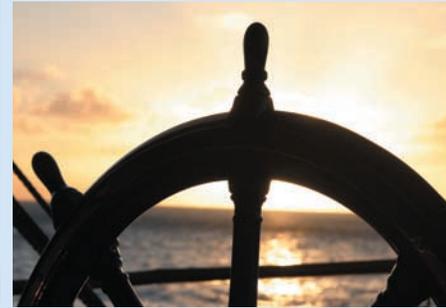


*Eye  
of the  
Wind*



**Willkommen an Bord**



Liebe Gäste,

herzlich willkommen an Bord der „Eye of the Wind“.

Die „Eye of the Wind“ vereinigt in sich auf sehr elegante Weise 100 Jahre Tradition und Moderne. Sie erfüllt heute alle Sicherheitsstandards sowie hohe Anforderungen an Komfort und Bequemlichkeit. Trotzdem wird immer noch ausschließlich manuell gesegelt.

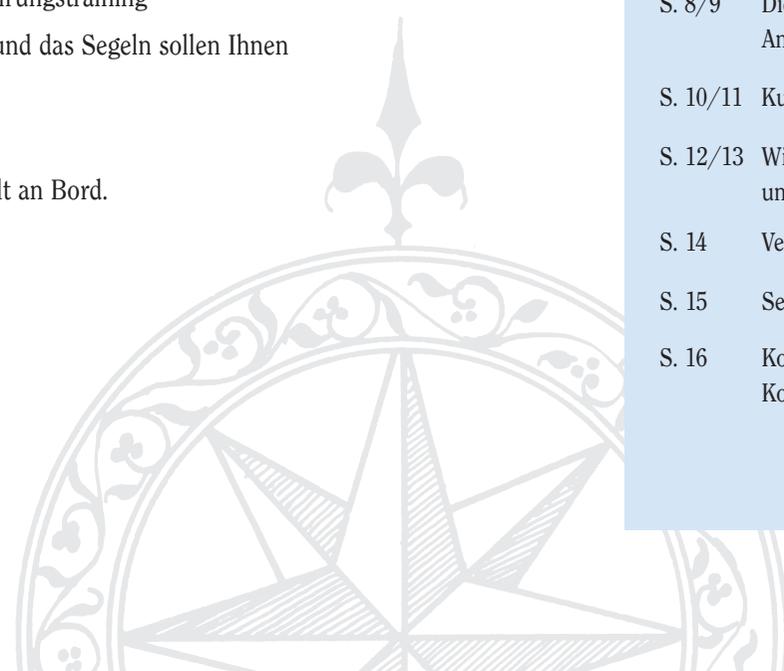
Genau dabei soll Sie dieses Heft unterstützen – egal ob Sie an einem Führungstraining oder an einem Segeltörn teilnehmen. Die Informationen über das Schiff und das Segeln sollen Ihnen helfen, sich an Bord schnell zurecht zu finden.

Wir wünschen Ihnen einen unvergesslichen und inspirierenden Aufenthalt an Bord.

Ihr Team von „Eye of the Wind“

## Inhaltsübersicht

- S. 3 Zur Geschichte der Segelschiffahrt
- S. 4 Segelschiffstypen
- S. 5 100 Jahre „Eye of the Wind“  
Ein kurzer Blick auf eine lange Geschichte
- S. 6/7 Decklayouts und Steckbrief
- S. 8/9 Die Segel und Anordnung der Leinen
- S. 10/11 Kursbezeichnungen und Manöver
- S. 12/13 Wichtige Begriffe und Sicherheitsregeln
- S. 14 Verhalten in besonderen Fällen
- S. 15 Segelreviere
- S. 16 Kompassrose und Kontaktdaten



# Zur Geschichte der Segelschifffahrt

Die Entwicklung der Segelschiffe begann vermutlich in Ägypten. Vornehmlich für die Fahrt auf dem Nil wurden Schiffe mit einem Mast und einem großen Rahsegel eingesetzt. Die Griechen nutzten ab etwa 1000 v. Chr. das Lastschiff und die Galeere, wobei die Galeere einen Mast mit einem mittelgroßen Rahsegel hatte und während des Kampfes und bei Flaute mit Riemen gerudert werden konnte.

In Mittel- und Nordeuropa entstanden Langschiffe, die zunächst gerudert und später auch gesegelt wurden. Die Wikinger entwickelten diesen Schiffstyp zur Perfektion weiter. Die schlanken und sehr leichten Wikingerschiffe waren sogar schneller als ein berittener Bote. So konnten die Wikinger bei ihren Überfällen im frühen Mittelalter das Überraschungsmoment nutzen.

Nach dem Ende der Wikingerzeit wurde im Mittelalter die Hansekogge gebaut. Auch sie hatte nur einen Mast und war das Rückgrat des Fernhandels der Hanse.



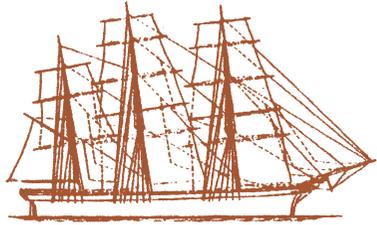
In Spanien und Portugal wurde die Karavelle entwickelt. Erst mit diesem technischen Fortschritt wurden die Entdeckungsreisen von Christoph Kolumbus möglich.

Mit Beginn der Neuzeit wurden auch zwei- und dreimastige Schiffe gebaut und diese läuteten die Glanzzeit der modernen Segelschifffahrt ein. Die Schiffbauer entwickelten immer ausgefeiltere Besegelungen. Die Schiffe wurden schlanker, hatten mehr Tiefgang und konnten immer höher am Wind gesegelt werden. Die Zunahme der Handelsschifffahrt im 19. Jahrhundert brachte die schnellen, schnittigen Klipper, die Geschwindigkeiten bis 18 Knoten erreichten.

Segelschiffe waren seit dem Altertum bis zum 19. Jahrhundert die wichtigsten Verkehrsmittel für den Transport von Gütern und Personen über längere Distanzen. Danach wurden sie immer mehr durch Dampf- und Motorschiffe abgelöst. Schließlich führte der Untergang der „Pamir“ 1957 international zum Ende des Frachttransports auf Großseglern. Aber die Faszination für die Segelschifffahrt ist geblieben.

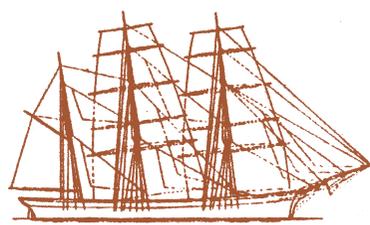


# Segelschiffstypen (schematische Darstellungen)



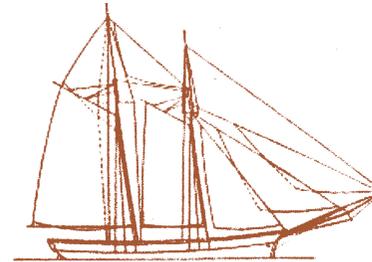
## Vollschiff

Alle Masten sind rahgetakelt. Es gibt Viermast- und sogar Fünfmast-Vollschiffe. Der hinterste (achterste) Mast trägt ein zusätzliches Gaffelsegel (Besansegel) zur Unterstützung von Wende- und Halsemanövern. Die berühmte „Preussen“ und alle schnellen Teeclipper waren Vollschiffe.



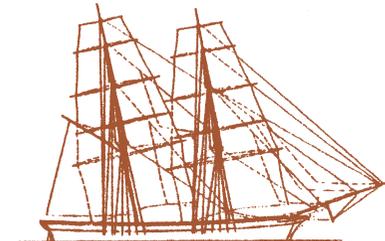
## Bark / Viermastbark

Bei der Bark kommen zwei vollgetakelte Masten und ein schonergetakelter Besanmast zum Einsatz. Bei der Viermastbark kommt ein weiterer vollgetakelter Mast dazu. Die „Gorch Fock“ ist ein Vertreter dieser Gattung. Im Vergleich zum Vollschiff kann die Bark mit geringerer Crew-Stärke gefahren werden.



## Gaffelschoner

Jedes mehrmastige Segelfahrzeug mit nicht vollgetakelten Masten, bei denen der höhere Mast (Großmast) hinten steht, ist ein Schoner. Er ist schnell und manövrierfähig. Schoner wurden vor allem für den Kurierdienst und als Kriegsschiffe eingesetzt.



## Brigg

Eine Brigg ist ein Zweimaster, dessen beide Masten vollgetakelt, das heißt mit Rahen versehen sind. Zusätzlich ist am Großmast ein Schratsegel bei dieser Takelungsart vorhanden. Briggs wurden oft als Handelsschiffe und Schulungsschiffe eingesetzt. Die „Eye of the Wind“ gehört dazu.



# 100 Jahre Eye of the Wind

## Ein kurzer Blick auf eine lange Geschichte

Beim Stapellauf 1911 hieß sie „Friedrich“. Sie war als Toppsegelschoner auf der Lühring Werft in Brake gebaut worden. 1923 wurde sie nach Schweden verkauft, hieß ab dann „Merry“ und fuhr 50 Jahre lang als Frachtschiff in der Ost- und Nordsee. Im Laufe der Jahre entfernte man die Masten und baute sie zum Motorschiff um. Nach einem Brand im Jahr 1969 schien das Ende ihres Lebens gekommen zu sein. Aber glücklicherweise fiel sie in die Hände einer Gruppe von Windjammer-Enthusiasten, die 1973 begannen, sie als Segelschiff wieder aufzubauen.

Sie bekam 2 Masten und wurde als Brigantine geriggt. Man suchte und fand überall in England und auf der Welt Materialien, die für Takelage und Ausbau verwendet wurden. Ein ehemaliger Tanzboden aus widerstandsfähigem Teak wurde zum Bau der Deckshäuser eingesetzt, uralte englische Kirchenbänke geben dem unteren Salon seine unvergleichlich maritime Atmosphäre. Alle Blöcke wurden aus Holz und teilweise in aufwendiger Handarbeit gefertigt. So entstand mit der „Eye of the Wind“, wie sie jetzt heißt, ein Segelschiffsjuwel, das auf der Welt seinesgleichen sucht.

Gleich ihre erste Reise führte sie rund um die Welt. Australien, Südsee, Kap Hoorn sind nur einige Positionsmeldungen, die Seglerherzen höher schlagen lassen. Diese erste Weltumrundung war 1978 beendet und die „Eye of the Wind“ wurde jetzt das Flaggschiff der Operation Drake, einer zweijährigen wissenschaftlichen Expedition unter der Schirmherrschaft von Prinz Charles. Die wechselnden Besatzungen der „Eye of the Wind“ kamen aus aller Herren Länder, hatten aber bereits nach kurzer Zeit eines gemeinsam: sie waren gefangen von der Seele und der Ausstrahlung dieses Schiffes. Man sagt Schiffen ja allgemein eine Persönlichkeit nach – auf der „Eye“ ist sie besonders zu spüren. Und es ist eine durch und durch angenehme und verlässliche Persönlichkeit. Über die Jahrzehnte hat sich so ein „Fanclub“ gebildet, der auch heute noch im Internet aktiv ist, wo die Mitglieder die Geschichte „ihres“ Schiffes verfolgen



und sich immer wieder zum Mitsegeln an Bord verabreden. Die Optik und die besondere Atmosphäre des Schiffes war es wohl auch, die sie zum Filmstar machten. Ohne zu wissen, dass es sich um die „Eye of the Wind“ handelt, kennen Millionen von Kinobesuchern sie aus Filmen wie „Blue Lagoon“, „White Squall“, „Taipan“ oder „Savage Island“. Im Jahr 1990 segelte die „Eye of the Wind“ in der Südsee und nahm an der 200-Jahrfeier der Besiedelung der Insel Pitcairn (Meuterei auf der Bounty) teil. In 1991 umrundete sie zum zweiten Mal das Kap Hoorn und war nach 11 Monaten zurück in England. Als Segel-Trainings-Schiff war sie in der Folgezeit auf den verschiedenen Meeren unterwegs und in den bekanntesten Häfen der Welt zu Gast.

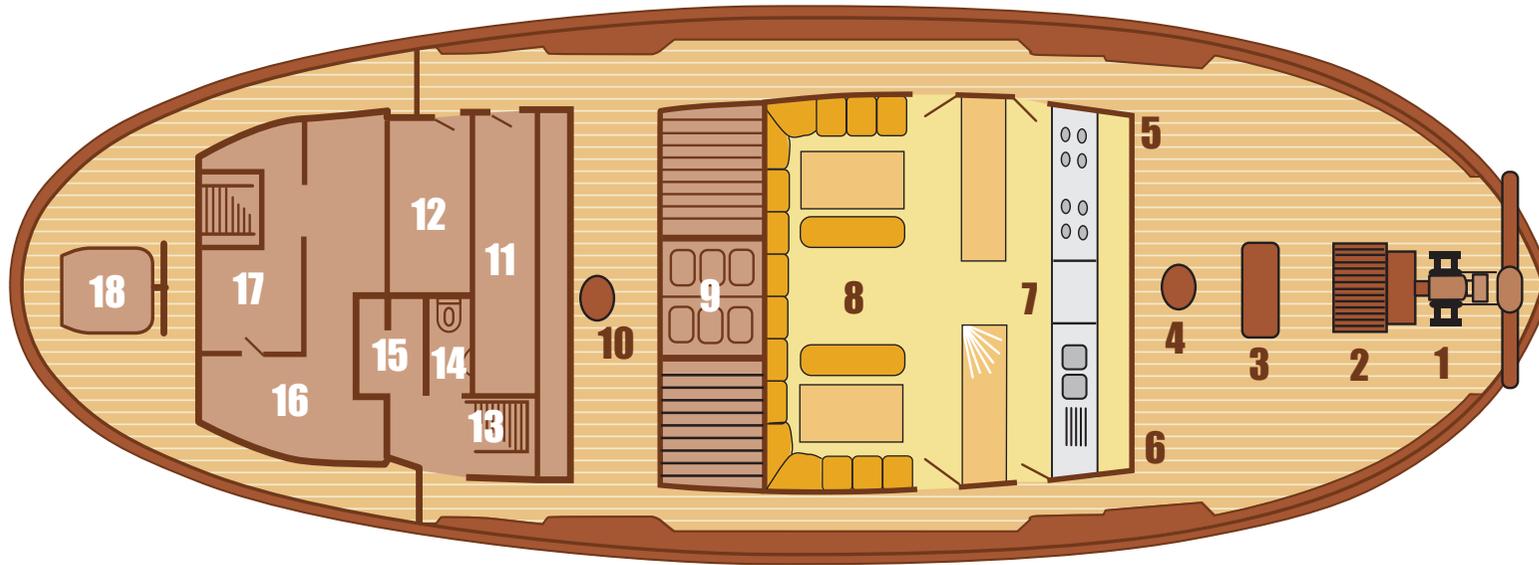
Im Jahr 2000 erwarb sie ein dänischer Unternehmer, restaurierte sie komplett und stattete sie mit modernster Technik und Elektronik für Navigation und Komfort aus. Glücklicherweise achtete er darauf, dass die Restaurierung so vorsichtig erfolgte, dass die „Eye“ ihren Charakter als traditioneller Großsegler behielt.

Die Bedienung der Segel erfolgt auch heute noch komplett mit Muskelkraft.

Bis zum Jahr 2009 war die „Eye“ für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich und harrte nach dem überraschenden Tod ihres Eigners einer ungewissen Zukunft. Am 1. April 2009 fand sie mit der FORUM MEDIA GROUP einen neuen Eigner. Dort wird sie jetzt dazu eingesetzt, jungen und jung gebliebenen Führungskräften zu zeigen, dass sich die Führung der kleinen Welt „Schiff“ hervorragend eignet, um daraus Lehren für die Führung der Unternehmenswelt zu ziehen. Und unter der Regie des neuen Eigners wird sie ihren Bug auch wieder in die Weiten der Ozeane richten und überall auf der Welt neue Fans und Freunde gewinnen.

***To sail on the „Eye“  
Beneath the stars and the sky  
Will capture your heart***

# Hauptdeck



**1 Ankerwinde**  
Anchor Windlass

**2 Luke Mannschaftsunterkunft**  
Foc'sle hatch

**3 Vordere Luke / Notausstieg**  
Forward hatch

**4 Fockmast**  
Foremast

**5 Gaskasten**  
Gas locker

**6 Gemüseschrank**  
Vegetable locker

**7 Kombüse**  
Galley

**8 Speisesalon**  
Dining Saloon

**9 Luke Mittschiff**  
Midships hatch

**10 Hauptmast**  
Mainmast

**11 Werkstatt**  
Workshop

**12 Waschraum**  
Laundry

**13 Kajütstreppe**  
Aft companionway

**14 Toilette**  
Toilet

**15 Luke Maschinenraum**  
Engine room hatch

**16 Kapitänskabine**  
Captain's cabin

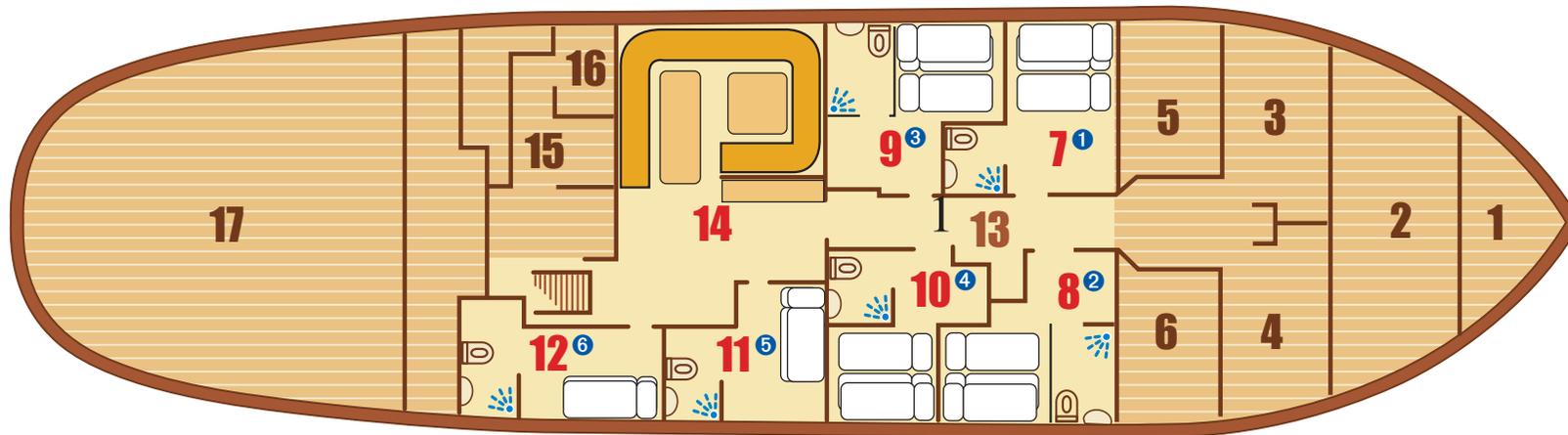
**17 Kartenraum**  
Chartroom

**18 Schiffsruder**  
Ship's wheel

# Steckbrief

<b>Baujahr</b>	1911
<b>Werft</b>	C. H. Lühring Werft, Brake, Deutschland
<b>Länge über alles</b>	40,23 m
<b>Takelagetyp</b>	Brigg
<b>Segelfläche</b>	750 m <sup>2</sup>
<b>Maschine</b>	600 PS
<b>Geschwindigkeit</b>	ca. 8 Knoten
<b>Schiffsrumpf</b>	Stahl
<b>Deck</b>	Teak
<b>Kabinen</b>	6 Passagier-Kabinen (16 Kojen), 4 Crew-Kabinen (10 Kojen)
<b>Aufenthalt</b>	Salon mit Bordbibliothek Decksalon Sonnendeck
<b>Navigation/ Kommunikation</b>	Radar, GPS, Funk (weltweit) Satellitentelefon Fax Internet
<b>Sicherheit</b>	Modernste Sicher- heits-, Feuerschutz- und Rettungs- ausstattung gemäß internationalen Richtlinien

# Zwischendeck (Kabinenbereich und unterer Salon)



**1 Kettenkasten**  
Chain locker

**2 Mannschaftskabine**  
Crew cabin

**3 Mannschaftskabine**  
Crew cabin

**4 Mannschafts-WC/Dusche**  
Crew showers and heads

**5 Mannschaftskabine**  
Crew cabin

**6 Mannschaftskabine**  
Crew cabin

**7 Gästekabine ①, 3 Kojen**  
Guest cabin ①, 3 berth

**8 Gästekabine ②, 3 Kojen**  
Guest cabin ②, 3 berth

**9 Gästekabine ③, 3 Kojen**  
Guest cabin ③, 3 berth

**10 Gästekabine ④, 3 Kojen**  
Guest cabin ④, 3 berth

**11 Gästekabine ⑤, 2 Kojen**  
Guest cabin ⑤, 2 berth

**12 Gästekabine ⑥, 2 Kojen**  
Guest cabin ⑥, 2 berth

**13 Kajütstreppe**  
Companionway

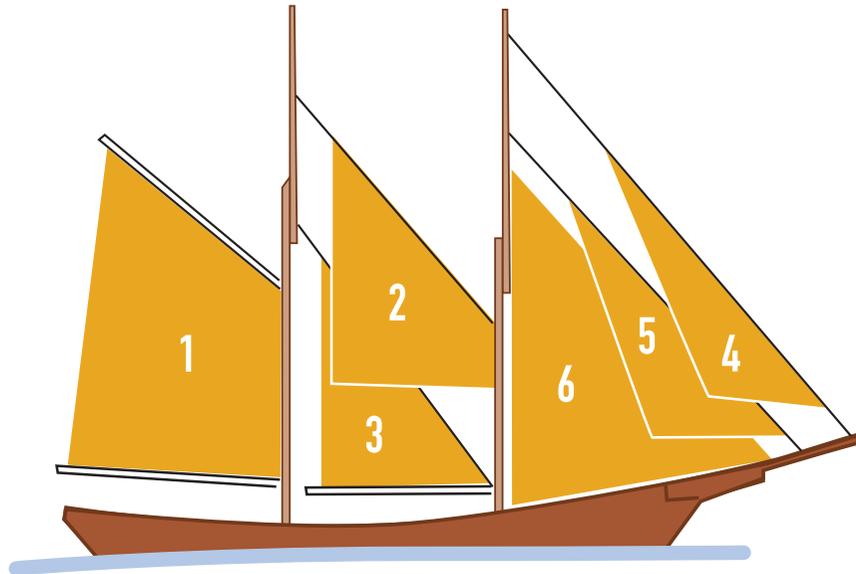
**14 Unterer Salon**  
Lower Saloon

**15 Kühlraum**  
Refrigerated Store

**16 Gefrierkammer**  
Freezer

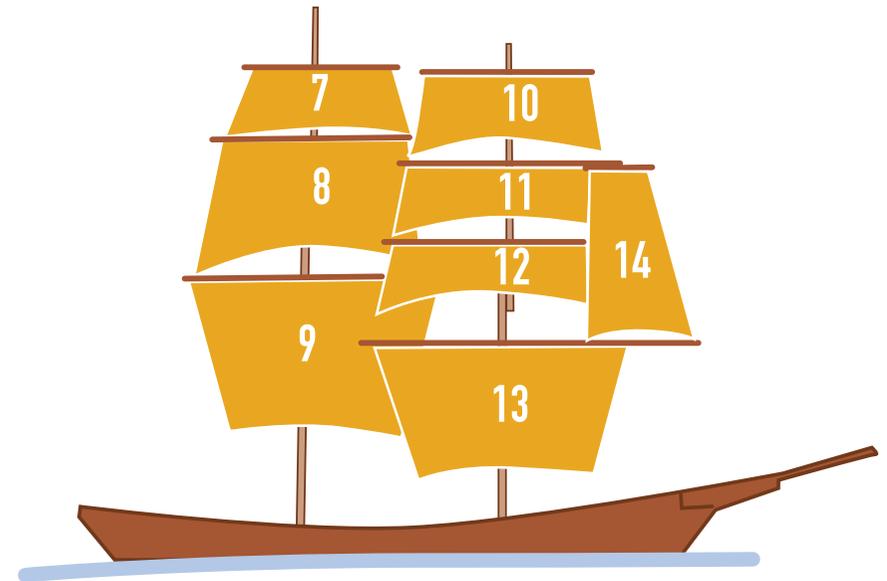
**17 Maschinenraum**  
Engine room

# Die Segel der Eye of the Wind



## Stagsegel Fore and Aft Sails

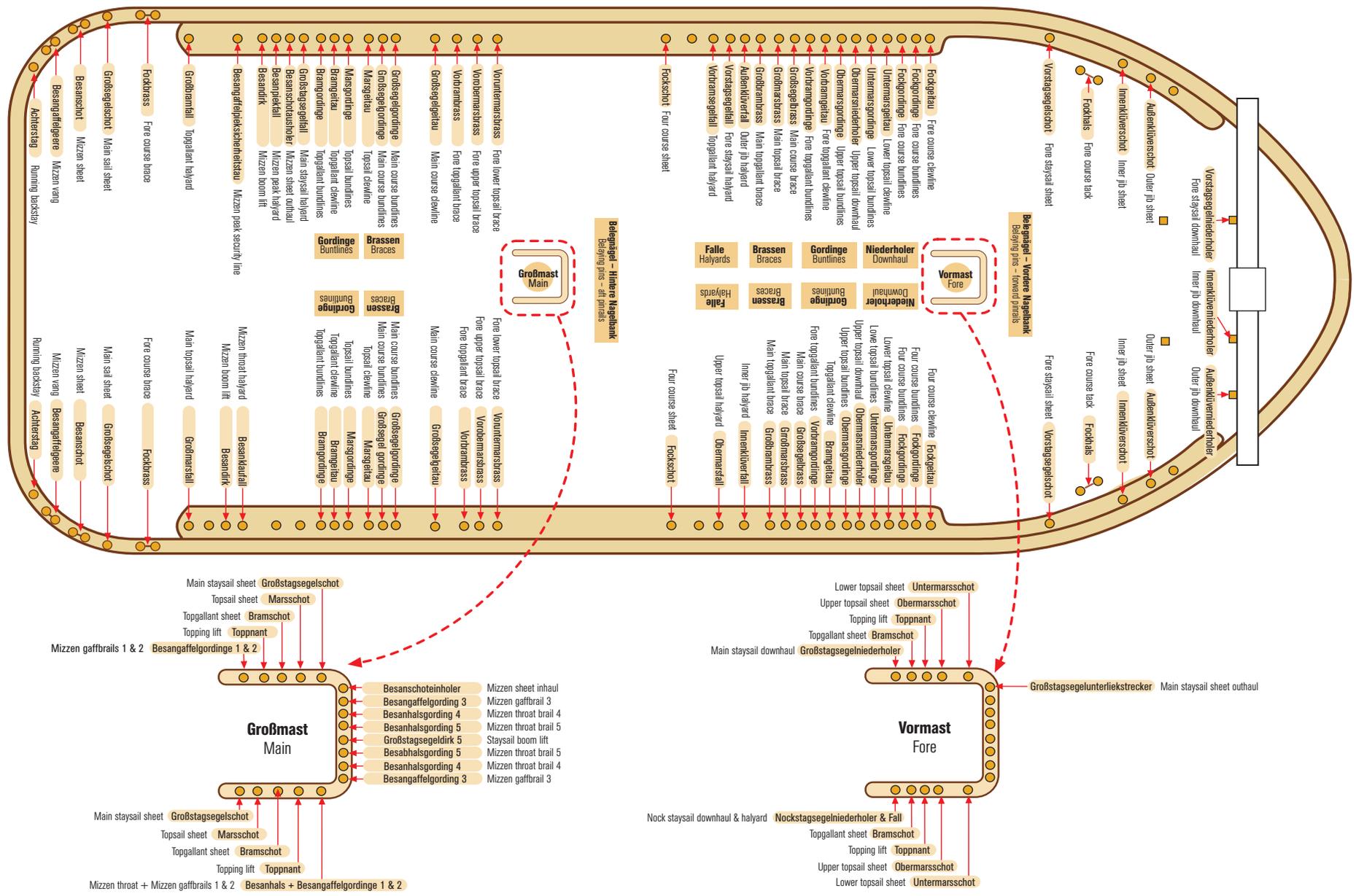
- 1 Besan**  
Mizan
- 2 Nockstengenstagsegel**  
Nock staysail
- 3 Großstengenstagsegel**  
Main staysail
- 4 Außenklüver**  
Flying Jib (Outer Jib)
- 5 Innenklüver**  
Inner Jib
- 6 Vorstagsegel**  
Fore staysail



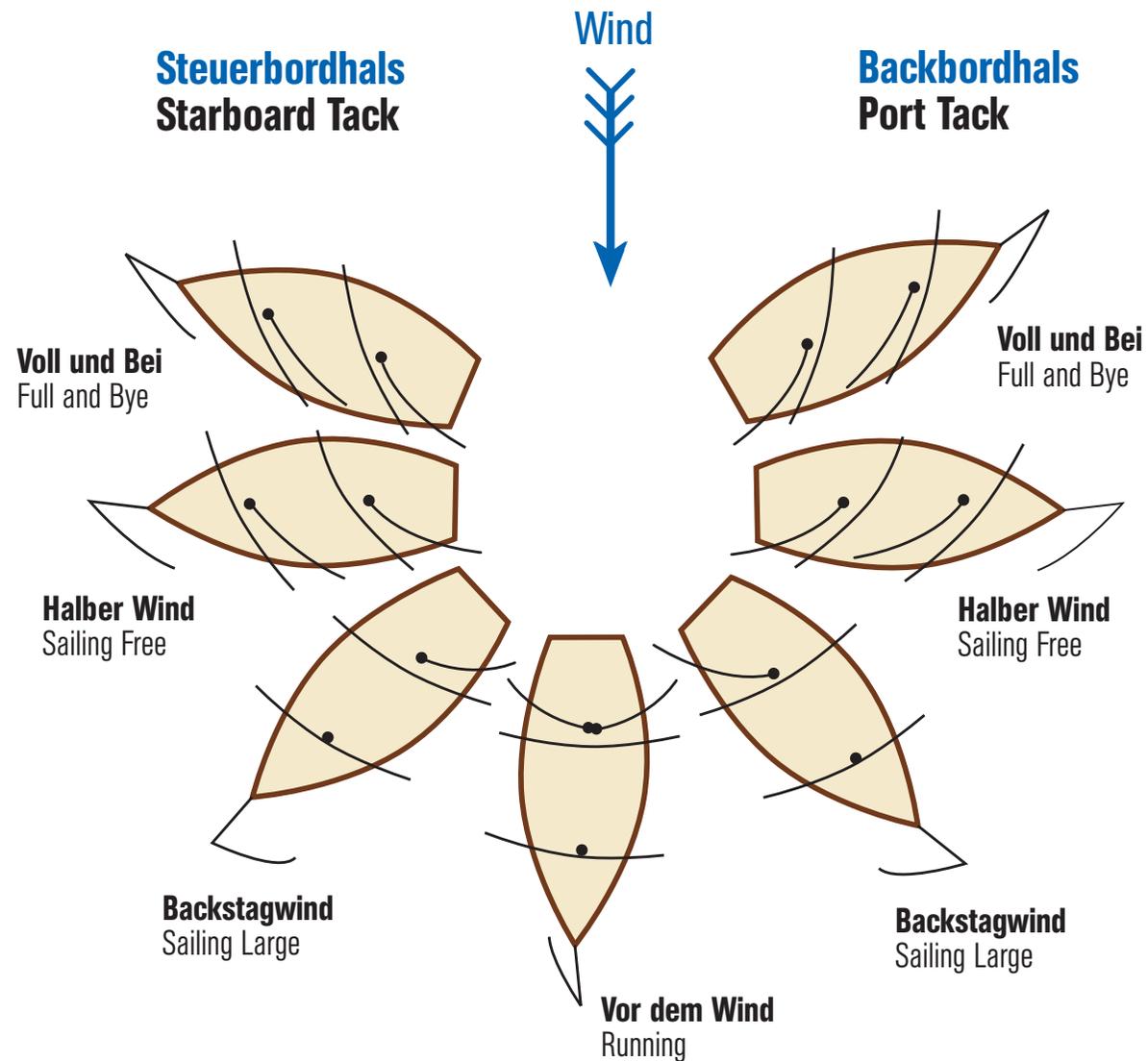
## Quadratsegel (Rahsegel, Vierkantsegel) Square Sails

- 7 Großbroyalsegel**  
Main topgallant
- 8 Großmarssegel**  
Main topsail
- 9 Großsegel**  
Main course
- 10 Vorröyalsegel**  
Fore topgallant
- 11 Vorbramsegel**  
Fore upper topsail
- 12 Vormarssegel**  
Fore lower topsail
- 13 Fock**  
Fore course
- 14 Leeseegel**  
Stuntsail

# Die Anordnung der Leinen

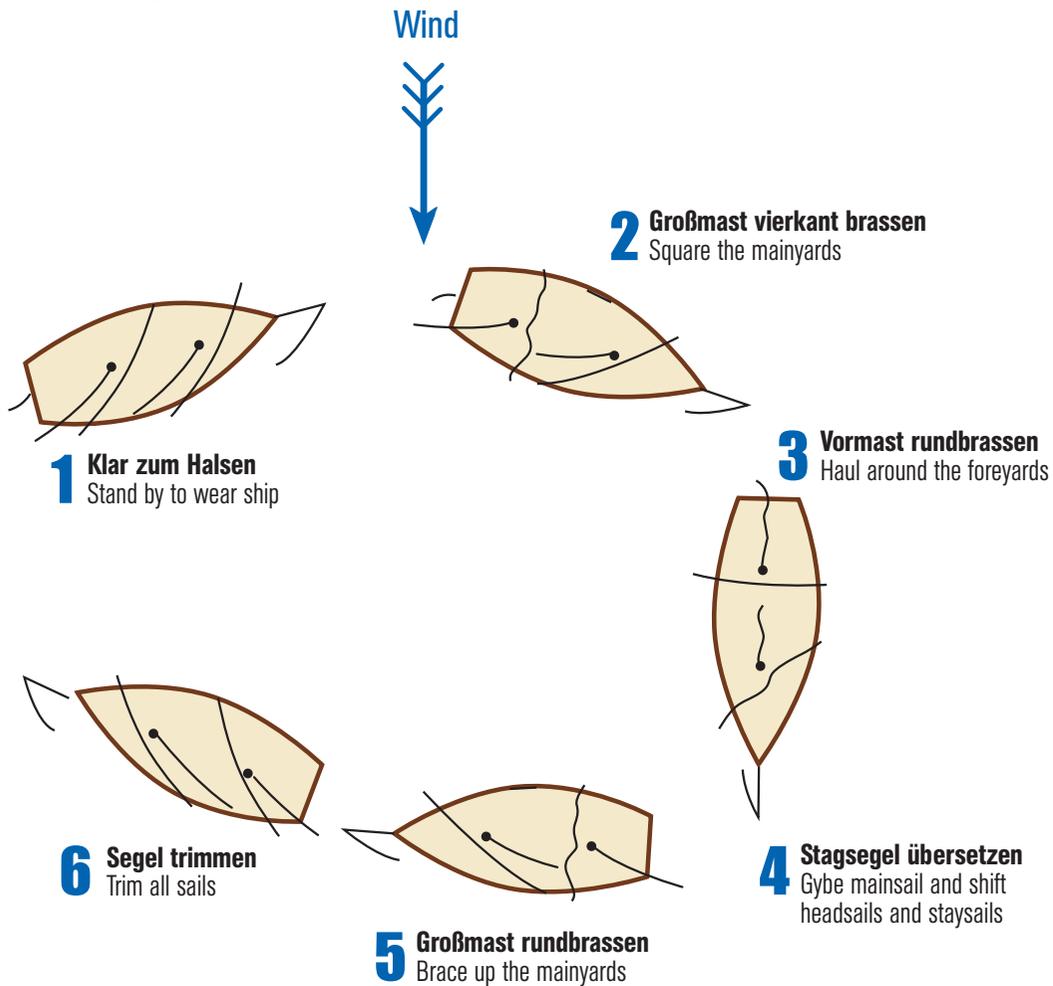


# Kursbezeichnungen (relativ zum Wind)

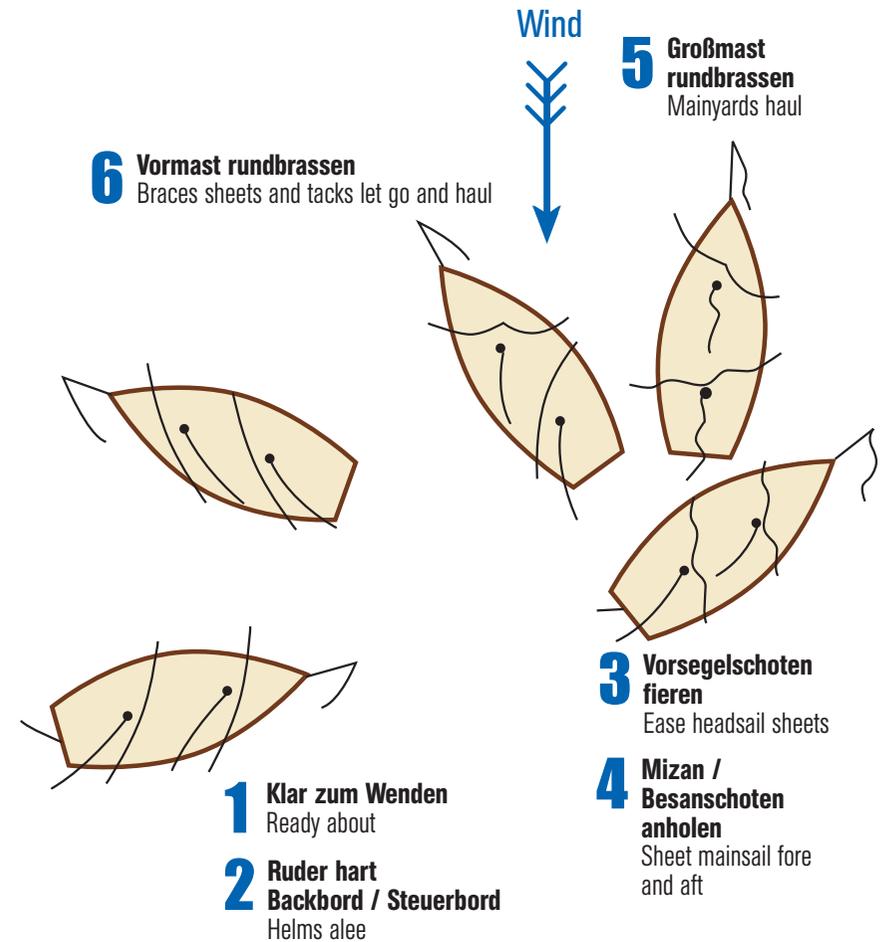


# Manöver

## Die Halse Wearing Ship



## Die Wende Tacking



# Wichtige Begriffe



abfallen	vom Wind wegdrehen; Gegenteil von anluven
achteraus	hinter dem Schiff
am Wind segeln	mit dem Wind schräg von vorne segeln
anbrassen	Rahen aus der Querrichtung brassen
anluven	zum Wind hindrehen, Gegenteil von abfallen
aufbrassen	holen der Luvbrassen, Rah Richtung Querrichtung brassen
aus dem Ruder laufen	ungewolltes Ausscheren des Schiffes, wenn das Ruder keine Wirkung mehr zeigt
backbord	links, in Fahrtrichtung des Schiffes gesehen
Backhalse	Manöver unter Segeln, um das Schiff auf den anderen Bug zu legen. Kombination aus Wende und Halse
Baum	Rundholz, an dem ein Gaffel- oder Briggsegel mit seiner unteren Kante, dem Unterliek, befestigt ist
Boje	auf Grund befestigter Schwimmkörper zum Festmachen oder zur Markierung
Brigg	zweimastiges Segelschiff, beide Masten sind rahgetakelt, am Großmast ist zusätzlich ein Gaffelsegel
Bug	Vorderende des Schiffes
Fock	Untersegel am Fockmast von rahgetakelten Schiffen
Fockmast	auf mehrmastigen Schiffen erster Mast von vorne; auch Vortopp
Gaffel	Rundholz, das mit seinem vorderen Teil am Mast befestigt ist und über dem Baum liegt; an ihm wird das Gaffel- bzw. das Briggsegel gesetzt
GPS	Satellitennavigationsystem

Großmast (Großtopp)	bei einer Brigg der hintere Mast
Großsegel	Untersegel des Großmastes
halber Wind	Wind, der quer auf das Schiff trifft
Halse	das Heck des Schiffes durch den Wind drehen
Heck	der hintere Teil eines Schiffes
heissen / hissen	einen Gegenstand (Segel, Boote, Rahen, Flagge usw.) mit Hilfe einer Leine oder einer Talje nach oben ziehen
Kajüte	Wohn- und Schlafraum auf einem Schiff
Koje	Schlafplatz oder kleiner Lagerraum auf Schiffen
Kiel	Hauptlängsträger des Schiffes
Klar Deck machen	das Deck aufräumen z. B. die Leinen nach einem Manöver aufschließen
Lee	dem Wind abgewandte Seite
Leine	festes Tauwerk in verschiedenen Stärken
Liek	Kante des Segels (vorne, unten)
Logbuch	Tagebuch eines Schiffes; dient als Dokument bei Schadensfällen und Erinnerungsstück
Log	Instrument zum Messen der Geschwindigkeit eines Schiffes
Lot	Tiefenmesser
Luke	Öffnung im Deck eines Schiffes
Luv	dem Wind zugekehrte Seite
Pier	auch Kai, Mauer zum Festmachen eines Schiffes



# Sicherheitsregeln

Rah	Rundholz, das an seiner Mitte horizontal und vertikal drehbar vor einen Mast befestigt ist und ein Rahsegel trägt
Rahsegel	mit seinem Oberliek an der Rah befestigtes Segel
Rigg	gesamte Takelage eines Schiffes
Rumpf	der Körper des Bootes ohne Aufbauten und Takelage
rundbrassen	Rahen über Mittschiffs herumbrassen
Rund achtern	Segelkommando: Großmast rundbrassen
Rund vorn	Segelkommando: Vormast rundbrassen
Segel anschlagen	Segel an den Rahen, Stagen usw. befestigen
Schanzkleid	geschlossene Reling als Fortsetzung der Außenhaut nach oben; soll verhindern, dass Personen über Bord gehen oder Wasser eindringt
Schot	Leine zum Dichtholen und Fieren der Segel
Schott	wasserdichte Querwand im Schiff
seefest	so befestigt, dass sich bei Seegang nichts bewegt; nicht anfällig für Seekrankheit
Stag	Drahtseil, das den Mast nach vorne hält
Takelage	allgemeine Bezeichnung für Masten, Stenge, und Rahen; auch Sammelbegriff für stehendes und laufendes Gut (Tauwerk) und Segel
Topp	Bezeichnung für einen kompletten Mast mit stehendem und laufendem Gut und den Segeln, in Verbindung mit dem Namen des jeweiligen Mastes, z. B. Vortopp, Großtopp
Want	Drahtseil zur seitlichen Abspannung von Masten und Segeln

- Immer: Eine Hand für sich und eine Hand für das Schiff
- Falls Sie gesundheitliche Einschränkungen mitbringen oder diese während des Trainings eintreten, informieren Sie die Schiffs-Crew bitte umgehend.
- Bitte rauchen Sie nur auf dem Deck, benutzen Sie die vorgesehenen Aschenbecher und stellen Sie sicher, dass Ihre Zigarette nicht weiter brennt.
- Konsumieren Sie bitte Alkohol nur in geringen Maßen.
- No drugs!
- Bei Feuer, Unfall, Mann-über-Bord oder anderen Unregelmäßigkeiten alarmieren Sie bitte sofort die Schiffs-Crew.
- Bitte die Fluchtwege, Notausgänge, Verkehrswege, Feuermelder, Feuerlöscher, Rettungsmittel, Treppen, Türen und Schotten nicht durch Abstellen von Gegenständen, z. B. Koffer, verstellen
- Nie auf das Schanzkleid oder die Reling setzen und lehnen Sie sich nicht zu weit hinaus, wenn Sie an Deck sind
- Bei An- und Ablegemanövern nie die Hände und Füße zwischen Schanzkleid und Pier lassen
- Nicht in die Buchten von Tauwerk treten
- Keine Bedienungselemente (Schalter, Hebel) außerhalb der Kabinen ohne Anordnung betätigen
- Für Gäste nicht vorgesehene Räume nicht betreten, z. B. Maschinenraum, Werkzeugraum

# Verhalten in besonderen Fällen



## Notfall „Mensch über Bord“

Eine über Bord gegangene Person hat nur eine kurze Überlebenschance. Daher ist besondere Eile zur Rettung dieser Person geboten.

Als beobachtende Person: laut „Mensch über Bord“ rufen, alle in Reichweite verfügbaren Rettungsmittel hinterher werfen, die Person stets im Auge behalten und mit dem ausgestreckten Arm auf sie zeigen.

Als betroffene Person: sich möglichst passiv verhalten, das nächste Rettungsmittel ergreifen, die eigene Kleidung möglichst abdichten und sich nicht unnötig bewegen (auf keinen Fall hinterher schwimmen), um die Auskühlung des Körpers nicht unnötig zu beschleunigen.

**Akustisches Signal:** — — — (3 x lang)

## Notfall Feuer

Ein Feuer an Bord eines Schiffes stellt die höchste denkbare Gefährdung der an Bord befindlichen Personen dar. Daher ist höchste Eile bei der Bekämpfung eines Brandes geboten.

Derjenige, der zuerst ein Feuer entdeckt, alarmiert sofort durch lautes Rufen, z. B. „Feuer Maschinenraum“, und nimmt die sofortige Erstbekämpfung des Brandes mit Handfeuerlöschern vor oder birgt hilfsbedürftige Personen aus dem Gefahrenbereich, sofern dies ohne erhebliche Eigengefährdung möglich ist.

Sofern die Erstbekämpfung nicht erfolgreich oder unmöglich ist, ist das Schott oder die Tür zu dem betreffenden Raum zu schließen und der Sammelplatz an Oberdeck aufzusuchen.

Jeder, der den Ruf „Feuer“ hört, gibt diesen Alarm durch Rufe „Feuer“ mit Ortsangabe weiter und begibt sich zum Sammelplatz an Oberdeck.

**Akustisches Signal:** • • • • • — (7 x kurz, 1 x lang)

## Notfall Wassereinbruch

Wassereinbruch stellt eine ernsthafte Gefährdung der an Bord befindlichen Personen dar. Daher ist der Wassereinbruch unverzüglich zu stoppen und das eingedrungene Wasser abzupumpen.

Derjenige, der zuerst einen Wassereinbruch entdeckt, alarmiert sofort durch lautes rufen „Wassereinbruch“ mit Ortsangabe und versucht das Leck mit Kissen, Matratzen und anderem geeignetem Material zu stopfen.

Jeder, der den Ruf „Wassereinbruch“ hört, gibt diesen Alarm durch Rufe „Wassereinbruch“ mit Ortsangabe weiter und begibt sich zum Sammelplatz an Oberdeck.

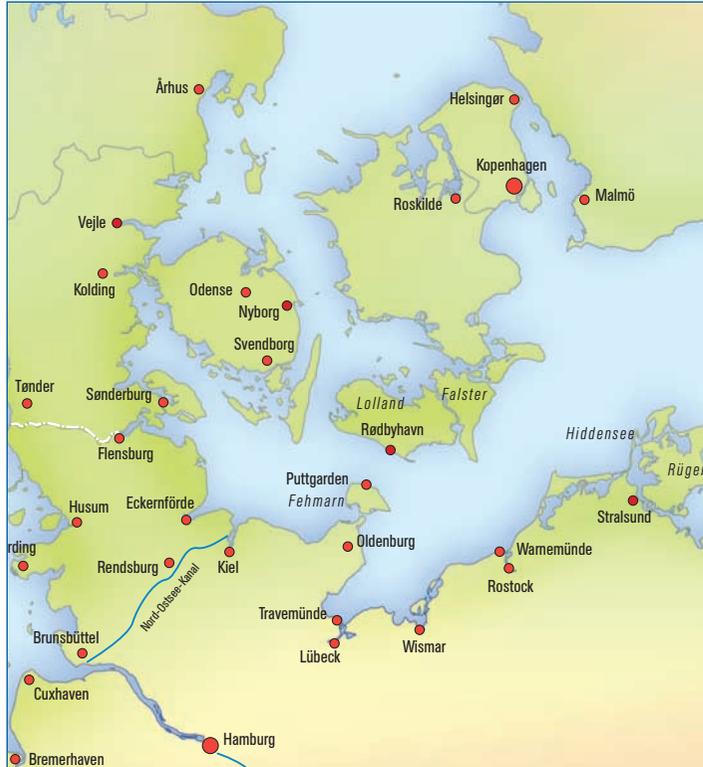
**Akustisches Signal:** • • • • • — (7 x kurz, 1 x lang)

## Notfall Verlassen des Schiffes

In der Regel ist auch im Notfall das Schiff der sicherste Ort. Daher wird das Verlassen des Schiffes nur angeordnet, wenn das Schiff in Folge eines Brandes nicht zu halten ist oder in Folge eines Wassereinbruchs sinkt. Es ist grundsätzlich wichtig, so lange wie möglich an Bord zu bleiben. Das Kommando zum Verlassen des Schiffes gibt nur der Kapitän.

**Akustisches Signal:** • — • — • — • — • (abwechselnd kurze und lange Töne)

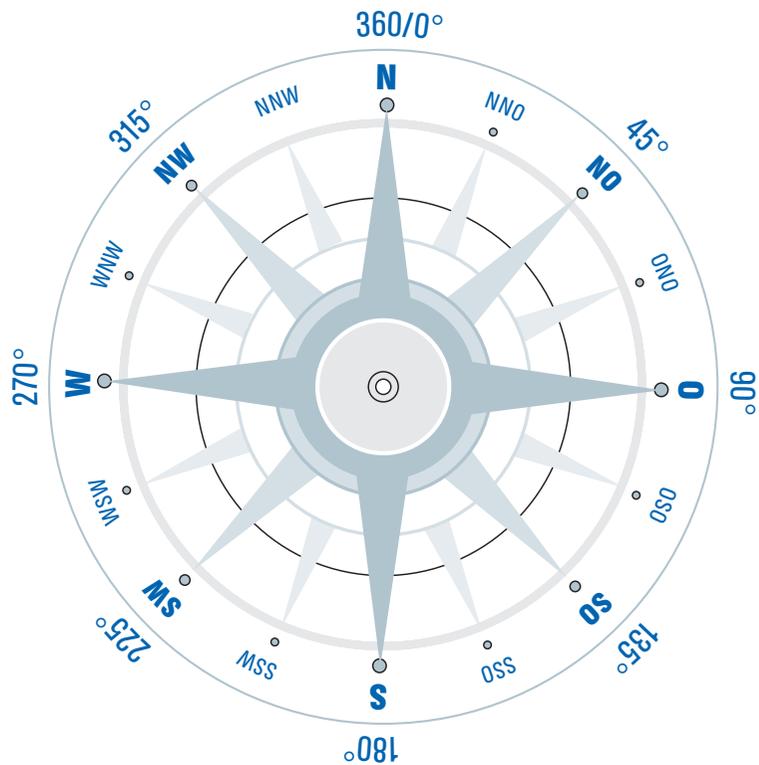
# Segelreviere



## Nord- und Ostsee



## Westeuropa, Atlantik und Kanarische Inseln



Weitere Informationen zum Schiff, Veranstaltungen und Segelplan finden Sie im Internet unter [www.eyeofthewind.net](http://www.eyeofthewind.net)

**Kontakt**

**FORUM**

**train & sail GmbH**

Tel. 08233 381-227

Fax 08233 381-9925

[service@eyeofthewind.net](mailto:service@eyeofthewind.net)