



# Höllenkonzert

Immer wieder Anlass zur Verstimmung und Schlaflosigkeit sind Geräusche die von Riggs verursacht werden. Der Unmut wird noch verstärkt wenn auf der eigenen Yacht Ruhe herrscht, aber die Nachbarlieger ein Höllenkonzert veranstalten. Jörg-O. Graul hat es erlebt und zeigt Abhilfen auf.

**Nur der Abstand des Falls zum Mast verhindert ein Schlagen.**

**E**s war ein Supersegeltag mit achterlichem Wind mit immer um die Beaufort 4 und nur wenig Welle. Das Setzen und Einholen des Parasailors erfolgte problemlos. Das große Segel zog die Yacht mit gut 6 Knoten durch das Meer. Sonniges Wetter machte diesen Segeltag zu einem wunderbaren Erlebnis. Gekrönt und abgeschlossen wurde der Tag mit einem perfekten Anleger. Die Segelyacht wurde abschließend klar für die Nacht gemacht. Hierbei wurden guter Seemannschaft entsprechend, Großfall, Fockfall, Holeleine des Groß und die Fockschoten festgelegt und

abgespannt. Nach dem Abendessen lockte schon die Kojе, denn die für den kommenden Tag geplante Tour soll früh um sechs Uhr beginnen. Viele Seemeilen meistert die Crew am besten ausgeschlafen. Mit einem Schlag von 60 Seemeilen bei angesagten Beaufort 5 bis 6 und einer Welle über einem Meter, könnte der Segeltag wohl anstrengend werden.

## Es klappert der Fall ...

Gegen Mitternacht war für den Skipper und seine Crew die Nacht schon zu Ende. Der Wind hatte stark zugenommen. Der Skipper

wurde als Erster von einem lauten und penetrant im Sekundentakt gegen einen Mast schlagenden Fall, irgendwo ganz in der Nähe geweckt. Er stand auf, um festzustellen woher das laute und nervige Geräusch kommt. Der Skipper hatte direkt nach dem Anlegen, guter Seemannschaft entsprechend, seine Yacht hafenfest gemacht. Er kontrollierte nochmals die auf seiner Yacht abgespannten und festgelegten Schoten, Falls und die Holeleine des Rollgroß. Außer dem Wind entsprechenden Geräuschen konnte er hier nichts feststellen. Hier war Ruhe auf der Segelyacht.



**Großfall und Fockfall wurden abgespannt.**



**Fall wurde am Baum angeschlagen.**

## Der Verursacher

des nervigen Störgeräusches war schnell gefunden. Es war der luvseitige Nachbarlieger. Der Grossfall sowie der Fockfall der Yacht waren lose und hämmerten im Sekundentakt gegen den Mast. Im Schein der Taschenlampe konnte man auf der Nachbaryacht sehen, dass weder der Groß- noch der Fockfall festgelegt oder abgespannt waren. Des Weiteren waren die Enden und Schoten mehr oder weniger lustlos in kleinen Haufen im Cockpit und am Mast verteilt aufgehäuft worden. Nach und nach kam der Rest der eigenen Crew im Cockpit zusammen und man beriet, was man machen

könne, um wieder in den Schlaf zu kommen.

## Lösungssuche

Einfach auf ein fremdes Schiff aufzuentern, um den Fall ruhigzustellen, scheidet von vorn heraus aus. Der Skipper entschied sich, mit dem Bootshaken gegen die Reling des Nachbarn zu klopfen. Keine Reaktion. Der Hafenmeister war telefonisch nicht zu erreichen, nur der Anrufbeantworter leierte monoton seinen Text herunter. Es wurden weitere Versuche gestartet, den Yachteigner durch Klopfen gegen die Reling aufzuwecken, sollte dieser an Bord sein. Nach einigen Minuten

ging ein Licht in der Yacht an und der vermutliche Eigner betrat mit mürrischer Mine sein Cockpit. Die freundlich vorgebrachte Bitte, er möge doch sein Groß- und Fockfall festlegen damit man wieder in Ruhe weiterschlafen könne, wurde seinerseits mit der Nachfrage des aktuellen Geisteszustandes des Fragenden betreffend, rüde beantwortet. Nachfolgend wurde noch der Hinweis kundgegeben, dass es bei Segelyachten nun einmal so wäre, dass ein Fall schlagen könne und man solle sich Stopfen in die Ohren stecken, wenn einem das Schlagen des Falles zu laut wäre. Sämtliches Bitten nach Abhilfe war anfangs vergeblich. Das Angebot, gerne ►

---

# Drittelseite 85 hoch



Fall am Babystag angeschlagen.



Fall an der Reling, dem Bugkorb angeschlagen.

bei der Ruhigstellung des Groß- und Fockfall behilflich zu sein, wurde im ersten Versuch mit der Androhung körperlicher Gewalt quittiert, sollte man seine Yacht betreten. Durch die rege und nicht leise folgende Diskussion kamen weitere Crews an Deck ihrer Yachten. Es folgten von den anderen Yachteignern Ratschläge, Verwünschungen, freundliches Bitten, sowie gutgemeinte Hinweise über Seemannschaft im Einzelnen und auch im speziellen, und dies in verschiedenen Sprachen. Letztendlich gab der Verursacher seinen Widerstand, Abhilfe schaffen zu wollen auf und räumte gleichzeitig ein, nicht recht zu wissen, was er machen könne, um den Fall bei dem nun starken Wind ruhig zu stellen.

### Hilfeleistung

Es wurde die angebotene Hilfe nun doch willig angenommen und der Zugang zum Schiff gewährt. Nach wenigen Minuten unter Zuhilfenahme einiger Bändsel war das ganze Thema erledigt. Der Skipper der nun ruhig gestellten Yacht brachte einen guten Tropfen mit ein paar Gläsern an Deck und es kehrte versöhnliche Stimmung und die lang ersehnte Ruhe ein. Bei dem folgenden kurzen Gespräch erfuhr man, dass dies die erste Saison des Seglers war. Des

Weiteren wurde entschuldigend vorgebracht, dass ihm selbst das schlagende Fall trotz der Pfropfen in den Ohren genervt hatte. Bei einigen vorherigen Versuchen sei es ihm nicht gelungen, dies abzustellen. Bei der Ausbildung hätte er nichts Näheres darüber erfahren, wie man eine Segelyacht hafenfest machen würde. Zugegeben, auch wenn die in der Überschrift gewollte Parallele



Fall an der Wante angeschlagen.

zum Text des alten Volksliedes von der Mühle am Bach ein wenig weit hergeholt ist, ist wohl die Penetranz der Geräusentwicklung bei beiden Szenarien jedem gegenwärtig und wird ab einer bestimmten Lautstärke einfach nur nervig.

### Früher war alles besser

War früher die Bereitschaft größer, Wissen und Erfahrungen zu erfragen und oder diese anderen mitzuteilen? Wie kann der Einsteiger in dem Segelsport zu Erkenntnissen gelangen, sich und Anderen den Umgang miteinander so angenehm wie möglich zu gestalten? Fragen über Fragen. Es wird immer häufiger versucht, weil kostenfrei und dem Zeitgeist entsprechend, Informationen aus dem Internet zu erhalten. Sucht man eine App (Applikation) unter der Eingabe: Segelyacht-, klar machen, hafenfest machen, Liste anlegen, Checklist ... findet man »... Keine Treffer«. Eine Suche bei »YouTube« im Internet bietet so einiges an mehr oder weniger hilfreichen Angeboten und Aussagen in Videoform. Das Bedürfnis, kostenpflichtige Schulungen und weiterführende Ausbildungen zu buchen, ist meist aus Zeitmangel in der Freizeit nicht die erste Wahl. Die Neigung, Mitglied in einem



**Kutterstag und Fall wurden abgespannt.**

Vereinen werden zu wollen und hier Wissen zu erhalten, fällt schnell der gleichen Argumentation zum Opfer. Nun kommt von den erfahrenen Seglern meist das Argument, welches gebetsmühlenartig besagt, früher war alles besser und man habe mehr miteinander geredet. Zumindes war vor einigen Jahren der Weg bis zum Yachteigner meist länger und der Ein oder Andere konnte im Vorfeld bei Mitfahrgelegenheiten unter erfahrenen Skippern seine Erfahrungen machen und sammeln.

## Checklisten

Eine einfache Möglichkeit, sich und anderen das Leben an Bord zu erleichtern, ist es, eine Checkliste zu erstellen. Checklisten bieten den Vorteil nichts vergessen zu haben. Wer sich bei der Heimfahrt von der Yacht nach Hause schon einmal, nach bereits zwei verbrachten Stunden auf der Autobahn, die Frage stellte, dies oder das abschließend auf der Yacht erledigt, ein- oder ausgeschaltet zu haben, weiß eine erfolgreich abgearbeitete Checkliste zu würdigen. Erledigte Punkte von einer Checkliste können einem lästige Telefongespräche und somit das Bitten anderer Personen doch einmal auf der Yacht nach dem Rechten zu sehen, ersparen. Checklisten für

das An- und Ablegen sowie hier im Besonderen für das Hafenfest machen der Yacht sind von großem Nutzen für den Segelsport. Des Weiteren sind Checklisten eine super hilfreiche Möglichkeit, einem Moses, wie der jüngste oder unerfahrenste auf einem Schiff genannt wird, zu schulen, was, wann, wie auf der Yacht abgearbeitet werden muss. Einfach dem Betreffenden eine Checkliste in Kartenform mit den entsprechenden Punkten, die dieser abarbeiten soll in die Hand drücken. Dies führt zu einer entspannten Stimmung an Bord, da jeder weiß, welches seine klar umrissene Aufgabe und deren Inhalte ist. Diskussionen mit dem Inhalt, „das hast du nicht gesagt“, „dies wusste ich nicht“, „dies macht der aber so und so“, „ich dachte, dies habe ein Anderer gemacht“, entfallen einfach. Die anstehende Arbeit wird, exakt der Liste entsprechend, abgearbeitet und gut ist es. So kann man sich und anderen das Leben schnell einfach gestalten.

## Ursachen

Fängt man an, die eingangs geschilderte Problematik aufzudröseln, ist der ursächliche Punkt wohl der, dass nur derjenige, der seine Yacht gut kennt, seemännisch damit agieren und umgehen kann. Der Yacht- ►



Fall um den Mast gewickelt.

eigner weiß oder sollte zumindest wissen, welcher Fall und welche Schot bei zunehmender Windstärke lautstark in Erscheinung treten kann und somit andere stören und nerven kann. Am häufigsten und somit an der Nummer Eins der Störenfriede im Hafen liegender Yachten sind unumstritten der Groß- und der Fockfall. Ursächlich ist hierfür der lange außenliegende Weg des Falles vom Masttopp bis zu dem Mastfuß an Deck. Des Öfteren wird versucht, einen Fall einfach besonders hart durchzusetzen um ein Schlagen des Falls am Mast zu verhindern. Mit dieser Methode wird meist nur die Tonhöhe und die Frequenz der Schläge am Mast verändert und ist wenig zielführend. Das Fall wird bei entsprechendem Wind weiter und nervig für die Umgebung schlagen. Abhilfe schafft meist das seitliche Ab- oder Anbinden des entsprechenden Falls an eine zum Beispiel Wante. Ein weiterer hilfreicher Anschlagpunkt für ein Fall kann die Reling sein. Wer nach dem Anlegen einen Rundgang im Hafen macht, kann an Yachten die speziellsten und zum Teil kompliziertesten Konstruktionen bewundern, die Skipper zwischen Mast und einem Fall angebracht haben. Konstruktionen mit einem Expander Gummi sind zwar beliebt und schnell angebracht, aber meist



Fall über die Saling abgespannt.

nur bei lauen Lüftchen geeignet, ein Fall ruhig zu halten. Bei starkem Wind bringt man mit einem Expander Gummi kaum die zum Abspannen eines Falls benötigte Kraft auf. Auch wenn beim Anlegen nur wenig Wind war, kann sich dies in der kommenden Nacht sehr schnell ändern. Wer seine Yacht nach dem Anlegen fluchtartig verlässt ohne diese zuvor hafenfest zu machen, muss sich den Vorwurf einer schlechten Seemannschaft gefallen lassen.

### Verschiedene Knoten

Viele verschiedene Knoten können an einen Fall und an die Wante

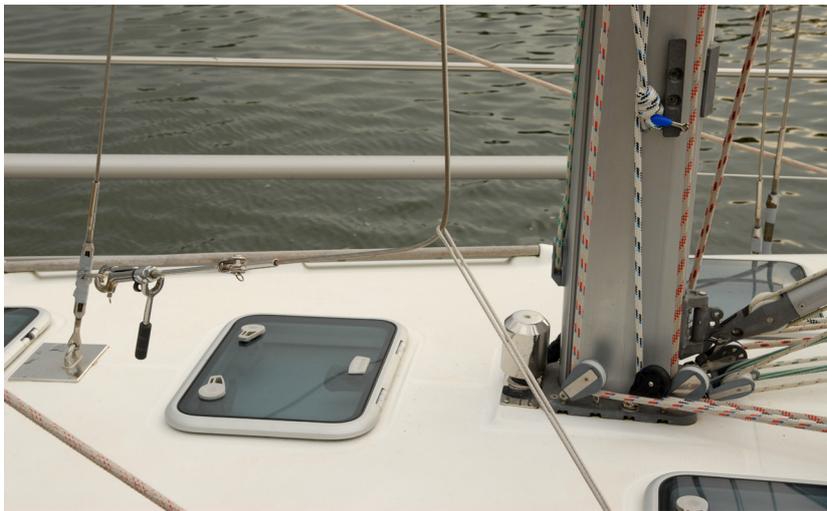
gesteckt werden. Der Versuch, ein Bündel unter Zug anzuschlagen und dieses später gegebenenfalls einfach und schnell nachspannen oder wieder lösen zu können, geht nicht jedem einfach von der Hand. Das Anschlagen eines Endes an eine Wante, mit ihrer sehr glatten Oberfläche, der dem Zug dauerhaft standhält und nicht von allein wieder bei Belastung hochrutscht, gelingt auch nicht jedem Skipper auf Anhieb.

### Der Stopperstek

Ein von vielen vergessener Knoten eignet sich besonders gut zum Anschlagen eines Bündels, auch an noch so glatten Wanten und Stagen. Mit einem Verschieben des gebundenen Knotens in die entsprechende Richtung kann das Abspannbündel beliebig gespannt, nachgespannt oder wieder lose gegeben werden. Dieser Alleskönner heißt Stopperstek. Oft wird dieser Klemmknoten zum Anschlagen an einer schwimmenden Schlepptrasse verwendet, die ein Motorschiff hinter sich herzieht, wenn man mit Ruderboot oder mit einem unmotorisiertem kleinen Segler geschleppt werden möchte. Schnell kann mit Hilfe dieses Knotens eine Leiter gefertigt werden. Dieser Stopperstek lässt sich sehr schnell binden und ist in einer Zugrichtung sehr fest. Zieht man diesen Knoten hingegen in die andere Richtung lässt sich der Knoten leicht und zu jederzeit verschieben. Vom Grund-



Hohleleine des Groß gegen Schlagen am Baum gesichert.



**Abgespannter Kutterstag.**

satz her ist die zuvor benannte Schlepptrasse immer deutlich stärker als das anzubändselnde Ende. Bei dem Abspannen von einem Fall an einer zum Beispiel Wante ist es problemlos möglich, ein auch im Verhältnis zum Durchmesser zur Wante gleichstarkes oder sogar stärkeres Bändsel zu benutzen, welches sich später aber deutlich besser wieder lösen lässt.

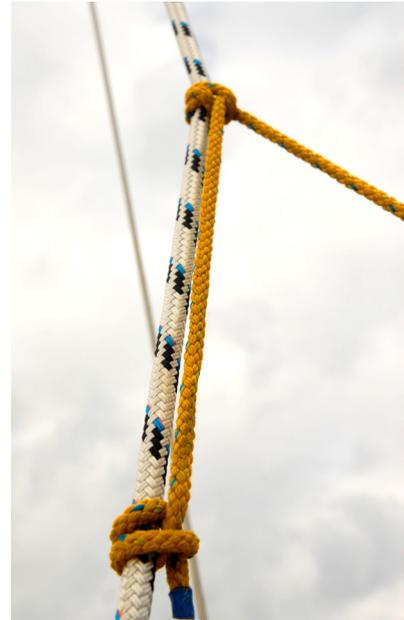
## Anwendung

Jede Yacht ist verschieden und so sind auch die Lösungswege sehr unterschiedlich, dass laufende Gut einer Yacht bei starkem Wind im Hafen liegend in den Griff zu bekommen. Wenn das Abspannen eines Falls zur Wante noch nicht optimalen Erfolg aufzeigt, kann es hilfreich sein an dem gleichen Fall ein weiteres Abspannbändsel zu stecken und dies dann zusätzlich am Babystagen anzuschlagen. So wird die Richtung und der Verlauf des Falls am Mast verändert. Man muss sich immer vor Augen halten, dass nur ein ausreichender Abstand des Falls zum Mast Erfolg bringend ist, ein am Mast schlagendes Fall ruhig zu stellen. Um dies zu erreichen, sollte der entsprechende Fall vor dem Abspannen gut lose gegeben werden. Je nach Masthöhe soll mindestens ein Abstand zwischen 30 – 60 Zentimetern zwischen Mast

und Fall zur Verfügung stehen, wenn dieser nach dem Abspannen mit einem Bändsel wieder durchgesetzt wird. Am einfachsten ist es, mit dem Stecken des Knotens eines Abspannbändsel am Fall zu beginnen. Das Anschlagen des Bändsels am Fall findet meist in Schulterhöhe statt. Der am Fall gesteckte Knoten kann nach der Fertigstellung und Bedarf an dem Fall einfach weiter nach oben verschoben werden. Dieser Knoten soll auf Zug nach unten sperren. Bei der entsprechenden Wante wird der Knoten des gleichen Abspannbändsels umgekehrt gesteckt. Es wird also bei der ausgewählten Wante mit zwei Rundtörns nach oben begonnen und dann geht es sinngemäß weiter wie bei dem am Fall gesteckten Knoten. Dieser Knoten an der Wante soll in eine nach oben gerichtete Zugrichtung sperren. So kann zu jeder Zeit durch leichtes Verschieben des Knotens an der Wante nach unten, die Spannung des Abspannbändsels einfach und mit wenig Kraftaufwand, deutlich erhöht werden. Bändsel, hier im Besonderen die Abspannbändsel, sollten auf einer Segelyacht immer in genügender Anzahl und in unterschiedlichen Längen griffbereit zur Verfügung stehen. Später können aus der Erfahrung heraus immer wieder benötigte Enden, in zum Beispiel vier, sechs oder acht Millimetern Stärke, in einer besonderen Farbe und ►



Fall über den Lautsprecher als Hilfspunkt abgespannt.



Zu lange Enden werden belegt.



## Einen Stopperstek stecken

1. Zu Beginn wird das Ende quer (90 Grad), unter das entsprechende Fall gelegt.
2. Das Bündel und der Fall werden mit einer Hand zusammen festgehalten, dass lange Ende hängt zum Mastfuß herunter.
3. Das andere, mit gut 30 bis 40 Zentimeter, kürzere Ende des Bündels, wird mit der anderen Hand aufgenommen und mit zwei Rundtörns, nach unten, nebeneinander um den Fall gefahren.
4. Jetzt wird mit dem Ende, die beiden bereits gelegten Rundtörns nach oben hin gekreuzt.
5. Es wird ein weiterer Rundtörn oberhalb der ersten beiden Rundtörns gelegt und als Abschluss das Ende wie bei einem Webleinstek unter das zuvor gekreuzte Ende gesteckt.
6. Fertiger und festgezogener Knoten.



### **Fall und Enden zusammengefasst.**

Länge bereitgehalten werden, um diese so einem bestimmten Fall oder einer Wante einfacher zuordnen zu können. So werden die Enden bei Bedarf immer schnell gefunden und dem Anwender erleichtert dies die Arbeit. Die Bändsel sollten nicht zu dünn gewählt werden, da sich dünnere Enden immer nur mit mehr Mühe wieder lösen lassen.

### **Weitere Störenfriede**

Bei Rollgroßanlagen ist es gerne die Holeleine vom Groß, welche auf den Baum schlägt. Hier ist die Holeleine, sollte ein stärkeres Durchsetzten nichts bringen, schnell mit ein Bändsel und einem oder zwei Rundtörns erst um die Holeleine und anschließendem Baum, festzulegen. Die bei Starkwind im Hafen an der Fock angeschlagen gelassenen Schoten schlagen gerne gegen den Kajütsaufbau oder auf das Deck. Als erste Maßnahme ist es hier hilfreich, diese etwas durchzusetzen. Auch ein zusätzliches Anstecken mit einem Bändsel an der Reling, oder an den Wanten, kann hier Abhilfe schaffen die Schoten ruhig zu halten. Ansonsten ist es immer gut im Hafen liegend, einen Blick auf andere Yachten zu werfen. Gute Ideen zu übernehmen und auszuprobieren ist nicht ehrenrührig. 