BRIGG

ROALD AMUNDSEN

BORD-HANDBUCH

Ahoi

Herzlich willkommen in der maritimen Welt der ROALD AMUNDSEN! Mit unserem Bordhandbuch laden wir Sie zu einer Reise rund um die Brigg ROALD AMUNDSEN ein. Erleben Sie die einzigartige Welt unseres Traditionssegelschiffs 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 rund um 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 den 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 die Backschaft jeden und jede trifft. Das Geheimnis hinter den vielen Belegnägeln ist ebenso zu finden wie Informationen über den besonderen Alltag auf See bis hin zu unseren Standards an Bord, Bordsicherheit, nautische Erfordernisse, Windstärken und Segelmanöver mit einer Brigg.

Das Bordhandbuch geht mittlerweile in die 5. Auflage – eine Erfolgsgeschichte! Unser Dank gilt allen, die an diesem Werk seit der ersten Auflage mitgearbeitet haben und die dieses Bordhandbuch immer weiterentwickeln. Und allen anderen sowieso.

Viel Spaß bei der Lektüre und – wir sehen uns an Bord unserer ROALD AMUNDSEN!

Eckernförde, im Dezember 2022
Birgitt Lüeße
Vorstandsvorsitzende

INHALT

1 KONZEPT „SAILTRAINING“ 5
Wer wir sind 6
Leinen los! 7
LebenLernen auf Segelschiffen 7
Ausbildung der Stammcrew 8
Ein Wort zur Sicherheit 8

2 DIE BRIGG ROALD AMUNDSEN 9
Decks-, Raum- und Kabinenplan 10
Sicherheitsplan und Fluchtwege 11
Das Rigg 12
Belegplan 12
Spieren und Stehendes Gut 14
Laufendes Gut 16
Segelplan 17
Stagsegel 18
Rahsegel 19
Fierbare Rahen 20
Brassen 21
Briggsegel 22

3 SICHERHEIT 25
Allgemeines, Sicherheitshinweise 26
Sicherheitsrolle 27
Signale 28
Notfälle 29
Mensch über Bord 29
Feuer 30
Wassereinbruch 31
Verlassen des Schiffs 31
Verschlusszustand 32
Sicherheits Management System (SMS) 33

4 SEGELMANÖVER 35
Seemannschaftliches Verhalten 36
Verhalten bei Seegang 36
Arbeiten in der Takelage 37
Kommandos beim Umgang mit Leinen 38
Auspacken der Segel 39
Setzen der Segel 40
Bergen der Segel 42
Packen der Segel 43
Segelmanöver 46
Kurse zum Wind 46
Generelles zu Segelmanövern 47
Wende 48
Halse 50
Backhalse 52
Beidrehen, Kreuz- oder Backbrassen 53
Ankern unter Segel 54
Ankerauf unter Segel 55
Abfallen und „Wende“ beim Schralen des Windes 56
Abfallen beim Schralen des Windes 57
Segeltheorie 58
Segeldruckpunkt 58
Wie arbeitet ein Segel? 59

5 SCHIFFSMANÖVER 63
Leinen eines vertäuten Schiffs 64
Sicherheitshinweise bei Schiffsmanövern 64
Ablegemanöver 65
Anlegemanöver 66
Ankern 67

6 ORGANISATION AN BORD 69
3-Wach-System 70
Fahrwache 70
Aufgaben des Ausgucks 70
Aufgaben des Rudergängers 71
Feuerronde 72
Wecken 72
Glasen 72
Wachwechsel 73
Verhalten an Deck 73
Flaggenordnung 74
Anker- und Hafenwache 74
Backschaft 75
Reinschiff 75
Aufgaben der Stammcrew 76

7 NAUTISCHE INFORMATIONEN 79
Knoten 80
Tagessignale und Lichterführung von Seefahrzeugen 84
Schallsignale 85
Nautische Maße und Einheiten, Seezeichen 86
Wetterbeobachtung an Bord 87
Beaufort-Skala, Windstärke und Seegang 88

8 GLOSSAR 91
Nautische Begriffe A–Z 92

9 ANHANG 101
Kurze Geschichte der Brigg ROALD AMUNDSEN 102
Ausbildung zur Stammcrew 103
Technische Daten des Schiffs 104
Der Polarforscher Roald Amundsen 105
Tagesmeldung der ROALD AMUNDSEN 106
in English 108
Spars and Standing Rigging 108
Sails 109
Pinrail Diagram 110
Glossar Deutsch–Englisch 112
Literaturhinweise 113
Impressum 114

1

KONZEPT „SAILTRAINING“

Wer wir sind 6
Leinen los! 7
LebenLernen auf Segelschiffen 7
Ausbildung der Stammcrew 8
Ein Wort zur Sicherheit 8

Bei uns gibt's Höhenluft,

Wer wir sind und was wir tun

Die ROALD AMUNDSEN ist ein Segelschulungsschiff 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 Salzbuckel ist, der die Wellen seit langem alle mit Vornamen kennt. Dafür wurde es als Segelschulungsschiff konzipiert und in diesem Sinne wird es vom gemeinnützigen Verein LebenLernen auf Segelschiffen 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 206 Belegnägel organisiert sind. Und, und und... Als Trainee an Bord der ROALD AMUNDSEN leben und arbeiten Sie Seite an Seite mit der ehrenamlichen 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 an Bord der Brigg ROALD AMUNDSEN

... 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 Segelausbildung 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 Stammcrewmitglied 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.

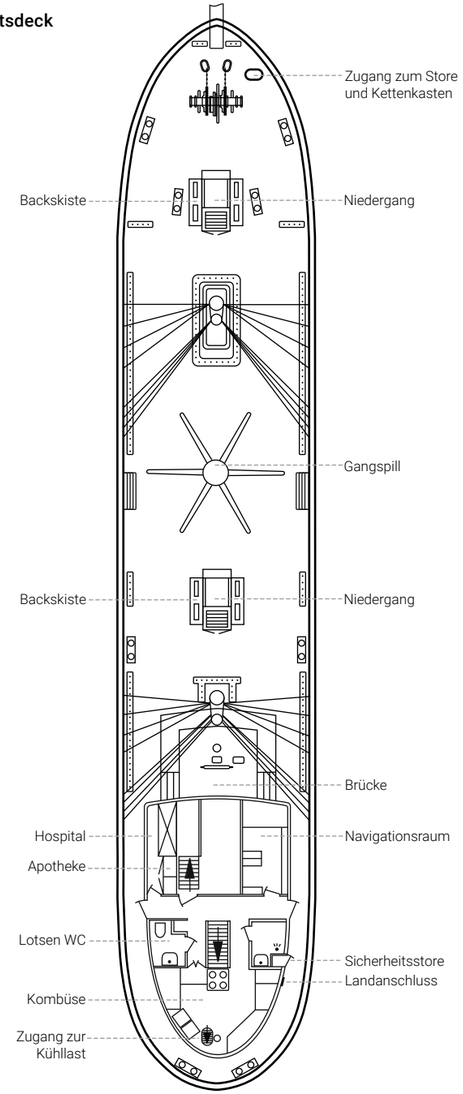
2

BRIGG ROALD AMUNDSEN

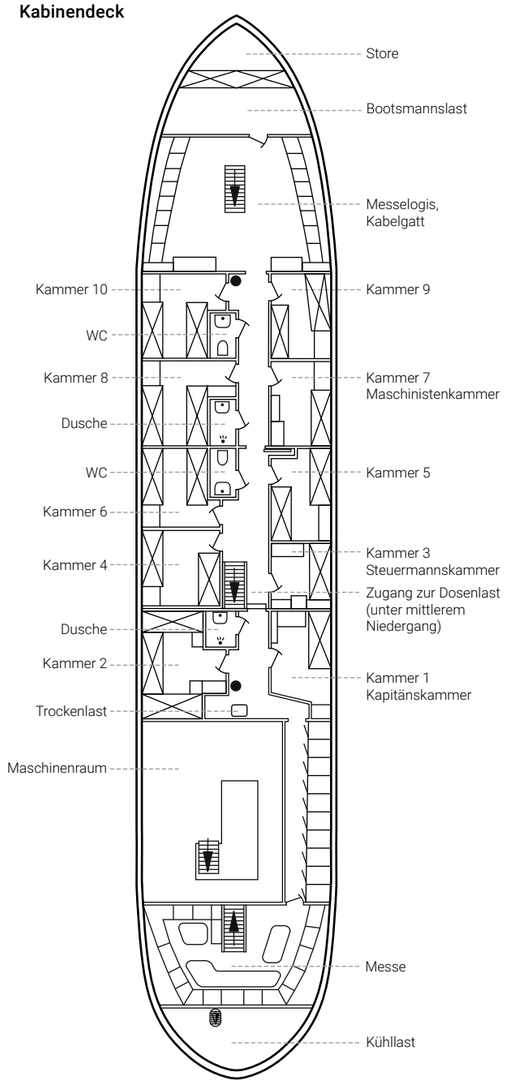
Decks-, Raum- und Kabinenplan 10
Sicherheitsplan und Fluchtwege 11

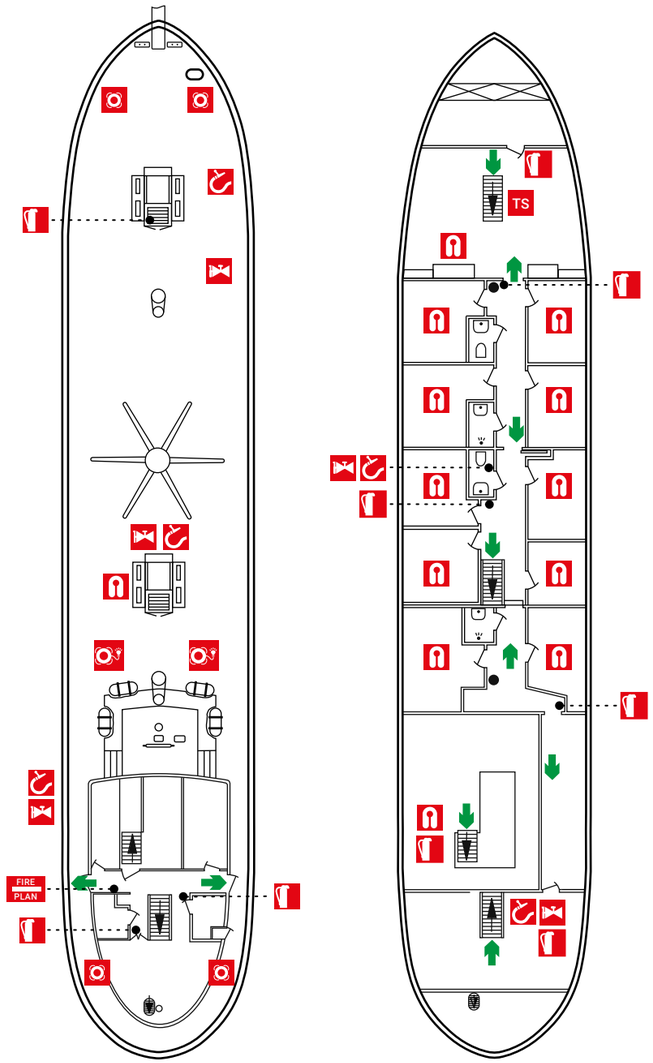
Das Rigg
- Belegplan 12
- Spieren und Stehendes Gut 14
- Laufendes Gut 16
- Segelplan 17
- Stagsegel 17
- Rahsegel 18
- Fierbare Rahen 20
- Brassen 21
- Briggsegel 22

Bootsdeck



Kabinendeck





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 und der Überlebensanzug für jedes Crewmitglied befinden sich in der zugewiesenen Kammer, jeweils unter der oberen Koje.

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

Fockschot
Hals (Groß)
Fockbrasse
Vor-Untermarsbrasse
Vor-Obermarsbrasse
Ladebaumgeeren
Großstengestagsegelschot
(Großbramstengestagsegelschot)
(Großroyalstengestagsegelschot)
Vor-Brambrasse
Vor-Royalbrasse
Dirk (Briggsegel)
Großgordinge
Unternarsgeitau
Unternarsgordinge
Obermarsniederholer
Obermarsgordinge
Bramgeitau
Bramgordinge
Royalgeitau
Royalgordinge
Großstengestagsegelfall
Bramfall
Royalstagsegelfall
ggf. Ladebaumgeer
Jolltau/Sorgleine
Innen
Außen
Mittel
Großschot
Gaffelgeer
Ausholer
Schmerreep
Brücke
Bramschot
Royalschot
Toppnant
Piekfall
Klaufall
Gaffel-
niederholer &
Obermarsschot
Unterrmarsschot
Großgeitau
Ladebaum-Hanger und -Runner
Briggsegelschot

Fock-Hals
Backbord-
Schoten
Steuerbord-
Jager/Flieger
Außenklüver
Innenklüver
Vorstengestagsegel
Fockgordinge
Untermarsgeitau
Untermarsgordinge
Obermarsniederholer
Obermarsgordinge
Obermarsfall
Bramgeitau
Bramgordinge
Royalgeitau
Royalgordinge
Flaggleine
Innenklüverfall
Royalfall
Jager/Fliegerfall
Innen
Mittel
Außen
Flaggleine
Vorstengestagsegelfall
Außenklüverfall
Jolltau/Sorgleine
Obermarsschot
Bramschot
Royalschot
Toppnant
Großbrasse
Groß-Untermarsbrasse
Groß-Obermarsbrasse
Groß-Brambrasse
Groß-Royalbrasse
Untermarsschot
Fockgeitau
(Royalstagsegelniederholer)
Bramstagsegelniederholer
Großstengestagsegelniederholer
(Royalstagsegelschot)
Bramstagsegelschot
Niederholer

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

- **Bugspriet 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, zu den Seiten hin durch Wanten und nach achtern durch Pardunen 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.

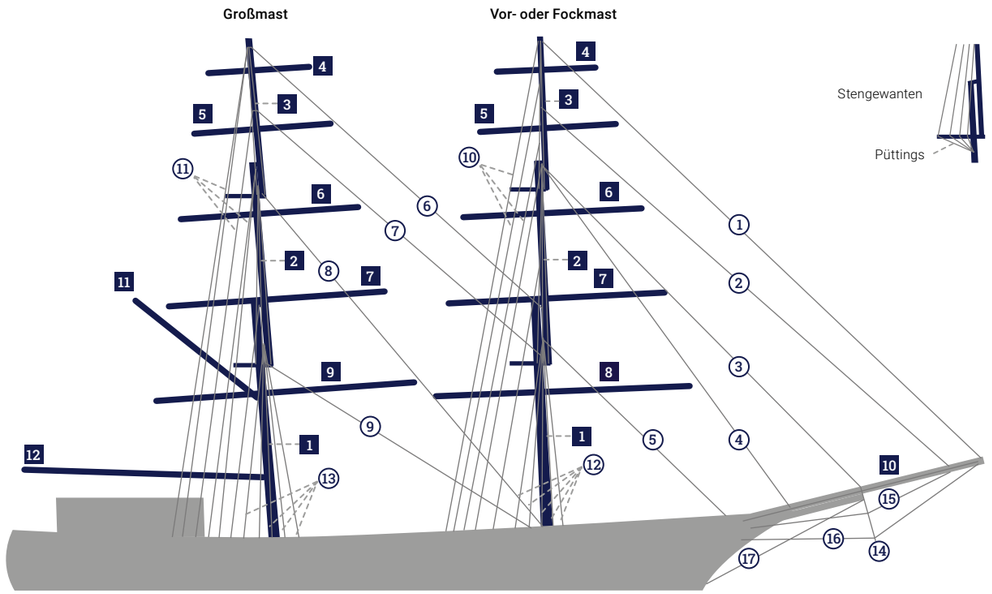
Stehendes Gut

Masten, Stengen und Klüverbaum werden durch das sogenannte stehende 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 Stagsegel (Vorsegel und Großstagsegel) 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 aufentern zu können, sind die Wanten mit Webeleinen versehen.
- **Pardunen** Sie sind achtern der Wanten als Gegenpart zu den Stagen angebracht und stützen die Masten vor allem nach achtern.



Spieren

1 Untermast
2 Marsstenge
3 Bramstenge
4 Royalrah
5 Bramrah
6 Obermarsrah
7 Untermarsrah
8 Fockrah
9 Großrah
10 Klüverbaum
11 Gaffel
12 Briggbaum

Stehendes Gut

1 Vorroyalstag
2 Vorbramstag
3 Vormarsstag
4 Vorstengestag
5 Vorstag
6 Großroyalstag
7 Großbramstag
8 Großstengestag
9 Großstag
10 Pardunen
11 Pardunen
12 Wanten
13 Wanten
14 Stampfstock
15 Innere Stampfstagen
16 Äußere Stampfstagen
17 Wasserstag

Die waagrechten Drahtseile am Klüverbaum (nicht sichtbar) heißen Klüverstagen

Laufendes Gut

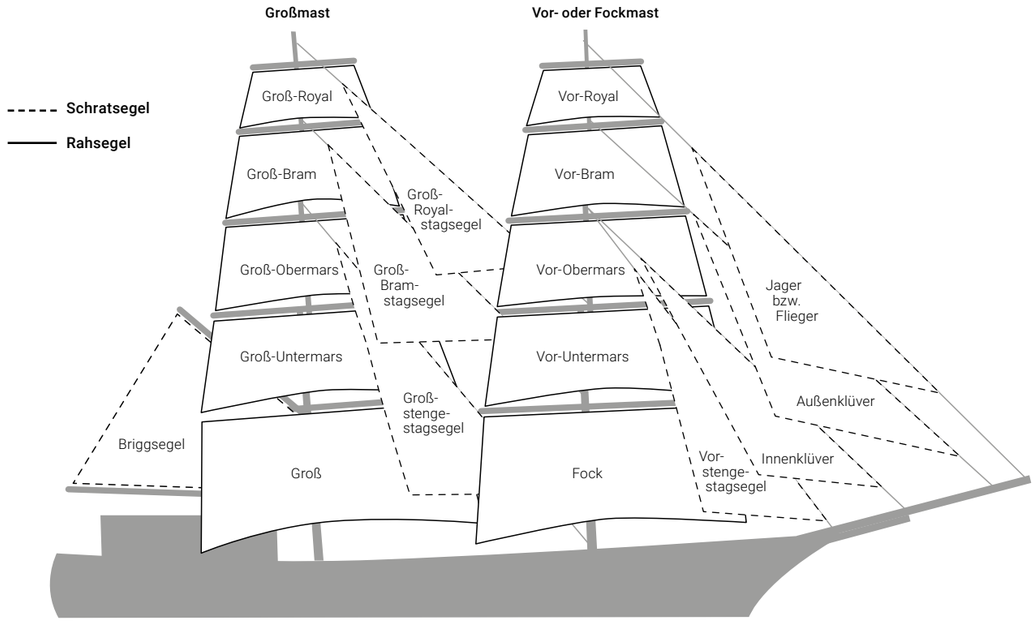
Als laufendes Gut wird alles bewegliche Tauwerk bezeichnet, das zum Kontrollieren der Rahen und zum Setzen, Bergen oder Trimmen der Segel verwendet wird. In der Regel hat jedes Tau einen Gegenpart, um den Gegenstand in beide Richtungen bewegen zu können. So gibt es zum Beispiel als Gegenpart zu den Stagsegelfallen, mit denen ein Stagsegel 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 Stagsegel, der Gaffel und der fierbaren Rahen.
- **Niederholer** dienen dazu, Stagsegel und die Obermarsen zu bergen.
- **Schoten** dienen dazu, die Segel aufzuspannen und so in die wirksamste Position zum Wind zu bekommen. Bei den Rahsegeln werden dazu die Schothörner zur nächsten Rah gezogen und das Segel dadurch gesetzt. Die eigentliche Position zum Wind wird bei Rahsegeln mit den Brassen eingestellt.
- **Hälse** dienen dazu, das Luv-Seitenliek von Groß und Fock durchzusetzen. Sie übernehmen die Funktion der übrigen Rahsegelschoten, da es unterhalb der Untersegel keine weitere Rah zum Festsetzen gibt.
- **Brassen** Mit den Brassen 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.
- **Geitaue** sind die Gegenparten zu den Rahsegelschoten, mit ihnen werden die Schothörner der Rahsegel beim Bergen der Segel zur Rah aufgeholt.
- **Gordinge** erfüllen einen ähnlichen Zweck wie die Geitaue, 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, damit es nicht im Wind schlägt.

Da läuft nicht nur das Gut...

- **Toppnanten** tragen die Rahen in ihrer abgefierten „Ruheposition". Da durch die Seitenlieken der gesetzten Segel alle Rahen 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 in der Horizontalen zu positionieren.
- **Dirken** tragen bei gesetztem Briggsegel das Gewicht des Briggbaumes.
- **Ausholer** sind die Gegenparten zur Briggbaumschot. Sie werden jeweils auf der Leeseite des Baums 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 ausgerichtet sind. Auf der ROALD AMUNDSEN sind das die Stag- und das Briggsegel. Rahsegel werden quer zur Schiffslängsrichtung gesetzt und sind jeweils an einer Rah befestigt.

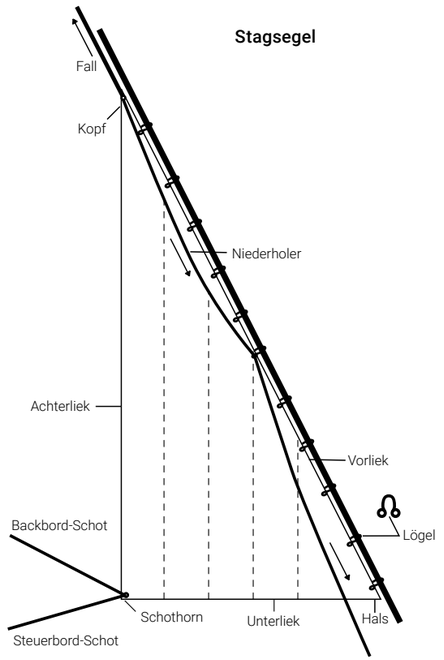
Die Stagsegel

Stagsegel sind 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. Stagsegel werden entweder nach dem Anschlagspunkt des Stages im Topp oder nach ihrer Position auf dem Klüverbaum benannt.

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

Die Namen der vier Vorsegel sind (von achtern nach vorn)
- Vorstengestagsegel
- Innenklüve
- Außenklüver
- Jager/Flieger

Zwischen den Toppen befinden sich (von oben nach unten)
- Royalstagsegel (nicht dauerhaft angeschlagen)
- Bramstagsegel
- Großstengestagsegel



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 zwei 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 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 Schäkel befestigt.

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

Die Rahsegel

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

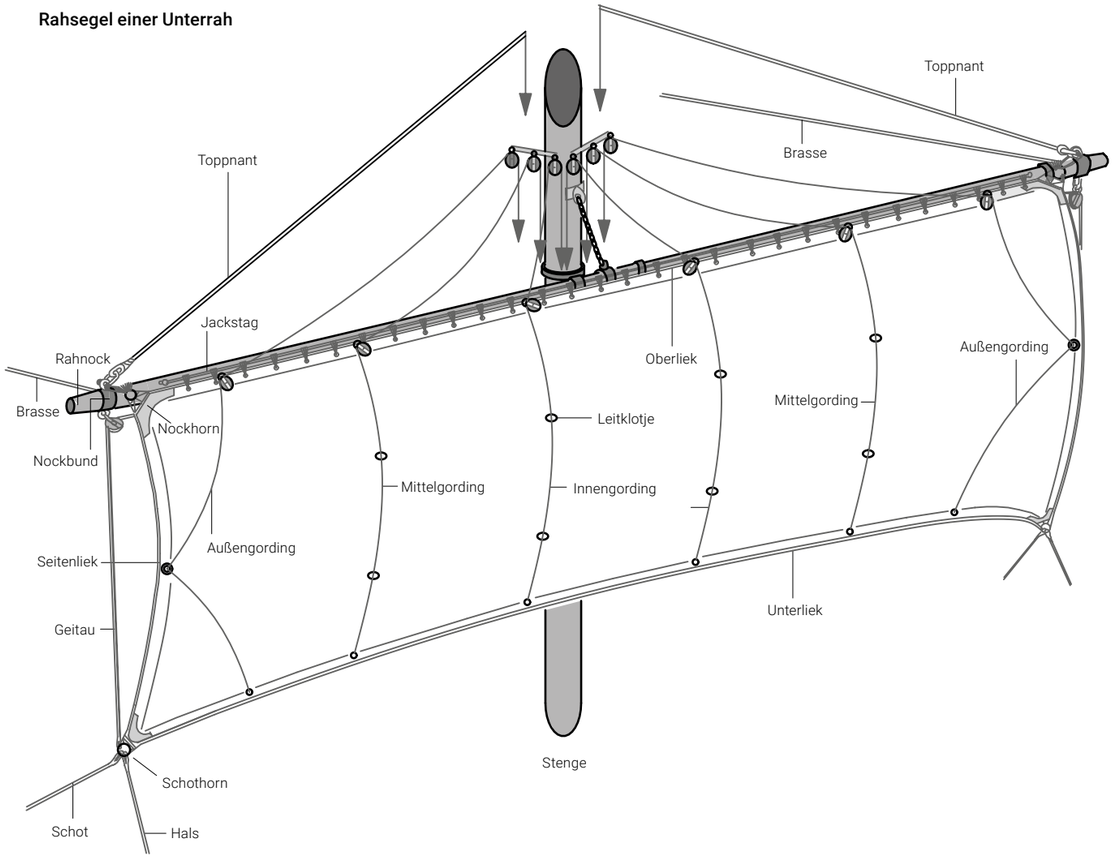
- Royal
- Bram
- Obermars
- Untermars
- Fock bzw. Groß

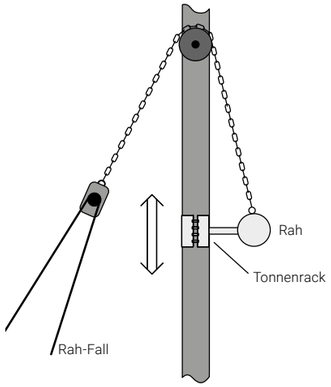
Die Kanten eines Segels heißen Lieken, dementsprechend hat ein Rahsegel ein Ober-, ein Unter- und zwei Seitenlieken. Die unteren Ecken des Segels heißen Schothörner, dort sind die Schoten und Geitaue eingeschäkelt. Bei den beiden Untersegeln (Groß und Fock) sind hier zusätzlich noch die Hälse eingeschäkelt.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

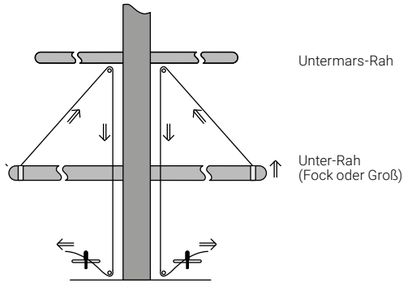
Ein Rahsegel wird komplett von Deck aus gefahren. Das Aufentern in das Rigg ist nur zum Los- oder Festmachen der Segel notwendig, oder um Wartungs-, Pflege- und Reparaturarbeiten im Rigg durchzuführen.

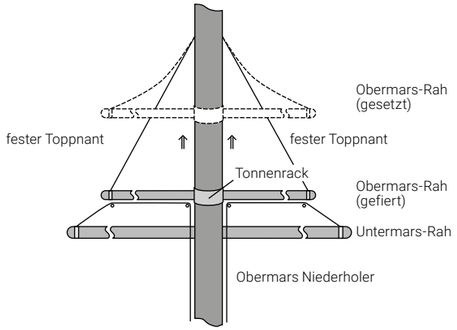
Beim Setzen werden die Schothörner des Segels mit den Schoten an die Nocken der nächst unteren Rah gezogen. Zum Anstellen des Segels an den Wind verwendet man die Brassen. Um das Segel wieder bergen zu können, gibt es – als Gegenpart zu den Schoten – die Geitaue an den Schothörnern und Gordinge am Unterliek, die das Segeltuch an die Rah heranziehen, bevor die Mannschaft aufentert, um das Segel 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 16). Mit den beweglichen Toppnanten der Untersegel kann die gesamte Segelpyramide parallel zur Wasseroberfläche gestellt werden, wenn das Schiff krängt.









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

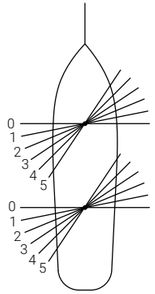
Toppnanten
Toppnanten haben die Funktion, die Rahen in ihrer „Ruheposition" zu tragen. Auf der ROALD AMUNDSEN gibt es bewegliche und feste Toppnanten:

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 den Schoten der gesetzten Segel 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. Vor allem bei Amwindkursen ist dies relevant. Dies ergibt mehr Vortrieb, da der Wind auch parallel zur Wasseroberfläche strömt. Grundsätzlich holt man dazu den Hals des Untersegels gleichzeitig mit dem Lee-Toppnant. Der Luv-Toppnant muss dazu losgeworfen werden.

Die beweglichen Toppnanten können auch zur Unterstützung beim Durchsetzen des Untermarssegels eingesetzt werden: Bei gleichzeitigem Holen der Untermarsschot 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 Untermarsschot belegt ist, wird der Toppnant wieder gelöst. Immer zuerst die Luv- und danach die Leeschot 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



Stellungen der Rahen

0 Quergebrasst/Vierkant
1 Strich
2 Strich
3 Strich
4 Strich – frei von den Pardunen
5 Strich – hart angebrasst

Brassen

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

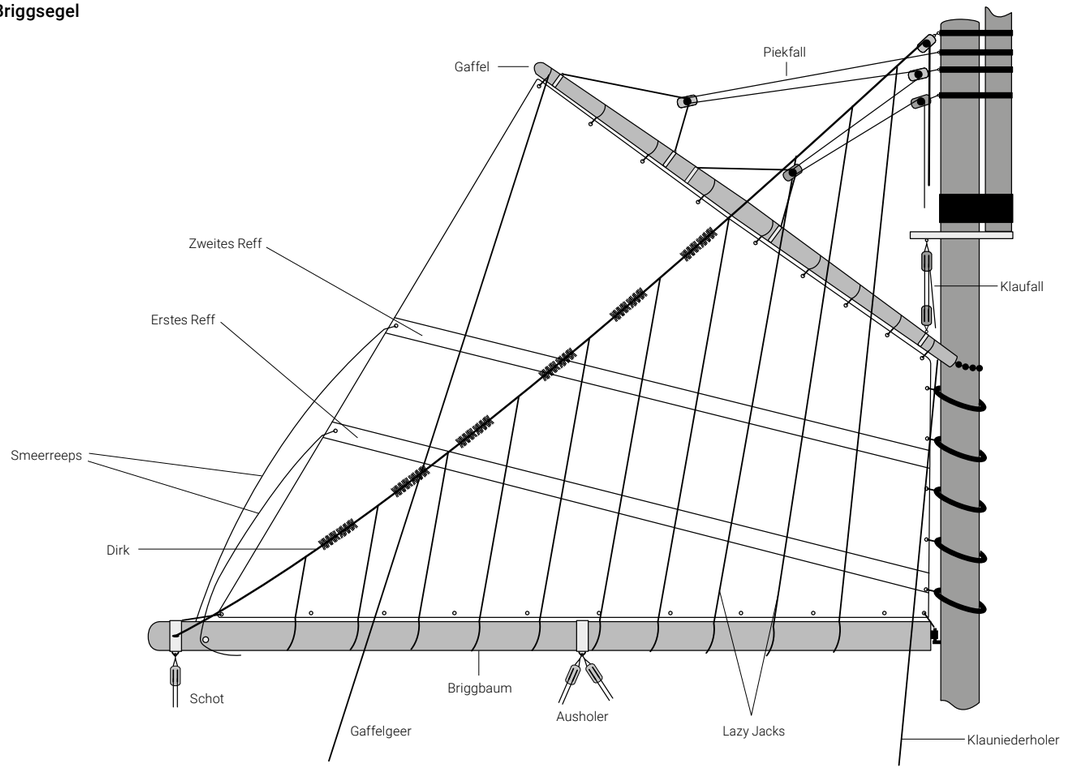
Aus diesem Grund benötigt man beim Brassen relativ viele Leute, da bei jeder Rah auch noch die Brasse der anderen Seite entsprechend gefiert werden muss.

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 Schwanenhals, um einen größeren Drehbereich zu haben. Die Leinen in den Umlenkblöcken der Gordinge, Schoten und Geitaue 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" würden die Rahen die Pardunen berühren und Schaden nehmen. Daher wird maximal bis „frei von den Pardunen" gebrasst. Dies ist etwa zwischen 4 und 5 Strich.

Briggsegel



Briggsegel

Das Briggsegel ist das einzige Gaffelsegel an Bord der ROALD AMUNDSEN. Es ist nicht an einem separaten Mast geriggt, wie bei einer Bark, sondern setzt direkt am Großmast an – dies ist für eine Brigg typisch und gab dem Segel den Namen. „Gaffelsegel“ bedeutet: ein Segel in Schifflängsrichtung (also ein sogenanntes Schratsegel), aber jeweils oben und unten mit einer Spiere. Die untere Spiere wird „Baum“ genannt, die obere Spiere nennt sich Gaffel. Eine Klau daran greift um den Mast, das achtere Ende läuft in der sogennanten Piek aus. Die obere Spiere hat für jedes Ende ein Fall, um beide Enden kontrolliert heißen zu können: ein Piek- und ein Klaufall. Um die Piek in seitliche Richtungen zu justieren, setzen Geeren an der Gaffel an. Auf der ROALD AMUNDSEN fahren wir das Briggsegel mit offenem Unterliek, das bedeutet, das Unterliek ist nicht am Baum befestigt. Nur das Schothorn und der Hals sind fixiert.

Um die Segelfläche reduzieren zu können, ist das Briggsegel mit zwei Reffs versehen. Zum Reffen sind in den Reffkauschen die sogenannten Smeerreeps fest eingeschoren. Mit ihnen wird das Reff auf den Baum geholt, ohne dass dafür jemand auf das Deckshaus steigen muss. In den Reffs sind über die gesamte Länge des Segels die Reffbändsel verteile (nicht in der Grafik). Mit ihnen wird der untere Teil des gerefften Segels, der nicht gesetzt wird, zuammengebunden.

Als Gegenpart der Schot hat das Segel zwei Ausholer. Dies sind zwei starke Taljen die nach vorne auf die Kante des Deckhauses laufen und die ebenfalls von Deck aus bedient werden könne. Mit ihnen wird der Briggbaum aus der Mittschiffslage nach Backbord oder Steuerbord geholt – er wird „ausgebaumt“. Sie sichern außerdem den Baum vor unbeabsichtigtem Zurückschlagen.

Die „Lazy Jacks“ (wörtlich „fauler Seemann“) dienen dazu, das Segel aufzufangen, wenn es geborgen wird. So schlägt es nicht im Wind und ist leichter zu packen.

3

SICHERHEIT

Allgemeines, Sicherheitshinweise 26
Sicherheitsrolle 27
Signale 28

Notfälle
- Mensch über Bord 29
- Feuer 30
- Wassereinbruch 31
- Verlassen des Schiffs 31
- Verschlusszustand 32

Sicherheits Management System (SMS) .. 33

Es war schon immer gefahrvoll, 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 eben 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 immer 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 und das Anlegen der Rettungswesten, seine zugeteilte Rettungsinsel, die Alarmsignale und Sammelplätze aufgeklärt.

Sicherheitsgurte und Riggeinweisung

Das Segeln eines Rahseglers erfordert ständiges Arbeiten in der Takelage. Segel müssen vor dem Setzen aus- und nach dem Bergen wieder eingepackt werden, das Rigg muss kontrolliert und gewartet, Schäden müssen repariert 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. Ebenso darf nach dem Genuss von Alkohol und andere Drogen nicht mehr aufgeerntert werden.

Jedes Crewmitglied erhält zu Beginn des Törns leihweise einen persönlichen Sicherheitsgurt. Das richtige Anlegen des Gurtes und die korrekte Führung der Zurrlaschen wird als erstes gemeinsam mit der Stammcrew 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

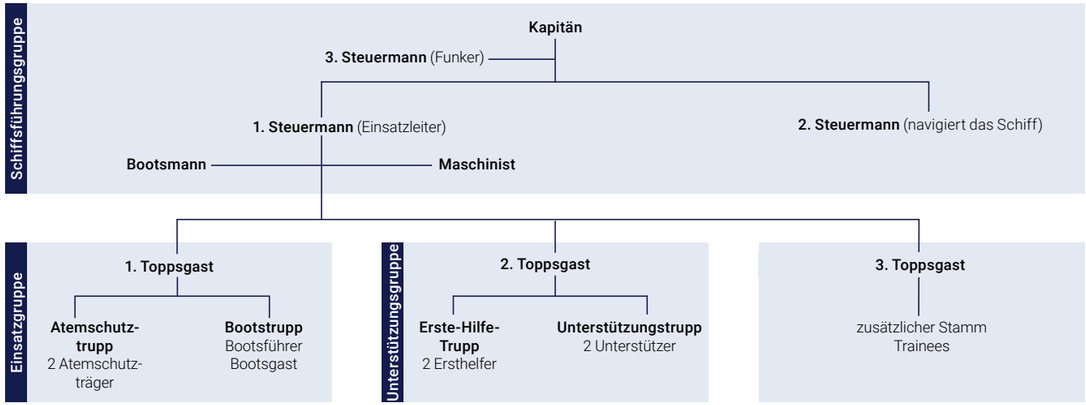
- ➔ **Vorsicht ist keine Feigheit und Leichtsinn ist nicht Mut!**
- ➔ **Eine Hand für Dich, eine Hand für das Schiff!**

Allgemeine Sicherheitshinweise

- Trotz ständiger Vorsicht drohen an Bord Gefahren, die man selbst oft nicht erkennt. Deshalb ist es sehr wichtig, auf Warnrufe zu achten und sofort zu reagieren. An Bord deutscher Schiffe wird gewöhnlich **„Wahrschau“** gerufen, das bedeutet „Achtung, Vorsicht“ und kommt von „Wahrnehmen“ und „Schauen“. Alle Unregelmäßigkeiten, wie z. B. Brandgeruch, Wassereinbruch oder sonstige Gefahr sind sofort dem Kapitän bzw. dem wachhabenden Steuermann zu melden.
- Fluchtwege, Notausgänge, Verkehrswege, Feuermelder, Feuerlöscher, Rettungsmittel, Treppen, Türen und Schotten niemals durch Liegenlassen oder Abstellen von Gegenständen verstellen.
- Nie auf das Schanzkleid oder die Reling setzen.
- Bei An- und Ablegemanöver nie die Hände und Füße zwischen Schanzkleid und Pier bringen.
- 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 entzünden.
- 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 uneingeschränkten Zutritt vorgesehen – insbesondere ist der Maschinenraum nur mit Genehmigung zu betreten!

Auf See ist die Besatzung in einem Notfall auf sich alleine gestellt.

Die Sicherheitsrolle an Bord der ROALD AMUNDSEN



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 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 33). 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. Bei Eintritt einer Notlage wird die oben abgebildete Organisation eingenommen. Die Stammbesatzung wird in vier Gruppen eingeteilt: Schiffsführungs-, Einsatz- und Unterstützungsgruppe. Alle anderen sind in Gruppe 4 und haben zunächst keine feste Aufgabe.

Der **Schiffsführungsgruppe** gehören der Kapitän, die drei Steuerleute, der Bootsmann, der Maschinist an. Der 1. Steuermann ist im Auftrag des Kapitäns als Einsatzleiter für die Bewältigung der Notlage verantwortlich. Der 2. Steuermann fährt das Schiff weiter, navigiert also. Der 3. Steuermann ist Funker und für jede Komunikation nach außen zuständig.

Der **Einsatzgruppe** gehören als Gruppenführer ein Toppsgast 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 Toppsgast 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.

Eine Hand für Dich – eine Hand fürs Schiff

Signale

An Bord der ROALD AMUNDSEN gibt es zwei 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 wachsweise zur Vollständigkeitsmusterung auf dem Oberdeck und nehmen die Anweisungen des wachhabenden Steuermanns oder des Kapitäns entgegen.

Generalalarm
● ● ● ● ● ● ● ▬ (7 x kurz, 1 x lang)
Generalalarm wird nur im Notfall gegeben. Er löst die Notrolle aus. Jede Person legt feste, 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.

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 Schiffs wird nur durch den Kapitän oder bei dessen Verhinderung durch seinen Stellvertreter gegeben. Jede Person legt feste, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, festes Schuhwerk sowie eine Kopfbedeckung an und rüstet sich nach Anweisung mit der Rettungsweste aus. Alle Personen begeben sich nach Anweisung unverzüglich zu den Ihnen zugeteilten Rettungsinseln.

Aussetzen des Beiboots – jede Minute kann Leben retten

Notfall: Mensch über Bord

Abhängig von ihrer Bekleidung, Ausrüstung und Ausbildung sowie der Wassertemperatur hat eine über Bord gegangene Person 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“, behält die Person stets im Auge und zeigt mit dem ausgestreckten Arm auf sie.
- Jeder, der kann, wirft alle in Reichweite verfügbaren Rettungsmittel hinterher.
- 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 von demjenigen sofort ins Wasser zu setzen, der sich ihr am nächsten befindet.
- Derjenige, der die MOB-Taste am GPS in der Navi am schnellsten erreichen kann, drückt sie sofort.
- 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.
- Der wachhabenden Steuermann, löst sofort den Generalalarm ● ● ● ● ● ● ● ▬ (7 x kurz, 1 x lang) aus.
- Die fahrende Wache stoppt das Schiff schnellstmöglich auf oder bringt es zurück zu der über Bord gefallenen Person.
- Sobald als möglich wird die Vollzähligkeit auf den Musterstationen festgestellt, ohne die bereits angelaufenen Maßnahmen zu unterbrechen.
- Das weitere Abarbeiten des Notfalls geschieht in den Funktionen der Notrolle (siehe S.27)
- Das Bereitschaftsboot wird vorbereitet und ausgesetzt:
  1. Ladebaumsicherung entfernen, Hanepot im Bereitschaftsboot einhaken, Ladebaum fieren, Ladebaumgieren für das Aussetzen in Lee riggen
  2. Vor- und Achterleine besetzen
  3. Runner samt Block zum Gangspill scheren, Gangspill besetzen
  4. Brassen herunterbinden
  5. Seefangleine außenbords riggen
  5. Lotsenleiter auf der Leeseite ausbringen
  6. Bereitschaftsbootsausrüstung auf Vollständigkeit überprüfen (Benzin, Paddel, Beleuchtung, etc.)
  7. Laschings entfernen und Bereitschaftsboot aus der Betting heben, Ladebaum ausschwenken, Bereitschaftsboot abfieren.
- Der Bootstrupp rüstet sich währenddessen mit Überlebensanzügen, Arbeitssicherheitswesten sowie Handfunkgerät aus. Auf Anweisung des 1. Steuermanns bemannt der Bootstrupp das Bereitschaftsboot und birgt die über Bord gegangene Person.
- Der Erste-Hilfe-Trupp bereitet die Erstversorgung der über Bord gegangenen Person vor (Erste-Hilfe-Rucksack, warme Decken und evtl. Getränke). 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 – sofern ohne Eigengefährdung möglich – unmittelbar die Erstbekämpfung des Brandes mit Handfeuerlöschern vor. Insbesondere ist das Einatmen von Brandrauch unbedingt zu vermeiden. Das Schott oder die Tür zu dem betreffenden Raum ist auf jeden Fall zu schließen und der Sammelplatz an Oberdeck aufzusuchen.
- Auf dem Weg an Deck unterstützt jeder hilfsbedürftige Personen, um aus dem Gefahrenbereich zu kommen, sofern dies ohne erhebliche Eigengefährdung möglich ist. 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 tritt die Notrolle in Kraft (siehe S.27). Es erfolgt eine Vollständigkeitsmusterung am Sammelplatz.
- Die Einsatzgruppe erhält ihren Einsatzauftrag vom 1. Steuermann. Der Atemschutztrupp nimmt auf Anweisung des Toppsgasten der Einsatzgruppe die Brandbekämpfung sowie die Rettung von Personen aus dem Gefahrenbereich vor, nachdem die Geräteträger ihre persönliche Schutzausrüstung angelegt haben. Die Bootsbesatzung unterstützt den Atemschutztrupp beim Anlegen der Schutzausrüstung. Der Unterstützungstrupp verlegt die Schlauchleitung samt Strahlrohr.
- Die Unterstützungsgruppe hilft im Notfall Feuer auf Anweisung des 1. Steuermanns durch:
  - Herstellen des notwendigen Verschlusszustandes zussammen mit dem Bootsmann
  - 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 eventueller verletzer Personen 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 Wassereinbruch kommen. Dieser stellt eine ernsthafte Gefährdung der an Bord befindlichen Personen dar. Daher ist der Wassereinbruch unverzüglich zu stoppen, bzw. möglichst zu reduzieren und das innenbords gelangte Wasser abzupumpen.

- Derjenige, der zuerst einen Wassereinbruch entdeckt, alarmiert sofort durch lautes Rufen „Wassereinbruch" 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 tritt die Notrolle in Kraft (siehe S.27). Es erfolgt eine Vollständigkeitsmusterung am Sammelplatz.
- Der Maschinist aktiviert auf Anweisung des 1. Steuermanns das Lenzsystem für die betroffene Sektion.
- Der Bootsmann und 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 Schiffs" 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 Wassereinbruchs sinkt. Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, so lange wie möglich an Bord zu bleiben.

Das Kommando zum Verlassen des Schiffs gibt nur der Kapitän. Es wird eingeleitete 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 auf Anweisung mit der Rettungsweste und dem Überlebensanzug 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 soll möglichst vermeiden werden, besser ist es kontrolliert in die Rettungsinsel zu steigen.
- 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 Stammcrewmitglieds ist Folge zu leisten.

Verschlusszustand

Der Verschlusszustand 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 zusammen mit dem Bootsmann unter anderem für die verschieden Verschlusszustände in Notfällen an Bord verantwortlich ist. Veränderungen der Verschlusszustände im Wachbetrieb werden in der Regel auf Anweisung des wachhabenden Steuermanns 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 sowie am mittleren Niedergang und im Mastgarten des Großtopps. Zum Verschluss eines Lüfters wird der fest montierte Verschlussteller im Inneren nach unten gedreht bis er schließt.

Seeschlagblenden und Schotts

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 Seechlagblenden 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.

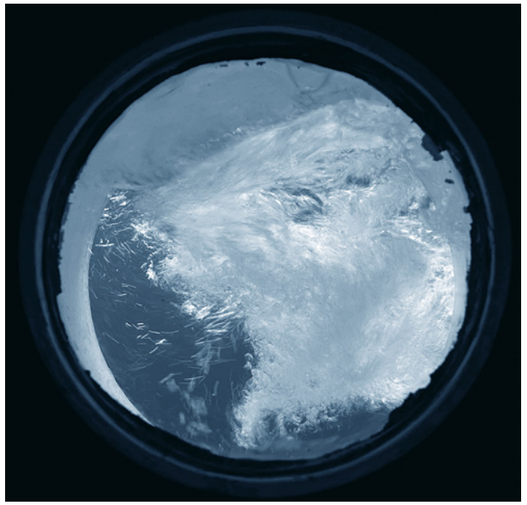
Auf der Rückseite des Deckshauses befindet sich ein Fenster zur Kombüse, dessen Seeschlagblende unterhalb des Fensters gestaut ist.

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. Sie lassen sich elektrisch öffnen und schließen.

Der vordere und der mittlere Niedergang besitzen jeweils ein Fallschott.

Verschluss unter Deck

Zum Verschluss unter Deck gehören alle Sektionstrennungsschotts, alle Seeschlagblenden für die Bullaugen im Messelogis, in den Kammern und der Messe. Die ROALD AMUNDSEN ist in mehrere Sektionen geteilt, die durch mechanische Schotts und mittschiffs 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 und bildet somit 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.

4

SEGELMANÖVER

Seemannschaftliches Verhalten 36
Verhalten bei Seegang 36
Arbeiten in der Takelage 37
Kommandos beim Umgang mit Leinen 38
Auspacken der Segel 39
Setzen der Segel 40
Bergen der Segel 42
Packen der Segel 43

Segelmanöver
Kurse zum Wind 46
Generelles zu Segelmanövern 47
Wende 48
Halse 50
Backhalse 52
Beidrehen, Kreuz- und Backbrassen 53
Ankern unter Segel 54
Ankerauf unter Segel 55
Abfallen und „Wende“ beim Schralen des Windes 56
Abfallen beim Schralen des Windes 57

Segeltheorie
Segeldruckpunkt 58
Wie arbeitet ein Segel? 59

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, geschlossenes und 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 Stagsegeln arbeiten. Ihre Schoten können gefährlich sein.
- 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 sich im Tauwerk unbemerkt verfangen können, keinen sicheren Griff gewährleisten und den Tastsinn stark einschränken (auslaufendes Gut, Dunkelheit).
- Hände und Haare weg von drehenden Teilen. Lange Haare sind zusammenzubinden.
- 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.

Riggwartung

- 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 Belegnagel 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. Türen dürfen nie frei Schwingen.
- 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:

- Wer sich körperlich nicht fit genug fühlt, aufzuerntern – egal ob grundsätzlich oder nur momentan – soll das jederzeit seinem Toppsgast melden und muss nicht ins Rigg.
- Bei sämtlichen Segelmanövern darf sich niemand im Rigg befinden.
- Außerhalb von angeordneten Arbeiten wird nur nach Rücksprache mit wachhabendem Toppsgast und Steuermann 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 Bandschlinge/Karabinerhaken kontrollieren.
- Vor dem Aufentern kontrollieren, ob die Brassen, Niederholer, Schoten, Fallen und Toppnanten des zu enternden Topps wirklich belegt sind und keine Lose darin ist.
  Brassen, Niederholer, Schoten, Fallen, Toppnanten steif
- 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 eines der Übergangsfußpferd hinüber.
- Handschuhe, auch fingerlose, sollten nicht benutzt werden, man hat kein Gefühl für den sicheren Griff.
- Bei 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.
- Bei jedem Stopp während des Aufenterns 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.
- Wettentern und gegenseitiges Antreiben ist verboten.
- In der Takelage notwendiges Werkzeug oder andere lose Gegenstände, die unbedingt mitgenommen werden müssen, immer mit einer Bändsel sichern. Alles, was aus dem Rigg fällt, kann jemanden an Deck verletzen.
- 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 sind beweglich und bieten daher keine guten Halt, außerdem kann einem der Vordermann auf die Finger treten.
- Die unterste Webelein jedes Wantes, insbesondere die untersten Webeleinen der Hilfsleitern, dürfen auf keinen Fall betreten werden, sie dienen nur zur Sicherung, um uns aufzufangen, falls man von der darüber liegende Webeleine abrutscht.
- 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“.
- 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 wird 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.
- **Stopper aufsetzen**

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

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

Dazu gibt es die Kommandos:

- **Setz Stopper auf!**
  Das Kommando kommt vom Toppsgast, ein Stammcrewmitglied 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, dass 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 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 fierbaren Rahen.

➔ **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.**

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.

Stagsegel auspacken

Stagsegel sind entweder mit Zeisern (kurzes Tauwerk mit Augspleiß) oder mit dem eigenen Niederholer gepackt.

- Bevor Stagsegel 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 Kopf des Segels gelöst.
- Die Schoten werden auf richtigen Lauf überprüft, der Drahtvorläufer der Luvschot samt Kausch und Spleiß 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, dass kein Zeiser vergessen wird. Die Zeiser werden dann über die Unter- und Rückseite der Rah wieder zum Jackstag geführt. Auf der Untersseite der Rahen werden Geitaue 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 Geitaue 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:

- **Stagsegel** 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 Großtopp an einer eigenen Spiere (Gaffel) gesetzt wird.

Setzen der Stagsegel

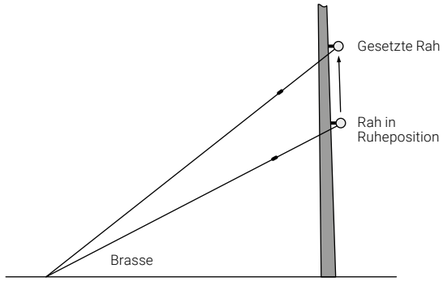
- Die lose Part des Niederholers klar zum Laufen legen.
- Vorschoten, die Schot wird geholt und wieder belegt.
- Leeschot und Fall besetzen
- Niederholer freigeben
- Fall durchholen, Stand-by an der Schot (ggf. Schot etwas einfieren; wenn das Fall durchgesetzt wird, ggf. Schot dicht holen)

Setzen der Untersegel (Fock, Groß)

- Besetzen von Hals (in Luv) und Schot (in Lee), Geitauen und Gordingen
- Geitaue 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, Geitaue und Gordinge.
- Geitaue 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 Untermars 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 Brassen. Daher müssen die Brassen mitgefiert werden.

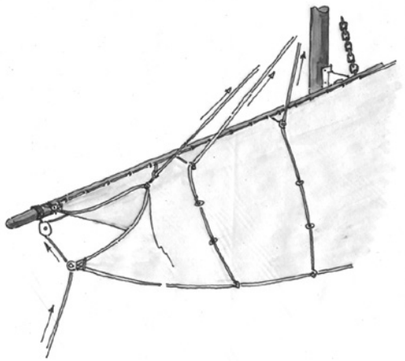
Setzen der Segel an fierbaren Rahen

- Besetzen der Schoten, Geitaue, Gordinge und Brassen.
- **Vorschoten:** Die Schoten der Obermarsen werden bis auf die Untermarsrahen vorgeschotet, das Außenliek muss dabei von einer Person auf der Rah geführt werden. Dabei müssen evtl. die Gordinge mitgefiert werden. Die Schoten werden dann fest belegt. Dies geschieht daher schon während des Auspackens. Bei Bram und Royal wird ebenfalls vorgeschotet. Hier werden im Manöver Gordinge und Geitaue gefiert und die Segel werden mit den Schoten bis auf die nächste Rah geholt. Die Schoten werden dann belegt.
- **Heißen der Segel durch das Holen der Rahfallen:** Während die Gordinge und Geitaue (bzw. bei den Obermarsen die Niederholer und Gordinge) weiter gefiert werden, werden die jeweiligen Rahfallen geholt. Da sich dabei die Rah vom Rumpf wegbewegt wird der Weg der Brassen länger, sie müssen also unbedingt mitgefiert werden. Sonst kann die Rah durch die 7-fache Übersetzung der Taljen brechen.

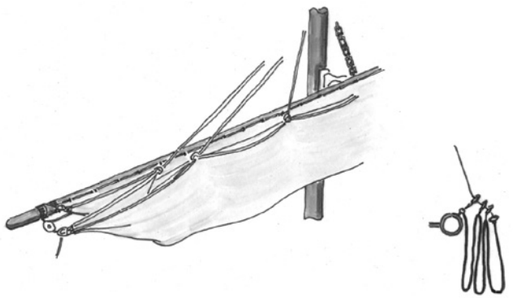
➔ **Beim Holen der Rahfallen müssen die Brassen mitgefiert werden!**

Setzen des Briggsegels

- beide Dirken anholen. Dabei muss die Schot gefiert werden.
- Baum mit Briggschot und Ausholer in Position bringen.
- Klaufall und Piekfall werden gleichmäßig geholt, bis das Vorliek fast durchgesetzt ist. Die Gaffel bleibt dabei möglichst waagerecht.
- 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 Leedirk.
- Anstellwinkel des Briggsegels an den Wind anpassen und Segel trimmen.



Gordinge und Geitaue werden geholt



Das Segel ist geborgen, Gordinge und Geitaue werden belegt

Bergen der Segel

Bergen der Stagsegel

- Fall klar zum Laufen legen.
- Fall losgeben, den Niederholer durchholen und so das Segel bergen. Im richtigen Moment 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.
- Geitaue und Gordinge holen, das Segel bis an die Rah heran aufholen, ohne die Spleiße der Geitaue in den Block zu reißen.
- Je nach Wind ist dabei ggf. 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.
- Geitaue und Gordinge holen, das Segel bis zur Rah heran aufholen.

Bergen der Segel an fierbaren Rahen

- Die Obermarsen haben keine Geitaue 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, Geitaue durchholen, Gordinge nachsetzen).
- Auch die Brassen müssen durchgeholt 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.
- Lose aus den Gaffelgeeren holen, um zu verhindern, dass die Gaffel dabei zu stark schlingert.
- Sobald die Gaffel auf dem Briggbaum aufliegt, werden der Briggbaum und die Gaffel mittschiffs geholt, indem die Briggschot geholt und die Ausholer gefiert werden.
- Sobald sich der Briggbaum oberhalb der Briggbaumhalterung – genannt Betting – befindet, werden die Dirken vorsichtig gefiert und der Briggbaum in seine Bettung auf dem Deckshaus abgefiert. Aus der Schot wird die Lose geholt und belegt.
- Das Briggsegel wird mit Zeisern an der Gaffel beigefangen.
- Lose aus den Dirken holen und belegen.
- Die Gaffelgeeren werden zum Puppen aufgeschossen und an der Gaffel aufgehängt.

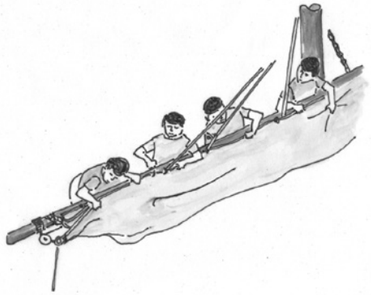
Packen der Segel

Packen der Rahsegel

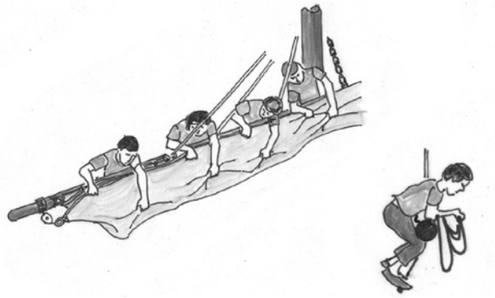
Ein Rahsegel wird auf der Rah gepackt, es ist dabei sehr zweckmäßig und Kräfte sparend, mit mehreren Personen auf eine Rah zu arbeiten.

➔ **Wichtig: Vor dem Aufentern Sicherheitsprüfung der Brassen, Niederholer, Toppnanten und Fallen!**

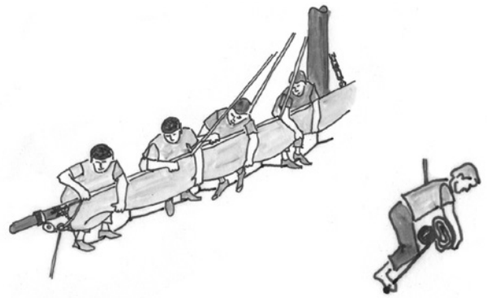
- Das Schothorn wird mit dem Nockzeiser möglichst eng an die Rah gebunden, dabei ist es meistens notwendig, das durchgesetzte Geitau durch eine Person an Deck wieder etwas aufzufieren. Um das Jackstag, (Metallstange, an der das Segel angeschlagen ist) nicht unnötig zu belasten, wird das Schothorn mit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



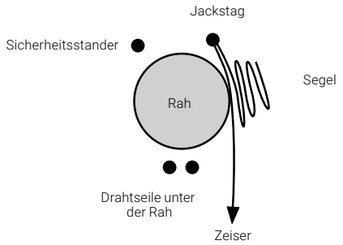
Unterliek und Seitenliek werden an die Rah gezogen



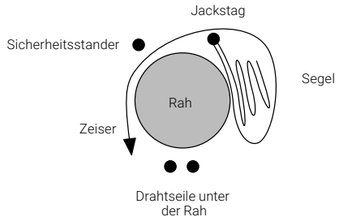
Greifen der Brooken



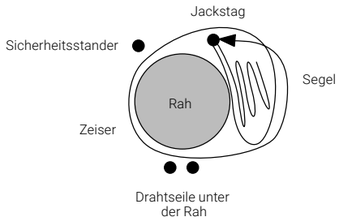
Fast fertig, jetzt wird das Segel mit den Zeisern gesichert



1. Einpacken eines Rahsegels.



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



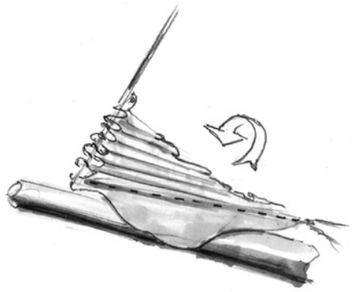
3. Auch die Drahtseile unter der Rah nicht einbinden.

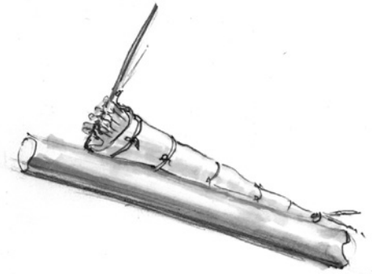
- Das Seitenliek wird nach innen zum Mast gezogen, eventuell müssen dafür Gordinge eingeschrickt werden. Das Seitenliek wird auf die Rah gelegt und mit dem Körper festgeklemmt, um wieder beide Hände frei zu haben.
- Das Unterliek wird auf die Rah gezogen und eingeklemmt. Das Unterliek ist bei manchen Segeln länger als das Oberliek, die entstehende Z-Falte wird auf jeder Rahseite einmal 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, das kein laufendes Gut mit eingepackt wird. Wieder kontrolliert derjenige, der beim Einlegen an der Nock arbeitet, ob alle Zeiser richtig sitzen. Die Zeiser dürfen dabei niemals zwischen Jackstag und Segel durchgefädelt werden.

Segelpacken auf dem Klüver

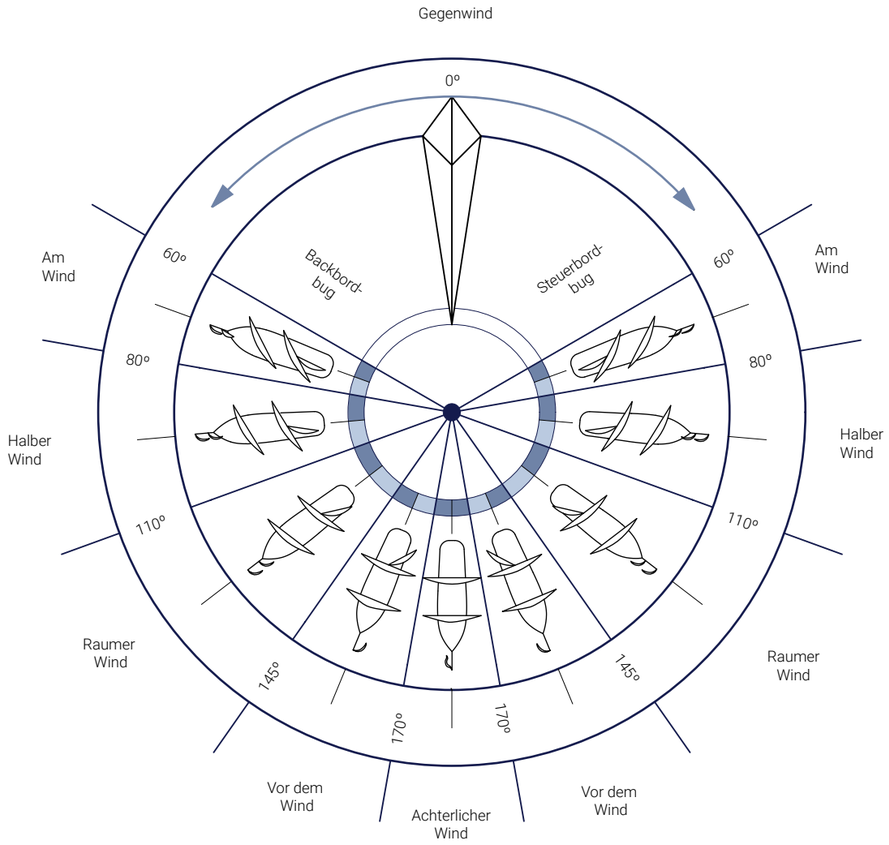
Packen der Stagsegel

Stagsegel 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 (gezeist) werden. Dabei werden die Bahnen immer nach hinten gezogen, um das Segel zu straffen. Die Tasche wird gebildet, indem man entlang der Schotnaht einen breiten Streifen Tuchs zur Tasche formt. Zu Beginn des Packens muss der Teil des Segels, der unterhalb der Schotnaht liegt, nach oben in die Tasche gelegt werden. Der obere Teil fällt dann von selbst hinein.





Die Tasche wird aus dem mittleren Teil des Stagsegels 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 bermudagetaktelten Schiff (z. B. einer Yacht) ist für einen Rahsegler nicht die Halse, sondern die Wende das aufwändigere Manöver.

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

Manche Manöver können mit der stehenden Wache gefahren werden. Dies schult die Wache, auf unvorhersehbare Situationen (Schralen des Windes, Kursänderungsmanöver, Notfälle usw.) angemessen und sicher reagieren zu können. Und es schont die Freiwache. Manche Manöver müssen im All-Hands durchgeführt werden.

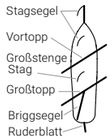
Zur Vereinfachung des Manövers nimmt man diejenigen Segel weg, die nicht unmittelbar benötigt werden, z. B. alle Stagsegel am Großtopp, den Jager und gegebenenfalls die Untersegel.

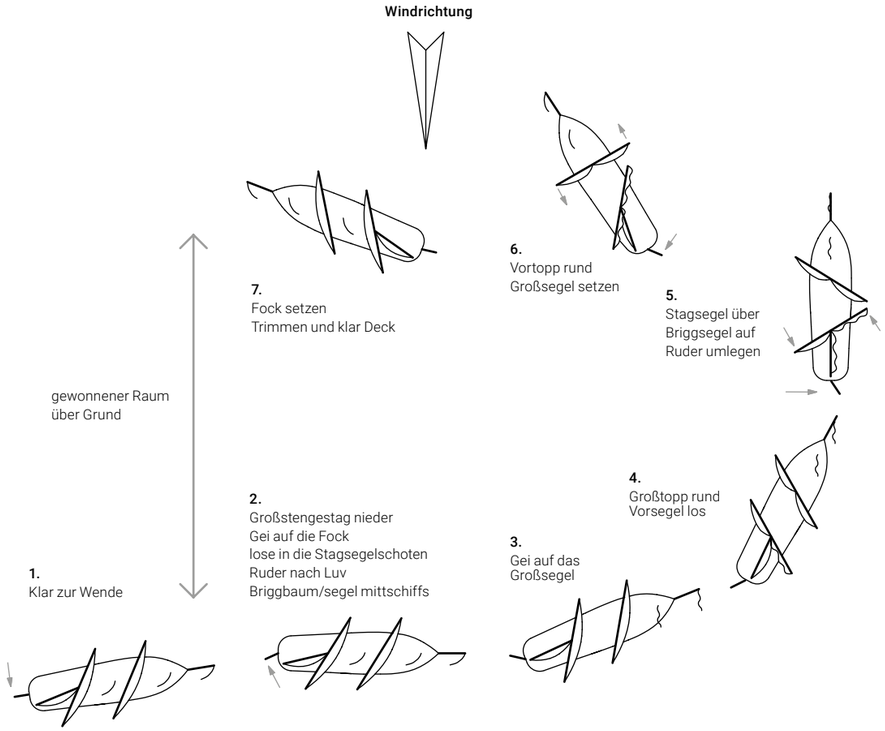
Bei allen Segelmanövern muss auf die Brassenführung geachtet werden. Als Besonderheit sind auf der ROALD AMUNDSEN die zum Fockmast laufenden Großbrassen zu beachten. Der Toppsgast muss bei den Manövern die sich kreuzenden Brassen stets im Blick haben und darauf achten, dass diese sich nicht verhaken und unklar kommen. Auch dürfen die Brassen nicht zu viel 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 – nach dem Durchgehen durch den Wind – um so schneller herumzuschlagen. 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:
Geschwindkeit 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 auf dem neuen Bug 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 Crew von diesem Versuch abhalten lassen. Durch eine gewissenhafte Vorbereitung ist das Manöver ohne weiteres durchzuführen.

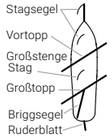
Generell sollte zum Wenden das Briggsegel genutzt werden. Auch muss man darauf achten, dass am Großmast mehr Segel stehen als am Fockmast, um das Schiff gut zu drehen.

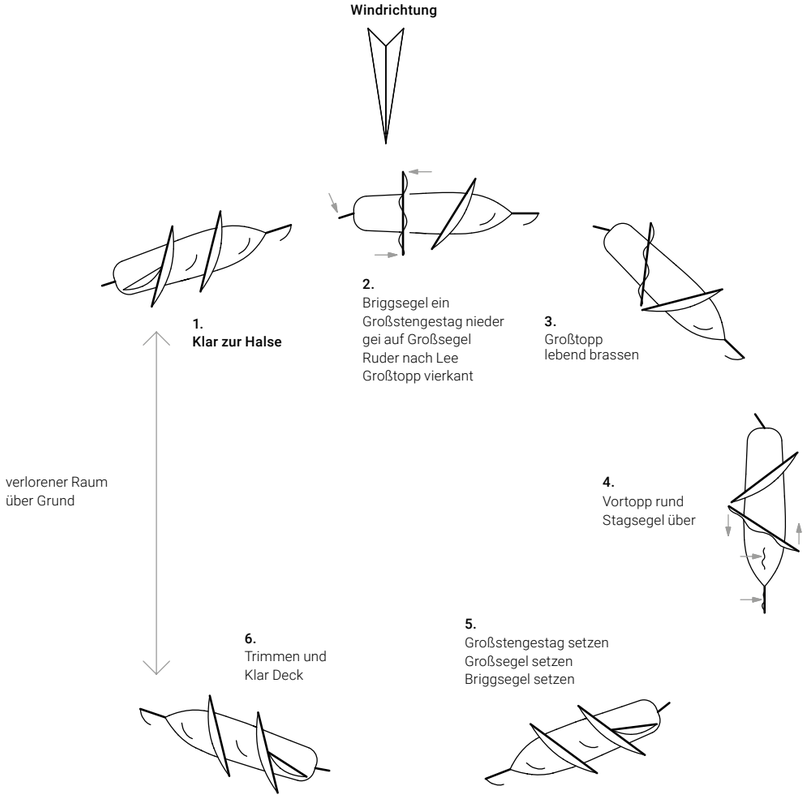
- Sämtliche Geitaue, Gordinge, Gaffelgeeren auf der Leeseite müssen gut eingeschrickt werden.
- Kurz vor dem Wenden fällt man nochmals etwas ab, um mehr Fahrt aufzunehmen.
- Bevor man endgültig anluvt, wird die Fock geborgen.
- Zum Manöver selbst wird unter schnellem Ruderlegen nach Luv das Briggsegel 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 Großtopp wird rundgebrasst, sobald er im Windschatten des Vortopps steht und der Wind noch etwa ½ Strich von der alten Luvseite einfällt. Durch die neue Stellung des Großtopps wird ebenfalls die Drehbewegung unterstützt und das Achterschiff weggedrückt. Die backstehenden Segel am Fockmast drücken das Schiff vorn durch den Wind.
- Sind die Klüversegel nicht niedergeholt, werden sie in dem Moment geschiftet, 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 voll zu stehen, 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 oder im Wind hängen zu bleiben. Durch Backsetzen der Klüverschoten und das Auffieren des Briggsegels muss man versuchen, dies zu verhindern. Fällt das Schiff trotzdem ab, kann man über eine Backhalse trozdem noch auf den anderen Bug kommen (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 sie auch unter schwierigeren Bedingungen und mit kleiner, unerfahrener Mannschaft sicher segeln kann. Die Geschwindigkeit des Manövers kann dabei frei gewählt werden. Die Halse birgt allerdings einen Nachteil: Durch den großen Bogen nach Lee geht mühsam ersegelter Raum in Luv wieder verloren.

- Auch hier ist vor Manöverbeginn darauf zu achten, dass alle Geitaue und Gordinge gut eingeschrickt werden.
- Als erstes werden Briggsegel, Großstagsegel 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" mitzubrassen, 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 geschiftet. Das Ruder bleibt weiter hart liegen, um das Schiff wieder an den Wind zu bringen.
- Anschließend werden die Rahen am Großmast ebenfalls rundgebrasst.

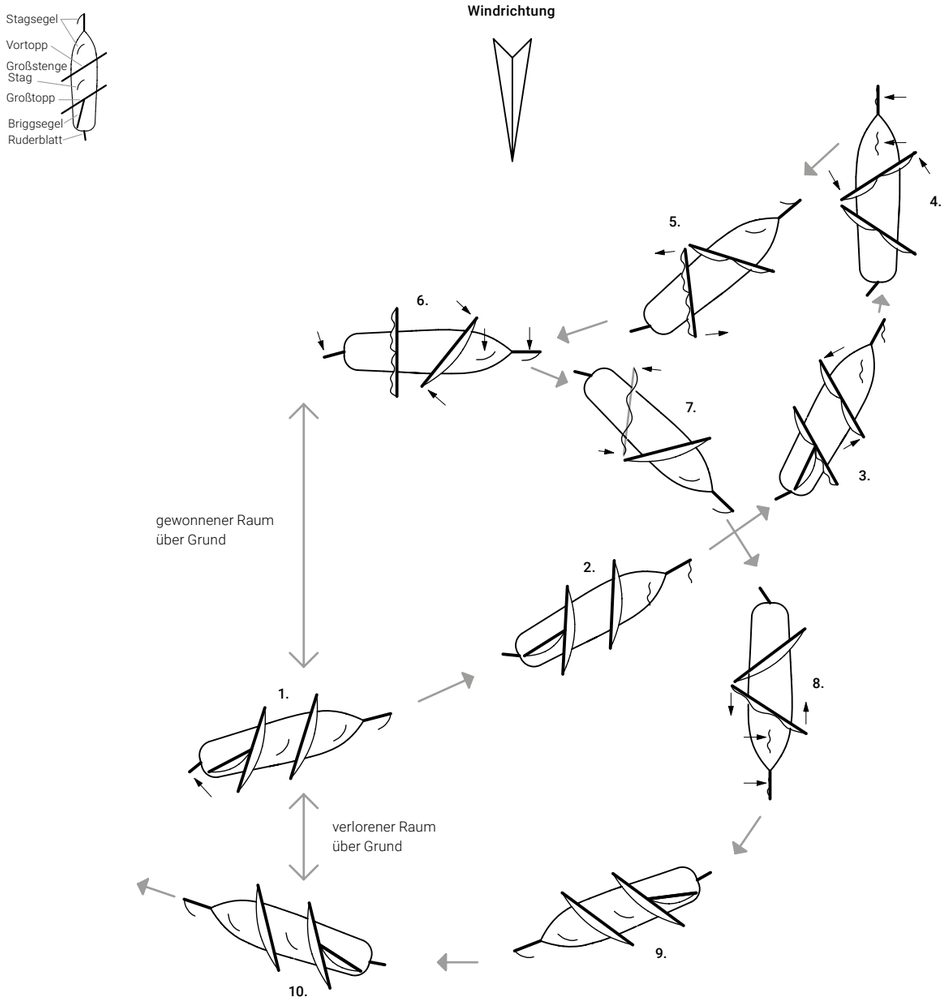
Danach können nach und nach wieder Segel gesetzt werden.

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

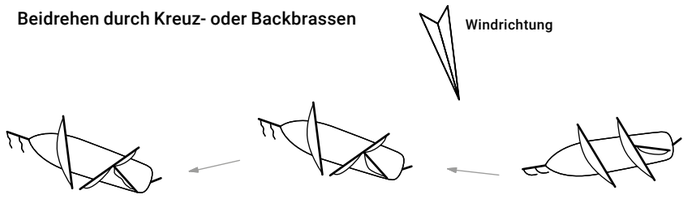
- Auch hier werden als erstes Brigg-, Mittelstagsegel, Jager, Außenklüver, Groß- und Focksegel geborgen.
- Nachdem das Ruder hart nach Lee gelegt wurde, wird der Großtopp lebend gebrasst, die Rahsegel also laufend durch Holen der Großleebrassen killend gehalten.
- Die Vorsegel und der Vortopp drücken 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 geschiftet, 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. Gegenruderlegen wird die Stellung des Schiffes am Wind abgefangen und korrigiert.

Nun können wieder mehr Segel gesetzt werden.

Die Backhalse



Beidrehen durch 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.

- Die Fahrt ist möglichst schnell aus dem Schiff zu nehmen. Dies erfolgt durch Ruderlegen nach Luv, Dichtholen des Briggsegels und Loswerfen der Vorsegel. Das Schiff dreht dabei immer mehr in den Wind.
- Gleichzeitig wird der Vortopp backgebrasst, infolge der backstehenden Rahsegel am Fockmast fällt das Schiff besser ab.
- Das Anholen der Vorsegelschoten nach Luv und das Lebendbrassen des Großtopps 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.

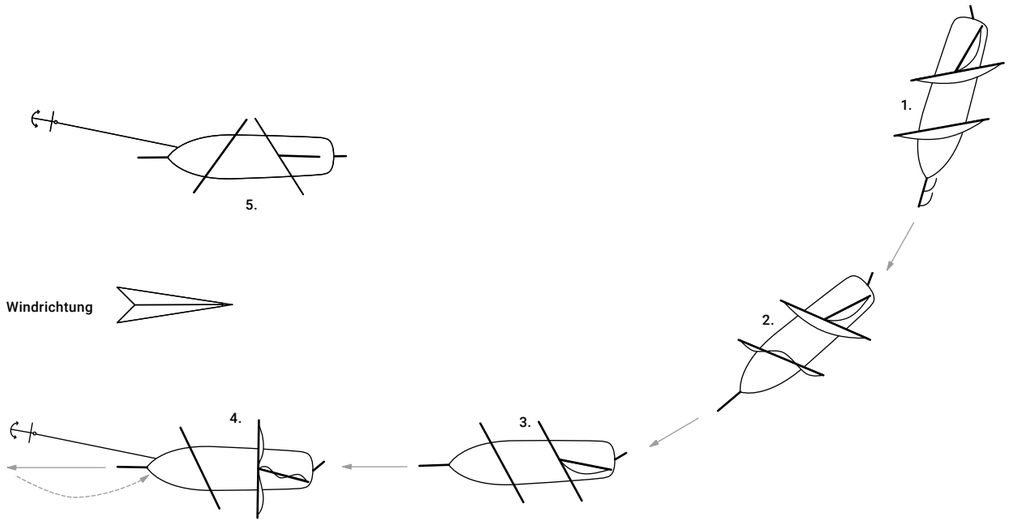
Beidrehen, Kreuz- oder Backbrassen

Soll aus dem Schiff schnell die Fahrt genommen werden, z. B. wegen eines Notfalls, kann man durch Backbrassen das Schiff zum Stehen bringen. Durch Kreuzbrassen bringt man das Schiff auch dazu beigedreht zu liegen.

- Hierzu drückt man es durch Legen des Ruders nach Luv hart an den Wind, geit 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 langsam seitlich zu treiben. Durch Anholen und Fieren der Vorsegel und des Briggsegels 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 Mittelstagsegel sollten geborgen werden, um die Segelführung zu vereinfachen.

Soll von einem Vor-dem-Wind-Kurs backgebrasst 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 Anluvens kann die Fock ebenfalls aufgegeit werden.
Durch geschicktes Trimmen der Segel kann ein Zustand erreicht werden, in dem das Schiff ohne weiters Trimmen oder Ruder legen in seiner Position zum Wind bleibt. Es wird dann keine Fahrt voraus machen, nur sehr langsam nach Lee abtreiben. Dies nennt man Beiliegen oder beigedreht liegen.

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



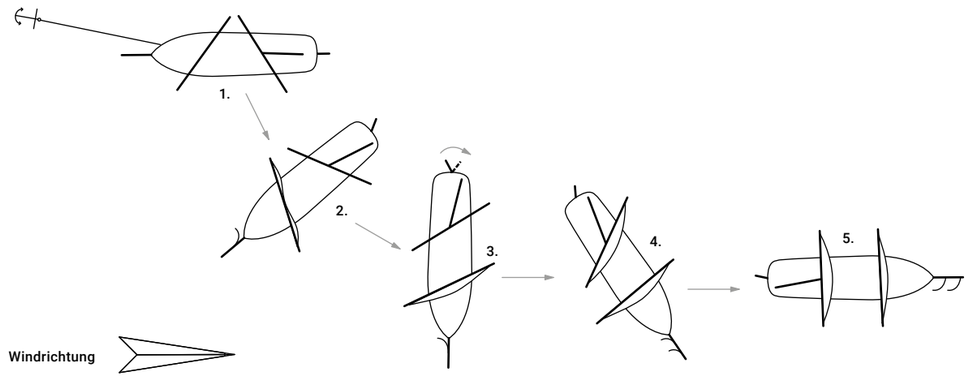
Ankern unter Segeln

Man nähert sich unter stetigem verringern der 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 Ankern 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.



Ankerauf unter Segeln

Der Anker wird kurzstag gehievt und die zur Fahrtaufnahme nötigen Segel werden losgemacht. Der Großtopp wird 3 Strich, zumindest aber vierkant angebrasst, 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.

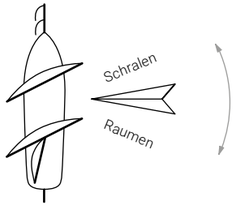
Der Innenklüver bietet sich durch seine auch bei frischem Wind noch beherschbare Größe und seinen weit vorne ansetzenden Druckpunkt an. Dieses Segel bringt das Schiff zum Abfallen und steht bereits so weit frei, dass die den Anker bedienenden Mannschaften relativ sicher arbeiten können.

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.

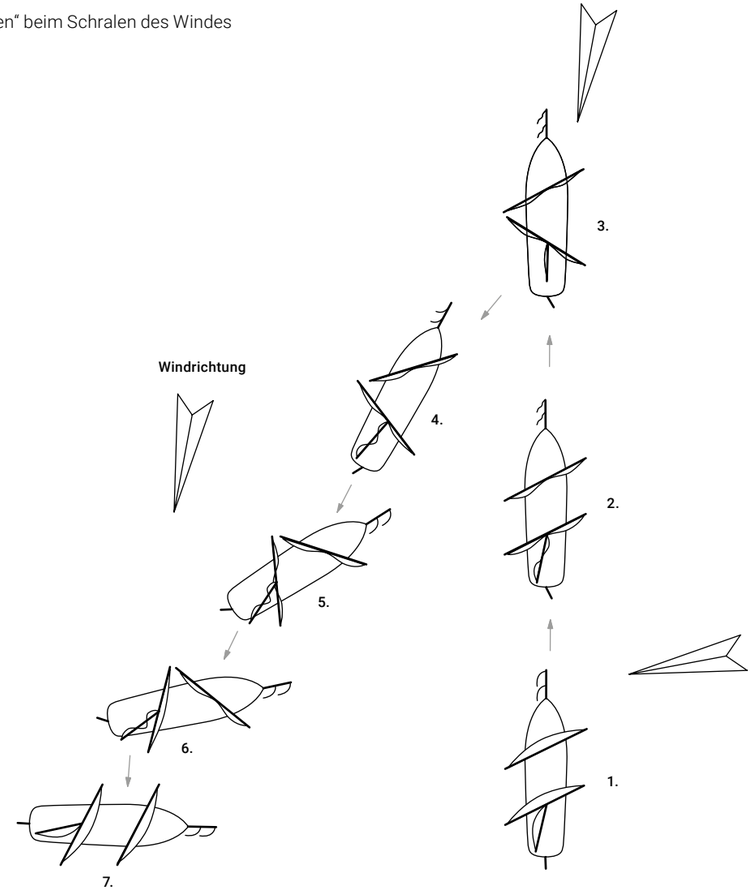
Schralen des Windes

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.



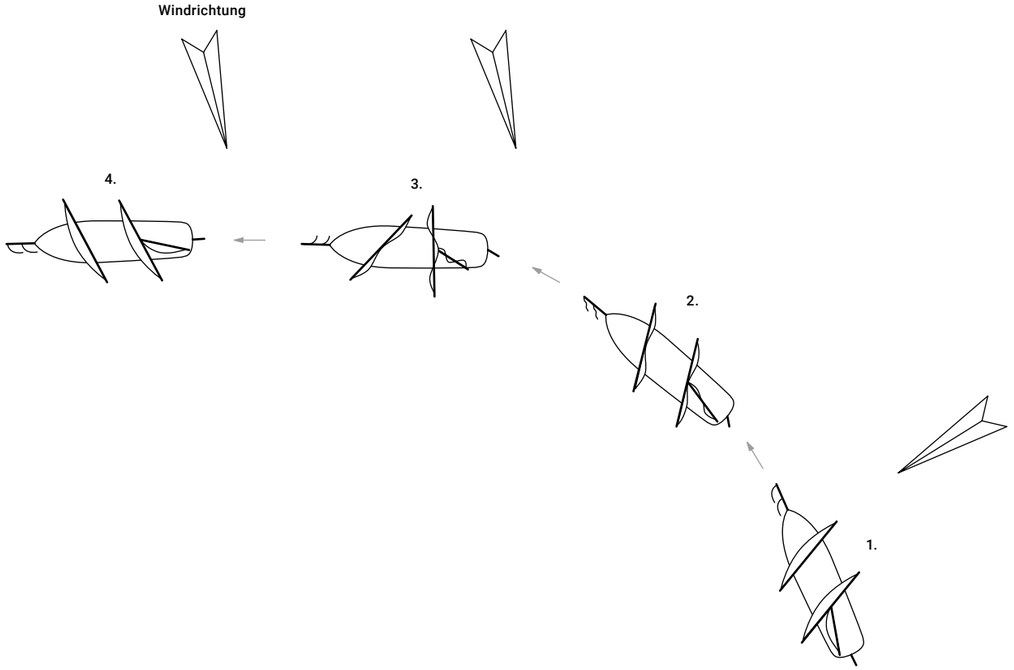
Dreht der Wind vorlicher, so schralt er.

Dreht der Wind achterlicher, so raumt er.



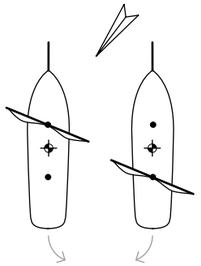
Abfallen und „Wenden“ beim Schralen des Windes

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, dass bei diesem Manöver Fahrt über den Achtersteven kaum vermeidlich ist, muss bei der Ruderlage berücksichtigt werden. Auch hier bietet sich an, die Mittelstagsegel zu bergen, damit die Segelführung vereinfacht wird.

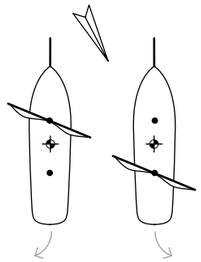


Abfallen beim Schralen des Windes

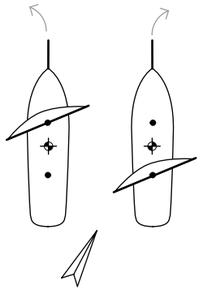
Fällt infolge des Schralens des Windes oder durch schlechtes Steuern am Wind unvorhergesehen der Vortopp back, muss er unverzüglich rundgebrasst, das Briggsegel aufgefiert und sofort hart Lee-Ruder gegeben werden, um das Schiff zum Abfallen zu veranlassen. Unterstützen kann man das Abfallen auch durch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



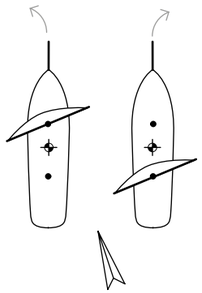
Segel am Vortopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und fällt ab.
Segel am Großtopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und luvt an.



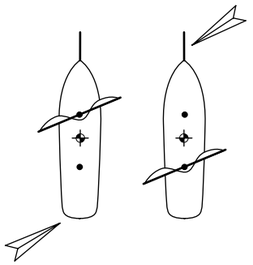
Segel am Vortopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und fällt ab.
Segel am Großtopp stehen back:
Das Schiff geht zurück und luvt an.



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 unterschiedelichen Bedienung der Segel zusammen. Alle Segelmanöver mit großen Kursänderungen werden mit Unterstützung der Drehbewegung durch die Verschiebung des Druckpunktes der Segelfläche einfacher, 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. Die Grundprinzipien sind natürlich auf allen Schiffen gleich.

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 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 Brassen 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 Stagsegel 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 lediglich möglich, wenn es vor Anker liegt oder an Land festgemacht ist.

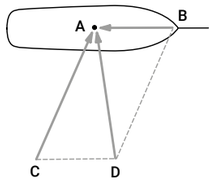
Sobald das Schiff Fahrt aufnimmt, wird die Windrichtung und Stärke durch den Fahrtwind beeinflusst und an Bord anders wahrgenommen. Der an Bord wahrgenommene Wind wird „scheinbarer Wind“ genannt. Die Abweichung zwischen dem „wahren“ und dem „scheinbaren“ Wind wird mit zunehmender Geschwindigkeit größer.

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.

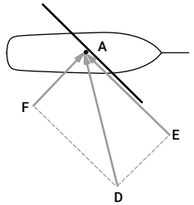
Die Wirkung des Windes auf die Segel lässt sich mit folgender Regel erklären: Wirken zwei Kräfte aus unterschiedlichen Richtungen auf einen Punkt, so wird die Gesamtkraft durch die Diagonale des aus beiden Kräften gebildeten Parallelogramms dargestellt. (Abbildung siehe folgende Seite oben)

Der scheinbare Wind



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

Die Wirkung des scheinbaren Windes auf die Rahsegel

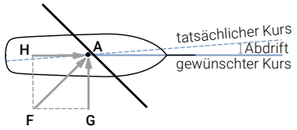


E-A Windfluß parallel zur Segelfläche

F-A Windkomponente rechtwinkling zur Segelfläche

D-A Scheinbarer Wind

Die Entstehung der Vorwärtsbewegung des Schiffs



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

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 E–A strömt parallel zur Segelfläche und übt infolgedessen keine oder nur geringe Wirkung aus. Die Komponente F–A 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 mitte links)

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, und 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.

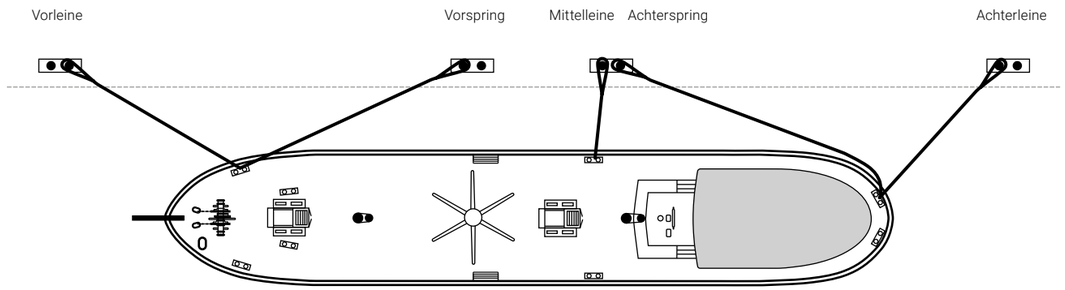
Bemerkung: Für die Wirkungsweise der Rahsegel **am Wind** wird auch der **Flügeleffekt** verantwortlich gemacht, der das Segeln von Yachten mit Bermudasegeln hoch am Wind ermöglicht: In Lee, vor der Wölbung des Segels fließt die Luftströmung schneller und erzeugt so einen Unterdruck, der seinerseits eine Kraft nach Lee bewirkt, die in Vortrieb umgesetzt wird. Das Rahsegel kann beides. Am Wind wirkt es wie ein Stagsegel, vor dem Wind schlicht durch direkten Druck auf das Segel.

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

5

SCHIFFSMANÖVER

Leinen eines vertäuten Schiffs 64
Sicherheitshinweise bei Schiffsmanövern . . 64
Ablegemnanöver 65
Anlegemanöver 66
Ankern 67



Leinen eines vertäuten Schiffs

Zu den oben dargestellten Leinen kann noch bei Bedarf eine lange Vorleine und eine lange Achterleine gelegt werden.
Diese Leinen werden auch als „Kopfleine " und „Heckleine " oder „zweite Vorleine" und „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.

Daher ist bei allen Manövern immer gut auf die Anweisung der Stammcrew zu achten und diese zu befolgen.

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

Ablegemanöver

Vorbereitung für das Ablegemanöver
- Alle Landverbindungen nach Anweisung des Kapitäns lösen auch Stelling und Landanschluss
- 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 Achterspring 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 seeseitige 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 seeseitige Mittelleine holen
- Das Schiff dreht den Vorsteven aus der „Parkbucht" ohne sich voraus oder zurück zu bewegen.
  Achtung: Heck abfendern!
- Schiff in „Start" Position bringen, 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 werden ohne Kopfschlag belegt

Anlegemanöver

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 dabei den Vorteil, dass sie aufgrund der Position der Klüse mittschiffs den Hebel nicht so weit vorne hat 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 137 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 der Ankerwinde, deshalb sollte nur gut eingewiesene Stammbesatzung die Ankerwinde bedienen.

vor Anker gehen

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 ausgeschiftet ist.
- Alle Sicherungen bis auf die Bandbremse entfernen.
- Eventuell: Anker vorheißen (etwas aus der Klüse herablassen, um ein Verklemmen in der Klüse zu verhindern).
- **Kommando: „Aus der Kette“**
  Alle Personen gehen aus dem Gefahrenbereich des Vordecks.
- **Kommando „Fallen Anker“**
  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.
- Nachdem die gewünschte Kettenlänge ausgebracht ist: Bremse gut andrehen.
- Beobachten der Kette (Bewegung, Richtung, Zug).
- Dann die Ankerwinde durch Schließen des Kettenkneifers entlasten. Nuss entlasten und Bremse wieder schließen. Je mehr Kette gesteckt ist, desto zuverlässiger hält der Anker.
- Das Steifkommen der Kette, Wiederlosekommen und das anschließende Wiedersteifkommen können ein gutes Zeichen für ein Fassen des Ankers sein.
- Durch regelmäßiges Peilen, kontrollieren der Position, des Radars, der Wassertiefe und der Ankerwinde stellt die Ankerwache sicher, dass der Anker hält und das Schiff nicht vertreibt.

Ankerauf gehen
- Brücke und Maschine klar.
- Generator klar.
- Wasser an Deck.
- Segel bereithalten.
- Eine Person am Ruder und Maschinenstand.
- Zwei Person zum Kette stauen.
- Eine Person zum Kette spülen.
- Kette kurzstag holen.
- Auf Kommando Anker ausbrechen, Marssegel setzen.
- Anker in die Klüse hieven, Kettenkneifer festsetzen, Winde entlasten, Kettennuss ausschiften, Bremse wieder schließen, ggf. Atlantiksicherung anbringen.

6

ORGANISATION AN BORD

3-Wach-System 70

Fahrwache
- Aufgaben des Ausguck. 70
- Aufgaben des Rudergängers. 71
- Feuerronde. 72
- Wecken 72
- Glasen 72
- Wachwechsel. 73
- Verhalten an Deck 73

Flaggenordnung 74
Anker- und Hafenwache 74
Backschaft und Reinschiff 75
Aufgaben der Stammcrew 76

3-Wach-System

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

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 Wache fahren jeweils: Steuermann, Toppsgast, Deckshands, Trainees. Wachfrei sind: Kapitän, Maschinist, Maschinenassistent, Bootsmann, Smut sowie am Tag ihres Einsatzes die Tagelöhner und die Backschaft.

Fahrwache

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

- Ausguck gehen
- Ruder gehen
- Feuerronde
- Glasen
- Wecken der nachfolgenden Wache
- seemännische Ausbildung

Aufgaben des Ausgucks

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: Der Ausguck darf seinen Posten nur verlassen, um dem Steuermann eine Meldung zu machen oder wenn er abgelöst wird.**

Vorausschauendes Arbeiten

Informationen, die der Ausgucks benötigt
Nützen kann der Ausguck nur, wenn er über seine Aufgaben vollständig unterrichtet ist. Zehn 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.

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

Die Stricheinteilung des Horizonts
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.

Stricheinteilung	Grad
1 Strich	11,25°
2 Strich	22,5°
3 Strich	33,75°
4 Strich	45°
3 Strich vorlicher als querab (= 5 Strich)	56,25°
2 Strich vorlicher als querab (= 6 Strich)	67,5°
1 Strich vorlicher als querab (= 7 Strich)	78,75°
querab (= 8 Strich)	90°

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

Horizont, Kompass und Wind in den Segeln immer im Blick

Aufgaben des Rudergängers

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 nicht schwierig. Interessanter 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 generellen Regeln für das Steuern eines Schiffes aufstellen. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass man durch rechtzeitiges Ruderlegen mit so wenig wie möglich 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 mit. Der Ablösende meldet sich dann kurz beim Steuermann, teilt ihm mit, was er gerade gesagt bekommen hat, um diese Angaben zu bestätigen und „Flüsterpost" zu vermeiden.

Der Rudergänger bekommt seine Aufgaben durch 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 (sprich „0-1-0",„2-7-5" „3-2-8"), bei Ruderlagen werden dagegen ganze Zahlen genannt (sprich „5" „25").

Gesteuert werden kann ein Schiff nach:

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

Spezielle Ruderkommandos

- **Ruder mittschiffs**
  Das Ruderblatt in Mittschiffsposition (Ruderlage 0° bringen)
- **Ruder hart Steuerbord/Backbord**
  Das Ruder in der gewünschten Richtung bis Vollausschlag (ca. 35°) 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 X-X-X**
  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 vorgegeben Kurs gesteuert. Also mit der gegebenen Stellung der Segel am Wind, bei der die Segel optimal stehen und gerade nicht 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. Er kontrolliert nicht nur, dass es nicht brennt, sondern auch ob sonst alles in Ordnung ist. Insbesondere ob z. B. alle Türen auf den Haken hängen und die Lichter nicht unnötig brennen. Dabei sollte man, besonders nachts, leise vorgehen.
Das o (in Feuerronde) 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. Es ist immer jemand wach, der wecken kann.

Anhand der Wach-, Kojen- und Backschaftsliste im Quergang des Deckshaus wird festgestellt, wer wann zu wecken ist (die Backschaft ist wachfrei!). Dabei bitte sorgfältig vorgehen, niemand wird gern umsonst geweckt.

Die zu Weckenden werden rechtzeitig vor Wachbeginn geweckt, damit sie genügend Zeit haben aufzustehen, eventuell zu essen und sich witterungsentsprechend anzuziehen.

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 müssen. Daher sollte man den zu Weckenden leise ansprechen und eine Reaktion abwarten, die zeigt, dass er tatsächlich wach ist. Auch sollte man den zu Weckenden nicht anfassen. Es gibt Mitmenschen, die darauf sehr empfindlich reagieren.

Das könnte dann so klingen: *„Guten Morgen XYZ, es ist 7 Uhr, du hast gleich Wache, es gibt Rührei zum Frühstück, der Kaffee ist schon fertig. Draußen ist es kühl und es gibt Nieselregen, aber wir segeln."*

Nach fünf Minuten soll man noch einmal 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 – wenn überhaupt – 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.

➔ **„Fünf Minuten vor der Zeit ist des Seemanns Pünktlichkeit." Das bedeutet: Die aufziehende Wache ist fünf Minuten vor dem Wachwechsel mit angemessener Kleidung und Sicherheitsausrüstung vollständig 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, zu steuernder Kurs 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 ab und hinterher wieder an.

Peilkompass für die Kreuzpeilung

Flaggenordnung

Im Hafen: Hafenflagge am Flaggstock von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang oder von 8 bis 20 Uhr, ggf. Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp

Auf See (in Fahrt): Seeflagge Stb. am Großtopp von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang oder von 8 bis 20 Uhr, ggf. Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp

Auf See (vor Anker): Hafenflagge am Flaggstock von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang oder von 8 bis 20 Uhr, ggf. Flagge des Gastlands an Stb-Seite Vortopp

Anker- und 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 Stammcrewmitglied 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 und hörbar
- Beobachtung des Wetters (Windstärke, -richtung, Sichtigkeit)
- Beobachtung des Schiffsverkehrs im Gebiet, Kontrolle der Ankersignale, Funk abhören
- Feuerronde alle halbe Stunde
- Kontrollieren der Lichter- bzw. Tagsignale
- Wecken der nachfolgenden Wache, Backschaft etc.

Bei allen ungewöhnlichen Vorkommnissen ist ohne zu zögern der Steuermann der Wache zu informieren.
Im Hafen liegt der Beobachtungsschwerpunkt eher auf der Landseite. So gilt es:

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

„Viele Hände schnelles Ende" – auch in der Kombüse. 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

Die 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
- Proviantlasten und deren Bestand zu kontrollieren und pflegen.

Die Backschaft ist wachfrei, während der Backschaft wird der normale Wachdienst nicht mitgemacht. Der Dienst der Vormittagsbackschaft beginnt in der Regel gegen 5.30 Uhr, bis die Essensausgabe mittags beendet ist. Die Nachmittagsbackschaft beginnt mit dem Abwasch vom Mittagessen und dauert, bis abends alle Aufgaben erledigt sind. Die erste Aufgabe morgens ist es, frische 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 wechselnd von den drei Wachen bedient, d. h. jede Wache hat jeden Tag eine andere Reinschiffsposition, 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 Toiletten und Duschen werden von 48 Menschen stark beansprucht, also ist hier auch eine gründliche, tägliche Reinigung absolut notwendig.

Gänge

- Niedergänge, Gänge, das Messelogis und die Messe fegen und wischen sowie Handläufe abwischen.

Kombüse

- Für die Kombüse gibt es einen speziellen Reinschiff-Plan, der in der Kombüse aushängt.

Aufgaben der Stammcrew

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 Umständen und 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 zwei 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
Steuerleute Leitung Wache 0-4/4-8/8-12	**Wachdienst** – Nautische Führung des Schiffs während der Wache, Navigation, Meteorologie, Hörwache – 1. Stm: 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 Sicherheits Management Systems – 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/technische Einrichtungen – Übernahme von Brennstoff und Wasser – Entsorgung von Schwarzwasser und Altöl – Maschinen- und Öltagebuch – Tankpeilungen, Bestände – täglich Eintragungen Schiffstagebuch – Einführung der Crew sowie interessierter Trainees in die technischen Anlagen – Ausbildung weiterer Maschinisten und Maschinen-Assistenten – Mitwirkung in der Schiffsführungsgruppe gemäß Sicherheitsrolle bei Notfällen	Masch-Patent, Trad-Sch-Masch.

Rolle an Bord/Wache	Aufgabe	Erforderliche Qualifikation
Bootsmann **Bootsmannsassitent** 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 Kaptän und 1. Steuermann: – Planung und Anleitung von Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten am Schiff und der seemännischen Ausrüstung – Material- und Werkzeugausgabe – Pflege des Ersatzteilbestandes – Dokumentation der Arbeiten und Mängel – Ausbildung von Bootsmannassistenten 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 Besetzungsmitglieder mit Mahlzeiten – Proviantkontrolle, Neubestellung – Sauberkeit und Ordnung Kombüse, Proviantlasten usw. – Kontrolle und Arbeitseinteilung Backschaft – Ausbildung von Interessierten und weiteren Smuts.	Entsprechende Ausbildung
Leitende Decksleute Toppsgast	– Führung der Wache an Deck in Zusammenarbeit mit Steuermann – Einführung, Anleitung und Ausbildung Crew und Trainees – Segelmanöver am Mast, alle weiteren Manöver an Deck – Erstellung Wach-, Backschafts- und Reinschiffplan, Arbeitseinteilung – Delegation und Überwachung von Aufgaben der Wache – Unterstützung des Bootsmanns bei Schiffsinstandhaltung – Kontrolle Zustand und Sicherheit Rigg – Fahren des Bereitschaftsbootes, ggf. Bedienung der Ankerwinde – 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 Ausbildungsnachweis für Decksleute („Blaues Heft")
Decksleute Deckshand und -Anwärter	Unter Leitung des Toppsgasten Wachdienst laut Wachplan – Durchführung von und Anleitung zur Arbeit an Deck und im Rigg: Ruder gehen, Ausguck, Segel-, Leinen- und Ankermanöver Backschaft, 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 – Fahren des Bereitschaftsbootes (bei vorhandenem SBF See)	Entsprechend Ausbildungsnachweis für Decksleute („Blaues Heft")

7

NAUTISCHE INFORMATIONEN

Knoten 80

Tagessignale und Lichterführung von Seefahrzeugen 84
Schallsignale. 85
Nautische Maße und Einheiten, Seezeichen 86

Wetterbeobachtung an Bord. 87
Beaufort-Skala, Windstärke und Seegang . . . 88

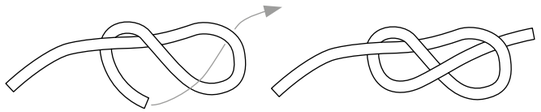
Knoten

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 Körperhaltungen, ist für den sicheren Betrieb eines Traditionsseglers unbedingt erforderlich. Dabei müssen seemännische Knoten drei wichtige Anforderungen erfüllen.

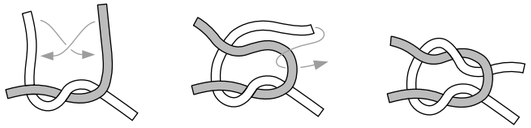
Die Knoten müssen:

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

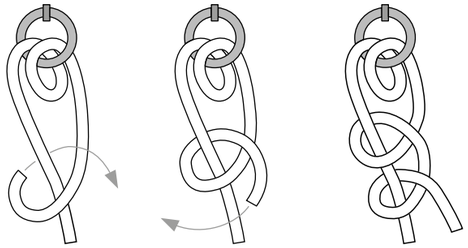
Daher hier eine kleine Übersicht über die wichtigsten Knoten und deren Anwendung.



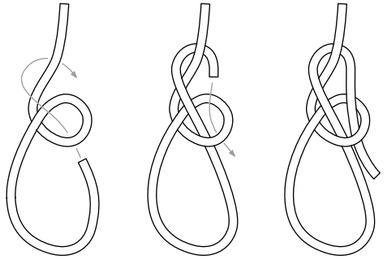
Mit einem **Achtknote**n kann man das Ausrauschen eines Taus aus einem Block oder Auge verhindern.



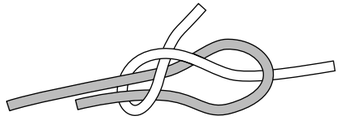
Zwei gleichstarke Leinen können mit einem **Kreuzknoten** verbunden werden.



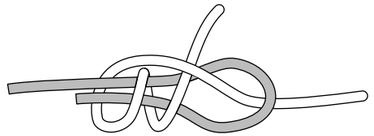
1 ½ Rundtörns mit 2 halben Schlägen sind eine häufig gebrauchte Kombination zum kurzzeitigen Befestigen, besonders gut geeignet bei großen Kräften. Wenn man die zwei halben Schläge als Webleinstek ausführt ist es ein Gordingstek.



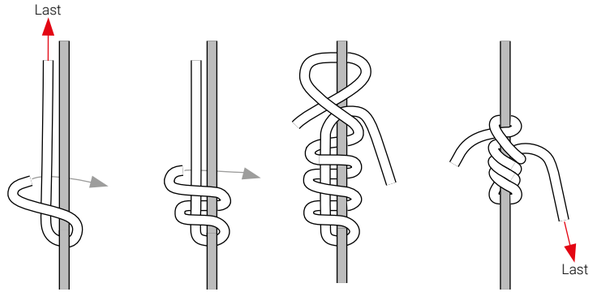
Der **Palstek** zieht sich auch bei Belastung nicht zu und kann daher vielfältig eingesetzt werden, auch zum Sichern von Personen.



Unterschiedliche starke Leinen werden mit einem **Schotstek** verbunden. Das Auge wird dabei immer mit dem stärkeren Tau gemacht. (Hält nicht bei Hüsing)

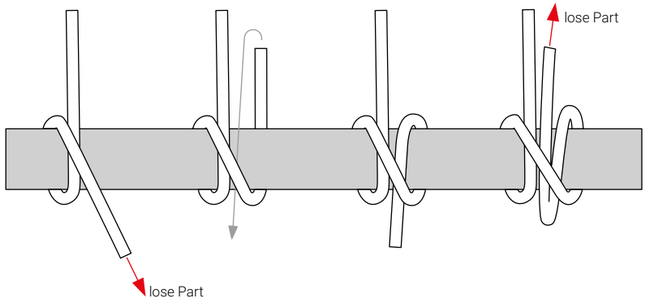


Der **doppelte Schotstek** sollte bei höherer Belastung oder stark unterschiedlichen Tauenden benutzt werden. Der entspricht dem einfachen, nur wird das Tau ein zweites Mal durchgesteckt.

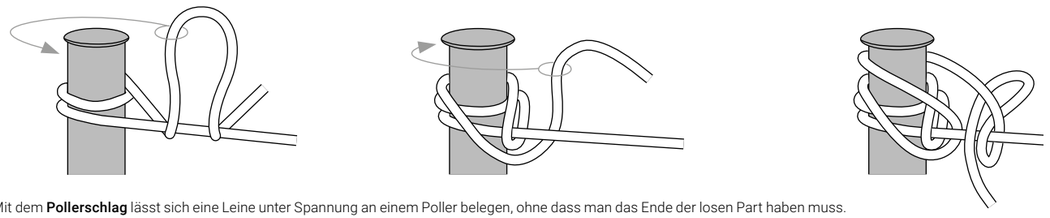


Den **Stopperstek** beginnt man mit einem Auge um den Tampen. Nun legt man „von unten" weiter Rundtörns um den Tampen und die holende Part, so dass diese mit an den Tampen gewickelt wird. Die holende Part bekneift dann die Rundtörns. Je mehr Rundtörns man macht, desto besser hält der Knoten insbesondere auf glatten, nassen Tampen. Man kann den Knoten ohne Sicherung einsetzen, dann muss die lose Part immer gehalten werden.

Zur Sicherung des Knotens legt man hinter die holende Part ein oder zwei weitere Augen um den Tampen und nimmt das letzte Auge auf Slip. **Die Zugrichtung dieses Knotens ist immer parallel und in Zugrichtung zum belasteten Tampen oder Draht.**



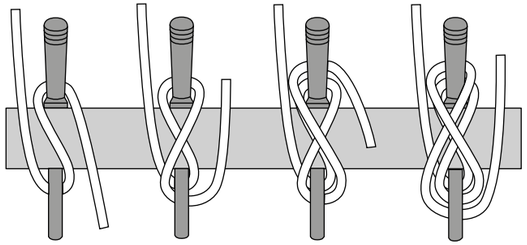
Der **Webeleinstek** wird benutzt, um leichte Lasten wie Fender festzumachen. Er hält nur unter Zug. Auf der Roald Amundsen ist der **Webeleinstek auf Slip** (ganz rechts) jedoch wichtiger, da er beim Packen der Rahsegel benutzt wird. Zum Öffnen muss nur am losen Ende gezogen werden.



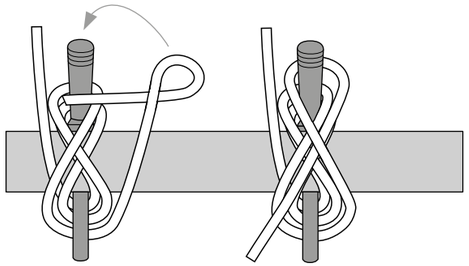
Mit dem **Pollerschlag** lässt sich eine Leine unter Spannung an einem Poller belegen, ohne dass man das Ende der losen Part haben muss.

Mit dem **Marlschlag** wird beispielsweise das Briggsegel an seiner Gaffel angeschlagen. Wichtig ist, keine halben Schläge zu machen, sondern Überhandknoten.
Die Leine muss zuerst über, dann unter der festen Part geführt werden – sie liegt dann zwischen den Knoten am Baum an.

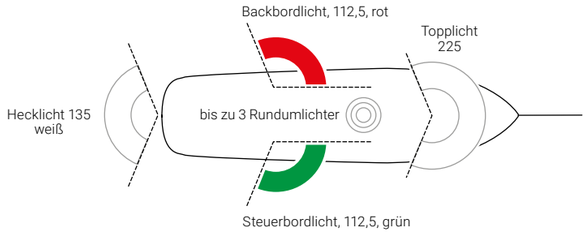
Auch wenn es nicht direkt ein Knoten ist, so ist das **Belegen auf einem Nagel** eine der wichtigsten Aktionen auf der ROALD AMUNDSEN.



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.



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.

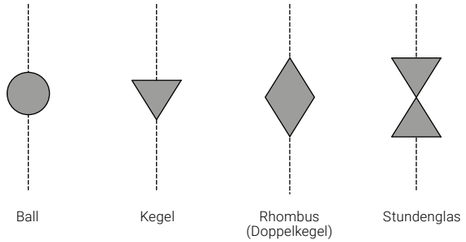
Man unterscheidet folgende Lichter:

- 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. So zeigen z. B. kleine Motorfahrzeuge nur ein weisses Rundumlicht. Auch das Ankerlicht ist ein Rundumlicht.

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

- größere Segler „Rot über Grün“
- manövierunfähige Fahrzeuge „Rot über Rot“
- Lotsenfahrzeug „Weiß über Rot“ (weiße Mütze, rote Nase)
- manövrierbehinderte Fahrzeuge „Rot – Weiß – Rot“
- tiefgangsbehinderte Fahrzeuge „Rot – Rot – Rot“
- nicht trawlnder Fischer „Rot über Weiß“
- Trawlende Fischer „Grün über Weiß“
- Schleppzug über 200 m Länge „Weiß – Weiß – 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 Signalkörper 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

Schallsignale

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, manöverbehinderte, manöverunfähige, tiefgangbehinderte Fahrzeug auch vor Anker z. B. fischendes, manöverbehindertes 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 (SeeSchStrO)
A	• —	Bleib-weg-Signal (SeeSchStrO)

Überhol-, Ausweichsignale

G	— — •	Ich beabsichtige an Steuerbord zu überholen.
Z	— — • •	Ich beabsichtige an Backbord zu überholen.

Nautische Maße und Einheiten

1 **Seemeile (sm)** hat 1,852 km. Dies entspricht einer Bogenminute am Äquator. Der Abstand zwischen zwei Breitengraden beträgt 60 sm.

1 **Knoten (kn)** entspricht der Geschwindigkeit von 1 sm pro Stunde. Die Angabe gilt für Schiffe, Strom und Wind.

1 **Kabellänge (kbl)** hat die Länge einer 1/10 Seemeile, also 185 m.

1 **Meridiantertie** hat 0,514 m, sie ist der 3600. Teil einer Seemeile. Die Meridiantertie ist ein gutes Maß für ein Relingslog.

1 **Faden (fd)** hat 1,83 m, also 2 Yard bzw. 6 Fuß. Es wird auch als 1/1000 nm oder 1/100 kbl definiert. Dann entspricht 1 Faden 1,852 m. Dieses Maß ist nicht genormt und daher inzwischen sehr ungebräuchlich.

1 **Kettenlänge** (der Ankerkette) hat 27,5 m, das sind 15 Faden.

1 **Brutto-Register-Tonne (BRT)** hat 2,83 m³; Raummaß für den Schiffskörper einschließlich Decksaufbauten.

Englische Maßeinheiten

1 **Yard** hat 91,44 cm oder 3 Fuß

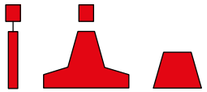
1 **Fuß (ft)** hat 30,48 cm oder 12 Zoll

1 **Zoll (")** hat 2,54 cm

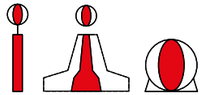
Wichtige Seezeichen

Laterale Zeichen

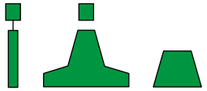
Das Laterale Bezeichnungssystem dient zur Kennzeichnung von Fahrwassern.



Backbordseite eines Fahrwassers



Mitte eines Fahrwassers



Steuerseite eines Fahrwassers

Kardinale Zeichen

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

Nord

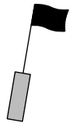
West

Ost

Süd

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

Einzelgefahrzeichen



Fischerfähnchen

Sonderzeichen

Einzelgefahrzeichen 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 Auswertungs-Berechnung würde den Rahmen dieses Abschnittes sprengen; diese wird bei Interesse durch Toppsgasten oder Steuerleute erfolgen.

Zusätzlich haben wir die Möglichkeit, über Funk-Fax Wetterkarten oder über eine spezielle Sowftware und Internet 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.

Beaufort-Skala, Windstärke und Seegang

Beaufort	Windbezeichnung	Windgeschwindigkeit m/s	km/h	Knoten	Windseebeschreibung	Seeskala	Bezeichnung	Wellenhöhe m
0	still	0–0,2	< 1	< 1	Spiegelglatte See	0	glatte See	0
1	sehr leicht	0,3–1,5	1–5	1–3	Schuppenförmige Riffelung, aber ohne Schaumkämme.	1	sehr ruhige See	0,1
2	leicht	1,6–3,3	6–11	4–6	Kleine Wellen, noch kurz, aber ausgeprägter. Die Kämme sehen noch glasig aus und brechen nicht.	2	ruhige See	0,2
3	schwach	3,4–5,4	12–19	7–10	Die Kämme beginnen zu brechen. Schaum überwiegend glasig. Ganz vereinzelt können weiße Schaumköpfe auftreten.	2	ruhige See	0,6
4	mäßig	5,5–7,9	20–28	11–15	Die kleinen Wellen werden länger. Weiße Schaumköpfe treten ziemlich verbreitet auf.	3	leicht bewegte See	1
5	frisch	8,0–10,7	29–38	16–21	Mäßige Wellen, die eine ausgeprägte längere Form annehmen. Überall treten weiße Schaumkämme auf.	4	mäßig bewegte See	2
6	stark	10,8–13,8	39–49	22–27	Lange Wellen beginnen sich zu bilden. Die Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen. Etwas Gischt.	5	ziemlich grobe See	3
7	steif	13,9–17,1	50–61	28–33	Seegang türmt sich auf. Der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich streifenförmig in Windrichtung zu legen.	6	grobe See	4
8	stürmisch	17,2–20,7	62–74	34–40	Mäßig hohe Wellenberge mit Kämmen von beachtlicher Länge. Von den Kanten der Kämme beginnt Gischt abzuwehen. Der Schaum legt sich in gut ausgeprägten Streifen in Windrichtung.	7	hohe See	5,5
9	Sturm	20,8–24,4	75–88	41–47	Hohe Wellenberge; dichte Schaumstreifen in Windrichtung. Die See beginnt zu rollen. Gischt kann die Sicht behindern.	7	hohe See	7
10	schwerer Sturm	24,5–28,4	89–102	48–55	Sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen. See weiß durch Schaum. See rollt schwer und stoßartig. Sicht durch Gischt behindert.	8	sehr hohe See	9
11	orkanartiger Sturm	28,5–32,6	103–117	56–63	Außergewöhnlich hohe Wellenberge. Die Kanten der Wellenkämme werden überall zu Gischt zerblasen. Die Sicht ist herabgesetzt.	9	äußerst schwere See	> 9
12	Orkan	> 32,7	> 118	>63	Luft mit Schaum und Gischt angefüllt. See vollständig weiß. Die Sicht ist sehr stark herab gesetzt, jede Fernsicht hört auf.	9	äußerst schwere See	> 9

*nach Petersen

8

GLOSSAR

Nautische Begriffe A–Z 92

Nautische Begriffe A–Z

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, lösen und abnehmen

Abdrift, die
seitliches Versetzen (Abtreiben) des Schiffes, also eine Abweichung vom angestrebten Kurs. Sie wird durch den Einfluss des Windes und der Strömung verursacht.

abwettern
Sturm auf See durch geeignete Maßnahmen überstehen

achteraus
hinter dem Schiff

Achtknoten
Abstoppknoten, 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

Ankerwinde
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

aufentern
in die Takelage klettern

auffieren
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 aufschießen und auf die Belegnägel hängen

aufkommen
Ruderlage nach Einleitung der Drehung wieder reduzieren

aufschiessen
Leine in regelmäßigen, übereinander laufenden Buchten aufrollen

auftuchen
Segel auf dem Baum oder Rah ordentlich falten

Auge
Schlaufe in einer Leine oder runde Öffnung

Augspleiß
Spleiß zum Bilden eines Auges in einem Ende

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

Ausholer
Talje vom Briggbaum nach vorne, um das Übergehen des Baumes zu verhindern, Gegenspieler der Schot – manchmal Bullentalje, Bullenstander genannt

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

B

Back/back
1. ein Segel steht back, wenn der Wind von der falschen Seite einfällt
2. Tisch, deshalb Backschaft = Küchendienst
3. 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
Kombüsendienst

Backskiste
Stauraum an Deck oder in der Messe, ursprünglich das Gepäckstück der Seeleute

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

Bändsel
kurzes, dünnes Stück Leine 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
Leine mit einem Knoten, auf einer Klampe oder einen Nagel befestigen

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

bergen, die Segel
Wegnehmen der Segel, Gegenteil von Segel setzten

beschlagen, der Segel
Segel mit Zeisern festmachen

Bilge
tiefster Raum eines Schiffes, in dem sich das Wasser sammelt

Block
Rolle mit Gehäuse; die Rolle ohne Gehäuse heißt Scheibe

Böe
Windstoß

F wie Fußpferd

Boje
auf Grund befestigter Schwimmkörper zum Festmachen oder zur Markierung

Bootshaken
Haken auf langer Stange, zum Fortstoßen und Festhalten

Bootsmannsnaht
spezielle 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
Reißen eines Taus, Tätigkeit bei Seekrankheit

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, nicht geschlossener Ring einer Leine

Bug
vorderes Ende des Schiffes

Bugspriet
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
1. starke Talje mit zwei Scheiben, um den Hals durchzusetzten.
2. Talje vom Briggbaum nach vorne, um das Übergehen des Baumes zu verhindern, Gegenspieler der Schot – richtiger Name: Ausholer

D

dichtholen
Ausdruck für das harte Anholen einer Leine

Dinghi
auch Dingi; Beiboot, das von einer einzelnen Person bedient werden kann

Dirk
Plural: Dirken; Leine, welche den Baum hält

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

durchsetzen
Tau straff spannen und belegen

E

einpicken
Karabiner des Lifebelts/Klettergurts einhaken

einschäkeln
mit einem Schäkel verbinden, siehe auch: Schäkel

Ende
seemännisch korrekter Ausdruck für ein Seil

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

F

Fall
Leine zum Setzen/Hochziehen 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

feste Rah
in der Vertikalen nicht bewegliche Rah

fieren
einer Leine kontrolliert Lose geben

fierbare Rah
in der Vertikalen bewegliche Rah

Flagge
Tuch mit bestimmtem Muster als Länderkennzeichen oder zur Signalübnermittlung (*keine Fahne, eine Fahne ist immer ein Unikat).*

Flaggenleine/Flaggleine
dünne Leine zum Heißen einer Flagge

Flaute
Windstille

Flieger
das vorderste und am höchsten gesetzte Stagsegel, im Gegensatz zum Jager steht er höher auf dem Stag

Fock
Untersegel 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 – auch Fußperd

G

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

Gangway
Landverbindung, über die das Schiff betreten werden kann, auch Landgang

Geer
Leine zum seitlichen Bewegen oder Festsetzen von Gaffeln, Spieren, Ladebäumen usw.

Gegenruder
Ruderlage, die der Drehbewegung des Schiffes entgegen wirkt

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

Grummet
durch einen Langspleiß hergestellter endloser Ring aus Tauwerk; auch Stropp

Geschlagenes Tauwerk
gedrehtes Tauwerk

Glasen
halbstündliches 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 Geitaues

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

K wie Knoten

Großmast
bei einer Brigg der hintere Mast

Großtopp
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, Geitaue, 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 Leine, mit der das Schothorn bei Amwindkursen nach vorne geholt wird

Halse
Heck des Schiffes durch den Wind drehen

Heck
hinterer Teil eines Schiffes

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

holen/dichtholen
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 Stagsegel am Klüverbaum, kann aber im Gegensatz zum Flieger nicht am Stag nach oben geheisst werden

Jolltau
durch einen an der Spitze des Masts befestigten Block geschorenes starkes Tau zum Heißen verschiedenster Gegenstände. Arbeitstau

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 oder Tropfen 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 oft mit Ballast unter einem Boot oder Schiff

killen
Schlagen (Flattern) des Segels im Wind; „gekillt" wird dabei auf Dauer das Material des 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
Deck aufräumen z.B. die Leinen nach einem Manöver aufschießen

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
Stagsegel 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, Krängung
Schrägliegen eines Bootes durch Windeinfluss, Seegang, Ladung usw. – nicht kränken, Kränkung

Kreuzknoten
Knoten zum Verbinden zweier gleichstarker Leinen

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

L

labsaalen
Tauwerk zum Schutz gegen Witterungseinflüsse mit einer Mischung aus Leinöl und Teer bestreichen

längsseits
an der Schiffsseite, längsseits gehen, kommen

Läufer
durch einen Block geschorene Part einer Talje

Landgang
1. Landverbindung, über die das Schiff betreten werden kann, auch Gangway
2. Freizeit des Seemanns, die er an Land verbringt

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

Last
1. Vorratsraum für Proviant, Tauwerk, Farben, Lampen usw.
2. Belastung z.B. einer Leine

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

lebend brassen
Rahsegel so brassen, dass 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

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

Logbuch
Tagebuch eines Schiffes; dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungsstück

Log
Instrument zum Messen der Geschwindigkeit eines Schiffes

Lose
nicht unter Kraft stehender Teil eines Tampen

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

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

Navi
Navigationsraum

Navigation
von lat. *navigare* Führen eines Schiffes – die „Steuermannskunst". Ihr Ziel ist es, das Fahrzeug sicher zum gewünschten Zielpunkt zu steuern. Dem gehen zwei geometrische Aufgaben voraus: das Feststellen der momentanen Position (Ortsbestimmung) und das Ermitteln der besten Route zum Zielpunkt

Niedergang
Treppe oder Leiter ins Innere des Schiffs

Niederholer
Leine zum Niederholen der Stagsegel, Gegenspieler zum Fall, auch zum Niederholen der Obermarsen

Nock
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

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

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

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

Piek
achteres Ende einer Gaffel; obere achtere Ecke eines Gaffel- oder Briggsegels. Die Vorpiek ist der vorderste wasserdichte Raum eines Schiffes noch vor dem Kollisionsschott.

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

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

Püttingswanten
negativ geneigte kurze Wanten unter der Saling

Pütz
Eimer oder ein ähnliches Gerät mit angespleißtem Zeiser zum Wasserschöpfen

Q

querab
rechtwinkelig 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
Wind dreht weiter nach achtern

raumer Wind
Wind schräg von achtern

raumschots
Segelkurs mit Wind von schräg achtern

recht
genau, exakt, z. B. recht voraus

recken
Tauwerk oder Segeltuch strecken, ausdehnen

Reede
Ankerplatz, oft einem Hafen vorgelagert

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

Reinschiff
Schiff gründlich sauber machen

Revierfahrt
Fahrt vom Hafen bis zum Erreichen der offenen See, manchmal mit Lotstenpflicht, besondere Aufmerksamkeit durch den Ausguck, Steuerleute und Rudergänger notwendig!

Rhe/Ree
Ruderkommando am Beginn der Wende, Abkürzung für „Ruder nach Lee" (gemeint ist die Pinne, man legt Luvruder)

Rigg
gesamte Takelage eines Schiffes

P wie Piek

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, sie hat keine eigene Stenge, 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
Unterwasserteil des Ruders

Rudergänger
Mitglied der Besatzung, der das Schiff steuert

Rumpf
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 und Pardunen vom Mast abspreizt, oft als Plattform genutzt (Marssaling).

Schäkel
Beschlag zum Verbinden zweier Teile mit Augen, ähnlich einem Karabiner nur mit U-förmigen Bügel und Schraubbolzen – nicht Schekel

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 Resultierende zwischen Fahrtwind und wahrem Wind wahrgenommen wird

scheren
Durchziehen des Läufers durch die Blöcke einer Talje

Schiemannsgarn
1. aus zwei bis drei Kabelgarnen gedrehtes Garn, meist aus geteertem Hanf
2. Geschichten eines Seemanns aus alten Tagen, oft mit fraglichem Wahrheitsgehalt

schiften
Schratsegel von einer auf die andere Seite bringen

schlagen
1. Tauwerk drehen oder allgemein herstellen
2. Ein Segel schlägt, wenn die Schoten nicht dichtgeholt sind oder der Wind längs des Segels weht.

schlingern
Bewegung eines Schiffes um seine Hochachse – also nach backbord und steuerbord

Schot
Leine zum Setzen und Dichtholen der Segel

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
Wind dreht weiter nach vorne

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

schricken
stückweites Fieren einer Leine

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

seefest
1. so befestigt, dass sich bei Seegang nichts bewegt
2. nicht anfällig für Seekrankheit

Seele
dünne, meist gefettete oder geteerte Schnur im Zentrum von Drahttauwerk

Seeventil
Öffnung im Rumpf zum kontrollierten Einlass von Seewasser für Kühlwasser, Löschwasser oder Toilettenspülung – immer direkt am Durchlass mit einem Ventil versehen.

Segelgarn
Garn zum Nähen von Segeln

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

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

slippen
1. plötzliches Lösen der Befestigung von Leinen oder Ketten während Kraft darauf steht
2. Schiff auf einer schiefen Ebene zu Wasser lassen

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
mechanisch (mit Muskelkraft) betriebene Trommel mit senkrechter Achse zum Holen schwerer Lasten. In den Spillkopf werden die Spillspaken eingesteckt – siehe auch: Spake, Spillspake

Spillspake
Hebelarm für den manuellen Betrieb eines Spills

Spleiß
feste Verbindung zweier Tauenden durch Ineinanderflechten der Kardeelen

Spring
Festmacher, der zur Mitte hin läuft. Von achtern auf dem Schiff nach vorn (Achterspring) bzw. von vorne auf dem Schiff nach achtern (Vorspring)

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
Bewegen eines Schiffs 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, auch staken
Stange zum Anschieben des Bootes über den Grund, schieben des Bootes mit solch einer Stange

Stander
1. Seil mit bestimmter Länge, das an den Enden durch gespleißte Augen begrenzt ist
2. bestimmte Art Flagge, meist dreieckig, zur Kennzeichnung von Funktionen oder Personen, eines Segelvereins oder eines Geschwaders

Stelling
Holzbrett, welches mit zwei Leinen außenbord gehängt werden kann, um dort z. B. Farbarbeiten durchzuführen *(nicht das gleiche wie 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 bei schwerem Wetter; auch Enden zum Festhalten und Spannen eines Sonnensegels

Stropp
durch einen Spleiß hergestellter Ring aus Tauwerk; auch Grummet

stützen
Drehung eines Schiffes durch Gegenruder beenden

T

Takelage
allgemeine Bezeichnung für Masten, Stenge, und Rahen; inklusive 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 Tauen

Tauwerk
Sammelbegriff für alle Leinen eines Schiffes

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

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

Toppsgast
1. auf der ROALD: nicht-nautischer Wachführer und Ausbilder
2. früher: Crewmitglied, welches bei Manövern im Topp steht, um einen reibungslosen Ablauf zu ermöglich

Tonne
große verankerte Struktur zur Markierung von Fahrwassern, Untiefen und Gefahrenstellen *(nicht das gleiche wie Boje)*

trensen
Keepen eines Taues mit dünnem Garn ausfüllen

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

S wie Strecktau

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

V

verholen
Schiff an einen anderen Liegeplatz bringen, evtl. mit Hilfe von Leinen und einem Spill

Verklicker
Windrichtungsanzeiger auf dem Mast, auch Verteller

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
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 segeln

W

Wache
1. Zeitraum, während dessen ein festgelegter Teil der Mannschaft auf Deck ist und Dienst tut
2. Teil der Mannschaft, der gerade Dienst hat

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, oft aus Kette gefertigt

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

Winde
mechanische Vorrichtung zum Holen von Leinen oder der Ankerkette mit einer horizontalgelagerten Achse

Winsch
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

9

ANHANG

Kurze Geschichte der Brigg ROALD AMUNDSEN 102
Ausbildung zur Stammcrew 103
Technische Daten des Schiffs 104
Der Polarforscher Roald Amundsen 105
Tagesmeldung der ROALD AMUNDSEN . . . 106

in English
Spars and Standing Rigging 108
Sails 109
Pinrail Diagram 110
Glossar Deutsch–Englisch 112

Literaturhinweise 113
Impressum 114

Ein seltener Anblick, die ROALD AMUNDSEN auf dem Trockenen

Kurze Geschichte der Brigg ROALD AMUNDSEN

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

Gebaut wurde das Schiff 1952 als Logger zum Fischfang auf der Roßlauer Werft an der Elbe. Der Rumpf wurde nach einem Segellogger-Riss konstruiert. Noch während der Bauphase wurde das Schiff von der neugebildeten Nationalen Volksarmee der DDR requiriert und zum sogenannten Tanklogger umgebaut. Es entstand ein mit großen Tankkapazitäten ausgestattetes Schiff. Dieses wurde dann mit seitlich angebrachten zusätzlichen Schwimmkörpern, die Elbe abwärts und über einige Umwege in die Ostsee gebracht. Es wurde auf der Peenewerft in Wolgast zum Tanklogger, Projekt 235, endausgerüstet. Dieses Schiff, mit dem Namen „Vilm“, diente dann viele Jahre als Tank- und Versorgungsschiff und versorgte Einheiten der Marine der DDR 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 erfolgte der Umbau auf der Peenewerft zum Bilgenwasser-Transporter. Das Schiff lief jetzt im regelmäßigen „Linienverkehr“ die einzelnen Standorte der Volksmarine an, um Bilgenwasser aus den Schiffen abzupumpen und zur Wiederaufbereitung zu einer zentralen Sammelstelle zu bringen.

Zum Jahreswechsel 1989/90 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 der gesamtdeutschen Bundesmarine.

Zum Jahreswechsel 1991 wurde dieses Schiff von der VEBEG, der Verwertungsgesellschaft für Bundeseigentum, zum Verkauf ausgeschrieben und von zwei Vorstandmitgliedern des neugegründeten Vereins LebenLernen auf Segelschiffen e.V. ersteigert. Sie übernahmen das Schiff am 2. Dezember 1991 und unter Mithilfe eines Teils der alten Besatzung wurde es mit eigener Kraft von Neustadt nach Wolgast gebracht. Im Frühjahr 1992 begannen die Umbauarbeiten.

Zuerst erfolgte eine massiver Rückbau, 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. 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. Der Entwurf kam von Detlev Löll, für die Konstruktion war Peter Brüning und für die Bauleitung Lutz Reinke verantwortlich.

Im Juli 1993 ging die ROALD AMUNDSEN – im Rahmen eines sechswöchigen Ausbildungtörns für die neue Stammcrew unter dem Komando von Immo von Schnurrbein – erstmals als Segelschiff auf Reisen. Während dieser Saison folgten noch sechs weitere Reisen.

Seit Anfang 1994 bereedert der Verein LebenLernen auf Segelschiffen e.V. in Eigenregie die ROALD AMUNDSEN und setzt sie in der erlebnisorientierten Vereinsarbeit ein. Das Schiff fährt seitdem ganzjährig auf Ost- und Nordsee, Atlantik, Mittelmeer und Karibik. Zu den außergewöhnlichen Häfen die seither angelaufen wurden, zählen São Paulo, Chicago, Havanna, Colón, Reykjavík, St. Petersburg, Ålesund, Cobh, Stromness, Aberdeen, Turku und viele viele mehr. Schiffsbetrieb und Schiffserhalt werden zum überwiegenden Teil von den ehrenamtlich tätigen Vereinsmitgliedern sichergestellt.

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 „Decksleute in Ausbildung“ bis zu „leitenden Decksleuten“. Die erreichten Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten werden im Ausbildungsnachweis jeweils dokumentiert. Nach der Stufe „Decksleute in Ausbildung“ ist vor dem Erreichen der Stufe „Decksleute“ 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 Werftzeiten 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 Werftzeiten.

Für weitere Informationen und Fragen sind unsere Stammcrewsprecher per Mail (llas-stammsprecher@sailtraining.de) erreichbar.

Technische Daten des Schiffs

Länge über alles	49,80 m
Länge in der Wasserlinie	36,20 m
Breite	7,20 m
Tiefgang	4,45 m
Masthöhe über Kiel	36,10 m
Größe	252 BRZ/BRT

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

Komuniaktions- und Navogationsausrüstung gemäß Schiffssicherheitszertifikat, insbesondere:

- 2×UKW (davon eins mit DSC-Kodierer und Überwachung)
- 3×Handsprechfunkgeräte GMDSS
- 2 GW/KW mit DSC-Kodierer und Überwachung
- 2×Inmarsat C – E-Mail, mit EGC-Empfänger
- 2×Felcom 250 INMARSAT Fleetbroadband Ship Earth Station
- AIS Furuno 150
- Telex
- Navtex-Wetterfax
- Bordhandy
- 2×GPS
- Echolot
- 2×Radartransponder
- EPIRB-Seenotfunkbake
- COSPAS-SARSAT-Such-und Rettungssystem

Näheres zur E-Anlage

Spannungen: 24 V = (Gleichstrom) und 220/380 V ~ (Wechselstrom. Die Beleuchtung ist ausschließlich mit LED-Leuchtmitteln ausgestattet und wird aus 24 V Batteriestrom gespeist, bei laufendem Generator oder Landstrom aus Schaltnetzteilen. Das blaue Nachtlicht/Notlicht wird ebenfalls aus den 24 V-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. Es gibt feste Generatorlaufzeiten über den Tag verteilt. Dann werden die 24 V-Batterien geladen, und es besteht die Möglichkeit für die Crew Handys, Fotoapparate und Ähnliches zu laden. Der schönste Moment des Tages ist aber, wenn der Generator ausgeht und nur noch das plätschern der Wellen und die Geräusche des Windes zu hören sind.

Generell gilt:

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

Brandmeldeanlage

Rauchmelder sind in allen Räumen und Gängen des Schiffs installiert. An den Niedergängen auch Handmelder, um eine Aktivierung der Zentrale zu ermöglichen, falls bei Früherkennung eines Brandes die automatischen Melder noch nicht ansprechen. Die Brandmeldeanlage lässt bei Meldungseingang zunächst einen lauten Dauerton in der Navi ertönen. Nach zwei Minuten wird die Glocke des Generalalarms ausgelöst, die dann ebenfalls einen Dauerton macht.

Segelgrößen der Roald Amundsen

Nr.	Bezeichnung	m²	g/m²	kg
1	Vorstengestagsegel	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	Großstengestagsegel	50,4	340	34,27
16	Großbramstagsegel	42,9	300	25,74
17	Großroyalstagsegel	28,9	300	17,34
18	Briggsegel	72,4	600	86,88

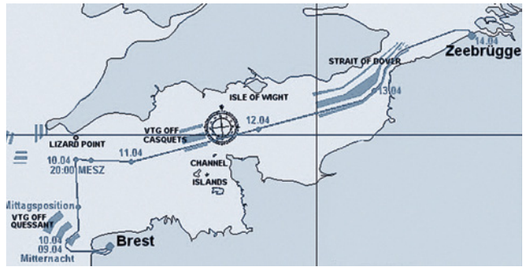
*Unser Namenspatron, *1872, † 1928*

Der Polarforscher Roald Amundsen

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 Fridtjof 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 Natsilik-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, kabelte 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. Dezember 1911 erreichte Amundsen den Südpol. Zu Tode erschöpft erreichte Scott am 18. Januar 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 um und schließlich – nach zwei gescheiterten Versuchen – auf das Luftschiff. 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 der Barentssee 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. Sein Hang zu Gipfelleistungen bei eiserner Absicht ernsthafte Forschungsarbeit zu betreiben, brachte 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.

Fridtjof Nansen hielt die Gedächtnisrede für Amundsen: *„Aus dem großen Schweigen wird sein Name jedoch im Glanz des Nordlichtes 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."*



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

Tagesmeldung der ROALD AMUNDSEN

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 wir sind ja alle mit Leinen und Gurt gesichert. Nach

„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", Érik Orsenna, Isabelle Autissier; C.H. Beck Verlag)

einer Stunde Schufterei – alles aufgeklart und verzurrt. 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 verzeiht 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 fürs 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.

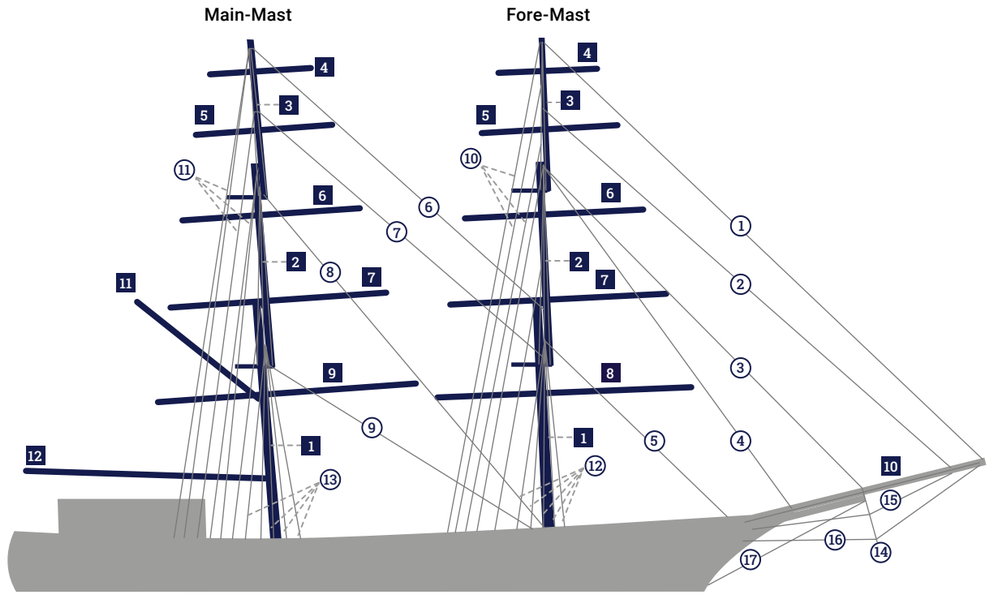
Und warum das Ganze? Du hast dich selbst überwunden, du hast dem Sturm die Stirn geboten, du hast gefühlt, wie unglaublich klein der Mensch, wie aufeinander angewiesen er ist, im Angesicht dieser schier endlosen Weiten, du hast das Glitzern der Milchstraße und das nächtliche Leuchten des Meeres gesehen, 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 geradegerückt 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

Tagesmeldung von 13. April 2002

Spares and Standing Rigging



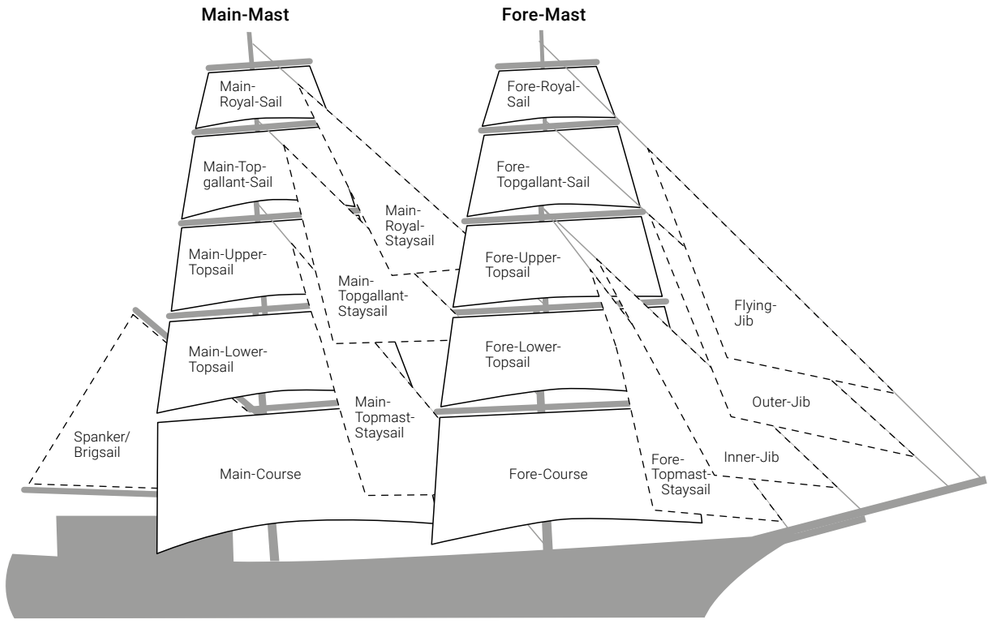
Standing Rigging

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 Topmas Stay
9 Main Stay
10 Backstays
11 Backstays
12 Shrouds
13 Shrouds
14 Martingale Boom/Dolphinstriker
15 Inner Martingale Guy
16 Outer Martingale Guy
17 Bobstay

Sails



Fore-and-Aft Sail

Square Sail

fore course sheet
(foresail)
tack (mainsail)
foresail brace
fore lower topsail brace
fore upper topsail brace
cargo boom guy
main topmast staysail sheet
(main topgallant staysail sheet)
(main royal staysail sheet)
fore topgallant brace
fore royal brace
brigsail boom lift
mainsail buntlines
lower topsail clewline
lower topsail buntlines
upper topsail downhaul
upper topsail buntlines
topgallant clewline
topgallant buntlines
royal clewline
royal buntlines
main topmast staysail halyard
topgallant halyard
main royal staysail halyard
(possible cargo boom guy)
whip/messenger line
inner
middle
outer
main course sheet
(possible gaff vangs)
boom pendant
reefing Pendant
Gaff downhaul &
reefing Pendant
boom pendant
bridge
upper topsail sheet
lower topsail sheet
mainsail clewline
cargo boom hanger/runner
mainsail clewline
lower topsail sheet
upper topsail sheet
topgallant sheet
royal sheet
main course lift
peak halyard
topgallant sheet
royal sheet
main course lift
throat halyard
brig sail sheet
fore course sheet
tack (mainsail)
foresail brace
fore lower topsail brace
fore upper topsail brace
cargo boom guy
main topmast staysail sheet
(main topgalland staysail sheet)
(main royal staysail sheet)
fore topgallant brace
fore royal brace
brigsail boom lift
mainsail buntlines
lower topsail clewline
lower topsail buntlines
upper topsail downhaul
upper topsail buntlines
topgallant clewline
topgallant buntlines
royal clewline
royal buntlines
main topgallant staysail halyard
upper topsail halyard
(possible cargo boom guy)
royal halyard
main course sheet
(possible) gaff vangs

tack (foresail)
port-
sheets
flying jip
outer jib
inner jib
fore topmast staysail
foresail buntlines
lower topsail clewline
lower topsail buntlines
upper topsail downhaul
upper topsail buntlines
upper topsail halyard
topgallant clewline
topgallant buntlines
royal clewline
royal buntlines
flag halyard
inner jib halyard
royal halyard
flying jib halyard
inner
middle
outer
flying jib
inner jib
flying jib tack
downhaul
fore-topmast staysail
outer jib
upper topsail sheet
topgallant sheet
royal sheet
fore course lift
main brace
main lower topsail brace
main upper topsail brace
main topgallant brace
main royal brace
lower topsail sheet
foresail clewline
foresail clewline
lower topsail sheet
main topgallant staysail downhaul
main topgallant staysail sheet
main topmast staysail downhaul
(main royal staysail sheet)
(main royal staysail downhaul)
tack (foresail)
starbord
sheets
fore topmast staysail
inner jib
outer jib
flying jib

Glossar Deutsch–Englisch

Vor- (Mast)	fore (mast)
Groß- (Mast)	main (mast)
Backbord	portside
Steuerbord	starboard
Außen	outer
Mittel	middle
Innen	inner
Niederholer	**downhaul**
Jager	flying jib downhaul
Innenklüver	inner jib downhaul
Außenklüver	outer jib downhaul
Vorstengestagsegel	fore staysail downhaul
Großstengestagniederholer	mainstaysail downhaul
Bramstagniederholer	topgallant staysail dow
Royalstagniederholer	royalstaysail downhaul
Obermarsniederholer	uppertopsail downhaul
Schoten	**sheets**
Steuerbord-Schoten	starboard sheets
Backbord-Schoten	portside sheets
Unterrmarsschot	lower topsail sheet
Obermarsschot	upper topsail sheet
Bramschot	topgallant sheet
Royalschot	royal sheet
Jagerschot	flying jib sheet
Außenklüverschot	outer jib sheet
Innenklüverschot	inner jib sheet
Vorstengestagsegelschot	fore staysail sheet
Großstengestagsegelschot	main staysail sheet
Bramstengeschot	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**
Jagerfall	flying jib halyard
Außenklüverfall	outer jib halyard
Innenklüverfall	innerjib halyard
Vorstengestagsegelfall	fore staysail halyard
Großstengestagsegelfall	main staysail halyard
Bramstagsegelfall	topgallant staysail halyard
Royalstagsegelfall	royal 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	whip
Flaggenleine	flag line
Sorgleine	messenger line
Hals (Groß)	main tack
Toppnant	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. Eine endgültige und alles umfassende Ausgabe wird es aber nicht geben können. Darum hier entsprechend weiterführende Literaturhinweise:

Sachbücher

Handbuch für Decksleute auf Traditionsseglern 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 von Jens Kusk Jensen, 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 und 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

Freiheit, Wind und Mut von Jessicsa Benjatschek

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

5. Auflage, Eckernförde,
Dezember 2022

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 Oliver Schek

Überarbeitung 2022 Helge Neumeister

Gestaltung und Produktion Natalie Moritz

Umschlagfotos Tjark Kalow: Cover; Nioclás Seeliger: Seite 2, 116; Florian Köbella: Seite 115

Bildnachweis (soweit bekannt) Paul Barett: 38, 94; Nannette Dannenberger: 29, 75; Thorsten Gesen: 8, 70, 72; Tjark Kalow: 6, 28, 67, 74, 93, 99; Helge Neumeister: 66, 97; René Mertens: 103, Natalie Moritz: 21, 47, 51, 79; Klaus Müller: 87; Nioclás Seeliger: 5, 25, 30, 33, 36, 59, 63, 71, 91, 107; Florian Pöhlmann: 14, 73

Illustrationen Natalie Moritz: 81, 82, 84, 86; Peter Röhl:10, 11, 12 13, 14, 15, 17, 18, 20, 22, 41, 64, 80, 81, 82, 108, 109, 110, 111; Oliver Schek: 19, 21, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60; Christoph Wendt: 45

LLaS e.V. hat sich bemüht, die Urheberrechte der verwendeten Bilder zu beachten und von allen abgebildeten Personen ein Model-Release einzuholen. Sollte in dem Buch trotz aller Sorgfalt eine unbeachsichtige Verletzung der Copyrights vorliegen, bitten wir um Nachsicht.

Druck Druckdiscount24.de

IBSN 978-3-910629-00-4

Du erfährst auf eigentümliche Weise, wie klein und gleichzeitig riesig diese Welt ist. Es wirkt befreiend, wenn es gemeinsam gelingt, widrigste Wetterbedingungen zu überstehen, große Strecken nur mit der Kraft der Natur zurückzulegen. Und all das durch ein Handwerk, das vermeintlich seit einhundert Jahren ausgestorben ist.

Kapitänin Cornelia Rothkegel

9 783910 629004

BRIGG
ROALD
AMUNDSEN