

No. 5 ELBE

Leitfaden für Decksleute

erarbeitet von:
Marion Bleyer, Uli Jonas, Karl Horstmann

Willkommen an Bord

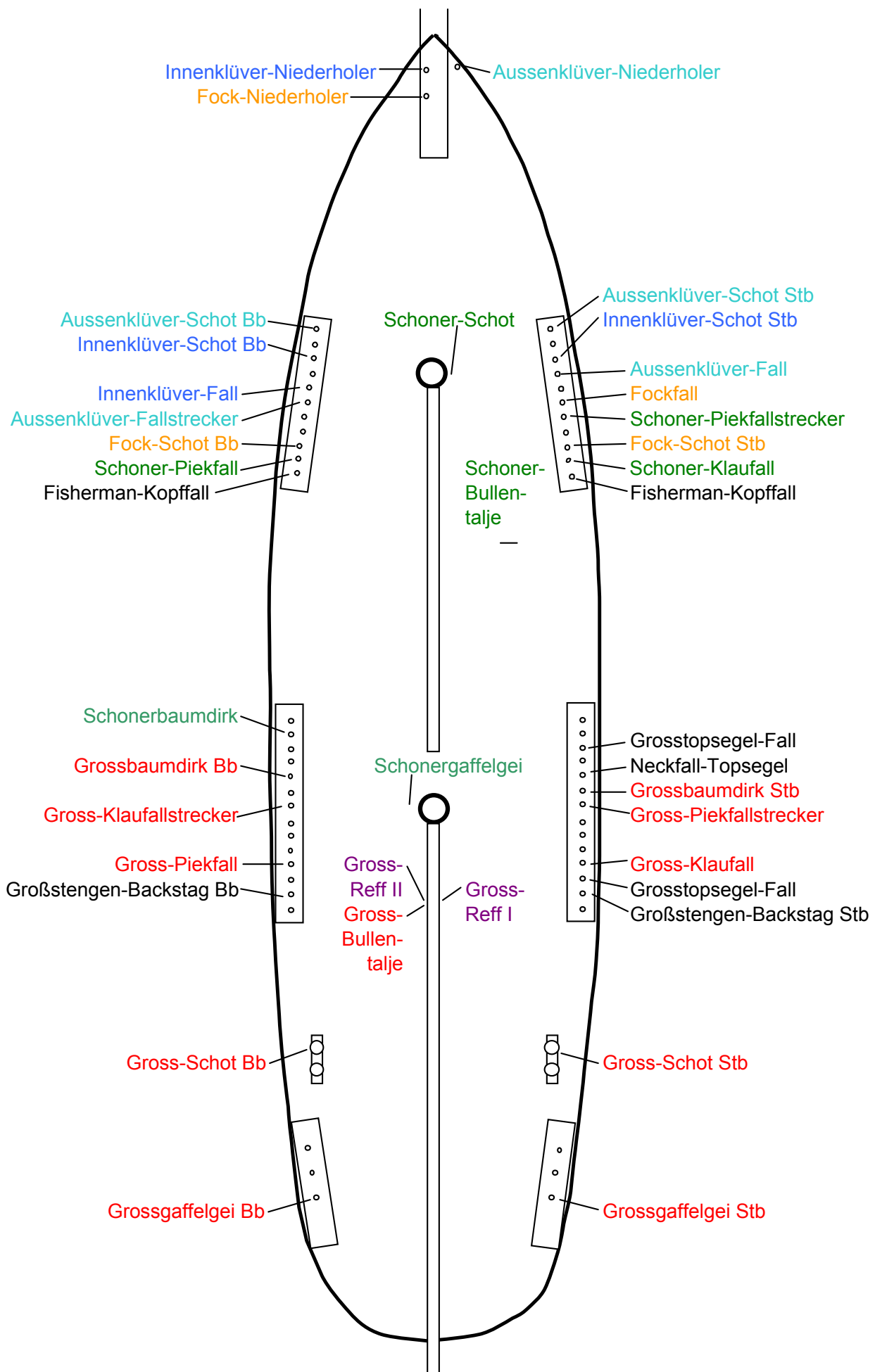
1. Gangway ausbringen
2. Flagge setzen
3. 4 Rettungsringe in die Halterungen Stb. und Bb einhängen,
davon ist einer mit Boje zu versehen
- 3.1 Rauchboje in die Halterung Stb. Achtern legen
4. Kisten mit den Rettungswesten aufschließen
5. Wassertank auffüllen
6. Zusammenkunft zur Aufgabenverteilung
7. Reinschiff machen: Toiletten reinigen, frische Papiertücher auslegen,
Mülleimer kontrollieren
Salon etc. fegen
Deck säubern
8. Persennige von den Segeln entfernen und im Achterluk verstauen.

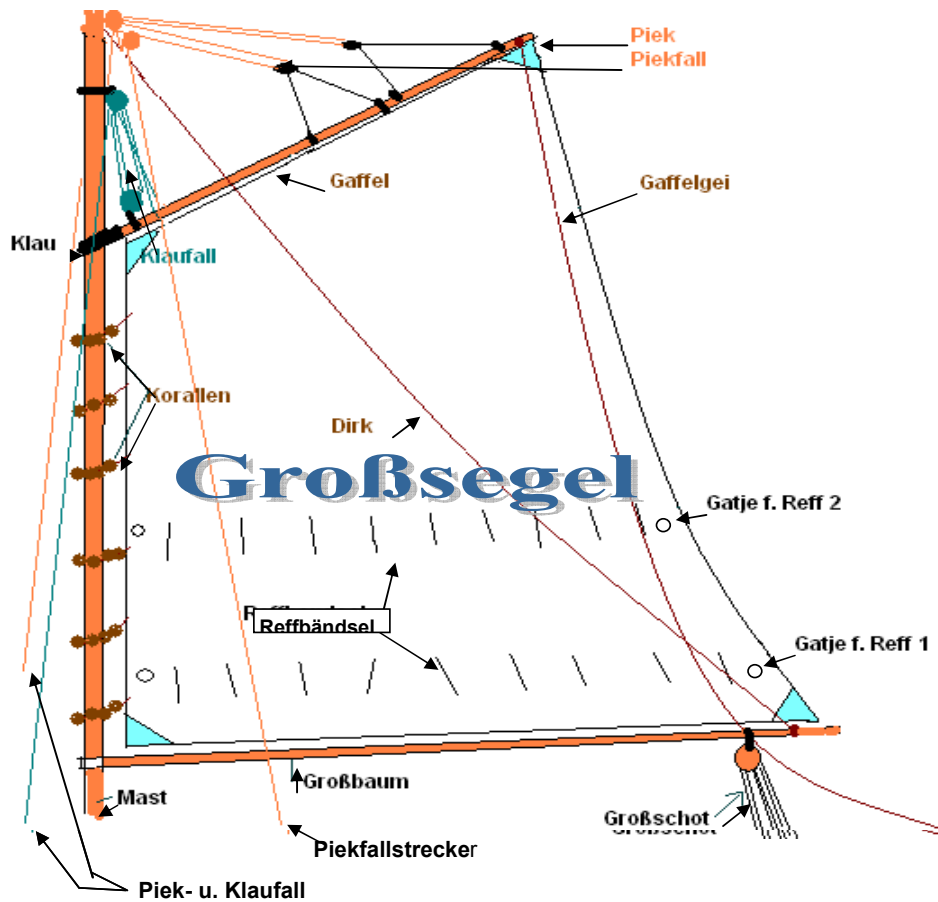
Beiboot

1. Kraftstofftank und Ölstand überprüfen
2. Das Beiboot wird am Davit eingehängt und ausgesetzt
3. Der Bootsführer bringt den Tank aufs Boot, lascht ihn fest, schließt
die Zuleitung an, startet den Motor und legt ab
4. Der Bootsgast bleibt auf dem Steg um die Leinen loszuwerfen
5. Das Beiboot gibt Manövrierhilfe und holt danach den Bootsgast ab
(Bei Manöverhilfe grundsätzlich 2 Mann im Boot)
6. Das Beiboot geht längsseits vom Schoner und die Besatzung an Bord
7. Entweder kommt das Beiboot an Deck (dazu wurde es wieder
am Davit eingehängt) oder achteraus.

Das Ablegen

1. Stromleitung einholen
2. Gangway an Deck holen und weglassen
3. Der Bootsgast wirft auf Kommando die Leinen los
4. Mit Handfendern wird aufgepaßt und das Ablegen gesichert
5. Das Beiboot gibt Manövrierhilfe
6. Leinen und Fender aufklaren





Setzen des Großsegels

1. Großschoten Bb. und Stb. lose neben den Kreuzpollern klar legen, ebenso die Gaffelgeis an der Großmastwisch
2. Flagge wegnehmen
3. Zeisige bis auf drei, (vorne, mittig und achtern) wegnehmen
4. Mit der Dirk Bb. und Stb. den Großbaum aus der Baumauflage heben
5. Restliche Zeisige wegnehmen
6. Piek- und Klaufall besetzen je 3 Personen
7. Piek- und Klaufall auf Kommando durchholen, dabei muß die **Gaffel waagrecht** geholt werden, auf Lose in den Reffleinen achten, laufen die Gaffelgeis frei ?
8. Piek- und Klaufallstrecker durchholen
9. Die Großschoten belegen

Halse am Großsegel

1. Großschot fieren
2. Bullentalje synchron mit der Schot fieren
3. Schot zügig über den Poller durchholen **und belegen**.
4. Schot schnell wieder auffieren nach dem Seitenwechsel des Baumes
5. Bullentalje auf die andere Seite umsetzen
6. Die Großschoten belegen

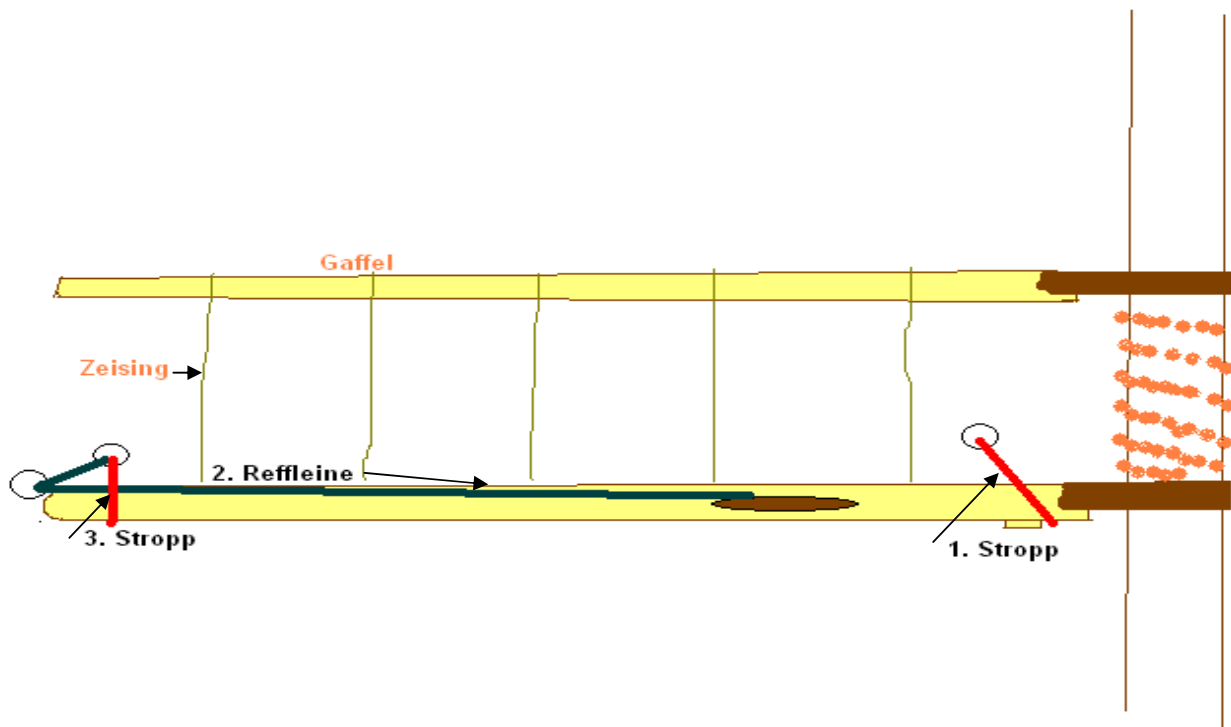
Reffen des Großsegels

1. Mit einem Tampen Gatjereff 1 bzw. 2 am Baum festsetzen
2. Am Baum mit dem Schmeerreep das Achterliek verkürzen und mit einem Tampen sichern
3. Loses Tuch mit den Reffbändseln sichern, nicht zu fest
4. Dirk Bb. und Stb. etwas durchholen
5. Piek- und Klaufall besetzen je 3 Personen
6. Piek- und Klaufall auf Kommando durchholen, dabei muß die **Gaffel wagerecht** geholt werden, auf Lose in den Reffleinen achten, laufen die Gaffelgeien frei
7. Piek- und Klaufallstrecker durchholen

Reffen bei aufgetuchten Segeln

Alle Zeisinge etwas lösen und dann die Gaffel etwas heben
(so kann man die Reffbündel besser heraus ziehen, für Reff 2 sind sie schwarz markiert)

1. Durch das Gatje am Mast einen starken Stropp um den Baum herum befestigen
2. Achterkausch mit der Reffleine nach achtern ziehen und an der Klampe befestigen
Reff 1 steuerbord
Reff 2 backbord
3. Das gereffte Segel noch durch die Achterkausch mit einem Stropp am Baum lose sichern.
4. Nun die Reffbündel lose mit Kreuzknoten zusammenknoten.



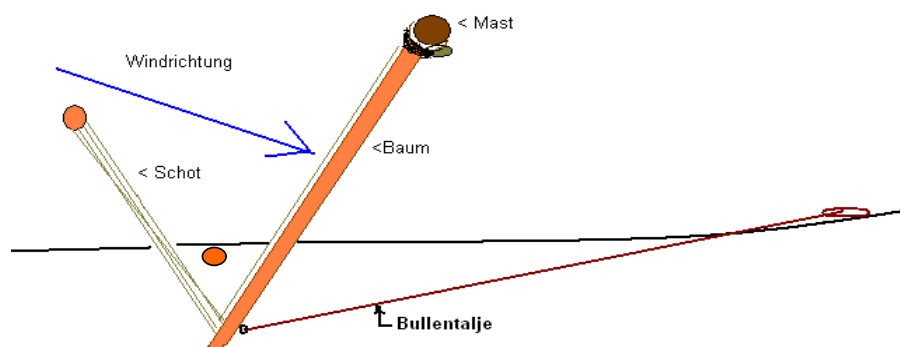
Bergen des Großsegels

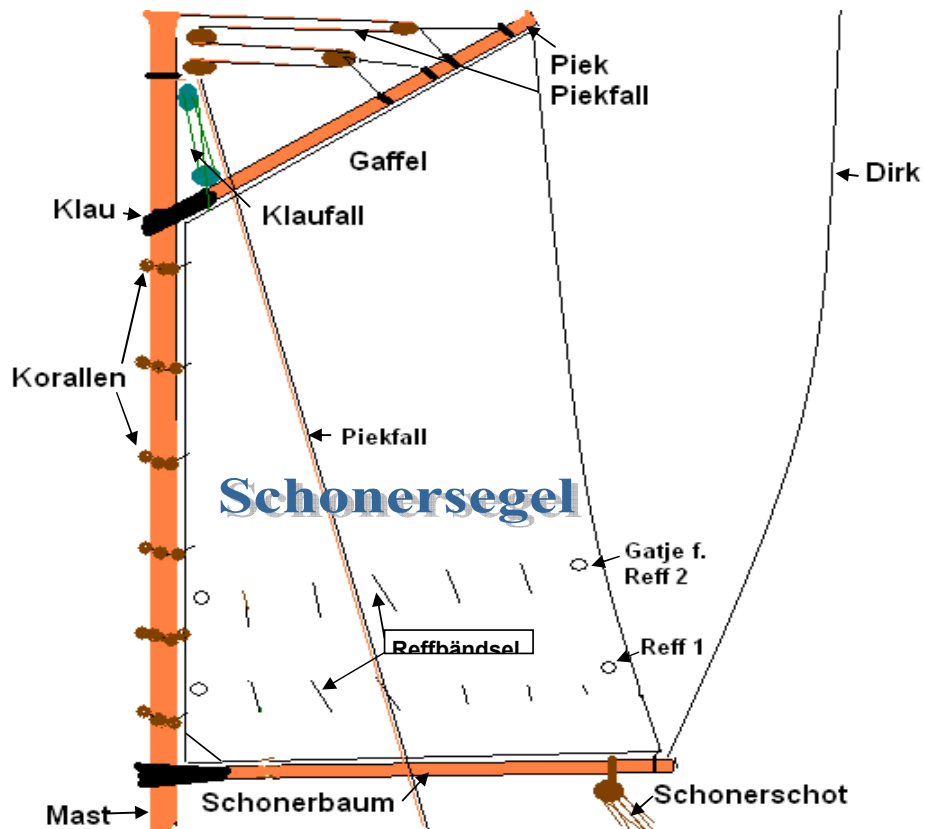
1. Zeisige stecken (Ösen auf der Stb.-Seite)
2. Piekfallstrecker und Klaufallstrecker fieren
3. Klaufall 1 m fieren
4. Großbaum andirken und Bb aufs Reck absenken
5. Piek- und Klaufall besetzen (je 1 Person) Fall klarlegen und auf Kommando über Koffeenagel fieren, dabei das Piekfall so fieren, daß die **Gaffel schräg, wie in Segelstellung**, herunterkommt.
6. Segel auftuchen und beibändseln

Bullen setzen

nig Wind wenn der Baum hin und her schlägt oder bei achterlichem Wind, zum Schutz vor dem unkontrollierten Überholen des Segels

1. Großschot so weit wie möglich auffieren
2. Auf der Lee-Seite den Bullen setzen (er zieht den Baum in die gleiche Richtung, in die er vom Wind gedrückt wird)
3. Großschot dichtholen





Setzen des Schoners

1. Zeisinge bis auf 2 (Mitte und achtern) entfernen
2. Schonerschot lösen und fieren
3. Piek- und Klaufall mit je 3 Personen besetzen
4. Restliche Zeisinge lösen
5. Auf Kommando Piek und Klau durchholen, dabei die **Gaffel waagrecht** halten
6. Dirk fieren
7. Piekfallstrecker durchholen
8. Schot soweit fieren bis das Achterliek eben tight ist
9. Schot belegen

Bei Wind achterlicher als querab, Bullentalje setzen

Bullen setzen

**nig Wind wenn der Baum hin und her schlägt oder bei achterlichem Wind,
zum Schutz vor dem unkontrollierten Überholen des Segels**

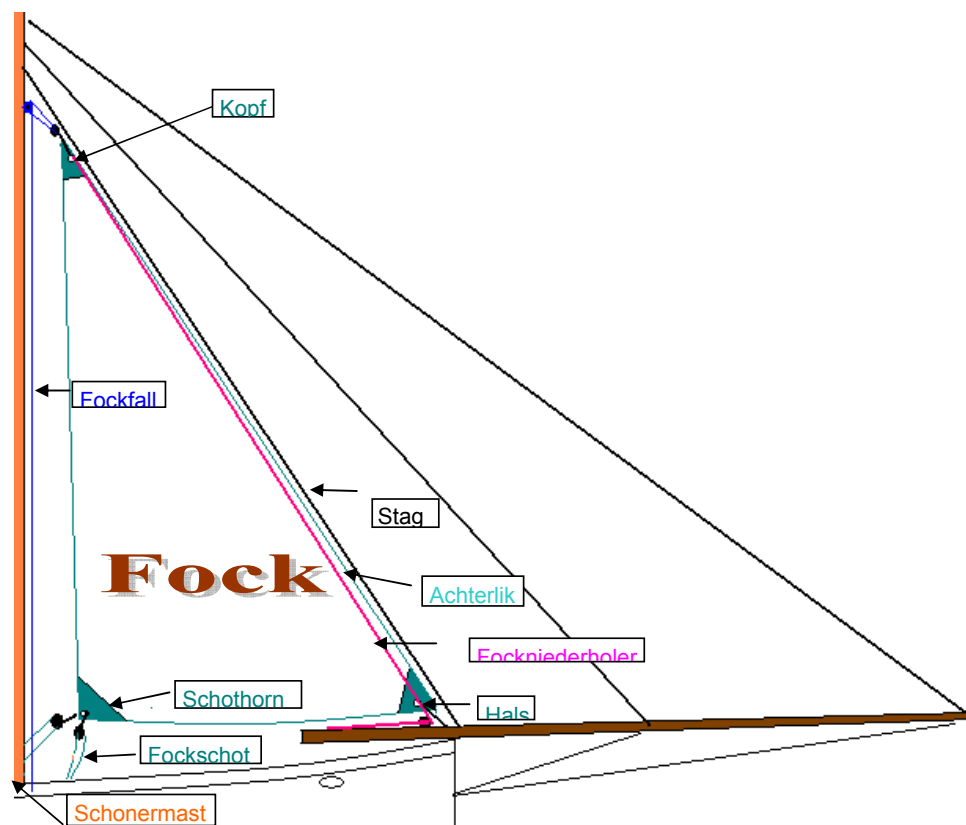
1. Schonerschot so weit wie möglich auffieren
2. Auf der Lee-Seite den Bullen setzen (er zieht den Baum in die gleiche Richtung, in die er vom Wind gedrückt wird)
3. Schonerschot dichtholen

Halse am Schonersegel

1. Schonerschot fieren
2. Bullentalje lösen
3. Schot zügig durchholen
4. Schot schnell wieder auffieren nach dem Durchgehen des Baumes
5. Bullentalje auf die andere Seite umsetzen
6. Schonerschot dichtholen und belegen

Bergen des Schonersegels

1. Zeisige stecken (Ösen auf der Stb.-Seite)
2. Piekfallstrecker fieren
3. Schonerbaum andirken und mittschiffs die Schonerschot dicht holen
4. Piekfallstrecker fieren
5. Piek- und Klaufall besetzen (je 1 Person) Fall klarlegen und auf Kommando über Koffeenagel fieren, dabei das Piekfall so fieren, daß die **Gaffel schräg, wie in Segelstellung**, herunterkommt
6. Segel auftuchen und beibändseln

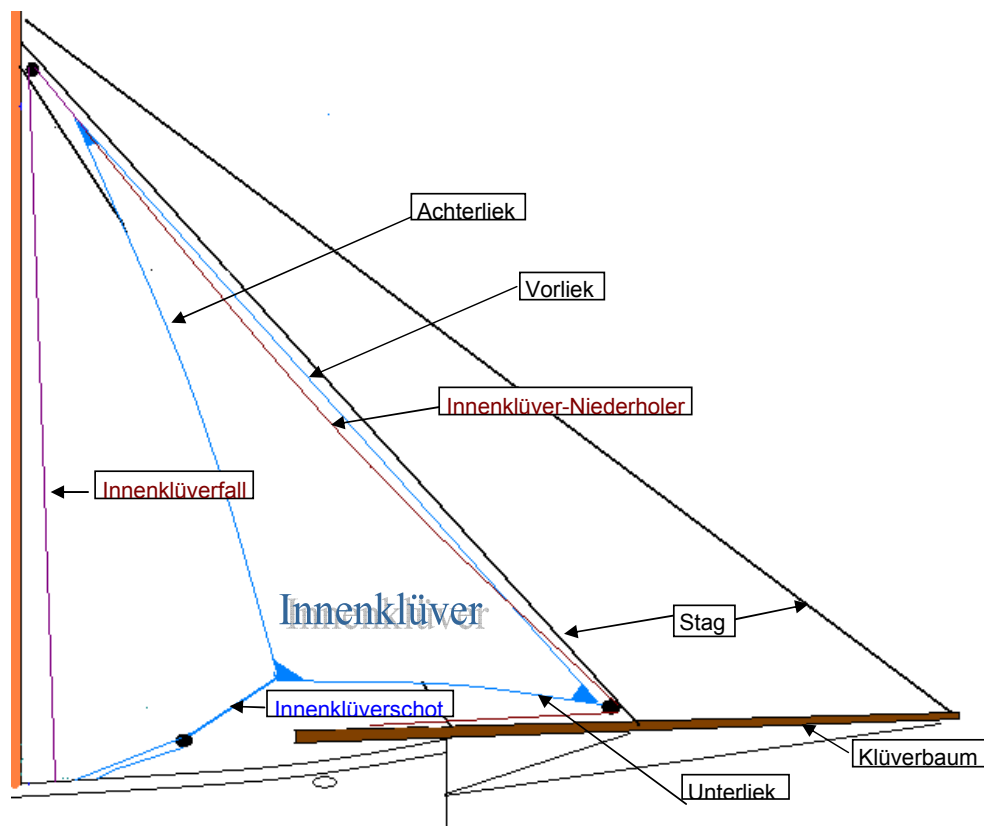


Setzen der Vorsegel

1. Segel auspacken (aushäkeln) und klarlegen
2. Fockfall umsetzen (vom Schothorn an den Kopf)
3. Fockniederholer und Schoten lose
4. Fockfall vorheißen
5. Schoten zur Leeseite gut durchholen und festsetzen
6. Innenklüver-Niederholer und -Schoten lose
7. Innenklüverfall vorheißen
8. Schot der Leeseite durchholen und festsetzen

9. Außenklüver-Niederholer und -Schoten lose
10. Außenklüver vorheißen
11. Außenklüver-Fallstrecker durchsetzen
12. Schot der Leeseite durchholen und festsetzen

Beim Wenden die Schoten auf Kommando bedienen, dabei wird die Fock zunächst backgehalten bis das Schonersegel auf dem anderen Bug im Wind steht

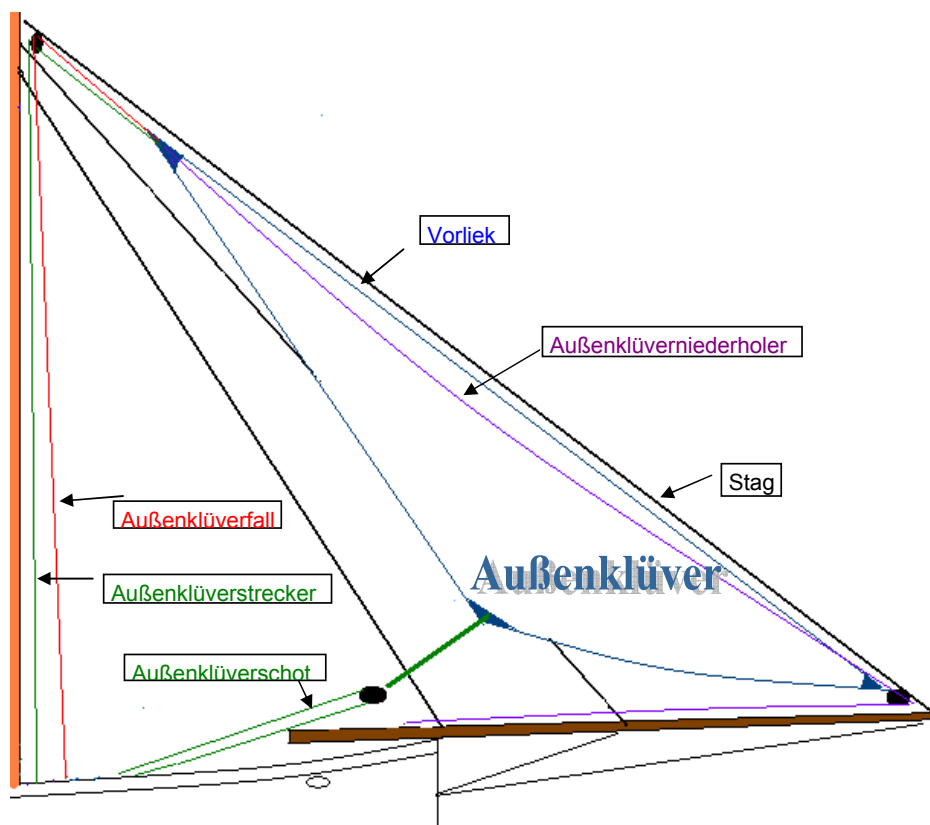


Bergen der Vorsegel

1. Fall besetzen
2. Für den Außenklüver erst den Strecker fieren
3. Niederholer durchholen gleichzeitig Fall fieren
4. Segel und Schoten an Deck holen
5. Außenklüver wird mit separaten Reileine eingehäkelt
6. Innenklüver und Fock mit Niederholer sichern (häkeln)
7. Fockfall umsetzen (Vom Segelkopf zum Schothorn)
8. Fockfall mit dem Schothorn nach dem Häkeln durchholen und die Fockschoten an den Wanten beibändseln
9. Schoten und Fallen aufklaren

Sämtliche Leinen (Festmacher, Schoten, Fallen etc.) werden rechts herum, das heißt im Uhrzeigersinn aufgeschlagen.

Es werden keine Kopfschläge gemacht!



Das Anlegen

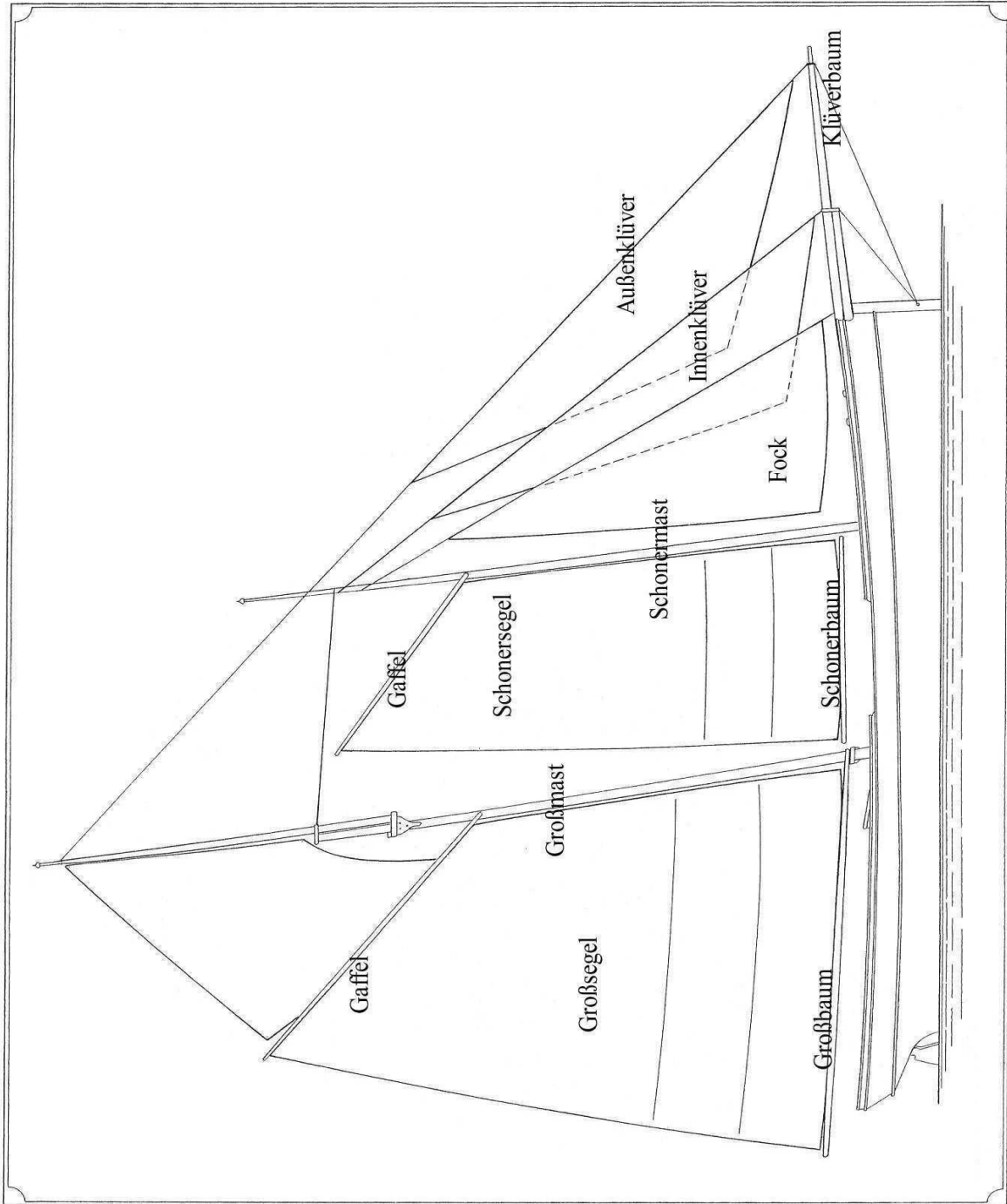
1. Das Beiboot wird ausgesetzt und der Bootsgast wird an Land gebracht.
2. Manöverstationen besetzen: Vor- u. Achterleinen klarlegen, die Vor- u. Achterspring durch die Klüse ziehen,
3. Die Wurfleinen klarmachen
4. Fender ausbringen, die gr. runden Fender als Handfender vorn und achtern bereit halten
5. Beiboot gibt Manövrierhilfe
6. Wurfleine an Land
7. Mit Handfendern aufpassen
8. Schiff festmachen (siehe Belegplan Festmacher Seite 12)
9. Gangway ausbringen
10. Beiboot an Deck
11. Aufklaren: Segelpersennige aufziehen, Leinen hochbinden, Motor, Rettungsringe und -Westen sichern, Strom anschließen

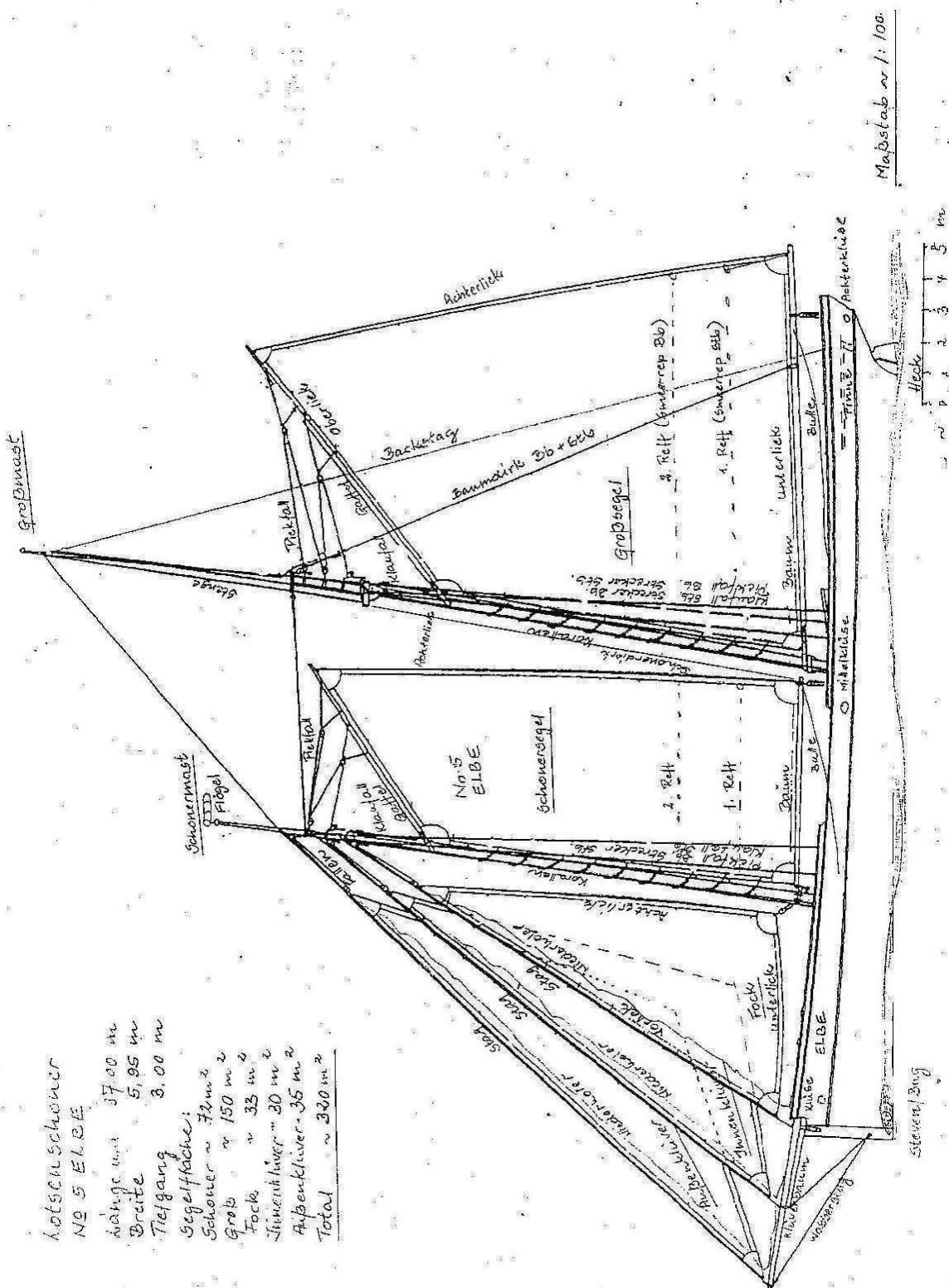
Das Ankern

1. Sicherung von der Ankerkette nehmen
2. Ankerlaschings abnehmen, Anker über die Reling heben, so daß er im Ring hängt.
3. Ankermarkierungsball (kleiner Fender) mit starker Leine am Anker befestigen (Wassertiefe = Länge der Leine)
4. Damit nicht die ganze Kettenlänge ausrauscht, wird nach ca. 10m bzw, je nach Wassertiefe, ein Stropp in die Kette gebracht
5. Sicherung am Anker lösen, der Anker fällt, die Kette rauscht aus bis zum Stropp
6. Schiff geht weiter achteraus, Stropp loswerfen oder wenn verklemmt, abschneiden; restliche Kette rauscht aus.

Das Aufholen des Ankers

1. Ankerspill mit der "Pumpe" bedienen und die Kette mittels Kettenhaken längs Deck holen
2. Anker bis zur Wasserlinie aufholen
3. Ankermarkierungsball mit Leine an Deck holen, die Leine durch den Block am Klüverbaumwant und ins Fockfall einschäkeln.
4. Anker mit Hilfe des Fockfall seitlich hochholen bis die Talje des Kattdavits übernehmen kann, dann weiterhieven bis der Ring in den Sicherungsbügel eingerastet werden kann
5. Den weißen Ankerflunken über die Reling heben
6. Ankerkette sichern, Anker laschen
7. Die Ankerkette über das Spill zurückschiften, bis wieder nur die Ankertrosse in 3 Törns um das Spill liegt.
8. Ankerkette klar zum Ausrauschen in Mäandern auf der Grätting auslegen.



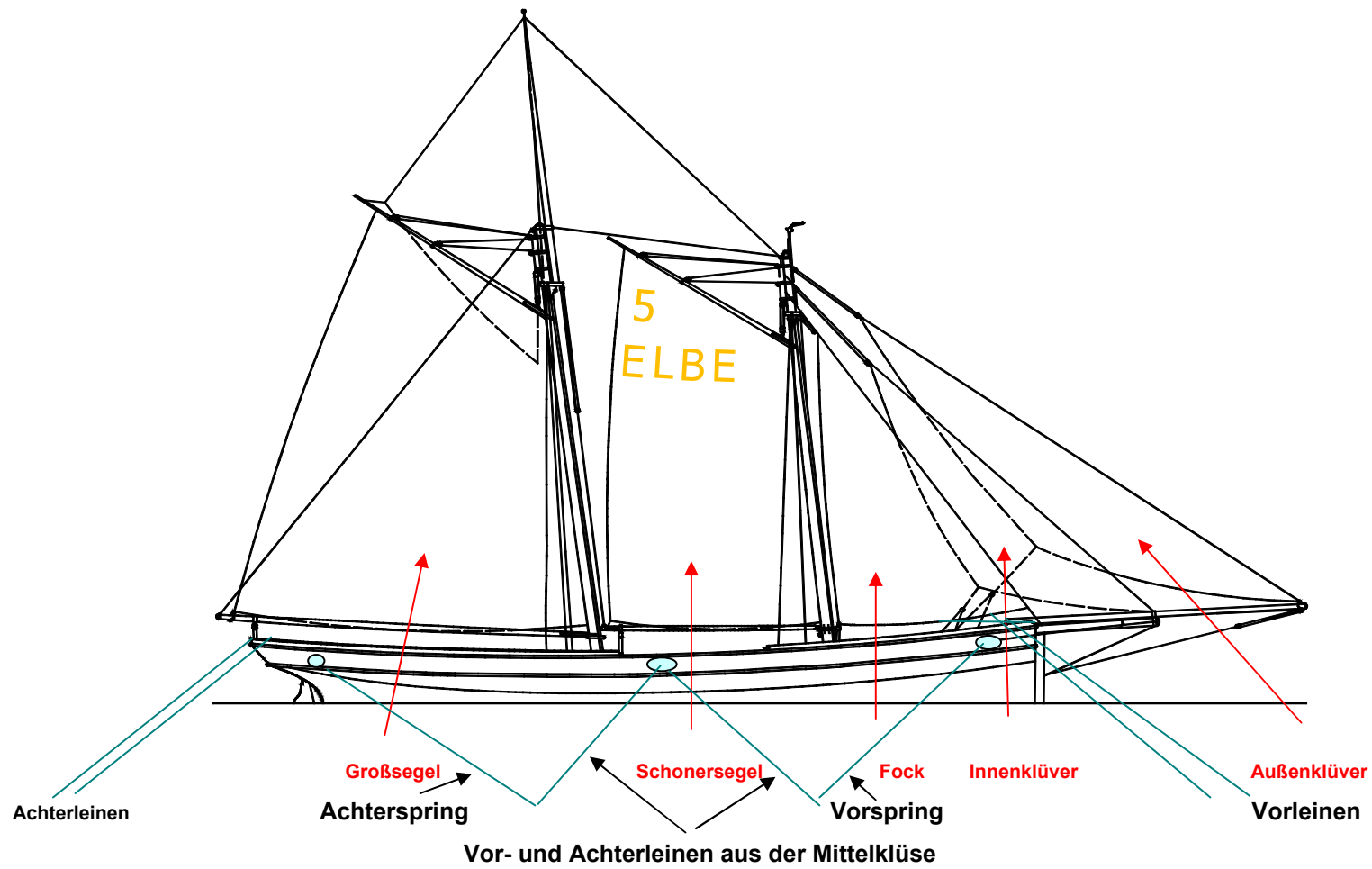


Kotschschooner
 NO 5 ELBE
 Länge 37,00 m
 Breite 5,95 m
 Tiefgang 3,00 m
 Segelfläche:
 Schooner ~ 72 m²
 Groß ~ 150 m²
 Fock ~ 33 m²
 Jünnentlüver ~ 30 m²
 Alpenklüver ~ 35 m²
 Total ~ 330 m²

Maßstab n 1:100



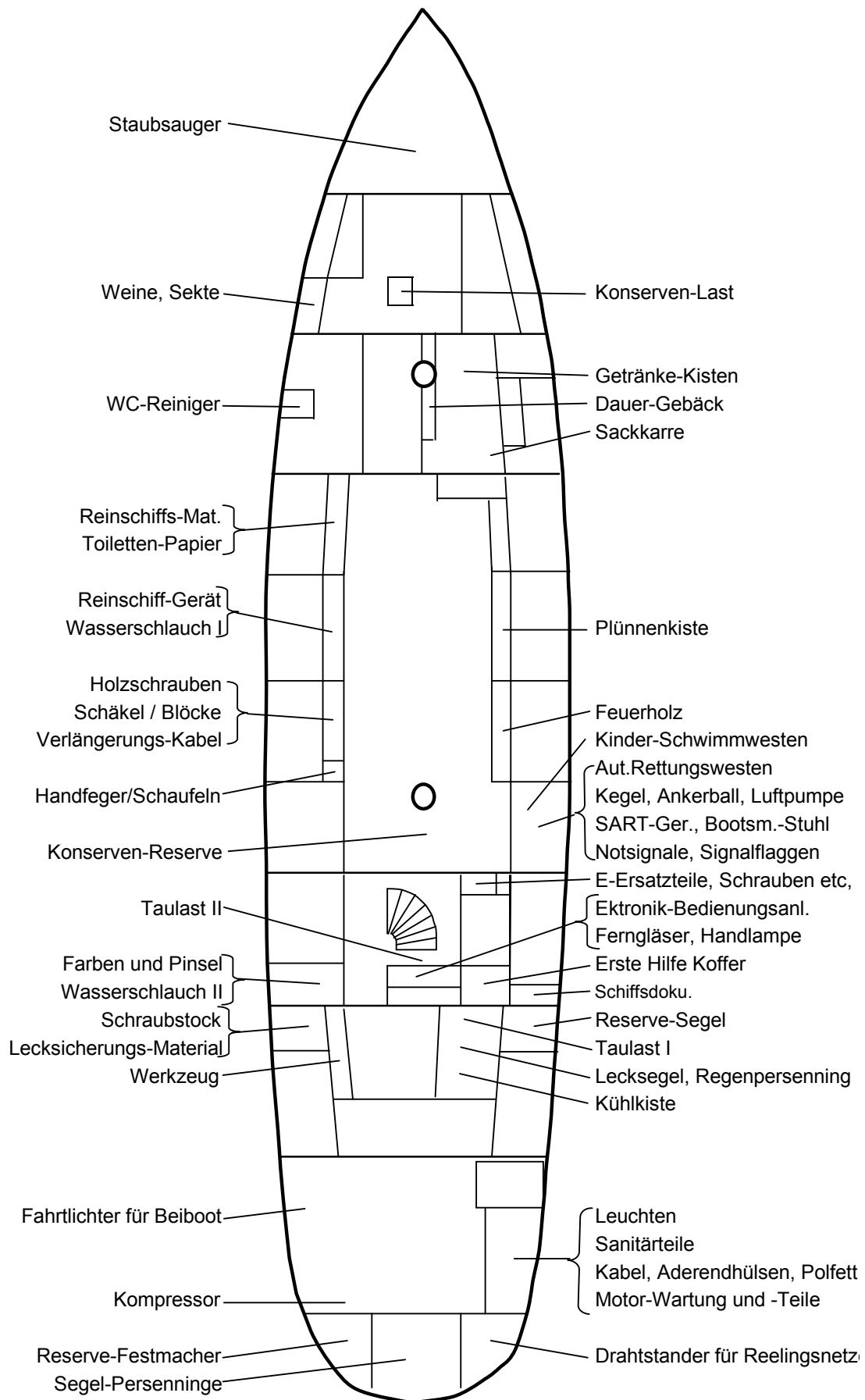
Belegplan der Festmacherleinen



Windstärken nach Beaufort

Beaufort	Bezeichnung	Windgeschwindigkeit		Auswirkungen auf die See
		Knoten	km/h	
0	Windstille	0	0	Spiegelglatte See
1	Leiser Zug	1 - 3	1 - 5	Kleine, schuppenförmige Kräuselwellen Ruhige See
2	Leichte Brise	4 - 6	6 - 11	Kleine, kurze Wellen, glasige Kämme Schwachbewegte See
3	Schwache Brise	7 - 10	12 - 19	Kämme beginnen sich zu brechen, vereinzelt weiße Schaumköpfe Leicht bewegte See
4	Mäßige Brise	11 - 16	20 - 28	Wellen etwas länger, verbreitet weiße Schaumköpfe Mäßigbewegte See
5	Frische Brise	17 - 21	29 - 38	Mäßige, längere Wellen, überall Schaumkämme Grobe See
6	Starker Wind	22 - 27	39 - 49	Kämme brechen, größere Schaumflächen, etwas Gischt Sehr grobe See
7	Steifer Wind	28 - 33	50 - 61	Schaumstreifen in Windrichtung Wellenberge mit langen Kämmen Hohe See
8	Stürmischer Wind	34 - 40	62 - 74	Gut ausgeprägte Schaumstreifen, von den Kämmen weht Gischt Sehr hohe See
9	Sturm	41 - 47	75 - 88	Hohe Wellenberge, dichte Schaumstreifen, Rollen der See beginnt, viel Gischt Schwere See
10	Schwerer Sturm	48 - 55	89 - 102	See weiß durch Schaum, schweres Rollen der See, Gischt trübt die Sicht Außergewöhnlich schwere See
11	Orkanartiger Sturm	56 - 63	103 - 117	Wellenkämme durch Gischt zerblasen
12	Orkan	64 und mehr	ab 118	See weiß, keine Fernsicht

No.5 ELBE: Stauplan



Ergänzungen
Zum
Leitfaden für Decksleute

Von Uwe Theeß

Für die Erstellung der Themenergänzungen zum Leitfaden für Decksleute wurde nachfolgend aufgeführte Fachliteratur verwandt:

Decksarbeit. Ein Handbuch für Seeleute von Kapitän Ernst Wagner erschienen im Verlag Hammerich & Lesser in Hamburg

Sicherheit im See- und Küstenbereich. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg und Rostock

Sportseeschifferschein von 2004. Dietrich v. Haefen und Harald Schultz erschienen im Delius Klasing Verlag

Handbuch für Decksleute auf Traditionsschiffen * von 2004. Jochen Garrn

Handbuch für Bootsleute auf Traditionsseglern * von 2007. Jochen Garrn und Martin Kühnel. Beide Bücher erschienen im DSV-Verlag

Der kleine Bootsmann für die Brigg Roald Amundsen

Skripte zum Sicherheitstraining von 2003. Renke Schwerdtfeger

Brandschutz-Feuerbekämpfung realistisch üben von 2004. Renke Schwerdtfeger

Zur Vertiefung und Erweiterung der Kenntnisse sind die sehr guten und umfangreichen **Handbücher *** von Jochen Garrn und Martin Kühnel des DSV-Verlages für die Arbeiten auf Traditionsseglern sehr zu empfehlen.

Tauwerksarbeiten

Das Aufschießen

ist eine der ersten und stets wiederkehrenden Arbeiten. Man bezeichnet damit das kreisförmige Andecklegen oder Aufhängen der Leine oder des Falls. Zweck ist das Tauwerk immer klar für den Gebrauch zu halten.

Zunächst werden die evt. in der/m Leine/Fall vorhandenen Törns ausgetörnt, indem man die/das Leine/Fall Stück für Stück um sich selbst dreht. Dann beginnt man vom belegten Ende an, Bucht für Bucht aufeinander zu legen, und zwar rechtsherum, bei einer/m rechts-geschlagene/n Leine/Fall. Die Buchten können in beliebiger Größe übereinander gelegt werden. Dünnes Tauwerk in kleinere Buchten als das/die große/n Fall/Leine. Wird das/die aufgeschossene Fall/Leine über einen Belegnagel oder eine Klampe aufgefangen, müssen die Buchten so bemessen sein, dass sie mindestens einen Fuß frei über Deck hängen.

Das Belegen

Ein/e Fall/Schot wird auf einem Belegnagel(Koffeinagel) belegt, indem man sie in 8-Form um diesen mehrmals herumlegt. Bevor der erste Törn um den Nagel kommt, soll die Last tragende Part fest an der Stirn- oder rückwärtigen Schmalseite der Nagelbank liegen. Die Anzahl der nötigen Lagen richtet sich nach der Stärke der jeweiligen Zugkraft. Das Belegen muss rasch und sicher ausgeführt werden, Nötigenfalls reppt ein zweiter Mann die hierfür nötige Lose zu, das heißt, er ordnet das/die unklare Fall/Schot achterhand dem Belegendem zu.

Das Fieren

Fieren heißt, eine Leine gleichmäßig loskommen lassen, ohne sie jedoch loszuwerfen. Man nimmt hierzu bei einer belegten Leine so viele Törns ab, dass man die mit beiden Händen kräftig erfasste Leine noch sicher in der Gewalt hat. Hierauf wird Hand über Hand Lose in die um Poller oder Belegnagel fahrenden Törns gegeben. Damit man gleichmäßig fieren kann, dürfen keine Törns in der Leine sein. Zweckmäßig klariert hier ein zweiter Mann achterhand die Leine und reppt sie den Fierenden zu. (Leine = Fall/Schot)

Klar zum Laufen legen

Jedes Tauwerk hat die Angewohnheit, beim schnellen Fieren, vor allem wenn es über einen Nagel läuft, „Kinken“ zu bilden.

Soll eine Leine/Schot klar zum Laufen gelegt werden, dann muss mit dem Aufschießen am Tampen begonnen werden; die einzelnen Buchten sind dann schräg übereinanderzulegen, wodurch sie glatt ablaufen können.

Fallen oder Niederholer sind am schnellsten klar gelegt, wenn sie in langen Buchten längs Deck legt. Hat man am Ende der einzelnen Bucht eine Drehung, macht diese doch einen Kinken. Zweckmäßig klariert hier ein zweiter Mann achterhand die Leine und reppt sie den Fierenden zu.

Feuerbekämpfung an Bord

Alarm - - - - - 7mal kurz, 1mal lang

Alle sich an Bord befindenden Personen begeben sich sofort zur Sammelstelle an Deck.

Vor der aktive Brandbekämpfung:

Sind Menschen in Gefahr?. Wie viel und wo befinden sie sich genau?.

Was brennt und welches Löschmittel ist geeignet?.

Folgende Reihenfolge ist unbedingt einzuhalten:

- Menschrettung ohne Eigengefährdung
- Ausbreitung des Brandes verhindern
- Brand löschen

Um zu verhindern dass der Wind Flammen und Rauch über Deck treibt wird der Kurs entsprechend geändert.

Alle Luken, Lüfter und Niedergänge werden geschlossen, um Durchzug zu vermeiden und die Sauerstoffzufuhr zu unterbinden.

Nur durch den verantwortlichen Maschinisten bzw. nach Anweisung:

- Die evt. laufenden Motoren werden abgestellt und die Brennstoffleitungen geschlossen.
- Der elektrische Stromkreis wird vom Bordnetz getrennt.

Feste Stoffe, die unter Glutbildung verbrennen, wie Holz- Kohle, Faserstoffe (**Glut und Flammen**) = **Wasser, ABC-Pulver**

Flüssige oder flüssig werdende Stoffe, wie Benzin, Öl, Teer, Farben (**Flammen**) = **ABC-Pulver**

Unter Druck austretende gasförmige Stoffe, wie Acetylen, Propan (**Flammen**) = **ABC-Pulver, BC-Pulver**

Die Wahl des Einsatzes richtet sich nach der Brandphase. So verwendet man bei einem **Entstehungsbrand**, dessen Ausweitung ganz übersehen werden kann, die **Handfeuerlöcher**. Den Brandherd kriechend angehen und den Strahl des Feuerlöschers auf glühende Teile richten, nicht in die Flammen.

Türen langsam und nur spaltbreit öffnen, es können oben Flammen heraus schlagen.

Muss ein Luk geöffnet werden, sich auf die Scharnierseite stellen und das Luk so wenig wie möglich anheben.

Oder bei

einem **Ausbreitungsbrand oder Brand hinter verschlossenen Türen**, die

Großfeuerlöchanlage mit Strahlrohr und Schläuchen. Die Vorteile dieser

Brandbekämpfung : Wasser ist unbegrenzt vorhanden, einfache Beförderung über lange Distanzen, Brandbekämpfung aus größerer Entfernung möglich, chemisch neutral.

Bei Ausfall der schiffseigenen Pumpen steht für die Versorgung der Großfeuerlöchanlage eine mobile Pumpe mit Ansaugkorb für die Wasserversorgung zur Verfügung.

Gegebenenfalls sind die Rettungsinseln aus dem vom Feuer bedrohten Bereich zu bergen.

Konzept und Ziele der Stiftung und des Vereines

Stiftung Hamburg Maritim

Historische Schiffe, Hafenanlagen und Arbeitsgeräte sind die Sachzeugen der maritimen Geschichte Hamburgs. Sie zu bewahren, restaurieren und öffentlich zugänglich machen, ist Ziel der Stiftung Hamburg Maritim.

Für die Umsetzung ihrer Vorhaben mobilisiert die Stiftung ehrenamtliches Engagement, privates Kapital und kooperiert mit ähnlich ausgerichteten Initiativen. Kuratorium und Beirat sorgen für Unterstützung aus Wirtschaft und Politik. Die Aktivitäten der Stiftung umfassen drei Handlungsfelder.

Erhalt historischer Schiffe:

Staatsdampfer Schaarhörn, Hochseekutter H.F.231 Landrath Küster, Besan-Ewer Johanna, Lotsenschoner No.5 Elbe, Hafenschlepper Fairplay, Fischer-Ewer ALT 287 Catarina und Zwölfer Heti.

Alle Schiffe werden von eigenständigen Betriebsvereinen betreut.

Traditionsschiffhafen Sandtorkai

Heimathafen vieler Stiftungsschiffe im Neubaugebiet HafenCity und der Elbphilharmonie.

Ältestes Hafenbecken Hamburgs, in dem Seeschiffe direkt am Kai abgefertigt werden konnten.

50er Kaischuppen

Hamburgs letzte Kaischuppen der Kaiserzeit.

Förderverein“Freunde des Lotsenschoners No 5 Elbe e.V.“

Der Verein wurde 2003 gegründet, er verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke, welches vom Finanzamt Hamburg anerkannt ist.

Ziel des Vereines ist es, den Lotsenschoner als fahrtüchtiges Kulturdenkmal zu erhalten.

Neben den regelmäßigen Vereinsfahrten zu Ausbildungs- und Trainingszwecken werden durch die Mitglieder öffentliche und Charterfahrten auf der Elbe, der Nord- und Ostsee bestritten.

Im Winter werden die erforderlichen Arbeiten (Inspektionen, Pflege ,kleinere Reparaturen) am Schiff von Mitgliedern gemacht.

Grundregeln der Sicherheit

Generalalarm: - - - - - ----- 7-mal kurz, 1-mal lang

- **Dieser Alarm gilt für alle Personen an Bord**
- **Jeder hat sich unverzüglich am Sammelpunkt auf dem Achterdeck – komplett angezogen mit festen Schuhen und Kopfbedeckung einzufinden.**

Sicherheit:

an Deck : Beim Überschreiten des Landganges eine Hand frei, um Halt suchen zu können .
Gepäck zu an Bord befindlichen Personen hinüberreichen.
Nur den Landgang benutzen.
Nicht an Deck springen. Durch die Schiffsbewegungen kann man schnell das Gleichgewicht verlieren, stürzen und sich verletzen.
Informieren über den Aushangplatz des Sicherheitsplanes/Sicherheitsrolle.
Großschot nur über den Poller holen.
Bei der Halse Achterplattform räumen.
Bei Wind, achterlicher als halb, Bullentaljen setzen.
Schoten und Fallen nur mit Sicherheitsabstand der Hände vom Nagel fieren.
Fenderleinen nicht um die Hand wickeln.
Bei Rückwärtsfahrt Pinne mit zwei Mann besetzen.

unter Deck: Kein offenes Feuer und nicht rauchen.

im Rigg: Immer einen Sicherheitsgurt anlegen und benutzen.
Im Bootsmannsstuhl immer zusätzlich mit Sicherheitsgurt und **separatem** Fall sichern.
Nur mit festen Schuhwerk.
Nicht ohne Genehmigung ins Rigg steigen.
Immer im Luv-Want aufentern.
Beim Auf/Abentern mit den Händen nur an den Wanten festhalten, nicht an den Webeleinen (Dreipunktprinzip: Immer eine Hand und zwei Füße oder zwei Hände und einen Fuß am Want).
Bei Arbeiten im Rigg Werkzeuge, Bolzen etc. durch Kabelgarn sicher damit nichts aufs Deck (Lebensgefahr!) oder außenbords fallen kann.

Sicherheitsregeln für die Kombüse und für Servicekräfte:

Immer bekleidet in der Kombüse arbeiten (Verbrühungsgefahr).
Bei Seegang die Schlingerstange in der Kombüse setzen.
Beim beidhändigen Servieren auf festen Stand achten.
Keine Gläser an Deck servieren.
Schlingerbretter beim Servieren an Deck in den Tisch einsetzen.

Bemusen von Schäkeln.

Der Bolzen des Schäkels wird nur“handfest“ angezogen und dann wieder soweit gelockert bis das Auge des Bolzens senkrecht steht.

Die Sicherung erfolgt durch VA-Draht, Kupferdraht oder weich geglühten Eisendraht.

Der Draht wird dann 2- bis 3mal über Kreuz durch das Auge des Bolzens und um den gelegt. Die beiden Enden werden dann zusammengedreht. Das zusammengedrehte Ende des Sicherungsdrahtes muß dann sehr sorgfältig hinter dem Schäkelsbügel oder im Loch des Bolzens versteckt werden, um Verletzungen und evt. Beschädigungen an den Segeln zu verhindern.

Smarten

Das Smarten von Drahttauwerk- besonders von Spleißen- hat zwei Funktionen. Einerseits dient das gut eingefettete Segeltuch oder Sackleinen, das an zum Smarten verwendet, als Schutz vor eindringender Feuchtigkeit, andererseits bildet es eine gute Grundlage für das Kleeden.

Das Segeltuch wird in Streifen gerissen und über die zu schützende Stelle in der Weise gewickelt, dass sich die einzelnen Bahnen etwas überlappen. Anschließend wird die Smarting mit Marlschlägen aus Takelgarn fixiert.

Bei einem Spleiß smartet man immer vom Auge zum Spleißende hin, um die gekappten Drähte des Spleißes besser beibinden zu können.

Kleeden

Zum Kleeden verwendet man geteerte Hüsing, der mit der Kleedkeule oder dem Kleedholz Törn um Törn sehr stramm über die Smarting gewickelt wird, wobei der Anfang parallel zum Spleiß gelegt und eingebunden wird. Eine gute Kleedung erkennt man daran, dass beim Arbeiten der im Hüsing vorhandene Teer zum Teil austritt. Hilfreich ist es, wenn man zum Kleeden einen zweiten Mann hat, der die Hüsingkugel um den Draht herum führt. Der zu bekleedete Draht wird stramm gespannt und gegen Verdrehen gesichert.

Werden lange Enden bekleedet, wird das Ende des alten und der Anfang des neuen Hüsings fest untergewickelt.

Marlen.

Der Marlschlag wird zum Befestigen von Schmarting (s.o.) oder Anreihen der Segel angewendet. Man befestigt zunächst das Ende der Marleine und legt in den jeweils erforderlichen Abständen ein Auge. Danach nimmt man das Garn um die Trosse und von unten in das Auge hinein und holt den entstehenden Rundtörn und Überhandschlag so steif, dass die längs der Trosse liegende Marleine in gerader Richtung verläuft.

Beim Anreihen eines Segels legt man das Auge über jedes Gatje und führt die Reihleine von oben durch das Gatje und dann in das Auge. Die steif geholte Reihleine muss neben dem Liek liegen

Ausguck

Was muss der Ausguck beachten?

1. Beide Seiten gleichmäßig beobachten, auch in die Sonnenbahn blicken.
2. Ebenso muss die Richtung direkt voraus intensiv beobachtet werden, denn sie ist für den Rundumblick vom Achterschiff durch den Klüverbaum verdeckt.
3. Alle Gegenstände sind durch klare Meldebegriffe zu bezeichnen:
z.B. Fahrzeuge, Licht(er), weißes, rotes, grünes Licht, nicht identifizierbarer Gegenstand, Tonne, Boje, Pricke usw. Gegenstände, die nicht eindeutig erkannt werden können oder deren Namen man nicht kennt, müssen mit dem Begriff „nicht identifizierter Gegenstand „ gemeldet werden.
4. Auch auf offener See gibt es Treibgut, das dem Schiff Schaden zufügen kann, z.B. kleine Fischerbojen; daher auch diese immer melden.
5. Bei Wachübergabe zeigen, was bereits gemeldet ist; das vermeidet Irrtümer und hilft der Übersicht.
6. Richtungen korrekt angeben: Bb./Stb. – voraus, Bb./Stb. 1 bis 7 Strich, Bb./Stb. querab, Bb./Stb. 1 bis 7 Strich, und danach achteraus.
7. Die Richtung in Strich wird ermittelt, indem gezählt wird, wie oft die geballte Faust waagrecht bei ausgestrecktem Arm zwischen voraus und das gesichtete Objekt gestellt werden kann.

1 Faustbreit entspricht ein Winkel von ca. 1 Strich = 11°

Ein anderes Mittel ist: $90^\circ = \text{querab} = 8 \text{ Strich}$

$45^\circ \text{ voraus} = 4 \text{ Strich}$, dazwischen liegen

$\sim 22^\circ = 2 \text{ Strich}$

$67^\circ = 6 \text{ Strich}$

Die Quadranten achterlicher als querab zählen gleichermaßen.

Worauf ist beim Ausguck zu achten?

1. Ein Fernglas ist nur für die Suche bestimmter, zuvor angesagter Merkmale zu geben. Die Tatsache, dass das generelle Blicken durchs Fernglas das Gesichtsfeld einschränkt und das Aue schneller ermüdet, sollte jedem bekannt sein bzw. bekannt gemacht werden.
2. Bei diesigem Wetter ist mit der Schiffsführung abzusprechen, wie Alarm geschlagen werden kann, wenn plötzlich sehr dicht bei ein Hindernis auftaucht.
3. Bei Nebel oder stärkerem Dunst ggf. zwei Personen aufstellen, evt. öfter ablösen.
4. Bei schwerem Wetter den Ausguck auf sicheren Posten zurückziehen.
5. Der Ausguck soll immer stehen und nie sitzen. Vor allem in der Nacht besteht sonst Einschlafgefahr. Aus diesem Grunde sollen nachts 2 Personen Ausguck gehen.

Augspleiß in geschlagenem Tauwerk.

Die Kardeele werden 4 – 5 Törns aufgedreht

Die Größe des Auges wird bestimmt und die Kardeele so auf die feste Part gelegt, dass das **Mittlere oben, eins rechts und eins links** von der festen Part liegt.

1. Das mittlere Kardeel wird unter das darunter liegende Kardeel der festen Part gegen den Schlag gesteckt.
2. Das linke Kardeel unterfährt das nächste Kardeel der festen Part gegen den Schlag. Es wird dort eingespleißt, wo das erste Kardeel herauskommt.
3. Die Arbeit wird gedreht, und das letzte Kardeel unterfährt das Kardeel der festen Part, das noch nicht unterfahren wurde.

Runde 2 und 3:

- Jedes Kardeel unterfährt ein Kardeel der festen Part. Aus jeder Keep kommt ein Kardeel heraus.
- Ein Kardeel wird ein viertes, ein weiteres ein viertes und ein fünftes Mal durchgesteckt. Auf diese Weise wird der Spleiß verjüngt.
- Die Enden werden gekappt und verschmolzen.

Arbeitstakling.

Man legt den Faden doppelt auf das Tauwerk und hierüber in Drehrichtung der Kardeele dicht nebeneinander um das Tauwerk Rundtörns. Die Rundtörns werden in Richtung auf das anfangs gelegte Auge zu genommen, bis sie in einer Breite nebeneinander liegen, die ungefähr dem Durchmesser des Tauwerks entspricht. Dann steckt man den Faden durch das Auge und zieht dieses vom Anfang des Taklings aus dicht. Die überstehenden Enden schneidet man ab.

Genähter Takling.

Der aufgenähte Takling ist haltbarer. Zum Aufnähen benötigt man Segelhandschuh und Segelnadel.

Man nimmt das Segelgarn in der Nadel doppelt und steckt es mit Hilfe der Segelnadel zwischen 2 Kardeele. Das Ende bleibt 2 Finger breit überstehen, worauf man in gleicher Weise wie beim Arbeitstakling Rundtörns um das Tauwerk nimmt. Dann wird die Nadel genau zwischen 2 Kardeele gesteckt und der Faden unter einem Kardeel steif hindurchgeholt. Man legt nun den Faden quer über die Rundtörns und steckt ihn auf der anderen Seite wieder zwischen die beiden gleichen Kardeele. In dieser Weise führt man den Faden über die Rundtörns in den jeweiligen Zwischenraum zweier Kardeele, bis sie alle ausgefüllt sind; also dreimal bei einem dreikardeeligen, viermal bei einem vierkardeligen Ende. Zum Schluss belegt man den Faden durch zweimaliges Vernähen in einem Kardeel.

Bootsmannsnaht.

Sie wird benutzt für alle Risse, deren Ränder nicht ausgefasert sind. Es sollte eine möglichst dünne Nadel verwendet werden, um das Tuch nicht unnötig zu beschädigen. In sehr festem Tuch können Löcher für die Nähte vorgestochen und die Nadel mit einer Flachzange durchgeholt werden. Dabei ist zu beachten, dass die dreieckige Spitze der Nadel nicht beschädigt wird.

Als Abstand zwischen den Stichen nimmt man den gleichen, der für die Zick-Zack-Maschinennähte genommen wurde. Es sind etwa 8 Stich auf einen Nadellänge.

Durchgeführt wird die Reparatur mit dem verschlungenen Mittelstich damit beim Anziehen keine Spannung in dem Tuch erzeugt wird.

Ergänzende Knoten

Gordingstek

Der Gordingstek wird benutzt um bei dem Gaffel**topsegel** die **Schot**, das **Kopffall** und das **Neckfall** anzustecken. Er kann durchgesetzt werden bis das Segel am Block anliegt. Er ist extrem gut gesichert gegen unbeabsichtigtes Aufgehen und auf zu starkes Festziehen unter Last.

Häkelschlag

Mit diesem Knoten werden die Vorsegel eingepackt. Benutzt wird dazu der Niederholer des entsprechenden Segels oder eine separate Leine (Aussenklüver).

Bei Nutzung des Niederholers wird mit dem ersten Schlag das Fall gesichert, dann wird der Niederholer in der Art fortlaufender Slipsteks um das Segel gelegt, jeder Slipstek in den vorherigen gesteckt. Die Abstände zwischen den einzelner Umschlingungen sollen ca. 80cm nicht überschreiten.

Das Segel wird der Länge nach zwischen die Beine genommen und in einen „Sack“ längs der Falte gelegt. Diese Falte wird als Deckel darüber gelegt. Die „häkelnde“ Person geht von Slipstek zu Slipstek rückwärts, ein Helfer packt das Segel vor.

Verlassen des Schiffes

Alarm - - - - - 3-mal lang, 1-mal kurz, 1-mal lang, langer Ton

Kann das Verlassen des Schiffes nicht länger hinausgeschoben werden, so sollte vor dem von Bord gehen reichlich wärmende Kleidung angezogen werden und die weiteren Punkte zur Vorsorge – wenn möglich – eingehalten werden.

Viele Schichten Kleidung anlegen, Wollsachen verhindern Umströmung, feinmaschige Hemden den Wasserdurchtritt nach außen, auch mehrere Hosen für die Beine, Mütze, Kaputze. Wetterkleidung- Ölzeug – als letzte Schicht verhindert Wasseraustausch, Bündchen zumachen(Klebeband).

Vor dem Verlassen warme gesüßte Flüssigkeit trinken, so wird die Wärme und Energie eingetragen. Kein Alkohol!

Rettungswesten anlegen, so sind keine Schwimmbewegungen nötig, also kein unnötige Energieverbrauch und keine Wasserumströmung am Körper.

Wenn es die Umstände gestatten, sollten folgende Gegenstände in die Rettungsinseln gegeben werden:

Decken und wärmende Kleidungsstücke, Trinkwasser und Lebensmittel. Die Zusatzausrüstung wie tragbare UKW-Handfunkgeräte mit Reservebatterien, funktechnische Rettungsmittel SART, EPIRP.(Taschenlampe, Taschenmesser, Tauwerk, Fernglas und Erste-Hilfe-Verbandskasten).

Wenn möglich immer trocken in die Rettungsinsel gelangen. Leiter, Netz, Tampen benutzen, vorsichtig auf das Dach der teilbemannten Insel fallen lassen (Verletzungsgefahr der sich in der Insel befindlichen Personen).

Verhalten in der Rettungsinsel

Es ist ein Fahrzeugführer zu bestimmen. Er soll für ein gutes Gemeinschaftsgefühl sorgen und regelmäßig offen, ohne Lügen über die aktuelle Lage informieren.

Die Rettungsinsel/n sollen nach Aufnahme der Personen so schnell wie möglich den unmittelbaren Gefahrenbereich um das Schiff verlassen, aber zur besseren Auffindung durch die Retter in der Nähe der Unfallstelle bleiben.

Verletzte Personen versorgen. Den Innenraum der Rettungsinsel trockenösen. Durch engen Körperkontakt und möglichst trockene Kleidung ist unnötiger Auskühlung vorzubeugen. Seekrankheit ist eine psychische und physische Erscheinung und setzt den Überlebenswillen stark herab. Durch Erbrechen kommt es zu einem erheblichen Verlust an Flüssigkeit und Mineralien, der letztlich zu Zusammenbruch führt. Vorbeugend Tabletten für ALLE, für gute Belüftung sorgen. In der Rettungsinsel ist die bequemste Haltung bei Seekrankheit, sich in der Mitte auf den Boden zu legen.

Bestandsaufnahme der vorhandenen Ausrüstung durchführen.

EPIRP, SART und Handfunkgeräte aktivieren. Radarreflektor aufstellen und Treibanker ausbringen. Ausguck besetzen.

Für routinemäßige Beschäftigung sorgen: Wachen einteilen, Insel sauber und trocken halten, regelmäßige Kontrollen der Verletzten und der Einrichtung,

Einteilung von Wasser und Proviant: Am ersten Tag kein Wasser, ab dem 2.Tag 0,5 Liter pro Person, den letzten halben Liter auf 5 Tage zu je 100ml verteilen. Jeden Regen auffangen.

Auf keinen Fall Salzwasser oder Urin trinken!

Verhalten bei Rettung

Signalmittel bereithalten und entsprechend einsetzen.

Ruhe bewahren und zusammenbleiben.

Aufgaben und Reihenfolge für die Rettung festlegen.

Nicht aus der Rettungsinsel heraus springen.

Umgang mit der Wurfleine

Genau genommen sind hier 2 verschiedene Abläufe zu unterscheiden: einerseits das Werfen vom Schiff aus, andererseits das Herüberholen der Festmacherleine des Schiffes durch die Wurfleinen der „Festmacher“, von Land oder Schleuse aus.

Wird selbst geworfen, muss sichergestellt sein, dass der Wurf ziel- und weitengerecht erfolgt. Auf Anweisung der Schiffsführung. „– Leine über!“ muss von der betroffenen Station „verstanden“ signalisiert werden. Geworfen wird erst, wenn sicher ist, dass die Leine auch den Fänger erreicht.

Drei Arten des Werfens sind allgemein in Gebrauch:

1. Die überwiegende Menge der (dünnen) Leine wird zusammen mit der Affenfaust in die Wurfhand genommen, Ein Rest der Leine ist in großen Buchten zum Ablaufen auf der Reling ausgehängt. Das Ende ist an der/den Festmacherleine/n fest.
2. Die Wurfhand umfasst nur wenige klein gelegte Buchten, die andere Hand trägt die großen Buchten und hält sie klar zum Laufen außenbords, oder wirft sie mit. Das Ende ist an der /den Festmacherleine/n fest.
3. Bei dieser Art verfährt man wie bei der eben beschriebenen, nur dass hier – wie bei der ersten Variante – die großen Buchten nicht auf der Hand liegen, sondern auf der Reling. Das Ende ist an der/den Festmacherleine/n fest.

Auf welche Art geworfen wird, ist praktisch ohne Bedeutung und lediglich Übungssache.

Die Befestigung der Wurfleine an der Festmacherleine muss so geschehen, dass sie schnell und leicht wieder lösbar ist und beim Aufhaken der Festmacherleine auf den Poller oder auch beim Durchschlaufen nicht festklemmen kann. Um das Festklemmen zu verhindern wird die Wurfleine an einer Seite des Auges der Festmacherleine/n in der Nähe des Spleißes befestigt.

Mit welchem Knoten macht man die Wurfleine am Auge der Festmacherleine/n fest?

Mit der Acht, das Ende ca.2 Faustbreit überstehend, wie bei der Beschreibung der Acht gezeichnet.

Mit zwei halben Schlägen, das Ende mindestens einen halben Meter überstehend.

Mit einem Gordingstek, locker gesteckt. Dieser lässt sich gut seitlich verschieben und wieder lösen.

Vermeiden sollte man zwei Knoten: den Palstek auf Slip, weil er sich beim Zerren über die Kaikante aufziehen kann, und den Webeleinstek, der sich entweder so fest zieht, dass er weder verschiebbar noch leicht lösbar ist, oder sich – mit Slip- an der Kaikante aufziehen kann.

Wird die Wurfleine von den gewerbsmäßigen „Festmachern“ herübergegeben, sehen sie es gerne, wenn man die Leine mit einem einfachen Überhandknoten auf die Festmacherleine setzt. Die Affenfaust/der Sandsack verhindern ein Durchrutschen oder unbeabsichtigtes Lösen

Tauwerksarbeiten

Das Aufschießen

ist eine der ersten und stets wiederkehrenden Arbeiten. Man bezeichnet damit das kreisförmige Andecklegen oder Aufhängen der Leine oder des Falls. Zweck ist das Tauwerk immer klar für den Gebrauch zu halten.

Zunächst werden die evt. in der/m Leine/Fall vorhandenen Törns ausgetörnt, indem man die/das Leine/Fall Stück für Stück um sich selbst dreht. Dann beginnt man vom belegten Ende an, Bucht für Bucht aufeinander zu legen, und zwar rechtsherum, bei einer/m rechts-geschlagene/n Leine/Fall. Die Buchten können in beliebiger Größe übereinander gelegt werden. Dünnes Tauwerk in kleinere Buchten als das/die große/n Fall/Leine. Wird das/die aufgeschossene Fall/Leine über einen Belegnagel oder eine Klampe aufgefangen, müssen die Buchten so bemessen sein, dass sie mindestens einen Fuß frei über Deck hängen.

Das Belegen

Ein/e Fall/Schot wird auf einem Belegnagel(Koffeinagel) belegt, indem man sie in 8-Form um diesen mehrmals herumlegt. Bevor der erste Törn um den Nagel kommt, soll die Last tragende Part fest an der Stirn- oder rückwärtigen Schmalseite der Nagelbank liegen. Die Anzahl der nötigen Lagen richtet sich nach der Stärke der jeweiligen Zugkraft. Das Belegen muss rasch und sicher ausgeführt werden, Nötigenfalls reppt ein zweiter Mann die hierfür nötige Lose zu, das heißt, er ordnet das/die unklare Fall/Schot achterhand dem Belegendem zu.

Das Fieren

Fieren heißt, eine Leine gleichmäßig loskommen lassen, ohne sie jedoch loszuwerfen. Man nimmt hierzu bei einer belegten Leine so viele Törns ab, dass man die mit beiden Händen kräftig erfasste Leine noch sicher in der Gewalt hat. Hierauf wird Hand über Hand Lose in die um Poller oder Belegnagel fahrenden Törns gegeben. Damit man gleichmäßig fieren kann, dürfen keine Törns in der Leine sein. Zweckmäßig klariert hier ein zweiter Mann achterhand die Leine und reppt sie den Fierenden zu. (Leine = Fall/Schot)

Klar zum Laufen legen

Jedes Tauwerk hat die Angewohnheit, beim schnellen Fieren, vor allem wenn es über einen Nagel läuft, „Kinken“ zu bilden.

Soll eine Leine/Schot klar zum Laufen gelegt werden, dann muss mit dem Aufschießen am Tampen begonnen werden; die einzelnen Buchten sind dann schräg übereinanderzulegen, wodurch sie glatt ablaufen können.

Fallen oder Niederholer sind am schnellsten klar gelegt, wenn sie in langen Buchten längs Deck legt. Hat man am Ende der einzelnen Bucht eine Drehung, macht diese doch einen Kinken. Zweckmäßig klariert hier ein zweiter Mann achterhand die Leine und reppt sie den Fierenden zu.

Taustopper.

Der Taustopper wird eingesetzt bei Großsegelsetzen um ohne Verlust an Spannung das Fall auf dem Nagel belegen zu können. Dazu wird ein halber Schlag um das zu stoppende Großfall parallel zur Zugrichtung herumgelegt und auf Ansage festgeholt. Dann werden gegen den halben Schlag mehrere Törns um das zu stoppende Fall genommen und am Ende festgehalten. Bei großen Zug auf den Stopper ist es sicherer, anstelle des Festhaltens einen halben Schlag zu machen und diesen durch Drehen festzuziehen.

Ruderwache

Im regulären Wachbetrieb ist nur anfangs ein Mitglied der Stammbesatzung ans Ruder zu stellen. Schnellstmöglich sind Trainees so weit anzulernen, dass sie, zunächst unter Aufsicht eines Stammmitgliedes verlässlich steuern können.

Es muss dabei immer wieder bedacht werden, dass auch nach einiger Zeit des korrekten Steuerns Fehlhandlungen beim Ruderlegen auftreten können und werden.

Die Ansage des Rudergängers: „Das Schiff kommt vom Kurs ab!“ muss- in dieser oder ähnlicher Formulierung – zuvor ausdrücklich verabredet werden, damit **rechtzeitig** eingegriffen werden kann. Dem Rudergänger muss von Anfang an erklärt werden, dass ein Schiff immer um den Sollkurs pendelt, also nicht „wie auf Schienen“ läuft.

Ebenso ist der Umfang des erlaubten Pendelns zu nennen. Nicht zuletzt hilft dieses Wissen Anfangsängste abzubauen.

Ist das Schiff vom Kurs abgekommen, sollte der Rudergänger auf keinen Fall beschimpft oder gerügt werden- das ist weder in dieser Situation noch in sonstiger Weise hilfreich!

Kommandos – Ansagen und Quittierungen

Üblich sind folgende Ansagen und Quittierungen:

- | | |
|----------------------------|--|
| „Komm auf!“ | - „Aufkommen.“ |
| „Stützen!“ | - „Stützen.“ |
| „Recht so!“ | - „Recht so.“ |
| „Ruder Bb./Stb. ... Grad!“ | - „Ruder Bb./Stb. ... Grad, danach“ Ruder liegt... Grad“ |
| „Neuer Kurs... Grad!“ | - „Neuer Kurs ... Grad, bei Erreichen „Neuer Kurs... Grad liegen an“ |
- Anstelle des Kommandos „Komm auf!“ wird auch „Ruder mittschiffs!“ angesagt.

Gradzahlen werden einzeln angesagt. Zum Beispiel 130°: eins-drei-null.

Bedeutung der Kommandos

„Aufkommen!“- Während das Ruder gelegt ist und das Schiff dreht, soll durch die Verkleinerung des Ruderwinkels die Drehgeschwindigkeit verringert werden.

„Stützen!“ – Hat das Schiff gedreht und der neue Kurs liegt fast an, muss etwas Gegenruder gelegt werden, um nicht über den gegebenen neuen Kurs hinauszukommen.

„Recht so!“ – Der augenblickliche Kurs, egal ob nach Kompass oder Landmarke, soll so weiter gesteuert werden.

„Ruder Bb./Stb. ... Grad !“ (Ruderlage) – Einleitung einer Drehbewegung und Festlegung der Drehgeschwindigkeit. Hierauf folgt meistens“ Komm auf!“

Wird nach dem Ist-Kurs gefragt, heißt es: „Welcher Kurs liegt an?“

Die Frage nach dem Soll-Kurs lautet: „Was sollst DU steuern?“

„Voll und bei!“ ist ein Kommando, das dem Rudergänger sagt, dass er das Schiff so zum Wind steuern soll, dass die Segel stets gut gefüllt sind, aber nicht unnötig Höhe zum Wind verschenkt wird. Es ist eine Anweisung, die jedoch nur an erfahrene Rudergänger gegeben werden soll oder an solche, die dazu herangebildet werden sollen.

Hinweise zum Quittieren

Immer wieder ist darauf zu achten, dass vom Rudergänger die Anweisungen laut und deutlich quittiert werden.

Personenbergung aus dem Rigg

Eine Person entert auf und versucht die hilflose Person zu beruhigen. Das kurze Ende der Sicherheitsleine wird am Want eingehakt.

Die zur Bergung benötigte Toppjolle wird mit beiden Enden auf endlos verbunden und der Knoten in greifbare Nähe gegeben.

Die Toppjolle wird dann mit einem Palstek, Stek hinten, der hilflosen Person angelegt. Auf der Brustseite wird durch einen zweiten Sicherheitsstropp der Palstek gesichert, er verhindert das Hochrutschen.

Die Toppjolle wird dann durchgesetzt bis die abzubergende Person sicher ist. Es muss darauf geachtet werden das die Person dabei nicht frei pendelt.

Unter Hilfe der aufgeenternden Person steigt die abzubergende Person ab. Der Helfer greift beim Abstieg um die zu bergende Person herum in die Wanten, sodass gemeinsam langsam abgestiegen werden kann. Ohne diese Unterstützung von hinten kann die hilflose Person ins Pendeln geraten und den Halt im Want verlieren.

MARPOL Umweltübereinkommen

Das MARPOL-Übereinkommen vom 02.11.1973 ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt. In sechs Anlagen sind die Punkte und Sachgebiete festgelegt worden.

Die den Lotsenschoner hauptsächlich betreffenden Bestimmungen sind nachfolgend aufgeführt.

Anlage I Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Beim Tanken ist darauf zu achten, dass die Tankentlüftung funktioniert, dass kein Kraftstoff in der Füllleitung zurückschlagen kann und dass ein Überlaufen an der Tank- oder Entlüftungsöffnung ausgeschlossen ist.

Die Einleitung von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer ist grundsätzlich verboten.

Anlage IV Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser:

Die Anlage regelt die Verhütung bzw. Einschränkung von Verschmutzung des Meeres durch Schiffsabwasser. Danach ist das Einleiten von Schiffsabwasser grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten, wenn das Schiff über eine Anlage zur Behandlung oder Aufbereitung von Abwasser verfügt, oder wenn die Einleitung aus einem Abwasser-Sammeltank in einer Entfernung von mehr als 12 sm vom nächstgelegenen Land erfolgt. Die Einleitbestimmungen gelten:

A Anwendungsbereich:

Für deutsche Schiffe mit weniger als 400 BRZ, die für die Beförderung von mehr als 15 Personen zugelassen sind.

B Ausrüstungspflicht:

Zugelassene Anlagen zur mechanischen Behandlung und Desinfektion von Abwasser mit einer Einrichtung zum Aufbewahren des Abwassers für Entfernungen von weniger als 3 sm vom nächstgelegenen Land.

C Einleitbestimmungen:

Das Einleiten von Abwassern ins **Meer** ist verboten, es sei denn, die folgenden Bedingungen sind erfüllt:

Das Abwasser ist mechanisch behandelt und desinfiziert – mindestens 3 sm vom nächstgelegenen Land.

Das Einleiten von Abwasser auf den Seeschifffahrtsstraßen ist verboten.

Anlage V Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll:

Die Anlage betrifft Verschmutzungen durch Schiffsmüll. Die Voraussetzungen für eine Einbringung bestimmen sich nach der jeweiligen Art des Schiffsmülls.

In einem Mülltagebuch sind alle Eintragungen über die Behandlung und Beseitigung des an Bord anfallenden Mülls zu dokumentieren.

Überblick über die Beschränkungen für das Einbringen von Müll in die **Nord- und Ostsee**(Sondergebiete):

- Lebensmittelabfälle nicht zerkleinert oder zermahlen:
Einbringen oder Einleiten verboten.
- Reinigungsmittel und Zusätze, die im/auf Deck und an den Außenflächen verwendeten Waschwasser enthalten sind:
Einbringen und Einleiten zulässig.
- Sonstiger Müll, einschließlich Kunststoffe, synthetische Seile, Kunststoffmülltüten, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Verpackungsmaterial, Papier, Lumpen, Glas, Flaschen, Steingut und ähnliche Abfälle:
Einbringen oder Einleiten verboten.

Mann über Bord (MOB)

Alarm - - - - - 7-mal kurz, 1-mal lang

1. Wer den Unfall zuerst bemerkt hat, soll die über Bord gefallene Person im Auge behalten. Unterstützt wird das durch deutliches, fortwährendes Zeigen auf die Person und dem Ruf „Mann über Bord!“
2. Rettungsmittel auswerfen, möglichst mit Nachtlicht und Signalflagge am Stock und
3. Eine Person auf erhöhten Standort entsenden, welche die Person ständig im Auge behält (Sicherheitsgurt).
4. Mensch über Bord-Taste am GPS zwei Sekunden drücken, Cursor links, ENTER
5. Maschine an oder klarmachen lassen.
6. Freiwächter mit auf Manöverstation,
7. Schoten, Bullen, Gaffelgehren besetzen, Stagesegelschoten los/lose ggf. bestimmte
8. Stagesegel und Gaffeltoppsegel bergen.
9. Fahrt vermindern bzw. beidrehen.
10. Schlauchboot klarmachen zum Aussetzen.
11. Bootsbesatzung mit Rettungswesten versehen und UKW-Handsprechfunkgerät mitgeben.(Kanal 15/17 verabreden und testen).
12. Im Schlauchboot die Kopfhöhe so weit erhöhen, dass sichergestellt ist, die zu bergende Person auch in das Schlauchboot heben zu können.
13. Beim Heben in das Schlauchboot: Sobald man einen Arm der zu bergenden Person fest im Griff hat, muss man nach den Beinen greifen und versuchen, zusammen mit dem Oberkörper auch den Unterkörper(Griff nach den Gürtel) und die Beine flach über die Seite zu heben. Falls möglich, kann man die geborgene Person auf dem Wulst des Schlauchbootes liegen lassen. Mit auf den Duchten gelegten Paddeln lässt sie sich weiter abstützen.
14. Zum An-Bord-Geben ist das BERGENETZ einzusetzen.
Es soll so weit unten hängen, dass die geborgene Person daran empor klettern oder unterfangen werden kann. Mit den beiden Außenleinen, die an der unteren Stange befestigt sind, wird die Person dann waagrecht hochgerollt, bis sie an Deck genommen werden kann.
15. Zum Weitertransport an Deck ist das BERGETUCH zu nutzen. 4 Personen, besser noch 6 Personen sind bereitzuhalten, um nicht nur die Beine und Schulter zu halten, sondern auch notfalls die Körpermitte unterstützen zu können.

Es ist besser, die gerettete Person zunächst an einer geschützten Stelle an Deck zu betten, als einen waghalsigen Transport unter Deck zu versuchen.

An Deck „Erste-Hilfe-Maßnahmen“ einleiten, Wärmeisolierung mit Wolldecken.
Wenn erforderlich funkärztliche Beratung anfordern.

Hinweise für das Verhalten im Wasser

Unbedingt die Kleidung (auch Schuhe) als Schutz gegen Unterkühlung anbehalten!
Nicht schwimmen- es sei denn ein Boot ist in unmittelbarer Nähe. Den Wärmeabstrom Von der Körperoberfläche durch ruhige Körperlage im Wasser möglichst gering halten.
Beine anziehen, Arme verschränken, Wirbelsäule krümmen, um die Gesamtoberfläche zu verringern.
Atmungsöffnungen vor Spritzwasser schützen. In die Lungen eingedrungenes Salzwasser kann auch nach der Einlieferung ins Krankenhaus noch zum Tode führen.
Bei Nacht oder schlechter Sicht mit Hilfe der Signalpfeife bemerkbar machen und das an der Schwimmweste befindliche Signallicht aktivieren.
Nicht versuchen, eine sichtbare Küste- Strandnähe ausgenommen- schwimmend zu erreichen. Distanz und erforderliche Zeit werden meistens unterschätzt. Außerdem sind Besonderheiten des Unfallgebietes, z.B. Strömungsverhältnisse, vielfach unbekannt.