



Sicherheitseinweisung

108 Elemente

Sicherheitseinweisung der Crew vor dem Ablegen.

Rahmen und Erwartungen

Rollen an Bord, Vorkenntnisse und gesundheitliche Voraussetzungen der Crew sowie Ablauf und Zweck der Einweisung.

- ☐ **Begrüßung und Rollenklärung**
Wer ist Skipper und trägt die Verantwortung? Klarstellen, dass Anweisungen des Skippers in sicherheitsrelevanten Situationen ohne Diskussion befolgt werden. Ruhig in lockerer Atmosphäre, aber unmissverständlich.
- ☐ **Vertretung des Skippers**
Benennen, wer das Schiff führt, wenn der Skipper ausfällt oder schläft. Die Person namentlich vor der ganzen Crew festlegen.
- ☐ **Erfahrung der Crew abfragen**
Wer kann schwimmen? Wer hat Scheine, Segelerfahrung, Knotenkenntnisse, Funkzeugnis, Erste-Hilfe-Ausbildung? Nach Motorbootserfahrung und Tauchen fragen. Das Ergebnis bestimmt die Rollenverteilung.
- ☐ **Gesundheit und Medikamente**
Vorerkrankungen, Allergien, regelmäßige Medikamente, Neigung zu Seekrankheit erfragen. Wo liegen die persönlichen Medikamente, damit sie im Notfall auffindbar sind?
- ☐ **Ablauf der Einweisung ankündigen**
Ansagen, dass jetzt viele Notfallszenarien besprochen werden, das aber Routine ist und keine Panik auslösen soll.

Grundregeln an Bord

Festhalten und Bewegung an Bord, Schuhwerk, Übersteigen, Kommunikation, Umgang miteinander und Abfallentsorgung.

- ☐ **Eine Hand fürs Schiff, eine Hand für sich**
An Deck steht nur eine Arbeitshand zur Verfügung: alle Tätigkeiten einhändig planen, nichts mit zwei Händen tragen, erst den nächsten Griff fassen, dann loslassen. Herunterfallenden Gegenständen nicht hinterhergreifen. Gilt auch unter Deck. Nur feste Handläufe und Seereling greifen, nie eine Drahtreling — die gibt unter Last nach und ist nur Absturzsicherung, kein Haltepunkt.
- ☐ **Sicherer Stand**
Drei Kontaktpunkte zum Schiff, nicht springen, nicht rennen: Das Deck bewegt sich, man landet nie dort, wo man gezielt hat.
- ☐ **Bei Krängung immer auf der Luvseite nach vorne**
Luv ist die hohe Seite: Dort fällt man ins Boot, auf der Leeseite fällt man ins Wasser.
- ☐ **Schuhwerk**
Rutschfeste Sohle, auch bei nassem Deck, auch tagsüber. Barfuß ist die häufigste Verletzungsursache: Leinen, Klampen und Beschläge sind Zehenfallen. Bei Hafen- und Ankermanövern sind Schuhe Pflicht.
- ☐ **Auf- und Absteigen vom Schiff**
An den Wanten festhalten, nicht an der Reling — die Wanten tragen den Mast, die Reling nur sich selbst. Nie springen, sondern warten, bis man sicher übersteigen kann: Der Abstand ändert sich genau in dem Moment, in dem man abspringt. Niemals den Fuß zwischen Schiff und Steg bringen — mehrere Tonnen quetschen ihn ohne Widerstand.
- ☐ **Nie ein Schiff mit Muskelkraft halten**
Kein Abhalten mit Händen oder Füßen — schon eine kleine Yacht hat mehrere Tonnen Schwung, dagegen kommt kein Arm an. Leine 1–2x um Klampe oder Poller legen und über Reibung stoppen, zum Abhalten nur einen Fender.
- ☐ **Ruder nur nach ausdrücklicher Übergabe**
Das Steuer wird übernommen und abgegeben, wenn der Skipper oder der Rudergänger es ausdrücklich übergibt, nie nebenbei oder aus eigenem Entschluss. Die Übergabe wird laut bestätigt und umfasst Kurs, Verkehrslage und Besonderheiten. Wer am Ruder steht, verlässt es erst, wenn eine Ablösung übernommen hat — sonst steuert für einige Sekunden niemand.
- ☐ **Zuständigkeit für Manöver und Bedienung**
Segel, Schoten, Motor und Instrumente werden nur auf Ansage bedient. Wer eine Änderung für nötig hält, meldet sie, statt selbst einzugreifen: Der Skipper muss jederzeit wissen, in welchem Zustand das Schiff ist.
- ☐ **Klare Kommunikation**
Kommandos laut und knapp wiederholen, damit klar ist, dass sie angekommen sind. Im Notfall: sofort alle alarmieren, Ruhe bewahren, nicht selbst improvisieren.

☐ **Rücksicht und Lärm**

Frühe und späte Stunden im Hafen, Musik, Türen zuschlagen bei Krängung. Hilfsbereitschaft ist an Bord selbstverständlich — wer sieht, dass jemand Hilfe braucht, greift zu.

☐ **Kein Müll über Bord**

Insbesondere kein Plastik, keine Zigarettenkippen — Plastik bleibt jahrzehntelang im Revier, in dem wir gerade segeln. Müll wird an Bord gesammelt und im Hafen entsorgt.

Persönliche Sicherheitsausrüstung

Rettungswesten, Lifebelts und Sorgleinen, Verstaung der persönlichen Ausrüstung sowie Kleidung, Sonnenschutz und Handschuhe.

☐ **Rettungsweste zuteilen**

Jedes Crewmitglied bekommt seine eigene Weste, legt sie an, stellt sie passend ein und kennzeichnet sie persönlich (Tape mit Namen) — sonst greift im Eifer jemand die falsch eingestellte Weste eines anderen. Anlegen im Hafen üben, bis es ohne Nachdenken geht.

☐ **Weste kontrollieren**

Gemeinsam prüfen: Patrone fest eingeschraubt, Auslösemechanismus/Salztablette intakt, Gurtband unbeschädigt, Lampe funktioniert, Pfeife vorhanden. Zeigen, wo die Mundventil-Notaufblasung sitzt. Eine ungeprüfte Weste bläst sich im Ernstfall womöglich nicht auf.

☐ **Wann wird die Weste getragen**

Beim Reffen, bei Manövern an Deck, in kalten Revieren grundsätzlich, wenn der Skipper es anordnet — und jederzeit, wenn jemand es selbst möchte. Niemand muss sich dafür rechtfertigen.

☐ **Lifebelt und Sorgleinen**

Zeigen, wie man sich einpickt und wo: an den Strecktauen (Sorgleinen) an Deck, an festen Punkten im Cockpit — nie an der Reling. Gilt ab etwa 5 Bft, bei Seegang und auf Kommando.

☐ **Ausrüstung griffbereit verstauen**

Weste und Lifebelt kommen an einen festen Platz in der eigenen Koje/Kabine, nicht in die Backskiste. Jeder muss sie ohne Suchen finden.

☐ **Kleidung, Sonne und Kälte**

Kopfbedeckung, Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor, Sonnenbrille, langärmelige Kleidung, ausreichend trinken. Immer eine warme Schicht griffbereit halten, auch im Sommerrevier — auf dem Wasser kühlt es stärker aus als an Land, und Auskühlung macht unaufmerksam. Lange Haare zusammenbinden, sonst geraten sie in Winsch oder Klemme.

☐ **Handschuhe**

Bei jedem Manöver und bei jeder Bedienung von Leinen tragen: Anker- und Mooringleinen, Festmacher, Fallen und Schoten unter Spannung, Winschbedienung. Verletzungsgefahr durch Reibung an nassen Leinen unter Last.

Bewegung und Arbeiten an Deck

Gefahrenstellen beim Rundgang an Deck: Großbaum, Luken, Winschen und Klemmen, laufendes Gut, Niedergang und Beschläge.

☐ **Großbaum**

Größte Gefahrenquelle an Bord. Beim Wenden und Halsen den Kopf unten halten, nie unter dem ungesicherten Baum stehen oder sitzen. Auf den Bullenstander hinweisen und wann er gesetzt wird.

☐ **Luken**

Beim Segeln und ab dem Ablegen sind alle Luken dicht. Nach Möglichkeit nicht auf Luken treten: Rutschgefahr, Bruchgefahr, und Lüftungszapfen brechen ab. Auf die Verletzungsgefahr durch Hineintreten in offene Luken hinweisen.

☐ **Winschen und Klemmen**

Bedienung vorführen: Leine mindestens drei Törns aufdrehen, Finger flach, nie in die Bucht greifen. Verletzungsgefahr durch Einziehen der Hand unter die Leine. Zeigen, wie man auf Slip fährt und eine Leine unter Last kontrolliert fiert.

☐ **Winschkurbel**

Nach Gebrauch immer herausnehmen und in die Halterung stecken. Eine steckengebliebene Kurbel geht über Bord oder wird zum Geschoss.

☐ **Laufendes Gut**

Schoten, Fallen, Strecker benennen und zeigen, was wozu gehört. Leinen unter Last stehen unter enormer Spannung — nie in einer Bucht stehen, nicht auf einer Leine sitzen.

☐ **Niedergang**

Immer mit beiden Händen und dem Gesicht zur Leiter absteigen: Bei einer Welle fällt man sonst rückwärts die ganze Höhe hinunter. Bei Arbeiten am Baum oder in Scherwetter ggf. das Schott schließen.

☐ **Beschläge und Stolperfallen**

Beim Rundgang konkret zeigen: Genuaschiene, Klampen, Lüfter, Ankerbeschlag, Achterstagsspanner. Bei Krängung ändern sich alle Wege.

☐ **Rutschgefahr unter Deck**

Nasser Boden am Niedergang, Wasser aus dem Ölzeug. Wer nass reinkommt, zieht sich am Niedergang aus.

Hafenmanöver, Leinen und Fender

Rollenverteilung bei An- und Ablegemanövern, Umgang mit Leinen und Fendern, Mooring und Bugstrahlruder.

☐ Rollenverteilung

Vor jedem An- und Ablegemanöver ansagen, wer welche Leine bedient, wer die Fender setzt, wer an Land geht. Ohne Ansage geht niemand von Bord.

☐ Leinen handhaben

Aufschießen, auf der Belegklampe belegen (Klampenschlag zeigen und üben lassen), Leine werfen üben. Auf die Gefahr loser Leinen hinweisen: Enden immer klar halten, nichts hängen lassen.

☐ Leinen und Propeller

Beim Ablegen die Leinen klariert und kontrolliert an Bord nehmen. Keine Leine ins Wasser hängen lassen, solange die Maschine läuft. Gefahr, dass eine Leine in den Propeller gerät und den Antrieb blockiert oder beschädigt.

☐ Fender

Mit Webeleinstek an der Reling oder am Relingsstütze-Fuß festmachen. Grundsätzlich an der breitesten Stelle des Rumpfes und dort, wo das Schiff den Steg zuerst berührt: beim Längsseitsliegen verteilt über die Rumpfmittle, beim Anlegen mit dem Heck an den Ecken des Hecks. Höhe so wählen, dass der Fender auf Höhe der Steg- oder Kaikante liegt – bei hohen Kaimauern und bei Schwimmstegen unterschiedlich. Ein Fender bleibt immer der „Laufende“ in der Hand einer Person, um Kontakt abzufangen.

☐ Anlegen längsseits

Auf Höhe der Wanten an Land steigen, nicht springen. Nur mit dem laufenden Fender abhalten, nie mit Händen oder Füßen.

☐ Mooring und Muringleinen

Zeigen, wie die Mooringleine aufgenommen und nach vorne durchgeholt wird. Mooringleinen sind scharfkantig bewachsen.

☐ Bugstrahlruder

Falls vorhanden: Bedienung erklären. Nur kurze Stöße, nie dauerhaft – der Motor überhitzt sonst innerhalb von Sekunden.

Ankern

Ankereschirr und Stauorte, Bedienung der Ankerwinch, Fieren und Aufholen der Kette, Ankerwache.

☐ Stauort und Ausrüstung

Anker und Kette zeigen. Kettenlänge und vorhandene Markierungen bei der Übernahme erfragen; sind keine vorhanden, vor dem ersten Ankern selbst markieren.

☐ Ankerwinch bedienen

Bedienung an Fußschalter und Fernbedienung zeigen. Nur bei laufendem Motor benutzen – die Winch zieht die Batterie sonst in Minuten leer.

☐ Anker fieren

Anker fällt nur mit gelöster Rutschkupplung. Kette kontrolliert abbremsen, nicht frei rauschen lassen: Sonst legt sie sich auf einen Haufen und der Anker hält nicht.

☐ Kette beim Aufholen

Kette mit einer Stange oder dem Fuß führen – Finger weg. Auf Kettenstau im Kettenkasten achten und rechtzeitig verteilen.

☐ Handschuhe und Schuhe beim Ankermanöver

Zwingend: Die Kette ist scharfkantig und läuft schnell aus.

☐ Ankerwache und Kontrolle

Erklären, woran man Vertreiben erkennt (Landpeilungen, Ankeralarm im Plotter) und wer wann kontrolliert.

Segelmanöver und laufendes Gut

Segel setzen, reffen und bergen, Wende und Halse, Verhalten bei Krängung sowie bei Böen und Sturm.

☐ Segel setzen, reffen, bergen

Ablauf einmal komplett durchgehen und die Rollen verteilen. Reffen wird im Hafen oder bei ruhigem Wetter geübt – nicht erst, wenn es nötig ist.

☐ Wende und Halse

Kommandos ansagen und bestätigen lassen. Auf die Gefahr der Patenthalse hinweisen (Mastbruch, Kopfverletzung) und den Bullenstander erklären.

☐ Krängung

Vorher ansagen, dass das Schiff sich legt, dass das normal und ungefährlich ist, und was das für Bewegung an Deck und unter Deck bedeutet.

☐ Verhalten bei Böen und Sturm

Wann wird gerefft, wer weckt den Skipper, was passiert mit Luken und losen Gegenständen. Grundsatz: Lieber einmal zu früh reffen.

Motor, Tanks und Antrieb

Starten und Stoppen des Motors, Schalten, Kühlwasser- und Ölkontrolle, Autopilot und Notpinne.

- ☐ **Motor starten und stoppen**
Startschlüssel, Vorglühen, Gashebel in Neutral, nach dem Start den Kühlwasserstrahl kontrollieren — bleibt er aus, läuft der Motor trocken. Jeder übt es einmal selbst.
- ☐ **Motor nie mit dem Schlüssel abstellen**
Erklären, warum: über Stoppzug/Stoppknopf abstellen, sonst Schäden an der Elektrik.
- ☐ **Gang einlegen**
Schalthebel vor und zurück immer über Neutral und nur mit Standgas schalten, sonst nimmt das Getriebe Schaden.
- ☐ **Kühlwasser**
Nach dem Start prüfen, ob der Kühlwasserstrahl am Auspuff austritt. Bleibt er aus: sofort Motor aus und Basis verständigen.
- ☐ **Ölkontrolle**
Peilstab zeigen und den Motorölstand einmal gemeinsam prüfen, danach täglich vor dem Start. Wartung und Getriebeöl sind Sache der Basis; bei auffälligem Ölstand dort anrufen statt selbst nachzufüllen.
- ☐ **Autopilot**
Ein- und Ausschalten zeigen. Kursänderungen über die Tasten +1/-1 und +10/-10. Zum sofortigen Übernehmen des Ruders die Standby-Taste drücken; der Pilot hält sonst stur Kurs, auch auf ein Hindernis zu. Jedes Crewmitglied drückt Standby einmal selbst.
- ☐ **Notpinne**
Aus dem Stauort holen, aufstecken und die Verwendung wenigstens andeuten. Die Crew muss wissen, wo sie liegt, bevor die Steuerung ausfällt.

Elektrik und Bordtechnik

Batterie Hauptschalter, Schalttafel und Sicherungen, Stromverbrauch und Landstrom, Bordwerkzeug.

- ☐ **Batterie-Hauptschalter**
Lage zeigen. Wird ausgeschaltet, wenn es nach verbrannter Isolierung riecht, und schützt vor dem versehentlichen Leeren der Starterbatterie. Bei Kurzschluss: sofort aus.
- ☐ **Schalttafel und Sicherungen**
Bedienung erklären und die Hauptsicherung zeigen. Ob Ersatzsicherungen an Bord sind und wo sie liegen, bei der Übernahme erfragen.
- ☐ **Umgang mit Strom**
Handys und andere Geräte während der Motorfahrt oder am Landstrom laden, nicht vor Anker. Der Kühlschrank bleibt eingeschaltet und wird nur kurz geöffnet; bei knapper Batterie eine Stufe zurückstellen statt abschalten. Kabinenlicht und nicht benötigte Instrumente ausschalten; Positions- und Ankerlicht bleiben an.
- ☐ **12 V / Landstrom**
Landstromkabel, Anschluss und die Netzsteckdosen zeigen sowie die 12-V- und USB-Ladepunkte. Die Netzsteckdosen und meist auch Boiler und Klimaanlage arbeiten nur bei angeschlossenem Landstrom.
- ☐ **Bordwerkzeug und Ersatzteile**
Stauort zeigen. Werkzeug wird nach Gebrauch zurückgelegt, damit es im Notfall auffindbar ist.

Gas und Pantry

Gasflasche und Absperrhähne, Verhalten bei Leckage, Bedienung von Herd und Backofen, Brandvermeidung beim Kochen, Kühlschrank.

- ☐ **Gasflasche und Haupthahn**
Lage der Flasche und des Absperrhahns zeigen. Jedes Crewmitglied muss das Gas sicher absperrern können — abfragen, nicht nur zeigen.
- ☐ **Gashahn nur zum Kochen auf**
Nach jedem Kochen sofort wieder zu, beim Segeln grundsätzlich geschlossen: So steht immer nur die kurze Leitung unter Druck, nicht das ganze System.
- ☐ **Gas abfackeln**
Erklären: Erst den Haupthahn schließen, dann die Flamme brennen lassen, bis sie von selbst ausgeht — so ist die Leitung leer. Den Herd nie ausbrennen lassen, ohne dass jemand dabei ist.
- ☐ **Gefahr bei Leckage**
Austretendes Gas sinkt zu Boden und sammelt sich in der Bilge: Explosions- und Erstickungsgefahr. Bei Gasgeruch: kein Schalter betätigen, Haupthahn zu, Luken auf, Bilge lüften.
- ☐ **Herd und Backofen**
Kardanische Aufhängung, Zündsicherung und Topfhalter zeigen, Bedienung einmal vorführen: Nur mit Halter bleibt der Topf bei Krängung, wo er ist.
- ☐ **Kein Kochen bei starker Krängung oder Seegang**
Auf See grundsätzlich nur mit Ölzeug als Schutz vor Verbrühungen. Kein Frittieren in Öl — Brandgefahr und rutschiger Boden.

- ☐ **Kein offenes Feuer**
Keine Kerzen, kein Rauchen unter Deck: Das Schiff bewegt sich ständig, und praktisch alles im Innenausbau brennt.
- ☐ **Kühlschrank**
Vor dem Öffnen überlegen, was gebraucht wird, und die Tür nur kurz offen halten.

Wasser, Bordtoilette, Seeventile und Luken

Seeventile, Bordtoilette, Wasser- und Schwarzwassertanks, Lenzpumpen sowie Kontrolle von Luken und Ventilen und Stauen vor dem Ablegen.

- ☐ **Seeventile**
Lage aller Seeventile zeigen (WC, Waschbecken, Dusche, Motorkühlung, Log). Stellung offen/geschlossen erklären. Zuständigkeit festlegen: Eine benannte Person prüft vor dem Ablegen alle Ventile und Luken und meldet zurück.
- ☐ **Bordtoilette bedienen**
Funktion und Ventile zeigen, Spülvorgang vorführen. Mindestens 10× nachpumpen, sonst bleibt der Schlauch gefüllt und verstopft mit der Zeit. Seeventil nach Benutzung schließen. Danach die Toilette sauber hinterlassen.
- ☐ **Was darf in die Toilette**
Nur, was vorher gegessen wurde. Kein Papier, keine Tampons, Binden, Feuchttücher – Papier kommt in den bereitstehenden Beutel. Alles andere verstopft die Pumpe und muss von Hand zerlegt werden.
- ☐ **Kein Über-Bord-Pinkeln**
Häufigste Ursache tödlicher MOB-Fälle. Auch Männer benutzen die Toilette im Sitzen.
- ☐ **Wassertank und Trinkwasser**
Einfüllstutzen an Deck und, falls vorhanden, die Füllstandsanzeige zeigen. Ohne Anzeige gilt der Tankinhalt aus den Schiffsunterlagen als Richtwert. Trinkwasser ist knapp: kurz duschen, Hahn beim Zähneputzen zu, Abwaschen mit Seewasser wo möglich.
- ☐ **Schwarzwassertank**
Falls vorhanden: Bedienung erklären und wo geleert werden darf – in Häfen und Schutzgebieten drohen empfindliche Bußgelder.
- ☐ **Lenzpumpen**
Lage der elektrischen Pumpe und, falls vorhanden, der Handpumpe zeigen und diese einmal bedienen lassen. Bilge kontrollieren, Pütz und Eimer als Backup zeigen.
- ☐ **Luken und Ventile vor dem Ablegen**
Alle Luken und Seeventile schließen, sonst Wassereinbruch bei Schräglage. Kontrolle durch die benannte Person, Rückmeldung an den Skipper.
- ☐ **Krängungssicher stauen**
Vor dem Ablegen aufräumen: Nichts liegt lose auf Tisch, Sitzbank oder in der Pantry, Schapptüren zu, Bücher und Flaschen gesichert. Was bei Krängung fliegt, trifft jemanden oder geht zu Bruch.

Navigation, Funk und Elektronik

UKW-Funk und Notruf, GPS und Kartenplotter, Echolot, Seekarten und Revierführer.

- ☐ **UKW-Funkgerät bedienen**
Einschalten, Rauschsperr, Kanal 16, Senden und Empfangen. Jedes Crewmitglied nimmt das Mikrofon einmal in die Hand.
- ☐ **Notruf absetzen**
DSC-Notknopf zeigen (Klappe öffnen, Knopf gedrückt halten) und den Sprechnotruf üben: „Mayday, Mayday, Mayday – hier ist [Schiffsname] – Position – Art der Not – Anzahl Personen an Bord – benötigte Hilfe“. Zettel mit Schiffsname, MMSI und Notrufschema sichtbar neben dem Funkgerät anbringen.
- ☐ **GPS und Kartenplotter**
Position ablesen und in Länge/Breite notieren, Position in die Papierseekarte eintragen, MOB-Taste zeigen und drücken lassen; sie speichert die Position der über Bord gegangenen Person.
- ☐ **Echolot**
Einstellen und ablesen. Tiefgang und Offset des Gebers bei der Übernahme erfragen und im Cockpit notieren. Ist der Offset unbekannt, davon ausgehen, dass ab Geber gemessen wird, und den vollen Tiefgang als Sicherheitszuschlag rechnen.
- ☐ **Seekarten und Revierführer**
Ablageort zeigen. Auch bei Plotter an Bord: Papierkarte ist das Backup.

Notfall: Mensch über Bord, Verletzung, Krankheit

Mensch über Bord: Reaktion, Rollenverteilung, Manöver und Bergung an Bord. Außerdem Bordapotheke und Seekrankheit.

- ☐ **MOB – erste Reaktion**
Wer es sieht, ruft laut „Mann über Bord“, wirft sofort Rettungsring/Rettungskragen und zeigt permanent mit ausgestrecktem Arm auf die Person. Diese Person macht ab jetzt nichts anderes mehr.

- ☐ **MOB – weitere Rollen**
Eine Person drückt die MOB-Taste am Plotter, eine setzt den Mayday ab, eine bedient Motor und Ruder. Rollen namentlich zuweisen und wiederholen lassen.
- ☐ **MOB-Manöver**
Der Skipper wählt das Manöver, das zu Schiff, Crew und Revier passt, erklärt den Ablauf und die Position jedes Crewmitglieds. Zu Beginn des Törns praktisch üben, damit die Rollen im Ernstfall sitzen.
- ☐ **Rettungsring, Rettungskragen, Blitzleuchte**
Rettungskragen muss mit zwei Handgriffen abnehmbar sein, Leine läuft frei, Wimpel und Schwimmleine intakt, Blitzleuchte kontrollieren. Alle Leinenverbindungen prüfen.
- ☐ **Bergung an Bord**
Konkret durchsprechen: Wie kommt eine erschöpfte oder bewusstlose Person zurück an Bord? Badeleiter, Großfall mit Winsch, Bergegurt. Diesen Schritt konkret klären, er ist der aufwendigste des gesamten Manövers.
- ☐ **Bordapotheke**
Stauort zeigen, Inhalt gemeinsam kontrollieren, Verfallsdaten prüfen. Wer hat Erste-Hilfe-Erfahrung? Diese Person ist im Notfall Ansprechpartner.
- ☐ **Seekrankheit**
Frühzeitig vorbeugen: frische Luft, Blick zum Horizont, Rudergehen, ausreichend essen und trinken, Tabletten rechtzeitig vor dem Auslaufen. Betroffene nicht allein unter Deck lassen – Lethargie und Ausfall von Crewmitgliedern werden zum Sicherheitsproblem für das ganze Schiff.

Notfall: Feuer, Wassereinbruch, Schiff verlassen

Feuerlöschmittel und Verhalten bei Brand, Wassereinbruch, Rettungsinsel und Ablauf beim Verlassen des Schiffes, Seenotsignale.

- ☐ **Feuerlöscher**
Anzahl, Art (Pulver/Schaum) und Standorte zeigen, Prüfplakette kontrollieren. Bedienung erklären: Sicherung ziehen, aus kurzer Distanz in die Glut, nicht in die Flamme.
- ☐ **Löschdecke**
Standort in der Pantry zeigen, griffbereit in Reichweite des Herds. Einsatz bei Fett- und Pfannenbränden, bei brennendem Gas am Herd und bei brennender Kleidung: Die Decke wird über den Brandherd gelegt und erstickt ihn. Bei Fettbrand niemals Wasser verwenden.
- ☐ **Verhalten bei Feuer**
Alarmieren, Mayday absetzen, Brand bekämpfen. Löschversuche nur bei einem entstehenden Brand – brennender GFK ist äußerst giftig, der Rauch tötet vor dem Feuer. Im Zweifel: raus und Schiff verlassen.
- ☐ **Motorbrand**
Motorraum geschlossen halten, Dieselhahn schließen, Löschmittel nur durch eine vorhandene Löschöffnung einbringen – ist keine vorhanden, den Motorraum geschlossen lassen. Die Luke nicht zum Nachsehen öffnen, gleichzeitig das Verlassen des Schiffes vorbereiten.
- ☐ **Elektrischer Kurzschluss / Kabelbrand**
Batterie Hauptschalter aus, Landstrom trennen, dann löschen: Solange Strom fließt, entzündet sich der Brand immer wieder neu.
- ☐ **Wassereinbruch**
Wasser schmecken (Süß- oder Salzwasser?) – das zeigt, ob Tank oder Leck. Alle Pumpen an, elektrisch und manuell, zusätzlich mit dem Eimer lenzen. Gleichzeitig das Leck suchen und zustopfen – mit den Holzzapfen an den Seeventilen, falls vorhanden, sonst mit Segeltuch, Lappen oder Plastik. Erste Verdächtige: Seeventile, Wellendurchführung, Log.
- ☐ **Rettungsinsel**
Standort, Befestigung, Auslösung und Reißleine zeigen. Der Container bleibt verplombt und wird nicht geöffnet; ein Messer zum Kappen der Fangleine muss griffbereit liegen. Klarstellen: Ausbooten nur, wenn das Schiff brennt oder unrettbar sinkt. Man steigt nach oben in die Insel – die Yacht wird erst verlassen, wenn sie einen verlässt.
- ☐ **Ablauf Schiff verlassen**
In dieser Reihenfolge: Mayday absetzen → Insel am Schiff befestigen, ins Wasser lassen, an der Leine kurz ziehen → beladen → einsteigen → Leine kappen.
- ☐ **Seenotsignale**
Stauort zeigen. Welche Mittel sind an Bord (Fallschirmraketen, Handfackeln, Rauchtopf), wie viele, wann welches? Handhabung: weg vom Körper, nicht verkehrt herum halten, gegen den Wind abgewandt. Auf die Kosten und Folgen von Missbrauch hinweisen.

Törnorganisation und Bordroutine

Wachplan, Alkoholregelung, Knoten, Logbuchführung sowie Törn- und Wetterplanung.

- ☐ **Wachplan**
Einteilung festlegen: Wer steuert wann, wer hält Ausguck, wer löst wen ab. Klarstellen, wann der Skipper immer hinzugezogen wird (Verkehr, Wetteränderung, Unsicherheit, Landsicht) – lieber einmal zu viel.
- ☐ **Alkohol**
Welche Promillegrenze für den Schiffsführer gilt, hängt von Flaggenstaat und Revier ab – vielerorts ist sie so streng wie im Straßenverkehr oder strenger. Der Skipper legt die Regel für diesen Törn ausdrücklich fest und kommuniziert sie zu Beginn, um spätere Diskussionen zu vermeiden. Auch vor Anker gilt: Schiff und Crew müssen bei ungünstigem Liegeplatz oder Wetter jederzeit auslaufbereit sein.

- ☐ **Knoten üben**
Palstek, Webeleinstek, Schotstek, Achtknoten, Kreuzknoten und das Aufschießen von Leinen. Der Palstek muss von jedem sitzen.
- ☐ **Logbuchführung**
Wer trägt ein? Position alle 3 Stunden in numerischen GPS-Werten während der Fahrt, 1× täglich der Wetterbericht, dazu Kurs, Wind, Motorstunden. Alle Schäden, Defekte und Verluste sofort dokumentieren — das ist bei der Rückgabe und gegenüber der Versicherung entscheidend.
- ☐ **Törnplanung und Wetter**
Wann und wo wird das Wetter geholt, wie wird die Tagesetappe besprochen, wer darf mitreden. Eine Crew, die den Plan kennt, denkt mit und merkt eher, wenn etwas nicht stimmt.

Abschluss der Einweisung

Zuweisung fester Aufgaben für den Törn und für den Notfall, Fragerunde und Verständniskontrolle, Wiederholung der Kernpunkte, praktische Übung.

- ☐ **Aufgaben für den Törn zuweisen**
Namentlich festlegen und von der jeweiligen Person bestätigen lassen: Vertretung des Skippers; Kontrolle und Schließen aller Luken und Seeventile vor dem Ablegen einschließlich Rückmeldung; Bedienung von Leinen und Fendern bei An- und Ablegemanövern; Bedienung der Ankerwinch und Ausguck beim Ankermanöver; Kontrolle des Ankers vor Anker; Erste Hilfe und Bordapotheke; Führung des Logbuchs; Einholen des Wetterberichts; Absperren des Gashahns nach dem Kochen.
- ☐ **Aufgaben im Notfall zuweisen**
Bei Mensch über Bord: Ausguck und permanentes Zeigen auf die Person, MOB-Taste am Plotter, Notruf über UKW, Bedienung von Motor und Ruder. Bei Feuer: Alarmierung, Löschen, Notruf, Absperren von Gas und Diesel. Bei Wassereinbruch: Pumpen bedienen, Leck suchen, Notruf. Ersatzperson für jede Rolle benennen, falls jemand ausfällt oder schläft.
- ☐ **Fragerunde**
Aktiv nachfragen, nicht nur „Noch Fragen?“. Stichproben machen: Wo ist der Gashaupthahn? Wo liegt der eigene Lifebelt? Was ist die erste Reaktion, wenn jemand über Bord geht?
- ☐ **Wichtigste Punkte wiederholen**
Eine Hand fürs Schiff · MOB-Reaktion · Gas absperren · Notruf absetzen.
- ☐ **Praktische Übung unter Motor**
MOB-Manöver mit einem Fender als „Person“ zu Beginn des Törns durchführen, mit allen Rollen.

Bestätigungen

Ich habe an der Sicherheitseinweisung teilgenommen und alle besprochenen sicherheitsrelevanten Themen verstanden.

Datum	Name	Unterschrift