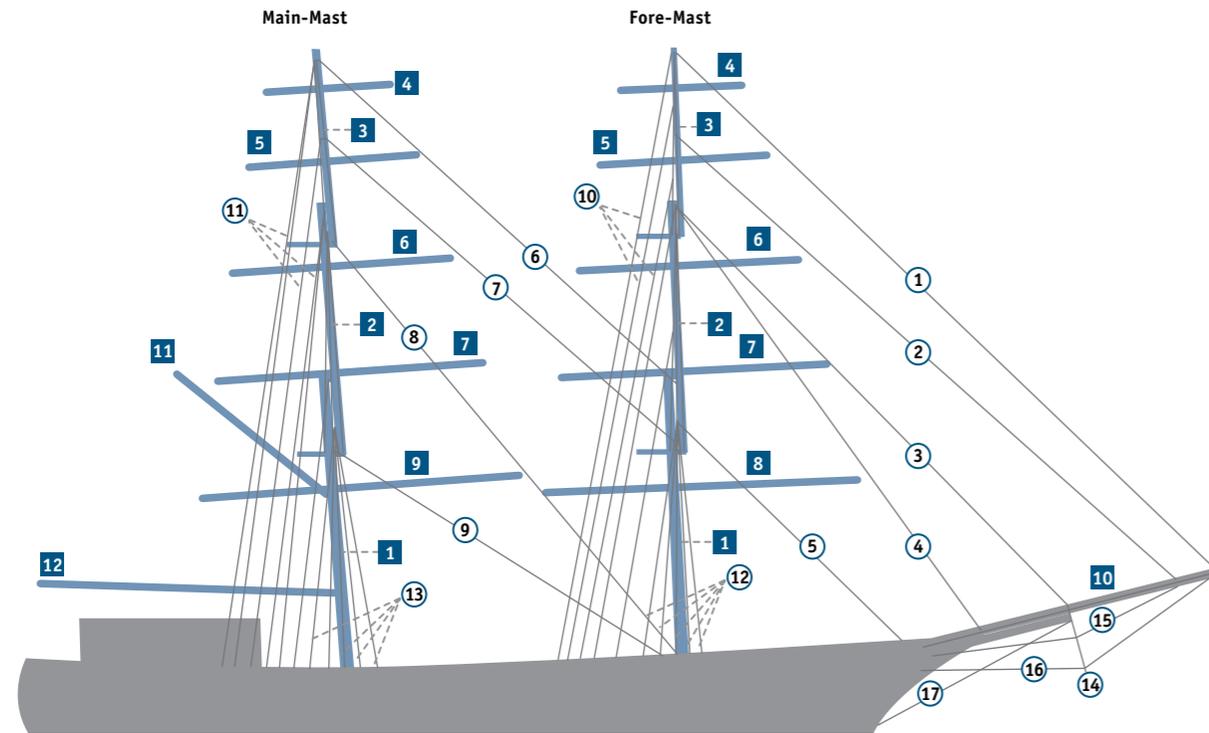
*„Hier muss der Mensch bescheiden sein und lernen – wenn er eine Chance haben will, seinen Weg durch das Wüten der Welt zu finden.“
(aus „Großer Süden“, Erik Orsenna, Isabelle Autissier; C.H. Beck Verlag)*

wir sind ja alle mit Leinen und Gurt gesichert. Nach einer Stunde Schufterei – alles aufgeklärt und verzurt. Das Wasser in den Stiefeln ist inzwischen warm geworden. Noch zwei Stunden bis Wachwechsel. Aber die Voruntermars muss ja auch noch geborgen werden. Also los. Holt Geitau und Gordinge backbord, holt Geitau und Gordinge steuerbord, fiert die Schoten; und immer festhalten, festhalten, festhalten. Alles fest und belegen, aufentern und Segel einpacken. Zehn Meter Höhe, das Deck ist in der Gischt und dem Licht der Positionslaternen nur schemenhaft zu erkennen. Alles im Dunkeln, alles schwankt wild – wie gut, dass wir das Arbeiten im Rigg bei Sonnenschein und in lauen Vollmondnächten schon ausführlich üben konnten – jetzt muss jeder Griff blind sitzen. Rasmus verzeit keine Nachlässigkeiten – wer jetzt abstürzt – Mann über Bord Manöver hin oder her – die Chancen sind gering. Vorher sichern ist das Sicherste. „Eine Hand für Dich, eine Hand für's Schiff“ Im Rigg bei Sturm nimm zwei für Dich und knote mit den Restlichen... Irgendwann stehen wir wieder unten. Was, schon Wachwechsel? Wir sind doch grad erst so richtig warm geworden. Glatte zwei Stunden haben wir uns also gemüht – ein gewisser Galgenhumor kommt da von ganz alleine. „Gode Wacht“ und „Gode Ruh“, endlich raus aus den nassen Lapatten, einen heißen Tee noch (wenn er denn noch heiß ist, in der Kanne – aber lau ist auch noch besser als kalt) und hundemüde verholen in die Waagerechte. In wenigen Stunden ist Wecken.

Und warum das Ganze? Du hast dich selbst überwunden, Du hast dem Sturm die Stirn geboten, Du hast gefühlt, wie unglaublich klein der Mensch, wie aufeinander angewiesen er ist, im Angesicht dieser schier endlosen Weiten, Du hast das glitzern der Milchstraße und das nächtliche Leuchten des Meeres gesehen, Du hast die eleganten Formationen der Delphine im unbeschreibbaren Blau des Atlantiks bewundert. Du bist ruhiger geworden und hast eventuell sogar dein Weltbild bestätigt oder etwas geradergerückt bekommen, von Rasmus ;-) Darum!

Es ist wahrscheinlich nichts für jeden, es hat mit dem Sonntagssegeln auf dem Titisee nur den Namen gemein und wer damit früher und auch Heute noch sein Brot verdient, hat meine grenzenlose Hochachtung. Es ist nicht der Kick; kein Vergleich zu Bungeejumping und Rafting; es ist mehr, es ist komplexer – wer einmal mitgemacht hat, wird immer ein Stück Sehnsucht behalten. Und wird sie zu stark, kommt man wieder!

*Wir hoffen nicht mehr auf drehenden Wind
Grüße von der ROALD AMUNDSEN*

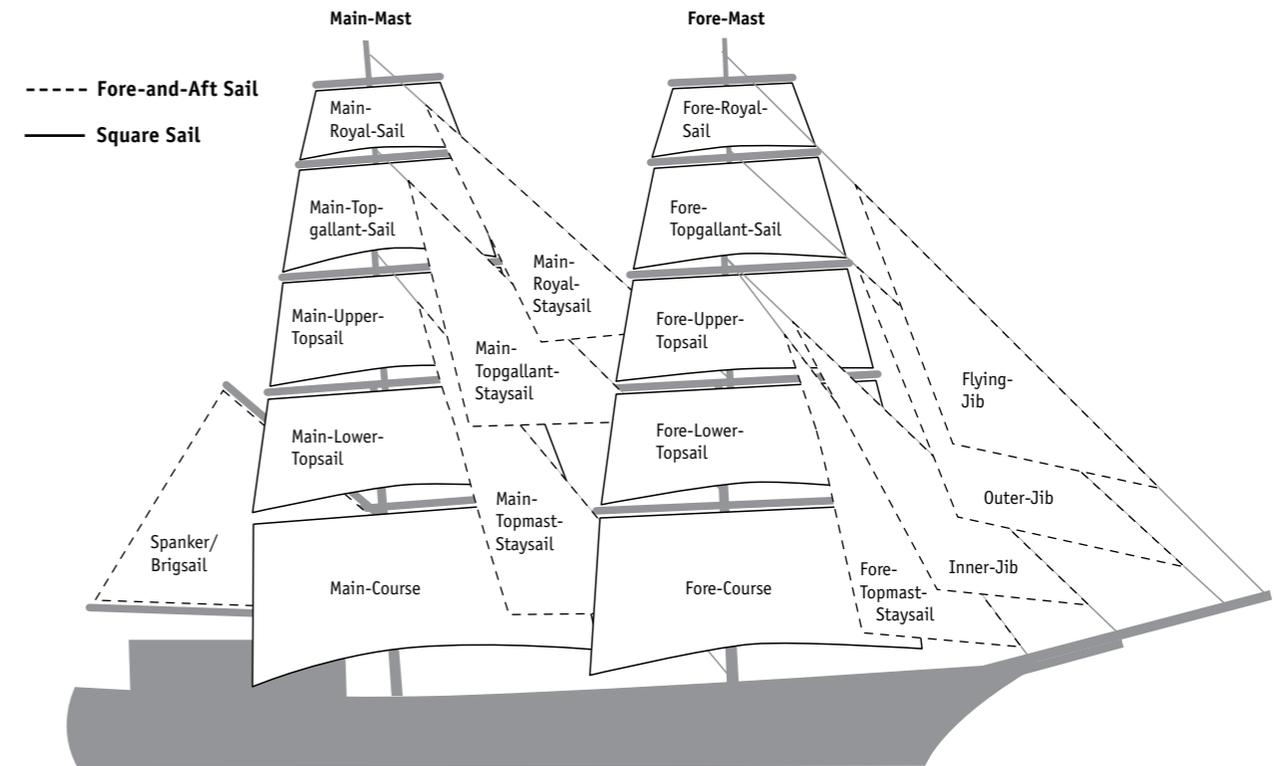


Standing Rigging

- 1 Mast
- 2 Top-Mast
- 3 Topgallant-Mast
- 4 Royal-Yard
- 5 Topgallant-Yard
- 6 Upper-Topsail-Yard
- 7 Lower-Topsail-Yard
- 8 Fore-Yard
- 9 Main-Yard
- 10 Jib-Boom
- 11 Gaff
- 12 Spanker-Boom

Spars, Booms

- 1 Fore-Royal-Stay
- 2 Fore-Topgallant-Stay
- 3 Inner-Jib-Stay
- 4 Fore-Topmast-Stay
- 5 Fore-Stay
- 6 Main-Royal-Stay
- 7 Main-Topgallant-Stay
- 8 Main-Topmast-Stay
- 9 Main-Stay
- 10 Backstays
- 11 Backstays
- 12 Shrouds
- 13 Shrouds
- 14 Martingale-Boom
- 15 Inner-Martingale-Guy
- 16 Outer-Martingale-Guy
- 17 Bobstay



Vor- (Mast)	fore (mast)
Groß- (Mast)	main (mast)
Backbord	portside
Steuerbord	starboard
Außen	outer
Mittel	middle
Innen	inner

Niederholer **downhaul**

Jäger	flying jib downhaul
Innenklüver	inner jib downhaul
Außenklüver	outer jib downhaul
Vorstengestagssegel	fore staysail downhaul
Großstengestagniederholer	mainstaysail downhaul
Bramstengestagniederholer	topgallant staysail downhaul
Royalstagniederholer	royalstaysail downhaul
Obermarsniederholer	uppertopsail downhaul

Schoten **sheets**

Steuerbord-Schoten	starboard sheets
Backbord-Schoten	portside sheets
Untermarschot	lower topsail sheet
Obermarschot	upper topsail sheet
Bramschoth	topgallant sheet
Royalshot	royal sheet
Jägerschot	flying jib sheet
Außenklüverschot	outer jib sheet
Innenklüverschot	inner jib sheet
Vorstengestagssegelschot	fore staysail sheet
Großstengestagssegelschot	main staysail sheet
Bramstengeschoth	topgallant staysail sheet
Royalstagschot	royal staysail sheet

Brasse **brace**

Fockbrasse	course brace
Vor-Untermarsbrasse	fore lower topsail brace
Vor-Obermarsbrasse	fore upper topsail brace
Vor-Brambrasse	fore topgallant brace
Vor-Royalbrasse	fore royal brace
Großbrasse	main brace
Groß-Untermarsbrasse	main lower topsail brace
Groß-Obermarsbrasse	main upper topsail brace
Groß-Brambrasse	main topgallant brace
Groß-Royalbrasse	main royal brace

Geitau **clewline**

Fockgeitau	course clewline
Großgeitau	main clewline
Untermarsgeitau	lowertopsail clewline
Bramgeitau	topgallant clewline
Royalgeitau	royal clewline

Gording **buntline**

Fockgordinge	forcourse buntlines
Großgordinge	Course buntlines
Untermarsgordinge	lower topsail buntlines
Obermarsgordinge	uppertopsail buntlines
Bramgordinge	topgallant buntlines
Royalgordinge	royal buntlines

Fall **halyard**

Jägerfall	flying jib halyard
Außenklüverfall	outer jib halyard
Innenklüverfall	innerjib halyard
Vorstengestagssegelfall	fore staysail halyard
Großstengestagssegelfall	main staysail halyard
Bramstengestagssegelfall	topgallant staysail halyard
Untermarsfall	lower topsail halyard
Obermarsfall	upper topsail halyard
Bramfall	topgallant halyard
Royalfall	Royal halyard

Dirk (Briggsegel)	Topping lift
Klaufall	claw fall
Piekfall	peak fall

Jolltau	hoisting line
Flaggenleine	flag line

Hals (Groß)	main tack
-------------------	-----------

Toppnant	adjustable topping lift
----------------	-------------------------

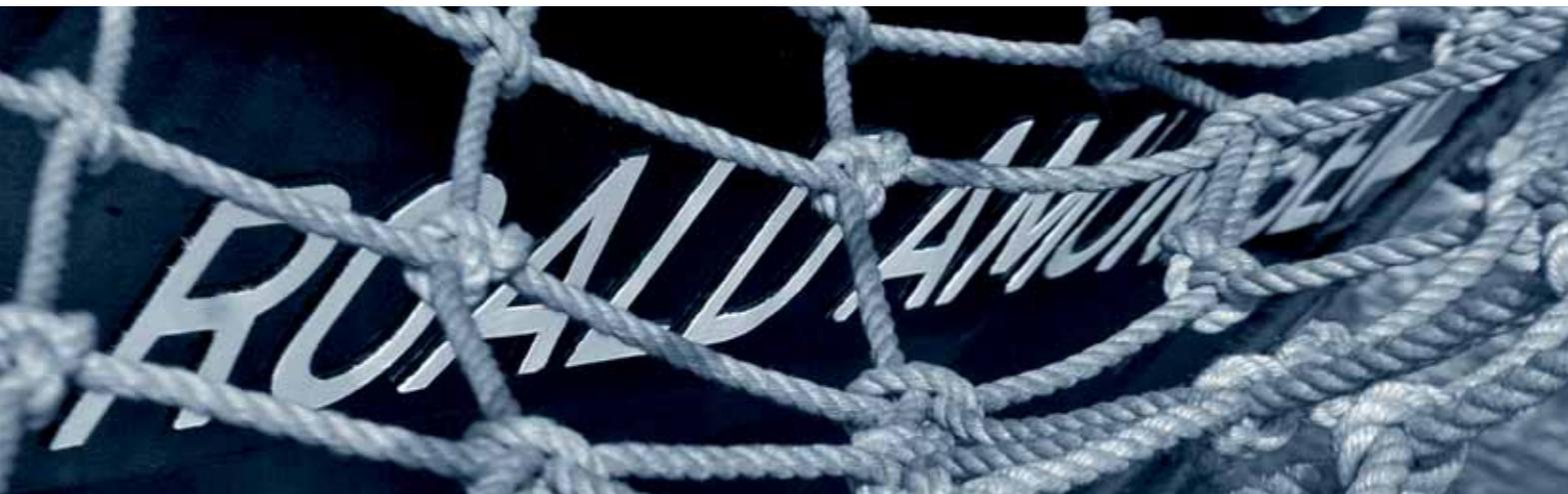
LITERATURHINWEISE

Wir haben versucht ein Bordbuch zu gestalten, das sich an alle vom Trainee über die Stammcrew bis zum Kapitän für unser Schiff richtet. Zum einen, um sich auf einem komplexen Rahsegler wie der ROALD AMUNDSEN leichter zurechtzufinden und sich einfacher in die für die meisten nicht alltägliche Bordroutine einzufügen. Zum anderen, um sich bereits Erlerntes, je nach Funktion an Bord wieder zu vergegenwärtigen. Die Entscheidung welche Kapitel aufgenommen oder wie ausführlich sie behandelt werden ist oft diskutiert worden. Eine endgültige und alles umfassende Ausgabe wird es aber nicht geben können. Darum hier entsprechend weiterführende Literaturhinweise:

- **Handbuch für Decksleute auf Traditionsseglern und Handbuch für Bootsleute auf Traditionsseglern** Beide von Jochen Garrn erschienen im DSV-Verlag
- **Seemannschaft für Großsegler** von Lore Haack-Vörsmann erschienen im Pietsch Verlag Stuttgart
- **Handbuch der praktischen Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen** erschienen im Palstek Verlag
- **Oldtimersegeln – Segeln und Seemannschaft auf gaffelgetakelten Yachten** von Tom Cunliffe erschienen im Pietsch Verlag Stuttgart
- **Segler Lexikon** von Joachim Schult erschienen im Delius Klasing Verlag
- **Eagle Seamanship – A Manual for Square-Rigger Sailing** revised by Lt. Edwin H. Daniels, Jr., USCG – Naval Institute Press Annapolis, Maryland
- **Sportbootführerschein See** Lehrbuch mit amtlichem Fragenkatalog von Axel Bark/Heinz Overschmidt erschienen im Delius Klasing Verlag
- **Sportseeschifferschein** von Dietrich v. Haeften/Harald Schultz erschienen im Delius Klasing Verlag
- **Das Ashley-Buch der Knoten** von Clifford W. Ashley, Edition Maritim
- **Knoten, Spleißen, Takeln** von Erich Sondheim erschienen im Delius Klasing Verlag
- **Seemannschaft Band 1-4** Herausgeber U. Scharnow im Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

Abenteuerliteratur rund um Segeln und Seefahrt:

- **Allein um die Welt** von Josua Slocum
- **Cook** von Tony Horwitz
- **Dana – zwei Jahre vorm Mast** von Richard Henry
- **Das hungrige Meer** von Linda Greenlaw
- **Der Keltische Ring** von Björn Larsson
- **Der Seewolf** von Jack London
- **Der Sturm** von Sebastian Junger
- **Der verschenkte Sieg** von Bernard Moitessier
- **Die Bounty** von Caroline Alexander
- **Die magische Route** von Wilfried Erdmann
- **Durch den Wind** von Nioclás Seeliger
- **Großer Süden** von Érik Orsenna und Isabelle Autissier
- **Im Herzen der See** von Nathaniel Philbrick
- **Kap Zorn** von Björn Larsson
- **Kurs auf Spaniens Küsten** und 20 weitere Bände von Patrick O’Brain
- **Längengrad** von Dava Sobel
- **Magellan** von Stefan Zweig
- **Orkanfahrt** von Stefan Krücken und Achim Multhaupt
- **Spiegel der See** von Joseph Conrad
- **Sturmkap** von Stefan Krücken



Herausgeber

LebenLernen auf Segelschiffen e.V.
Jungfernstieg 104
D-24340 Eckernförde

Tel: +49 (0) 4351-72 60 74
Fax: +49 (0) 4351-72 60 75
E-Mail: office@SAILTRAINING.de
Internet: www.SAILTRAINING.de

4. Auflage
Eckernförde, August 2013

Dieses Bordbuch ist entstanden aus Beiträgen von

Andreas Beyer, Ulli Dorn, Dirk Eberding, Ingo Garstecki, Esther Glück, Thilo Fink, Claudia Hauboldt, Verena Hars, Olaf Hoffmann, Tina Jung, Andreas Mahr, Torsten Rokicki, Oliver Schek, Alexander Stielau, Thorsten Theede, Thomas Velten, Wolfgang Wiedenmann, Dr. Martin Wischniowsky und vielen anderen Mitgliedern der Stammcrew

Redaktion und Koordination Oliver Schek

Gestaltung und Umsetzung Natalie Moritz (4. Auflage), Peter Röhl (Auflage 1-3)

Bildnachweis (soweit bekannt) Paul Baret: Seite 36, 90; Nannette Dannenberger: Seite 27, 73; Thorsten Gesen: Seite 6, 68, 70; Tjark Kalow: Seite 4, 26, 64, 65, 72, 88, 93; René Mertens: Seite 99, Natalie Moritz: Seite 19, 45, 49, 77; Klaus Müller: Seite 83 (3); Florian Pöhlmann: Seite 12, 71; Nioclás Seeliger: Seite 3, 23, 28, 34, 57, 61, 69, 87, 103, 110 und alle Bilder des Umschlags

Illustrationen Peter Röhl: Seite 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 18, 20, 39, 62, 78, 79, 82, 104, 105, 106, 107; Oliver Schek: Seite 17, 19, 40, 41, 43, 44, 46, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58; Christoph Wendt: Seite 45

MEER-SEHNSUCHT

Ich muss zurück, zum Meer hinab,
Zu Himmel und einsamer See,
Und nichts will ich als ein schlankes Schiff
Und den weisenden Stern in der Höh,
Das Knacken des Rads und des Windes Lied
Und der Segel Glanz und Schwung,
Und den grauen Nebel im Antlitz der See
Beim Einbruch der Dämmerung.

Ich muss zurück, zum Meer hinab,
Denn die Tide, die steigend kommt,
Ist wie ein wilder und heller Ruf –
Nicht Zögern noch Weigern frommt.
Und nichts will ich, als den Tag voll Wind
Mit Wolken, die schimmernd fliegen,
Mit wehender Gischt und sprühendem Schaum
Und der Möwen Kreischen und Wiegen.

Ich muss zurück, zum Meer hinab,
Zu dem rastlosen Wanderleben,
Wo der Wind saust und der Walfisch zieht
Und die wilden Seevögel schweben ...
Und nichts will ich als ein lustiges Garn,
Von lachendem Seemann gesponnen,
Und tiefen Schlaf und freundlichen Traum,
Wenn die Reise verronnen.

John Masefield

