

## Sicherheitseinweisung Teil 1 (Verhalten und Sicherheit an Bord)

Bevor ein Segeltörn beginnt, sollten idealer Weise alle Beteiligten eine sogenannte Sicherheitseinweisung vom Skipper erhalten. Damit wir vor Ort Zeit sparen, erfolgt hiermit schon mal vorab Teil 1, der sich im Wesentlichen mit dem (zumindest zum Teil sicherheitsrelevanten) Verhalten an Bord befasst. Dies ist insbesondere für Segelneulinge relevant, jedoch sollten es alle zur Auffrischung noch mal durchzulesen und beherzigen. Danke!

Teil 2 der Sicherheitseinweisung erfolgt dann an Bord.

### Grundsätzliches zum Verhalten und Bewegen an Bord einer Segelyacht:

- **Teil der Crew:** Auf kleinen Segelyachten ist jeder Mitsegler und jede Mitseglerin Teil der Crew. Die Crew wiederum, ist nichts anderes als ein Team. Rücksicht, Umsicht und Hilfsbereitschaft sind an Bord ein Muss, denn wir sitzen buchstäblich in **einem Boot**. Dass Törn-erfahrene den Neulingen an Bord, wenn nötig, mit Rat und Tat zur Seite stehen, versteht sich von selbst. Die Bereitschaft sich einzubringen, gilt sowohl seglerisch, als auch beim Kochen, Abspülen, klar Schiff machen und anderen Tätigkeiten, welche an Bord oder auch außerhalb anfallen. Doch oft ist es auch angebracht „sich zurückzunehmen“...
- **Rücksicht:** An Bord, in Marinas und auch mal an der Boje oder vor Anker, ist man recht eng aufeinander. Daher bitte darauf achten, andere nicht mehr als nach den Umständen unvermeidlich zu stören oder belästigen. In diesem Sinne ist auch der Seemannspruch „**An Bord pfeift nur der Wind**“ zu verstehen... Eine Crew, die vielleicht einen langen Schlag (Segeletappe) vor sich hat, startet meist früh und will dies freilich gut erholt tun.
- **Bordtoilette:** In Diese kommt **nichts rein was nicht vorher den Weg durch Deinen Körper genommen hat**. Toilettenpapier, Binden, Tampons usw. bitte in den sich dort befindlichen Abfallbehälter geben. Es sollte inzwischen selbstverständlich sein, dennoch sage ich es noch mal: **Die Bordtoilette wird von allen sitzend benützt**, sogar das Spülen ist sitzend einfach, und zudem während der Fahrt mit Wellen und Lage auch noch sicherer. Die Erklärung der Funktionsweise und was sonst noch beachtenswert ist, erfolgt an Bord. **Im Hafen** sollte die Bordtoilette nicht bzw. nur im Notfall und nur fürs kleine Geschäft benützt werden. **Vor Anker** und ohne aktiviertem Schwarzwassertank sollte **die Bordtoilette** im Interesse der eigenen badenden Crew und der Badenden der Nachbarn auch **nicht benützt werden**. Da ist es Zielführender sich schwimmend, in geeigneter Distanz und unter Berücksichtigung der Strömung usw. zu erleichtern Die Bordtoilette „atomisiert“ nämlich alles während es nach draußen befördert wird, und in derart getrübbtem Wasser mag doch wirklich keiner Baden ...
- **Seeleute helfen einander:** Jede einlaufende Crew freut sich in der Regel über helfende Hände beim Anlegen und Festmachen ...
- **Handtücher, Wäsche, Badebekleidung** u.a. können an der Reling aufgehängt werden, lieber jedoch nicht im Bereich der Plicht (Cockpit). Diese sollte immer

frei bleiben – möchten wir doch die Landschaft und/oder die anderen Schiffe sehen, es sei denn, Sichtschutz ist ausnahmsweise erwünscht ...

- **Süßwasser** - ist auf Segelyachten immer ein **knappes Gut**. Gehe immer sparsam damit um. Wenn Du kein Salz auf der Haut magst, solltest Du die Borddusche nur kurz zum letzten „Klarspülen“ benutzen. Beim Abspülen möglichst sparsam verwenden, ggf. mit Salzwasser vorspülen.
- **Der Navigationsplatz** - ist der Arbeitsplatz des Skippers. Er ist somit **kein Ablageplatz** für Dinge egal welcher Art oder ein Verweilort.
- **Der Niedergang** - ist immer wieder ein beliebter Aufenthaltsort, aber auch die einzige Möglichkeit, vom Innenraum an Deck und umgekehrt zu gelangen. Aus diesem Grund ist dieser Ort immer frei zu halten. Der Niedergang wird auf dieselbe Weise hinabgestiegen wie hinauf, nämlich mit dem **Gesicht zum Heck** – idealer Weise nicht nur während des Segelns! Sobald Du dir zum ersten mal den Kopf anschlägst, wirst Du auch verstehen wieso...

### **Womit wir bei den sicherheitsrelevanten Themen angekommen sind:**

(Sicherheit für Dich persönlich, die Crew, das Schiff oder/und alles zusammen.)

- **Low speed – low damage!** - gilt für Hafenmanöver aber auch für das Bewegen an Deck. Je langsamer Du dich auf dem Boot bewegst desto weniger stark kannst Du dich ggf. verletzen. (Bei Hafenmanövern: Je geringer die Geschwindigkeit, umso geringer der mögliche Schaden.)
- **Immer eine Hand fürs (am) Schiff** - Immer festhalten! Unabhängig von Wetter und Seegang solltest Du immer eine Hand zum Festhalten frei haben. Eine kleine Welle kann Dich bereits aus dem Gleichgewicht bringen -daher sicheren Halt an festen Punkten finden, ein sicherer Stand an Bord erfordert drei Kontaktpunkte, wobei die Rehling zum Festhalten eher nicht geeignet ist!  
Während des Segelns nur auf der Luvseite zum Bug gehen!  
**Gefahrenquellen: Großbaum, Seile, Luken, Fender, Klampen ...**
- **Schuhe und Handschuhe** - sollten immer, wenn wir Manöver fahren getragen werden. Die Verletzungsgefahr auf einer Segelyacht ist vergleichsweise hoch - neben der Bewegung des Bootes stellen Leinen, Klampen und sonstige Einrichtungen eine Gefahr für Füße oder/und Zehen dar. Der Zug auf den Schoten und Leinen kann sehr stark sein und auch mal unerwartet auftreten.  
Verbrennungen in der Hand die von durchrauschenden Schoten oder Leinen verursacht werden, sind sehr unangenehm – und vor allem sehr unnötig.
- **Rettungsweste und Sicherungsleine** (Lifeline) liegen **während der Fahrt griffbereit** und angepasst an die eigene Statur, auf/in der Koje.  
Sie werden grundsätzlich angelegt sobald:
  - Windstärke 6 erreicht ist.
  - Du dein „Ölzeug“ (Segeljacke + Segelhose) angezogen hast.
  - Dein Skipper es anordnet.
  - Dir danach ist – keine falsche Scham!

- **Seekrankheit** – kann vorgebeugt werden durch rechtzeitiges Trinken und Essen, Fixieren des Horizontes, Rudergehen oder eine geeignete Beschäftigung an Deck. Mittel gegen Seekrankheit: Ingwer, spezielle Pflaster, Tabletten. Letztere sind teuer, und haben z. T. beachtliche Nebenwirkungen.

## **Sicherheitseinweisung Teil 2** (findet dann an Bord statt)

Es schadet jedoch nicht, das vorab schon mal gelesen zu haben! ☺

### **Einweisung in die Funktion, Standort und Benutzung:**

#### **Sicherheitsausstattung unter Deck:**

- Rettungsweste mit Lifebelt und Lifeline, Automatikauslösung ...
- UKW-Funk (Funkverfahren und Disziplin, Notruf absetzen, DSC...)
- Notsignalmittel (Raketen, Fackeln, Rauch)
- Feuerlöscher
- Lenzpumpe elektrisch (Schalter/Taster, ggf. Automatik)
- Seeventile
- Verbandskasten
- Notrollen ([Download](#))
- SART, EPIRB (sofern vorhanden)

#### **Sonstige Baugruppen, Teile, Ausstattung:**

- Bordtoiletten, Waschraum,
- Gasherd, Gasanlage
- Wasserversorgung / Wasserpumpe (Schalter)
- Kühlschränke (Frontlader, Toplader, Schalter)
- Bordelektrik (Hauptschalter, Schaltpanel, Positionslichter, Ankerlicht ...)
- Elektronische Navigationseinrichtung: Kartenplotter, ...
- Motor (Keilriemen, Öl, Notaus, Seewasserfilter, ...)
- Lagerort von Werkzeug und Ersatzteilen (Wantenschneider ...)

#### **Sicherheitsausstattung an Deck:**

- Feuerlöscher
- Handlenzpumpe
- Rettungsboje, -kragen ...
- Wurfleine
- Notpinne
- Anker, Reserveanker (Standort der Ankersicherung!)
- Rettungsinsel (sofern vorhanden)

#### **Deckseinweisung, Bedienung:**

- Rigg, Beschläge, Segel
- stehendes, laufendes Gut
- Segel, Fallen, Schoten, Leinen, Klemmblocke, Klemmen
- Segel setzen und bergen, Ein- und Ausreffeln

- Winschen, Winskurbeln (die **immer** in den Aufbewahrungstaschen sind, es sei denn Du benützt sie gerade!)
- Mooring, Leinen, Fender (Leinenhandling, Musterbefenderung)
- Motor (Ein, Aus, Schaltung, Kühlwasser, Abgas, Drehzahl, ... auf Mooring-Pilotleinen aufpassen!
- Dinghi/Beiboot, Außenborder
- Bunkern: Einfüllstutzen für Wasser und Diesel, Landstrom

#### **Manöver durchsprechen:**

- MOB-Manöver (Q-Wende, Quickstop, Gefahrenhalse ...)
- Segelmanöver (Wende, Halse, Q-Wende, Beiliegen,
- Hafenanmanöver (Anlegen, Ablegen seitlich oder mit dem Heck ...)
- Ankermanöver (Ablauf, Verständigung zum Vorschiff, Vorsteven!)

#### **Kommunikation während Manövern:**

Sollte es mal lauter werden, ist dies meist der lauten Umgebung (Wind und Wassergeräusche) geschuldet und dient nur der guten Verständigung. Ebenso sind kurze, präzise und eindeutige Ansagen, Zeichen einer klaren und effizienten Kommunikation und keine Unfreundlichkeit seitens des Skippers. Manchmal ist es erforderlich, dass Dinge „sofort“ erledigt werden – dann ist einfach keine Zeit für nicht sachdienliche Wohlfühlworte – dann müssen diese Dinge einfach nur so schnell wie möglich erledigt werden. Wenn der Wunsch nach einer Erklärung aufkommt, bitte zu einem geeigneten (späteren) Zeitpunkt nachfragen. Es gibt einige anspruchsvolle Manöver, wie z. B. rückwärts in der „Box“ anlegen, die bei viel Wind aus der falschen Richtung sehr herausfordernd sein können. Während Diesen, erledigen bitte alle, die dazu eingeteilt wurden, ihre Aufgabe(n) und die anderen verhalten sich dabei möglichst unauffällig und sind bereit, eventuell irgendwo nach Aufforderung, mitzuhelfen oder einzugreifen.

#### **Manöver: Klar machen zum ...!**

Die meisten Manöver beginnen mit den Worten - besser gesagt einer Aufforderung - um nicht zu sagen einem Befehl, also mit der Ansage: „**Klar machen zum/zur ...**“ **Ablegen, Wende, Q-Wende, Halse, Beiliegen durch Beidrehen, Ankern, Anlegen, ...** woraufhin jeder beginnt, seinen eingeteilten Aufgabe gemäß, Vorbereitungen für das angesagte Manöver zu treffen. Sobald er damit fertig ist, folgt die Rückmeldung - mindestens mit einem deutlichen „**KLAR**“, besser noch, auch mit einem Hinweis was klar ist, wie z. B. „**Vorleine Steuerbord klar**“, oder „**Achterleine klar**“, oder „**Anker klar zum ...**“ usw.

#### **Was bedeutet nun die Rückmeldung „Klar“?**

Meistens ist es eine Leine, eine Schot, ein Fall, der Anker oder auch mal das Dinghi, das für den entsprechenden Einsatz klargemacht werden soll. Grundsätzlich lässt sich dazu folgendes klarstellen: Einsatz heißt bei Leinen, Schoten, Fallen und auch dem Anker, dass sie werden „laufen“ müssen. Das bedeutet, sie sind noch **unklar**, sofern sie noch irgendwo geklemmt, geknotet, belegt, oder gar noch „aufgeschossen“ sind. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass eine Klemme ggf. geöffnet, die Leine, Schot oder das Fall von der Winsklemme genommen, und bei Klampen der Kopfschlag

abgenommen werden muss, so dass Sie, auf die nächste Ansage hin, ohne Verzögerung eingesetzt werden können. Ebenso bedeutet es, dass eine lange, eben noch aufgeschossene Leine erst dann klar ist, wenn sie einmal komplett „durch die Hand“ gegeben wurde, um sicher zu stellen, dass Sie, wenn nötig, auch in ganzer Länge ungehindert „laufen“ kann. Also bitte erst „klar“ melden, wenn Du auch klar bist! Bevor das Manöver beginnt, ist Zeit „klar“ zu werden, danach kann eine unklare Leine ein Manöver ruinieren – im schlimmsten Fall mit Sachschaden oder gar Verletzten.

**So, nun sind wir endlich fast so weit, um zum ersten Mal abzulegen!**

#### **Klarmachen zum Ablegen/Segeln:**

**Persönlich** ablege-/segelfertig machen:

- Sonnenschutz (Creme, Hut, Brille, UV-Kleidung)
- Handschuhe anziehen
- Schuhe anziehen

**Unter Deck** (ggf. erläutert während der Sicherheitseinweisung Teil 2 an Bord):

- Aufklaren: alles verstauen, verriegeln, sichern ...
- Luken schließen
- Seeventile schließen
- Gashahn abdrehen
- Nicht benötigte Stromverbraucher ausschalten

**An Deck** (ggf. erläutert während der Sicherheitseinweisung Teil 2 an Bord):

- Aufklaren: nicht benötigtes verstauen, Sprayhood wegklappen ...
- Wasser bunkern, dann Wasserschlauch einholen, verstauen
- Stromkabel einholen, verstauen
- Laufplanke (Stelling, Pasarella) einholen und verstauen
- Leinen klarmachen (zuverlässiges Leinenhandling!)
- Motor starten, kurz warmlaufen lassen

**Klar machen zum Segel setzen**

- Großfall und Großschot
- die Fockschoten
- die Fockreffleine
- die Dirk, der Baumniederholer ...

**Dann endlich:**

**„heiß auf Großsegel!“ ... dann: „Motor aus!“ dann: „heiß auf Fock!“ ...**

