

Kurzskript Segeln der TU-Berlin

Die Grundregeln zur Handhabung von Jollen und offenen Kielbooten

Inhalt:

- **Kleidung**
- **Segelsetzen**
- **Grundregeln während der Fahrt**
- **Kurse zum Wind**
 - Am-Wind-Kurs
 - Halbwindkurs
 - Raumschotkurs
 - Vorwindkurs
- **Kursänderungen**
 - Anluven
 - Abfallen
- **Manöver**
 - Wende
 - Halse
 - Aufschießen
 - Ankern
 - Beidrehen
 - Kentern und Aufrichten
 - An- und Ablegen
- **Segelbergen**
- **Material**
- **Verhalten auf dem Bootshausgelände und den Stegen an der TU Berlin**

Kleidung

Es kommt darauf an, dass Euch die Nässe - egal ob sie von oben oder unten kommt – durch die Verdunstungskälte nicht schon nach kurzer Zeit zum Frieren bringt! Also zwischen der wasserabweisenden Schicht und der Haut sollte noch eine wärmeisolierende Schicht sein.

- **Warme Kleidung** (Zwiebeleffekt); empfehlenswert: Fliespullover, dicke Socken, lange Unterhosen, Mütze, Schal, eventuell Segelhandschuhe.
- **Wasser und windabweisende Kleidung** (Hose und Jacke oder Overall): z.B. aus Berufsbekleidungs-geschäften einfaches gelbes "Bauarbeiter"-Ölzeug, Motorradkombi o.ä.; weniger empfehlenswert ist dünnes Regenzeug für Radfahrer. Es muss nicht gleich „professionelle“ Segelbekleidung sein. Diese ist recht teuer und der Kauf lohnt am Anfang meist nicht.
- **Gummistiefel oder Turnschuhe** mit heller Sohle und feinem Profil. Keine grobstolligen „Gärtnerstiefel“!

Segelsetzen

Segel werden generell vor Anker gesetzt! Die vermeintliche Zeitersparnis durch Nichtankern erkaufte man sich mit viel Stress (denn meist geht irgend etwas schief, wenn man es nicht brauchen kann, wie Murphy schon wusste) oder mit lausig gesetzten Segeln während der ganzen Fahrt.

- Bei möglicher Wetterverschlechterung sollte vor Abfahrt geprüft werden ob und wie das entsprechende Segel gerefft werden kann. Unter Umständen müssen hierzu zusätzliche Leinen mitgenommen werden.

Im Gegensatz zu größeren Kielbooten wird bei Jollen oder jollenähnlichen Kielbooten das Vorsegel in der Regel zuerst gesetzt. Da die Masten durch Vorstag und Wanten vor dem Segelsetzen nur locker gehalten werden, ist es beim Setzen des Vorsegels sehr wichtig, dass das Vorliek so stark gespannt wird, bis das Vorstag deutlich loser ist. **Hierdurch erhalten auch die Wanten erst ihre nötige Spannung und geben dem Mast die nötige Stabilität.**

- Diese Spannung erreicht man bei den meisten Booten dadurch, dass beim Spannen des Vorlieks der Mast durch **starkes Ziehen am Vorstag** nach vorne gezogen wird (Das Vorliek darf dabei nicht mitgezogen werden!). Dies gilt nicht für Boote mit Hebelspannvorrichtungen und Focksegel mit Stagreitern entlang des gesamten Vorlieks.
- Die Fallen auf den senkrechten Klampen befestigen und mit einem Kopfschlag um das obere Ende belegen. Danach die Fallen aufschließen, damit sie sich nicht mit anderen Leinen verheddern können und zur Verfügung stehen, wenn es mal schnell gehen muss.
- Vor dem Setzen des Großsegels bitte kontrollieren, ob die Segellatten gut festgebunden / eingesteckt sind und nicht herausfallen können.
- Das Großsegel mit den Fallen immer so hoch wie möglich ziehen. Je nach Bootstyp lässt sich das Groß samt Baum auch ein Stück über den Lümmelbeschlag ziehen und nachdem das Fall auf der Klampe belegt wurde, kann der Baum direkt wieder bis zum Lümmelbeschlag heruntergezogen und auf diesen gesteckt werden. Hierdurch wird das Vorliek des Großsegels gespannt.
- Generell sollten Vor- und Unterliek der Segel um so stärker gespannt werden, je stärker der Wind weht.
- Um die nötigen Kräfte für das Spannen aufzubringen, muss ggf. mit den Leinen oder Streckern eine Übersetzung hergestellt werden.
- Die Segel sollten nur kurze Zeit im Wind killen (flattern) da sonst Schäden auftreten können. Auch kleine Risse bitte sofort mitteilen, da sonst Große daraus werden.

Grundregeln während der Fahrt

- **Niemals die Pinne loslassen!** (Ausnahme: Boot liegt vor Anker oder hat festgemacht)
- **Immer mit dem Pinnenausleger steuern!**
- **Steuermann/frau sitzt auf der Luvseite des Bootes** (gegenüber dem Segel). Vorschoter sitzt abhängig von Kurs und Windstärke in Lee oder Luv.
- **Bei Angstgefühlen nicht nach unten ins Boot rutschen und niemals an den Schoten festhalten!** Auf Jollen ist der Bootsboden nur ein vermeintlich sicherer Platz. Tatsächlich fehlt Euer Gewicht dann als Gegenkraft zum Winddruck im Segel, besonders, wenn gleichzeitig die Schoten nicht losgegeben werden. Auch auf dem Bootsboden stehend sich rauslehnen bringt wenig – Ausreiten beginnt damit, sich mit dem Po über die Luvkante hinauszuschieben, die Füße unter den Ausreitgurten und sich dann je nach den Querkräften hinauszulehnen. Vorschoter zuerst, dann der Steuermann.
- **Alle Kommandos laut, deutlich, überlegt und rechtzeitig geben!**

- Gerät das Boot wider Erwarten außer Kontrolle, **alle Schoten losgeben, Pinne in die Bootsmitte nehmen und orientieren**: Worauf steuere ich zu?; Woher kommt der Wind? Wenn ihr dann mit dem Bug fast in den Wind steuert, hält das Boot erst mal an.
- **Beim Ankern immer darauf achten, das die Ankerleine direkt vom Bug ins Wasser läuft**, bei manchen Booten muss sie dort erst noch an einer Klampe befestigt werden!
- **Segelsetzen und –bergen immer nur vor Anker!** Nur so lassen sich Schäden unkontrolliertes Abtreiben vermeiden, falls etwas nicht so wie vorgesehen klappt – und das ist leider häufiger der Fall als man denkt.
- **Bei zunehmender Krängung zuerst Ausreiten, bei weiterer Krängung das Großsegel kontrolliert öffnen**. Die Fock muss dabei dicht bleiben!!!. Sollte das nicht reichen, zusätzlich gefühlvoll anluven, d.h. nicht komplett in den Wind schießen.

Kurse zum Wind

Der Wind ist der ‚Motor‘. Dementsprechend müssen die Segel der Richtung und Stärke des Windes angepasst werden. Abhängig von wo der Wind in Bezug auf die Fahrtrichtung des Bootes kommt, spricht man von Kursen. Diese werden **nicht durch das Segel sondern mit der Pinne gesteuert**; die Segel werden nur passend dazu eingestellt. Die unterschiedlichen Querkräfte werden durch Herauslehnen (Ausreiten) ausgeglichen. Ein Boot sollte möglichst aufrecht bzw. mit leichter Leekrängung gesegelt werden (Vorschoter !)

Am-Wind-Kurs (anspruchsvollster Kurs, da die Segel bei jeder Kursänderung in diesem Sektor neu eingestellt werden müssen):

- Sektor in dem der Wind von schräg vorne bis fast seitlich kommt.
- Die Segel sind dichtgeholt, je weiter seitlich der Wind einfällt, desto offener werden sie gefahren.
- Nimmt die Krängung (Querneigung) trotz Ausreiten stark zu, macht der Steuermann das Großsegel etwas auf (ca. eine Unterarmlänge), das Vorsegel bleibt dicht!!!
- Das Boot immer in Fahrt halten, da ihr nur so Ruderwirkung habt. Wenn der Wind zu weit von vorn kommt (zu hoch am Wind), wird das Boot langsamer werden und schließlich anhalten. Bevor das passiert: etwas abfallen. Nimmt dabei die Krängung trotz Ausreiten stark zu, das Großsegel etwas aufmachen und nicht gleich wieder anluven, sondern den Kurs halten. Danach seid ihr erheblich schneller, d.h. es lohnt sich, nicht zu hoch am Wind zu fahren.
- Windrichtungsänderungen sind nur bei Hoch-Am-Wind-Kurs ‚mitzufahren‘ ohne die Segelstellung zu verändern, d.h. kommt der Wind seitlicher, gefühlvoll anluven, kommt er vorlicher schnell etwas abfallen. Hierbei kommt es auf schnelles Registrieren der Winddrehungen und die Sofortige Umsetzung mit der Pinne an.

Halbwindkurs (Grenzkurs zwischen Am Wind und Raumschots):

- Kurs bei dem der Wind genau von der Seite kommt, schnellster Kurs.

Raumschotkurs (Einfacher Kurs, da Segelstellung kaum geändert wird und fast keine Querkräfte wirken):

- Sektor in dem der Wind schräg von hinten kommt, d.h. von fast genau hinten bis fast seitlich.
- Die Segel sind offen (der Schot wird Raum gegeben), erst kurz vor Halbwind werden sie etwas dichter gefahren. Die Fock stets etwas loser fahren als das Großsegel, sie darf jedoch nie am Vorliek killen.
- Bedenkt, dass man auf diesem Kurs Höhe verliert (in Windrichtung fährt), welche hinterher meistens durch mühsameres Am-Wind-Segeln wieder erarbeitet werden muss.

Vorwindkurs (anspruchsvoller Kurs, da genau gesteuert werden muss, um unfreiwillige Halsen zu vermeiden):

- Kurs bei dem der Wind genau von hinten kommt, d.h. das Segel ist ganz aufgefiert (offen).
- Wenn möglich die Segel im Schmetterling fahren, d.h. Fock- und Großsegel auf verschiedenen Seiten und Schwert hochnehmen.
- Bei starkem Wind ist es oft sicherer und auch schneller, in langen Schlägen vor dem Wind zu kreuzen.
- Der Wind ist auf diesem Kurs nur scheinbar schwach und das Boot bewegt sich recht zügig nach Lee, d.h. man verliert viel Höhe

Generell sollten Änderungen der Windstärke und -richtung möglichst schon bemerkt werden, bevor sie das Boot erreichen. Also: Wasserkräuselung beachten! An unterschiedlichen ‚Graufärbungen‘ der Oberfläche können Böen und Flautenlöcher erkannt werden.

Bei einer Bö rechtzeitig Schoten etwas fieren und ausreiten. Bei Flautenlöchern Körpergewicht nach Lee verlagern und Schot etwas dichtholen, wenn die Segel zu schlagen beginnen, den Kurs beibehalten - außer bei Am Wind, da etwas abfallen.

Kursänderungen

Anluven:

Pinne langsam nach Lee (zum Segel hin) bewegen; der Bug des Bootes beschreibt einen Bogen nach Luv; Großschot dabei dichtholen, denn das Großsegel soll nicht killen (flattern); Körpergewicht langsam nach Luv verlagern, damit das Boot nicht stark nach Lee krängt.

Abfallen:

Pinne langsam nach Luv (vom Segel weg) bewegen; das Boot beschreibt einen Bogen nach Lee; Großschot dabei fieren, so dass das Großsegel gerade noch nicht killt; Körpergewicht dabei langsam nach Lee verlagern, damit das Boot nicht nach Luv krängt.

Manöver

Wende:

- Häufigstes Manöver; wird beim Kreuzen gegen den Wind und zum Ausweichen bei Hindernissen oder bei Vorfahrtssituationen gefahren
- Manöver von Am-Wind-Kurs mit Wind von Steuerbord auf Am-Wind-Kurs mit Wind von Backbord oder umgekehrt. Dabei geht der Bug durch den Wind, d.h. der Wind kommt kurzzeitig genau von vorn (im Wind). **Es muss vorher also genug Fahrt im Boot sein**, da sonst die Gefahr besteht, dass das Boot stehen bleibt und die Wende nicht gelingt.
- Die Pinne wird während des Manövers nach Lee gedrückt und dann in der Stellung **solange gehalten bis das Segel auf der neuen Seite die Am-Wind-Stellung erreicht hat**, erst dann wird sie ‚gerade‘ genommen. Dabei nicht zu weit abfallen, damit die beim Kreuzen gewonnene Höhe nicht wieder verschenkt wird. Die Besatzung wechselt **währenddessen** ihre Position zur neuen Luvseite. Die Fock wird zu Beginn der Wende los geworfen und erst dann wieder dichtgeholt wenn die Pinne gerade genommen wird.
- **Kommandos:** ST (Steuermann) als Vorbereitung: „*Klar zur Wende*“; VS (Vorschoter) wenn bereit und alles frei: „*Ist klar*“; ST kündigt Durchführung an: „*Ree*“ und legt erst dann die Pinne.

Achtung: nie in ein anderes Boot hineinwenden, immer vorher schauen ob alles frei ist!

Halse:

- Manöver von Raumschotkurs mit Wind von Steuerbord auf Raumschotkurs mit Wind von Backbord oder umgekehrt. Dabei geht das Heck durch den Wind, d.h. der Wind kommt kurzzeitig genau von hinten (Vor-Wind-Kurs). **Es muss genau zu diesem Zeitpunkt das Segel von Hand gegen den Winddruck auf die andere Seite gebracht werden**, da sonst die Gefahr besteht, dass das Segel von allein mit großer Kraft zu einem nicht gut ersichtlichen Zeitpunkt herumschlägt und dabei die Mannschaft durch den Baum ernsthaft verletzt werden kann.
- Die Pinne wird während des Manövers nach Luv gezogen und kurz vor dem Erreichen des Vorwindkurses wieder fast gerade genommen, um die Drehung des Bootes zu verlangsamen und dort gelassen bis der Baum übergeschwungen ist. Der Steuermann greift dabei den gesamten Großschotflaschenzug möglichst dicht am Baum und wartet bis die Fock im Windschatten des Großsegels zur Bootsmitte pendelt, also Vorwind erreicht ist. Dann zieht er das Segel in einer schwingvollen Bewegung auf die andere Seite. Nun fängt er ein eventuelles schnelles Weiterdrehen des Bootes mit einer kurzen Pinnenkorrektur, dem Stützruder, ab und steuert den neuen Kurs. Die Besatzung hält während des Manövers das Boot im Gleichgewicht. Die Fock wird übergeholt sobald das Großsegel herumschwingt.
- **Kommandos:** ST zur Vorbereitung: „*Klar zur Halse*“; VS wenn bereit und alles frei: „*Ist klar*“; ST kündigt Durchführung an: „*Rund achtern*“ und legt erst dann die Pinne.

Achtung: nie in ein anderes Boot hineinhalten, immer vorher schauen ob alles frei ist!

Aufschießen:

- Manöver zum Anhalten des Bootes. Es wird dabei mit dem Bug in den Wind gedreht, indem zuerst die Schoten gelöst und dann die Pinne solange Richtung Großsegel gedrückt wird, bis der Baum fast mittschiffs steht; dann die Pinne wieder in die Bootsmitte nehmen. Das Boot hält jetzt durch den Luftwiderstand der schlagenden Segel an. **Dieses Anhalten ist Grundlage oder Bestandteil einiger Manöver wie Ankern, Anlegen, Mann über Bord oder Beidrehen.**

- **Kommandos:** ST als Vorbereitung: „*Klar zum Aufschießen (an der Boje, am Steg, ...)*“; VS wenn bereit und alles frei: „*Ist klar*“; ST kündigt Durchführung an: „*Schoten los*“, beide lösen Schoten und ST legt dann die Pinne, vergisst aber auch nicht sie rechtzeitig wieder gerade zu nehmen.
- Beim Nahezuaufschießer fährt man nicht direkt gegen den Wind sondern lässt die Segel ca. in Hoch-Am-Windstellung seitlich killen. Sollte der Aufschießer zu kurz geraten kann man durch vorsichtiges dichten des Großsegels wieder etwas Fahrt aufnehmen und den Aufschießer damit noch etwas verlängern.
- Gerät der Aufschießer zu lang, kann das Boot durch kurzzeitiges Backhalten des Großsegels (gegen den Wind drücken) des Vorschoters früher abgestoppt werden.

Achtung: immer schauen, ob Luvraum frei ist!

Ankern:

- Manöver zum längerfristigen Anhalten des Bootes auf dem Wasser. Es ist unbedingt nötig zum Segelsetzen und -bergen sowie zum Reffen des Segels.
- Als Vorbereitung muss nach dem Kommando ST: „*Klar zum Ankern*“ vom Vorschoter der Anker hervorgeholt, geöffnet und bei Faltankern auch **arretiert** werden. Ebenso prüft der Vorschoter, ob die Ankerleine am Boot befestigt ist, **direkt** nach vorn zum Bug läuft (ohne um den Mast, die Schoten oder anderes gewickelt zu sein) und macht sie klar zum über Bord geben. Ist der Vorschoter klar, bestätigt er dies durch VS: „*Ist klar zum Ankern*“. Der Steuermann macht nun einen Aufschießer mit allen Kommandos. (s.o.).
- **Erst wenn das Boot steht** gibt der Steuermann das Kommando „*Lass fallen Anker*“. Der Vorschoter gibt den Anker zwischen Vorstag und Wanten unter den Fockschoten hindurch ins Wasser und achtet dabei nochmals darauf, dass **die Ankerleine direkt vom Bug ins Wasser** läuft. Ist alles klar bestätigt der Vorschoter dies durch „*Anker gefallen*“
- Sollte der Anker hinter den Wanten ins Wasser laufen oder irgendwo anders festhängen, muss dies sofort korrigiert werden; ggf. muss der Anker dazu wieder gehoben werden!
- Nun lässt der Steuermann die Pinne los, hängt den Pinnenausleger ein und achtet darauf, **dass die Pinne sich frei bewegen kann und von nichts blockiert wird**. Der Vorschoter holt bei Jollen jetzt das Schwert vollständig hoch, damit sich das Boot seitlich frei bewegen kann.
- Nun können die beabsichtigten Arbeiten durchgeführt werden. Sind die Segel hochgezogen oder ankert man **unter Segeln ist sehr wichtig, dass die Schoten ganz lose sind und die Segel, besonders der Großbaum nicht festgehalten wird, anderenfalls fängt das Boot an vor Anker unkontrolliert zu fahren**. Man duckt sich!
- Beim Ankerbergen wird zuerst das Schwert heruntergelassen, dann besetzt der Steuermann die Pinne und steuert auf die Ankerleine zu während der Vorschoter den Anker aufholt. Dabei achtet er darauf, dass der Anker nicht gegen den Rumpf schlägt und säubert ihn gegebenenfalls bevor er ins Boot geholt wird. In der Zwischenzeit geht der Steuermann auf einen Halbwindkurs und fährt solange nur mit dem Großsegel, bis der Vorschoter den Anker zusammengeklappt und die Ankerleine aufgeschossen hat.

Beidrehen:

- Manöver zum mittelfristigen Anhalten des Bootes auf dem Wasser ohne zu Ankern. Segel bergen oder reffen ist dabei in der Regel nicht möglich. Bei ausreichendem Leerraum können auch Unwetter abgewettert werden ohne die Segel zu bergen. Die sicherste Methode ist, zuerst einen Aufschießer zu fahren und wenn das Boot fast steht die Fock auf einer Seite backzuhalten (mittels Schot nach Luv ziehen). Das Boot stoppt dann vollends, dreht mit dem Bug nach Lee und nimmt langsam Rückwärtsfahrt auf. Jetzt wird die Pinne von der Geradeausstellung nach Lee zum Großsegel gedrückt und gehalten. Die Großschot bleibt die ganze Zeit lose! Sofern die Pinne arretiert werden kann, haben beide Besatzungsmitglieder jetzt die Hände frei und können diverse Arbeiten ausführen wie z.B. Lenzen, Leinen aufschießen etc. oder Pausieren.
- Das Boot treibt bei diesem Manöver natürlich nach Lee. Da es aber quer zu seinem Schwert treibt, welches dem Abtreiben einen großen Widerstand entgegen setzt, ist es dabei recht langsam.
- Da das Boot nicht ankert, auf Grund sitzt oder sonst wie festgemacht ist, gelten auch für ein beidrehendes Boot die Vorfahrtsregeln! D.h. Beidrehen auf Backbordbug ist schlauer.
- Bei starkem böigen Wind mit großen Windrichtungsänderungen können Jollen trotzdem kentern.

Achtung: immer schauen, ob noch genug Abstand zum Ufer vorhanden ist!

Kentern und Aufrichten:

- Kentern gehört zum Jollensegeln, ist also etwas ganz normales. Keine Angst davor, ihr könnt höchstens nass werden. Nach der Kenterung muss die Besatzung unbedingt am Boot bleiben. Auf größeren Gewässern besteht sonst Lebensgefahr durch Ertrinken, Unterkühlung, Verlorengehen, Wassernixen etc.
- Durchkentern verhindern! Dazu Schwert belasten (raufklettern) oder Masttop anheben. Keine Angst vorm Wasser. Ein rechtzeitiger Sprung ins kühle Nass verhindert oft das Durchkentern. **Nie gekentert das Segel bergen!** Die Schoten aber lösen, sofern vom Wasser aus möglich.
- Boot durch Belasten des Schwertes versuchen aufzurichten. Dabei möglichst dicht am Rumpf stehen, das Schwert kann sonst abrechen (Verletzungsgefahr). Den Po nach hinten rausdrücken, um das Gewicht zu verlagern. Wenn sich das Boot aufrichtet, **schnell** reinsteigen, alle Schoten loswerfen und sofort die Pinne in die Hand! Erneutes Kentern verhindern. Ggf. dem Anderen beim Einsteigen helfen.
- Wenn euch ein Motorboot beim Aufrichten hilft, vorher alle Leinen und Schoten sichern, damit sich nichts in der Schraube verfängt. Andernfalls wird aus dem Helfer ein Hilfsbedürftiger. Bedenkt auch, dass die meisten Motorboote genügend Kraft haben, Euer Segelboot zu zerstören. Zudem sind die meisten Motorbootfahrer mit einem solchen Manöver ungeübt (leider auch oft die DLRG). Also **vorsichtig**, sonst sind Schäden vorprogrammiert. Aufrichtleine um die Wante legen und mit der Hand festhalten. Bei zu viel Zugkraft einfach loslassen.
- **Nie Richtung Mast aufrichten!**

An- und Ablegen:

An- und Ablegemanöver sind die „Visitenkarte“ eines Seglers! Anlegen ist letztlich nichts anderes als ein gezielter Aufschießer (s.o.)

- **Anlegemanöver:** Der Steuermann schaut sich um, ob ihn kein anderes Boot behindert. Wenn frei ist, kommt der Befehl: „*Klar zum Aufschießer an der Boje / am Steg!*“: VS schaut und antwortet: „*Ist klar!*“; ST: „*Schoten los!*“; **Beide lassen alle Schoten los!!!** Wenn dies geschehen ist, luvt er in den Wind und steuert die Boje bzw. den Steg an. Der Vorschoter macht das Boot fest. Dazu muss er evtl. vorher die Seite wechseln, die Leinen klar machen, Fender raushängen, ...
- **Ablegemanöver:** Der Steuermann schaut sich um, ob ihn kein anderes Boot behindert, stellt Windrichtung fest und sagt dann: „*Klar zum Ablegen!*“; VS schaut und antwortet: „*Ist klar!*“; ST: „*Fock back auf Steuerbord/Backbord!*“ (Das Focksegel wird dabei auf der entsprechenden Seite dichtgeholt, vorausgesetzt das Boot ist dabei im Wind); VS: bestätigt das Kommando und macht das dann so. ST: „*Vorleine los!*“; VS: löst die Vorleine / lässt Boje los. Der Steuermann hält die Achterspring bzw. sich selbst noch fest und wartet bis sich das Boot durch die Fock auf Am-Wind-Kurs gedreht hat. Er löst nun die Leine bzw. lässt los und segelt sich frei indem er die Großschot nun dichtholt. Das backstehende Vorsegel wird dabei vom Vorschoter gleichzeitig durch das Kommando ST: „*Über die Fock, dichtholen auf ...-Kurs*“ auf die Leeseite gezogen.

Achtung: immer schauen, ob Luv- oder Leerraum frei ist!

Segelbergen

Segel werden generell vor Anker geborgen! Wichtig ist hierbei, dass die Fallen sorgfältig klargemacht werden, da sie sich sonst mit großer Wahrscheinlichkeit verheddern. Bei beiden Segeln sollten die Schoten lose sein. Bei der Fock achtet man darauf, dass sie nicht ins Wasser fällt. Das Großsegel zieht man am besten am Liektau herunter und achtet darauf, dass der Baum nicht ins Boot schlägt. Man faltet es anschließend provisorisch zusammen, damit man nicht darauftritt (Segellatten können brechen!).

Material

Mit den Booten der TU ist sorgfältig umzugehen, da diese nicht nur Geld kosten, sondern z.T. auch für die Segelausbildung zur Verfügung stehen. Die Boote sind verhältnismäßig empfindlich und Reparaturen häufig ziemlich teuer. Je früher Schäden gemeldet werden, desto weniger kostspielig ist meistens die Reparatur.

- **Sollte etwas unklar sein, stehen Euch die Bootswarte für Fragen gern zur Verfügung.**
- Danach ist das Boot immer auf Funktionsfähigkeit aller Teile zu überprüfen!!! Solltet Ihr Schäden feststellen, sind diese zu melden bzw. abzustellen, damit Ihr ordentlich segeln könnt und sonst diese Schäden Euch und nicht Eurem Vorgänger mit den entsprechenden finanziellen Konsequenzen angelastet werden.

- **Vor Fahrtantritt ist das entliehene Boot ins Fahrtenbuch einzutragen!!!**
- Bei der Benutzung kommt es ganz natürlich zu kleinen Verschleißschäden, die in der Regel von den Bootswarten sofort und unentgeltlich behoben werden können. Meldet diese sofort und der nächste Nutzer dankt es Euch, weil die Reparaturzeit nicht von seiner Ausleihzeit abgeht.
- Während Ausleihe seid Ihr durch die Segelkarte gegen die Schäden an den Booten Dritter Haftpflichtversichert, sofern keine Fahrlässigkeit vorliegt.
- **Die Schäden sind auf jeden Fall in das Fahrtenbuch einzutragen!**

Verhalten auf dem Bootshausgelände und den Stegen an der TU Berlin

Da sich am Bootshaus der TU eine Vielzahl von Wassersportlern tummelt, ist es leider notwendig ein paar Verhaltensrichtlinien festzulegen, die das harmonische Miteinander der verschiedenen Wassersportler und der dort Beschäftigten fördern sollen.

- Bitte keine Fahrräder auf dem Gelände abstellen sondern im Fahrradständer.
- Das Bootshaus nur mit sauberen, trockenen Schuhen betreten (Schuhregale vor den Eingängen)
- Den Aufforderungen der Bootswarte ist nachzukommen! Sie sind allen weisungsbefugt.
- Die Benutzung von Schwimmwesten wird dringend empfohlen.
- **Zwischen TU-Steg und einer gedachten Linie 30 m vor den Steganlagen der angrenzenden Segelclubs darf weder geankert noch gesegelt werden.** Also bitte bis zum Ankerplatz außerhalb dieser Zone paddeln. Haltet Abstand, ankert soweit draußen, dass auch Euer Schwójekreis am Anker außerhalb dieser Zone liegt. Gründe dafür sind: 1) die unberechenbaren Winde bei den Stegen, 2) die Vielzahl der verschiedenen Wassersporttreibenden mit ihrem schwer voraussehbaren Verhalten und 3) das gute Verhältnis zu unseren Nachbarn, welche durch anstoßende Boote der TU verärgert würden.

Natürlich ist an den Stegen nicht immer viel los, aber da es schwierig ist eine Abgrenzung zu finden, gibt es diese eindeutige Regelung.

Viel Spaß beim Segeln!

TU Berlin, ZEH, J. Garms 04/06