

SICHERHEIT - SCHIFFSFÜHRUNG - BORDLEBEN

Die nachfolgenden Hinweise sollen zu einer persönliche Auseinandersetzung mit dem Thema **Sicherheit** anregen. Zudem werden **Grundregeln** der Schiffsführung und des Bordlebens festgehalten.

Alle sollten **vor** dem Törn diese Merkmale in Ruhe studieren und sich Gedanken dazu machen. **Während** des Törns bemühen sich alle, die Regeln einzuhalten.

Kritik, Diskussion und Ergänzungsvorschläge sind erwünscht.

1 Sicherheitsregeln: „Standing Orders“

Der „harte Kern“ der Sicherheitsregeln ist separat als „**Standing Orders**“ zusammengefasst. Diese werden an Bord angeschlagen und sind einzuhalten.

2 Sicherheitsbewusstsein

- Der wichtigste Beitrag zu unserer Sicherheit ist das **Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein** von uns **allen**.
- Wer die See kennt, der **respektiert** sie: „Mutbeweise“ sind fehl am Platz.
- Die beste Seemannschaft ist die **vorsichtigste**: keine falsche Sorglosigkeit!
- Bei allen Tätigkeiten sollten wir auch an mögliche Risiken und Gefahren denken: Erwarte stets das Unerwartete, besonders wenn scheinbar alles problemlos läuft!
- Alle sollten sich gegenseitig auf Nachlässigkeit im Bereich Sicherheit oder fehlendes Sicherheitsbewusstsein hinweisen (auch den Skipper, Skipper II).

3 Persönliches Sicherheitsverhalten

- Alle erfüllen die zugeteilten Aufgaben sorgfältig und gewissenhaft.
- Alle tragen **Sorge zu sich selbst** und bemühen sich, **fit** zu bleiben: sich **warm** und **trocken** halten; ausreichend schlafen; Zurückhaltung mit Alkoholkonsum; regelmässig etwas Warmes essen.
- Die **Freiwache** hat bei langen Etappen die **Pflicht**, sich auszuruhen und aufzuwärmen, um für den nächsten Einsatz wieder Kraft zu tanken.
- Anzeichen von **Seekrankheit** sollen frühzeitig wahrgenommen und bekämpft werden: Tabletten präventiv einnehmen, wenn Seegang zu erwarten ist; steuern; sich mit geschlossenen Augen in die warme Koje legen; nicht aus Angst vor Seekrankheit so lange an Deck ausharren, bis man völlig erschöpft und durchgefroren ist.
- Beim **Kochen** müssen bei Seegang **Ölzeughosen über Stiefeln** getragen werden als Schutz vor Verbrennungen (umkippende Pfannen mit heissem Inhalt).
- Auch ein guter Schutz vor zuviel **Sonne** ist wichtig: Sonnenmütze und gute Sonnenbrille tragen; Sonnencreme mit hohem Schutzfaktor präventiv einreiben.
- **Segelmesser mit Schäkelöffner** tragen alle stets auf sich, nachts zudem eine wasserdichte **Taschenlampe** und persönliche Signalaraketen (soweit vorhanden).
- Alle ziehen sich immer situations- und etappengerecht an: wenn nötig, ausreichend warme Unterwäsche, Mütze, Handschuhe und Ölzeug anziehen. Immer **Schuhe mit gutem Halt tragen**: keine Barfuss-Manöver!
- Die Gefahr, über Bord zu fallen, ist so klein wie möglich zu halten: bei Seegang **Lifebelt** tragen und **Lifeline einhängen**; Toilette benutzen und nicht „über Bord pinkeln“ (häufigste Ursache von „Mann-über-Bord“ Situationen!). Nachts hält sich niemand unbeobachtet hinter dem Rudergänger auf.

- Die **Lifeline** muss möglichst in Schiffsmittle eingehängt werden, damit man bei einem Sturz nicht weit ausserbords fällt. Wichtig ist, dass an einem **soliden Beschlag** eingehängt wird, der dann auch wirklich hält (Instruktion im Rahmen der Sicherheitseinweisung bei Törnbeginn).
- Alle gehen **vorsichtig** und **überlegt** um mit den grossen **Kräften**, die auftreten können: **Handschuhe** tragen zum Führen der Spischoten und des Spifalls; Vorsicht bei der Bedienung von Winschen; Auslauf des Schiffes nicht mit Beinen oder Armen am Steg abstoppen wollen; beim Anlegemanöver Belegrossen immer **sofort** um einen Poller, eine Klampe legen oder durch einen Ring führen.

4 Navigation - Kartenarbeit

- Der aktuelle **Schiffsort** muss immer **klar** sein.
- Standort / Loggeort (inkl. Zeit und Logstand) sowie aktueller Kurs müssen immer auch **auf der Karte** mit Bleistift **eingetragen** werden.
- Die gefahrene Route muss abends anhand der Karteneinträge **nachvollziehbar** sein.
- Möglichst oft sind **Peilmöglichkeiten** zu nutzen, um den aktuellen Standort zu überprüfen. Dieser ist, wenn immer möglich, mit mehreren Navigationsverfahren abzusichern.
- **Gegenseitige Kontrolle** und Besprechung der Navigation erhöhen die Sicherheit und sind kein Misstrauensvotum. Navigation zu zweit ist durchaus sinnvoll. Sie vermindert den „Stress“ des Navigators und kann vor Flüchtigkeitsfehlern und Fehlüberlegungen schützen.
- Eine gesunde **Skepsis** bei der Navigation sollte bewahrt werden: nicht sehen, was man gerne sehen möchte; nicht das „erwartete“ oder im Moment „angenehmste“ Ergebnis sofort auch als das richtige akzeptieren.
- **Unsicherheit** bei der Bestimmung des Schiffsortes kann es geben und ist keine Schande. Eine solche Unsicherheit muss offen ausgesprochen werden. In der Nähe von Untiefen ist die Fahrt zu stoppen, bis die Lage geklärt ist.
- Die gefahrenen Tages-Etmale werden abends durch **Abstecken aus der Karte** ermittelt und nicht aus den Logstandsanzeigen. Anschliessend wird die Karte sauber radiert. Verantwortlich für beides sowie für den Abschluss des Tagesblattes im Logbuch ist der letzte Navigator der Tagesetappe.

5 Logbuch

- Wir führen ein **gebundenes** Logbuch, keines mit losen Blättern.
- Die Einträge sind mit **Kugelschreiber** vorzunehmen.
- Alle bemühen sich, sauber und **leserlich** zu schreiben.
- **Jedes Ereignis**, jeder Kurswechsel, jeder Segelwechsel, jedes Starten und Ausschalten des Motors etc. werden eingetragen. Es soll **eher zuviel** als zuwenig eingetragen werden. Ein Dritter soll anhand der Einträge die Fahrt problemlos nachvollziehen könne. Einträge in der Kolonne „Bemerkungen“ erleichtern das. Zudem ist ein ausführlich geführtes Logbuch auch als Erinnerung an den Törn interessanter.
- Bei jedem Eintrag sollen **alle Kolonnen** ausgefüllt werden, und wenn auch nur mit Gänsefüsschen (das zwingt zum Überlegen und Festhalten, ob sich seit dem letzten Eintrag eine Änderung ergeben hat).
- Vgl. dazu auch: „Das Logbuch dient primär dem eigenen Schutz“, in: „Cruising“, Bulletin CCS 1/94, Jan. 1994, Seiten 16ff.

6 Wachsystem

- Das Wachsystem wird über die ganze Törndauer durchgezogen. Es läuft gemäss Wachplan ohne Unterbruch weiter, auch wenn wir an Land, im Hafen oder vor Anker sind.
- Die aktuelle **Wache** ist für die Schiffsführung verantwortlich. Sie hat das „Vorrecht“, das Schiff während ihrer Wache zu führen.

- Bei blossen Tagesetappen dürfen aber alle, auch die Freiwache, aktiv sein und die Wache entlasten und unterstützen. Dabei muss jederzeit klar bleiben, wer welche Aufgabe und Verantwortung hat.
- Wer auf **Freiwache** ist, kann mit „gutem Gewissen“ ausruhen, darf sich aber auch jederzeit aktiv an der Schiffsführung beteiligen.
- Bei Nachtfahrten und bei langen Etappen (ab 16 Std.) wird das Wachsystem **strikt** eingehalten. Die Freiwache hat dann die **Pflicht**, sich **auszuruhen** und aufzuwärmen, um für den nächsten Einsatz wieder **fit** zu sein.
- Der **Wachführer** ist dafür verantwortlich, dass Navigation und Logbuchführung jederzeit sichergestellt sind. Es muss immer klar abgesprochen sein, **wer** navigiert und das Logbuch führt. Der Wachführer soll die Navigation und Logbuchführung überwachen und dafür sorgen, dass innerhalb der Wache die Chargen regelmässig gewechselt werden. Navigiert werden kann und soll aber auch im **Team**. Gegenseitige Kontrolle erhöht die Sicherheit.

7 „Quick-stop“ Manöver bei einem „Mann-über-Bord“ (vgl. Anhang 1)

- Als **oberster Grundsatz** gilt: **Ein unfreiwilliges „Mann-über-Bord“ darf es nicht geben!** Die Chancen, bei Nacht, schwerer See und geringer Wassertemperatur eine Person in den Wellen nicht aus den Augen zu verlieren und rechtzeitig zu bergen, **sind sehr gering!**
- Bei Seegang ist es absolute **Pflicht**, den **Lifebelt** zu tragen und die **Lifeline** an einem sicheren Beschlag einzuhängen.
- Bei einem „Mann-über-Bord“ soll der **Rudergänger sofort von sich** aus reagieren und ein **„Quick-Stop“ Manöver** einleiten:
 - ⇒ Von jedem Kurs aus (auch unter Spi!) soll sofort und schnell, aber kontrolliert, angelut und **durch den Wind** gegangen werden. Das Vorsegel lässt man dabei **back** stehen.
 - ⇒ Es wird kein „schulmässiges“ Manöver unter Segeln gefahren (Halse / Q-Wende / Nahezuaufschiesser etc.).
 - ⇒ Ziel ist, die Fahrt so schnell wie möglich zu **stoppen**. Das Schiff soll **möglichst nahe** bei der im Wasser treibenden Person bleiben. Die grösste Gefahr ist, diese in den Wellen und / oder in der Dunkelheit aus den Augen zu verlieren.
 - ⇒ Sobald die Fahrt aufgestoppt ist, wird der **Motor** gestartet (zuerst kontrollieren, dass keine Schoten nachgeschleppt werden!). Unter Motor fährt man zurück.
 - ⇒ Wichtig ist schliesslich, zu wissen, wie man die verunfallte Person wieder **an Bord** bringt, vor allem, wenn diese selbst nicht mithelfen kann: mit Hilfe eines Falls oder mit der Bullentalje am ausgebaumten Grossbaum.

8 Orientierung des Skippers

Bei allen besonderen Vorkommnissen muss der Skipper orientiert (allenfalls geweckt) werden, so bei:

- Unsicherheit in der Navigation
- Kollisionsgefahr
- Landannäherung auf weniger als 2 Seemeilen
- Sichtverschlechterung unter ½ Seemeile
- Ankündigung von Starkwind- oder Sturmgefahr; Gefahr eines Gewitters
- Windzunahme um 2 Beaufort oder mehr
- Unfall eines Crewmitglieds

- Defekt oder Schaden an Rumpf, Rigg, Segel oder Motor.

9 Schiffsführung - Manöver

- Alle arbeiten bei der Schiffsführung als **Team** zusammen und übernehmen abwechselnd alle Aufgaben und Funktionen.
- **Alle denken immer mit** und beteiligen sich **aktiv** auch an der Entscheidungsfindung. Niemand wartet untätig, bis „befohlen“ wird, was zu tun ist.
- Wir sind ein **Team** mit gemeinsamem Ziel und versuchen deshalb alle, die anstehenden Aufgaben **selbst zu erkennen** und auch ohne besondere „Weisung“ zu erledigen.
- Bei **An- und Ablegemanövern** erklärt der **Rudergänger** rechtzeitig und ruhig, wie er das Manöver fahren wird. Schwierige Manöver werden vorher besprochen, ev. mit Hilfe einer Skizze (z.B. Ablegen mit wenig Manövrierraum und / oder viel Wind).
- Auch bei Manövern sollten zunächst alle **selbständig** die sich stellenden Aufgaben erkennen, aufteilen und ausführen (Fender und Leinen vorbereiten; Übernahme der Verantwortung für Vor- und Achterleine; Führen eines „fliegenden Fenders“; an Land steigen, Leinen in Empfang nehmen und belegen; Ausbringen der Springs etc.).
- Nur wenn die **Selbstorganisation nicht** klappt, gibt der Rudergänger, Skipper, Skipper II oder Wachführer ergänzende **Weisungen**.

10 Motorbedienung

- Alle wissen vom ersten Tag an, wie der Motor bedient wird (starten - ausschalten - Motorüberwachung).
- Die **Schaltung** soll **mit Gefühl** bedient werden, nicht mit Kraft: beim Schalten immer im Leerlauf eine „**Gedenksekunde**“ für das **Getriebe** einhalten!
- Beim Segeln soll der **Rückwärtsgang** eingelegt werden.
- Wer für den Motor verantwortlich ist, **kontrolliert** Motor und Motorraum täglich und überprüft speziell: Motor- und Getriebeölstand, Kühlwasser, allfällige Lecks (Öl, Diesel, Wasser). Zudem ist täglich das **Motorenlog** nachzuführen.

11 Anker

- Eine besondere **Gefahr** sind die **Fuss-Schalter** zur Bedienung der Ankerwinde (beim Hantieren tritt man immer wieder aus Versehen auf diese Schalter).
- Beim Hantieren mit der Ankerkette / Ankerwinde sollen zum Schutz grobe **Handschuhe** getragen werden.

12 Gas

- Propan-/Butangas ist schwerer als Luft. Bei einem Leck in der Gaszufuhr sinkt das Gas im Schiffsräumen in die Bilge, und es entsteht in Verbindung mit Luft ein **hochexplosives Luft-Gas Gemisch**.
- Nach jedem Gebrauch des Gasherdes ist deshalb nicht nur der Schalter der Flamme am Herd abzuschalten, sondern auch der **Sicherungsschalter**, welcher das elektromagnetische Ventil an der Gasflasche schliesst (Licht des Schalters brennt = Ventil noch offen).
- Regelmässig sollte geprüft werden, ob die **Entlüftungsöffnung** des Gasflaschenbehälters nicht verstopft ist.
- Beim **Ausbau** des Gasherdes ist **vorsichtig** vorzugehen: Gasleitungen nicht beschädigen und nachher wieder sauber anschliessen.

13 Feuer

- Es sind mehrere **Feuerlöscher** an Bord. Alle sollten wissen, wo diese gestaut sind und wie sie bedient werden.
- Feuerlöscher sind bei Gebrauch senkrecht zu halten. Es ist **von aussen nach innen** und **von unten nach oben** zu löschen. Der Löschstrahl ist **nicht auf die Flammen**, sondern auf das brennende Material zu richten. Der Inhalt des Löschers soll nicht auf einen Zug geleert werden (Löscher nur kurz und **mit Intervallen** betätigen).
- Es ist auch eine **Feuerlöschdecke** vorhanden. Für Brände in der Küche ist diese besonders gut geeignet.
- Ein häufiger „Brandfall“ ist Öl, welches sich in der Bratpfanne entzündet: mit Deckel / Decke ersticken; in keinem Fall Wasser zugiessen (gewaltige Stichflamme!); nicht mit brennender Pfanne an Deck rennen!
- Bei einem Brand gilt allgemein: **Sauerstoffzufuhr unterbinden** (keine Luken öffnen; bei Brand im Motorraum diesen nicht oder nur wenig öffnen)!

14 Lecks

- Die gefährdeten Stellen, insbesondere alle **Borrdurchlässe**, müssen alle kennen: Seeventile, Geber für Log und Echolot, Kühlwassereinlass, Auspuff, Wellendurchgang, Lenzschläuche etc.
- Es sollten keine Vorräte mit **Papieretiketten** in der Bilge gestaut werden: Bei Wassereinbruch lösen sich die Etiketten ab und verstopfen die Pumpen.
- Bei einem Wassereinbruch müssen sofort ganz systematisch alle möglichen Leckstellen abgesucht werden: v.a. alle Borddurchlässe kontrollieren!
- Alle wissen, dass **Holzpstopfen** zum Dichten gebrochener Seeventile vorhanden sind und wo diese aufbewahrt werden.
- Zum Lenzen sollen auch **Handlenzpumpe und Pütz** sofort eingesetzt werden.

15 Toilettenraum

- Alle lassen den Toilettenraum **sauber** zurück.
- **WC-Pumpe und -Ventile** sollen **mit Gefühl und nicht mit Kraft** bedient werden. Sie bleiben so länger dicht und funktionstauglich.
- Es dürfen **keine festen Gegenstände** in die WC-Schüssel geworfen werden: keine Ohrenstäbchen, Watte, Binden etc. (eine Verstopfung wäre sonst vorprogrammiert).
- Es ist immer ausreichend zu spülen: lieber 10x zuviel als 1x zuwenig spülen. Wer viel Papier braucht, soll mehrmals in Etappen spülen, um Verstopfungen zu vermeiden.
- Alle **sitzen** bei jedem Toilettengang immer ab, auch die Männer!

16 Rauchen

Unter Deck gilt Rauchverbot.

17 Zeit

- Bordzeit = Ortszeit.
- „Pünktlichkeit ist die Höflichkeit der Könige!“

18 Hilfsmittel

Unsere (CCS-)Schiffe sind mit zahlreichen **Sicherheits-Hilfsmitteln** ausgerüstet. Alle müssen diese kennen und wissen, wo sie gestaut sind und wie sie bedient werden:

- **Lifebelts** mit **Lifelines** sowie **Rettungswesten** für alle (werden verteilt, angepasst und von allen je für sich griffbereit verwahrt)
- **Strecktaue** („Jackstagen“) zum Einhängen der Lifeline
- **Markierbojen** und Rettungskragen mit Wurfleine am Heckkorb
- **Rettungsinsel**; wichtig: die **Reissleine** muss immer sicher mit dem Schiff verbunden sein und **bleiben**, dies ist regelmässig zu kontrollieren
- **Funkgerät** und **UKW-Handy**
- Notantenne für den UKW-Funk
- Notsender: **EPIRB**
- **Wasserknister** mit Wasserreserve (zum Mitnehmen in die Rettungsinsel)
- **Feuerlöscher** und **Feuerlöschdecke**
- **Gassicherungsschalter** (schliesst das elektromagnetische Ventil an der Gasflasche)
- Haltegurt für den Koch bei Seegang; Topfhalter für die Pfannen
- Leesegele und Kojenbretter
- **Notraketen** und -fackeln
- **Notpinne**
- **Wantenschneider**
- **Holzpfropfen** zum Dichten gebrochener Seeventile
- Handlenzpumpe und Pütz zum Lenzen
- Nebelhorn und Handscheinwerfer
- **Bullentalje**
- Radarreflektor
- umfangreiche **Bordapotheke**
- umfangreiches Werkzeug und Ersatzmaterial
- Dingi mit Aussenbordmotor, Anker, Paddel.

19 Literaturhinweise

- Hervorragend zum **Vertiefen** des Themas Sicherheit:
Dietrich v. Haeften, **Sicherheit auf See**, Delius Klasing Verlag, Bielefeld 1993.
- Eindrückliche Tatsachenberichte, welche die **Relevanz** des Themas „Sicherheit“ belegen:
Joachim Schult, **Yachtunfälle**, und wie man sie vermeiden kann, Edition Maritim,
5. Auflage, Hamburg 1997.

Luzern, 6. März 2001 / Christoph Meier

SEPARATBLATT ALS ERGÄNZUNG:

Sicherheitsregeln: „Standing Orders“ (Sicherheitsregeln.doc)