

Dienstanweisung für den Signalmeister

Allgemeines

Der Signalmeister ist an Bord zuständig für die korrekte Flaggenführung und Kennzeichnung der Yacht zur Teilnahme am Seeverkehr und während der Hafentiegezeiten. In seinen Aufgabenbereich fallen insbesondere auch die morgendliche und abendliche Flaggenparade. Er ist in seiner Funktion direkt dem Skipper unterstellt, kann bei Bedarf aber auch von einem Wachführer zur Erfüllung seiner Aufgaben mobilisiert werden.

Ernennung

Der Signalmeister 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 prüft der Signalmeister die für ihn relevanten Ausrüstungsgegenstände.

Lichter sind auf Vollzähligkeit und Funktion zu überprüfen; insbesondere ist dabei der Aufbau der Schalttafel im Navigationsbereich und die Lage der einzelnen Schalter zu lernen.

Sofern eine Werft- oder Charterflagge gesetzt ist, wird diese vor dem Auslaufen geborgen und gegebenenfalls gegen eine eigene Club- oder Erkennungsflagge getauscht.

Seeklarmachen

Vor jedem Auslaufen ist die Yacht in einen seeklaren Zustand zu bringen. Der Signalmeister überprüft hier nochmals die ordnungsgemäße Befestigung des Flaggenstockes sowie die leichte Erreichbarkeit der Signalkörper.

Vor einer anstehenden Nachtfahrt ist ebenfalls der Handscheinwerfer klarzulegen.

Ablegen

Beginnt die Segelfahrt mit einer Nachtfahrt (Ablegen nach Sonnenuntergang) oder bei verminderter Sicht, sind unmittelbar vor dem Ablegen die entsprechenden Positionslaternen zu setzen.

Der Signalmeister erhält vom Wachführer die Information, welche Art des Vortriebs für das Ablegen gewählt wird und schaltet bei Einsatz der Maschine zusätzlich zu den Seitenlichtern und dem Hecklicht auch das Topplight ein.

Wird das Ablegemanöver bei Tage unter Segel mit Maschinenkraft gefahren, hat der Signalmeister den Kegel mit der Spitze nach unten an der künftigen Luv-Seite zu setzen.

Nach dem Setzen der für die Seefahrt wichtigen Signalkörper und Lichter beteiligt sich der Signalmeister nach Maßgabe des Wachführers am Ablegemanöver und nimmt die ihm zugeteilte Position ein.

Transit

Der Signalmeister ist jederzeit für die richtige Kennzeichnung der Yacht zuständig.

Fahrtlaternen

Er schaltet Fahrtlaternen bei Sonnenuntergang, dem Eintritt von verminderter Sicht oder Angabe des Wachführers ein.

Der Eintritt der verminderten Sicht wird ebenfalls vom Wachführer festgelegt.

Wir verstehen ergänzend zur KVR Regel 3 unter verminderter Sicht das Unterschreiten der Sichtweite unter fünf Kabel - obwohl eine Segelyacht auch bei diesen Sichtverhältnissen voll manövrierfähig ist.

Die Fahrtlaternen sind bei Sonnenaufgang bzw. bei Aufreißen der verminderten Sicht wieder zu löschen.

Kennzeichnung als Segelfahrzeug

Werden Segel gesetzt und ausschließlich für den Antrieb verwendet, ist das Fahrzeug gem. KVR Regel 25 zu kennzeichnen:

- Seitenlicht grün an Steuerbordseite
- Seitenlicht rot an Backbordseite
- Hecklicht weiß am Heck

Für Yachten kleiner als 20 m dürfen die Seitenlichter auch als Zweifarbenlaterne am Bug gezeigt werden.

Ebenfalls ist es Yachten kleiner als 20 m, die Seitenlichter und das Hecklicht in einer Dreifarbenlaterne zu vereinen, die auf dem Masttop angebracht werden muss.

Sind sowohl Seitenlichter /Hecklicht und eine Dreifarbenlaterne installiert, entscheidet der Wachführer ob die Dreifarbenlaterne im Top oder Seitenlichter und Hecklicht im Bereich der Seereling eingeschaltet werden.

Es ist in jedem Fall untersagt, diese Lichter zu kombinieren!

Segler dürfen zusätzlich zwei Rundumlichter senkrecht übereinander im bzw. nahe des Masttops führen - das obere rot, das untere grün - dies jedoch nicht in Verbindung mit einer Dreifarbenlaterne.

Bei Yachten kleiner als 20 m sind diese Lichter allerdings nur im Einzelfall vorzufinden.

Kennzeichnung als Maschinenfahrzeug

Wird die Maschine als Antriebsart gewählt - dies gilt auch, wenn die Maschine bei gesetztem Segeln mitläuft - gilt eine Segelyacht als Maschinenfahrzeug im Sinne der KVR Regel 3 und ist auch entsprechend KVR Regel 23 zu kennzeichnen:

- Seitenlichter und Hecklicht gemäß 3.4.1.1
- Zusätzlich ein Topplight weiß.

Manövrierunfähigkeit

Verliert die Yacht durch unvorhersehbare Ereignisse die Manövrierfähigkeit - z.B. Ruderbruch oder Totalverlust des Antriebes (Maschinenschaden und gerissene Segel), ist sie als manövrierunfähiges Fahrzeug gem. Regel 27 KVR zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung ist für Yachten kleiner 12 m allerdings nicht zwingend vorgeschrieben.

Der Signalmeister setzt in dem Fall zwei Bälle senkrecht übereinander an der Seite, wo sie von der Schifffahrt am besten gesehen werden können.

Nach Sonnenuntergang bzw. bei verminderter Sicht sind zwei rote Rundumlichter an dieser Stelle zu setzen. (Fahrtstörlaternen)

Ist die Yacht unter Maschine in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser, ist zusätzlich zu den beiden roten Rundumlichtern nur Seitenlichter und Hecklicht zu setzen. Die Topplaterne entfällt in diesem Fall.

Es sei klargestellt, dass allein der Einsatz eines unfähigen Rudergängers oder gar Wachführers nicht die Manövrierunfähigkeit der Yacht hervorrufen kann.

Gastlandflagge

Bei Eintritt in fremde Hoheitsgewässer ist die Gastlandflagge an der Steuerbord-Saling zu setzen. Der Eintritt wird vom Wachführer oder Navigationsmeister bekannt gegeben. Es ist in jedem Fall auf das richtige Setzen der Gastlandflagge zu achten! Bei Austritt aus den Hoheitsgewässern ist die Gastlandflagge wieder niederzuholen.

Ankern

Das Ankern der Yacht erfordert die Kennzeichnung nach KVR Regel 30.

Da unsere Yacht in der Regel kleiner als 50m groß ist, genügt das Setzen eines Ankerballs, sowie der Anker auf Grund ist. Dabei ist unerheblich, ob der Anker bereits gefasst hat oder noch über den Grund schliert.

Der Ankerball ist an der Seite zu setzen, an der er am besten gesehen werden kann.

In der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht ist ein weißes Rundumlicht an der Stelle zu setzen, an der es am besten gesehen werden kann.

Bei verminderter Sicht ist dem Ankerposten ebenfalls die Glocke (ab 12 m vorgeschrieben) sowie das Signalhorn zu übergeben.

Die Glocke ist mindestens jede Minute für 5 sec zu schlagen, bei Annäherung eines anderen Fahrzeuges kann der Ankerposten mit dem Signal kurz - lang - kurz mittels des Signalhorns auf die Lage der Yacht aufmerksam machen.

Bei Ankerauf ist der Ankerball zu dem Zeitpunkt nieder zu holen, in dem der Anker aus dem Grund ausbricht. Dies wird vom Ankerpersonal auf dem Vorschiff mit dem Ruf "Aus dem Grund" signalisiert.

Dies gilt auch für das Löschen des weißen Rundumlichtes.

Zeitgleich werden zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang bzw. bei verminderter Sicht Fahrtlaternen gesetzt.

Grundberührung

Im unwahrscheinlichen Fall einer Grundberührung ist die Yacht - sofern sie mit eigener Kraft nicht wieder freikommen kann - als Grundsitzer zu kennzeichnen:

- Bei Tage mit drei Bällen senkrecht übereinander an der Stelle, wo sie am besten gesehen werden können
- Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie bei verminderter Sicht mit einem weißen Rundumlicht (Ankerlaterne) und zusätzlich zwei roten senkrecht übereinanderstehenden Rundumlichtern (Fahrtstörlaternen). Dabei ist auf ausreichenden Abstand zwischen weisser und roten Laternen zu achten, so dass das Signal nicht mit anderen Signalen aus der KVR verwechselt werden kann.

Spezielle Signale

Brückenöffnungssignale

Manche Brücken erfordern spezielle Öffnungssignale. Diese sind vom Signalmeister zusammen mit dem Navigationsmeister herauszufinden und bei Bedarf gemäß Weisung des Wachführers zu setzen.

Hinweis: Die Klappbrücke in Sonderburg erfordert das Vorheißeln der Flagge "N" des Internationalen Signalhandbuchs.

Protestflagge bei einer Regatta

Nimmt die Segelyacht an einer Regatta teil und kommt es zu einer Protestsituation, hat der Signalmeister die Protestflagge (Flagge "B" des Internationalen Signalbuches) unverzüglich auf Weisung des Wachführers gemäß den Wettsegelbestimmungen zu setzen. Diese Flagge darf erst nach dem Einlaufen niedergeholt werden.

Tauchereinsatz auf der Segelyacht

Führt die Yacht einen Tauchereinsatz durch, ist sie gem. KVR 27 mit der Flagge "A" des internationalen Signalbuches zu kennzeichnen. Das Signal wird auf Anweisung des Wachführers gesetzt und eingenommen.

Begegnung mit Kriegsschiffen

Begegnet eine Segelyacht einem Kriegsschiff, so hat der Signalmeister zur Ehrenerweisung die Nationalflagge zu dippen. Dazu wird der Flaggenstock aus seiner Halterung genommen und waagrecht gehalten. Das Kriegsschiff wird den Flaggengruß erwidern, indem seine Seeflagge zur Hälfte niedergeholt und anschließend wieder vorgeheisst wird.

Erst wenn die Seeflagge des Kriegsschiffes wieder vorgeheisst ist, wird der Flaggenstock wieder in seiner Halterung verankert. Wenn für diese Prozedur das Belegbändsel entfernt worden ist, ist der Flaggenstock anschließend wieder zu sichern.

Seenotfall

Gerät die Yacht in Seenot, kann sie mit den Seenotsignalen gemäß der KVR Regel 37 und Anlage auf sich und ihre Lage aufmerksam machen.

Der Signalmeister hat insbesondere folgende Signale bereitzustellen:

- Flaggen "N" und "C" übereinander an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können
- Ball über einer beliebigen Flagge oder beliebige Flagge über Ball an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können

Der Signalmeister kann auch für das Abschließen der roten Leuchtkugeln, das Hochhalten einer roten Handfackel oder das seitliche Auf- und abwärtsschwenken der ausgebreiteten Arme abgeteilt werden.

Anlegen

Das Anlegen erfordert keine wesentlichen Aktivitäten des Signalmeisters. Nach dem Festmachen sind gegebenenfalls die Fahrlaternen zu löschen.

Macht die Yacht längsseits einer Pier fest, ist es gem. SeeSchStrO erlaubt, ein weißes Rundumlicht an der Außenseite in Höhe des Oberdecks auszubringen. Segelyachten unter 20m Länge sind dazu allerdings nicht verpflichtet und das Signal wird auch nur auf ausdrückliche Anweisung des Wachführers ausgebracht.

Seeklar zurück

Zum Seeklar zurück werden alle Signalmittel aufgeklart und wieder ordnungsgemäß verstaut. Sofern kleinere Reparaturen anfallen werden diese in Eigenregie durchgeführt

(Achtung - bei Tausch der Glühbirne einer Laterne im Mast muss ein Teil der Crew Hilfestellung bei der Bedienung des Bootsmannsstuhls geben, wenn der Signalmeister in den Mast gezogen wird)

Größere Reparaturen oder Tausch von Ausrüstungsteilen durch Nachkauf im Hafen sind mit dem Skipper und dem Zahlmeister abzustimmen. Der Signalmeister meldet das Seeklar zurück an den Co-Skipper.

Rückgabe der Yacht

Vor der Rückgabe einer gecharterten Segelyacht an den Eigner / die Vercharterungsgesellschaft sind alle Signalmittel durch den Signalmeister auf ordnungsgemäßen Zustand (auch Sauberkeit), Vollständigkeit und Beschädigungen zu prüfen.

Im Falle von Verlust oder Beschädigungen werden diese vom Signalmeister auf einer schriftlichen Schadensmeldung zusammengefasst und dem Skipper zur Bootsübergabe übergeben. Das Signalinventar ist insbesondere für die Übergabe klarzulegen, damit diese vom Skipper reibungslos und ohne viel suchen durchgeführt werden kann.

Flaggenparade

Das Setzen und Einnehmen der Nationalflagge (auch kurz "Adenauer" genannt) ist eine der wichtigsten Grundpflichten des Signalmeisters.

Zeitpunkt

Die Nationalflagge ist im Hafen zum Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 07.00 Uhr und nicht nach 08.00 Uhr zu setzen und am Abend zum Sonnenuntergang einzuholen. Am Abend leitet die Flaggenparade den Sundowner ein.

Sofern im Hafen einheitliche Signale für die Flaggenparade gegeben werden (z.B. Böllerschuss in Kopenhagen) oder wenn ein Kriegsschiff mit Flaggenparadenzeremoniell in der Nähe liegt, sind diese Zeiten anzunehmen. Bei institutionellen Einrichtungen wie im letzten Abschnitt benannt, geht der Flaggenparade immer ein Ankündigungssignal voraus (fünf Minuten).

Auf deutschen Kriegsschiffen ist dies durch den Ruf "Zur Flaggenparade" und dem Vorheiß des "PREP"-Signals (grün-gelber Wimpel) zu erkennen. Dieses gestattet dem Signalmeister, sich auf die kommende Flaggenparade vorzubereiten.

Verfahren

Die Flaggenstock wird feierlich aus der Halterung entfernt und die Flagge um diesen gewickelt.

Zur Begleitung der Flaggenparade ist es möglich, ein entsprechendes Signal auf der Bootsmannsmaatenpfeife zu pfeifen.

Die Crew steht aufrecht mit der Front zur Flagge - ein möglicher Umtrunk wird durch die Flaggenparade unterbrochen.

Der Flaggenmast wird unter Deck gestaut.

Morgens wird die Flagge entsprechend feierlich ausgerollt und der Flaggenstock in seiner Halterung verankert. Das Festbändseln ist dabei nicht zu vergessen.

Kleine Signalmeisterkunde

Vorschriften

Die Kenntnis folgender Vorschriften sind für den zuverlässigen Dienst eines Signalmeisters unerlässlich:

- Kollisionsverhütungsregeln
- Seeschiffahrtsstraßenordnung (ggf. örtliche Vorschriften des Gastlandes)
- Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord- und Nordwest
- Internationales Signalbuch

Internationales Flaggenalphabet

Buchstaben und deren Bedeutung gemäß Internationalem Signalbuch:




A		Taucher unter Wasser, halte Abstand	N		"Nein"
B		Gefährliche Ladung (Regatta: Protestflagge)	O		Mann über Bord
C		"Ja"	P		Schiff läuft aus
D		Abstand halten	Q		An Bord alles gesund
E		Ändere den Kurs nach Steuerbord	R		Kurs ist klar
F		Manövrierunfähig	S		Meine Maschine geht rückwärts
G		Benötige Lotsen	T		Abstand halten - Netze ausgelegt
H		Lotse an Bord	U		Sie begeben sich in Gefahr
I		Ändere Kurs auf Backbord (Regatta: 2 min-Regel)	V		Ich benötige Hilfe
J		Habe Feuer an Bord	W		Ich benötige ärztliche Hilfe

K		Wünsche mit Ihnen Verbindung aufzunehmen	X		Stop - meine Signale abwarten
L		Sofort stoppen	Y		Treibe vor Anker
M		Maschine ist gestoppt	Z		Benötige Schlepper

Zahlenflaggen

1		2		3		4		5	
6		7		8		9		0	

Hilfsstander

Hilfsstander 1		Hilfsstander 2		Hilfsstander 3	
----------------	---	----------------	---	----------------	---

Lichtzeichen des Morsealphabetes

Die Lichtzeichen des Morsealphabetes werden nur noch selten gebraucht, sie eignen sich aber hervorragend zum Austausch von Informationen mit anderen Yachten - ohne dass ein UKW-Gerät (Achtung: Betriebszeugnis / Sprechfunkzeugnis erforderlich !) benutzt werden muss.

Es empfiehlt sich, im Gebrauch der Lichtmorsezeichen die eigene Leistungsfähigkeit auf sechs WPM (Wörter pro Minute - als Referenzwort dient "PARIS") für Lesen und Senden zu steigern:

Alphabet

Die Kenntnis der nachfolgend aufgeführten Zeichen wird als ausreichend angesehen:

A	..	K	---	U	...	1	-----
B	....	L	....	V	....	2	-----
C	....	M	--	W	---	3	-----
D	---	N	--	X	....	4	-----
E	.	O	---	Y	....	5	.....
F	....	P	....	Z	....	6	.....
G	---	Q	----	.	.....	7	.....
H	....	R	---	?	.....	8	.....
I	..	S	...	-	.....	9	.....
J	-----	T	-	Error	.....	0	-----

Standards
Spruchaufbau wie folgt:

Angerufene Yacht (Najad) hier ist Rufende Yacht (Neptun)	Najad D E Neptun
Break	B T
Spruch	Spruch
Break	B T
Over (rufende Yacht)	K
Gerufene Yacht antwort oder gibt "Out"	R

Die gerufene Yacht quittiert jedes Kommando / Wort mit einem langen Blink. Der Blink kann auch schon vor Ende des Wortes gegeben werden, wenn der Sinn erkannt ist.

Flaggenalphabet (Wink-Alphabet)

Wird nicht mehr unbedingt benötigt - ist aber an Bord schon allein aus Traditionsgründen immer wieder gerne gesehen. Wer diese Art der Kommunikation beherrscht, verdient den Namen "Signalmeister" in jeder Form.

Internat. Buchstabier- und Winkeralphabet

