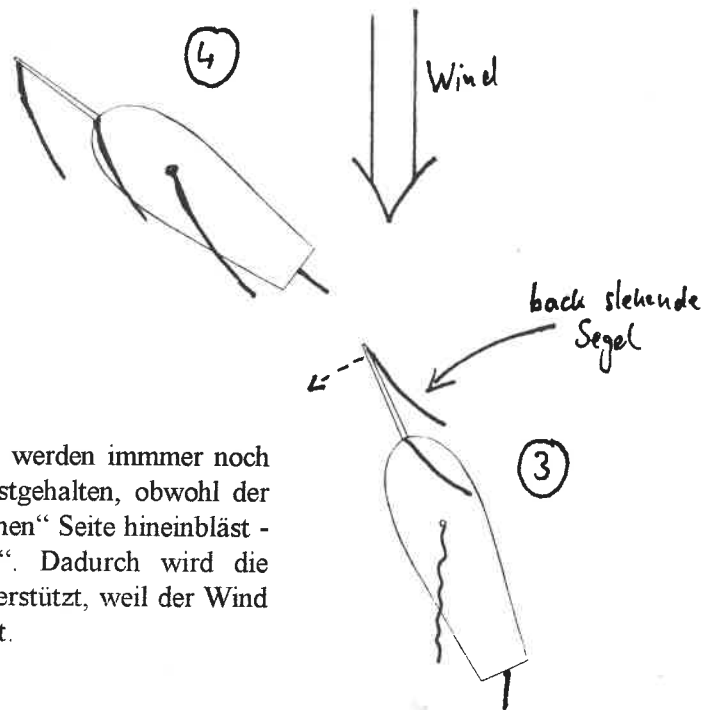


Wende (s.a.Seglerlexikon)

Der Wind kommt schräg von vorne, wir versuchen so gut es geht gegen den Wind zu segeln - wir segeln „hoch am Wind“ (Pos.1). Wir möchten nun mit dem Schiff eine Richtungsänderung durchführen. Anschließend soll der Wind von der anderen Seite wehen, Luv und Lee (s.Seglerlexikon) werden also vertauscht. Auch nach der Wende segelt das Boot normalerweise „hoch am Wind“, also wieder schräg gegen den Wind, aber er kommt jetzt von der anderen Seite (Pos. 1 und 4). Bei der Wende geht das Schiff - im Gegensatz zur Halse - „mit dem Bug durch den Wind“.

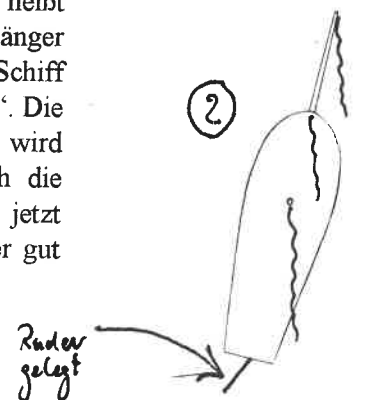
Mit dem Fahrtswung muß der Richtungswechsel vollzogen werden, d.h. einigermaßen zügig, denn in der Phase 2 und 3 kann das Schiff nicht segeln, es wird nicht vorwärts getrieben, sondern im Gegenteil gebremst.

Position 4) Der Rudergänger oder der Skipper hat das Kommando „Vorsegel über“ oder „Über die Vorsegel“ gegeben. Erst jetzt wird die Klüverschot losgeworfen und die Fock auf der Leitschiene losgelassen. Die Klüverschot wird in Lee dichtgeholt. Der Rudergänger hat jetzt wieder „Wind in den Segeln“ und kann erneut Fahrt aufnehmen. Das Schiff segelt jetzt auf dem anderen Bug, das Schiff hat gewendet.

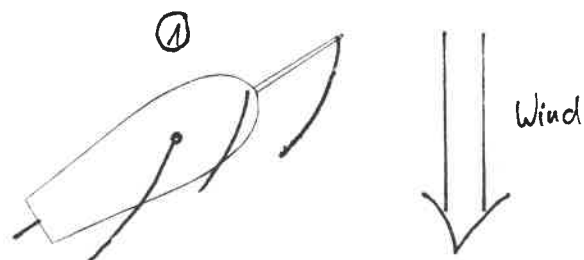


Position 3) Die Vorsegel werden immer noch in ihrer alten Position festgehalten, obwohl der Wind jetzt von der „falschen“ Seite hineinbläst - die Segel „stehen back“. Dadurch wird die Drehung des Schiffes unterstützt, weil der Wind jetzt den Bug herumdückt.

Position 2) Das Durchführungskommando heißt „Ree“ („Rhe“). Danach steuert der Rudergänger in die Wende, er „legt Ruder“. Das Schiff steuert jetzt „mit dem Bug durch den Wind“. Die Segel beginnen zu flattern, das Schiff wird langsamer, weil es keinen Vortrieb durch die Segel mehr hat. Die Klüverschot muß jetzt ordentlich *geholt* werden, damit der Klüver gut backstehen kann.



Position 1) Das Schiff segelt „hoch am Wind“. Das Manöver beginnt mit dem Ankündigungskommando „Klar zur Wende“. Die eingeteilten Crewmitglieder begeben sich auf ihre Positionen, bereiten die Wende vor und halten sich bereit. Mehr nicht. Die Positionen sind verteilt auf beide Backstagen, Luv- und Leeklüverschot und Fockschot. Außer dem Rudergänger also fünf Personen. (Es geht auch mit weniger)



Halse (s.a.Seglerlexikon)

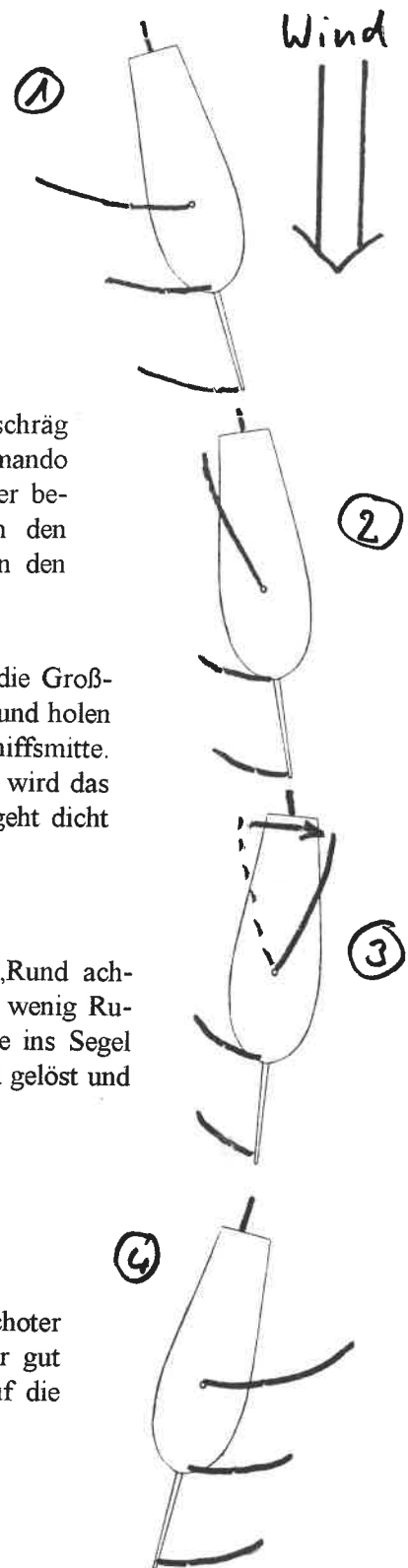
Der Wind kommt von hinten, wir segeln „vor dem Wind“. Wir möchten nun eine Richtungsänderung durchführen und anschließend soll der Wind von der anderen Seite in die Segel wehen, der Großbaum soll auf der anderen Seite stehen, Luv und Lee sollen vertauscht werden. Danach segelt das Schiff immer noch „vor dem Wind“. Im Gegensatz zur Wende geht das Schiff bei der Halse „mit dem Heck durch den Wind“.

Position 1) Der Wind kommt von hinten oder schräg von hinten. Der Rudergänger gibt das Kommando „Klar zur Halse“. Die eingeteilten Crewmitglieder begeben sich auf ihre Positionen (Je eine(r) an den Backstagen, 2-3 für die Großschot, der Rest an den Vorschoten.) und halten sich bereit. Mehr nicht.

Position 2) Auf das Kommando „Hol dicht die Großschot“ werfen sich die Großschoter ins Zeug und holen das Großsegel dicht, den Baum also zur Schiffsmitte. Das kann recht anstrengend sein. Gleichzeitig wird das Leebackstag, das ganz lose war, so weit es geht dicht geholt und festgesetzt.

Position 3) Jetzt kommt das Kommando „Rund achtern“ Der Rudergänger selbst legt dabei ein wenig Ruder, so daß der Wind von der anderen Seite ins Segel fallen kann. Das bisherige Luvbackstag wird gelöst und gefiert.

Position 4) „Fier auf die Großschot“ - Die Großschoter fieren zügig die Großschot, bis das Segel wieder gut steht. „Vorsegel über“ - die Vorsegel werden auf die andere Seite geholt. Die Halse ist beendet.



Noch ein paar wichtige Punkte zur Halse:

Während des Großsegeldichtholens (Pos. 2) muß der Rudergänger gut aufpassen, daß der Wind nicht plötzlich und zu früh von der anderen Seite ins Segel fällt. Das Segel würde dann plötzlich und heftig zur anderen Seite schlagen und jedem unweigerlich die Knochen brechen und über Bord fegen, eventuell sogar den Mast umwerfen. (s.a.→Patenthalse).

Bei der Halse muß daher sehr, sehr gut darauf geachtet werden, daß niemand im Schwenkbereich des Großbaums steht, der Baum würde beim „Rund achtern“ sonst jeden dazwischen wie bei der Patenthalse behandeln (Pos. 3)

Kurz nach dem Übergehen des Großsegels (Pos. 3) gibt der Rudergänger „Stützruder“, d.h. er legt das Ruder kurz zur gegenüberliegenden Seite. Warum er das tun muß, laßt Euch vom Skipper erklären.

„Vorsegel über“ - der Klüver darf nicht - wie in der Wende - einfach losgeworfen werden, er würde sonst nach vorne auswehen und sich verdrehen. Er muß daher vorsichtig mit beiden Schoten herübergeführt werden.

Anlegen / Ablegen

Wir wollen in einem Hafen mit der Mytilus anlegen. Das kann auf vielfältige Weisen geschehen, hier besprechen wir nur eines der häufigst gewählten Verfahren, das „Eindampfen in die Spring“ zum Festmachen an einer Kaimauer oder einem Steg. Dieses Manöver heißt übrigens andersherum beim Ablegen genauso und funktioniert auch ähnlich.

Anlegen (Eindampfen in die Spring)

Position 1) Wir fahren schräg und langsam auf die Kaimauer zu (und beachten dabei ggf. Strom und Wind). Die Fender sind ausgebracht. Die Festmacher liegen klar an Deck, die eingeteilten Crewmitglieder stehen an ihren Positionen und dabei der Sicht des Rudergängers nicht im Weg. Alle anderen sind unsichtbar! Wichtig ist v.a. die Position an der Spring.

Position 2) Kurz vor der Kaimauer springt ein Crewmitglied mit einer Leine, die am Bug belegt ist, an Land, oder die Leine wird einem Helfer an Land zugeworfen. Auf jeden Fall muß diese Leine mit ihrem Auge zügig über einen Poller gelegt werden. Dieser Poller sollte etwas achtern stehen. An Bord wird die Leine nach Anweisung des Rudergängers dichtgeholt und festgesetzt.

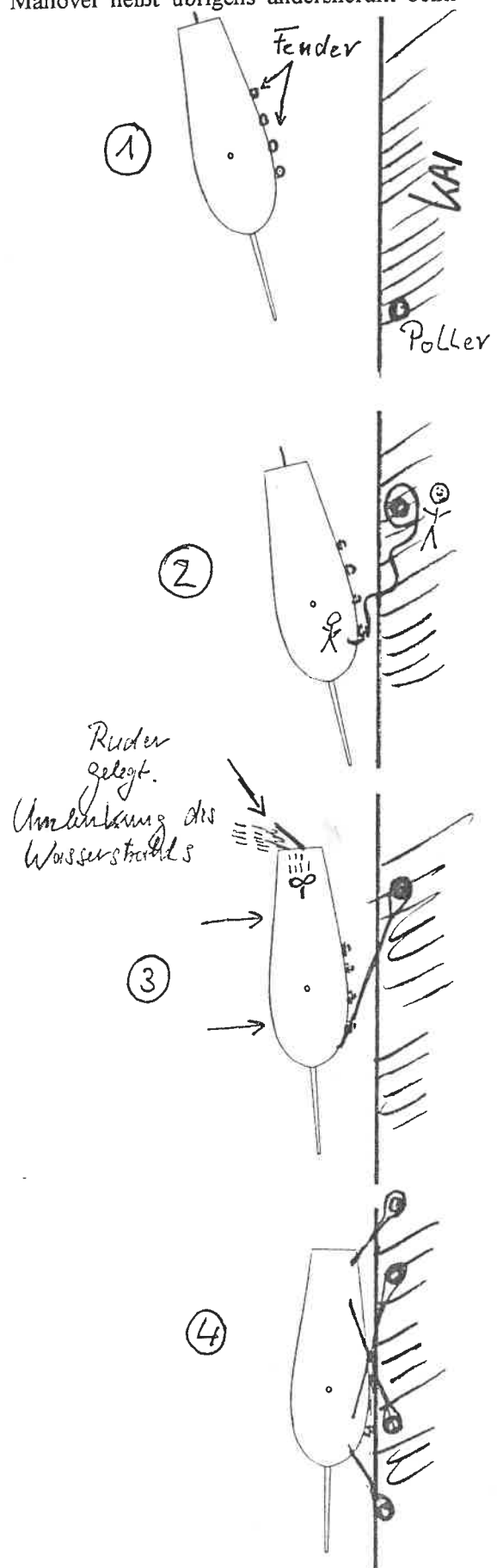
Position 3) Jetzt legt der Rudergänger Ruder als wollte er wieder vom Land wegfahren (also hier nach steuerbord) und gibt leise Gas für Vorfahrt. Jetzt passieren mehrere Dinge gleichzeitig:

1. Das Schiff kann nicht nach vorne fahren, weil es am Festmacher hängt. Der heißt ab jetzt „Vorspring“, weil er von vorne nach achtern „verspringt“. Eigentlich sollte man annehmen, daß das Schiff nun durch seinen Schwung linksherum weiterfährt und mit dem Bug an den Kai dengelt, aber...

2. Der Wasserstrahl der Schraube trifft auf das Ruderblatt und drückt es durch seine Schrägstellung nach links. Auch das Heck wird also nach backbord zur Kaimauer gedrängt.

Zusammengenommen bedeutet dies, daß das Schiff sanft parallel nach backbord an den Kai versetzt wird. Durch Ruderlegen kann diese Bewegung wunderbar kontrolliert und ausgeglichen werden.

Position 4) Das Schiff liegt jetzt sicher am Kai, die anderen Leinen können in Ruhe ausgebracht werden, anschließend wird der Motor abgestellt. Und jetzt ein Hafengebier....



Ablegen (Eindampfen in die Spring)

Position 1) Die Vorleine und die Achterspring werden eingeholt, die Achterleine kann jederzeit auch eingeholt werden. Die Vorspring wird „auf Slip gelegt“, d.h. man kann sie vom Schiff aus einholen.

Position 2) Die Achterleine wird losgeworfen und eingeholt, der Rudergänger gibt Vorfahrt und wie beim Anlegen „hängt“ das Schiff jetzt in der Vorspring und kann nicht vorwärts fahren. Statt dessen dreht es sich, an der Spring hängend mit dem Bug zum Land und mit dem Heck weg vom Kai. Diese Bewegung kann durch Ruderlegen unterstützt werden, da das Ruderblatt angestrahlt wird und nach rechts von der Kaimauer weggedrückt wird. Weil das Schiff sich mit dem Bug an die Kaimauer drückt, muß dort gut abgefendert werden.

Position 3) Wenn das Schiff nach achtern genug Platz hat, gibt der Rudergänger Rückwärtsgas und stellt die Pinne mittschiffs. Das Schiff fängt an, rückwärts vom Kai wegzufahren. Dabei kommt die Vorspring lose, sie kann eingeholt werden. Wenn genug Platz ist, fährt das Schiff wieder mit vorsichtiger Vorfahrt in einem sanften Bogen vom Liegeplatz weg.

