

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

Herausgeber: Eidgenössische Turn- und Sportschule Magglingen

Band: 29 (1972)

Heft: 7

Artikel: Segeln als Volkssport?

Autor: Kolb, Christoph / Seydoux, Daniel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-994768>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Segeln als Volkssport?

Christoph Kolb



Der Vergleich vom Ferrari mit dem VW hinkt zwar. Die Idee eines Autos für alle lässt sich aber auch auf das Wasser übertragen, sei es nun mit oder ohne Motor.

Froh zu sein, bedarf es wenig... Ein Paddelboot etwa, das mit einem Mast und etwas Stoff daran bestückt wird, kann erste und unvergessliche Erlebnisse bringen. Bald wird sich aber die Tendenz bemerkbar machen, alles Bestehende zu verschönern, zu verbessern, das höhere Können auf besseren Booten anwenden zu können, um zu noch schöneren Erlebnissen zu gelangen.

Kurzum, man sucht sich ein Boot aus, mit dem man richtig segeln kann. Ein Boot, wie es viele andere auch besitzen, ein Klassenboot also. Damit lässt sich nicht nur sonntags segeln, sondern auch Regatten bestreiten, sich im sportlichen Wettkampf messen.

Die Vorstellung, dass Segeln teuer sei, muss über Bord geworfen werden. Wenn früher Könige segelten, so tun es heute bereits Kinder, in Jugendbooten. Ein solches ist beispielsweise der Optimist. Vollständig

ausgerüstet, muss dafür rund 800 Franken ausgelegt werden. Eine Stufe höher, in der Schweiz, aber auch international sehr verbreitet, steht der Vaurien, ein Boot für zwei Personen. Kosten rund 2200 Franken. Wohl ist der Vaurien als Jugendboot konzipiert, es verträgt aber sehr gut auch zwei Erwachsene in seinem Cockpit (Bild oben).

Wer sportlich hoch hinaus will, dem stehen in dieser Klasse bereits Weltmeisterschaften offen...

In der Preiskategorie um 3000 Franken liegen noch der 420er und die Moth, um die international und sportlich aktivsten Klassen zu nennen.

Wo das Interesse für das Segeln einmal geweckt ist, wird immer ein Weg zum eigenen Boot gefunden werden, sei es über den Selbstbau, die Occasion, oder über ein etwas längeres Sparen für ein neues Boot. Ein Freund zeigt Ihnen gern die ersten Handgriffe, die Praxis macht Sie reifer, Lehrbücher erweitern Ihr Wissen und die Prüfung Ihrer Fortschritte legen Sie an jeder Regatta ab, zu der Sie herzlich willkommen sind.

Segeln und Regattieren

Daniel Seydoux

Übersetzung: Chr. Kolb

Die Anziehungskraft des Wassers dürfte der Grund sein dafür, dass viele Leute Wassersport betreiben. Wer sich einmal darin versucht hat, wird immer dabei bleiben.

Mit dem Begriff «Segeln» waren früher immer Luxus und Vergnügen verbunden. Heute verlagert sich der Schwerpunkt mehr in Richtung Sport und Vergnügen. Mit Segeln kann man ein Leben ausfüllen oder auch nur Ferien verbringen, sich ein schönes Weekend verschaffen oder sich im Wettkampf während einigen Stunden mit Gleichgesinnten messen. Je nach Veranlagung (körperlich oder finanziell) sucht man sein Boot und sein Revier aus.



Die Elemente, gegen die man sich wendet, sind alle die gleichen: Wind und Wasser. Es ist ein ritterlicher Kampf, mit viel Risiko für das Vergnügen, der dem Segelsport seinen Charakter gibt.

Die sorgfältige Pflege seines Segelbootes lässt etwas von der Verbundenheit, sogar Liebe zum Sportgerät ahnen. (Gattinnen sollen sich darüber oft beklagen.) Um eine Wettfahrt erfolgreich bestreiten zu können, müssen alle Bootsmanöver exakt und unter allen Witterungsbedingungen beherrscht werden. Körperliche Vorbereitung gehört ebenso dazu, wie Intelligenz, Kenntnisse der Meteorologie und Beobachtungsgabe. Wer die Wettsegelbestimmungen nicht bis in alle Details in jeder Situation gegenwärtig hat, wird in einem Feld von Spitzenseglern auf verlorenem Posten stehen. In welcher Bootsklasse man auch segelt, Spannung und Kampf wird immer vorhanden sein. Für das Prestige auf internationaler Ebene sind natürlich die Regatten der olympischen Klassen am aktuellsten. Für 1972 hat die Internationale Racing Union (IRU) folgende Boote bestimmt:

Schwerboote

Finn (Einmann)

Flying Dutchman (Zweimann)

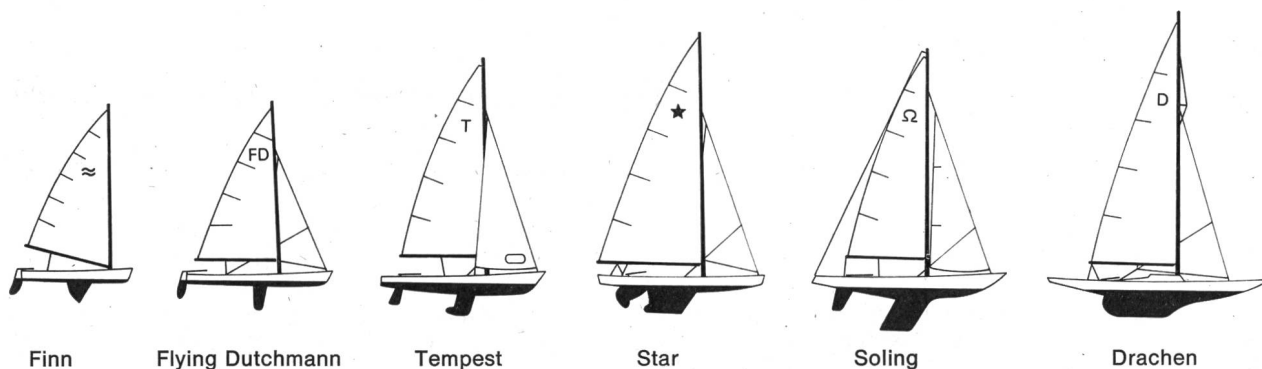
Kielboote

Tempest (Zweimann)

Star (Zweimann)

Drachen (Dreimann)

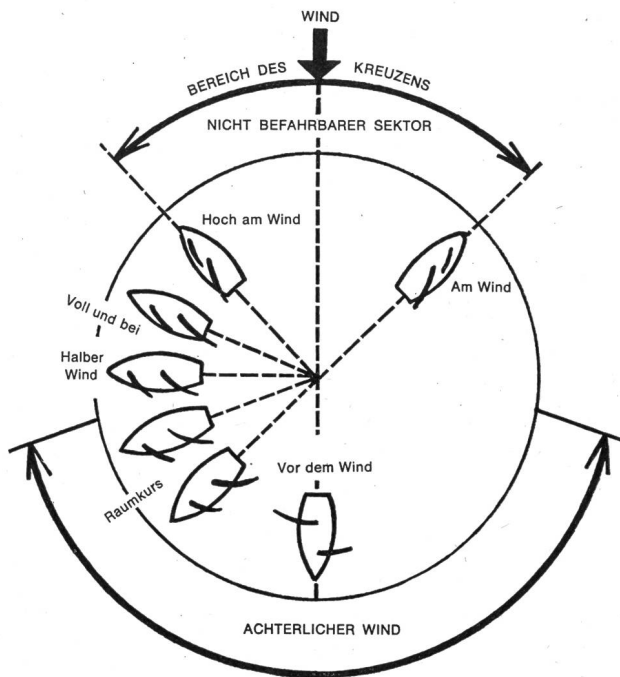
Soling (Dreimann)



Alle diese Boote sind einheitlich gebaut in bezug auf Form, Grösse und Gewicht des Bootskörpers sowie auf Form und Fläche der Segel, das bestätigt ein Vermessungsattest, der Messbrief. Vor jeder Meisterschaft findet zudem eine Vermessung der Segel, eine Kontrolle der Ausrüstungsgegenstände und der wichtigsten Bootsteile statt.



Die obenstehende Skizze zeigt die Möglichkeiten und Benennungen des Segelns in bezug auf die Windrichtung.

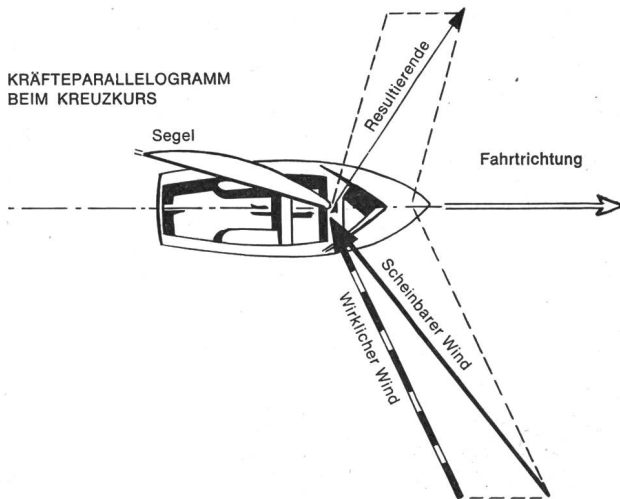


Nach dieser Skizze kann man feststellen, dass es vier Hauptkurse (Segelrichtungen) zum Wind gibt.

1. Am Wind
2. Halber Wind
3. Raumkurs
4. Vor dem Wind

Wenn der Wind die Segel auf der linken Seite des Bootes füllt, so segelt es auf Backbordbug, stehen sie auf der rechten Seite (immer in Fahrtrichtung), so segelt es auf Steuerbordbug.

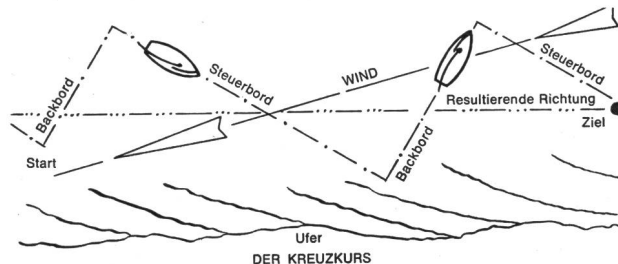
Die Fortbewegung des Bootes



Die Regatta

Schon einem Anfänger ist zu raten, Wettkämpfe zu bestreiten. Das ist die beste Möglichkeit, schnelle und gute Fortschritte zu erzielen. Ohne Einführung in die Grundlagen, die ein Debutant in seinem Klub erhalten kann, geht es aber auch hier nicht. Der Parcours, die zu segelnde Richtung, ist in einem Kursblatt eingezeichnet, ebenso stehen dort weitere Anweisungen, die den Ablauf der Wettfahrten betreffen. Grob gesagt handelt es sich um mindestens drei Am-Wind-Kurse, zwei Raum-Kurse und einen Vor-dem-Wind-Kurs. Der Am-Wind-Kurs, auch Kreuzkurs genannt, bildet den

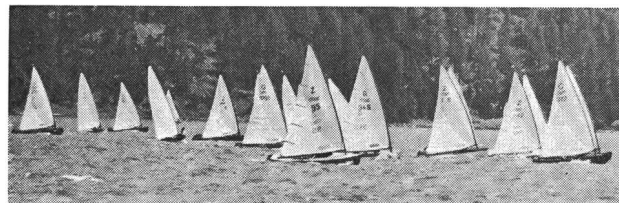
Start, Mittel- und Schlussteil einer Dreiecksregatta, deren Wendepunkte mit nummerierten Bojen markiert sind. Hier entscheidet sich oft der Ausgang einer Regatta, da sich die Schwankungen in der Windrichtung bei deren Nichtbeachtung sehr negativ auswirken. Es gehört ein gutes Mass an Beobachtungsgabe dazu, die Richtungsänderung des Windes vorauszusehen oder



frühzeitig zu erfassen und entsprechend zu manövrieren, und dies alles innerhalb der taktischen Möglichkeiten und der Wegerechtsbestimmungen. Die Distanz zwischen Boje 1 und Boje 3 beträgt für Einmannboote 2,4 km, das gibt für den ganzen Parcours eine Länge von 13,5 km. Da man aber nicht direkt gegen den Wind segeln kann, legt man auf den Kreuzkursen eine wesentlich grössere Distanz zurück, so dass in Wirklichkeit 20 km gesegelt werden, für grössere Boote können es bis 30 km sein.

Der Start

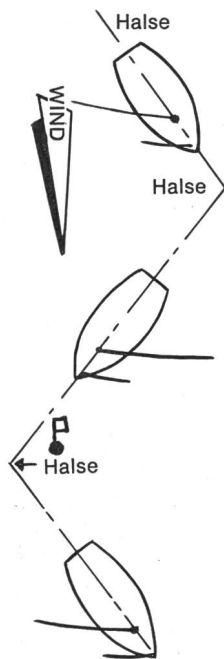
Die Start-, wie auch die Ziellinie, wird durch zwei Bojen oder eine Boje und ein verankertes Schiff mit einem Masten darauf, gebildet. Auf diesem Schiff befindet sich die Regattaleitung, die mit verschiedenen Flaggen und akustischen Signalen den Start vorbereitet und durchführt. Zehn Minuten vor dem Start ertönt ein Schuss, verbunden mit einem Flaggsignal. Jeder Segler muss den Flagencode kennen, um zu wissen, wann er zu starten hat. Auf den ersten Schuss setzt jeder Segler seine Stoppuhr in Gang, um nach



zehn Minuten auf die Sekunde genau die Linie mit einem fliegenden Start zu überqueren. Fünf Minuten vor dem Start wird ebenfalls ein Schuss abgegeben, verbunden mit dem Flaggsignal P. Das dient einerseits zur Kontrolle der Stoppuhr, andererseits beginnen schon jetzt die Positionskämpfe um einen guten Start. Bestimmte Regeln treten jetzt in Kraft, die gut zu befolgen sind, will man nicht schon vor dem eigentlichen Start disqualifiziert werden. Mit dem Startschuss fallen die beim Ankündigungs- und beim Vorbereitungs-signal (10 Minuten, 5 Minuten vor dem Start) gesetzten Flaggen. Wer einen guten Start machen will, muss mit dem Schuss über die imaginäre Linie fahren. Geht er zu spät, hat er schon einen Rückstand gegenüber gut gestarteten Konkurrenten. Ist er aber vor dem Startschuss über der Linie, verursacht er einen Frühstart, der auf dem Startschiff optisch und akustisch signalisiert wird. Er muss hinter die Linie zurückkehren und neu starten, wobei er allen richtig startenden Booten auszuweichen hat. Gehen mehrere Boote zu früh über die Linie, können die Fehlbaren kaum einzeln festgestellt werden, und der Start wird für alle nach fünf Minuten neu angesetzt.

Die Taktik

Bereits vor dem Start beginnen die taktischen Manöver, denn es gibt bevorzugte Startpositionen. Jeder will sie erreichen, aber es gibt nur einen besten Platz — für den besten Taktiker.



Nach dem Start überprüft jeder seine Lage, beginnt anzugreifen und zu verteidigen, immer unter Berücksichtigung der Wettfahrtsbestimmungen. Die Startkreuz, erster Kreuzkurs, wird an der ersten Wendeboje beendet. Für das Passieren der Bojen gelten wieder besondere Regeln, denn häufig treffen dort mehrere Boote zusammen, die gleichzeitig möglichst nahe die Boje runden möchten. Auf direkter Linie kann nun die nächste Boje angesteuert werden, auf raumem Kurs. Mit einer «Halse» wird die zweite Boje gerundet, um auf einem weiteren Raumkurs wieder zur Startboje zu gelangen. Dieses Halsemanöver wird bei starkem Wind vom Anfänger gefürchtet und vom Fortgeschrittenen mit Respekt ausgeführt. Kleine Fehler werden sofort mit einer Kenterung (umkippen) be-

straft. Zwar ist dabei nicht alles verloren. Eine moderne Jolle lässt sich von der Mannschaft wieder aufstellen. Aber es ist bitter zuzusehen, wie Boot um Boot mit schadenfreudiger Besatzung vorbeisegelt.

Etwas mehr Zeit muss aufgewendet werden für das Aufrichten, wenn das Boot nicht in einer Seitlage liegen bleibt, sondern «kieloben» schwimmt. Eine gute Mannschaft weiss dies zu verhindern. Auch das Kentern will geübt sein!

In hinterer Position kann das Rennen wieder aufgenommen werden. Bis zur Startboje ist es noch weit. Mit guter Segeltechnik kann es möglich sein, im freien Wind grosse Geschwindigkeit zu laufen und aufzuholen.

Nach der Startboje beginnt wieder ein Kreuzkurs. Bei guter Beobachtung des Feldes kann die günstigere Seite herausgefunden werden und bis zur nächsten Boje befindet man sich vielleicht schon wieder «unter den Leuten».

Ein Vorwindkurs und ein letzter Kreuzkurs beenden die Wettfahrt. Welche Freude, wenn beim Durchfahren der Ziellinie ein Schuss ertönt! Das ist die Quittung für einen ersten Rang. Ist nur ein Hornstoss zu hören, ist man eben nur Zweiter oder Dritter oder Siebenundfünfzigster. Wer zuletzt eintrifft, wird gar mit drei Schüssen empfangen, als Zeichen für alle, dass die Wettfahrt beendet ist.

