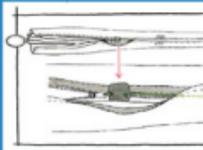
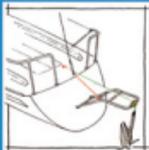
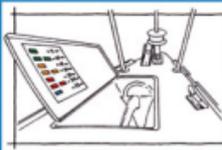
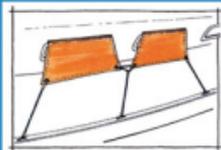
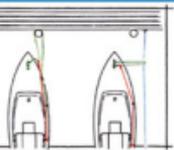




333 TIPPS FÜR SEGLER

FRIDTJOF GUNKEL (HRSG.)





DELIUS KLASING

**333 TIPPS
FÜR SEGLER** FRIDTJOF
GUNKEL
(HRSG.)

DELIUS KLASING VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 2012

ISBN 978-3-7688-3540-4

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Felix Wagner

Titelfoto: Gerard Beauvais

Abbildungen: Jochen Peschke

Umschlaggestaltung und Layout: Gabriele Engel

Lithografie: digital | data | medien, Bad Oeynhausen

Druck: Print Consult, München

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

INHALT

7	Vorwort
8	Anlegen & Ankern
26	Komfort & Cockpit
50	Deckslayout & Bedienung
75	Rigg & Segel
93	Stauen & Sichern
110	Pantry & Salon
119	Werkstatt & Winterlager
129	Dies & Das
145	Register

VORWORT

Segeln ist vielseitig: grandiose Freizeitbeschäftigung, knallharter Sport oder einfach nur pure Erholung. Aber Segeln kann noch mehr: Die Fortbewegung an der Grenze zwischen den Elementen Wasser und Luft ist ein komplexer Vorgang, der mit der Hydro- und mit der verwandten Aerodynamik gleich zwei Wissenschaften zu beschäftigen vermag. Komplexer als Segeln an sich ist vielleicht nur noch das Boot selbst mit seinen vielen Komponenten. Immerhin handelt es sich um eine Mobilie, die vieles in sich vereinigen muss: Sie ist Fahrzeug und Wohnung zugleich, eine autarke kleine Welt, ein technischer Mikrokosmos.

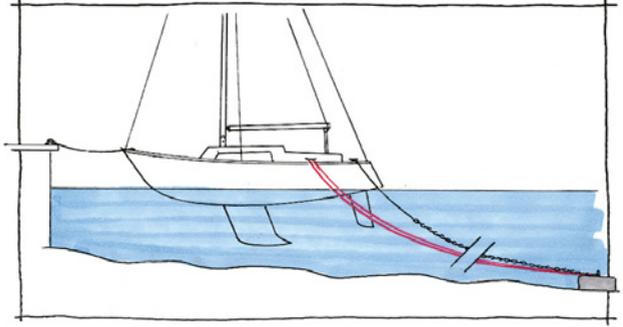
Das bedingt wieder aufwendige Systeme zum Segelmanagement, zum Ankern, zum Steuern, für Strom, Wasser und Abwasser. Dazu benötigt eine seegehende Yacht Sicherheitsausrüstung, eine funktionierende Pantry, eine Navigation, Stauraum, Kojen, Nasszelle. Und trotz oder wegen dieser Komplexität ist selbst ein ab Werft voll ausgestattetes Boot weit davon entfernt, alle Wünsche der Eigner zufriedenzustellen.

Ohne Zweifel: Jedes Boot bietet gigantisches Verbesserungspotenzial – und das ist gut so! Weil das Optimieren, Schrauben, sich etwas ausdenken und umsetzen, das Anpassen des Bootes an die eigenen Bedürfnisse und Vorstellungen sowie an den eigenen Segelstil schlichtweg viel Freude macht. Die meisten Verbesserungen an Bord werden sich von selbst ergeben, aus den eigenen Wünschen heraus. Eine andere unerschöpfliche Quelle für Optimierungen an Bord oder für Manöver sind Beobachtungen im Hafen, am Ankerplatz sowie auf See.

Oder Sie profitieren direkt von den Ideen, die wir hier gesammelt haben. Diese repräsentieren die besten Tipps, die Segler in der YACHT für andere Segler weitergegeben und diesen so schon oft geholfen haben. Wenn Sie mit eigenen Vorschlägen ebenfalls einen Beitrag leisten möchten, schreiben Sie bitte an mail@yacht.de und schicken Sie möglichst ein Foto oder eine Zeichnung mit.

GUT GELÖST: MURING FÜR NOTFÄLLE

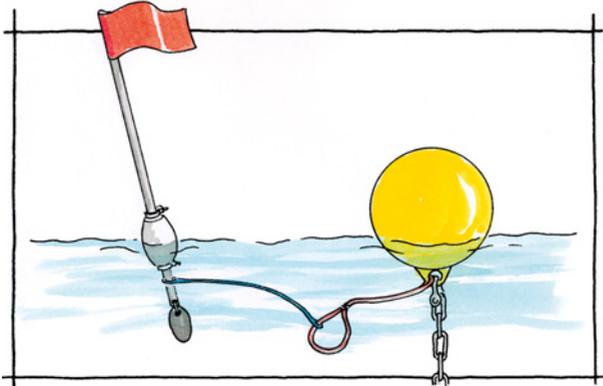
Festmachen mithilfe von Muringleinen ist im Mittelmeer gang und gäbe. Aber in welchem Zustand befindet sich das Geschirr unter Wasser? Nicht selten sind die Ketten verrostet, die Leinen verrottet. Keiner weiß, ob sie dem nächsten Sturm noch widerstehen werden. Die Vorleinen sind gut sichtbar, aber diese halten das Schiff nun mal nicht von der Pier ab. Da wir unsere Yacht oft längere Zeit unbeaufsichtigt lassen müssen, suchte ich daher nach einer weiteren Sicherungsmöglichkeit. Der Betonklotz der Muring in drei Meter Tiefe war schwer und stabil genug. An diesem befestigte ich einen großen Niro-Schäkel, der eine zusätzliche kräftige Leine auf-



nimmt. Diese habe ich umlaufend eingescho-ren, so kann ich sie von Bord aus auf Schäden, Scheuerstellen oder Bewuchs überprüfen. Die Hauptlast liegt weiter auf der alten Kette, die Leine dient nur zur Sicherung.

FRITZ KELLER, 22850 NORDERSTEDT

BEQUEMER AN DIE MURING



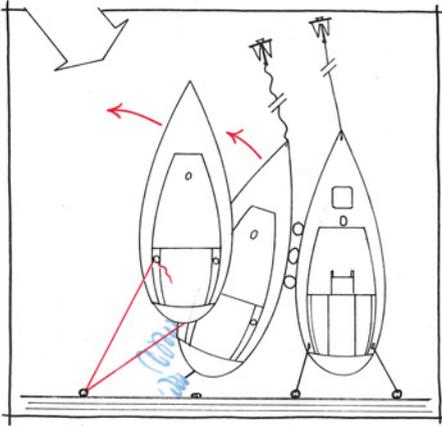
Unsere Yacht liegt an einer Muring. Da ich oft einhand auf Törn bin, muss das Festmachen möglichst einfach vonstatten gehen. Um das schwere, an der Tonne hängende Auge leichter fassen zu können, haben wir uns eine Hilfsboje gebastelt. Ein etwa 1,5 Meter langes PVC-Rohr

wird mit einem Netzauftriebskörper aus dem Fischereibedarf versehen; zwei Kabelbinder über- und unterhalb des Schwimmkörpers fixieren ihn auf dem Rohr. Das untere Ende des PVC-Rohrs wird mit einem Bleigewicht beschwert, ebenfalls im Fischer-Shop erhältlich. An das andere Ende des Rohrs wird eine gut sichtbare Flagge gebändselt. Die fertige Hilfsboje wird schließlich mit einer dünnen Leine am Auge der Muring befestigt. Beim An-

steuern der Muring entfällt das Angeln mit dem Bootshaken, denn das obere Ende der Hilfsboje kann ohne Verrenkungen von Deck aus gegriffen werden. Die Materialkosten belaufen sich auf etwa fünf Euro.

FRANK SAUER, 598699 SINGAPUR

HILFE BEI STARKWIND



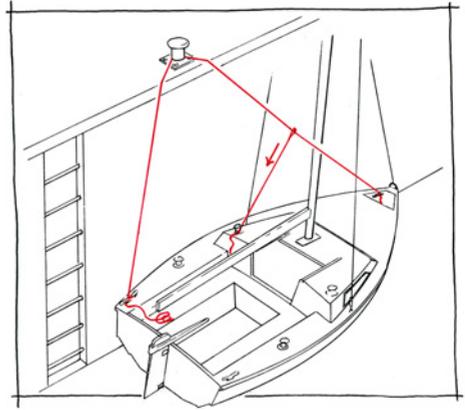
Wer – wie im Mittelmeer meist praktiziert – häufig »römisch-katholisch« anlegen muss, ist auf die sichere Haltekraft seines Ankers angewiesen. Nur zu oft kommt es vor, dass dieser bei zunehmendem Wind von der Seite oder durch wachsenden Druck der luvwärtigen Nachbarlieger ausbricht und das Schiff gegen die Pier und den Nachbarn in Lee treibt. Dann heißt es schnell reagieren.

Effektive Hilfe bringt hier das Eindampfen in eine luvwärtige Spring, die sich – mit ein paar Turns um die Schotwisch gelegt – kontrolliert fieren lässt. Das schiebt das gefährdete Heck von der Pier und kann die Position der Yacht in der Parklücke stabilisieren, indem man die Drehzahl des Motors so reguliert, dass der Propellerschub gerade dem Winddruck standhält. Nun hat man Zeit, sich in aller Ruhe und ohne Stress zu entscheiden, ob man nach Einholen des Ankerschirrs ganz auslaufen möchte. Dann wäre es sinnvoll, die Spring um den Poller auf der Pier auf Slip gelegt und den anderen Tampen an Deck belegt zu haben.

Oder ob man – vorausgesetzt, die Leine ist lang genug – so weit nach Luv fährt, dass man den eingeholten Anker erneut ausbringen und seine Haltekraft durch Setzen eines geeigneten Reitgewichts erhöhen kann.

GUNTER HOLTAPPELS, 53179 BONN

SCHLEUSENHILFE



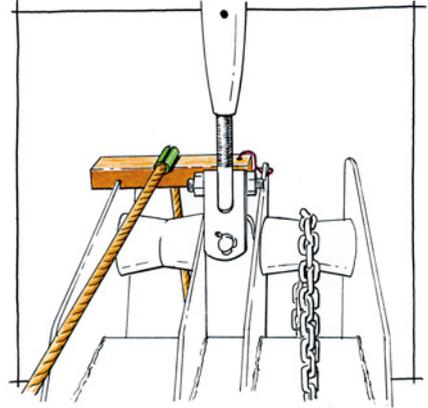
Während des letzten Urlaubs haben wir mit unserem kleinen, etwas ranken Waarschip 570 zahlreiche Schleusen durchfahren. Um das in unserem schon fortgeschrittenen Alter nicht ganz ungefährliche Hantieren auf dem schmalen Vordeck auf ein Minimum zu reduzieren, belegen wir eine lange Leine auf einer der Klampen innerhalb des kleinen, offenen Ankerkastens in der Bugspitze, legen sie um den Schleusenpoller und fieren sie über die Achterklampe, die sich bequem vom Cockpit aus bedienen lässt. Auf dem vorderen Teil dieser Führungsleine fahren wir mithilfe einer aufgefädelten Kausch zusätzlich eine Art Beiholer, mit dem sich nicht nur diese Hälfte der Leine besser kontrollieren lässt. Sobald die Schleusung beendet ist und wir ablegen, erleichtert die Hilfsleine auch das Einholen der Führungsleine, ohne dass ein Gang aufs Vorschiff nötig ist.

WILFRIED KORFF, 40489 DÜSSELDORF

RUHIGGESTELLT

Die Nacht am Haken könnte so erholungsreich sein, wenn die Leine des Kettenstrops oder das Ankerseil selbst nicht bei jeder Bewegung auf der Bugrolle hin und her rutschen würde. Laute Knarrgeräusche unter Deck sind die Folge. Hat die Rolle zusätzlich noch Spiel, klingt das mitunter wie Hammerschläge. Mit einem passend zurechtgesägten Hartholz haben wir für Ruhe im Vorschiff gesorgt. Der Holzblock wird mit zwei Nuten auf den Ankerbeschlag geklemmt und mit einem Bündel gesichert. Anstatt über die Rolle zu rutschen, liegt der Tampen nun fest in einer weiteren, eingefeilten Nut. Um ein Schamfilen der Leine zu verhindern, legen wir ein Stück aufgeschnittenen Gartenschlauch um das Seil.

WOLFGANG WELKE, 44137 DORTMUND



SIMPLES REITGEWICHT

Mit einem Reitgewicht lässt sich die Haltekraft eines Ankers vergrößern und der Schwoikreis verkleinern. Unser preiswerter Eigenbau besteht aus einer robusten Plastikflasche, die wir mit Auswuchtgewichten aus Blei füllten (bekommt man für wenige Euro beim Reifenhändler). Den Restauftrieb der verbleibenden Luft beseitigten wir durch Auffüllen mit Wasser. Wird statt Wasser Polyester in die Flasche gegossen, sind die kleinen Bleiteile auch noch fixiert. Den Deckel schraubten wir unter Verwendung von Dichtungsmasse zu. Dieses handliche Reitgewicht bringt etwa fünf Kilogramm auf die Trosse und wird mithilfe eines Karabiners eingeklinkt.

INGEBORG CLASEN, 22605 HAMBURG

SCHUTZ GEGEN NESSELN

Wer auf der Ostsee segelt, wird wie wir die Zunahme der Quallenplage feststellen. Das beeinträchtigt nicht nur die Badefreuden, sondern sorgt auch beim Ankern für Verdross. Unser Grundgeschirr besteht aus fünf Meter Kettenvorlauf und Trosse und wird ohne Winde Hand über Hand bedient. Haben sich Nesselfäden der Feuerqualle an der Trosse festgesetzt, hilft auch vorheriges Abbürsten mit dem Schrubber

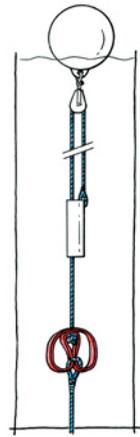
nicht. Unter den Hautreizungen hat man dann mehrere Tage lang zu leiden. Wir versuchten es mit Haushaltshandschuhen, die waren aber zu schnell kaputt. Als optimal erwiesen sich grobe Arbeitshandschuhe mit noppenverstärkten Innenseiten aus dem Baumarkt. Wer ein paar Euro mehr investiert, behält mit einer wasserdichten Ausführung auch noch trockene Hände.

UWE ANDRESEN, 40255 DÜSSELDORF

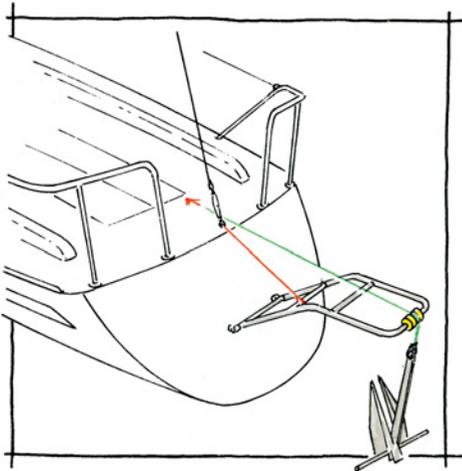
SOLLBRUCHSTELLE

Die Leine einer Ankerboje kann sich in flauen Nächten am treibenden Schiff verfangen. Bei aufkommendem Wind besteht dann die Gefahr, dass der Anker ungewollt ausbricht. Wir haben einen Gummiring aus einem alten Autoreifenschlauch als Sollbruchstelle eingebaut. Dieser wird, wie abgebildet, in den unteren Abschnitt der Leine eingebunden. Deren oberes Ende wird durch zwei Löcher des Rings gefädelt und verknotet, die so bemessen sind, dass sie den Knoten bei wachsendem Zug durchrutschen lassen.

KLAUS EBERT, 70197 STUTTGART



DIE BADELEITER ALS ANKERHILFE

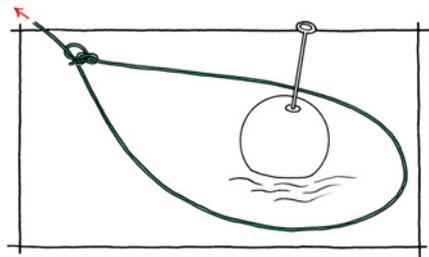


Unser Schiff besitzt keinen Ankerkasten, daher fahren wir das Grundeisen am Heck. Einziges Problem dabei: Ohne dezidierten Ankerbeschlag ist das Gelcoat bei jedem Manöver gefährdet, vor allem der Kettenvorläufer hinterlässt schnell bleibende Spuren. Abhilfe konnten wir mit einer Ankerrolle aus Kunststoff schaffen. Diese teilbaren Plastikscheiben sollen eigentlich am Heckkorb montiert werden – wir haben sie auf das unterste Rohr der Badeleiter gesetzt. Zum Ankern lassen wir die Leiter durch eine Leine gesichert bis in eine waagerechte Position herab und führen Kette und Leine über die Rolle. So bleibt das Ankergeschirr vom Spiegel frei und das Gelcoat unbeschädigt.

JAN KNECHT, PER E-MAIL

FESTMACHEN MIT DEM BOJENLASSO

Wir erleichtern uns das Anlegen an der Muringtonne mit einem Seiltrick: Man bereitet eine Schlinge aus einem kürzeren Festmacher vor. Während der Rudergänger langsam mit dem Bug längsseits an der Boje heran- und vorbeisteuert, wirft der Vorschiffsmann eine ausreichend große Bucht über die Boje und holt vorsichtig dicht. Zum Ablegen spreizt man die Schlinge zu zweit und mithilfe des Bootshakens so weit, dass sie sich wieder leicht über



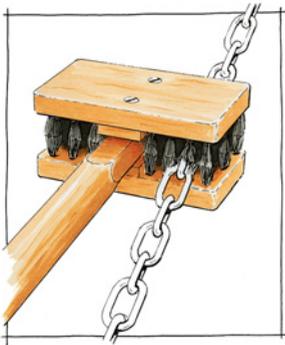
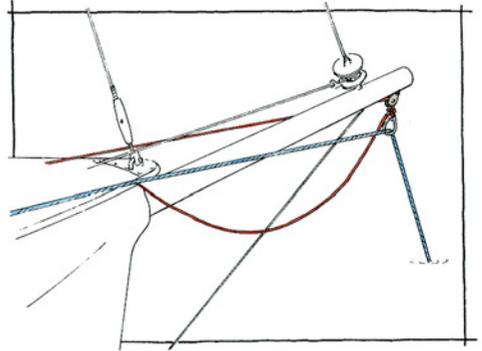
die Boje ziehen lässt. Der Steuermann geht wieder ans Ruder, und das Ablegemanöver ist beendet.

OTTO KALKBRENNER, 8010 GRAZ/ÖSTERREICH

ANKERLEINE AM RÜSSEL

Auf Yachten mit festem Gennakerrüssel nützt die Führungsrolle für die Ankerleine am Bug wenig, denn die Leine sollte nicht über den Bug, sondern über die Spitze des Bugspriets laufen. Geht die Ankerleine vom Bug aus ins Wasser, scheuert sie beim Schwoien des Schiffs am Wasserstag. Wir haben die Sache so gelöst: Ein großer Aluminium-Karabiner ist fest in eine dünne Endlosleine eingeknotet, die zur Spitze des Bugspriets läuft. Ist der Anker gesetzt und hält, hängen wir den Karabiner auf die Ankerleine und ziehen ihn ganz nach vorn. Das funktioniert auch an Bojenliegeplätzen.

CHRISTIAN FEIGE, 94469 DEGGENDORF

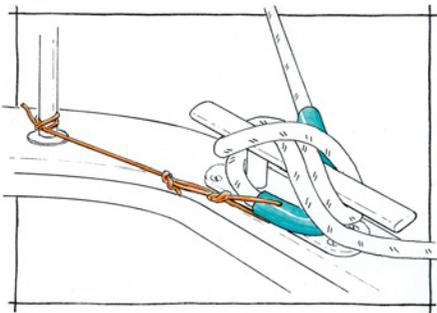


SAUBERE KETTE

Wer häufig auf schlammigen Untergründen ankert, kennt das Problem: Das Eisen geht willig in den Boden und hält auch zuverlässig, aber am nächsten Morgen ist die Kette meist völlig verdreckt und mit Pütz und Schrubber nur mühsam zu reinigen. Wir haben daher zwei Scheuerbürsten mit den Borsten zueinander gerichtet an einen Besenstiel geschraubt. Beim Aufholen lassen wir die Kette nun einfach durch die Bürsten laufen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

EDGAR WOHLHEBEN, PER E-MAIL

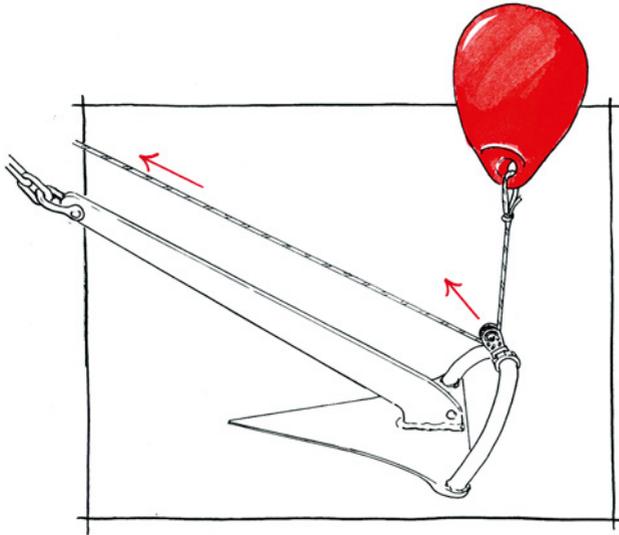
SIMPLES MITTEL GEGEN ABRIEB



Vielfältig und oft genug aus der Not geboren sind die Methoden, mit denen manche Skipper ihre Leinen schützen, wenn sie scharfen Beton-

oder Felskanten standhalten müssen. Wir haben für diesen Einsatz robuste Schlauchstücke an Bord, gut einen halben Meter lang und der Länge nach spiralförmig aufgeschnitten. Die Steigung des Schnittes beträgt bei mir etwa zwölf Zentimeter, das hat sich bewährt. Diese Teile werden bei Bedarf als Spirale um die Festmacher gewunden und an beiden Enden mit Sicherungsbändern fixiert, damit sie im Schwell nicht an die falsche Stelle rutschen können. Bei extremen Bedingungen kann ein weiterer, etwas größerer Schlauch mit gegenlaufendem Schnitt als zusätzlicher Schutzmantel sinnvoll sein.

PETER SPARGEL, 22047 HAMBURG



BOJE MIT FERNAUSLÖSER

Zum Markieren des Grundeisens gibt es viele Lösungen. Die meisten haben jedoch den Nachteil, dass beim Aufholen des Ankers gleichzeitig zusätzliche Leinen mit eingeholt werden müssen. Diese können sich leicht mit dem Ankerschirr vertörnen oder in die Schraube geraten. Wir haben an unserem Bügelanker einen Block angeclipst. Die dafür verwendete Kunststoffklemme ist eigentlich für die Installation von Rohren gedacht. Beim

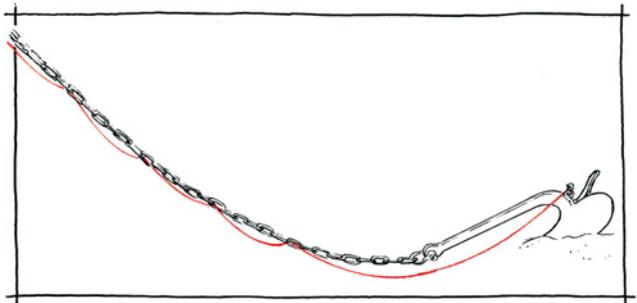
Ausbringen des Ankers wird die Boje einfach mit ausgelegt. Nachdem das Grundeisen gefasst hat, kann die Leinenlänge so eingestellt werden, dass die Boje über ihm schwimmt. Bevor wir ankerauf gehen, ziehen wir die Boje bis zum Block unter Wasser und lösen die Klemme mit einem kräftigen Zug vom Anker. Boje, Block und Leine lassen sich nun separat einholen.

ANSGAR DÜKER, 67487 MAIKAMMER

BERGEHILFE

Wir haben durch etwa jedes fünfte Glied unserer Kette eine Leine geschoren – bis etwa einen Meter vor dem Anker. Nun können wir das Grundeisen ohne Taucher selbst dann lichten, wenn es sich verfangen hat. Bergen wir die Ankerleine, taucht mit dem Anfang der Kette auch die Tripplleine auf. Holen wir diese durch und geben wieder Lose auf die Kette, klappt der Schaft ab, und der Anker kommt meist vom Hindernis frei.

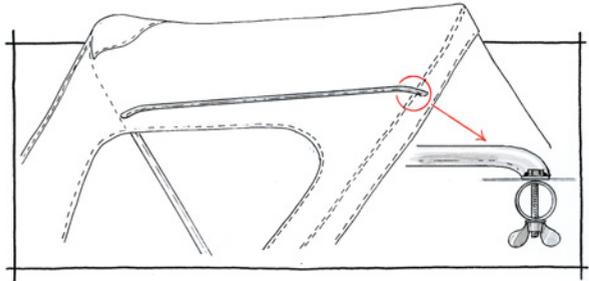
DIETER BEHRENS,
30665 HANNOVER



GRIFFIGE SPRAYHOOD

Um uns einen zusätzlichen Halt zu verschaffen, haben wir Handläufe für die Spritzkappe anfertigen lassen. In die Enden der abgerundeten Rohre werden M6-Muttern eingeschweißt. Anschließend wird das Gestänge durchbohrt und die Griffe von innen angeschraubt. Zum Wegklappen der Haube können sie abgenommen werden.

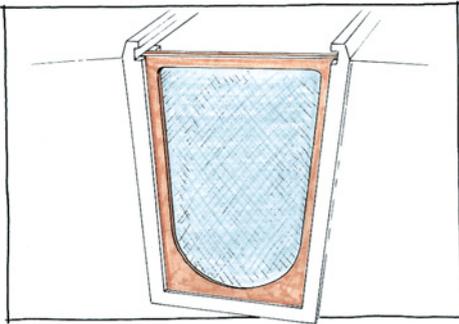
PETER F. MÜLLER, 50858 KÖLN



LUFTIGER INSEKTENSCHUTZ

Bleiben während heißer Sommernächte Luken und Niedergänge für eine kühle Brise offen, droht die Insekteninvasion. Da es für Niedergänge noch keine vorgefertigten Mückengitter gibt, muss man sie selber bauen. Am einfachsten geht das mit zwei passenden Sperrholzrahmen, die man zusammenleimt und dabei ein Insektengitter einfügt.

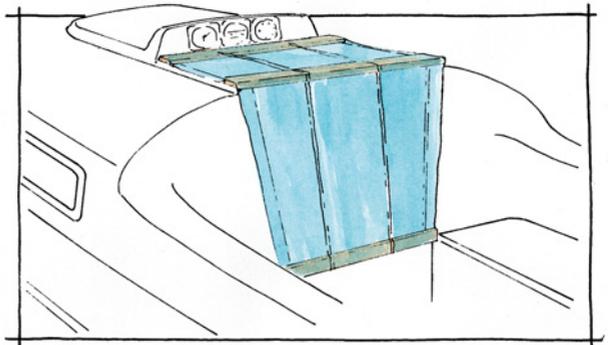
SIEGFRIED KLECK, 73760 OSTFILDERN

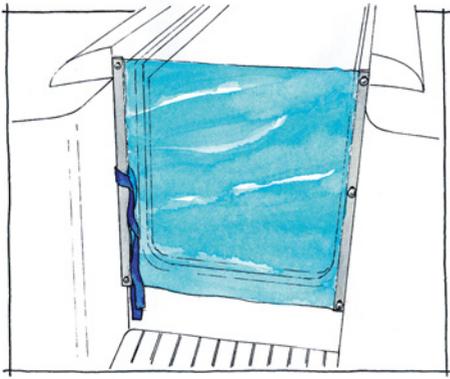


SCHIEBELUK LUFTIG UND STICHFEST

In ein Stück Stoff, das üblicherweise für Moskitonetze verwendet wird, werden drei Querleisten so in Säume eingenäht, dass der Abstand von Leiste eins zu Leiste zwei etwa der Länge des Schiebeluks entspricht, der Abstand der Leiste zwei zur Leiste drei etwa der Höhe des Steckschotts. Der Vorteil dieser Konstruktion besteht darin, dass er leicht an unterschiedliche Öffnungszustände des Schiebeluks angepasst werden kann.

JAKOB GYARMATI, PER E-MAIL





FLEXIBLES STECKSCHOTT

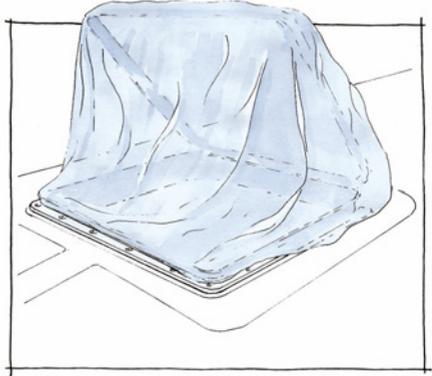
Im Hafen ersetzen wir unser hölzernes Steckschott durch eine aus Sprayhood-Fensterfolie zurechtgeschnittene Persenning. Diese ist an den senkrechten Kanten mit selbstklebendem Segeltuch verstärkt und wird durch jeweils drei Tenaxknöpfe an beiden Seiten gehalten. Bei Nichtgebrauch kann die Folie einfach zur Seite gerollt und mit einem Gurtband fixiert werden.

SIEGFRIED DUSING, 21129 HAMBURG

SUPERNETZ FÜR DIE DECKSLUKE

Mit den Mückennetzen für Fenster und Luken ist das so eine Sache. Wenn sie nicht lückenlos abschließen, bieten sie nur unzuverlässigen Schutz. Je genauer und enger sie aber den Formen der Öffnungen angepasst sind, desto schlechter lassen sich die Luken und Fenster bedienen, zum Beispiel, wenn es plötzlich zu regnen anfängt.

Wir haben eine verblüffend einfache Alternative zu den von den Herstellern meist mitgelieferten Lösungen gefunden und im Sommer mit Erfolg ausprobiert: Wir benutzen ein Kinderwagennetz (unseres kostete im Fachhandel etwa fünf Euro) mit Gummizug im Saum. Dieser passt genau auf den Süllrand unserer Vorschiffs Luke und hält das Netz auch bei stärkerem Wind fest. Gegebenenfalls muss man das Gummi vielleicht etwas verkürzen. Das Netz selbst ist so groß be-



messen, dass es locker sogar über den aufgeklappten Lukendeckel passt. Man kann also die Luke von innen öffnen und schließen, ohne den Schutz lösen zu müssen.

VOLKER LÜTKEWITTE, 33129 DELBRÜCK

SCHATTENSPENDER AM VORLUK

Damit es in der Kajüte kühl bleibt, haben wir für alle Oberlichter exakt passende Abdeckungen aus Persennigstoff genäht. Die Kanten versehen wir an den Ecken mit Klettband. Das Gegenstück klebt außen an den entsprechenden Stellen der Alu-Rahmen. Diese einfachen Persenninge haben sich über sechs Sommer in der Ägäis bewährt. Nebenbei schützen sie die Plexiglasscheiben vor schneller Alterung durch UV-Strahlung.

WOLFGANG HOFFMANN, 68542 HEDDESHEIM

