
Esprit Betriebssicherheitshandbuch

Release 2016, Nr.6

Jugendkutterwerk e.V.

08.04.2019

1	Vorwort	3
2	Verantwortungsbereiche	5
2.1	Schiffsführung	5
2.2	Landorganisation	5
3	Organisation und Kommunikation	7
3.1	Übersicht zur Organisationsstruktur	7
3.2	Schiffsrat	7
3.3	Schiffsbeauftragter	8
3.4	Buchungsbüro	8
3.5	Kommunikation	8
3.5.1	Kommunikation zwischen Schiff und den Bereichsbeauftragten	8
3.5.2	Kommunikation mit dem vorherigen Skipper	9
3.5.3	Esprit-Wiki	9
3.5.4	Telefonliste	9
3.6	Törnablauf	9
3.6.1	Bordphilosophie	9
3.6.2	Einweisung	10
3.6.3	Registrierung der Crewmitglieder	11
3.6.4	Übergabe der Esprit an die nächste Besatzung	11
3.6.5	Esprit Hafen klar machen	12
3.7	Stammcrewtreffen am Ein-/Ausräumwochenende	12
3.8	Umweltschutz	12
3.9	Mitgliedschaften	12
4	Qualifikation und Ausbildung	15
4.1	Besatzung	15
4.1.1	Trainee	15
4.1.2	Stammcrew	15
4.1.3	Anforderung an die Stammcrewmitglieder	16
4.2	Ausbildung	20
4.2.1	Ausbildung an Bord	20
4.2.2	Ausbildung an Land	21
4.2.3	Externe Qualifikationen	21
5	Maßnahmen in Notfällen	23
5.1	Grundlagen	23
5.1.1	Allgemeines	23
5.1.2	Generalalarm	23
5.1.3	Notruf	23

5.1.4	Im Schadensfall	24
5.2	Notfallarten	25
5.2.1	Person über Bord (POB)	25
5.2.2	Kollision	26
5.2.3	Feuer	27
5.2.4	Manövrierunfähigkeit	28
5.2.5	Wassereinbruch	28
5.2.6	Verlassen des Schiffes	29
5.2.7	Medizinischer Notfall	30
6	Betriebsabläufe	31
6.1	Übersicht	31
6.1.1	Schiffsdaten	31
6.1.2	Pläne und Checklisten Schiffsbetriebstechnik	32
6.2	Navigation	32
6.2.1	Seekarten und nautische Publikationen	32
6.2.2	Schwerwettersegeln	33
6.3	Wachführung	35
6.4	Manöver	36
6.4.1	Ankermanöver	36
6.4.2	An- und Ablegemanöver	37
6.4.3	Segelmanöver	38
6.5	Pantry, Proviant und Sauberkeit	40
6.5.1	Kühlschrank	41
6.5.2	Reinschiff	41
6.6	Hauptmaschine	41
6.6.1	Ein- und Ausschalten	41
6.6.2	Diesel bunkern	42
6.6.3	Kontrollen	43
6.7	Elektrik	43
6.7.1	Stromversorgung	43
6.7.2	Verbrauchersystem 24V	44
6.7.3	Starterbatterien 12V	45
6.7.4	Energiemanagement	45
6.7.5	Notstrom	45
6.8	Wassersystem	45
6.8.1	Frischwasser	45
6.8.2	Brauchwasser	46
6.8.3	Toiletten	46
6.8.4	Abwasser	47
6.8.5	Pumpen	48
6.8.6	Borddurchlässe	49
6.9	Müllbehandlung	49
6.10	Gasanlage	50
6.10.1	Beim Kochen	50
6.10.2	Gasflaschen tauschen	50
6.11	Heizung	50
6.12	Rettungswesten	51
7	Instandhaltung	53
7.1	Täglich	53
7.2	Vor Törnbeginn	53
7.3	Monatlich	54
7.4	Winterlagerarbeiten	54
8	Dokumentation und Listen	55
8.1	Schiffspapiere	55
8.2	Schiffstagebuch und weitere Dokumentation	55
8.3	Unfallberichte und Zwischenfallberichte	57

8.4	Bordkasse	57
8.5	Inventarliste: „Was ist Wo“-Liste	57
8.6	Betriebshandbücher	58
8.7	Stabilitätshandbuch	58
8.8	Wartungs- und Reparaturhandbuch: „Grüne Kladde“	59
8.9	Winterarbeitsliste	59
8.10	Aktualisierung des Handbuchs	59
9	A Anhang	61
9.1	A.1 Im Schadenfall	61
9.2	A.2 Übersicht zu den Aufgaben des Skippers	61
9.2.1	Vor der Reise	61
9.2.2	Zu Beginn der Reise	62
9.2.3	Während der Reise	62
9.2.4	Zum Abschluss	62
9.2.5	Nach der Reise	63
9.3	A.3 Checkliste zum Aufklaren nach Reisen auf Esprit	63
9.4	A.4 Checkliste zur Übernahme von Esprit	64
9.5	A.5 Sicherheitsrolle	67
9.6	A.6 Wachplan	67
9.7	A.7 Reffplan	68
9.7.1	Volle Segel 1	68
9.7.2	Volle Segel 2	68
9.7.3	Reff 1	69
9.7.4	Reff 2	69
9.7.5	Reff 3	70
9.7.6	Reff 4	70
9.7.7	Reff 5	70
9.7.8	Alter Reffplan	71
9.7.9	Neue und alte Segelanweisung im Vergleich	72
9.8	A.8 Technische Dokumentation	72
9.8.1	Brandschutz- und Sicherheitspland	72
9.8.2	Borddurchlässe	73
9.8.3	Lenzanlage	73
9.8.4	Lageplan Bilgenpumpen	74
9.8.5	Dieselsystem	74
9.8.6	Lageplan Gasversorgung	75
9.8.7	Frischwasserversorgung	75
9.8.8	WC- und Brauchwassersystem	76
9.8.9	Grauwasser- und Fäkalien-system	76
9.8.10	Pumpengruppe Bilge Messe	77
9.8.11	Lageplan Tanks	77
9.9	A.9 Infoblatt zur Handhabung von Iridium und INMARSAT-C	78
9.10	A.10 Meldebogen Funkärztlicher Dienst	78
9.11	A.11 Müllbehandlungsplan	78
9.12	A.12 Blue Flag - Code of Conduct	80
9.13	A.13 Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll	82
10	B Anlagen	83
10.1	B.1 Orga-Struktur	83
10.2	B.2 Telefonliste	83
10.3	B.3 Adressliste Stammcrew	83
10.4	B.4 Abrechnung Bordkasse	83
10.5	B.5 Inventarliste - „Was ist wo?“-Liste	83
10.6	B.6 Liste der Seekarten und Seehandbücher	83
10.7	B.7 Wartungs- und Reparaturbuch - „Grüne Kladde“	83
10.8	B.8 winterarbeitsliste	83
10.9	B.9 Proviant-/Einkaufsliste	84

10.10 B.10 Proviantstauplan	84
10.11 B.11 Satzung JKW	84
10.12 B.12 Antrag auf Mitgliedschaft im JKW	84
10.13 B.13 Stabilitätsdokumentation und Anschreiben der BG Verkehr	84

Dies ist das Betriebssicherheitshandbuch der Sailtraining-Yacht *Esprit*:

Hinweis: An Bord befindet sich eine papiergebundene Ausgabe dieses Sicherheitshandbuchs. [Download als pdf-Datei](#)

Vorwort

Das vorliegende Dokument ist das Betriebssicherheitshandbuch der Schoneryacht Esprit. Es wurde auf Grundlage des „Memorandum of Understanding of the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships“ von 2005 erstellt. Das MoU ist ein Übereinkommen von 9 europäischen Staaten, zur gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen für Traditionsschiffe. Durch diesen Vertrag soll der grenzüberschreitende Verkehr historischer Schiffe vereinfacht werden. Ein Abschnitt des Übereinkommens beschäftigt sich ausführlich mit Betriebssicherheitshandbüchern, deren Einführung die Einhaltung von Sicherheitsstandards gewährleisten soll.

Durch den Wechsel der Esprit vom Traditionsschiff zum Sportausbildungsfahrzeug, der im Jahr 2008 vollzogen wurde, ist die Erstellung des Handbuches nicht verpflichtend. Verschiedene Veranstaltungen, wie z.B. die STI Races verlangen mittlerweile die Verlage eines Betriebssicherheitshandbuches. Die Vorteile sind augenscheinlich, auch wenn Aufwand bei Erstellung und besonders auch bei der Pflege anfällt: Es gibt hiermit ein einheitliches Betriebssicherheitssystem, das durch die eigene Besatzung nach deren Bedürfnissen gestaltet ist und somit auch von jedem akzeptiert wird.

Die konkreten Ziele dieses Handbuches sind:

- Verbesserung von Sicherheit und Umweltschutz durch standardisierte Notfallverfahren und eine kompakte Zusammenfassung der Sicherheitshinweise und der geltenden rechtlichen Regelungen
- Transparenz bei der Struktur und Aufgabenverteilung der Landorganisation sowie bei dem Verfahren zur Aufnahme neuer Stammcrewmitglieder werden für jedes Mitglied der Besatzung nachvollziehbar gemacht u.v.a.
- Verbesserung der organisatorischen Abläufe wie z.B. durch die genaue Aufgabenbeschreibung der verantwortlichen Personen und abgestimmte Abläufe bei der Kommunikation zwischen Skipper und dem Buchungs- und Finanzbeauftragten nach dem Törn
- Übersichtliche Zusammenstellung und Benutzerhinweise für alle vorhandene Listen wie unter andern die „Was-Ist-Wo-Liste“, die Aufgabenverteilung im Schiffsrat in der Liste „Orga-Struktur“, eine „Telefonliste“, „Winterarbeitsliste“ etc.
- Sammlung von Erfahrungen und Erkenntnissen aus dem laufenden Schiffsbetrieb durch die Dokumentation von Unfall- und Zwischenfallberichten und **durch Änderungs- oder Erweiterungsvorschlägen zum Handbuch**

Zur kontinuierlichen Verbesserung des Handbuches sind alle Besatzungsmitglieder - also Stammcrewmitglieder und Trainees - aufgefordert, die einzelnen Punkte des Handbuches stets kritisch zu betrachten. **Verbesserungsvorschläge können direkt in dem Bordexemplar vermerkt** oder an den Handbuchbeauftragten geschickt werden.

Ergänzungen und Erweiterungen werden in der in der jeweils aktuellen Ausgabe durch blaue Schrift kenntlich gemacht. Jedes Stammcrewmitglied erhält einmal jährlich die aktualisierte Version des Handbuches im PDF-Format per Mail zugeschickt. Das einzige offiziell gedruckte Exemplar befindet sich an Bord der Esprit und ist vom Handbuchbeauftragten unterschrieben.

Dieser unterzeichnet stellvertretend für die gesamte Stammcrew, dass jedes Stammcrewmitglied bemüht ist, mit dem eigenen Beitrag die formulierten Ziele zu erreichen.

Verantwortungsbereiche

2.1 Schiffsführung

Der Skipper trägt zu jeder Zeit die Verantwortung für Schiff und Besatzung. Er verfügt daher über die Weisungsbefugnis gegenüber allen anderen Besatzungsmitgliedern. Er ist bei seinen Entscheidungen vorrangig seemännischen Grundsätzen verpflichtet. Entscheidungen zu allen Belangen der Schiffsführung werden an Bord getroffen. Sollte die Situation es erfordern, ist der Skipper verpflichtet, von geltenden Vorschriften und von Vorgaben aus diesem Handbuch abzuweichen. Stellt er grobe Mängel im Bereich Sicherheit und Umweltschutz fest, liegt es in seinem Verantwortungsbereich deren Beseitigung zu veranlassen. Hat der Schiffsführer das Kommando an den Co-Skipper oder Wachführer übergeben, trifft dieser nun alle Entscheidungen des unmittelbaren Schiffsbetriebs.

Siehe auch:

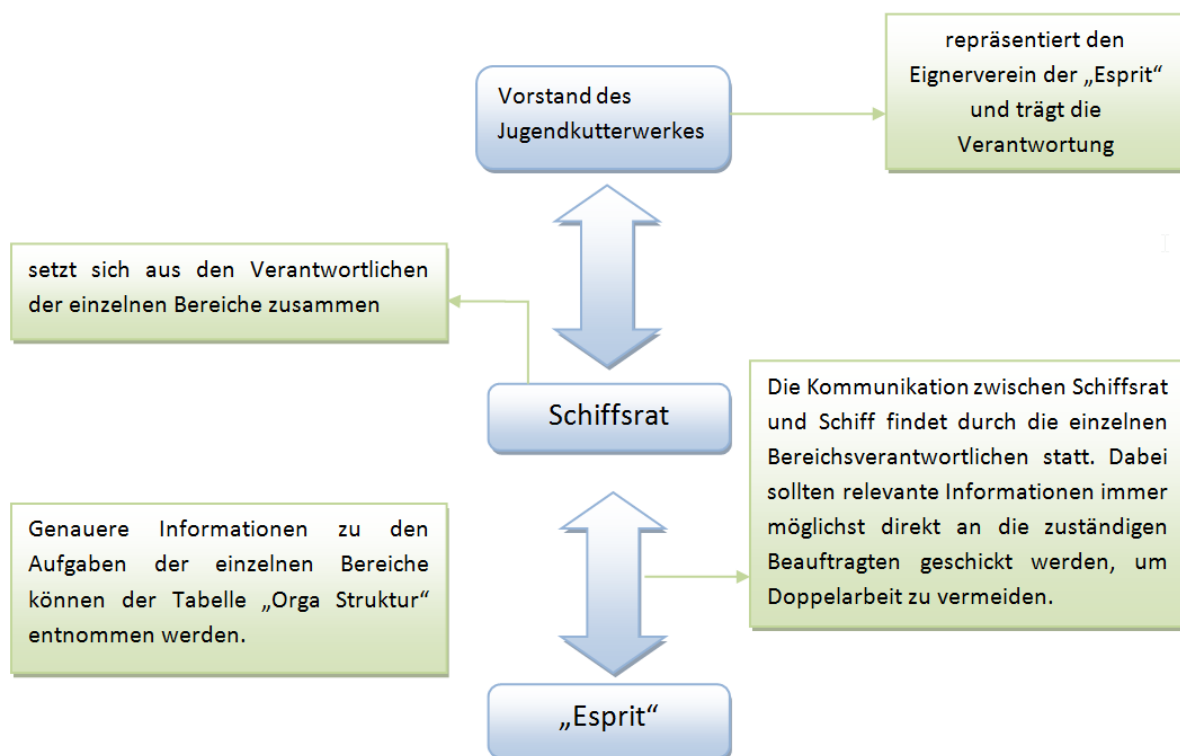
Für weitere Details zu den Aufgaben des Skippers: siehe Anhang *A.2 Übersicht zu den Aufgaben des Skippers*

2.2 Landorganisation

Die Verantwortung liegt bei dem Vorstand des Vereins „Jugendkutterwerk Bremen e.V.“. Der Verein ist Eigentümer der Esprit. Die Postanschrift des Vereins entspricht der des 1. Vorsitzenden. Die Adresse der Homepage lautet <http://www.jugendkutterwerk.de>.

Die Jahreshauptversammlung ist oberstes Entscheidungsgremium. Alle wichtigen Entscheidungen den laufenden Betrieb betreffend, werden vom Schiffsrat der Esprit getroffen.

3.1 Übersicht zur Organisationsstruktur



3.2 Schiffsrat

Der Schiffsrat ist zuständig für alle dem unmittelbaren Schiffsbetrieb übergeordneten organisatorischen Aufgaben und für die allgemeine strategische Planung. Dieser und alle Personen, die sich freiwillig in den einzelnen Bereich engagieren, stellen sicher, dass alle Rahmenbedingungen erfüllt werden, um die Reisen der Esprit zu ermöglichen.

Die Struktur der Landorganisation ist stark dezentralisiert angelegt. Die Kontaktfunktion, die ein „Büro“ bei größeren Organisationen hat, wird auf die verschiedenen Bereichsverantwortlichen aufgeteilt. Alle Anfragen oder Informationen sollen deshalb direkt an die zuständige Person gerichtet werden, um zusätzliche Belastung oder Zeitverlust durch Vermittlungsarbeit zu vermeiden.

Der Schiffsrat hat eine eigene Postanschrift, die auf der Esprit-Homepage veröffentlicht ist. Diese Postanschrift kann wechseln. Die Esprit-Homepage lautet: <https://sailtraining-esprit.de>

Siehe auch:

Die aktuelle Aufgabenverteilung der einzelnen Mitglieder wird aus der Tabelle „Orga Struktur“ ersichtlich. Siehe auch folgende Anlagen:

- *B.1 Orga-Struktur*
- *B.2 Telefonliste*
- *B.3 Adressliste Stammcrew*

3.3 Schiffsbeauftragter

Der Schiffsbeauftragte ist erster Ansprechpartner für die Besatzung bei Notfällen, leistet Unterstützung bei organisatorischen Schwierigkeiten oder komplexen Entscheidungen. Die Eigenverantwortung und Entscheidungsfreiheit des Skippers bleibt davon unberührt, da der Skipper den besten Überblick über die Situation vor Ort hat. In der Orga-Struktur ist der zurzeit verantwortliche Schiffsbeauftragte namentlich genannt. Aktuell ist die Stelle unbesetzt. Bei Fragen oder Problem kann man sich direkt an den Verantwortlichen des jeweiligen Bereiches wenden.

Der Schiffsbeauftragte sollte nicht in Routinevorgänge, wie den Versand von Crewlisten oder Bordkassenabrechnungen einbezogen werden.

3.4 Buchungsbüro

Das Buchungsbüro bearbeitet als Dienstleister alle eingehenden Buchungen und Anfragen. Es verschickt die Törnbestätigungen an die Trainees, schreibt Rechnungen für die gebuchten Törns, verschickt die Reiseinfos und Crewlisten an Trainees und Stammcrew.

Die Kontrolle der Zahlungseingänge erfolgt durch ein Mitglied des Schiffsrates oder beauftragter Stammcrewmitglieder.

3.5 Kommunikation

3.5.1 Kommunikation zwischen Schiff und den Bereichsbeauftragten

Die dezentrale Struktur der Landorganisation erfordert ein hohes Maß an Kommunikation. Die Schiffsleitung ist verpflichtet, eine angemessene Kommunikation mit den Verantwortlichen bestimmter Bereiche sicherzustellen. Dazu gehört, dass der Buchungsbeauftragte zu Beginn der Reise informiert wird, wer sich an Bord befindet.

Ebenfalls sollte kurz nach der Reise, also spätestens innerhalb einer Woche, die korrigierte Crewliste an das Buchungsbüro gesendet werden. Die Abrechnung der Bordkasse muss an den Beauftragten für die Finanzen geschickt werden.

Dies kann auf unterschiedlichen Wegen erledigt werden:

- Abrechnung und korrigierte Crewliste scannen und e-mailen
- Abrechnung und korrigierte Crewliste digital führen und e-mailen
- Per Post, evtl. mit den auf der Esprit vorrätigen Umschlägen. Die Adresse ist auf den Umschlägen bereits vermerkt.

Die E-Mail Adresse des Buchungsbüros lautet office@sailtraining-esprit.de

3.5.2 Kommunikation mit dem vorherigen Skipper

Den Skippern wird dringend empfohlen vor Reiseantritt ein Gespräch mit dem aktuellen bzw. letzten Skipper zu führen. Sollten sich die Skipper nicht persönlich treffen, müssen die Informationen am Telefon oder schriftlich ausgetauscht werden.

Dabei sollen folgende Punkte besprochen werden:

- Liegeplatz
- Bargeldbestände
- Aktuelle technische Probleme und “Besonderheiten“
- Tankbestände
- Gasvorrat

Bei Engpässen soll Abhilfe geschaffen werden. Eventuell muss die Anreise entsprechend früher geplant, Kontakt mit dem Finanzbeauftragten aufgenommen oder Ersatzteile mitgebracht werden.

3.5.3 Esprit-Wiki

Ein Wiki über Esprit für die Stammscrew befindet sich im Aufbau. Es kann unter <https://wiki.sailtraining-esprit.de> aufgerufen werden.

3.5.4 Telefonliste

Bei Fragen und Problemen, die nicht an Bord gelöst werden können, erleichtert die Telefonliste eine schnelle Kontaktaufnahme mit den zuständigen Personen.

Siehe auch:

Anlage *B.2 Telefonliste*

3.6 Törnablauf

3.6.1 Bordphilosophie

Stil und Ablauf der Reisen sollen ein Markenzeichen „unseres“ Schiffes sein. Folgende Punkte sind dabei sehr wichtig und bilden den unverwechselbaren „Esprit“ unserer Reisen.

- Wir wollen unser Ziel möglichst unter Segeln erreichen und kreuzen auf, auch wenn der Wind mal von vorne kommt.
- Die gesamte Crew begreift sich als Team, welches gemeinsam die Herausforderungen eines Segeltörns meistert. Die Trainees werden bei allen Aufgaben unterstützt und angeleitet, um möglichst schnell auch die spannenden und verantwortungsvollen Tätigkeiten selber ausführen zu können.
- Stetige Fortbildung und Qualifizierung der Besatzung ist ein wichtiger Teil des Gesamtkonzepts.
- Respekt gegenüber den Besatzungen anderer Schiffe und den Menschen im Hafen - „Unser Schiff soll willkommener Gast sein“.
- Alle werden in Entscheidungsprozesse miteinbezogen - „Hier fällt der Skipper keine einsamen Beschlüsse. Abgesehen von Wind und Wetter bestimmt die Crew mit ihren Wünschen und Fähigkeiten in Abstimmung mit der Schiffsführung den Reiseverlauf“.

- Jeder trägt engagiert und im Rahmen der eigenen Möglichkeiten zum täglichen Bordbetrieb bei. Dabei werden in allen Bereichen - wie Navigation, Segelführung, Maschinenkunde und Backschaft - Fähigkeiten und Wissen weiter gegeben.
- Umweltschutz hat bei uns einen hohen Stellenwert. Es gilt die Maxime „Nichts geht über Bord“. Dabei befolgen wir die behördlichen Auflagen, sowie zusätzlich freiwillige Selbstverpflichtung. Dies ist durch unsere Mitgliedschaft in der „STI – Blue Flag Scheme“ dokumentiert.

Siehe auch:

Anhang *A.12 Blue Flag - Code of Conduct*

3.6.2 Einweisung

Zum offiziellen Beginn einer Reise gehört neben der Begrüßung und der Vorstellungsrunde auch die Sicherheits-einweisung und die Einweisung in den Bordbetrieb. Dabei sollte auf die Bereiche Sicherheit, Leben an Bord und Segelkenntnisse eingegangen werden. Folgende Liste enthält die wichtigsten Stichpunkte dazu.

Allgemeine Vorsicht zur Vermeidung von Unfällen:

- Überlegt handeln, gesunden Menschenverstand einsetzen
- Eigenverantwortliche Vorsicht
- Hinweise von der Stammcrew und erfahreneren Seglern befolgen
- Verbot von Alkohol vor und während der Fahrt
- Verhalten bei Seekrankheit beachten
- Viele kleinere Unfälle geschehen, wenn man das erste Mal wieder Land betritt, die Aufmerksamkeit schlag-artig nachlässt, man aber noch ein wenig wackelig auf den Beinen ist (-> Steigleitern in Helgoland)
- Nicht von der Reling über Bord pinkeln
- Während der Fahrt in schlechtem Wetter, keine Arbeiten im Vorschiff erledigen, ohne dass jemand darüber Bescheid weiß, wenn möglich direkt zu zweit gehen
- Immer auf der Luvseite zum Vorschiff gehen

Richtiges Verhalten in Notfällen:

- **Seenotfall**
 - Anweisungen der Stammcrew befolgen
 - Stammcrew muss sich mit der Sicherheitsrolle vertraut machen
 - Kommunikationsmittel um Rettungskräfte zu alarmieren (UKW, DSC, EPIRP, Satellitenkommunikation Inmarsat C und Iridium-Handy, landgestütztes Handy, SART, Seenotsignale) - Bedienung durch Stammcrew
 - Generalalarm
- **Person über Bord**
 - Automatikwesten werden an Deck IMMER getragen, wenn Schiff in Fahrt ist! Funktionsweise, Aktivierung (automatisch oder manuell), Pfeife und Licht
 - Lifebelt benutzen: bei Seegang nach eigenem Empfinden, bei Seekrankheit und auf Anweisung
 - Verhalten im Wasser: nicht schwimmen, Energie sparen, Wasser in der Kleidung isoliert
 - Ablauf des Manövers an Bord: „Person-über-Bord“ rufen, Position durch POB-Boje und POB- Knopf im Cockpitt markieren, Schoten dicht, Schiff im Kreis segeln lassen ohne weitere Veränderung der Schoten (der sogenannte „Esprit-Kringel“, dicht bei der Person bleiben, Bergung
- **Feuer**
 - Rauchen NUR an Deck und in Lee, Kippen sammeln

- Gasschalter am Herd nach Benutzung wieder aus
- Brand- oder Gasgeruch melden
- Löschdecke unterm Herd
- Feuerlöscher in jeder Kammer und in der Messe. Nicht zögern! Bedienung erklären, Installationsorte zeigen (ABC und CO2)
- Notausstieg im Gang
- Hinweis auf weitere Feuerlöschmittel, deren Benutzung von der Stammpcrew durchgeführt wird

• **Schiffsbetrieb**

- Wenn etwas defekt erscheint – fragen!
- Unfallgefahren an Deck: Schwerwetter - überkommende Bäume, schlagende Schoten, Schiffsbewegung, nasses Deck, Stolperfallen
- Regeln zur Bedienung von Leinen und Winschen
- Keine Stolperfallen aus Leinen, Stromkabeln oder Schläuchen legen
- Ordnung unter Deck - besonders bei Seegang!
- Kein Müll über Bord werfen
- Energie sparen
- Toiletten: Verstopfungsgefahr, nur rein was vorher gegessen wurde, sparsam mit Klopapier, Zerhackertoiletten nur benutzen wenn eingeschaltet, nach dem Gebrauch den Deckel schließen, damit nicht hinfallen kann und dann die Messer beschädigt, Seewasserklo nur auf See benutzen
- Wasserhähne auf See schließen
- Wer kennt sich am besten in medizinischen Fragen aus und würde als Ansprechpartner zur Verfügung stehen?

3.6.3 Registrierung der Crewmitglieder

Die IMO empfiehlt für Sportboote ausdrücklich eine Registrierung aller, zu Reisebeginn an Bord befindlichen, Personen. Dazu muss der Skipper vor dem Ablegen den Buchungsverantwortlichen informieren, welche Personen sich tatsächlich an Bord befinden. Auch Änderungen während des Törns sind dem Buchungsverantwortlichen mitzuteilen. Im Notfall können die Daten dann der Rettungsstelle zur effizienten Abwicklung des Einsatzes zur Verfügung gestellt werden.

Nach der Reise müssen die korrigierten und aktualisierten Crewlisten zeitnah an das Buchungsbüro verschickt werden. Stammpcrew- und Buchungsbeauftragter benötigen die Daten zur Abrechnung und zur Pflege der Datenbank. Anmerkungen oder Feedback können vermerkt werden. Alle Daten auf der Liste unterliegen dem Datenschutz.

3.6.4 Übergabe der Esprit an die nächste Besatzung

Das Schiff sollte immer in einem etwas besseren Zustand übergeben werden, als es übernommen wurde. Reinschiff machen und Landstrom legen ist selbstverständlich. Der Skipper der nächsten Reise sollte sich beim vorherigen Schiffsführer melden, damit der momentane Zustand, Tankstände und Besonderheiten aller Art besprochen werden können.

Siehe auch:

Anhang A.3 *Checkliste zum Aufklaren nach Reisen auf Esprit*

3.6.5 Esprit Hafen klar machen

Besonders im Frühjahr und Herbst, wenn nur Wochenendtörns gefahren werden, ist darauf zu achten, dass alle elektronischen Geräte (außer der Inmarsat-Anlage) auf der Esprit ordnungsgemäß abgeschaltet werden. Dabei sollte man sich versichern, dass die Batterien korrekt laden, da sonst die Gefahr einer Tiefentladung besteht, was die Batterien beschädigen könnte. Wichtig ist ebenfalls, dass alle Luken geschlossen sind, die Backskisten und der Niedergang abgeschlossen sind und die Übergabe des Schlüssels organisiert ist.

- GPS: „Dim/Pwr“ Knopf ca 3 sek gedrückt halten.
- Navtex: Knopf „P“ gedrückt halten.
- Inmarsat: bleibt die ganze Saison immer angeschaltet. Vor dem Winterlager wird abgeschaltet: Zuerst muss man sich über das Menü im Laptop beim Satelliten ausloggen und danach grauen „Power“ Knopf ca. 3 s gedrückt halten bis die grüne Lampe blinkt - Warten, bis sich die Anlage ausgeschaltet hat.
- Hauptschalttafel: alle Knöpfe in der linken Zeile abschalten.
- Hauptschalttafel: Navigation (oben rechts) abschalten.
- Hauptschalter Ankerwinde: In der Vorpiek, achteres Schott Bb roten Knochen entfernen.
- Hauptschalter 24V Netz: großer Stromwahlschalter im Sicherheitsstore auf „off“ drehen.
- Abschließen und die Schlüsselübergabe organisieren

Siehe auch:

Für alle weiteren Punkte siehe Anhang *A.3 Checkliste zum Aufklaren nach Reisen auf Esprit*

3.7 Stammcrewtreffen am Ein-/Ausräumwochenende

Das Stammcrewtreffen am Samstag während der Ein- und Ausräumwochenenden gilt für viele als fester Termin im Jahr. Am Ender der Saison treffen sich dabei Segelfreunde wieder, können in Segelerinnerungen schwelgen und lassen die gemeinsame Zeit Revue passieren. Im Frühjahr zum Einräumwochenende wird die Vorfreude auf die kommenden Reisen genossen. Außerdem lernt man bei diesen Gelegenheiten viele andere Esprit-Segler kennen, mit denen man vielleicht schon bald unterwegs ist. Weiterhin werden wichtige Informationen seitens des Schiffsrats gegeben.

3.8 Umweltschutz

Damit auch folgende Generationen eine möglichst intakte marine Umwelt genießen koennen, verpflichten wir uns, den Schutz der Umwelt, als wichtigen Grundsatz beim Betrieb der Esprit zu respektieren. Aus diesem Grund haben wir den „Blue Flag Scheme - Code of Conduct“ der Sail Training International unterzeichnet.

Siehe auch:

Siehe folgende Anhänge:

- *A.11 Müllbehandlungsplan*
- *A.12 Blue Flag - Code of Conduct*
- *A.13 Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll*

3.9 Mitgliedschaften

Unser Verein, das Jugendkutterwerk Bremen e.V. ist Mitglied bei:

- STAG – Sail Training Association Germany
- TO – Trans Ocean

- FSB – Fachverband Segeln Bremen

Qualifikation und Ausbildung

4.1 Besatzung

4.1.1 Trainee

Um als Trainee auf der Esprit zu segeln werden keine speziellen Vorkenntnisse benötigt. Auch Segelscheine sind nicht notwendig. Was zählt, ist die Lust aufs Segeln und das Leben an Bord.

Für einen Segeltörn auf Esprit ist es notwendig, dass sich jeder den Anstrengungen der jeweiligen Reise bewusst ist. Ein Törn bei schwerem Wetter kann eine außergewöhnliche Belastung darstellen. Es sind jedoch bewusst keine Altersgrenzen nach unten und oben festgesetzt.

Esprit segelt als „Sail-Training-Schiff“, bietet jedoch keine Segelscheinausbildung. Der Schwerpunkt liegt auf dem gemeinsamen Erlebnis einer Segelreise. Deshalb gibt es an Bord keine Passagiere, denn alle an Bord gehören zur Crew.

4.1.2 Stammcrew

Die Kriterien für die Besetzung sind von der konkreten Reise abhängig. Die übliche Besetzung besteht aus Skipper, Co-Skipper und 2 Wachführern bzw. 2 Deckhands. Nach den Vorgaben des Besetzungszeugnisses wären nur Skipper und Co-Skipper als Stammcrew erforderlich. Dennoch werden auf jedem Törn nach Möglichkeit mindestens noch zwei weitere Stammcrewmitglieder eingesetzt. Dies verbessert die Schiffssicherheit und bedeutet, dass auch die Stammcrew genügend Gelegenheiten findet den eigenen Erfahrungsschatz zu erweitern.

Die Anforderung an die Stammcrewmitglieder in den verschiedenen Positionen können in Abhängigkeit der unterschiedlichen Gegebenheiten der Reisen stark schwanken, z.B. wenn viele Nachtfahrten stattfinden oder das Schiff von einer Gruppe gebucht wurde, deren Mitglieder alle keine Segelerfahrung besitzen. Bei Reisen, auf denen ein Wachplan eingeführt wird, gibt es deswegen auch noch Wachführer, die in der Lage sind, das Schiff eigenverantwortlich für den Zeitraum ihrer Wache zu führen. Die Stammcrew unterstützt die Trainees und weist sie in die Bordroutine ein. Dazu gehören z.B. Rudergehen, Bedienung der Segel, Handling mit Leinen und Fender, Ausguckgehen, Backschaft.

Der Zugang zu den einzelnen Stammcrewpositionen ist nicht formalisiert und unbürokratisch. Wir wünschen uns, dass Personen, welche die Bereitschaft besitzen, sich aktiv in den Bereichen Decksarbeit, Navigation, Maschine, Pantry und Winterarbeit zu beteiligen, selbstständig die Initiative ergreifen und sich beim Stammcrewbeauftragten melden. Die E-Mail Adresse dazu lautet: stammcrew@sailtraining-esprit.de.

Daraufhin wird vom Skipper und dem Bewerber gemeinsam die Entscheidung getroffen, ob der Betreffende schon in der Lage ist, diese Position auszufüllen. Begeisterte Trainees haben dabei die Möglichkeit, mit den erworbenen schiffsspezifischen Kenntnissen auf kurzen Törns als Stammcrew in der Position Deckshand zu fahren, ohne dass sie über viel Erfahrung und allgemeine Segelkenntnisse verfügen. Gleichzeitig können erfahrenere Segler, insbesondere Stammcrew anderer Schiffe und Besitzer des STAG Springerpasses, als Stamm fahren und sich mit ihrem allgemeinen Wissen einbringen und dabei schiffsspezifische Kenntnisse sammeln.

Die Einschätzung von Fähigkeiten und Stil der Stammcrew erfolgt nicht mittels Prüfung oder „Listenabhaken“, sondern durch Feedback vom Rest der Stammcrew. Interessierte Trainees werden gebeten sich an die Schiffsführung zu wenden, damit diese eine Art Fürsprecherrolle übernehmen können. Dabei besteht zwar eine verhältnismäßig geringe Transparenz in der Entscheidung, wer in welcher Position fahren kann, dem Stil des Einzelnen und der Flexibilität des Zugangs wird aber ein größerer Stellenwert eingeräumt.

Ebenso wichtig ist auch die Bereitschaft der Stammcrew bei den Arbeiten im Winter und bei der Organisation des Schiffsbetriebes aktiv zu werden. Das ist eine grundlegende Komponente des Betriebskonzeptes des Schiffes. Nur wenn auch in diesen Bereichen reichlich Engagement der Stammcrew vorhanden ist, kann Esprit weiter segeln.

Während des Skippermeetings vom 15.01.2011 wurden die folgenden „5 Golden Regeln“ formuliert:

1. Entscheidungen werden transparent gemacht.
2. Der Skipper/jedes Stammcrewmitglied ist mit dem Handbuch vertraut und trägt weiter zur Verbesserung bei.
3. Das Schiff bleibt immer erreichbar.
4. Kommunikation zum nachfolgendem Skipper und Schiffsrat ist verpflichtend.
 - Wer ist an Bord?
 - Besondere Vorkommnisse?
 - Probleme?
5. Ausbildung gehört zum Bordalltag und wird von allen gelebt.

4.1.3 Anforderung an die Stammcrewmitglieder

Folgende Liste dient als Orientierungshilfe, welche Kenntnisse für den sicheren Schiffsbetrieb relevant sind. Wenn man als Stammcrewmitglied fahren möchte, sollte man die Punkte in groben Zügen beherrschen. Die Liste dient gleichwohl zur Inspiration, welche Fähigkeiten man sich noch aneignen möchte.

- *Deckshand*
- *Wachführer*
- *Co-Skipper*
- *Skipper*

Deckshand

Grundlagen

- Ruder gehen unter Motor und Segeln (auch: Wenden, Halsen, Kurshalten, keine Patenthalse fahren)
- Ausguck gehen (Bedeutung von Objekten/Lichtern kennen und erklären können)
- Kenntnisse zu den Notfallverfahren besitzen
- Aufgaben gemäß der Sicherheitsrolle kennen
- Ordnung an Bord halten
- Anleitungen geben zu Manövern, Sicherheit und Seemannschaft

- Neugierde der Trainees wecken, segel- und schiffsspezifisches Wissen zu erweitern
- Teamgeist fördern – sowie Motivation und Einsatzbereitschaft besitzen

Ab- und Anlegen

- Leinen und Fender vorbereiten, Ablauf des Manövers nachvollziehen, Trainees einteilen
- Verteilung der Fender, Festmacherleinen
- Leinen werfen können
- Leinen belegen und beim Eindampfen halten können

Segelbedienung

- Knoten: Kreuzknoten, Achtknoten, Palstek, Webeleinstek, Belegen auf der Klampe, Schotstek, Stopperstek (wichtig bei Überläufern auf der Winsch)
- Groß/Schoner setzen und bergen
- Vorsegel (Genua, Fock, Klüver, Sturmklüver) anschlagen, setzen, bergen, abschlagen und stauen
- Fallen/Schotenbedienung, Winschen, Schoten Genua/Klüver/Fock
- Segeltrimm: Holepunkte, Schot, Traveller, Unterliek, Vorliek, Fallen, Schonerbeiholer, Kicker und Cunningham
- Wenden und Halsen
- Ein- und Ausreffeln
- Sturmbesegelung, Klüver und Sturmpersenning vom Schonersegel
- Persenning überziehen

Navigation

- GPS-Position in Seekarte eintragen

Leben an Bord

- Landstrom legen und zuschalten
- Generator starten, zuschalten und abschalten
- Proviantierung und Stauung der Lebensmittel koordinieren
- Kühlschrank: Stauen, reinigen und Kondenswasserentsorgung
- Herd: Handhabung, schließen und öffnen der Gaszufuhr
- Gasflaschen: stauen, schließen bzw. öffnen und umschalten
- Toilettenanlage: elektrische Zerhackeranlage und Seewassertoilette, Funktionsweise kennen und Trainees erklären
- Bedienung der Elektropumpen
- Brauch- und Trinkwassertanks befüllen

Sicherheitsausrüstung und -einrichtungen

- Motor starten, ein- und auskuppeln
- Umgang mit Rettungswesten und Lifebelt
- Seenotmeldung abgeben: Mayday-Ruf auf UKW und DSC bzw. Inmarsat, Iridium
- POB: Ablauf des Manövers kennen: Rettungsmittel, POB-Taste, Crew alarmieren, Ausschau, Position, Segel dicht und Kreise fahren
- Bergung über Heckeinstieg oder Vor- bzw. Großsegelfall/Arbeitstampen oder Bergernetz
- Bei Feuer: Lage der Feuerlöscher und Bedienung

- Weitere Feuerbekämpfungsmittel: Löschdecke, Aerosolanlage, CO2 – Anlage, Feuerlöschpumpe umschaltbar auch als Lenzpumpe
- Bei Wasser im Schiff: Lenzpumpen manuell, elektrisch und Feuerlöschpumpe betätigen, Wassereimerkette zum Pützen organisieren, Lecksegel
- Umgang mit Leckpropfen, Axt, Kuhfuß etc.
- Verschlusszustand herstellen, Seeschlagblenden
- Verlassen des Schiffes: Handhabung und Funktion der Rettungsinseln, Stauplatz und Funktion der Rettungsmittel (Hand-UKW, Iridium-Handy „Grabsack“, Seenotsignalmittel, Einsteigen in Rettungsinsel und Verhalten)
- Erste-Hilfe-Maßnahmen kennen, Maßnahmen bei Unterkühlung
- Stauplätze für Erste-Hilfe-Kasten und Medikamente

Ankern

- Anker klarieren bei An- und Ablegemanövern
- Umgang mit elektrischer Ankerwinch und Kurbel kennen
- Ankerkette: Länge mitzählen, prüfen, ob Anker slippt
- Manöverablauf unter Motor und Segel kennen
- Ankerposition vom GPS in Karte eintragen
- Anker kurzstag und aufholen, Kette stauen
- Anker und Kette reinigen und klarieren
- Umgang mit dem Heckanker kennen
- Ankerwache gehen

Schwerwetter

- Crew und Schiff auf Schwerwetter vorbereiten: Ölzeug, Rettungsweste und Lifebelt
- Bewegliche Teile über und unter Deck seefest laschen
- Verhalten an Deck und unter Deck, Hilfestellung bei Seekrankheit
- Kammern, Messe und Pantry sichern
- Verschlusszustand herstellen – Seeschlagblenden anbringen und Niedergang verschließen
- Einreffen bzw. Segel bergen bei starkem Seegang, Sturmpersenning über Schoner aufriggen

Umgang mit den Trainees

- Segelbedienung und Funktion erklären, zeigen und anleiten
- Auf Gefahrenquellen bei den verschiedenen Manövern hinweisen
- Hilfestellung leisten
- Eigene Grenzen erkennen, wenn nötig Unterstützung holen
- Gute Stimmung verbreiten

Wachführer

- Übersicht „Anforderungen Deckshand“ komplett sicher beherrschen
- Sehr gute Kenntnisse über die Aufgaben gemäß Sicherheitsrolle
- Sollte SBF-See, Sicherheits- und Erste-Hilfe-Lehrgang gemacht haben - „wir hängen aber nicht am Schein!“
- Navigation:

- Ausweichregeln der KVR und SeeSchStrO kennen
- Sichere Navigation mit Hilfe von GPS und Seekarte in freiem Seeraum
- Seekarten lesen können, Kurs abtragen und berechnen
- Stauort und Ordnungssystem der Seekarten und nautischen Literatur kennen
- Betonung und Leuchtfeuer erkennen
- Lichterführung und Schallsignale, Tagessignale nach KVR
- Wetterbericht über UKW/KW aufnehmen und interpretieren
- mit Tidenkalender der deutschen Bucht umgehen können und HW mit ATTs oder nach 12er Regel abschätzen
- Navigation mit Radar
- Segellatten ersetzen/Segel reparieren
- Notruderpinne anbringen
- Beidrehen
- Aufschießer um POB aufzunehmen
- Elektrisch betriebene Lenz/Feuerlöschpumpe und 24 V Tauchpumpen in Betrieb setzen
- Hauptmaschine Ölstand prüfen und Kühlwasser einfüllen, Brennstoffkreislauf kennen
- Verstopfungen in Toilettenschüssel beheben, Fäkalientank und Grauwassertank elektrisch und manuell leeren
- Batteriemanagement
- Schlauchboote:
 - Schlauchboote zusammenbauen und aufpumpen, wieder verstauen
 - Motor befestigen, Tank anschließen
 - Handhabung Schlauchboot

Co-Skipper

- Stellvertreter Schiffsleitung
- Sehr gute Kenntnisse über die Aufgaben gemäß Sicherheitsrolle
- Unterstützung des Skippers bei Erstellung Reiseverlauf, Wachplan, Tagesablauf, Bordkasse, Törnbestätigungen ausstellen, Logbuch führen etc.
- Je nach Reise: Wachführerfunktion
- Technische Kenntnisse (Hauptmaschine, Generator, Schiffsbetriebsanlagen, Elektrik etc)

Skipper

- Verantwortlicher Schiffsführer in allen Bereichen
- Kommunikation mit Stammcrew und Trainees
- Kommunikation mit den Bereichsbeauftragten:
 - Korrigierte Stammcrewlisten an das Buchungsbüro senden
 - Iridium E-Mail Account täglich überprüfen
 - Abrechnung an Finanzbeauftragten schicken
- Verantwortung für Navigation und Logbucheintragungen

- Wetterbeobachtung und Auswertung
- Reiseplanung
- Kenntnisse zu Angaben im Stabilitätshandbuch
- Handschriftliche Aktualisierung der Was-ist-Wo Liste
- Beseitigung aller Mängel im Bereich Sicherheit und Umweltschutz
- Anleitung und Planung von Reparatur- und Wartungsarbeiten im Schiffsbetrieb
- Ausbildung der Stammcrew
- Feedback geben
- Schiffsphilosophie vertreten
- Fähigkeit zum Delegieren
- Weiterführende Fachkompetenz in allen Bereichen

4.2 Ausbildung

4.2.1 Ausbildung an Bord

Traineeetörn

Jeder Törn mit der Esprit bietet eine Vielzahl an Möglichkeiten, das eigene seemännische Wissen stetig zu erweitern oder zu vertiefen. Bei einem Traineeetörn liegt der Schwerpunkt jedoch auf der Gestaltung der Reise als Sailtraining-Urlaubserlebnis für die Trainees. Erfahrungsgemäß haben die Trainees immer viele Fragen, bei deren Beantwortung die Stammcrew lernt, das eigene Wissen zu formulieren und weiterzugeben. Regelmäßige Notfallübungen während der Törns dienen der Vorbereitung auf den Ernstfall.

Der Skipper sollte jede sich bietende Gelegenheit ergreifen, Notübungen wie Boje-über-Bord, Feuer, Leckabwehr und Verlassen des Schiffes durchzuführen. Die Trainees sind meist nur kurze Zeit an Bord und werden so die Notfallabläufe kaum verinnerlichen. Deshalb hat die Stammcrew die Aufgabe, die unterschiedlichen Notfallabläufe zu üben und die Aufgaben der Sicherheitsrolle sicher zu beherrschen. Dafür dienen sowohl Übungen während der normalen Segelreisen unter Einbeziehung aller Trainees als auch das Stammcrewtraining.

Stammcrewtraining

Während der Segelsaison finden mehrere Stammcrew-Reisen mit erfahrenen Esprit-Skippern statt. Während dieser Törns sind keine Trainees an Bord. Während dieser Reisen kann die Stammcrew ihr Wissen vertiefen. Zukünftige Stammcrewmitglieder werden an verschiedene Aufgaben herangeführt; sie lernen das Schiff in allen Einzelheiten kennen, üben Boje-über-Bord Manöver, An- und Ablegen oder das Reffen der Segel, testen die Sturmbesegehung oder führen kleinere Reparaturen aus. Außerdem beantworten wir uns gegenseitig alle Fragen wie „Wo ist ...?“ und „Wie geht das ...?“.

Bei diesen Törns werden praktische Erfahrungen im Umgang mit dem Schiff gesammelt, um Sicherheit in der späteren Ausübung einer verantwortungsvollen Positionen wie z.B. als Wachführer, Co-Skipper oder Skipper zu bekommen.

Sail & Work

Die ersten Reisen zu Beginn jeder Saison der Esprit sind so genannte „Sail & Work Törns“. Während dieser Zeit werden die Restarbeiten des Winterlagers erledigt und es werden Arbeiten durchgeführt, die nur möglich sind, wenn sich das Schiff tatsächlich im Wasser befindet - z.B. die Kompasskompensierung.

Alle Funktionen, Ausrüstungsgegenstände und Anlagen werden von der Stammcrew im Betrieb ausgiebig getestet, damit der erste Törn der Saison, an dem auch Trainees teilnehmen, reibungslos ablaufen kann.

4.2.2 Ausbildung an Land

Ein-/Ausräumwochenende

Nach dem letzten Törn, meist Anfang November, kommt Esprit während des Winters an Land. Viele helfende Hände werden da gebraucht, um alles auszuräumen und im Winterlagerstore zu verstauen, die Segel abzuschlagen, sämtliche Tanks zu säubern und alles in einen winterfesten Zustand zu bringen. Bei dem Einräumwochenende im Frühjahr werden dementsprechend alle Ausrüstungsgegenstände wieder im Schiff verstaut und die Anlagen betriebsklar gemacht.

Wer Stammcrew werden möchte, schaut vorbei und hilft mit. Der Interessierte lernt viele Tricks und Tipps zum Umgang mit unserem Schiff. Das technische Verständnis wird grundlegend erweitert, wenn man die Tanks mal eigenhändig geöffnet hat, Bauteile auseinandergeschraubt und den Leitungen in detektivischer Arbeit bis zum Ursprung gefolgt ist. Auch an Deck werden viele Aufgaben erledigt, über die man sich bis dahin vielleicht noch keine Gedanken gemacht hat; Groß- und Schonersegel abschlagen, Wanten entspannten, stehendes und laufendes Gut kontrollieren usw.

Winterlager

Im Winterlager werden die Reparaturen und Wartungsarbeiten durchgeführt, die nur möglich sind, während das Schiff an Land und außer Betrieb ist. Dabei werden regelmäßig viele Helfer benötigt, die auch an diesem Tätigkeitsfeld Interesse haben, welches für den Schiffsbetrieb unerlässlich ist. Alle Reparaturen, die nicht von qualifizierten Stammcrewmitgliedern ausgeführt werden können, werden von einer professionellen Werft erledigt.

4.2.3 Externe Qualifikationen

Wie schon im Kapitel *Bordphilosophie* formuliert, „hängen wir nicht am Schein“. Die Qualifikation, die durch formale Ausbildungsbescheinigungen erworben wurde, wird erst durch die praktische Anwendung zu echtem Können. Gesetzliche Vorschriften erfordern jedoch vielfach Ausbildungsbescheinigungen.

Und in der Tat ist auch das theoretische Wissen ein unverzichtbarer Teil beim Segeln. Daher unterstützen wir den Erwerb des SSS, SHS und LRC finanziell durch die Übernahme der Prüfungsgebühren, durch die Organisation von Lerngruppen und internen Fortbildungen und den Austausch von Materialien.

- *Führerscheine: SHS & SSS*
- *Funkscheine: LRC*
- *Erste Hilfe: Medizinische Fürsorge auf Fahrtenseglern*

Führerscheine: SHS & SSS

Je nach Fahrtgebiet sind wir nach Schiffsbesatzungszeugniss der BG-Verkehr verpflichtet, die Besetzung des Schiffes mit Inhabern von Befähigungszeugnissen wie folgend sicher zu stellen:

Fahrtgebiet C (Küstengewässer): Fahrten bis maximal 12 sm Abstand von der Festlandküste (z. B. Distanz Bremerhaven – Helgoland)

1x Sport-Küstenschifferschein und zusätzlich 1x Sportküstenschifferschein, wenn der Törn länger als 10 Stunden dauert

Fahrtgebiet B (Küstennahe Seegewässer): Auf Gewässern aller Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste, sowie Nord- und Ostsee, des Kanals, des Bristolkanals, der Irischen und Schottischen See, des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres.

2 x Sportseeschifferschein

Fahrtgebiet A (Hochsee): Uneingeschränkte Fahrten, fern von Küsten, während derer völlig auf sich allein gestellte Fahrzeuge für eine längere Zeit in der Lage sein müssen, Notsituationen zu bewältigen, ohne Hilfe von aussen erwarten zu können.

2x Sporthochseeschifferschein

Funkscheine: LRC

Laut deutschem Gesetz ist der Schiffsführer verpflichtet, einen gültigen Funkschein für die an Bord befindlichen Anlagen zu besitzen. Im Falle der Esprit ist dies das Long Range Certificate (LRC), da wir eine Inmarsat-C-Anlage an Bord installiert haben.

Erste Hilfe: Medizinische Fürsorge auf Fahrtenseglern

Die Teilnahme an einem Erste-Hilfe Kurs wird allen Stammmcrewmitgliedern empfohlen. Es ist generell eine sinnvolle Maßnahme, die in allen Lebensbereichen, auch außerhalb des Schiffes, in kritischen Situationen wichtig sein kann. Am Anfang jeder Reise wird das Crewmitglied ermittelt, welches die meiste medizinische Erfahrung hat und zum Ansprechpartner für medizinische Belange erklärt.

Auf Fahrten der „weltweiten Fahrt“, also außerhalb der Seegebiete der Ost- und Nordsee, des Kanals, des Bristolkanals, der Irischen und der Schottischen See, des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres oder bei Entfernungen von mehr als 30 sm vom der Festlandküste, bei denen unter Umständen Hilfe von außen nur schwer zu erreichen ist, bemühen wir uns, mindestens einen Inhaber eines Scheines „medizinische Fürsorge für Fahrtensegler“ oder einen auf ähnlichem oder höherem Niveau Ausgebildeten an Bord zu haben.

Maßnahmen in Notfällen

5.1 Grundlagen

5.1.1 Allgemeines

In einem Notfall ist es wichtig, dass schnell und richtig gehandelt wird. Daher sollten sich alle Besatzungsmitglieder öfter die Frage „Was wäre, wenn...?“ stellen und so den eigenen Kenntnisstand überprüfen. Idealerweise wissen alle Stammcrewmitglieder - und nicht nur der Skipper - genau Bescheid, wie richtig gehandelt werden muss, um wieder schnell Herr der Lage zu werden. Die wichtigsten Notfallsituationen und die Aufgabenverteilung der Stammcrew im Ernstfall sind in der Sicherheitsrolle aufgeführt.

Notfallsituationen sind in der Regel plötzlich auftretende und komplexe Situationen. Die im vorliegenden Handbuch aufgeführten Abläufe dienen als Überblick und als Übungsgrundlage. Sollte dem Skipper eine Reaktion, die im Handbuch nicht beschriebene wurde, wirkungsvoller erscheinen als dem Ablaufschema zu folgen, ist er verpflichtet entsprechend zu handeln.

5.1.2 Generalalarm

Der Generalalarm bedeutet, dass akute Gefahr besteht. Es gibt nur einen einzigen akustischen Alarm (sieben kurze und ein langer Ton). Der Alarm wird in der achteren Backskiste in der Cockpitmitte ausgelöst. Der Alarm kann durch den Ruf „Alle an Deck!“ unterstützt werden. Dieser Ruf gilt für jeden und unmittelbar. Sollte der Alarm ertönen, begibt sich die Besatzung mit Rettungsweste und warmer Kleidung schnellst möglich zum Sammelplatz ins Cockpit. Nachdem der Alarm ertönt, sollte der Skipper bzw. der Wachführer die Crew umgehend informieren, warum der Generalalarm ausgelöst wurde.

Dringend auszuführende Segelmanöver werden mündlich und nicht durch den Generalalarm bekannt gegeben.

5.1.3 Notruf

Ein Notruf sollte nur abgegeben werden, wenn eine unmittelbare Gefahr für Leib und Leben besteht. Die Entscheidung einen Notruf zu senden, trifft nur der Skipper oder dessen Stellvertreter. Es gibt verschiedene Möglichkeiten einen Notruf abzusetzen. Adressaten sind die umliegenden Schiffe, die zur Hilfeleistung verpflichtet sind und/oder eine Notrufzentrale. Bei Notfällen in der ganzen Welt kann man sich immer an des MRCC Bremen wenden. Die Mitarbeiter übernehmen dann die Koordinierung der Rettungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der lokalen Rettungsstelle.

Möglichkeiten einen Notruf abzusetzen (GMDSS):

- UKW (Reichweite ca. 30 sm, alle umliegenden Schiffs- und Landstationen hören mit):
 - Kanal 16 „MAYDAY“
 - DSC: Button unter Plastikabdeckung 5 sec gedrückt halten oder über die Menüsteuerung, MMSI-Nummer vom MRCC Bremen: 002111240
 - Bei einer Störung der Antenne (z.B. bei einem Mastbruch) kann auch die Notantenne benutzt werden. Diese befindet sich in der Skipperkammer, im Skipperschrank auf dem Stringer, in unmittelbarer Nähe zur UKW-Blackbox
- Inmarsat C (per Satellit, unbegrenzte Reichweite zwischen den Breitengraden 70° N/S, alle Schiffs- und Landstationen werden alarmiert):
 - Plexiglasscheibe abziehen – „2-Finger-Griff“ 5 Sekunden gedrückt halten
 - Menüsteuerung des Laptops - nur Text versenden möglich
- EPIRB (COSPAS SARSAT):
 - Per Knopfdruck (Handauslösung)
 - Wenn die EPIRB ins Wasser geworfen wird
 - Beim Untergang des Schiffes schwimmt die EPIRB automatisch auf (Wasserdruckauslöser) und löst dann automatisch aus, alle Schiffs- und Landstationen werden alarmiert
- Iridium Mobiltelefon (kein GMDSS) über Satellit (Sendemöglichkeit weltweit inkl. Pole, Schiffe im Umkreis werden nicht alarmiert, mit Vertrag), Telefongespräch mit MRCC Bremen: +49 (0) 421 – 53 687 0 ist einprogrammiert
- Mobiltelefon über Landstation (Senderempfang bis ca. 15 sm Entfernung zum Land, Schiffe im Umkreis werden nicht alarmiert, mit Vertrag), Telefongespräch mit MRCC Bremen: 124 124 aus allen deutschen Mobilnetzen
- SART:
 - Sendet ein Signal, welches auf dem RADAR vorbeifahrender Schiff deutlich sichtbar ist
- Pyrotechnische Signale:
 - Handfackeln
 - Fallschirmraketen
 - Rauchsignale

Tipp: Beherrsche ich sicher die verschiedenen Wege einen Notruf abzusetzen?

5.1.4 Im Schadensfall

- Datum, Uhrzeit, Position und Hergang schriftlich festhalten (Logbucheintrag)
- Alles fotografisch festhalten und ggf. eine Skizze anfertigen
- Adressen bzw. Daten von Zeugen notieren
- Wasserschutzpolizei bzw. Hafenmeister informieren
- Keine Haftungsanerkennung abgeben
- Versicherungsbeauftragten (siehe Telefonliste) sofort anrufen oder wenn der Versicherungsbeauftragte nicht erreichbar ist, nach Absprache mit dem Schiffsrat, direkt den Versicherer kontaktieren

Siehe auch:

Anhang *A.1 Im Schadensfall*

5.2 Notfallarten

5.2.1 Person über Bord (POB)

Die beste Maßnahme ist in jedem Fall: Nicht ins Wasser fallen! Daher sollte jeder bei stärkerem Seegang gewissenhaft darauf achten, mit den Lifebelts eingepickt zu sein. Das Vorschiff ist immer am sichersten über die Luvseite des Schiffes zu erreichen. Außerdem müssen zu jeder Zeit an Deck, auch bei glatter See, die Automatikrettungswesten getragen werden.

Wenn Personen über Bord gegangen sind, ist blitzschnelles Handeln von größter Bedeutung. Wenn der Überbordgegangene einmal außer Sicht geraten ist, sinkt die Überlebenschance sehr schnell.

Wenn das Überbordgehen eines Besatzungsmitgliedes beobachtet wird, sind die Punkte in Sektion I, bestenfalls gleichzeitig durch mehrere Personen, aber immer so schnell wie möglich durchzuführen. Die wichtigsten Personen sind diejenigen, die den Unfall sehen, weil sie sich an Deck befinden, also Rudergänger und Ausguck.

I:

- Falls die Maschine läuft - auskuppeln
- Laut rufen „Person über Bord an Steuerbord/Backbord“
- Rettungsringe/POP-Markierungsboje werfen, wenn möglich weiteres auch noch mehr schwimmbares Material ins Meer werfen
- Generalalarm und Verhalten gemäß der Sicherheitsrolle
- POP-Taste im Cockpitt drücken - markiert Position des Schiffes
- Richtung, in der sich die Person befindet, per Handzeichen anzeigen

II:

- In den Wind schießen
- Schoten dicht holen (ggf. Bullen vorher lösen)
- Ggf. Vorsegel bergen
- Hart-Ruderlage, mit dichtgeholten Schoten Kreise fahren („Esprit-Kringel“), um dicht bei dem Überbordgegangenen zu bleiben

III:*

- Wenn genügend erfahrene Personen an Deck sind, Bergungsmanöver besprechen und Vorbereitung für das An-Bord-Nehmen treffen
- Immer sofort Maschine an
- Abfallen, der Unfallstelle von Lee aus nähern, Aufschießer fahren

IV:

- Wenn die Person versorgt wurde:
- Info an Schiffsbeauftragten oder anderes Mitglied des Schiffsrates, anrufen
- Logbucheintrag und Unfallbericht schreiben

Wenn der im Wasser liegende Mensch noch bei Kräften ist, kann ihm eine schwimmende Leine zugeworfen werden. Damit kann er kontrolliert in die unmittelbare Nähe des Schiffes gebracht werden. Der HeckEinstieg ist bei der Esprit bewusst niedrig gebaut worden, damit dort Personen geborgen werden können. Allerdings kann das Heck bei kurzen Wellen stark auf die Wasseroberfläche schlagen und die Person im Wasser gefährden.

Es gibt mehrere denkbare Wege die Bordwand zu überwinden:

- Über den HeckEinstieg, wenn die Schiffsbewegung nicht zu heftig ist. Eine Person inkl. Sicherungsleine dort bereit halten.

- Das Schiff krängen und mit dichten Schoten und Maschine rückwärts. Den unteren Relingsdurchzug öffnen oder durchschneiden und mit mehreren Helfern die POB an Deck „ziehen“. Dafür müssen auf jeder Seite zwei gesicherte Personen beim Großwant an Deck bereit liegen.
- Die Leiter aus dem Kabelgatt an die Bordwand hängen und festlaschen, wenn die Person noch Kraft genug hat, die Leiter zu erklimmen, nur bei ruhiger See möglich, dann aber besser Heckeinstieg nutzen.
- Die Person mit einem Reservefall oder den Jolltauen an Bord hieven, wenn das Einpicken gelingt. Möglicherweise kann ein Retter am Fall zur Person abgelassen werden um diese einzupicken. (Es wird ein Life Belt benötigt um das Fall zu verlängern, einen zum Einpicken der POB, ein weiteren zum Einpicken des Retters und evtl. einen um die waagerechte Lage des Überbordgegangenen zu gewährleisten.)
- Mit Hilfe des Bergnetz/Lecksegels, welches an den Relingsfüßen befestigt wurde, die Person aus dem Wasser „fischen“ und an Deck rollen.
- Evtl. eine Rettungsinsel auslösen und diese als „Stufe“ zur Überwindung der Bordwand benutzen.

Abhängig von der konkreten Situation bzw. der Schiffsbewegung muss der Schiffsführer sich für die günstigste Variante entscheiden. Ist die Person stark unterkühlt, sollte sie unbedingt waagrecht an Bord gebracht werden, um eine Schädigung des Herzens zu vermeiden.

Seit 2013 haben wir ein Bergenetz. Es wurde bereits getestet und hat gut funktioniert, allerdings muss die Crew die Handhabung üben, um im Ernstfall schnell agieren zu können

5.2.2 Kollision

Es besteht jederzeit die Gefahr, dass durch Unachtsamkeit eine Annäherung zu spät bemerkt wird. Es muss daher immer eine Person zum Ausguck eingeteilt werden.

Im Falle einer Kollision sind folgende Schritte durchzuführen:

I:

- Generalalarm, Ruf „Alle an Deck!“
- Vollständigkeitskontrolle
- Organisation nach Sicherheitsrolle
- Position des Schiffes festhalten

II:

- Ggf. Verletzte versorgen
- Wasserstand in der Bilge beobachten
- Ggf. Pumpen in Betrieb setzen (dann weiter: Ablauf [::ref::wassereinbruch](#))

III:

- Kollisionsgegner Hilfe anbieten
- Kontaktdaten austauschen
- Evtl. Revierfunk informieren oder umliegenden Verkehr warnen

IV:

- Info an Versicherungsbeauftragten
- Info an Schiffsbeauftragten oder anderes Mitglied des Schiffsrates
- Schäden dokumentieren
- Logbucheintrag und Unfallbericht schreiben
- Reparatur veranlassen

5.2.3 Feuer

Ein Feuerlöscheinsatz birgt hohe Risiken und akute Verletzungsgefahr und bedeutet meist Schäden am Schiff. Daher ist es außerordentlich wichtig, Bränden vorzubeugen:

- Nur an Deck rauchen und darauf achten, dass keine Asche in Lüfter oder offene Lukenfenster wehen kann. Daher vorzugsweise in Lee stehen. Verschießbaren Aschenbecker benutzen.
- Offenes Feuer (Kerzen) darf nie unbeaufsichtigt bleiben
- Warnhinweise wie ungewöhnlich heiße Oberflächen, Gerüche nach verbranntem Material oder Rauch beachten und sofort melden
- Korrekte Wartung der Feuerlöschpumpe und Feuermelder

Wird ein Feuer entdeckt, so ist die erste Reaktion immer, dass alle anderen Crewmitglieder und die Schiffsführung sofort durch lautes Rufen ebenfalls alarmiert werden! Der Rudergänger löst den Generalalarm aus. Ist das Feuer noch in der Entstehungsphase muss augenblicklich reagiert werden, um den Brand möglicherweise sofort zu löschen oder an der Ausbreitung zu hindern.

Wir haben an Bord folgende verschiedenen Feuerlöschausrüstungen:

- Handfeuerlöscher (ABC-Pulver/CO₂)
- Feuerlöschdecke
- Aerosol-Anlage im Maschinenraum (Auslöser im Niedergang zur Messe)
- CO₂-Anlage für den Maschinenraum (Auslöser unter den Bodenbrettern vor der Skipperkammer)
- Feuerlöschpumpe mit Seewasser
- Schlagpützen

Tipp: Kenne ich alle Feuerlöschmethoden? Wie werden sie ausgelöst? Wo befinden sich die Handfeuerlöscher?

Die Stammmcrew erfüllt folgende Aufgaben:

I:

- Generalalarm und Vollständigkeitskontrolle (alle sammeln sich im Cockpit)
- Organisation nach Sicherheitsrolle

II:

- Anwendung Feuerlöschdecke oder Pulverfeuerlöscher
- Bei Elektrobränden mit CO₂-Handfeuerlöscher
- Bei Maschinenraumbrand: auch Aerosol-Anlage aktivieren und Schnellverschluss der Dieselschleuse ziehen (beide im Niedergang vom Cockpit)
- Luken und Lüfter schließen / Verschlusszustand
- Feuerlöschpumpe in Betrieb nehmen - Bilgenpumpe aktivieren

III:

- Wenn der Brand weiter außer Kontrolle gerät:
- Bei Maschinenraumbrand CO₂-Anlage aktivieren, ACHTUNG!: Alle an Deck! (Siehe I). Der Auslöser ist in der Bilge unter dem Bodenbrett vor der Skipperkammer
- Notruf abgeben
- Alle Maßnahmen „Verlassen Schiff“ vorbereiten

IV:

- Wenn der Brand gelöscht wurde:

- Info an Versicherungsbeauftragten
- Info an Schiffsbeauftragten oder anderes Mitglied des Schiffsrates
- Logbucheintrag und Unfallbericht schreiben
- Reparaturen veranlassen

Wichtig: Sektion I und II müssen zeitgleich stattfinden, damit das Feuer keine Zeit hat sich weiter auszubreiten.

Tipp: Beherrsche ich alle Aufgaben?

5.2.4 Manövrierunfähigkeit

Wenn das Schiff wegen außergewöhnlichen Umständen oder Schäden nicht mehr so manövrieren kann, dass es anderen Fahrzeugen ausweichen kann, dann gilt das Fahrzeug als manövrierunfähig. Dies wird den anderen Verkehrsteilnehmern durch die entsprechenden Lichter und Signalkörper; 2 rote Rundumlichter bzw. 2 schwarzen Bälle angezeigt. Wenn die Möglichkeit besteht, sollte schnellstens geankert werden.

Ruderausfall: Der häufigste Grund ist der Verlust der Steuerfähigkeit, durch Beschädigungen am Ruder oder der Ruderanlage. In den meisten Fällen kann durch Aufriggen der Notpinne wieder eine Ruderwirkung erzielt werden.

Tipp: Weiß ich, wie der Einbau und die Benutzung der Notpinne funktioniert?

Maschinenschaden: Bei einem Maschinenschaden müssen bei Wind zumindest Groß- und Focksegel gesetzt werden, so ist das Schiff schnell wieder steuer- und manövrierfähig. Es sind vielfältige Szenarien denkbar, in denen gute Kenntnisse über die Maschinenanlage wichtig sind.

Mastbruch: Bei einem Mastbruch müssen die Wanten (Rodrigg) gekappt werden. Die nötigen Werkzeuge (Akkuflex und Handeisensäge) befinden sich im Werkzeugschapp bzw. in der BB Achterkammer unter der Mittelkoje.

Crewausfall z.B. durch Seekrankheit: Ist ein Großteil der Besatzung durch Seekrankheit oder andere Krankheiten ausgefallen, sollte die Zahl der gesetzten Segel entsprechend reduziert werden.

5.2.5 Wassereinbruch

In Folge einer Grundberührung, Kollision oder durch die Borddurchlässe kann eine kritische Menge Wasser eindringen. Da Esprit einen vergleichsweise geringen Tiefgang (ohne Kiel) hat, ist der Wasserdruck relativ niedrig und eine Leckbekämpfung kann mit guter Wahrscheinlichkeit erfolgreich durchgeführt werden.

Für glatte und runde Löcher wie defekte Seeventile bietet sich der Einsatz von Leckpfropfen an. Bei gesplittetem, formverleimten Holzrumpf hingegen eignet sich eher das Lecksegel, welches von außen über das Leck gezogen wird und es so durch den Wasserdruck verschließt. Zusätzlich wird von innen eine Lage weiches Material, wie Tücher, Matratzenteile oder ähnliches, mit einer Lage hartem Material dahinter, z. B ein Brett, fixiert. Bauschaum kann unter Umständen ebenfalls zum Abdichten verwendet werden.

Als letzte Möglichkeit, beispielsweise wenn sich die Beschädigung in dem nicht gut zugänglichen Bilgebereichen unter den Tanks mittschiffs befindet, bleibt noch die Option einer gezielten Strandung.

Die Maßnahmen sind:

I:

- Generalalarm
- Hauptmaschine wegen der besseren Manövrierbarkeit und zum Laden der Batterien starten
- Generator starten, um 220 V zur Verfügung zu haben

- Leck auffinden
- Sofortmaßnahmen wie: mit der Hand zuhalten oder ggf. draufsetzen oder weiche Gegenstände von innen vorhalten
- Verhalten gemäß Sicherheitsrolle

II:

- Elektrische Lenzpumpen (24V) (befinden sich in der Bilge) und Handlenzpumpen (Vorpiek, Bb Niedergang, Cockpit stb) aktivieren
- Elektrischen Lenzpumpen sind neu (April 2012) und laufen mit 24 Volt
- Leck mit Leckpfropfen oder Lecksegel oder geeignetem Material provisorisch verschließen
- Kontinuierliche Kontrolle des Wasserstandes

III:

- Info an Versicherungsbeauftragten
- Info an Schiffsbeauftragten oder anderes Mitglied des Schiffsrates
- Logbucheintrag
- Unfallbericht
- Reparatur veranlassen

Tipp: Wo finde ich die Leckpfropfen, die mobilen Pumpen und das Lecksegel?

5.2.6 Verlassen des Schiffes

Tendenziell werden Schiffe immer zu früh aufgegeben. Häufig werden Schiffe, teilweise sogar mit offenen Luken, noch Monate später auf dem Meer treibend entdeckt, ohne dass ihre Besatzung je gerettet werden konnte.

Wichtig: „Don't leave your ship until the ship leaves you!“

Den Befehl zum Verlassen des Schiffes gibt nur der Skipper oder sein Stellvertreter.

I:

- Generalalarm und Vollständigkeitskontrolle
- Organisation nach Sicherheitsrolle
- Skipper (oder sein Stellvertreter) gibt Befehl das Schiff zu verlassen

II:

- Rettungsinseln klar machen und zunächst sicher mit Schiff vertäuen, beide Flöße gut miteinander vertäuen
- Überlebensanzüge klarlegen und anziehen
- Notruf absetzen, möglichst per INMARSAT (Spreitzfinger)
- EPIRB auslösen und mit ins Floß nehmen
- Seenotsack (Grabbag), Hand-UKW, Radarreflektor, pyrotechnische Notsignalmittel, Iridium-Handy mitnehmen
- Schiffsbeauftragten oder anderes Mitglied des Schiffsrates per Iridium anrufen
- Zusätzliche Frischwasser, Lebensmittel, Decken, Erste-Hilfe-Koffer, Medikamente, Taschenlampen usw. einpacken
- Logbuch mitnehmen

- Vor langen Seetörns sollte extra Proviant und Frischwasser zur Verwengung im Seenotfall vorbereitet werden.

III:

- Ausreichend warme Kleidung anziehen
- Viel trinken
- Tabletten gegen Seekrankheiten einnehmen
- Möglichst trocken in die Rettungsflöße steigen

Tipp: Könnte ich jeden der Schritte in Sektion II ausführen?

In der Seenottasche, auch „Grabbag“ genannt, befinden sich:

- Taschenlampe
- Takelmesser
- Tagessignalspiegel
- SART (Radartransponder) mit Lithiumbatterien
- UKW-Handfunkgerät mit Batterie und Anleitung
- Ersatzbatterie für gelbes GMDSS-Funkgerät
- Rettungssignaltafel
- Verbandsmaterial und Pflaster
- Tabeletten gegen Seekrankheit

5.2.7 Medizinischer Notfall

Die mögliche Bandbreite von medizinischen Notfällen ist riesig. Eine Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs ist auf jeden Fall für jeden zu empfehlen, da man in allen Lebenslagen derjenige sein könnte, der als Erster Hilfe leisten muss.

Wenn auf der Esprit ein medizinischer Notfall eintritt, der das Fachwissen aller an Bord übersteigt, oder falls der Besuch eines Krankenhauses oder niedergelassenen Arztes nicht schnell genug möglich ist, dann kann die funkärztlich Beratung von „Medico Cuxhaven“ in Anspruch genommen werden. Vor einem Anruf sollte man den Meldebogen „Funkärztlicher Dienst“ ausgefüllt haben, um die Fragen der Ärzte beantworten zu können.

Siehe auch:

Anhang *A.10 Meldebogen Funkärztlicher Dienst*

Medico Cuxhaven ist zu erreichen unter:

- Telefon landgestützt: +49 47 21 785
- Telefon satellitengestützt weltweit: Iridium +49 47 21 785 (ist einprogrammiert)
- Seefunk: z.B. Lyngby Radio (Vermittlung)
 - UKW: Kanal 2 oder 4 (in Nord- und Ostsee)
 - Inmarsat-C: 492380358

6.1 Übersicht

6.1.1 Schiffsdaten

Heimathafen Bremen

Unterscheidungssignal D L A Y

MMSI Nummer 211 238 300

Trainee Ship Number TS G 545

Flagge deutsch

Schiffstyp Schoner

Schiffsart Sportausbildungsfahrzeug mit Fahrerlaubnisschein der Berufsgenossenschaft Verkehr

Länge ü.a. 19,92m

Breite ü.a. 5,08 m

Tiefgang max 2,95 m

Verdrängung 26 t

Segelfläche 192 qm

Rigg Schonerrigg

Segel Groß, Schoner, Selbstwendefock, Klüver, Genua, Sturmklüver, Sturmpersenning, Blister (z.Zt. defekt)

Masthöhen Großmast 21,25 m, Schonermast 20,50 m über Wasser zuzüglich Antennen

Motor Cummins 157 kW (212 PS)

Energie 24 Volt Bordnetz und 220 Volt über 4 kW Generator

Bauwerft Jugendkutterwerk Bremen e.V. (JKW)

Eigner Jugendkutterwerk Bremen e.V. (JKW)

Baujahr 1995

Konstrukteur V.T. Behr

Baumaterial Holz, formverleimt

Sicherheitsausstattung Schiffssicherheitszeugnis der Berufsgenossenschaft für Verkehr (ehemals SeeBG) als Sportausbildungsfahrzeug Rettungswesten und Sicherheitsgurte für jede Person, 2 Rettungsinseln à 8 Personen, 16 Überlebensanzüge, CospasSarsat-EPIRB, MOB Boje, Rauchmeldeanlage

Navigationsausrüstung 3 Kompass, Logge, Lot, Fernglas, Radar, 2 GPS, Sextant, Fernglas, Wetterfax mit Laptop, Barograph

Kommunikation GMDSS-UKW Funkanlage, DSC-Controller, Inmarsat C, Iridium Telefon und E-Mail, Navtex, durchstimmbare KW-Empfänger, Mobiltelefon

Beiboote 2 Schlauchboote, ein 8 PS Außenborder und ein 5 PS Außenborder

Kojen 16 Plätze

Kajüteneinteilung 3 Vorschiffskajüten für je 4 Personen, 2 Achterkajüten für je 2 Personen.

Anzahl Stammcrew Skipper, Co-Skipper, 2 Wachführer / Deckshands

Anz. Trainees 12 Personen

Kombüse 4 Flammen-Gasherd mit Backofen, Kühlbox, Doppelspüle, Pott & Pann für 16 Personen

Sanitärausstattung 3 elektrische Zerhackertoiletten und 1 Seewasserpumptoilette

Heizung Warmluft in allen Räumen

Tanks 900 Liter Diesel, 1500 Liter Frischwasser, Brauchwasser-, Abwasser- und Fäkalientank

Fahrtgebiet weltweit

6.1.2 Pläne und Checklisten Schiffsbetriebstechnik

Die Checklisten der Schiffsbetriebstechnik dienen zur Überprüfung der wichtigen technischen Einrichtungen vor einer Reise. Diese Überprüfung sollte grundsätzlich vor jedem Törn durchgeführt werden.

Siehe auch:

Anhang A.4 *Checkliste zur Übernahme von Esprit*

6.2 Navigation

6.2.1 Seekarten und nautische Publikationen

Vor Saisonbeginn werden die für das jeweilige Fahrtgebiet relevanten Bücher und Karten berichtigt oder neu gekauft. Die Karten während der Reisen zu korrigieren ist kaum möglich. Nach dem Winterlager werden nur die Karten-Pakete und Bücher an Bord gebracht, die für die folgende Saison gebraucht werden.

Die Karten befinden sich nach Fahrtgebiet sortiert in Taschen. Die Reihenfolge der Karten orientiert sich meist am Küstenverlauf und ist in der Liste der Seekarten festgelegt. Es gibt kein bordinternes Nummernsystem. Die Pakete liegen in der Skipperkammer unter der Mittelkoje achtern. Das Paket des aktuellen Fahrtgebietes sollte immer in der extra Kartenablage über der Mittelkoje gelagert werden. Die Karten für den aktuellen Reiseabschnitt werden im Kartentisch aufbewahrt.

Siehe auch:

Anlage B.6 *Liste der Seekarten und Seehandbücher*

Folgende Punkte sollten im Umgang mit den Karten beachtet werden:

- Immer auf der detailliertesten Karte die Positionen eintragen und die voraussichtliche Kurslinie auf Untiefen prüfen

- Nach einer Reise alle verwendeten Karten ausradieren, sortieren und wegstauen
- Hinweise, die für nachfolgende Crews von Interesse sind, können in der Karte verbleiben, zum Beispiel Anrufkanal der Schleuse o.ä. Die Notizen sollten mit dem aktuellen Datum versehen werden.

6.2.2 Schwerwettersegeln

Ab Windstärken von ca. 8 bis 9 Beaufort spricht man von Schwerwetter. Gerät das Schiff in diese Bedingungen, so stellt dieses eine besondere Herausforderung an das seemännische Können der Besatzung. Die Qualifikation des Rudergängers ist bei starkem Wind ebenfalls von größerer Bedeutung.

Grundsätzlich gilt:

- Wetterveränderungen beobachten (Luftdruck und Wolken) – Wettervorhersagen beachten
- Die gesamte Besatzung informieren
- Alles an und unter Deck seefest laschen
- Vorzugsweise viel Abstand zur nächsten Leeküste schaffen, damit möglichst frei manövriert werden kann
- Möglicherweise Wacheinteilung nach Aspekten wie z.B. Seekrankheit neu ordnen
- Vor dem Sturm möglichst ausruhen, um „Kräfte aufzutanken“
- Sturmklüver und –persenning bei Starkwindwarnung in den Kammern, der Messe oder auf dem Kabelgatt griffbereit legen
- Seeschlagblenden Vorderkante Deckshaus und evtl. auch auf Luke Kabelgatt anbringen (ist später schwierig, schneller Zugang zum Kabelgatt ist dann nicht mehr möglich.)
- Anker zusätzlich sichern oder evtl. ganz abtakeln und unter Deck verstauen
- Jackstagen kontrollieren und evtl. zusätzliche ausbringen, evtl. Strecktaue aufriggen
- Proviant und Getränke vorbereiten
- Gerade bei auffrischenden und hohen Windstärken, sollten Aktionen vorher geplant und abgesprochen werden, da
 - die Kommunikation schwieriger wird,
 - alles länger dauert,
 - die Unfallgefahr durch Schiffsbewegung oder nasses Deck deutlich steigt, und
 - unter Umständen hektisch gehandelt wird und dabei die sonst üblichen Vorsichtsmaßnahmen vergessen werden (einpicken).
- Segelfläche verkleinern, reffen und evtl. Sturmklüver und Sturmpersenning über geborgenem Schonersegel anschlagen
- Evtl. die Backstagen des Schonerarms setzen
- Bilgen und Lenzpumpen kontrollieren
- Luken und Steckschott schließen
- Regelmässig die Schiffsposition bestimmen

Reffplan

Es ist wichtig, frühzeitig mit dem Einreffen zu beginnen. Mit der Zeugniserteilung als Sportausbildungsschiff wurden für Esprit neue Stabilitätsunterlagen erstellt. Diese enthalten auch einen Reffplan, der verbindliche Aussagen trifft.

Im Laufe der Jahre wurde auf der Esprit jedoch bereits ein Reffplan entwickelt. Dort sind die vielfältigen Erfahrungen eingegangen, die in verschiedenen Situationen gemacht wurden. Da in der Realität vielfältige Faktoren

wirken, die durch die Formeln der Stabilitätsberechnung nur unzureichend dargestellt werden, empfehlen wir auch die Aussagen aus dem alten Reffplan genau zu kennen und zu beachten.

Beim Reffen ist insbesondere zu berücksichtigen:

- Der Seegang und das Verhalten des Schiffes darin
- Der Kurs zum Wind
- Die eigene Geschwindigkeit
- Das individuelle Sicherheitsempfinden der Skipperin/des Skippers

Diese Faktoren finden in dem offiziellen Reffplan aus dem Stabilitätshandbuch keine Berücksichtigung.

Siehe auch:

Anhang *A.7 Reffplan* und Anlage *B.13 Stabilitätsdokumentation und Anschreiben der BG Verkehr*

Da Esprit ein schnelles Schiff ist, ist die beste Taktik mitunter dem Sturm auszuweichen. Ist dies nicht mehr möglich, bleiben grundsätzlich 3 Möglichkeiten, deren Anwendung je nach Situation sorgfältig abgewogen werden sollte:

1. Segeln
2. Beidrehen
3. Treibanker

Segeln

Erlauben es die Bedingungen, so ist das aktive Segeln das beste Mittel der Wahl. Dabei bleibt man manövrierfähig. Man kann entweder vor dem Wind ablaufen oder aufkreuzen. Es sind jedoch nur einige Kurse möglich, sodass die Manövrierfähigkeit auf jeden Fall eingeschränkt ist.

Am Wind: Da Groß- und Schonersegel im 3. Reff, sowie Sturmklüver sehr flach stehen, ist ein Kurs ganz hoch am Wind möglich. Dieser Kurs sollte auch genau gefahren werden, so dass immer Fahrt im Schiff bleibt und damit die Steuerfähigkeit gegeben ist. Böen können durch Anluven abgewettert werden.

Vor dem Wind: Bei dieser Methode ist darauf zu achten, dass man nicht zu schnell wird. Die Segelfläche muss rechtzeitig deutlich reduziert werden. Das kann soweit gehen bis das Schiff nur mit der Fläche von Mast und Stagen, d.h. „vor Top und Takel“ vor dem Wind abläuft. Der Vorteil dieser Variante ist, dass der scheinbare Wind deutlich reduziert wird. Es besteht jedoch die Gefahr, dass große Wellen über das Heck in das Cockpitt laufen und das Schiff querschlagen kann. Deshalb dann immer beide Steckschotten vor dem Niedergang einsetzen. Das Verkleinern der Segelfläche geschieht von achtern nach vorn.

Beidrehen

Es wurden bereits sehr gute Erfahrungen mit dieser Methode gemacht und sie sollte auf jeden Fall sicher beherrscht werden. Es führt zu einem sehr ruhigen Seeverhalten, da die Wellen bei einem Kurzkieler unter dem Rumpf durchlaufen.

- Vorsegel (Klüver) bergen, Fockschot nach Luv festlaschen, Schoner 3.Reff oder ab Bft. 9 ganz bergen, Groß 3. Reff
- Schoner Traveller nach Luv festsetzen und Schonerschot dicht holen
- Geschwindigkeit reduzieren und darauf achten, dass da man keine ungewollte Wende fährt
- Fock und Schoner stehen nun back, Großschot in Lee fest setzen, wenn Schiff ca. 45° zur Seite vertreibt, dann Ruder: hart nach Luv
- Schiff steht dann ca. 45° zum Wind treibt seitwärts nach Lee
- Der Segelschwerpunkt sollte möglichst weit hinten liegen, um der Tendenz des Schiffes nach Lee zu gehen, entgegen zu wirken. Zu diesem Zweck kann auch anstatt der Fock der Sturmklüver oder der kleine Klüver am Fockstag gesetzt werden.

Treibanker

Außer dem Treibanker kann auch das Ankertau oder die Festmacherleinen, in Buchten ausgebracht, die Geschwindigkeit mit der das Schiff vertrieben wird reduzieren. Es wirken jedoch enorme Kräfte auf die Klampen, die kaum zu beherrschen sind. Die beste Möglichkeit, die Leinen am Schiff zu befestigen, bieten die beiden Coffeegrinder.

Der Einsatz des Treibankers ist nur vorne zu empfehlen, um den Bug im Wind zu halten. Achtern besteht immer die Gefahr, dass die Leinen sich in der Schiffsschraube verfangen und daher die Maschine unklar kommt.

6.3 Wachführung

Die jeweilige Crew ist in Wachen eingeteilt. Es gibt mehrere Möglichkeiten der Wacheinteilung. Abhängig von der Reise, von der Zusammensetzung und Fähigkeiten der Stammpcrew und von den Erfahrungen der Trainees entscheidet der Skipper über die genaue Aufgabenverteilung. Auf längeren Seereisen hat sich bisher ein rotierendes 3-Wachsystem bewährt. Auf kurzen Wochenendreisen sind meist keine Wachen eingeteilt, die rund um die Uhr besetzt sein müssen.

Zur Einteilung der Wache kann einer der Wachpläne aus dem Anhang verwendet werden. Es sind jedoch viele Varianten denkbar und weitere gute Wachpläne können an dieser Stelle ergänzt werden.

Der Wachführer ist für alle unmittelbaren Entscheidungen im Schiffsbetrieb stellvertretend für den Skipper verantwortlich. Bei unerwarteter Verschlechterung des Wetters oder bei Zweifeln aller Art muss sofort der Skipper zu Rate gezogen werden.

Siehe auch:

Anhang *A.6 Wachplan*

Bei der Übergabe der Wache sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Rechtzeitiges Wecken (ca. 30 min vor Wachbeginn)
- Nachts 10 Min. vor der eigentlichen Wachübergabe an Deck sein, damit sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnen können
- Tagsüber 5 Min. vor Wachübergabe an Deck sein zwecks Orientierung
- Vollständigkeitskontrolle der eigenen Wache

Der vorherige Wachführer informiert über:

- Position, Kurs, Geschwindigkeit
- Verkehrssituation
- Bei Dunkelheit: Segelführung
- Demnächst anstehende Manöver
- Wetterentwicklung und -tendenz
- Besondere Vorkommnisse der letzten Wache

Wichtig: Auch Rudergänger und Ausguck machen eine Übergabe an ihre Ablösung.

Der Skipper muss geweckt werden, bei:

- Sichtverschlechterung
- Deutlichen Veränderungen der Wetter- bzw. Windverhältnisse
- Unklaren Verkehrssituation
- Schwierigen Passagen
- Notrufen „Mayday Mayday“

- Notfälle an Bord (Feuer, Peron-über-Bord, Unfälle, schwere Verletzungen)

Wichtig: Bei Zweifeln aller Art: Auf keinen Fall zögern und den Skipper wecken!

Die Faustregel lautet, wenn man darüber nachdenkt, den Skipper zu wecken oder nicht, dann weckt man ihn.

6.4 Manöver

Vor Beginn eines Manövers sollte immer festgelegt werden, wer das Manöver leitet. Das kann der Skipper sein, aber auch jemand anders. Der Manöverleiter gibt die Kommandos und koordiniert das Manöver. Soweit dies möglich ist, sollte er vermeiden, selbst Aufgaben zu erledigen, um die Übersicht zu behalten. Der Manöverleiter sollte deshalb auch immer achtern stehen.

Auf der jeweiligen Manöverstation (Vorsegel, Schoner, Groß) ist ebenfalls eine Person zwecks Leitung einzuteilen.

Klar Deck gehört ebenfalls zu jedem Manöver dazu. Nach dem Manöver kann bei günstigen Gelegenheiten eine Manöverkritik durchgeführt werden, um den Lerneffekt zu verstärken.

6.4.1 Ankermanöver

Während der Revierfahrt muss der Anker immer klar zum Fallen sein.

Ankern:

- Die elektrische Ankerwinch ist im Batteriekasten stb (vor Eingang Skipperkammer) abgesichert
- Manöverleitung Cockpit und Vorschiff müssen verantwortlich besetzt werden
- Hauptverantwortlicher im Cockpit
- Echolotanzeige einschalten, die Multifunktionsanzeige entsprechend einstellen, die Tiefe wird ab der Unterkante des Kiels (3,0 m Tiefgang) gemessen
- Kommunikation vom und zum Achterschiff muss gewährleistet werden, Absprachen vorher treffen, da der Ankermotor und die ausrauschende Kette sehr laut sind, Blickkontakt mit Arm- und Handzeichen
- Anker klar – den Sicherungssplint am Ankerschaft entfernen, Zeising lösen und Kettenstopper öffnen
- Kette ca. 1m aus Kasten holen
- Ankerboje mit einer kräftigen Leine (altes Fall), die etwas länger als die Wassertiefe sein sollte, am Bügel des Ankers befestigen. Diese Leine kann u.U. die einzige Möglichkeit sein, den Anker doch noch zu bergen, wenn dieser sich am Grund verhakt hat
- Funktionstest der Ankerspillfernbedienung durchführen
- Vorzugsweise die Kette mit der Winde ausfieren, anstatt die Kette auslaufen lassen
- Um zu verhindern, dass die Kette aus der Umlenkrolle springen kann, dort mit dem „gut beschuhten“ Fuß sichern
- Falls die Kette doch ausrauschen soll: Ankerbremse lösen
- Kettenlänge beträgt 70 m. Sie ist alle 10 m mit farbigen Markierungen versehen
 - **10m:** Blau
 - **20m:** Grün
 - **30m:** Gelb
 - **40m:** Rot
 - **50m:** Weiß

- **60m:** Blau
- **70m:** Grün

Hinweis: Kettenlänge: viel hilft viel!

- Alle Beteiligten auf dem Vorschiff müssen festes Schuhwerk tragen
- Beim Vorankergehen unter Segeln von vorne nach achtern Segel bergen

Vor Anker liegen:

- Kette mit Kettenstopper (Kralle) sichern, evtl. Zusatzsicherung mit Leinen zur Klampe
- Ankerlicht oder Ankerball setzen
- Regelmäßig Positionskontrolle durchführen
- Schwojt das Schiff sehr stark, dann kann das Großsegel im 3. Reff gesetzt werden (Großfall, Reffleine und Schot kräftig durchsetzen, Traveller mittschiffs). Dies reduziert die Belastung des Ankers enorm.

Anker auf:

- Ankerwinde wird nur(!) aus der Verbraucherbatteriegruppe 1 (steuerbord) gespeist. Da das Anker auf Manöver viel Strom zieht (50 – 70 A) sollte die Batteriegruppe 1 vor dem Anker-auf-Manöver ganz voll sein. Dies sollte bei der Einteilung der Energiereserven unbedingt rechtzeitig bedacht werden!
- Anker in einem Lauf einholen, da sonst die Gefahr besteht, dass das Schiff über die Kette fährt oder die Kette aus der Führungsrolle springt.
- Gleichzeitig die Kette im Kettenkasten sorgfältig stauen, damit die Kette wieder klar zum Auslaufen ist, gleichmäßig im Kasten hin und her führen.

<p>Vorsicht: Verletzungsgefahr!</p>
--

- Wenn sich die Ankerboje dicht am Heck befindet, die Boje mit dem Bootshaken einholen, damit die Leine nicht in der Schraube oder dem Ruder unklar kommt.
- Anker auf geht exzellent auch „nur unter Segeln“: Fock klar legen, Groß und Schoner setzen, wenn Anker aus dem Wasser kommt wird auch die Fock gesetzt. Dies funktioniert nicht in Strömungsgewässern, wenn der Wind gegen den Strom steht. In solchem Falle sollte mit Maschinenunterstützung gefahren werden, um die Belastungen von Ankerwinde und Kettenstopper zu reduzieren.

6.4.2 An- und Ablegemanöver

- Klare Absprachen vor dem Manöver zum Ablauf treffen, Manöverstationen Vorschiff, Fender, Achterschiff und „Springer“ an Land einteilen, erste Leine beim Anlegen bzw. letzte Leine beim Ablegen festlegen
- Leinen und Langfender aus der Backskiste an backbord, Kugelfender aus dem Kabelgatt holen
- Leinen und Fender klar machen, beim Anbringen der Fender auf örtliche Gegebenheiten achten (Höhe und Position), jeweils am Bug und Heck einen Kugelfender bereit halten, Fender nicht an Seereling befestigen, sondern an der Relingsstütze unten
- Wind und Strömung einschätzen
- Das Werfen und Festmachen der Leinen sollte sicher beherrscht werden (auf Poller/Klampe/Ring oder auf Slip)
- Nicht versuchen, die Bewegung des Schiffes mit dem Fuß zu bremsen
- Vorspring, Mittelspring oder Achterleine zum Anlegen

- Eindampfen in Vor- bzw. Achterspring oder Achterleine auf Seeseite zum Ablegen, um den Zugwinkel zu verbessern, kann die Achterspring ggf. auf die achterste Klampe umgelegt werden, Mittelklampe zum Ablegen funktioniert nie
- Nach dem Manöver alles ordentlich stauen
- Stolperfallen vermeiden
- Wegen des Schraubeneffekts ist das Anlegen auf der Backbordseite etwas günstiger

6.4.3 Segelmanöver

Gefahren bei den Segelmanövern sind:

- Schlagen der Vorsegelschoten
- Überkommende Bäume – Patenthalse
- Überläufer auf den Winschen
- Schotklemme des Großsegel löst sich (bei viel Wind sollte die Schottalje und die Blisterwisch zum Sichern genutzt werden)
- Nicht die Großschot über die Blisterwischen ganz achtern dichtholen, da der Winkel nicht stimmt, damit vertwistet man die Großschot
- Quetschungen der Finger
- „Peitschenhiebe“ durch freie Tauenden im Gesicht

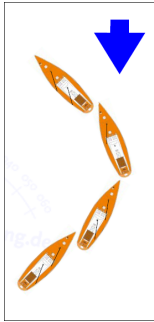
Tipp: Für den genauen Ablauf und alle Kommandos der Segelmanöver, siehe Segelheft für Trainees und Stammcrew (befindet sich zur Zeit in Überarbeitung)

Tipps zur Segelführung:

- Bei Raumschotkursen (ab ca. 3 Bft.) Groß ins 1. Reef, da der Schoner dann besser angeströmt wird. Die Steuerfähigkeit wird verbessert
- Bei Halb-Wind-Kursen: Schoten gut durchholen
- Bei Am-Wind-Kursen Segel von vorn nach achtern weiter offen fahren, da die leeseitige Anströmung günstiger wird. Leichte Gegenböe sind dann normal
- Starke Krängung reduziert die Geschwindigkeit. Reffen!
- Die achten Winschen im Cockpit sind für den Blister gedacht und sollen nicht zum durchholen der Großschot benutzt werden, da der Winkel dafür nicht stimmt und dies die Großschot auf Dauer beschädigt

Tipp: In den losen Schoten sind die Knoten

Wende



Wende - das Schiff geht mit dem Bug durch den Wind

- Vorschiff und Schoten besetzen
- Rudergänger oder Manöverleiter gibt das Segelkommando „Ree“ - zügig anluven
- Vorsegel über
- Vor Erreichen des neuen Kurses Stützruder geben
- Der effektive Wendewinkel beträgt auf der Esprit ca. 100°

Halse



Halse - das Schiff geht mit dem Heck durch den Wind

- Vorschiffschoten besetzen
- Cockpit: Groß- und Schonerschoten, sowie Beiholer besetzen
- Eventuell angeschlagene Bullenstander lösen
- Raumschotskurs fahren, bis Schoner leicht im Windschatten des Großsegels steht. (Gefahr Patenthalse Schoner)
- Schonerschot und Beiholer dicht
- Evtl. aus Sicherheitsgründen wieder ein wenig anluven und die Großschot dicht holen (vermeidet bei achterlichem Seegang eine Patenthalse des Groß)
- Kommando „Rund achtern“ (Achtung im Bereich der Schoten!) und langsam abfallen
- Wenn Groß- und Schonersegel überkommen, dann zügig die Schoten auffieren (1-2 Törns über die Winschen nehmen) und ordentlich Stützruder geben
- Groß-, Schonerschoten und Beiholer öffnen
- Vorsegel schiften
- Bullenstander evtl. wieder setzen

Reffen

- Frühzeitig reffen - Reffplan beachten
- Schoner tendenziell eine Reffstufe kleiner fahren
- Von vorn nach achtern reffen
- Möglichst nicht vor dem Wind reffen
- Wird vor dem Wind abgelaufen, zuerst das Großsegel verkleinern
- Mehr als 20° Krängung reduziert die Geschwindigkeit und belastet unnötig Mensch und Material
- Für Schoner rund Groß gibt es je 3 Reffs
- Kicker lösen
- Fall bis zu gewünschten Halsauge fieren, beim Schoner Piek und Klaufall fieren
- Schot evtl. leicht auffieren, um Druck im Segel zu reduzieren
- Gleichzeitig die Lose aller 3 Reffleinen von Hand holen (sonst schlagen sie und können sich dabei gefährlich umeinander schlagen)
- Halsauge auf einer beliebigen Seite in Reffhaken einhängen
- Entsprechende Reffleine zügig per Winsch durchsetzen
- Fall durchsetzen
- Segel kann gefahren werden
- Danach evtl. Segel mit Reffzeising zusammenhalten, von vorne nach achtern, nicht fest ziehen, Reffstert achtern mit Zeising extra sichern
- Segel kann gefahren werden

Siehe auch:

Schwerwettersegeln

6.5 Pantry, Proviant und Sauberkeit

Es gibt keinen „hauptamtlichen“ Koch. Die jeweilige Wache übernimmt diese Aufgabe. Die Backschaft wird ebenso von der jeweiligen Wache durchgeführt.

Einige Punkte zum Thema Proviant-Logistik:

- Das Essen soll immer lecker und frisch zubereitet sein
- Süßes für zwischendurch ist immer griffbereit
- Bei Wochenendtörns wird meist vorher von der Stammcrew eingekauft
- Auf längeren Törns wird unterwegs immer wieder frisch nachverproviantiert
- Vor dem Einkauf sollte der aktuelle Bestand genau geprüft werden. Das Checken der Backskisten ist mühsam, jedoch sehr wichtig
- Zur Vereinfachung der Planung des Einkaufes kann die „Proviant Einkaufesliste“ verwendet werden. Sie dient der Übersicht
- Einräumen der Einkäufe gemäß dem Stauplan. Die Stauung ist einzuhalten um mühsames Suchen zu vermeiden
- Verbrauchsproviant befindet sich im Pantryschrank
- Proviant, der nicht sofort verbraucht werden soll, in den Backskisten

Siehe auch:

Anlagen *B.9 Proviant-/Einkaufsliste* und *B.10 Proviantstauplan*

6.5.1 Kühlschrank

- Auf Sauberkeit achten, der Kühlschrank muss mindestens nach jedem Törn bis ganz unten ausgeräumt und gereinigt werden
- Alle abgelaufenen Lebensmittel sofort entsorgen
- Nach Wochenendtörns leicht verderbliche Lebensmittel verteilen
- Regelmäßig Flasche mit Kondenswasser (unter Bodenbrett vor dem Kühlschrank in der Bilge) leeren
- Temperaturregelung und Ausschalten geschieht durch das Thermostat rechts im Gewürzregal. Thermostat maximal auf 1-Uhr-Stellung regeln um Eisbildung bzw. unnötig hohen Stromverbrauch zu vermeiden

Tipp: Bei Störung: Sicherung (unter Bodenbrettern vorm Kühlschrank) prüfen

6.5.2 Reinschiff

Siehe auch:

Anhang *A.3 Checkliste zum Aufklaren nach Reisen auf Esprit*

6.6 Hauptmaschine

6.6.1 Ein- und Ausschalten

Aus Sicherheitsgründen kann die HM auf See und vor Anker jederzeit sofort vom Schaltpanel im Cockpitt aus gestartet werden. Es gibt keinen Zündschlüssel. Die HM kann im Hafen mittels einer Hauptsicherung (in der Backskiste Vorkante HM neben den Ventilen „Zuleitung Brennstoff“) elektrisch abgeschaltet werden, sodass sie dann nicht mehr vom Cockpit aus gestartet werden kann.

Einschalten:

- Kühlwasser und Ölstände prüfen
- Seewasserfilter durch Sichtfenster checken (falls es nötig sein sollte, den Filter zu öffnen, - Seewasserventil schließen)
- Für den normalen Betrieb muss das Seewasserventil immer offen sein
- Sichtkontrolle Hauptmaschine
- Stellung Ventile: Dieselführung auf gewünschten Tank
- Prüfen ob die Hauptsicherung eingeschaltet ist (sollte immer an bleiben)
- Kontrollieren, ob die Stopfbuchse gefettet ist
- Vor Motorstart sicherstellen, dass alle Maschinenabdeckungen geschlossen sind und sich nichts im Propeller verfangen kann
- Am Schaltpanel im Cockpit Zündschlüssel drehen (Zündschlüssel bleibt immer im Schloss stecken)
- Wenn Batterielämpchen leuchtet, dann laden die Lichtmaschinen NICHT! (nach dem Anlassen im Leerlauf sanft Gas geben, damit Batterielampe erlischt)
- Bei kaltem Wetter etwas Gas in Leerlaufstellung geben

- Sichtkontrolle: Kühlwasserfluss und Abgase am Heck
- Maschine warm laufen lassen
- Welle regelmäßig fetten

Während der Maschinenfahrt:

- Maschinenfahrt nur bis maximal 15 Grad Lage
- Auf Temperatur, Öldruck und Kühlwasserfluss achten
- Gashebel nie in einem Schwung nach vorne/achtern legen. Zunächst langsam einkuppeln, man hört und fühlt das Einrasten des Getriebes, erst dann Gas geben
- Beim Umkuppeln von vorn auf achtern kurze Pause im Leerlauf, z.B. bei Hafenmanövern
- Langsames Ein- und Auskuppeln schonen Getriebe und Drehflügelpropeller

Abschalten:

- Beim Segeln:
 - Nach dem Segelsetzen bei geringer Fahrt vorwärts einkuppeln, kein Gas - dadurch wird das Einklappen des Faltpropellers unterstützt
 - Zündschlüssel drehen
 - Darauf achten, dass die Welle dann nicht mehr mitdreht
- Im Hafen/Vor Anker:
 - Auskuppeln
 - Zündschlüssel drehen

Wichtig: Nur im Hafen sollt evtl. die elektrische Hauptsicherung ausgestellt werden, damit keiner unbedarft die Maschine startet. Vor Anker muss die HM immer sofort klar sein.

6.6.2 Diesel bunkern

- Es gibt zwei Diesel-Tanks, beide gleich groß, Stb und Bb neben der HM
- 2011/2012 wurden neue Tankanzeigen eingebaut, die relativ zuverlässig anzeigen, trotzdem soll auch manuell gepeilt werden, um die Anzeigen regelmäßig zu überprüfen
 - Um Füllmenge beider Tanks zu peilen, Ventil zwischen den Tanks öffnen (Sicherung lösen)
 - Gewünschte Füllmenge über Peiltabellen ausrechnen
- Lappen unter die Tankentlüftung im Cockpit
- Ventile Tankverbindung einstellen, - abhängig davon, welcher Tank befüllt werden sollen, meist werden beide gleichzeitig befüllt
- Holzdeck um den Tankdeckel kräftig wässern, dann erst Deckel öffnen
- Tankdeckel sicher (z.B. auf dem Deckshaus) ablegen, damit dieser nicht versehentlich über Bord fallen kann, Lappen und Spüli bereit halten
- Vorsichtig tanken, langsam laufen lassen, um Spritzmengen und Rückschlagen auf das Deck zu vermeiden. Diesel schäumt

Wichtig: Tanks nicht ganz voll machen, nur bis 5 cm unter Tankdecke befüllen, evtl. über Peilöffnung Maß nehmen, Achtung: Überlaufen in die Bilge unbedingt vermeiden!

- Nach Abschluss des Bunkerns erneut peilen, gebunkerte Menge und aktuellen Bestand ins Logbuch eintragen
- Für Zollzwecke oder spätere Beanstandungen Bunkerprobe geben lassen oder selber nehmen

6.6.3 Kontrollen

Grundsätzlich ist an der Maschine und Maschinenraum auf Sauberkeit zu achten. So können kleine Leckagen, Abrieb etc. bei Sichtkontrollen erkannt werden. Maschinenraum-Bilge lenz und sauber halten.

Kühlwasser im Innenkühlwasserkreislauf prüfen/nachfüllen:

- Kühlwasserkontrolle nur bei kalter Maschine, Deckel nie bei heißer Maschine öffnen!
- Am Kühlwasserausgleichsbehälter sind 2 Deckel:
 - Erster Deckel (STB): Trockenraum als Ausgleichsvolumen, **nie befüllen!**
 - Zweiter Deckel (BB): Hier Kühlwasser (Süßwasser!) nachfüllen, bis Wasser sichtbar in der Öffnung steht. Bei geringen Mengen auch ohne Frostschutz.

Tipp: Manchmal sieht es nur so aus, als stünde Wasser sichtbar im Anschluss, da sich Restmengen des Wasser auf einem Metallstück sammeln.

Seewasserfilter für Außenkühlwasserkreislauf prüfen und reinigen (Bilge vor dem Herd):

- Sichtkontrolle auf Verschmutzungen (Quallen, Seegras, ...)
- Zum Reinigen Seeventil am Steigrohr schließen
- Glasdeckel abschrauben (Deckel befindet sich nur wenige Zentimeter oberhalb der Wasserlinie)
- Filtereinsatz entnehmen und reinigen
- Filtereinsatz und Glasdeckel wieder montieren, Seeventil wieder öffnen

Ölstand checken und wenn nötig mit 15 W/40 (Backskiste mitte) nachfüllen

Keilriemenspannung prüfen: 1 cm Spiel ist notwendig

6.7 Elektrik

Achtung: Mehrmals täglich sollte die Spannung der einzelnen Batteriegruppen kontrolliert werden. Hier das Kontrollinstrument über der Navi-Ecke nutzen.

Ausführlichere Informationen zur Elektrik befinden sich unter der Mittschiffskoje der Skipperkammer im Betriebsordner „Elektrik“ sowie in der Anlage.

6.7.1 Stromversorgung

Eine Lichtmaschine an der Hauptmaschine speist die beiden 24V Verbraucher-Batterien und eine weitere Lichtmaschine ebenfalls an der Hauptmaschine speist die beiden 12V Starter-Batterien HM/Generator.

Landanschluss 220V:

- Immer erst die Landanschlußkabel anschließen und dann den Strom zu schalten, der Wahlschalter („4-Wege-Schalter“) befindet sich im Sicherheits-Schapp unter der Schalttafel. Die Landanschlusskabel befinden sich in der Bb-Backskiste
- Kabel befinden sich in der Backskiste achtern Steuerbordseite

- Adapter sind im Elektroschapp
- Einspeisemöglichkeiten befinden sich in der Backskiste achtern an Steuerbord oder im Kabelgatt unter der Werkbank
- Bei Anschließen Schalter auf „0“
- „4-Wege-Schalter“ auf „vorne“ bzw. „achtern“ stellen

Generatorbetrieb 220V:

- Nur in Betrieb nehmen bis 10° Lage
- Vor Anlassen Bowdenzug kontrollieren
- Anlassen: Schaltpult unter der Treppe zum Gang Vorderkante Salon, Zündung ein, dann Starterknopf drücken
- Generator 5 Minuten warm laufen lassen und erst dann am „4-Wege-Schalter“ Generator anwählen
- Seewasserfilter regelmäßig auf Verschmutzung prüfen, ggf. reinigen, Seeventil am Steigrohr soll immer offen bleiben
- Stoppen: Zunächst Generator am Wahlschalter vom Netz trennen. Dann Dekompressionsknopf (Bowdenzug) langsam ziehen – fester ziehen macht den Generator nicht schneller aus sondern verursacht mechanische Schäden. Wenn Motor steht ertönt Öldruckwarner, dann Zündung aus. Evtl. Bowdenzug für die Dekompression zurück in die Nullstellung bringen, weil dieser sich gelegentlich verhakt.
- Zwangsentlüftung des Generatorauspuffs bei starker Lage schließen (Stb. Backskiste oben - unter dem Büscherschapp)
- Nur max. 2 Großverbraucher anschließen (24V Ladegeräte oder Staubsauger, Wasserkocher, Drucker o.ä. weil der Generator keine Regelung (230V) besitzt

6.7.2 Verbrauchersystem 24V

Achtung: Wenn die Batterien geladen werden, darf nur max. ein weiterer 230 V Verbraucher verwendet werden! Sicherheitshalber vor Betrieb von Wasserkocher/Staubsauger/Fön kontrollieren ob 24 V Ladegerät abgesteckt ist!

Nachdem die entsprechende Spannungsquelle zum Laden der Batterien angeschlossen wurde, sollte man prüfen, ob die Batterien geladen werden. Jede Batteriegruppe hat ihr eigenes Ladegerät und wird bei Landanschluss, Hauptmaschinen- oder Generatorbetrieb geladen.

Der Wahlschalter, ob aus der Stb oder Bb Batteriegruppe verbraucht werden soll, befindet sich im Sicherheitsstore oben rechts an der Rückwand.

- Anzeigergeräte in der Navi-Ecke
- Leuchtdioden an den Ladegeräten

Rote LED	Grüne LED	Zustand
Dauerleuchten	Blinkt	Batterien werden geladen
Dauerleuchten	Dauerleuchten	Batterien sind voll
Blinkt	Blinkt	Störung!

An den Messgeräten in der Schalttafel:

- Mit der Taste „Mode“ auf „A“ stellen
- Pfeil nach oben bedeutet: Batterie wird geladen
- Kontrolle der aktuellen Ladespannung: die Taste „Volt“ gedrückt halten

- Unter 24V müssen die Batterien nachgeladen werden!
- Angabe des Ladezustandes in % kann als grober Richtwert betrachtet werden. Der Ladezustand sollt nie unter 30 % sinken.

Nahezu alle Verbraucher im Schiff werden mit 24V betrieben, für einige Geräte in der Navigationsecke gibt es jedoch Wandler von 24V auf 12V (siehe Schaltpläne). Zusätzlich gibt es hinter der Brandmeldanlage einen Wandler (24V/12V) für die Anlage und die Gasabsperrventile. Außerdem gibt es unter dem Navitisch einen weiteren Wandler von 24V auf 220V für den Laptop und das Iridiumladegerät.

6.7.3 Starterbatterien 12V

Hauptmaschine und Generator haben jeweils eine eigene Starterbatterie, die jeweils über eigene Ladegeräte geladen werden.

Die Starterbatterien des Generators können im Notfall, über einen Wahlschalter gesteuert, auch die Hauptmaschine starten. Der Schalter befindet sich im Elektrostore, unten links an der Seitenwand. Diesen Wahlschalter jedoch nur im Notfall auf „Both“ schalten, da sich sonst die Batterien ausgleichen und auch die Generatorbatterie die Hauptmaschine nicht mehr starten kann.

Wichtig: Bei schwacher Starterbatterie immer erst den Generator starten und dann nach einiger Zeit umschalten, um HM mittels Generator-Batterie zu starten.

6.7.4 Energiemanagement

Wichtig: Strom sparen!

Weitere Hinweise:

- Stammcrew kontrolliert regelmäßig und mehrmals täglich den Ladezustand
- Unnötige Beleuchtung ausschalten
- Vakuumtoiletten benötigen viel Strom mit hohen Lastspitzen, sie sind also bei Langfahrt nicht optimal, da der Generator öfter angeschaltet werden muss
- Wenn möglich Seewasserklo benutzen
- Kühlschrank bleibt normalerweise eingeschaltet (max. „1-Uhr-Stellung“)

6.7.5 Notstrom

Der Notstromschalter für VHF, DSC, GPS und Inmarsat befindet sich unter dem Radargerät. Die Notstrombatterien befinden sich hinter den Navigationsinstrumenten, also bei Wassereinbruch relativ hoch. Geladen werden die Notstrombatterien mit einem 220V-Ladegerät, das sich hinter der Laptop-Klappe befindet.

6.8 Wassersystem

6.8.1 Frischwasser

Die beiden Tanks besitzen eine Kapazität von jeweils 750 Litern. Dies reicht bei sparsamen Umgang und 16 Personen an Bord für 3 Wochen. Ein Wochenendtörn verbraucht maximal 500 Liter. Das Trinkwasser muss nicht entkeimt werden, da es ausreichend schnell verbraucht wird und sich kaum Keime und Algen entwickeln.

Sollte dennoch eine Entkeimung notwendig sein, z.B. in südlichen Ländern, befindet sich für diesen Zweck ein Entkeimungsmittel auf Silberionenbasis an Bord. Das Frischwasserattest wird jedes Jahr erneuert und befindet sich in der Mappe mit den Schiffspapieren.

Frischwasserbunkern:

- Blaue Frischwasserschläuche verwenden, ggf. Schläuche an der Außenseite reinigen
- Eine Flasche unter die Entlüftungsleitung hängen (in der Messer unter der Decke, oben an der Rückseite des Großmastes)
- Erst den Brauchwassertank und danach die Frischwassertanks füllen. (Wasser, dass noch im Rohrleitungssystem stand, gelangt so nicht in die Frischwassertanks, oder Wasser zunächst ins Hafenbecken laufen lassen)

Achtung: Deckel mit der Beschriftung „Water“ öffnen, **nicht** „Wastewater“ befüllen (Stb-Seite an Deck)

- Tankdeckel sicher ablegen, z. B. auf dem Deckshaus, damit diese nicht versehentlich über Bord fallen
- Die Befüllung ist direkt an den Stb-Tank angeschlossen (der Bb-Tank nur über die Verbindungsleitung). Daher erst den Bb-Tank leeren oder häufiger die Tanks ausgleichen, damit das Wasser im Bb-Tank nicht brackig wird.
- Zum Befüllen beider Tanks beide Ventile an der Verbindungsleitung öffnen (Bilge Messe Stb neben Großmast)
- Alle Wasserhähne an den Handwaschbecken schließen (braune Schraubverschlüsse am jeweiligen Wasserhahn)
- Der Tank ist voll, wenn Wasser aus der Entlüftungsleitung oder dem Tankstutzen läuft. Dies wird durch einen dumpfen Knall angekündigt, wenn sich die Tankwände ausbeulen.
- Wurde das Wasser stark gechlort (Südeuropa) ist es zum Kochen nicht geeignet. Dann sollte Trinkwasser aus dem Supermarkt verwendet werden. Es hat sich bewährt, den Rest ungechlortes Wasser vor dem Tanken in den Bb-Tank zu füllen (Ventile an der Verbindungsleitung schließen). Dadurch kann das Wasser restlos verwendet werden und man hat dennoch genügend Vorräte an Bord.

Tipp: Wasserhähne auf See schließen, bei Lage läuft das Wasser sonst aus den Wasserhähnen.

6.8.2 Brauchwasser

Das Brauchwasser wird ausschließlich zum Spülen der Zerhackertoilettenanlage verwendet. Der Brauchwassertank sollte immer zusammen mit den Frischwassertanks aufgefüllt werden, damit garantiert immer genug Brauchwasser im Tank ist.

Brauchwasser bunkern:

- Tanköffnung ist an der Vorderseite Deckshaus zwischen den großen Fenstern.
- Der Tank ist voll, wenn das Wasser aus dem Tankstutzen läuft.
- Siehe auch *Frischwasser*

Auf längeren Seereisen kann der Brauchwasser-Tank (und auch FW-Tank) zur Not mittels eines Regenauffangsegels mit Regenwasser nachbefüllt werden.

6.8.3 Toiletten

An Bord befinden sich zwei Toilettensysteme.

1. Elektrische Zerhackeranlage:

- Die elektrische Zerhackeranlage verbraucht mehr Brauchwasser als die alte Vakuumanlage. Gegebenenfalls Wasser aus dem Frischwassertank transferieren. (vom Wasserhahn in der Pantry mit einem Schlauch zum Einfüllstutzen „Brauchwasser“ leiten)
- Am Bedienpanel befinden sich 3 Knöpfe:
 1. Mit wenig Wasser spülen (Eco)
 2. Mit normaler Menge spülen
 3. Nur abpumpen
- 2 mal Eco verbraucht immer noch weniger Wasser, als einmal normal
- Toilettendeckel immer geschlossen halten, damit nichts in die Kloschüssel fallen kann, dass dort den Zerhackermechanismus verklemmt
- Tankkapazität des Fäkalientanks muss beachtet werden, problematisch wenn Tank voll und Schiff in Hafen oder Bucht
- Tank nur auf hoher See lenzen

Hinweis: Die Spülung funktioniert mit Brauchwasser. Wenn der Tank leer ist: keine Spülung mehr möglich (bei entsprechenden Reserven könnte ausnahmsweise auch Frischwasser verwendet werden)

2. Seewassertoilette:

- Verstopfungsgefahr, keine Dinge hinein, die nicht vorher durch den Körper gegangen sind plus Toilettenpapier
- Mit viel Wasser spülen, damit nichts in der Leitung bleibt (mind. 10x pumpen)
- Fäkalien gehen direkt außenbords
- Funktioniert mit Seewasser zum Spülen, keine Kapazitätsprobleme
- Auch hier im Winter Frostschutzmittel einfüllen
- Kipphebel:
 - 1. Stellung: Abpumpen und gleichzeitig Seewasser zulaufen lassen
 - 2. Stellung: nur Abpumpen ohne Seewasserzulauf

6.8.4 Abwasser**Grauwasser**

Grauwasser sind die Abwasser aus den Waschbecken. Das Grauwasser fließt erst in die kleinen, tiefer liegenden Hebetanks und wird von dort in den höher liegenden großen Grauwassertank gepumpt.

Schwarzwasser

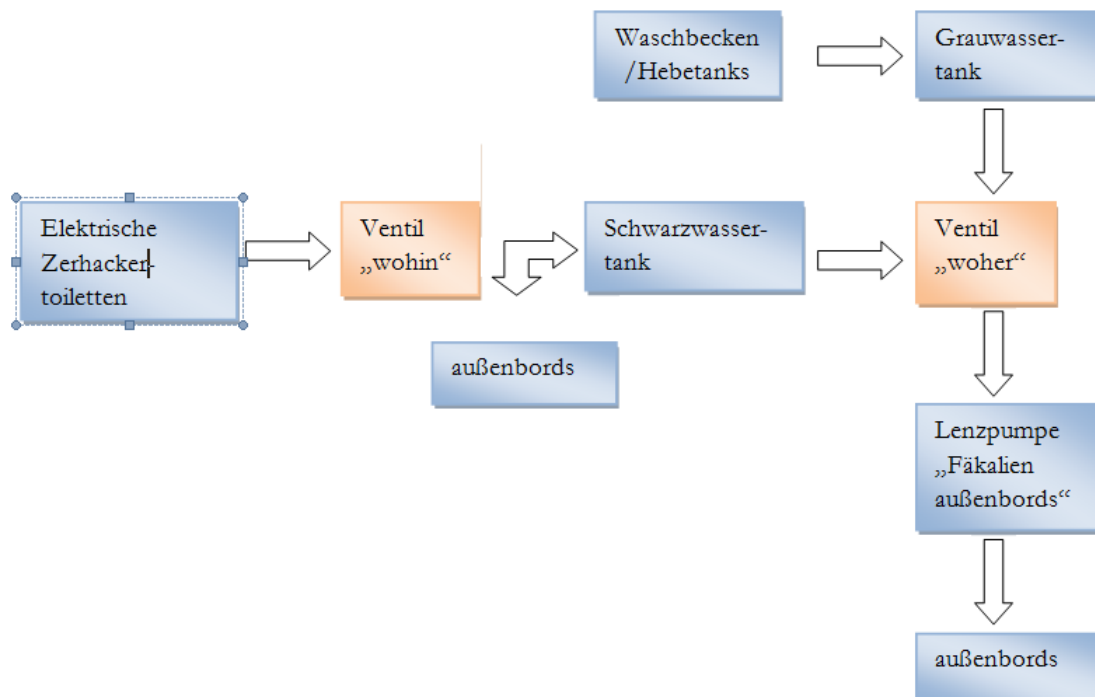
Schwarzwasser sind die Abwasser aus den Toiletten. Abwasser aus der Seewassertoilette geht direkt nach außenbords, das Schwarzwasser aus der Vakuumanlage geht in den Fäkalientank oder wahlweise ebenfalls direkt außenbords. Das Ventil „wohin“ befindet sich unter den Stufen zum Gang.

Wenn der Fäkalientank voll ist, dann leuchten die roten LED im Schaltpanel unten und die Vakuumpumpe schaltet sich ab. Wenn der Fäkalientank gelenzt werden soll, muss sich der Ventilhebel „woher“ auf der Stellung „Fäkalien“ befinden. Die Ventilstellung „wohin“ bestimmt, ob die Vakuumtoiletten nach außenbords oder in den Schwarzwassertank entleeren.

Abwasser lenzen:

- Grauwassertank und Fäkalientank werden mit der gleichen Pumpe gelenzt

- Schalter „Fäkalien außenbords“ befindet sich am Schaltpanel
- Ventil „woher“ in Richtung des zu lenzenden Tanks stellen
- Bei komplett vollem Tank dauert das Lenzen eines Tanks ca. 15min
- Wann der Tank leer ist, ist nur schwer zu beurteilen, das Geräusch der Pumpe ändert sich nur sehr leicht
- Ist die elektrische Lenzpumpe defekt, kann über das Ventil „womit“ (unter der Sitzbank) auf die Handlenzpumpe umgeschaltet werden



Siehe auch:

Anhang *Grauwasser- und Fäkalien system*

Laut MARPOL Annex IV ist das Einleiten von Abwässern erst ab einer Entfernung zur Küste von **mehr als 12sm** gestattet. Die Schiffsgeschwindigkeit muss **mindestens 4 Knoten** betragen. Zum Schutz der Umwelt muss, wenn es die Gelegenheit gibt, der Inhalt des Fäkalien- und Grauwassertanks im Hafen mit einer Absauganlage entsorgt werden.

Absaugen des Grau- und Schwarzwassers:

- Den zu lenzenden Tank mit dem Ventil „woher“ wählen
- Rotes Absperrventil vor Pumpe (Zuleitung unter Treppenstufe) nach außenbords schließen um die Pumpe zu schützen.
- Den zu lenzenden Tank mit dem Ventil „woher“ wählen
- Tankstutzen an Deck „Waste-Water“ öffnen
- Absaugschlauch anschließen und Abwasser absaugen (es dauert evtl. etwas, sich das Vakuum aufgebaut hat)
- Das international genormte Verbindungsstück befindet sich in der Navibank

6.8.5 Pumpen

Pumpen sind an verschiedenen Stellen im Schiff eingebaut. Grundsätzlich lassen sich die Pumpen in mechanische, elektrische und brennstoffbetriebene Pumpen unterteilen.

Mechanische Pumpen:

- Handlenzpumpen Bilge im Cockpitt und am Niedergang innen
- Handlenzpumpe Grau-/Schwarzwassertank an der Treppe zum Gang

Elektrische Pumpen:

- Es befinden sich Frischwasser/Brauchwasserpumpen und zwei elektrische Lenzpumpen auf dem Pumpenpodest (Bilge, Messe vorn)
- Ein- und Ausschalter befinden sich oben rechts am Schaltpanel
- Mit der Lenzpumpe „Fäkalien außenbords“ kann wahlweise das Abwasser aus dem Fäkalientank oder aus dem Grauwassertank ins Meer gepumpt werden. Das Ventil „woher“ befindet sich unter den Stufen zum Gang. Diese Pumpe kann trockenlaufen ohne sofort kaputt zu gehen.

Wichtig: Wenn elektrische Pumpen Luft ansaugen, weil bspw. der Tank leer ist, gehen sie innerhalb weniger Minuten kaputt.

6.8.6 Borddurchlässe

- Alle Borddurchlässe unter oder nahe der Wasserlinie sind durch Seeventile gesichert. Die Ventile können im normalen Betrieb immer offen bleiben (Schwanenhäuse). Die Seeventile dienen nur dazu, die Borddurchlässe im Notfall zu verschließen.
- Die Seeventile müssen routinemäßig alle 1 bis 2 Monate bewegt werden, um sie beweglich zu halten. Dies kann von neuen Stammpassagiermitgliedern erledigt werden, um gleichzeitig die Lage der Ventile kennen zu lernen.
- Sollte das Ventil bei einem Wassereintritt klemmen, kommen Leckstopfen zum Einsatz.

Siehe auch:

Anhang *Borddurchlässe*

6.9 Müllbehandlung

Bemerkung: Grundsatz bei uns an Bord:

Es wird nichts ins Meer entsorgt außer flüssige oder breiige Speisereste. Was vor der Reise an Bord gebracht wurde, das kann auch später wieder an Land entsorgt werden.

Müll wird in kräftigen Müllbeuteln (evtl. doppelt ineinander gesteckt) in den Backskisten achtern gelagert.

Neue gesetzliche Vorgaben verpflichten uns ein Mülltagebuch zu führen. Der Verbleib jeglichen Mülls muss im Mülltagebuch registriert werden. Außerdem müssen ab sofort auch Feststoffe getrennt werden.

Die Müllbehandlung erfolgt gemäß MARPOL 73/78, Anlage V, Regel 9 (2):

- Einbringen von Müll ins Meer ist nicht erlaubt
- Sonderabfälle (Öl, Farben, Chemikalien usw.) sind getrennt zu lagern und zu entsorgen
- Die Menge des an Land entsorgten Mülls muss im Logbuch vermerkt werden
- Küchenabfälle dürfen ab einer Entfernung von 12 Meilen zur Küste ins Meer entsorgt werden
- Müll ist wie im Müllbehandlungsplan beschrieben zu trennen

Siehe auch:

Anhang *A.11 Müllbehandlungsplan* (Aushang Messe)

6.10 Gasanlage

6.10.1 Beim Kochen

Es gibt zwei angeschlossene Gasflaschen in der Gaskiste in der Vorpiek. Jede Gasflasche hat ein eigenes Flaschenventil, welches normalerweise offen steht. Beim Vorpiekschott hat jede Leitung noch ein externes mechanisches Ventil, welches beim Verlassen des Schiffes geschlossen wird, und jeweils ein elektrisches Magnetventil.

Vom Herd aus können diese Magnetventile wie folgt gesteuert werden:

- Magnetventil der jeweiligen Flasche beim Herd öffnen, LED leuchtet, beide Kippschalter dafür betätigen. Leuchtet die LED nicht sollte man die Sicherung am Hauptpanel überprüfen
- Die grüne Klebeband-Markierung bezeichnet die angeschlossene Gasflasche
- Nach dem Kochen das Magnetventil wieder schließen!
- Auf Gasgeruch achten
- Wenn die Alarmanlage einen Feueralarm ausgelöst hat, wird automatisch auch die Gasanlage abgestellt. Dann die Sicherung an-aus-an!
- Wenn Gasflaschen relativ leer sind, hakt das Ventil manchmal. Dann Magnetventil häufiger bestätigen, um die letzten Reste Gas noch zu nutzen

6.10.2 Gasflaschen tauschen

Die Gasanlage ist deutschem Recht entsprechend behördlich abgenommen. Daher dürfen auch keine Veränderungen an der Anlage vorgenommen werden. Da unter Umständen geringe Mengen Gas aus den Flaschen diffundieren können, befindet sich am Boden der Box, in der die Gasflaschen aufbewahrt werden, ein Borddurchlass. Auf diesem Wege gelangt das Gas direkt nach außenbords.

Die Handventile an der Achterkante des Kollisionsschotts wurden so angebracht (April 2012), dass Gas nicht in Richtung des Magnetventils einer leeren Flasche auslaufen kann.

Beim Austauschen der Gasflaschen müssen folgende Schritte befolgt werden:

- Mechanische Ventile schließen (rechts oben vor der Luke und an der Gasflasche selbst)
- Schlauch abschrauben - Linksgewinde beachten, muss per Hand möglich sein
- Darauf achten, dass die Flasche wirklich leer ist, bevor sie ausgetauscht wird
- Schlauch an der neuen Flasche anschließen, nur mit der Hand fest anziehen
- Alle Flaschen gut laschen
- Ventile wieder öffnen
- Grüne Klebeband-Markierung am Herd an den entsprechenden Schalter kleben

6.11 Heizung

- Auspuffdeckel am Heckeinstieg öffnen, ist dort mit Bändsel gesichert
- Lufteintrittslöcher in den achteren Kammern schließen, die Kammern werden sonst zu heiß
- Lufteintrittslöcher im Salon und den vorderen Kammern auf

Achtung: Keine hitzeempfindlichen Gegenstände (Schuhe) vor den Luftlöchern stehen lassen

- Anschalten im Hauptpanel oben, jedoch nur mit halber Leistung, da sonst die Heizung wegen Überhitzung automatisch abschaltet
- Die Diesellentnahme geschieht an der Verbindungsleitung zwischen den beiden Tanks, daher muss das Ventil einer der Tanks geöffnet sein
- Nach längerem Stillstand muss evtl. zwecks Dieselaufbau und Ansaugen der Heizung die Handpumpe (Ballpumpe wie bei einem Außenborder) unter der Mittelkoje der achteren Kammer an Steuerbord betätigt werden
- Wenn die Heizung nicht zündet: Sicherung (Achterkammer Stb Mittelkoje achtern seitlich hinter der Abdeckung) und die Stellung des Handventils überprüfen (Achterkammer Bb auch unter Mittelkoje achtern seitlich hinter Abdeckung)
- Regelmäßig Kondenswasser über den Ablaufhahn unter Co-Skipperkoje ablassen
- Beim Ausschalten erst auf Lüftung schalten (leerer Kreis, oben)

6.12 Rettungswesten

Wir haben Feststoff-Rettungswesten, falls das Schiff verlassen werden muss und Automatik-Sicherheitswesten für den normalen Segelbetrieb.

Die **Feststoffwesten** befinden sich in der steuerbord Backskiste. Die **Automatikwesten** befinden sich in der jeweiligen Kammer und müssen an Deck immer getragen werden, wenn das Schiff in Fahrt ist. Jedes Crewmitglied bekommt zu Beginn der Reise seine „persönliche“ Automatik-Weste zugeteilt, die er sich dann individuell auf seine Körpergröße einstellt. Er ist dann während der Reise für seine Weste verantwortlich. Die Westen sind durchnummeriert.

Funktion der Automatikweste: Die CO₂-Patrone im Inneren wird geöffnet wenn sich die Tablette im Auslösemechanismus durch Berührung mit Seewasser auflöst oder wenn der Träger den Mechanismus manuell betätigt. Die Weste bläst sich auf.

Das Licht an der Weste beginnt nach Kontakt mit Salzwasser automatisch zu leuchten. Schaltung auf Automatik! Die Lichter der Feststoffwesten müssen gelegentlich überprüft werden. Gegebenfalls Kontakte reinigen.

Folgende Vorgänge müssen im Logbuch (extra Seite - ganz hinten) und im Wartungs- und Reparaturbuch (Grüne Kladde) genau dokumentiert werden:

- Nummer der Weste
- Auslösung zu Testzwecken/Unabsichtliches Auslösen
- Erneuerung der Patrone
- Festgestellte Schäden
- Reparaturen
- Sonstige Hinweise

Sollen Westen getestet werden, ist es sinnvoll vorher zu überprüfen, welche Westen zuletzt kontrolliert wurden, damit nicht immer die gleichen ausgelöst werden.

Die Instandhaltung aller Systeme der Esprit ist von großer Bedeutung für die Sicherheit. Es wird die Wahrscheinlichkeit reduziert, dass wichtige Bauteile unvermutet ausfallen. Daher sollte sorgfältig darauf geachtet werden, dass die regelmäßigen Kontrollen entsprechend der Vorgaben durchgeführt werden.

7.1 Täglich

- Ladestand der Batterien
- Bilge kontrollieren

7.2 Vor Törnbeginn

- Stopfbuchse (oder während langer Maschinenfahrt)
- Seewasserfilter
- Ölstand Hauptmaschine, Generator
- Kühlwasserstand Hauptmaschine
- Signallampen
- Sichtkontrolle an Deck:
 - Jackstagen
 - Blöcke
 - Schäkel
 - stehendes- und laufendes Gut
- Gaskiste

7.3 Monatlich

Ein Verfallskalender für die monatlich bzw. 2-3 monatlich auszuführenden Funktionstests befindet sich in der Was-ist-Wo-Liste.

- Rauchmeldeanlage: 1 x im Monat
- Feuerlöschpumpe testen: 1 x im Monat
- Schnellschlussventile schließen: alle 2-3 Monate
- Lenzpumpen testen: alle 2-3 Monate
- Seeventile bewegen: alle 2 Monate
- Rettungswesten öffnen und Sichtkontrolle: alle 2-3 Monate
- EPIRP aktivieren: alle 2-3 Monate (Hinweise auf dem Gehäuse beachten!)
- Akkulaufzeit der Notstrombatterie prüfen: alle 2-3 Monate
- Kompasskontrolle: kontinuierlich
- Bei Gelegenheit sollte der Kompass komensiert werden:
 - Multicontrol in „AutoNav Modus“
 - Dann eine 400° Kursänderung durchführen

7.4 Winterlagerarbeiten

Im Herbst nach dem Ausräumen und Abtakeln wird eine Liste der Winterlagerarbeiten erstellt. Grundlage für die Winterlager-Arbeitsliste ist die Inventarliste. Die Winterlager-Arbeitsliste ist ebenso wie die Inventarliste nach den 13 Baugruppen unterteilt, so das eine schnelle Zuordnung mit Zeitrahmen und zuständige Personen möglich ist.

Jährlich wiederkehrende Wartungsarbeiten:

- Wartung Hauptmaschine und Generator nach Winterarbeitsliste
- Ankerwinde warten
- Hebe-, Fäkalien-, und Brauchwassertanks reinigen
- Winschen
- Toilettendichtungen fetten
- Frostschutzmittel auf Glycerin-Basis in die Toiletten
- Membranen der Pumpen kontrollieren
- Seeventile
- Riggkontrolle
- Segel
- Sicherheitsausrüstung
- Brandschutzausrüstung
- Kontrolle Schiffspapiere

Dokumentation und Listen

8.1 Schiffspapiere

Alle Zeugnisse und offiziellen Dokumente befinden sich im Original an Bord der Esprit in der schwarzen Mappe in der Skipperkammer.

Kopien aller Schiffspapiere befinden sich beim Beauftragten für Schiffspapiere (s. Anlage Zuständigkeiten). Eine komplette Liste aller Dokumente befindet sich in der Was-ist-Wo-Liste (Inventarliste).

8.2 Schiffstagebuch und weitere Dokumentation

Auf Grund internationaler (SOLAS) und nationaler Vorschriften (Schiffssicherheitsgesetz, Schiffssicherheitsverordnung, Verordnung über Sicherung der Seefahrt) muss ein Schiffstagebuch auf jedem deutschen Schiff geführt werden. Dies schließt Sportboote mit ein. Auf der Esprit benutzen wir die Vorlage der deutschen Berufsschiffahrt.

Die fertigen Seitenvordrucke dienen als Orientierung, können aber auch für Extraberichte überschrieben werden. Es steht für jeden Tag eine Doppelseite zur Verfügung. Ergänzungen, bspw. die Dokumentation eines Zwischenfalles, können auf den freien Seiten im hinteren Teil des Logbuches geführt werden. **Je vollständiger ein Tagebuch geführt ist, desto glaubwürdiger sind die Eintragungen.** Bei einem Rechtsstreit oder im Versicherungsfall dient das Logbuch als Beweismittel. Jeder Eintrag sollte gut lesbar sein.

Alle wichtigen Vorgänge zur Maschine, Funkbetrieb, Unfälle etc. werden in diesem Logbuch vermerkt. Es müssen ausreichend ausführliche Aufzeichnungen über alle bedeutungsvollen Vorfälle und Tätigkeiten gemacht werden. Ziel: Die Reise muss aus diesen Aufzeichnungen im Rückblick nachvollziehbar sein.

Eintragungen vor der Abfahrt:

- Die Reisen werden fortlaufend durchnummeriert, auch eine Tages- oder Halbtagesfahrt bekommt eine eigene Nummer
- Vermerk aller Crewnamen der Besatzung mit Funktionen (keine Crewlisten einkleben)
- Sicherheitseinweisung und Einweisung in die Bordroutine zu Beginn der Reise durchgeführt

Während der See-Reise:

- Abfahrts- und Ankunftszeiten
- Evtl. Wacheinteilung

- Wetter- und Seegangsbeobachtungen
- Kurse mit Positionsangaben, sodass die Kurse auch ohne Seekarte nachvollziehbar sind
- Änderungen der Segelführung
- Personenunfälle während der Reise
- Schäden an Schiff oder Ausrüstung während der Reise
- Alle sicherheitsrelevanten Ereignisse und Maßnahmen (z.B. R-Weste Nr. 1-3 ausgelöst weil ... und wieder betriebsklar gemacht von ... Name um ... Uhrzeit, Seeschlagblenden angebaut wegen Sturmwarnung, POB-Manöver für Übungszwecke gefahren etc.), Informationen über Sicherheitsmängel, bedeutende Vorkommnisse für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich Umweltschutz, Zusammenstöße mit anderen Schiffen oder Schifffahrtseinrichtungen, Gründe für unterlassene Hilfeleistung und der Missachtung der Verpflichtung, am Unfallort zu bleiben
- Eintragung von Routinechecks (Sicherheit, Technik, Tankfüllstände ...)
- Nach jeder Wache: Seemeilen über Grund (aus der Seekarte) unterteilt in Segelmeilen und Motormeilen, Fahrten mit Stützsegel zählen als Motormeilen, nur ganze Seemeilen eintragen
- Laufzeiten von Hauptmaschine, Generator und Heizung (täglich)

Im Hafen:

- Ankunftszeit und Liegeplatz
- Leinenführung
- Landstrom
- Einklarierung
- Menge des entsorgten Mülls
- Bordwachen
- Hafenaktivitäten (Landgang, Reparaturen, Einkäufe, Betankung, ...)
- Hafenwetter

Am Ende der Reise:

- Zusammenfassung der angelaufenen Häfen
- Seemeilen (gesamt sowie unterteilt in Segel- und Motormeilen)
- Bestand Diesel, Frischwasser und Gas
- Beschreibung der Schiffsübergabe
- Wann hat wer von der alten Crew das Schiff verlassen

Streichungen und spätere Änderungen sind mit Datum und Unterschrift zu versehen. Gestrichenes muss weiterhin lesbar bleiben. Der Skipper ist für das ordnungsgemäße Führen des Tagebuches verantwortlich. Eintragungen sollen auch von Stammcrew und Trainees vorgenommen werden, damit sie auch mit dieser Aufgabe vertraut werden. Bei Schiffsunfällen muss der Schiffsführer für die Sicherstellung des Tagebuches sorgen.

Wichtige Unterlagen, in die gegebenenfalls zusätzlich Eintragungen zu machen sind:

- Wartungs- und Reparaturbuch (grüner Ringordner)
- Crewliste
- Aktualisierung der Was-Liegt-Wo-Liste
- Ergänzungen und Änderungsvorschläge im Betriebssicherheitshandbuch
- Aktualisierungen oder Bemerkungen in der Seekartenliste
- Bordkassen-Formular

8.3 Unfallberichte und Zwischenfallberichte

Der Skipper ist verpflichtet, alle wichtigen Vorkommnisse wie Verletzungen, Kollisionen, Grundberührungen, Schäden am Schiff zu dokumentieren. Dazu muss eine Eintragung im Logbuch vorgenommen werden. Dafür sind im hinteren Teil des Logbuches freie Seiten und genügend Platz. Ein Verweis auf die entsprechende Seite erhöht die Übersichtlichkeit. Grundsätzlich gilt, je schwerwiegender das Ereignis umso ausführlicher muss die Dokumentation sein. Außerdem sollten Ursache, Hergang und Vorschläge zur zukünftigen Vermeidung notiert werden. An dieser Stelle können auch Aufzeichnungen von kleineren Vorfällen, die aufgrund der glücklichen Umstände zu keinem Schaden geführt haben, gemacht werden, aber die für die Zukunft relevant erscheinen und der Unfallvermeidung dienen könnten.

Andere Stammpassagiermitglieder können so von den Erfahrungen und Fehlern lernen, die früher schon gemacht wurden. In anderen Fällen können unter Umständen Verbesserungen vorgenommen werden, welche das Risiko eines Unfalles minimieren. Die Auswertung der Berichte findet jährlich statt. Die Ergebnisse und Vorschläge werden dann im Schiffsrat diskutiert.

8.4 Bordkasse

Die korrekte Abrechnung der Finanzen ist ebenfalls von großer Wichtigkeit, da die Endabrechnung am Ende des Jahres stimmen muss. Sie unterliegt der externen Kontrolle durch das Finanzamt.

Um die Verantwortlichen des Bereiches „Finanzen“ zu entlasten, sollten folgende Punkte genau beachtet werden:

Wichtig: Keine Buchung ohne Beleg – auch bei den Stammpassagierbeiträgen

- Einlagen von Privatkonten, z.B. per EC-Karte, möglichst vermeiden und stattdessen als Skipper vor Reiseantritt klären, wieviel Geld an Bord ist und wieviel gebraucht wird
- Bei der Übergabe das Geld zählen und den Eingangsbestand notieren
- Bei der Übergabe müssen Kassenbuch und Bargeld übereinstimmen. Die Übergabesumme gleich auf einem neuen Kassenblatt für den nächsten Skipper notieren
- Bei längeren Aufenthalten in fremden Ländern bzw. im Gültigkeitsbereich fremder Währungen, je Währung ein eigenes Kassenblatt nehmen
- Die Belege sollten nach Datum sortiert sein und in dieser Reihenfolge sollten sie auch auf dem Kassenblatt stehen
- Keine eigene Nummerierung auf die Belege schreiben, sondern nach der Aufstellung auf dem Kassenblatt sortieren und jeweils einzeln (!) auf ein A4-Blatt tackern
- Wechselbelege sind ebenfalls in der Kassenführung zu notieren
- Alkoholische Getränke auf separaten Belegen kaufen, da diese nicht mit der Bordkasse abgerechnet werden, sondern direkt bordseitig per Umlagenabrechnung
- Zur Abrechnung der „Bierkasse“ wird am Ende des Törns, an Hand der Strichliste abgerechnet. Das eingenommene Geld geht in die gesonderte Bierkasse. Die Biergeldeinnahmen entsprechen den Ausgaben. Es ist eine reine Umlagenabrechnung

8.5 Inventarliste: „Was ist Wo“-Liste

Falls etwas an Bord nicht zu finden ist, sollte anhand diese Liste gesucht werden. Hier sind alle Ausrüstungsgegenstände mit dem zugehörigen Aufbewahrungsort vermerkt. Werden Gegenstände neu platziert, muss das in der Was-ist-Wo-Liste handschriftlich entsprechend aktualisiert werden, um nachfolgenden Besatzungen Zeit und Mühe einer langen Suche zu ersparen. Um die Übersichtlichkeit zu erhalten, gibt es nur eine(!) gedruckte Version. Während der Saison können nur neue Listen gedruckt werden, wenn dies mit dem Schiffsrat abgesprochen wurde.

Das schnelle Finden von Ausrüstungsgegenständen im Notfall ist bei einer wechselnden Crew wie bei uns auf der Esprit ein wichtiger Sicherheitsaspekt. Die Liste befindet sich immer im Bücher-Schapp in der Navi-Ecke oder in der Tischklappe des Navitisches.

Die Liste ist in 13 Bereiche unterteilt:

1. Schiffspapiere, Versicherungen
2. Schiffsbüro, Verwaltung, PR mit der Extraliste:
 - Liste Merchandizing
3. Werftunterlagen
4. Bauteile
5. Ausrüstung mit Extralisten:
 - Werkzeugliste
 - Medikamentenliste
6. Navigationsausrüstung mit der Extraliste:
 - Seekarten- und Bücherliste
7. Funkausrüstung
8. Sicherheitsausrüstung mit Extraliste:
 - Rettungswestenliste mit Zustand und Wartung
9. Brandschutzausrüstung
10. Segel und Rigg
11. Antriebsanlage
12. Schiffsbetriebsanlagen
13. Elektrische Anlagen

Die Unterteilung der einzelnen Bereiche ermöglicht es, einen Gegenstand relativ schnell zu finden, wenn man die Schiffsbegriffe einigermaßen kennt. Wir empfehlen, dass sich jedes Stammcrewmitglied diese Liste von Zeit zu Zeit durchsieht und so einen Überblick erhält, was es alles an Bord gibt.

In dieser Liste sind weitere Details unter „Bemerkungen“ zu finden (z.B. die Länge der Ankerkette). Weiterhin sind hier die Ablaufdaten zu finden (z.B. von den Rettungswesten oder auch von bestimmten Schiffspapieren).

Siehe auch:

Anlage *B.5 Inventarliste - „Was ist wo?“-Liste*

8.6 Betriebshandbücher

Alle Betriebshandbücher sind im Original an Bord und werden in der Skipperkammer aufbewahrt. Von jeder Betriebsanleitung befindet sich zumindest vom deutschen Teil eine Kopie an Land.

8.7 Stabilitätshandbuch

Das Stabilitätshandbuch wurde von der Klassifizierungsgesellschaft GL und der BG-Verkehr für die beiden Fälle geprüft, dass alle Tanks voll und alle Tanks zu 10 % (ungünstigster Fall) gefüllt sind. Daraus wurde der offizielle Reffplan abgeleitet. Das Stabilitätshandbuch befindet sich unter der Co-Skipper Kojen.

Siehe auch:

Anlage *B.13 Stabilitätsdokumentation und Anschreiben der BG Verkehr*

8.8 Wartungs- und Reparaturhandbuch: „Grüne Kladde“

In der „Grünen Kladde“ sind alle Veränderungen, Reparaturen, Wartungsarbeiten und Mängel, die an Bauteilen oder Ausrüstungsgegenständen vorgenommen wurden zu vermerken. Auf diese Weise kann eine lückenlose Dokumentation sichergestellt werden, was spätere Arbeiten vereinfacht. Winterlagerarbeiten die zu Saisonbeginn noch nicht ganz abgeschlossen wurden und mit Bordmitteln durchgeführt werden können, werden wieder in die „grüne Kladde“ übertragen.

Auch die „Grüne Kladde“ ist in die 13 Bereiche der *Inventarliste: „Was ist Wo“-Liste* eingeteilt, damit sich jeder schnell zurecht findet. So kann man sich schneller einen Überblick zu bestimmten Bereichen verschaffen, die einem gerade besonders wichtig erscheinen. Die Kontrolle der „Grünen Kladde“ obliegt den Technik-Beauftragten.

Siehe auch:

Anlagen *B.6 Liste der Seekarten und Seehandbücher* und *B.7 Wartungs- und Reparaturbuch - „Grüne Kladde“*

8.9 Winterarbeitsliste

Am Ende der Saison entsteht aus allen offenen Punkten aus der „grünen Kladde“ und aus den Standardwinterarbeiten die neue Winterlagerarbeitsliste. Sie ist ebenfalls nach den 13 Punkten der Inventarliste sortiert. Das Führen und kontrollieren der Winterarbeitsliste obliegt den Technik-Beauftragten.

Siehe auch:

Winterlagerarbeiten und Anlage *B.8 winterarbeitsliste*

8.10 Aktualisierung des Handbuchs

Die Verantwortung für die jährliche Aktualisierung des Handbuches obliegt dem Handbuchbeauftragten. Änderungsvorschläge können jederzeit bei ihm eingereicht werden. Diese werden dann gegebenenfalls in der nächsten Version berücksichtigt. Die Sichtung und Auswertung der an Bord geführten Dokumentation, wie Logbuch, Unfall- und Zwischenfallberichte gehört ebenfalls in den Aufgabenbereich des Handbuchbeauftragten. Diese Tätigkeiten können auch an weitere Personen delegiert werden, sollten aber vom Handbuchbeauftragten koordiniert werden.

Die Aktualisierung des Handbuches findet jährlich während der Wintersaison statt. Das Exemplar an Bord ist das einzige offiziell gedruckte. Es wird vom 1. Vorsitzenden des JKW unterschrieben.

Alle Änderungen, die an diesem Exemplar gemacht wurden und alle weiteren Aktualisierungs- und Änderungsvorschläge, werden überprüft und gegebenenfalls übernommen. Alle Stammpersonen erhalten jährlich zu Saisonbeginn die aktualisierte Version als pdf per Mail zugeschickt. Änderungen und Ergänzungen zur letzten Auflage sind in blau geschrieben und somit gut erkennbar. Die jeweils aktuelle Fassung kann auf der Homepage <https://sailtraining-esprit.de> heruntergeladen werden.

9.1 A.1 Im Schadenfall

Tätigkeit	Name	Telefon/Funk
MRCC Bremen	DGzRS-Leitstelle „Bremen Rescue“	<ul style="list-style-type: none">• +49 (0)421/53687-0• 124 124 (nur im dt. Mobilnetz)• Über Funk: UKW Kanal 16• Über Iridium-Handy• (DSC Kanal 70)
Funkarzt	Medico Cuxhaven	<ul style="list-style-type: none">• +49 (0)4721/78-0• Über UKW-Küstenfunkstelle• Über Iridium-Handy• Über MRCC Bremen
Schiffsrat		Siehe Liste

9.2 A.2 Übersicht zu den Aufgaben des Skippers

9.2.1 Vor der Reise

- Reiseplanung für den anstehenden Törn (Revierkunde, Häfen, Wetterberichte, Tiden, Navigation, Seekarten)
- Gespräch mit dem vorherigen Skipper, ggf. auch telefonisch:
 - Liegeplatz
 - Schlüsselübergabe
 - Bargeldbestände, Organisation Übergabe Bordkasse
 - Aktuelle technische Probleme und „Besonderheiten“

- Tankbestände
- Gasvorrat
- Gespräch mit Technikabteilung
- Gespräch mit Kassenwart
- Engpässe selbstständig beseitigen

9.2.2 Zu Beginn der Reise

- Mitteilung an den Buchungsverantwortlichen, welche Personen sich an Bord befinden, auch Veränderungen im Verlauf der Reise melden
- Stammintern: Gespräch über Erfahrung einzelner Stammpassagiermitglieder und Einteilung der Wachen
- Durchführung einer Begrüßung und Reiseplanung gemeinsam mit der gesamten Besatzung
- Durchführung der Sicherheitseinweisung und Einweisung in den Bordbetrieb (Das Kapitel 3.6.2 des Betriebssicherheitshandbuches gibt Anhaltspunkte, was bei der Einweisung in Sicherheit und Bordbetrieb wichtig ist.)
- Sicherstellen, dass die Stammpassagier sich mit den Aufgaben gemäß der Sicherheitsrolle vertraut gemacht hat
- Kontrolle des Schiffes nach Checkliste „Übernahme von Esprit“

9.2.3 Während der Reise

- Verantwortung für Schiff und Besatzung tragen
- Entscheidungen zu allen wichtigen Aspekten des Törnverlaufs treffen
- Dokumentation des Schiffsbetriebs, im Logbuch, Inventarliste, Wartungs- und Reparaturbuch und Winterarbeitsliste sicherstellen
- Anleitung und Planung von Reparatur- und Wartungsarbeiten im Schiffsbetrieb
- Notübungen wie Boje-über-Bord, Feuer, Leckabwehr und Verlassen des Schiffes durchführen
- Beseitigung aller Mängel im Bereich Sicherheit und Umweltschutz
- Verantwortung über die Bordkasse

9.2.4 Zum Abschluss

- Gespräch mit dem nachfolgenden Skipper führen (siehe oben)
- Verabschiedung mit Gesprächsrunde am Ende der Reise
- Seemeilenbestätigungen verteilen
- Durchführung der Endkontrolle Reinschiff
- Reinigung der Handtücher sicherstellen
- Bordkasse Endabrechnung
- Schlüsselübergabe klären

9.2.5 Nach der Reise

- Versand der Bordkassenabrechnung an Kassenbeauftragten
- Versand der korrigierten Crewliste an Buchungsbeauftragten
 - Per E-Mail: office@sailtraining-esprit.de
 - Per Post an:

Harald Wegener Blue Planet Sailing Klingemannstr. 1s 38104 Braunschweig
--

- Ggf. Mitteilung zu technische Problemen an den Technikbeauftragten

9.3 A.3 Checkliste zum Aufklaren nach Reisen auf Esprit

Rigg/Deck

- Segelkleider aufziehen
- Vorsegel zusammenlegen
- Leinen aufschließen
- Festmacher und Fender prüfen
- Anker sichern
- Lose Teile wegstauen
- Deck und Aufbau abspülen
- Cockpitt waschen

Bilge/Abwasser

- Bilge lenzen
- Fäkalien und Grauwasser entsorgen
- Dreiwegehahn Fäkalien auf „Tank“
- Altölsammelbehälter leeren

Kombüse

- Müll sammeln und entsorgen
- Thermoskannen ausspülen und Tischmulde reinigen
- Kühlschrank durchsehen u. auswischen
- Gemüse- u. Obstfächer durchsehen
- Brotschapp durchsehen
- Leergut wegstauen
- Angebrochene Getränke etc. entsorgen
- Handtücher aufhängen
- Spülenschapp u. Herdwanne trocknen

Navigation

- Logbucheinträge abschließen

- Einträge in Technikbuch abschließen
- Ggf. Liegelicht anbringen
- Bordhandbücher wegstauen
- Seekarten ausradieren und ordnen

Sonstiges

- Kammern und Toiletten reinigen
- Böden wischen
- Holme unter den Bodenplatten kehren
- Matratzen hoch
- Lüfter auf
- Rettungswesten und Lifebelts durchzählen
- Bordölzeug zählen und wegstauen
- Fundsachen sammeln
- Gasventil Kabelgatt schließen
- Dieselvorrat prüfen
- Inmarsat-Anlage bleibt immer an
- Bordkasse und Getränke abrechnen
- Stammcrewbeiträge abrechnen
- Büroschapp, Backskisten u. Schiebeluk abschließen
- Luken verriegeln
- Steckschott abschliessen
- Schlüsselübergabe klären

9.4 A.4 Checkliste zur Übernahme von Esprit

Rigg/Deck

- Stehendes Gut allgemein
- Wanten- / Stagenspannung
- Laufendes Gut allgemein
- Takling Beiholer
- Webleinen
- Jackstagen
- Ankergeschirr
- Ankerwisch (Probelauf)
- Luke Kabelgatt
- Ruder

Hauptmaschine

- Dieselvorrat / Ventilstellung
- Motorölstand

- Maschinenbilge
- Verkleidungsbretter Maschinenraum
- Kühlwasserstand Innenkreislauf
- Ventil / Filter Außenkreislauf
- Keilriemenspannung
- Löschbombe / Schnellschlussventile
- Schnellschlussventile
- Brandmelder Maschinenraum
- Starterbatteriespannung
- Probelauf mit Sichtkontrolle
- Abgas / Außenkühlwasser
- Schaltung / Getriebe / Propeller
- Stevenrohrdichtung / Stopfbuchse
- Altölsammelbehälter leer

Elektrik

- Spannung Service-/Notbatterien
- Landstrom / Ladegeräte
- Positionslichter / Decksbeleuchtung
- Handscheinwerfer
- Rotlicht / Navigationsbeleuchtung

Navigation

- Silva-Multianzeigen
- Haupt-GPS (Pos. / Bezugssystem)
- Radar
- Weltempfänger
- Navtex
- UKW-Anlage (Empfang / DSC-Pos.)
- UKW-Handgeräte
- Iridium Telefon
- Mobiltelefon
- Seekarten
- Navigationsbesteck
- Neue Verordnung Container-Terminal (Bremerhaven)

Generator

- Motorölstand
- Maschinenbilge
- Kühlwasserfilter
- Starterbatteriespannung
- Probelauf mit Sichtkontrolle

- Abgas- / Kühlwasserkontrolle
- Ladespannung

Bilge/Frischwasser/Abwasser

- Bilgewaterstand / Art
- Elektrische Bilgepumpen
- Ventile / Leitungen Backskisten
- Trinkwasservorrat / Ventilstellung
- Brauchwasservorrat
- Frischwasserpumpe elektrisch
- Frischwasserpumpen manuell
- Vakuumtoiletten (Probelauf)
- Hebetankpumpe achtern (Probelauf)
- Fäkalientankventilstellung
- Seewassertoilette (Probelauf)

Funk

- Handy (Mobilfunk) geladen
- Handy (Iridium) geladen
- UKW Handfunkgerät geladen
- EPRIB
- SART

Sicherheit

- Rettungswesten / Lifebelts
- POB-Taste Cockpit
- Markierungsbojen / Licht
- Notfall-Grabbag
- Seenotmunition
- Taschenlampe (Makita) geladen
- Handfeuerlöscher / Löschdecke
- Akkuflex Akku geladen

Kombüse

- Gasvorrat / Ventilstellung
- Herd / Elektr. Ventile (Probelauf)
- Kühlschrank
- Kühlschrankwassersammelflasche

Organisatorisches

- Bordkassenübergabe hin/zurück
- Abrechnung

9.5 A.5 Sicherheitsrolle

Nr.	Funktion	Feuer	Person über Bord	Havarie Leck	Verlassen Schiff	Rettungsinsel
1	Skipper	Einsatzleitung: <ul style="list-style-type: none"> • Koordination aller Tätigkeiten • Stellt sicher, dass alle notwendigen Maßnahmen ergriffen werden 				Stb
			Führt das Manöver			
2	Co-Skipper	Leitung Feuerstoßtrupp	Leitung Bergung	Leitung Einsatztrupp	Betreuung Trainees	Bb
3	Stammcrew (Kojen Stb)	2. Person Feuerstoßtrupp	Leitung Segelmanöver	2. Person Einsatztrupp	Vorbereitung Rettungsinsel Stb, Grabbag + Zusatzausrüstung	Stb
4	Stammcrew (Kojen Bb)	Rudergänger		Bedienung Pumpen	Vorbereitung Rettungsinsel Bb, EPIRB + Zusatzausrüstung	Bb
5	Trainee	Trainees werden entsprechend ihrer individuellen Fähigkeiten eingesetzt				
6	Trainee					
7	Trainee					
8	Trainee					
9	Trainee					
10	Trainee					
11	Trainee					
12	Trainee					
13	Trainee					
14	Trainee					
15	Trainee					
16	Trainee					

9.6 A.6 Wachplan

Folgend ein beispielhafter Wachplan:

Wochentag	00:00 - 04:00	04:00 - 08:00	08:00 - 14:00	14:00 - 20:00	20:00 - 24:00
		Frühstück & Putzen	Abwasch & Mittagessen	Abwasch & Abendessen	Abwasch
	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I	Wache II
	Wache III	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I
	Wache II	Wache III	Wache I	Wache II	Wache III
	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I	Wache II
	Wache III	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I
	Wache II	Wache III	Wache I	Wache II	Wache III
	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I	Wache II
	Wache III	Wache I	Wache II	Wache III	Wache I

Creweinteilung:

Wache I	Wache II	Wache III

9.7 A.7 Reffplan

Nachfolgend der offizielle Reffplan aus dem Stabilitätshandbuch.

- *Volle Segel 1*
- *Volle Segel 2*
- *Reff 1*
- *Reff 2*
- *Reff 3*
- *Reff 4*
- *Reff 5*
- *Alter Reffplan*
- *Neue und alte Segelanweisung im Vergleich*

9.7.1 Volle Segel 1

< 5 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 8,82 m/s; 16,5 kn)

- Groß
- Schoner
- Blister



9.7.2 Volle Segel 2

< 5 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 9,7 m/s; 18,5 kn)

- Groß
- Schoner

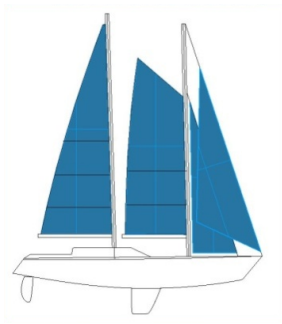
- Genua



9.7.3 Reff 1

< 5 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 10,7 m/s; 20,5 kn)

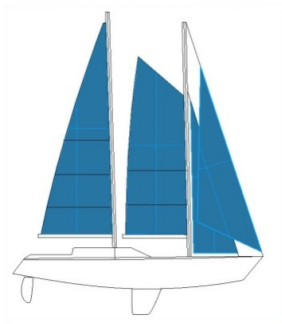
- Groß
- Schoner 1. Reff
- Fock
- Klüver



9.7.4 Reff 2

6 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 11,85 m/s; 23 kn)

- Groß 1. Reff
- Schoner 2. Reff
- Fock
- Klüver



Hinweis: Das Groß kommt hier ins 1. Reff; die Abbildung ist nicht korrekt.

9.7.5 Reff 3

6 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 13,34 m/s; 25,5 kn)

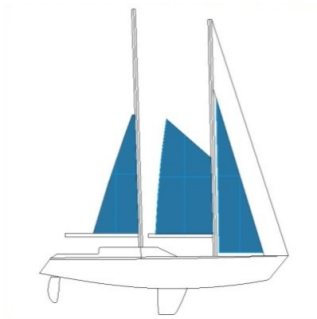
- Groß 2. Reff
- Schoner 3. Reff
- Fock
- Klüver



9.7.6 Reff 4

7 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 18,95 m/s; 30,5 kn)

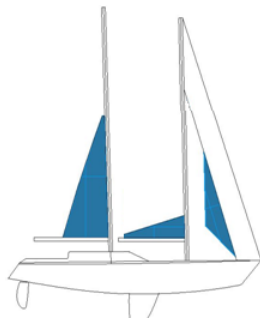
- Groß 3. Reff
- Schoner 3. Reff
- Fock



9.7.7 Reff 5

8/9 Bft (Windgeschw./Berechnungsgrundlage: 22,03 m/s; 44 kn)

- Groß 3. Reff
- Sturmklüver



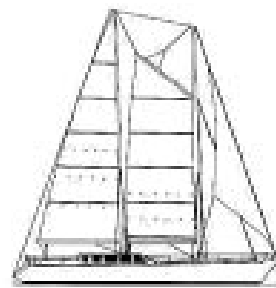
9.7.8 Alter Reffplan



Bft > 3-4:



Bft 4:



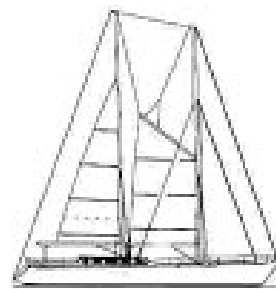
Bft 5:



Bft 6:



Bft 7:



Bft 8:



Bft 9:



Bft 10:



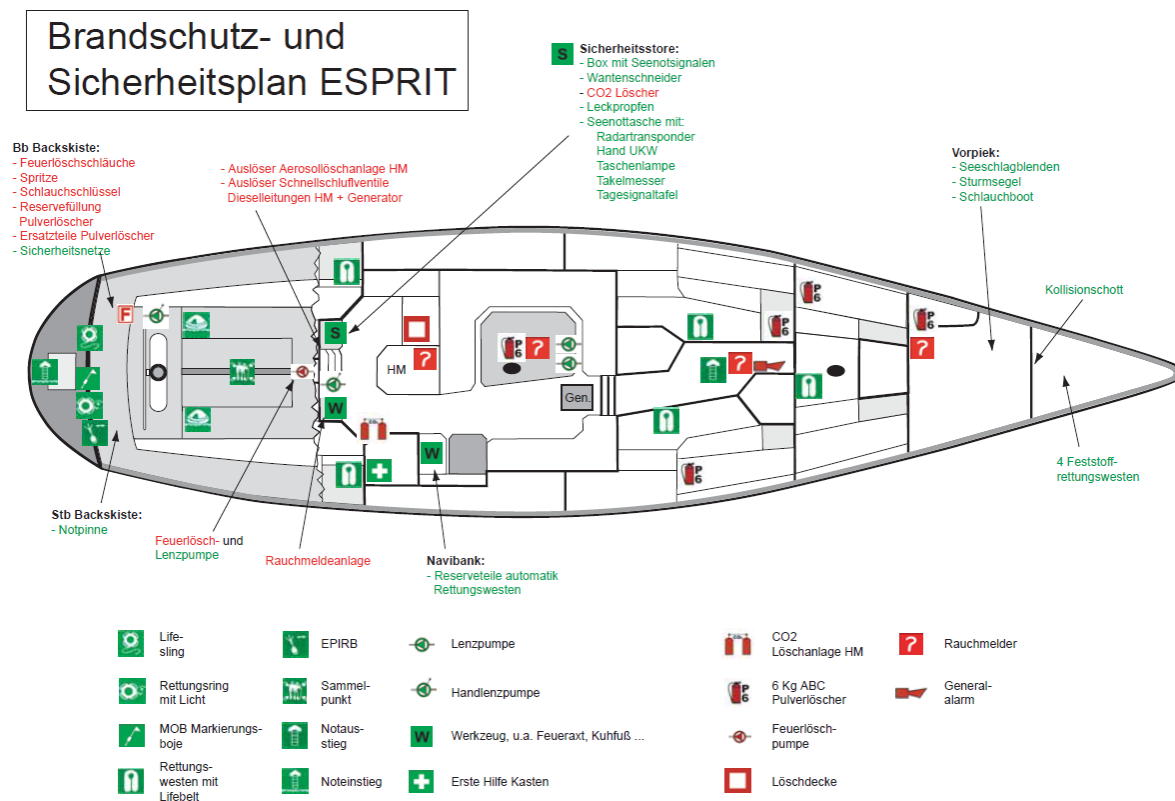
Bft > 10:

9.7.9 Neue und alte Segelanweisung im Vergleich

Neue und alte SEGELANWEISUNG im Vergleich (alle Flächen in m²)		off. Stabi- Handbuch	off. Stabi- Handbuch		off. Stabi- Handbuch	off. Stabi- Handbuch	off. Stabi- Handbuch		off. Stabi- Handbuch		off. Stabi- Handbuch
		volle Segel 1	volle Segel 2	volle Segel 3	Reff 1	Reff 2	Reff 3		Reff 4		Reff 5
		Groß Schoner Blister	Groß Schoner Genua	Groß Schoner Fock Klüver	Groß Sch 1.Reff Fock Klüver	Groß Sch 1.Reff Sch 2.Reff Fock Klüver	Groß 2.Reff Sch 3.Reff Fock Klüver	Groß 2.Reff Sch 3.Reff Fock	Groß 3.Reff Sch 3.Reff Fock	Groß 3.Reff Fock	Groß 3.Reff Fock
Tanks voll/leer	Windstärke in Bft: 5	5	5	5	6	6	6	7	7	8	9 / 8
Berechnungsgrundlage	m/s	8,82	9,7		10,7	11,8			16,44		22,03 / 20,35
für max. 20° Krängung	kn	16,5	18,5		20,5	23		25,5	31,5		42,5 / 39
alte Segelanweisung	BFT	3 - 4	4	5	6	7	8	9	10	10	>10
	m/s	3,4 - 7,9	6,7		9,4	12,3		15,5	18,9	22,6	26,5
	kn	7 - 16	13,5		19	24,5		30,5	37	44	51,5
Segelflächen	m²										
Groß	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3						
Groß 1. Reff	41,8					41,8					
Groß 2. Reff	29,3						29,3	29,3			
Groß 3. Reff	18,3								18,3	18,3	18,3
Schoner	66,4	66,4	66,4	66,4							
Schoner 1. Reff	56,4				56,4						
Schoner 2. Reff	44,5					44,5					
Schoner 3. Reff	31,8						31,8	31,8	31,8		
Schoner geborgen	ca. 5									ca. 5	ca. 5
Blister	114	114									
Genua	72,4		72,4								
Fock	21,2			21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	21,2	
Klüver	32,1			32,1	32,1	32,1	32,1				
Klüver, klein	?										
Sturmklüver am Focktag	6,6										6,6
Summe alle Segel geborgen	56,7										
Summe Fläche		233,7	192,1	173	163	139,6	114,4	82,3	71,3	39,5	24,9

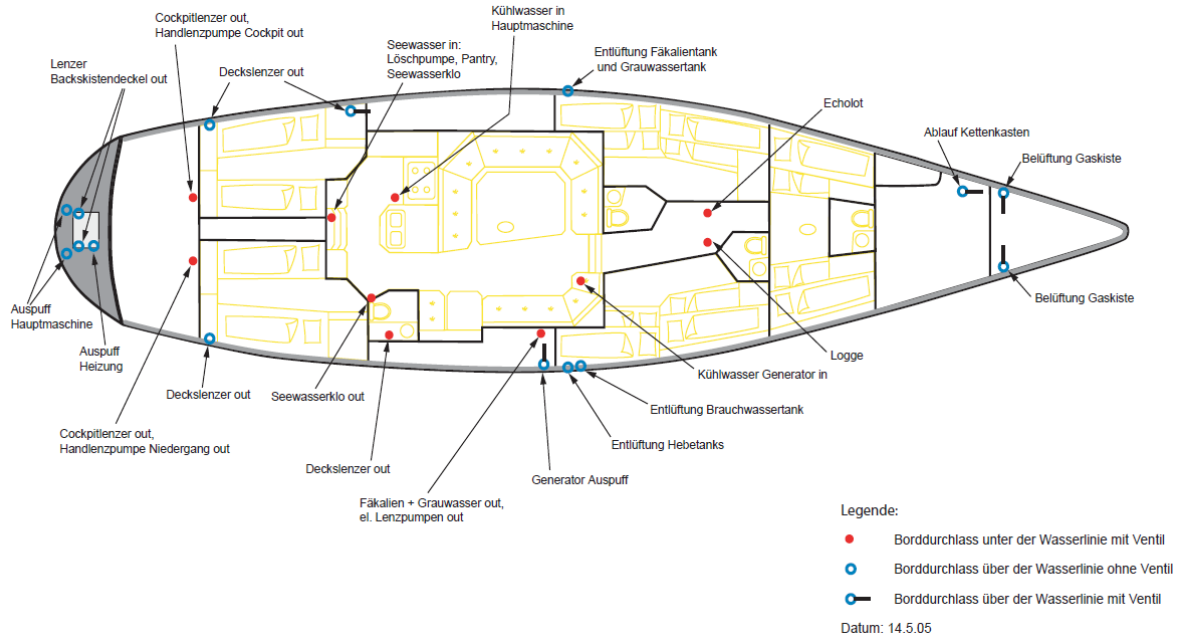
9.8 A.8 Technische Dokumentation

9.8.1 Brandschutz- und Sicherheitsplan



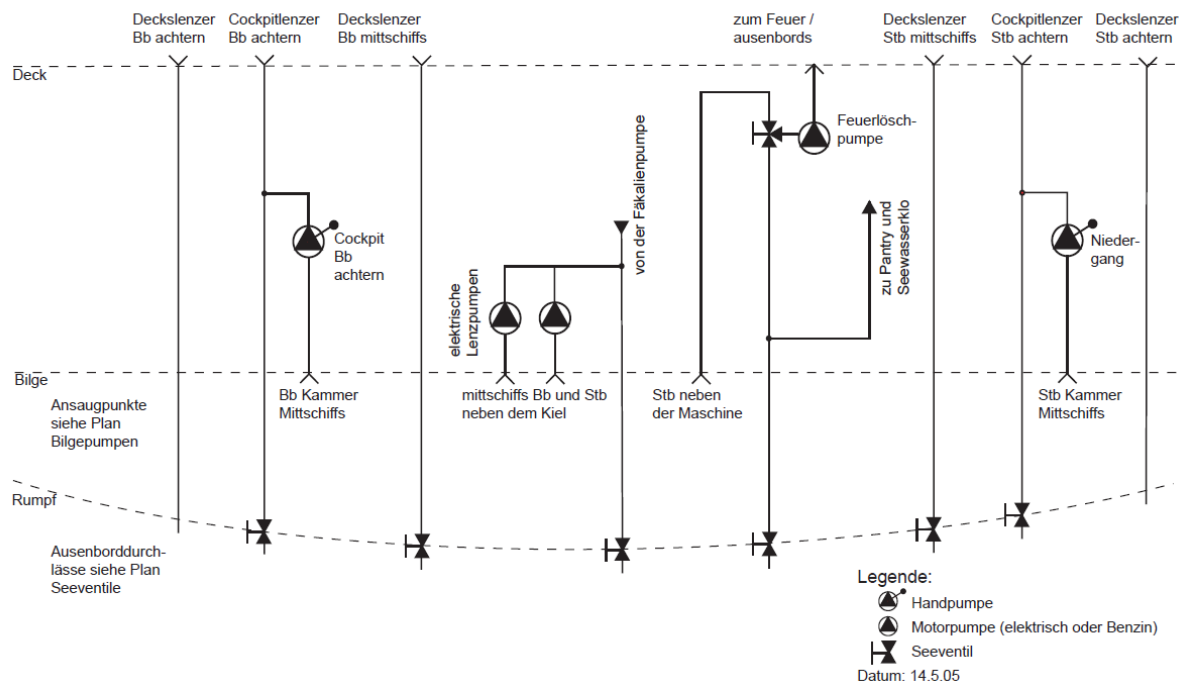
9.8.2 Borddurchlässe

Borddurchlässe



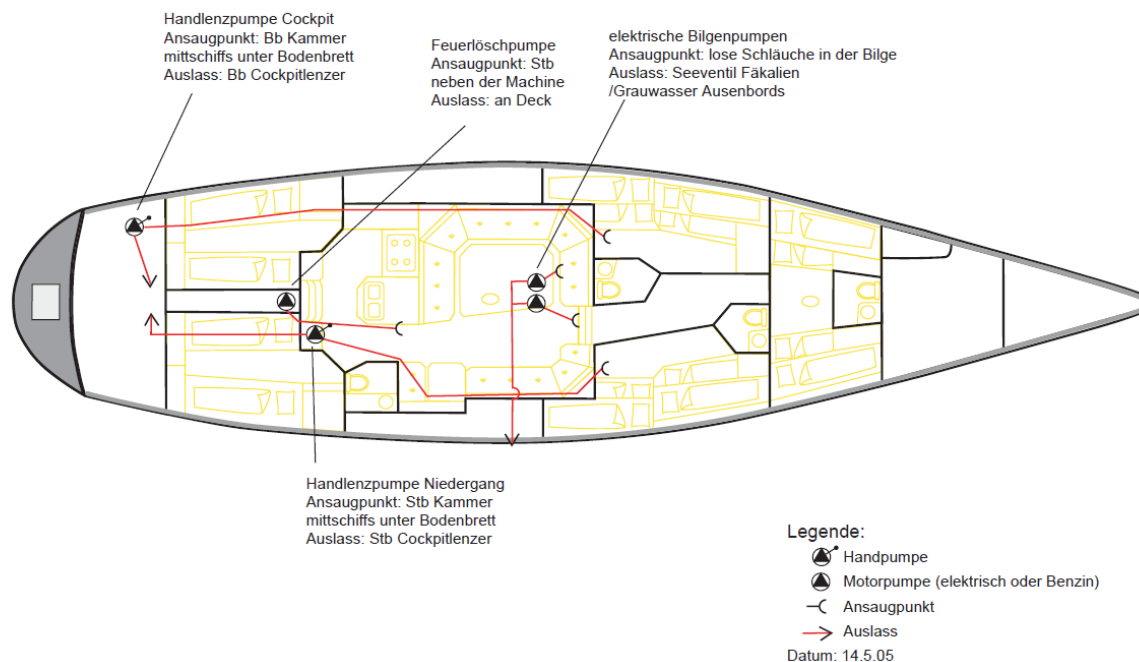
9.8.3 Lenzanlage

Lenzanlage



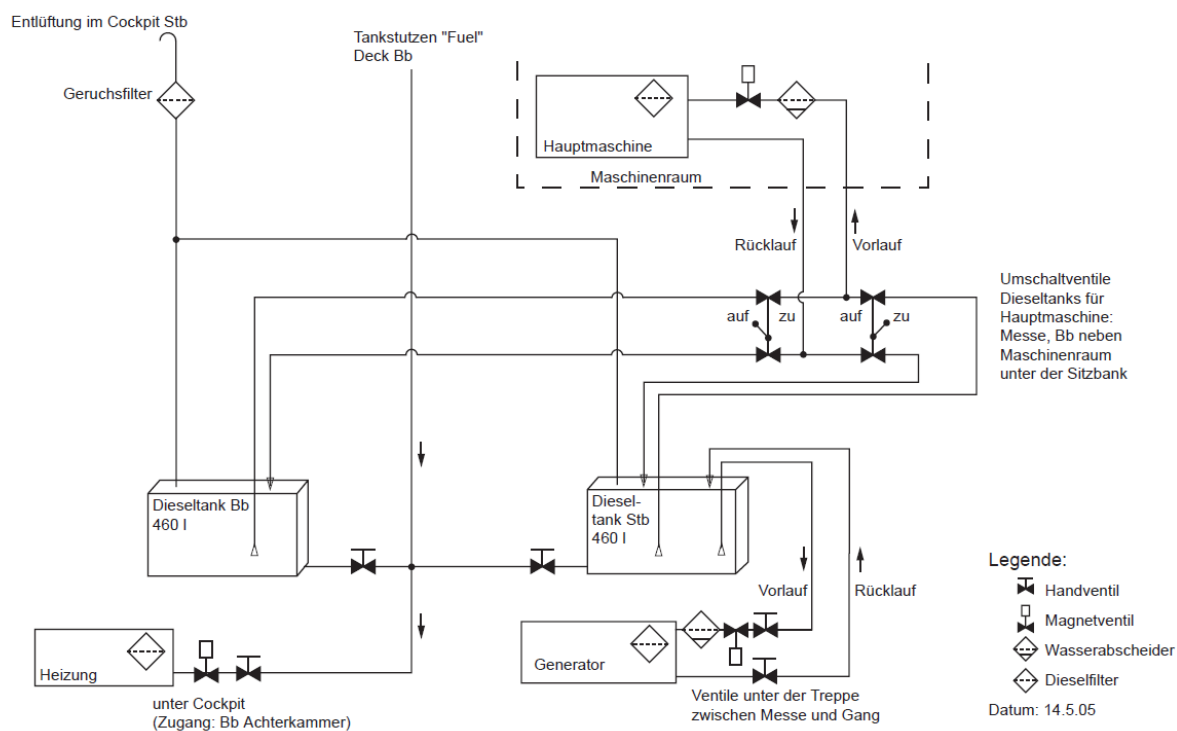
9.8.4 Lageplan Bilgenpumpen

Lageplan Bilgenpumpen



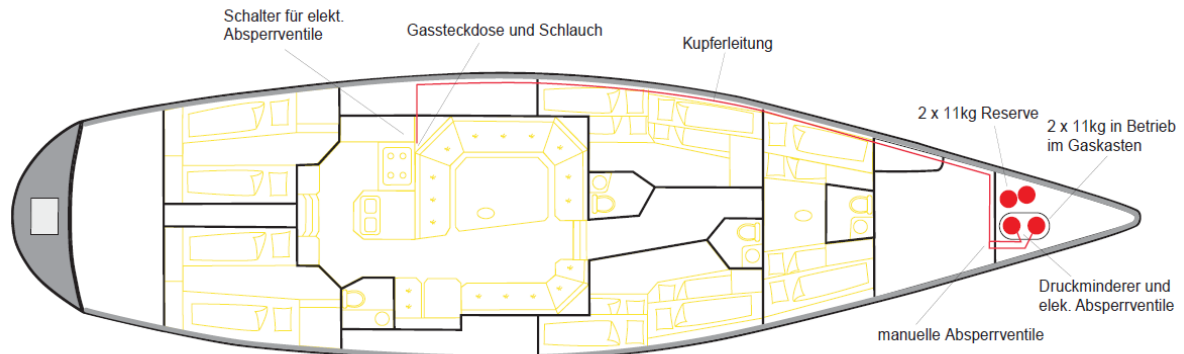
9.8.5 Dieselsystem

Diesel System



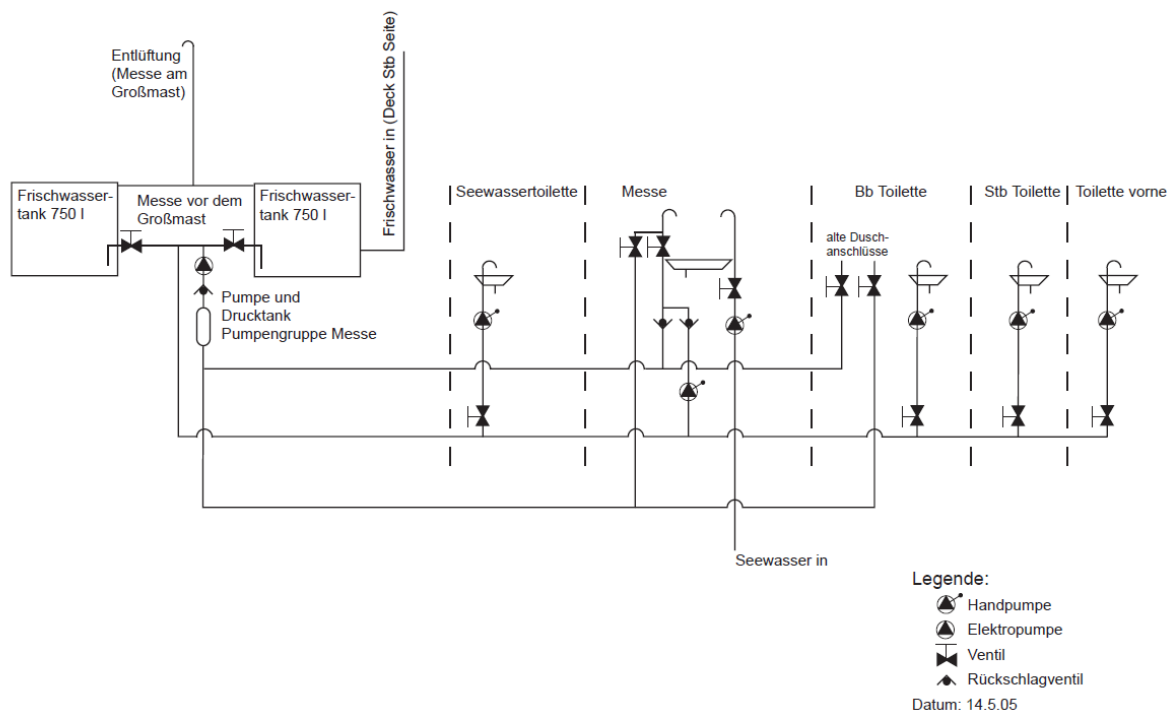
9.8.6 Lageplan Gasversorgung

Lageplan Gasversorgung



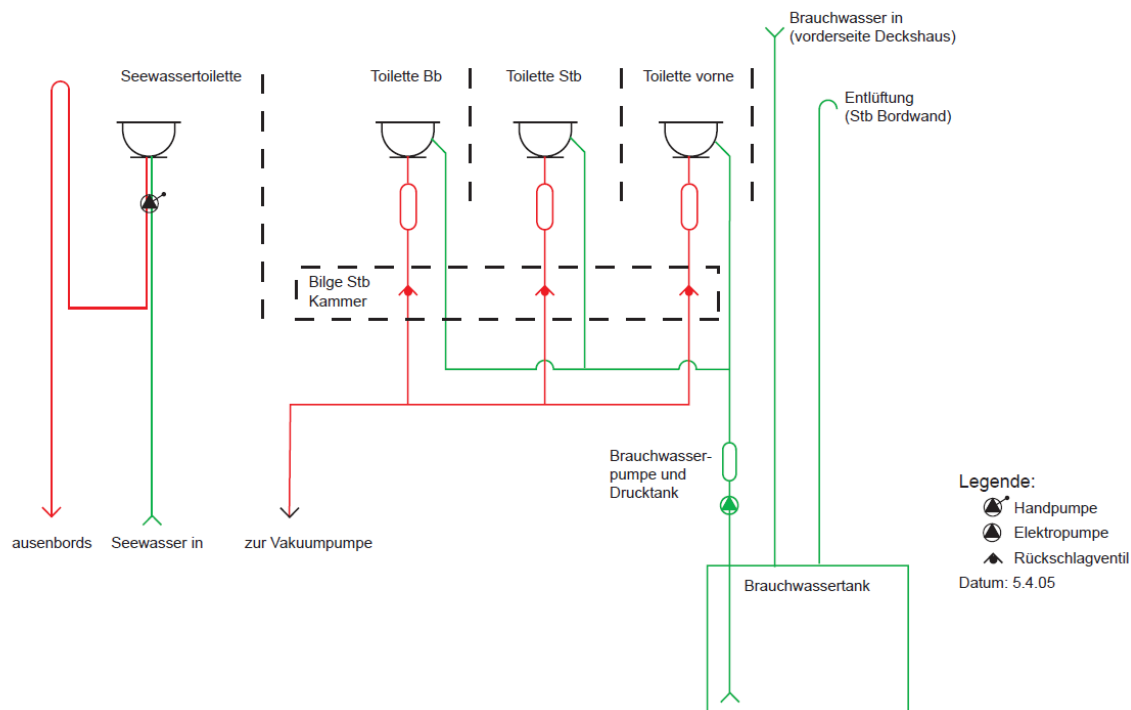
9.8.7 Frischwasserversorgung

Frischwasser Versorgung



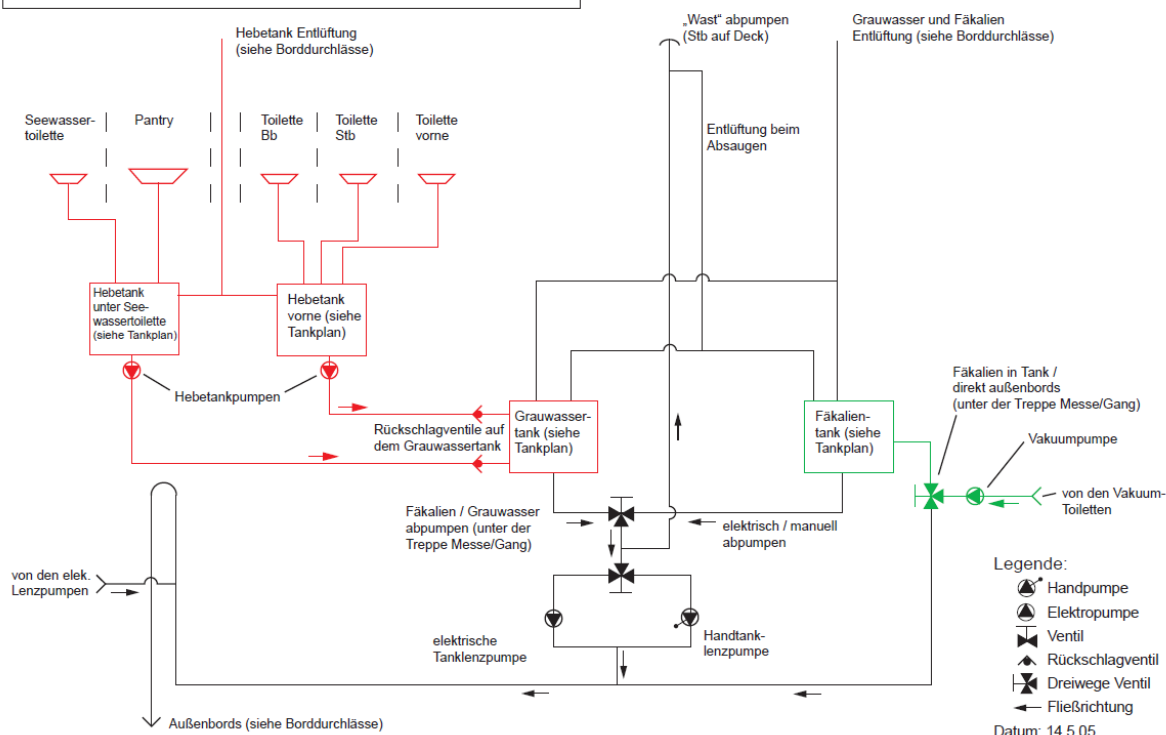
9.8.8 WC- und Brauchwassersystem

WC und Brauchwasser System



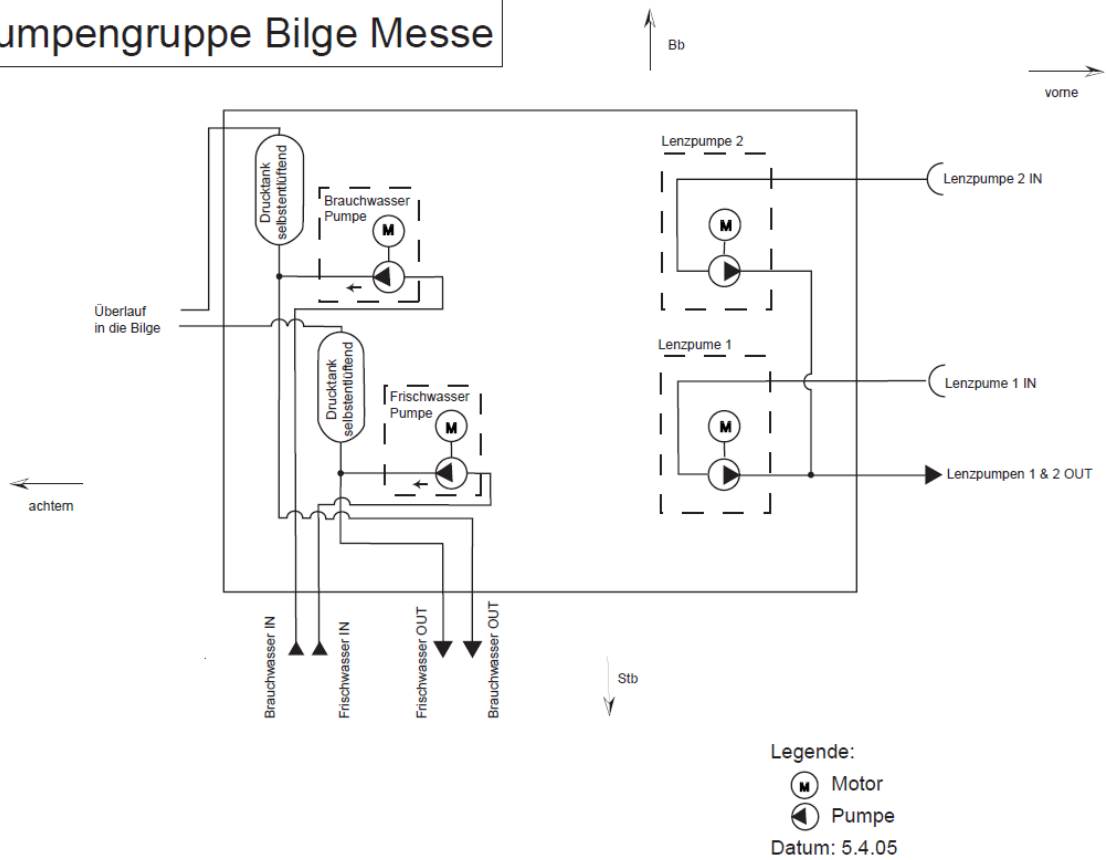
9.8.9 Grauwasser- und Fäkalienystem

Grauwasser- und Fäkalienystem



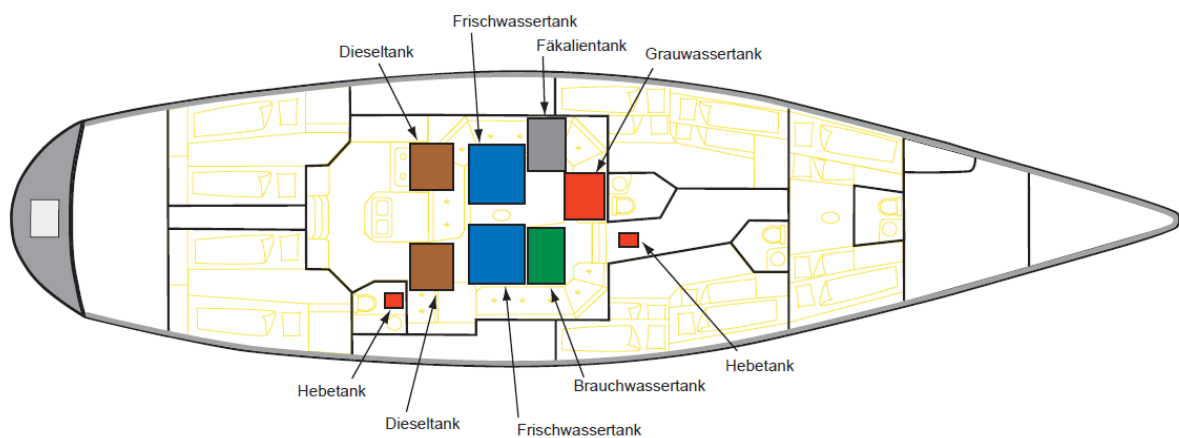
9.8.10 Pumpengruppe Bilge Messe

Pumpengruppe Bilge Messe



9.8.11 Lageplan Tanks

Lageplan Tanks



9.9 A.9 Infoblatt zur Handhabung von Iridium und INMARSAT-C

Das Infoblatt zu Iridium und INMARSAT-C befindet sich in der Navigationsecke.

9.10 A.10 Meldebogen Funkärtlicher Dienst

9.11 A.11 Müllbehandlungsplan

Wichtig: Grundsatz: Es wird nichts ins Meer entsorgt!

Art des Mülls	Lagerungsort	Entsorgung
Küchenabfälle	Müllsack in Pantry, bei flüssigen oder breiigen Speiseresten evtl. Müllsack doppeln	Bei Entfernungen größer als 12 sm zur Küste: flüssige oder breiige Speisereste Entsorgung ins Meer, ansonsten wie Haushaltsabfälle (gilt nicht für Nord- und Ostsee)
Glas	Müllsack in der Backskiste	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen
Haushaltsabfälle	Müllsack in der Pantry, danach in Backskisten achtern	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen
Batterien (leer)	In der Batteriedose in der Navi-Bank in einer entsprechend beschrifteten Tüte	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen (manchmal Abgabe in Supermärkten möglich)
Farben	In der gasdichten Farbkiste, Stammcrewkammer achtern	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen
Öl	Altölsammelbehälter zwischen dem Frischwassertank und dem Dieseltank an Stb	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen
Sondermüll (schwermetallhaltige Stoffe, Chemikalien, usw.)	In geeignetem Behältnis in der Backskiste oder Kabelgatt	Entsorgungsmöglichkeit im Hafen

9.12 A.12 Blue Flag - Code of Conduct

Sail Training International BLUE FLAG SCHEME

Help protect our marine environment
JOIN TODAY AND FLY THE FLAG



Protecting the marine environment is important to all of us. We hope you share our view that it is particularly important for sail training vessels to set a good example, for the trainees who sail with you and those who see your vessel in port.

We have therefore joined forces with the Foundation for Environmental Education to introduce and promote their 'Blue Flag' scheme for sail training vessel owners/operators that belong to one of Sail Training International's member national sail training organisations, or who compete in our races. It is known as the 'Sail Training International Blue Flag Scheme'.

The Foundation for Environmental Education's Blue Flag scheme was introduced many years ago, initially to promote clean beaches and marinas. More recently the FEE extended the scheme to include boat owners. Environmental agencies and organisations around the world promote the Blue Flag scheme.

This new initiative is a collaboration between the Foundation for Environmental Education, based in Denmark, and Sail Training International. It is administered by Sail Training International working with our member national organisations.

Joining the Sail Training International Blue Flag Scheme is simple. Complete the attached application form, sign the attached Code of Conduct and send them both (by mail, fax or email) to:

Francoise Pinget
Sail Training International
5 Mumby Road
Gosport
Hampshire PO12 1AA
England
Fax: +44 (0)23 9258 4661
Email: blueflag@sailtraininginternational.org

In return you will be sent:

- a certificate of acceptance (which you should carry on board your vessel).
- the Sail Training International Blue Flag Scheme flag and pennant in a suitable size for your vessel (which we ask you to display when you are in a port).
- a small poster for you to display on board for the benefit of your trainee crew members.

*Blue Flag is a programme of the Foundation Environmental Education (www.fee-international.org).
Sail Training International is the international voice of the sail training industry and promotes youth development through sail training (www.sailtraininginternational.org).*



Sail Training International
5 Mumby Road, Gosport, Hampshire PO12 1AA, England.
Tel: +44 (0)23 9258 6367 Fax: +44 (0)23 9258 4661
Email: blueflag@sailtraininginternational.org



9.13 A.13 Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll



Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe Abfallbeseitigung an Bord Vorschriften gemäß Anlage V zu MARPOL 73/78

„Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“

Merkblatt gemäß § 1 e Nr. 1 MARPOL-ZuwV

1. Regeln für das Befahren der See

Verboten ist, Kunststoffgegenstände jeder Art einschließlich synthetischer Seile, synthetischer Fischernetze und Kunststoffmülltüten sowie Asche aus Verbrennungsvorgängen mit Kunststoffgegenständen, die Gift- oder Schwermetallrückstände enthalten können, in das Meer zu entsorgen.

Die Beseitigung

- von Stauholz sowie schwimmfähigen Schalungs- und Verpackungsmaterials ins Meer ist in einer Entfernung von weniger als 25 sm,
- von Lebensmittelabfällen und allem sonstigen Müll einschließlich Papiererzeugnissen, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnlichem Abfall in einer Entfernung von weniger als 12 sm

jeweils vom nächstgelegenen Land ist verboten.

Bei gemischten Abfällen gelten die jeweils strengeren Vorschriften.

2. Regeln für Sondergebiete

Beim Befahren der „Sondergebiete“, das sind unter anderen die Ostsee und die Nordsee, ist die Entsorgung der vorgenannten Abfälle uneingeschränkt verboten.

Diese Sondergebiete werden gemäß Regel 5 wie folgt bestimmt:

- „Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee“ (Absatz 1 Buchstabe b).

- „Das Nordseegebiet bezeichnet die eigentliche Nordsee einschließlich der darin gelegenen Seegebiete, die wie folgt begrenzt wird:

- i) die Nordsee südlich des Breitengrades 62° N und östlich des Längengrades 4° W,
- ii) das Skagerrak, dessen südliche Begrenzung östlich von Skagen durch den Breitengrad 57°44,8' N bestimmt wird,
- iii) der Ärmelkanal und seine Zugänge östlich des Längengrades 5° W und nördlich des Breitengrades 48°30' N“ (Absatz 1 Buchstabe f).

„Sondergebiet“ ist auch das Mittelmeer.

3. Ausnahmen

gelten nur, wenn Müll auf Grund einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung über Bord geht, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Überbordgehen zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern (Regel 6).

Herausgegeben durch:
in Abstimmung mit dem

Deutscher Motoryachtverband e.V.
Deutscher Segler-Verband e.V.
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Prevention of Pollution from Ships waste disposal aboard Rules laid down in Annex V of MARPOL 73/78

“Regulations for the Prevention of pollution by garbage from ships”

Leaflet in accordance with § 1 e No. 1 MARPOL-ZuwV

1. Rules for navigating the sea

It is forbidden to dispose plastic goods of all kinds, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, and plastic garbage bags and ash from incineration processes with plastic objects, or the toxic heavy metal residues may contain into the sea.

The disposal

- of dunnage and floating formwork and packaging material into the sea is at a distance of less than 25 nm,
- of food waste and all other waste, including paper products, rags, glass, metal, bottles, stoneware and similar waste at a distance of less than 12 nm,

in each case from the nearest land, is forbidden.

For mixed wastes the more stringent regulations apply.

2. Rules for special areas

When navigating “special areas”, which include the Baltic and the North Sea, the disposal of the waste named above is fully banned.

These special areas are determined in accordance with Rule 5 as follows:

- “The Baltic Sea area means the proper Baltic Sea Area including the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea through Skagerrak, limited by the latitude of Skagen at 57° 44.8' N” (paragraph 1, point b).

- “The North Sea is the proper North Sea area including the sea areas, bordered as follows:

- i) the North Sea, south of latitude 62° N and east of longitude 4° W,
- ii) the Skagerrak, whose southern border is determined east of Skagen by latitude 57° 44.8' N
- iii) the English Channel and its approaches east of longitude 5° W and north of latitude 48° 30' N” (paragraph 1, point f).

Also the Mediterranean Sea is a “special area” under this rule.

3. Exceptions

only apply when garbage goes overboard due to a damage of the ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent the going overboard or to reduce it to a minimum (Rule 6).

Published by:
in agreement with

German Motoryaching Association
German Sailing Federation
Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs

KAPITEL 10

B Anlagen

Hinweis: Die Anlagen sind nicht öffentlich einsehbar.

10.1 B.1 Orga-Struktur

10.2 B.2 Telefonliste

10.3 B.3 Adressliste Stammcrew

Die Adressliste befindet sich in der Mappe „Schiffspapiere“.

10.4 B.4 Abrechnung Bordkasse

10.5 B.5 Inventarliste - „Was ist wo?“-Liste

Die „Was ist wo?“-Liste befindet sich in der Navigationsecke.

10.6 B.6 Liste der Seekarten und Seehandbücher

10.7 B.7 Wartungs- und Reparaturbuch - „Grüne Kladde“

Die „Grüne Kladde“ befindet sich in der Navigationsecke.

10.8 B.8 winterarbeitsliste

Die winterarbeitsliste befindet sich nicht an Bord.

10.9 B.9 Proviant-/Einkaufsliste

10.10 B.10 Proviantstauplan

10.11 B.11 Satzung JKW

10.12 B.12 Antrag auf Mitgliedschaft im JKW

10.13 B.13 Stabilitätsdokumentation und Anschreiben der BG Verkehr