



# Yachtcharter: Die Einsteigerfibel

Von Bernard Schwab, Fotos Werner Merten, Bernhard Schwab

*Diese Broschüre soll in verständlicher Form und aus der Praxis heraus allgemeine Informationen zum Chartern von Yachten geben.*

*Ganz bewusst werden hier nicht die rechtlichen Hintergründe oder juristischen Details behandelt, die sich entweder aus dem BGB ergeben oder den einschlägigen Vorschriften und Gesetzen, die das Führen von Schiffen oder die Aufgaben des Schiffsführers behandeln.*

*Dieses hat jeder Skipper bei der Führerscheinausbildung lernen müssen. Und Revier bezogene Führerscheine werden zumindest beim Seesegeln von den Vercharterern verlangt.*



Inhalt: An wen richtet sich diese Einsteigerfibel? | Ziel dieser Einsteigerfibel? | Wie funktioniert Yachtcharter? | Wie suche ich ein Revier aus? | Wie suche ich ein Schiff aus? | Wie suche ich einen Vercharterer aus? | Wie suche ich einen Flottenbetreiber aus? | Wie kann ich Geld sparen? | Auf einen Blick ... | Stichwörterläuterungen | Informationsquellen zur Sicherheit an Bord | Checklisten | Impressum



## 1 An wen richtet sich diese Einsteigerfibel?

An alle, die noch nie eine Segelyacht gechartert haben, aber möchten und nun wissen wollen, wie es geht. Und an alle die zum ersten Mal Chartern und auf ihren Törn besser vorbereitet sein möchten. Das können durchaus auch erfahrene Besitzer eigener Yachten sein.

## 2 Ziel dieser Einsteigerfibel

Man kann mit wenigen Kenntnissen seinen nächsten Chartertörn sehr viel angenehmer und stressfreier gestalten.

Der Verfasser chartert selbst seit zwölf Jahren Segelyachten im Mittelmeerraum und möchte potenziellen Yachtcharterern den Einstieg erleichtern.

Es geht in dieser Fibel nicht um Revierempfehlungen oder Seemannschaft. Trotzdem wird es einige Ausführungen über Sicherheit an Bord von Charteryachten geben.

Diese Einsteigerfibel verallgemeinert natürlich. Für jede von mir getroffene

Aussage wird es Gegenbeispiele geben. Ich meine aber, dass die meisten meiner Aussagen von der überwiegenden Mehrheit der Charterneulinge (zumindest im Mittelmeerraum) bestätigt werden.

Diese Einsteigerfibel ist in drei Teile aufgebaut: der Beschreibung, Empfehlungen mit Tipps und Erläuterungen und einem Stichwortregister, wo ich auf einzelne Themen ausführlich eingehe um den beschreibenden Text nicht zu überfrachten.

## 3 Wie funktioniert Yachtcharter?

In den bekannten Revieren ist Yachtcharter bereits etabliert. Daher gibt es größere Yachtflotten und die Abwicklung ist standardisiert. Schon mal eine Ferienwohnung gemietet? Yachtcharter ist nicht schwieriger, SpoBo oder Segelschein vorausgesetzt.

Die meisten angebotenen Charteryachten werden von mittleren bis größeren Flottenbetreibern angeboten. Die besitzen zwar nicht immer die Yachten, in der Praxis ist das aber für Sie als potentiellen Charterer unerheblich.

Obwohl man manchmal die Yachten direkt bei dem Flottenbetreiber chartern kann, geht der typischere Weg über eine Chartervermittlung. Diese bietet Yachten verschiedener Flottenbetreiber an, um ein ausreichendes Angebot an Yachten in Ihrem Wunschrevier zu Ihrem Wunschtermin sicherzustellen. Manche Chartervermittler haben auch kleine eigene Flotten.

Genau betrachtet heißt das: Sie suchen sich in Deutschland bei einem Chartervermittler eine Yacht aus, und schließen mit dem Vermittler eine verbindliche Reservierung ab. Sie zahlen die Chartergebühr vor Törnbeginn (meistens ca. 40% bei Buchung, 60% acht Wochen vor Törnbeginn). Der eigentliche Chartervertrag wird direkt am Yachthafen vor Törnbeginn unterschrieben.

Ein guter Chartervermittler wird Ihnen unaufgefordert ein Blanko-Exemplar des bei Törnbeginn zu unterschreibenden Chartervertrages zuschicken. Der kann oft auf Englisch verfasst sein.

Sie können sich diesen in Ruhe durchlesen - ändern können Sie ihn sowieso nicht, wie bei der Autovermietung. Und dort lesen Sie ihn auch nicht und mieten trotzdem.





Bei Törnbeginn unterschreiben Sie also den Chartervertrag, hinterlegen eine Kautions (dazu später mehr), und nehmen die Yacht ab (auch dazu mehr). Dann geht's los. Bei Rückgabe wird aufgetankt, evtl. das Schiff sauber gemacht, und dann nimmt der Flottenbetreiber oder Eigner das Schiff wieder ab. Das ist ganz einfach.

Zur Kautions: Wie bei einer Autovermietung sind Sie als Charternehmer versichert – aber die ersten „X“ Euro Schaden müssen Sie schon selber zahlen. Das ist gleichzeitig Ihr finanzielles Risiko. Sie hinterlegen einen Betrag in Höhe dieser Selbstbeteiligung bei dem Vercharterer vor Ort als Kautions. Die Höhe der Kautions richtet sich vor allem nach der Schiffsgröße und liegt oft zwischen 1.500 und 2.500 Euro, bei größeren Schiffen auch mal darüber. Das ist ein nicht zu unterschätzendes finanzielles Risiko: ein Unfall und Ihre Jahresplanung ist hinfällig geworden.



Zum Glück kann man etwas dagegen unternehmen: eine Zusatzversicherung (meistens Kautionsversicherung genannt) abschließen (siehe Stichwortregister). Ich werde zwar dafür bezahlt, beruflich Finanzrisiken abzuwägen und einzugehen, aber will im Urlaub KEIN derartiges Risiko.

Deshalb schließe ich grundsätzlich immer solche Versicherungen ab.

#### 4 Wie suche ich ein Revier aus?

Natürlich muss ich Ihnen ja nicht sagen, dass man Reviere nach Wetter aussuchen sollte. Ein Ostseetörn im November ist nicht so schön wie ein Türkei-törn zur selben Zeit.

Überlegen Sie mit Ihrer Crew wie Sie anreisen möchten. Konnte man früher eigentlich nur mit dem Auto nach Süden fahren, gibt es mehr und mehr Flughäfen die von Deutschland aus angefliegen werden.

Wenn Sie mit dem Flugzeug anreisen möchten, sollte der Ausgangshafen nicht sehr viel weiter als 50 Kilometer vom Flughafen entfernt sein, sonst werden die letzten Kilometer am teuersten und zeitaufwändigsten (und anstrengendsten, Sie müssen ja Ihr Gepäck schleppen). Das Anfliegen mit Chartergesellschaften ist meist schwierig, da Yachten typischerweise von Samstag bis Samstags verchartert werden (vor allem während der Saison), Charterflieger darauf aber häufig keine Rücksicht nehmen.

Für weniger erfahrene Charterskipper empfiehlt es sich ein Revier auszusuchen in dem mehrere Häfen sind (Anlaufpunkte bei Schlechtwetter und bei Reparaturbedarf). Die Häfen sollten nicht mehr als 30 Meilen auseinander liegen. Das sind dann immer angenehme Tagestörns. Natürlich kann man am Tag viel weiter Segeln, und man sieht immer wieder Crews die sich das vornehmen – aber dann schläft man aus, ein gemütliches Frühstück, einmal Baden unterwegs und schon ist man erst abends um 22.00 Uhr im Zielhafen. Und überhaupt: mit Hafen meine ich tatsächliche Häfen, so richtig mit Mauer, Liegeplätzen und Läden, nicht Ankerbuchten.

Auch sollte der Einsteiger Reviere ohne spürbare Tide auswählen, wie Ostsee oder Mittelmeer. Sie haben bereits genug zu tun ohne auch noch Tidenkalender zu studieren oder sich über Strömungen zu ärgern.

Skipper mit Törnerfahrung können durchaus über Ankerübernachtungen nachdenken, weil sie Themen wie Proviant und ausreichende Wasserversorgung besser einschätzen und berücksichtigen können.



## 5 Wie suche ich ein Schiff aus?

Hierzu gibt es eigentlich nur zwei Parameter:

- > wie groß ist meine Crew, und
- > wie viel Erfahrung bei der Schiffsführung habe ich als Skipper wirklich?



**Meine Faustregel für eine kommode Yachtbelegung:**

**Zwei Mann weniger als das Doppelte der Kabinenzahl. Also bei einem 38-Füßer mit 3 Kabinen, 4 Mann.**

**Es können auch mal 5 sein, wenn „Mann oder Frau“ sich liebt, aber das ist bereits eng.**

Je mehr Leute, desto größer muss logischerweise das Schiff sein. Charterschiffe gibt es normalerweise mit 2, 3, 4 oder gar 5 Kabinen.

Lassen Sie sich aber nicht irreführen – moderne Yachten werden mit überraschend kleinen Cockpits gebaut. Sie werden feststellen werden, dass, obwohl die Yacht zwar

zehn Schlafplätze hat, nur sechs bequem im Cockpit sitzen können. Zehn Mann im Cockpit bei Segelbetrieb geht selbst auf einer 49-Fuß-Yacht nicht ohne massive Komfort- und Sicherheitsabstriche.

### Zur Schiffsführungs-Erfahrung:

Je länger das Schiff, desto schwieriger die Schiffsführung. Auf einmal werden Boxengassen „gaaaanz eng“, der Anleger gelingt nicht mehr auf Anhieb, die Manöver müssen genau geplant werden. Jemand mit wenig Segelerfahrung sollte sich vorerst an nichts mit einer Vier in der Längenzahl heranwagen (so wie 44 oder 49 Fuß).

**Jeder Anfang sollte bescheiden sein, auch im Yachtcharter.**

Der Kaufmann wird sowieso bald merken, dass Skaleneffekte nicht eintreten – der Glaube, mit einem größeren Schiff und größerer Crew die Kosten pro Segler senken zu können, geht einfach nicht auf. Chartergebühren steigen, wie auch Schiffskaufpreise, nicht linear nach Länge, sondern eher exponentiell.

### Was Schiffshersteller angeht:

Die Frage lädt zu stundenlangen Glaubensfragen ein, ich enthalte mich einer Empfehlung. Suchen Sie Ihr Schiff nach Revier, Crewgröße, Segelerfahrung und Preis aus. Erst mit den Meilen merken Sie die Unterschiede.

Alle angebotenen Yachten schwimmen und lassen sich unter Segel ähnlich schnell vorantreiben. Bavaria hat in den Charterflotten einen großen Marktanteil. Die segeln gut, sind ausreichend gut ausgestattet, und manchmal auch günstig. Die „Franzosen“ sind oft etwas pfiffiger im Detail, ein guter Skipper holt auch mehr Speed raus, kosten aber auch gern oft etwas mehr.

### Wichtig: Schiffsalter!

Segelyachten im Chartereinsatz altern schnell. Wer ungern im Urlaub bastelt, sollte darauf achten, dass die gecharterte Yacht nicht älter als zwei bis drei Jahre ist.

Manche Charterer bieten auch ältere Yachten an mit Bezeichnungen wie „Classic“ oder so – die sind dann meistens billiger. Aber, in der Regel sieht man es dem Schiff an (Holzdeck durchgelaufen, sichtbare Reparaturen).

Der Rumpf ist derselbe, das Schiff ist nicht langsamer, Sie sparen Geld, aber es kann sein, dass Sie auch mal den Schraubendreher zücken müssen.



## Ausstattung?

Für Charteryachten (= gewerbliche Yachten) gibt es länderspezifische Pflichtausrüstungen (z.B. zur Navigation, Sicherheit, etc.), die logischerweise von Land zu Land unterschiedlich sein können.

Trotzdem gilt: GPS und Sprayhood sollten schon an Bord sein. Auch ein Schlauchboot. Muss ein Bimini sein? Wenn vorhanden, ist es gut, aber ich würde nicht unbedingt ein Schiff alleine danach aussuchen.

Selbiges gilt für Bugstrahlruder. Wenn man nicht ohne anlegen kann, sollte man nicht chartern, und auf einem Chartertörn hat man in der Regel eine ausreichend große Crew für die Hafenmanöver an Bord.

## 6 Wie suche ich einen Vercharterer aus?

In von vielen Charterern aufgesuchten Revieren werden oft Schiffe von mehreren Flottenbetreibern angeboten, oft vom selben Hafen ausgehend. Häufig bietet ein und derselbe Chartermittler sogar Yachten von mehreren Flottenbetreibern im selben Revier an. Ist ja schön – nur bei wem soll ich chartern?"

Für Anfänger: nach Preis, Größe und Sympathie. Die angebotene Dienstleistung ist sowieso dieselbe. Ein größerer Vermittler bietet mehr Reviere und Yachten an, und hat außerdem oft revierkundige Mitarbeiter. Die Flottenbetreiber hingegen hören eher auf Sonderwünsche.

Es gibt spezialisierte kleinere Vermittler, die als einzige Ihre Wunschyacht in Ihrem Wunschrevier anbieten – das ist Ihre Entscheidung.

## Wie erkenne ich einen großen Vermittler?

Am Messestand und an der Katalogdicke. Fahren Sie auf eine der großen Bootsmessen, z.B. Hamburg und Düsseldorf, da können Sie sich die angebotenen Yachten auch gleich beim Hersteller anschauen. Und das macht sowieso Spaß.

## 7 Wie suche ich einen Flottenbetreiber aus?

Auch hier gilt für den Anfänger: Nach Preis, Größe und Angebot. Warum für ein und dasselbe Schiff bei gleichem Schiffsalter mehr zahlen? Die Ausstattungen sind sehr selten unterschiedlich.

Für den Anfänger eher wichtig ist, dass der Stützpunkt vor Ort Routine in der Betreuung von Crews hat (und personell ausreichend ausgestattet ist).

Und falls eine Yacht tatsächlich wegen eines Schadens einmal ausfällt, kann ein größerer Flottenbetreiber auch mal eine Ersatzyacht anbieten.

Interessant für „Wiederholungstäter“: Hier kann sich für die Zukunft bei größeren Flottenbetreibern ein leichter Preisnachlass in Form von Treuerabatt ergeben – auch wenn mal in einem anderen Revier gebucht wird.

## Wie erkenne ich einen großen Flottenbetreiber?

An der Anzahl der Schiffe am Ausgangshafen (aus Internet oder Preisliste erkennbar) und aus der Anzahl der eigenen Stützpunkte in Europa.





## 8 Wie kann ich Geld sparen?

- ▶ Nebensaison wählen
- ▶ Ältere Schiffe buchen
- ▶ Frühes buchen – die großen Messen sind hier empfehlenswert – da kann man gut über Frühbucherrabatte, kostenlose Außenborder, etc. verhandeln
- ▶ „Last Minute“ chartern
- ▶ Flüge früh buchen
- ▶ Viel ankern
- ▶ Weniger feiern oder essen gehen

Aber Sie werden sehen: Ab einem gewissen Punkt bringt das Sparen keinen Spaß mehr.



## 9 Auf einen Blick ...

### 9.1 Vor Reiseantritt

Mit dem Flottenbetreiber (nicht dem Chartervermittler) abstimmen:

- ▶ Die Höhe der zu hinterlegenden Kautions feststellen, in Abhängigkeit einer möglichen Kautionsversicherung. Dieses verhindert böse Überraschungen vor Ort weil man nicht genug Bargeld dabei hat.
- ▶ Gibt es die Möglichkeit einer Kartenzahlung (EC oder Kredit) im Ausgangshafen für die Kautionshinterlegung und etwaiger Zusatzkosten (Endreinigung, Dinghi- und Außenbordermiete, Spinnaker, Proviant). Sonst ausreichend Bargeld mitnehmen.
- ▶ Kann ich beim Flottenbetreiber vor Ort eine Kautionsversicherung abschließen?
- ▶ Kann ich nach Törnende (typischerweise ein Freitag) noch eine Nacht an Bord übernachten?
- ▶ Sind Bettzeug und Handtücher bereits an Bord? Muss dieses extra bestellt werden? Kostet das Aufpreis?
- ▶ Gibt es in Fußnähe von der Marina einen Supermarkt? Wenn nicht, brauchen Sie einen Mietwagen, ein Taxi oder einen Supermarkt, der an Bord liefert (wird der Flottenbetreiber vor Ort aber wissen).

### Sonstige Fragen

- ▶ Benötigte Unterlagen abklären!  
Wird der vorhandene Führerschein anerkannt?

Manche Reviere erfordern Zusatzbescheinigungen (z.B. Funkzeugnis in Kroatien).



- ▶ Ist grenzüberschreitender Verkehr (Länderwechsel) während des Törns erlaubt und was ist zu berücksichtigen? Nicht immer kann man mit einer Charteryacht die „Grenzen überschreiten.“

Wenn es erlaubt ist, sind alle Papiere und Gastlandflaggen an Bord?

- ▶ Bei Anreise per Flugzeug: wie komme ich vom Flughafen zum Hafen?
- ▶ Bei Anreise am Vorabend: wo übernachtete ich?

## 9.2 Bei Ankunft vor Ort klären

- ▶ Wann kann ich mit der Schiffsübernahme beginnen?
- ▶ Gibt es in der Marina eine Tankstelle, oder muss ich bei der Rückkehr vorher in einem anderen Hafen tanken?



- ▶ Wetterbericht und Törnempfehlungen?
- ▶ Alle Zusatzleistungen bestellt: Versicherung, Außenborder, Endreinigung (wollen Sie wirklich nach einem tollen Törn das Fett vom Herd kratzen?)?
- ▶ Bis wann muss das Schiff spätestens Retour sein?

- ▶ Mobilnummern von Ansprechpartnern, falls unterwegs eine Panne eintritt?

## 9.3 Bei der Übernahme

- ▶ Sind die Batterien wirklich voll? Verstehe ich, wie die Ladeeinrichtung unter Landstrom und unter Maschine funktioniert? Wie kann ich die Funktion prüfen?
- ▶ Wie viel Wasser fassen die Tanks? Sind die Tanks wirklich voll?
- ▶ Habe ich genug Trinkwasser für mindestens drei Tage gekauft? Das Tankwasser an Bord ist nicht trinkbar.
- ▶ Ist der Dieseltank voll, oder wie viel Mindermenge darf ich bei der Rückgabe haben? Für wie viele Motorstunden sollte die vorhandene Menge reichen?
- ▶ Verstehe ich wirklich, wie alle Navigationsgeräte funktionieren, inkl. GPS?
- ▶ Weiß ich wie die Segel gesetzt werden und vor allem: habe ich als Skipper persönlich das Rigging und die Segel (ausgerollt) begutachtet?
- ▶ Weiß ich ob das Echolot Tiefe unter Kiel oder unter Wasserlinie anzeigt? Im Zweifelsfall messe ich mit dem Handlot noch mal nach.
- ▶ Habe ich genug Kochgas an Bord?
- ▶ Weiß ich wo Hauptschalter für Bordstrom, Landstrom, Diesel und Gas sind?
- ▶ Hat die Maschine genug Öl und Kühlwasser?
- ▶ Habe ich die Inventurliste vollständig überprüft und bei Fehlern / fehlenden Artikeln die Abweichungen schriftlich vor Törnbeginn mit dem lokalen Betreuer festgehalten?



- ▶ Ist der Kühlschrank an? Kältemanagement ist das „A und O“ der feinen Bordküche. Es kann nicht kalt genug sein, da man nie weiß, wann man wieder 220 Volt für den Kühlschrank hat. Der geht zwar auch bei 12 Volt, sollte aber nur bei laufendem Diesel betrieben werden, da sonst schnell die Batterie leer ist. Und eine Yacht lässt sich nun mal nicht anschieben.
- ▶ Geht das VHF-Radio? Weiß ich wie ich es bediene? Gibt es einen Kanal auf dem der Wetterbericht für das Revier in einer mir verständlichen Sprache ausgestrahlt wird?
- ▶ Schiffspapiere kontrollieren (z.B. gültige Versicherungspolice) und, da oft in der Landessprache verfasst, ggfs. erklären lassen.



## 9.4 Nach der Übernahme

- ▶ Beim ersten Auslaufen:

Aufstopp-Verhalten der Yacht prüfen. Hierzu bei ruhigem Wasser (z.B. im Ausgangshafen) bei langsamer bis mittlerer Fahrt geradeaus fahren, dann ohne Lenkkorrekturen aufstoppen.

Wie schnell stoppt das Schiff?

Wie stark und zu welcher Seite wirkt der Schraubeneffekt?

Hier gibt es große Unterschiede zwischen den Yachten, und Sie sollten das Verhalten Ihres Schiffes kennen bevor Sie den ersten Anleger fahren.

## 9.5 Empfohlene persönliche Ausrüstung

Charter yachten sind zwar startklar, aber eher schlicht ausgestattet. Alles was man braucht ist an Bord. Aber oft auch nicht mehr.

Dabei können wenige mitgebrachte Artikel den Törn erheblich verbessern. Hier meine Liste, aufgeteilt nach Notwendigkeit und Wünschenswert.

### Notwendig:

#### *Eigenes Navigationsdreieck:*

Zwar war auf jeder von mir gecharterten Yacht ein Navigationsbesteck an Bord, aber manchmal mit Geräten mit denen ich nicht vertraut war. Ich weiß selbst im Schlaf wie meine eigenen Dreiecke zu bedienen sind.



### **Einfache Gartenhandschuhe:**

Aber bitte Leder natur oder weiß, nicht rot oder blau. Braucht man vor allem um Mooring-Leinen zu bedienen und zum Heben von schweren Sachen. Ich hatte mal rote Gartenhandschuhe dabei, nach erstem Gebrauch sah ich wie ein Serienmörder aus, weil die Farbe durch das Salzwasser auf meine Hände übergesiedelt war. Kostenpunkt im Baumarkt: ca. 3 Euro.



### **Eigene Taschenlampe:**

Am besten LED-Leuchte. Zwar ist immer eine an Bord, aber Sie wissen nicht, wie alt die Batterien sind. Außerdem ist im Cockpit keine Beleuchtung; da ist es hilfreich, wenn man eine LED-Taschenlampe z.B. an den Baum binden kann. Kostenpunkt: ca. 30 Euro, passt in jede Reisetasche.

### **Eigenes Taschenmesser:**

Aber bitte robuste Klinge – einfachstes Seglermesser genügt. Falls ein Schäkelöffner dabei ist, umso besser – aber dazu gibt es an Bord auch Zangen.

### **Aspirin und Heftpflaster:**

Und bei Bedarf die eigenen Medikamente. Es gibt zwar einen Erste-Hilfe-Kasten an Bord, aber weder Sie noch ich wissen, wann dieser zusammengestellt wurde; was er noch beinhaltet, und ob Sie sich das an oder in den eigenen Körper tun wollen.



### **Falls älteres Schiff:**

Schraubendreher mit LED-Anzeige von Phase und Durchlässigkeit, sowie eigene kleine Zange.

Auch ein so genanntes „Multitool“ ist sinnvoll.

### **5-fach Steckerleiste 220 Volt:**

An Bord gibt es in der Regel nur eine Steckdose, manchmal im Bad eine Zweite. Mittlerweile hat aber eine 5-köpfige Urlaubscrow folgende Geräte dabei: 5 Handy-, 5 Digicam-, 2 - 3 Video-Ladegeräte, den iPod, ...

Und 220-Volt-Strom haben Sie, wenn überhaupt, nur im Hafen oder im Restaurant.

### **Geschirrtuch:**

Sie können fast überall Spülmittel und Schwämme kaufen, aber nur selten in Hafennähe Geschirrtücher. Auf manchen Schiffen gehören sie zur Ausstattung, auf anderen nicht.

Sie wiegen kaum etwas und passen in jede Reisetasche. Und ohne Tuch werden Sie nicht Herr/Frau Ihrer Pantry bei mehrköpfiger Besatzung, zumal Geschirr und Gläser oft nur in knapp bemessener Stückzahl an Bord sind.



### **Wünschenswert:**

#### **Sitzpolster:**

Einfachster PE-Schaum aus dem Baumarkt, Gartencenter oder Fanladen. Kaum eine Charteryacht hat Polster für das Cockpit, und eine ebene Holzbank wird nach einer Woche ganz schön hart. Und im Frühling abends oder nach Regenguss auch nass-kalt.

#### **Wetzstab:**

Bordmesser sind oft von schlechter Qualität und seit der Erfindung des Dieselmotors nicht mehr geschärft worden – da hilft zwar auch die steinerne oder aus Beton gegossene Kaimauer, aber der Wetzstab macht's eben doch besser.

#### **Fleece-Decke:**

Charter yachten haben selten eine Heizung. Deshalb die dringende Empfehlung insbesondere für Törns in der Vor- oder Nachsaison, wo es auch im tagsüber sehr warmen Süden nachts noch recht kühl werden kann: packen Sie sich eine Fleece-Decke ein,

Ihr Körper wird es Ihnen nachts danken. Die Fleece-Decken sind dünn aber sehr warm und nehmen im Gepäck kaum Platz weg.

#### **Beleuchtung:**

Grabkerzen, besser eine 12-Volt Lampe oder Petroleumlampe: an Deck ist es abends und nachts zwangsläufig dunkel, eine Lichtquelle macht's sofort gemütlicher. Grabkerzen haben den Vorteil gegenüber normaler Kerzen oder Teelichtern, dass sie lange brennen und von der Bauart her gegen Wind geschützt sind.

Und das Rot kann auch gemütlich sein. Eine 12-Volt Leuchte, die nach unten strahlt, lässt sich an den Baum hängen.

Dann sieht man, was man isst, kann abends noch lesen, etc. Geht aber nur wenn das Stromkabel mindestens vier Meter lang ist, denn so weit ist die 12-Volt Steckdose in der Regel weg.

## **10 Stichwörterläuterungen**

### **Kautionsversicherung:**

Wie bereits im beschreibenden Text erläutert, kann man sein eigenes finanzielles Risiko durch Abschluss einer Kautionsversicherung erheblich reduzieren.

Das muss jeder für sich entscheiden, aber ich schließe fast immer eine solche Versicherung ab. So konnte ich zum Beispiel auf meinem letzten Törn das finanzielle Risiko der Mannschaft von EUR 1.600 auf EUR 150 durch einmalige Zahlung von EUR 150 reduzieren.

Meistens hat man das Geld, wie bei jeder Versicherung, umsonst ausgegeben – aber wenn's mal gekracht hat, wird es bei Segelyachten gleich richtig teuer.

Nun gibt es zwei Varianten der Kautionsversicherung:

Sie können bei einem etablierten deutschen Yachtversicherer eine solche abschließen. Diese gilt dann typischerweise ein ganzes Jahr, unabhängig von der Anzahl Ihrer Törns.

Als Alternative kann man meistens bei dem Flottenbetreiber vor Ort eine einmalige Kautionsversicherung abschließen. Die gilt dann allerdings nur für den einzelnen Törn, und kostet etwa soviel wie die in Deutschland.





Ich bevorzuge die vor Ort abgeschlossene, obwohl sie teurer ist. Warum? Ganz einfach: weniger Stress. Man muss nicht die volle Kautions hinterlegen, sondern nur noch das Restrisiko – also weniger Bargeld mitnehmen.

Außerdem sollte mal was sein, gibt man einfach das kaputte Schiff ab, der Flottenbetreiber kümmert sich um alles, vor allem um die Abwicklung mit der Versicherung. Wenn man in Deutschland versichert ist spart man, bei mehreren

Törns pro Jahr zwar einen kleinen Geldbetrag, muss aber die volle Kautions hinterlegen und sich dann im Schadensfall auch noch mit Gutachtern, Abwicklung, Versicherung auseinandersetzen. Und gerade das will man ja nicht, man hat ja zum Segeln gechartert.

#### **Versicherungen für den Skipper:**

In der Regel sind Charterschiffe sowohl haftpflicht- als auch kaskoversichert. Dennoch kann es vorkommen, dass der Versicherer in bestimmten Fällen nicht leistet oder die Deckungssummen bzw. der Vertragsumfang nicht ausreichen.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wird weder im Chartervertrag noch bei der Bootsübernahme darauf hingewiesen, welchen Deckungsumfang die Haftpflichtversicherung der gecharterten Yacht umfasst.

Doch selbst wenn dem Charterer entsprechende Unterlagen vorliegen, wird er nicht wissen, ob der Versicherungsnehmer auch die Prämien rechtzeitig bezahlt hat.

Für den Skipper und seine Crew ist dieses fatal, denn der Versicherer ist im Schadensfall von jeglicher Leistung befreit.

Deshalb ist es wichtig, dass sich der Schiffsführer gegen Schadenersatzansprüche selbst zusätzlich versichert.

Nicht nur gegen Forderungen seitens des Vercharterers, sondern insbesondere auch gegen mögliche Forderungen der Crewmitglieder.

Die private Haftpflicht deckt den Bereich einer Charterreise nicht ab. Crewverträge, die man entsprechend abschließen kann, schließen dieses Risiko nur bedingt aus.

Was passiert, wenn der geplante Törn nicht angetreten werden kann? Ein Crewmitglied ist noch zu ersetzen, fällt der Skipper aus, wird die Mannschaft vom Vertrag zurücktreten müssen. Es können dann hohe Kosten anfallen, wie die fällig werdende Kautions.

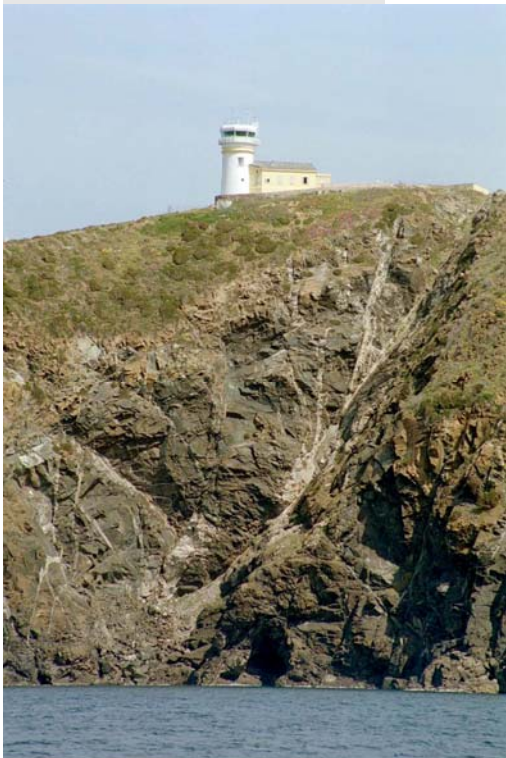
Harmonisiert die Crew auch nach einer Havarie noch in der Art, dass man sich die anfallenden Kosten ohne Diskussion teilt?

Wie schnell ist an Bord ein Unfall passiert.

Schadensfälle im Sportbereich decken Private Unfallversicherungen decken in der Regel nicht ab. Die finanziellen Folgen eines schwerwiegenden Bordunfalls mit einhergehender Invalidität, können schnell zur existenziellen Bedeutung werden.

Die Konsequenz: Charterer sollten sich Gedanken über eine Unfallversicherung machen, die Personenunfälle abdeckt, die, ohne Rücksicht auf die Schuldfrage, der Versicherte beim Betrieb einer Yacht erleiden kann.

Unentbehrlich für den Schiffsführer ist die Skipperhaftpflichtversicherung. Sie schützt gegen Haftungsansprüche der Crewmitglieder und Ansprüche des Eigners bei Schäden an der Yacht, die der Skipper aufgrund grober Fahrlässigkeit verursacht hat.





Und sie deckt Haftungsansprüche aus Folgeschäden ab, die aus einer Havarie entstehen können, wie z.B. Gewässerschäden oder Ausfallkosten des Yachteigners, weil die Yacht für die nächste Charter nicht zur Verfügung steht.

Auch über eine Skipper-Rechtsschutzversicherung sollte man sich Gedanken machen, denn unter Umständen muss der Schiffsführer im Ausland um sein Recht streiten, und das kann teuer werden.

In der Vergangenheit gab es hier große Versicherungslücken. Heute bieten die Yachtversicherer vielfältige Vertragsformen an für einen sicheren Wassersporturlaub.

#### **Schiffsabnahme:**

Dieses ist der langwierigste, aber auch wichtigste Teil eines Chartertörns. Bei Schiffsübernahme übergibt Ihnen der Vercharterer eine lange Liste der kompletten Ausstattung Ihrer Yacht.

Sie müssen diese Liste unterschreiben, mit der Konsequenz, dass bei Rückgabe alles das, was dann fehlt oder kaputt ist, von Ihnen ersetzt werden muss.

Also, Zeile für Zeile durchgehen. In der Konsequenz bedeutet das auch, dass man alle Gabeln durchzählt. Aufgepasst, manche Vercharterer sind bei Ankunft ganz cool und locker, aber bei der Rückgabe wird dann auf einmal jede Tasse durchgezählt.

Mit der Abnahme bestätigen Sie übrigens auch die Funktionstüchtigkeit aller technischen Einrichtungen.

Nehmen Sie sich also die Zeit und probieren Sie auch alles, einschließlich Maschine, mal aus. Wenn nicht gerade Sturm ist, setzen Sie ruhig alle Segel am Liegeplatz, holen diese aber wieder ein.

Es ist eigentlich ein einfaches und faires System und dauert je nach Yacht bis zu zwei Stunden. Man sollte auf jedem Fall als Skipper das Positive darin sehen – man lernt das ansonsten fremde Schiff erst richtig kennen.

Sie wissen wo die Rettungsmittel sind, Sie wissen wie alle Bordgeräte funktionieren, und nebenbei haben Sie sich von der Seetüchtigkeit Ihres Schiffes überzeugen können.

#### **Mooring-Leine:**

Während wir in nordischen Gewässern mit dem Bug zum Steg, oder manchmal längs anlegen, widerspricht dieses der mediterranen Lebensphilosophie. Dort geht es um Bequemlichkeit und vor allem ums Sehen und Gesehen werden. Daher legt man im Mittelmeer mit dem Heck gegen den Steg an (auch „römisch-katholisch“ genannt)-

In vielen Häfen und Marinas wird dieses erleichtert durch so genannte Mooring-Leinen. Diese sind im Hafenbecken mit schweren Gewichten oder Ketten verbunden und mit einer dünnen Leine am Steg oder der Mole.

Beim Anlegen ziehen Sie einfach die Mooring mit der dünnen Leine vom Hafensboden hoch und belegen diese am Bug. Fertig.

Hier leisten die Gartenhandschuhe unschätzbare Hilfe, da die Leinen schließlich das ganze Jahr im Hafenbecken liegen und daher schmutzig und von Algen bewachsen sind.





### Sicherheit an Bord:

Seien Sie sich Ihrer Rolle als Skipper bewusst, Ihre Crew verlässt sich in Bezug auf ihre Sicherheit auf Sie. Gehen Sie also im Zweifelsfall weniger Risiko ein als Sie es alleine tun würden. Auch werden Sie feststellen, dass ihre Crew von Ihnen Entscheidungen erwartet. Ihre Crew will keinen Unentschlossenen oder ratlosen Skipper.

### *Es gelten die allgemeinen Empfehlungen:*



Keine Ringe, Uhren, Armbänder oder Armreifen an Deck (Gefahr dass man an Winschen, Deckbeschlügen oder Schoten hängen bleibt, und die sind immer stärker als der eigene Körper)!

Nur mit Schuhen an Deck (Zehen brechen schneller als Winschen oder Relings)!

Winschkurbeln **NIE** in den Winschen stecken lassen (fallen raus, kosten rund 75 Euro das Stück und sind vor allem Stolperfallen). Und:

### **MAN KANN BEI NOTMANÖVERN NICHT SCHNELL GENUG DIE SCHOTEN FREIGEBEN.**

Aber ein Chartersörn birgt auch ein paar weitere, besondere Sicherheitsrisiken.

Eine Chartercrew ist selten so eingespielt wie eine eigene, heimische Vereinscrew. Oft sind mehrere Mitglieder an Bord, die überhaupt noch nicht Segelerfahren sind.

### Dem Skipper obliegen daher Zusatzaufgaben.

Jedes Manöver, vor allem die Hafenanläufe, müssen der Crew vorher erläutert werden mit expliziter Aufgabenteilung, und ein Notskipper muss benannt werden.

Der Notskipper wird dann wichtig, wenn der Skipper selber entweder nicht mehr da ist oder aber nicht mehr in der Lage ist, das Schiff zu führen. Die wesentlichste Aufgabe des Notskippers ist es, das Schiff mit Besatzung – wie auch immer – in den nächsten Hafen zu bringen.

Und sei es nur, um in der Hafeneinfahrt zu ankern: Crew sicher, Aufgabe erfüllt.

Die zweite wesentliche Aufgabe des Notskippers ist die Durchführung des Mensch-über-Bord Manövers, falls der Skipper über Bord gegangen ist. Auch hier gilt: Hauptsache Skipper lebendig ohne Verletzungen geborgen, egal wie.

Lassen Sie die Crew den Notskipper aussuchen, denn die muss im Notfall diese Person rückhaltlos als Autoritätsperson anerkennen. Typische Kriterien sind: Segelerfahrung, Alter, Reichtum, Intelligenz.

Vor dem ersten Ablegen sollte jedem Crewmitglied – und ja, damit sind auch Sie gemeint – eine eigene Rettungsweste zugeordnet werden, die der-/diejenige in der eigenen Kabine zu verwahren hat. Selbiges gilt für Lifebelts. Noch im Starthafen sollte jeder – ja auch Sie – die Rettungsweste mindestens einmal selber angelegt haben, damit man das auch im Notfall reproduzieren kann.

Wer häufig chartert, oder ein eigenes Schiff hat, mag sich überlegen ob eine Automatikweste angeschafft wird. Sie ist **WESENTLICH** angenehmer zu tragen und besser als die einfachen Feststoffwesten, die normalerweise auf Charteryachten mitgeführt werden.



Jedes Crewmitglied muss wissen, wo die Rettungsinsel und die Signalfener sind. Am besten bestimmen Sie einen Sicherheitsbeauftragten, der sich mit den Details auseinandersetzt, und nebenbei die Seeventile überprüft.

Sie sollten der Crew mindestens täglich, vor auslaufen, auf einer Seekarte den aktuellen Standort und die geplante Route zeigen, dabei evtl. auf Ausweichhäfen hinweisen.

### **Proviant:**

Es wird Ihnen keiner vorschreiben wie und was Sie an Bord zu essen haben (und der menschliche Körper kann auch eine Woche lang von „Junk-Food“ leben). Aber denken Sie an einige wenige Besonderheiten:



Sie wissen nicht ob Sie durchgängige Kühlung im Kühlfach haben werden, also sollten Sie nichts Verderbliches kaufen, das nicht innerhalb der nächsten 24 Stunden gegessen werden soll oder kann.

Der menschliche Körper braucht Wasser – und das Wasser aus den Bordtanks sollte man nun wirklich nicht trinken. Also, preiswertes Trinkwasser an Land kaufen. Das sind oft 1 ½ Liter PET-Flaschen im Sechser-Pack.

Und wenn man an Bord kocht, immer gut lüften - CO<sub>2</sub> ist schwerer als Luft und bleibt daher im Schiff, wenn nicht gelüftet wird.

### **Umgang mit dem Motor:**

Bei Törnbeginn unbedingt Ölpegel prüfen. Auch sicherstellen, dass genug Kühlwasser im Frischwasserkreislauf ist. Wenn Sie nicht wissen, wo das alles ist, der nette Mann / die nette Frau vom Charterstützpunkt zeigt Ihnen das gerne.

Man sollte die Maschine nie starten, wenn noch Landstrom angeschlossen ist. Also erst das Verlängerungskabel ausstecken und dann Diesel an.

Wenn die Maschine läuft, einmal nachschauen, dass der Auspuff (seitlich nahe Heck) auch Wasser ausspuckt. Dann wissen Sie, dass die Pumpe funktioniert. Wenn gar kein Wasser ausgespuckt wird, gibt's auch keine Kühlung und die Maschine wird sich festfressen.

Und, übrigens, bei Marschfahrt nie mehr als 2.500 Umdrehungen einstellen, sonst läuft die Maschine heiß.



## 11 Informationsquellen zur Sicherheit an Bord

**Broschüren und Infoblätter, die immer im Gepäck sein sollten!**

### Sicherheit auf dem Wasser

Die seit Jahren bekannte Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich: Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, wurde durch die Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser: Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler“.

Diese Broschüre wird vom BMVBS (Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Stadtentwicklung) herausgegeben. Sie ist kostenlos und kann im Internet heruntergeladen werden.

Ein Direktlink ist im Internetmagazin [www.bootswelt.de](http://www.bootswelt.de) in der Rubrik „Wissenswertes“ geschaltet.

### Wissenswertes über Sicherheit an Bord

Wissenswertes nicht nur für alle Wassersport-Einsteiger, sondern auch für gestandene Seefahrer steht in der Info-Broschüre des Fachverbandes Seenot-Rettungsmittel.

Kollektive Rettungsmittel wie Rettungsinseln, aber auch Rettungswesten, Signalmittel, Kälteschutzanzüge und Wartung sind die Themen des handlichen Heftes. Außerdem erläutert der FSR seine Aufgaben und die Kontaktdaten der Mitgliedsunternehmen sind übersichtlich aufgelistet.

Bezug:  
 Fachverband Seenot-Rettungsmittel,  
 Gunther-Plüschow-Straße 8, 50829 Köln

[www.fachverband-seenotrettungsmittel.de](http://www.fachverband-seenotrettungsmittel.de)



Ganz wichtig auch, man vergisst ja mal das eine oder andere ...

Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale der internationalen Kollisionsverhütungsregeln und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.

## 12 Checklisten

Die nachfolgenden Checklisten

- > Schiffsübernahme
- > Bord- und Sicherheitseinweisung
- > Seenotfall
- > Mensch-Über-Bord
- > Seenotmeldung Mensch-Über-Bord
- > Seenotmeldung MAYDAY

sollen sowohl dem Einsteiger als auch dem erfahrenen Charterskipper dienen – zum einen als Hilfsmittel, zum anderen als „Gedächtnisstütze“.

Bitte beachten Sie, dass keine Haftung für die Richtigkeit und Gültigkeit der Checklisten übernommen wird.





**Checkliste / Formblatt  
„Schiffsübernahme“**

**Schäden am Schiff?**

**Sicht- / Funktionsprüfung**

**Rumpf/Deck** .....

**Unter Deck** .....

**Segel/Rigg** .....

**Ausrüstung** .....

**Technik** .....

**Schiffsdaten**  
 Name .....  
 Typ .....  
 Länge .....  
 Breite .....  
 Tiefgang .....  
 Masthöhe .....

**Motor**  
 Max. Drehzahl .....  
 Drehzahl Marschfahrt .....  
 Verbrauch l/h (ca.) .....  
 Tankkapazität .....

Stand Betriebsstunden .....  
 Standard-Öldruck .....  
 Standard-Wassertemp. ....

**Formalien / Papiere \***  
 Int. Bootsschein/Flaggenzertifikat .....  
 Versicherungsnachweis .....  
 Charterlizenz .....  
 Betriebserlaubnis .....  
 Umsatzsteuernachweis .....  
 Funkbetriebszeugnis .....  
 Kopie des Chartervertrages .....  
 Bedienungsanleitungen Technik .....  
 Logbuch .....

✓ **Einweisung**  
 Bedienung Motor .....  
 Bedienung tanken .....  
 Bedienung Segel .....  
 Bedienung Navigationseinrichtung .....  
 Bedienung Elektrik, Instrumente .....  
 Bedienung WC, Fäkalientank, Wasser .....  
 Bedienung Gasanlage .....  
 Seeventile .....

✓ **Tanks / Flüssigkeiten**  
 Wassertank voll Kapazität .....  
 Dieseltank voll Kapazität .....  
 Ölstand Motor Kapazität .....  
 Motoröl (Reserve) Kapazität .....  
 Gasflasche voll Kapazität .....

\* Notwendigkeit kann von Land zu Land unterschiedlich sein

**Rückgabe**  
 Ort .....

Datum / Uhrzeit ..... Telefonisch avisieren ja/nein

**Telefonnummern**  
 Charterbasis .....  
 Stationen „unterwegs“ 1. ....  
 2. ....

Notrufnummer .....  
 Notrufnummer .....  
 Notrufnummer .....

✓ **Navigation**  
 Seekarten .....  
 Navigationsbesteck .....  
 Hafenhandbücher .....  
 Leuchtfeuerverzeichnis .....

✓ **Sicherheit**  
 Rettungsinsel .....  
 Rettungswesten / Lifebelts .....  
 Signalmittel .....  
 E-PIRB / Rettungsboje .....

✓  
 Feuerlöscher .....  
 Verbandskasten .....  
 Manuelle Lenzpumpe .....  
 Autom. Lenzpumpe .....  
 Wurfleine / Rettungskragen .....

✓ **Segel / Rigg / Ruder / Tauwerk / ...**  
 Zusätzliche Segel .....  
 Notpinne .....  
 Festmacher .....  
 Anker / Heckanker .....

Winschkurbeln Anzahl ..... Fender Anzahl .....  
 Zusätzliches Tauwerk / Leinen / Ketten .....

✓ **Ersatzteile / Werkzeug**  
 Werkzeugkasten .....  
 Ersatzsicherungen, Ersatzbirnen .....  
 Schäkel, Splinte, .....  
 Motor-Ersatzteile .....

✓ **Allgemeine Ausrüstung** ✓  
 Bettwäsche / Handtücher ..... Schlauchboot .....  
 Pantry gem. Inventurliste ..... Paddel .....  
 Yacht gem. Inventurliste ..... Außenborder .....



**Checkliste / Formblatt  
„Borsteinweisung“**

**Durchzuführen  
vom Skipper**

Thema	Wann	Inhalte / Details	Kontrolle
Allgemein	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kabinen</li> <li>- Duschen / Toiletten</li> <li>- Stauräume, Backskisten</li> <li>- Pantry</li> <li>- Fenster, Türen, Luken, Oberlichter</li> <li>- „Hausordnung“</li> </ul>	
	Vor dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionen und Aufgaben der Crew</li> <li>- Wachplan</li> </ul>	
	Nach dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionen und Aufgaben der Crew</li> </ul>	
Ausrüstung	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Standort der Rettungsmittel</li> <li>- Standort der 1. Hilfe Ausrüstung</li> <li>- Standort Fernglas, Handlampe</li> <li>- Anker, Fender, Leinen</li> <li>- Karten, Schiffspapiere</li> <li>- Beiboot / Dinghi</li> </ul>	
	Vor dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rigg und Segel</li> </ul>	
	Nach dem 1. Ablegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Festmacher und Anker sichern</li> </ul>	
Technik	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innen- und Außenbeleuchtung</li> <li>- Schalttafel</li> <li>- Navigationsausrüstung</li> <li>- Kommunikation</li> <li>- Kühlschrank, Herd, Gasflasche und Zuleitung</li> <li>- Landanschluß</li> <li>- Motorstart / Notaus</li> </ul>	
Verhalten	Nach Ankunft aller Crewmitglieder an Bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhalten an Deck</li> <li>- Verhalten unter Deck</li> <li>- Funkgerät und Handhabung</li> <li>- Ablesen der Position vom GPS</li> <li>- Wo ist die MOB-Taste?</li> </ul>	



**Checkliste / Formblatt  
„Sicherheitseinweisung“**

**Durchzuführen  
vom Skipper**

**Wann?**

**Wenn alle  
Crewmitglieder  
erstmalig an Bord**

**Im Notfall  
muss jeder  
wissen, was  
er zu tun hat!**

Thema	Maßnahmen	Kontrolle
Rettungsmittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Welche Rettungsmittel sind an Bord</li> <li>- Standort der Rettungsmittel</li> <li>- Wann und wie sind sie einzusetzen</li> <li>- Zuweisung Rettungsmittel / Verantwortlichkeiten</li> <li>- Packen des Seenotbeutels</li> <li>- Persönliche Vorbereitungen</li> </ul>	
Rettungsübung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlegen der Rettungswesten</li> <li>- Simulation klarmachen Rettungsinsel</li> <li>- Übung klarmachen Beiboot/Dingi</li> <li>- MOB-Manöver in Theorie und Praxis</li> <li>- Checkliste „Mann-Über-Bord“</li> <li>- Checkliste „MOB Dringlichkeits-Meldung“</li> <li>- Übung Ausbooten und Abbergen</li> </ul>	
Feuer an Bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Feueregefahr in der Pantry</li> <li>- Maschinenraum</li> <li>- Elektroheizung</li> <li>- Kurzschluss</li>   <li>- Standort und Bedienung (Simulation) Feuerlöscher</li> <li>- Standort und Bedienung (Simulation) Feuerlöschdecke</li> </ul>	
Wassereinbruch	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lecksicherung</li> <li>- Bedienung automatische Lenzpumpe/n</li> <li>- Standort und Bedienung manuelle Lenzpumpe/n</li> </ul>	
Personenunfall	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Standort der Erste Hilfe Ausrüstung</li> <li>- Standort der Bordapotheke</li> <li>- Zuständigkeiten festlegen</li> </ul>	



Schiffsname .....

Rufzeichen .....

Name Skipper .....

Name Co-Skipper .....

**Checkliste / Formblatt  
„Seenotfall“**

**Zuständigkeiten  
müssen vor dem  
ersten Ablegen  
verbindlich fest-  
gelegt sein!**

Maßnahmen	Zuständig ist
1. <b>Schiffsposition bestimmen</b>	
2. <b>Funkgerät klarmachen</b> <b>Seenotfunkverkehr gem. Checkliste</b>	
3. <b>Schiffspapiere, Logbuch einstecken</b> <b>Personalpapiere einstecken</b>	<b>Skipper</b> <b>Jedes Crewmitglied</b>
4. <b>Notversorgung zusammentragen</b> <b>(Revierbedingt: Wasser, Nahrung, Handfunkgerät, ...)</b>	
5. <b>Rettungsinsel klarmachen - noch nicht aktivieren -</b>	
6. <b>Beiboot klarmachen</b>	
7. <b>Seenot-Signalmittel klarmachen</b>	
8. <b>Warme Kleidung anziehen</b>	<b>Jedes Crewmitglied</b>
9. <b>Persönliche Rettungsmittel anlegen</b>	<b>Jedes Crewmitglied</b>



**Checkliste  
„Mensch - Über - Bord“**

**Der Sturz ins Wasser -  
Erste Hilfe auf einen Blick**

**Bergen des Verunfallten**

- Klare Anweisungen an gesamte Besatzung und Gefährdeten
- Orten und Markieren durch Rettungsboje oder Rettungsring
- Fixieren des Gefährdeten längsseits, damit er nicht versinkt oder vertreibt
- Bergung möglichst waagrecht und schonend – Zeit lassen

**Sofortmaßnahmen an Bord**

- Transport waagrecht und vorsichtig an Ort mit Schutz vor Wind, Nässe, Kälte
- Lagerung waagrecht, möglichst zentral im Schiff, gut zugänglich
- Wärmeisolierung mit Woldecken oder Ähnlichem, keine Wärmezufuhr
- Funkärztliche Beratung anfordern

**Orientierende Untersuchung auf Lebenszeichen**

<b>Bewusstsein</b>	Klar, meistens erregt	Getrübt, verlangsamt, schläfrig, Wahnideen	Ohne, tiefe Bewusstlosigkeit bis scheintot
<b>Atmung</b>	Schnell	Verlangsamt	Nicht feststellbar oder sehr flach
<b>Puls</b>	Schnell	Verlangsamt	Nicht feststellbar oder sehr schwach
<b>Muskulatur</b>	Kältezittern	Steif	Starr
<b>Temperatur rektal</b>	34° C - 36° C	30° C - 34° C	Meistens unter 30° C
<b>Beurteilung</b>	1. Grad, geringe Gefahr	2. Grad, Lebensgefahr	3. Grad Höchste Lebensgefahr
<b>Erste Hilfe</b>	Flachlagerung, Woldecke zur Wärmeisolierung, warme süße Getränke, trockene Kleidung. Gelegentliche Kontrolle. Hat das Muskelzittern aufgehört, ist die Hauptgefahr vorüber.	Flachlagerung, Woldecke zur Wärmeisolierung, strengste Bettruhe bis Kältezittern eintritt, (wie im 1. Grad). Laufende Kontrolle von Bewusstsein, Puls, Blutdruck.	Flachlagerung, Woldecke, Atemwege freimachen, Atemspende (Mund-zu-Mund- Beatmung).
<b>Weitere Behandlung</b>	Ärztliche Überwachung	Notarzt Krankenhausbehandlung über mindestens 2 Tage	Notarzt, Intensivstation



Checkliste / Formblatt

„Seenot-Meldung  
Mensch - Über - Bord“

	Non GMDSS	GMDSS
1.	<p>Ruhe bewahren!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontrollieren, dass das Funkgerät eingeschaltet ist.</li> <li>- Höchste Sendeleistung wählen.</li> <li>- Sprechfunktaste drücken, langsam und deutlich sprechen:</li> </ul>	<p>Ruhe bewahren!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gerät einschalten</li> </ul>
2.	<p>MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY</p> <p>Hier ist: .....</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DSC - Notruf</li> <li>- Position eingeben (altern. automatisch)</li> <li>- Zeit eingeben</li> <li>- Ort des Notfalls eingeben</li> <li>- 5 Sek. „Distress-Taste drücken</li> <li>- Auf Bestätigung einer Küstenfunkstelle oder MRCC warten</li> </ul> <p>Weiter auf Kanal 16 per Sprechfunk</p>
3.	<p>Hier ist: ..... (Name des Schiffes, 1 x, Rufzeichen)</p>	
4.	<p>Meine Position ist: ..... (Breite und Länge / raten Sie nicht, wenn Sie es nicht wissen)</p> <p>Position nach Länge und Breite: ..... N/S ..... W/E</p>	
5.	<p>Mann über Bord - benötigen dringend Hilfe</p>	
6.	<p>Ich bin empfangsbereit auf Kanal 16 (Sprechfunk)</p> <p>Hier ist ..... (Schiffsname buchstabiert nach intern. Alphabet)</p> <p>Rufzeichen ..... (buchstabiert nach intern. Alphabet)</p> <p>Over</p>	



Checkliste / Formblatt

„Seenotmeldung /  
MAYDAY“

	Non GMDSS	GMDSS
1.	Ruhe bewahren! - Kontrollieren, dass das Funkgerät eingeschaltet ist. - Höchste Sendeleistung wählen. - Sprechfunktaste drücken, langsam und deutlich sprechen:	Ruhe bewahren! - Gerät einschalten
2.	MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY  Hier ist: ..... (Name des Schiffes, 3 x wiederholen, 1x Rufzeichen nennen)  MAYDAY	- DSC - Notruf - Position eingeben (altern. automatisch) - Zeit eingeben - Ort des Notfalls eingeben - 5 Sek. „Distress“-Taste drücken - Auf Bestätigung einer Küstenfunkstelle oder MRCC warten  Weiter auf Kanal 16 per Sprechfunk
3.	Hier ist: ..... (Name des Schiffes, 1 x, Rufzeichen)	
4.	Meine Position ist: ..... (Breite und Länge / raten Sie nicht, wenn Sie es nicht wissen)  Position nach Länge und Breite: ..... N/S ..... W/E	
5.	Art des Notfalles: ..... (wir sinken, wir haben Feuer an Bord, ....)	
6.	Es sind .... Personen an Bord	
7.	Sofortige Hilfe erbeten	
8.	Ich bin empfangsbereit auf Kanal 16 (Sprechfunk) Over  Hier ist ..... (Schiffsname buchstabiert nach intern. Alphabet)  Rufzeichen ..... (buchstabiert nach intern. Alphabet)	
9.	Auf Anforderung der Rettungsstellen: Peilzeichen geben (zweimaliges Drücken der Sprechfunktaste je 10 bis 15 Sek., dazwischen ca. 3 Sekunden Pause (das Senden des Peilzeichens ist nach wie vor sinnvoll, da es die Einpeilung, die heute allerdings auch während des Sprechens möglich ist, erleichtert; alle Seenotkreuzer sind mit Peilanlagen ausgerüstet)	



Weitere Informationen finden Sie im Internet unter  
[www.charter-toernberatung.de](http://www.charter-toernberatung.de)



---

Impressum	Yachtcharter – Die Einsteigerfibel Informationsbroschüre des Internetmagazin <a href="http://www.bootswelt.de">www.bootswelt.de</a> 3. überarbeitete Auflage
Kontaktdaten	bootswelt - Sülldorfer Kirchenweg 259 e - 22589 Hamburg E-Mail: <a href="mailto:mm@bootswelt.de">mm@bootswelt.de</a> - Internet: <a href="http://www.bootswelt.de">www.bootswelt.de</a>
Autor	Bernard Schwab, Hamburg
Redaktion	Werner Merten, Hamburg

Der Autor und die Redaktion haben die hier veröffentlichten Informationen nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. **Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen.**

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung – in dieser Broschüre berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt 2012