

Einweisen von Hochseeneulingen

1 Seewasser, Süßwasser, Gas, Diesel, Motor

Es ist wichtig, dass sich alle Crewmitglieder von Anfang an wohl fühlen. Neulinge finden sich naturgemäß schwerer zurecht. Deshalb sollte man sie in die wichtigsten Dinge einweisen. Wenn jemand am dritten Tag noch fragt: „Wie rum ist das Ventil dann nun zu?“, dann kann das auch bedeuten, dass er sich ausgegrenzt fühlt. So beginnen Meutereien!

Die Statistik besagt, dass die meisten Yachten nicht verlorengelassen werden, weil sie kentern, sondern weil jemand vergessen hat, die Seeventile in der Toilette zu schließen. Bei Krängung lief die Yacht voll, während oben die Mannschaft über den „tollen Ritt“ jubelte. Das muss nicht sein.

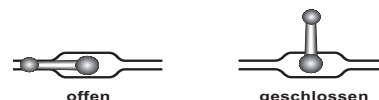
1.1 Seeventile

Wo sind Seeventile?

- In den Toiletten,
- in der Pantry (meistens unter der Spüle in der Kombüse) und
- im Motorraum.

Wie sieht man, ob sie offen oder geschlossen sind?

- senkrecht zum Schlauch = geschlossen
- parallel zum Schlauch = offen



Wann muss man sie schließen?

- Vor dem Auslaufen werden alle Seeventile geschlossen.
- Auf See werden die Ventile nach jeder Benutzung wieder geschlossen.
- Vor einem Sturm werden alle Seeventile noch einmal daraufhin überprüft, ob sie geschlossen sind.

Achtung: Der Kühlwassereinlass für den Motor bleibt stets offen!

Es gibt zwar die Empfehlung, den Auspuff vor einem Sturm mit Holzpfropfen zuzunageln, aber ich bin dagegen. Auch beim schwersten Sturm habe ich noch nicht erlebt, dass Wasser durch den Auspuff in den Motor eingedrungen ist. Deshalb behalte ich lieber bei Sturm einen startfähigen Motor (den ich aber nur bei relativ vollem Tank starte! Ist der Tank „nur“ noch dreiviertelvoll, kann der Motor bei schwerer See Luft ansaugen, und dann verläuft das nächste Anlegemanöver unter Segeln.). Es gibt Yachten, bei denen der Tank hochkant steht und der Diesel von unten entnommen wird. Den Motor einer solchen Yacht kann man auch bei schwerer See starten. Leider sind nicht alle Yachten so gebaut.

1.2 Bilge

Bilge nennt man den Leerraum unter den Bodenbrettern. Dort sammelt sich eingedrungenes Wasser, Kondenswasser und - hoffentlich kein - Unrat.

Wo sind die Schalter für die Bilgepumpen?

- Meistens neben oder unter dem Niedergang oder
- an der Hauptschaltafel.

Es gibt in der Regel 2 getrennte Bilgen.

1. die Motorraum-Bilge, die nur auf See unter Zuhilfenahme von Pril geleert werden sollte und
2. die Pantry- (und/oder) Toiletten-Bilge. Hier sammelt sich auch das Wasser aus der Dusche.

Außer den Elektropumpen sollte es eine frei transportierbare sowie mehrere fest installierte Handpumpen geben, und zwar eine im Motorraum, eine unter der Anrichte in der Pantry und (je) eine in der(n) Toilette(n).

Wie stellt man fest, dass die Bilge leer ist?

- Bei Handbetrieb merkt man am Geräusch und an der aufzuwendenden Kraft, wann Luft angesaugt wird.
- Bei elektrischer Bilgenleerung muss man
 - ♦ entweder (unter den Bodenbrettern) nachsehen, ob die Bilge leer ist - was der Lästigkeit wegen erfahrungsgemäß nur sehr gelegentlich geschieht -
 - ♦ oder man schaltet täglich zur gleichen Zeit die Bilgepumpen für 10 bis 15 Minuten an [günstig ist mittags 12 Uhr]. Ausschalten nicht vergessen!

1.3 Süßwasser

Wo wird es eingefüllt?

- Bei den meisten Yachten backbord Duchtmitte innen. Größere Yachten haben oft zwei Tanks mit je einem Einfüllstutzen backbord und einen steuerbord.

Zu beachten! Aus Hygienegründen sollte vor jedem Tanken ein Mikrobizid, z. B. Clear-A-Sil, in den Tank gefüllt werden. Die richtige Menge steht auf der Flasche.

Reservekanister: In der Backskiste sollte sich ein 20-Liter-Plastikkanister für Süßwasser befinden.

1.4 Nassräume

Ein Nassraum enthält in aller Regel

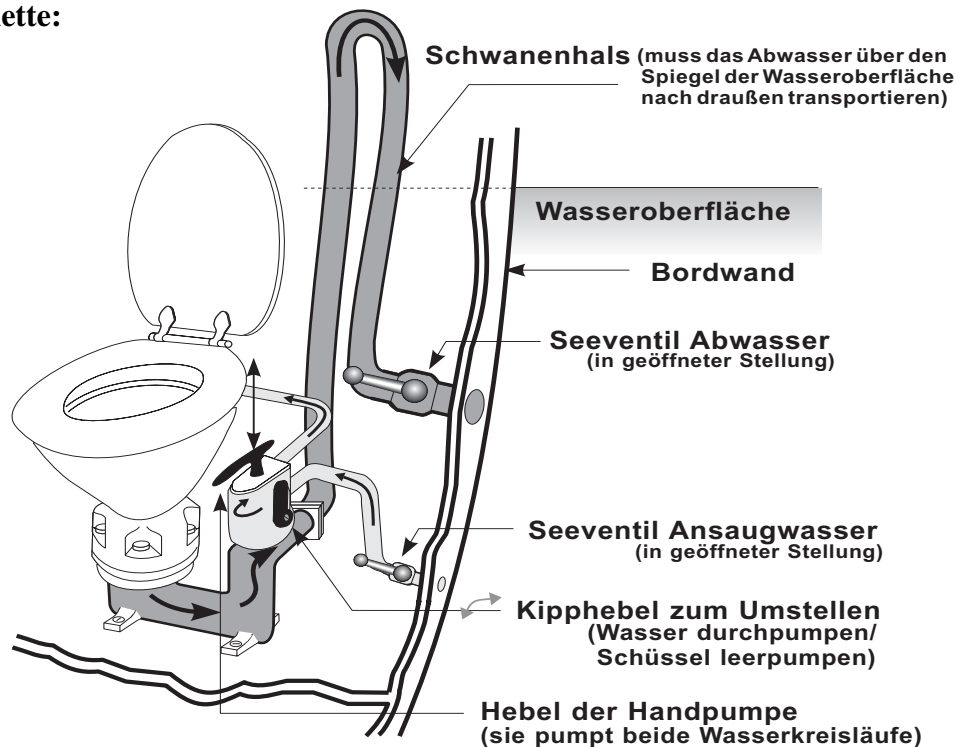
- die Toilette,
- ein Handwaschbecken (meistens inklusive Dusche; oft ist der Wasserhahn als herausziehbare Dusche eingerichtet) und außerdem
- Ablagemöglichkeiten für Toiletten-Utensilien sowie
- Kleiderhaken für Segelanzüge und Handtücher.

Bei Schiffsduschen wird normalerweise nur wasserfestes Material verwendet, so dass dieser Nassraum mit der Brause abgespritzt werden kann. Das Abwasser fließt in die Pantry-Bilge und sollte möglichst bald nach draußen gepumpt werden.

Nassräume müssen stets peinlich sauber gehalten werden, weil ein unsauberer Nassraum erfahrungsgemäß die Seekrankheit fördert. Auf keinen Fall darf Erbrochenes in ein Waschbecken gelangen (Verstopfungsgefahr!). Das gilt auch für die Spülbecken. Zum Rückwärts-Essen

bedient man sich einer braunen oder sonstwie bunt gefärbten Plastiktüte, die man nach getaner Tat unverschlossen im Meer versenkt. Die unverschlossene Tüte sinkt rasch ab. Keinesfalls verwende ich durchsichtige Plastiktüten, denn die werden von Meeresschildkröten leicht mit ihrer Lieblingsspeise, den Quallen verwechselt, und das würde das Ende der Schildkröte bedeuten. Dass eine Plastiktüte nicht ins Meer gehört, ist an sich selbstverständlich. Aber an Bord kann man Erbrochenes auch nicht lagern, denn das animiert bald andere zur Nachahmung.

Die Toilette:



Die WC-Pumpe sollte nur mit „leichter Hand“ betätigt werden. Gewaltanwendung führt zur Zerstörung der Dichtungen, wodurch das WC unbrauchbar wird. Reparatur auf See ist mühsam und unangenehm - falls überhaupt möglich.

Korrekte Vorgehensweise (bei den in Südeuropa gebräuchlichen Yachttoiletten):

- Beide Seeventile öffnen,**
- Kippschalter auf „Durchspülen“ stellen (notfalls ausprobieren),
- Pumpenhebel mit langsamen, gleichmäßigen und absolut senkrechten Bewegungen bedienen! Dabei erfolgt Durchspülung.

Nach der Spülung wird

- das Spülventil auf „Leerpumpen“ gestellt und
- die Schüssel leerpumpt.

Auf See werden die Seeventile anschließend wieder geschlossen!

Achtung! Der Abwasserschlauch ist relativ dünn und hinter der Verkleidung ca. 2 m hoch über einen Schwanenhals geführt. Demzufolge besteht stets akute Verstopfungsgefahr. Um dieser vorzubeugen darf nur dünnes Toilettenpapier verwendet werden, und man muss nach je 2 Blatt gründlich durchspülen. Am Schluss mindestens 15 Pumpbewegungen, um alle Gegenstände, die zur Verstopfung führen könnten, mit Sicherheit auf die Seewasserseite des Schwanenhalses zu befördern.

1.5 Gas

Die Propangasflasche befindet sich stets außerhalb der Pantry; die Ersatzflasche gehört in die Backskiste, falls kein gesonderter Platz für sie vorgesehen ist. Die Verbindung der angeschlossenen Gasflasche zur Kombüse ist mit 2 Ventilen gesichert. Das

1. Ventil ist im Gasflaschenschapp im Cockpit und das
2. Ventil unter der Anrichte in der Pantry oder in einem Schrank der Kombüse.

Bedienung der Gasventile:



Wann sind die Gasventile zu schließen?

- Nachts sind alle Gasventile geschlossen.
- Vor dem Auslaufen werden beide Gasventile geschlossen.
- Auf See werden die Ventile nach jeder Benutzung wieder geschlossen (auch wenn "nur" Kaffee gekocht wurde).
- Vor einem Sturm werden beide Gasventile noch einmal daraufhin überprüft, ob sie geschlossen sind.

1.6 Diesel

Die Hilfsmotoren (Flautenschieber) der Segelyachten fahren mit Diesel. Dieselmotoren sind robuster und Diesel wirft infolge seines höheren Zündpunktes weniger Sicherheitsprobleme auf (seit man die Schlauchboote mit Benzinmotoren betreibt, wird dieses Prinzip wieder etwas in Frage gestellt).

Wo wird der Diesel eingefüllt? Meistens auf dem Backbord-Süllbord **außen!**

Man tankt unter Zuhilfenahme eines Trichters und achtet darauf, dass möglichst wenig verschüttet wird. Diesel belastet die Umwelt. Auf 10 bis 15 m-Yachten fasst der Tank meistens zwischen 100 und 300 Liter. Man sollte die Tankanzeige beobachten und den Diesel gegen Ende des Tankvorganges langsam fließen lassen. Meistens sind die Tankanzeigen ungenau, aber man kann nach dem ersten Überschwappen mit Filzstift eine Markierung auf die Anzeige malen, damit es beim zweitenmal nicht mehr überschwappt.

Achtung! Während des Diesel-Tankens darf kein Feuer an Bord brennen (Kochen, Rauchen usw.) und es ist gefährlich, zwischen der Yacht und dem Tankstellen-Kai - hin oder her - überzusteigen!!! Es besteht die Gefahr der elektrostatischen Aufladung, die mitunter ausreicht, das ganze Schiff zur Explosion zu bringen. Der Zahlmeister geht also am besten schon vor dem Tanken auf die Pier.

Die Ladungstrennung erfolgt durch Reibung des elektrischen Isolators Diesel an Metallteilen und geschieht am stärksten in der Pumpe der Tankstelle sowie den Rohrleitungen. Der Kraftstoff kommt demzufolge elektrisch geladen im Tank der Yacht an und wird erst dort so richtig gesammelt (bis zu 35000 Volt!). Deshalb sollte man unbedingt auf das zusätzliche Erzeugen von Ladung durch das An- oder Von-Bord-Gehen während des Tankens verzichten (wie stark sich eine Person elektrisch aufladen kann, erfährt man zuweilen auf einem ungeerdeten Teppich, wenn man die geerdete Türklinke anfasst). Selbst in der Bundesrepublik Deutschland ereignen sich im Schnitt zwei schwere Unfälle pro Jahr durch elektrostatische Aufladung von Tanks - und hier wacht eine äußerst gewissenhafte Berufsgenossenschaft über das strikte Einhalten der Vorschriften -! Nachdem 1969 drei Tankschiffe beim Entladen bzw. Reinigen explodierten, werden Tanker nur noch unter Inertgas befüllt, gefahren, entladen und gereinigt.

In der Backskiste sollte sich ein 20-Liter-Plastikkanister für Diesel befinden. Er sollte deutlich gekennzeichnet sein, damit keine Verwechslung mit dem Wasserkanister vorkommen kann. Ich habe einmal erlebt, dass jemand die Verschlüsse von Diesel- und Wasserkanister verwechselte. Die Heiterkeit war schnell verflogen, der Jammer hielt lange.

Sollte beim Diesel-Bunkern doch einmal ein Tropfen daneben gehen, so verschließt man den Diesel-Tank, hüllt den Tropfen dick in Pril ein und spült dann mit klarem Wasser ab. Das belastet zwar auch die Umwelt, aber der Abbau der Kohlenwasserstoffe soll angeblich rascher vonstatten gehen, wenn sie durch Emulgieren fein verteilt sind.

1.7 Umgang mit dem Motor (einer Charteryacht)

Segelyachten sind normalerweise mit Dieselmotoren ausgerüstet. Trotz ihrer Robustheit kann man sie zum Streiken bringen. **Ein paar Tips** sollen den Anfänger vor Fehlern bewahren (der Schiffsdieselmotor weicht in dem einen oder anderen Punkt vom „Autodiesel“ ab).

Anlassen: Yachten oberhalb der Billigst-Klasse besitzen eine Batterie für das Bordnetz und eine zweite Batterie, die ausschließlich zum Anlassen des Motors dient. Bei Fahrt unter Motor müssen beide Batterien geladen werden, nach Ausschalten des Motors wird die Startbatterie wieder abgeschaltet (bei den meisten Schiffen Schalterstellung auf SERVICE). Man startet auf der Stellung Startbatterie (auf den meisten Yachten Stellung 1). Versehentlicher Start auf der Stellung BOTH, also mit beiden Batterien, ist zumindest unkorrekt. Nach dem Start schaltet man auf BOTH, um beide Batterien zu laden.

Damit der Motor beim Anlassen nicht stottert, gibt man durch Drücken des Arretierungsknopfes am Schalthebel und (bei gedrücktem Knopf) leichtes Nach-vorn-Legen des Hebels etwas Standgas. Danach wird der Zündschlüssel gedreht, bis die Tankanzeige reagiert, die Glühkerzen 10 Sekunden lang vorgeglüht und anschließend gestartet (wenn der Motor warm ist, genügen 2 Sekunden; modernere Yachtmotoren brauchen auch für den Kaltstart nur eine kurze Vorglühzeit). Wenn man den Gashebel nun wieder in die Mitte stellt, springt der Arretierungsknopf heraus. Dadurch wird praktisch der Leerlauf ausgeschaltet (Leerlauf ist bei gedrücktem Knopf). Legt man nun den Hebel nach vorn, so beginnt die Vorwärtsfahrt. Gashebel nach hinten (Getriebe-Gedenk-Sekunde einlegen!) bewirkt Achterausfahrt.

Marschfahrt: Normalerweise nicht mehr als 1800 Umdrehungen pro Minute (Vercharterer fragen). Bei Manövern kann diese Drehzahl kurzfristig (für einige „Stöße“ mit dem Gashebel) überschritten werden. Wenn jedoch „weißer Dampf“ aus dem Auspuff kommt, dann war die Drehzahl zu hoch.

Achterausfahrt: Wegen des Radeffektes kann man eine Segelyacht nicht einfach rückwärts fahren, sondern muss bestimmte Tricks anwenden. Manche Segelschiffe lassen sich gar nicht überlisten, andere, besonders modernere, reagieren ziemlich gutmütig. Ich probiere zu Beginn eines Törns stets aus, wie stark der Radeffekt der betreffenden Yacht ist. Dazu fahre ich bei gerader Ruderstellung langsam achteraus und beobachte, wie stark das Heck in welcher Richtung ausbricht. Bei rechtsdrehender Schraube muss das Heck mehr oder weniger allmählich nach Backbord wegdriften.

Ausschalten: Der Motor darf unter keinen Umständen durch Unterbrechung der Stromzufuhr ausgeschaltet werden!!!

Also: Nie am Hauptschalter abstellen! Der Regler brennt sonst durch.

Richtige Vorgehensweise zum Ausschalten des Motors:

- Gas völlig wegnehmen,
- Kraftstoffzufuhr unterbrechen, bis der Motor mit Sicherheit nicht mehr läuft,
- Zündschlüssel in Nullstellung drehen und
- Batterieschalter auf „SERVICE“ umstellen (falls das nicht automatisch geschieht).

Bei den meisten Segelschiffsmotoren wird die Kraftstoffzufuhr durch Ziehen oder Drehen eines Hebels oder eines Knebels unterbrochen. Manchmal wird auch ein Knopf zum Draufdrücken verwendet. Man sollte sich diese Vorrichtung bei der Übergabe einer Charteryacht vom Vercharterer zeigen lassen, wenn man nicht sicher ist, ob man zurechtkommen wird.

Fahrt unter Segeln: Damit der Propeller nicht mitläuft - was die Antriebswelle belastet und unnötigen Lärm verursacht -, wird er durch Einlegen des Rückwärtsganges festgestellt. Ausnahme: Die Yacht erhält einen Teil ihres Stromes über einen Wellengenerator.

Kraftstoffzufuhr: Man darf den Tank nie leerfahren, d. h. es darf keine Luft angesaugt werden. Bei älteren Dieselmotoren wird nach einem leergefahrenen Tank eine unangenehm aufwendige Entlüftung nötig, bei neueren Motoren erleichtern spezielle Vorrichtungen die Entlüftung. Man sollte aber nie damit rechnen, dass diese Vorrichtungen funktionieren, besonders im Ernstfall und ganz besonders bei einer preiswert gecharterten Yacht.

Was zieht man an, was nimmt man mit?

Neulinge fragen oft, was man denn so anzieht beim Segeln. Zweierlei:

Ordentliche Kleidung für den Landgang - in vielen Urlaubsgebieten will man immer noch nicht glauben, dass ein Deutscher, besonders ein jüngerer, totschick aussieht, wenn er frisch aus dem Mülleimer kommt - und

Kleidung, die man nur auf dem Schiff anzieht. Das dürfen gerne Uraltklamotten sein, denn die Gefahr des Verschmutzens ist an Bord recht groß, und kaputt geht auch recht viel. Alte Hasen haben nach 14 Tagen auf See weniger blaue Flecken und weniger Risse in Hemd und Hose als ein Neuling, aber wer ganz ungeschoren davonkommt, hat sich meistens nicht an der Arbeit an Bord beteiligt.

Nachts wird es auf See immer recht kühl, auch wenn die Sonne am Tag mit 37° gebrannt hat. Einen dünnen und einen dicken Pullover nehme ich immer mit, auch in den tiefsten Süden des Mittelmeeres. Faserpelz ist recht warm und trotzdem preiswert. Bei starkem Wind ist Faserpelzunterwäsche ideal. Die Sitze in der Pantry überziehen sich nachts mit Feuchtigkeit, und da hält man es mit einer wasserdichten Hose länger aus. Für schweres Wetter habe ich einen Segelanzug (teure sind auch nicht besser als billige, viele schwören auf einen Motoradkombi) und Gummistiefel (müssen auch nicht die teuren sein), aber sie sollten so groß gewählt werden, dass dicke Socken reinpassen. Ein Südwester auf dem Kopf muss nicht sein, ist aber bei schlechtem Wetter sehr angenehm zum Tragen. An Bord ziehe ich feste, stabile Turnschuhe an. Es gibt auch Segelschuhe, aber die billigen drücken, und die teuren bringen gegenüber Turnschuhen auch keine Vorteile. Man muss sich also finanziell nicht sonderlich ins Zeug legen, um einen Segeltörn gut ausgestattet anzutreten.