

Dienstanweisung für den Decksmeister

Allgemeines

Der Decksmeister ist an Bord für die seemännischen Arbeiten insbesondere an Oberdeck zuständig. Dies umfasst die Ordnung, Sauberkeit und Funktionstüchtigkeit aller seemännischen Einrichtungen an Oberdeck sowie der Rettungsinsel und gegebenenfalls der Beiboote. Er untersteht in dieser Funktion direkt dem Skipper, kann aber auch von einem Wachführer für die Erfüllung seiner Aufgaben herangezogen werden. Bei Dreiwachen-System führt er als Wachführer die dritte Seewache an, bei Zweiwachensystem fungiert er als Ersatz-Wachführer.

Ernennung

Der Decksmeister wird im Rahmen einer Crew-Vorbesprechung vom Skipper ernannt und soll sich bereits vor Antritt der Fahrt mit seiner Dienstanweisung sowie den für die Ausübung seines Amtes notwendigen Regeln und Gesetzen auseinandersetzen. Die Amtszeit erlischt mit der Übergabe der Yacht an den Eigner.

Aufgaben

Übernahme der Yacht

Bei der Übernahme der Yacht überprüft der Decksmeister Vollzähligkeit, Zustand und Funktionstüchtigkeit des seemännischen Materials, welches für die sichere Führung der Yacht in See erforderlich ist.

Seeklarmachen

Vor jedem Auslaufen ist die Yacht in einen seeklaren Zustand zu bringen. Vor dem ersten Auslaufen eines Törns oder wenn neue Crewmitglieder dazu stoßen führt der Decksmeister eine Sicherheitsbelehrung, die insbesondere folgende Punkte abdeckt:

- Gebrauch der Rettungsweste und des Lifebelts
- Lagerung und Aktivierung der Rettungsinsel

Zum Seeklarmachen überprüft der Decksmeister die ordnungsgemäße und seefeste Verstaung allen seemännischen Gerätes an Oberdeck. Auch wenn alle Kammerbewohner selbst für das Verschließen der Luken verantwortlich sind, überprüft der Decksmeister vor dem Ablegen nochmals den ordnungsgemäßen Verschlusszustand.

Leinen- und Fenderpersonal ist in Absprache mit dem Wachführer einzuteilen und in die Stationen einzuweisen. Der Bootshaken liegt bereit. Der Decksmeister meldet dem zuständigen Wachführer den Seeabschnitt seeklar.

Ablegen

Sofern der Decksmeister in seiner Funktion als Wachführer oder Rudergänger der fahrenden Wache das Ablegemanöver nicht selbst fährt, ist er als Leiter des Vorschiffs hier für die seemännische Abwicklung zuständig. Dies bedeutet insbesondere das Einteilen des Leinen- und Fenderpersonals - dabei darf natürlich gerne auch selbst Hand angelegt werden.

Wichtig ist jeweils der seemännische Überblick über das Manöver.

Nach dem Ablegen ist der Decksmeister für das Aufklaren aller Stationen zuständig, Festmacher werden ordentlich aufgeschossen und verstaunt, die Fender werden in die vorgesehenen Backs- / Stauräume gepackt, Bootshaken befestigt etc.

Der seefeste Zustand wird an den Wachführer gemeldet.

Segel setzen

Sofern nicht von der fahrenden Wache ausgeführt, wird der Decksmeister das Segel setzen vor Ort leiten. Das beinhaltet:

- das Anschlagen des Segels - vor dem Setzen des Spinnakers ist dieser durch den Decksmeister auf richtige Packweise zu kontrollieren
- Lösen von Zeisingen
- Klarieren der Fallen
- Nach Ruf des Wachführers "Heiß Segel" wird das Fall durchgeholt.

Bei Setzen beobachtet der Decksmeister das Segel, ob es irgendwo klemmt und greift ggf. korrigierend ein. Beim gesetzten Segel ist der Trimm zu kontrollieren und ggf. nachzutrimmen (Holepunkte der Genua/Fockschot, Unterliekstrecker, Baumniederholer, Spannung des Vorlieks, Wölbung des Achterlieks)

Segel bergen

Segelbergen wird vom Wachführer eingeleitet; der Decksmeister wird mit dem ihm zugeteilten Personal die Station auf dem Vorschiff besetzen.

Wird ein Segel aufgrund auffrischender Winde geborgen / gewechselt, ist unbedingt darauf zu achten, dass Schwimmwesten mit angelegtem Lifebelt für das Manöver getragen werden.

Beim Klarmachen zum Fallen wird das Fall klariert, jedoch noch nicht gelöst.

Nachdem der Wachführer die Yacht in den Wind drehen wird, wird das Kommando kommen "Fallen Segel". Das Fall wird gelöst und gefiert, die Mannschaft legt das Segel - soweit möglich - bereits im Vorgang des Fallens zusammen. Das Segel wird in den Sack gepackt und vorschriftsmäßig gestaut.

Segel reffen

Segelreffern wird nach Maßgabe des Wachführers durchgeführt. Das Manöver wird hier nicht beschrieben, sondern für einen Decksmeister vorausgesetzt.

Mann/Boje über Bord

Ist bei einem Mann/Boje über Bord-Manöver das Beiboot auszusetzen, so obliegt dies dem Verantwortungsbereich des Decksmeisters.

Mit dem Ruf "Mann/Boje über Bord" und der Ankündigung der Bergung mittels Beiboot begibt sich der Decksmeister zu seiner Station und klariert das Beiboot.

Das Beiboot wird erst nach durchgeführten Kursänderungen und im aufgestoppten Zustand nach Kommando des Wachführers ausgesetzt.

Für alle Mann/Boje über Bord Manöver gilt, dass der Decksmeister nach Abschluss der Manöver die Stationen im aufgeklärten Zustand an den Wachführer meldet.

Dies beinhaltet insbesondere die seefeste Stauung von Bootshaken, Fendern, Leinen etc.

Längsseitsgehen in See

Das Längsseitsgehen in See wird ähnlich vorbereitet wie das Anlegen;

Ist die Anlegeseite bekannt, werden hier die Fender ausgebracht. Achtung - es sollen stets auch lose Fender durch Personal gefahren werden.

Während des Längsseitsgehen-Manövers leitet der Decksmeister den Einsatz auf dem Vorschiff.

Nach dem Ablegen werden die Stationen aufgeklärt und das Material verstaut.

Der Decksmeister meldet die aufgeklärte Station an den Wachführer.

Schleppen / Geschleppt werden

Der Decksmeister ist zuständig für das Herstellen einer Schleppverbindung.

Die Schlepptrosse soll auf der eigenen Yacht stets am Mast befestigt werden und kann vorn oder achtern (je nach Manöver) eine seitliche Führung erhalten.

Ankermanöver

Das Ankermanöver erfolgt in enger Abstimmung zwischen Wachführer und Decksmeister.

Das Ankermanöver bedarf auch der Vorbereitung auf dem Vorschiff:

Das Spill ist klarzumachen - elektrisches Spill ist zu testen (Funktionsprobe),

der Kettenkasten muss frei sein - eventuell dort gelagerte Fender oder Festmacherleinen sind zu entfernen.

Die Arretierung des Bugankers wird gelöst und der Decksmeister meldet dem Wachführer den Anker klar zum Fallen.

Soweit der Ankerort erreicht ist, wird der Wachführer das Ankermanöver einleiten mit

"Aus der Kette" - dem Hinweis, sich aus dem Gefahrenbereich der Kette zu entfernen und

"Fallen Anker" - jetzt wird das Spill gelöst, der Anker geht zu Wasser

Sowie der Anker den Grund erreicht hat, meldet der Decksmeister "Auf dem Grund"

Nun wird die erforderliche Kette gesteckt. Der Anker wird zunächst über den Grund schlieren, der Decksmeister kontrolliert diese Bewegung mit einem feinfühligem Fuß auf der Kette.

Sowie der Anker fasst, wird gemeldet "Anker trägt" oder "Anker hat gefasst" und die Station wird aufgeklärt.

Nach Möglichkeit ist die Kette aufzustoppen und das Spill zu entlasten.

Dies wird rückgemeldet mit "Spill entlastet - Stopper trägt"

Beiboot aussetzen

Soll ein Beiboot ausgesetzt werden, fällt dies in den Verantwortungsbereich des Decksmeisters.

Je nach Konstruktion wird das Beiboot zu Wasser gelassen (über die Relling gehievt oder am David gefiert) und klar gemacht.

Das Beiboot ist anschließen hinter der Yacht mit einer Festmacherleine zu befestigen.

Anker auf

Sowie vom Wachführer das Ankerauf angesetzt ist, sucht der Decksmeister seine Station auf dem Vorschiff auf und beginnt mit den Vorbereitungen des Ankerauf-Manövers.

Die Kette wird über das Spill steifgeholt und der Stopper wird gelöst.

Der Decksmeister meldet den Anker klar und deutet mit seinem ausgestrecktem Arm in Richtung der Kette, so dass der Wachführer den Verlauf der Kette mitgeteilt bekommt.

Nach dem Kommando "Hiev Anker" wird das Spill geholt (eventuell auch Hand über Hand) bis der Anker kurzstagg geholt ist. Rückmeldung des Decksmeisters "Kette zeigt auf und nieder".

Bricht der Anker aus dem Grund, meldet er zurück "Aus dem Grund", kommt der Anker aus dem Wasser, meldet er "Aus dem Wasser".

Der Anker wird an Deck geholt und in seiner Halterung arretiert - Rückmeldung: "Anker an Deck und fest". Anschließend wird die Station aufgeklärt.

Seenotfall

Im Seenotfall koordiniert der Decksmeister das sichere Aussetzen der Rettungsinsel(n) und Beiboote.

Dazu gehört auch die Ausrüstung der Insel mit dem notwendigen seemännischen Material wie Leinen, zusätzliche Rettungsmittel und Wasserkanister (dies in Absprache mit dem Proviantmeister)

Bei einem notwendigen Helikopterensatz wird der Decksmeister ebenfalls das Beiboot aussetzen um das Abbergen hinter der Yacht sicherzustellen.

Anlegen

Bei Ansteuerung eines Hafens muss das Schiff klar gemacht werden zum Einlaufen. Der Decksmeister ist verantwortlich für die ordentliche Vorbereitung der seemännischen Arbeiten wie

- Klarlegen und belegen der Festmacher
- Klarlegen des Bootshakens
- Klarlegen und Anschlagen der Fender

Zum Anlegen fungiert der Decksmeister als Leiter des Vorschiffs. In dieser Funktion ist er für den Einsatz des Personals im Vorschiffsbereich (Leinen- und Fenderpersonal) zuständig und steht in Sichtkontakt mit dem Wachführer / Rudergänger.

Das Manöver hat möglichst geräuschlos abzulaufen, notwendige Informationen und Anweisungen werden möglichst über Zeichensprache übermittelt. Nur im Gefahrfall wird ein lauter Tonfall akzeptiert.

Bei Annäherung an einen Steg/Pier gibt der Decksmeister den Abstand in Metern durch Anheben seiner Finger bekannt (3 Meter = 3 Finger etc.)

Nach Übergabe einer Leine koordiniert der Decksmeister das Festmachen aller Leinen und Springs.

Seeklar zurück

Seeklar zurück ist eine wichtige Aufgabe des Decksmeisters, denn eine Yacht wirkt im Hafen zunächst durch ihr äußeres Erscheinungsbild - und das muss tadellos sein.

Nach dem Festmachen werden nicht mehr gebrauchte Gegenstände (Bootshaken, Winschenkurbeln, etc.) verstaut und alle Leinen (Festmacher, Fallen und Schoten) ordentlich aufgeschossen. Es ist auch zulässig, Festmacher und Schoten in Form von Schnecken an Oberdeck zu legen. Alles, was nichts an Oberdeck zu suchen hat, ist auch dort zu entfernen.

Segel werden ordentlich verpackt und soweit möglich weggeräumt; über ordentlich aufgetuchte Segel wird das Segelkleid gezogen (sofern vorhanden).

Sofern kleine Reparaturen notwendig werden, können diese im Rahmen des Seeklar zurück erledigt werden.

Wäsche, Handtücher etc. darf nur in Absprache mit dem Skipper diskret aufgehängt werden.

Verschmutzungen werden entfernt. Bei Reinigung der Yacht sind Umweltverschmutzungs-Regulieren zu beachten.

Sofern Wasser gebunkert werden muss, ist dies in Absprache mit dem Proviantmeister einzuleiten.

Decksmeister meldet das Seeklar zurück an den Coskipper.

Rückgabe der Yacht

Der Decksmeister bereitet die Rückgabe der Yacht für den seemännischen Abschnitt vor.

Dazu gehört insbesondere die Begutachtung der Vollzähligkeit und des Zustandes des seemännischen Materials gemäß der Yachtübernahme.

Schäden oder Verlust meldet der Decksmeister schriftlich an den Skipper und bereitet die Übergabe vor, damit die Übergabe durch den Skipper an den Eigner reibungslos erfolgen kann. (Übernahmeprotokoll gem. Anlage)

Kleine Decksmeisterkunde

Knoten

Als Aushängeschild guter Seemannschaft glänzt der Decksmeister als Meister der Leinen und Knoten. Seine Knotenkenntnisse sollen über das übliche Maß - Palstek, Kreuzknoten, Achtknoten und Webeleinstek - hinausgehen.

Die Crew erfreut sich gerne, wenn sie im Rahmen eines Segeltörns ihre eigene Knotenkunst erweitern kann und sieht immer wieder gerne, wie Zierknoten (Diamantknoten, Platlings etc.) entstehen.

An dieser Stelle sei auf die einschlägige Knotenliteratur verwiesen - mit dem Doppelten Schotstek kann der Decksmeister sicherlich kein Crewmitglied mehr hinter dem Ofen hervorlocken.

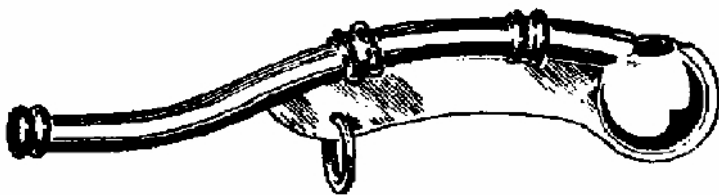
Seemännische Traditionen

Seemannschaft hat immer etwas mit Traditionen zu tun und ein Decksmeister tut gut daran, diese zu pflegen und weiter zu entwickeln.

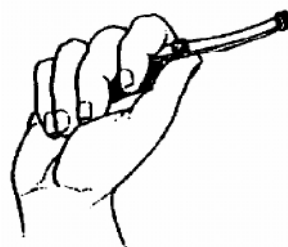
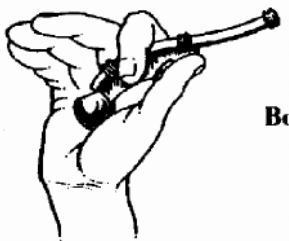
In der christlichen Seefahrt wird der Decksmeister auch liebevoll "Schmadding" genannt - um diesen Ruf zu erlangen, sollte sich der Decksmeister trainieren

Bootsmannsmaatenspfeife

Der traditionsbewusste Decksmeister ist auf der Bootsmannsmaatenspfeife geübt und kann die im Tagesverlauf anfallenden Kommandos auspfeifen.



Dabei ist auf die richtige Haltung der Pfeife zu achten;



Die Pfeife soll zwischen Daumen und Zeigefinger so gehalten werden, dass der kugelförmige Teil sich auf die Handfläche stützt. Die übrigen Finger werden um das Luftloch geschlossen, um die austretende Luft abzdrosseln. Es ist darauf zu achten, dass das Loch dabei nicht zugehalten wird, sonst kommt kein richtiger Ton zustande.

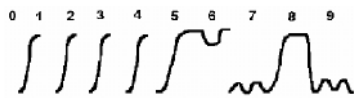
Es gibt zwei Haupt-Tonlagen: Hoch und tief. Diese werden variiert, indem man die Stärke des Luftstromes und die Handhaltung ändert.

Bei der offenen Handhaltung wird die Pfeife mit Daumen und Zeigefinger gehalten, die übrigen Finger gespreizt, ohne den Luftstrom abzdrosseln.

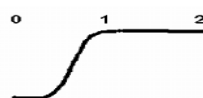
Es wird kräftig hineingeblasen.

Für die Tonänderung bildet man mit diesen Fingern eine Kuppel über dem Luftloch, jedoch ohne es zu berühren. Der Ton ist umso höher, je kleiner der Raum über dem Luftloch ist, bzw. je stärker hineingeblasen wird. Weitere Tonvarianten werden erzeugt, indem man die stark austretende Luft mit den Fingern "abkneift". Der Triller wird durch Vibrieren mit der Zunge wie beim Buchstaben "R" hervorgerufen.

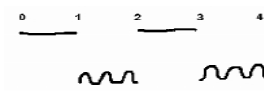
Ein paar wichtige Signale:



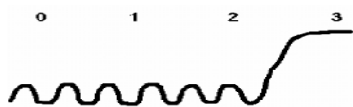
Alle Mann klar zum Manöver



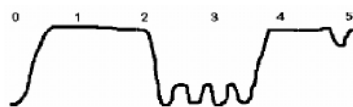
Pfeifen und Lunten aus



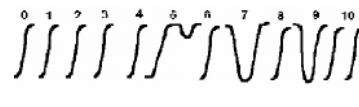
Klar bei Hängematten



Flaggenparade



Ruhe im Schiff



Schnapsempfang

Wecksprüche

Müde Seemannsleiber mobilisiert man morgens am besten mit einem traditionellen Weckspruch.

Hier sollte gerade der Decksmeister Traditionen pflegen und einige dieser Sprüche beisteuern.

Relingslog

Wie stellt der Decksmeister die Fahrt eines Schiffes fest?

Nicht etwa, in dem er auf das Log schaut - nein das wäre zu einfach. Außerdem kann das Biest ja auch falsch gehen ...

Der richtige Decksmeister benutzt das Relingslog.

Wie war das noch? Eine Meridianterzie/Sekunde = 1 Knoten - so einfach. Dabei bedenke, dass eine Meridianterzie = 1852 m / (60' x 60s) also 51,6 cm ist. Also: 20 Meridianterzien abstecken (=10,28m) und die Zeit messen, die ein außenbords geworfenes Holzstück braucht, um daran vorbeizutreiben:

sec	20	18	16	14	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
Kn	1,0	1,1	1,3	1,4	1,7	1,8	2,0	2,2	2,5	2,9	3,3	4,0	5,0	6,7	10,0

Oder einfach Länge der Yacht mal zwei und durch die Zeit dividiert, die ein Treibgut vom Bug bis zum Heck benötigt. Auf diese Weise kann auch vor Anker der Strom gemessen werden.