

Anmerkungen zu den Dienstanweisungen:

Es soll ein Urlaubstörn werden – und wenn's geht auch für mich.

Demzufolge sollten auch die anderen Crewmitglieder Aufgaben übernehmen. Ich verlange aber von niemandem dass er schon alles weiß – sonst würde ich mich ernsthaft fragen warum ich eigentlich ständig lerne und Prüfungen mache. An die Aufgaben werde ich euch langsam heranführen. Wenn Interesse besteht können wir auch ins Detail gehen.

Die Dienstanweisungen sind für eine eingespielte Mannschaft erstellt und der Aufgabenumfang ist dementsprechend. Der Abschnitt „Übernahme der Yacht“ ist also so zu verstehen, dass Skipper und Co-Skipper die Yacht von Vercharterer übernehmen, Vollständigkeit und Funktionsfähigkeit prüfen und euch dann euren Platz und die Aufgaben erklären.

Vielleicht wollt ihr das spezifische Wissen ja lernen. Was ihr aber bis zum Törn auf jeden Fall können solltet, sind folgende Knoten:

- Webeleinsteck
- Palstek
- Schotstek
- Achtknoten
- Klampe belegen

Die animierten Knoten gibt's unter <http://www.jojo-wassersport.de/knoten/>

Eine ziemlich gute Seite ist auch <http://www.nautisches-lexikon.de/>

Wenn ihr keine Lust oder Zeit habt euch im Vorfeld damit zu beschäftigen, sagt mit bitte Bescheid. Manche Sachen wie z.B. Wetterkarten ausdrucken müssen halt vor Törnbeginn erledigt sein.

Wetterfrosch:

Die prinzipiellen Wetterbedingungen wurden bereits bei der Törnplanung berücksichtigt. Aktuelle Wettermeldungen wird Elke per SMS erhalten und an den Wetterfrosch weitergeben. Funkfrequenzen und Sendezeiten für Wetterberichte sind bekannt und stehen im Revierführer.

Ab 4 Tage vor Törnbeginn sollten die UKMO (Bracknell) Karten von www.wetterzentrale.de, die alle 6 Stunden neu erstellt werden, ausgedruckt werden, um eine chronologische Wetterentwicklung zu sehen. Am Tag des Törnbeginns sollten auch die Prognosen gedruckt werden. Dann kann man schon im Flieger die Wetteranalyse machen und ggfls. den Törnplan anpassen.

Interessant wird's dann an Bord. Hoffentlich ist der Wetterfrosch kein Morgenmuffel, sodass er den aktuellen Wetterbericht vom Hafenmeister gleich neben den Frühstücksbrötchen mitbringen kann ☺

Wenn es ein Internetcafe oder ähnliches gibt, kann man sich auch wieder die Ausdrücke von wetterzentrale.de besorgen.

Während der Fahrt sollte das Wetter analysiert und prognostiziert werden. Die Schwierigkeit liegt in der Wolkendefinition. www.weltderwolken.de ist ganz hilfreich sein.

Da die aktuellen Wetterdaten wie Temperatur, Luftdruck und Bewölkung ins Logbuch eingetragen werden müssen, sollte der Logbuchführer oder der Wetterfrosch diese auch regelmäßig ablesen.

Navigationsmeister:

Die Dienstanweisung ist sehr ausführlich und umfangreich. Wir werden aber nur einen Bruchteil brauchen. Gezeiten haben wir nur in geringem Umfang von ca. 20 cm, sodass wir kein Trockenfallen zu befürchten haben.

Astronavigation werden wir auch nicht brauchen. GPS und Radar sollte aber bedient werden können. Handbücher von Raymarine habe ich als pdf-Datei und werde diese dem Nav-Meister schon mal zumailen.

Viel Wert sollte aber auf klassische Kartennavigation gelegt werden. Der Nav-Meister sollte schon mal was von Rechtweisendem Kurs, Kursumwandlung, Fehlweisung und Missweisung gehört haben. Auch die Betonung insbesondere von Sperrgebieten und Gefahrenstellen sollte ebenso wie die Kartentiefe erkannt werden. Steht aber auch alles in der INT-1.

Da ich mal davon ausgehe dass der Nav-Meister über kein Funkzeugnis verfügt, darf er die Funkanlage auch nicht bedienen. Und wenn über Funk ein „Mayday“ kommt, sollte nicht nur der Nav-Meister sondern alle reagieren und mir Bescheid sagen.

Decksmeister:

Der Decksmeister kümmert sich um alles was an Deck geschieht. Er kümmert sich darum, dass beim An- und Ablegen jeder weiß was er zu tun hat, dass die notwendigen Sachen bereit liegen und jeder auf seiner Station ist. Erst nach seiner Klarmeldung kann das An- oder Ablegemanöver gefahren werden.

Nach dem Anlegen werden alle Festmacher und Fender kontrolliert und die nicht mehr benötigten Dinge verstaut. Auch nach dem Ablegen sind Festmacher, Fender, Bootshaken usw. ordentlich zu verstauen.

Wichtig ist auch seine Aufgabe beim Ankern, da der Rudergänger nicht sieht was da vorne geschieht. Der Decksmeister teilt auch den „Verstärker“ mittschiffs ein.

Bin mal gespannt ob wir eine Bootsmannspfeife zu hören bekommen ☺

Signalmeister:

Im Wesentlichen hat der Signalmeister nur was zu tun, wenn das Wetter schlecht ist – also hoffentlich nie. Dann sollte er aber Lichterführung und Schallsignale verstehen und geben können.

Die Flaggenparade wird ebenso wie die Kennzeichnung als Ankerlieger oder Segelfahrzeug unter Motor wird im Mittelmeer nicht so eng gesehen. Wäre aber schön wenn wir es dennoch richtig machen würden.

Was der Signalmeister wohl sagt wenn er zur Kontrolle des Ankelichts mit dem Bootsmannsstuhl auf die Mastspitze gezogen wird ☺