

Sicherheitseinweisung

Damit man auch im Ernstfall die gleiche Sprache spricht

- Wer keine Sicherheitseinweisung macht, handelt grob fahrlässig. (siehe auch Empfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) speziell zum Thema MOB)
- Im Notfall muss jeder wissen, was er zu tun hat.
- Es beruhigt die Crew ungemein, wenn sie merkt, dass der Skipper sich schon Gedanken für Notfälle gemacht hat.
- Ist vorher nichts abgesprochen worden, herrscht sofort die nackte Panik, wenn irgendwas schief geht. Und einer wartet immer darauf, den Besserwisser spielen zu können - und dann wird diskutiert...
- Also muss eine **Seenotrolle** her: Das ist eine Liste mit Namen und den jeweiligen Aufgaben für den Notfall (Navigation/GPS/MOB-Taste, Verantwortung für Notbeutel, Leckage-Kontrolle, Rettungsinsel, Pyro-Signalgast, Funker, Motorgast usw.)
- Für die Leckage-Kontrolle jeden einteilen: Jeder soll sich seine Kabine genau ansehen, Polster und Bretter hochheben, damit er sich im Falle von Wassereintrich sofort zurechtfindet. Skip oder Co übernehmen z.B. Motorraum (Stopfbuchse, Ein- und Auslassventile), Ruderanlage (Koker) und Salon.
- Die Sicherheitseinweisung sollte ebenso wie die Seenotrolle im

Logbuch

vermerkt werden.

- Da steht auch für alle nachlesbar drin, wer der ZWEITE MANN an Bord ist. Der muss bestimmt werden. Falls der Skipper über Bord, ins Glas oder sonst wie aus der Rolle gefallen ist.

Verhalten an Deck

- In der Pflicht ist es am sichersten. Niemals freihändig stehen. Devise: Eine Hand für den Mann, eine fürs Schiff.
- Wo kann man sich festhalten? Niemals an der Seereling!
- Vorsicht vorm Baum! Niemals irgendein Körperteil in den Schwingbereich des Baumes halten. Egal bei welchem Kurs! An dieser Stelle keine Diskussion

aufkommen lassen. Wir sind alle nur blutige Laiensegler, die auf See eigentlich nix verloren haben. Fehler sind so schnell gemacht.

- Bei Seegang nur auf alle Vieren nach vorne.
- Kostümball: Jeder bekommt sein eigenes Lifebelt mit Line (oder Rettungsweste), übt das Anlegen und stellt sie möglichst eng ein. Jeder ist dafür selbst verantwortlich und deponiert sie dort, wo er sie schnell findet.
- Auf Tour: In der Pflicht und an Deck alle möglichen Einpickpunkte zeigen.
- Das "Relingsklo" ist tabu. Wenn's unten zu ungemütlich wird, kann man zur Pinkelpause doch mal kurz beidrehen.

Das muss jeder wissen

- Die Rettungsmittel erklären.
- Wie funktioniert die Rettungsinsel?
- Funkgerät und Handhabung der Funk-Notblätter erklären.
- Wie liest man eine Position vom GPS ab?
- Wo ist die MOB-Taste? Wie liest man den Kurs zurück ab?

Vorbereitung für Mann über Bord

- Eine sauber aufgeschossene Schwimmleine an immer derselben Stelle deponieren, um sie einem Mann im Wasser zuwerfen zu können.
- An einem unbenutzten Fall eine Lifeline anschlagen, so dass man achtern einen Mann damit einpicken kann. Notfalls Fall mit Leine verlängern. Fall mit einem roten Band oder so kennzeichnen, um es wieder zu finden.
- Wo ist der Bootshaken?
- Die Badeleiter wird niemals festgeschraubt: Sie bekommt ein Bündel mit einer Schlaufe, damit sich ein Mann im Wasser das Ding selbst runterklappen kann. (Ist auch im Hafen ganz sinnvoll. Hab' ich schon mehrfach ausprobiert.)
- Rettungskragen mit Licht und sauber aufgeschossenen Leinen LOSE in die Halterung hängen.

Das einfache Mann-über-Bord-Manöver

Mann über Bord!

Eindringlich klarmachen, dass man nur mit eisenharter Disziplin und Ruhe an Bord einen Mann wieder findet. Ob man den auch wieder reinbekommt, ist dann ein Thema für sich.

- Wenn's denn passiert ist: Nicht hinterher springen! Sondern: Lauter Ruf "Mann über Bord". Niemals zum Scherz!!!!
- Jetzt herrscht absolute Ruhe an Bord: Kein Gequatsche, keine "Kommandos" außer vom Skipper.

Was man nicht sieht, kann man nicht retten

- Bis auf den Rudergänger behält JEDER den Mann im Auge und zeigt mit der ausgestreckten Hand drauf. Nicht verlieren! Nicht weggucken, nicht ablenken lassen. Was man nicht sieht, kann man nicht retten. Wer was anderes machen soll, wird vom Skipper namentlich angesprochen, um die Ausguckleute nicht abzulenken.
- Der Rudergänger, der jetzt der Skipper sein sollte, legt sofort hart Ruder (am besten eine Wende, um keine Höhe zu verlieren) und hält auf den MOB zu. Jetzt die Maschine starten.
- Die Fock kommt back, das Schiff fährt langsam, ganz langsam beigedreht auf den MOB zu. So langsam, dass der mordsgefährliche "Aufschießer", den uns (DSV-)Segellehrer früher eingebläut haben, überflüssig ist. Das mit dem beigedreht zurückfahren, ist mittlerweile (so ähnlich) auch als "Münchener Manöver" bekannt geworden.
Die Richtung stimmt: SPÄTESTENS JETZT DIE MASCHINE STARTEN!
- Schwimmleine und Bootshaken klarmachen und versuchen, den MOB zu angeln. Nach achtern ziehen.
- Wenn MOB bereits zu schwach ist: Fall einpicken und über die Badeleiter hochhieven, notfalls nach mittschiffs schwenken und dort hochziehen. Viel Erfolg!

MOB - Theorie und Praxis

Alles nur graue Theorie

- Inwieweit man bei der Sicherheitseinweisung auf die Einzelheiten des MOB-Manövers eingeht, hängt auch von den Vorkenntnissen der Crew ab. Nicht diskutieren! Eines muss klar sein: Es wird DAS Manöver gefahren, das der Skipper für richtig hält. Nur er hat das Ergebnis schließlich zu verantworten.

Vergesst das Schulbuch!

- Rum, rum, sofort rum und zurück! Nicht vom Unglücksort entfernen! Mit einer Yacht mit dichtgeholten Schoten kann man auch bei Wind fahren wie mit einem Trecker. Probiert's doch mal aus!
-

Überleben im Wasser

Und was macht der Mann im Wasser?

Nichts. Er macht nichts. Er schreit oder pfeift höchstens, damit man ihn wieder findet. Bei einsetzender Dämmerung Rettungsblitz oder Seewasserbatterie fürs Notlicht aktivieren. Ansonsten gilt: Keine unnötige Anstrengung, um keine Energie zu verlieren.

Um Himmels willen keine Klamotten ausziehen:

Die wiegen im Wasser doch nichts. Und sie wärmen durch Isolierung. Am Anfang gibt's durch eingeschlossene Luft sogar noch Auftrieb. Die Bündchen sofort fest verschließen. Kapuze über den Kopf. Spraykappe über die Rettungsweste ziehen, damit sich in der Lunge nicht allmählich fliegendes Wasser ansammelt. Jetzt geht es um jede Minute im Kampf gegen die Unterkühlung. Beim Titanic-Untergang sind die meisten Menschen nicht ertrunken, sondern den Kältetod gestorben.

Ins Logbuch kommt die Seenotrolle

Kein Theater: Die Seenotrolle

- In der Seenotrolle, die neben der Sicherheitseinweisung ins Logbuch gehört, wird festgelegt, wer was im Notfall macht. Wer ganz pingelig ist, kann eine Durchschrift machen und in die Klos hängen...
- Wer übernimmt das Feuerwerk? Genaue Einweisung!
- Wer Navigation beherrscht, macht sich vertraut mit GPS und anderen Navi-Geräten. Er übernimmt im Notfall die Standortbestimmung.
- Die MOB-Taste muss jeder drücken können.
- Jeder sollte ins Funkgerät eingewiesen werden. Bei unseren Törns hängen fix und fertig englisch ausgefüllte (!)Vordrucke für Not- und für Dringlichkeitsverkehr (MOB) immer neben der Funkanlage. Patentinhaber kommen natürlich zuerst in die Seenotrolle. TIP: Für NOTVERKEHR gibt es "amtliche" Vordrucke. Kann man aus Funklehrbüchern kopieren. Ich habe mir ähnliche, aber einfachere speziell für UKW am PC gebastelt. So ausfüllen, dass man nur ablesen muss.
- Wer macht die Rettungsinsel klar? Schon mal üben lassen. Mindestens drei Leute einteilen.

- Wer kümmert sich um den roten Notbeutel, in dem **vor dem Auslaufen** unter anderem alle Papiere, Geld, Schlüssel sowie UKW-Handfunke, Hand-GPS, Nebelhorn, Seenot-Signalspiegel und Feuerwerk gesammelt wurden? Da müssen dann nur noch Logbuch und Seekarte rein. Der Beutelmann hat nur die Aufgabe, den Beutel in die Rettungsinsel zu befördern.

Verhalten unter Deck

- Die Klos erklären. Auf See und beim Landgang die Seeventile geschlossen halten.
- Umgang mit der Gasanlage. Nur zum Kochen die Ventile aufdrehen. Danach **SOFORT** wieder die Hauptleitung **am Herd und oben an der Gasflasche absperren**. Bevor es in die Koje oder auf See geht, immer kontrollieren. Das muss spätestens am zweiten Tag "sitzen".
- Die Feuerlöscher zeigen und erklären.
- Das richtige Schließen der Luken erklären.
- Den Kühlschrank erklären und die gekonnte, seemännisch korrekte Herausnahme von in grünen Dosen gehaltener, schäumender Flüssigkeit demonstrieren. Das Zeug als wertvollen "Grünen Tee" anpreisen. Und Prost!

*Wer zum ersten Mal auf eine Hochseeyacht eingeladen wird, fragt meist: "Was muss ich mitnehmen, was muss ich beachten?"
Diese Liste soll neuen Mitseglern beim Koffer packen helfen.*



Bekleidung

Absolutes Muss: Schuhe mit heller Sohle, die keine (Karbon-)Bremsspuren auf dem Deck hinterlassen. Es müssen keine teuren Bootsschuhe sein. Billig-Treter mit weißer Gummi-Sohle gibt es bereits ab zehn Euro.

Noch'n Muss: Auf jeden Fall wasserdichtes preiswertes Ölzeug (Jacke, Hose müssen verschweißt sein - keine genähten "Friesennerze"), Gummistiefel. Für **Nordeuropa sowie Mittelmeer im Frühjahr und Herbst** sollten sie möglichst groß sein, damit noch warme Klamotten wie Sweatshirts und Pullover drunter passen.
Karibik: Es reicht völlig billiges Plastik, was es zum Beispiel in Minitaschen fürs Radfahren gibt.

Was noch?

(Segel-)Handschuhe (fürs Ankern reichen billige Arbeitshandschuhe), Jeans und langes Hemd für abends, wenn die Mücken kommen, Anti-Mücken-Ausrüstung (Autan), kurze Hose für

tagsüber, Badezeug. Für die Karibik **Polaroid-Sonnenbrille** (für die ganz wichtige Augapfel-Navigation in Riffnähe) **mit Bändsel**, kleine wasserdichte Taschenlampe, Knipse, Filme und gute Laune.

Mütze gegen Sonnenstich. **Wasserfestes Sonnenöl**, das nicht schmiert und mit möglichst starkem Schutzfaktor (Blocker) ist ein absolutes Muss. Gegen ein verschmortes Fahrgestell beim Segeln hilft übrigens auch eine leichte Pyjama-Hose. Auch beim Schnorcheln sollte man zumindest den Oberkörper mit einem langen ollen Hemd schützen. Auf jeden Fall Badeschuhe mitnehmen (gerne die ganz billigen) gegen abgebrochene Seeigelstacheln am Strand.

Auf dem Schiff, sollte es beim Ankern tatsächlich mal unbewacht bleiben, darf nichts Wertvolles zurückbleiben. Ein **kleiner Rucksack**, der auch gut fürs Handgepäck ist, leistet bei Landgängen gute Dienste. So was gibt es für wenig Geld auch in wasserdichter Ausführung.

Jeder denkt an ein **Geschirrtuch** (gewaschen, nicht neu) Salzwasser ist sehr aggressiv, also kleine Pflaster und möglichst Wundsalbe (z.B. Bepanthen Roche - auch gut bei Sonnenbrand; Beta-Isadona - gut bei Entzündungen) einstecken.

Seekrankheit - hinten kotzt man nicht

Wer Angst vor Seekrankheit hat, sollte vorher was einnehmen. Nur diese Klamotten helfen: Cinnarizin (Dragees), Superpep-Kaugummis, Peremesin (Zäpfchen, hinten kotzt man nicht) und Scopoderm-TTS-Pflaster (für hinters Ohr). Ingwer, der Walkman im Ohr oder spezielle Akupressur-Armbänder fürs Handgelenk sollen auch ganz gut sein. Eher wird allerdings der flotte Otto zuschlagen. Da helfen Kohlekompressen (aber nur in wahrhaft rauen Mengen - pro Dosis ein halbes Glas) oder, chemisch eben, "Imodium akut"-Kapseln. Wichtig: Elektrolyte, um den Mineralien-Verlust wieder auszugleichen (z.B. Oral Pädon 240). Eigene Medikamente müssen mitgenommen werden. Es kann Tage dauern, bis man einen Doc findet. Für den Fall, dass man so genannte "Funkärztliche Beratung" benötigt, sollten die Medikamente mit den Nummern des deutschen bzw. internationalen Verzeichnisses versehen werden. Dabei helfen spezielle Apotheken in Häfen, die auch Berufsdampfer ausrüsten..

Nimm mich mit, Kapitän...

Charterschiffe sind spartanisch ausgerüstet. Man sollte damit rechnen, dass wichtiges Zubehör nicht an Bord oder aber defekt ist. Viele nützliche kleine Dinge passen noch ins Charter-Gepäck. Wer mit LTU fliegt, kann auch Segelklamotten wie Ölzeug, Neopren-Anzüge, Schwimfflossen, Leinen, Bändsel und Rettungswesten (Patrone abdrehen!) als zusätzliches SPORTGEPÄCK mitnehmen. Bei anderen Ferienfliegern nachfragen. Automatische Rettungswesten müssen vorher bei der Airline angemeldet werden und können dann im normalen Gepäck mit. Nicht ins Handgepäck nehmen!

Was meist nicht an Bord ist

Darüber freut sich der Smutje

- Ein Gasanzünder mit langem Schaft für den Herd
- Kleine Gewürzsammlung. Man muss vor Ort ja nicht alles kaufen.
- Geschirrhandtücher

Für die Bastelstunde

- Ein kleines Vielfachmeßgerät, um Elektrowürmern auf die Spur zu kommen.
- Takelzeug: Handschuh, Nadel, Segelgarn, breites Tape

Fessle mich!

- Leinen und Bändsel. Vorschlag: Zwei jeweils zehn Meter kräftige Nylon-Leinen für Anker-Tripleine, Reitgewicht oder zum Verzurren vom aufgeblasenen Dinghi an Deck. Dazu mindestens zehn Bändsel (ein bis zwei Meter). Gerade Bändsel sind fast nie in genügender Anzahl an Bord.

Tripleine? Wat is dat dann?

Damit kommen wir an

- Navi-Dreiecke (auf Yachten im Mittelmeer oft nur ausgeleierte Parallel-Lineale)
- Vernünftiger Handpeilkompaß (ich hab' im Navi-Schapp sogar schon Spielzeug-Kompass gefunden). Empfehlenswert: Suunto-Commander (ca 220 Mark, kann man sogar feststellen und dann bequem unter Deck ablesen) oder Iris 50 von Plastimo (ca. 90 Mark) oder gleich ein Fernglas mit integriertem Kompass.
- Fernglas, das nicht blind ist
- Übersegler für die Törnplanung daheim und unterwegs

Deutsche See- und Hafenhandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Jachtfunkdienst. Empfehlenswert: die Macmillans für Nordsee und Mittelmeer (steht wirklich ALLES drin). Hände weg von den DSV-Ringordnern: Es gibt längst bessere grafisch erstklassig aufbereitete Bücher mit exakten Übersichtskarten sowie Ansteuerungs- und Hafenplänen (Bartholmes, Denham/Radspieler).

- Einige wichtige Nautische Tafeln aus dem Fulst (kostet fast 50 Euro). Tafeln wie Feuer in der Kimm und Höhenwinkel kann man sich aus Lehrbüchern kopieren.
- Sextant. Erstaunlich wie genau Astro-Positionen sind - meist nur um wenige Seemeilen "daneben". Auch für Abstandsbestimmungen und Horizontalwinkelmessungen sehr genau. Die Ephemeriden und die Höhentafeln nicht vergessen! Quarz-Uhr vorm Törn mit Funkuhr abgleichen. Der Mahagoni-Koffer kann

daheim bleiben: Mindestens ein Schaumstoff-Polster passt auch in einen Flugumhänger.

Jetzt wird's ernst: Sicherheit

Rettungswesten

- Wem sein Leben lieb und teuer ist, hat sein eigenes Lifebelt oder - besser- eine vollautomatische Rettungsweste im Gepäck, möglichst mit Spraykappe (gibt's auch zum Nachrüsten). In der Sonderstelle für Schiffsicherung des WSA Nord in Neustadt (dort finden die Sicherheitslehrgänge der Kreuzer-Abteilung statt) hält man übrigens nicht viel von den Automaten: Rund 25 Prozent gehen nämlich bei den Übungen nicht auf... Tipp: Genau checken, ob am Ende des Gewindes für die CO-Patrone auch der O-Dichtungsring drin ist. Fest zuschrauben! Den empfindlichen Auslösering regelmäßig auswechseln. Ob die CO-Patrone noch schön voll ist, verrät übrigens die Briefwaage: Auf jeder Patrone ist das Gesamtgewicht in Gramm eingestanz. Das muss exakt übereinstimmen.

Tipp:

Rettungswesten müssen wegen der CO-2-Patronen angemeldet werden. Die Druck-Patronen sind Gefahrgut und dürfen normalerweise nicht im Flugzeug transportiert werden. Es gibt aber nach den Gefahrgutvorschriften eine Ausnahmeregelung (z.B. für Rettungswesten). Wenn man das rechtzeitig bei der Luftfahrtgesellschaft anmeldet, gibt es keine Probleme. Wenn es erst bei der Gepäckkontrolle unmittelbar vor Abflug bemerkt wird, kann es Schwierigkeiten geben.

- An die Rettungsweste gehört ein Licht. Funzeln mit Seewasserbatterien (Brenndauer: etwa vier Stunden) können nicht geprüft werden. Besser sind Blitzlampen (20 Euro), die man sich an den Arm kletten kann. Brenndauer: ca. zehn Stunden. Merke: Wer nachts ohne eigenes Leuchtfeuer in den Bach fällt, ist weg. Und was man nicht sieht, kann man nicht retten.
- Was man nicht sieht, kann man aber vielleicht (???) noch hören: Leider taugen die mitgelieferten Pfeifen an den Westen nichts: Sind sie nass, kommt kein Ton raus. Tipp: Beim Compaß-Versandhandel gibt's billige Turbo-Sturm-Pfeifen. Die dröhnen auch mit Wasser drin noch ganz ordentlich.

Taschen-Feuerwerk

- Ein Nico-Signal mit zwei Magazinen zu je sechs/vier Schuss rot und weiß sollte man griffbereit haben. Nico-Signal bietet so was neuerdings mit Metallverpackung an, angeblich kann's dann auch ins Fluggepäck. Die diversen Signalstifte, die man schon an Land nicht zusammengefummelt bekommt, sind Unsinn.

Es werde Licht

- Eine kleine wasserdichte Halogen-Taschenlampe sollte jeder dabei haben.

Kurzwellenradio

- Ein kleiner SSB-tauglicher Weltempfänger sollte mit. Mindest-Raster: 1 Kilohertz. Für den Wetterbericht, der oft über Radiostationen gesendet wird.
- Ein kleines Diktiergerät zum Aufnehmen vom Wetterbericht. Oft zu schnell und zu englisch...
- TIP: Die kleinen, aber feinen Weltempfänger von Sony schalten nicht nur sich selbst zu einer bestimmten Zeit ein, sondern über die Remote-Buchse auch das Diktiergerät.

UKW-Handfunke

- Was macht Ihr, wenn der Mast von oben gekommen ist und Hilfe herbeifunken wollt? Genau: Ein dummes Gesicht. Denn eine Ersatzantenne für die UKW-Funke ist garantiert nicht an Bord. Also besser gleich ein kleines UKW-Handfunk-Gerät mitnehmen. Der Umgang mit UKW-Funkgerät und GPS gehört für alle zur

Sicherheitseinweisung

GPS-Handgerät

- Wer nicht navigieren kann, schwört auf sein GPS. So ein Satellitennavigator als Handgerät kann aber im Notfall, wenn die Stromversorgung zusammen gebrochen ist, ganz nützlich sein: Wenn die nackte Panik herrscht und niemand mehr einen Koppel-Ort hinkriegt. Außerdem kann man das Ding prima in der Rettungsinsel gebrauchen und per Handfunke die Retter lotsen.

Und ab in den roten Beutel...

Wasserdichter Packsack

- Wir haben bei unseren Törns mindestens einen großen wasserdichten Packsack dabei: knallrot - für den Notfall. Hier kommt vor dem Auslaufen alles rein, woran wir so sehr hängen: Geld, Papiere, Schecks, Schlüssel, Adressbücher von den Lieben daheim, ein wasserdichter Fotoapparat fürs Werbefoto der Versicherung in der "Yacht" - und natürlich die Handfunke, das GPS, das Feuerwerk, Signalspiegel, Nebelhorn, Taschenlampe, ein Messer, je nach Fahrtgebiet auch Proviant (besser in besonderem Beutel).

Einer ist zuständig

- Für dieses Notpack ist einer an Bord zuständig. Der hat nix anderes zu tun, als im Notfall, wenn uns das Schiff verlässt, den Beutel zu greifen, Logbuch (!!!!!) und Karte reinzustecken und in die Rettungsinsel zu befördern.

Alles Psychologie: Wenn die Crew weiß, dass die wichtigsten persönlichen Wertsachen in jedem Fall griffbereit liegen, wird sie nicht im entscheidenden Moment in den Kabinen rumwühlen, sondern wird sich

(vielleicht) auf die Rettung der Yacht konzentrieren. Wer was macht im Notfall wird festgelegt in der Checkliste für Charteryachten

So bekommt man seine Kautio wieder zurück

Mit zwei Listen einchecken?

- Es ist umständlich, während des Eincheckens wie ein Beamter auf dieser Liste alles abzuhaken, während der Vercharterer von einem Bein aufs andere hüpf, weil noch andere Segler in der Sonne brüten. Außerdem gehen ordentliche Einweiser meist mit System und einer eigenen Checkliste an die Sache und erklären das Schiff von vorn bis achtern, vom Top bis zum Kielschwein.
- Vorsicht ist aber angebracht, wenn man alleine gelassen wird mit einer Inventarliste und den Worten "...guckt mal alles durch". So ein Vercharterer hat kein Interesse daran, seinen Kahn auch wieder heil zurückzubekommen. (Oder ist der nur auf die Einbehaltung der Kautio scharf??)
- Ganz wichtig: Grundsätzlich alle Mängel sofort in die Übergabeliste eintragen. (Gerade im Mittelmeer sind viele Yachten Eignerschiffe. Die Besitzer bekommen neben allen Rechnungen für die Reparaturen auch die Ein- und Ausschecklisten zu sehen. Daran können sie auch erkennen, ob die Kiste vom Vercharterer auch ordentlich gewartet wurde...) Was übersehen wurde, kann (und wird!) bei der Rückgabe als Schaden von der Kautio einbehalten werden.
- Ein kurzes Protokoll von der Übernahme, vom Zustand des Schiffes sowie wichtige Daten gehören ins Logbuch.

Also eher was für den Hinterkopf

- Diese Checkliste ist also eher was "für den Hinterkopf" und dient auch dazu, die Yacht kennen zu lernen. Sie ist das Ergebnis vieler Chartertörns. Vielleicht erspart sie so manchem Sailor eigene schlechte Erfahrungen.

An Deck

Der Rumpf

- Sichtprüfung: Schrammen an Bordwand, Dellen an Fußreling (wenn nicht ordentlich repariert, gibt's bei Lage Wassereinbruch). Schiff abtauchen. Spätestens in der ersten Bucht. Gute Vercharterer lassen bei der Rückgabe Taucher kommen. Und wenn dann Spuren einer Grundberührung gefunden werden, darf man für die Schäden der Vorgänger zahlen.
- Haupt-Ankergeschirr: Ab zehn Meter Schiffslänge nix unter 50 bis 70 Meter Kette akzeptieren, sonst bemängeln und eintragen. Sind die Wirbel okay? Befestigung der Kette im Kasten muss mit Bändsel gesichert sein, damit man die Kette im Notfall per Messer abschlagen kann (Schäkel rosten bombenfest), Bändsel okay?, E-Winch testen, (passender) Hebel für Handbetätigung

vorhanden?

Das Rigg

- Rund um den Mastfuß auf Risse achten, Schotbefestigung, Lümmelbeschlag und Befestigungen des Baumniederholers genau nach eventuellen Schäden durch Patenthalsen checken. Auf die Winschen steigen und in der Nut, in der die Rutscher laufen, nach oben sehen: Hier dürfen keine Verwindungen zu sehen sein. Wenn schlampig geriggt wurde, droht ein Mastbruch. Wenn kein Spannungsmesser vorhanden, von Hand die Spannung der Stagen und Wanten prüfen (sollten gleichmäßig auf Bb und Stb sein). Wenn die Leewanten später auf See bei ordentlich Wind etwas schlabbern, ist das übrigens normal. Die Wantenschoner anheben und ganz genau die Terminals checken: Sind die (Original-)Splinte und -Bolzen richtig fest oder wurde da mit Draht geflickt? An Wanten und Stagen dürfen keine sichtbaren Knicke oder Beschädigungen sein.

Die Segel

- Die Segel komplett setzen. Die Achterlieks, besonders bei Fockreffanlagen, sind Schwachpunkte. Ist das Tuch schon morsch? Nach Rissen im Bereich der Reffkauschen (am Achterliek und am Vorliek, gelle) suchen. Sehr beliebt sind auch tolle Löcher im Bereich der Reffbändsel, weil es immer noch Experten gibt, die beim Reffen auch diese Bändsel schön fest durchsetzen (Was natürlich Blödsinn ist, weil's nix bringt. Um das überflüssige Tuch zu bändigen, reichen - wenn überhaupt - wenige lose Knoten) und beim Ausschütten oder Setzen am nächsten Morgen das eine oder andere oder alle vergessen. Hauruck.....
- Sturmsegel oder Ersatzsegel an Bord? Wenn kein Sturmsegel (Fock oder Try) an Bord ist, auf der Checkliste vermerken.

Ja, wo laufen sie denn?

- Das laufende Gut: Alle Leinen, Fallen, Strecker und Schoten auf Schwachstellen prüfen. Weil viele Leinen in engen Durchführungen laufen, lässt sich da oft nichts reparieren.

(K)ein Lichtlein brennt...

- Alle Lampen kontrollieren: Seitenlaternen, Hecklicht, Top/Ankerlicht, Decksbeleuchtung, Kompaßlicht, Steckdose für Handscheinwerfer. Mal gegenklopfen: Wackelkontakt?

Die Pflicht in der Pflicht

Ruder, Pumpe, Heckanker, Beiboot, Rettungsgerät

- Ruder auf Spiel und Freigängigkeit prüfen. Ganz wichtig: Notpinne testen - manchmal passt sie gar nicht oder ist viel zu lang. Rudermechanik- oder -hydraulik sichten. Hydraulik-Ölstand prüfen. Wo wird nachgefüllt? Ist Öl auch Bord? Nach Rissen am Koker suchen, sind alle Bolzen fest und original?

Gleich alles wegräumen, was bei Seegang die Mechanik blockieren könnte. Bei mechanischer Radsteuerung Mittelstellung mit Tape markieren.

- Handlenzpumpe testen. Ist der Hebel griffbereit? Wo in der Bilge saugt die Pumpe an?
- Rettungsinsel: Letzte Wartung? Reißleine MUSS belegt sein
- Rettungskragen: Müssen lose in der Halterung hängen. Mindestens einer muss ein Rettungslicht haben: Umdrehen - dann muss es brennen.
- Heckanker prüfen. Meist ist der nirgendwo belegt.
- Außenborder an der Reling möglichst NICHT testen oder aber nur mal eben anspringen lassen: Der Impeller braucht das Wasser zur Kühlung. Schon 30 Sekunden Trockenlauf lassen ihn verbruzzeln.
- Wie ist das Mischungsverhältnis für den Outborder? Aufschreiben!
- Beiboot aufblasen. Paddel an Bord? Pumpe an Bord? Flickzeug an Bord?

Flautenschieber, Teil I

- Motor starten. Tönt die Tröte für Öldruck und/oder Regler? Achtung: Unten sollte jemand das auf die Starterbatterie geschaltete Voltmeter beobachten - das sollte beim Starten nicht merklich (so unter zehn Volt) absinken, sonst sind die Batterien platt. Die Spannung muss danach sofort wieder auf zwölf Volt oder mehr steigen.
- Kühlwasser-Ausfluss okay? Farbe des Auspuffqualms? Gang einlegen - vorwärts / rückwärts. Nach dem Radeffekt fragen und vor dem Auslaufen im Hafen testen. Genau die Motorbedienung erklären lassen.
- Maximale Umdrehungszahl? Aufschreiben!
- Tankinhalt und Treibstoffverbrauch pro Stunde bei Marschfahrt. Aufschreiben!

Was will uns dieser Zeiger sagen?

- Die Einstellung der Instrumente erklären lassen: Was zeigt das Echolot an - ab Unterkante Kiel (so sollte es sein) oder die tatsächliche Wassertiefe oder etwa ab Einbautiefe Geber? Nicht dem Einweiser vertrauen, sondern (hinterher) mit Lotleine checken!
- Wie stellt man den Ankeralarm ein?

Unter Deck - von vorn nach achtern

Unten vorm Mast

- Wie später überall, die Polster hochheben, den Rumpf von innen prüfen. Vorm Mast sind meist die Geber für Logge und Echolot eingebaut. Liegt ein Ersatzstopfen daneben, damit man eine ev. blockierte Logge ausbauen kann? Der Echolot-Geber ist meist verklebt.

Herrjeh, was alles kaputt gehen kann - Hinweis von Manfred Handschauer:
„Beim Loggegeber prüfe ich seit neustem auch immer den Überwurfring (der ist immer aus Kunststoff), nachdem ich auf einer Atlantiküberquerung mal gemerkt habe, dass dieser Ring einen Sprung hat. Du kannst Dir sicher gut vorstellen, wenn sich so ein Ring ganz verabschiedet, der Geber daraufhin rausrutscht und ein Loch von mehreren Zentimetern Durchmesser freigibt. Da wundert man sich dann plötzlich, wo

denn das viele Wasser im Schiff herkommt :-(("

Mittschiffs sind Feinschmecker gefragt

- Mittschiffs in der Bilge liegen meist die Rohre für die Handlenzpumpe und die E-Bilge-Pumpe. Testen, ob der automatische Geber (ein Schwimmer mit Hebel und Kabel dran) die Pumpe schaltet. Geschmackstest des Bilge-Wassers: Alles andere als salzig ist okay. Bon appetit!
- Die Toilettenspülung testen. Oben am Hebel darf kein Wasser (igitt) austreten. Sind die Ventile gängig? Ist ein Reparaturset an Bord?
- Das Wassersystem erkunden: Wo sind die Tanks, wie viel geht rein, kann man sie einzeln schalten (sehr empfehlenswert), gibt es auch Handbetrieb (empfehlenswert, spart Wasser)? Tipp: Wasserpumpe IMMER nach dem Benutzen sofort abschalten. Irgendwo ist immer was undicht, oder jemand hat einen Hahn aufgelassen...
- Fäkalientank an Bord? Für welches Klo? Wie wird abgepumpt oder gesaugt?
- Wer in der Pantry die Löffel zählt, hat verloren. Der Einweiser lehnt sich entspannt zurück.

Seid ihr noch dicht?

- Gaaaaaanz genau die Luken checken: Sehr beliebt sind Tritte auf eine nicht vollständig geschlossene Luke - dann bricht die untere Kunststoff-Lasche ab und s'wird nimmer dicht. Im Zweifel mal 'nen Eimer Wasser drüber kippen. Oder unter einem Vorwand die darunter liegende Koje tauschen...

Für den Elektrogast

- Schaltpaneel erklären lassen: Anzeigen Wasser, Batterie, Lichterführung, Treibstoff etc.
- Genau nachfragen: Welches ist die Starter-Batterie, welches die Service-Batterie? Aufschreiben!
- Wie werden BEIDE Batterien geladen? Automatisch, oder muss der große schwarze Batterie-/Hauptstromschalter in einer bestimmten Stellung stehen?
- Wo ist der Hauptschalter?
- Die Batterien prüfen: Wie alt? Anschlüsse schön fest und sauber? Säurestand okay?
- Blick auf die Platten:
Platten hell/dunkel: geladen - das ist okay!
Alle gleich: leer.
Alle hellgrau: sulfatiert (oh, oh!).
Ausgefressen, bröselig: altersschwach.
- Und noch mal: Welches ist die Starterbatterie?

Vom Umgang mit dem Voltmeter

- Das sind die richtigen Werte:
Ladespannung: 13,8 bis 14,1 Volt (über 14,4 Volt: Regler defekt, Knallgas tritt aus!).
Ruhespannung (Batterie voll): 12,7.
Batterie leer: 11,6 Volt - laden!

- Wenn die Spannungsanzeige der Batterien bei Belastung (mal alles einschalten, was Strom frisst - Kühlschrank!) merklich absinkt und nicht SOFORT wieder auf 12,7 Volt ansteigt: Vorsicht!!! Bei alten Akkus nicht vertrösten lassen von wegen: "Die müssen mal aufgeladen werden..."
- Jede Zelle hat etwas über zwei Volt. Wenn das Voltmeter bei Last plötzlich in die Knie geht und bei einer bestimmten Voltzahl wie festgenagelt stehen bleibt, dann sind Zellen im Eimer!
- Niemals unter 10,5 Volt entladen. Schädigung der Batterie!

Tip: Oft sind jeweils zwei Batterien parallel geschaltet: Wenn's hier zu einem Spannungsabfall kommt, ist meist nur eine Batterie defekt, die aber die andere ständig entleert - also abklemmen!

Skippers Altar

- Alle Karten für die geplante Route müssen an Bord sein. Übersegler für die Törnplanung?
- Alle Schiffspapiere an Bord? Gleich Rufzeichen und Schiffsnamen rausschreiben. Wie werden Funkgespräche abgerechnet (accounting authority identification code z.B. DP 07)? Oder isser gar nicht angemeldet?????
- Rufnummern des Vercharterers für den Notfall geben lassen.
- Werkzeug: Kurslineale/Plotter, Dreiecke, Zirkel, Bleistift, Ratzefummel, Anspitzer, Leuchtlupe, Handpeilkompaß. (Obwohl wir das natürlich alles dabei haben, trotzdem auf Vollständigkeit überprüfen, sonst muss ein angeblicher Verlust am Ende bezahlt werden)
- Flaggen -mindestens: Nationalflagge, Zollflagge Q (gelb) und/oder Hilfsstander 3 (für Deutschland), Gastlandflaggen, Notflaggen N und C, Taucherflagge A.
- Radio, Navtex, Radar (Vorausrichtung richtig eingestellt?), Echolot etc. checken. UKW mit Nachbarn oder besser mit Küstenfunkstelle (Arbeitskanal, nicht auf 16) oder Handfunke (15 oder 17, Funkverkehr an Bord) testen.
- Auch das **GPS** muss eingestellt werden:
GPS-Empfänger müssen auf das jeweilige "Kartenbezugssystem" (englisch: Datum) eingestellt werden. Es gibt über zwölf Systeme!
Je nach GDP-Einstellung kann die Position auf der Karte über eine Seemeile von der wahren Position abweichen!
- Europäische Karten sind meist auf das WGS 84 bezogen. Meist ist das auf den Karten vermerkt. Unbedingt nachschauen und am GPS einstellen!
- Selbst wenn's richtig eingestellt ist - kann es Abweichungen zur Karte geben: Diese Korrekturdaten sind ebenfalls auf der Karte angegeben und müssen beim Übertrag auf die Seekarte berücksichtigt werden.
- Entscheiden: Soll das GPS True North (Rechtweisend Nord) oder Magnetic North (Missweisend Nord) anzeigen? Tipp: Da kein Fluxgate-Kompass eingebaut ist, dürfte das GPS bei "Magnetic North" auf irgendwelche uns nicht näher bekannte Standardwerte zurückgreifen. Das muss ungenau sein. Ich würde auf "**True North**" schalten, dann sieht man auch im Vergleich zum Magnetkompass sofort die örtliche Missweisung.
- Auf Charterdampfern kann man sicher sein, dass irgendein Narr am GPS herumgespielt hat...
 - Signalhorn
 - Seenotsignale: Fallschirmraketen, Fackeln, Rauchdose (Der Qualm ist zwar

- o völliger Blödsinn, aber dennoch danach fragen...)
- o Uhr und Barometer (das stimmt nie!) einstellen

Zur Sicherheit

- o Anzahl der Lifelines, der Lifebelts und der Schwimmwesten.
- o Wo ist der Wantenschneider? Wenn nicht an Bord, auch im Logbuch vermerken!
- o Bootsmannsstuhl?
- o Sani-Kasten
- o Wo sind die Feuerlöscher?
- o Wo sind die Seeventile? Alle zeigen lassen. Hebel gängig? (Auf See und beim Landgang bis auf Motorventile immer dichtmachen)
- o Alle Gasabsperrentile zeigen lassen. Immer SOFORT nach dem Kochen unten UND OBEN absperren. Gibt es einen Gasalarm? Der Umgang mit der Gasanlage gehört auch zur

Sicherheitseinweisung

Flautenschieber, Teil II für den Diesलगаст

- o Motor in Augenschein nehmen. Öl in der Bilge? Alles genau erklären lassen: Seeventile für die Kühlung, Filter für Kühlwasser (**Filter-Deckel muss immer schön fest sitzen, sonst zieht das System nur Luft, aber kein Wasser: Wenn kein Kühlwasser hinten rauskommt, also zuerst am Filter nachschauen!**), Kraftstofffilter und Wasserabscheider, der Impeller (Ersatz muss an Bord sein).
- o Ist Handstart möglich? Wenn ja: Wo ist die Kurbel? Wo sind die Dekompressionshebel?
- o (Tipp: Wenn er nicht starten will, weil die Batterie leer ist oder der Starter marode ist: Sofern vorhanden, den Dekompressionshebel umlegen, den Motor auf Touren kommen lassen und schnell den Hebel umlegen.)
- o Falls nach Leerfahren des Tanks (beim Diesel) mal entlüftet werden muss: Wo ist der Handhebel für die Kraftstoffpumpe, wo sind die Entlüftungsschrauben? (Die wichtigste Entlüftungsschraube sitzt am Feinfilter. Hier wird zuerst entlüftet. Dann an der Pumpe. Und sonst noch?)
- o Keilriemenspannung prüfen: maximal eine Daumenbreite. Ersatz muss an Bord sein.
- o Ölstand
- o Getriebeölstand
- o Muss die Stopfbuchse vom Charterer regelmäßig geschmiert werden?

Diesलगаст lernt Maschinentelegraphie

- o Wo enden die Bowdenzüge für Gas, Getriebe und Stopzug? Hier muss der Diesलगаст im Notfall anpacken, um per Anweisung von oben die Maschine von Hand zu steuern. Bowdenzüge brechen (oft am Hebel) übrigens nicht gerade selten und immer im Hafen.

Bastelkiste für die "Gäste"

- Das wichtigste Werkzeug sollte an Bord sein.
- Ersatzteile: Glühbirnen, Impeller (!!!), Keilriemen (!!!), Silikon-Dichtungsmittel, O-Ringe, Schrauben, Schäkel, Takelzeug, Sprühöl, Tape, Sicherungen, Tube Gelcoat mit Schleifpapier, Reparatursatz fürs Klo und fürs Dinghi und, und, und

...uff, geschafft! Und jetzt die Schecks rausrücken. Auf (Nimmer-)Wiedersehen....