

A photograph of an older man with grey hair and a mustache, wearing a dark green button-down shirt. He is sitting on a boat, looking off to the side. The background shows white sails and a blue sky. A red tassel hangs from the top of the sail.

WILFRIED
ERDMANN

Ich greife den Wind
Erinnerungen



DELIUS KLASING

Wilfried Erdmann

Ich greife den Wind

Erinnerungen

Delius Klasing Verlag

Inhalt

- | | | | |
|------------|-------------------------------|------------|--------------------------------------|
| 9 | Einführung | 184 | St. Vincent 1966 |
| 11 | Ankommen Helgoland | 194 | Das Karibische Meer |
| 16 | An der Malabarküste | 207 | Panamakanal |
| 22 | Mit 18 hat man noch
Träume | 211 | Kurs Südsee direkt |
| 25 | Das erste Segelboot | 226 | Papeete – so leicht |
| 28 | Du hättest fragen können | 236 | Polynesien im Kielwasser |
| 34 | Wilfried Indienfahrer | 240 | Viertes Mal Schiffbruch –
beinahe |
| 39 | Rein in die Wüste | 248 | Mit Nadel und Faden |
| 50 | Raus aus der Wüste | 259 | In Kapstadt |
| 62 | India on the road | 265 | Der Weltumsegler |
| 73 | Japan, ein Zeichen | 275 | Gib bloß nicht an |
| 80 | Auf der Suche | 283 | Düsseldorf, Einschnitt |
| 84 | Ein schwedisches Schiff | 287 | Macht euren Kram allein |
| 89 | MV Byklefjell, Oslo | 290 | Sie & Er |
| 97 | MT Cresta, Bergen | 296 | Einweisung in
Hochzeitsreise |
| 105 | Das kaufe ich | 299 | Schlicht und einfach |
| 108 | Der erste Schlag | 303 | Im Meer der Zyklone |
| 112 | Das Logbuch | 314 | Nächstes Bild |
| 117 | Kathena, mein Schicksal | 322 | Astrid wird guter
Hoffnung |
| 125 | Bin ich wirklich so dumm? | 326 | Absturz ins Nichts |
| 130 | Wie kam das? | 329 | Kym, ein neuer
Anfang |
| 135 | Ich greife den Wind | 339 | In Briefen und Postkarten |
| 148 | Wer bin ich? | | |
| 160 | Las Palmas, vor Anker | | |
| 163 | Sucht nach Wellen | | |

- 349** Rund Korsika
- 356** Neue Wellen
- 367** Ein Atoll
- 376** Maeva in Traunstein
- 380** Samoa – die Wiege
Polynesiens
- 398** Was hängen bleibt
- 405** Tokelau, einsam im
Pazifik
- 412** Neue Ziele
- 415** Goltoft, der Ausstieg
- 425** Goltoft, der Plan
- 429** Förderer & Sponsoren
- 433** Nonstop und allein
- 437** 271 Tage Meer und Wind
- 447** Mein Leben geht weiter
- 450** Kap Hoorn grüßt aus
der City
- 456** Große Seen
- 465** Zwischen den
Nonstopreisen
- 485** Segeln oder Fluch
- 490** Sturm im Südmeer
- 499** Mein Atomtörn
- 504** Brief an eine Freundin
- 517** 12 ½ Gründe
- 524** Verrückt, durchgeknallt
- 527** Salzige Erinnerungen
- 530** Segeln & Schreiben
- 537** Bernard Moitessier
- 544** Die Kraft der Bücher
- 554** Gegen den Wind
- 573** Auf hoher See in Gottes
Hand
- 576** Messe Düsseldorf
- 580** Was ich vom Segeln weiß
- 587** Ich liebe die Schlei
- 596** Na, schon wach?
- 607** Kaffee mit Caffari
- 616** Der Traumtörn
- 619** Aufs Meer hinaus
- 629** Meine seemännische
Zeittafel
- 634** Glossar

Widmen möchte ich dieses Buch
meinem Sohn Kym, einem großartigen
Gefährten bei vielen Abenteuern
und in liebevoller Erinnerung an seinen
Besuch in der Luft während meiner
Nonstopfahrt südlich von Neuseeland.

Einführung

Ich greife den Wind.

Hier greife ich daneben. Sagt meine Frau.

Kann durchaus sein.

Bernard Moitessier hat mir gesagt: »In der Fahrtenseglerszene wird eh viel Überflüssiges geschrieben.«

»Der Mensch braucht das Überflüssige«, sage ich. Und um die Welt segeln hat auch mit Überfluss zu tun.

Ich bleibe bei meiner Hand im Wind. Das ist das Wahre, das Meer, das Leben, das ich mit einem Boot suche. – Ziemlich gut für Segel-Erinnerungen.

Seit meinem Sommer 1958 an der Malabarküste in Indien, habe ich das Meer immer wieder neu erlebt. Richtig erfasst aber erst mit meinen Nonstopreisen.

Einmal, im Südmeer, im Sturm, versuchte ich in dem Glauben, dass ich den Ozean bezwungen hätte, mit meiner KATHENA NUI zu surfen, wurde dabei immer wieder von den mächtigen Wellen überholt und zeitweise von Wasser begraben. Noch Stunden nach dem Geschehen, als ich auf der Kojе lag und dem Rauschen an der Bordwand zuhörte, verspürte ich jedes Mal, wenn eine schaumumtoste Welle gegen das Boot knallte, ein Ziehen, als ob sie mich mitreißen würde. Mein Bauch spannte sich an und zog sich ein. Das Innere meines Körpers – ein Ozean?

Wenn es im Leben etwas gibt, das ich mehr liebe als alles andere, so ist es das Segeln übers Meer. Mein erstes Leben war die erste Weltumseglung. Deswegen gebe ich ihr hier viel Raum. Denn die Reise mit KATHENA war mein Schicksal und hat mein

Leben seit nunmehr 50 Jahren geleitet. Daraus entstand alles: Liebe, Glück und Wissen.

Verleiht das Segeln mir Flügel? Ist der Ozean eine unerschöpfliche Metapher? Inspiriert mich Sturm zu Höchstleistungen? Kann ich nach einem gelungenen Seestück leicht abheben? Ja. Dieses Buch ist ein Beweis. Meine Zeit mit Booten hat mir Erfahrungen von Schönheit gegeben, die weit über den Reiz von Abenteuer und Wildheit hinausgehen. Die See hat eine Sehnsucht geweckt.

Davon will ich berichten. Aus meiner Sicht, mit meinen Ansichten und mit meinen Gefühlen. Denn es gibt nichts Erhabeneres, als mit der Kraft des Windes übers Meer zu rauschen. Das hatte ich sofort gespürt. Indes manchmal auch nichts Gemeineres. Und ich hatte bald kapiert: Hart ist es auch, kein Seemann zu sein.

Es ist eine Geschichte zweier Lebensreisen: Die eine fand an Land statt, die andere führte mich mit meinen Booten ganz fern und ganz nah. Immer mit der Hand im Wind, die Augen auf den Horizont gerichtet.

Viele Bilder haben sich in mein Hirn eingebrannt. Wenn Wasser und Himmel sich berühren und der Himmel sozusagen ins Meer fließt. Das Meer wird nie langweilig. Auf See zu sein ist ein Wunder.

Am allerschönsten wäre es, wenn Sie sich einfach mitreißen lassen. Denn zum Segeln und Lesen, mehr wollte ich gar nicht schreiben, ist es nie zu spät.

Wilfried Erdmann

Goltoft/Schlei, Januar 2014

Ankommen Helgoland



Es war meine letzte Nacht auf der Nordsee. Voraus strich das Blinkfeuer von Helgoland übers Meer, im Rücken zeichnete sich ein endloser Horizont mit strahlenförmigen Streifen der untergegangenen Sonne ab. Vereinzelt weiße, lichte Wolken am Himmel. Mittendrin mein Segelboot KATHENA und ich, umschwirrt von Seevögeln, die auf der Jagd waren – genauso wie ich. Was ungewöhnlich ist. Denn als Fahrtensegler ist man selten auf Jagd. Doch an dem besagten Tag war ich es. Ich wollte unbedingt am nächsten Tag in Helgoland einlaufen, meinen Traum Weltumseglung zu Ende bringen und in Blockbuchstaben ins Logbuch schreiben: *Zu Ende*. Das wäre der Hammer. Das Ende ist wichtig bei allen Dingen. Noch eine Nacht, und ich könnte die Arme hochreißen und genießen.

Vor Jahren schon wollte ich meinem Leben einen bleibenden Bruch geben und hatte es nun tatsächlich fast geschafft. Immer wenn ich von dem Vorhaben Weltumseglung erzählte, zweifelte man an mir – mal die Freundin, mal der echte Seemann.



Die letzten 25 Meilen werden wir auch noch schaffen, dachte ich. Mit kalter Aufmerksamkeit starrte ich in die dunkle Nacht. Alles lief bestens. Ich passierte Markierungstonnen, Fischkutter, einen Dampfer und sah schließlich im Morgengrauen als schwarzen Klumpen meinen Olymp.

Dann stellte ich mein Radiogerät an. Hauptsächlich, um mich abzulenken. Um nicht nur an die paar vor mir liegenden Meilen zu denken, sondern auch Musik und Sprache zu hören. Deutsch. Das signalisierte Heimat.

Ich schrieb ins Logbuch: *Heute wird das große Seestück zu Ende sein. 131 Tage im Angesicht der See. Tag um Tag der leere Horizont und in meinem Reich die absolute Herrschaft. All das soll nun vorbei sein!? Ich kann es nicht fassen.*

Vor neun Jahren hatte ich erstmals geträumt, allein um die Welt zu segeln. Sehr vage damals, und jetzt lag das Ende der Reise zum Greifen nah: Helgoland. Von dort weiter in die Elbe bis Hamburg, ein Katzensprung.

Ich hatte einen Traum und habe ihn mir mit dem Segelboot KATHENA erfüllt. Mit Betonung auf Boot. Aus Holz. Es lebte. Und leckte. Und es atmete. Und es war warm fürs Auge. Es war nichts Unnützes installiert, geradezu ergreifend schlicht: zwei Segel für den Antrieb, eine Ruderpinne, um Kurs zu halten, Kompass und Sextant, um mein Ziel zu finden. Für den Bauch ein einflammiger Kocher. Zwei Riemen, um bei Flaute in den Hafen zu pullen.

So musste es auch vor Helgoland geschehen. Der Wind verließ mich total. Die beiden Riemen wurden »geriggt«, und ich legte mich mit aller Kraft ins Zeug. Nicht ein Hauch Wind, gute Voraussetzungen fürs Pullen. Doch die Tide zog. Langsam, aber sie zog. Seewärts. Das wollte ich nun partout nicht. Nur noch eine Meile! Eine einzige Meile im Tonnenweg! Zu blöd diese Toten-

Wilfried Erdmann am Tag nach der Ankunft in Helgoland:

Ich habe die Welt umsegelt. Allein. Ich bin 28, und es geht mir gut.

flaute und der idiotische Tidenstrom. Ich verzweifelte, und mir kamen die Tränen. Noch eine Nacht draußen verbringen? Nein, nein, das konnte ich nicht. Ich hielt knapp die Fahrwassertonne, bis irgendwann ein dänischer Fischer mit Ziel Helgoländer Hafen angetuckert kam und mein Malheur richtig deutete. Dann ging das ganz schnell. Ein Crewmann an Bord des Trawlers hielt eine Leine hoch, ich nickte und warf meine gleich zielgenau rüber. Werfen konnte ich, und der Fischer nahm mich in Schlepp.

Abends in der Stille des Hafens hielt ich fest: *Habe komplett die Geduld verloren. Könnte den Windgöttern glatt den Hals umdrehen, weil sie mir das Ankommen im Schlepp eingebrockt haben. Schade. 8059 Seemeilen – von Kapstadt nach Helgoland – haben das nicht verdient. Das ist dann wohl gleichzeitig das Ende meiner Weltumseglung. Das Ende meiner 25-Fuß-Welt.*

Sensationell. Ich war nun wirklich angekommen. Nur: Der Hafen war leergefegt. Zwei einzelne Gelbjacken huschten über den nahegelegenen Kai. Eine Ratte zeigte sich und verschwand unter einem Gastronomiezelt, aus dem laute Musik drang.

Bevor ich mich dahin verholen wollte, suchte ich der Ordnung halber das Hafengebäude auf. Schon das erste Gespräch war grotesk.

»Ich bin gerade angekommen und möchte einklarieren.«

Der Hafengebäudeleiter fragte: »Von wo?«

»Aus Kapstadt.« Schüchtern fügte ich hinzu, »nonstop, allein, 131 Tage habe ich gebraucht.«

»Allein?«

»Ja, allein.«

»Ganz allein?«

Als ich ihm erzählen wollte, was mir alles unterwegs zugestoßen war, unterbrach er mich und bot mir seine belegten Brote an. »Essen Sie erst mal was. Danach zeigen Sie mir Ihr Boot.«

Inzwischen war es dunkel, und ich wollte eigentlich lieber in das Festzelt gehen. Unter Menschen sein, ein Bier trinken oder einen Kaffee, Frauen anschauen, was auch immer, jedenfalls nicht

gleich wieder zurück an Bord. Er bestand aber darauf, sich kündigt machen zu wollen. Also kletterten wir über die Kaimauer runter zur KATHENA. Der Hafenmeister setzte sich auf meine Kojе und griff gleich forsch in meine Post. Das gab's noch nie, dass ein Hafenoффициeller neugierig in der Kajüte herumstöberte. Die Post meiner Reise lag offen in einem Fach an der Maststütze. Briefe, die ich in Panama, Tahiti, Papua-Neuguinea und Kapstadt erhalten hatte. Er schaute sie sich alle einzeln an. Täuschte Interesse für die Briefmarken vor und blätterte, ohne zu fragen, auch in meinem Logbuch. Der Grund für seine Neugierde war: Er glaubte mir nicht.

Aber das ahnte ich zu dem Zeitpunkt nicht. Das wurde mir später zugetragen. Ich hatte einen entscheidenden Fehler begangen, sagte man mir: Ich war unangemeldet um die Welt gesegelt.

Nachher im Zelt weiteten sich die Augen, als ich mich an einen Tisch mit Matrosen gesetzt hatte. »Mit einem Segelboot? Von Kapstadt nach Helgoland?« Vor mir stand plötzlich eine Flasche Bier. »Keine Angst gehabt durch die Biskaya mit einem Boot, das gerade so groß ist wie dieser Tisch lang?« Wir tranken mehr Bier, das sich unaufgefordert vor meinem Platz einfand. Diese Matrosen absolvierten bei der Bundesmarine ihre Wehrpflicht, ich war freiwillig unterwegs. Das war der Unterschied. Gegen Mitternacht nahmen wir Abschied. Oje, irgendwie musste ich bei Niedrigwasser zurück an Bord. Ich hangelte mich die Kaimauer runter, sprang ins Cockpit und legte mich schlafen – in Öljacke und Gummistiefeln – unter einem stockdunklen Himmel. Ich war angekommen.

An der Malabar**küste**

Irrtümer haben ihren Wert,
Jedoch nur hie und da.
Nicht jeder, der nach Indien fährt,
entdeckt Amerika.
Erich Kästner

Nicht jeder, nein. Aber ich. Ich fuhr nach Indien und entdeckte Amerika. Fürwahr. Weil ich von Land kommend am Meer strandete, Wind und Wasser zum ersten Mal körperlich wahrnahm und feststellte, dass man darauf segeln kann. Ein Boot also ein ideales Reisemittel sein könnte. Also erarbeitete ich mir ein eigenes Boot und nahm Kurs Amerika.

Doch das dauerte. Es dauerte viele Jahre. Das Überraschende war, dass ich die Geduld nicht verlor. Ja wirklich, sieben Jahre für eine Idee zu arbeiten ist kein Pappentier. Schon gar nicht, wenn man jung ist und einem hie und da die Contenance abhanden kommt.

Mein Segelinteresse begann in Indien. Wir waren zu dritt in einem Boot, als ich Meerwasser kennenlernte. Zwei Schwestern und ich. Die Mädchen hatten sich von der Schule freigenommen oder schwänzten vermutlich den Unterricht, um einem Besucher das Meer zu zeigen. Sie segelten das kleine Boot durch die Lagune, und ich hockte an Deck mit einem gierigen Blick auf alles: die Farben des Wassers, die Physik des Segelns, die Landschaft. Auf der einen Seite glitzerte das weite Meer, gegenüber stieg das Ufer mit Palmenhainen leicht an, unter uns lag ein sandiger Grund.

Ich hatte rund 10 500 Kilometer in den Beinen – 10 500 Radkilometer –, als ich dieses schicksalhafte Erlebnis ganz im Süden Indiens hatte – zwischen Calicut und, weit im Norden, Mangalore. 10 500 Radkilometer in elf Monaten. Über Berge, durch Wüsten, entlang von Schotterpisten und wunderbar asphaltierten Straßen, wo schnelles Fahren zum Vergnügen wurde.

Hier war es nur das Wasser, das uns trug. Das Salzwasser an Indiens Malabarküste. Ein vorgelagertes Riff schützte uns vor den anrollenden Wellen des Indischen Ozeans, glasklares Lagunenwasser vor Grundberührung. Palmen, dem Strand zugeneigt, boten Schatten, wenn der Bug des Bootes auf den Strand setzte und wir eine Pause machten.

Die DOROTHEE war ein Holzkahn mit Mast, einem Segel an einer Stange und zwei Paddeln. Aus der Erinnerung würde ich sagen: ein Lateinersegel. Das ehemalige Fischerboot wurde von einem Engländer zu einem Lustboot »indisch« umgebaut. Der Engländer war für die katholische Kirche tätig. Gleich hinterm Ufer war der Kirchturm sichtbar. Indisch umgebaut bedeutet dem Boot in diesem Fall mit Treibholz, Hammer und Nägeln zu Leibe zu rücken. Genauer: Es waren schlecht gehobelte Bretter und Bindedraht. Mit Ritzen zwischen den ausgebleichen grauen Planken im Deck. Farbflecken außenbords deuteten auf den Grundton weiß hin. Wasser und Öl schwappte in der Bilge.

Bilge? Die Bilge sei der Raum, wo sich das Wasser sammelt, tief unten im Schiff, das wurde mir von Queenie gesagt, der jüngeren Schwester. Sie hatte mich beeindruckt. Sprache, Bewegungen, das Leichte an ihr.

Das Sich-Mögen kam wie Feuer über mich. Als die Fahrt zu Ende war, dachte ich nur, wie kann ich sie wiedertreffen? Sie war fünfzehn Jahre alt und eine Inderin mit zum Teil englischem Blut.

Queenie und ihre Schwester Janet sprachen perfekt Englisch. Perfekt für meine Ohren zumindest. Mein Englisch war noch »very poor«. Erst wenige Monate zuvor, zwischen Libyen und In-

dien, hatte ich begonnen, englische Vokabeln aufzuschnappen, und festgestellt: Viele Wörter ähnelten sehr dem Deutschen. Beispielsweise Butter. Nur brauchte ich das Wort nie. Butter gab es für mich im Orient nicht. Von den beiden Hübschen lernte ich schnell die wirklich wichtigen Vokabeln wie sailing, boat, love, wood, paint ... Aber es ging in unseren Unterhaltungen oft nur um Musik. Um Opern und Elvis. Die Schwestern entstammten einer begabten Musikerfamilie. Unser erstes Treffen fand in der katholischen Kirche während eines Gottesdienstes statt. Ich wunderte mich über die indische Familie mit englischen Namen. Und gleich neun auf einen Schlag. Nämlich Mutter mit sieben Töchtern und einem Sohn.

Die Bewohner dieses Küstensaums lebten jenseits des Ufers und der Palmenhaine. Inder waren keine Meermenschen, außer dass sie dem Meer ihren Abfall anvertrauten. Das hatte ich nach wenigen Tagen begriffen.

Ich war kein Mensch, der sich mit Booten und Meer auskannte. Mein Wasser waren die Karpfenteiche hinterm Schloss und das Schwimmbad in Karstädt, wo ich aufwuchs. Bis zu diesem Tag im Mai 1959, an dem ich praktisch ins Boot geschubst wurde, hatte ich noch nie ein Boot betreten. Ich musterte an, und die Schwestern legten ab. Das ging ganz problemlos vor sich. Behände sprangen sie zwischen Segelsetzen und Pinne hin und her. Zwei Mädchen, die gerade flügge waren, kaperten mich zu einer Tour unter Segel entlang der Küste. Aber es wurde mehr gepaddelt oder geankert. Auch zeitweise von einem Windhauch getrieben und der starken Tidenströmung, die uns mehrfach in sandige Seitenarme drückte. Wir machten am einsamen Ufer fest, schlugen Kokosnüsse auf und nahmen sie mit an Bord. Warfen den Anker und sprangen in die Lagune zu den Fischen und Korallen. Und schwammen davon, westwärts in gerader Linie auf Afrika zu. Das Wasser hatte die doppelten Celsiusgrade meiner heimatlichen Gewässer, Ruderer oder Plauer See. Doch das Salz brannte in Augen,

Nase und Rachen, immerhin verlieh es zugleich beruhigenden Auftrieb, sodass ich mich auf den Rücken legen und fast ohne Bewegung der Glieder mit ruhigem Atem die Szenerie von der Wasseroberfläche betrachten konnte. Der Himmel war so blau wie die Lagune unter mir.

Tiefe Zufriedenheit herrschte in solchen Momenten in meinem Körper. 10 500 Kilometer von zu Hause entfernt – im 14. Jahr nach Kriegsende. Und ein gutes Jahr nach meiner Flucht aus der DDR. Die Sehnsucht nach Indien hatte sich somit erfüllt. Ich, der Provinzler, hatte es bis ganz in den Süden Indiens geschafft. Mit 18 Jahren und mutterseelenallein. Ein Wort, das ich erst unter-



wegs richtig begriff. Deutsche, die ich auf der Strecke getroffen hatte, fragten immer mit ungläubigem Unterton: mutterseelenallein? Ja, bis mich das Glück traf und ich mich traute, die Geschwister in der Kirche anzusprechen. Endlich mal nicht mutterseelenallein.

Meine Maschine vom Typ Diamant, mit der ich es bis Bombay/Indien geschafft habe. Noch heute fühle ich mich Rennrädern sehr verbunden.

Glossar

abfallen – Kurs ändern nach Lee

ablaufen – siehe lenzen / mit wenig oder ohne Segelfläche vor dem Wind (Sturm) treiben

achtern – hinten

Amwindkurs – Kurs, bei dem man so hoch wie möglich am Wind segelt

anluven – Kurs ändern zu der Seite, aus der der Wind weht (höher an den Wind gehen)

auftuchen – Segel zusammenlegen

Azimet – Richtung eines Gestirns, gemessen als Winkel

Cunningham – Kausch zur Verringerung des Bauches im Großsegel

back – ein Segel steht oder schlägt back, wenn es den Wind von der falschen Seite einfängt

Backstagen – bewegliche Drähte, die vom Mast schräg nach hinten laufen und den Mast gegen ein Nach-vorn-Fallen halten

Beaufort-Skala – Tabelle zur Klassifikation des Windes nach seiner Geschwindigkeit (0 bis 17)

Bilge – tiefste Stelle im Inneren eines Bootes, in der sich das Wasser sammelt

Breite – geografischer Breitengrad – die im Winkelmaß vermessene Entfernung eines Punktes nördlich oder südlich vom Äquator

BSG – Betriebssportgemeinschaft (Begriff aus der ehemaligen DDR)

Bug – vorderer Teil des Schiffes

Dirk – Leine, die den Großbaum hält

Doradelüfter – Lüfter, bei dem die abgelenkte Lüftungshutze seitlich versetzt durch das Deck geführt wird. Dadurch wird verhindert, dass neben frischer Luft auch Wasser ins Schiff gerät

DSV – Deutscher Segler Verband

Dwarssee – quer zum Schiff gehende See

Echolot – Gerät zur Messung der Wassertiefe durch Schallwellen

einklarieren, Einklarierung – Erledigung der Formalitäten in einem ausländischen Hafen

Etmal – die von Mittag zu Mittag zurückgelegte Strecke in Seemeilen
Fall – Tau zum Setzen und Niederholen der Segel
FDJ – Freie Deutsche Jugend (Begriff aus der ehemaligen DDR)
fieren – Nachgeben eines belasteten Taus
Fock – Vorsegel; Segel, das am Bug vor dem Großsegel gesetzt wird
Genua – den Mast überlappendes, großes Vorsegel
GPS – (1) Global Positioning System, globales Navigationssystem zur Positionsbestimmung auf Basis von Satelliten / (2) elektronisches Navigationsgerät
GST – Gesellschaft für Sport und Technik (Begriff aus der ehemaligen DDR)
Groß – Hauptsegel, wird am Mast gesetzt
Großschot – Tau, mit dessen Hilfe man das Großsegel zur richtigen Stellung am Wind bewegt
Halse – Segelmanöver: mit dem Heck durch den Wind
Hahnepot – die Verteilung einer Kraft auf mehrere Taus
Kabellänge – 182 Meter; ein Zehntel einer Seemeile
Katamaran – Doppelrumpfboot
Kielschwerter – Segelboot mit einem flachen Kiel, aus dem zwecks größerer Stabilisierung des Schiffes (tieferer Schwerpunkt), ein Schwert, eine aus dem Schiffsrumpf ausfahrbare Metallplatte, herausgefahren werden kann
killen – wenn ein Segel nicht richtig steht, also am Achterliek vibriert
Kimm – Horizont auf See
Klüver – vorderstes Vorsegel bei einer Kuttertaklung
Knoten – Geschwindigkeitsmaß: 1 Knoten gleich 1 Seemeile pro Stunde
koppeister – kopfüber
krängen – Neigen des Schiffes durch Winddruck
kreuzen – Segelmanöver: mehrere Wenden fahren, um ein Ziel gegen den Wind zu erreichen
kurzstag – Ankerkette senkrecht über Grund drehen
Kutter – Segelboot mit Großsegel und zwei Vorsegeln
Kutterfock – Vorsegel bei einem Schiff mit mehreren Vorsegeln
Länge – geografischer Längengrad – beschreibt einen Punkt westlich oder östlich des Nullmeridians
Laplap – ein Tuch, das man sich in den Tropen um den Körper schlingt
Latitude – englisch für geografischer Breitengrad (Breite)
Leitwagen – Schiene, auf der die Schot mithilfe eines Blocks hin- und herfährt
lenzen – hier gemeint: vor dem Sturm ohne Segel ablaufen

Liek – Kante eines Segels (Achterliek, Unterliek, Vorliek)
Linie – in der Windjammerzeit Bezeichnung für Äquator
Log – Gerät zur Messung der Fahrtgeschwindigkeit
Longitude – englisch für geografischer Längengrad (Länge)
Mallungen – Bereich unregelmäßiger Winde bzw. häufig auftretender, lang anhaltender Windstille am Äquator
Manlock – wasserdicht verschließbare Öffnung an Deck, durch die man ein- oder aussteigen kann
Mastrutscher – ein Beschlag, mit dem das Segel in einer Schiene hochgezogen wird
Messepiken – Mädchen, die in der skandinavischen Handelsschiffahrt für Küche und Messe (Aufenthaltsbereich), zuständig sind
MT – Motortanker (Tanker)
MV – Motorvessel (Frachter)
Pantry - Kochecke
Plicht – Vertiefung im Cockpit
pönen – streichen (Farbe auftragen)
Pütz – Eimer für den Bordgebrauch
raum, raumer Wind - Wind kommt schräg von achtern
Rasmus – Erasmus, Schutzheiliger der Seefahrer
Raubank – langer Handhobel
raumschots – nahezu vor dem Wind segeln
Reffbändsel – kurzes Tau zum Einbinden von Segeltuch
refften – verkleinern der Segelfläche
Rigg – Bezeichnung für alles Drahtgut und Tauwerk zur Halterung des Masts und zum Setzen der Segel
Saling – Querstange am Mast
Schalenkreuz – waagerechtes, drehbar gelagertes Kreuz des Windmessers, das an den Enden mit kleinen Halbkugeln den Wind auffängt und misst
schamfilen – scheuern, reiben
Schandeck – siehe Süll
Schapp – kleiner Schrank an Bord
Schlag – (1) Distanz zwischen zwei Wenden / (2) umgangssprachlich auch: eine kleine Tour segeln / (3) Knoten
Schoten – Taue zum Einstellen der Segel
Schott – (meist wasserdichte) Trennwand auf einem Schiff
Schrick – Leinen etwas Lose geben
Schwertkasten – Verschalung des Schwertes. Bei KATHENA aus Mahagonivollholz.

Seemeile – maritimes Längenmaß, 1 Seemeile = 1852 Meter
Sextant – Winkelmessgerät zur Schiffsortbestimmung
Spibaum - Spiere / Stange zum Abspreizen des Vorsegels vom Mast
Stag – Drahttauwerk, das den Mast in Längsschiffsrichtung hält
Stagreiter – Befestigungsbeschläge für die Vorsegel
Südwester – Regenhut mit langer Krempe hinten
Süll, Süllbord – Umrandung des Cockpits und des Decks, bietet Schutz gegen Wasser und Wind
Talje – entspricht einem Flaschenzug
Takelage – sämtliche Drähte, Leinen und Zubehör an Mast und Segeln zur Ausnutzung der Windenergie
Toppnant – ein Haltetau für den Spibaum
Trimaran – Dreirumpfboot
VEB – Volkseigener Betrieb (Begriff aus der ehemaligen DDR)
Vorliek – vordere Saumkante eines Segels
Vorstag - siehe Stag
Wanten – Drähte zur seitlichen Verspannung des Mastes
Wende – Segelmanöver: mit dem Bug durch den Wind auf den anderen Bug gehen
Winschen – Winden zum Dichtholen der Segel
YMCA – Young Men's Christian Association; Christlicher Verein junger Männer; die weltweit größte Jugendorganisation