



Checklisten für Skipper und Mitsegler

Inhaltsverzeichnis:

Teil A Törn Vorbereitung 8

Checklisten 1 - 9

1	Firmenwahl / Bootsmessen	8
2	Schiffswahl	8
3	Crewwahl	9
4	Routen und Revierwahl	10
5	Terminwahl	11
6	Erstes Törntreffen	12
7	Zweites Törntreffen	13
8	Chartervertrag	14
9	Versicherungsfragen	15

Teil B Bootsübernahme 16

Checklisten 10 - 24

10	Stützpunktmaßnahmen	16
11	Bootspapiere / Bürokratie	17
12	Rigg, stehendes und laufendes Gut	17
13	Ausrüstung an Deck	18
14	Ausrüstung unter Deck	18
15	Navigation	19





16	Motor / Getriebe / Ruderanlage	29
17	Elektrik	21
18	Pantry	22
19	Sanitär	23
20	Sicherheitsausrüstung	23
21	Werkzeug	24
22	Versteckte Fallen	25
23	Backskisten	26
24	Notwendige Zusatzausrüstung	26

Teil C Schiffseinweisung..... 27

Checklisten 25 - 37

25	Allgemeine Schiffseinweisung	27
26	Sicherheitseinweisung	28
27	Funkeinweisung	28
28	Navigationseinweisung / Elektrik	29
29	Technische Einweisung	30
30	Einweisung Pantry	31
31	Sanitäre Einweisung	32
32	Stauräume / Kojen	33
33	Stehendes und laufendes Gut	33
34	Ankergeschirr	34





35	Backskisten	34
36	Gefahren / Fallen an Deck	35
37	Marinaeinweisung	36





Teil D Ablegemanöver..... 37

Checklisten 38 - 45

38	Ausklarieren	37
39	Basischeckliste Ablegemanöver	37
40	Längsseits Ablegen mit dem / gegen den Radeffekt	38
41	Eindampfen in die Vorspring	39
42	Eindampfen in die Achterspring	39
43	Längsseits Ablegen mit ablandigem und auflandigem Wind	39
44	Vorwärts Ablegen	41
45	Rückwärts Ablegen	42

Teil E Motormanöver42

Checklisten 46 - 49

46	Motor in Betrieb nehmen	42
47	Grundsätze zum Vorwärts- und Rückwärtsfahren	43
48	Radeffekt erkennen und nutzen	44
49	Drehen auf dem Teller	44

Teil F Segelmanöver.....45

Checklisten 50 - 59

50	Großsegel setzen	45
51	Vorsegel setzen	46





52	Wenden	47
53	Halsen	47
54	Q-Wende	48
55	Schiften	49
56	Reffen (Roll- und Binde)	49
57	Segel bergen	50
58	Boje über Bord Manöver	51
59	Quick Stopp Manöver	53

Teil G In Fahrt unter Segel und Motor..... 54

Checklisten 60 - 67

60	Amwindkurs	54
61	Halbwindkurs	55
62	Raumschotkurs	55
63	Vorwindkurs	56
64	Rudergehen bei stärkerem Wind und Seegang	57
65	Unterwegs in Maschinenfahrt	58
66	Boje über Bord - Manöver unter Maschine	58
67	Vorbereitung für die Nachtfahrt	59

Teil H Ankermanöver..... 60

Checklisten 68 - 69





68 Vor Buganker gehen 60

69 Anker-auf gehen 62

Teil I Anlegen 63

Checklisten 70 - 74

70 Grundsätzliche Tipps / Anmerkungen 63

71 Längsseits Anlegen 74

72 Vorwärts Anlegen 67

73 Rückwärts Anlegen 68

74 Einklarieren 70

Teil J Schwerwettervorbereitungen 71

Checkliste Nr.:

75 Schwerwettervorbereitungen 71

Teil K Notfälle 73

Checklisten 76 - 77

76 Verhalten bei Kollisionen / im Schadensfall 73

77 Aufgabe des Schiffes 75

Teil L Bootsrückgabe..... 77

Checkliste Nr.:

78 Bootsrückgabe..... 77





Teil M Törnachbereitung 78

Checkliste Nr.:

79 Törnachbereitung 78

Teil N Anhänge 78

Anhänge 1 - 6

1 Navigationsausrüstung 78

2 Literatur / Vordrucke / nautische Unterlagen 79

3 Apotheke / Erste Hilfe-Ausrüstung 80

4 Werkzeug / Zubehör 82

5 Persönliche Ausrüstung..... 84

6 Mindestanforderungen an die Pantry / Kombüse 87





CHECKLISTE 1:

Firmenwahl / Bootsmessen

- Vor dem Messebesuch anhand von Ausstellerlisten (in Fachzeitschriften) bekannte / größere Charterunternehmen aussuchen
- Termin des Messebesuches mit potentiellen Mitseglern abstimmen & Liste 3: Crewwahl
- Persönliches Anforderungsprofil an Revier, Termin und Schiff als individuelle Checkliste vorbereiten (= Fragenkatalog)
- Hinsichtlich der in die engere Wahl genommenen Charterunternehmen Segler, Freunde, Bekannte nach gemachten Erfahrungen befragen
- Ausstellerstände "abklappern" und Prospekte sammeln
- Preislisten oder Preisauskünfte einholen & Liste 8: Chartervertrag
- Zu Hause anhand gleicher Reviere, gleichem Zeitraum und gleicher Schiffstypen in Ruhe vergleichen
- Detailunterschiede (Ausstattung, Nebenleistungen, Service, Rabatte) vergleichen
- Entscheidung für Revier, Termin und Schiff treffen (wenn zu diesem Zeitpunkt schon möglich)

Tipps:

- Messe nicht am letzten Tag besuchen (Prospektmaterial könnte ausgegangen sein)
- "Lockangebote" (z.B. drei Wochen zum Preis von zwei) ignorieren
- Grundsätzlich nur schriftlich oder per Fax buchen und Buchung bestätigen lassen

Anmerkungen:

Die Befragung erfahrener Skipper ist bezüglich Firmenwahl durch nichts zu ersetzen. Positive wie negative Mundpropaganda liefern gute Anhaltspunkte für eine zielgerichtete Befragung der Aussteller. Jedenfalls sollte der Messebesuch gut vorbereitet sein; Sie sparen dadurch Zeit und Geld

CHECKLISTE 2:

Schiffswahl

- Revier berücksichtigen (Gewicht, Ausrüstung, etc.)
- Törn Zweck überdenken ("Badetörn", längere Schläge oder Überstellungen, "sportliches Segeln", etc.)
- Törnlänge berücksichtigen (Stauraum, Kühlschränke, Tankvolumen)
- Jahreszeit bzw. zu erwartende Wetterverhältnisse berücksichtigen (eventuell Heizung, Sonnensegel, Windsurfer, Tauchzubehör, "Badeheck")
- Zahlenmäßige Stärke der Crew überlegen





Liste 3: Crewwahl

- Zusammensetzung der Crew nach Geschlechtern, Pärchen, Gruppen (Stock- oder Doppelkojen, Zahl der Waschräume) bedenken
- Zusammensetzung der Crew nach Erfahrung und Törn Zweck bedenken (sportliches oder bequemes Schiff, Roll- oder Bindereff, Qualität und Umfang der Navigationsausrüstung)
- Ausstattungslisten und Prospektmaterial von Firmen einholen Liste 8: Chartervertrag
- Vorauswahl treffen
- Preis- / Leistungsverhältnis nach Preis- / Ausstattungslisten berücksichtigen
- Prioritäten der Mitsegler berücksichtigen / Auswahl einengen
- Erfahrene Skipper, Freunde und Bekannte nach Erfahrungen mit den ausgewählten Schiffen der "engsten Wahl" fragen
- Geeignetes Schiff auswählen

Tipps:

- Ausstattungslisten können Sie bei den meisten Charterfirmen auch per Fax anfordern. Dies erspart einige Rennereien und Sie können rasch reagieren

Anmerkungen:

- Die realistische Einschätzung der eigenen Erfahrung und des Könnens stehen an erster Stelle der zu berücksichtigenden Kriterien

CHECKLISTE 3:

Crewwahl

- Minimale und maximale Crewstärke festlegen (Kosten, Komfort)

Liste 2: Schiffswahl

- Je nach Törn Zweck, Revier und / oder Route sowie Schiffswahl und Jahreszeit auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen mehr oder weniger erfahrenen Mitsegler achten
- Sollten längere Schläge geplant werden, an mögliche Wacheinteilungen denken (Wachführer, Navigatoren, Rudergänger, Köche vorhanden und zum Einteilen geeignet?)
- Engeren Interessentenkreis bilden und obige Inhalte prüfen, zwanglos über das geplante Vorhaben sprechen
- Endgültige Auswahlkriterien, Auswahlmodus bei gleicher Eignung und zeitgleichem Anmelden treffen
- "Stammcrew" bilden, gemeinsame Absprache über weiteres Vorgehen treffen, Zeitplan erstellen
- Auswahl der potentiellen weiteren Mitsegler treffen (Ersatzcrew)
- Erstes Törntreffen vorbereiten und organisieren





Anmerkungen:

- Eigene Erfahrung und Können stehen an erster Stelle der zu berücksichtigenden Kriterien. Vor allem als Jungskipper sollten Sie in schwierigen Situationen auf zumindest einen weiteren erfahrenen Segler in Ihrer Crew zurückgreifen können. Beachten Sie auch die Kojenaufteilung, bei der Sie Partnerschaften bzw. Freundschaften berücksichtigen sollten. Eine Überbelegung sollten Sie auf alle Fälle vermeiden, vor allem bei längeren Segeltörns.

CHECKLISTE 4:

Routen- / Revierwahl

- Zweck des Törns festlegen (Badetörn, sportliches Segeln, Besichtigungsmöglichkeiten, längere Schläge / Überfahrten)
- Erste Auswahl der in Frage kommenden Reviere treffen
- Wetter- und jahreszeitmäßige Besonderheiten dieser Reviere analysieren und beurteilen
- Einflüsse dieser Faktoren auf mögliche oder notwendige Routenänderungen prüfen
- Beratung mit potenziellen Mitseglern

Liste 3: Crewwahl

- Freunde und Bekannte nach gemachten Erfahrungen in den ausgewählten Revieren befragen
- Revier festlegen
- Vom Ausgangshafen (außer bei "One-Way-Törns") den am weitesten entfernten Punkt der Route bestimmen (Umkehrpunkt, maximal nach 40 % der vorhandenen Gesamtzeit)
- Die Route nach den wahrscheinlichsten Wind- und Wetterverhältnissen wählen
- "Etappenziele" nach Versorgungsmöglichkeiten, sicheren Häfen und / oder Buchten festlegen
- Endgültige Route sowie Alternativen mit "Stammcrew" besprechen

Liste 6: Erstes Törntreffen

Tipps:

- Eigene Erfahrung und Können stehen an erster Stelle der zu berücksichtigenden Kriterien
- Erfahrungs- und Ausbildungsstand der Crewmitglieder berücksichtigen
- Alternative Routenänderung bei jedem Etappenziel sollte möglich sein





Anmerkungen:

- Revierführer erweisen sich als ideale Ergänzung zu Seekarten und sollten auch an Bord nicht fehlen. See- und Hafenhandbücher sind zwar Standardausrüstung auf jedem Schiff, sollten aber auch bei der Törnplanung nicht fehlen (abgesehen davon, dass die Autoren schon auf manchem Schiff geeignete Unterlagen vermissen mussten). Log- und Schiffstagebücher von anderen Crews, die das Revier bereits befahren haben, können Ihnen ebenfalls eine Hilfe sein

CHECKLISTE 5:

Terminwahl

- Zweck des Törns festlegen (Badetörn, sportliches Segeln, Besichtigungsmöglichkeiten, längere Schläge / Überfahrten, Urlaubstörn)
- Jahreszeitliche Besonderheiten der in Frage kommenden oder der bereits gewählten Reviere herausarbeiten (Seehandbücher)
- Wettermäßige Besonderheiten der in Frage kommenden oder der bereits gewählten Reviere herausarbeiten (Seehandbücher, Wetterlehrbücher)
- Preisunterschiede berücksichtigen
- Mögliche Auslastung bzw. Überbelegung von Häfen, Buchten und Marinas zu bestimmten Terminen berücksichtigen
- Mit Freunden und Bekannten über deren bereits gemachte Erfahrungen zu unterschiedlichen Terminen sprechen
- Termincheck mit potentiellen Crewmitgliedern
- Endgültige Terminfestlegung

Tipps:

- Erfahrungs- und Ausbildungsstand der Crewmitglieder berücksichtigen
- Berücksichtigen Sie Schlechtwetterphasen und andere widrige Umstände (z.B.: Schiffsreparaturen), die Sie im Hafen festhalten könnten (Zeitpolster)
- Nachtfahrten nur dann ansetzen, wenn Sie über ausreichende Reviererfahrung verfügen
- „Badegäste“ schätzen längere Schläge eher nicht

Anmerkungen:

- Vor- und Nachsaison haben auch für das Chartern von Schiffen preislich Bedeutung. Frühbucherrabatte helfen entschlossfreudigen Crews Geld zu sparen.
- Beachten Sie, dass Qualität immer seinen Preis hat; Chartersonderangebote sollte man jedenfalls hinterfragen
- Überstellungstörns eignen sich kaum für einen Segelurlaub und erfordern eine kompetente Crew. Zudem steht man dabei immer unter gehörigem Termindruck, der Rahmenprogramme kaum gestattet





CHECKLISTE 6:

Erstes Törntreffen

- Vorstellung der potentiellen Crewmitglieder untereinander
- Endgültige Terminfestlegung
- Zeitpunkt festlegen, bis zu welchem Ausstieg oder Neueinstieg grundsätzlich möglich sind; Rücktritts- / Stornobedingungen erläutern
- Vorstellung des Schiffes und Bekanntgabe der Chartergebühren
- Chartervertrag erläutern

Liste 8: Chartervertrag

- Vorstellung des Reviers (Material: See- und Landkarten, Reiseführer, Revierführer, See- und Hafenhandbücher, evt. Fotos und Reisetagebücher von Vorgänger-Törns)
- Grobe Routenplanung

Liste 4: Routen- / Revierwahl

- An- und Abreisemöglichkeiten besprechen
- Flugzeug
- Bahn
- Bus
- Pkw (Mitfahrgelegenheiten)
- Festlegen eines Endtermins für die An- und Abreisebuchungen bzw. für die Buchung einer Unterkunft am Törn-Ausgangspunkt
- Zahlungstermine, Zahlungsziele und Höhe der Teilzahlungen sowie Zahlungsmodus festlegen
- Einzahlungshöhe für Bordkassa festlegen; Verantwortlichen für die Bordkassa bestimmen
- Klare Festlegung der Hierarchie an Bord (in seemännischer Hinsicht)
- Wacheinteilung treffen (sofern notwendig, je nach Törn zweck)
- Wachführer und Navigatoren auf die auf sie zukommenden Aufgaben vorbereiten
- Kojeneinteilung treffen
- Bei geplanten Besichtigungen: kulturellen Reiseleiter auswählen
- Versicherungsmöglichkeiten erläutern

Liste 9: Versicherungsfragen

- Benötigte Reisedokumente und erforderliche bzw. empfohlene Impfungen bekannt geben
- Notwendige persönliche Ausrüstung aufzählen

Anhang 5: Persönliche Ausrüstung





- Aufgaben für notwendige Erledigungen und Besorgungen (Einkäufe) verteilen

Anhang 6: Mindestanforderungen an die Pantry / Kombüse

- Endgültige Festlegung der Crewliste
- "Standby-Liste" organisieren (Ersatzcrew bei Ausfällen)
- Adressen und Telefonnummern austauschen
- Termin und Ort für zweites Törntreffen fixieren

Tipps:

- Die Crewmitglieder sollten sich „seminarmäßig“ selbst vorstellen
- Legen Sie eine Regelung bezüglich des Rauchens fest (am besten ist, wenn unter Deck überhaupt auf das Rauchen verzichtet wird)
- Geben Sie bezüglich der Bordkassa einen Richtwert vor; besprechen Sie genau, was aus der Bordkassa alles bezahlt werden soll

Anmerkungen:

- Achten Sie beim Törntreffen auf passendes Ambiente und entsprechendes Platzangebot für das Ausbreiten von Kartenmaterial

CHECKLISTE 7:

Zweites Törntreffen

- Eventuelle Änderungen gegenüber erstem Törntreffen bekannt geben (neue Crewmitglieder vorstellen, Preisänderungen erläutern, Revier- bzw. Routenänderungen besprechen, Terminänderungen absprechen, neue Informationen über das Schiff geben, etc.)
- An- und Abreisemodalitäten endgültig festlegen (Mitfahrgelegenheiten besprechen, Treffpunkte für Bahn- und Flugreisen im In- und Ausland vereinbaren, etc.)
- Einkauf von Ausrüstungsgegenständen und Verpflegung organisieren (Liste erstellen: wer besorgt was?)

Anhang 5: Persönliche Ausrüstung

Anhang 6: Mindestanforderungen an die Pantry / Kombüse

- Crew fixieren, "Standby-Liste" schließen; Crewliste ausfüllen lassen (Reisepassnummern!)
- Vollzahlung des Charterpreises sicherstellen
- Wachführer und Navigatoren: Aufgaben und notwendige Vorbereitungen letztmalig zuweisen bzw. überprüfen (navigatorische Ausrüstung, Kartenmaterial, etc.)

Anhang 5: Persönliche Ausrüstung

www.elsinghorst.org





- Notwendige Währungen, Devisen erläutern (Wechselkurse, Einführungsbeschränkungen, Geldbeschaffungsmöglichkeiten wie Scheck, Kreditkarten, u.ä.)
- Notwendige Reisedokumente und Impfungen überprüfen

Anhang 5: Persönliche Ausrüstung

- Festlegen, wer wann und wo letztmalig erreichbar ist (Adressen und Telefonnummern austauschen bzw. Zusendung der Crewliste)
- Treffpunkt in der Ausgangsmarina bestimmen (Adresse, Telefon- bzw. Faxnummer der Marina bekannt geben)

Tipps:

- Die Crewmitglieder sollen Reisepässe mitbringen; für die Crewliste benötigen Sie die Reisepassnummern
- Bezüglich Währungsinformationen können Sie geeignete Unterlagen bei allen Banken beziehen
- Bei Impfungen ist auf die Zeitabstände zwischen Teilimpfungen zu achten
- Besorgen Sie sich von den in Frage kommenden öffentlichen Transportunternehmen (Bahn, Flugzeug, Schiff) entsprechende Fahrpläne und Reisekosteninformationen
- Für die Bezahlung der Chartergebühren wird die Verwendung von Erlagscheinen lautend auf das Skipperkonto empfohlen

CHECKLISTE 8:

Chartervertrag

- Vom gewählten Vercharterer schriftlichen Vertrag zusenden lassen

Liste 2: Schiffswahl

- Preise und Nebenleistungen auf vorangegangene Besprechungen und Angebote hin vergleichen
- Ausstattungsliste verlangen, sofern diese dem Chartervertrag nicht beigelegt wurde
- Auf Widersprüche zwischen Angebot (Messeinformationen, Prospekte) und Vertrag achten und gegebenenfalls telefonisch klären
- Prüfen, ob der Vertragspartner als Veranstalter oder Vermittler (Agentur) auftritt; im Falle, dass der Vertragspartner als Vermittler (Agentur) auftritt: Erkundigungen über den eigentlichen Veranstalter unbedingt einholen (auch von dritter Seite, nicht nur vom Vermittler)
- Anfrage beim Verband der Österreichischen Vercharterer (VÖV), ob es sich um einen seitens des Verbandes geprüften "Standardvertrag" handelt
- Die meist auf der Rückseite abgedruckten Vertrags- oder Geschäftsbedingungen lesen; ACHTUNG: mit Unterzeichnung des Vertrages (auch nur auf der Vorderseite) werden diese auch Vertragsbestandteil





- Kopie des Vertrages anfertigen und einbehalten
- Kopie der Schiffsversicherung bereits vor der Unterzeichnung des Chartervertrags einfordern

Tipps:

- Für "Neulinge" im Charterwesen: unbedingt von bereits erfahrenen Freunden oder Kollegen den Chartervertrag prüfen lassen; unklare Vertragsbestandteile unbedingt erläutern lassen

Anmerkung:

- Griechische Veranstalter haben eigene (vom griechischen Fremdenverkehrsministerium entworfene oder genehmigte) Verträge, daher unbedingt auf die beiliegende deutsche Übersetzung achten

CHECKLISTE 9:

Versicherungsfragen

- Versicherungsmöglichkeiten erheben (Versicherungsarten, Leistungspakete, Pauschalangebote, etc.)
- Urlaubskrankenscheine bei Ihrer Firma beantragen und abholen
- Unterlagen über sinnvolle Versicherungen (Beschreibung der Leistungspakete, Tarife) besorgen
- Preisvergleiche auf Basis Qualität anstellen
- Angebote des Vercharterers prüfen; diese sind meistens günstiger als die externer Versicherer
- Versicherungsarten auswählen und bei Törntreffs besprechen und anbieten

Liste 6: Erstes Törntreffen

- Versicherungsprämien einzahlen; auf Fristen achten!

Tipps:

- Reisegepäckversicherungen müssen ausdrücklich das Risiko der Seefahrt auf Sportbooten beinhalten (normalerweise nicht mitversichert)
- Stornoversicherungen mit oder ohne Skipperrisiko sind für Crews ohne "Standby-Liste" empfehlenswert; beachten Sie jedoch die Stornobedingungen genau

Liste 3: Crewwahl

- Bei südosteuropäischen oder nordafrikanischen Revieren ist eine Krankenrücktransportversicherung empfehlenswert (z.B. Ärzteflugambulanz)





- Bei manchen Vercharterern kann auch der "Selbstbehalt" aus dem Chartervertrag (Kaution) wegversichert werden; ist grundsätzlich empfehlenswert
- Für "Vielfahrer", insbesondere als Skipper, lohnt sich eine Skipperhaftpflichtversicherung
- Eine „Skipper-Risiko-Versicherung“ hilft Ihnen bei Ausfall des Skippers
- Beachten Sie die Einzahlungsfristen: manche Versicherungen verlangen einen spätesten Einzahlungstermin vor dem Ereignis

Anmerkungen:

- Beachten Sie, dass Kreditkarten in ihren Leistungspaketen oftmals gewisse reisebezogene Versicherungsarten bereits inkludieren. Doppelt versichern kostet nur mehr, bringt aber nicht mehr
- Befassen Sie sich genau mit den Versicherungsbedingungen und welche Meldepflichten Sie als Versicherter haben

CHECKLISTE 10:

Stützpunktmaßnahmen

- Kontaktaufnahme mit dem Basisleiter
- Telefonnummer der Basis und / oder des Basisleiters festhalten
- Vereinbaren des genauen Zeitpunktes der Schiffsübernahme
- Lage von Waschräumen, WC, Telefon, Wechselstuben, Parkplätzen, Taxistandplätzen, etc. feststellen
- Einkaufsmöglichkeiten sondieren (Geschäfte, Transportmöglichkeiten für Einkauf)
- Eintreffen der Crewmitglieder überwachen

Liste 7: Zweites Törntreffen

- Möglichkeiten für Wasserübernahme feststellen
- Tankstellen, Treibstoffübernahmemöglichkeiten feststellen
- Erkundigungen nach dem Wettergeschehen der letzten Woche einziehen (am besten bei soeben vom Törn zurückgekehrten Crews)
- Anlegemöglichkeiten (für Rückkehr) bei verschiedenen Wetter- und Windverhältnissen einprägen (Hafenhandbuch und / oder Skizze)

Tipps:

- Nicht vom Treffpunkt entfernen, ohne Nachrichten für noch fehlende Crewmitglieder zu hinterlassen

Anmerkungen:





- Beachten Sie, dass manche Marinas nicht nur jede Menge allgemeines Informationsmaterial anbieten, sondern gegebenenfalls auch über die Wetterlage bestens Auskunft geben können (Wetterfax, etc.)

CHECKLISTE 11:

Bootspapiere, Bürokratie

- Crewliste ausfüllen
- Klären, ob Hafenkaptän oder sonstige Behörden signieren müssen
- Klären, wer diese Formalitäten erledigt (Stützpunktleiter oder Skipper)
- Checkliste für Schiffsübernahme durchgehen
- Versicherungsurkunde kontrollieren
- Eignernachweis / Bootsschein / sonstige Zulassungspapiere sichten
- Gebrauchsanleitungen für alle wichtigen technischen Einrichtungen kontrollieren bzw. bei Nichtvorhandensein reklamieren
- Bezahlung der Kautions bestätigen lassen
- Sämtliche festgestellten Mängel, Auffälligkeiten und Unregelmäßigkeiten niederschreiben, von Crewmitgliedern und dem Stützpunktleiter unterfertigen lassen
- Tankinhaltsanzeige, Logstand und Motorstundenzählerstand schriftlich festhalten
- Logbuch anlegen und alle relevanten Daten und Anmerkungen bezüglich der Schiffsübernahme im Logbuch festhalten bzw. dem Logbuch begeben
- Rückkehrtermin, Übergabetermin und Check-out-Vorgang fixieren

Tipps:

- Bei Verwendung von Schecks für Kautions hinterlegung deren Nummern und Aussteller notieren
- Schützen Sie die Schiffspapiere, indem Sie diese in einer wasserfesten Hülle verstauen
- Halten Sie die Schiffspapiere immer griffbereit und geben Sie bezüglich des Aufbewahrungsortes auch der Crew Bescheid

Anmerkungen:

- Endreinigung klären (wer reinigt, wie viel kostet eine Endreinigung durch den Stützpunkt, ist dieser im Charterpreis enthalten?)

CHECKLISTE 12:

Rigg, stehendes und laufendes Gut

- Vorsegel und Großsegel setzen
- Fallen von Vor- und Großsegel sowie Fallwünschen kontrollieren
- Rollmechanismus des Vorsegels samt Reffleine kontrollieren





- Rollmechanismus des Großsegels sowie Ausholleine und Reffleine kontrollieren
- Wantenspannung prüfen, Püttinge optisch kontrollieren
- Salinge auf festen Sitz prüfen
- Vorsegelschoten, Großschot, Niederholer prüfen
- Spinnakergeschirr sowie Spinnaker (wenn vorhanden) sichten
- Sturmfock und sonstige Zusatzsegel prüfen
- Achterstag kontrollieren
- Reffleinen und Reffbändsel kontrollieren
- Dirk kontrollieren
- Sonstiges laufendes Gut (Reservefallen) kontrollieren
- Flaggleinen kontrollieren

CHECKLISTE 13:

Rigg, stehendes und laufendes Gut

- Vorsegel und Großsegel setzen
- Fallen von Vor- und Großsegel sowie Fallwischen kontrollieren
- Rollmechanismus des Vorsegels samt Reffleine kontrollieren
- Rollmechanismus des Großsegels sowie Ausholleine und Reffleine kontrollieren
- Wantenspannung prüfen, Püttinge optisch kontrollieren
- Salinge auf festen Sitz prüfen
- Vorsegelschoten, Großschot, Niederholer prüfen
- Spinnakergeschirr sowie Spinnaker (wenn vorhanden) sichten
- Sturmfock und sonstige Zusatzsegel prüfen
- Achterstag kontrollieren
- Reffleinen und Reffbändsel kontrollieren
- Dirk kontrollieren
- Sonstiges laufendes Gut (Reservefallen) kontrollieren
- Flaggleinen kontrollieren

CHECKLISTE 14:

Ausrüstung unter Deck

- Niedergangstreppe auf festen Sitz prüfen
- Türen hinsichtlich Leichtgängigkeit und gutem Schließen prüfen
- Luken und Vorhänge auf sichtbare Schäden prüfen
- Innenbeleuchtungen prüfen
- Decken, Polster, Leintücher und Kissen auf Vollständigkeit prüfen (achten Sie auch auf Zustand und Feuchtigkeit)
- Salon- und Kojenpolster auf sichtbare Schäden bzw. Feuchtigkeit prüfen, ebenso Salontisch und Sitzbänke





- Stauräume (vor allem unter den Sitzbänken) hinsichtlich Feuchtigkeit, Geruch und Inhalt prüfen
- Schapps auf Leichtgängigkeit sowie Verriegelungsmechanismus prüfen
- Sämtliche Bodenbretter (soweit möglich) anheben: darunterliegende Schläuche, Ventile, Bilge und Verteiler erklären lassen
- Sämtliche erreichbaren Abschnitte der Bilgenräume auf Feuchtigkeit, Nässe prüfen
- Lage der Frisch- und Abwassertanks erklären lassen
- Alle Holztüren, Stoffe und Möbelteile auf sichtbare Schäden kontrollieren
- Deckenverkleidung (insbesondere bei Mastdurchführung und Luken) auf Feuchtigkeitsspuren untersuchen

Tipps:

- Klemmende Türen können auf "weiches Schiff" oder Havarie hindeuten
- Herkunft allenfalls stehender Flüssigkeitsreste klären (Salz- oder Süßwasser, Treibstoff)
- Fertigen Sie bezüglich eventueller Fundgegenstände eine Übergabeliste an
- Fragen Sie, sofern verfügbar, die Vorcrew, was an Mängeln aufgefallen ist

Anmerkungen:

- Grundsätzlich: Schäden, Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten aufzeigen und unbedingt schriftlich festhalten.
- Bestehen Sie bei sicherheitsrelevanten Mängeln auf sofortige Schadensbehebung oder gegebenenfalls auf einen Schiffswechsel

CHECKLISTE 15:

Navigation

- Prüfen, ob Seekarten für geplantes Revier vorhanden sind, sowie auf welchem Stand sich diese befinden (Aktualität)
- Leuchtfeuerverzeichnis und Hafenhandbuch auf Vollständigkeit und Aktualität überprüfen
- Handpeilkompaß und Fernglas muss vorhanden sein
- Kursdreieck, Anlegedreieck, Bleistifte und Radiergummi müssen vorhanden sein
- Nebelhorn, Signalflaggen, eventuell Gastlandflaggen überprüfen
- Uhr und Barometer auf Funktion prüfen
- Funkgerät erklären lassen und überprüfen
- Schalttafel mit allen Funktionen erklären lassen
- Vorhandene elektronische Geräte erklären lassen sowie deren Bedienungsanleitungen sichten
- Beleuchtung des Kartentisches überprüfen





- Sämtliche Leuchtkörper, Verbraucher und Sicherungsautomaten auf Funktion kontrollieren
- Cockpitinstrumente, insbesondere Logge und Echolot, überprüfen, Platz der jeweiligen Geber zeigen lassen
- Zusätzliche Instrumente (Radar, GPS, Kartenplotter, Windmessenanlage, etc.) erklären lassen und bezüglich der Funktionstauglichkeit überprüfen

Tipps:

- Lassen Sie sich, sofern nicht an Bord vorhanden, die Bedienungsanweisungen sämtlicher Navigationshilfen aushändigen
- Lassen Sie sich zusätzlich die Standardfunktionen sämtlicher Navigationshilfen erläutern und „hands on System“ demonstrieren
- Machen Sie sich bei den Erläuterungen der Navigationsgeräte und -hilfen Notizen, und geben Sie diese gegebenenfalls den Bedienungsanleitungen bei

Anmerkungen:

- Installieren Sie auch Ihre mitgebrachten Navigationshilfen und checken Sie deren Funktionstüchtigkeit. Vergleichen Sie gegebenenfalls Abweichungen gleichartiger Navigationshilfen und versuchen Sie noch vor dem Ablegen zu klären, wie diese zu interpretieren sind

CHECKLISTE 16:

Motor / Getriebe / Ruderanlage

- Motorstartvorgang erklären lassen, überwachen
- Motorkontrollinstrumente (Kontrolllampen, Drehzahlmesser, eventuell vorhandene Thermometer und Manometer) erklären lassen
- Motorabstellvorgang zeigen lassen
- Im Leerlauf auskuppeln, mittlere Drehzahl geben, Einstellung des Gasseiles prüfen
- Im Leerlauf vorwärts und rückwärts einkuppeln, auf „Spiel“ und Geräusch beim Schaltvorgang achten
- Sichtkontrolle der Motorbilge; Spannung von Keilriemen und allfälliger Antriebsriemen für Nebenaggregate prüfen
- Ölkontrolle, Kühlwasserstandskontrolle vornehmen
- Sich erklären bzw. zeigen lassen:
- Seeventil für Sekundärkühlkreislauf
- Überbrücken des Start- / Zündschlosses
- Seewasserfilter, Wasserpumpe, Seewasserpumpe
- Grob- und Feinfilter für Treibstoff
- Treibstoffförderpumpe
- Entlüftungsvorgang für Einspritzanlage
- Öl- bzw. Wassereinfüllstutzen





- Gasseil-Endanschlag (für "Handgas")
- Stopfbuchse zeigen lassen, Dichtheit überprüfen
- Schalthebel am Getriebe zeigen lassen, Schaltung per Hand am Getriebe erklären lassen
- Wellenrundlauf prüfen
- Spiel des Steuerrades kontrollieren; Rudermittelstellung prüfen (eventuell Markierung setzen)
- Ruderendanschläge testen, Autopilot erklären lassen

Tipps:

- Beim Starten des Motors auf Anspringsvorgang, raschen Rundlauf, Geräusche, Kühlwasseraustritt und Farbe des Auspuffrauches achten
- Bringen Sie, wenn möglich, die Art des Propellers in Erfahrung (Falt- oder Festpropeller, großer oder kleiner Durchmesser)

Liste 48: Radeffekt erkennen und nutzen

Anmerkungen:

- Achten Sie darauf, dass für die wesentlichen Verschleißteile, die Sie selbst zu tauschen in der Lage wären, Ersatzstücke vorhanden sind (Gasseil, Keilriemen, etc.)

CHECKLISTE 17:

Elektrik

- Batterien hinsichtlich Füllungsgrad und Zustand der Anschlüsse überprüfen
- Batterieauptschalter zeigen lassen
- Trennung bzw. Schaltung der Batteriepakete erklären lassen
- Stromkreis des Zündschlosses überprüfen
- Alle Sicherungsautomaten prüfen
- Alle Beleuchtungskörper und Lichter testen

Liste 15: Navigation

- Spannung des Lichtmaschinenkeilriemens testen
- Liste 16: Motor / Getriebe / Ruderanlage
- Instrumente für Ladekontrolle und Spannungszustand der Batterien zeigen lassen, Funktion überprüfen
- Vorhandene 12 Volt-Steckdosen testen
- Wenn vorhanden: 220 Volt-System samt Instrumenten, Ladegerät, Landanschluß, Sicherungsautomaten und Kabel zeigen lassen bzw. überprüfen

Tipps:





- Nutzen Sie, wann immer Gelegenheit dazu ist, Landstrom
- Achten Sie auf eine ausreichende Länge des Landstromkabels und überprüfen Sie dessen Zustand sehr genau
- Erkundigen Sie sich, ob Sie mit anderen Anschlußbuchsen (Zwischenstecker) rechnen müssen
- Wo Schaltstellungen nicht eindeutig markiert sind, bringen Sie Hinweismarkierungen (Klebeetiketten, Leuchtpunkte, etc.) an

Anhang 4: Werkzeug / Zubehör (1)

Anmerkungen:

- Es lohnt sich, auch bezüglich Elektrik Standardwerkzeug und -ersatzteile mit sich zu führen

CHECKLISTE 18:

Pantry

- Gasanlage erklären lassen, insbesondere sämtliche Absperrventile zeigen lassen
- Druck- und Seewasserpumpen auf Funktionstüchtigkeit testen
- Herd auf Funktion prüfen (Brenner, Backrohr, Kardanik)
- Topfreling und Topfklemmen auf Vollzähligkeit und passenden Sitz prüfen
- Kühlschrank auf Funktion prüfen; allenfalls vorhandene besondere Kühlsysteme ("Frigoboot", Kompressoranlagen) erklären lassen
- Töpfe, Pfannen, Teller, Schüsseln, Gläser und Besteck auf Vollzähligkeit (Inventarliste)
- Besen, Schaufel, Mülleimer und sonstiges Reinigungsgerät kontrollieren
- Sonstiges Zubehör (Schneidbretter, Dosen- bzw. Flaschenöffner, Kaffee- bzw. Teekanne, Filteraufsätze, Sieb, größere Messer, Schöpfer, Plastikdosen, Eierbecher, etc.) auf Vollzähligkeit prüfen
- "Wertvolles" Küchengerät zählen (Thermoskannen, Fleischmesser, große Töpfe)
- Gesamte Pantryeinrichtung anhand des Prospekts / der Ausstattungsliste überprüfen
- Allenfalls vorhandene Zusatzausrüstung (Mikrowelle, etc.) erklären lassen bzw. überprüfen

Tipps:

- Halten Sie sich bei der Überprüfung auf Vollständigkeit auch an die Checkliste für die Bootsübernahme, die Ihnen am Stützpunkt ausgehändigt wird. Bei der Rückgabe wird, wenn Sie Pech haben, alles peinlich genau nachgezählt! Schlecht für Sie, wenn Sie bei der Übernahme großzügig waren

Anmerkungen:





- Lassen Sie bezüglich der Gasanlage besondere Vorsicht walten! Gas an Bord ist eine große Gefahr, wenn damit sorglos umgegangen wird

CHECKLISTE 19:

Sanitär

- Funktion sämtlicher WCs überprüfen
- Funktion sämtlicher Waschbecken und Wasserhähne überprüfen
- Funktion sämtlicher Duschen und Duschbilgepumpen überprüfen
- Filter für Duschbilgepumpe sowie deren Ersatz / Reinigung zeigen lassen
- Funktion der Warmwasseranlage erklären lassen
- Lage der Zu- und Abwasserleitungen zeigen lassen, insbesondere der „Schwanenhäse“ und Seeventile
- Duschbilgen überprüfen, auf Reinigung derselben bestehen (Infektionsgefahr)
- Optische Kontrolle aller sichtbaren Dichtungsteile vornehmen

Tipps:

- Die Verwendung eines WCs (Lage und Platzangebot berücksichtigen) als Trockenraum für nasse Segelkleidung hat sich in der Praxis als zweckmäßig erwiesen

CHECKLISTE 20:

Sicherheitsausrüstung

- Rettungsinsel optisch prüfen (Zustand des Containers, Prüfplakette)
- Rettungskörper am Heckkorb samt Blitzboje überprüfen (Funktion, fester Sitz, Leinenverbindung)
- Seenotsignale auf Anzahl und Ablaufdatum sowie Vollständigkeit prüfen (Raketen, Fackeln, Rauchkörper, Flaggen, Horn)
- Lage allenfalls vorhandener fester Augen für Sicherheitsgurte prüfen
- Schwimmwesten und Sicherheitsgurte auf Anzahl (Crewstärke) und Zustand prüfen (Karabiner, Sorgleinen, Verschlüsse)
- Apotheke auf Inhalt kontrollieren

Anhang 3: Apotheke / Erste Hilfe-Ausrüstung

- Notpinne montieren lassen bzw. demonstrieren lassen
- Cockpitlenzrohre auf Durchlässigkeit prüfen (versteckte Dosen)
- Lage und Anzahl sämtlicher Seeventile zeigen lassen, Gängigkeit überprüfen
- Bilgepumpen auf Funktion und Vollständigkeit (Handhebel) kontrollieren
- Gasflaschenraum überprüfen, Druckreduzierventil prüfen, Geruchskontrolle, Zurrung der Flaschen (inkl. Reserveflasche) kontrollieren
- Gasabsperrentile zeigen lassen





- Anzahl und Zustand der Feuerlöscher (Prüfplakette) kontrollieren

Tipps:

- Schenken Sie der Apotheke besondere Aufmerksamkeit: Kontrollieren Sie das Ablaufdatum der wichtigsten Medikamente, stellen Sie fest, ob Verbandsmaterial in ausreichender Menge vorhanden ist

Anhang 3: Apotheke / Erste Hilfe-Ausrüstung

- Steuern Sie Medikamente (schmerzstillende Tabletten, Medikamente mit Wirkung auf den Magen-Darm-Trakt, Salben, etc.) immer selbst bei

Anhang 5: Persönliche Ausrüstung (4)

- Leisten Sie sich ein Handbuch / Taschenbuch bzw. Skippertafeln zum Thema Erste Hilfe
- Fertigen Sie eine Liste der wesentlichsten Sicherheitsfragen

Anmerkungen:

- Als Skipper sollten Sie bezüglich der Sicherheitsausrüstung des Schiffes nicht nur bestens Bescheid wissen, sondern auch dafür sorgen, dass alle wesentlichen Rettungsmittel immer griffbereit und in einsatzbereitem Zustand sind
- Klare Beschriftungen sind bei Erinnerungslücken im Ernstfall sehr hilfreich (nehmen Sie sich für diesen Zweck Klebeetiketten mit an Bord)

CHECKLISTE 21:

Werkzeug

- Sofern auf der Übergabe-Checkliste aufgeführt, Vollständigkeit prüfen (Werkzeug ist teuer)
- Wichtigstes Werkzeug (Schraubenschlüssel, Schraubendreher, Zangen, Hammer, Säge, etc.) kontrollieren: wenn nicht vorhanden, dann verlangen

Anhang 4: Werkzeug / Zubehör

- Ersatzteilbox kontrollieren
- Notwendige Ersatzteile (Lampen, Keilriemen, Impeller, Isolierband, Schlauchbinder, Schäkel und Bändselgut) verlangen





Tipps:

- Checken Sie Zustand und Umfang allenfalls vorhandener Zusatzausrüstung

Anhang 4: Werkzeug / Zubehör

- Es schadet nicht, wenn Sie Standardwerkzeuge als Skipper mitnehmen; insbesondere Kombinationswerkzeuge haben sich in der Praxis bewährt
- Nach einigen Törns werden Sie bereits wissen, welches Werkzeug besonders oft benötigt wird; sind Sie Jungskipper, fragen Sie im Zweifelsfall bei erfahrenen Skippern nach

CHECKLISTE 22:

Versteckte Fallen

- Bilge(n) mehrere Stunden nach Schiffsübernahme nochmals kontrollieren (muß trocken sein)
- Motorbilge mehrere Stunden nach Schiffsübernahme nochmals kontrollieren (muß trocken sein; danach starten, danach wieder kontrollieren)
- Kontrolle der Schalttafel und Instrumente mehrere Stunden nach Schiffsübernahme, ob nach wie vor alle Anzeigen des Betriebszustands im Normbereich sind
- Auf Setzen der Segel bei Schiffsübernahme bestehen (Löcher, Risse)
- Bootsrumf außen auf bereits vorhandene Schrammen absuchen (entweder mit Fernglas vom Nachbarboot oder vom Nachbarsteg aus, wenn möglich mit dem Beiboot rundherum fahren)
- Kälteniveau im Kühlschrank testen (auch Frigobootanlagen sollten nach einer Stunde Motorlauf deutlich kühlen)
- Kontrollieren, ob der mitgeführte Wasserschlauch diverse Anschluss-Stücke hat
- Sitzpolster im Salon entfernen, Sichtkontrolle darunter (Feuchtigkeit, Schmutz, Schimmel)
- Barometer über längeren Zeitraum beobachten (Bewegung des Zeigers)
- Sofern kein Wassermangel an Land herrscht, Tanks durchspülen
- Motor längere Zeit (eine halbe bis eine ganze Stunde) laufen lassen, vorhandenes Amperemeter kontrollieren: zu hoher Ladestrom deutet auf tief entladene oder überhaupt schwache Batterie hin (dazu auch Verbraucher einschalten)
- Auch aufgeschossenes Tauwerk (in den Backskisten) auf schadhafte Stellen untersuchen
- Befestigung der Ankerkette am Schiff kontrollieren
- Mechanische Kettenbremse an der Ankerwinde unbedingt zu lösen versuchen (ist meistens "angeknallt" oder „festgefressen“)
- Gewichtskontrolle an den Gasflaschen vornehmen

Anmerkungen:





- Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Immerhin hinterlegen Sie eine Kautions für eventuelle Schäden; Sie haben auch bei einer verlässlichen Charterfirma keine Garantie, dass die Vorcrew nicht geschludert hat

CHECKLISTE 23:

Backskisten

- Den Inhalt kontrollieren
- Deckel sollte satt in den Führungen schließen
- Verschlüsse prüfen
- Backskisten müssen gegen unbeabsichtigtes Aufschlagen gesichert werden können, sollten auch (zumindest eine) durch Vorhangschloss zu sichern sein
- Backskisten zur Inhaltskontrolle grundsätzlich ausräumen
- In achterlichen Backskisten befinden sich häufig Teile der Ruderanlage: einsteigen, Sichtkontrolle. Achtung auf mögliche Blockierung der Ruderanlage durch gestautes Gut
- In den Backskisten meistens zu finden:
 - Sonnensegel
 - Cockpittisch (Montage ausprobieren bzw. zeigen lassen)
 - Fender, Leinen, Tauwerk
 - Beibootzubehör
 - Luftpumpe
 - Schnorchelzeug
 - Pütz
 - Schrubber
 - Wasserschläuche
 - Landstromkabel
 - Pumpen für Handbilgepumpe

Liste 35: Backskisten

- Verlauf des „nassen“ Teiles der Auspuffanlage zeigen lassen

Tipps:

- Machen Sie sich die Mühe, die Ausrüstungsgegenstände aus den Backskisten herauszunehmen und genau zu überprüfen

CHECKLISTE 24:

Notwendige Zusatzausrüstung

- Wasserschlauch, Wasserkanister, Trichter für Wasser





- Treibstoffkanister, Trichter für Diesel
- Motoröl, Zweitakt-Gemisch
- Außenborder-Gemisch
- Luftpumpe bzw. Blasebalg
- Pütz, Schrubber, Schwämme
- Badeleiter, Schnorchelausrüstung
- Reserveankerleine, Schlepptrossen, zusätzliche Festmacherleinen
- Reserveleinen, Bändsel
- Reservegasflaschen
- Petroleumlampen, Petroleum
- Putzfetzen, Geschirrtücher, Handtücher
- Leintücher und Kopfpolsterüberzüge
- Wäscheklammern
- Sonnensegel
- Cockpitpolster, Cockpittisch
- Segelpersenning
- Autopilot
- Ankerball, Motorkegel, Radarreflektor
- Cockpitdusche, Wasserschlauch

Tipps

- Mit Chartervertrag / Inventarliste vergleichen

Liste 8: Chartervertrag

CHECKLISTE 25:

Allgemeine Schiffseinweisung

- Grundsätzliches zum Schiff erörtern
- allgemeine Raumaufteilung
- Kojenzuteilung
- Die wichtigsten Teile des Schiffes mit den entsprechenden Fachausdrücken (an Deck und unter Deck) zeigen und benennen
- Handhabung Steckschot, Absperren des Schiffes erklären
- Luken und Klappen (öffnen und schließen) zeigen; festlegen, welche Luken wann geschlossen sein müssen
- Allgemeine Benützungsordnung für gemeinschaftliche Teile des Schiffes (Salon, Pantry, Navigationsplatz) festlegen
- Lichtschalter in den einzelnen Räumen sowie dazugehörige Sicherungsautomaten zeigen
- Verletzungsgefahrenstellen hervorheben

Liste 36: Gefahren / Fallen an Deck





- Allgemeine Hinweise und Vorsichtsmaßnahmen zum Bewegen an und unter Deck erläutern und demonstrieren

Tipps:

- Legen Sie besonderen Wert auf alle sicherheitsrelevanten Teile und Komponenten des Schiffes

CHECKLISTE 26:

Sicherheitseinweisung -> zeigen bzw. erläutern von:

- Handhabung Funkgerät inkl. Benutzung von Kanal 16

Liste 27: Funkeinweisung

- Rettungsmittel (Signale, Raketen, Flaggen, Leuchtpistole) inkl. grundsätzlicher Bedienungsunterweisung
- Rettungsmittel (an der Heckreling) und Blitzboje
- Stauraum für und grundsätzliche Handhabung der Rettungsinsel
- Rettungswesten und Lifebelts anpassen + Richtlinien für deren Gebrauch festlegen
- Apotheke
- Gasflaschenraum inkl. Druckreduzierventil
- Gasabsperrhahn am Herd
- Sicherheitsrichtlinien im Umgang mit Gas und Strom an Bord
- Brandverhütungsmaßnahmen
- Feuerlöscher (Bedienung, Lage und Anzahl)
- Verhalten bei Feuer an Bord
- Batteriehauptschalter (Lage, Bedienung, Anlassfälle)
- Einhängmöglichkeiten für die Sörgleine
- Handhabung der Streck- und Sörgleinen
- Aufbewahrungsort und Montage der Notpinne
- Luken und Deckel
- Cockpitlenzöffnungen
- Seeventile (Bedienung, Lage und Anzahl)
- Bilgepumpen, Lenzsysteme, sowie deren Funktionsweise

Tipps:

- Rettungswesten ausgeben und anpassen lassen; Lifebelts und die Rettungswesten sollten nach dem Anpassen bis zum Ende des Törns vom jeweiligen Crewmitglied griffbereit verwahrt werden

CHECKLISTE 27:

Funkeinweisung

www.elsinghorst.org





- Entsprechenden Sicherungsschalter am Elektro-Schaltpult zeigen und gegebenenfalls bezeichnen (Klebeetikett)
- Einschalten des Gerätes, Lautstärkeregelung und Einstellen der Rauschunterdrückung zeigen
- Kanalwahl und Wahl der Ausgangsleistung zeigen
- Dual-Watch-Funktion erklären
- Schalten von Kanal 16 zeigen
- Funktion und Bedeutung der Sprech taste und des Handapparates im Simplex-Verfahren erklären
- Grundsätzliche Bedeutung des Kanals 16 erörtern
- MAY-DAY, PAN-PAN und SECURITE-Rufe durchsprechen
- Merkblatt über UKW-Sprechregeln und insbesondere über Benutzung des Kanals 16 deutlich sichtbar im Bereich des Funkgerätes montieren

Tipps:

- Bezüglich der Abgabe von Notrufen sollten Sie einen „Schummelzettel“ mit Angabe der wesentlichsten Daten, die zu kommunizieren sind, bereitlegen (Schiffsposition blanko, Schiffsname, Crewstärke, etc.), damit auch in der größten Aufregung die Botschaft geordnet übermittelt wird

Gegebenenfalls Buchstabiertabelle bereitlegen (Alpha, Bravo, Charlie, etc.)

CHECKLISTE 28:

Navigationseinweisung / Elektrik

- Grundsätzliche Erläuterungen zum Stromhaushalt an Bord
- Einweisung 220 Volt-Netz samt Landanschluß (wenn vorhanden)
- Lage der Lichtschalter für alle Räume unter Deck zeigen
- Kühlschrank
- Schalttafel samt allen Sicherungsautomaten erklären
- Sicherheitsrichtlinien im Umgang mit der Elektrik
- Sämtliche vorhandenen Navigationsgeräte erklären (zunächst nur grundsätzliche Erläuterungen):
 - alle Arten von Kompass
 - Fernglas
 - Logge
 - Lot
 - Loran
 - Radar
 - GPS
 - Wetterfax
 - Stoppuhr
 - etc.





- Anzeiginstrumente im Cockpit / beim Kartentisch
- Positionslichter erläutern
- Anmerkungen zur grundsätzlichen Ordnung am Navigationstisch
- Seekarten, Zirkel, Lineale, Schreibutensilien, Taschenrechner (Handhabung)
- Literatur (Hafenhandbücher, Revierführer, Leuchtuerverzeichnisse, etc.)

Tipps:

- Legen Sie fest, welche Schalt- bzw. Steuerungselemente nur auf Anordnung des Skippers bedient werden dürfen (Klebeetiketten, Leuchtpunkte)
- Sofern Gebrauchsanleitungen vorhanden sind, halten Sie diese für jedermann zugänglich und griffbereit
- Verwenden Sie Großverbraucher (z.B.: Kühlschrank) nur bei laufender Maschine (Verantwortlichen für Ein- / Ausschalten festlegen)

Anmerkungen:

- Auch bei einem so genannten Badetörn sollten alle Crewmitglieder darauf achten, dass der Navigationstisch gemäß seiner Zweckbestimmung frei bleibt, und alle Hilfsmittel zur Navigation einen eindeutigen Platz zugewiesen bekommen. Richten Sie alle Unterlagen (Seekarten, Hafenhandbücher, etc.), die Sie für Ihre Reiseroute benötigen, griffbereit her und sorgen Sie dafür, dass alle Crewmitglieder diesbezüglich Bescheid wissen.

CHECKLISTE 29:

Technische Einweisung

- Die wesentlichen technischen Daten des Schiffes erläutern (insbesondere Tiefgang)
- Grundsätzliches zum Wasserversorgungssystem sowie zur Bordelektrik erläutern

Liste 28: Navigationseinweisung / Elektrik

- Motor (an der Maschine demonstrieren):
- Keilriemenspannung prüfen
- Prüfen von Motorölstand und Kühlwasserstand
- Seeventil der Motorkühlung
- Entlüften der Einspritzanlage
- Starten unter Umgehung des Zündschlosses
- Gasgeben von Hand bei Ausfall des Gasseiles
- Am Getriebe demonstrieren:
- Gangwechsel von Hand bei Ausfall des Schaltseiles
- Kontrolle der Stopfbuchse
- Start- und Abstellvorgang der Maschine demonstrieren
- Normalanzeigen der Motorüberwachungsinstrumente erklären
- Gebrauch des Gas- / Getriebebeschalthebels demonstrieren
- Erläuterung Werkzeug- und Ersatzteilkasten





- Einfüllvorgänge für Treibstoff und Wasser erklären

Tipps:

- Wenn Sie ein Schiff chartern, mit dessen Motorenmodell Sie nicht so vertraut sind, lassen Sie sich all diese Dinge bei der Bootsübergabe von den Stützpunktmitarbeitern zeigen, bevor Sie Ihr Wissen an die Crew weitergeben

Liste 16 Motor / Getriebe / Ruderanlage

Anmerkungen:

- Gestalten Sie Ihre technische Einweisung crewgerecht; es macht wenig Sinn, einer Badecrew den Motor en detail zu erläutern. Als Faustregel sollte gelten: ausführlichere technische Erläuterungen immer dann, wenn es um die Sicherheit von Crew und Schiff geht, sonst lediglich als allgemeine Übersicht

CHECKLISTE 30:

Einweisung Pantry

- Funktion der Druckwasserversorgung inkl. Sicherungsautomat an der Elektroschalttafel zeigen
- Grundsätzliche Überlegungen zum Umgang mit Süßwasser
- Seewasser- (Fuß-)pumpe zeigen
- Seeventile im Bereich der Pantry
- Gasherd inkl. Kardanik und Gasabsperrentil
- Sicherheitsmaßnahmen beim Gebrauch des Gasherdes
- Feuerlöschmittel
- Töpfe, Pfannen, Teller, Geschirr, Besteck sowie deren korrekte Stauung zeigen
- Reinigungsmittel
- Allfällige Zusatzgeräte (Mikrowelle, etc. ...) erklären

Tipps

- Legen Sie gleich zu Beginn des Törns fest, dass das jeweilige kochende Crewmitglied nach Gebrauch des Herdes für das ordnungsgemäße Verschließen des Gaszuleitungsventils verantwortlich ist
- Legen Sie gemeinsam mit Ihren Crewmitgliedern Richtlinien für den Umgang mit dem Süßwasserverbrauch fest, insbesondere dann, wenn Sie bei längeren Schlägen keine Möglichkeiten zum Nachbunkern von Süßwasser haben





Anmerkungen:

Eine ordentlich aufgeräumte Küche ist nicht nur eine hygienische bzw. ästhetische Komponente, sondern ein Sicherheitsfaktor bei unruhiger See. Herumliegende Messer, vergessene Getränkeflaschen oder nicht verstautes Geschirr können in rauer See unter Umständen zu Verletzungen führen

CHECKLISTE 31:

Sanitäre Einweisung

- Druck- und Abwassersysteme erklären
- Warmwassersystem erklären
- Seeventile in den Nassräumen sowie deren Betätigung zeigen
- Handhabung der Mischbatterien an Waschtischen und Duschköpfen erläutern
- Grundsätzliche Funktionsweise der Toiletten erläutern
- Ventile und Absperrhebel der WC-Spülung erklären
- Gebrauch der WC's jedem Crewmitglied erklären und probieren lassen (Pumpvorgang, spezielle Hinweise für Benutzung der WC's bei Lage)
- Duschbilgepumpen zeigen
- Stauräume für Waschutensilien und WC-Papier zeigen
- Gemeinsam mit der Crew Grundsätzliches zum Wasserverbrauch festlegen
- Wasser zwischendurch abdrehen (Geschirrspülen, Duschen, Zähneputzen)
- keine tägliche Dusche
- kein tägliches Haare waschen

Tipps:

- Weisen Sie Ihre Crewmitglieder ganz besonders auf die Verstopfungsgefahr der Schiffstoiletten (Verwendung von Feuchttüchern, zuviel Toilettenpapier auf einmal, etc.) sowie auf die damit verbundenen Probleme bezüglich der Reparatur hin
- Ersuchen Sie vor allem die männlichen Crewmitglieder um höchste Reinlichkeit in den WC-Anlagen (bei extremer Lage des Bootes oder unruhiger See kann leicht etwas daneben gehen) und bitten Sie Ihre Crew, eine eventuell notwendige Reinigung immer sofort vorzunehmen

Anmerkungen:

- Es empfiehlt sich, bereits beim ersten Törntreffen auf den „Campingcharakter“ des Lebens auf einem Charterschiff hinzuweisen und bezüglich des Hygienebedarfes auf die doch eingeschränkten Möglichkeiten an Bord hinzuweisen

Liste 6: Erstes Törntreffen





CHECKLISTE 32:

Stauräume / Kojen

- Grundsätzliches zur Kojenordnung; besonderes Augenmerk auf:
- Lifebelt
- Rettungsweste
- Taschenlampe
- Schapps zeigen
- Verriegelungsmechanismen für Türen und Schapps zeigen
- Lichtschalter zeigen
- Verriegelungs- und Öffnungsmechanismen der Luken zeigen
- Stauräume z.B. unter den Kojen zeigen
- Mögliche Sicherheitseinrichtungen in Kojen (Gurte, etc.) im Zusammenhang mit unruhiger See
- Bettzeug (Lüften, Verstauen)
- Klärung des Themas „Rauchen an Bord“

Tipps:

- Auf einem Schiff gibt es auch viel Stauraum außerhalb der Kojen (Bilge, Salon, etc.); legen Sie zu Beginn des Törns fest, wie und von wem welche Stauräume außerhalb der Kabinen / Kojen genutzt werden
- Besprechen Sie mit den Crewmitgliedern im Hinblick auf Landgänge die Problematik eines möglichen Diebstahls (persönliche Papiere, Geld und besondere Wertgegenstände sollten bei Landgängen nie unbeaufsichtigt an Bord zurückgelassen werden)
- Das Thema „Rauchen an Bord“ sollte von Beginn an glasklar geregelt werden. Die größte Sicherheit bietet sicher ein generelles Rauchverbot unter Deck (abgesehen von der Entlastung der Nichtraucher); stehen Sie dies nicht durch, legen Sie dennoch Situationen fest, in denen ein Rauchverbot notwendig erscheint (z.B.: schwere See, Hantieren mit Gas, Arbeiten im Motorraum, Befüllung der Tanks, etc.)

Anmerkungen:

- Lebensmittel sollten in der Koje grundsätzlich nicht aufbewahrt werden
- Eine Taschenlampe griffbereit zu haben, hat sich als sehr nützlich erwiesen

CHECKLISTE 33:

Stehendes und laufendes Gut

- Die wichtigsten Teile des Riggs benennen und Funktion erklären





- Sämtliche Leinen sowie deren Funktion benennen bzw. erklären
- Gebrauch von Winschen, Klemmen, Belegeinrichtungen demonstrieren
- Warnung vor Gefahrenquellen (Großbaum, Leinen, Buchten, etc.)
- Zusatzausrüstung zeigen (Spinnaker, Sturmbesege lung, etc.)
- Dirk sowie deren Bedeutung extra demonstrieren

CHECKLISTE 34:

Ankereschirr

- Hauptanker in Gebrauch und Funktion erklären
- Zweitanker in Gebrauch und Funktion erklären
- Ankerwisch und eventuell vorhandene Fernbedienung betreffend elektrischer und mechanischer Betätigung erläutern
- Ankerball, Ankerlicht erklären
- Sichern des Ankers zeigen
- Erläutern, was auf das Kommando "Klar bei Anker" zu geschehen hat
- Notwendigkeit des Gebrauchs von Handschuhen erläutern

CHECKLISTE 35:

Backskisten

Die nachstehende Liste enthält jene Gegenstände und Geräte, die auf Charterschiffen üblicherweise in den Backskisten gestaut werden; erläutern Sie deren Zweck bzw. Handhabung

- Rettungsinsel
- Beiboot samt Zubehör
- Luftpumpe
- Paddel
- Fender
- Leinen
- Handhebel für Lenzpumpe
- Ankerball
- Motorkegel
- Bootsmannsstuhl
- Bootshaken
- Reserveankerschirr
- Kanister für Wasser, Diesel, Zweitakt-Gemisch
- Wasserschlauch
- Landstromkabel
- Pütz
- Schrubber
- Cockpittisch





- Sonnensegel
- Persenning
- Reservesegel
- Badeleiter
- Trichter
- Reinigungsmittel
- Tauchutensilien
- Möglicher Stauraum für Vorräte, Großgepäck

Tipps:

Achten Sie darauf, ob ausreichend Fender an Bord sind

CHECKLISTE 36:

Gefahren / Fallen an Deck

- Verletzungsgefahren grundsätzlich erläutern (inkl. der möglichen Folgen auf See)
- Gefahr des Barfuß-Gehens erwähnen
- Auf Rutschgefahr hinweisen
- Warnung vor dem Großbaum, vor Leinenbuchten
- Erläuterung und Demonstration des richtigen Gebrauchs der Winschen sowie der Klemmen
- Auf Verwechslungsmöglichkeiten der Wasser- bzw. Treibstoffeinfüllöffnungen und daraus resultierende Gefahren hinweisen
- Auf ständig unter Zug stehende Leinen hinweisen
- Warnung vor geöffneten Luken und dem Niedergang
- Warnung vor zuschlagenden Backskistendeckeln
- Hinweis auf richtige Benutzung der Pasarella
- Demonstration der richtigen Handhabung und Anwendung von Sicherheitsleinen

Anmerkungen:

- Wird eine um die Winsch gelegte Schot falsch angepackt, können bei einem plötzlichen Zug auf die Schot die Finger zwischen Winsch und Schot gezogen werden; dies hat fast immer den Verlust der solchermaßen abgequetschten Finger zur Folge
- Skipper sind stets das Vorbild für die Crew; die besten Sicherheitsrichtlinien fruchten letztlich nichts, wenn Sie sich als Skipper nicht selbst daran halten
- Auf Gefahren bei Verrichten der Notdurft an Deck hinweisen: stets WC benutzen (gilt insbesondere für Männer)





CHECKLISTE 37:

Marinaeinweisung

- Name, Anschrift und Telefonnummer (Fax) der Marina
- Lage der Rezeption (Öffnungszeiten)
- Geldwechsellmöglichkeiten (kombiniert mit aktuellen Wechselkursen)
- Telefoniermöglichkeiten (Wertkarten, Münzenverbrauch, etc.)
- Nummer des Steges und des Liegeplatzes (inklusive Schiffsname)
- Restaurants
- Einkaufsmöglichkeiten (Zahlungsarten, Duty Free, etc.)
- Lage, Ausstattung und Benutzung von
- Waschräumen
- Toiletten
- Gebrauch und Nutzung von Transporthilfen (Miniklapprad oder Mofa, Handwagerln, Gepäckkulis, etc.)
- Lage und Handhabung von
- Landstromanschluss
- Wasser
- Wetterdienste (Wetterfax, Sattelitenbilder, Wettervorhersage, etc.)
- sofern bekannt:
- Einkaufsmöglichkeiten in der näheren Umgebung der Marina
- Restaurants in der näheren Umgebung der Marina
- Taxi-Standplätze
- Banken und Geldwechsellmöglichkeiten in der näheren Umgebung der Marina

Tipps:

- Als Skipper machen Sie sich am besten mit der Lage vor Ort selbst vertraut, oder aber Sie nützen den Erfahrungsschatz anderer Skipper und Segler, die die jeweilige Marina bereits kennen, bereits bei der Törnplanung
- Wenn möglich, sollte das Schiff immer besetzt sein; bei gemeinsamen Landgängen sorgen Sie bitte dafür, dass das Schiff bestens gesichert und verschlossen ist, Geld und Wertgegenstände von den Crewmitgliedern mitgenommen werden (Diebstahlfahrt) und es klare Vereinbarungen bezüglich der Rückkehr zum Schiff gibt (wer sperrt auf, wann ist Nachtruhe, etc.)

Anmerkungen:

- Erweisen Sie sich bezüglich der Kameradschaft auf See als würdiger Skipper: besprechen Sie mit Ihren Crewmitgliedern Verhalten und Rituale, wenn Sie in der misslichen Lage sind, bei einem anderen Schiff längsseits gehen zu müssen.





CHECKLISTE 38:

Ausklarieren

- Bootspapiere, das sind
- Bootsschein oder ähnliches Zertifikat
- Eignernachweis
- Versicherungsbestätigung
- und Reisepässe sowie Crewliste mitnehmen
- Geld möglichst in Landeswährung mitnehmen, zusätzlich EURO
- Crewmitglied mit entsprechenden Sprachkenntnissen beiziehen (insbesondere in nordafrikanischen Häfen wird französisch gesprochen, im übrigen Mittelmeerraum fast überall englisch)
- Nächstes Fahrziel auf Befragung der Hafenbehörden nennen können
- Wichtigste Daten des Schiffes (Liegeplatzgebühren richten sich nach Bootslänge, Anzahl der Crewmitglieder) bereithalten

Tipps:

- Letzter Einkauf muss abgeschlossen sein
- Keine Crewlisten vorbereiten (jeder Staat im Mittelmeer hat andere Vordrucke, keine Behörde akzeptiert andere als die eigenen Formulare)

CHECKLISTE 39:

Basischeckliste Ablegemanöver

Vorbemerkungen zu den Manövern

Um Wiederholungen in den einzelnen Manöverchecklisten zu vermeiden, vorab einige grundsätzliche Anmerkungen zu den meisten Manövern:

- Betriebsbereitschaft der Maschine herstellen
- Leinen und Festmacher soweit als möglich auf Slip belegen
- Verhältnisse am Liegeplatz studieren, Lage beurteilen
- Eventuell erfahrene Crewmitglieder zunächst zur Beratung heranziehen
- Art und Durchführung des Manövers mit allen Crewmitgliedern besprechen, auch mit jenen, die nicht für konkrete Arbeiten eingeteilt sind
- Crewmitglieder für Bedienen der
- Fender
- Leinen
- Ankerwisch
- Bootshaken
- beweglichen Fender
- einteilen





Tipps:

- Die Maschine sollte auch bei heiklen Manövern unter Segel immer betriebsbereit sein
- Pflegen Sie eine klare, ruhige Kommandosprache
- Befehlshierarchie klarstellen: fährt der Skipper das Manöver nicht selbst, so empfiehlt es sich, den Rudergänger auch mit dem Kommando zu betrauen, der Platz des Skippers ist in Greifweite von Ruder / Gashebel. Er ist auch der Einzige, der ein Kommando des Rudergängers "belegen" kann

Anmerkungen:

- Sämtliche Manöverbeschreibungen gehen davon aus, dass die Maschine gestartet wurde und bereits Betriebstemperatur erreicht hat
- Weiters wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass Festmacherleinen auf Slip belegt sind
- Treffen Sie die Entscheidung für ein bestimmtes Manöver alleine; auch die Verantwortung ist in der Folge ungeteilt

CHECKLISTE 40:

Längsseits Ablegen

40 a) mit dem Radeffekt

- Vorsprung, Achterspring lösen
- Achterleine lösen
- Bei Schiffen mit schwachem Radeffekt: aufländiges Ruder und kurzer Gasschub vorwärts bei gleichzeitigem Abfedern des Buges
- Rückwärts einkuppeln
- Je nach Stärke des Radeffektes diesen mit ablandigem Ruder unterstützen
- Vorleine lösen
- Schiff rückwärts mit mäßiger Drehzahl ins Fahrwasser ziehen

40 b) gegen den Radeffekt:

Bei auch nur halbwegs ausgeprägtem Radeffekt ist dieses Ablegemanöver nur unter Zuhilfenahme einer Spring möglich; siehe daher

Liste 41: Eindampfen in die Vorsprung

Liste 42: Eindampfen in die Achtersprung





CHECKLISTE 41:

Eindampfen in die Vorspring

(längsseits Ablegen gegen den Radeffekt)

- Vorspring auf Slip legen, Bug (Bugkorb, Ankerbeschlag) beweglich abfendern
- Vorleine, Achterspring, Achterleine lösen
- Vorwärts einkuppeln, mit geradem Ruder die Vorspring spannen
- Wenn Spring "zieht", aufländiges Ruder legen, Gas vorwärts geben, Heck dreht vom Land weg
- Sobald Heck genügend weit frei ist, rückwärts einkuppeln, Ruder zum Fahrwasser legen, Vorspring lösen
- Schiff rückwärts mit mäßiger Drehzahl ins Fahrwasser ziehen

CHECKLIST 42:

Eindampfen in die Achterspring

(längsseits Ablegen gegen den Radeffekt)

- Achterspring auf Slip legen
- Heck (Heckkorb, Scheuerleiste) beweglich abfendern
- Achterleine, Vorspring, Vorleine lösen
- Aufländiges Ruder legen
- Rückwärts Gas geben, Bug dreht vom Land weg
- Sobald Bug weit genug frei ist, ablandiges Ruder legen
- Achterspring lösen
- Vorwärts Gas geben, Schiff ins Fahrwasser ziehen

Tipps:

- Achtung auf landseitig gelegenes Schiffsheck: abfendern

CHECKLISTE 43:

Längsseits Ablegen mit ablandigem und aufländigem Wind

43a) Ablegen mit ablandigem Wind; Wind vorlicher als querab

- Vorspring, Vorleine, Achterspring lösen
- Sobald Bug weit genug frei ist, Achterleine lösen
- Schiff mit Vorwärtsfahrt und ablandigem Ruder ins Fahrwasser ziehen

43b) Ablegen mit ablandigem Wind, Wind achterlicher als querab





- Achterspring, Achterleine, Vorleine, Vorspring lösen
- Schiff treibt zunächst quer vom Land weg, dann greift Wind am Bug an
- Sobald Bug weit genug frei ist, Schiff mit Vorwärtsfahrt ins Fahrwasser ziehen

Tipps:

Achtung auf landseitig gelegenes Heck des Schiffes (Radeffekt auch in Vorwärtsfahrt, abfendern)

43c) Ablegen mit auflandigem Wind, gleich welcher Richtung:
Manöver wird nur unter Zuhilfenahme der Vorspring gelingen

Liste 41: Eindampfen in die Vorspring

43d) Ablegen mit Wind genau von vorne:

- Vorspring, Achterleine, Vorleine lösen
- Heck beweglich abfendern
- Warten, bis Wind, wenn auch nur ganz leicht, ablandig auf den Bug weht (Drehbewegung durch ablandig gelegtes Ruder und Schwojen des Bootes unterstützen)
- Achterspring lösen
- Schiff mit Vorwärtsfahrt ins Fahrwasser ziehen

43e) Ablegen mit Wind genau von achtern:

- Manöver unter Zuhilfenahme der Vorspring fahren

Liste 41: Eindampfen in die Vorspring

Tipps:

Herrscht zusätzlich Strom, so ist zu unterscheiden:

- Strom mit dem Wind: Manöver wie bereits beschrieben fahren; darauf achten, dass das Schiff schneller in Bewegung kommt, als nur unter Windeinfluss
- Strom gegen den Wind:
- Ist das Schiff gegen Windeinfluss empfindlicher als gegen Strom: Manöver wie bereits beschrieben fahren; darauf achten, dass das Schiff eventuell langsamer in Bewegung kommt als nur unter Windeinfluss, da Strom dagegen setzt
- Ist das Schiff gegen Stromeinfluss empfindlicher als gegen Wind: Manöver grundsätzlich wie bereits beschrieben fahren, aber nicht unter Berücksichtigung des Windes als Entscheidungshilfe für das entsprechende Ablegemanöver, sondern des Stromes (z.B. mit ablandigem Strom anstelle des Manövers mit ablandigem Wind, mit auflandigem Strom anstelle des Manövers mit auflandigem Wind)





Anmerkung:

- Darauf achten, dass das Schiff eventuell langsamer in Bewegung kommt bzw. sich auch anders verhält als nur unter Windeinfluss

CHECKLISTE 44:

Vorwärts Ablegen

44a) vor Buganker und Heckleinen:

- Ankerwisch ein, erhöhte Leerlaufdrehzahl an der Maschine
- Heckleinen fieren; bei Seitenwind Zug auf der luvseitigen Heckleine zur Kontrolle der Abdrift lassen
- Schiff an der Ankerkette vom Liegeplatz nach vor holen, bis Anker kurzstag ist; Heckleinen lösen
- Anker ausbrechen, Fahrt aufnehmen
- Bei Seitenwind mit Vorwärtsfahrt von der Pier über die eigene Ankerkette fahren, bis das Heck frei von den Ketten der Nachbarlieger ist (Kettenlegerwall unbedingt vermeiden)
- Schiff in den Wind drehen lassen, Anker kurzstag holen; Anker ausbrechen und Fahrt aufnehmen

44b) vor Muring und Heckleinen:

- Muring lösen
- Bei Seitenwind Bug von Nachbarliegern abhalten (Bootshaken)
- Heckleinen fieren
- Bei Seitenwind Zug auf der luvseitigen Heckleine zur Kontrolle der Abdrift lassen, durch Ruder / Gas Bug in Luv halten
- Sobald Muring weit genug abgesunken ist, Heckleinen lösen
- Schiff mit Vorwärtsfahrt gerade vom Liegeplatz nach vor fahren
- Auf Murings der Nachbarlieger achten, allenfalls kurz auskuppeln

44c) aus der Dalbenbox:

- Heckleinen fieren
- Schiff an den Vorleinen aus der Dalbenbox, von der Pier weg verholen
- Heckleinen lösen
- Mit leichter Vorwärtsfahrt durch die Dalben ziehen
- Vorleinen lösen
- Sobald Heck von den Dalben frei ist, Schiff ins Fahrwasser drehen





CHECKLISTE 45:

Rückwärts Ablegen

45a) aus der Dalbenbox:

Im Prinzip umgekehrte Reihenfolge wie bei "vorwärts Ablegen aus der Dalbenbox" (Achtung auf Radeffekt, zum Eindrehen nützen):

- Vorleinen fieren
- Schiff an den Heckleinen aus der Dalbenbox, von der Pier weg verholen
- Vorleinen lösen
- Mit leichter Rückwärtsfahrt durch die Dalben ziehen
- Heckleinen lösen
- Sobald Bug von den Dalben frei ist, Schiff ins Fahrwasser drehen

45b) vor Heckanker und Vorleinen:

- Schiff an der Heckankerleine / Kette / Trosse unter gleichzeitigem Fieren, später Lösen der Vorleinen, vom Liegeplatz verholen
- Bei Seitenwind Zug auf der luvseitigen Vorleine zur Kontrolle der Abdrift lassen
- Anker kurzstag holen, Bug mit Maschine zum freien Fahrwasser drehen
- Anker ausbrechen, Fahrt vorwärts aufnehmen

Tipps:

Niemals die eigene Ankerkette oder -leine rückwärts überfahren

CHECKLISTE 46:

Motor in Betrieb nehmen

- Schalthebel in Leerlaufstellung
- Zündschlüssel auf Vorglühen drehen
- Entriegeln der Getriebeschaltung
- Gashebel auf höhere Drehzahl stellen
- Nach Ablauf der Vorglühzeit (Erlöschen der entsprechenden Kontrolllampe, Änderung des Warntones oder nach "20-Sekunden-Faustregel") Maschine starten
- Kontrolle, ob sofort Kühlwasser des Sekundärkreislaufes an der Auspuffmündung austritt (spätestens nach 10 Sekunden, sonst Maschine sofort abstellen)
- Drehzahl auf max. 1100 Touren regulieren
- Möglichst rasch Motor unter Teillast bringen (nicht warmlaufen lassen, sondern





- warmfahren, ausgenommen Turbomotoren)
- Kontrolle von Volt- und Amperemeter (sofern vorhanden)
- Optische Kontrolle des Auspuffrauches auf auffällige Färbungen
- Akustische Kontrolle, ob der Motor rund läuft

Anmerkungen:

- Achtung auf Anlassvorgang: entweder durch federbelastete Schlüsselstellung (wie beim PKW) oder durch separaten Druckschalter (meist beschriftet)
- Voltmeter sollte zwischen 13 und 14,4 Volt zeigen; Amperemeter sollte zunächst kurzfristig größeren Ausschlag zeigen, welcher rasch und kontinuierlich zurückgeht, Ladekontrollleuchte sollte verlöschen

CHECKLISTE 47:

Grundsätzliches zum Vorwärts- und Rückwärtsfahren

Tipps:

- Bei Fahrtaufnahme vorwärts: zuerst Ruder legen, dann Gas geben
- Bei Fahrtaufnahme rückwärts: zuerst Gas geben, dann Ruder legen
- Testen Sie bei erster Gelegenheit Beschleunigungs- und Bremsstrecken (durch Retourgang); testen Sie ebenso Drehverhalten des Schiffes bzw. wie das Schiff auf Ruderanforderungen anspricht
- Vermeiden Sie beim Manövrieren grundsätzlich heftige Ruderbewegungen
- Versuchen Sie von Anfang an, den Gas- / Getriebebeschaltelhebel ohne hinzusehen zu finden und zu bedienen; richten Sie die Augen stets auf das Verhalten des Schiffes sowie auf das Ziel
- Versuchen Sie von Anfang an, nicht nach dem Drehzahlmesser, sondern nach dem Gehör zu fahren bzw. Gas zu geben
- Motorüberwachungsinstrumente regelmäßig und in kurzen Abständen beobachten
- Kühlwasseraustritt und Auspuffrauch von Zeit zu Zeit beobachten

Anmerkungen:

- Niemals durch die Speichen des Steuerrades greifen
- Steuerrad niemals auslassen oder durch die Finger gleiten lassen
- Gas- / Getriebebeschaltelhebel niemals "durchreißen"; bei den einzelnen Schaltwiderständen stets "Getriebegegendeksekunde" einlegen
- Vollgas grundsätzlich nur in Ausnahmesituationen und dann nur so kurz wie notwendig geben
- Mit konstanter Drehzahl operieren (keine Motorrad-Gashand)
- Den Blick vor allem zum anvisierten Ziel richten, aber trotzdem den Gesamtüberblick behalten





CHECKLISTE 48:

Radeffekt erkennen und nutzen

Tipps:

- Bei stillstehendem Schiff, möglichst ohne äußere Einflüsse (Wind, Strom) bei neutralem, (geradem) Ruder mittlere Drehzahl rückwärts (ca. 1500 Umdrehungen) geben, Heck des Schiffes beobachten
- Stellen Sie fest, wie lange es dauert, bis Fahrt ins Schiff kommt und daher das Ruder zu wirken beginnt
- Bringen Sie, wenn möglich, die Art des Propellers in Erfahrung (Falt- oder Festpropeller, großer oder kleiner Durchmesser)

Liste 16: Motor / Getriebe / Ruderanlage

- Radeffekt (je stärker, desto besser), kann zum Drehen des Schiffes auf engem Raum verwendet werden

Liste 49: Drehen auf dem Teller

Anmerkungen:

- Radeffekt wirkt grundsätzlich sowohl bei Fahrtaufnahme vorwärts als auch bei Fahrtaufnahme rückwärts; bei Fahrtaufnahme rückwärts jedoch wesentlich ausgeprägter
- Im Vorwärtsgang rechtsdrehende Schraube versetzt das Heck
 - bei Vorwärtsfahrt nach steuerbord
 - bei Rückwärtsfahrt nach backbord
- Im Vorwärtsgang linksdrehende Schraube versetzt das Heck
 - bei Vorwärtsfahrt nach backbord
 - bei Rückwärtsfahrt nach steuerbord
- Achtung:
 - Wind oder Strom mit dem Radeffekt verstärken diesen
 - Wind oder Strom gegen den Radeffekt können diesen unter Umständen völlig überlagern, da Wind und Strom grundsätzlich am Bug und nicht am Heck des Schiffes angreifen

CHECKLISTE 49:

Drehen auf dem Teller

(Bei in Vorwärtsfahrt rechtsdrehendem Propeller)

- Mit letzter, minimaler Vorwärtsfahrt Ruder hart steuerbord legen, Rückwärtsgang





einlegen, Gas geben, bis das Schiff beginnt, Rückwärtsfahrt aufzunehmen; Radeffekt zieht währenddessen Heck nach backbord

- Sobald Schiff Rückwärtsfahrt aufzunehmen beginnt, kurzen Gasschub vorwärts, um die Drehtendenz nach steuerbord fortzusetzen und die Rückwärtsfahrt aus dem Schiff zu nehmen; Ruder bleibt hart steuerbord
- Durch ständiges Wiederholen von Vorwärts-Gasschüben und Rückwärts-Gasgeben Bug stets in Drehbewegung nach steuerbord halten, das Steuerrad bleibt dabei nach steuerbord eingeschlagen

Tipps:

- Vorwärts grundsätzlich mehr Drehzahl geben, dafür kürzeren Gasschub
- Rückwärts grundsätzlich weniger Drehzahl geben, dafür längere Gasschübe
- Darauf achten, dass Gangwechsel immer dann vorgenommen wird, wenn das Schiff beginnt, Fahrt in die jeweilige Richtung aufzunehmen

Anmerkungen:

- "Getriebe-Gedenkssekunde" nicht vergessen
- Bei Wind dreht der Bug nur mit Gasschub vorwärts durch den Wind
- Auf Strom achten; dieser kann das Schiff auch während des Drehmanövers seitlich versetzen

CHECKLISTE 50:

Großsegel setzen

50a) mit Bindereff:

- Schiff genau in den Wind stellen
- Traveller, Großschot mittschiffs dicht nehmen
- Auf durchgesetzte und belegte Dirk achten
- Großfall und Reffleinen sowie Unterliekstrecker zum freien Laufen klarieren
- Spinne, Marlleine oder sonstiges Bändselgut, mit welchem das Großsegel aufgetucht ist, lösen
- Großsegel durch Holen des Großfalles setzen, im letzten Teil des Holens am Großfall Niederholer und Großschot vollständig fieren (Vorliek kann sonst nicht durchgesetzt werden)
- Auf freien Lauf der Reffleinen sowie auf geöffnete Reffbändsel achten
- Großfall dicht nehmen, bis Vorliek ordentlich durchgesetzt ist, sodann belegen
- Unterliekstrecker dicht nehmen (im Regelfall bis zur Markierung) je nach gewünschter Profiltiefe, sodann belegen
- Großschot zunächst wieder dicht nehmen, um ein Schlagen des Großbaumes zu verhindern, sodann auf gewünschten Kurs abfallen und Großschot entsprechend auffieren





- Großbaum abdirken, bis Dirk nicht mehr durchgesetzt ist, belegen
- Großfall, Reffleinen und Reffbändsel klarieren
- Grundtrimm des Großsegels je nach anliegendem Kurs vornehmen

Teil G: In Fahrt unter Segel und Motor

50b) mit Rollgroß:

- Schiff genau in den Wind stellen
- Traveller und Großschot mittschiffs dicht nehmen
- Großsegel mittels Ausholleine unter gleichzeitigem Fieren der Reffleine abrollen
- Segelgröße passend zu Windstärke und Seegang regulieren; ebenso durch Holen / Fieren der Ausholleine bei gleichzeitigem Belegen der Reffleine die Profiltiefe einstellen
- Großsegel entsprechend dem gewünschten Kurs zum Wind auffieren

CHECKLISTE 51:

Vorsegel setzen

51a) mit Rollreffanlage:

- Vorsegelschoten und Reffleine klarieren
- Holepunkte für Schoten dem Kurs entsprechend grob einstellen
- Mittels Leeschot und Reffleine Vorsegel kontrolliert ausrollen
- Verhaken der Luvschot auf dem Vordeck verhindern
- Leeschot belegen, Reffleine versorgen und belegen
- Grundtrimm des Vorsegels vornehmen

Anmerkungen:

- Vorsegel kann auf jedem Kurs zum Wind gesetzt werden, jedoch immer auf der Leeseite

51b) ohne Rollreffanlage:

- Vorsegelschoten und Vorsegelfall klarieren
- Stagreiter einpiken
- Vorsegel durch Holen des Falls setzen
- Vorliek ordentlich durchsetzen, muss Vorstag sichtbar entlasten

Liste 51a: Vorsegel setzen mit Rollreffanlage (für weitere Details)





CHECKLISTE 52:

Wenden

- Sauberen Amwindkurs steuern
- Manöverstationen kontrollieren (Rudergänger, beide Genuaschotwünschen, allenfalls Backstagen)
- Bei starkem Seegang oder wenig Fahrt im Schiff unmittelbar vor der Wende leicht abfallen (zum Beschleunigen)
- Vorsegelschotholepunkt an der neuen Luvseite angleichen
- Auf Ruderkommando "Ree" Luvruder legen, Bug des Schiffes dreht in und dann durch den Wind
- Vorsegel back stehen lassen, um die Drehung zu unterstützen
- Erst wenn Schiff bereits auf den neuen Bug abgefallen ist, wird das Vorsegel auf Kommando "Genua über" mit der neuen Leeschot dicht geholt
- Sobald Großsegel übergeht und sich auf dem neuen Bug füllt, Drehung des Schiffes durch Aufkommen mit dem Ruder verlangsamen / stoppen
- Fahrtaufnahme auf dem neuen Bug
- Segelfeintrimm entsprechend dem neuen Kurs vornehmen

Liste 60: Amwindkurs

Tipps:

- Bei starkem Wind und hoher See zügig Ruder legen, sonst "verhungert" das Schiff gegen die See
- Bei leichtem Wind und flacher See nicht zu schnell Ruder legen, sonst verliert das Schiff zuviel Fahrt

Anmerkungen:

- Gewendet wird grundsätzlich aus dem Amwindkurs
- ACHTUNG: Kein Schiff läuft auf beiden Bügen gleiche Höhe und gleiche Geschwindigkeit

CHECKLISTE 53:

Halsen

- Sauberen Raumschot-Kurs steuern
- Manöverstationen kontrollieren (beide Genuawünschen, Großschotwünsch; wenn möglich, zusätzliches Crewmitglied mit Handschuhen direkt zur holenden Part der Großschot einteilen; eventuell Backstagen mit 2 Crewmitgliedern besetzen,





Rudergänger)

- Sofern gesetzt, Bullenstander / Bullentalje lösen
- Auf Vorwindkurs abfallen, gleichzeitig Schoten fieren
- Schiff auf Vorwind-Kurs stabilisieren, Großschot dicht nehmen
- Erst bei mittschiffs völlig dicht geholtem Großbaum auf Kommando "rund achtern" Heck durch den Wind drehen
- Sofern vorhanden, gleichzeitig "Backstagen-Wechsel" kommandieren
- Vorsegel übergehen lassen, an der neuen Lee-Vorsegelschot holen
- Anluven auf Raumschot-Kurs unter gleichzeitigem Fieren der Großschot (ebenfalls im Zweimann-Manöver)
- Drehtendenz des Schiffes nach Luv (abhängig von Windstärke, Seegang, Besegelung und Unterwasserschiff) mit Ruder ("Stützruder") auffangen
- Segeltrimm auf neuem Bug auf Raumschotkurs vornehmen

Liste 62: Raumschotkurs

- Bullenstander / Bullentalje wieder setzen

Tipps:

- Bei starkem Seegang unmittelbar vor der Halse leicht anluven
- Grundsätzlich Großschot im Zweimann-Betrieb (bei entsprechender Crewgröße) dicht holen: ein Crewmitglied greift mit Handschuhen direkt in die holende Part, das zweite Crewmitglied holt die lose Part der Großschot rasch über die Winsch durch

Anmerkungen:

Gehalst wird grundsätzlich aus dem Raumschotkurs

CHECKLISTE 54:

Q-Wende

- Manöverstationen kontrollieren (beide Genuaschoten, Großschot, eventuell Backstagen mit 2 Crewmitgliedern besetzen, Rudergänger einteilen)
- Unter gleichzeitigem Anluven bis zum Amwindkurs gleichmäßig Groß- und Vorsegelschot angepasst dicht nehmen
- Aus dem Amwindkurs wenden

Liste 52: Wenden

- Unter gleichzeitigem Abfallen bis zum gewünschten Kurs gleichmäßig Groß- und Vorsegelschot auffieren
- Windrichtung, Ausgangskurs und gewünschten Kurs nach dem Manöver nie aus den Augen verlieren

Anmerkungen:

www.elsinghorst.org





- Größtes Problem der Q-Wende (bei welcher der eigene Kurs gekreuzt wird) ist es, die Orientierung, speziell die Richtung zum Wind nicht zu verlieren

CHECKLISTE 55:

Schiften

- Manöverstationen kontrollieren (beide Genuawünschen, Großschot eventuell Backstagen mit 2 Crewmitgliedern besetzen, Rudergänger einteilen)
- Schiff auf Vorwindkurs bringen
- Sofern gesetzt, Bullenstander / Bullentalje lösen
- Großschot dicht nehmen
- Bei mittschiffs völlig dicht geholtem Großbaum durch leichtes, weiteres Abfallen Übergehen des Großbaumes einleiten und unterstützen, Schiff jedoch nicht vom Vorwindkurs weg anluven lassen

Liste 53: Halsen

- Falls notwendig, Backstagen-Wechsel kommandieren
- Großschot wieder auffieren, zum Vorwindkurs auf dem anderen Bug
- Genua übernehmen
- Bullenstander / Bullentalje wieder setzen

CHECKLISTE 56:

Reffen (Rollreff)

56a) Rollvorsegel:

- Reffleine über Wansch dichtnehmen, gleichzeitig entsprechende Schot fieren
- Holepunkte anpassen
- Vorsegel entsprechend allenfalls vorhandener Markierungen am Unterliek passend zur Fläche des Großsegels wegrollen

Anmerkungen:

- Auf allen Kursen zum Wind möglich
- ACHTUNG: Das dicker werdende Vorliek des aufgerollten Vorsegels verschlechtert die Aerodynamik am Amwindkurs, der Segeldruckpunkt wandert nach oben und kann trotz kleinerer Fläche die Krängung verstärken bzw. verhindern, dass die Krängung abnimmt
- Die Düse zum Großsegel öffnet sich, die Kreuzeigenschaften werden schlechter
- Bei starkem Wind ist es zweckmäßig die Genuaschot vor dem Reffen entsprechend zu fieren





56b) Rollgroßsegel:

- Anluven zum Amwindkurs, bis das Großsegel zu killen beginnt
- Reffleine über Winsch dicht nehmen, gleichzeitig Ausholleine fieren
- Großsegelfläche dem Vorsegel, der Windstärke und dem Seegang entsprechend anpassen
- Abfallen auf jeweiligen Kurs

Anmerkungen:

- Obwohl bei guter Qualität der Rolleinrichtung auf allen Kursen zum Wind möglich, empfiehlt es sich, um den Druck aus dem Segel zu nehmen, auch beim Rollgroßsegel solange zum Amwindkurs anluven, bis das Großsegel zu killen beginnt
- ACHTUNG: Bei in den Mast gerolltem Segel bzw. bei Segel, die hinter dem Mast auf eigene Profile gerollt werden, wandert der Bauch des Großsegels zusehends nach vorne; vollständiges Flachtrimmen des Großsegels ist nicht möglich

CHECKLISTE 57:

Segel bergen

57a) Vorsegel bergen mit Rollreffanlage:

- Unter Dichtholen der Reffleine und gleichzeitigem Fieren der Schot Vorsegel faltenfrei wegrollen
- Reffleine und Vorsegelschoten versorgen

Tipps:

- Nicht zu dicht aufrollen, sonst ist die Reffleine zu Ende, bevor das Segel vollständig weggerollt ist

57b) Vorsegel bergen ohne Rollreffanlage:

- Unter Fieren des Vorsegelfalls Vorsegel am Vorliek nach unten ziehen und bergen
- Wenn möglich, Stagreiter eingepickt lassen, Segel an der Reling / am Bugkorb festzurren
- Vorsegelfall und Schoten versorgen

Anmerkungen:

Vorsegel kann auf jedem Kurs zum Wind geborgen werden

57c) Großsegel bergen mit Rollreff:

- Maschine starten





- Schiff genau in den Wind stellen
- Traveller mittschiffs nehmen, Großschot dicht nehmen
- Großsegel durch Dichtholen der Reffleine unter gleichzeitigem Fieren der Ausholleine aufrollen
- Unter Maschine auf gewünschten Kurs abfallen

57d) Großsegel bergen mit Bindereff:

- Maschine starten, Schiff genau in den Wind stellen
- Großbaum andirken, Dirk belegen
- Traveller mittschiffs nehmen, Großschot dicht nehmen
- Wenn vorhanden, Lazy-Jacks dicht nehmen
- Großfall fieren
- Vom Achterliek her beginnend Großsegel auf den Baum falten, Segellatten müssen auf dem Baum zu liegen kommen
- Reffleinen in das zu bergende Großsegel einschlagen
- Großsegel mit Spinne, Marlleine oder Persenning versorgen
- Reffleinen, Großschot und Großfall versorgen
- Wenn möglich: Großfall abschäkeln und als zweite Dirk rund um den Großbaum belegen und dicht holen
- Großbaum durch kombinierten Zug auf Großschot, Niederholer, Dirk und Großfall fixieren (eventuell Travellerschlitten zur Seite fixieren, um Niedergang / Cockpit freizumachen)

CHECKLISTE 58:

Boje über Bord Manöver

GRUNDSÄTZLICHE ANMERKUNGEN

Beschrieben wird das Boje-über-Bord-Manöver als Übung für das im Ernstfall zu fahrende Mann-über-Bord-Manöver, im "klassischen Stil", wie es in den österreichischen Segelschulen zum Standardunterrichtsprogramm gehört.

Die Autoren verhehlen nicht, dass dieses Manöver im "klassischen Stil", also mit Halse, Q-Wende oder Wende, nur unter Segel, eher dazu dient, zu dokumentieren, dass man mit dem Schiff unter Segel, auf engem Raum und unter Zeitdruck manövrieren kann, als in der Praxis jemand zu bergen.

Über die Praxisorientiertheit dieses Manövers, wenn es darum geht, tatsächlich einen über Bord gegangenen Segelkameraden zu bergen, soll an dieser Stelle weder diskutiert noch philosophiert werden; auch nicht über die vielerorts vertretene Meinung, im "Ernstfall" jedenfalls die Maschine zu starten und ungeachtet des dadurch gefährdeten Riggs das Manöver unter Motor zu fahren.

Es empfiehlt sich, zu Übungszwecken die Segelfläche auch bei wenig Wind zu verkleinern, insbesondere die Vorsegelfläche, um den "Bojen-Fischer" davor zu





schützen, dass er ständig vom schlagenden Schothorn des Vorsegels beim Aufschießer getroffen werden kann; weiters empfiehlt es sich für den kommandoführenden Rudergänger oder Skipper, wenn er sich für die Lee- oder Luvseite zum Auffischen der Boje entschieden hat, diese Seite nicht mit Lee oder Luv seiner Crew bekannt zu geben, sondern mit der Schiffsseite (Backbord oder Steuerbord) zu arbeiten, da in der Hektik, welche erfahrungsgemäß auch schon beim übungsmäßigen und schulmäßigen Boje-über-Bord-Manöver aufkommt, viele Crewmitglieder dazu neigen, die Orientierung zum Wind zu verlieren und daher die Lee- oder Luvseite nicht ansprechen können.

Grundsätzlich gilt wiederum, insbesondere bei diesem Manöver, dass es vorher mit jedem Crewmitglied durchzusprechen ist.

Den Autoren ist aus eigener Erfahrung bekannt, dass viele Segler dazu neigen, statt der - zu Unrecht - gefürchteten Halse die Q-Wende zu fahren; dabei ist jedenfalls darauf zu achten, dass die Orientierung zum Wind und zur Boje nicht verloren geht.

58a) aus dem Amwindkurs:

- Crew alarmieren, vollzählig an Deck rufen
- Rettungsmittel (je nach Verhältnissen die Sinnhaftigkeit bedenken) übergeben / nachwerfen / ausbringen
- Ein Crewmitglied zur ständigen Beobachtung, Entfernungs- und Richtungsangabe einteilen
- Beabsichtigtes Manöver ankündigen, Manöverstationen besetzen
- Abfallen bis auf Raumschotkurs
- Je nach Verhältnissen (Wind / Seegang) und Manövriereigenschaften des Schiffes drei bis sechs Bootslängen freisegeln
- Halse oder Q-Wende fahren

Liste 53: Halsen bzw. Liste 54: Q-Wende

- Schiff in Lee der Boje auf Halbwindkurs zur Boje zurückbringen
- Je nach Verhältnissen (Wind / Seegang und Manövriereigenschaften des Schiffes) bei ein bis zwei Bootslängen Abstand zur Boje in Luv voraus (= ca. Winkelhalbierende zwischen recht voraus und luv querab) den Nahezu-Aufschießer ansetzen, Schoten vollständig fieren
- Entscheidung für Lee- oder Luvseite zum Auffischen der Boje treffen
- "Klar bei Bootshaken"
- Geschwindigkeitsüberschuss kann durch hartes Ruderlegen abgebaut werden
- Boje sollte gefischt werden, wenn das Schiff nahezu zum Stillstand gekommen ist
- Durch Dichtnehmen der Schoten Fahrt aufnehmen (auf gleichem Bug wie der „Nahezu-Aufschießer“ gefahren wurde)

Anmerkungen:

- In Luv auffischen heißt, zum Bergen der Boje einen höheren Freibord in Kauf zu nehmen
- In Lee auffischen bedeutet, die Gefahr in Kauf zu nehmen, dass die Boje vom stampfenden Schiff "erschlagen" wird





58b) aus Halbwindkurs:
grundsätzlich gleicher Ablauf des Manövers:

- Drei bis vier Bootslängen ohne Kurskorrektur freisegeln
- Wenden
- Auf Halbwindkurs in Lee der Boje zurücksegeln

58c) aus Raumschot / oder Vorwindkurs:
grundsätzlich gleicher Ablauf des Manövers

- Drei bis sechs Bootslängen unter gleichzeitigem Anluven freisegeln
- Bis zum Amwindkurs anluven
- Zur Boje zurückkreuzen
- Rechtzeitig auf Halbwindkurs in Lee zur Boje abfallen und zurückfahren

CHECKLISTE 59:

Quick Stopp Manöver

59a) aus dem Amwindkurs:

- Unmittelbar nach dem Ereignis (Boje über Bord) das Ruder voll nach Luv legen
- Keine Schoten bedienen
- Crew alarmieren, vollzählig an Deck rufen
- Rettungsmittel ausbringen
- Beobachtungsposten einteilen
- Boje über Bord beobachten bzw. beobachten lassen
- Das Schiff unter Besegelung ohne Schotenbedienung einen Kreis fahren lassen (Ruder bleibt in Luv)
- Maschine starten
- Ruderkorrekturen beim Ansteuern der Boje
- Entscheidung für Lee- oder Luvseite für das Aufnehmen treffen
- Klar bei Bootshaken
- Boje an Bord nehmen
- Fahrtaufnahmen: Kreis bis zur Am Wind - Position weiterfahren oder Vorsegel übernehmen und / oder Großschotstellung korrigieren

Anmerkungen:

- Moderne Kurzkieler drehen je nach Wind / Seegang / Bootsgeschwindigkeit sowie in Abhängigkeit vom Lateralplan einen "Fastkreis" zwischen 250° u. 300°; daher sind beim Ansteuern an die Boje gegebenenfalls Ruderkorrekturen notwendig
- In Luv aufnehmen bedeutet, dass ein höherer Freibord in Kauf genommen werden muss





- In Lee aufnehmen bedeutet, dass Gefahr besteht, dass die Boje vom stampfenden Schiff "erschlagen" wird
- In zahlreichen Probemanövern hat sich der Quick Stop bis Windstärke 6-7 Bf als geeignetes Manöver erwiesen, da man sich am wenigsten von der Boje entfernt

59b) aus allen anderen Kursen zum Wind:

Grundsätzlich gleicher Ablauf des Manövers; allenfalls gleichzeitig die Schoten dicht nehmen

CHECKLISTE 60:

Amwindkurs

- Vorsegel und Großsegel dicht nehmen (Düse bilden)
- Vorsegelholepunkte eher nach achtern verlagern
- Niederholer lose fahren
- Traveller bei Leichtwind nach Luv, bei Starkwind nach Lee
- Sofern vorhanden: luvseitiges Backstag dichtsetzen, leeseitiges Backstag lose fahren
- Segelprofil dem Wind und Seegang anpassen
- Bei stärkerem Seegang und / oder Lage:
 - Lifebelts anlegen
 - Backskistendeckel gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern
 - Niedergang und Luken schließen, Steckschot einsetzen
 - Schwere Gegenstände unter Deck sorgfältig stauen und gegen Loserütteln sichern

Tipps:

- Keine übermäßige Krängung erzeugen
- Wenn Ruderdruck und / oder Luvgerigkeit zunehmen, Segelfläche verkleinern
- Rudergänger sollte in Lee sitzend nach dem Stand des Vorsegels (Trimmfäden sind nützlich) steuern

Anmerkungen:

- Faustregel: oberste Segellatte des Großsegels sollte parallel zum Großbaum stehen
- Faustregel: alle Windfädenpärlchen sollten gleiches Bild zeigen, luvseitige Fäden sollten leicht nach oben ausweichen; weht der Luvfaden nach unten: anluven oder Segel auffieren, weht der Luvfaden deutlich nach oben, abfallen oder Segel dicht nehmen
- Achtung auf Leewanten, leeseitige Salings: diese dürfen nicht lose schlagen





CHECKLISTE 61:

Halbwindkurs

- Vorsegel und Großsegel offener als beim Amwindkurs fahren
- Vorsegelholepunkte nach vorne setzen
- Niederholer etwas dichter fahren
- Traveller grundsätzlich mittschiffs fahren
- Wenn vorhanden: luvseitiges Backstag dicht nehmen, leeseitiges Backstag lose fahren
- Bei stärkerem Seegang und / oder Lage:
- Lifebelts anlegen
- Backskistendeckel gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern
- Niedergang und Luken schließen, Steckschot einsetzen
- Schwere Gegenstände unter Deck sorgfältig stauen und gegen Loserrütteln sichern

Tipps:

- Rudergänger sollte nach dem Stand des Großsegels steuern, Achterliek im oberen Drittel beobachten
- Luvgerigkeit und erhöhter Ruderdruck zeigen sich etwas später als am Amwindkurs, daher immer die Stärke des Windes beachten

Anmerkungen:

- Faustregel: Großbaumnock sollte über der Reling stehen, Vorsegelprofil anpassen
- Leewanten dürfen nur unwesentlich lockerer sein als die Luvwanten

CHECKLISTE 62:

Raumschotkurs

- Vorsegel und Großsegel deutlich mehr auffieren als auf Halbwindkurs
- Vorsegelholepunkte weiter nach vorne setzen
- Großbaumniederholer durchsetzen
- Bullentalje / Bullenstander setzen
- Traveller mittschiffs fahren
- Wenn vorhanden: luvseitiges Backstag dicht setzen, leeseitiges Backstag lose fahren
- Bei stärkerem Seegang:
- Lifebelts anlegen
- Backskistendeckel gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern
- Niedergang und Luken schließen, Steckschot einsetzen
- schwere Gegenstände unter Deck sorgfältig stauen und gegen Loserrütteln sichern





Tipps:

- Bei ungeübtem Rudergänger unbedingt Bullentalje / Bullenstander setzen; jedoch so, dass dieser vom Cockpit aus jederzeit losgeworfen werden kann
- Schräg achterlich anlaufende See bewirkt zunächst ein Anheben des Heckes, dadurch erfährt das Schiff ein Drehmoment nach Luv; dies muss durch dosiertes Gegenruder abgefangen werden, Leeruder legen
- Achtung auf zunehmenden Wind: dieser wird auf Raumschotkursen meist viel zu spät wahrgenommen, daher: jedenfalls rechtzeitig Segelfläche den tatsächlichen Verhältnissen anpassen

Anmerkungen:

- Großsegel sollte nicht an den Salingen anliegen, auch nicht im oberen Teil

CHECKLISTE 63:

Vorwindkurs

- Großsegel ganz auffieren, Vorsegel eventuell ausbaumen
- Vorsegelholepunkte noch weiter vorne setzen
- Unbedingt Bullenstander / Bullentalje setzen
- Bei stärkerem Seegang:
- Lifebelts anlegen
- Backskistendeckel gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern
- Niedergang und Luken schließen, Steckschot einsetzen
- Schwere Gegenstände unter Deck sorgfältig stauen und gegen Loserrütteln sichern

Tipps:

- Für ungeübte Crews: Großsegel bergen, unter Vorsegel laufen (eventuell ausbaumen)
- Auf der dem Großsegel gegenüberliegenden Seite erzeugt das Vorsegel wesentlich mehr Wirkung

Anmerkungen:

- Achtung vor schamfilendem Großsegel an den Salingen
- Vor dem Wind und achterlicher See neigt das Schiff zum "Geigen", dieses kann zu unkontrolliertem Anluven mit backstehendem Großsegel oder zur Patenthalse führen; es muss daher durch dem jeweiligen Drehmomentimpuls entgegenwirkendes Ruder ausgeglichen werden
- Windstärke niemals unterschätzen
- Sollte, aus welchem Grund auch immer, die Maschine laufen, bedenken, dass die Abgase ins Cockpit und ins Schiffsinne geblasen werden





CHECKLISTE 64:

Rudergehen bei stärkerem Wind und Seegang

64a) Amwindkurs gegen schwere See:

- Im Wellental Sollkurs zum Wind laufen (empfehlenswert wäre etwa 60 Grad zum Wind)
- Naht der nächste Wellenberg und geht die Fahrt zurück, leicht abfallen
- Die Welle schiebt sich unter dem Schiff durch
- Am Rückhang wieder leicht anluven
- Das zunehmende Tempo nutzen, um Höhe gutzumachen
- Wird das Schiff zu schnell, zum Hang hin anluven
- Im Wellental liegt wieder der Sollkurs an

Anmerkungen:

- Kurzfassung: Beim Amwindsegeln bergauf kurz abfallen

64b) Halbwindkurs bei schwerer See:

Anmerkungen:

- See läuft von der Seite an, daher keine Bergauf- oder Bergabpassagen
- Keine Fahrtkontrolle durch Kursvariationen notwendig

64c) Raumschot-Kurs bei schwerer See:

- Im Wellental liegt der Sollkurs an
- Nächster Wellenberg läuft schräg von achtern an, hebt das Heck, das Schiff beschleunigt und erfährt ein Drehmoment nach Luv
- Am Rückhang, wenn der Wellenberg unter der Yacht durch ist, läuft das Schiff bergauf
- Bug vom Hang weghalten, also anluven, die Fahrt nimmt zu und erleichtert das "Bergauflaufen"
- Im Wellental liegt der Sollkurs wieder an

Tipps:

- Segel grundsätzlich etwas dichter fahren als dem Raumschotkurs entsprechen würde
- Bremsen durch Anluven ist möglich, sofern die Fahrt ein kritisches Tempo erreicht; grundsätzlich jedoch sollte man das Schiff laufen lassen





Anmerkungen:

- Kurzfassung: Bei raumen Kursen bergauf kurz anluven

CHECKLISTE 65:

Unterwegs in Maschinenfahrt

- Motorüberwachungssysteme regelmäßig kontrollieren (Kühlwassertemperatur, Öldruck, Treibstoffverbrauch)
- Auf Veränderungen des Motorengeräusches achten
- Auf Färbung der Auspuffgase achten
- Auf Geruchswahrnehmungen achten
- Schraubverschlüsse und Befestigungen regelmäßig kontrollieren (längere Vibrationen der Maschine können ein Loserütteln von Ausrüstungsgegenständen zur Folge haben)

Tipps:

- Navigation nicht vernachlässigen
- Auch bei Fahrten unter Motor und Autopilot Ruderwache und Ausguck nicht vernachlässigen
- Wind und Wetter trotz Maschinenfahrt weiterhin sorgfältig beobachten
- Nicht über im Wasser schwimmende Leinen fahren; in die Schraube gewickelte Leinen sind schwer zu entfernen und können darüber hinaus zu einer echten Gefahr werden (Manövrierunfähigkeit, Beschädigung der Welle)

Anmerkungen:

Bedenken Sie, dass Gefahren auf See bzw. an Bord auch bei eher ruhigen Motoretappen lauern, insbesondere dann, wenn die Wachsamkeit der Crewmitglieder durch die gleichförmige und wenig aufregende Maschinenfahrt buchstäblich eingeschläfert wird

CHECKLISTE 66:

Boje über Bord - Manöver unter Maschine

- Crew alarmieren, vollzählig an Deck rufen
- Rettungsmittel (je nach Verhältnissen die Sinnhaftigkeit bedenken) übergeben / nachwerfen / ausbringen
- Ein Crewmitglied zur ständigen Beobachtung sowie zur Entfernungs- und Richtungsangabe einteilen
- Beabsichtigtes Manöver ankündigen, Manöverstationen besetzen





- Unmittelbar nach dem Ereignis (Boje über Bord) Ruder auf die Seite der Boje legen, um das Heck mit der Schiffschraube wegzudrehen
- Mit reduzierter Fahrt und Gegenrudder umdrehen und die Boje von Lee kommend gegen den Wind ansteuern
- Schiff stoppen, danach Schraube auskuppeln
- „Klar bei Bootshaken“
- Boje an Bord nehmen

CHECKLIST 67:

Vorbereitung für die Nachtfahrt

- Fahrtroute und Alternativen festlegen und durchsprechen
- Den letzten Wetterbericht besonders aufmerksam analysieren
- Leuchtfeuerverzeichnis bereitlegen und mögliche Sichtungen aufgrund der geplanten Fahrtroute vorbesprechen (Kennungen, Zeitpunkte)
- Wacheinteilung vornehmen
- Festlegen, wann der Skipper auf jeden Fall zu wecken ist (mögliche Anlässe und Gefahren durchsprechen)
- Die wichtigsten Regeln der Lichterführung wiederholen und gegebenenfalls entsprechende Materialien (Signal- und Lichterführungstafeln, etc.) bereitlegen
- Sofern vorhanden, den Umgang mit Radar erläutern und demonstrieren
- Rettungskörper mit Blitzboje auf Funktionstüchtigkeit überprüfen
- Sämtliche Lichter auf Funktionstüchtigkeit überprüfen (Positionsbeleuchtung, Deckbeleuchtung, Innenbeleuchtung)
- Taschenlampen und Signalmittel griffbereit herrichten
- Lifebelts und / oder Rettungswesten anlegen
- Allenfalls Segelfläche verkleinern
- Essen und Getränke vorbereiten, auf Vorrat kochen
- Schiffseinweisung hinsichtlich der notwendigen Deckausrüstung wiederholen (insbesondere Leinen, Winschen und Klemmen müssen in der Dunkelheit verwechslungssicher gefunden und bedient werden können)

Liste 33: Stehendes und laufendes Gut

- Sicherheitseinweisung, insbesondere bezüglich Verletzungsgefahren an Deck bzw. der Möglichkeit über Bord zu gehen, wiederholen

Liste 26: Sicherheitseinweisung

Liste 36: Gefahren / Fallen an Deck

Tipps:

- Besprechen Sie mit der Crew insbesondere bei Nachtfahrten auch das Thema Alkohol





- Bestehen Sie darauf, dass zumindest immer 2 Crewmitglieder an Deck sind und diese mit Rettungswesten und / oder Lifebelts ausgerüstet sind (in der Nacht ein über Bord gegangenes Crewmitglied zu finden ist ungleich schwieriger als bei Tag)
- Achten Sie auf sparsamen Umgang mit Lichtquellen, insbesondere dann, wenn Sie unter Segel fahren, und sämtlicher Strom aus den Batterien „gesaugt“ wird. Schalten Sie die Innenbeleuchtung daher ab

Anmerkungen:

- Ersparen Sie einer unerfahrenen Crew die Strapazen und Gefahren einer Nachtfahrt

CHECKLISTE 68:

Vor Buganker gehen

Vorbereitungen

- Ankerwisch einschalten (außer bei mechanischer Wisch), Fernbedienung (wenn vorhanden) klar machen
- Bei mechanischer Ankerwisch die Kettenbremse lösen und leicht wieder "anlehnen", sodass die Ankerkette gerade noch gehalten wird
- Grundsätzlich zwei Crewmitglieder (wenn die Crew ausreichend groß ist) beim Anker einteilen; die Crewmitglieder beim Anker mit Handschuhen ausrüsten
- Sofern möglich, zusätzliches Crewmitglied auf Höhe des Mastes als "Kommandoübermittler" einteilen
- Auf Kommando "Klar bei Anker" Kette soweit fieren, dass der Anker frei über den Bugbeschlag hängt, nicht jedoch durch das Wasser schleift
- Fahrt soweit reduzieren, dass der Anker nicht gegen den Bug schlägt
- Mit langsamster Fahrt voraus (gerade noch Ruderwirkung, Achtung auf Strom und Wind) Ankerplatz gegen den Wind anlaufen
- Schiff genau im Wind stoppen, unter Berücksichtigung des Radeffektes (Schiff gegen Radeffekt ausrichten) rückwärts einkuppeln
- „Fallen Anker“
- Auf Kommando "Fallen Anker" Bremse lösen bzw. elektrische Wisch betätigen
- Langsam mit dem Wind rückwärts motoren, wenn soviel Kette gefiert wurde, wie die Wassertiefe beträgt
- Das fünf- bis sechsfache der Wassertiefe an Kette ausbringen, dann die Kette stoppen
- Mit Gashebel auf Stellung "rückwärts eingekuppelt" die Kette strecken und beobachten, ob der Anker fasst
- fasst der Anker dabei nicht, Anker aufholen und Manöver neu fahren
- fasst der Anker, nochmals Kette stecken; abhängig vom zur Verfügung stehenden Platz kann ruhig soviel Kette gesteckt werden, dass nur mehr wenige Meter am Schiff verbleiben

Tipps:





- Am Ankerplatz eine "Erkundungsrunde" drehen, dabei den Platz, an dem der Anker fallen soll, festlegen; dies unter Berücksichtigung von Nachbarliegern, Raum zum Schwöjen und zu erwartender Windrichtung
- Ist man nicht das einzige Schiff, Fender innerbords bereitlegen

Anmerkungen:

- Großsegel sollte klar zum Setzen sein, für den Fall, dass die Maschine versagt

Anker fasst

- Kette abermals stoppen, mit mittlerer Drehzahl (1500 - 2000 Umdrehungen) Maschine rückwärts laufen lassen, um den Anker "einzufahren"
- Kette vor der Winsch angreifen, ob diese "ruhig" ist; das Slippen des Ankers spürt man an der Kette
- Schiff muss deutlich in die gestreckte Kette einrucken
- bricht dabei der Anker aus, Anker aufholen und Manöver nochmals fahren
- fasst der Anker, Maschine abstellen; Ankerball / Ankerlicht setzen, Hauptschalter für elektrische Ankerwinsch ausschalten
- Ankerpeilungen nehmen
- Ankerwinsch entlasten; am besten durch eine Festmacherleine, welche mittels Stopperstek auf die Kette gesetzt und über den Bugbeschlag gefiert wird, sodann auf einer Bugklampe belegen; anschließend noch ein Stück Kette fieren; die Kette sollte zwischen Ankerwinsch und Stopperstek lose hängen, der Zug kommt nunmehr ausschließlich auf die Festmacherleine

Sicherung des Ankerplatzes

- Zum Verkleinern des Schwöjradius:
- entweder: Festmacherleine auf die Ankerkette setzen, einige Meter vom Bugbeschlag wegfiern und anderes Ende der Festmacherleine auf eine Springklampe (mittschiffs) belegen
- oder: Schiff vor zwei Buganker so legen, dass die Ankerketten / Ankertrossen einen Winkel von ca. 30 bis 40 Grad zueinander bilden (zweiten Anker mit Beiboot ausbringen); vorher die Kette / Trosse des ersten Ankers von der Winsch nehmen und auf einer Klampe belegen); dieses Manöver eignet sich auch für Ankern bei zu erwartendem Starkwind; der Winkel zwischen den Ankerketten / Ankertrossen sollte dann etwas größer, nämlich 40 bis 50 Grad gewählt werden
- Bei zu erwartender Winddrehung: zweiten Anker in Richtung der zu erwartenden Winddrehung ausbringen, jedoch nicht mehr Ankerkette als beim ersten Anker ausbringen
- Bei zu erwartender Änderung einer vorhandenen Stromrichtung: Zweitanker in erwarteter neuer Stromrichtung ausbringen (vom Bug weg) mittels Beiboot

Tipps:





- Petroleumlampe, an der Großbaumnock aufgehängt, hilft Strom sparen
- Sollte der Anker während der Liegezeit zu rutschen beginnen, nicht versuchen, sich durch Fieren der Kette, Reitgewichte oder andere Maßnahmen zu behelfen; empfehlenswert ist es, Anker-auf zu gehen und das Manöver neu zu fahren
- Bevor, zu welchem Zweck auch immer, ein Zweitanker ausgebracht wird, Kette des ersten Ankers von der Winsch nehmen, mittels Festmacherleine belegen, Zweitanker ebenfalls über die Ankerwinsch fahren / dicht holen

Anmerkungen:

Bei unsicheren Verhältnissen, gleich welcher Art (Wind, Wetter, Platzverhältnisse, unsicherer Ankergrund) grundsätzlich Ankerwache einteilen

CHECKLISTE 69:

Anker-auf gehen

- Hauptschalter der elektrischen Ankerwinsch einschalten, Maschine starten
- Erhöhte Leerlaufdrehzahl einlegen, um Stromverbrauch der Ankerwinsch auszugleichen
- Den aufzuholenden Anker von der Festmacherleine lösen, Kette / Trosse auf die Ankerwinsch nehmen
- Sofern mehr als ein Anker ausgebracht wurde, zunächst die kürzere Kette / Trosse einholen
- Liegen die Anker in entgegengesetzten Richtungen oder weit auseinander, den kürzer liegenden Anker unter Fieren des anderen Ankers kurzstag holen
- Ist die Kette / Trosse des zweiten Ankers nicht lang genug, diesen vom Schiff lösen, mehrere zusammengebundene Fender an das Ende der Kette / Trosse als Boje stecken und über Bord geben
- Zweiten Anker ausbrechen, aufholen und versorgen
- Kette / Trosse des ersten Ankers auf die Ankerwinsch nehmen und ebenso wie mit dem zweiten Anker verfahren
- Allenfalls an Bojen über Bord gegebenes Ankergeschirr bergen
- Ankerball einholen, Ankerlicht löschen
- Anker stauen, sichern, versorgen

Tipps:

- Großsegel klar zum Setzen klarieren, für den Fall, dass die Maschine versagt
- Gängigstes Mittel zum Ausbrechen eines feststehenden Ankers ist es, diesen mit der Maschine zu überfahren, um zu versuchen, Zug gegen die ursprüngliche Zugrichtung bzw. Eingabrichtung auszuüben

Anmerkungen:





- ACHTUNG: Elektrische Winschen haben Thermo- oder Rutschkupplungen, welche bei zu hoher Belastung die Winsch leer laufen lassen oder überhaupt stilllegen; für entsprechende Kühlung durch Zuwarten ist zu sorgen
- Faustregel: Ankerwischen auf durchschnittlichen Charterschiffen vertragen selten mehr als drei bis vier Ankermanöver unmittelbar hintereinander

CHECKLISTE 70:

Anlegen: Grundsätzliche Tipps / Anmerkungen

Tipps:

- Werfen Sie einen Blick in das Hafenhandbuch bzw. in den Revierführer und machen Sie sich mit den grundsätzlichen Gegebenheiten der Marina / der Hafenanlage vertraut
- Führen Sie eine "Erkundungsrunde" möglichst nahe an der gewünschten Anlegemöglichkeit durch; prüfen Sie dabei die Verhältnisse nach allen Gesichtspunkten:
 - Wind
 - Strom
 - Platzverhältnisse
 - Festmachemöglichkeiten
 - Beschaffenheit des Kais, des Steges oder der Pier
 - Unterwasserhindernisse
 - Fender und Leinen erst dann endgültig positionieren, wenn die Entscheidung über den Ort des Anlegens und über die Art des zu fahrenden Manövers gefallen ist
 - Art und Durchführung des Manövers mit allen Crewmitgliedern besprechen
 - Crewmitglieder für Leinen, Fender, Ankerwisch, Bootshaken und bewegliche Fender einteilen
 - Der Buganker sollte soweit klariert sein, dass dieser jederzeit bereit zum Fallen ist
 - Ebenso das Großsegel oder Vorsegel klar zum Setzen / Ausrollen vorbereiten (je nach Verhältnissen)
 - Wenn kein längerer Aufenthalt geplant ist, die Festmacherleinen, wenn möglich, auf Slip legen

Anmerkungen:

- Eine ruhige und klare Kommandosprache sowie eine klar geregelte Befehlshierarchie erleichtern das Manöver
- Kommandos dürfen immer nur vom für das Manöver Verantwortlichen und / oder dem Skipper gegeben werden
- Ebenfalls empfehlenswert ist es, jedem Crewmitglied klarzumachen, dass Hilfe und Ratschläge dritter Personen nur auf ausdrücklichen Befehl des für das Manöver Verantwortlichen und / oder Skippers anzunehmen sind
- Jedes Anlegemanöver wird mit der geringst möglichen Fahrt im Schiff ausgeführt, bewegliche Fender werden immer bereitgehalten





- Alle Crewmitglieder sind im Sinne ihrer Sicherheit zu belehren, dass das Schiff niemals mit irgendwelchen Gliedmaßen zu stoppen oder von Hindernissen abzuhalten ist (Verletzungsgefahr)
- Auch im Sommer ist dafür zu sorgen, dass von allen Crewmitgliedern Schuhe getragen werden, Handschuhe von jenen, welche mit den Leinen hantieren
- Achtung bei Sprüngen auf feuchte Kaimauern, insbesondere auf solche, die höher als das Deck liegen
- Crewmitglieder, welche zum Wahrnehmen der Leinen von Bord steigen sollen, besonders nach Beweglichkeit / Geschicklichkeit aussuchen und auf mögliche Gefahren hinweisen
- Crewmitglieder, welche zum Wahrnehmen der Leinen von Bord steigen sollen, müssen die wichtigsten Festmacherknoten beherrschen, sowie auch die provisorischen Methoden, um ein Schiff mit Leinen zu stoppen und zumindest kurzfristig zu sichern
- Nicht mit einer konkreten Aufgabe betraute Crewmitglieder sollten sich auf der landabgewandten Seite des Schiffes für eventuelle Zusatzaufgaben bereithalten

CHECKLISTE 71:

Längsseits Anlegen

71a) gegen den Radeffekt:

- Vorleine und Achterleine schiffsseitig belegen (Klampenschlag auf vordere und achtere landseitige Klampe), anderes Ende der Festmacherleine je nach Festmachermöglichkeiten an Land vorbereiten (Palstek, freies Ende zum Legen um Poller oder Ringe)
- Fender ausbringen, um die ganze Schiffsseite abzufendern; zusätzlich bewegliche Fender bereitlegen
- Crewmitglieder zum Aussteigen an der breitesten Stelle des Schiffes einteilen
- Im spitzen Winkel (ca. 75 Grad) mit möglichst langsamer Fahrt voraus das hintere Viertel der "Parklücke" anlaufen (je länger die freie Parklücke ist, um so mehr Platz vorhanden ist, desto flacher kann der Anlaufwinkel sein)
- Mit dem Bug solange als möglich auf die Kaimauer / den Steg halten
- Durch dosiertes ablandiges Ruderlegen den Bug langsam im Bogen parallel zur Kaimauer / dem Steg bringen
- Gashebel auf Leerlauf stellen, Manöver mit restlicher Fahrt ausführen
- Crewmitglieder mit freiem Ende der Festmacherleinen an Land setzen
- Sobald das Schiff parallel zur Kaimauer / dem Steg liegt, Restfahrt durch Gasschub rückwärts aus dem Schiff nehmen (nicht zu früh Gas geben, sonst zieht der Radeffekt das Heck wieder vom Land weg)
- Vor- und Achterleine belegen
- Vor- und Achterspring ausbringen und belegen
- Fender an die notwendigen Positionen (mittschiffs) nachsetzen
- Landstromkabel ausbringen
- Wasserschlauch ausbringen





Tipps:

- Achtung auf richtige Länge der Festmacherleinen (Gezeitenhub beachten)
- Sitz der Fender kontrollieren (eventuell versetzen)
- Anmerkungen:
- ACHTUNG: Zu starkes oder zu frühes Ruderlegen bringt den Bug zu weit vom Land weg, das Aussteigen mit Leinen wird unmöglich
- ACHTUNG: Zu wenig Ruderlegen setzt den Bug in die Kaimauer / Steg

71b) mit dem Radeffekt:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren

Liste 71a: Längsseits Anlegen gegen den Radeffekt

Tipps:

- Gasschub rückwärts zum Abbremsen je nach Platzverhältnissen bereits früher setzen, um mittels Radeffekt das Heck leichter zur Kaimauer / zum Steg zu bringen

71 c) mit auflandigem Wind:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren

Liste 71a: Längsseits Anlegen gegen den Radeffekt

Anmerkungen:

- Beachten Sie, dass auflandiger Wind das Schiff landwärts schiebt und beschleunigt
- Beachten Sie, dass in der Anfahrt zum hintersten Viertel der "Parklücke" auflandiger Wind den Bug zum hinteren Ende der "Parklücke" setzt; daher Bug im notwendigen Ausmaß mit Ruder und Gas gegen die Winddrift halten

71 d) mit Wind parallel zur "Parklücke", von vorne:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren

Liste 71a: Längsseits Anlegen gegen den Radeffekt

Anmerkungen:

- Beachten Sie, dass vorlicher Wind beim Andrehen des Schiffes mit ablandigem Ruder den Bug einerseits zum Land schiebt, andererseits auch das Schiff abbremst, daher Korrektur durch Ruderlage und Gas notwendig

71 e) mit Wind parallel zur "Parklücke", von achtern:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren





Liste 71a: Längseits Anlegen gegen den Radeffekt

Anmerkungen

- Beachten Sie, dass achterlicher Wind das Schiff nach vorne schiebt, umso stärker, je mehr das Schiff parallel zur Kaimauer / zum Steg gelangt, daher Leerlauf früher einlegen, Rückwärtsbremsschub muss kräftiger ausfallen, die Achterleine muss rasch und als erstes an Land kommen

71f) mit ablandigem Wind, mit oder gegen den Radeffekt:

- Vorsprung von mindestens 1 1/2-facher Schiffslänge auf der landseitigen Vorschiffsklampe belegen; ein Crewmitglied bereitet sich zum Aussteigen mit dem freien Ende der Spring vor
- Mit soviel Fahrt wie wegen des ablandigen Windes notwendig, in vorderes Viertel der "Parklücke" zielen, Liegeplatz in Vorwärtsfahrt anlaufen
- Bug an die Kaimauer bringen, Crewmitglied mit freiem Ende der Vorspring absetzen
- Vorspring an Land bringen, möglichst weit achtern sicher durchsetzen und belegen
- Bug beweglich gut abfendern
- Mit ablandigem Ruder und mittlerer Drehzahl vorwärts in die durchgesetzte Spring eindampfen, das Heck des Schiffs wird zur Pier gezogen
- Achterleine ausbringen und belegen
- Vorleine und Achterspring ausbringen und belegen
- Sonstige Vorgänge wie bei den übrigen Längsseits-Manövern

Anmerkungen

- Dieses Manöver gelingt nur unter Zuhilfenahme einer Vorspring

71g) mit ablandigem Wind - mit oder gegen den Radeffekt - und Strom:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren

Liste 71f: Längseits Anlegen mit ablandigem Wind, mit oder gegen den Radeffekt

Anmerkungen:

- Während Wind, vor allem Seitenwind, grundsätzlich am Bug des Schiffes angreift und diesen seitlich versetzt, lässt Strom, vor allem wenn er seitlich setzt, das Schiff "traversieren", also seitlich abtreiben
- Strom mit dem Wind verstärkt den Windeinfluss, daher Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren, unter Bedachtnahme auf schnellere Schiffsbewegungen
- Strom gegen den Wind vermindert dann den Windeinfluss, wenn das Schiff gegen Strom nur gering empfindlich ist; darauf achten, dass die Schiffsbewegungen unter Umständen träger ausfallen





- Ist das Schiff gegen Stromeinflüsse empfindlicher als gegen Windeinfluss: Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise wie bereits beschrieben fahren, aber nicht unter Berücksichtigung des Windes, sondern des Stromes (z.B. mit aufländigem Strom statt mit aufländigem Wind)
- Faustregel: Der durchschnittliche moderne Kurzkieler ist gegen Windeinflüsse in der Regel empfindlicher als gegen Stromeinflüsse; addieren sich beide Einflüsse, bewegt sich der moderne Kurzkieler relativ flott durch das Wasser

71h) an ein anderes Schiff anlegen

- Manöver grundsätzlich wie beschrieben fahren, je nach herrschenden Verhältnissen (Wind oder Strom)

Liste 71a - 71g: Längsseits Anlegen ...

- Vor- und Achterleine, Vor- und Achterspring zum Nachbarschiff ausbringen
- Zusätzlich eine Vor- und Achterleine an Land ausbringen

Tipps:

- Wenn möglich, versetzt längsseits gehen (Bug des eigenen Schiffes zum Heck des anderen Schiffes; dies verhindert das Gegeneinanderschlagen der Riggs im Schwell)
- Anmerkungen:
- Grundsätzlich nur an gleich großes oder größeres Schiff nach Erlaubnis dessen Schiffsführers längsseits gehen (außer im Notfall)

CHECKLISTE 72:

Vorwärts Anlegen

72a) vorwärts Anlegen mit Heckanker:

- Heckankergeschirr klarieren, Leine oder Kette über Klampe fahren
- Bugleinen auf vorderen Klampen belegen, freie Enden durch Crewmitglieder, bereit zum Aussteigen, wahrnehmen lassen
- Liegeplatz mit möglichst langsamer Fahrt voraus anlaufen; Achtung auf Ankerketten der Nachbarlieger
- Drei bis vier Schiffslängen vor dem Liegeplatz Heckanker fallen lassen
- Kette / Trosse langsam fieren, mit langsamster Fahrt voraus weiter auf den Liegeplatz zulaufen
- Sobald sich der Bug zwischen den Nachbarliegern befindet, zumindest eine gute halbe Schiffslänge vor der Kaimauer / dem Steg die Ankerkette / Trosse stoppen; Leerlauf schalten, Kette / Trosse sollte sich strecken
- Mit Gasschub vorwärts Anker einfahren

Liste 68 (2): Vor Buganker gehen (2)

www.elsinghorst.org





- Wenn der Anker gefasst hat, Ankerkette / Trosse weiter fieren, bis Crewmitglieder mit Vorleinen aussteigen können
- sollte der Anker nicht fassen, Manöver abbrechen und von vorne beginnen
- fasst der Anker, Vorleinen ausbringen und belegen
- Ankerkette / Trosse fest durchsetzen und belegen

Anmerkungen:

- Berücksichtigen Sie Wind- und Stromeinflüsse

72b) vorwärts Anlegen in die Dalbenbox:

- Zwei Vorleinen und zwei Achterleinen auf den jeweiligen Klampen belegen; je freies Ende ein Crewmitglied einteilen (wenn möglich)
- Mit langsamster Fahrt voraus zwischen die Dalben steuern
- Mit den freien Enden der Achterleinen nach vorne bis über die Schiffsmitte hinausgehen
- Sobald sich der Bug einige Meter zwischen den Dalben befindet, Achterleinen durch die Ringe oder Bügel an den Dalben ziehen
- Schiff unter Dichtholen der eingefädelt Achterleinen mit dem Bug langsam Richtung Pier / Steg bringen
- Crewmitglieder mit Vorleinen absetzen
- Vorleinen belegen
- Vor- und Achterleinen entsprechend nachsetzen, sodass das Schiff mittig in der Dalbenbox liegt

Anmerkungen:

- Achtung auf Fender und Rettungskörper am Heckkorb, Dalbenboxen sind meistens sehr eng bemessen

CHECKLIST 73:

Rückwärts Anlegen

73a) vor Buganker und Heckleinen.

- Buganker klarieren; Kette soweit fieren, dass der Anker über den Bugbeschlag hängt

Liste 68: Vor Buganker gehen

- Heckleinen auf achteren Klampen belegen, freie Enden durch Crewmitglieder, bereit zum Aussteigen, wahrnehmen lassen





- Heckdurchzüge öffnen
- Schiff fünf bis sechs Bootslängen (je nach Platzverhältnissen) in Verlängerung vor dem Liegeplatz eindrehen
- Unter Berücksichtigung von Wind und Strom den Beginn der Rückwärtsfahrt so ansetzen, dass der Platz, an welchem der Anker fallen soll, in langsamer Rückwärtsfahrt erreicht werden kann
- Anker fallen lassen, Kette fieren, bei Seitenwind durch kurzes Stoppen der Kette den Bug gerade ausrichten, mit langsamster Rückwärtsfahrt in den Liegeplatz laufen; bei Seitenwind: mehr Gas geben
- Sobald sich das Heck zwischen den Nachbarliegern befindet, die Kette stoppen, kurz auf Leerlauf schalten, Kette strecken, sodann mit hoher Drehzahl rückwärts Anker "einfahren"; Achtung auf Heck: dieses wandert, wenn der Anker fasst, zur Seite aus

Liste 68 (2): Vor Buganker gehen (2)

- Sobald der Anker gefasst hat, Kette fieren und Heck zur Kaimauer / zum Steg bringen
- sollte der Anker nicht fassen, Manöver abbrechen und von vorne beginnen
- fasst der Anker, Crewmitglieder mit Heckkleinen absetzen
- Heckkleinen belegen
- Buganker mittels Ankerwisch kräftig durchsetzen (Kette muss straff gespannt sein)
- Ankerkette sichern (jedoch nicht von der Wisch nehmen)

Tipps:

- ACHTUNG: Bei modernen "Badehecks" muss meistens nach oben ausgestiegen werden; Abhilfe: anderswo im Hafen kurz längsseits vorbeilaufen, Crewmitglieder für das Wahrnehmen der Heckkleinen über beabsichtigten Liegeplatz informieren und an Land setzen

Anmerkungen:

- Buganker muss, auch bei Seitenwind, in Verlängerung der gedachten Mittellinie aus dem Liegeplatz zumindest drei bis vier Schiffslängen vor der Kaimauer / dem Steg fallen; dies nur dann nicht, wenn auch die Nachbarlieger ihre Ankerketten jeweils nach Luv ausgebracht haben

73b) rückwärts in die Dalbenbox:

- Manöver grundsätzlich auf gleiche Art und Weise fahren, jedoch ohne Verwendung des Ankergeschirrs

Liste 73a: Rückwärts Anlegen vor Buganker und Heckkleinen

- Heckkleinen auf achteren Klampen belegen, freie Enden durch Crewmitglieder, bereit zum Aussteigen, wahrnehmen lassen
- Heckdurchzüge öffnen





- Vorleinen auf vorderen Klampen belegen, die freien Enden auf den Seitendecks möglichst weit nach rückwärts bringen
- Sobald sich das Heck zwischen den Dalben befindet, die freien Enden der Vorleinen durch die Ringe oder Bügel an den Dalben ziehen
- Unter Kontrolle der Vorleinen Schiff weiter rückwärts bis zum Steg bringen
- Crewmitglieder mit Heckleinen absetzen
- Achterleinen und Vorleinen so belegen, dass das Heck in sicherem, aber zum Aussteigen ausreichendem Abstand vom Steg sowie mittig in der Dalbenbox liegt

73c) rückwärts Anlegen mit Murings:

- Bootshaken klarieren
- Zwei Crewmitglieder mit Handschuhen zum Wahrnehmen der Muring einteilen
- Heckleinen, wie in vorstehenden Manövern beschrieben, vorbereiten
- Heck im Rückwärtsgang zur Pier in den Liegeplatz bringen
- Sorgleine der Muring hängt für gewöhnlich in der Mitte des Liegeplatzes ins Wasser; diese mit dem Bootshaken holen, die Muring aus dem Wasser holen und seitlich am Schiff vorbei zum Bug bringen
- ACHTUNG: Muring nicht unter das Schiffsheck (Ruder, Schraube) ziehen, rechtzeitig auf Leerlauf schalten
- Muring auf luvseitiger Bugklampe (bei Seitenwind) soweit durchsetzen, dass das Heck ausreichend Abstand von der Kaimauer / zur Pier hat, jedoch die Gangway noch ausgebracht werden kann
- Heckleinen durchsetzen

Anmerkungen:

In Häfen / Marinas, wo Murings ausliegen, darf grundsätzlich das eigene Ankergeschirr nicht verwendet werden (siehe Hafenhandbuch)

CHECKLIST 74:

Einklarieren

- Flagge "Q" rechtzeitig setzen
- Immer die jeweilige Gastlandflagge rechtzeitig setzen
- Nachstehende Unterlagen beim Einklarieren beibringen:
- letztgültige Crewliste
- Reisepässe
- Schiffspapiere
- Segelschein des Skippers
- Bedarf anmelden (Wasser, Strom, Treibstoff)
- Ausklarierungsformalitäten und "Amtsstunden" für Ausklarierungsformalitäten erfragen





- Auf Verlangen sollten Sie ungefähre Aufenthaltsdauer und grobe Reisepläne nennen können

Tipps:

- Unbedingt lokale Besonderheiten in Erfahrung bringen
- Viele Häfen haben eigene Zollmolen, daher zuerst dort anlegen (Hafenhandbücher studieren)
- Sprachkundige Begleitung (englisch, französisch, italienisch, griechisch) mitnehmen; viele Beamte/Offizielle wollen oder können nur die Landessprache sprechen
- Geld in Landeswährung (sofern möglich), ansonsten Dollar, Schilling oder EURO bereithalten
- Korrekte Kleidung ist empfehlenswert (Hose, Hemd) und erleichtert den Umgang mit den meist in Uniform schwitzenden Beamten
- Auf Fragen nach Waffen, Alkoholika, Drogen und Tabakwaren vorbereitet sein und wahrheitsgemäß Auskunft geben
- In nordafrikanischen Staaten kommt der Zöllner oft an Bord, verschiedene Getränke bereitstellen und Beamte wählen lassen; einem Moslem niemals direkt Alkohol anbieten
- Geduld und Ruhe bewahren, der Beamte sitzt immer am "längeren Ast"; Vorsicht vor deutschen Schimpfwörtern und Kraftausdrücken: vieles davon wird allerorts bestens verstanden

Anmerkungen:

- Grundsätzlich: die Anrainerstaaten des Mittelmeeres weisen dem Einklarieren unterschiedliche Bedeutung zu, daher unbedingt Erkundigungen einziehen (Hafenhandbücher, Freunde / Bekannte), Tourismusführer für Segler, o.ä.
- Manche Staaten (z.B. Malta) verlangen Anmeldung per Funk bei Erreichen eines Einklarierungshafens
- Nordafrikanische Staaten verlangen oft noch Ausrüstungslisten des Schiffes, insbesondere hinsichtlich Elektronik, Beiboot sowie Foto-, Tauch- und Videoausrüstungen
- Vor Abschluss des Einklarierungsvorgangs sollte außer dem Skipper niemand von Bord gehen

CHECKLISTE 75:

Schwerwettervorbereitungen

75a) persönliche Vorbereitungen:

- Schwerwetterkleidung anziehen
- Sicherheitsausrüstung (Rettungsweste und Lifebelt) anlegen
- In der Koje derart Ordnung machen, dass sich nichts selbstständig machen kann (Taschen, Seesäcke)
- Papiere und Geld in wasserdichten Sack packen





- Radios, Handy und anderes persönliches technisches Gerät wasserdicht verpacken und sicher stauen
- Taschenlampen griffbereit stauen
- Blitzsignal am Ärmel montieren (wenn vorhanden)
- Luken, Schapps und Kojentüren schließen
- Sich rechtzeitig erleichtern (WC-Besuche im Sturm sind eine Herausforderung für sich)

75b) Vorbereitungen unter Deck

- Luken, Kojentüren, Fenster schließen
- Niedergang schließen, Steckschot einsetzen
- Seeventile schließen (außer das Ventil der Seewasserzufuhr des Motorkühlkreislaufes)
- Sofern noch ausreichend Zeit ist, Mahlzeiten / Imbiss vorbereiten (Brote, Trockennahrung wie etwa Müsliriegel, etc., Tee / Kaffee in Thermoskannen, nichts was aufgewärmt werden muss); gegebenenfalls auf Vorrat essen
- Herd verriegeln, Gaszufuhr schließen
- Geschirrschapps gegen Aufschlagen sichern
- Töpfe und Pfannen sichern
- Schwere Ausrüstungsgegenstände (Batterien, Werkzeugkasten, Ersatzteile) sichern
- Bilge lenzen, so trocken wie möglich
- Navigation überprüfen, Standort möglichst genau bestimmen, Logbuch vervollständigen, nicht benötigtes Kartenmaterial verstauen
- Entscheidung über Sturmtaktik treffen z.B.:
- Schutzhafen anlaufen möglich oder auf See bleiben?
- Raum nach Luv gewinnen notwendig?
- Beiliegen oder Ablaufen möglich?
- Handscheinwerfer und Seenotsignale bereitlegen
- Motorcheck
- Check des Funkgeräts; je nach Ernsthaftigkeit der Situation die Abgabe von MAY-DAY, PANPAN und SECURITE-Rufen besprechen

Liste 27: Funkeinweisung

- Schiffsapotheke griffbereit, aber sicher stauen
- Getroffene Entscheidung und Maßnahmen mit der Crew durchsprechen

75c) Vorbereitungen an Deck:

- Befestigungspunkte für Lifebelts mit Crewmitgliedern nochmals durchgehen
- Rettungsmittel inkl. Blitzboje überprüfen und griffbereit halten
- Liste 20: Sicherheitsausrüstung
- Ausrüstungsgegenstände (Beiboot, Anker, Beibootmotor, Rettungsinsel, etc.) sicher verzurren bzw. überprüfen
- Backskistendeckel gegen unbeabsichtigtes Aufschlagen sichern (Splint oder Bändsel)
- Segelfläche rechtzeitig verkleinern





- Liste 56: Reffen1,2
- Sorgleinen und / oder Strecktaue spannen
- Notpinne, Handhebel der Lenzpumpe griffbereit legen

bei Nacht zusätzlich:

- Signalpistole und / oder Scheinwerfer im Cockpit sicher bereitlegen
- Beleuchtung überprüfen

Tipps:

- Nur geübte Rudergänger einteilen
- Verzichten Sie auf den so genannten "Mutschluck". Auch auf See und insbesondere in Schwerwettersituationen sollte das Prinzip 0,0 Promille gelten
- Bei Gewitter: Abstand von Wanten, Stagen und Großbaumnock halten

Anmerkungen:

- Als Skipper tragen Sie gerade in Extremsituationen die volle Verantwortung; stellen Sie daher klar, wer das Sagen hat und lassen Sie sich in brenzligen Situationen auf keine Diskussionen ein. Schärfen Sie den Crewmitgliedern ein, dass diese Ihre Kommandos auch zu ihrer eigenen Sicherheit rasch und gewissenhaft ausführen müssen

CHECKLISTE 76:

Verhalten bei Kollisionen / im Schadensfall

- Feststellen, ob Personen zu Schaden gekommen sind; Grad der Verletzung feststellen und medizinische Notfallmaßnahmen einleiten.
- Abtransport von Schwerverletzten in die Wege leiten

Erst danach:

- Sachschadensfeststellung nach folgenden Gesichtspunkten vornehmen:
- Schäden am Rumpf unter der Wasserlinie (Wassereintritt kontrollieren, Lenzpumpen aktivieren)
- Schäden unter Deck mit erhöhtem Sicherheitsrisiko; feststellen von Feuer- bzw. Explosionsgefahr durch austretendes Gas oder Treibstoff; Gegenmaßnahmen ergreifen
- Schäden am Rumpf über der Wasserlinie
- Schäden am Steuerungssystem (Ruder)
- Schäden am Motor (Motorraum)
- Schäden am Rigg
- sonstige Schäden





- Bei schweren Schäden am Rumpf versuchen, die Schwimmfähigkeit zu erhalten
- Manövrierfähigkeit des Schiffes sicherstellen bzw. verhindern von unkontrolliertem Treiben
- Anstoßstelle und allenfalls Verbindung mit Kollisionsgegner sichern; sofern am eigenen Schiff Schwimmfähigkeit nicht bedroht ist, mit dem Kollisionsgegner Kontakt aufnehmen

Tipps:

- Stellen Sie bereits vor dem Segeltörn fest, wer von den Crewmitgliedern Erste Hilfe leisten kann oder adäquate Ausbildungen hat, damit Sie im Ernstfall schnell Hilfe organisieren können
- Bei Kollisionen Rumpf gegen Rumpf vor allem zwischen Yachten, Verbindung der Rümpfe untereinander nur dann sofort lösen, wenn dadurch nicht größere Wassereinbrüche bewirkt werden

Anmerkungen:

- Rettung von Menschenleben und Versorgen von Verletzten ist immer wichtiger als Behebung von Sachschäden; Notfallmaßnahmen, um ein Sinken des Schiffes zu verhindern bzw. um weitere Gefährdungen von Menschenleben auszuschließen, dürfen Sie trotzdem nicht aus den Augen verlieren

Wenn alle notwendigen Erstversorgungs- und Sicherungsmaßnahmen ergriffen worden sind kümmern Sie sich um die Aufnahme der Daten:

- Folgende Daten erfragen bzw. festhalten: Namen des Schiffes, Name des Schiffsführers, Nationalität, Heimathafen, Schiffstyp, Rufzeichen und/oder Zulassungsnummer, Versicherungsverhältnisse
- Position und Uhrzeit festhalten, sobald als möglich im Logbuch eintragen
- Fotos der gesamten Situation (Übersichtsfotos) sowie Detailaufnahmen der Schäden anfertigen
- Sachverhalt ins Logbuch eintragen, extra noch ein Protokoll anfertigen und von allen Crewmitgliedern unterfertigen lassen
- Meldung an die nächste Küstenfunkstelle
- Sofern notwendig, Schlepphilfe oder sonstige Unterstützungen anfordern
- Aus eigener Kraft oder mit fremder Hilfe nächsten Hafen anlaufen, möglichst auch dies mit Kollisionsgegner absprechen
- Meldung an die Hafenbehörde
- Meldung an Schiffseigner sowie eigene Versicherung

Tipps:

- Wenn möglich, schriftliche Aufzeichnungen gemeinsam mit dem Kollisionsgegner verfassen und wechselseitig unterschreiben
- Dem Kollisionsgegner Hilfe anbieten, sobald die Schäden am eigenen Schiff sowie





allfällige Verletzungen an Crewmitgliedern unter Kontrolle sind (beachten Sie, dass Hilfeleistung in fast allen Rechtssystemen Pflicht, genauso wie in Österreich ist, aber die Sorge um die eigene Crew und das eigene Schiff geht grundsätzlich vor)

Anmerkungen:

- Die Meldung an die Hafenbehörde ist so gut wie überall Pflicht, bei Verstoß sind strenge behördliche Maßnahmen zu erwarten

CHECKLISTE 77:

Aufgabe des Schiffes

- Standort möglichst genau bestimmen
- Uhrzeit festhalten
- Funkspruch MAY-DAY im für den Notverkehr bestimmten Verfahren absetzen
- Seenotsignale abgeben (sofern zielführend)
- Die folgenden Aufgaben auf die Crewmitglieder aufteilen
- Rettungsinsel klarmachen
- Logbuch und Schiffspapiere verpacken
- Handpeilkompaß, Seekarte verpacken
- UKW-Handfunkgerät (sofern vorhanden) und Seenotsignale verpacken
- Apotheke, scharfes Messer, Decken zur Mitnahme vorbereiten
- Getränke und Proviant zur Mitnahme vorbereiten
- Persönliche Vorbereitungsarbeiten jedes Crewmitglieds:
- Schwimmweste anlegen
- warme Kleidung, Haube, Ölzeug, Handschuhe, Stiefel zur Mitnahme vorbereiten
- Geld und persönliche Papiere wasserdicht verpacken
- Reihenfolge festlegen, in der die einzelnen Crewmitglieder das Schiff verlassen müssen
- In jedem Fall versuchen, das Sinken des Schiffes so lange wie möglich hinauszuzögern (Lenzen!)
- Bei Nacht / Dunkelheit: sämtliche mögliche Beleuchtungen einschalten

Tipps:

- Achten Sie beim Verpacken darauf, dass die Verpackung wasserdicht ist. Im einschlägigen Fachhandel erhalten Sie entsprechende Hüllen.

Anmerkungen:

- Diese Checkliste geht davon aus, dass die Entscheidung, das Schiff aufzugeben und in die Rettungsinsel zu gehen, bereits definitiv und unwiderruflich gefallen ist; weiters davon, dass eine - an der Anzahl der Crewmitglieder gemessen -





ausreichend dimensionierte, vorschriftsmäßig gewartete und den internationalen Richtlinien entsprechend ausgerüstete Rettungsinsel an Bord ist.

- Den Autoren ist bewusst, dass die Vorbereitungsarbeiten Zeit erfordern, die man vielleicht nicht ausreichend hat. Versuchen Sie dennoch so viel wie möglich von dieser Checkliste zu erledigen bzw. bereiten Sie sich rechtzeitig darauf vor.

Liste 75a: persönliche Vorbereitungen (Kapitel Schwerwettervorbereitungen)

Die Rettungsinsel

- Sorgleine gemäß Bedienungsanleitung der Rettungsinsel am Schiff belegen, Verpackungscontainer über Bord werfen; evt. auf Extra-Reißleine achten, ggf. auslösen
- Entfalten der Rettungsinsel beobachten, allenfalls Verbindung Schiff-Rettungsinsel (Sorg- und / oder Reißleine verkürzen, um die Rettungsinsel nahe am Schiff zu halten)
- Ggf. Rettungsinsel aufrichten (manche Modelle neigen dazu, nach Entfalten des Containers kopfüber, mit dem Boot nach oben, im Wasser zu treiben)
- Ein erfahrenes und/oder körperlich robustes Crewmitglied einteilen, welches - mit Leine gesichert - ins Wasser zwischen Schiff und Rettungsinsel steigt, um den restlichen Crewmitgliedern beim Einsteigen und Verstauen der mitzunehmenden Gegenstände behilflich zu sein
- Lifebelts vom Schiff lösen
- In der festgelegten Reihenfolge das Schiff verlassen, die Rettungsinsel besteigen
- Alle zur Mitnahme vorbereiteten Gegenstände in die Rettungsinsel schaffen
- Sicherstellen, dass sämtliche Crewmitglieder das Schiff verlassen haben und in die Rettungsinsel gelangt sind
- Sofern möglich oder Erfolg versprechend (andere Schiffe oder Land in Sicht) nochmals Notsignale abgeben und Funkspruch MAY-DAY im Notverkehr absetzen
- Sorgleine zum Schiff erst trennen, wenn dieses tatsächlich und unaufhaltsam sinkt

Tipps:

- Die Bedienungsanleitung der Rettungsinsel ist meistens auf dem Verpackungscontainer der Rettungsinsel in eindeutigen Bildern aufgedruckt
- Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, Beiboot samt Riemen und Motor / Treibstofftank vorbereiten, außer Bord bringen und Sorgleine an der Rettungsinsel belegen
- Je nach Situation ins Wasser steigen oder springen, sofern ein direktes Übersteigen vom Schiff in die Rettungsinsel nicht möglich ist; jedenfalls nicht direkt in oder auf die Insel springen (Verletzungsgefahr, Gefahr der Beschädigung der Insel)
- Verletzte, Seekranke, psychisch oder physisch beeinträchtigte Crewmitglieder zuerst abbergen und in der Rettungsinsel sichern (schon bei Festlegung der Reihenfolge der Schiffsräumung beachten)
- Solange wie möglich an der Untergangsstelle des Schiffes verweilen, die Chance, gefunden zu werden, ist an dieser Stelle am größten, wenn der Notruf gehört oder die Notsignale gesichtet wurden





Anmerkung:

- Auch hier ist den Autoren bewusst, dass im Ernstfall alles sehr hektisch und chaotisch ablaufen wird. Die Checkliste soll Ihnen als Skipper ermöglichen, ein wenig Struktur in das zu erwartende Chaos zu bringen. Es kann sich als nützlich erweisen, wenn diese Liste im Rahmen der Schwerwettervorbereitungen mit der Crew durchgesprochen wird

CHECKLISTE 78:

Bootsrückgabe

- Auftanken (Schiff grundsätzlich mit vollen Tanks zurückgeben: sollte in der Marina Tanken nicht möglich sein, an geeigneter Stelle vorher erledigen)
- Motorstundenzählerstand und Loggestand festhalten
- Schäden und Defekte auflisten, gegebenenfalls fotografieren und sofort bekannt geben
- Mängel, Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten auf dem seinerzeit ausgestellten Übergabeprotokoll feststellen, unterschreiben lassen (vom Stützpunktleiter, Crewmitgliedern)
- Gepäck fertig gepackt in Kojen bereit legen
- Sofern Endreinigung von der Crew durchzuführen ist, erste Grobreinigung veranlassen; Reinigungsbereiche verteilen
- Feuchte Segel, Handtücher, Geschirrtücher, Wäsche, Sonnensegel, Tauwerk, Persenning, etc. zum Trocknen aufhängen
- Segel, Taue und anderes seglerisches Gerät fachgerecht versorgen / für die Folgecrew bereitlegen
- Kühlschrank räumen, gegebenenfalls reinigen, aber nicht ausschalten
- Landstromversorgung nicht unterbrechen
- Darauf achten, dass die Kautions / Kautionschecks retourniert wird / werden

Tipps:

- Grundsätzlich am Vorabend des laut Chartervertrages letzten Tages der Charterdauer in die Marina / Stützpunkt zurückkehren
- Übergabezeit noch am Tag der Rückkehr für den nächsten Tag vereinbaren
- Danach trachten, dass die Schiffsrücknahme von derselben Person vorgenommen wird wie die Schiffsübergabe
- Empfehlenswert ist es, bereits am Vorabend zu packen und keine Mahlzeit mehr an Bord einzunehmen
- Sollte bereits die Folgecrew das Boot in Beschlag nehmen wollen, sorgen Sie dafür, dass alle Rückgabebetätigkeiten abgeschlossen sind und Ihre Crew das Boot samt Gepäck geordnet räumt
- Eine nette Geste im Sinne guter Seekameradschaft ist es, die Folgecrew auf





- Besonderheiten, Eigenheiten und Mängel des Schiffes aufmerksam zu machen
- Wollen Sie der Folgecrew brauchbare Reste Ihres Proviant hinterlassen, sammeln Sie alles zusammen und hinterlegen Sie die Lebensmittel an sichtbarer Stelle

Anmerkungen:

- Grundsätzlich ist der Stützpunktleiter / Mitarbeiter berechtigt und verpflichtet, die Rücknahme genauso sorgfältig durchzuführen wie die Schiffsübergabe, daher Geduld und Zeit einplanen

Listen Teil B: Bootsübernahme

CHECKLISTE 79:

Törnachbereitung

- Seemeilenbestätigungen schreiben
- Kopien der Crewliste für die Seemeilenbestätigungen anfertigen und aushändigen
- Seefahrtsbücher, Logbücher reinschreiben, gegebenenfalls fotokopieren und verteilen
- Bordkassa abrechnen
- Plus- / Minus-Bilanz bezüglich
- Schiff
- Route
- Termin
- Vercharterer
- besprechen und in Stichworten festhalten (Grundlage für spätere Törns)
- Ausrüstungslisten aufgrund gemachter Erfahrungen korrigieren bzw. ergänzen
- Persönliche Packliste aufgrund gemachter Erfahrungen korrigieren bzw. ergänzen

Tipps:

- Crewtreffen so terminisieren, dass Foto- / Videoausarbeitung möglich ist
- Eine nette Idee ist es auch, das Crewtreffen im Rahmen einer Diaschau oder Videovorführung den Törn betreffend einzubetten
- Halten Sie das Törntreffen auf Wunsch der Crewmitglieder auch für Partner und / oder Freunde offen

ANHANG 1:

Navigationsausrüstung

Anhang 1a) unbedingt notwendig:

- Handpeilkompaß
- Navigationsbesteck (zwei Dreiecke, Kartenzirkel)
- Fernglas





- Barometer
- Stoppuhr
- Armbanduhr
- Taschenlampe
- Taschenrechner
- Schreibzeug
- Papier
- Flaggen N, C und Q, diverse Gastlandflaggen, Nationale)
- Seekarten
- Leuchtfeuerverzeichnis
- Hafenhandbücher
- UKW-Funkgerät
- Lot
- Logge

Anhang 1b) zusätzlich nützlich:

- GPS-Empfänger
- Fernglas mit integriertem Peilkompass
- Sextant
- Elektronisches Schlepplogg
- Barograph
- Handwindmesser
- Weltempfänger
- Programmierbarer Taschenrechner, Basic-programmierbarer Mini-Computer oder Laptop (samt entsprechenden Stromversorgungsquellen, Reservebatterien, etc.)
- Kartenplotter
- Flaggen A und L
- Handscheinwerfer
- Leuchtpistole
- Reservearmbanduhr
- Seekartenhülle
- Bleistiftzirkel

ANHANG 2:

Literatur / Vordrucke / nautische Unterlagen

Anhang 2a) unbedingt notwendig:

- Medizinischer Ratgeber an Bord bzw. Broschüre über Erste Hilfe
- Broschüre über Notfälle an Bord
- Handbuch der terrestrischen Navigation
- Kollisionsverhütungsregeln
- Yachtfunkdienst Mittelmeer
- Hand- oder Lehrbuch Wetterkunde





- Reparaturanleitung für Bootsmotoren
- Logbuchvordrucke
- Fremdsprachiger Teil des Seglerlexikons (in der jeweiligen Landessprache)
- "Seemannschaft" oder andere Standardwerke der Literatur für Fahrtensegler

Anhang 2b) zusätzlich nützlich:

- Nautisches Jahrbuch
- Tafelwerk für astronomische Navigation
- Spezielle Wetterhandbücher (Mittelmeerwetter, Wetterregeln, Anleitungen zum Zeichnen von Wetterkarten)
- Handbuch der astronomischen Navigation
- Gezeiten Navigationsunterlagen
- Vordrucke für terrestrische und astronomische Berechnungen
- Vordrucke für Wetterkarten / Wetternachrichten
- Wetternachrichten
- Sternkarten
- Seglerlexikon
- Handbücher über
- Sprechfunk
- Elektrik / Elektronik
- Gezeitenkunde
- GPS
- Knotenkunde

ANHANG 3:

Apotheke / Erste Hilfe-Ausrüstung

Medikamente (Tablette, Tropfen, Salben) gegen / zur Behandlung von:

- Seekrankheit
- Sonnenbrand
- Verbrennungen
- Entzündungen
- Schmerzen aller Art insbesondere Kopf-, Zahn- bzw. Ohrenschmerzen
- Fieber
- Grippe
- Fieberblasen
- Erbrechen
- Durchfall
- Verstopfungen
- Allergien, Insektenstiche, Juckreiz
- Augenentzündungen
- Husten
- Sodbrennen





- Offene / eitrige Wunden
- Elektrolyt-Verlust
- Muskelkrämpfe
- Koliken

Hilfsmittel:

- Fieberthermometer
- Hansaplast
- Leukoplast
- Sprühpflaster
- Almulinpflaster
- Dreiecktücher
- Mullbinden
- Elastische Binden
- Momentverbände verschiedener Größen
- Kompressen
- Augenkompresse
- Schere
- Butterflies
- Einweghandschuhe
- Watte
- Sicherheitsnadeln

Verbandskasten gemäß Önorm Z-1020 für 6 - 20 Personen an Bord

- Verbandspäckchen Gr. 3, steril, einzeln staubdicht verpackt, Kompresse ca. 8 x 10 cm, nicht mit der Wunde verklebend (4 Stück)
- Verbandspäckchen Gr. 4, steril, einzeln staubdicht verpackt, Kompresse ca. 10 x 12 cm, nicht mit der Wunde verklebend (4 Stück)
- Pflasterschnellverband, 6 x 10 cm (5 Stück)
- Pflasterschnellverband, 8 cm breit (0,5 m)
- Pflasterstrips 19 x 72 mm (30 Stück)
- Sterile, einzeln staubdicht verpackte Kompressen, ca 10 x 10 cm mit nicht auf der Wunde klebender Wundauflage (15 Stück)
- Verbandbinden, elastisch, 8 cm x 4 m, einzeln staubdicht verpackt (5 Stück)
- Verbandbinden, elastisch, 10 cm x 4 m, einzeln staubdicht verpackt (5 Stück)
- Snögg-elastische Binden, selbstklebend, 8 cm x 5 m (2 Stück)
- Snögg-Fixationsschutzverband, 6 cm x 1m (2 Stück)
- Fingerschnellverband, gebrauchsfertig (5 Stück)
- Lederfingerlinge, sortierte Größen (2 Stück)
- Spulenpflaster, 2,5 cm x 5 m, in Schutzhülle (2 Stück)
- Dreiecktücher aus Stoff, ÖNORM K2122 (4 Stück)





- Sicherheitsnadeln (6 Stück)
- Spezierschere, ca.14,5 cm, rostfrei, ÖNORM K2121 (1 Stück)
- Splitterpinzette, ca 8 cm, rostfrei (1 Stück)
- Rettungsdecke silber / silber (2 Stück)
- Leuchtstab (1 Stück)
- Handdesinfektionsmittel 100 ml (1 Stück)
- Latex-Handschuhe per Paar (6 Stück)
- Verbandtuch metallisiert, 40 x 60 cm (3 Stück)
- Taschenmaske mit Hygieneventil (1 Stück)
- Anleitung Erste-Hilfe (1 Stück)
- Inhaltsverzeichnis (1 Stück)
- Fieberthermometer (nicht in der ÖNORM) aber (2 Stück)

ANHANG 4:

Werkzeug / Zubehör

Anhang 4a) unbedingt notwendig:

- Satz Gabelschlüssel
- Satz Ringschlüssel
- Satz Inbusschlüssel
- Kombizange
- Seitenschneider
- Gripzange
- Feilen (für Holz und Metall)
- Sägen (für Holz und Metall)
- Hammer
- Satz Schlitzschraubenzieher
- Satz Kreuzschlitzschraubenzieher
- Kabelklemmen
- Block- und Lüsterklemmen
- Schlauchbinder
- Splinte
- Reserveleinen
- Schäkel
- Nirosterschrauben samt Muttern, Sprengringen und Beilagscheiben
- Bändsel
- Segelnähzubehör
- Drahtbürste
- Isolierband
- Diverse Kabel
- Drähte
- Multitestgerät
- Feuerzeuge





- Zünder
- passende Reservesicherungen
- passende Glühlampen
- Kriechöl
- Seglermesser
- Impeller
- Keilriemen
- Polfett
- Klebetiketten / Leuchtpunkte in verschiedenen Farben

Anhang 4b) zusätzlich nützlich:

- Tischlerzwingen
- Schraubstock
- Stecknusswerkzeugsatz
- Feinmechanikerschraubenziehersatz
- Blöcke
- Seil- und Drahtseilklemmen
- Kauschen
- Karabiner
- Akkubohrmaschine
- Bohrer
- Schiebelehre
- Vorhangschlösser
- Blech- und Holzschrauben
- Komponentenkleber
- Dichtmasse
- Schmirgelpapier
- Bügelsäge
- Bindedraht
- Flachzange
- Kabelzange
- Seiten- und Bolzenschneider
- Diverse Batterien
- Starthilfekabel
- Gerätetauchrüstung

Tipps:

- Diverse Kombinationswerkzeuge helfen Platz und Gewicht sparen. Achten Sie auf beste Qualität, wenn Sie solche Kombinationswerkzeuge kaufen
- Vergessen Sie bei elektrisch betriebenen Werkzeugen nicht auf die passende Stromversorgung. Optimal ist es, wenn Sie den Bordstrom über entsprechende Trafos für Ihre elektrischen Werkzeuge nutzbar machen können. Denken Sie auch an





- Kabelverlängerungen, sollten Sie einmal in "entlegenen" Bootsteilen arbeiten müssen
- Wenn Sie das mitzuführende Werkzeug auf alle Crewmitglieder aufteilen, muß niemand schwer schleppen. Bei Anreise mit dem Auto können Sie bei der mitgeführten Werkzeugausstattung durchaus großzügig disponieren

ANHANG 5:

Persönliche Ausrüstung

Anhang 5a) Dokumente und Finanzen:

- Reisepass
- Personalausweis
- Kfz-Führerschein
- Segelführerschein
- Medizinische Notfallkarte (Blutgruppe, Allergien, Standardimpfungen)
- Urlaubskrankenscheine
- Versicherungsdokumente / -nachweise (Ärztflugambulanz, Diebstahlversicherungen, etc.)
- Fahrscheine für Flugzeug, Eisenbahn, Schiff
- Scheckheft
- Scheckkarte
- Kreditkarte(n)
- Bargeld in Landeswährung
- Bargeld in eigener Währung
- Telefonwertkarten für das betreffende Land
- Chartervertrag
- Kontaktadresse / Notfallsadresse Charterfirma
- Kontaktadresse / Notfallsadresse Stützpunkt(e) der Charterfirma
- Verschleißbare, wasserdichte Plastikbeutel für Dokumente

Anhang 5b) Sonnenschutz:

- Sonnencreme mit möglichst hohem Schutzfaktor
- Körpermilch
- Labello
- Sonnenbrille mit Brillenbändsel
- Möglichst breitkrepiger Hut oder Schirmkappe
- Nasenschutz
- Salben / Cremes zur Behandlung von Sonnenbrand

Tipps:

- Berücksichtigen Sie bei der Zusammenstellung Ihrer Garderobe, selbst wenn Sie in





sehr warme Gegenden reisen, auf jeden Fall auch langärmelige Oberbekleidung bzw. knöchellange Hosen. Sollte Sie trotz aller Vorsichtsmaßnahmen ein Sonnenbrand ereilen, so bietet lange Kleidung notwendigen Schutz

Anhang 5c) Regen- und Kälteschutz

- Segelanzug (Schwerwetterbekleidung) bzw. Ölzeug, "Südwestler"
- Pullover (Windstopper)
- Thermounterwäsche
- Mütze, Stirnband
- Handschuhe
- Gummistiefel oder Seglerstiefel (keine glatte Sohle, helle Sohle wegen Abrieb)

Tipps:

- Selbst im warmen Süden kann eine Nachtfahrt bei einer steifen Brise zur Zitterpartie werden. Auch am helllichten Tag kühlen starker Wind (wie ihn ja die Segler mögen) und Spritzwasser stärker ab, als einem lieb ist

Anhang 5d) Persönliche Sicherheit

- Schwimmweste
- Lifebelt
- Messer
- Signalstifte mit Leuchtmunition
- Signalpfeife

Tipps:

- Beim Kauf von Segelanzügen oder Ölzeug lassen Sie modische Aspekte beiseite und wählen Sie kräftige, leuchtende Farben (so werden Sie im Wasser besser gesehen)

Anhang 5e) Seglerspezifische Ausstattung und Bekleidung

- Segelhandschuhe
- Arbeitshandschuhe (für Arbeit an der Ankerkette)
- Bordschuhe oder Sportschuhe mit heller Sohle (wegen Sohlenabrieb)
- Dem Revier und der Jahreszeit angepasste Segelbekleidung
- Windjacke / -Hose
- Seglermesser
- Sturmfeuerzeug
- Wasserdichte Armbanduhr (optimal mit beleuchtbarem Display und zweiter Zeitanzeige für Weltzeit (UTC))

Anhang 5f) Bekleidung





- Unterwäsche
- Socken
- Pullover
- Adäquate Oberbekleidung (Pullis, T-Shirts, Sweatshirts, etc.)
- Jeans oder Seglerhosen
- Jogginganzug
- Pyjama
- Badekleidung
- Badeschlappen

Tipps:

- Vergessen Sie beim Packen nicht auf den beschränkten Stauraum an Bord und dass Sie die Ausrüstung / die Gegenstände auch schleppen müssen
- Ausgehgarderobe (Anzüge und dgl.) nur wenn an Bord ausreichend Platz ist oder Sie mit dem Auto anreisen

Anhang 5g) Hygiene

- Seife, Duschgel, Salzwasserseife
- Handtücher, Badetuch
- Zahnbürste, Zahnpaste, Mundwasser
- Rasierzeug
- Kamm, Bürste, Reiseföhn
- Hautcreme
- Nagelschere, Nagelfeile
- WC-Papier, Taschentücher
- Monatshygiene
- Waschmittel für Handwäsche
- Hygienebeutel (vulgo: Kotztüte)
- Müllsäcke
- Wäscheklammern

Anhang 5h) allerhand Nützlichkeiten

- Medikamente für den persönlichen Bedarf
- Nahrungsmittel für den persönlichen Bedarf (Diabetiker, Makrobiotiker, etc.)
- Traubenzucker
- Schlafsack, Polyesterüberzug
- Aufblasbares Kissen
- Taschenmesser
- Brillenbändsel und trittfestes Brillenetui
- Taschenlampe samt Reservebatterien
- Thermoskanne
- Nähzeug
- Notizblock und Schreibgerät





- Saugnapfhaken
- Fotoapparat, Objektive, Filme
- Videokamera, Kassetten, Akkus
- Walkman, Diskman, Kassetten, CDs, MP3-Player
- Lesestoff
- Adressenliste (für das Adressieren von Ansichtskarten)
- Fremdsprachen-Wörterbuch (in der jeweiligen Landessprache)
- Landkarten, Reiseführer (für Landgänge)
- Bauchtasche

Tipps:

- Bezüglich Taschenlampen haben sich in der Praxis Stirnlampen bestens bewährt: der Lichtkegel ist regulierbar und immer dort wo Sie ihn benötigen, die Hände frei für sämtliche Arbeiten an Deck: Denken Sie beispielsweise an ein Reff-Manöver bei Nacht

ANHANG 6:

Mindestanforderungen an die Pantry / Kombüse

Anhang 6a) Gerätschaften

- Scharfes Messer
- Knoblauchpresse
- Dosenöffner
- Tupperdosen in verschiedenen Größen
- Flaschenverschlüsse
- Wettex, Scheuerschwamm /-bürste, 1-2 Geschirrtücher
- Geschirrspülmittel
- Scheuerpulver
- Bodentuch
- Tischtuchklemmen, -beschwerer
- Trichter
- Kaffeefilter
- Kochbuch und / oder Rezepte (so nicht ein "echter" Smutje an Bord ist)

Anmerkungen:

- Bei der Erstellung dieser Liste sind die Autoren zwar von einer Standardausstattung der Kombüse ausgegangen, jedoch kommt es immer wieder vor, dass gerade die angeführten Dinge fehlen oder während der Reise abhanden kommen bzw. in nicht ausreichender Anzahl vorhanden sind

Anhang 6b) Nahrungsmittel





- Suppen in Packerln und Dosen
- Vakuumverpackte Fertiggerichte, Dosengerichte
- Diverse Konserven (Fisch, Jagdwurst, etc.)
- Salz, Pfeffer, Zucker, Mehl
- Gewürze nach Gaumen der Crew
- Öl, Essig
- Senf
- Tee, Kaffee
- Diverse Teigwaren
- Reisbeutel
- Diverse haltbare Naschereien
- Trockenfrüchte
- Haltbar-, Dauerwürste
- Haltbares, abgepacktes Brot, Dosenbrot, Zwieback
- Tabletten für Wasserreinigung

Anmerkungen:

- Grundsatz: Nach Maßgabe des Platzes einkaufen
- Eine Notverpflegung in Form von Dosen- und Fertiggerichten schadet keinesfalls
- Keine leicht verderblichen Nahrungsmittel mitnehmen
- Auf Haltbarkeit und Hitzebeständigkeit achten
- Nach Möglichkeit Nahrungsmittel vor Ort und frisch kaufen (Brot, Eier, Wurst, Gemüse, Fleisch, etc.)

