

LOGBUCH

für den Chartersörn

Version 1.0

Inhaltsverzeichnis

Hinweise zur Logbuchnutzung	2
Angaben zum Törn / Reiseplanung	3
Angaben zum Boot	3
Checkliste	4
Bemerkungen	5
Angaben zur Besatzung / Crew List	6
Notrollen	7
Sicherheitseinweisung	8
Rettungswesten und pers. Sicherheit	8
Rettungsinsel.....	8
Mensch über Bord Manöver	8
Notpinne / Leck.....	8
Gasanlage / Feuerlöscher.....	8
Seenotsignale / Funkgerät	8
Bedienung Motor und Anker.....	8
Lenzsystem / Ventile / Elektrik / WC-Anlagen	8
Deckseinweisung.....	8
Seenotzeichen	9
Funkspruchschema Seenotruf (GMDSS/DSC Controler)	10
Wachwechselplan	12
Serviceplan	12
Erklärungen, Abkürzungen und Symbole zur Logbuchführung	13
Tageseinträge	15
Anlagen	<end>

Hinweise zur Logbuchnutzung

- **Checkliste**

Diese Liste soll als Ergänzung/Hilfe zu eine ggf. vom Vercharterer zur Verfügung gestellten Liste dienen. Nicht zutreffendes ggf. streichen und wichtige Themen/Punkte unter Bemerkungen ergänzen.

- **Angaben zur Besatzung / Crew List**

Diese Übersicht wird i.d.R. vom Vercharter bzw. beim Einklarieren gefordert und sollte inkl. Kopien der Ausweise und Kopien der Lizenzen immer griffbereit sein. Die Besatzungsliste sollte in der gleichen Reihenfolge wie die Liste der Notrollen ausgefüllt werden, um die Orientierung und Zuordnung zu erleichtern.

Achten sie darauf, dass abhängig vom Fahrgebiet und Fahrtdauer Anforderungen an die Qualifikation der Besatzung gestellt werden. Fahrten über 10 Stunden erfordern mindestens eine qualifizierten Wachführer zur Wachablösung. Eine Kopie der Besatzungsliste und Ausweise gehört in die Nottasche.

- **Notrollen**

Bei der Vergabe von Aufgaben zu den Notrollen ist die jeweilige Qualifikation zu berücksichtigen. Ähnliche Funktionen wie zum Beispiel „Funk“ sollten nicht getauscht werden. Der Schiffsführer übernimmt soweit möglich keine expliziten Aufgaben, da ihm die Gesamtleitung obliegt. Beispiele für Rollen:

MOB	Feuer	Leck	Schiff verlassen
<ul style="list-style-type: none">• Beobachten	<ul style="list-style-type: none">• Feuer suchen	<ul style="list-style-type: none">• Lecksuche	<ul style="list-style-type: none">• Rettungsinsel
<ul style="list-style-type: none">• Rettungsmittel	<ul style="list-style-type: none">• Feuerlöscher	<ul style="list-style-type: none">• Lenzpumpen	<ul style="list-style-type: none">• Funkspruch
<ul style="list-style-type: none">• Funkspruch	<ul style="list-style-type: none">• Funkspruch	<ul style="list-style-type: none">• Funkspruch	<ul style="list-style-type: none">• Notsignale
<ul style="list-style-type: none">• 1. Hilfe	<ul style="list-style-type: none">• Gashahn zu	<ul style="list-style-type: none">• Abdichten	<ul style="list-style-type: none">• Notsack
<ul style="list-style-type: none">• Steuer	<ul style="list-style-type: none">• Kraftstoff zu	<ul style="list-style-type: none">• Steuer	<ul style="list-style-type: none">• Wasser
<ul style="list-style-type: none">• MOB-Taste	<ul style="list-style-type: none">• 1. Hilfe		<ul style="list-style-type: none">• Steuer
	<ul style="list-style-type: none">• Steuer		

- **Sicherheitseinweisung**

Führen sie die Sicherheitseinweisung vor Ort nach dieser Checkliste durch, erklären sie alle Geräte sowie Installation und lassen sie die Funktionen üben. Das Anlegen der Rettungsweste / Lifebelt sollte auf jeden Fall erfolgen. Jede verstaute seine Rettungsweste anschließend an einen leicht zugänglichen Platz. **ACHTUNG.** Rettungswesten nie in Schapps aufbewahren!

Die Sicherheitseinweisung ist nach Abschluss durch jedes Besatzungsmitglied zu unterzeichnen.

- **Funkspruchscheema Seenotruf (GMDSS/DSC Controller)**

Das Absetzen eine Funkspruch, insbesondere der Distress Taste sollte ausführlich erklärt werden. Die Notrufkladde, inkl. der Textfragmente möglichst in der Nähe des Funkgerätes befestigen.

- **Wachwechselplan**

Es wird ein rollierender Wachwechsel (30 Minuten / 1 Stunde) vorausgesetzt.

Wird ein Wachführer eingesetzt, so ist zu beachten, dass damit eine tlw. Übertragung der verkehrsrechtlichen Verantwortung vom Schiffsführer auf den Wachführer einhergeht. Die Übergaben an einen/zwischen Wachführer sind im Tagesprotokoll festzuhalten.

- **Tageseinträge**

Es stehen verschiedene Varianten für das Tageslog, inkl. ausführlicher Wetterbeobachtung zur Verfügung. Nutzen sie diese je nach Bedarf, vervielfältigen sie die Vorlagen und ergänzen die Seitennummern, je nach Törnlänge.

- Wetter: Bodenwetterkarten, Bezugsquellen u.a.
DWD: https://www.dwd.de/DE/leistungen/hobbymet_wk_europa/hobbyeuropakarten.html
ZAMG: <https://www.zamg.ac.at/cms/de/wetter/wetterkarte>
- Wetter: Bordwetterkarte #9
Deutschlandfunk / Deutsche Welle / NDR Info
bzw. Funkfernsehbausstrahlung oder über www.dwd.de
DWD: <https://www.dwd.de/DE/leistungen/seewetternordostsee/seewetternordostsee.html>
DWD: <https://www.dwd.de/DE/leistungen/stationsmeldungennord/stationsmeldungennord.html>

- **Anlagen**

Dies enthalten verschieden Checklisten/Hinweise, die nicht für das finale Logbuch benötigt werden

Die nachfolgend rechts oben mit dem Druckersymbol markierten Seiten sollten vor Reisebeginn ausgefüllt und ausgedruckt werden. Es hat sich bewährt diese zu laminieren und an geeigneter Stelle im Boot verfügbar zu halten.

Angaben zum Törn / Reiseplanung

Fahrt von	_____	nach	_____
über	_____		

vom	_____	bis	_____

Die Reiseplanung (lt. SOLAS, Kapitel 5: Sichere Schiffsführung) ist zwingend erforderlich. Das entfernteste Ziel sollte in ca. 1/3 der verfügbaren Zeit (Faustformel) erreichbar sein. Die Reiseplanung hat den schiffsspezifischen Merkmalen und der Erfahrung der Besatzung Rechnung zu tragen. Not- bzw. Ausweichhäfen sollten vorab feststehen. Die Routenplanung erfolgt täglich und der Schiffsweg ist täglich aufzuzeichnen. Die Festlegungen hierzu obliegen einzig dem Schiffsführer (Skipper).

Angaben zum Boot

Schiffsname	_____	Typ	_____
CallSign	_____	Heimathafen	_____
MMSI	_____	Flagge	_____
Tiefgang	_____	Masthöhe	_____
Länge ü.a.	_____	Takelung	_____
Länge WL	_____	Segel	_____
Breite	_____	Baujahr	_____
Motor	_____	Verbrauch	_____
Antriebsart	_____	Dieseltank	_____
Leistung	_____	Wassertank	_____

Radeffekt:

Drehen auf engem Raum:

- rechtsdrehender Propeller – Ruder steht hart Stb
- linksdrehender Propeller – Ruder steht hart Bb

Geringerer Wendkreis

- rechtsdrehender Propeller – über Backbord
- linksdrehender Propeller – über Steuerbord

Eindampfen in die Vorspring

- rechtsdrehender Propeller – an Backbord
- linksdrehender Propeller – an Steuerbord

Checkliste

- Rettungsmittel
 - Westen, Lifebelts (je Besatzungsmitglied)
 - Rettungsfloß
 - Einpickstellen, Strecktau (*Gurtband!!*)
 - EPIRB, SART, Rettungsleine und Rettungsring
- Seenotsignale
- Schallsignal (*Yachten über 12m!*)
- Übersicht sämtlicher zulässigen Seenotsignale sichtbar angebracht
- 2 Feuerlöscher, Motorlöschsystem, 2 Pütz, Feuerlöschdecke
- Funkanlage (inkl.GPS für GMDSS)
- ggf. GPS Empfang kontrollieren, Distress Taste erklären/zeigen
- Radarreflektor, Beleuchtung und Signale (*Yachten über 12m!*)
- Verschlusszustand möglich?

- Kontrolle aller Ventile
- Kontrolle WC
- Lenzeinrichtungen (*mechanisch / elektrisch*)
- Kontrolle Bilge (Salon, Motor)
- Kontrolle Motoröl, Filter, Kühlwasserstand
- Ersatzteile Motor (*Impeller ?*)
- Motor (*30 Min. laufen lassen*)
- Absperrrichtung Gas und Treibstoff
- Treibstoffvorrat
- Leckstopfen
- Werkzeug

- Navigationsinstrumente (Kompass, Logge, Lot, Peileinrichtung)
- Elektronische Navigationsinstrumente (*ggf. einschl. Radar*)
- Seekarten und Navigationsunterlagen
- Flaggen

- Zustand Seereeling
- Zustand Rigg
- Zustand Festmacher, Fender
- Bootshaken
- Zustand und Anzahl der Segel, Funktionskontrolle
- Funktion Anker inkl. Tiefenmarkierungen
- Zweit-/Ersatzanker vorhanden?
- Ersatzpinne

- Trinkwasser und Proviant
- Gasflasche und Leitung / Hähne kontrollieren
- Logbuch vom Schiff
- Großräumige Wetterlage / Törnwetter
- Notfalltasche – Inhalt festgelegt und vorhanden
- ggf. Beiboot (Außenborder) kontrollieren



Angaben zur Besatzung / Crew List

Yachttyp u. Name:

Yacht type & name _____

Charter Zeit:

Charter date (from/to) _____

Charter Firma:

Charter company _____

Basis:

Base (port in/out) _____

Buchungskode:

Booking code _____

Ankunft:

Arrival date/time (at base/airport) _____

(airline/flightno.) _____

Funktion function	Name name	Vorname surname	Geburtsdatum date of birth	Geburtsort place of birth	Nationalität nationality	Pass-Nr. passportno.	Gültigkeit validity
1. Skipper Master							
2. Stv.Skipper Chief mate							
3. Deckshand Crew							
4. Deckshand Crew							
5. Deckshand Crew							
6. Deckshand Crew							
7. Deckshand Crew							
8. Deckshand Crew							
9. Deckshand Crew							
10. Deckshand Crew							

Segelschein Skipper:

sailinglicence skipper _____

Ausstellungsdatum:

date of issue _____

Funklizenz:

vhf-licence _____

Ausstellungsdatum:

date of issue _____

Segelschein Co-Skipper:

sailinglicence co-skipper _____

Ausstellungsdatum:

date of issue _____

 Kopien der Segelscheine und Ausweise vorhanden

Copies of sailinglicences & passports are available

Funktelefon Skipper:

mobile phone skipper _____

Unterschrift Skipper

signature of skipper _____



Notrollen

Yacht

Yacht

Kennung

ID

Reise

Voyage

- 1 Bei einem Notfall an Bord ist durch die Person, die die Notlage erkennt dreimal das Wort MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY oder das jeweilige Notfallstichwort laut zu rufen
- 2 Im Notfall begeben sich alle Besatzungsmitglieder unverzüglich mit ihrer Rettungsweste an Deck ins Cockpit und folgen den Anweisungen des Skipper (ggf. Stellvertreter)

- 3 Ohne Anweisung des Skipper (ggf. Stellvertreter) werden keine Rettungsmittel zu Wasser gelassen, Notruf ausgelöst oder phyrotechnische Notsignalmittel verwendet
- 4 Bei Entdeckung eines Feuer sofort(!) mit Löschmaßnahmen beginnen. Bei Verlassen des Schiffes möglichst warme Kleidung anziehen

Rettungswesten

Life Jackets

Feuerlöscher

Fire extinguisher

Notsignale

Distress signals

Funkgerät

VHF

Lagerplatz

Location

Nr. No	Position Rank	Vertritt Nr. Replaces No	Name Name	SBF Bin	SBF See	SKS	SSS	SHS	UBI	SRC	LRC	Rollenverteilung / Distribution					
												MüB MOB	Feuer Fire	Kollision/Leck Collision/Leak	Schiff verlassen Abandon Vessel		
1	Skipper Master																
2	Stv.Skipper Chief Mate	1															
3	Deckshand Crew	2															
4	Deckshand Crew	3															
5	Deckshand Crew	4															
6	Deckshand Crew	5															
7	Deckshand Crew	6															
8	Deckshand Crew	7															
9	Deckshand Crew	8															
10	Deckshand Crew	9															

Besonderheiten

special conditions

Sicherheitseinweisung

Die Besatzung wurde am _____ um _____ Uhr in die Bedienung des Schiffes und dessen Sicherheitsausrüstung eingewiesen. Notrollen wurden zugewiesen (siehe Seite 7).

Rettungswesten und pers. Sicherheit

- Kontrolle Gurte/Life Belt/Wartung
- Gurte einstellen, Anlegen üben
- **Tragepflicht** für Kinder, bei allen Arbeiten auf See außerhalb des Cockpit, ab frischen Wind, unsichtigen Wetter bzw. auf Anordnung des Skippers
- Geeignete Punkte zum Einpicken des Life Belt, Festhaltepunkte an Deck
- Angemessene Kleidung, rutschfeste Schuhe
- Verletzungsgefahren wie Barfußgehen, durch Großbaum, durch laufendes Gut und Winschen
- Verhalten bei Seekrankheit
- Benutzung der Bordtoilette

Rettungsinsel

- Erklärung Funktionsweise, Reißleine belegen, durchziehen
- Aufgabenverteilung lt. **Notrolle "Schiff verlassen"**

Mensch über Bord Manöver

- Alarmieren -> Beobachten -> Retten
- MOB-Taste GPS (EPIRB, SART)
- Rettungskragen, Blitzboje, Wurfleine
- Erklärung des Manöver (Segel/Maschine, Luv/Lee)
- Aufgabenverteilung lt. **Notrolle "MOB"**

Notpinne / Leck

- Notpinne erklären und ausprobieren
- Aufgabenverteilung lt. **Notrolle „Leck“**

Gasanlage / Feuerlöscher

- Stauorte und Funktionsweise
- Herdbrand / Motorbrand
- Gasanlage inkl. Absperrhähne
- Aufgabenverteilung lt. **Notrolle "Feuer"**

Seenotsignale / Funkgerät

- Kladder: Gültige Seenotsignale
- Pyrotechnische Signalmittel
- Distress Taste
- Bedienung und Einsatz (nur auf Anordnung!)

Bedienung Motor und Anker

- Motorschlüssel, Start und Stopp, Radeffekt
- Bedienung Schalthebel / Leerlauf
- Kraftstoffabsperrhahn
- Stauorte Anker klären, Längenmarkierung
- Bedienung Anker erklären und Funktion prüfen

Lenzsystem / Ventile / Elektrik / WC-Anlagen

- Seeventile
- Lenzpumpen, Pützen
- Batterie Hauptschalter
- Bord-WC / Ventile (MARPOL)

Deckseinweisung

- Rollenverteilung bei Segel und Hafenmanöver
- Bedeutung Ausguck und Ablösung Rudergänger
- Stauort des Werkzeug

Unterschriften der Besatzung gemäß Besatzungsliste (Seite 6)

Ort, Datum	_____	_____	_____
Skipper	_____	6	_____
2	_____	7	_____
3	_____	8	_____
4	_____	9	_____
5	_____	10	_____



Seenotzeichen

Kanonenschüsse, oder andere **Knallsignale**, in Zwischenräumen von ungefähr 1 Minute

anhaltendes ertönen eines **Nebelsignalgerätes**

Raketen oder **Leuchtkugel mit roten Sternen** einzeln in kurzen Zwischenräumen

Morsesignal SOS:
3-mal kurz, 3-mal lang, 3-mal kurz

Sprechfunksignal (UKW): **MAYDAY**

Flaggennotzeichen **NC** des international Signalbuches

Signal aus einer **viereckigen Flagge**, darüber oder darunter ein **Ball**

Flammensignale, z.B. brennende Teer-, Öl-, Farbtonnen

rote Fallschirmleuchtrakete oder **rote Handfackel**

Orangefarbener Rauch oder **Seewasserfärber**

Heben und Senken der nach beiden Seiten ausgestreckte **Arme**



Funkspruchschemata Seenotruf (GMDSS/DSC Controller)

Notmeldung		
<p>DISTRESS</p> <p>Auslösung durch die rote Taste</p> <p>Controller schaltet nach Bestätigung automatisch von Kanal 70 auf Arbeitskanal 16</p>	<p>MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY</p> <ul style="list-style-type: none"> this is (3x) Rufzeichen: MMSI: my position is <p style="text-align: center;">Position mit „0“ ablesen</p> <ul style="list-style-type: none"> Art des Notfalles: Beispiel: „We require immediate assistance!“ (andere Texte siehe Tafel) OVER 	<p>ernste/ unmittelbare Gefahr für das Schiff oder Personen</p> <p style="text-align: center;">ANORDNUNG SKIPPER</p>
Dringlichkeitsmeldung		
<p>URGENCY</p> <p>Category: all ships call</p> <p>Priority: urgency</p> <p>Arbeitskanal 16</p>	<p>PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN</p> <p>all stations - all stations - all stations</p> <ul style="list-style-type: none"> this is (3x) Rufzeichen: MMSI: my position is <p style="text-align: center;">Position mit „0“ ablesen</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschreibung der Dringlichkeit (siehe Tafel) OVER 	<p>Sicherheit von Schiff oder Personen gefährdet</p> <p>u.a. Medico</p>
Sicherheitsmeldung		
<p>SAFETY</p> <p>Category: all ships call</p> <p>Priority: safety</p> <p>Arbeitskanal 16</p>	<p>SECURITE - SECURITE - SECURITE</p> <p>all stations - all stations - all stations</p> <ul style="list-style-type: none"> this is (3x) Rufzeichen: MMSI: my position is <p style="text-align: center;">Position mit „0“ ablesen</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschreibung der Sicherheitsgefährdung (siehe Tafel) OVER 	<p>Sicherheit der Schifffahrt ist betroffen</p>



Funk-Alphabet				
A = Alfa	G = Golf	M = Mike	S = Sierra	
B = Bravo	H = Hotel	N = November	T = Tango	Y = Yankee
C = Charly	I = India	O = Oskar	U = Uniform	Z = Zulu
D = Delta	J = Juliet	P = Papa	V = Victor	
E = Echo	K = Kilo	Q = Quebec	W = Wiskey	
F = Foxtrott	L = Lima	R = Romeo	X = X-Ray	
MRCC Bremen +49 421 53 68 70		Medico-Call +49 44721 78 5		
wichtige englische / deutsche Funktexte				
white hull in vicinity of light buoy		weißer Rumpf in der Nähe der Leuchtonne		
after explosion fire in engine room				
fire <u>not under control</u> fire in superstructure broken rudder, drifting ashore in rough sea due to steering gear problems <u>not under command</u> vessel sinking after flooding is still afloat heavy list to portside		Feuer nicht unter Kontrolle Feuer im Aufbau Ruder gebr., driften zur Küste in grober See wegen Problemen mit der Ruderanlage Schiff <u>manövrierunfähig</u> Schiff sinkt nach Wassereintritt schwimmt noch schwere Schlagseite nach Backbord		
proceeding at low speed observed red rockets in true bearing		fahren langsam weiter beobachteten rote Raketen in Peilung		
vessel struck nearly submerged object collision with fishing vessel / submarine person over board 2 persons seriously injured heavy loss of blood crewmember unconscious, suspect heart attack		Schiff mit fast untergetauchtem Objekt zusammengestoßen Kollision mit Fischerboot / U-Boot Person über Bord 2 Personen schwer verletzt starker Blutverlust Crewmitglied, bewußtlos, Verdacht auf Herzanfall		
we have to abandon the ship		wir müssen das Schiff verlassen		
require		Wir benötigen:		
<ul style="list-style-type: none"> - medical advice - helicopter and urgent medical assistance - tug assistance - assistance for towing and pumping 		<ul style="list-style-type: none"> - medizinischen Rat - Hubschrauber und dringend med. Hilfe - Schlepphilfe - Schlepp- und Pumphilfe 		
Ships in this area are requested to		Schiffe in der Nähe sollen:		
<ul style="list-style-type: none"> - approach for assistance - keep sharp look out and - report to Falmouth Coastguard - assist with search and rescue - assist in fire fighting 		<ul style="list-style-type: none"> - zu Hilfe kommen - Ausschau halten - der Küstenwache F. berichten - bei Suche und Rettung helfen - bei der Feuerbekämpfung helfen 		
Buoy unlit wide berth requested gunnery /submarine exercises		Tonne verlöscht grossen Abstand halten Schießübungen / U-Boot-Fahrten		



Wachwechselplan

Nautiker (incl. Wetter)	Steuermann	Ausguck / Trimmen	Wachführer
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Wachwechsel rollierend: halbstündlich / stündlich

Wechsel Wachführer: stündlich / 2 Stunden

Serviceplan

Datum, Wochentag	2 Crewmitglieder pro Tag	Datum, Wochentag	2 Crewmitglieder pro Tag
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Erklärungen, Abkürzungen und Symbole zur Logbuchführung

Kursumwandlung

Wind: wird immer in Richtung angegeben aus der er kommt
Strom: wird immer in Richtung angegeben in die er setzt.

Summe aus Abl und Mw wird als Fehlweisung bezeichnet

NE – Wind
 SW – Strom
 (Strom in 225°)

MgK
 + Abl
 mwK
 + MW
 rwK
 + BW
 KdW
 + BS
 KüG (KaK)

Beschickung durch Wind, kann abgeschätzt werden durch Peilung über Achterstag und Kiellinie (Daumen?). Besser Richtwerte verwenden.
 Bei frischem Wind 2..5° bis 25° bei Sturm.

Eintragungen zur Schiffsführung, z.B. Manöver, Peilungen, Wachwechsel, besondere Ereignisse etc.

- | | | | |
|-----|-----------|---|-------------------|
| Bl | Blister | ↑ | Segel setzen |
| F | Fock | ↓ | Segel bergen |
| Gr | Großsegel | – | Steuerbord querab |
| Gn | Genau | – | Backbord querab |
| Gk | Genaker | | |
| M | Motor | | |
| StF | Sturmfock | | |
| Spi | Spinnaker | | |
| Try | Trysegel | | |
| – | Reffs | | |

Wettersymbole (ohne Bordwetterkarte)

- | | | | | | |
|---|-----------------------|---|---------------|-----------------|---------------------------------------|
| ○ | Himmel wolkenlos | ∞ | Dunst | ∞ | Glätteis |
| ⊙ | Himmel klar | ≡ | Nebel | ☉ | Schneereggen |
| ◐ | Himmel 1/4 bedeckt | ☉ | Sprühregen | ▽ | Schauer |
| ◑ | Himmel 3/8 bedeckt | ● | Regen | ⚡ | Gewitter |
| ◒ | Himmel 1/2 bedeckt | ✖ | Schnee |] nach ≡ ☉ usw. | |
| ◓ | Himmel 5/8 bedeckt | ↑ | Schneetreiben | ⌋ | z.B. Regen während der letzten Stunde |
| ◔ | Himmel 3/4 bedeckt | ▲ | Hagel | | |
| ◕ | Himmel 8/8 bedeckt | | | | |
| ⊗ | Himmel nicht sichtbar | | | | |

Abstand der Isobaren (5 hPa), Mittel-EU:

Abstand Isobaren	Gradient	Windstärke
300 sm	0,01666	3 Bft
200 sm	0,025	4 Bft
100 sm	0,05	6 Bft

Allgemeine Wetter-/Luftdruckregeln:

- Bei gleichbleibenden Luftdruck ist mit beständigem Wetter zu rechnen
- Schnell ansteigender Luftdruck bedeutet im Allgemeinen nur kurzfristige Wetterverbesserung
- Langsam und gleichmäßig ansteigender Luftdruck deutet auf anhaltende Wetterverbesserung hin
- fallender Luftdruck deutet auf Wetterverschlechterung hin.
- Fällt der Luftdruck um 10 hPa innerhalb von 3 Std. ist mit schwerem Sturm zu rechnen

Windstärken und Symbole

Bft	Internationale Bezeichnung	Auswirkungen der Windstärke auf die See	m/s	Km/h	ff Knoten	Bezeichng. nach DWD
0 	Stille	Spiegelglatte See	< 0,3	< 1	00	Stille
1 	Leiser Zug	Kleine, schuppenförmig aussehende Kräuselwellen ohne Schaumkämme	.. 1,5	.. 5	02 01 - 03	Schwacher Wind
2 	Leichte Brise	Kleine Wellen, noch kurz, aber ausgeprägter. Die Kämme sehen glasig aus und brechen nicht	.. 3,3	.. 11	05 04 - 06	
3 	Schwache Brise	Kämme beginnen zu brechen. Schaum überwiegend glasig, ganz vereinzelt kleine weiße Schaumköpfe	.. 5,4	.. 19	09 07 - 10	
4 	Mäßige Brise	Wellen sind noch klein, werden aber länger. Weiße Schaumköpfe treten schon ziemlich verbreitet auf	.. 7,9	.. 28	13 11 - 16	Mäßiger Wind
5 	Frische Brise	Mäßige Wellen, die eine ausgeprägtere lange Form annehmen. Überall weiße Schaumkämme. (Ganz vereinzelt kann schon Gischt vorkommen)	.. 10,7	.. 38	18 17 - 21	Frischer Wind
6 	Starker Wind	Die Bildung großer Wellen beginnt; Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen; etwas Gischt	.. 13,8	.. 49	24 22 - 27	Starker Wind
7 	Steifer Wind	See türmt sich; der beim brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in die Windrichtung zu legen	.. 17,1	.. 61	30 28 - 33	
8 	Stürmischer Wind	Mäßig hohe Wellenberge mit Kämmen von beträchtlicher Länge. Von den Kanten der Kämmen beginnt Gischt abzuwehen. Der Schaum legt sich in Streifen	.. 20,7	.. 74	37 34 - 40	Sturm
9 	Sturm	Hohe Wellenberge; dichte Schaumstreifen in Windrichtung. „Rollen“ der See beginnt. Gischt kann die Sicht schon beeinträchtigen	.. 24,4	.. 88	44 41 - 47	
10 	Schwerer Sturm	Sehr hohe Wellenberge mit langen, überbrechenden Kämmen. See weiß durch Schaum. Rollen der See schwer und stoßartig. Sicht durch Gischt beeinträchtigt	.. 28,4	.. 102	52 48 - 55	Schwerer Sturm
11 	Orkanartiger Sturm	Außergewöhnlich hohe Wellenberge. Die Kanten der Wellenkämme werden überall zu Gischt zerblasen. Die Sicht ist herabgesetzt	.. 32,6	.. 117	60 56 - 63	Orkanartiger Sturm
12 	Orkan	Luft mit Schaum und Gischt angefüllt. See vollständig weiß. Die Sicht ist sehr stark herabgesetzt; jede Fernsicht hört auf.	> 32,7	> 118	64 und mehr	Orkan

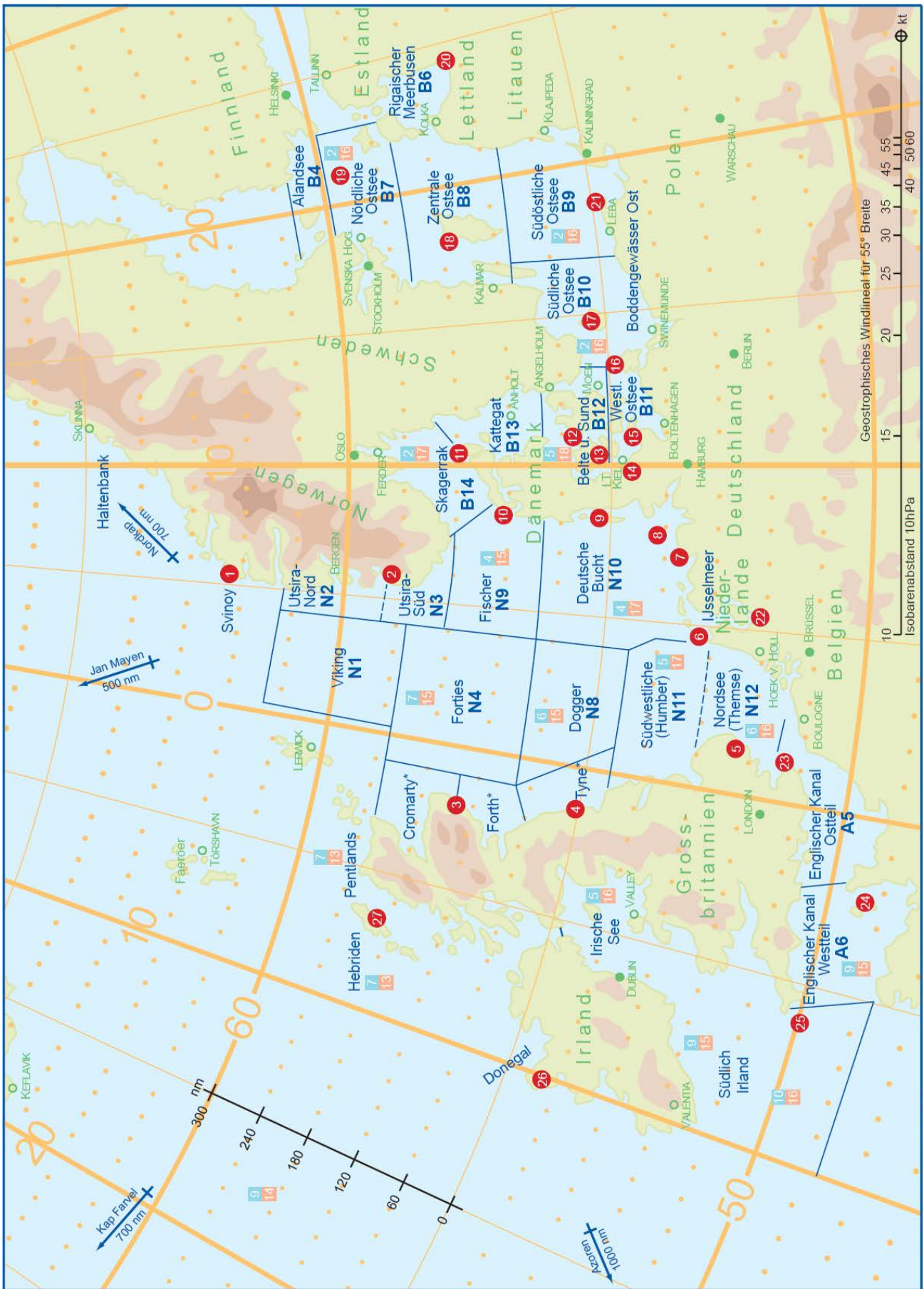
Grobe Umwandlung Bft <-> kn (ff): (0..7 Bft - 1) * 5 bzw. (8..10 Bft) * 5 bzw. (11 u. 12 Bft + 1) * 5 = kn

Beaufort-Skala	0	1	2, 3	4	5	6	7	8, 9	10	11, 12
Seegangsstärke	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
kennzeichnende Wellenhöhe in [m]	0	0 - 0,1	0,1 - 0,5	0,5 - 1,25	1,25 - 2,5	2,5 - 4	4 - 6	6 - 9	9 - 14	> 14

Tageseinträge

Die folgenden Seiten enthalten Vorlagen für unterschiedliche Logbuchführungen. Bitte jeweils vervielfältigen und anstelle dieser Seite einsetzen.

- *Bordwetterkarte Nr. 9*
- *Bordwetterkarte Nr. 11*
- *Tageslog – einfach*
- *Tageslog – doppelseitig*



VII/16

Bordwetterkarte Nr. 9 Stereographische Projektion 1 : 10 Mio. in 60° N-Breite

Der Seewetterbericht

Weitere Informationen und Meldungen sind über die Funkfremdschreibausstrahlung des Deutschen Wetterdienstes (Sender Offenbach / Pinneberg, Sendeplan unter www.dwd.de/sendepplan) zu erhalten.

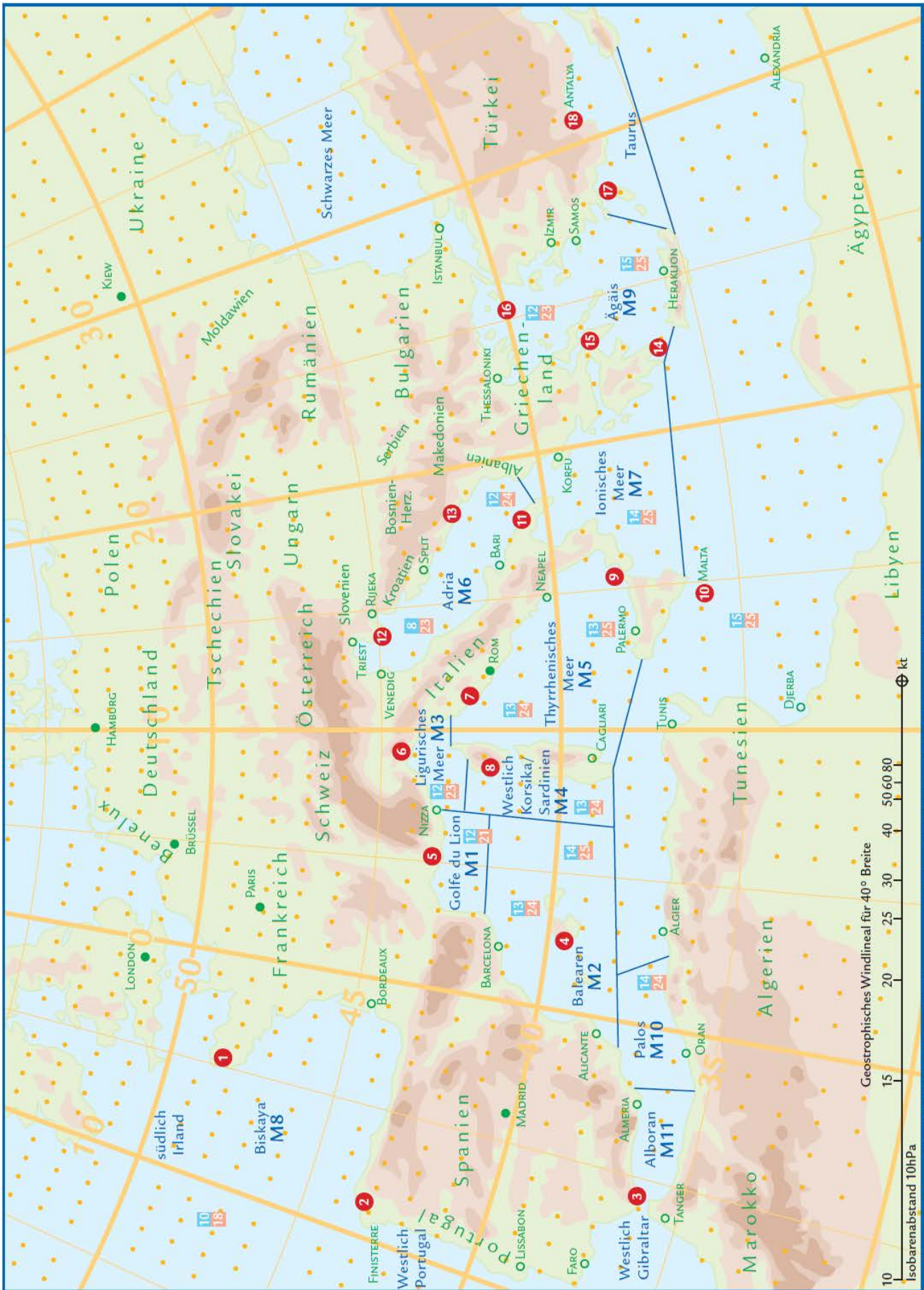


Deutscher Wetterdienst
Seeschiffverkehrsberatung
E-mail: seeschiffahrt@dwd.de
Postanschrift:
Postfach 30 11 90
20304 Hamburg

Sendung vom Uhr	Stationsmeldungen von Uhr	Vorhersage bis heute 12 / 18 / 24 Uhr	Aussichten bis heute 12, morgen 06 / 12 Uhr
1 Svinoy	1 Stavanger	N10 Deutsche Bucht (K)	
2 Aberdeen	2 Stavanger	Südwestliche Nordsee (N11 Humber, N12 Themse) (K)	
3 Tynemouth	3 Aberdeen	N9 Fischer (K)	
4 Harwich	4 Tynemouth	N8 Dogger	
5 Den Helder	5 Harwich	N4 Forties	
6 Norderney	6 Den Helder	NZ/N3 Utsira	
7 Helgoland	7 Norderney	B14 Skagerrak (K)	
8 List auf Sylt	8 Helgoland	B13 Kattegat (K)	
9 Thyboroen	9 List auf Sylt	B12 Beite und Sund (K)	
10 Skagen	10 Thyboroen	B11 Westliche Ostsee (K)	
11 Roesnaes	11 Skagen	B10 Südliche Ostsee (K)	
12 Kegnaes	12 Roesnaes	Boddengevässer Ost (K)	
13 Kiel-Holtenau	13 Kegnaes	B9 Südöstliche Ostsee	
LT Kiel	14 Kiel-Holtenau	B8 Zentrale Ostsee	
15 Fehmarn	LT Kiel	B7 Nördliche Ostsee	
16 Arkona	15 Fehmarn	B6 Rigaischer Meerbusen	
17 Bornholm	16 Arkona	A6 Engl. Kanal Westteil	
18 Ute	17 Bornholm	A5 Engl. Kanal Ostteil	
19 Riga	18 Ute	Jusselmeer	
20 Hel	19 Riga		
21 Soesterberg	20 Hel		
22 Manston	21 Soesterberg		
23 Jersey	22 Manston		
24 Culdrose	23 Jersey		
25 Belmullet	24 Culdrose		
26 Stormoy	25 Belmullet		
27	26 Belmullet		
27 Stormoy	27 Stormoy		

Symbole

- ☰ diesig
- ☷ Nebel
- ☉ Sprühregen
- Regen
- ☂ Regenschauer
- * Schnee
- ☃ Schneeschauer
- ☄ Graupelschauer
- ☄ Hagelschauer
- ☄ Schneetreiben
- ☄ Gewitter
- ☄ Wetterleuchten
- (K) Kerngebiet Kernstationen: Stavanger bis Hel
- ☄ Wassertemperaturen (langjähriges Mittel)
- 10 im Februar
- 16 im August
- * Cromarty, Forth, Tyne nur über englische Küstenfunkstellen



XI/03

Bordwetterkarte Nr. 11 (Mittelmeer) Stereographische Projektion 1:15 Mio. in 60° N-Breite



Deutscher Wetterdienst
 Geschäftsfeld Seeschifffahrt
 Tel. +49(0)40 66 90-1700
 Fax +49(0)40 66 90-1946
 e-mail: gf.see@dwd.de

Der Seewetterbericht

Deutsche Welle Köln
 Seewetterbericht: im Rahmen des
 Reise- oder Abendjournals

Frequenzen

Kurzwelle 6075 kHz
 Kurzwelle 13780 kHz

Sendezeiten

Mo. - Sa. 7:55, 17:55 und 18:00 GZ
 So. und Feiertags 7:55, 19:55 bis 20:00 GZ
 nur während der Sommerzeit

Weitere Informationen und Meldungen:

- über die Funkfemerschreibausstrahlung (RTTY) des Geschäftsfeldes Seeschifffahrt (Sender Offenbach / Pinneberg)
- über das Internet www.dwd.de
- Stationsvorhersagen Deutsche Welle im Internet, ganzjährig täglich 8:00, 16:00 GZ www.dw-world.de/german
 Suchbegriff: *Seewetter*

Symbole

- ☰ diesig
 - ☼ Nebel
 - ☔ Sprühtregen
 - Regen
 - ☂ Regenschauer
 - * Schnee
 - * Schneeschauer
 - ⚡ Graupelschauer
 - ⚡ Hagelschauer
 - ⚡ Schneetreiben
 - ⚡ Gewitter
 - ☾ Wetterleuchten
- Wassertemperaturen
 (langjähriges Mittel)
10 im Februar
16 im August
- Stationsmeldung
 im Internet
 Deutsche Welle

Sendung vom
 Wetterlage von heute
 0:00 UTC/12:00 UTC

Stationsmeldungen von Uhr	Vorhersage bis morgen früh	Vorhersage bis morgen Abend
1 Brest	M12 Kanarische Inseln	
2 La Coruna	M11 Alboran/Gibraltar	
3 Gibraltar	M10 Palos	
4 Palma de Mallorca	M2 Balearen	
5 Marseille	M4 Westlich Korsika/Sardinien	
6 Genua	M1 Golfe du Lion	
7 Grosseto	M3 Ligurisches Meer	
8 Ajaccio	M5 Tyrrhenisches Meer	
9 Messina	M6 Adria	
10 Luqa/Malta	M7 Ionisches Meer	
11 Brindisi	M9 Ägäis	
12 Pula	Taurus	
13 Dubrovnik	M8 Biskaya	
14 Kithira		
15 Athen		
16 Limnos		
17 Rhodos		
18 Antalya		
Las Palmas		

Stände, Überträge, Summen

Check	Status	Motorstunde	h	Strecke (sm)	Segel	Motor	Ges.
Bilge / Motorbilge		Übertrag		Übertrag			
Öl / Kühlwasser		heute		Heute			
Diesel		Summe		Summe			
Wasser							
Seeklar	Ja/Nein						

Log

Zeit	Breite ϕ	Länge λ	Kurs	S/M	sm	Anmerkung	Wind	Wetter	Temp.	Druck

Bemerkungen

Unterschrift
Skipper

Wochentag, Datum

(zweiseitig)

Stände, Überträge, Summen

<u>Check</u>	<u>Status</u>	<u>Motorstunden</u>	<u>h</u>	<u>Strecke (sm)</u>	<u>Segel</u>	<u>Motor</u>	<u>Ges.</u>
Bilge / Motorbilge		Übertrag		Übertrag			
Öl / Kühlwasser		heute		heute			
Diesel		Summe		Summe			
Wasser							
Seeklar							

Navigatorisches Logbuch

Zeit	Standort/Bemerkung	Wind		Strom		Kursumwandlung						Segel- führung	Motor an/aus	Fahrt		Distanz			
		Rtg.	Kn	Rtg.	Kn	KüG	BS	BW	rwK	MW	Dev			MgK	d.W.	ü.G.	S	M	
																		Vortag	
																		Summe	



Leitfaden – Ausweichentscheidungen

1. Kollisionsgefahr?

Annäherung? Stehende oder fast stehende Kompasspeilung?

KVR: #7

2. Identifizieren!

Art der Fahrzeuge B, C?

In Fahrt / vor Anker / auf Grund / mit Fahrt durch Wasser

3. Lageskizze!

- Eigenes Fahrzeug A mit Kurs!
- Die anderen Fahrzeuge B, C, nach Peilung!
- Fahrzeugarten
- ggf. Grenzkursermittlung von B, C
- Windrichtung und jeweilige Segelstellung

KVR: #25

4. Ausweich- oder Kurshaltpflicht:

- Ausweichpflichtig weil Überholer
- Ausweichpflichtig wegen Fahrzeugart
- Von welcher Seite haben Segelfahrzeuge den Wind?
 - Wind von verschiedenen Seiten?
 - Wind von gleichen Seiten?
 - Unbekannter in Luv bei Wind von Bb?
- Ausweichpflichtiger und Kurshalter zugleich?

KVR: #13

KVR: #18

KVR: #12

Wind von Bb weicht aus!

Der Luvwärtige weicht aus!

Ausweichen!

Ausweichen!

KVR: #2

5. Vorfahrt nach SeeSchStrO:

- Im Fahrwasser, dem Fahrwasserverlauf folgend? **Vorfahrt!**
- Einlaufend, querend, drehend? **Wartepflichtig!**
- Aus dem Nebenfahrwasser einmündend?
auch gegenüber nicht dem Fahrwasserverlauf
folgenden Fahrzeugen **Wartepflichtig!**
- Segelfzg nicht dem Fahrwasserverlauf folgend
Fahrwasserfolger nicht behindern! **KVR gilt!**
- Fzg. Fahrwasserverlauf folgend auf Gegenkurs
(Segelfahrzeug oder Maschinenfahrzeug) **Stb Ausweichen!**

SeeSchStrO

SeeSchStrO, §25

SeeSchStrO, §25(4)

SeeSchStrO, §25(3)

SeeSchStrO, §24

Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale gemäß SeeSchStrO und KVR

Gebots-, Verbotsschilder

Ankerverbot	Abstand von Tafelzeichen halten (m)	Geschwindigkeitsbeschränkung (km/h)	Höchstgeschw. 8km/h vor Stränden	Sog u. Wellenschlag vermeiden	Sog und Wellenschlag vermeiden	Vorübergehende Sperrung See-Schiffahrtsstraße	Sperrung SeeSchStr (Teilstrecke)	Sperrung Seeschiffahrtsstraße (gesamte Strecke)
Begegnungsverbot an Engstellen	Überholverbot für alle Fahrzeuge	Festmacherverbot	Liegeverbot	Fahrtrichtung einhalten	Schallsignal geben	Anhalten	Anhalten in Schleusen	Ende Gebots- oder Verbotsstrecke

Warn- und Hinweiszeichen

Frei fahrende Fähre	Nicht frei fahrende Fähre	Wasserskilaufen im Fahrwasser erlaubt	Wassermotorradfahren im Fahrwasser erlaubt	Segelsurfen im Fahrwasser erlaubt	Querströmung (2 Lichtbalken)	Außergewöhnliche Schiffsverkehrsbehinderung

Feste Brücken

Durchfahrtsverbot außerhalb der Markierung	Durchfahrt in beide Richtungen	Durchfahrt in einer Richtung (Gegenverkehr gesperrt)

Schwimmende Schiffsverkehrszeichen

Backbordseite Fahrwasser (vor See kommend)

Zufahrt zu Fahrwassern und Mitte von Schiffsverkehrswegen

Backbordseite des durchgehenden Fahrwasser/Steuerbordseite des abweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Ge-fahren-stelle

Nord-, Ost-, Süd-, West-Kardinal-Zeichen

Steuerbordseite Fahrwasser (von See kommend)

Einzelgefahrenstelle

Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwasser/Backbordseite des abweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Sperrgebiete

Fahrverbot für Maschinen-, Surf-fahrzeuge und Wassermotorräder

Reeden, besondere Gebiete und Stellen Bsp: ODAS Messtonne: Fkl(5) o. Blz(5)

„Warngebiet“ „Warn-G.“

„Warnstelle“ „Warn-St.“

„Fischerei“ „Fisch“

„Schüttstelle“ „Schütt-St.“

„Kabel“ „K“

„Pipeline“ „Pipe“

„Meile“

„ODAS“

Bewegliche Brücken, Sperrwerke, Schleusen

Einfahrt, Durchfahrt verboten

Freigabe wird vorbereitet
 uneingeschränkt
 Anlage gesperrt

**Einfahrt, Durchfahrt frei
Durchfahrtshöhe beschränkt**

Zusätzlich Vorfahrt beachten
 bis zur 1. Hubstufe

Einfahrt, Durchfahrt frei

Gegenverkehr gesperrt
 Gegenverkehr frei, evtl. Vorfahrt

Ausfahrt

Verboten
 frei (ausfahren)

Sichtzeichen der Fahrzeuge

 Maschinenfahrzeug in Fahrt unter 12m Länge	 Maschinenfahrzeug in Fahrt unter 50m Länge	 Maschinenfahrzeug in Fahrt (vmtl) über 50m	 Segelfahrzeug mit Maschine	 Segelfahrzeug in Fahrt (Lichter im Topp wahlweise)	 Segelfahrzeug in Fahrt unter 20m Länge	 Maschinen- unter 7m (max 7kn) bzw. Segelfzg. (auch unter Ruder) unter 12m Länge, wenn andere Lichter nicht geführt werden können*
 Manövrierunfähiges Fahrzeug in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser	 Fahrzeug auf Grund (vmtl) über 50 m Länge	 Manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser	 Tiefgangbehindertes Fahrzeug (KVR)	 Fischender Trawler (Schleppnetz) in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser	 Fischereifahrzeug mit Treibnetz (über 150m Entfernung)	 Fahrzeug mit gefährlichen Gütern oder ein nicht entgaster Tanker*
 Ankerndes Fahrzeug unter 50m (2. Licht + Deckslicht über 50m)	 „Ich habe Taucher unter Wasser, bitte Abstand halten!“	 Maschinenfz., Schießscheiben schleppt *	 Schubverband unter 50m Länge	 Lotse	 Schlepperverbände in Fahrt, bis 200m (links), mit längsseits geschleppten Anhängen (Mitte), üb. 200m Länge mit außergewöhnl. Schwimmkörper (rechts)	 Nicht frei fahrende Fähre*

Schallsignale, sonstiges

	Achtung, auch als Antwort		/ 2 min	Maschinenfz. in Fahrt mit FdW. bei verm. Sicht
	Anforderungssignal Brücke/Sperrtor/Schleuse öffnen *		/ 2 min	Maschinenfz in Fahrt o. FdW. bei verm. Sicht
	Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord		/ 2 min	Manövrierunf., - behinderte, Tiefgang behind., segelnde, fischende oder schleppende Fzg. bvS
	Ich ändere meinen Kurs nach Backbord		/ 2 min	Geschleppte Fahrzeuge bei verminderter Sicht
	Ich arbeite Rückwärts			Überholen Steuerbord
	Durchfahren/Einfahren verboten (vorübergehend) *			Überholen Steuerbord
	Zweifel- und Gefahrensignal (mind. 5x)			Zustimmung Überholmanöver
	Bleib weg Signal (mind. 5x pro Minute)*			Frei fahrende Fähre bei verminderter Sicht *
	Anhalten (Aufforderung durch Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes)*			nicht frei fahrende Fähre bei verminderter Sicht *
	Allgemeines Gefahr- und Warnsignal *			Bugsierende Maschinenfahrzeuge in Fahrt bei verminderter Sicht *
	Sperrung der Seeschiffahrtsstraße *		5s / min	Fzg. vor Anker unter <u>100m</u> bei verminderter Sicht (5 Sek. pro Minute)
			5s 5s / min	Fzg. vor Anker über <u>100m</u> bei verminderter Sicht (nacheinander jeweils 5 Sek. pro Minute)
			3x 5s 3x / min	Fzg. auf Grund unter <u>100m</u> bei verminderter Sicht (3x Glocke, 5 Sek. schnelles Schlagen, 3x Glocke)
			3x 5s 3x 5s /min	Fzg. auf Grund über <u>100m</u> bei verminderter Sicht (3x Glocke, 5 Sek. Schl., 3x Glocke, 5 Sek. Schl.)
				Fzg. vor Anker bei verminderter Sicht (zusätzlich)
				Lotsefahrzeug bei verminderter Sicht (zusätzlich)

Radarkennungen:

„D“
 „M“
 „O“
 „T“

Gefahr !

Flaggen:

B gefährliche Güter
 A Taucher
 L Stop
 N über C Notfall

Fehlverhalten im Seerecht

Die seeamtliche Spruchpraxis hat Grundsätze zum fehlerhaften Verhalten in der Schifffahrt hervorgebracht, die uneingeschränkt auch auf die Sportschifffahrt anwendbar sind. Das sollten sie vermeiden:

- Ankern im verbotenen Fahrwasser.
- Auswahl eines Ankerplatzes, an dem andere Schiffe gefährdet sind.
- Nicht ordnungsgemäße Verankerung des Schiffes.
- Ungenügende Befestigung des Schiffes.
- Auswahl eines ungeeigneten Liegeplatzes.
- Verzögerung des Ausweichmanövers trotz rechtzeitigen Sichtens des Gegners.
- Schnelles Fahren im Hafengebiet.
- Seeuntüchtigkeit.
- Zu schnelles Fahren im Nebel.
- Geben von 2 langen Tönen, obwohl das Schiff noch Fahrt durch das Wasser macht.
- Überlassen des Ruders an einen Unerfahrenen beim Passieren eines schwierigen Fahrwassers.
- Nichtklarmachen der Maschine beim Ankern auf ungeschützten Gewässern bei zunehmend stürmischem Wetter.
- Durchführen eines signalisierten, außergewöhnlichen Manövers, wenn der Gegner auf das Manöver nicht eingeht.
- Kreuzen vor dem Bug durch das ausweichpflichtige Schiff.
- Unrichtige Beobachtung von Lichtern des Gegners, sofern nicht der Irrtum durch besondere Umstände entschuldigt wird. Die Krümmung des Fahrwassers ist jedoch ein Umstand, der stets bei Beobachtung der Lichter zu berücksichtigen ist.
- Unkenntnis der Wirkungsweise des Ruders und der sonstigen Manövriereigenschaften des Schiffes.
- Unkenntnis der auf den befahrenen Gewässern gültigen Verordnungen und Gepflogenheiten.
- Zu knappe Bemessung des Ausweichmanövers.
- Verletzung der Vorschriften über die Lichterführung.
- Nichtorientiertsein über die Zuverlässigkeit des Kompasses, über Fahrwasser und Seezeichen.
- Unvorsichtiges Hindurchfahren zwischen Schiffen.
- Rudergeben bei ungeklärter Sachlage.
- Nicht rechtzeitiges Rückwärtsgeben bei Kollisionsgefahr.
- Nichtbemerken sichtbarer Lichter des Gegenfahrers.
- Liegenlassen des Bootes an erkennbar ungeeignetem Liegeplatz.
- Kursänderung im Nebel, ohne das andere Fahrzeug zu sehen.

Schäden in Folge von Fehlverhalten ziehen in der Regel zivilrechtlichen Folgen – wie Schadenersatz etc. - nach sich. Ist das Fehlverhalten auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zurückzuführen, sind zivil- und strafrechtliche Folgen zu erwarten und außerdem ist der Versicherungsschutz in Frage gestellt

(Quelle: <http://shs-goettingen.de>)