



**KÄPTN'S BIBEL
NC IX**

Käptn's Bibel

Liebe Gäste,

unsere Käptn's Bibel soll kein Besserwisserwerk sein und vor allem nicht unterstellen, dass Sie nicht wissen was Sie tun. Wir haben hier viele Informationen aus Jahrzehnte langer Erfahrung zusammengetragen und hoffen, dass der eine oder andere nützliche Tipp auch für Ihre Reise dabei ist.

Inhalt

Käptn's Bibel.....	1
Check vor dem Ablegen.....	3
Ein Wort zum Bugstrahlruder	4
Manöver allgemein	4
Schleusen-Manöver	4
Blick in das Karten- und Infomaterial.....	5
• Ggf. Ankunft ankündigen	5
An welcher Seite in der Schleuse anlegen?	5
• Einfahren mit Abstand	5
• Anlegen mit Abstand	5
Leinen „auf Slip“.....	6
Rauf oder runter?.....	6
Während der Schleusung	7
Ausfahrt.....	7
Hafen-Manöver.....	8
Anlegen längsseits.....	8
Anlegen rückwärts in einer Box	10
Anlegen vorwärts in eine Box	11
Anker-Manöver.....	11
Trockenfallen lassen.....	12
Hamburger Hafen	13
Norder-Elbe	13
Süder-Elbe	13
Stags	14
Notmeldungen – Pflichten und Verfahren	14
Priel-Fahrten.....	15

Fahren auf See15
Mensch über Bord15

Der erste Schritt an Bord

Hoffentlich voller positiver Vorspannung geht es zum ersten Mal an Bord. Neues Schiff, neue Umgebung. Je nach persönlicher Affinität geht der Blick auf die vermeidlich wichtigsten Dinge an Bord. Kühlschrank ausreichend für eine Kiste Bier? Fahrstand mit möglichst vielen Knöpfen? Ausreichend Liegeflächen zum entspannen? ...

Falsch!

Der erste Blick sollte immer außer Bords gehen.

„Wo bekomme ich bei diesem Schiff eine Person die über Bord gegangen ist wieder rein?“ Grade bei Motoryachten ist das eine entscheidende Frage, die man sich nicht erst dann stellen sollte, wenn eine geliebte Person im Wasser treibt. Man kann eine normal gewichtige Person nicht über ein hochbordiges Deck bergen. In der Regel kommt man nicht einmal an die Person heran. Allen Versuchungen bei Wellengang mit einem Pekhaken wahlweise Augen, Brust oder andere wichtige Organe zu verletzen, sollten gleich vergessen werden.

Moderne Rümpe haben eigentlich alle eine Badeplattform am Heck, schade nur, dass dort auch die Schraube oder der Z-Antrieb angebracht sind. Es gilt also ein perfektes Mensch über Bord Manöver zu fahren. **Unserer Überzeugung nach, sollte der Motor bei Erreichen der Bergeposition ausgeschaltet werden**, um jegliche Möglichkeit eines drehenden Propellers zu eliminieren. In dieser Situation gibt es schlimmeres, als ein Motor der eventuell später nicht gleich anspringt!

Check vor dem Ablegen

Nicht ganz so aufwendig wie beim Flieger (aber nicht weniger wichtig) ist es, vor dem Ablegen die wichtigsten Punkte an Bord zu prüfen.

- Dieselmenge ausreichend für die geplante Fahrt?
- Ankersperre und Splint in Ordnung?
- Ggf. Persennings so öffnen, dass man ungehindert an die Klampen und auf die Seitendecks kommt.
- Funktionsprüfung der Navigationsbeleuchtung und des Signalhorns
- Gashähne auf „ZU“?
Wir empfehlen bei Schietwetter und absehbar höheren Wellen, auch das Ventil direkt an der Gasflasche im Gasschrank außen zu schließen.
- Alles seefest verstaut?
Besonders im Kühlschrank kommen gerne die leckersten Dinge in Bewegung.
- Alle Möbelgriffe verriegelt?
- Luken und Fenster dicht?
- Status des E-Systems prüfen:

Fahrstand und Elektroschrank am Eingang

- Alle Hauptschalter auf „ON“?
- Mittlerer Hauptschalter „Parallel“ auf „OFF“?
Dieser Hauptschalter hat keinen eigenen Schlüssel, damit er nicht aus Versehen bedient wird. Er dient zur Überbrückung der Bordnetz-Batterien mit der Starter-Batterie für den unwahrscheinlichen Fall, dass diese einmal leer sein sollte.
- Schalter für Navigationsgeräte auf „ON“?

Hauptschalter für Strahlruder

- Hauptschalter für Bugstrahl-Ruder in der Schlafkabine auf „ON“

Ein Wort zum Bugstrahlruder

Wunderbares Hilfsmittel, um ohne Blessuren die kompliziertesten Manöver zu fahren.

Aber:

- Alle Strahlruder sind nicht für den Dauerbetrieb ausgelegt. D.h., sie müssen mit kleinen kurzen Stößen bedient werden. Eine Überhitzung durch zu langen Dauerlauf führt zur automatischen Abschaltung.
- Das Bugstrahlruder verfügt über einen Scherstift, der Schäden durch Überlastung an der Schraube verhindert. Dieser reagiert recht sensibel. Wenn Sie ein „Aufheulen“ des Motors hören, ohne dass der Bug nach links oder rechts geht, ist in der Regel dieser Stift schuld. Schalten Sie bitte das Bugstrahlruder durch Abschalten des Hauptschalters unter dem Bett im Schlafrum ganz ab. Das Ganze ist kein großes Problem und kann mit Bordmitteln leicht repariert werden.

Manöver allgemein

Ob beim An- oder Ablegen – Strom und Wind können einem das Leben manchmal schwermachen. Da die NC 9 vergleichsweise leicht ist und die Aufbauten grade bei seitlichen Winden zum Segel werden, ergeben sich manchmal Manöver-Situationen, die ohne Gefahr nicht in einem Zug gefahren werden können.

Es ist keine Schande, sondern ein Zeichen guter Seemannschaft, wenn man zum Schutz fremder und eigener Personen und Schiffe, Sicherheit vor Geschwindigkeit und vermeintlicher Eleganz setzt.

Wenn das Ablegen durch Strom und Wind schwierig wird, kann eine lange Leine helfen, die man z.B. auf die gegenüberliegende Steg- oder Hafenseite legt. Mit der ist es dann ganz ohne Maschinenkraft möglich, das Boot so auszurichten, dass man losfahren kann.

Umgekehrt kann es beim Anlegen Sinn machen, erst einmal eine Hilfsleine und ein Crewmitglied an Land zu postieren, bevor man den eigentlichen Liegeplatz ansteuert.

Die Einhebelsteuerung der NC 9 von VOLVO ist eine „Drive by wire“ Lösung. Das heißt es gibt keine mechanische Verbindung zum Motor, sondern lediglich eine elektronische. Das bringt mit sich, dass die Schaltwege viel kürzer sind, als man es gewohnt ist. Man gewöhnt sich schnell daran mit mehr Feingefühl zu Kuppeln.

Der VOLVO D4 260 ist mit einer Rutschkupplung ausgestattet, die den Z-Antrieb vor Schäden durch zu viel Drehmoment schützt. Es ist also nicht möglich ruckartig voll zu beschleunigen.

Schleusen-Manöver

Schleusen ist sicherlich eines der aufregendsten Manöver während Ihrer Fahrt. Unser Revier umfasst gleich alle Typen – von den Seeschleusen am Nord-Ostsee-Kanal bis zu den handbedienten Binnen-Schleusen an der Elde-Müritz-Wasserstraße.

Bereiten Sie sich und Ihre Mannschaft rechtzeitig vor Erreichen der Schleuse vor. Legen Sie Fender und Leinen am besten an beiden Seiten bereit, da sich manchmal erst beim Einfahren entscheidet, auf welcher Seite festgemacht werden muss.

Blick in das Karten- und Infomaterial

- Wo sind die Anleger für Sportboote, bzw. wo ist der Wartebereich für Sportboote vor der Schleuse
- Welche Lichtsignale sind für Sportboote relevant?
 - Gibt es evtl. besondere Lichtsignale in der Schleuse?
(Anweisung, an welcher Schleusenseite angelegt werden soll, usw.)
- Beachten Sie auch, dass Fehlverhalten vor und in den Schleusen durchaus die Wasserschutzpolizei an Bord bringen kann!
- **Ggf. Ankunft ankündigen**
Einige Binnengewässer-Schleusen werden nur nach Anmeldung bedient. Ob das so ist, steht in den betreffenden Unterlagen. Vermeiden Sie Missverständnisse, indem Sie immer angeben, dass es sich um ein Sportboot handelt.
 - Ggf. Schleuse über UKW (nur wenn gültiges Funkzeugnis vorhanden!) oder Telefon anrufen und Ankunft ankündigen
 - Ggf. an den für Sportboote markierten Stegen und/oder Anlegern festmachen und die Schleuse über das Sprechgerät an Land informieren

An welcher Seite in der Schleuse anlegen?

Bei der NC 9 ist die Sahneseite die Backbordseite, da dort der Durchgang viel breiter ist und eine Tür beim Steuerstand, dem Steuermann die Mithilfe beim Manöver ermöglicht.

- Manchmal ist durch starken Verkehr oder direkte Hinweise durch den Schleusenmeister nicht klar, an welcher Seite angelegt werden kann. Bereiten Sie sich für beide Seiten vor.
 - Ausreichend Fender an beiden Seiten
(Bei starkem Verkehr kommt es auch vor, dass andere Yachten längsseits anlegen!)
 - Vor- und Achter-Leinen, sowie eine Leine mittig klarmachen
 - Jeweils ein Ende belegen und das andere Ende so klarlegen, dass man es leicht greifen kann, ohne Knotensalat zu produzieren
 - Vorderleinen etwas weiter vorne als mittschiffs bereitlegen
- **Einfahren mit Abstand**
Besonders Berufsschiffe verursachen starke Schraubenströme, wenn die Maschine für die Manöver vor- und zurückgeschaltet wird.
Halten Sie immer Abstand. Festmachen können Sie sowieso erst, wenn der Vordermann festgemacht hat.
- **Anlegen mit Abstand**
Wenn Sie einen Platz an der Schleusenwand oder am Steg ausgewählt haben, denken Sie daran, dass beim Schleusen in der Schleuse starke Strömungen entstehen können. Diese werden dafür sorgen, dass Sie entweder nach vorne oder hinten schwimmen. Kalkulieren Sie also immer ein paar Meter mehr.

Am Obertor befindet sich der sogenannte Drempel, eine Schwelle unter Wasser. Dieser ist meist mit einer Linie an der Schleusenwand markiert. Halten Sie ausreichend Abstand von diesen Linien und allgemein von den Schleusentoren, da dort durch den Wassereinlass heftige Querströme entstehen können.

Leinen „auf Slip“

Belegen Sie die Leinen nie fest an einem Poller oder auf der Schleusenwand! Ziehen Sie die Leine durch vorhandene Augen, durch Leitern oder um Poller und nehmen beiden Enden



wieder an Bord! Wenn Sie dies nicht beachten, werden Sie früher oder später die Situation erleben, dass sie die belegte Leine nicht mehr erreichen können. Was im besten Fall nur zum Gelächter der Mitschleuser führt.

Rauf oder runter?

Schauen Sie sich bei der Einfahrt die Schleusenwand schon einmal genau an. Wenn diese oberhalb des Wasserspiegels nass ist, dann geht die Schleusung nach oben. D.h. die Strömung in der Schleusenkammer kommt von vorne. Sie und Ihre Crew müssen die Leinen nachholen, um nicht von der Schleusenwand abzutreiben.



Ist alles trocken, geht es abwärts und die Strömung kommt von hinten. Ihre Crew und Sie müssen die Leinen fieren, um sich nicht an der Schleusenwand aufzuhängen. Oft sieht man aber auch aus dem Schleusenbecken die Ausfahrt und die Höhen-Differenz.

Während der Schleusung

Belegen Sie die Leinen **nie** an beiden Seiten fest an Bord.



Sowohl Bug- als auch Heckleine sollten über den Poller oder die Klampe an Bord von Hand gefiert oder geholt werden können. Haben Sie einmal beide Seiten belegt und eine Minute nicht hingesehen, kann es schon zu spät sein und Ihr Boot hängt an der Spundwand, oder wird nach unten gezogen.

Ausfahrt

Wenn dann endlich das Tor aufgeht, erlebt man oft und gerne den Hang „Erster sein“. Alle legen gleichzeitig ab. Von hinten drängeln sich verkannte Rennpiloten durch die immer enger werdende Gasse. Vor allem im Schraubenstrom von Berufsschiffen gibt es dann oft keine Chance mehr, die eigene Richtung zu halten.

Tun Sie sich und Ihrer Mannschaft selbst einen Gefallen und behalten Sie Ruhe. Wenn die Schiffe vor Ihnen in Fahrt sind und ausreichend Abstand haben, schmeißen Sie vorne und hinten los und geben Sie einen Stoß Bugstrahlruder, um von der Schleusenmauer frei zu kommen. Beachten Sie bitte, dass der Drehpunkt Ihrer Yacht eher vorne liegt und dadurch das Heck sich beim Einlenken wieder auf den Weg zur Schleusenwand machen kann. Weit Abstossen, oder durch kurze Vorwärts- Rückwärtsstöße mit dem Z-Antrieb abdrücken.

Wenn die Schleuse hinter Ihnen liegt, ist es Zeit ,das Deck zu klarieren, die Fender reinzunehmen und sich zu freuen, dass wieder alles gut geklappt hat.

Bereiten Sie am besten schon jetzt die Leinen für die nächste Schleuse vor.

Hafen-Manöver

Ein wenig Etikette vorweg:

- Bitte immer langsam ein- und auslaufen, um andere Lieger nicht zu stören. Fahren Sie alle Manöver ruhig und besonnen. Nehmen Sie Hilfe von Land an und helfen Sie anderen beim Anlegen, wenn Sie schon angelegt haben.
- Das langsamste Tempo macht die kleinsten Schäden! Niemand wird Sie bewundern, wenn Sie mit zu hoher Geschwindigkeit die Kontrolle verlieren, aber jeder, wenn Sie besonnen, langsam auch schwierige Manöver schadlos durchführen.
- Wenn beim Ab- und Anlegen das Freihalten von anderen Booten notwendig ist, achten Sie darauf, an welchen Stellen Sie abhalten.
 - Die Seereling, besonders bei Segeljachten, ist **nicht geeignet!**
 - Wenn nötig, platzieren Sie den Peekhaken an Pollern, Klampen oder den Fußpunkten von Stagen und Wanten. **Nie am Aufbau oder auf der Außenhaut.**
 - Bug- und Heckkörbe sind in der Regel stabil, aber auch hier gilt, möglichst weit unten anzusetzen.
 - Ein Fender in der Hand, **ohne die Leine um die Hand zu wickeln**, ist die ideale Lösung.
- Versuchen Sie nie mittels Spagat oder anderer Übungen die Boote auseinander zu halten. Es sind und bleiben 5 Tonnen Gewicht, die in Fahrt sind!
- Wenn der Platz nicht bereits vom Hafenmeister angewiesen wurde, melden Sie sich nach dem Anlegen unmittelbar im Hafengebäude.
- Viele Marinas weisen freie Plätze durch grüne Schilder aus. Leider sind die nicht immer aktuell, also auch hier möglichst zeitnah den Hafenmeister konsultieren.
- Wenn man doch einmal im Päckchen liegen muss, gehen Sie bitte immer über das Vorschiff der Nebenlieger und nie durch das Cockpit.

Anlegen längsseits

Sie haben Ihren Liegeplatz entdeckt. Das Boot muss mit einer langen Seite an dem Steg oder der Kaimauer festgemacht werden.

1. Schauen Sie, in welche Richtung ggf. die Strömung läuft. Entscheiden Sie, wenn möglich, immer gegen die Strömung anzulegen.
 - a. Wenn es keine oder nur wenig Strömung gibt, wählen Sie am besten die Backbordseite. Dort ist der Ausstieg vom Fahrstand und Sie haben als Rudergänger einen besseren Überblick.
2. Machen Sie Leinen und Fender klar. Am besten tut man das noch weit ab vom Anlegeplatz. Gerade eine noch ungeübte Crew ist dann wesentlich entspannter.
3. Lassen Sie ein Crew-Mitglied mit der Vorleine (ein Ende an Bord belegt) ca. mittschiffs auf Höhe der Frontscheibe, „bewaffnet“ mit dem Peekhaken Stellung beziehen. Dort ist das Schiff am breitesten und man kann am schnellsten problemlos an Land gehen um festzumachen.

4. Fahren Sie nun so langsam wie möglich, in einem ca. 30° Winkel auf den Steg oder die Kaimauer zu. Durch die Gegenströmung können Sie mit eingelegtem Vorwärtsgang zum Land hin stillstehen und mit dem Ruder Winkel und Tempo der Annäherung ändern.



5. Wenn der Bug nur noch wenig vom Steg entfernt ist (lassen Sie ein Crewmitglied am Bugkorb mitentscheiden), legen Sie das Ruder ausgekuppelt voll Richtung Steg und geben Sie kurz Rückwärts. Dadurch wird das Heck zum Steg hin gesogen. Mit dem Bugstrahlruder bringen Sie jetzt den Bug dahin wo er soll.
6. Wenn möglich, steigt jetzt ein Crewmitglied ca. Mittschiffs, mit der Vorderleine aus und macht diese einige Meter vor dem Bug an Land oder am Steg fest.
7. Je nach Strömungsgeschwindigkeit halten Sie das Boot weiter parallel zum Anleger, während das Crew-Mitglied nun die ebenfalls Mitschiffs kargelegte Achterleine übernimmt und einige Meter hinter dem Heck an Land oder am Steg festmacht.
Denken Sie daran, dass nie alle Personen während eines Anlegemanövers gleichzeitig von Bord gehen sollten.
8. Sind Bug- und Heckleine fest, werden die Springs ausgelegt. Jeweils eine von vorne nach hinten und eine von hinten nach vorne. Jetzt liegen Sie für alle Strömungsrichtungen richtig und fest.
9. Sobald Vor- und Achterleine klar sind, kann und sollte der Motor abgeschaltet werden.
10. Klarieren Sie immer nach einem Manöver das Deck. Viel schneller als man denkt, steckt ein kleiner Zeh in einer Schlaufe und die ist meistens stärker...
11. Wenn Sie nicht an einem Schwimmsteg, sondern einer Kaimauer festgemacht haben, muss leider ein Crew-Mitglied Tidenwache gehen. Bei ablaufendem Wasser muss regelmäßig „Leine gegeben werden“, bei auflaufendem muss „Leine eingeholt werden“, damit man nicht von der Mauer abtreibt. Das gilt natürlich auch nachts!

Anlegen rückwärts in einer Box

Ob rück- oder vorwärts sollte man eigentlich nach dem Wind entscheiden und immer so anlegen, dass das Cockpit geschützt ist. Bei ordentlicher Hitze auch gerne genau umgekehrt.

Haben Sie sich für rückwärts, also römisch-katholisch, entschieden:

1. Machen Sie das Boot klar zum Anlegen
 - a. Eventuell das Dinghi aus den Davids nehmen und im Wasser am Bug befestigen.
 - b. Wenn Anker oder Mooringleinen benutzt werden, genau die Lage der anderen kontrollieren, da das Überfahren die Gefahr birgt, Gegenstände in die Schraube zu bekommen.
 - c. 2 Leinen vorne (wenn nur eine Mooringtonne vorhanden ist, dann natürlich auch nur eine Leine) festmachen und das Ende mit dem Auge an der Außenseite bis zum Heck legen.
 - d. 2 Leinen am Heck festmachen und klar legen.
 - e. Ausreichend Fender an beiden Seiten (eventuell noch nicht raushängen, wenn es eine enge Durchfahrt zwischen 2 Pfählen gibt).
2. Richten Sie das Boot genau rechtwinklig zur Durchfahrt zwischen den Pfählen aus oder so, dass die Mooringtonne auf einer beliebigen Seite nah am Heck ist.
3. Langsam rückwärts und die Lage immer wieder mit Bugstrahlruder-Stößen korrigieren. Kalkulieren Sie die Windrichtung mit ein.
 - a. Bei breiten Boxen kann es notwendig sein, das Heck erst zum einen Pfahl und dann zum anderen zu manövrieren. Fangen Sie mit dem Pfahl in Windrichtung an und lassen Sie dann ihr Schiff zum anderen Pfahl treiben. Wenn beide Leinen fest sind, wieder zum Pfahl in Windrichtung ziehen und dann mit Maschine Rückwärts Richtung Steg.
4. Nun legt ein Crewmitglied, ggf. mit Hilfe des Peekhakens, nacheinander die Leinen-Ösen über die Pfähle, am besten so, dass diese nicht ins Wasser durchrauscht, da dies beim Ablegen Probleme machen kann. Bei einer Mooringtonne wird die Vorleine auf Slip durch die Ösen an der Tonne geholt, oder mit einem Palsteg befestigt.
5. Am wichtigsten ist es jetzt, dass die Leinen nicht, oder nur vor dem Schiff im Wasser sind, damit beim weiteren Rückwärtsfahren nichts in die Schraube kommt!
Fahren Sie langsam rückwärts bis der Steg erreicht ist und ein Crewmitglied die Heckleinen an Land festmachen kann.
6. Bei Mooringtonnen kann es notwendig sein, auf Bug-Höhe weitere Leinen zu den Nachbarschiffen auszubringen um das Schwoien zu minimieren.
7. Halten Sie so viel Abstand zwischen Anleger und Boot, dass auch bei Schwell sicher verhindert ist, dass das Boot am Steg anschlägt.

Anlegen vorwärts in eine Box

Siehe „Anlegen rückwärts in einer Box“.

Nur werden hier die Heckkleinen vorher bis ca. mittschiffs gelegt, um an den Pfählen festzumachen und auf Bughöhe für Anleger mit Mooringtonnen. Unsere Yachten verfügen über einen Bugsprit mit Leiter und einen Durchstieg im Bugkorb. Beides macht das Ein- und Aussteigen erheblich einfacher.

Anker-Manöver

Dank elektrischer Ankerwinde so einfach wie bei der Queen Mary 2.

Wie immer steckt der wichtigste Teil in der richtigen Vorbereitung!

Im Tidengewässer wird ihr Boot immer in Fluss-Richtung des Wassers vom Ankerpunkt aus gesehen liegen. Das heißt aber auch, dass sich bei Tidewechsel die Richtung ändert. Folgt man der Regel, immer 3fache Ankerkette im Verhältnis zur Wassertiefe, ergibt sich bei 4 Metern Wassertiefe beim Ankerwerfen ein potentieller Schwoikreis mit einem Durchmesser von mind. 32 Metern.

Viele Worte für eine einfache Regel: Halte ordentlich Abstand von anderen Booten und immer einen Blick auf die Karte, ob eventuell unter Wasser liegende Buhnen den Spaß verderben können.

Wenn alles soweit gut aussieht, geht ein Crew-Mitglied zum Bug und legt den Kettenschutz-Riegel um und entfernt den Sicherungssplint.

Steuern Sie Ihren Wunsch-Ankerplatz gegen die Strömung an, bringen Sie Ihr Boot zum Stillstand über Grund und lassen Sie den Anker fallen. Das geht zum einen mit dem Schalter auf dem Armaturenbrett oder mit der Fernbedienung die sich an der Innenseite des Deckels vom Kettenkasten am Bug befindet. (**ACHTUNG: Unbedingt vergewissern, dass Kettenschutz und Splint entfernt sind!**) Vermeiden Sie nach Möglichkeit die Nutzung des Schalters am Armaturenbrett. Es sollte möglichst ein Crewmitglied mit der Handfernbedienung am Bug den Anker bedienen, denn nur da sieht man ob alles glattgeht.

Wenn das Boot jetzt langsam rückwärts treibt ist das optimal, weil dadurch verhindert wird, dass der Anker unters Schiff kommt und die Ankerkette an der Außenhaut Schäden anrichtet. Wenn keine Strömung diese Arbeit tut, dann geben Sie bitte einen kleinen Schub rückwärts.

Nach dem Ausfahren der notwendigen Kettenlänge (mind. 3x Wassertiefe, nie weniger als 10 Meter), bitte noch ein wenig Ankerwache gehen. Es kommt vor, dass der Anker keinen geeigneten Grund findet und eine Zeit über den Boden gezogen wird, bevor er sich richtig eingräbt. Erst wenn ein paar Minuten Stillstand gegenüber einem Fixpunkt an Land sicher ist, haben Sie frei. Ihr GPS-Plotter kann dann weiter aufpassen. Dort gibt es eine Ankerwach-Funktion, die Alarm gibt, wenn sich Ihre Yacht von der aktuellen Position entfernt.

Genießen Sie die Zeit an Ihrem neuen Lieblingsplatz!

Anker auf ist auch keine Kunst. Bei viel Strömung oder Gegenwind unterstützen Sie die laufende Ankerwache mit leichter Vorwärtsfahrt, aber nur so lange, bis das Crewmitglied an der Ankerwache meldet, dass die Kette senkrecht ins Wasser geht. Zuviel des Guten bringt den Anker unters Schiff und die Kette auf die Außenhaut!

Auch wenn man theoretisch den Anker mit dem Schalter vom Armaturenbrett aus aufholen kann, birgt dies die **Gefahr von Schäden am Rumpf!** Es sollte nach Möglichkeit immer ein Crewmitglied mit der Fernbedienung aus dem Deckel des Kettenkastens und direktem Blick auf die Kette im Wasser den Anker einholen. Oft kommt der Anker falsch herum aus dem Wasser. Das heißt, die beiden Fluken stehen zum Rumpf und verhaken sich unter der Bugfalte im Rumpf. In diesem Fall muss der Anker von Hand gedreht werden, bevor er an seine endgültige Position gehievt wird.

Bitte erst Fahrt aufnehmen, wenn der Anker in seiner endgültigen Position ist und gesichert wurde.

Trockenfallen lassen

Der drohende Zeigefinger vorweg! Sie haften für alle Schäden am Schiff bis zur Höhe der hinterlegten Kautions.

Die NC 9 hat einen flachen Rumpf, der bei normaler Konsistenz des Schlicks soweit einsinkt, dass die Yacht grade „steht“. Allerdings zeigt der Z-Antrieb in Betriebsstellung senkrecht nach unten, was beim Trockenfallen einen erheblichen Schaden nahezu sicherstellt. Nur wenn der Antrieb mit der Trimm-Vorrichtung vollkommen aus dem Wasser gehoben wird (maximal Stellung) ist sichergestellt, dass nur der rückwärtige Teil der Schrauben im Schlick liegt.

Aufgrund der Rumpfform kann es vorkommen, dass das Schiff auf dem Trockenen zu einer Seite kränkt. Das ist nicht weiter schlimm, macht aber in der Regel die Kojen unbenutzbar bis das Wasser wieder da ist.

Das alles sind gute Voraussetzungen, sich auch bei Ebbe im Schlick pudelwohl zu fühlen und das unglaubliche Erlebnis des Trockenfallen-Lassens im Wattenmeer bei geeignetem Wetter ins Auge zu fassen. Im Wattenmeer halten Sie sich bitte unbedingt an die Vorgaben des Weltbiosphärenreservats Wattenmeer und halten Sie in jedem Fall gebührenden Abstand von der Tierwelt.

Wie auch immer Sie sich entscheiden, fahren Sie nie mit hoher Geschwindigkeit auf Wattflächen. Diese Unart des „Raufrutschens“ führt mit Sicherheit zu Schäden am Rumpf und Antrieb.

Wenn das Schiff dann „hoch und trocken“ liegt, beobachten Sie genau wie weit der Rumpf eingesunken ist. Im Elbschlick wird das immer weit genug sein, das Watt ist aber von dichterem Konsistenz. Der Rumpf sollte immer ein Stück weit im Schlick liegen. **Steht das Schiff nur auf dem Kiel und gerät in leichte Schiefelage, ist bei Bewegungen an Bord äußerste Vorsicht geboten, um den Rumpf nicht zu beschädigen.**

Wir behalten uns vor, nach der Rückkehr den Rumpf zu untersuchen und ggf. Schäden und abgetragene Lackierung in Rechnung zu stellen!

Hamburger Hafen

Sicherlich eines der tollsten Erlebnisse, die man als Freizeit-Kapitän erleben kann, wenn man ein paar Regeln im Hinterkopf behält.

Norder-Elbe

Die Norder-Elbe ist der Teil des Elbstroms, der zwischen dem Abzweig der Süder-Elbe am Köhlbrand und der Bunthäuser-Spitze bei Oortkaten, direkt an der fantastischen Skyline von Hamburg entlangführt und Möglichkeiten bietet, durch die Speicherstadt und die neue Hafen-City zu fahren.

- Die Berufsschiffahrt hat immer Vorfahrt. Das wissen die auch und fahren strikt geradeaus, oder quer, oder wie auch immer.
- Grade vor den Landungsbrücken ist es oft sehr kabbelig, da die vielen Fähren ordentlich Schwell produzieren. Es ist nicht verboten, hinter den Landungsbrücken direkt an der Kaimauer durchzufahren. Allerdings liegen dort viele Barkassen, die der Meinung sind, dass es alleine ihnen erlaubt ist, dort zu fahren. Im übrigen ist bei Hochwasser die Durchfahrtshöhe nicht ausreichend.
- Halten Sie immer größtmöglichen Abstand von allen großen Pötten. Durch deren Schraubenstrom können unangenehme abrupte Kurswechsel bis hin zur Havarie passieren.
- Am Hauptstrom der Elbe und in einigen Hafenbecken liegen viele Schwimmdocks. Es ist spannend zu beobachten, wie diese beachtlichen Bauwerke im Wasser verschwinden und dann mit einem riesigen Seeschiff drauf wiederauftauchen. Tun Sie das immer mit gebührendem Abstand. Zum einen sind viele Schlepper und Festmacher damit beschäftigt, dass das Ein- und Ausdocken funktioniert, zum anderen können auch hier unangenehme Strömungen entstehen.
- Das Befahren von Hafenbecken, an denen sich Tankanlagen befinden, ist verboten!
- Das Anlegen an den Fähranlegern ist in der Regel verboten. Wenn überhaupt, darf an der Rückseite kurz festgemacht werden.
- Der City-Sportboothafen empfiehlt sich, wenn Sie z.B. abends eines der Musicals auf der anderen Elbseite besuchen wollen. Fahren Sie rechts von der Hafenanlage ein und halten Sie auf die kleinen Giebelhäuschen auf dem Steg zu. Der Hafenmeister wird Ihnen einen Liegeplatz zuweisen. Die besten Plätze liegen nah zum Hauptsteg, da dort der wenigste Schwell einläuft.

Fahren Sie ruhig einmal in die an der Südseite liegenden Hafenbecken und Stichkanäle. Am kleinen Grasbrook Hafen befindet sich das Hafenmuseum, indem noch bestaunt werden kann, wie früher die Stückgutfrachter von Hand be- und entladen wurden.

Süder-Elbe

Es gilt, was auch für die Norder-Elbe gilt. Allerdings ist hier der Schiffsverkehr wesentlich geringer. Partikuliere und Kümos, die Hamburg nur passieren wollen oder in die südlichen Hafenbereiche müssen, nutzen diesen wesentlich ruhigeren Weg. Langweilig ist es deshalb überhaupt nicht. Hinter jeweils einer Schleuse empfehlen sich ein Besuch im aufstrebenden Stadtteil Wilhelmsburg oder im malerischen Hafen von Harburg. Kurz vor und hinter der legendären Köhlbrandbrücke passieren Sie Europas größtes Container-Terminal.

Stags

Von den im rechten Winkel zum Ufer abgehenden Stags geht bei Hochwasser eine große Gefahr aus. Wenn man, auch im Hauptstrom, außerhalb des Fahrwassers unterwegs ist, dann gilt es besonders Ausschau nach den Stag-Seezeichen zu halten und auf der Karte oder dem Plotter gegen zu prüfen, dass man nicht versehentlich eines ausgelassen hat.

Die Stags liegen dicht unter der Wasseroberfläche und sind aus groben spitzen Schlackesteinen gebaut. Diese vertragen sich so gar nicht mit einem Kunststoffrumpf. Jeglicher Kontakt ist unter allen Umständen zu vermeiden, es droht Totalverlust.

Notmeldungen – Pflichten und Verfahren

- Der Kapitän eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass Personen sich in Seenot befinden, ist verpflichtet, ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Ist das Schiff, das den Seenotalarm erhält, zur Hilfeleistung außer Stande oder hält sein Kapitän diese aufgrund besonderer Umstände für unzumutbar oder unnötig, so muss er den Grund für die Unterlassung einer derartigen Hilfeleistung in das Schiffstagebuch eintragen und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Organisation den betreffenden Such- und Rettungsdienst entsprechend unterrichten.
- Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes oder der zuständige Such- und Rettungsdienst ist, nachdem er sich nach Möglichkeit mit den Kapitänen der Schiffe verständigt hat, die auf die Seenotalarmierung geantwortet haben, berechtigt, eines oder mehrere der Schiffe anzufordern, die der Kapitän des in Seenot befindlichen Schiffes oder der Such- und Rettungsdienst für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält; der Kapitän des angeforderten Schiffes beziehungsweise die Kapitäne der angeforderten Schiffe sind verpflichtet, der Anforderung nachzukommen, indem sie weiterhin mit größter Geschwindigkeit den in Seenot befindlichen Personen zu Hilfe eilen.
- Kapitäne sind von der in Absatz 1 auferlegten Verpflichtung entbunden, sobald sie erfahren, dass ihre Schiffe nicht angefordert worden sind und dass ein oder mehrere andere Schiffe angefordert worden sind und dieser Anforderung nachkommen. Diese Entscheidung muss nach Möglichkeit den anderen angeforderten Schiffen und dem Such- und Rettungsdienst mitgeteilt werden.
- Der Kapitän eines Schiffes ist von der in Absatz 1 auferlegten Verpflichtung und, wenn sein Schiff angefordert worden ist, von der in Absatz 2 auferlegten Verpflichtung entbunden, sobald ihm von den in Not befindlichen Personen oder dem Such- und Rettungsdienst oder dem Kapitän eines anderen Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, dass eine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.
- Diese Regel lässt das am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnete Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot, insbesondere die in Artikel 11 jenes Übereinkommens auferlegte Beistandspflicht, * unberührt

Priel-Fahrten

In Tidengewässern sind eigentlich alle Fahrten rund um Niedrigwasser in den Nebenarmen der Elbe Priel-Fahrten. Durch ablaufendes Wasser werden die Fahrrinnen immer enger und die Strömungsgeschwindigkeit höher. Die Gefahr durch unter Wasser liegende Stags wird geringer, da diese nun deutlich sichtbar sind. Zu nah an den Priggen (die Seezeichen am Ende des Stags) sollte man auch nicht fahren, da sich die Steine der Stags noch weiter zum Fahrwasser hin ausdehnen. Ansonsten gilt aber, so weit wie möglich in den Kurven außen fahren und immer nur so schnell, dass ein Auflaufen mit eigener Kraft wieder behoben werden kann.

Wichtig beim Fahren mit einem Z-Antrieb ist immer im Hinterkopf zu haben, dass dieser Antrieb am tiefsten im Wasser ist. Die erste Grundberührung während der Fahrt also mit dem Antrieb stattfindet. Daher ist besondere Vorsicht angezeigt und das Echolot immer im Auge zu haben.

Fahren auf See

Machen Sie Ihre Yacht vor der Abfahrt seefest. Das heißt:

- Rettungsringe kontrollieren
- Wurfleine klar legen
- Rettungsinsel klar legen
- Alles sicher verstauen
- Die Sicherungsknöpfe an den Möbeltüren reindrücken
- Im Kühlschrank befindliche Lebensmittel sichern, ggf. auslagern.
- Seenotmittel klar legen
- Gurte klar legen
- Deck aufräumen

Wir empfehlen dringend, während der Fahrt immer Schwimmwesten zu tragen. An Bord befinden sich Automatik-Westen, die angenehm zu tragen sind. Flasche Eitelkeit ist hier unangebracht.

Ggf. sollten Sie bei absehbar starkem Wellengang vorher das Seeventil der Toilette schließen und den Gashahn direkt an der Gasflasche zudrehen.

Unwetter

Sie machen Urlaub und das Wetter macht nicht mit.

Es kommt eher selten vor, aber es kann sein, dass der Deutsche Wetterdienst eine Unwetterwarnung für Ihr Fahrtgebiet ausgibt.

Für die Dauer der Gültigkeit einer solchen Warnung ist das Auslaufen mit unseren Schiffen verboten. Erreicht einen die Unwetterwarnung während der Fahrt ist der nächste Hafen anzulaufen.

Es ist die Pflicht des Skippers sich regelmäßig über die Wetterlage und somit etwaige Unwetterwarnungen zu informieren!

Mensch über Bord

Keiner möchte das erleben. Also tun Sie immer alles damit es nie passiert!

Tragen Sie bitte auch bei gutem Wetter und Fahrten auf kleinen Flüssen Schwimmwesten. Besonders bei Manövern in Häfen und Schleusen kann doch mal Jemand den Halt verlieren. Damit es nur beim Schreck bleibt ist die Schwimmweste ein guter Partner. Bei starkem Seegang verwenden Sie die Sicherungsgurte und gehen Sie nur angeleint auf den Seitendecks und auf das Vordeck.

Denken Sie vor der Abfahrt darüber nach, wie sie mit der Situation umgehen können. Es ist ein großer Unterschied, ob sie zu zweit, zu dritt oder mit noch mehr Menschen unterwegs sind. Sprechen Sie vor der ersten Fahrt ihre Strategie mit allen Mitfahrern ab. Es ist absolut notwendig, dass Jeder weiß was zu tun ist und wer in einem solchen Fall das Sagen hat.

Wenn es dann passiert ist und aus dem gemütlichen Törn zu zweit, Sie als Einzelfahrer übrig sind, sind einige Dinge nur schwer möglich. Es ist Niemand da der den Menschen im Wasser im Auge behalten kann. Am Ruder wissen Sie eventuell gar nicht auf welcher Seite die Person ins Wasser gefallen ist. Umso wichtiger ist, dass Sie auf „Vor dem Wind“ Kurs gehen, tatsächlich einige Bootslängen laufen lassen, wenden und gegen den Wind auf den Menschen im Wasser zu halten. Kuppeln sie rechtzeitig aus. Wir empfehlen sogar den Motor in diesem Fall abzuschalten um jegliche Gefahr von den Schrauben auszuschließen. Versuchen Sie den Menschen im Wasser mit einer Wurfleine, einem Rettungsring mit Leine oder einem Peekhaken (Vorsicht Verletzungsgefahr!) Mitschiffs zu sichern und führen Sie ihn zum Heck. Besonders bei hochbordigen Motoryachten wie der Jeanneau NC 9 ist ein Bergen nur aussichtsreich, wenn man es über die Badeplattform achtern versucht.