

Zeitschrift: Jugend und Sport : Fachzeitschrift für Leibesübungen der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen

Herausgeber: Eidgenössische Turn- und Sportschule Magglingen

Band: 25 (1968)

Heft: 7

Artikel: Segeln : eine Orientierung für Uneingeweihte

Autor: Kolb, C.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-995182>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Segeln — Eine Orientierung für Uneingeweihte

Chr. Kolb, Magglingen

Noch ist das Segeln als Sportfach in unseren J + S-Kursen nicht eingeführt, doch dürfte eine Orientierung über diese Wassersportart bei vielen einen lang gehegten Wunsch erneut aufleben lassen. Oder haben Sie beim Anblick krängender Segelboote in steifer Brise nie das Verlangen gehabt: in diese «Gefahr» muss ich mich auch einmal begeben?

Ja, Segeln kann gefährlich sein, fast so gefährlich wie das Bergsteigen. Wer einmal davon genascht hat, wird ein Gefangener, wird besessen von dieser Tätigkeit. Das ist die grosse Gefahr!

Was für den Automotor das Benzin, ist für das Segeln der Wind. Auch hier gibt es «Super» und «Normal», entsprechend muss sich die Mannschaft, die Besatzung, verhalten. Wie diese Bewegungs- und Haltungsformen den jeweiligen Situationen angepasst werden, zeigen die folgenden Kapitel.

Der körperliche Einsatz ist auf Segelbooten verschieden gross, je nachdem, ob es sich um ein Kielboot oder ein Schwertboot handelt. (Oft verwendet man auch die Ausdrücke «Yacht» und «Jolle»). Sollten Sie einmal von einem «Kielschwerter» gehört haben, so ist es wirklich eine Kreuzung zwischen den beiden obgenannten Sorten.



Abb. 1
Schwertboot

Kielschwertboot

Kielboot

Ein Kielboot ist im allgemeinen grösser, schwerer und entsprechend teurer. In den meisten Fällen (Ausnahmen: ausgesprochene Rennboote) sind Kielboote mit einer Kajüte versehen, die ein Wohnen an Bord für mehrere Personen ermöglicht. Nebst dieser Wohnlichkeit bieten Kielboote grosse Sicherheit; ein Umkippen (ich hoffe, Fachleute verzeihen mir diesen Ausdruck) ist theoretisch unmöglich, denn die Konstrukteure haben dafür gesorgt, dass für jeden Winddruck genügend Blei oder Eisen am Kiel montiert ist, und dadurch ein Effekt wie beim Stehaufmännchen erzielt wird.

Für Seen mit flachen Ufern oder Untiefen eignen sich Kielboote schlecht, weil der Tiefgang 1,2 m und mehr beträgt. Wer einmal erlebt hat, wie sich der Kiel wie ein Keil in den Seegrund bohrt, der wird noch lange an die Bemühungen um die Befreiung der Yacht zurückdenken!

Um vor solchen Unterbrüchen der Fahrt verschont zu sein, kauft man sich mit Vorteil ein Schwertboot, das kleiner und billiger ist, und eben keinen festen Ballastkiel hat, sondern ein drehbares oder einziehbares Schwert. Es besteht meist aus Holz und muss das seitliche Wegschieben durch den Wind verhüten. Was passiert nun beim Schwertboot, wenn der Wind auf die Segel drückt und das Boot zu kentern (Fachausdruck für «umkippen») droht? Da spielt die Mannschaft die Rolle vom lebenden Ballast und muss sich auf die Bootsante setzen oder die Füsse an einer Gurte einhängen und hinauslehnen, vorher noch schnell das Schwert richtig einstellen, und noch die Segel be-

diene, und noch steuern, und den Wind beobachten, und, und... So viel aufs mal, das braucht eine gehörige Portion Geschicklichkeit und Beweglichkeit! Daraus ziehen wir den Schluss: Schwertboote passen zu jungen, rassigen Leuten, zu uns; in 30 Jahren ist es immer noch früh genug, auf ein ruhigeres Kielboot umzusteigen.

Die Auswahl an Schwertbooten ist sehr gross. Sie sind ca. 4 bis 6 m lang und tragen ca. 8 bis 16 m² Segel, die auf «Grosstuch» und «Fock» (Vorsegel) verteilt sind. Meist kommt noch ein farbiger «Spinnaker» dazu, der aber nur in bestimmten Fällen hochgezogen wird. Die bekanntesten Schwertboote auf unseren Seen sind, mit den zwei olympischen Klassen angefangen:

Flying Dutchman	F D	(als Zeichen im Segel)	Pirat	
Finn			Korsar	
Vaurien			420	
			Fireball	

Technik auf verschiedenen Kursen

Jeder Segler weiss, dass sich mit einem Segelboot nicht in jeder beliebigen Richtung zum Wind fahren lässt.

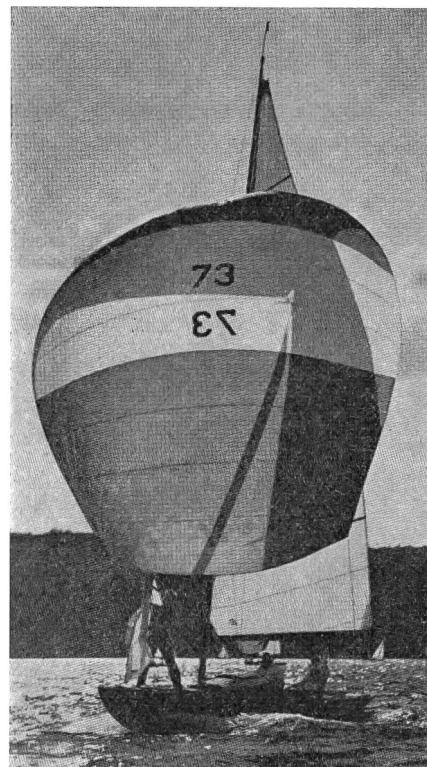


Abb. 2: Der Wind kommt von hinten und schiebt das Boot vorwärts. Er füllt das bauchige, meist mehrfarbige Ballonsegel, genannt «Spinnaker». Das grosse, dreieckige Hauptsegel ist vorne am Mast und unten am Grossbaum befestigt, die entweder aus Holz oder Aluminium gefertigt sind. In diesem «Grosstuch» stehen Klassenzeichen, Nummer und oft Nationalitätszeichen, für Schweizer Boote ist es der Buchstabe Z. Vor dem Mast wird ein kleineres Vorsegel gesetzt, die sogenannte «Fock». Sie kann auf speziellen Kursen, wie auf unserer Abbildung 2, eingerollt werden, weil sie hier nicht wirksam ist.

In den Abb. 3a und 3b, die alle möglichen Kurse zum Wind zeigen, würde die Aufnahme in Abb. 2 der Stellung A resp. A' entsprechen.

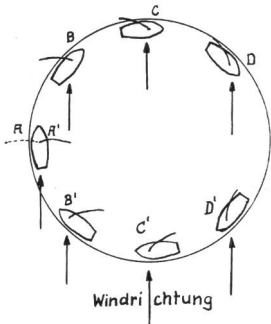


Abb. 3a

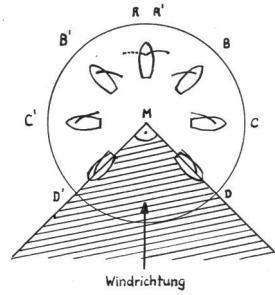


Abb. 3b

Wir können nach vorliegenden Skizzen alle Richtungen von D' bis D in direkter Linie «besegeln». Alle Punkte aber, die im schraffierten Sektor liegen, können vom Punkt M aus nicht direkt angesteuert werden, man muss zu diesen Punkten aufkreuzen.

Am Wind - Kurs (D' resp. D)

Der Steuermann jedes Bootes ist bestrebt, in möglichst spitzem Winkel gegen den Wind zu segeln — es handelt sich um optimale Werte von ca. 45 Grad. Alle sind unterwegs zu einem Punkt, der, von M ausgehend, im schraffierten Sektor liegt. Dazu bedarf es eines Zick-Zack-Kurses mit längeren oder kürzeren Schenkeln, die im Winkel von ca. 90 Grad zueinander stehen. Vgl. Abb. 4.

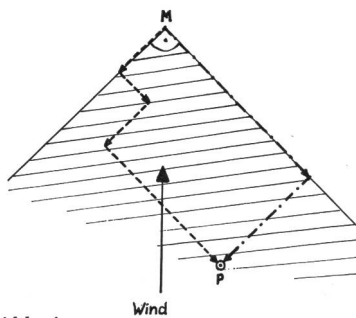


Abb. 4



Abb. 6



Abb. 7

Abb. 6: Hier bringen die Mannschaften ihr Gewicht weiter aussenbords — die Windstärke hat um ca. zwei Einheiten zugenommen. Stärker geworden sind auch die Wellen und Spritzwasser beginnt die oft heissen Gemüter zu kühlen.

Abb. 7: Ein Boot auf dem Kreuzkurs auf dem Silvaplansersee. Deutlich sieht man das Bemühen der Mannschaft, ihr Gewicht weit hinaus zu bringen. Auf modernen Booten benutzt der Vorschotmann zu diesem Zweck eine Einrichtung, die sich «Trapez» nennt. An einer Art Hose wird ein Drahtkabel eingehängt, so kann der Vorschoter auf der Bootsante stehen, resp. waagrecht hinausliegen. Vgl. auch Abb. 6.

Alle andern Kurse, also mit Ausnahme von D' und D, werden mit «raume Kurse» bezeichnet. Innerhalb dieser raumen Kurse ist A resp. A' ein spezieller Kurs und nennt sich Vorwind-Kurs. Auf Vorwind-, teilweise auch auf Raum-Kursen wird ein zusätzliches Segel, der Spinnaker, gesetzt.

Raum-Kurs

Auf raumen Kursen entwickeln die Segel die grösste Vortriebskraft: das Boot läuft am schnellsten. (Ausnahme: Vor dem Wind!)

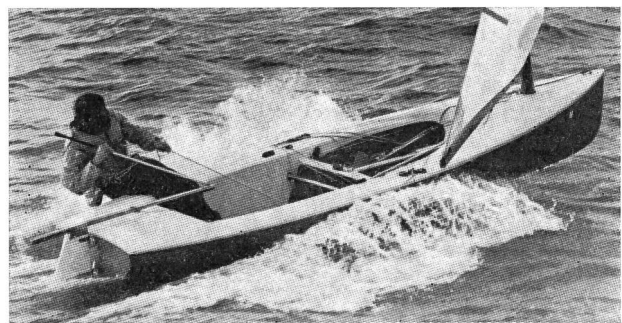


Abb. 8: Ein Boot der Finn-Klasse auf dem Raumkurs in Gleitfahrt. Der Wind fällt schräg von hinten ein (entsprechend Position B' in Abb. 3). Der Gewichtsausgleich durch den Segler erfolgt nach aussen — hinten, um den Bug zu entlasten. So erleichtert er dem Boot das Reiten auf der eigenen Bugwelle.

Abb. 5: Dieses Boot segelt im schraffierten Sektor, es kreuzt zu einem Punkt auf, der in der Windrichtung liegt. Die Segel werden mit Hilfe eines Flaschenzuges nahe der Mittelschiffsachse genommen, um den Wind möglichst spitz anschneiden zu können. Steuermann und Vorschotmann (bedient die Schoten = Seile zum Vorsegel) können bei diesem eher leichten Wind noch aufrecht auf dem Boot sitzen.

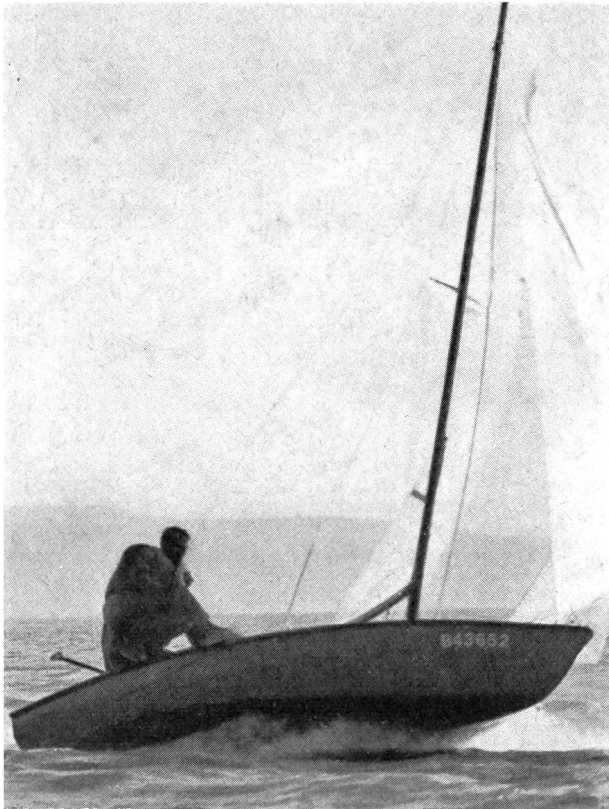


Abb. 9: Das ist ein Schnappschuss von einem Boot, das im Begriff ist, auf eine Welle zu steigen, um darauf zu reiten. Kurz vor der Aufnahme hing der Vorschotmann noch im Trapez. Ein kurzes Nachlassen des Windes zwang ihn, näher zur Mittschiffsachse zu kommen.

Bei genügend starkem Wind kommen die modernen Boote in einen Zustand, den man «Gleiten» nennt. Sie heben den Bug aus dem Wasser und reiten auf der eigenen Bugwelle. So erhöht sich die Geschwindigkeit fast um das Doppelte eines nichtgleitenden Bootes. Schon oft habe ich erlebt, dass Neulinge in solchen Situationen vor Begeisterung zu jauchzen beginnen und von dem, was sie uns zurufen, bleibt meist nur noch zu verstehen: ... «wie im Schnellzug»!

Vor Wind-Kurs

Es mag Sie erstaunen, dass der Vor Wind-Kurs nicht der Schnellste ist. Das liegt daran, dass der Wind die Segel wohl füllt, aber nicht abfließen kann, er staut sich, und damit entfallen die für die Kraftentwicklung so notwendigen Strömungen dem Segel entlang und die Druckunterschiede.

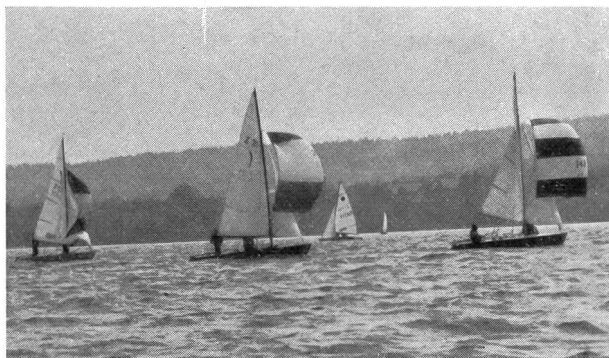


Abb. 10: Auf dem Vorwindkurs wird immer der Spinnaker gesetzt, weil er durch seine kugelige Form den Wind am besten ausnützen kann. Das hintere Boot hat Mühe, den Spi zum «Stehen» zu bringen. Dieses Segel erfordert am meisten Aufmerksamkeit und ist nicht sehr einfach zu bedienen.

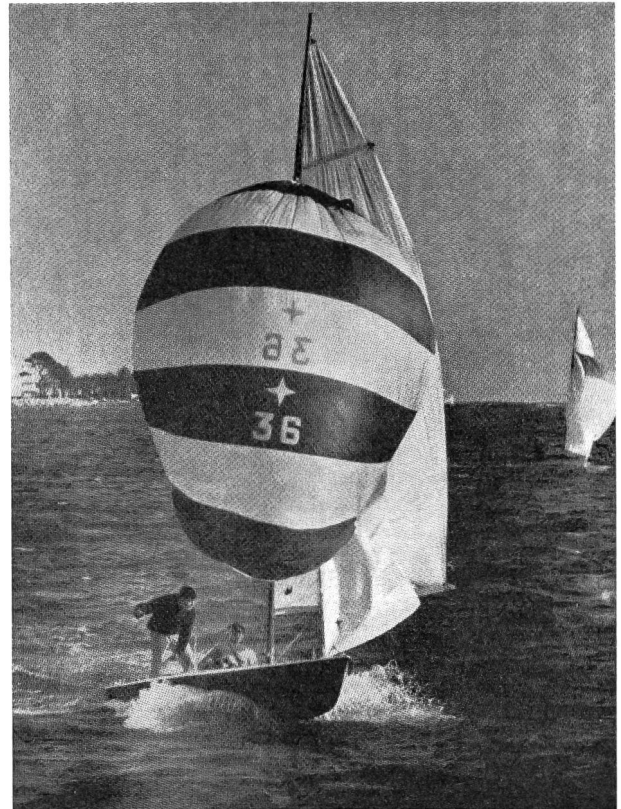


Abb. 11: Weil der Steuermann nicht genug Hände hat, nimmt er die Pinne (Steuer) zwischen die Beine und steuert stehend.

Segel-Manöver

Unsere kleinen Seen, die Anlage der Wettkämpfe oder die Taktik verlangen von den Seglern ab und zu Manöver, die oft die Ursache allen Übels sind. Die wichtigsten davon sind das Wenden und das Halsen.

Die Wende

Es handelt sich hier um eine Drehung des Schiffes mit dem Bug durch den Wind. Dabei kommen die Segel von der einen Seite auf die andere. Das Manöver wird ausgeführt in den Eckpunkten des Zick-Zack-Kurses, beim Aufkreuzen. Vgl. Abb. 4.

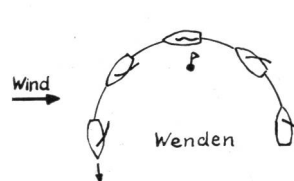


Abb. 12

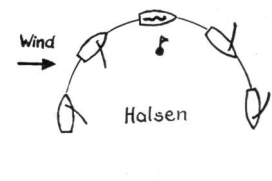


Abb. 13

Die Halse

Auch hier wird das Boot gedreht, aber so, dass das Heck durch den Wind geht. Verglichen mit der Abb. 3 ist es der Übergang von A' zu A. Der Winkel bei der Drehung ist dabei sehr klein. Das Segel schwingt mit grossem Ausschlag von der einen auf die andere Seite. Dieser Schwung überträgt sich auf das Boot und es will sich gegen den Wind drehen. Dazu kommt es aber meistens nicht, weil

- a) der gute Steuermann sofort Gegensteuer gibt und das Boot in der gewünschten Richtung hält. (Vgl. Autofahren: Powerslide).
- b) bei starken Winden das schlecht geführte Boot sofort umkippt, sprich kentert.

Das sieht dann etwa so aus:

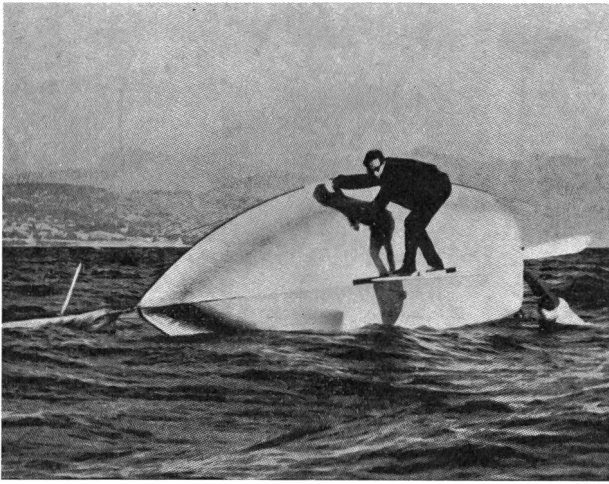


Abb. 14: Damit das Boot nicht ganz durchdreht, der Mast nach unten und das Schwert nach oben schaut, hat sich dieser Segler blitzschnell auf das Schwert hinaus begeben und kann mit dosiertem Wippen das Boot wieder aufstellen und weiter segeln, ohne nass geworden zu sein. Weniger gut hat es sein Gefährte gemacht, der bei diesem Missgeschick ins Wasser gefallen ist und sich hinten festhält. Dauer des Manövers bei guter Ausführung: ca. 10 Sekunden.

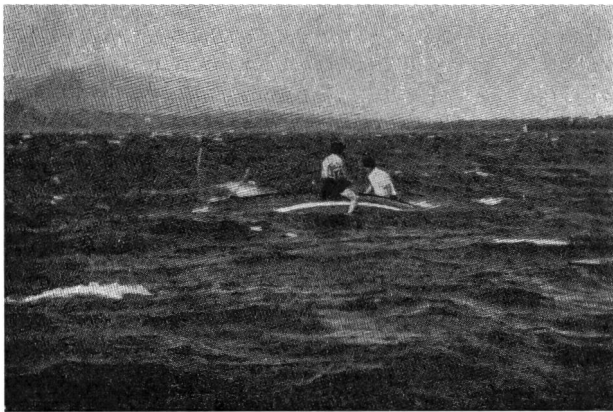


Abb. 15: Weniger Geschickte müssen in solchen Situationen auf fremde Hilfe warten und frieren!

Die Segler-Typen

Um etwas Ordnung in die Geschichte des Segelns zu bringen, kann man folgende Einteilung vornehmen:

- a) Sonntagssegler
- b) Wander- und Tourensegler
- c) Regattasegler.

Der Sonntagssegler erholt sich auf einem schwimmenden Untersatz, begibt sich nur darum aufs Wasser, weil er dort mit seinem Können weniger Unheil anstiftet, als auf der Strasse. Er liebt das Wasser nur, wenn es dem Whisky beigegeben wird.

Der Wandersegler ist ein Fachmann besonderer Art. Ihm kommt es darauf an, möglichst sicher von einem Hafen zum andern zu kommen und dabei viel Neues kennen zu lernen. Wetterumschläge erkennt er frühzeitig und weiss sich darauf vorzubereiten. Alle Knoten und Sicherheitsbestimmungen sind ihm geläufig, und als Mitsegler fühlt man sich in guten Händen. Er hat einen Vollbart und raucht Pfeife.

Der Regattasegler wird oft mit einem Taucher oder Fallschirmabspringer verwechselt. Das liegt mehr an seiner Bekleidung, als an der meist unfreiwilligen Tätigkeit. Der Regattasegler strebt nach höchster Geschwindigkeit. Er möchte gerne Fachmann sein im

Bootsbau, weiss alles über Meteorologie und Aerodynamik, kennt die Wettsegelbestimmungen auswendig und ist in taktischer und technischer Hinsicht ein Meister. Wer kann es ihm da verübeln, wenn er den zeitungslisenden Sonntagssegler mitleidig belächelt?

Der Wettkampf — die Regatta

Über die Entstehung braucht man sich nicht lange den Kopf zu zerbrechen — es lassen sich schon früh Ansätze zur Triebfeder «wer ist schneller» feststellen oder wenigstens erahnen. Denken wir an die Fischer: wer zuerst mit seiner Beute zurückkehrt, erzielt die höchsten Preise. Oder die Kaufleute: Wer den Tee früher überführt, hat die bessere Qualität. Wie haben sich früher Schmuggler- und Polizeiboote, Handels- und Piratenboote gejagt und dabei immer schnellere Boote und bessere Mannschaften entwickelt.

Heute ist der Preis des Siegers nicht mehr so hoch. Zu gewinnen ist höchstens noch ein Silberpott oder ein Zinnbecher. Unvermindert stark geblieben ist aber der Wille, den andern davonzulaufen, oder sie einzuholen.

Das Prinzip bei den heutigen Regatten ist etwa folgendes: Die Boote gleicher Klasse starten gemeinsam auf einen Schuss hin, der zeitlich genau festgelegt ist, um nachher 3 Bojen in vorgeschriebener Weise zu umfahren. Genau 10 und 5 Minuten vor dem Startschuss fallen das Ankündigungs- und Vorbereitungssignal, bei welchen die Segler ihre Stoppuhren in Gang setzen. Beim «Count down» sollte man schon möglichst viel Fahrt haben, um beim Schuss die imaginäre Startlinie mit Volldampf zu überfahren. Wer zu früh, also vor dem Schuss, über der Linie ist, muss umkehren und nochmals starten. Wer zu spät über die Linie fährt, ist von Anfang an schon hinter demjenigen, der rechtzeitig startet.

Die drei Bojen sind so ausgelegt, dass Am Wind-, Raum- und Vor Wind-Kurs so gefahren werden muss, wie es im Beispiel der Abb. 16 dargestellt ist.

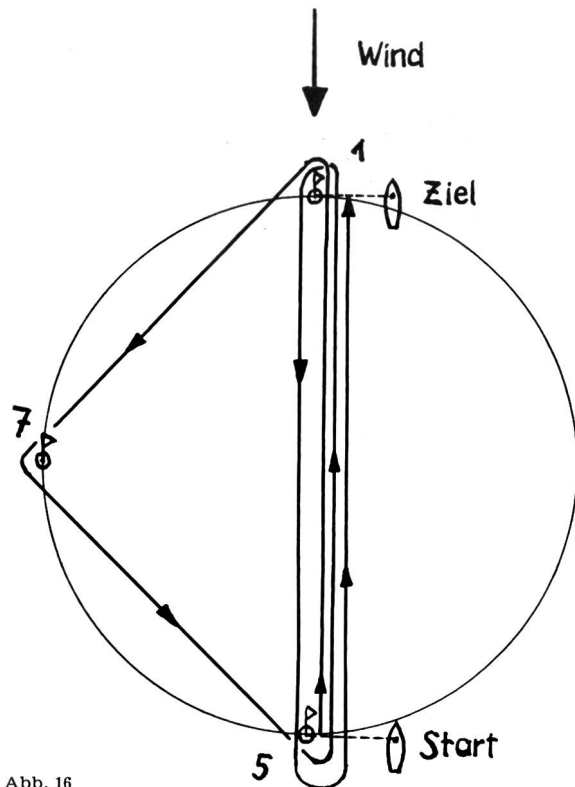


Abb. 16