

es bei Seegang langsam vollläuft und daß alle Versuche, es „auszuösen“, das heißt auszupumpen, nicht hinreichen, so daß es schließlich kentert, weil es das schützende Ufer nicht aufsuchen kann, ohne seine Regatta-Aussichten aufzugeben. Dieser Fall ist aber so gut wie bedeutungslos, da bei ihm Hilfe jederzeit zur Stelle ist. Etwas anderes ist das Aufkommen von schwerem Wetter. Handelt es sich dabei um Gewitter, so gibt es für das kenterbare Boot — da man nie wissen kann, was an Wind in einem aufziehenden Gewitter sein wird — nur eine Weisung: sofort alle Segel bergen. Dazu ist immer Zeit, da Gewitter nicht aus blauem Himmel zu kommen pflegen. Handelt es sich aber nur um schweren, böigen Wind, der sehr häufig die Ursache von Kenterungen ist, so beobachte man genau das Wasser! An seiner Färbung und Kräuslung bzw. am auf gekommenen Seegang erkennt der erfahrene Segler ziemlich genau die Richtung und Stärke der Bö. Fällt die Bö ein, so gilt es, das Boot in Fahrt zu halten, damit dieses beim Auftreffen des Windes nicht sofort flach gelegt wird und dann vollläuft. (Dazu muß man wissen, daß die Stabilität des in Fahrt befindlichen Bootes größer ist als die des aufrecht stillstehenden.) Ein Boot, das mit flatternden Segeln die Bö an sich kommen läßt, wird fast augenblicklich ein Opfer des Windes. Man muß natürlich bestrebt sein, dem Winde die geringste Angriffsfläche zu bieten.

Am Wind geschieht dies durch ein Anluven in dem Augenblick, in dem die Bö auf das Segel auftrifft. Ist der erste Aufprall pariert, so ist die Gefahr meist beseitigt, da der erste Stoß der schlimmste zu sein pflegt. Man muß freilich die weiteren Böen genau beobachten und stets bemüht sein, das Boot mit Fahrt so dicht am Winde zu halten, wie das erforderliche Fahrtmoment dies ohne allzu heftiges Ueberliegen gestattet.

Bei raumem Kurse muß man nach Möglichkeit mit dichter Vorschoot und weit abgefrierter Großschoot so segeln,

daß man eben noch Druck im Großsegel hat; man muß sich aber vor dem unfreiwilligen Luvenhüten, dessen Drehmoment häufig ein Ueberliegen und damit ein Vollaufen von Lee aus verursacht. Für diesen Fall muß die Vorschoot möglichst dicht gefahren werden. Sie darf aber ebensowenig wie die Großschoot fest belegt sein, sondern beide müssen „aus der Hand“ gefahren werden, um ein sofortiges Wegfieren möglich zu machen. Zu diesem Zweck müssen beide Schooten in der Pflicht klar liegen; sie dürfen nirgendwo beklemmt sein, sondern müssen blitzschnell und ohne Hindernis ausgegeben werden können. Sehr viele Kenterungen erfolgen durch verklemmte Schooten, wobei die Vorschoot ebensooft die Ursache für das Kentern ist wie die Großschoot.

Sieht man ein, daß die weiter zulegende Brise über die Kräfte des Bootes geht, so luve man vorsichtig auf, bis das Boot fast im Winde steht, und dann nehme man durch Wegfieren des schon vorher klargemachten Falles das Großsegel, und — wenn noch etwa nötig — erst dann das Vorsegel weg, und treibe vorübergehend vor Top und Takel.

Sollte aber trotz aller Vorsicht dieser Rat zu spät gekommen sein, so achte man darauf, daß die gesamte Mannschaft im Augenblick des verhältnismäßig langsam vor sich gehenden Kenterns sofort sich ganz ruhig auf die hohe Bordkante setzt — wie die beigefügten Bilder zeigen — und wartet, bis sie von hilfsbereiten Händen abgeholt wird. Unter keinen Umständen lasse man selbst den besten Schwimmer das Boot verlassen. Dieser Versuch hat noch meist zu ernstesten Zwischenfällen geführt.

Werden die oben gegebenen Ratschläge befolgt, so wird es im allgemeinen gelingen, jegliche Kenterung zu vermeiden. Gelingt es nicht, so wird bei Befolgung der weiteren Ratschläge der ganze Zwischenfall nichts als eine mehr feucht- oder mehr fröhliche Abwechslung im sportlichen Leben des jungen Seglers sein.