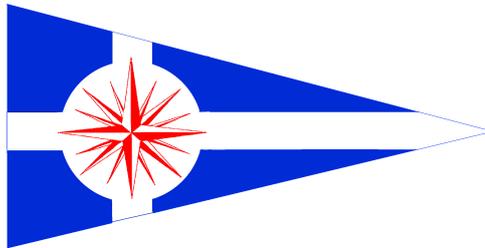


Das blaue Buch
Handbuch
für
Schiffs- und Törnführer
der
Segelkameradschaft Ostsee e.V.



CD-ROM Version 9.3

April 2008
© Manfred Ernst und Segelkameradschaft Ostsee

Wie navigiere ich durch das digitale „Blaue Buch“ ?

Das Programm ACROBAT READER macht eine Menge Hilfen zur Navigation durch unser „BLAUES BUCH“ möglich

Wenn Sie das „BLAUE BUCH“ aufrufen, erscheint auf der linken Seite des Bildschirms eine Leiste mit einem Navigationsfenster. Hier können Sie durch Anklicken mit dem Cursor gewünschte Themen aufrufen. Bei einzelnen Themen sehen Sie vor dem Titel ein (+), wenn Sie dieses Anklicken, öffnen sich weitere Unterthemen.

Die einzelnen Themen sind aufrufbar, wenn den Cursor diese Form  annimmt.

Weiterhin können Sie die im **Stichwortverzeichnis** aufgelisteten Themen durch Anklicken aufrufen

Auch im **Inhaltsverzeichnis** ist das Aufrufen der aufgelisteten Themen möglich

Wenn Sie **im Text rot markierte Stichwörter** sehen, ist dies ein Verweis auf weitere Seiten, die Sie ebenfalls durch Anklicken aufrufen können.

Neu im Blauen Buch 2008

Diese Seiten wurden in der Revision 9.1 bis 9.3 überarbeitet:

Seitenverzeichnis

Törnplan 2008

Betriebsanleitungen

Beiträge und Gebühren

Satzung

Chronik 2007

Törns 2007

Preise

Technik (Wetterdecoder und Sailor)

Meldeformblätter

Versicherungen

Verzeichnis Vorstand

Verzeichnis ordentliche Mitglieder

Mitgliederverzeichnis

In Anhang Allgemeine Informationen (Kreuzerabteilung):

Wetterberichte (DWD)

Rufnummern Seenot

Medizin an Bord

Waffenrecht und Seenotsignale

Das Kapitel Presseveröfflichungen wurde erweitert

Die **ROT markierten Titel sind durch Anklicken aufrufbar**

**Die Segelkameradschaft Ostsee
ist mit diesen Vereinen und Verbänden
in Freundschaft verbunden.**



Segel Club Rheingau



Kreuzerabteilung des DSV



D.G.z.R.S



Kreuzer Yacht Club Deutschland



Trans Ocean



S.T.A.G.



Freundeskreis Klassische Yachten



International Twelve Metre Association

Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Törnplan der S.Y. ANITA 2008

Stand: 10.04.08, jeweils neuester Stand in unserer Homepage <http://www.skostsee.org>

Törn	Zeit	Tage	Skipper	Kontakt	vorges. Route	freie Plätze
A1	5.5. - 9.5	4	Detlef Müller van Issem	Tel. pr.: 04404 950929 ge.: 04404 950927 Fax: 04404 950928 e-mail	Überführung nach Cuxhaven	ja
A2	10.5. - 19.5.	10	Detlef Müller van Issem	Tel. pr.: 04404 950929 ge.: 04404 950927 Fax: 04404 950928 e-mail	Cuxhaven - Skagen-Race - Laboe	ja
A 3	21.5. - 2.6.	13	Peter Eider	Tel.pr 06134 3980, ge: 06134 61056 Fax 06134 61058 e-mail	Laboe - Göteborg	ja
A 4	4.6. - 14.6	11	K.F. Grondei	06204 73316 pr 06204 79007 ge e-mail	Göteborg - Oslo - Skagen	ja
A 5	16.6. - 29.6.	14	Tobias Simon	06134 24310 pr 0175 1610230 mob e-mail	Skagen - Glückstadt (Matjeswoche)- Glücksburg	ja
A 6	2.7. - 11.7.	10	Thomas Seelbach	06129 8440 pr 0611 944750 ge e-mail -	Glücksburg (12er Regatta)	nein
A 7	14.7. - 23.7.	10	Dr. Peter Fiegel	Tel: 06131 472369 mob: 0172 8071899 Fax: 06131 6224970	Glücksburg Ostsee-Jugendtörn	ja
A 8	25.7. - 2.8	9	-	-	Glücksburg - Saßnitz	ja
A 9	4.8. - 20.8.	17		_____	Saßnitz - Stockholm	ja
A 10	22.08.- 4.09	14		_____		ja
A11	6.9. - 19.9	14	-	-	Saßnitz - Kopenhagen	ja
A 12	21.9. - 4.10	14	-	-	Kopenhagen - Marstrand - Glückstadt	ja

Bitte melden Sie sich baldmöglichst bei den Schiffsführern.

Vorstand der Segelkameradschaft Ostsee e.V.
Dr. Peter Fiegel, Am Keltenlager 6, 65126 Mainz, Tel.: 06131-472369, Fax: 06131 6224970
[e-mail: vorstand@skostsee.org](mailto:vorstand@skostsee.org)

Inhaltsverzeichnis:

1.1.1	Inhaltsverzeichnis
1.1.3	Stichwortverzeichnis
1.1.4	Stichwortverzeichnis Fortsetzung
1.1.5	Seitenverzeichnis
1.2.1	Inhalt der Akten in Schubladen
1.2.2	Inhalt der Akten Fortsetzung
1.3.1	Stauplan
2	Vorwort
3	Die Chronik der Segelkameradschaft
4	Satzung des Vereins
4.1	Beiträge und Gebühren
5	Törns von 1962 bis heute
6.- 6.4	Schiffsführung Anita u. Maße
6.5 ff	Übergabeprotokoll
7	Schiffsführung allgem. Törnverteilung
8	Wetter mit Vordrucken
9	Zollbestimmungen
10	1. Hilfe, Bordapotheke
11	Versicherungen
12	Vordrucke/Logbuchseiten Wetterform.
13	Technische Anlagen
14	Seekartenverzeichnis
15	Adressen
16	allgem. Hinweise

Stichwortverzeichnis

Durch Anklicken mit dem Cursor erreicht man das entsprechende Kapitel

A

Achterbilge	6.1.2
Achterstag	6.1.1.
Adressen O.Mitgl.	15.1
Adressen sonstige	15.4.
Agenten der SKO	15.5
Akkus Übergabe	7.3.
Akkus	13.4.1
Akkus	6.1.2
Akten im Schiff	1.2
Anschriften SKO.	15.0
Anmeldeformular SKO	12.4.
Apotheke	10.1.
Arbeitsbuch	7.5.
Arzneimittelcodes	10.2.
Auslandshafen Empfehlung..	1.2.1
Ausrüstungsliste	6.5.ff
Außenbordöffnungen	6.4.0
Auszeichnungen	5.20/21
Autoradio Messe	1.2.2

B

Backstag	6.1.1.
Barograph	1.2.2.,
Barograph	6.1.1
Batterien	6.1.2.,
Batterien Übergabe	7.3
Batterien laden	13.4.2.
Batterieüberwachung	13.4.3
Bedienungsanl.Kurzw.	1.2.1
Bedienungsanl.Grenzw,	1.2.1
Benzin	6.5.
Bilge	6.1.2
Bilge Übergabe	7.3
Blaues Buch:	1.2.1
Bordapotheke	10.1
Brückenkladde	12.ff

C	Chronik SKO	3.1
D		
	Deviationstabelle	1.2.1
	Dirk	6.1.1.
	DSC - Controller	13.11
E		
	E-Anlage, Beschr.:	13.4
	E-Anlage (Plan)	13.4 4
	Ein-.Ausklarieren	7.4
	Ein-.Ausklarieren	9.1
	Einrichtungsplan	6.3.3
	Elektrik Allgem.	6.1.2
	EPIRB	13.16
F		
	Fahrtgebiete f. Versichg.	11.1.
	Feuer an Bord	6.2.1
	Flaggenführung	6.1.3
	Fragen Havariebericht	11-2
	Frischwassertanks	6.1.2
	Führerscheine	7.1.1
	Führerscheine	12.2
	Funkarztberatung	10.3,
	Furuno Radargerät	1.2.2
G		
	Gas	6.1.2.
	Gasheizung	1.2.1
	Gasheizung	6.1.2
	Gaskocher	1.2.2
	Genehmigung Seefunk	1.2.1
	Genehmigung UKW	1.2.1
	Generator	13.2
	GMDSS Contr.	1.2.2
	Grenzwelle	1.2.1
	Großbaum	6.1.1.
	Großsegel	6.1.1.

H

Haftpfl.Schadensform.	12.5.
Haftpflcht	11.1
Handfunkgerät	1.2.1
Havarie	11.1
Havariefragen f.SKO	11.2
Havarien	6.1.3.
Heizung	6.1.2.

I

Inhaltsverzeichnis	1.1.1
Inhalt Navigator Schubladen	1.2.1
intern. Schiffsmeßbrief	1.2.1
intern. Sportbootzert.	1.2.1

J

K

Kassenwart	15.0
Kartenwart	15.0
Kasko	11.1.
Kasko-Schadensform.	12.6.
Kojenplan	6.3.5
Kreuzerabteilung	1.2.1.
Kurzwellenanl.	1.2.2

L

Ladegeräte	1.2.2
Ladung Batterien	13.4.2
Lampen	6.1.1.
Langwimpelzertifikat (TO)	1.2.1
Leck	6.2.2
Leinenschießgerät	13.15
Leitzordner	1.2.1
Lenzpumpe elektr.	1.2.1
Lenzpumpe elektr	13.4.2
Locher	1.2.1
Loggeber	6.1.2.
Log	13.5.1

Logbuchblätter	12.
Logbuchführung	7.4
Logbuchvordrucke	12.ff
Löschmaßnahmen	6.2.1

M

Mann über Bord	6.2.1
Mase Generator	1.2.2
Mase Generator	13.4
Mastbruch	6.2.1
Mastmaße	6.3.4
Medaillen der KA	5.20
Merkblatt f.Schadenabw.	11.7.
Mitgliederverzeichnis	
Munition	7.4
Munitionserwerbschein	1.2.1

N

Notakku	6.1.2
Notruder	6.2.3

O

P

Petroleum	7.2.
Preise, gewonnene	5.20
Propan Sicherheit	6.1.2.
Propan Menge	7.2
Prüfbesch. Gasanlage	1.2.1
Prüfbesch.Ankerkette	1.2.1
Prüfbesch.Rettungsinsel	1.2.1
Prüfzeugnis Lampen	1.2.1
Prüf- u. Ausrüstungsliste	6.5

Q

R

Radargerät Furuno	1.2.1
Reinigung	7.3.

Reiserücktritt,Formbl.	12.6
Reiseverklarung	7.2
Rettungsinsel	1.2.1
Rettungsdienste (Tel. Nr.)	16.4.1 ff
Rigg u. Einrichtungsplan	6.3.ff
Riß Yawl	6.3.1
Riß Slup original	6.3.2.
RTTY - Wetterbericht	16.3.1 ff
Ruderbruch	6.2.1

S

Satzung	4.1
Shipmate UKW-Telefon	13.10
Schadensprotokolle	12.5.1
Schaltpläne	13.4.5
Schifferrat	15.0
Schiffsakte	1.2.1
Schiffsführg.Anita	6.1
Schiffsführung Allg.	7.1
Schiffsmeßbrief	1.2.1
Schiffsstempel	1.2.1
Schiffsübergabe	7.3.
Schiffszertifikat 1	2.1
Schlepp	6.2.3
Schubladen Navigator	1.2.1
Seekarten.	14.2
Segelmacher	15.4
Sicherheitsrichtlinien	6.2.1.
Siemer,Reinhold	15.4
Signalpistole	7.3
SKO Chronik	3.1
Spenden	7.6
Spendenanzeigeformular	12.8
Spinnaker	6.1.1.
Sportbootzertifikat	1.2.1.
Standersch.T.O.	1.2.1
Standerschein SCR	1.2.1
Stauplan Anita	1.2.1
Stauräume	7.3.
Süßwasser	7.3.
Sumlog	13.5.1

T

Takelwart	15.0
Tauchpumpen	1.2.2
Tauchpumpen	6.1.2
Tauchpumpen	13.4
Telefon Anita	13.4.4
Toilette	6.1.2.
Törn-Verklarung	7.2.
Törn-Verklarung Vordruck	12.3
Törnmeldung Vordruck	12.1
Törnmeldung	7.2.
Törns der SKO seit 1962	5.1
Törnverteilung	7.1
Trans Ocean	1.2.1

U

Übergabeprotokolle	6.5
UKW GA`s	1.2.2
UKW-Gerät Shipmate	13.10
Unfallversicherung	11.1
Urkunden (alle)	1.2.1

V

VDO Sumlog	1.2.1.
VDO Sumlog	13.5.
Verkehrstrennungsgebiete	16.5.1 ff
Vermeidung von Havarien	6.1.3
Versicherungen	11.1
VHF-Funkanlage DJWB	13.6.1
volle Logbücher	7.4
Vordrucke	12.ff
Vorsegel unterwegs	6.1.1.
Vorstand 15.0	
Vorwort	2.1.0

W

Waffenbesitzkarte	1.2.1
Wäsche	7.3.
Wasser	6.1.2

Wassertanks Zeichnung.	13.17
Wasser Übergabe	7.3
Wetter	8.0
Wetterfax	1.2.1
Wetterberichte	8.2.2
Wetterberichte Decoder	16.3.1 ff
Wetterberichte Nordsee	16.2.1 ff
Wetterberichte Ostsee	16.1.1
Wetterkartenvordrucke	8.4
Wetterkartenschreiber	1.2.1

X

Y

Yachtgebräuche	16.6.1 ff
Yanmar Diesel Generator	1.2.2

Z

Zoll	9.1
Zollanschreibebuch	1.2.1.

Seitenverzeichnis für das blaue Buch (Stand April 2008)

alle aufgeführten Seiten müssen mit dem entsprechenden Berichtigungsdatum enthalten sein

Titelblatt	neu	6.5.7	1/05	13.11.2	2/08
Törnplan 2008	neu	6.5.8	1/03	13.12.1-6	2/01
Navigation d. BB		6.5.9	1/01	13.15.1	WB/95
Neu in BB 08	neu	6.5.10	1/01	13.16.1-4	2/06
Befreundete Vereine		6.5.11	1/02	13.17	1/03
Trennblatt (Inhalt)		6.5.12	1/02	13.18	1/04
1.1.1	1/04	Trennbl. (Schiffsf. allgem.)		13.19.1-2	2/06
1.1.3 / 1.1.4	1/03	7.1.1/7.1.2	2/07	13.20	2/06
1.1.5	2/08	7.1.3 / 7.2	2/07	13.21	2/06
1.2.1 / 1.2.2	1/06	7.3 / 7.4	1/03	Trennblatt (Seekartenverz)	
1.3.1	2/06	7.5	1/99	14.1.1	1/06
Trennblatt (Vorwort)		7.6	1/01	14.1.2	WB/95
2.1.0 / 2.2.0	1/99	Trennblatt (Wetter)		14.1.3	1/07
2.3.0	1/03	8.0	1/07	14.1.4.1 bis 14.1.4.12	1/07
Trennblatt (SKO)		8.1.3	WB/95	14.1.5	1/06
3.1 / 3.2	1/00	8.2.2 /	1/01	14.1.6	1/06
3.3 / 3.4	1/00	5 Wettervordrucke	WB/95	14.1.7	1/06
3.5 / 3.6	1/00	Trennblatt (Zoll)		14.1.8	1/06
3.7 / 3.8	1/00	9.1	1/02	14.1.9	1/06
3.9 / 3.10	1/02	Trennblatt (1.Hilfe)		14.1.10	1/06
3.11 / 3.12	1/01	10.1 / 10.2	1/04	14.1.11	1/06
3.13 / 3.14	1/08	10.3 / 10.4	WB/95	14.2.1 / 14.2.2	1/07
Trennblatt (Satzung)		10.6 / 10.7	WB/95	14.2.3	1/06
4.1.1 / 4.1.2	2/08	10.8	1/01	14.3.1 / 14.3.2	1/06
4.2	1/08	Trennblatt (Versich.)		14.3.3	1/06
Trennblatt (Törns)		11.1	1/06	14.4.1 / 14.4.2	1/07
5.1 / 5.2	1/00	11.2	WB/95	Trennblatt (Adressen)	
5.3 / 5.4	1/00	Trennblatt (Vordrucke)		15.0 / 15.1	1/08
5.5 / 5.6	1/00	12.1 / 12.2	1/08	15.2 / 15.3	1/08
5.7 / 5.8	1/00	12.3	1/08	15.4 / 15.5.1	1/07
5.9 / 5.10	1/00	12.4.1	1/08	15.6 bis 15.11	1/07
5.11 / 5.12	1/00	12.4.2	1/08	Trennbl. (Allgem.Inform.)	
5.13 / 5.14	1/00	12.5.1 / 12.5.2	1/00	16.1.1 bis 16.1.16	1/07
5.15 / 5.16	1/05	12.8	1/06	16.4	1/07
5.17 / 5.18	2/08	12...Form a	1/05	16.5.1 bis 16.5.4	1/04
5.21 / 5.22	1/08	12...Form b	WB/95	16.6.1 bis 16.6.6	1/07
Trennbl. (Schiffsf.ANITA		12...Form c	WB/95	16.7.1 bis 16.7.4	1/04
6.1.1 / 6.1.2	1/03	12...Form d	WB/95	16.8.1 bis 16.8.3	1/04
6.1.3	1/07	Trennblatt (Techn. Anl.)		16.9.1 bis 16.9.6	1/06
6.1.4	WB/95	13.2.1	1/07	16.10	1/05
6.2.1 / 6.2.2	1/00	13.3	WB/95	16.11	1/05
6.2.3	1/00	13.4.1 / 13.4.2	1/02	16.12	1/06
6.3.1	1/03	13.4.3 / 13.4.4	1/05	16.13	1/03
6.3.2	WB/95	13.4.5	1/05		
6.3.3	1/00	13.4.6	1/01		
6.3.4	1/00	13.4.7	1/05		
6.3.5	WB/95	13.4.8	1/97		
6.4	1/06	13.4.9	1/02		
6.5.ff	1/00	13.4.10	1/98		
6.5.0	1/06	13.4.11	1/02		
6.5.1	1/02	13.4.12/13.4.13	1/07		
6.5.2	1/03	13.5.1.- 13.5.7	2/06		
6.5.3	1/03	13.6.1./13.6.2	1/06		
6.5.4	1/02	13.10	1/01		
6.5.5	1/03	13.11	1/01		
6.5.6	1/05	13.11.1	2/08		

Achterkammer, Stb. Schublade:

Blaues Buch, wenn nicht in Messe

Schiffsstempel, Stempelkissen, Locher, Stapler, Schreibblock, Stauplan, Bordakte

Inhaltsverzeichnis Ordner Bordakte

- 1. Zollbuch**
- 2. Internationaler Schiffsmeßbrief**
- 3. Schiffszertifikat Auszug und Kopie**
- 4. Standerscheine SCR und TO**
- 5. Versicherungsunterlagen, Vordrucke Schadensprotokoll**
- 6. Genehmigungsurkunde Seefunkstelle, Zulassung GW/KW Sender**
- 7. Prüfbescheinigungen Rettungsinseln**
- 8. Waffenbesitzkarte mit Munitionserwerb**
- 9. Prüfbescheinigungen Gasanlage, Kocher, Heizung**
- 10. Prüfbescheinigung Ankerkette**
- 11. Prüfzeugnisse Lampen**
- 12. Urkunden Telefon**
- 13. Deviationstabelle**
- 14. GPS - Unterlagen**
- 15. Empfehlungsschreiben Kreuzerabteilung**

Inhaltsverzeichnis Ordner 1 Betriebsanleitungen

1. UKW-Anlage Shipmate
2. GMDSS Decoder Shipmate
3. UKW - Handfunkgerät Raymarine Ray 101 E
4. Wetterfax (englisch)
5. Wetterfax (deutsch)
6. Radar
7. Inmarsat Telefon
8. Grenz/Kurzwellenempfänger R 2022
9. GPS-Navigator Garmin 128
10. Autoradio Messe
11. C-net 2000 Log Echolot
12. EPIRB
13. NASA 147 Wetterempfänger
14. GMS – Handy (Motorola 2700)

Inhaltsverzeichnis Ordner 2 Betriebsanleitungen

1. Yanmar Diesel für Generator
2. MASE - Generator
3. Yamaha Außenborder
4. Barograph
5. Steuerkompass
6. Leinen-Schießgerät
7. Rettungsinsel
8. Gas-Kocher
9. Heizung
10. Vetus Wasserfilter (2x : Für Generator und Deckwaschpumpe)
11. Schlauchboot
12. Curtis Batteriekontrollgeräte
13. Klöckner Möller Schalter Cockpit und Schalttafel
14. Ladegeräte und Laderelais
15. Tauchpumpen
16. Beschreibung Elektro-Anlage
17. Schaltpläne der Elektroanlage
18. Toilette
19. LEMAR Winschen

Bitte nach Gebrauch unbedingt wieder einordnen. Nichts verändern oder mitnehmen.

Ordner verstauen in Achterkammer Bb. Schublade

Stauplan der S.Y.ANITA

Legende: a:= achtern, Ak = Acherkammer, Al = Achterlast, Ba = Backskiste, BB = Backbord, Bl = Backbord Lotsenkoje, Co = Cockpit, De: = An Deck, Ga = Gaskiste, Mk = Mittschiffskammer, Ms: = Messe, S = Schrank, Pa: = Pantry, To = Toilette,u = unten, Vs = Vorschiff, v =vorne

A		Feuerlöscher 3	Co	P, Q	
Stockanker	Vs v	Fockschoten	Al	Petroleum	Ba Stb
CQR Anker	De v	Faxpapier	Ms Bl	Pützen	De
Plattenanker	De v	Fettpresse	To	Pistole	Ms Stb
Ankerlaterne (el.)	Ba Stb				
Adapter (el.)	Ak Stb	G		R	
Adapter (Wasser)	Al	Gebrauchsanweis.	Ak BB	Reserveteile (Rigg)	AK Bbu
Aussenborder	De m	Gastlandsflaggen		Reibebretter	Al
Aussenborder Res	BaStb	Ak Stbu		Reservekurbeln	Ak Bbu
Aussenb.-Sprit	Ba Stb	Glühbirnen (Res)	Ms Stb	Rettungsinseln	De
Aussenb.-Tank	Ba Stb	Gasschläuche (f.Ad.)	De Ga	Rettungsnetz	Co BB
Akkus (Haupt)	Bi Pa	Generator	Ba BB	Rohrzange groß	To
Akku (Not)	Ak S	Generator Öl	Ba Stb	Reitgewichte f. Anker	VS a
Apotheke	VsvStb				
Ankerbälle	Vs BB	H		S	
Ankerkurbeln	Vs BB	Handfunkgeräte	Ak S	Schiffspapiere	Ak Stb
		Handlot	Co	Stempel	Ak Stb
B		Handscheinwerfer	Co	Schäkel	Ak Bbu
Betriebsanleitungen	Ak BB			Segeltape	Ak Bbu
Barograph	Ms Bl	I, J		Schlauchschellen	Ak Bbu
Barographenpapier	Ms Bl			Schrauben	Ak Bbu
Blaues Buch	Ms Sl	K		Sicherungen	Ms BB
Badeleiter	Al	Kappmesser	De Ga	Sich. für Hauptsich	
Batterien	Ms BB	Kotztüten	ToS	im Sicherungskasten	Ak a.u
Benzin	Ba Stb	Kurbeln Anker	Vs BBv	Schleppeine	Al
Bändselsack	Co	Kurbeln Backstag	CO	Springs	Al
Bremshebel (Anker)	Vs BB				
Bootsmannsstuhl		L		T	
Aus Holz	Al	Lecksegel	Ba Stb	Takelsack	Ak Bbu
Aus Stoff (Hose)	Ak Stb	Landanschl.-Kabel	Al	Tape	Ak Bbu
		Leuchtstofffrö.(Res)	Ms BB	Tauchpumpe 220V Res	BaStb
C		Lampenersatzteile	Ms BB	Trichter Benz + Dies	Ba Stb
CO2 Patronen	Ms BB	Lampenputzzeug	Ak Stbu	Trichter Wasser	To
		Leuchtmunition	Pa o		
D		Leuchtmunition (Res)	Ms Stbl	U, V	
Dieseltank	De Bba	Leuchtpistole	Ms Stbl		
Diesel (Reserve)	Ba Stb	Leinenschießgerät	Pa o	W	
		Leinen	Al	Wasserschläuche	Al
E		Leckpfropfen	Ba Stb	Wasser Zubehör	Al
Ersatzteile (El.)	Ms BB	Livesling	De a	Wasser Zubehör	Ak Bbu
Ersatzteile (El.)	Ak Bbu			Wasserkarister	Al
Ers CO2	Ms BB	M		Wassertrichter	To
Erste Hilfe	MsStbl	Motor Aussenb	De m	Werkzeug gr. Kasten	Ms
Epirb	Pa BB	Motor (Res. Aussenb.)	Ba Stb	Werkzeug Kl.Kasten	To
		Munition	Pa o	Winskurbeln Schot	De
F		Munition (Res)	Ms Stb	Winskurbeln Back	Co
Fahrtstörungsli.RWR	Ba Stb	Medizinkoffer	VsvStb	Weichholzpfropfen	Ba Stb
Flaggensatz	Ak Stbu			Wurfleine	Co
Flaggen (Gastl.)	Ak Stbu	N			
Festmacher	Al	Notrudergeschirr	Ba Stb	X, Y, Z	
Fender	Al	Notantenne (u.Koje)	Ak BB	Zeisinge	Co
Feuerlöscher 1	Vs Bba				
Feuerlöscher 2	Pa BB	O			
		Öl (Aussenborder)	Ba Stb		
		Öl (Generator)	Ba Stb		

"Das blaue Buch" Vorwort zu 1. Auflage 1970/71

Liebe Schiffsführer und Segelfreunde!

Die Segelkameradschaft Ostsee ist seit der Gründung im Jahre 1962 ständig gewachsen, hat den Kreis der Freunde und Mitglieder erweitert und vielen Seglern das unvergeßliche Erlebnis eines Seetörns mit einem außergewöhnlichen Schiff, unserer "SY ANITA", ermöglicht. Nun haben wir zusätzlich ein hervorragendes Schiff, den Eintonner "MEX" von Claus Hehner zur Verfügung. Viele Freunde erhalten dadurch die Möglichkeit, ihre seglerischen Wünsche zu verwirklichen und ihre praktischen und theoretischen Fähigkeiten zu vervollkommen.

Der Skipper einer Yacht übernimmt eine große Verantwortung -Er ist verantwortlich für die Sicherheit der Yacht und der Crew; ihm obliegen die Törn Vorbereitung, die Schiffsführung und die Ausbildung der Crewmitglieder. Und - was sehr hoch zu bewerten ist: der Skipper hat die Aufgabe, durch Können und Vorbild aus einem Haufen von Seglern eine Crew, eine echte Gemeinschaft zu machen. Im Laufe der vergangenen Jahre haben sich eine Reihe von Empfehlungen und Anleitungen für die Schiffsführer aus der praktischen Erfahrung heraus ergeben, die im Folgenden in kurzgefaßter Form zusammengestellt werden sollen - für die neu hinzugekommenen Schiffsführer und Wachführer als Anleitung und Leitfaden, für den erfahrenen Skipper als Erinnerung und gleichzeitig Anregung für Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen.

In diesem Sinne soll dieser Leitfaden ständig den Erfordernissen angepaßt werden und so einen kleinen Beitrag zum harmonischen Zusammenleben in der Segelkameradschaft Ostsee liefern.

Der Schifferrat
1. Vorsitzender
Manfred Strauber

Vorwort zur 2.Auflage 1989

Seit der Übergabe dieses Handbuches an die Schiffsführer der SKO in seiner 1.Auflage hat sich einiges getan:

Die "MEX" wurde "entlassen", die "Regina" blieb, gab ein Gastspiel, erst im Mittelmeerraum, dann im nördlichen Seeraum. Schiffsführer kamen und gingen, die "ANITA" bleibt. Es ist aber nicht zu verkennen, daß in den letzten Jahren immer mehr Skipper der SKO auch Eigner seegehender Yachten wurden und daß wohl aus gleichem Grunde der Nachwuchs an jungen Schiffsführern gering ist. Solchen Kameraden/innen den Einstieg zu erleichtern, ist eine zusätzliche Aufgabe dieses Handbuches. Durch Fortschreibung, Änderungen und Zusätze ist der Inhalt des Buches nunmehr aktualisiert. Dank gilt all denen, die durch Rat und Tat geholfen haben, diese 2.Auflage zu gestalten.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß dieses Handbuch heute Pflichtlektüre für jeden ist, der als Skipper auf der "ANITA" fährt - mehr noch - der Inhalt sollte geistiges Eigentum sein. Es genügt nicht, nach Schiffsübernahme "mal schnell" durchzublättern.

Im Januar 1989

Claus Langlotz

Vorwort zur 3. Auflage

Die Zeit schreitet fort. In der Technik sind auch für die Anita die Grenzen höher gesetzt worden, um dem heutigen Sicherheitsbedürfnis gerecht zu werden. Die S.Y.Regina wurde schon 1978 verkauft. Im Jahre 1992 nehmen wir versuchsweise eine Helmsman 50 in Flensburg für einige Monate unter Vertrag. Dann wurde dem langjährigen Wunsch eines Teils der SKO entsprochen und eine zweite Yacht als Nachfolgerin für die S.Y.Regina angeschafft. Eine Victory 42, leicht gebraucht mit bester Ausrüstung. Ihr Name ist S.Y. „Westwind“. Ab 4/93 steht die Yacht zur Verfügung. Ein Schiff kleinerer Dimension, mit Maschine, somit leichter zu bedienen, sowohl für den Nachwuchs wie auch für Oldies.

Der aus dem "**blauen Buch**" entfernte Teil "REGINA" muß für die Westwind neu zusammengestellt werden. Sowohl das Kartenverzeichnis wie auch die Ausrüstung unterscheiden sich erheblich. In diesem Zusammenhang sollen auch die von vielen elektronischen Geräten vorliegenden voluminösen und schlecht übersetzten oder auch gestalteten Handbücher in Form von Kurzanleitungen für den Normalbürger in das Buch übernommen werden. Nicht jeder hat Spaß, den halben Törn zu rätseln, wie das nun geht. Dem Experten bleibt es weiter vorbehalten, die hunderte von weiteren Anwendungen zu studieren und damit zu spielen.

In diesem Zusammenhang wird auch gleich die Satzung in der neuesten Fassung mit abgedruckt. Ebenso eingeflossen sind der neueste Stand der Adressen zumindest der ordentlichen Mitglieder ebenso wie Werftadressen und Behörden sowie deren neueste Postleitzahlen.

Für die Hilfe unseres unermüdlichen Kartenwartes danke ich ebenso wie allen anderen Helfern. Dank an Georg Grandpièrre für die Drucklegung.

Manfred Ernst sei Dank für die Korrekturlesung und Überprüfung sowie für die Aufnahme auch der Zeichnungen in das PC-Programm und damit auch auf die Diskette.

Für Verbesserungen und Anregungen, seien sie auch nur redaktioneller Art, bin ich sehr dankbar. Alles steht im Computer und ist spielend änderbar. Haben Eure Blätter unten das Zeichen WB/95, so sind sie neuester Art.

Jan.1995

Walter Brand

Revision 1997

Unsere ANITA ist im Winter 1996/97 generalüberholt worden, dies bringt mit sich, daß an der Technik sich einiges geändert hat. Deshalb wurde das BB daraufhin durchgearbeitet und entsprechend ergänzt bzw. geändert. Wesentliche Änderung ist der Neubau der Elektroanlage. Dieses Kapitel bitte ich besonders zu beachten. Die Lieferung enthält eine Austauschweisung zum Seitenaustausch. Diese macht die Pflege des BB etwas einfacher.

März 1997

Manfred Ernst

Revision 1999

Die Törnberichte wurden erweitert, es sind jetzt alle Törns der SKO seit der Gründung 1962 enthalten. Einiges was nicht mehr zeitgemäß war, wurde entfernt bzw. geändert. Das Adressverzeichnis wurde auf den neuesten Stand gebracht und das Seekartenverzeichnis wurde auf den neuen Standardsatz hin neu gefasst.

März 1999

Manfred Ernst

Neuaufgabe 2000 (4.Auflage) und CD-ROM V 1.0

Das gesamte Buch wurde im Hinblick auf eine bessere EDV Bearbeitung neu gestaltet. Eine CD-ROM-Version wurde geschaffen, die der heutigen Zeit und unseren Computer Freaks entgegen kommt. Aus diesem Grund wird der gesamte Inhalt (auch der Papierversion) neu geliefert. CD-Roms werden gegen einen Unkostenbeitrag von 30 DM geliefert. Besitzer des Blauen Buches, die Ihr altes Blaues Buch dann nicht mehr benötigen und es an mich zurückschicken, erhalten die erste CD-ROM Lieferung kostenlos. Updates in den nächsten Jahren kosten dann 15 DM.

Auf der CD-ROM Version sind außerdem enthalten: Bilder von ANITA, die SKO-Homepage im Internet, alle bekannten Presseveröffentlichungen über die SKO und die ANITA sowie das „Blaue Buch“ als Acrobat Reader Dateien zum Ausdrucken der Originale.

Dank an Claus Langlotz, der mich, wie seit Jahren, bei dem Kapitel Bücher und Karten unterstützt hat. Selbst bei größter Sorgfalt können mir, bei dem Umfang dieses Buches, Fehler unterlaufen, der Druckfehlerteufel kann zuschlagen oder ich habe etwas Wichtiges gar nicht aufgenommen. Wer also Korrekturen, Anregungen oder Verbesserungen hat, schicke diese, am besten als e-mail oder Fax , an mich.

März 2000

Manfred Ernst

Revision 2002/2003

Ab diesem Jahr kommt das „Blaue Buch“ nicht mehr in seiner alten Papierversion heraus, es werden auch keine Nachsteuerungen mehr an die Buchbesitzer verschickt. Es gibt nur noch die CD-Rom Ausgabe. Diese kommt in Ihrer Version 4 heraus. Wer sein altes Buch weiterhin pflegen möchte, kann sich die zu ersetzenden Seiten aus den enthaltenen Dateien ausdrucken.

Als Bordexemplar für die ANITA wird ein Exemplar in der Papierversion gepflegt.

Dezember 2002

Manfred Ernst

Die Segelkameradschaft Ostsee e.V. von 1962 bis heute

Im Jahre 1939 gab es in Deutschland vier 12.mR Yachten. Die Inga, die Anita, die Sphinx und die Ashanti. Die ersten 3 zeichnete und baute Jimmy Rasmussen in Lemwerder Bremen, während die Ashanti von Henry Gruber gezeichnet und von Burmester gebaut wurde. Die Ashanti verbrannte in den 50-er Jahren, nach einem wechselvollen Schicksal. Inga und Sphinx gingen zur Bundesmarine, wo sie als Ostwind und Westwind gesegelt wurden. 2006 wurden sie dann ausgemustert und an private Eigner verkauft.

Die Klasse ist eine reine Konstruktionsrennklasse. Den meisten Seglern sind die Klassen als 6-er, 8-er, 10-er und 12-er bekannt. Später in der Olympiade Tokio auch als 5,5-er. Die Zahlen haben nichts mit der Länge oder Breite zu tun, sondern ergeben sich aus der Berechnungsformel. Nach dem letzten Krieg wurden die Zwölfer berühmt, weil man sich einigte, die Regatten um den Amerikapokal (die bodenlose Kanne) mit diesen Schiffen auszutragen. Sie sollten die teuren J-Yachten ablösen.

Unsere Anita ließ der Margarinekönig und Inhaber einer Walfangflotte Walter Rau im Winter 1937/38 bei Abeking und Rasmussen bauen. Die Yacht erhielt das Unterscheidungszeichen 12/G 2. Nach seiner Ehefrau wurde die Yacht "ANITA" getauft. Nachdem einige Wettfahrten gesegelt wurden, kam das Schiff ins Winterlager und blieb dort während des Krieges liegen. Im Jahre 1951 wurde die Yacht zur Yawl umgeriggt und zu Wasser gebracht. Schon 1952 blieb die ANITA wieder in der Halle. Dort wurde sie eines Tages von Jello Rassau entdeckt, der seinen Freunden Alois Kranz und Eu Schulte seinen Plan, das schöne Schiff wieder zum Segeln zu bringen, vorstellte. Die 3 verliebten sich in das Schiff und kauften es, ohne zu wissen, wie sie das Schiff ins Wasser bringen und segeln sollten.

"Das ist ein schlechter Skipper, der sich nicht zu helfen weiß!" sagt man an der Küste. Es stellten sich die Fragen:

1. Wohin mit der Verantwortung?
2. Wie kommt das Schiff ins Wasser?
3. Wer kann das Schiff segeln?

Zu 1.

Zuerst gründeten die drei stolzen Besitzer mit ihren Freunden Josef Becker, Gerhard Luh, Dr.Fridolf Mertens, Rudolf Mohr und Georg Schollmeyer unsere Kameradschaft. Dieser Verein, der in Eltville ins Register eingetragen wurde, charterte die Yacht, womit das Risiko auf die SKO übergang. Zu 2

Aus der leeren Rennyacht war ein Fahrtenschiff zu machen. Das erledigten Kranz und Rassau mit vollem persönlichen Einsatz, während die Bauwerft A & R. erforderliche Umbauten machte. Ein Hochwasser, das im Frühjahr 1962 großes Unglück über die Nordseeküste brachte, verzögerte die Arbeiten. Nicht nur Masten und Spieren versanken im Schlamm, sondern auch die Kammer mit allen Segeln und dem ganzen Inventar. Es war zum Weinen! Dann brach auf der Werft noch ein Großfeuer aus, dem mehrere Yachten zum Opfer fielen, doch unsere Anita blieb verschont! Ende Mai 1962 kam die nun schon 23 Jahre alte ANITA endlich zu Wasser. Zu 3

Da uns nicht genügend erfahrene C-Scheininhaber zur Verfügung standen, heuerten wir als Skipper Erich Holtdorf und als Bootsmann August Bruse an, beide kamen vom DHH. Am 2.6.62 verließ unsere ANITA den Hafen des Weser Yachtclubs in Lemwerder zu ihrer ersten Reise rund Skagen nach Kiel. Außer den Gründungsmitgliedern nahmen Dr.Wolfgang Frank und Dr. Hans Jacobi an der Reise teil. In Kiel wurden wir vom dortigen Yacht-Club herzlich aufgenommen und fanden für mehrere Jahre im Blücherhafen unseren festen Liegeplatz. An Stelle eines ausführlichen Berichtes mögen einige Daten die Entwicklung unserer Kameradschaft demonstrieren.

- 1961 Ankauf der "ANITA" bei Abeking und Rasmussen(A&R)
- 1962 10.2. Gründung der Segelkameradschaft Ostsee e.V. SKO
 Vorstand: 1.Vorsitzender Becker
 2.Vorsitzender Rassau
 Schriftführer: Schulte.
 Umbau und Ausrüstung der "Anita". 2.6. Auslaufen zum 1.Törn rund Skagen nach Kiel. Schiffsführung: Kapitän Erich Holtdorf und August Bruse.
 Liegeplatz: Kiel, Blücherhafen. Winterlager: Siegfried-Werft, Eckernförde. Gesegelte Meilen: 2.492 sm.
- 1963 Vorstand: Wie oben. Schiffsführung: Joachim Schulz. Liegeplatz: Kiel, Winterlager: Kröger-Werft in Rendsburg, gesegelte Meilen 2.992 sm
- 1964 Vorstand:.Becker-Rassau-Luh.Schiffsführung: Skipper der SKO. Am 15.9. scheidet Herr Schulz als Bootsmann aus. Liegeplatz Kiel, Winterlager A&R, Lemwerder. Gesegelte Meilen: 4.183 sm.
- 1965 Vorstand wie oben. Schiffsführung: Eigene C-Scheinhaber. Keine bezahlte Kraft mehr an Bord. Am 19.11. beschließt die SKO den Ankauf der "Anita". 39.000DM werden spontan von den anwesenden ordentlichen Mitgliedern gespendet. Liegeplatz: Kiel, nach dem 3. Törn Travemünde Passathafen, Steg D, Kopfplatz. Winterlager: Bölte-Werft, Rendsburg. gesegelte Meilen: 4338 sm.
- 1966 Vorstand: Becker - Rassau - Kramer. Schiffsführung: wie oben. Liegeplatz: Travemünde, Winterlager: Bölte-Werft, Rendsburg. Gesegelte Meilen:6022 sm.
- 1967 Vorstand: Schollmayer, von Linde und Rassau. Die Kasse, die 62/63 Schulte dann Luh und 1966 Kramer mitverwalteten, wurde 1967 dem Finanzmann Werner Schalbruch übertragen. Der Vorstand gab diese Aufgabe ab. Liegeplatz: Travemünde. gesegelte Meilen: 7.847 sm
- 1968 Vorstand: Eider, von Linde und Rassau. Liegeplatz und Winterlager in Travemünde. Schlichtingwerft. "Anita" segelt nach Oslo, Stavanger und Helsinki. 10.589 sm.
- 1969 Vorstand und Liegeplatz wie oben. Eider, Schollmayer, Strauber und Weber segeln durch den englischen Kanal bis Irland und zurück. Am 1.11. chartert die SKO die S.Y."Mex", den Eintonner von Claus Hohner. Gesegelte Meilen 10.632 sm.
- 1970 Vorstand wie oben. Peter Eider segelt die "Anita" rund Island. Wir segelten die Anita 10.093 sm und die "MEX" ca. 5000 sm, so daß in diesem Jahr 15.093 sm gesegelt wurden.
- 1971 Vorstand, Liegeplatz und Winterlager wie oben. "Anita" segelte 9.102 sm, die "MEX" 6.756 sm.
- 1972 Vorstand, Liegeplatz und Winterlager wie oben. "Anita" segelte 10.418 sm, wobei Dr Schrieder, Schollmayer, Brand und Strauber in einer Kette nach Spanien (La Coruña) segelten, mit Abstecher in die irische See. Die "Mex" wurde entlassen, dafür wurde im Frühjahr durch Mitgliederspenden die von A&R gebaute 11 KR-Slup "REGINA" erworben, mit der bereits 3.415 sm im Mittelmeer gesegelt wurden. Takelwart für die Regina ist Walter Brand.

- 1973 Vorstand: Eider, Brand, Rassau. Die Kasse wurde von Karl Seelbach, Steuerbüro, übernommen. Liegeplatz und Winterlager "Anita" Travemünde, Passathafen bzw. Schlichting. Liegeplatz und Winterlager "Regina" Cantieri Navali Peconcini in La Spezia-Italien. "Anita" segelte bei 10 Törns 9.281,9 sm. 3-er Törnketten Travemünde-Trondheim, Trondheim-Hammerfest-Bodø (Lofoten) und Bodø-Travemünde. (Brand, Schollmayer, Eider) "Regina" segelte rund Sardinien, Korsika, Elba sowie die italienische und französische Riviera mit 5.659,1 sm bei 9 Törns. Sie verlor beim letzten Törn in der Straße von Bonifatio den Mast. Walter Brand holt sie ohne Maschine und mit Notrigg in einem gewagten, aber gekonnten Unternehmen nach La Spezia zurück.
- 1974 Vorstand und Liegeplätze wie 1973. "Anita" segelte in 8 Reisen 9.898 sm, wobei W.Brand/H.Köhler erneut in einer 2-er Kette rund Island gingen. „Regina“ absolvierte in 11 Reisen 6188 sm, wobei von La Spezia aus 2 x Ibiza angelaufen wurde. (Schrieder/Heißwolf und Gebler/Strauber).
- 1975 Vorstand und Liegeplätze wie 1974."Anita" schipperte bei 8 Törns 8.053,5 sm. Manfred Ernst segelt zu den Shetlands, Margret Lutz in den Bottenbusen nach Vaasa, Hans Köhler nach Danzig. "Regina" ersegelte in 10 Törns 5.583 sm. Georg Schollmayer beendet die Segelsaison mit der Überführung nach Grand Canaria (Hafen Puerto Rico), nachdem Dr. Friedhjoef Timm von La Spezia unter schwierigen Bedingungen nach Ibiza überführte.
- 1976 Vorstand: Eider, Brand, Rassau, und K. Seelbach, der als Kassenwart in den Vorstand kam. Liegeplätze "Anita" Travemünde Passathafen, "Regina" Puerto Rico auf Grand Canaria. "Anita" segelte bei 9 Törns 10.135 sm. Manfred Ernst umrundete England. Walter Brand segelte zum Nordkap und Georg Schollmayer zurück.. "Regina" erreichte bei teils stürmischen Winden die Kanarischen Inseln. Hans Köhler und Manfred Strauber brachten die "Regina" zurück nach La Spezia. Anschließend folgten 6 Törns im Mittelmeer, darunter Sizilien und Malta. Insgesamt wurden 6.930 sm gesegelt.
- 1977 Vorstand wie 1976. Liegeplatz "Anita" wie 1976, Regina ab Mitte Juli ebenfalls Travemünde bei Schlichting. "Anita" machte 9 Reisen und legte dabei 8.236 sm zurück. Manfred Ernst gab sein Reiseziel Island auf als sich ein Mann im Sturm 2 Rippen brach und lief Lerwick auf den Shetlands an. 2x besuchte "Anita" Gdynia. "Regina" brachte in dem Sommer 5.154 sm hinter sich. In einer Törnketten segelten die Skipper Volz, Heißwolf, Dr.Timm, Fisser, Leitner ihr Schiff via Atlantik-Nordsee nach Travemünde zurück. Dabei wurde zum ersten Male von uns der Limfjord durchsegelt.
- 1978 Vorstand und Liegeplätze wie 1977. Takelwart für Regina macht Peter Eider. Anita Takelwart macht Willi Maciey. Anita brachte es bei 10 Reisen auf 9566 sm. Schon Anfang Mai skipperte Manfred Ernst non stop nach Kirkwall (Orkneys) und zurück. Durchschnittstemperatur: +6° bei Tage, 0° bei Nacht und öfteres Schneetreiben. Bei der Heimreise im Skagerrak 8-9 Windstärken aus Ost. Hans Köhler segelte nach Aberdeen und Lerwick, Georg Schollmayer und später Wolfgang Rassau mit seiner Jugendcrew nach Danzig. Mit Regina befuhren Georg Grandpierre und Peter Eider den Göta-kanal. Dieter Volz machte eine Reise nach Helsinki und Werner Leitner mit der "What a Lady" nach den Ålands. Beim Törn 7 versuchten zwei Diebe in Rønne die REGINA zu stehlen, wurden jedoch von der Crew erwischt und der Polizei übergeben. REGINA brachte es bei 8 Törns auf 4987 sm. Das Segeln litt in diesem Sommer besonders unter vielen Stürmen.

- 1979 Vorstand und Liegeplätze wie 1978. ANITA segelte 6301 sm bei 8 Törns REGINA segelte 7316 bei 9 Törns. In diesem Jahr begleitete Walter Brand als "old man" die Jugend. Ulrich Holland segelte nach den Orkneys, Georg Grandpièrre segelte mit der Regina in die Fjorde nördlich Stavanger, während Dieter Volz, Wolfgang Rassau und Helmut Hecher jeweils von Ost nach West auf dem Götakanal Schweden durchquerten.
- 1980 Vorstand und Liegeplätze wie 1979. Nach langer Krankheit stirbt Ludwig Christmann, und auch von Werner Schalbruch, der von 1967 bis 1972 unsere Finanzen verwaltete, mußten wir Abschied nehmen. Peter Eider trifft an der norwegischen Westküste mit der ANITA den 12-er VAN und nimmt mit deren Crew an einer Sonnwendfeier teil. Walter Brand segelt nach Helsinki und Georg Schollmayer von dort zurück. Georg Grandpièrre macht mit 7 weiteren Grandpièrres an Bord mit der REGINA einen Familientörn. Die Meilen: ANITA 7251 sm, REGINA 5580 sm.
- 1981 Schlichting baut für die ANITA einen neuen Holzmast. Wolfram Aschemann bringt die ANITA nach Island und Karl Ludwig Sattler segelt sie rechts herum nach Travemünde. Walter Brand macht den Westküsten von Norwegen und Schweden einen Besuch. Peter Dohmen wird Kartenwart. Gesegelte Meilen: ANITA 7652, REGINA 5524.
- 1982 Günter Pivl segelt die ANITA rund Skagen nach Ostende, Dieter Volz nach La Coruña, Manfred Ernst nach Madeira, Karl-Ludwig Sattler über die Azoren bis Vigo. Von dort kommt Peter Eider bis Dünkirchen und Sattler erreicht durch den NOK-Kanal Kiel-Holtenau. Eine Kette von 3700 sm. Klaus Meyer segelt mit der Regina nach Helsinki und Karl Seelbach von dort zurück. Gerd Reelsen aus Münster organisierte einen Jugendtörn. Die ANITA segelte 9592 sm, die REGINA 4531 sm.
- 1983 Friedemann Vollnhals macht eine seltene Reise. Er segelt von der Trave über Mariehamn (auf Ålands Inseln) nach Stockholm, von da über Kopenhagen zum Danfjord in Norwegen und zurück an die Trave. Gerd Reelsen machte wieder einen Jugendtörn. Hans Köhler erreichte mit der REGINA Haparanda (Kemi) in der nordöstlichsten Ecke des Bottenbusens. Karl Ludwig Sattler und Wolfram Aschemann bringen das Schiff zurück. Gesegelte Meilen: ANITA 5719 sm, REGINA 6257 sm.
- 1984 Günter Pivl bringt die ANITA unter schwierigen Bedingungen nach Aalesund (Westnorwegen), Walter Brand segelt weiter nach den Lofoten und, immer unter sehr harten Wetterverhältnissen, zurück an die Trave. Reelsen organisiert wieder einen Jugendtörn. Peter Eider segelt zu den Shetlands und zurück, Dieter Volz und Karl Ludwig Sattler teilen sich in eine ähnliche Fahrt. Vater Karl Seelbach reist nach Helsinki, Sohn Thomas zurück nach Trave. Gesegelte Meilen: ANITA 8109, Regina 4049.
- 1984 Günter Pivl bringt die ANITA unter schwierigen Bedingungen nach Aalesund (Westnorwegen), Walter Brand segelt weiter nach den Lofoten und, immer unter sehr harten Wetterverhältnissen, zurück an die Trave. Reelsen organisiert wieder einen Jugendtörn. Peter Eider segelt zu den Shetlands und zurück, Dieter Volz und Karl Ludwig Sattler teilen sich in eine ähnliche Fahrt. Vater Karl Seelbach reist nach Helsinki, Sohn Thomas zurück nach Trave. Gesegelte Meilen: ANITA 8109, Regina 4049. Die Plaketten Gold (Brand und dazu den Schlimbachpreisbecher), Silber (Reelsen, Jugendtörn) Außerdem für Gerd Reelsen den Ostseteller der Kreuzerabteilung.
- 1985 trennt sich die SKO von der Regina, sie wird verkauft. Manfred Ernst segelt die Anita mit Walter Brand zu den Orkneys und von dort über Ostende nach Cowes in England. Günter Pivl übernimmt dort und bringt das Schiff über die Hebriden und Skagen zurück zur Trave.. Dann geht's nach Norden: Helmut Hecher nach Stavanger, Hans Köhler zum Nordkap. Ted Palm über die Bäreninsel, Spitzbergen und Jan Mayen nach Island. Dieter Volz bringt Anita dann über die Shetlands zurück zur Trave. Die "ANITA" legte 1985 9534 sm zurück.

1986 steht unter dem Motto "**25 Jahre Segelkameradschaft Ostsee e.V.**" Ausrüstertörn unter Thomas Seelbach nach Anholt, dann segeln Dieter Volz nach Bergen und zurück und Wolfgang Heinrich nach Helsinki und zurück.. (Durchschnittsetmale 200 sm!) Walter Brand und Friedemann Vollnhals starten zu einem Langtörn mit 2-maligem Crewwechsel rund Großbritannien. Quer über die Nordsee durch den berühmten Pentland Firth (gerade noch gut

durchgekommen) zu den Hebriden, Belfast, dann außenherum um Irland nach Guernsey, Cherbourg, Cowes, Ramsgate, über Skagen zurück zur Trave. Crewwechsel bei Belfast und Cherbourg. Gerd Reelsen segelte mit einer Jugendcrew nach Stockholm. Auf dem Rückweg besucht er Visby und Rønne. Peter Eider geht nach Newcastle, übergibt in Helgoland an Günter Pivl, der, nachdem er fast 10 Tage eingeweht war, über Cuxhaven und den NOK die Anita heil nach Travemünde zurückbringt. K.L.Sattler beschließt das Segeljahr mit einem Törn zu schnuckeligen Häfen Dänemarks. Es wurden 9132 sm zurückgelegt. Die 25-Jahrfeier des Bestehens der SKO fand mit der Jahresversammlung im Parkhotel Krone in Bensheim-Auerbach statt. Jellrich Rassau gibt das Amt des Schriftführers an Dieter Volz ab. Jellrich Rassau wird zum Kommodore ernannt. *Er bleibt die graue Eminenz (Anmerkung des Verfassers)*. Claus Langlotz wird für den erkrankten Peter Dohmen Kartenwart. Die Organe der SKO präsentieren sich wie folgt:

Vorstand:

Jellrich Rassau, Kommodore
Peter Eider, Präsident
Walter Brand, 2. Vorsitzender
Dieter Volz, Schriftführer
Karl Seelbach, Kassenwart

Dem Vorstand stehen helfend zur Seite:

Charlotte Schütz, Chefsekretärin
Dr. Karl-Ludwig Sattler, Takelwart
Claus Langlotz, Kartenwart
Hans Köhler, Film und Presse

Schifferrat:

Georg Schollmayer, Vorsitzender
Walter Brand, stellv. Vorsitzender
Manfred Ernst
Hans Köhler
Günter Pivl

Mitgliederstand 1.11.86

34 ordentliche Mitglieder
63 jugendliche Mitglieder
327 aktive Mitglieder

424 Mitglieder

1987 Ämterbesetzung wie 1986. Herausragendes Segelereignis war eine Törnketten: G.Pivl segelte nach Bergen, Wolfram Aschemann weiter nach Bodø, Helmut Hecher über die Lofoten nach Tromsø. Dann übernahmen Georg Schollmayer und Walter Brand zusammen die Anita, segelten über die Bäreninsel nach Spitzbergen, Jan Mayen und Island. Dort wechselten sie die Mannschaft aus und weiter ging es über die Farøer und Shetlands nach Kopervik und nach Hause. Es folgte der Jugendtörn von Gerd Reelsen nach Visby. Dorthin fährt auch Hans Köhler. Thomas Seelbach beendet das Segeljahr mit einem Tom nach Marstrand und zurück. Es wurden 8160 sm gesegelt.

1988 Ämterbesetzung wie 1987. Von diesem Jahr ist als Besonderheit festzuhalten, daß die ANITA 4 x in Gdingen, in Danzig und Riga Flagge gezeigt hat. Die Aufnahme in den Ostblockhäfen war stets zuvor kommend und freundlich, die Vorarbeiten für diese Besuche allerdings enorm. Günter Pivl segelte nach Gdingen und zurück, Karl Friedrich Grondei nach Rønne und Kopenhagen. Karl Ludwig Sattler geht über Gdingen nach Helsinki. Peter Eider übernimmt dort, besucht Danzig und Riga und übergibt in Hanko an Hans Köhler, der die Anita nach Mariehamn, Visby und Gdingen nach Travemünde führt. Thomas Seelbach fährt nach Bergen, Gerd Reelsen über Trondheim nach Bergen zurück und Karl Seelbach nach Travemünde. Helmut Hecher besucht die westschwedischen Schären, Südnorwegen und bringt die Anita in das Winterlager. Insgesamt wurden 7728 sm gesegelt.

- 1989 Ämter wie 1988. Nach dem „Ausrüster“(J. Rassau/W. Brand), der von Trave nach Anholt und zurück führte, waren 2 Törns leider nicht belegt. Danach war die Anita in einer langen Kette über 2 Monate unterwegs. Günter Pivl führte das Schiff von Trave über Kristiansand nach Granton (Firth of Forth). Hier übernimmt Manfred Ernst und segelt zuerst nach Süden Ostende, dann über Cowes-Dartmouth zurück nach Ostende. Hans Köhler quert wieder den Kanal. Auch er besucht Cowes und Dartmouth, geht weiter nach Westen, an den Scilly's vorbei und erreicht Dublin. Dort übergibt er an Ted Palm. Ted segelt nach Douglas und Belfast, zum Caledonian-Canal, durchfährt diesen unbeschadet und erreicht über Kristiansand Travemünde. Länge der Kette 3690 sm. Die nächsten Törns machen W. Brand mit einer Fahrt: Travemünde-Anholt-Marstrand-Trave und Gerd Reelsen. Den erwischt der "Superorkan"; er muß zurück, startet erneut zu einer Rundreise Visby-Rønne-Trave. Als Abschluß führt Thomas Seelbach die Anita nach Frederikshafen, Marstrand, Okerø, Anholt und über Middelfahrt, kleiner Belt, zurück nach Travemünde. Insgesamt wurden 1989 6435 sm gesegelt.
- 1990 Ämter unverändert wie 1989. Wir gedachten unseres verstorbenen Gründungsmitglieds Frau Renate Brühl-Boltendahl. Sie segelte mit uns auf der Ostsee und ermöglichte durch eine große Spende am 19.11.65 den Ankauf der Anita.
Aus einem Kreis junger ordentlicher Mitglieder kam die Anregung, eine kleinere Yacht nach Bedarf zu chartern. Damit soll der Nachwuchs an fähigen Seglerinnen und Seglern zu Schiffsführern und Crews gefördert werden, der dann später auch Reisen mit der "Anita" unternehmen kann. Der Vorschlag wurde angenommen und Thomas Seelbach beauftragt, bis zum Treffen 1991 geeignete Angebote vorzulegen. Eine Reise unserer "ANITA" 1992 nach Amerika zur Kolumbusfeier fand bei 8 Skippern Interesse, so daß diese Gruppe sofort die Planung zu diesem Unternehmen starten konnte. In diesem Jahr ging es nach Leningrad und Helsinki. Die Öffnung der Staaten des Ostblocks war Anlaß zu dieser Reise. Um mehr Zeit zu haben für die Sehenswürdigkeiten, wurde der Törn geteilt. 1.Crew unter Wolfgang Heinrich und K.F.Grondei ging über Leningrad nach Helsinki, die 2 Crew unter Peter Eider ging nach Riga. In drei Tagen wird Leningrad besichtigt und die Crew ist nicht nur von der russischen Gastfreundschaft begeistert, sondern auch stark beeindruckt von den Kunst- und Kulturschätzen und den herrlichen Bauwerken. Diese dokumentieren den Glanz und den für westliche Abendländer unvorstellbaren Reichtum der Stadt aus der Zarenzeit.. Aber das ist längst Vergangenheit, die Gegenwart ist trostlos und unansehnlich. Jeder echter Russe sehnt sich zurück nach dem alten St.Petersburg.
Nochmals geht es in diesem Jahr mit D. Volz nach Leningrad. Nach weiteren Reisen in Nord- und Ostsee kommen in diesem Jahr 9327 sm zusammen
- 1991 Vorstand und Schifferrat wie im Vorjahr
Alle Reisen dieses Jahres fanden in der Ostsee und vor der Norwegischen Küste statt
Gesegelte Meilen 9327
1992. Vorstand wie zuvor, doch stand Dieter Volz, der das Amt des Schriftführers 5 Jahre geführt hatte, nicht mehr zur Verfügung. Für ihn wurde Hans Georg Löffler aus Eltville gewählt. Das Jahr 1992 brachte für die Anita eine große Herausforderung, sollte doch die geplante Amerikareise durchgeführt werden. Zunächst konnte die SKO Georg Schollmayer zum 80. Geburtstag gratulieren. Karl Seelbach ist seit 20 Jahren Schatzmeister. Zur Anita: Sie wurde aufwendig und auch nicht ganz billig auf diese Reise vorbereitet, wobei jedoch viele Dinge eingebaut wurden, die auch so lange fällig waren und eine verantwortliche Schiffsführung eben unbedingt fordert. Als Ausrüster fuhren verschiedene Skipper zusammen abwechselnd von Travemünde über Den Helder und dann nach Portsmouth zu Camper & Nicholson. Hans Köhler, Ted Palm, K.L. Sattler machten den Ausrüster dorthin. Dann übernahm Helmut Hecher das Schiff und brachte es auf die Azoren. Der geplante Übergangsort Horta konnte nicht erreicht werden, da Helmut in schwerem Wetter beigestreut verharrte und dann noch ein festgeklemmtes Ruder hatte. So kam er wenigstens bis Ponta Delgada, wo er an einer Tonne

festmachte und wegflog. Es war der letzte Flug für ihn von dort. So trafen wir uns morgens um 5 Uhr im Hotel in Lissabon. Wir als Nachfolger dann, das waren Hans Köhler und Walter Brand, mußten die Flüge umbuchen, was kraft Helmut Hechers gutem Reisebüro tatsächlich noch möglich war. Auf den Azoren war dann die große Pause angesagt. Das Ruder mußte total im oberen Teil, also die gesamte Mimik, ausgebaut und die klemmende Welle erneuert werden. Zeit und Geld waren mal gefragt. Dann ging es endlich los zum Sprung über den großen Teich. Die Anita ist ja nicht gerade das optimal bequeme Schiff dafür. Aber mit leichter Brise bis Flaute ging es dann westwärts. Wir wollten die Bermudas anlaufen, ein kleiner Umweg, der aber aus den verschiedensten Gründen auf Empfehlung von Wilfried Erdmann empfohlen wurde. Mit recht, wie sich zeigte. Denn die Winde waren nun mal etwas anders als erhofft. Nichts Passat natürlich, sondern solide gegenan. Doch so mit 70° am Wind mag die Anita noch rennen. Etwa 1000 sm vor den Bermudas flogen nacheinander beide Fockfallen weg. Kaputte Rollen, die nicht geprüft waren. Eine Reparatur war unmöglich bei dieser Dünung und dem Rollen. Ein Mann war im Mast, doch fürchtete er um sein Leben und konnte sich nur eben festhalten. So fuhr Anita den Rest von etwas über 1000 sm ohne Fock, was aber einem Rennpferd zwar den Biß nimmt, nicht aber den Spurt. Nach 2 verheerenden Stürmen kamen wir dann gut auf den Bermudas an. Hubschrauber kam sofort und fragte: *"What is the name"*. Denn es war gerade das Bermuda-Race akut. Ein Schlepper brachte uns in die Bucht. An einer Tonne waren wir fest und verbrauchten den letzten Tropfen Wasser. Alles ist machbar, aber das Wasser ist knapp. Strenge Rationierung und spülen mit Seewasser brachte es gerade eben hin. So fuhren wir mit einer gewöhnlichen Barkasse zu einem sehr stolzen Preis an Land, wo Hans sein Käptn's Dinner gab. Hervorragend, Hände waschen unter fließendem Wasser, Bier vom Faß und Wein. Spät abends ging es dann zurück an Bord. Auf den Bermudas gaben wir einen Mann ab, der unbedingt nach Hause mußte. Der Nachfolger, Achim Richter, war im Hotel und wartete schon tagelang vergebens. Alle kannten bereits die Anita. Als er erfuhr, was los war, hatte er schon alles vorbereitet, fuhr mit geliehenem Moped herum, bremste mit der Nase etwas und wir bekamen unsere Beschläge gemacht. Bermudas selbst sind zum Vergessen. Dann auf nach New York. Nur noch lausige 680 sm, was sollen da die Wachen, fragte die gute Crew. Das reiten wir auf einer Backe ab. Nun, wir reihten uns in das Bermuda-Race ein. Wir hatten ja viele Schiffe dort in der Bucht gesehen und teils besucht. Vor allem die Alexander von Humboldt, der stolze Rahsegler mit den grünen Segeln und werbend für Becks Bier, hatte es unserem Funker Martin Lauth angetan. Er knüpfte Verbindungen und blieb telefonisch in Kontakt. So erfuhren wir auch, daß die Boote, die vor uns lagen, alle zum Tief gelaufen sind, Wind erhoffend. Doch das Tief blieb stehen und die Boote waren im Zentrum zum Dümpeln verurteilt. Wir machten einen großen Bogen nach links. fuhren 80 sm Umweg und waren dann als ca. 3. im Ziel. Die bange Frage, liegen wir richtig, wurde geklärt. Flugzeuge in großer Zahl landeten schräg vor uns. Das muß der Kennedy Airport sein. Mit rauschender Fahrt ging es dann nach New York. Großes Staunen über die kleinen Wolkenkratzer. Wo ist die Freiheitsstatue? Alles winzig, oder? Die Frage nach dem Maßstab der Karte zeigte, es fehlen noch über eine Bodenseelänge. Dann war allerdings Manhattan groß, die Statue an seinem Platz. Wir segelten stolz etwas den Hudson rauf, dann ganz eng an Manhattan vorbei den Eastriver hinauf. Und Liegeplatz, nein, die sind alle reserviert für die Großen. Doch Martin nahm den Hörer, Alexander von Humboldt meldete, daß sie noch nicht einlaufe, sondern für die große Parade trainiere. Wir konnten solange ihren Platz nehmen und später längseits gehen. Zoll und Einklarierung war problemlos, wir waren da und hatten nach so langer Zeit der Tortur ein echtes Glücksgefühl. Immerhin war die Luft in der Golfstromgegend dann mit 30° und 97% Feuchte zum schmoren im eigenen Saft geeignet, bei unserem Wasserüberschuß... Von dort dann Stadtgänge und Besichtigung der Parade und des Feuerwerks zum Unabhängigkeitstag und zu 500 Jahre Kolumbus. Was immer in der damaligen Geschichte auch zeitbedingt passierte, steht nicht zur Debatte. Die nautische Leistung von Kolumbus war in jedem Falle groß. Von dort übernahm dann Ted Palm, der schon eher in den USA auf einer

Rundreise war, die Anita und segelte über Boston, Halifax, Sydney nach Rigolet. Dr. K.L. Sattler kam dann die Aufgabe zu, durch das Eis zu segeln. Rigolet, Paamiut, Nuuk, Godthabsfjord. Er machte einmalig schöne 6x6 Dias, die sehr beeindruckend sind. In Nuuk übernahm Günter Pivl mit kleiner Crew, da Ausfälle und zuletzt Lebensmittelvergiftung sich gegen ihn stellten. In pausenlosem Wachdienst brachte er die Anita dann nach Torshavn auf den Farørs non stop. Dort übernahm Peter Eider, der eigentlich in Aberdeen wechseln wollte, doch bis dahin reichte nun mal die Zeit für Günter nicht, hatte er doch bis dahin schon 2000 sm abgeschruppt. Also Peter nach Torshafen und von da über Aberdeen, wo seine Klamotten schon bzw. noch lagen, nach Hause — denkste. Nach Aberdeen zum Reste bunkern, ging es noch so 20 sm, und dann schüttelte er die Palme ab. Mastbruch bei lausigen 4 Windstärken. Wie das ? Nun, der eiserne Ring an der Saling war gebrochen,, die Saling gespalten und der Mast weg. Er hing dann noch am Kabel!! Mit dadurch bedingten 6.50 m Tiefgang konnte Peter nicht in einen Hafen seiner Wahl. Er ließ sich nach Buckie in Schottland schleppen, wo er abrüstete, die Yacht für den Winter ließ und die Crew nach Hause schickte. So kann das gehen, um die halbe Welt segeln und vor der Haustüre ohne starke Fremdeinflüsse dann Pech haben. Jeder von uns war froh, daß es uns nicht getroffen hatte und in Peter ein erfahrener und bewährter Skipper am Werk war. So wurde also die große Atlantikreise der Anita zwar nicht unrühmlich, aber doch etwas unorthodox beendet. Hier eine kleine Auflistung der Reisedrecken:

Törn 1	29. 4.-13. 5.	Travemünde - Cuxhaven	130 smgesamt:	
		Cuxhaven - Ijmuiden	180 sm	
		Ij muiden - Dover	150 sm	
		Dover - Portsmouth	110 sm	570 sm
Törn 2	1 . - 5.	Portsmouth - Ponta Delgata	1290 s	
Törn 3	3 . - 6.	Ponta Delgata - St.Georges	2030 sm	2750 s
n	0 5. 30.	St.G.Bermudas - New York	720 sm	m
	1. 0 .-9.07	Reserve-Überholung in New York.	—	
Törn 4	10.07.-31.07.	New York - Boston	300 sm	
		Boston - Halifax	390 sm	
		Halifax - Sydney	210 sm	
		<u>Sydney - Rigolet</u>	<u>660 sm</u>	<u>1560 sm</u>
Törn 5	4. 8.- 8. 25.	Rigolet - Paamiut Paamiut	570 sm	900 sm
		- Nuuk Nuuk -	170 sm	
		Godthabsfjord	160 sm	
Törn 6	2 .8.- .9.	Nuuk - Torshavn		1900 sm
Törn 7	2 .9.- .9.	Torshavn - Aberdeen	400 sm	
		Gesamtdistanz:	9370 sm	

In der Welt der Hochseesegler hat diese Reise ebenfalls ihre Anerkennung gefunden. So wurde der SKO vom Trans-Ocean-Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V. für die Gesamtleistung aller Segler die "Trans-Ocean Medaille" verliehen. Ferner erhielt Hans Köhler von der Segelkameradschaft "Das Wappen von Bremen" die diesjährige Auszeichnung "Goldener Kompaß". Der, wohl höchste Preis im Seglerleben für Hochsee bleibt daneben der berühmte Schlimbachpreis des Kieler Yacht Clubs. Der "Kronenkompaß" wurde schon einmal an einen Skipper der SKO verliehen, Walter Brand erhielt ihn für eine außergewöhnliche Reise. Wegen der hohen Zahl hochqualifizierter Bewerbungen gibt es inzwischen auch einen 2. Preis, den Schlimbachbecher. Dieser wurde ebenfalls der SKO für die Reise gegeben, hier speziell für die Reise über den Atlantik unter Skipper Hans Köhler. Von der Keuzerabteilung wurden die Reisen ebenfalls honoriert. Gold für Hans Köhler, Gustav Palm, Silber für Günter Pivl.

Für die daheimgebliebenen hatte die SKO die "ANTARES", eine 50 Fuß Helmsman gechartert. Damit wurden 8 Törns in den uns heimischen Gewässern durchgeführt. Damit sollte eine Lücke für 1992 geschlossen werden. Außerdem wurde der Wunsch nach dem geforderten zweiten Schiff verwirklicht. Es wurde eine "VIKTORY 42" mit dem Namen "WESTWIND" gekauft.

1993 Wahl 1993. Peter Eider legte sein Amt nach 25 verdienten Jahren nieder und legte noch 1 Jahr drauf. Also 26 Jahre sind genug. Für Ihn wurde der seit 20 Jahren, als Vizepräsident amtierende Walter Brand gewählt. Für seine Vizeposition wählte die SKO erstmals eine Dame: Dr. Vera Krisement aus Münster. Kassenamt und Schriftführer blieben unverändert: (K. Seelbach und Goff Löffler). Nach der Wahl zum 1. Vorsitzenden schlug Walter Brand vor, den bisherigen Präsidenten zum Ehrenvorsitzenden der SKO zu machen, was einstimmig angenommen wurde. Die SKO hat derzeit 412 Mitglieder.. Auch im Schifferrat gab es eine Änderung, nachdem Georg Schollmayer mit 80 Jahren ausschied. Den Posten des Obmanns übernahm Peter Eider. Weitere Mitglieder sind Manfred Ernst, Günter Pivl, Hans Köhler, Dieter Volz. Als Takelwart wurde für die ANITA wieder Dr. Karl-Ludwig Sattler berufen, für die Westwind, die Thomas Seelbach federführend betreute wurde Detlef Ohlemacher gewonnen.

Es wurde nach ständiger Forderung einer zeitgemäßen Satzung, die längere Zeit Bestand haben soll, ein Ausschuß, berufen, der eine neue Fassung Ende 1994 vorlegen wird. Die Segelsaison 1993 lebte davon, daß der gebrochene Mast der ANITA neu gebaut und rechtzeitig fertiggestellt wurde. Jello Rassau und Walter Brand rüsteten die Anita in Schottland aus. Eine große Hilfe war auch Tobias Simon, der beim Bruch dabei war und sich auch in der fremden Werft gut auskannte. Außerdem segelte die "WESTWIND" erstmals unter der Regie der SKO. Soweit das Jahr 1993, mit einem festlichen Ball zum Abschluß auch gesellschaftlich absolut auf der Höhe.

1994 Erstmals wurden neben den ordentlichen Mitgliedern auch die aktiven Mitglieder am 11.11.94 im Favorite Hotel in Mainz zur Mitgliederversammlung eingeladen.

Mitgliederstand: 434 Mitglieder. 51 ordentliche, 344 aktive und 39 Jugendmitglieder. Es wurde das Problem einer Generalsanierung der Anita nach so vielen Jahrzehnten erörtert. Die theoretische Summe kursiert derzeit mit fast 300 000,-DM. Eine normal nicht zu finanzierende Größe. Was sein muß und was sein kann wird geprüft werden. Dann wird sich auch ein Weg finden. Aus Spenden und Törnkosten all eine geht es jedoch nicht. Die Wahl erbrachte keine Änderungen.

Peter Eider gab den Schifferratsvorsitz und seine Mitwirkung in diesem Kreise auf. Neuer Vorsitzender des Schifferrates wurde Manfred Ernst. Weitere Mitglieder :Hans Köhler, Günter Pivl, Dieter Volz und durch Zuwahl für Peter Eider Dr. Peter Fiegel.

Die von einer Satzungskommission erarbeitete neue Satzung wurde fast einstimmig beschlossen. Die Vorlage des Kassenwartes ergab, daß die Anita einigermaßen über die Runden gekommen ist. Ebenso die Westwind, für deren Auslastung dann doch noch sehr erfolgreich die Trommel geschlagen wurde. Der Wertverlust durch den Zusammenbruch des Marktes ist eine Sache, die wir nur zur Kenntnis nehmen können. Eine Schlußfolgerung (wie Verkauf) wäre nur bei einer Steigerung sinnvoll. Die teilweise etwas entstandene Eskalation durch die verschiedenen Interessengruppen, die naturgemäß entstehen, hier SKO = ANITA, dort Zukunft nur mit 2. Schiff vor allem von den Jüngeren wurde dann sehr einvernehmlich und kameradschaftlich abgehakt. Der Präsident wies vor allem auf die Buchstaben SKO hin, also Kameradschaft, nicht Gegnerschaft. Es war erfreulich, wie so unterschiedliche Leute dann doch an einem Strick ziehen, wenigstens übergeordnet. Die Tagung und das große Fest im Favorite Parkhotel in Mainz war wieder ein großer Erfolg,

- 1995 Mitgliederstand: 49 ordentliche, 352 aktive und 41 Jugendmitglieder.
 In diesem Jahr verstarb unser Gründungsmitglied und langjähriger Schifferratsvorsitzender Georg Schollmayer.
 Das große Thema war wieder die Erhaltung der ANITA. Die Schätzungen über den Aufwand der notwendig ist, gehen von 100 000,- bis 500 000,- DM. Unser Commodore, Jello Rassau, hielt ein leidenschaftliches Plädoyer zugunsten der Segelkameradschaft und der ANITA. Vor dem Hintergrund eines nachlassenden Engagements der Mitglieder stellte er die Frage, ob Investitionen dieser Höhe überhaupt noch durch den Vorstand verantwortet werden können. Schon dieses Jahr konnten sowohl auf der ANITA wie auf der Westwind mehrere Törns nicht besetzt werden. Uns fehlt der Nachwuchs an qualifizierten Schiffsführern. Hier muß durch besonderen Einsatz unserer Schiffsführer der Nachwuchs als Wach- und Schiffsführer herangeführt werden. Interessenten gibt es genug, man darf sie nur nicht enttäuschen. Jello rief alle Mitglieder auf, ihr möglichstes, auch an Spenden, zu tun, damit die ANITA und die SKO eine Zukunft hat.
 Zu dem Thema Überholung der ANITA, incl. Finanzierung, sowie zu einer Satzungsänderung bezüglich der Art der Mitgliedschaft -ordentlich/aktiv- wird auf Beschluß der MV eine außerordentliche MV im ersten Quartal 1996 einberufen.
 Aus dem Vorstand schied Dr. Vera Krisement aus, als 2. Vorsitzender wurde Dr. Peter Fiegel gewählt. Der Schifferrat setzt sich wie folgt zusammen: Manfred Ernst (Vors.), K.F. Grondei, Thomas Seelbach, Ewald Stehlgens, Dieter Volz.
 Das „Blaue Buch“ wurde mit großem Zeitaufwand von Walter Brand völlig überarbeitet und von Manfred Ernst redigiert und auf EDV übernommen. Es wird Anfang 1996 an den entsprechenden Kreis verteilt.
- 1996 Am 2.3.96 fand im Vereinshaus in Walluf entsprechend dem Beschluß der MV 1995 eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt.
 Der Vorstand der SKO außer dem Kassenwart tritt zurück. Als neuer Vorstand wird gewählt:
- | | |
|------------------|------------------|
| 1. Vorsitzender: | Manfred Ernst |
| 2. Vorsitzender: | Dr. K.L. Sattler |
| Schriftführer: | Bernd Peterek |
| Kassenwart | Karl Seelbach |
- Dr. Peter Fiegel ersetzt den freigewordenen Platz von M. Ernst im Schifferrat. Walter Brand wird von der Versammlung zum Ehrenmitglied der SKO ernannt. Die Hauptthemen der Versammlung sind die notwendige Überholung der „ANITA“ und die Ziele des neuen Vorstandes.
 Als seine kurzfristigen Ziele nennt der neue Vorstand: 1. Renovierung der ANITA, um den Fortbestand der SKO zu sichern, 2. Durch klare Konzepte Ruhe innerhalb der SKO zu schaffen, 3. Durch neue Strategien das Potential von Schiffs- und Wachführern mittelfristig zu vergrößern und zu sichern. Es wird beschlossen die ANITA auf der Yachtwerft Glückstadt zu überholen. Die Versammlung gibt dem Vorstand einen Höchstbetrag der Ausgaben von DM 560.000,- vor. Um die Finanzierung zu sichern, soll die WESTWIND verkauft werden. Eine Spendenaktion soll einen Großteil der Kosten aufbringen. Die Mitgliederbeiträge werden verdoppelt.
 Um den Mitgliedern größeres Mitspracherecht zu geben, wird die Möglichkeit geschaffen, daß ein aktives Mitglied nach zweijähriger Mitgliedschaft ordentliches Mitglied mit entsprechendem Stimmrecht werden kann.
 Anfang Juni 96 wird die ANITA in einem spektakulären Straßentransport, der sogar im Fernsehen gezeigt wurde, von Travemünde nach Glückstadt überführt, um dort bis zum Frühjahr 1997 überholt zu werden.

Im Oktober 1996 konnte die WESTWIND für 210.000,- DM verkauft werden.

Die ordentliche Mitgliederversammlung 96 fand wie zuvor im Favorite-Parkhotel in Mainz statt. Das Hauptthema war natürlich die Renovierung unserer alten Dame ANITA.

Vorstand und Schifferrat blieben unverändert. Zum ersten Mal nach langen Jahren lag ein Törnplan für 1997 schon vor der Versammlung vor. ANITA ist für 1997 voll ausgelastet.

1997 Das Jahr 1997 war dann sehr ereignisreich. Im April wurde ANITA, nachdem sie in der Yachtwerft Glückstadt völlig renoviert worden war, mit einer zünftigen Feier wieder in Dienst gestellt. Die meisten Bolzen, die die Planken mit dem Rumpf verbinden, sind erneuert worden. Das gesamte Überwasserschiff ist steifer gemacht worden. Ein neues Deck wurde verlegt. Ein neues Ruder und der Achtersteven wurden gebaut. Anita erhielt eine völlig neue Elektro-Installation sowie einen Dieselgenerator. Die Werft hatte ein Meisterstück vollbracht. Über die Renovierungsarbeiten wurde ein Videofilm gedreht. Im Sommer wurden 9 Törns gefahren. Die letzten 5 Törns waren eine Kette, die bis nach Grönland ging. Auf der letzten Etappe, zwischen Schottland und Helgoland, wurde die ANITA von einem 1.er Sturm erwischt. Sie kam eine Monstersee nicht hinauf, fiel ins Wellental und die See brach sich über ihr. Das Doghouse wurde zerschlagen, der achtere Lukendeckel wurde weggebrochen, Anker, eine Rettungsinsel und die Gaskiste wurden abgerissen und über Bord gepült. Ein Skylight wurde eingeschlagen und der Besan hatte mehrere Stauchbrüche. Die Crew konnte das Schiff, das sehr viel Wasser übernommen hatte, leerpumpen und unter eigener Kraft Helgoland erreichen. Da schon eine große Rettungsaktion angelaufen war, begleitete der Rettungskreuzer WILHELM KAISEN die ANITA zur Sicherung bis nach Helgoland. ANITA liegt jetzt wieder auf der Yachtwerft Glückstadt, wo ihre Wunden geheilt werden.

Im November war, wie schon in den letzten Jahren, unsere Mitgliederversammlung in Mainz im Favorite - Parkhotel. Karl Seelbach schied nach 25 Jahren als Kassenwart aus dem Vorstand aus. Die Versammlung ernannte ihn zum Ehrenmitglied. Als neuer Kassenwart wurde Klaus Blumenthal gewählt. Der weitere Vorstand sowie Takelwart und Kartenwart blieben unverändert. Aus dem Schifferrat schied Thomas Seelbach aus. Ted Palm wurde neu in den Schifferrat gewählt. Für 1998 stehen 8 Reisen auf dem Törnplan.

Der Festabend war außerordentlich gut besucht und wurde ein schönes Fest. Am Sonntag morgen wurde der Film über die Renovierung der ANITA gezeigt sowie ein Film, der während der Begleitfahrt von der WILHELM KAISEN aus gedreht wurde. - Ein einmaliges Dokument-

1998 Nach der Reparatur, die uns der Unfall vom Oktober 1997 beschert hatte, kam ANITA im Mai wieder ins Wasser. Wir haben ein neues Deckshaus, was viel besser zu dem Schiff passt. Alle Skylights wurden erneuert. Während der Saison segelte ANITA hauptsächlich in der Ostsee. Ein neuer Schiffsführer (Dr. Eckart Starke) wurde gewonnen.

Die Mitgliederversammlung fand im November wieder im Favorite Park Hotel in Mainz statt, wo wir den **60. Geburtstag** unserer ANITA feierten.

Die Mitgliederversammlung gab der SKO einen eigenen Ständer, somit segelt ANITA in Zukunft unter dem Ständer der SKO.

Eine neue Einrichtung wurde geschaffen, der ANITA FAN-SHOP. Hier werden angeboten: vereinspezifische Kleidung und die bisher geschaffenen Videos. Diese Einrichtung wurde gleich gut angenommen. Für 1999 konnten alle Törns auf der Mitgliederversammlung vergeben werden. Die Mitgliederversammlung hat beschlossen, daß die ANITA künftig unter eigenem Ständer der SKO segelt. Vorstand wie vorher. Schifferrat: D. Volz, K.F.Grondei, M Lutz, Dr.P.Fiegel, Ted Palm

- 1999 Seit Februar ist die SKO im Internet mit eigener Homepage vertreten. In diesem Sommer wurde in Nord- und Ostsee gesegelt.(7352 sm). Auch in diesem Jahr haben wir wieder einen neuen jungen Schiffsführer bekommen, Alexander Lutz, der Enkel unseres Gründungsmitgliedes Georg Schollmayer.
- Bei der 11. Internationalen Veteranenregatta vor Laboe segelten zum ersten Mal seit 1939 wieder einmal die alten Zwölfer gegeneinander.(ANITA, FLICA II, OSTWIND, THEA und WESTWIND. ANITA unter Thomas Seelbach belegte hinter FLICA U den zweiten Platz.
- ANITA bekam den „Henry Rasmussen Preis" als schnellstes A&R Schiff und den „Carl Plath Gedächtnispreis" für vorbildliches Fahrtensegeln.
- Winterlager wieder bei der Yachtwerft Glückstadt, wo ANITA in besten Händen ist. Die Mitgliederversammlung im Favorite Parkhotel in Mainz bestätigte den alten Vorstand. In den Schifferrat rückte Dr.Eckart Starke für Ted Palm nach.
- Im Törnplan blieben leider 2 Törns, darunter leider auch ein Jugendtörn, unbesetzt. Das nur langsame Nachwachsen von Schiffsführern ist nach wie vor das große Problem. Mitgliederstand: Gesamt **349**, davon Ordentliche 61, Aktive **262**, Jugend **26**
- Das „Blaue Buch" wurde als 4. Auflage von Manfred Ernst nochmals völlig überarbeitet und kommt in einer zusätzlichen Version als CD-ROM heraus, die allen Mitgliedern zur Verfügung steht. Im November verstarb unser Ehrenmitglied und langjähriger Kassenwart Karl Seelbach.
- 2000 Unser Blaues Buch erschien erstmals im Februar als CD-ROM, die nicht nur den Schiffsführern sondern allen zur Verfügung steht.
- ANITA segelte in diesem Sommer 6335 sm. Ein neuer Schiffsführer, Achim Dunker, machte seine Schifferreise.
- Alexander Lutz segelte das Cutty Sark Race bzw die Baltic Sail von Stockholm nach Flensburg. Er erhielt den Sonderpreis der Hounorable Society of Shipmasters für hervorragende Seemannschaft.
- Manfred Ernst segelte zusammen mit W.Brand das Flenburger Klassiker-Festival und belegte den 4. Platz von 10.
- ANITA liegt wieder im Winterlager bei der Yachtwerft Glückstadt.
- Die Mitgliederversammlung im Favorite Parkhotel in Mainz bestätigte den alten Vorstand und den Schifferrat. Der Törnplan wurde erstellt, nur der letzte Törn blieb frei.
- Klaus Langlotz, der seit 14 Jahren unsere Karten und Bücher als Kartenwart hervorragend betreut hatte, gab sein Amt an Dr. Gernot Hess ab
- 2001 ANITA segelte in dieser Saison 8 Reisen mit insgesamt 5.179 sm. Auch dieses Jahr machte ein neuer Skipper, Andreas Neumann, seine Skipperreise. Das Jahr war von drei großen Ereignissen geprägt. Das Flensburg Traditional Festival wurde von Peter Eider gesegelt.. Die ganze Veranstaltung war ein sehr schönes Fest, das jedem, der dabei war, sehr gefallen hat.
- Die Regatten zum 150ten Jubiläum des Americas Cup wurden von Thomas Seelbach mit einer Crew vorwiegend aus dem SCR gesegelt. Sie haben sich wacker gegen eine übermächtige Konkurrenz aus aller Welt geschlagen.
- ANITA war als Blickfang vor dem Eingang der Hanseboot ausgestellt. Das Publikumsinteresse war überwältigend. Sie liegt auch in diesem Winter wieder auf der Yachtwerft Glückstadt Die Mitgliederversammlung im Favorite Parkhotel in Mainz wählte Ernst Weber als Kassenwart in den Vorstand und der Schifferrat wurde bestätigt. Als Pressesprecher wurde Helmut Brücker berufen.Die im letzten Jahr eingeführte eigene Berichtigung unserer Karten hat sich bewährt und wird generell eingeführt. Die Schulung unserer Schiffs- und Wachführer vor Ort auf der ANITA hat gute Ergebnisse gebracht, Die Rate des "Kaputtreparierens ist signifikant zurückgegangen. Mitgliederstand: Gesamt **346**, davon ordentliche 61, aktive **260**, Jugend 25

- 2002 Unsere SKO wurde in diesem Jahr 40 Jahre jung.**
 In diesen 40 Jahren ersegelten unsere Schiffsführer und Crews auf unseren Schiffen und besonders auf der ANITA im Fahrtenwettbewerb der Kreuzerabteilung 120 Medaillen, davon waren 22 Gold, 45 Silber, 53 Bronze -eine stolze Bilanz-. Anita ist das erfolgreichste Schiff und die SKO der erfolgreichste Verein in diesem Wettbewerb
 ANITA segelte in der Saison 11 Reisen mit zusammen 5163 sm. Fast alle Reisen fanden in der Nordsee und besonders in den norwegischen Gewässern statt.
 Auf der Mitgliederversammlung am 8.11. wurde ein neuer Vorstand gewählt. Manfred Ernst gab sein Amt als Präsident in jüngere Hände zumal er seine selbstgestellten Aufgaben, die ANITA zu restaurieren und die SKO selbst zu sanieren als erfüllt betrachtete.
 Die Versammlung ernannte Manfred Ernst für seine Verdienste um die SKO zum Ehrenmitglied. Zum 1. Vorsitzenden wählte die Versammlung Dr.K.L. Sattler, zum 2. Vorsitzenden Achim Dunker, zum Kassenwart Ernst Weber, zum Schriftführer Andreas Neumann. Zum Takelwart wurde Bernd Schlenzog berufen.
 Das neue Referat Information wurde geschaffen und mit Manfred Ernst besetzt. Hier sind die Redaktion des Blauen Buches, der Internetauftritt sowie die SKO-News angesiedelt. Der Mitgliederbestand zum 1. November: Gesamt: **375** davon Aktive **272**, Ordentliche 62 Jugend und Ähnliche **23**, Korporationen 1
- 2003** ANITA wurde in 14 Reisen in dieser Saison 6227 sm gesegelt. Alle Reisen dieses Jahres fanden in der Ostsee statt. St. Petersburg wurde zwei mal besucht.
 Auch in diesem Jahr waren wieder 2 neue Skipper dabei: Rainer Leisching und Arno Glauner. Die, für die ANITA zur Verfügung stehenden Skipper nehmen langsam zu.
 Im Fahrtenwettbewerb der Kreuzerabteilung des DSV wurden Erich Haider, Tobias Simon und Dr. Eckart Starke jeweils mit einer Bronzeplakette ausgezeichnet.
 Die ordentliche Mitgliederversammlung am 8.11.2003 brachte bei dem Vorstand und dessen Mitarbeitern keine Veränderungen. Der Schifferrat besteht aus:
 K.F. Grondei, Dieter Volz, Dr.Peter Fiegel, Dr. Eckart Starke, Erich Haider.
 Der Mitgliederbestand zum 1. November: Gesamt 353
- 2004** ANITA wurde in 10 Reisen 7210 sm gesegelt. In diesem Jahr wurde eine Atlantik-Runde gesegelt bei der England, Frankreich, Spanien, Portugal, Madeira, die Azoren, Irland, Schottland, Schweden und Dänemark besucht wurden. Ein neuer Skipper - Klaus Detmann machte seine Jungferreise.
 Im Fahrtenwettbewerb der Kreuzerabteilung des DSV errangen Erich Haider Silber, Arno Glauner und Tobias Simon Bronze.
 Die vor 3 Jahren eingeführten "Schnuppertörns" zum Ende der Saison erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. Sie haben sich zu einem ausgezeichnetem Instrument der Mitgliederwerbung entwickelt.
 Die Mitgliederversammlung fand, wie schon seit vielen Jahren, im Favorite Parkhotel in Mainz statt. Bei Vorstand und Schifferrat ergaben sich keine Veränderungen. Gisela Grandpierre gab nach vielen Jahren erfolgreicher Arbeit ihr Amt als Betreuerin unseres Fan-Shops ab, Monika Grondei tritt ihre Nachfolge an.
 Der Mitgliederbestand beträgt: 60 ordentliche Mitglieder, 264 aktive Mitglieder, 21 Jugendmitglieder sowie 1 korporatives Mitglied. Gesamtzahl: 346
- 2005** „ANITA“ segelte auf 12 Reisen 4500 sm. Peter Eider besuchte die Sail 2005 in Bremerhaven Thomas Seelbach belegte auf dem Sterling Cup in Flensburg den 3.Platz.
 Zwei neue Skipper machten erfolgreich ihre Schifferreise: Michael Hunsdiek und Jürgen Bähr. Die ordentliche Mitgliederversammlung fand in diesem Jahr im Kloster Eberbach im Rheingau statt. Ernst Weber verabschiedete sich aus seinem Amt als Kassenwart. Die Versammlung ernannte ihn für seine Verdienste zum Ehrenmitglied.
 Zum Kassenwart, der auch die Geschäftsstelle der SKO führt, wählte die Versammlung Günter Kirsten.
 Der Mitgliederbestand ist wie folgt:
 59 Ordentliche Mitglieder, 271 Aktive Mitglieder, 18 Jugendmitglieder, 1 Korporatives Mitglied, 1 XXJ-Mitglied (Kinder) Gesamtmitgliederzahl: 350

- 2006 Herausragendes Ereignis dieses Jahres war die "Nordlandkette" der ANITA. Sie führte von Laboe zuerst über Dänemark nach Norwegen, dann mit verschiedenen Zwischenhäfen an der norwegischen Westküste nach Tromsø. Von hier ging es über die Bäreninsel nach Spitzbergen. Die nächste Etappe ging von Spitzbergen über Jan Mayen nach Husavik auf Island. (Für diese Etappe erhielt Achim Dunker den Kronenkompass der SKWB) Da in Akureyri Reparaturen ausgeführt werden mußten, reichte die Zeit nicht mehr um Grönland zu erreichen. ANITA segelte durch die Dänemarkstraße nach Reykjavik. Weiter ging es dann über die Faröer nach Edinburgh in Schottland. Die letzte Etappe sollte durch die Ostsee nach Laboe gehen, doch am Eingang des Skagerrak musste wegen starken Ostwindes nach Helgoland abgedreht werden. Mit einem Schlepp durch den NOK nach Laboe wurde die Kette dann abgeschlossen.
- Ein neuer Skipper (Uli Weih) machte während der Kette seine Schifferreise. Im Fahrtenwettbewerb der KA erhielten Tobias Simon eine Goldene Plakette, Dr. Peter Fiegel eine Bronzene Plakette.
- Die ordentliche Mitgliederversammlung fand wieder im Kloster Eberbach statt. Der Vorstand wurde in seiner bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt. Aus dem Schifferrat schied das langjährige Mitglied Dieter Volz aus, für ihn rückte Michael Hunsdiek nach.
- Der Mitgliederbestand ist wie folgt:
53 Ordentliche, 299 Aktive, 23 Jugend, 1 Korporatives, Insgesamt 381 Mitglieder.
- 2007 Im Frühjahr wurde ANITA auf der Yachtwerft Glückstadt Opfer eines Brandanschlages. Die gesamte Pantry brannte aus und das restliche Schiff litt unter Ruß. Schlimmeres konnte nur durch die rechtzeitige Entdeckung des Brandes durch die Crew der "NORDDEUTSCHES VERMÖGEN" verhindert werden. Durch einen bewundernswerten Einsatz der Werft war ANITA im Juni wieder einsatzfähig. Allerdings mussten 4 Törns ausfallen und es entstand ein erheblicher finanzieller Ausfall. ANITA segelte in dieser Saison 4914 sm in der Ostsee. Herausragendes Ereignis war die Teilnahme von Dr. Eckart Starke und seiner jungen Crew am Baltic Tall Ships Race. Sie erhielt den Peter und Simon Crowther Erinnerungspreis als das Schiff, welches am meisten zu den Zielen des Sail Training während eines Rennens beigetragen hat.
- In den Fahrtenwettberben 2006 der Kreuzerabteilung war die SKO wieder erfolgreich. Es erhielten: Andreas Neumann Gold, Achim Dunker Silber und Arno Glauner Bronze. Die Ordentliche Mitgliederversammlung fand im NH Aukamm Hotel in Wiesbaden statt. In einer turbulenten Sitzung wurde ein neuer Vorstand gewählt.
1. Vorsitzender: Hans-Diether von Wehren
2. Vorsitzender: Dr. Peter Fiegel
Kassenwart: Thomas Seelbach
Schriftführer: Klaus Thiessen
- Der Schifferrat: K.F. Grondei, Dr. K.L. Sattler, E. Haider, T. Simom, Dr. E. Starke.
- Nachdem sich die Wogen einigermaßen gelegt hatten, verlief dann der Festabend doch noch harmonisch.
- 2008 Am 15.3.08 fand eine ausserordentliche Mitgliederversammlung im Mercure-Hotel in Würzburg statt. Der Vorstand wurde neu besetzt.
1. Vorsitzender: Dr. Peter Fiegel
2. Vorsitzender: Karl-Friedrich Grondei
Schriftführer: Thorsten Giesbert
Kassenwart: Mirko Heyne
- In den Schifferrat wurde für K.L. Grondei Andreas Neumann gewählt. Es wurde eine Satzungsänderung beschlossen, die endlich auch den Ehrenmitgliedern Stimmrecht gibt.

2008 Dieses Jahr war beherrscht von den Auseinandersetzungen der verschiedenen Gruppierungen innerhalb des Vereins.
Die Jahrestagung fand im NH Aukamm Hotel in Wiesbaden statt. Auf der Mitgliederversammlung wurde wiederum ein neuer Vorstand gewählt.

1. Vorsitzender Dr. Peter Fiegel
2. Vorsitzender Günter Kirsten
3. Kassenwart Christian Mertens
4. Schriftführerin Mechthild Hollstein

Weiterhin wurde ein neuer Schifferrat gewählt.
Tobias Simon (Sprecher), Dr. Eckard Starke, Achim Dunker, Karl-Friedrich Grondeir
Thomas Seelbach
Der Festabend war ausserordentlich schwach besucht (nur 38 Peronen)
ANITA ist in keinem guten Zustand, es sind erhebliche Schäden im Unterwasserbereich und in der Bilge zu beseitigen.
Wegen der Schäden und damit verbundenem Wassereinbruch mussten die Törns im Juli beendet werden und ANITA auf die Werft gebracht werden.
Es wurden nur 2810 sm gesegelt.
In den Fahrten wettbewerben 2007 der Kreuzerabteilung wurden ausgezeichnet:
Dr. Eckhart Starke mit einer Goldplakette und Tobias Simon mit einer Silberplakette.

2009 Am 14. Februar fand eine ausserordentliche Mitgliederversammlung mit dem ausschließlichen Thema der Reparatur der ANITA und deren Finanzierung statt.
Günter Kirsten schilderte die bisher erfolgten Arbeiten, die Gutachten der Sachverständigen und den erforderlichen finanziellen Aufwand der Instandsetzungsarbeiten. Dieser beträgt nach ersten Schätzungen 380.000 €. Es wurde beschlossen ein Darlehen bis 100.000 € aufzunehmen. 50.000 € sollten durch den Betrieb einer Charteryacht erlöst werden, was dann aber mangels Interesse nicht zustande kam. Der Rest soll aus Guthaben, Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Mitgliederdarlehen zusammenkommen. Anita kann in der Saison 2009 nicht gesegelt werden. Günter Kirsten erklärte, daß, wenn die Finanzierung bis Ende April 2009 nicht gesichert ist, keine andere Lösung bleibt als die SKO zu liquidieren.

Am 7. April ist Jello Rassau, unser allseits verehrter Kommodore und einer der Gründerväter der SKO, im 96 Lebensjahr verstorben. Am Ostersonntag (11.4.) haben wir auf dem Friedhof von Eltville von ihm Abschied genommen. Er wird allen seinen Freunden unvergessen bleiben.

Da die Charterung mangels Interesses nicht zustande kam, sowie das Aufkommen von Spenden und Privatdarlehen zu gering war, wurden diese zurückgezahlt und eine ausserordentliche MV zum 12. September einberufen mit dem einzigen Top "Auflösung der SKO". Nach langen Diskussionen ergab die Abstimmung: 40 Stimmen für und 20 Stimmen gegen die Auflösung. Damit war die lt. Satzung geforderte 3/4 Mehrheit nicht gegeben und die SKO besteht mit allen Problemen weiter.

Segelkameradschaft Ostsee e.V.

SATZUNG DES VEREINS

Nach der Neufassung vom 10.11.95
(mit Änderungen vom 2.3.96, 10.11.2000 und 15.3.2008)

§1

Namen und Sitz

Der Verein führt den Namen "Segelkameradschaft Ostsee e.V." und hat seinen Sitz in Walluf.

§2

Vereinszweck

Der Verein bezweckt die Ausübung des Segelsports auf vorwiegend vereinseigenen Yachten, vornehmlich durch Teilnahme an Segelsportwettbewerben und zur Ausbildung der Mitglieder in Seemannschaft und Navigation, insbesondere auch die navigatorische und seemännische Ausbildung der Vereinsjugend.

Der Verein wirkt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützig im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung 1977 (§§ 51 ff.AO). Seine Tätigkeit ist selbstlos, er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Alle Mittel dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Ein Gewinn wird nicht erstrebt. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden

. Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins nicht mehr als ihre eingezahlten Kapitalanteile und den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück.

Die Inhaber von Vereinsämtern üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus. Übersteigen die anfallenden Arbeiten das zumutbare Maß einer ehrenamtlichen Tätigkeit, so kann der Vorstand das hierfür erforderliche Hilfspersonal einstellen. Für diese Geschäfte dürfen aber keine unverhältnismäßig hohen Vergütungen gewährt werden.

§3

Mitgliedschaft

Mitglieder können einzelne Personen und Personengemeinschaften werden. Der Verein hat ordentliche, aktive, jugendliche und Ehrenmitglieder. Ehrenmitglieder sind in ihren Rechten den ordentlichen Mitgliedern gleichgestellt. Die ordentlichen Mitglieder und die Ehrenmitglieder haben ein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung, die übrigen nicht. Die Mitglieder haben eine Aufnahmegebühr und Jahresbeiträge zu entrichten, deren Höhe die Mitgliederversammlung festsetzt.

Jugendliche Mitglieder sind Mitglieder, die das 19. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und solche, die sich nachweislich in Ausbildung befinden und das 27. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Ehrenmitglieder werden von der Mitgliederversammlung auf Vorschlag des Vorstandes ernannt. Es sind Mitglieder, die sich im Vereinsleben besondere Verdienste erworben haben.

Aktive Mitglieder sind alle übrigen Personen und Personengemeinschaften, die an den Zielen des Vereins aktiv oder fördernd mitwirken.

Alle Mitglieder sind berechtigt auf den vereinseigenen Yachten entsprechend den vom Verein dafür erlassenen Bestimmungen zu segeln.

Für die Aufnahme als aktives oder jugendliches Mitglied ist ein schriftlicher Antrag zu stellen, über den der Vorstand entscheidet. Ablehnungsgründe brauchen dem Bewerber nicht bekanntgegeben zu werden. Der Aufnahmeantrag muß den Namen, Stand, das Alter und die Wohnung des Bewerbers enthalten. Minderjährige Mitglieder bedürfen der schriftlichen Zustimmung ihres gesetzlichen Vertreters.

Ordentliches Mitglied kann ein aktives Mitglied werben, das mindestens 2 Jahre dem Verein angehört.

§4

Beendigung der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft endet durch den Tod, Austrittserklärung oder Ausschluß. Ein Austritt erfolgt durch schriftliche Kündigung an den Vorstand. Er ist nur zum Abschluß eines Geschäftsjahres zulässig. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Über den Ausschluß entscheidet der Vorstand nach Anhörung des Betroffenen. Gegen den Ausschluß kann der Betroffene schriftlich die nächste Mitgliederversammlung anrufen, die endgültig entscheidet.

§ 5

Gebühren und Beiträge

Über Höhe und Fälligkeiten der Gebühren und Beiträge beschließt die Mitgliederversammlung. Der Jahresbeitrag ist für das Geschäftsjahr, ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft stets in voller Höhe zu zahlen. Über Ausnahmen entscheidet der Vorstand. Ehrenmitglieder sind beitragsfrei.

Die von den Besatzungen vereinseigener Yachten gewonnenen Preise werden Eigentum des Vereins.

Organe des Vereins

Organe des Vereins sind der Vorstand und die Mitgliederversammlung.

Ein Ausschuß mit besonderen Aufgaben ist der Schifferrat.

Der Schifferrat besteht aus 5 ordentlichen Mitgliedern, die nicht dem Vorstand angehören und regelmäßig als Schiffsführer segeln.

Der Schifferrat ist für die seemännische Genehmigung der Segeltörns zuständig. Die abschließende Genehmigung der Segeltörns erfolgt durch den Vorstand.

Auf Beschluß der Mitgliederversammlung können weitere organisatorische Einrichtungen, insbesondere Ausschüsse mit besonderen Aufgaben, geschaffen werden.

§ 7

Vorstand

Der Vorstand besteht aus dem 1. Vorsitzenden, dem 2. Vorsitzenden, dem Schriftführer und dem Kassenwart. Der Verein wird vom 1. Vorsitzenden oder dem 2. Vorsitzenden jeweils gemeinsam mit einem weiteren Vorstandsmitglied vertreten.

§ 8

Mitgliederversammlung

Jedes Jahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt. Die ordentliche Mitgliederversammlung muß mindestens folgende Tagesordnungspunkte enthalten und zur Diskussion stellen:

1. Jahresbericht des Vorstandes, seiner Mitarbeiter und der Kassenprüfer
2. Entlastung des Vorstandes
3. Wahl des Vorstandes
4. Wahl des Schifferrates
5. Berufung der Takelwarte und der Mitarbeiter des Vorstandes
6. Wahl der Kassenprüfer
7. Beschlußfassung über Anträge
8. Törnplanung
9. Finanzplanung

Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist auf Verlangen der Mehrheit der ordentlichen Mitglieder oder durch Mehrheitsbeschluß des Vorstandes einzuberufen.

Die Einberufung zu allen Mitgliederversammlungen erfolgt durch den Vorstand mit einer Frist von 14 Tagen unter Bekanntgabe der Tagesordnung. Die Frist beginnt mit dem auf die Absendung des Einladungsschreibens folgenden Werktag. Auch ohne Versammlung der Mitglieder ist ein Beschluß gültig, wenn 2/3 aller ordentlichen Mitglieder ihre Zustimmung zu dem Beschluß schriftlich erklären.

Protokoll der Mitgliederversammlung

Über jede Mitgliederversammlung ist eine vom Vorsitzenden bzw. seinem Stellvertreter und einem weiteren Mitglied des Vorstandes, oder einem von der Versammlung gewählten Protokollführer zu unterzeichnende Niederschrift aufzunehmen.

§ 10

Auflösung des Vereins

Der Verein ist in das Vereinsregister beim Amtsgericht Eltville/Rh. eingetragen. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer besonderen, zu diesem Zweck mit einer Frist von einem Monat einzuberufenden außerordentlichen Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

Die Versammlung beschließt auch über die Art der Liquidation.

Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall seines bisherigen Zweckes fällt das Vermögen des Vereins dem Segelclub Rheingau e.V. (gemeinnütziger Verein im DSV) für den satzungsgemäß festgelegten gemeinnützigen Zweck (Segelsport) zu.

§ 11

Haftung des Vereins

Törn Teilnehmer können nur Mitglieder sein.

Die Teilnahme an Törns erfolgt auf eigene Gefahr. Schadensersatzansprüche eines Törn Teilnehmers aufgrund fahrlässigen oder grobfahrlässigen Verhaltens der SKO oder eines seiner Mitglieder sind ausgeschlossen. Dieser Ausschluß umfaßt auch die Ansprüche mittelbar geschädigter, denen ein Törn Teilnehmer unterhaltungspflichtig ist oder werden kann, und denen er zur Dienstleistung verpflichtet ist, soweit diese Ansprüche nicht durch spezielle Versicherungen abgedeckt werden.

Alle im Zusammenhang mit der Durchführung eines Törns entstehenden Kosten, Hafengebühren etc., einschließlich der im Havariefalle entstehenden policemäßigen Franchise sind von den Törn Teilnehmern zu gleichen Anteilen zu tragen.

§ 12

Meinungsverschiedenheiten

Bei Meinungsverschiedenheiten unter Mitgliedern oder zwischen Mitgliedern und dem Vorstand ist vor einer Einschaltung der ordentlichen Gerichte der Schifferrat anzurufen.

Der Schifferrat wird dann mit den streitigen Parteien zur Beilegung der Meinungsverschiedenheiten umgehend verhandeln.

Erst wenn eine Verständigung so nicht erreicht werden kann, können die ordentlichen Gerichte angerufen werden.

Beiträge und Segelgelder der SKO Ab 1.1.2008

- A) Mitgliedsbeiträge (pro Jahr): Ordentliche Mitglieder: 180,- Euro
Aktive Mitglieder: 65,- Euro
Jugendmitglieder lt. Satzung 15,- Euro
- B) Törngebühren: 672.- Euro (incl MWSt) pro Tag für das Schiff
Dieser Tagessatz gilt für reguläre Törns mit einer Crew von maximal 11 Personen und einer Mindestdauer von einer Woche.
Pro mitsegelndem Jugendlichen reduziert sich dieser Satz um 33,60 Euro
- C) Sondertörns (Schnuppertörns, Kurtörns unter einer Woche oder Veranstaltungen mit mehr als 11 Personen) werden pro Person und Tag mit 70,- Euro, für Jugendliche mit 35,- Euro incl. MWSt berechnet.
- D) Über Ausnahmen entscheidet der Vorstand

Die Törns der SKO 1962 bis heute

ANITA 1962

A1	3.6.-22.6	Erich Holtorf,	Lemwerder - Helgol. - Skagen - Anholt - Grenaa	Aarhus - Fredericia - Kiel	732 sm
A2	23.6.-24.6	Erich Holtorf,	Kieler Woche		25 sm
A3	22.7.-5.8.	Jello Rassau,	Kiel - Fredericia - Grenaa - Anholt -Hornbäk -Kopenhagen - Stubbeköping - Svendborg - Kiel		500 sm
A4	11.8.-1.9.	Peter Eider,	Kiel - Svendborg - Kopenhagen - Rönne - Hjelm - Grönsund - Kiel		513 sm
A5	9.9.-23.9	Bentlage,	Kiel - Sonderburg - Fredericia - Ballen - Aarhus - Odden -Kopenhagen - Glücksburg - Kiel		496 sm
A6	29.9.-5.10	Jello Rassau,	Kiel - Sonderburg - Söby - Assens - Middelfart - Eckernförde		<u>226 sm</u>
					<u>2.492 sm</u>

ANITA 1963

A1			ausgefallen		
A2	31.5.-9.6	Joachim Schulz,	Eckernförde - Sonderburg - Faaborg - Nyborg - Grenaa - Aarhus - Fredericia - Sonderburg - Schleimünde - Kiel		415 sm
A3	13.6.-22.6.	Joachim Schulz,	Kiel - Korsör - Aarhus - Fredericia - Assens - Kiel		392 sm
A4	29.6.-9.7.	Jello Rassau,	Eckernförde - Sonderburg - Wiek - Fanösund -Kolby-Kaas - Ebeltoft - Ballen - Nyborg - Kiel		305 sm
A5	13.7.-30.7.	Jello Rassau,	Kiel - Faaborg - Middelfart - Koly-Kaas - Grenaa -Anholt - Helsingör - Kopenhagen - Kiel		476 sm
A6	3.8.-17.8.	Joachim Schulz,	Kiel - Sonderburg - Middelfart - Ballen - Nyborg - Stubbeköbing - Nyborg - Svendborg - Faaborg - Kiel		400 sm
A7	25.8.-7.9.	Joachim Schulz,	Kiel - Faaborg - Stoerodde - Nyborg - Juelsminde - Fredericia - Sonderburg - Kiel		235 sm
A8	15.9.-30.9.	Bentlage	Kiel - Vejrö - Fornäs - Kopenhagen - Kalundborg - Fredericia - Fanö Sund - Fredericia - Kiel		525 sm
A9	6.10.-14.10.	Thomsen,	Kiel - Söby - Svendborg - Lohals - Svendborg -Kiel		<u>184 sm</u>
					<u>2.992 sm</u>

ANITA 1964

A1	2.5.-9.5	Joachim Schulz,	Kiel - Faaborg - Middelfart - Aarhus - Kalundborg - Nyborg - Svendborg - Kiel		376 sm
A2	16.5.-23.5.	Herbert Schrieder,	Kiel - Nyborg - Ballen - Aarhus - Maarup Vig - Höjehoved - Kiel		320 sm
A3	1.6.-13.6	Joachim Schulz,	Kiel - Sonderburg - Fredericia - Anholt - Aarhus -Nyborg - Svendborg - Faaborg -Söby - Kiel		477 sm
A4	17.6.-1.7.	Robert von Linde,	Kiel - Aarhus - Skagen - Anholt - Grenaa - Ebeltoft - Kolby Kaas - Fredericia - Kiel		745 sm
A5	7.7.-22.7.	Jello Rassau,	Kiel - Sonderburg - Middelfart - Ballen - Anholt -Svendborg - Faaborg - Kiel		402 sm
A6	28.7.-11.8.	Werner Schalbusch,	Kiel - Stubbeköbing - Kopenhagen - Stubbeköbing - Svendborg - Faaborg - Sonderburg - Kiel		422 sm
A7	15.8.-30.8.	Kurt Kettler,	Kiel - Nyborg - Ballen - Grenaa - Anholt - Kolby Kaas -Juelsminde - Middelfart.- Kiel		392 sm
A8	6.9.-14.9.	Joachim Schulz,	Kiel - Sonderburg - Fredericia.- Nyborg - Kiel		228 sm
A9	19.9.10.10	Dr. F Mertens,	Kiel - Sonderburg - Assens - Skagen -Helgoland - Bremerhaven. Lemwerder		<u>821 sm</u>
					<u>4.183 sm</u>

ANITA 1965

A1	2.5.-15.5.	Jello Rassau,	Lemwerder - Bremerhaven - Helgoland - Skagen - Aarhus - Travemünde - Kiel	724 sm
A2	22.5.-30.5.	Rob. v. Linde,	Kiel - Sonderburg - Fredericia - Kolby Kaas - Vejlrö - Svendborg - Aerösköbing - Kiel	351 sm
A3	5.6.-13.6.	Gg. Schollmayer,	Kiel - Nyborg - Grenaa - Anholt - Kopenhagen - Limhamn - Travemünde	455 sm
A4			ausgefallen	
A5	10.7.-24.7.	Joachim Schulz,	Travemünde - Kopenhagen - Grenaa - Aarhus - Fredericia - Faaborg - Travemünde	489 sm
A6	29.7.-12.8.	Joachim Schulz,	Travemünde - Kopenhagen - Grenaa - Oslo - Grenaa - Nyborg - Travemünde	802 sm
A7	21.8.-12.9.	Rob. v. Linde,	Travemünde - Anholt - Skagen - Sandefjord - Skagen - Marstrand - Anholt - Kopenhagen - Travemünde	425 sm
A8	19.9.-3.10	Jello Rassau,	Travemünde - Kopenhagen - Anholt - Skagen - Grenaa - Svendborg - Holtenau - Rendsburg	<u>663 sm</u>
				<u>4.338 sm</u>

ANITA 1966

A1	1.5.-6.5	Jello Rassau,	Rendsburg - Nyborg - Stubbeköbing - Travemünde	343 sm
A2	7.5.-21.5.	Peter Eider,	Travemünde - Rönne - Ystad - Ven - Anholt - Skagen - Göteborg - Grenaa - Kopenhagen Travemünde	833 sm
A3	28.5.-4.6.	G. Schollmayer,	Travemünde - Trelleborg - Kopenhagen - Falkenberg - Göteborg - Ballen - Spodsbjerg - Travemünde	604 sm
A4	9.6.-18.6	Joachim Schulz,	Travemünde - Faaborg - Middelfart - Kolby Kaas - Ebeltoft - Nyborg - Travemünde	376 sm
A5	25.6.-10.7	Rob. v. Linde,	Travemünde - Visby - Kalmar - Neksö - Kopenhagen - Anholt - Travemünde	1020 sm
A6	16.7.-7.8.	Jello Rassau,	Travemünde - Nyborg - Kjertemind - Ballen - Grenaa - Anholt - Österby - Anholt - Grenaa - Middelfart - Faaborg - Trave	619 sm
A7	13.8.-26.8.	J. Schulz,	Travemünde - Nyborg - Grenaa - Skagen - Marstrand - Aarhus - Nyborg - Travemünde	567 sm
A8	3.9.-18.9.	Rob. v. Linde,	Travemünde - Frederikshamn - Marstrand - Lysekill - Anholt - Trelleborg - Kopenhagen - Stubbeköbing - Travemünde	718 sm
A9	23.9.-6.10	Peter Eider,	Travemünde - Gotland - Christiansö - Rönne - Trelleborg - Kopenhagen - Svendborg.- Äräsköbing - Rendsburg	<u>903 sm</u>
				<u>5.983 sm</u>

ANITA 1967

A1	28.4.-10.5	Jello Rassau,	Rendsburg - Holtenau - Nyborg - Skagen - Aarhus - Middelfart - Travemünde	548 sm
A2	13.5.-20.5.	G. Schollmayer,	Travemünde - Trelleborg - Karlskrona - Neksö - Tavemünde	428 sm
A3	24.5.-6.7	R. v. Linde,	Travemünde - Grenaa - Skagen - Sandfjord - Lysekil - Anholt - Fanösund - Söby - Travemünde	898 sm
A4	10.6.-25.6.	J. Schulz,	Travemünde - Faaborg - Fredericia - Aarhus - Grenaa Skagen - Anholt - Kopenhagen - Travemünde	658 sm
A5	30.6.-14.7.	Peter Eider,	Travemünde - Kopenhagen - Oslo - Skagen - Trelleborg - Rönne - Travemünde	967 sm
A6	22.7.-6.8.	Jello Rassau,	Travemünde - Rönne - Christiansö - Ystad - Kopenhagen Anholt - Grenaa - Ballen - Korsör - Stubbeköbing - Travemünde	804 sm
A7	11.8.-27.8.	Margret Schollmayer,	Travemünde - Rönne - Kalmar - Visby.- Dalarö.- Visby - Rönne - Kopenhagen - Travemünde	1.093 sm
A8	1.9.-19.9.	R. v. Linde,	Travemünde - Visby - Sandham - Mariehamn - Kalmar - Rönne - Kopenhagen - Faaborg - Travemünde	1.443 sm
A9	22.9.-11.10.	Peter Eider,	Travemünde - Rönne - Allinge - Visby - Svaneke - Christiansö - Neksö - Travemünde	<u>901 sm</u>
				<u>7.740 sm</u>

ANITA 1968

A1	27.4.-10.5.	Jello Rassau,	Travemünde - Oslo - Tofle - Grenaa - Aarhus - Nyborg -Travemünde	1.017 sm
A2	15.5.-28.5.	M. Strauber,	Travemünde - Trelleborg - Rönne - Aarhus - Frederikshavn - Anholt - Travemünde	843 sm
A3	31.5.-8.6.	G. Schollmayer,	Travemünde - Christiansand - Stavanger -Travemünde	589 sm
A4	11.6.-26.6	Peter Eider,	Travemünde - Anholt - Skagen - Kristiansand - Göteborg - Rönne - Travemünde	941 sm
A5	28.6.-14.7.	R. v. Linde,	Travemünde - Skagen - Stavanger - Marstrand - Anholt - Fredericia - Travemünde	1.200 sm
A6	20.7.-3.8.	Jello Rassau,	Travemünde - Visby - Christiansö - Allinge - Anholt - Travemünde	1.017 sm
A7	7.8.-21.8.	G. Schollmayer,	Travemünde - Trelleborg - Rönne - Helsinki -Visby - Sandhamn - Rönne - Travemünde	1.440 sm
A8	25.8.-7.9.	Ernst Weber,	Travemünde - Rönne - Trelleborg - Larwik - Frederikshavn - Anholt - Travemünde	1.049 sm
A9	11.9.-26.9	Walter Brand,	Travemünde - Rönne - Sandefjord - Lysekil -Marstrand - Frederikshavn - Anholt - Fredericia.- Travemünde	1.069 sm
A1028.9.-12.10		N.N.,	Travemünde - Kopenhagen - Anholt - Skagen - Sandefjord - Marstrand - Grenaa - Travemünde	<u>560 sm</u>
			Gesamt 1968	<u>9.725 sm</u>

Anita 1969

A1	19.4.-17.5.	Peter Eider,	Travemünde - Kalundborg - Edinburgh - Aberdeen -Ijmuiden	1.317 sm
A2	17.5.-2.6.	G. Schollmeyer,	Ijmuiden -Cowes - Plymouth - Milford -Dublin -Cherbourg - Oostende - Ijmuiden	1.533 sm
A3	2.6.-13.6.	M. Strauber,	Ijmuiden - Great Yarmouth - Cowes - Cherbourg - Boulogne - Ijmuiden	876 sm
A4	14.6.-27.6	Ernst Weber,	Ijmuiden - Newcastle - Edinburgh - Kristiansand - Anholt - Travemünde	1.217 sm
A5	1.7.-12.7.		Travemünde - Rönne - Visby -Kopenhagen - Travemünde	834 sm
A6	19.7.-3.8.	Jello Rassau,	Travemünde - Grenaa - Skagen - Sandefjord - Anholt - Kolby Kaas - Middelfart - Faaborg - Travemünde	783 sm
A7	6.8.-20.8.	G. Schollmayer,	Travemünde - Helsingborg - Anholt - Knippla - Lysekil - Moss - Skagen - Kolby Kaas - Travemünde	876 sm
A8	22.8.-7.9.	R. v. Linde,	Travemünde - Skagen - Kristiansand - Göteborg -Lysekil - Anholt - Travemünde	1.019 sm
A9	9.9.-24.9.	Walter Brand,	Travemünde - Skagen - Stavanger - Bergen - Dalmeshöved - Travemünde	1.215 sm
A1027.9.- 12.9		Hans Köhler,	Travemünde - Trelleborg - Visby - Rönne - Korsör - Aarhus - Fredericia - Travemünde	<u>874 sm</u>
				<u>10.544 sm</u>

TÖRNS 1970**Anita 1970**

A1	30.4.-13.5.	Jello Rassau,	Travemünde - Kopenhagen - Helsingör - Aarhus -Kolby Kaas - Fredericia - Sonderburg - Travemünde	490 sm
A2	16.5.-31.5.	G.Schollmayer,	Travemünde - Mariehamn - Stockholm - Sandhamn - Visby - Neksö - Travemünde	1.187 sm
A3	31.5.-2.7.	Peter Eider,	Travemünde - Reykjavik - Stavanger - Hirtshals - Travemünde	3.180 sm
A4	3.7.-18.7.		Travemünde - Skagen - Sandefjord - Lysekil - Anholt - Kopenhagen - Travemünde	769 sm
A5	19.7.-9.8.	Jello Rassau,	Travemünde - Hanko - Christiansö - Stubbeköbing -Travemünde	1.176 sm
A6	11.8.-26.8.	G.Schollmayer,	Travemünde - Stockholm - Christiansö - Trelleborg - Travemünde	1.007 sm
A7	28.8.-12.9.	M. Strauber,	Travemünde - Satsjöbadan - Sandhamn - Visby -- Rönne - Travemünde	1.003 sm
A8	15.9.-4.10	Ernst Weber,	Travemünde - Rönne - Nynäshamn - Kalmar - Kopenhagen - Travemünde	<u>1.255 sm</u>
				<u>10.067 sm</u>

Mex 1970

M1 bis M5			Keine Unterlagen mehr vorhanden	
M6	5.8.-19.8.	Peter Eider,	Travemünde - Allinge - Christiansö - Rönne - Ystad - Kopenhagen . Lohals - Svendborg - Marstal - Travemünde	790 sm
M7	20.8. 7.9.	Ebs Hilf,	Trave - Kiel - Brunsbüttel - Cuxhaven - Egersund -Lillesand - Arendal - Saeby - Nyborg - Spodsberg - Travemünde	989 sm
M8 und M9			Keine Unterlagen mehr vorhanden	
				<u>1.779 sm</u>

Insgesamt wurden 1970 11846 sm gesegelt

TÖRNS 1971

ANITA 1971

A1	30.4.-10.5.	Peter Eider,	Travemünde - Göteborg - Middelfart - Korsör - Stubbeköbing - Travemünde	709 sm
A2	11.5.-26.5.	Willi Maciey,	Travemünde - Göteborg - Skagen - Ebeltoft - Fredericia - Sonderburg - Travemünde	870 sm
A3	28.5.-13.6.	G. Schollmayer,	Travemünde - Kopervik - Bergen -Gjermundshamn - Kuisarvik - Kopervik - Travemünde	1.340 sm
A4	14.6.-29.6.	M. Strauber,	Travemünde - Skagen - Kristiansand - Göteborg - Kopenhagen - Rønne - Travemünde	865 sm
A5	2.7.-11.7.	Hans Köhler,	Travemünde - Skagen - Kopenhagen - Travemünde	649 sm
A6	16.7.-29.7.	Jello Rassau,	Travemünde - Kopenhagen - Helsingör - Anholt -Aarhus - Kolby Kaas - Korsör - Travemünde	527 sm
A7	31.7.-14.8.	Ernst Weber,	Travemünde - Farsund - Skagen - Helsingör -Trelleborg - Ystad - Travemünde	956 sm
A8	19.8.-3.9.	Margret Lutz,	Travemünde - Nyborg - Skagen - Larvik - Marstrand - Kopenhagen - Travemünde	922 sm
A9	8.9.-22.9.	R. v. Linde,..	Travemünde - Nyborg - Kristiansand - Kopenhagen -Travemünde	<u>870 sm</u>
				<u>7.708 sm</u>

Mex 1971

M1	30.4.-8.5	Dr H. Schrieder,	Trave - Grenaa - Helsingör -Travemünde	431 sm
M2	10.5.-27.5.	Paul Kranz,	Trave Kalundborg - Grenaa - Skagen Marstrand -Kopenhagen - Klintholm - Holtenau	593 sm
M3	27.5.-8.6.	Claus Hehner,	Holtenau - Helgoland -Skagen - Kiel - Travemünde	825 sm
M4	13.6.-29.6.	Horst Mahnke,	Trave - Kopenhagen - Högenäs - Torkov - Mölle -Odde - Bogense. Mommarmark - Nyborg - Burgtiefe - Travemünde	545 sm
M5	1.7.-10.7.	Willy Maciey,	Trave - Kopenhagen. Ebeltoft - Faaborg - Trave	514 sm
M6	16.7.-28.7.	Rolf Engler,	Trave - Klintholm - Visby - Kalmar - Rønne - Trelleborg -Travemünde	787 sm
M7	30.7.-15.8.	W. Leitner,	Trave - Rønne - Visby - Nynäshamn - Kärehamn -Sandhamn - Ystad - Burgstaaken - Travemünde	1.103 sm
M8	19.8.-4.9.	Ulrich Holland,	Trave - Rønne - Trelleborg - Kopenhagen - Lysekil -Göteborg - Helsingör - Ebeltoft - FredericiaAerösköping - Trave	808 sm
M9	7.9.-21.9.	Klaus Henze,	Trave - Hesnäs - Stubbeköbing - Rödvig - Kopenhagen - Odden Havn - Nyborg - Svendborg - Travemünde	514 sm
M10	25.9.-9.10	Jan Smit,	Trave - Rønne - Christiansö - Trelleborg - Kopenhagen - Helsingör - Nyborg - Travemünde	<u>652 sm</u>
				<u>6.341 sm</u>

Insgesamt wurden 1971 14.049 sm gesegelt

Törns 1972

ANITA

A1		Dr.H.Schrieder	Travemünde -Skagen - Cherbourg	1.029 sm
A2		G. Schollmayer	Cherbourg-- La Coruña-(Spanien) - Cowes	1.267 sm
A3		Walter Brand	Cowes - Dublin- -Isle of Man - Cherbourg	1.019 sm
A4		M. Strauber	Cherbourg - Helgoland - Skagen - Trave	1.083 sm
A5/1		Ulrich Holland	Südnorwegen - Skagerak	767 sm
A5/2		German Kurz	Skagerak	552 sm
A6		Peter Eider	westliche Ostsee	1.038 sm
A7		Jello Rassau	Aalands Inseln	1.162 sm
A8/1		G.Schollmayer	Kieler Woche	158 sm
A8/2		Peter Eider	rund Seelaand	386 sm
A9		Willi Maciey	Kattegatt-kleiner Belt	1.029 sm
A10		Hans Köhler	Gotland - Anholt	<u>928 sm</u>
				<u>10.418 sm</u>

REGINA

R2	Rolf Engler	409 sm
R3	Bob von Linde/W.Brand	ca.300 sm
R4	Ludwig Christmann	156 sm
R5	Dr. Frithjof Timm	420 sm
R6	Georg Schollmayer	519 sm
R8	Georg Grandpière	360 sm
R9	Heinz Liebscher	478 sm
R10	Walter Brand	<u>315 sm</u>

Alle Reginatörns wurden an der Westküste Italiens, Korsika und Sardinien gesegelt.

3.415 sm

Insgesamt wurden 1972 13.833 sm gesegelt

Törns 1973**ANITA:**

A 1	Hans Köhler	Trave-Oslo-Bornholm-Trave	1.056,5 sm
A 2	Walter Brand	Trave-Trondheim	971,6 sm
A 3	G.Schollmayer	Trondheim -Bodø	962,0 sm
A 4	Peter Eider	Bodø- Trave	1.151,8 sm
A 5	German Kurz	Trave-Visby-Svendborg-Trave	1.063,0 sm
A 6	Jello Rassau	Trave-Kopenhagen-Anholt-Trave	571,0 sm
A 7	Rolf Dahlem	Trave-Skagerak-Trave	1.022,0 sm
A 8	Manfred Ernst	Trave-Mariehamn- Trave	1.211,0 sm
A 9	H. Schrieder	Trave-Rønne-Kattegat-Trave	525,5 sm
A 10	Willi Maciey	Trave-Kopenhagen-Skagen-Sonderburg-Trave	<u>747,0 sm</u>
			<u>9.281,9 sm</u>

REGINA

			unter Segel (unter Motor)
R 1	Paul Kranz/Hans Lammel	La Spezia-Golf von Aranci-La Spezia	608,9 (45,2) sm
R 2	Georg Grandpière	La Spezia-Gagliari-La Spezia	1.055,5 (92,1) sm
R 3	Klaus Heißwolf	La Spezia-Porto Cervo-La Spezia	856,5 (90,0) sm
R 4	Dr.Horst Gebler	La Spezia-St.Tropez-Ajaccio-La Spezia	515,7 (185,7)sm
R 5	Georg Schollmayer	La Spezia-Porto Cervo-La Spezia	490,5 (25,0)sm
R 6	Peter Eider	La Spezia-Monaco-Bonifacio-La Spezia	609,4 (218,6)sm
R 7	Werner Leitner	La Spezia-Alghero-Porto Cervo-La Spezia	539,0 (11) sm
R 8	Dr.Herbert Schrieder	La Spezia-Porto Cervo- La Spezia	<u>465,7 (211,7)sm</u>
			<u>5.659,1(976,3)sm</u>

Insgesamt wurden 1973 15.917 sm gesegelt

TÖRNS 1974**ANITA:**

A 1	Margret Lutz	Trave-Göteborg und zurück	650 sm
A 2	Walter Brand	Trave-rund Island nach Reikjavik	2.042 sm
A 3	Hans Köhler	Island-Travemünde	1.724 sm
A 4	G.Schollmayer	Trave-durch den Götakanal!! Göteborg-Trave	850 sm
A 5	Wo. Rassau	Travemünde -Visby und zurück	877 sm
A 6	Edo Fisser	Trave-Skagen-Lyseskil-Anholt und über kl.Belt zurück	925 sm
A 7	Peter Eider	Kalmarsund nach Helsinki, durch Smallands Fahrwasser zurück	1.401 sm
A 8	Manfred Ernst	Helsinki und zurück	<u>1.423 sm</u>
			<u>9.898 sm</u>

REGINA:

Georg Schollmayer	Ausrüstung und Probeschlag zur Isle de Rousse	204 sm
Georg Grandpière	Genua-Nizza-bei sehr schwerem Wetter nach Ajaccio.Ibizza aufgegeben	571 sm
Dr.Herbert Schrieder	Ajaccio nach Skikda (Algerien),Menorca u.Ibizza	764 sm
Klaus Heißwolf	Ibizza über Korsika und Elba nach La Spezia	989 sm
Edo Fisser	Thyrennisches Meer	559 sm
Peter Eider	Betreuung der Yacht in der Werft, dann rund Korsika	480 sm
Dr.Horst Gebler	La Spezia-Ibizza und zurück	611 sm
Dr.Frithjof Timm	Rund Mallorca-Menorca und zurück nach Ibizza	441 sm
Rolf Engler	ähnliche Badereise und zurück nach Ibizza	479 sm
Manfred Strauber	zurück nach L Spezia	680 sm
Jan Smit	La Spezia, Elba und zurück	409 sm
		<u>6.188 sm</u>

1974 wurden insgesamt 16.086sm gesegelt

Törns 1975**ANITA**

Manfred Ernst	Trave-Lerwick-Skagen-Halmstadt-Kobenhagen-Trave	1.511 sm
Walter Brand	Trave-KLopenhagen-Oslo-Sandefjord-Anholt-Ebeltöft-Fredericia-Trave	995 sm
Maargret Lutz	Trave-Sandham-Vaasa-Mariehamn-Visby-Rønne- Trave	1.662 sm
Peter Eider	Trave-kRISTIANSAND-Homborgsund-Sandefjord-Lyseskil-Travemünde	1090 sm
Wolfgang Rassau	Trave-Anholt-Skagen- Aarhus-Fredericia-Kopenhagen-Trave	827 sm
Rolf Dahlem	Trave-Visby-Mariehamn-Helsinki	877 sm
Hans Köhler	Helsinki-Mariehamn-Stockholmer Schären-Gdinia-Rønne-Trave	1.091 sm
Jello Rassau	Törn ausgefallen	-----
	Total:	<u>8.053 sm</u>

Regina

Walter Brand	La Spezia-Bastia-Porto Veccio-Maddalena-Fiumicino	362 sm
Dr.H.Schrieder	Fiumicino-Ventobene-Capri-Palermo-Porto Cervo-Porto Ferrario-La Spezia	732 sm
Wolfgang Rassau	La Spezia-St.Florant-Calvi-Girolata-Ajaccio-Bonifacio-Porto Veccio - Bastia-Marina Marina Marciam-Capraia-La Spezia	507 sm
Klaus Heißwolf	La Spezia-Capraia-Macinaccio-Calvi-Girolata-Ajaccio-Bonifacio Porto Veccio-Campoloro-Giglio-Portoferraia-La Spezia	604 sm
Edo Fisser	La Spezia-Porto Cervo-Ajacio-Girolata-St.Florant-Capraia-La Spezia	574 sm
Dr.Horst Gebler	La Spezia-Capraia-Calvi-Girolata-Campo More-Bonifacio- Porto Azuro- La Spezia	544 sm
Dr.Wolfgang Heinrich	rund Korsika	508 sm
Wolfgang Rassau	Törn wegen Motoreinbau ausgefallen -----	
Dr.Frithjof Timm	Überführung La Spezia-Ibizza	595 sm
Georg Schollmayer	Ibizza nach Porto Rico auf Gran Canaria über Casablanca	257 sm
	Insgesamt	<u>5.683 sm</u>
	davon unter Motor:	819 sm

Insgesamt wurden in der Saison 1975 13.736 sm gesegelt.

Törns 1976**Anita**

Peter Eider	Trave-Marstrand-Aarhus-Trave	610 sm
Manfred Ernst	Trave-Stornaway/Hebriden-Dublin-Kanal-Themse-Skagen-Trave	2.909 sm
Walter Brand	Trave-Polarkreis-Bodø-Lofoten-Nordkap-Hammerfest	1.758 sm
Georg Schollmayer	Hammerfest-Nordkap-Innenfahrwasser Norwegen-Trave	1.629 sm
Edo Fisser	Trave- Stockholm- Trave	681 sm
Rolf Dahlem	Trave - Oslo - Traave	842 sm
Willi Maciey	Trave-Skagen-Stavanger-Reinefjord- Trave	1.305 sm
Hans Köhler	Trave-Nyborg-Svendborg-Trave	401 sm
		<u>10.135 sm</u>

Regina:

Walter Brand	Puerto Rico-rund Teneriffa-Isola La Gomera-Los Christanos -P.Rico	323 sm
Dr.Herbert Schrieder	P.Rico-Ls Palmas-Canarische Inseln-Puerto Rico	510 sm
Manfred Ernst	Puerto Rico-Los Christanos-	383 sm
Dr.H.G.Pfeiffer	Los Christanos -Puerto Rico	411 sm
Dr.H.Schopper	Puerto Rico-Kanarische Inseln	275 sm
Hans Köhler	Canarische Inseln-Funchal-Tanger-Gibraltar-Malaga	1.090 sm
Manfred Strauber	Malaga-Malorca-Menorca-Bonifacio(Korsika) La Spezia	799 sm
Edo Fisser	La Spezia-Korsika-Sardinien-Elba-La Spezia	595 sm
Dr. W.Heinrich	La Speziaa-Palermo	572 sm
Klaus Heißwolf	Palermo-Sizilien-Malta-Str.von Messina-Neapel	819 sm
Dieter Volz	Neapel-La Spezia	627 sm
Peter Eider	La Spezia-franz.Riviera-Korsika-Elba	368 sm
Wolfgang Rassau	Elba-La Spezia	158 sm
Georg Grandpièrre	La Spezia-Maschinenschaden-Winterlager	<u>Total: 6.930 sm</u>

Insgesamt wurden 1976 17.065 sm gesegelt.

TÖRNS 1977**ANITA:**

Georg Schollmayer	Trave-Bergen-Larvik-Vik-Slunde-Tufte-Kopervik-Anholt-Trave	1.243 sm
Manfred Ernst	Trave-Shettlands-Lerwick-Mandal-Kristiansand-Kopenhagen-Trave	1.504 sm
Rolf Dahlem	Trave-Gdinia-Bornholm - Trave	848 sm
Hans Köhler	Trave-Kristiansand-Oslo-Skagen	1.011 sm
Wolfgang Rassau	Skagen-Marstrand-Orust-Tjörn-Lyseskil-Strömstadt-Skagen-Fanø Ærösköping	916 sm
Peter Eider	Ærösköping-Flekkefjord-Kristiansand-Anholt-Grenaa-Fredericia- kleiner Belt-Smaalandsfahrwasser-Trave	945 sm
Dr.Ulrich Holland(Hugo)	Trave-Gdinia-Visby-Rønne-Kopenhagen-Trave	1.088 sm
Willi Maciey	Trave-Kopenhagen-Göteborg-Kopenhagen	511 sm
Jello Rassau	Kopenhagen-Traave	170 sm
		<u>8.236 sm</u>

REGINA:

Dieter Volz	La Spezia-Monaco-Hyères-Mahon(Menorca)-Ibizza	644 sm
Klaus Heißwolf	Ibizza-Almeria-Malaga-Porto José-Porto Banus-Gibraltar-Ceuta- Lagune Faro-Portimao-Sesimbra-Lissabonn	854 sm
Dr.Frithjof Timm	Lissabon-Aveiro-Porto-La Coruña-Lorient-Concarneau.Guilvinec	795 sm
Edo Fisser	Brest-Ijmuiden-Borkum-Emden	667 sm
Werner Leitner	Emden-Helgoland-Thyborön-Aalborg-Kopenhagen-Trave	670 sm
		<u>Total: 3.640 sm</u>

1977 wurden insgesamt 11.876 sm gesegelt.

Törns 1978**ANITA**

Manfred Ernst	(30.4.-17.5.)Trave-Kirkwall -Trave	1.575 sm
German Kurz	(19.5.-3.6.) Trave-Flekkefjord-Trave	897 sm
Georg Schollmayer	(7.6.-21.6.)Trave-Kolberg-Gdingen-Danzig-Visby-Trave	1.008 sm
Dr.U.Holland	(23.6.-9.7.)Trave-Stockholmer Schären- KARlskrona- Helsingør--Trave	1.294 sm
Rolf Dahlem	(10.7.-114.7.) Trave ?? Skagen-	711 sm
Hans Köhler	(29.7.-16.8.)Skagen-Aberdeen-Kirkwall-Lerwick-Stavanger-Trave	1.642 sm
Wolfgang Rassau	(19.8.-3.9.)Trave-Gedingen-Bornholm-Ærösköping-Trave	957 sm
Klaus Heißwolf	(6.9.-20.9.) Trave - Visby - Trave	896 sm
Peter Eider	(23.9.-30.9.)Trave-Grena-Anholt-Kolbykas-Sonderburg-Trave	484 sm
Walter Brand	(1.10.-9.10.) Trave - Kopenhagen -Sund -Helsingør - Trave	501 sm
		<u>Total 9.946 sm</u>

REGINA:

Peter Eider	(30.5.-10.5.) ausgefallen	
Georg Grandpièrre	(12.5.-31.5.)Trave-Göteborg-Götakanal-Söderköping-Visby-Allinge-Trave	1.107 sm
Peter Eider	(9.6.-11.6.) Trave - Rødby - Trave	85 sm
Dieter Volz	(21.6.-9.7.)Trave-Helsinki-Visby-Trave	1.355 sm
Edo Fisser	(16.7.-30.7. Trave- Raa südl Helsingborg-Trave-10 Ankerplätze	482 sm
Peter Eider	(2.8.-20.8.)Trave-Mem-Göteborg-Varberg-Kopenhagen-Trave	817 sm
Günter Pivl	(21.8.-6.9.)Trave-Grenaa-Helsingør-Svaneke-Christiansø-Trave	632 sm
Klaus Heißwolf	(9.9.-24.9.)Trave-Kiel-Spodsberg-Naestved(Südl.Seeland)-Stubbeköping-Tr.	250 sm
Helmut Hecher	(1.10.-9.10.) Trave-Skagen-Grenaa-Trave	<u>520 sm</u>
		<u>5.249 sm</u>

insgesamt wurden 1978 15.195 sm gesegelt.

Törns 1979**ANITA:**

Dr.Wolfgang Heinrich	(6.5.-13.5.) Trave -Skagen - Kopenhagen - Trave	522 sm
Gustav Palm	(16.5.-30.5.) Trave-Visby-Stockholm-Teave	948 sm
Walter Brand	(2.6.-17.6.)Trave-Skagen-Südnorwegen-westschwedische.Schären-Ebeltoft	986 sm
Wolfgang Rassau	(15.7.-25.7.)Trave-Kopenhagen-Helsingør-Ebeltoft-Ærösköping-Nyborg	564 sm
Dr.Ulrich Holland	(28.7.-15.8.) Trave - Orkneys - Stavanger- Trave	1.511 sm
Klaus Mann	(18.8.-2.9.) Trave - Stockholm - Trave	942 sm
Hans Köhler	(5.9.-19.9.) Trave - Kalmarsund - Visby - Rønne	688 sm
Manfred Ernst	(22.9.-1.10.) Rønne - Trave -rund Seeland - Trave	<u>605 sm</u>

Total: 6.766 sm

REGINA:

Peter Eider	(6.5.-13.5.)Trave-Rødby-Korsør-Grenaa-Helsingør-Svendborg-Trave	370 sm
Dieter Volz	(16.5.-30.5.) Trave-Kalmarsund-Stockholmer Schären-Götakanal Göteborg-Kopenhagen-Trave	950 sm
Georg Grandpièrre	/2.6.-20.6.) Trave-Kristiansand-Stavanger-norw.Fjorde-Vorberg-Trave	1.219 sm
Karl Seelbach	(24.6.-7.7.)Trave-Visby-Nynäshamn-Rønne-Trave	986 sm
Peter Eider	(18.7.-1.8.)Trave-Limfjord-westschwed.Schären-Aarhus-Svendborg-Trave	943sm
Wolfgang Rassau	(5.8.-26.8.)Trave-Kalmar-Söderköping-Götakanal-Trave	940 sm
Helmut Hecher	(27.8.-10.9.)Trave-Kalmar-Söderköping-Götaanal-Kopenhagen-Trave	957sm
Klaus Heißwolf	(16.9.-22.9.)Trave-süddänische Inselwelt-Smaalands Fahrwasser-Gr.Belt-Tr.	286sm
Georg Grandpièrre	(23.9.-30.9.)Trave-Stubbeköping-Julesmünde-Sonderburg.Trave	<u>351 sm</u>

Total: 7.002 sm

1979 wurden insgesamt 13.768 sm gesegelt.

Törns 1980**Anita**

Wolfgang Heinrich	(1.5.-8.5.)Trave-Gr.Belt-Anholt-Kopenhgen-Trave	463 sm
Hans Köhler	(11.5.-26.5.)Trave-Grenaa-Lerwick-Bergen	995 sm
K.L.Sattler	(29.5.-12.6.)Bergen-Heissafjord-Aalesund-Kristiansund-Bergen	683 sm
Peter Eider	(14.6.-29.6.)Bergen-Lerwick-Stavanger-Frederikshavn-Kopenhagen-Trave	989 sm
Walter Brand	(9.7.-25.7.)Trave-Bornholm-Visby-Mariehamn-Hankö-Helsinki	864 sm
Georg Schollmayer	(28.7.-12.8.)Helsinki-Hankö-Turku-Mariehamn-Bornholm-Rønne-Trave	867 sm
K.L.Sattler	(16.8.-31.8.)Trave-Rønne-Visby-Kopenhagen-Trave	903 sm
Dieter Volz	(3.9.-15.9.)Trave-Anholt-Skagen-Lerwick-Kopenhagen-Gedser-Trave	836 sm
Georg Grandpièrre	(16.9.-24.9.)Trave-Kopenhagen-Skagen-Aarhus-Kl.Belt-Trave	<u>650 sm</u>

Total: 7.250 sm

REGINA:

Jellor Rassau	(1.5.-4.5.)Trave-Spodsberg-Marstal-Burgstaken-Trave	176 sm
Peter Eider	(5.5.-8.5.)Trave-Marstal-Burgstaken-Trave	118 sm
Klaus Meyer	(10.5.-26.5.) Trave-Kalmar-Visby-Ystad-Agersø-Svendborg-Trave	865 sm
Hans Pfeiffer	(28.5.-10.6.)Trave-Rødby-Nyborg-Kerteminde-Helsingør-Kopenhagen-Tr.	468 sm
Karl Seelbach	(13.6.-28.6.)Trave-Kopenhagen-Skagen-Oslo-Göteborg-Nyborg-Trave	958 sm
Georg Grandpièrre	(9.7.-25.7.)Trave-Anholt-Helsingør-Kopenhagen-Nexø-Gedser-Trave	712 sm
Klaus Heißwolf	(28.7.-13.8.)Trave-Frederikshavn-Oslo-Hankö-Smögen--Klintholm-Trave	971 sm
Edo Fisser	(16.8.-31.8.) Trave-Gr.Belt-Anholt-Ebeltoft-Ærösköping-Troense-Trave	455 sm
Gerd Reelsen	(3.9.-17.9.) Trave-Skagen-Anholt-Kopenhagen-Klintholm-Gedser-Trave	593 sm
Horst Dencker	(20.9.-28.9.) Trave-Gedser-rund Seeland-Svendborg-Ærösköping-Tr.	<u>420 sm</u>

7.250 sm

Im Jahre 1980 wurden insgesamt 12.986 sm gesegelt

Törns 1981

ANITA

Hans Köhler	(1.5.-10.5.)Trave-Skagen-Kopenhagen-Trave	558 sm
Wolfgang Heinrich	(13.5.-24.5.)Trave-Oslo-Kopenhagen-Trave	1006 sm
Hans Köhler/Wolfgang Rassau/Helmut Hecher	(8.5.-12.6.) Trave-Kopenhagen-Göteborg kl.Belt-Kiel-Trave	515 sm
Wolfram Aschemann	(17.6.-9.7.)Trave-Grenaa-Stavanger-Reykjavik auf Island	1.357 sm
K.L.Sattler	(12.7.-1.8.)Reykjavik-Bjartangerhuk-Torshaven-Lerwick-Skagen-Trave	1.893 sm
Walter Brand	(6.8.-23.8.) Trave-Skagen-Mandal-Sandefjord-Marstrand-Kopenhagen-Trave	1.008 sm
Dieter Volz	(26.8.-9.9.) Trave--Ljugarn-Stockholm-Visby-Christiansø-Bagenkop-Trave	<u>1.315 sm</u>
		<u>7.652 sm</u>

REGINA:

Wolfgang Rassau	(1.5.-7.5.)Trave-Marstal-Ærösköping-Rudköping-Trave	169 sm
Karl Korner	(11.5.-22.5.) Trave-Burgtiefe-Korsør-Gilleleje-Helsingborg-Helsingør Kopenhagen-Stubbeköping-Trave	437 sm
K.L.Sattler	(26.5.-1.6.) Trave-Bagenkop-Kopenhagen-Trave	303 sm
Dieter Volz	(5.6.-11.6.)Trave-Burgtiefe-Bagenkop-Naksov-Femö-Grönesund-Gedser-Tr	270 sm
Helmut Hecher	(13.6.-28.6.)Trave-Sonderburg-Ærösund-Tunø-Aalborg-Lemvig-Listahamna-Egersund-Haugesund-Huglo-Höyvik-Nymark-Skinaneset-Bergen	823 sm
Peter Eider	(1.7.-15.7.) Bergen-Sognefjord-Geirangerfjord--Bergen	575 sm
Aloys Reifig	(18.7.-2.8.)Bergen-Aberdeen-Sognefjord-Klubben-Bergen	776 sm
Karl Seelbach	(5.8.-19.8.) Bergen-Haljem-Fjord Gundal-Haugesund-Stavanger-Christiansand Hals-Kalundborg- Nyborg- Trave	632 sm
Hans Köhler	(22.8.-6.9.) Trave-Korsør-Nyborg-Gottskär-Marstrand-Ebeltoft-Tunø-Middelfahrt-kleiner Belt-Trave	662 sm
Gerd Reelsen	(9.9.-23.9.) Trave-Nyköping-Aalborg-Hals-Frederecia-Bagenkop-Trave	<u>879 sm</u>
		<u>5.524 sm</u>

1981 wurden insgesamt 13.176 sm gesegelt.

Törns 1982

ANITA

Günter Pivl	(1.5.-9.5.)Trave-Kopenhagen Skagen-Ostende	1.009 sm
Dieter Volz	(13.5.-26.5.) Ostende-Cowes-St.Mary-Biskaya-La Coruña	1.046 sm
Manfred Ernst	(29.5.-20.6.)La Coruña-Lissabon-Casablanca-Funchal auf Madeira	1.194 sm
K.L.Sattler	(23.6.-13.7.)Funchal-Ponta Delgata(Azoren)-Vigo(Spanien)	1.933 sm
Peter Eider	(16.7.-28.7.) Vigo-Dünkirchen	1.125 sm
K.L.Sattler	(29.7.-1.8.) Dünkirchen-Brunsbüttel-NOK-Kiel-Holtenau	583 sm
Walter Brand	(3.8.-12.8.)K.Holtenau-Sonderburg-Middelfahrt-Æbeltoft-Tuborg-Trave	462 sm
Helmut Hecher	(15.8.-22.8.)Trave -Ystadt-Trave	470 sm
Hans Köhler	(25.8.-9.9.)Trave-Oslo-Skagen-Aarhus-kl.Belt-Trave	933 sm
Wolfram Aschemann	(12.9.-23.9.)Trave-Visby-Rønne-Trave	<u>827 sm</u>
		<u>9.592 sm</u>

REGINA:

K.-Fr.Grondei+	(15.5.-26,5.)Trave-Kerteminde-Fredericia-Svendborg-Kalundborg Kopenhagen-Trave	622 sm
Wolfgang Scharmer	(29.5.-14.6.)Trave-Visby-Stockholm-Mariehamn-Helsinki	790 sm
Klaus Meyer	(16.6.-1.7.) Helsinki-Hankö-Stockholm-Visby-Trelleborg-Trave	820 sm
Karl Seelbach	(3.7.-14.7.)Trave-Naskov-Nyborg-Stubbeköping-Gedser-Trave	335 sm
Dieter Volz	(17.7.-4.8.)Trave-Slite-Visby-Kalmar-Rønne-Bagenkop-Trave	980 sm
Gerd Reelsen/Jugend	(25.8.-5.9.)Trave-Fanø-Tronsø-Sonderburg-Burgtiefe-Neustadt-Trave	368 sm
Klaus Heißwolf	(5.9.-25.9.)Trave-Naskov-Oddenhavn-Hundstedt-Helsingør-Kopenhagen-Lübeck-	<u>616 sm</u>
Klaus Große		<u>4.531 sm</u>

Im Jahre 1982 wurden insgesamt 14.123 sm gesegelt.

Törns 1983

ANITA

G.Pivl/Grandpière	(30.4.-7.5.) Ersatztörn mit einer Swan 47-	
Wolfgang Heinrich	(9.5.-18.5.) Trave-Klintholm-Rønne-Kopenhagen-Korsør-Trave	564 sm
Wolfgang Rassau	(21.5.-5.6.) Trave-Rødby-Aarhus-Anholt-Kopenhagen-Trave	666 sm
Friedemann Vollnhals	(8.6.-27.6.) Trave-Visby-Stockholm-Sandefjord-Öresund-Trave	1.713 sm
Helmut Hecher	(1.7.-10.7.) Trave-Marstrand-Lyseskil-Troubadouren-Trave	730 sm
Walter Brand	(13.7.-25.7.) Trave-Tuborg(Kopenh.)-Marstrand-Æbeltöft-Samsö-Trave	901 sm
Gerd Reelsen/H.Frank	(2.8.-17.8.) Trave-Rønne-Anholt-Kopenhagen-Trave	882 sm
Günter Pivl	(20.8.-11.9.) Trave-Utklipan-Visby-Rønne-Trave	820 sm
Dieter Volz	(12.9.-21.9.) Trave-Kristiansand-Kopervik-Quebofjord-Stavanger	662 sm
K.L.Sattler	(24.9.-30.9.) Stavanger-Hjelm-Trave	<u>520 sm</u>
		<u>7.460 sm</u>

REGINA:

Dieter Volz	(30.4.-4.5.) Trave-Bagenkop-Abenra-Fredericia-Korshavn-Trave	372 sm
Jello Rassau	(7.5.-12.5.) Trave-Sonderburg-Faborg-Femø-Bagenkop- Trave	237 sm
Peter Eider	(14.5.-18.5.) Trave-Gedser-Vordingborg-Heiligenhafen-Trave	212 sm
Edo Fisser	(21.5.-5.6.) Trave-Grønsund-Svendborg-Ærösköping-Trave	535 sm
Hans Köhler	(8.6.-27.6.) Trave-Mariehamn-Sandama-Trysmeda-Pic-Tarsaaari-Kemi	1.160 sm
K.L.Sattler	(1.7.-14.7.) Kemi-Pieta-Trysunda-Mariehamn-Tarku	363 sm
Wolfram Aschemann	(17.7.-3.8.) Tarku-Söderköping-Läkö-Götakanal-Kopenhagen-Trave	755 sm
Helmut Schreiber	(6.8.-21.8.) Trave-Rønne-Kopenhagen-Helsingør-Trave	683 sm
Klaus Große	(24.8.-7.9.) Trave-Nyborg-Vaberg-Läsö-Grenaa-Trelleborg-Trave	804 sm
Alois Reifig	(10.9.-25.9.) Trave-Stockholm-Visby-Simrishamn-Trave	710 sm
Siegfried Schlörp	(28.9.-10.10.) Trave-Skoveshoved-Sejerø-Fredericia-Sonderburg-Trave	<u>426 sm</u>
		<u>6.257 sm</u>

Insgesamt wurden 1983 13.717 sm gesegelt

Törns 1984

ANITA

Wolfgang Rassau	(29.4.-9.5.) Trave-Bagenkop-Sonderburg-Rødby-Trave	257 sm
Günter Pivl	(12.5.-3.6.) Trave-Skagen-Westküste Norwegens-Aalesund	1.500 sm
Walter Brand	(6.6.-1.7.) Aalesund-Polarkreis-Bodø-Shettlands-Orkanausläufer Nr.1 Lyseskill-Marstrand-Æbeltöft-Trave(Orkanausl.Nr.2 mit knapp 12 Bft	2.208 sm
Gerd Reelsen/Jugend	(29.7.-12.8.) Trave-Fredericia-Oslo-Helsingør-Kopenhagen-Trelleborg-Tr	892 sm
Peter Eider	(22.8.-5.9.) Trave-Lerwick-Flekkefjord-Listahauen-Mandal-Hirtshals	1.098 sm
Dieter Volz	(7.9.-20.9.) Hirtshals-Lerwick-Kirkwall-Faserbourg-Edinburgh	954 sm
K.L.Sattler	(22.9.-4.10.) Edinbourg-Südküste Norwegen-Gilleleje-Kopenhagen	1.040 sm
Peter Eider	(26.10.-28.10.) Kopenhagen - Trave	<u>160 sm</u>
		<u>8.109 sm</u>

REGINA 84

Dieter Volz	(29.4.-6.5.) Trave - Bagenkop - Ærösköping - Marstall - großer Belt - Stubbeköping - Trave	490 sm
Georg Grandpière	(23.5.-6.6.) Trave - Skagen - Stavanger - Bergen - Sognefjord - Larwick - Stavanger	816 sm
Klaus Meyer	(9.6.-24.6.) Stavanger - Kopervik - Lerwick - Norheimsund - Mandal - Anholt Burgstaaken	837 sm
Karl Seelbach	(27.6.-15.7.) Burgstaaken - Trave - Trelleborg - Kalmar - Visby - Stockholm - Mariehamn - Hankö - Helsinki	841 sm
Thomas Seelbach	(18.7.-5.8.) Helsinki - Hankö - Mariehamn -Stockholm - Visby.- Christiansö - Teju.- Burgtiefe.- Travemünde	805 sm
K. Fr. Grondeï	(8.-19.8.) Trave - Kopenhagen - Svendborg -Korsør -Bagenkop-Trave	<u>259 sm</u>
		<u>4.048 sm</u>

Im Jahre 1984 wurden insgesamt 12.157 sm gesegelt.

Törns 1985

ANITA:

Manfred Ernst	(1.5.-23.5.)Trave-Skagen-Kirkwall-Edinburgh-Oostende-Cowes	1.521 sm
Günter Pivl	(25.5.-18.6.) Cowes - Dublin - Storneway (Hebriden) - Skagerak - Trave	1.707 sm
Helmut Hecher	(26.6.-2.7.) Trave-Skagen-Kristiansand-Lysefjord-Stavanger	680 sm
Hans Köhler	(3.7.-20.7.)Stavanger-Aalesund-Nordkap-Mageroy-Sund-Hammerfest	1.302 sm
Ted Palm	(21.7.-11.8.)Hammerfest-Bäreninsel-Spitzbergen-Jan Mayen-Reykjavik	1.715 sm
Dieter Volz	(12.8.-30.8.)Island (Reykjavik) - Heimaey - Midvag (Farørs) - Shettlands - Skagen - kleiner Belt - Trave	1.595 sm
Wolfram Aschemann	(7.9.-15.9.) Trave - Bornholm - und zurück	348 sm
Thomas Seelbach	(18.9.-23.9.) Trave-Kopenhagen- rund Seeland-gr.Belt - Trave	404 sm
Günter Pivl	(25.9.-1.10.) Trave - Glücksburg -Mürvik - Trave	...262 sm
		<u>9.534 sm</u>

Törns 1986

ANITA:

Thomas Seelbach	(1.5.-8.5.) Trave - Anholt - Kopenhagen - Trelleborg - Trave	434 sm
Dieter Volz	(9.-20.5.)Trave-Marstrand-Oslo-Fj.-Lyseskil-Koljöfj.-Marstrand-Trave	957 sm
Wolfgang Heinrich	(24.5.-6.6.)Trave-Gotland-Helsinki-Klintholm-Trave	1.406 sm
Friedemann Vollnhals und Walter Brand	(10.6.-19.7.) Trave-Kattegat-Pentland Firth-Storneway(Hebriden) Belfast rund Irland-Castletown-Fastnet Rock-Falmouth-Guernsey-Cherbourg- Cowes-Ramsgate-Skagen-Trave	3.245 sm
Gerd Reelsen	(24.6.-10.8.)Jugendtörn:Trave-Stockholm-Visby-Rønne-Trave	1.227 sm
Peter Eider	(13.8.-29.8.)Trave-Arendal-Hamburgsund-Kristiansand-Tyne-Helgol..	1.146 sm
Günter Pivl	(30.6.-16.9.)Helgol.-Cuxhaven-NOK-I-Brunsbüttel-Flensburg-Trave	299 sm
Dr.K.L. Sattler	(19.9.-2.10.) Trave - Sonderburg - Fredericia - Nyborg - Trave	<u>418 sm</u>
		<u>9.132 sm</u>

Törns 1987

ANITA

Karl Seelbach	(1.-10.5.)Trave-Anholt-Greenå-Århus-Frederecia-Sonderburg-Kiel-Trave	510 sm
Günter Pivl	(13.5.-31.5.) Trave- Skagen- Kristiansand- Bergen	1.295 sm
Wolfram Aschemann	(4.6.-18.6.) Kristiansund- Bodø- über Svolve (Lofoten)	728 sm
Helmut Hecher	(21.6.-28.6.) Bodø- Svolve- Raftsund- Tromsø	329 sm
G.Schollmayer und Walter Brand	(1.7.-9.8.)Tromsø- Bäreninsel- Spitzbergen-Jan Mayen- Reykjavik - Farørs -Shettlands-Kopervik(Norwegen) Middelfahrt- Trave	3.443 sm
Gerd Reelsen	(12.8.-29.8.) Trave- Visby- Rønne- Kopenhagen- Trave (Jugendtörn)	849 sm
Hans Köhler	(2.9.-17.9.) Trave- Visby- Rønne- Trave	843 sm
Thomas Seelbach	(19.9.-28.9.) Trave- Marstrand- Okerø- Skagen- Anholt- kleiner Belt Kalundborg- Alsensund- Trave	<u>658 sm</u>
		<u>8.655 sm</u>

Törns 1988

ANITA:

Günter Pivl	(4.5.-18.5.) Trave- Gdingen- Rønne- Trelleborg- Trave	706 sm
K.Fr. Grondei	(21.5.-2.6.) Trave- Rønne- Kopenhagen- Trave	755 sm
Dr.K.L.Sattler	(4.6.-19.6.) Trave- Kolberg- Gdingen- Helsinki	1.053 sm
Peter Eider	(22.6.-6.7.)Helsinki- Christiansø- Gdingen- Riga- Hankö	1.123 sm
Hans Köhler	(9.7.-24.7.)Hankö- Mariehamn- Visby- Gdingen- Trave	826 sm
Thomas Seelbach	(13.8.-28.8.) Trave - Risør (Südnorwegen) Arendal - Flekkefjordhafen - Haugesund - Bergen	671 sm
Gerd Reelsen	(13.8.-28.8.) Jugendtörn: Bergen - Trondheim - Aalesund - Bergen	924 sm
Karl Seelbach	(30.8.-14.9.) Bergen - Flatraker - Rosendal - Kopervik - Stavanger - Forsand - Egersund - Skagen - Anholt - Naskov - Trave	775 sm
Helmut Hecher	(17.9.-28.9)Trave-Kopenhagen-Varberg- Göteborg-Marstrand-Möllesund- Gulholmen-westschwedische Schären-Strömstadt-Oslo-Skagen-Trave	<u>835 sm</u>
		<u>7.728 sm</u>

Törns 1989

ANITA:

Jello Rassau+	(29.4.-6.5.) Tuborg Havn (Kopenhagen) Gilleleje - Anholt - Travemünde	487 sm
Walter Brand	(1.6.-18.6.) Travemünde - Kristiansand - Edinburgh	850 sm
Günter Pivl	(19.6.-3.7.) Edinburgh-Oostende-Cowes-Dartmouth-Oostende	968 sm
Manfred Ernst	(6.7.-19.7.) Oostende - Cowes - Dartmouth - Falmouth - Cork - Dublin	730 sm
Hans Köhler	(22.7.-8.8.) Dublin-Douglas-Belfast-Caledonien Canal-Kristiansand-Trave	1.242 sm
Ted Palm	(12.8.-23.8.) Trave-Ballen-Anholt-Ökerø-Marstrand-Läsø-Ballen-Trave	580 sm
Walter Brand	(26.8.-9.9.) Travemünde - Visby - Rønne - Travemünde	948 sm
Gerd Reelsen	(13.9.-24.9.) Travemünde - Frederikshavn - Marstrand - Ökerø - Anholt - Middelfahrt - Travemünde	630 sm
Thomas Seelbach		<u>6.535 sm</u>

Törns 1990

ANITA 1990

29.04.-09.05.	W.Brand und J.Rassau. Travemünde - Anholt - Marstrand- Skagen - Travemünde	661 sm
12.05.-24.05.	Wolfgang Heinrich u. K.F.Grondei. Travemünde-Leningrad-Helsinki	1.056 sm
27.05.-09.06.	Dieter Volz. Helsinki-Leningrad-Christiansø-Saßnitz-Travemünde	1.067 sm
13.06.-23.06.	Peter Eider. Trave -Christiansand-Lerwick-Torshavn(Farør)	1.020 sm
01.07.-13.07.	K.L.Sattler.Farør-Inseln-Lerwick-Kirkwall-Helgoland-Brunsbüttel-Kiel-Travemünde	1.078 sm
17.07.-30.07.	Thomas Seelbach. Trave- Nynäsham-Stockholm-Ankern vor Insel Bramsk-Slite(Gotland)-Hasle(Bornholm-Travemünde	1.001 sm
04.08.-19.08.	Walter Brand. Trave-Rønne-Mariehamn-Stockholm-Visby-Trave	1.290 sm
27.08.-03.09.	Hans Köhler. Trave-Nyborg-Anholt-Skagen-Smögen-Kopenhagen-Trave	675 sm
08.09.-24.09.	Claus Meyer. Trave-Saßnitz-Gdingen-Rønne-Travemünde	801 sm
25.09.-06.10.	Ted Palm,Travemünde-Gdingen-Saßnitz-Travemünde	678 sm
		<u>9.327 sm</u>

Törns 1991

ANITA 1991

27.04.-06.05.	W.Brand u.J.Rassau. Trave-Samsø-Middelfahrt-Sonderburg-Travemünde	412 sm
09.05.-20.05.	Thomas Seelbach.Trave-Anholt-Marstrand-Kopenhagen-Saßnitz-Travemünde	601 sm
23.05.-05.06.	Detl.Müller v.Issem. Travemünde-Großenbrode-Arendal-Lyngør-Staverb-Smögen-Kalundborg-Svendborg-Kiel-Travemünde	915 sm
08.06.-20.06.	K.F.Gondrei. Travemünde-Stockholm-Rønne-Travemünde	1.157 sm
23.06.-10.07.	Ted Palm. Trave-Frederikshavn-Kristiansand-Bergen-Kristiansand	962 sm
13.07.-24.07.	Ewald Stehlgens. -Kristiansand- Arendal- Tromøy Sund-Kopenh.-Trave	444 sm
27.07.-07.08.	Walter Brand.Trave-Ebeltoft-Skagen- Okerø Albrechtsund-Marstrand-Lyseskil-Sandefjord- Oslo-(Crewwechsel)	518 sm
09.08.-19.08.	W.Brand Fortsetzung: Oslo-Sandefjord- Larvik-Risør-Mandal-Kristiansand	345 sm
10.09.-25.09.	G.Pivl. Kristiansand-Skagen-Kopenhagen-Rønne-Saßnitz-Warnemünde-Trave	671 sm
10.09.-25.09.	Gerd Reelsen. Travemünde-Saßnitz-Kristiansand-Skagen-Kobenhaagen-Tave.	910 sm
		<u>6.935 sm</u>

Törns 1992

ANITA 1992

29.04.-13.05.	Hans Köhler-Ted Palm-K.L.Sattler.Travemünde Imuiden-Dover Portsmouth	570 sm
15.05.-27.5.	Portdmouth-Ponta Delgata (Azoren)	1.290 sm
30.05.-30.06.	Hans Köhler. P.Delgata-Bermudas-New York	2.750 sm
10.07.-31.07.	Ted Palm. New York -Boston-Halifax-Sydney- Rigolet	1.560 sm
04.08.-25.08.	K.L.Satler. Rigolet - Paamiut-Nuuk (Grönland)-Gothabsfjord	900 sm
28.08.-18.09.	G.Pivl. Nuuk(Grönland) Torshavn(Farørs)	1.900 sm
21.09.-30.09.	Peter Eider. Torshavn-Aberdeen-Bucki	400 sm
		<u>9.370 sm</u>

ANTARES (Helmsman 52) 1992**Törn 1 auf einer Ersatzyacht Baltik 39.**

21.06.-27.06	Peter Fiegel.Marina Minde- Bagenkop-Marstal-Svendborg-Faborg-Marina Minde.	207 sm
07.06.-10.07.	Karl Seelbach Marina Minde- Möns Klint,Visby-Gdingen-Rønne-Marina Minde	983 sm
11.07.-17.07.	Thomas Seelbach. Marina Minde- Egersund-Middelfahrt-ankern vor Samsø-Stennungsund(Schweden) Marstrand-Kopenhagen-Marina Minde.	579 sm
18.07.-27.06.	Dr.Klaus Meyer. MARina Minde-Ärösund-Skagen-Soon(Oslofjord)-Oslo-Moss Strömstad-Smögen-Ästol-Göteborg-Grena-Ballen-Svendborg-Marina Minde	829 sm
01.08.-14.08.	Klaus Heißwolf. Marina Minde-Läsö-Skagen-Larvik-Ankern vor Insel Malmö-Kosterinseln-Hamburgsund-Smögen-Vrangö-Helsingör-Aerösund-Marina Minde.	762 sm
15.08.-21.08.	Ewald Stehlgens. Marina Minde-Barsø-Middelfahrt-Kerteminde-Middelfahrt Nyborg-Svendborg-Sonderburg-Marina Minde.	223 sm
21.08.-28.08.	Jello Rassau mit Walter Brand. Maasholm-Heiligenhafen-Warnemünde-Stubbeköping- Lohals-Svendborg-Ærösköping- Marina Minde.	285 sm
29.08.-11.09.	Winfried Eider. Marina Minde-Anholt-Valloy(Oslofjord)-Oslo-Kopenhagen-Heiligenhafen-Kappeln-Damp 2000- Marina Minde	802 sm
		<u>4.670 sm</u>

Im Jahre 1992 wurden insgesamt 14.040 sm gesegelt.

Torns 1993**ANITA:**

26.04-06.05	Jello Rassau/W.Brand-AusrüsterBuckie-Wick-Kirkwall(Orkneys-Wick-Buckie	200 sm
08.05-19.05	Günter Pivl-Buckie-Skagen-Sund - Warnemünde - Rostock - Travemünde	958 sm
22.05.-04.06.	Phil.Gondrei.Trave -großer Belt - Skagen - Kopenhagen (Nyhavn) - Gedser - Warnemünde - Trave	560 sm
06.06.-13.06.	Detlef Müller van Issem.Trave - Kalmarsund-Oskarshamn - Öland-Bornholm) -Trave	692 sm
02.07.-18.07.	Dr.Ulrich Holland. Klaipeda(Memel)- -finnischer Meerbusen- Tallin-Hankö- Helsinki.	1.093 sm
21.07.-04.08.	Hans Köhler. Helsinki-Tallin-Riga-Pionerski -Trave	973 sm
05.08.-21.08.	Erich Haider+Walter Brand.Skagen-Arendal-Tromsø Sund-Eikelandsfjord-Lyngør fjord-Risør-Sandefjord-Lyseskil-Marstrand- -Kattegat-Æbeltöft-Middelfahrt-Aalsensund-Sonderborg-Trave	982 sm
25.08.-08.09.	Dr.Vera Krisement.Öresund-Sund-Skagen-Kopenhagen-Rønne-Trave	720 sm
11.09.-19.09.	Peter Eider -Langeland-Alssund-Svendborg-Middelfahrt-Korsør-Stubbeköping-Gedser- -Rødby-Travemünde.	466 sm
		<u>6.644 sm</u>

Westwind:

29.04.-05.05.	Wolfgang Gottschalk.Stennungssund-Gullholmen-Stennungssund-Marstrand-Anholt-Tunø-Middelfahrt-Bagenkop-Travemünde	388 sm
08.05.-09.05.	Thomas Seelbach Einweisung	
26.05.-04.06.	Dr Klaus Meyer. Trave-Wismar-Warnemünde-Vitte(Hiddensee)Stralsund-Saßnitz-Warnemünde-Burgstaken-Travemünde	389 sm
05.06.-06.06.	Einweisung II Dr.Klaus Meyer	
08.06.-23.06.	Peter Eider. Travemünde-Allinge-Mörbylaanga-Oskarshamn-Öland-Svaneke- Stralsund-Neuendorf/Hidensee-Warnemünde-Rostock-Travemünde	371 sm
10.07.-11.07.	Einweisung Nr.III	
28.07.-04.08.	Manfred Strauber. Trave - Warnemünde - Vitte (Hiddensee) - Saßnitz - Stralsund - Gedser - Burgstaaken/Fehmarn - Travemünde	297 sm
		<u>1.445 sm</u>

Im Jahre 1993 wurden insgesamt 8.089 sm gesegelt

Törns 1994

ANITA:

30.04.-08.05.	Günter Pivl, Trave-Saßnitz-Kopenhagen-Trave	365 sm
11.05.-25.05.	Phil.Grondei, Trave-Klintholm(h)-Kopenhagen-Rönne-Ystad-Trave	500 sm
17.06.-01.07.	Tobias Simon, Trave-Nynäshamn-Visby-Saßnitz-Trave	983 sm
25.07.-04.08.	Ewald Stehlgens, Trave-Middelfahrt-Kopenhagen-Travemünde	396 sm
06.08.-20.08.	Erich Haider, Trave-Rönne, Visby-Mariehamn-Helsinki	811 sm
21.08.-06.09.	Detlef Müller van Issem, Helsinki-Insel Kokär-Hamnholmen/Fiskehamn-Öregrund-Helsinki	627 sm
10.09.-23.09.	Dr.Vera Krisement, Helsinki-Visby-Trave	670 sm
26.09.-01.10.	Dr.K.L.Sattler, Trave-Kopenhagen-Hellehaven Nakke-Trave,	<u>200 sm</u>
		<u>4.552 sm</u>

Westwind:

W14.5.-15.05.	H.G.Löffler	.Stenungsund-Lyseskill-Askardstrand-Oslo(Aker-Brygge)-Sandspollen-Hankö-Strömstadt-Grebbestad-Stenungsund-Marstrand- Stenungsund	426 sm
W221.5.-11.6	Karl Seelbach.	Stenungsund-Göteborg-Vänernsborg-Mariestad-Göta-kanal,Söderköping-Bokö-Stockholm-Nynäshamn-Visby-Kalmar- Karlskrona-Rönne-Trelleborg- Darßer Ort- Travemünde.	1.162 sm
W8:18.7.-27.7.	Hanne-Marie Holland-Löffler:	Travemünde-Wismar-Timmendorf/Poel-Warnemünde-Vitte/Hiddensee-Stralsund-Darßer Ort-Burgtiefe/Fehmarn-Trave	454 sm
W9:30.7.-6.08.	Ulrich Merten:	Travemünde-Warnemünde-Darßer Ort-Saßnitz/Rügen-Vitte/Hiddensee-Klintholm-Gedser-Lemkenhafen/Fehmarn-Grömitz-Travemünde	432sm
W11:17.8.-24.8.	Dr.P. Fiegel,	Travemünde-Timmendorf/Poel-Darßer Ort-Saßnitz/Rügen-Freest-Lauterbach-Stralsund-	311 sm
W12:25.8.-04.9.	Franz Hulbert,	Stralsund-Lauterbach-Saßnitz-Marina Langeort-Warnemünde-Burgstaaken/Fehmarn-Travemünde	235 sm
W14:16.9.-24.9.	Sigi Schlörp,	Travemünde-Wismar-Warnemünde-Neuendorf/Hiddensee- Stralsund-Lauterbach/Rügen-Saßnitz/Rügen-Warnemünde-Travemünde	<u>383 sm</u>
			<u>3.403 sm</u>

Im Jahre 1994 wurden insgesamt 7.955 sm gesegelt.

Törns 1995

ANITA

A1: 06.05.-14.05.	D. Müller van Issem,	unbekannt, da kein Törnbericht abgegeben	-----
A2: 16.05.-24.05.	Dieter Volz, Trave - Kalundborg - Ballen - Anholt - Varberg - Warnemünde - Trave		491 sm
A3: 19.06.-15.07.	Peter Eider, Trave, Frederikshavn, Inverness, Caledonian Can., Dublin.		1.039 sm
A4: 08.07.-23.07.	Manfred Ernst, Dublin - Scillies - Falmouth - Dartmouth - Gosport - Cowes - Dünkirchen - Oostende		662 sm
A5: 26.07.-09.08.	Ted Palm, Oostende - London - Edinburgh - Stavanger		918 sm
A6: 12.08.-27.08.	Dr. Vera M. Krisement, Stavanger - Trondheim - Alesund		.880 sm
A8: 09.09.-24.09.	Hans Köhler, Alesund - Sirevag - Egersund - Skagen - Travemünde		<u>.867 sm</u>
			<u>4.875 sm</u>

Westwind

W01: 10.05.-19.05	Hans-Georg Löffler, Trave - Klintholm - Kopenhagen - Rungsted - Bua Hamn Marstrand - Stenungsund Möllesund - Stenungsund	326 sm
W02: 20.05.-26.05.	Wolfgang Gottschalk, Stenungsund - Marstrand - Gullholmen - Stavern - Risör - Lillesand - Kristiansand	273 sm
W04: 04.06.-17.06.	Ulrich Merten, Kristiansand - Songvar - Korshavnsund - Farsund - Egersund - Tananger - Stavanger - Bergevik - Skudeneshavn - Espevaer - Eidsvik - Rosendal - Bergen	418 sm
W05: 18.06.-29.06.	Franz Hulbert, Bergen - Uhlstehl - Leirvik - Fjelberg - Rosendal - Sundal - Vinnes - Uhlstehl - Vaago - Bergen	246 sm
W06: 30.06.-22.07.	Karl Seelbach, Bergen - Husa - Lofthus - Odda - Hauso - Sundal - Leirvik - W07: Rosendal - Leirvik - Bergen	604 sm
W08: 23.07.-06.08.	Martin Lauth, Bergen - Rosendal - Sundal - Röver - Skudeneshavn - Farsund - Kristiansand - Lillesand - Risör - Tönsberg - Dröbak - Oslo	580 sm
W09: 07.08- 19.08.	Dr Peter Fiegel, Oslo - Horten - Husoy - Tönsberg - Bopallen - Strömstad - Grebbestad - Fjällbacka Lysekil - Gullholmen - Stenungsund - Marstrand - Stenungsund	258 sm
W10: 19.09-28.09	Falko Braun, Stenungsund - Mollösund - Kungshamn - Strömstad -Tönsberg - Oslo - Dröbak - Strömstad - Fjällbacka - Stenungsund	<u>.342 sm</u>
		<u>3.047 sm</u>

Im Jahre 1995 wurden insgesamt 7.904 sm gesegelt.

ANITA 1996

Anita lag während der gesamten Saison auf der Werft in Glückstadt

Westwind 1996

W 01: Karl Seelbach	Stenungsund - Travemünde (überführung)	358 sm
W 02: Karl Seelbach	Travemünde - Wedel (Elbe) (Überführung)	149 sm
W 03 Manfred Ernst	Wedel - Glückstadt (Überführung)	<u>20 sm</u>
		<u>527 sm</u>

Im Jahre 1996 wurden insgesamt 527 sm gesegelt

ANITA 1997

A 02: 6.5 - 17. 5	Dr. Peter Fiegel, Glückstadt - Helgoland - Ijmuiden -Dover - Oostende	508 sm
A 03 18. 5 - 4.6	K.F.Grondei, Oostende - Edinburgh - Mandal - Hirtshals	1.054 sm
A 04 8.6 - 21.6	Peter Eider, Hirtshals - Flekke Fjord - Stavanger - Bergen - Kristianssand Mandal.-Hirtshals	888 sm
A 05 23. 6 - 6. 7	Tobias Simon, Hirtshals - Mandal - Edinburgh - Helgoland - Glückstadt	1.016 sm
A 06 12.7 - 30.7	Dr.K.L.Sattler, Glückstadt - Vaag(Island) - Akureyri	1.457 sm
A 07 31.7 - 12.8	Dr K.L.Sattler, Akureyri - Olafsfjörður - Reykjavik	710 sm
A 08 16.8 - 29.8.	Dr. Vera Krisement, Reykjavik - Stornoway - Ullapool	893 sm
A 09 30.8 - 19.9	Manfred Ernst, Ullapool - Uig - Tobermory - Craobh Haven - Belfast - Dublin	497 sm
A 10 20.9 - 5.10	Manfred Ernst, Dublin - Tobermory - Ullapool - Helgoland - Glückstadt	<u>950 sm</u>
		<u>7.973 sm</u>

ANITA 1998

A1 14.5.-15.5	Manfred.Ernst Überführung Glückstadt - NOK - Laboe	70 sm
A2 16.5.-25.5.	K.F. Grondei Laboe - Kalmar - Rönne - Kopenhagen	678 sm
A3 4.6.-16.6	Dr.Peter Fiegel Kopenhagen - Rönne - Kalmar - Visby -Stockholm	521 sm
A4 17.6.-3.7	Tobias Simon Stockholm - Mariehamn - Visby - Kalmar - Travemünde	728 sm
A5 6.7.-20.7.	Dr. K.L. Sattler Travemünde - Nyborg.- Kiel - NOK - Brunsbüttel - Helgoland	629 sm
A6 24.7.-13.8.	Manfred Ernst Helgoland - Skagen - Ebeltoft - Laboe	626 sm
A7 18.8.-29.8.	Walter Brand Laboe - Nyborg - Ballen - Ebeltoft - Kolby Kas - Middelfahrt - Sonderburg - Ärösköbing - Laboe	424 sm
A8 1.9.-19.9	Dr E. Starke Laboe - Visby - Kalmar - Neksö - Laboe	1.033 sm
A9 20.9 2.10.	Margret Lutz Laboe - Göteborg - Kopenhagen - Laboe	534 sm
A10 2.10 4.10	Manfred Ernst Überführung : Laboe - NOK - Glückstadt	<u>68 sm</u>
		<u>5.416 sm</u>

ANITA 1999

A1 4.5. - 10.	Manfred Ernst Überführung Glückstadt - NOK - Laboe und Probefahrt	100 sm
A2 13.5.-23.5.	Dieter Volz Laboe - Neksö - Danzig - Stralsund	688 sm
A3. 6.5. - 10.6.	Peter Eider Stralsund - Kleipeda - Farösund - Karlkrona - Rönne - Arhus	1.105 sm
A4 13.6.-25.6.	Tobias Simon Arhus - Marstrand - Smögen - Oslo - Lillesand - Kristiansand	480 sm
A5 28.6.-11.7.	Dr. K.L. Sattler Kristiansand - Alesund - Geiranger - Kristiansund - Andalsnes	702 sm
A6 16.7.-11.8.	Erich Haider Andalsnes - Alesund - Bergen - Lerwick - Marstrand - Ebeltoft - Nyborg - Laboe	1.510 sm
A7 15.8.-22.8.	Th. Seelbach Trimmfahrten und Regattaserie 11. Int. Veteranenregatta Laboe	151 sm
A8 25.8.-10.9	Dr. E. Starke Laboe - Helsinki - Saßnitz - Laboe	1.627 sm
A9 13.9.-25.9.	Alexander Lutz Laboe - Oslo - Göteborg - Laboe	912 sm
A10 27.9.-2.10	Manfred Ernst Überführung Laboe - NOK - Glückstadt	<u>77 sm</u>
		<u>7.352 sm</u>

ANITA 2000

A1 27.4.-30.4.	Manfred Ernst Überführung Glückstadt - NOK - Laboe und Probefahrt	70 sm
A2 3.5.-16 5.	K.F. Grondei Laboe - Skagen - Marstrand - Kopenhagen - Flensburg	696 sm
A3 18.5.-31.5-	Manfred Ernst Flensburg (Flensburg Festival) - Kopenhagen - Klintholm - Laboe	444 sm
A4 ausgefallen		
A5 22.6.- 25.6.	Achim Dunker Laboe - Sonderborg - Kolby Kas - Laboe	253 sm
A6 ausgefallen		
A7 9.7.- 26.7.	Ted Palm Laboe - Saßnitz - St.Petersburg - Stockholm	1319 sm
A8 28.7.- 6.8	Alex Lutz Stockholm - Flensburg (Cutty Sark Race) - Warnemünde	693 sm
A9 9.8.- 24.8.	Erich Haider Warnemünde - Mariehamn - Stockholm - Visby - Warnemünde	1272 sm
A10 26.8.- 6.9.	Tobias Simon Warnemünde - Kalmar - Visby - Klaipeda - Gdynia - Saßnitz	982 sm
A11 8.9.-19.9.	Dr.Peter Fiegel Saßnitz - Balke - Christiansö - Ystad - Kopenhagen - Kolby Kas - Middelfaart - Aabenraa - Sonderburg - Bagenkop - Laboe	536 sm
A12 20.9.-27.9.	Manfred Ernst Überführung Laboe - NOK - Glückstadt	<u>70 sm</u>
		<u>6335 sm</u>

ANITA 2001

A1	27.4.-28.4.	Dr. K.L. Sattler Überführung Glückstad t- NOK - Laboe	70 sm
A2	5.5.-18.5	K.F. Grondei Laboe - Middelfart - Marstrand - Svendborg - Laboe	649 sm
A3	22.5. - 3-6.	Manfred Ernst Laboe - Kolby Kas - Ebeltoft - Okerö - Kopenhagen Klintholm - Laboe	572 sm
A4	7.6. - 23.6.	Peter Eider Laboe - Flensburg (Klassiker Festival) - Smögen - Larvik - Risör - Arendal - Lillesand - Kristiansand - Stavanger	715 sm
A5	26.6. - 6.7.	Andreas Neumann Stavanger - Kristiansund - Brekstad - Trondheim	469 sm
A6	10.7. - 20.7.	Achim Dunker Trondheim - Brekstad - Kristiansund - Alesund - Lerwick	542 sm
A7	25.7. - 7.8	A. Dunker/Alex Lutz Lerwick - Peterhead - Oostende - Cowes	1152 sm
A8	13.8. - 25.8.	Thomas Seelbach Regatten zum 150. Americas Cup Jubiläum in Cowes	284 sm
A9	28.8. - 10.9	Tobias Simon Cowes - Cherbourg - Dunkerque - Oostende - Ijmuiden - Rotterdam - Helgoland - Glückstadt	<u>762 sm</u>
			<u>5179 sm</u>

ANITA 2002

A1	30.4.-1.5	Manfred Ernst: Überführung Glückstadt – NOK – Laboe	70 sm
A2	5.5. – 15.5.	K.F.Grondei: Laboe – Skagen – Flekkefjord – Mandal – Hanstholm	601 sm
A3	20.5.-30.5.	Dr.K.L. Sattler: Hanstholm – Rosendal – Sundal – Haugesund – Bergen	565 sm
A4	3.6. – 13.6.	Erich Haider: Bergen - Alesund - Stranda –Florö.- Bergen	570 sm
A5	19.6. – 30.6	Tobias Simon: Bergen – Svelgen – Alesund – Hareid – Florö – Bergen	476 sm
A6	3.7 – 15.7.	Dr.Peter Fiegel: Bergen – Balestrand- Brekke – Sorbovagen – Hellvik.- Hjelme – Bergen	298 sm
A7	17.7. – 27.7	Achim Dunker: Bergen – Lerwick (Shetlands) – Bodö	810 sm
A8	2.8. – 16.8	Dr. Eckart Starke: Bodö – Brekstad – Bergen	767 sm
A9	18.8. – 30.8.	Peter Eider: Bergen – Flekkefjord - Hirtshals – Anholt – Laboe	750 sm
A10/1	7.9. – 8.9	Achim Dunker: Schnuppertörn in Kieler Bucht	95 sm
A10/2	9.9. – 10.9	Helmut Brücker: Schnuppertörn in Kieler Bucht	80 sm
A10/3	13.9	Helmut Brücker: Schnuppertörn in Kieler Bucht	11 sm
A11	20.9 - 21.9	Lothar Schneier: Überführung Laboe – NOK - Glückstadt	<u>70 sm</u>
			<u>5163 sm</u>

ANITA 2003

A1:	30.4.-3.5.	Manfred Ernst: Überführung Glückstadt – NOK – Laboe	68 sm
A2:	4.5. - 21.5.	Rainer Leisching: Laboe - Rönne - Visby - Nynäshamn - Öxlesund	784 sm
A3:	22.5.-7.6.	Helmut Brücker: Öxlesund - Visby - Gdingen - Sassnitz – Flensburg	771 sm
A4:	9.6.- 14.6.	Thomas Seelbach: Flensburg (Robbe & Berking Classics)	169 sm
A5:	15.6. - 1.7.	Peter Eider: Flensburg - Utsö - Mariahamn - Tallin - Helsinki	836 sm
A6:	2.7 - 17.7.	Tobias Simon: Tallin - Kronstadt - St.Petersburg -Tallin – Helsinki	463 sm
A7:	18.7 - 2.8	Erich Haider: Helsinki - Tallin - Stockholm - Visby - Rönne – Warnemünde	840 sm
A8:	3.8. -28.8.	Dr. Eckart Starke: Warnemünde - Gdynia - Tallin - St.Petersburg – Saßnitz	1735 sm
A9:	30.8. - 31.8.	Rainer Leisching: Saßnitz – Saßnitz	70 sm
A10:	5.9. - 13.9.	Arno Glauner: Saßnitz - Spotsbjerg - Korsö - Kerteminde – Laboe	311 sm
A11:	17.9. - 24.9.	Achim Dunker: Schnuppertörns in Kieler Bucht	170 sm
A14:	25.9. - 28.9.	Lothar Schneier: Überführung Laboe – NOK - Glückstadt	<u>70 sm</u>
			<u>6.227 sm</u>

ANITA 2004

A1:	30.4.-9.5.	Karl Friedrich Grondei: Glückstadt - Dover	592 sm
A2:	17.5.-25.5.	Rainer Leisching: Dover - Brest - Vigo	835 sm
A3:	30.5.-12.6.	Andreas Neumann: Vigo - Lissabon - Funchal (Madeira)	1101 sm
A4:	17.6. 29.6.	Dr. Eckart Starke: Funchal (Madeira - Horta: (Azoren)	...927 sm
A5:	2.7.-13.7.	Klaus Detmann: Horta (Azoren) - La Coruna	1088 sm
A6:	26.7.-12.8.	Dr. K.L. Sattler: La Coruna - Cork - Oban - Caledonian Kanal - Inverness	995 sm
A7:	14.8.-1.9.	Erich Haider: Inverness - Wick - Mandal - Ballen - Laboe	918 sm
A8:	2.9.-11.9	Thomas Seelbach: Laboe - Middelfart - Kolby Kas - Kopenhagen - Groensund - Bagenkop - Laboe	471 sm
A9:	13.9.-19.9.	Achim Dunker: Schnuppertörns in der Kieler Bucht	195 sm
A10:	20.9.-23.9.	Lothar Schneier: Überführung Laboe - NOK - Glückstadt	<u>70 sm</u>
			<u>7.210 sm</u>

ANITA 2005

A1:	30.4. - 1.5.	Lothar Schneier: Überführung Glückstadt - NOK - Laboe	70 sm
A2:	2.5. - 14.5.	K.F. Grondei: Laboe - Hasle - Kalmar - Grömitz - Travemünde	640 sm
A3:	15.5. - 27.5.	Dr. K.L. Sattler: Travemünde - Christiansö - Kopenhagen - Aarhus - Fredericia - Flensburg	568 sm
A4:	7.6. - 12.6	Thomas Seelbach: Klassiker Regatten auf der Flensburger Förde	131 sm
A5:	15.6. - 28.6.	Tobias Simon: Flensburg - Sonderburg - Anholt - Ebeltoft - Nyborg - Svendborg - Laboe	427 sm
A6:	30.6. - 9.7.	Achim Dunker: Laboe - Anholt - Skanör - Helsingör - Ebeltoft - Laboe	450 sm
A7:	15.7. - 17.7.	Michael Hunsdiek: Schnuppertörn von Laboe aus	131 sm
A8:	26.7. - 4.8.	Dr. Peter Fiegel: Laboe - Anholt - Göteborg - Marstrand - Lysekil - Stroemstad - Larvik - Hirtshals	600 sm
A9:	6.8. - 19.8.	Peter Eider: Hirtshals - Esbjerg - Bremerhaven (Sail 2005) - Cuxhaven	340 sm
A10:	21.8. - 3.9.	Michael Hunsdiek und Jürgen Bähr: Cuxhaven - Oslo - Laboe	933 sm
A11:	5.9. - 18.9	Achim Dunker und Michael Hunsdiek: Schnuppertörns von Laboe aus	140 sm
A12:	20.9. - 21.9.	Lothar Schneier: Überführung Laboe - NOK - Glückstadt	<u>70 sm</u>
			<u>4500 sm</u>

ANITA 2006

A1:	26.4. - 27.4.	Lothar Schneier: Überführung Glückstadt - NOK - Laboe	70 sm
A2:	7.5.-18.5	Dr. Peter Fiegel: Laboe - Faaborg - Anholt - Göteborg - Marstrand - Smögen - Skagen	500 sm
A3:	20,5. - 29.5	Peter Eider: Skagen - Aarendal - Lillesund - Stavanger	411 sm
A4:	31.5. - 9.6.	Uli Weih: Stavanger - Bergen - Aalesund - Kristiansund	576 sm
A5a:	12.6. - 16.6.	Helmut Brücker: Kristiansund - Bodö	351 sm
A5b:	18.6. - 27.6.	Achim Dunker: Bodö - Solvaer - 70°N - Tromsö	450 sm
A6:	30.6. - 15.7.	Andreas Neumann: Tromsö - Bäreninsel - Longyearbyen (Spitzbergen)	901 sm
A7:	17.7 - 2.8.	Achim Dunker: Longyearbyen - Jan Mayen - Island	1170 sm
A8:	5.8. - 20.8.	Dr. K.L. Sattler: Husavik (Island) - Akureyri - Reykjavik	600 sm
A9:	23.8. - 7.9.	Michael Hunsdiek: Reykjavik - Faroer - Edinburgh	1185 sm
A10:	10.9. - 23.9.	Helmut Brücker: Edinburgh - Helgoland - Laboe	850 sm
A11:	30.9. - 3.10	Thomas Seelbach: Regatta-Training in der Kieler Bucht	124 sm
A12:	4.10.-8.10	Arno Glauner: Laboe - Spodsbjerg - Korsör - Laboe	226 sm
A13:	10.10. -13.10	Lothar Schneier: Überführung Laboe - Glückstadt und Abrüsten	<u>70 sm</u>
			<u>7484 sm</u>

ANITA 2007

A1	13.6. - 14.6.	Lothar Schneier: Überführung Glückstadt - NOK - Laboe	70 sm
A2 bis A4		ausgefallen wegen Brandanschlag und Reparaturarbeiten	
A5	17.6. - 30.6.	Tobias Simon: Laboe - Kalmar - Visby - Mariahamn - Tallin	801 sm
A6	2.7. - 15.7.	Achim Dunker: Tallin -Helsinki - St. Petersburg - Helsinki	530 sm
A7	18.7. - 6.8.	Dr. Eckart Starke: Baltic Race: Helsinki - Kotka - Hanko - Stockholm-Stettin	915 sm
A8	9.8. - 22.8.	Peter Eider: Stettin - Laboe -Nyborg - Gr.Belt - Kalmar	752 sm
A9	25.8 - 5.9.	Andreas Neumann: Kalmar - Mariahamn - Hanko - Helsinki - Tallin	388 sm
A10	7.9. - 16.9.	Michael Hunsdiek: Tallin - Danzig	585 sm
A11	18.9. - 27.9.	Michael Hunsdiek: Danzig - Rönne - Eckernförde - Laboe	558 sm
A12	29.9. - 2.10.	Dr. Peter Fiegel: Schnuppertörns von Laboe aus.	149 sm
A13	3.10. - 6.10.	Thomas Seelbach: Regattatraining in der Kieler Bucht	96 sm
A14	7.10 -11.10	Lothar Schneier: Überführung Laboe - Glückstadt und Abrüsten	<u>70 sm</u>
			<u>4914 sm</u>

ANITA 2008

A1:	5.5. - 9.5.	Detlef Müller van Issem: Überführung Glückstadt - Helgoland	58 sm
A2:	10.5. - 19.5	Detlef Müller van Issem: Skagen Race (Helgoland - rund Skagen - Kiel)	515 sm
A3:	21.5. - 2.6.	Peter Eider: Kiel - Ebeltoft - Anholt - Frederikshavn - Marstrand - Udevalla - Lysekil - Göteborg	460 sm
A4:	4.6. - 14.6.	K.F. Grondei: Göteborg - Schärengarten - Oslo - Marstrand - Skagen	415 sm
A5:	16.6. - 29.6.	Tobias Simon: Skagen - Aarendal - Schären - Göteborg - Läsö - Kl. Belt - Kiel	771 sm
A6:	2.7. - 11.7.	Thomas Seelbach: Weltmeisterschaft der Klassischen 12er vor Glücksburg	242 sm
A7:	14.7. - 19.7.	Dr. Peter Fiegel: Glücksburg - Sonderborg - Middrlfart - Eckernförde - Laboe NOK - Glücksstadt	<u>349 sm</u>
			<u>2810 sm</u>

ANITA 2009

ANITA liegt seit Juli 2008 für die ganze Saison 2009 auf der Yachtwerft Glückstadt zur Reparatur der Unterwasserschäden.

Von der SKO und ihren Skippern gewonnene Preise

1. Von Skippern und Crews der SKO im Fahrtenwettbewerb See der KA für besondere seglerische Leistungen gewonnene Plaketten



1964	Robert v. Linde	Bronce	1977	Manfred Ernst	Silber	1990	Walter Brand	Silber
				Klaus Heißwolf	Silber		Ted Palm	Silber
1965	Robert v. Linde	Bronce		Rolf Dahlem	Bronce		Dr. Wolfgang Heinrich	Silber
				Hans Köhler	Bronce		Hans Köhler	Bronce
1966	Robert v. Linde	Silber		Edo Fisser	Bronce	1992	Hans Köhler	Gold
	Peter Eider	Bronce	1978	Manfred Ernst	Silber		Ted Palm	Gold
1967	Robert v. Linde	Silber		Hans Köhler	Silber		Günter Pivl	Silber
	Jellrich Rassau	Bronce		Dieter Volz	Silber	1993	Hans Köhler	Silber
1968	Robert v. Linde	Silber	1979	Klaus Mann	Bronce	1994	Erich Haider	Silber
	Georg Schollmayer	Silber		Gustav Palm	Bronce	1995	Ted Palm	Silber
	Walter Brand	Bronce	1980	Klaus Heißwolf	Bronce		Hans Köhler	Silber
	Jellrich Rassau	Bronce		Hans Köhler	Bronce	1997	Dr. Vera Krisement	Silber
1969	Walter Brand	Silber	1981	Dr. K.L. Sattler	Gold		Dr. K.L. Sattler	Silber
1970	Peter Eider	Gold		Wolfram Aschemann	Silber		Tobias Simon	Silber
	Georg Schollmayer	Silber		Hans Köhler	Bronce		Manfred Ernst	Bronce
	Jellrich Rassau	Bronce		Helmut Hecher	Bronce		Peter Eider	Bronce
				Alois Reifig	Bronce		Dr. Peter Fiegel	Bronce
1971	Eberhard Hilf	Silber	1982	Dr. K.L. Sattler	Gold	1999	Erich Haider	Gold
	Hans Köhler	Bronce		Manfred Ernst	Silber		Tobias Simon	Silber
1972	Walter Brand	Bronce		Günter Pivl	Silber		Dr. Eckart Starke	Bronce
	Hans Köhler	Bronce		Gerd Reelsen	Silber	2000	Erich Haider	Silber
1973	Manfred Ernst	Silber		Helmut Hecher	Bronce		Ted Palm	Silber
	Georg Schollmayer	Silber	1983	Hans Köhler	Silber		Tobias Simon	Silber
	Rolf Dahlem	Bronce		Wolfram Aschemann	Bronce	2001	Dr. Peter Fiegel	Bronce
	German Kurz	Bronce		Helmut Hecher	Bronce		Tobias Simon	Silber
	Willi Maciey	Bronce		Hans Köhler	Bronce		Manfred Ernst	Bronce
	Wolfgang Rassau	Bronce		Günter Pivl	Bronce		Andreas Neumann	Bronce
	Klaus Heißwolf	Bronce		Gerd Reelsen	Bronce	2002	Erich Haider	Bronce
	Herbert Schrieder	Bronce		Dr. K.L. Sattler	Bronce		Tobias Simon	Bronce
1974	Walter Brand	Gold	1984	Walter Brand	Gold		Dr. Eckart Starke	Bronce
	Hans Köhler	Gold		Gerd Reelsen	Silber	2003	Erich Haider	Silber
	Manfred Ernst	Silber	1985	Manfred Ernst	Gold		Arno Glauner	Bronce
	Dr. Horst Gebler	Bronce		Gustav Palm	Gold		Tobias Simon	Bronce
	Klaus Heißwolf	Bronce		Günter Pivl	Gold	2004	Erich Haider	Gold
1975	Manfred Ernst	Silber		Dieter Volz	Gold		K.F. Grondei	Silber
	Margret Lutz	Silber		Hans Köhler	Silber		Andreas Neumann	Silber
	Rolf Dahlem	Bronce	1986	Walter Brand	Gold		Klaus Detmann	Bronce
	Wolfgang Rassau	Bronce		Friedem. Vollnhals	Gold		Dr. Eckart Starke	Bronce
	Hans Köhler	Bronce		Gerd Reelsen	Silber	2005	Tobias Simon	Gold
	Dr. Horst Gebler	Bronce	1987	Georg Schollmayer	• Gold		Dr. Peter Fiegel	Bronce
	Klaus Heißwolf	Bronce	1988	Hans Köhler	Silber	2006	Andreas Neumann	Gold
1976	Manfred Ernst	Gold		Hans Köhler	Silber		Achim Dunker	Silber
	Walter Brand	Gold	1989	Hans Köhler	Gold		Arno Glauner	Bronce
	Georg Schollmayer	Gold		Ted Palm	Gold			
	Rolf Dahlem	Bronce						
	Klaus Heißwolf	Bronce						
	Hans Köhler	Bronce						

**Insgesamt wurden seit Gründung der Segelkameradschaft Ostsee folgende Plaketten gewonnen:
Gesamt: 133, davon Gold: 24, Silber: 49, Bronze: 61
"ANITA" ist das erfolgreichste Schiff und die SKO der erfolgreichste Verein in den
Fahrtenwettbeweben der KA**

2. Weitere Auszeichnungen unserer Schiffsführer und Crews:



Goldener Kompass der SKWB



Age Nissen Preis (Nordsee Preis) der KA

**Walter Brand:
Zweiter Platz im Schlimbachwettbewerb des KYC**

**Achim Dunker
Goldener Kompass der Segelkameradschaft "Das Wappen von Bremen" 2006**

**Manfred Ernst:
mehrfach Langfahrtpreis des SCMsp
dritter Patz im Schlimbachwettbewerb des KYC
Joseph Becker Gedächtnispokal des SCR
Age Nissen Preis der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler Verbandes 1997 (Nordsee - Preis)**

**Erich Haider
Age Nissen Preis der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler Verbandes 2004 (Nordsee - Preis)**

**Hans Köhler:
Goldener Kompass der Segelkameradschaft "Das Wappen von Bremen" 1992
Medaille vonTransOcean**

**Alexander Lutz:
Sonderpreis der Hon. Company of Master Mariners für ausgezeichnete Schiffsführung und Seemannschaft
(Sail 2000)**

**Gerd Reelsen:
Ostseeteller der KA 1984**

**Dr. Karl Ludwig Sattler
Silbermedaille des Kreuzer Yacht Club Deutschland 1999)**

**Karl Seelbach:
Joseph Becker Gedächtnispokal des SCR**

**Thomas Seelbach:
Henry Rasmussen Gedächtnispreis (1999)
Joseph Becker Gedächtnispokal des SCR**

**Dr. Eckart Starke
ANITA erhielt den Peter und Simon Growther Erinnerungspreis als das Schiff, welches am meisten zu den
Zielen des Sail Training während eines Rennens beigetragen hat. (Sail Baltic 2007)**

**Friedemann Vollnhals:
Ostseeteller der KA (1983)**

**Segelkameradschaft Ostsee:
Transocean Medaille
Sonderpreis der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes
als erfolgreichstes Schiff in den Fahrtenwettbeweben
Carl Plath Gedächtnispreis**

Einige Hinweise für die Schiffsführung der ANITA

- Grundsätzlich:** Delegiere alle Arbeiten an Deine Crew, damit Du Kopf und Hände frei hast, wann und wo es nötig ist!
- Vor der Reise:** Setze für folgende Arbeiten je einen Mann (eine Frau) verantwortlich ein und hänge die Liste an Bord aus:
1. Logbuchführung, Seekarten und Bücher, Navig.-Besteck, Stoppuhr, ...Brückenkladde. Flaggen, Stander.
 2. Wetterberichte, GPS, Radar,
 3. Kurzwelle-Grenzwelle-UKW-Telefon, D-Netz-Telefon,
 4. Proviant und Gasanlage ,Transit und Geldgeschäfte
 5. Segel, Schanzkleider und Lukpersenninge.
 6. Lampen, Petroleum, Dochte, Brenner, Zylinder, Blaker gegen Ruß.
 7. Außenborder und Heizung ,Wasser und Pumpen, Seeventile, Toiletten.
 8. Bordapotheke und Werkzeug, Ersatzteile, Stauplan
 9. Elektroanlage und Geräte.(Batterien, Ladegerät, Generator, Empfänger, Echolot, Borduhr, Barograph, Wetterschreiber, Sumlog.
- Die Einteilung ist natürlich variabel, damit haben aber 9 Mann deiner Crew ihre ständige Aufgabe; lasse Dir Zeit bei der Einweisung. Nur das Arbeitsbuch führst Du am besten selbst oder Dein Stellvertreter. Mache den Wachplan und regle die Backschaft und hänge die Pläne aus.
- Auf der Reise:** Wenn Du ein Vorsegel setzt, schlage das unbenutzte ab. da es sonst an der Reling scheuert und Löcher bekommt und das Vorliek am 2. Stag sich durchscheuert. Zeise niemals die geborgene Genua an die Reling! Teure Schäden sind die Folge, wenn das Wetter plötzlich schlecht wird und das Segel Wasser schaufelt. Wird ein Vorsegel abgeschlagen, bleibt der Vorläufer stets am Segel und nicht am Fall. Bei Schiffsübergabe stets auf Schäden am Mast achten und im Arbeitsbuch festhalten.
- Vorsegel:**
- Großsegel:** Bei achterlichen Winden auf alle Fälle Bullenstander setzen!
- Backstag u. Achterstag:** Fahre das Backstag sehr dicht und das Achterstag weniger dicht, weil dies nach vorne keinen Gegenpart hat außer dem Jumpstag. Nur so dicht, daß es bei hart durchgesetztem Backstag nicht schlackert. Das Achterstag hat nach vorne keinen Gegenpart und soll nur im Notfall mittragen. Wenn sich im Seegang beim Einsetzen der Masttop nach achtern biegt, ist entweder das Luvbackstag nicht ordentlich durchgesetzt, oder das Achterstag zu hart dicht geholt.
- Setzen des Backstags:** Haken des Vorläufers aus dem Hanger in Höhe des Mastes aushängen und nach achtern bringen und in den schrägen Augbeschlag auf dem Schandeckel einhängen. Dann das Backstag durchsetzen. Hier muß unbedingt darauf geachtet werden, dass sich das Backstag nicht vor der Saling verhakt. Beim Loswerfen des Backstags umgekehrter Vorgang. Bitte darauf achten, daß der Vorläufer zwischen hinterstem Umlenckblock und der Winsch über kreuz läuft, sonst schamfielen an der Reling.
- Dirk:** Bei gerefftem Segel soll die Dirk den Großbaum mittragen. Dabei muß die Dirk erst gefiert werden, wenn man das Groß dicht holt, dann die Dirk durchsetzen, aber nicht so sehr, daß das Achterliek flattert.
- Großbaum:** Zum Festsetzen des Großbaumes zuerst andirken und dann Hanger vom Besanmast einhängen, Traveller nach Backbord, Haltestropp an Steuerbord(als Dreieck) Großschot und Dirk dichtholen, aber mit Gefühl! Dann ist die Sache stabil. **Den Hanger bei Nichtgebrauch niemals am Besanmast festzurren, er zerschlägt immer den Lack. Zurre ihn seitlich am Lampenbrett.**

Spinnaker:

Klein: ca. 160m², Groß ca.240m² ,2 Alubäume, 1 Jockeypool. Bitte unbedingt beachten, daß das Geschirr rechtzeitig geborgen wird. Kosten für Schäden tragen laut Mitgliederversammlung Skipper und Crew nach Alter des Segels gestaffelt.(im 1.Jahr 1/1, im 2.Jahr 2/3, danach zu1/3. **Regelung für kleine Schäden siehe unter 7.1.**

Bremspoller

Wir haben je einen Bremspoller auf beiden Seiten etwa mittschiffs angebracht.

Dieser ist wie folgt zu benutzen: Vor dem Anlegen wird eine genügend lange Bremsleine von der Fockwisch (rechts herum) zu dem Bremspoller geführt um diesen herumgelegt, und die Leine durch die Öse geführt, sodaß sienach achtern zeigt. In die Bremsleine kommt jetzt am landseitigen Ende ein Pahlstek, den der Springen an Land über einen Poller wirft. So kann das Schiff über die Wisch abgebremst werden. Bitte nicht zu hart abbremsen, da sonst der Bugbereich an die Pier gedrückt wird.

Lampen:

Die Laternen sind jetzt elektrisch und werden wie die alten Lampen an den Lampenbrettern gefahren. Das Petroleum in der Messelampe reicht für eine Nacht! Bei der Messelampe muß der Dochtversteller immer mittschiffs stehen, weil er sonst gegen die Aufhängung schlägt und abbricht. Bei Seegang wird die Messelampe am besten nicht benützt, da der Blaker (Glimmerhütchen) leicht herunterfällt und dann die Decke schwarz wird, wenn nicht gar Schlimmeres passiert. Siehe unter 13.8.!

Propan:

Hier wird es wirklich ernst. Sorge dafür, daß nachts das Ventil an der Flasche zuge dreht ist und daß am Tage immer außer bei Betrieb der Haupthahn (2 Haupthähne) geschlossen ist. Außerdem gibt es einen Hahn für die Gasheizung!. Prüfe vor jedem Törn mit Seifen- oder Prilwasser oder besser Leckspray, die Dichtigkeit der Anlage. Bedenke, das Schiff fliegt unweigerlich in die Luft, wenn Gas ausströmt. Siehe unter **6.2."Sicherheitsrichtlinien"**

Heizung:

Nur der von Dir eingeteilte Mann sollte die Heizung anstellen. Er achtet auch darauf, daß der Gaskamin geöffnet ist. Wenn eine Störung vorhanden, brennt sofort das rote Licht. Geschieht oft auch nach längerer Benutzungspause, da noch zu wenig Gas in der Leitung ist. Start nur bei voll, erst später auf halbe Leistung.

Wasser:

Unsere **Wassertanks** fassen 520 Liter. Dabei ist die Leitung der vorderen Waschbecken höher gelegt. Wenn zuviel Wasser verbraucht wurde, geht nichts mehr, doch die Küche kann noch zapfen. In der Messe ist ein Meßstab. Die Eichung der Striche entnehme man den technischen Unterlagen im Ordner.

Bilge:

Die Bilge lenzt am besten immer der gleiche Mann und zählt die Schläge, welche in das Logbuch eingetragen werden. Bei übermäßigem Wassermachen Vermerk in das Arbeitsbuch und Ursache ergründen.(Extreme Belastung, Verziehen des Schiffskörpers im Seegang usw.)

Toilette:

Erkläre jedem einzelnen die Funktion des Vakuumklos und laß es nachmachen!!

Batterien:

Diese sind teure Gelbatterien. Sie haben ca 3x240 Ah Kapazität, fast keine Selbstentladung und sind kippsicher. Sie sind über den Schalter in der Schalttafel gruppenweise zuschaltbar, der Ladezustand ist an den Zustandsanzeigern zu erkennen.

(siehe hierzu unbedingt die Beschreibung und Betriebsanleitung der neuen Elektroanlage unter Technischen Anlagen

Notakku:

Ist ein normaler Akku, ständig überwachen durch kontrollieren der Spannung an der Schalttafel

Tauchpumpen Achterbilge:

Wir haben zwei elektrische Tauchpumpen in der Achterbilge. Eine läuft mit 12 Volt, die andere mit 230 Volt. Beide sollte man mindestens jede Woche einmal kurz laufen lassen, diese Pumpen setzen sich sonst gerne fest. Die 230 V-Pumpe erst einschalten, wenn der Generator läuft

Deckwaschpumpe:

Neben dem Mastfuß in der Bilge. An der Schalttafel einschalten. Pumpe läuft erst an, wenn der Hahn (neben dem Mast an Deck) geöffnet ist.

Log: Neben dem Mastfuß in der Bilge. Leichtes Drehen des Gebers macht Logge oft wieder flott.

Elektrik ! Mache Dich bitte unbedingt mit der Bedienung der E-Anlage vertraut. Wir werden bestrebt sie so narrensicher wie möglich zu machen, doch ohne eine Information über diese Anlage sollte man nicht auslaufen. Die neue Elektrik mit Generator ist nach den Vorschriften des GL gebaut und mit dem Schiff abgenommen. Irgendwelche Änderungen und Eingriffe in die Elektrik, die nicht von anerkannten Fachleuten vorgenommen werden, können im Schadensfall zu Versicherungsverlust führen. Weiterhin wird jede Crew, die an der Elektrik Eingriffe vornimmt, mit den entstehenden Instandsetzungskosten belastet.

Besonders gefährlich (Brand- und Verletzungsgefahr) und daher absolut verboten ist das Anklemmen von Verbrauchern direkt an die Akkus oder an die Hauptstromschienen in der Verteilung. Anschluß an 12 Volt und 220 Volt ist nur über die Steckdosen in jedem Raum gestattet. 12 Volt Spezialstecker sind beim Elektromaterial (Messe). Diese bitte nach dem Törn an Bord lassen.

Flaggenführung:

Im Top des Großmastes wird ausschließlich der SKO-Stander gefahren. Stander befreundeter Vereine (z.B. Transozean oder SCR) können unter der Backbord Saling gesetzt werden. Unter der Steuerbord Saling wird die Flagge der KA oder des KYCD gesetzt. In ausländischen Häfen (aber bitte nicht auf See) wird die Gastlandsflagge unter der Steuerbord Saling gesetzt. Die KA-Flagge wandert dann nach Backbord. Auf See fahren wir die Nationale im Besan-Top. Im Hafen wird die Nationale am Flaggstock am Heck gefahren. Dies ist nicht nur Tradition, es wird als Unhöflichkeit und in manchen Ländern als Beleidigung der Nationalflagge empfunden, wenn unsere Nationale höher als die des Gastlandes weht.



Wenn auch viele andere es nicht tun, bitte haltet die Flaggenparaden ein.

Es werden alle Flaggen und Stander, außer dem Stander im Top bei Sonnenuntergang bzw spätestens um 21:00 Uhr weggenommen. Das Setzen der Flaggen geschieht frühestens um 08:00 bzw bei Sonnenaufgang, wenn dieser später ist. Auf See wird die Nationale auch bei Nacht gefahren, (siehe auch [Kapitel Yachtgebräuche 16.6.1 bis 16.6.6](#))

Vermeidung von Havarien:

Um Schäden vermeiden zu können, muß man wissen, wie und wann sie verursacht werden. Unsere "ANITA" havarierte, von Zufälligkeiten abgesehen aus zwei Gründen:

1. Navigationsfehler,
2. Fehler bei Hafenmanövern.

zu 1: Die Schäden entstanden bei Grundberührungen und Festkommen. Ein Echolot nützt nichts, wenn es 10 m zeigt und ein paar Meter weiter die Yacht auf Schiet sitzt. Man kann ein Auflaufen nur verhindern, wenn man immer weiß wo man ist und Stellen meidet, wo nach Karte weniger als 5 m Wasser sind.

zu 2: Bei Hafenmanövern hat sich die Beachtung folgender Regeln bewährt: Präge Dir den Hafenplan ein und halte ihn an Deck beim Anlaufen zum Einsehen bereit. Stell Dir die Windverhältnisse im Hafen vor und überlege, wie und wo Du anlegen willst. Besprich das Ganze mit Deiner Crew. Gib während des Manövers laute und klare Anweisungen. Nichts geschieht ohne Dich. Suche immer nach einem Ausweg, falls Dein Vorhaben nicht durchführbar ist.. Meide eine Pier mit aufländigem Wind!

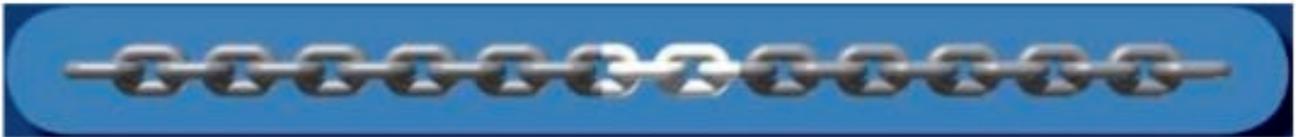
Um zu vermeiden, daß beim Anlegen an Steuerbord-Seite der Anker beschädigt wird, löse ihn und lege ihn an Deck hinter die Rolle

Halte den Buganker klar zum Werfen evtl. auch den Heckanker! Birg die Segel in folgender Reihenfolge: Zuerst Groß, lange vor der Einfahrt. Bis das Deck klar ist mit Leinen u Fendern brauchst Du fast eine halbe Stunde! Dann wirf bei Bedarf die Fock mit klar zum wieder Setzen! Erst ganz zuletzt nimmst Du den Besan weg, da Du ihn bei wenig Fahrt zum Steuern brauchst. Ohne Besan drückt der Mast die Yacht quer zum Wind und Du bist hilflos. Läuft alles schief, lautet das Kommando Fallen Anker, Besan dicht. Hast Du zum Anlegen zu viel Fahrt, geniere Dich nicht, den Anlauf zu wiederholen. Gib dem Springer eine Leine (kein Festmacher) mit einem großen Auge an Land. (siehe auch unter Bremspoller). Er belegt so schnell wie möglich. Gefiert bzw gebremst wird von Deck aus und zwar über den Bremspoller mittschiffs und die Fockwisch.

Markierungen der Ankerkette

Auf der 120 m langen Ankerkette der ANITA befinden sich weiße Markierungen in einem Abstand von 5 m. Diese Bilden die 5 m und 10 m Markierungen.

Alle 5 m Marken bestehen aus zwei vollständig weissen Kettengliedern



Bei den 10 m Marken werden die weißen Kettenglieder durch jeweils drei vollständig blaue Kettenglieder begrenzt. Jedes vollständig weiße Kettenglied steht für 10 m. Im unten stehenden Bild sind 11 vollständig weiße Kettenglieder dargestellt, also die 110 m Markierung.



WIE VERHALTE ICH MICH BEIM HUBSCHRAUBER-EINSATZ?

Grundsatz: keine Panikstimmung, nichts unüberlegt tun. Nicht zu früh ins Wasser springen, sondern erst auf Anfordern des Hubschraubers. Wegen des Mastes wird es u. U. schwierig sein, nahe an die Yacht heranzukommen. Man warte ab, bis der Flugzeugführer durch Zeichen angibt (Sprechfunk wird leider in den wenigsten Fällen vorhanden sein), ob man ins Wasser springen oder evtl. sich mit einem Schlauchboot achteraus sacken oder treiben lassen soll. (Schwimmweste nicht vergessen!) Da die Abkühlung eine sehr große Gefahr ist und dadurch die Kräfte sehr schnell nachlassen, ist erst ins Wasser zu springen, wenn wirklich Gefahr vorliegt. Vom Flugzeug aus wird ein Seil mit Bleigewicht herabgelassen. An diesem Seil ist eine Rettungsschleufe. Diese ist so über den Körper zu streifen, daß der Verschuß vor der Brust ist, keinesfalls auf dem Rücken. Ist alles klar, hievt das Flugzeug hoch. Keine Angst, es geht alles sicher und ohne Gefahr. Ist die zu rettende Person selber nicht in der Lage, die Schleufe zu ergreifen und anzulegen (Verletzung oder ähnliches), wird vom Hubschrauber aus Hilfe geleistet. Notfalls wird ein Froschmann abgelassen, der dann die Rettungsaktion durchführt. Nur keine Panikstimmung aufkommen lassen!

Was kann man sonst tun, den Einsatz der SAR-Leitstelle zu erleichtern?

Vor dem Auslaufen gebe man immer an, wohin die Reise geht. Ändert sich der Reiseplan, teile man dieses möglichst bald Angehörigen usw. mit. Die Suchaktion wird dann bereits auf einen kleineren Seebereich eingengt, eine schnellere Hilfe ist gesichert.

(Aus „Mitteilungen des Flensburger SC“)

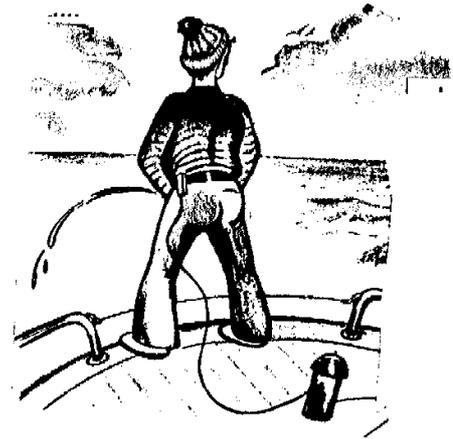
Sicherheitsrichtlinien:

A. Mann über Bord

1. Vorbeugung

- a) Lifebelts anziehen und an Strecktauen einpiken
Kriterium ist eher der Seegang denn der Wind!
- b) Nie alleine an Deck arbeiten, besonders nachts
- c) Über die Reling pinkeln bei Seegang und bei Fahrt über 3 Kn unterlassen
- d) Segelmanöver üben, Rudergänger einweisen.

- e) **Mann über Bord-Manöver üben,
Vollzug muß ins Logbuch eingetragen werden!**



2. Maßnahmen bei Mann über Bord

- a) Rettungsring mit Flaggenboje (mit Nachtlicht) über Bord werfen. 1 Mann nur zur Beobachtung!
- b) MOB Taste an GPS drücken.
- c) Sofort zu fahrende Segelmanöver sind dem Schiffsführer bekannt und müssen Wissensstand sein.
- d) Entweder mit dem Spifall und der vorbereiteten Verlängerung über Winsch an Bord hieven, oder mittels Ladenetz oder mittels ausgebrachtem Fender mit Tritttöffnung den Mann abbergen.
- e) Beiboot und Badeleiter klar zum Ausbringen, eventuell Rettungsinsel.
- f) gegebenfalls **PAN PAN** -Meldung über GMDSS Controller absetzen

B. Feuer an Bord

1. Vorbeugung

- a) Beibootmotor nur in abgekühlten Zustand und "leergefahren" ins Stauschapp.
- b) Rauchverbot beim Hantieren mit Motor und Brennstoff
- c) Gasventile, auch Hauptventil in der Gaskiste, nach Kochvorgang schließen, ebenso nach Abstellen der Heizung.
- d) regelmäßig Gasleitungen, Ventile und Fittings mit Leckspray auf Undichtigkeit prüfen.
- e) Messelampe nie ohne Blaker und immer mit kleiner Flamme brennen
- f) Nur in der Messe darf, wenn überhaupt, geraucht werden!!

2. Löschmaßnahmen:

- a) sofort Bordfeuerlöscher nach Vorschrift einsetzen.
- b) Restglut eventuell mit Wasser bekämpfen
- c) Deckwaschpumpe als Löschpumpe einsetzen (Generator starten)
- d) Handfunkgerät bereithalten, um ggf. Hilfe anzufordern. (Das stationäre UKW-Gerät ist eventuell nicht mehr erreichbar.) Handfunk sollte immer auf der Brücke sein!
- e) beim Löschvorgang Schiff schließen, um frische Sauerstoffzufuhr zum Brandherd zu verhindern.

C. Leck

1. Vorbeugung

- a) Ständige Fahrwasserbeobachtung auf Treibgut. Bei Annäherung an Berufsfahrzeuge oder bei Abschleppmanövern Fahrgeschwindigkeit auf ein Minimum herabsetzen, sonst unweigerlich Crash (Bernoulli. -Effekt)
- b) ab Seegang 3 keine Annäherung an Fahrzeuge oder feste Anlagen (Stege - Pier - Moorings - usw. Besser ankern oder Beidrehen und ruhiges Wetter abwarten.
- c) Seeventile und Schlauchbinder regelmäßig auf Dichtheit prüfen

2. Maßnahmen

- a) Fahrt aus dem Schiff
- b) Sofort auf unbeschädigten Bug wenden und versuchen, so zu krängen, daß Leckstelle über Wasser kommt.
- c) Mannschaftsgruppen einteilen für folgende Maßnahmen:
 - 1. zwei (drei) Mann an Pumpen
 - 2. zwei Mann Leckstelle innen suchen und freilegen, notfalls mit Axt. Leckstelle durch Aufnageln von Schappdeckel oder Schranktürchen abdichten, vorher Kissen oder Matratze in das Leck drücken.
 - 3. drei Mann Lecksegel anschlagen und über Leckstelle ziehen.
Diese Übung ist **zwingend** von jeder Crew vor Reisebeginn zu exerzieren.
 - 4. über GMDSS Controller PAN-PAN Ruf mit Schadensereignis absetzen, ggf. Notruf.
 - 5. zwei Mann Rettungsinsel und Beiboot vorbereiten für den Ernstfall.

D. Mastbruch

1 Vorbeugen

- a) Vor Reisebeginn sorgfältigste Prüfung des gesamten Riggs, wie stehendes Gut, Wantenspanner, Püttings und Mastbesläge, vor allem Splinte, Muttern und Terminals.
Besonders Salinge und Jumstagspreizen! - **Ein Mann in den Mast!**
- b) Bei grobem Seegang möglichst Großsegel, wenn auch mit 2-3 Reffs gesetzt lassen.
- c) Drahtscheren vor Reisebeginn an alten Seilen auf Funktion prüfen.

2. Maßnahmen:

Großmast:

- a) Da die Gefahr einer Rumpfbeschädigung besteht und eine Verwendung als Notrigg wohl hier aus Gewichtsgründen auszuschließen ist, (der Spargel wiegt 750 kg mit Drähten!) sollten die Wanten gekappt und das gebrochene Teil des Mastes aufgegeben werden.
- b) Unterwanten gegebenenfalls erhalten, da nach bisherigen Erfahrungen beim Steckmast immer ein Maststummel stehen bleibt, der dann als Notrigg verwendet werden kann.
- c) Durch Kursänderung sofort das gebrochene Teil entlasten.
- d) Als Notmast stehen die Spinnakerbäume zur Verfügung. Auch der Großbaum kann als Mast geriggt und ein Spibaum als Baum verwendet werden.
- e) Nachricht an **Geschäftsstelle** absetzen.

Besanmast:

Hier gilt sinngemäß das gleiche wie beim Großmast. Die UKW-Antenne wird ersetzt durch eine Reserveantenne. Stauplatz: unter Kojenpolster Bb.achtern, Antennenstecker ist am Besanmastfuß

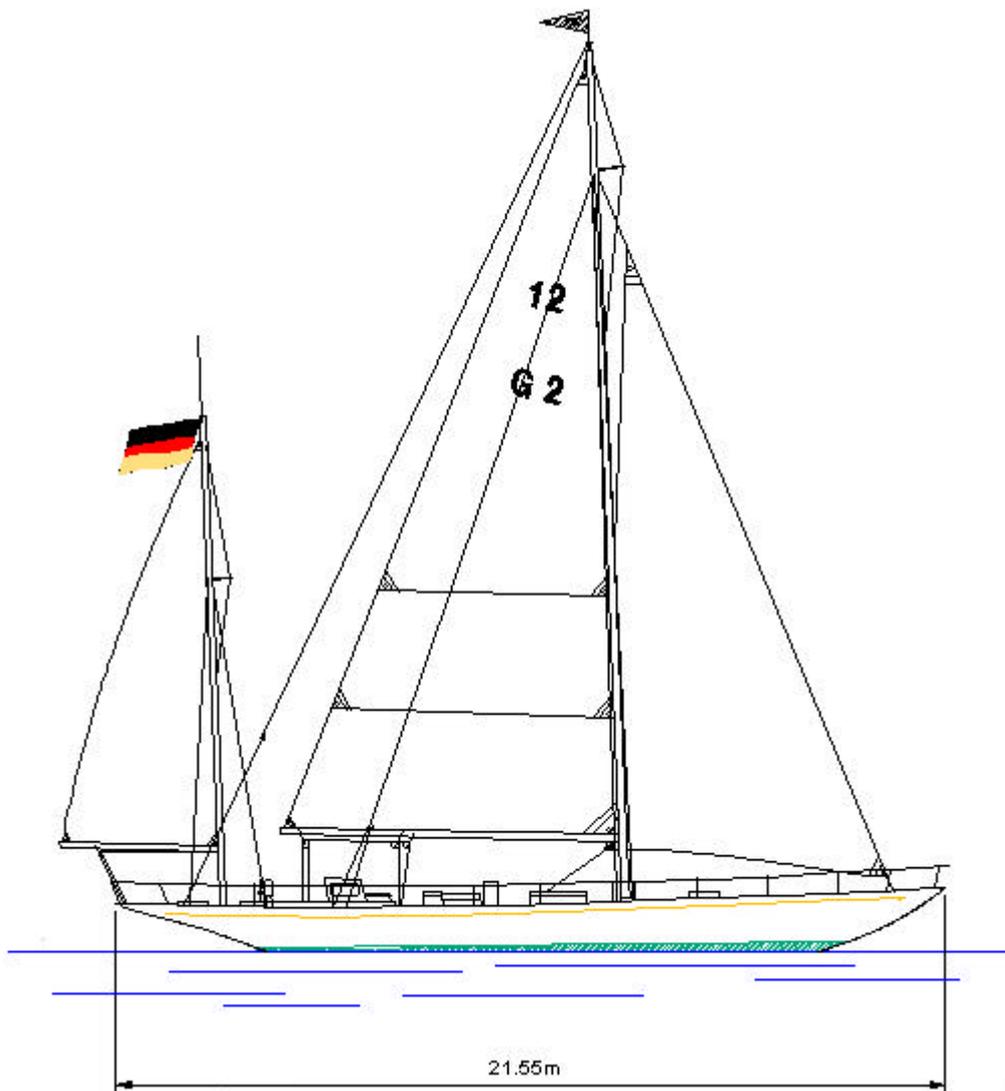
E. Schlepp:

- a) Sprechkontakt über UKW herstellen (bevorzugt mit Handgerät) und Kanal vereinbaren. Die meisten gehabten sehr teuren Probleme sind reine Kommunikationsprobleme gewesen! Vorschlag: Kanal 6 über Kanal 16 vereinbaren.
- b) Hinweis an Schlepper, daß ANITA keine Maschine hat und damit extrem langen Auslauf (Restfahrt) hat, ca. gute 30 Tonnen beladen.
- c) Großsegel bergen und nur mit Fock und Besan beidrehen.
- d) Vorbereitung der Schlepplleine (möglichst eigene nehmen) und am Mastfuß befestigen. Hierbei Feudel als Schamfielschutz, Schlepplleine mit 2-3 Rundtörns und 2 halben Schlägen anschlagen. Kein Pahlstek !! Fender am Bugkorb
- e) Schlepphöchstgeschwindigkeit 10 Knoten, bei zunehmenden Seegang Geschwindigkeit drosseln. Auch hierzu Sprechkontakt mit Schlepper pflegen.
- f) sämtliche Segel bergen, jedoch Fock und Besan klar zum Setzen bereit halten, ebenso Anker klar machen und Heckanker anschlagen und klar zum Werfen.

F. Ruderbruch

hier wohl in erster Linie der häufigste Fall der Lösung des Ruderblattes vom Schaft. Sonst die allgemeinen Methoden der Seemannschaft ausführen. Kontikiruder bauen, Pützen schleppen usw.

- a) in der Stb.-Backskiste, vorne oben befindet sich **eine Kette mit Leinen**. Diese mittig in einen am Ruderblatt befindlichen Haken einpicken und mit je einem Tau an beiden Enden verlängern. Über die Winschen steuern. **Siehe Querschnittsskizze bei 6.3.3.**
- b) Dazu Spibaum quer zum Schiff am Skylight der Achterkabine festzurren.
- c) die beiden Enden über den Spibaum auf die Winschen führen.



12 mR Yacht „ANITA

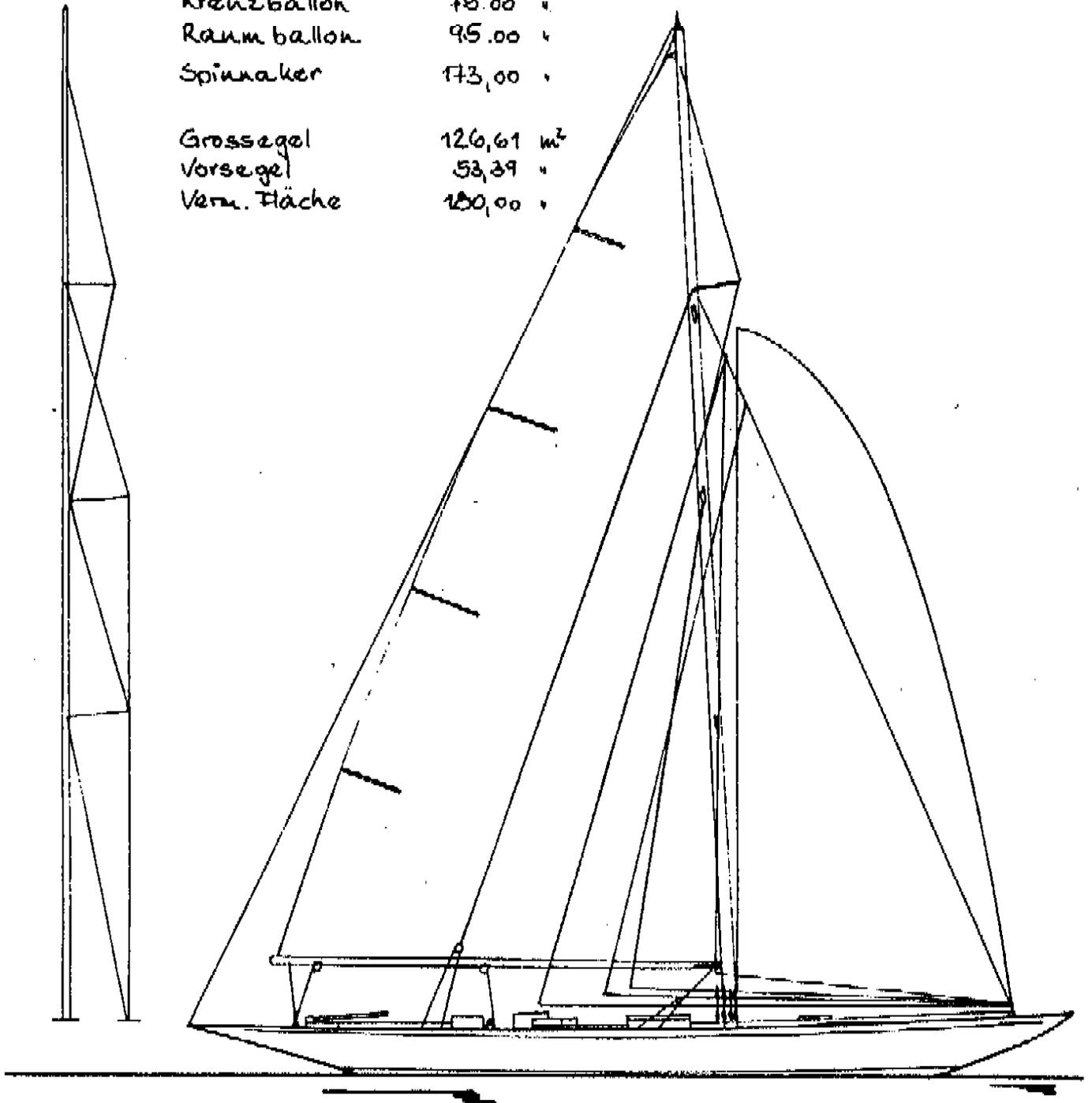
Segelsatz der ANITA (Stand 2003)

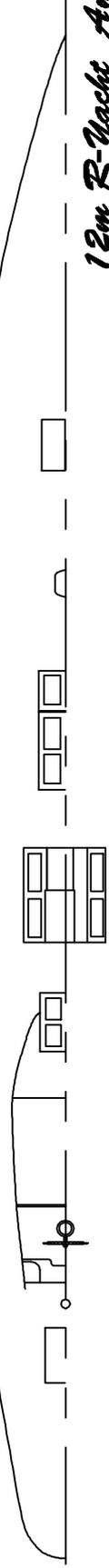
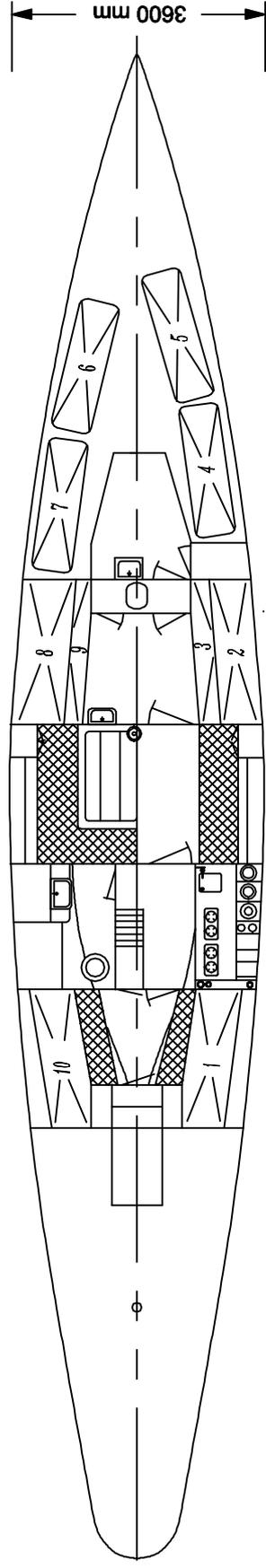
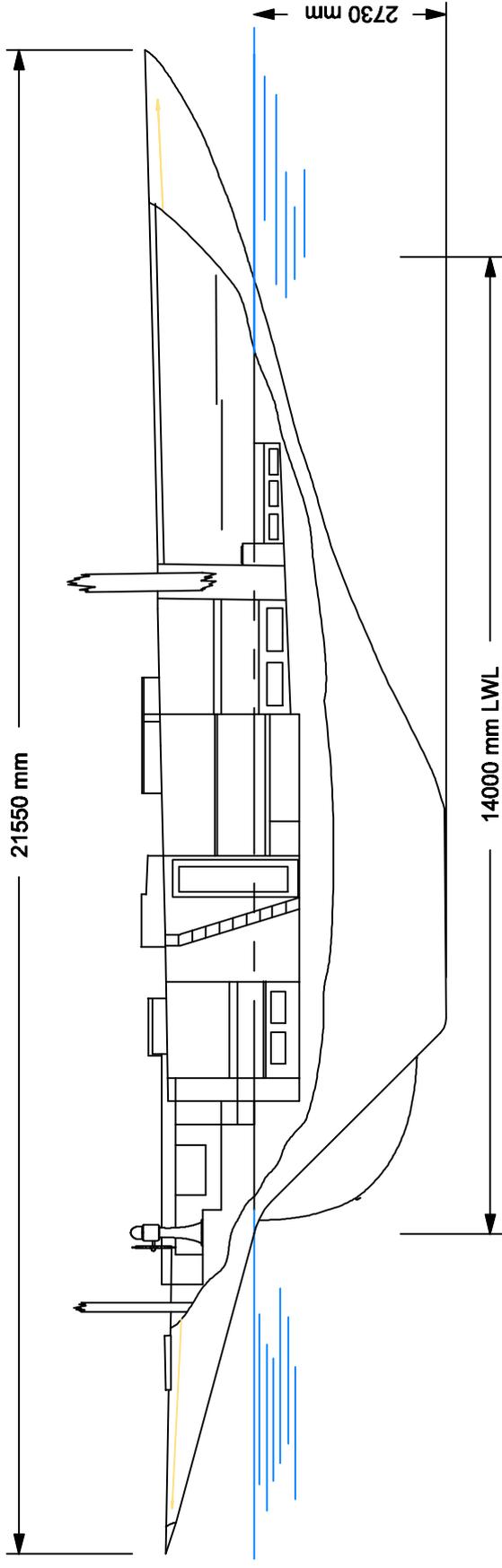
Segel	Größe	Jahr	Segelmacher	Bemerkungen
Großsegel	84 m ²	2001	Holm	
Großsegel (res)	84 m ²	1994	Haase	
Spinnacker	240 m ²	2001	Holm	mit Bergeschlauch
Spinnacker	180 m ²	vor 1990	Moritz	
Besan	19 m ²	vor 1994	Haase	
Besan	19 m ²	1998	Faber & Müncker	
Genua 1	80 m ²	1998	Faber & Müncker	
Genua 2	64 m ²	Vor 1994	Haase	
Genua 3	59 m ²	2002	Holm	Georgi
Arbeitsfock	41 m ²	1997	Elvström	
Sturmfock 1	22 m ²	2002	Holm	Jello
Sturmfock 2	21 m ²	Vor 1990	Moritz	

12 MR Yacht Originaltakelung

Grossegel	138,50 m ²
Stagsegel	57,00 "
Kreuzballon	78,00 "
Raumballon	95,00 "
Spinnaker	173,00 "

Grossegel	126,61 m ²
Vorsegel	53,39 "
Vern. Fläche	180,00 "





12m R-Yacht Anita
Decks- und Einrichtungsplan

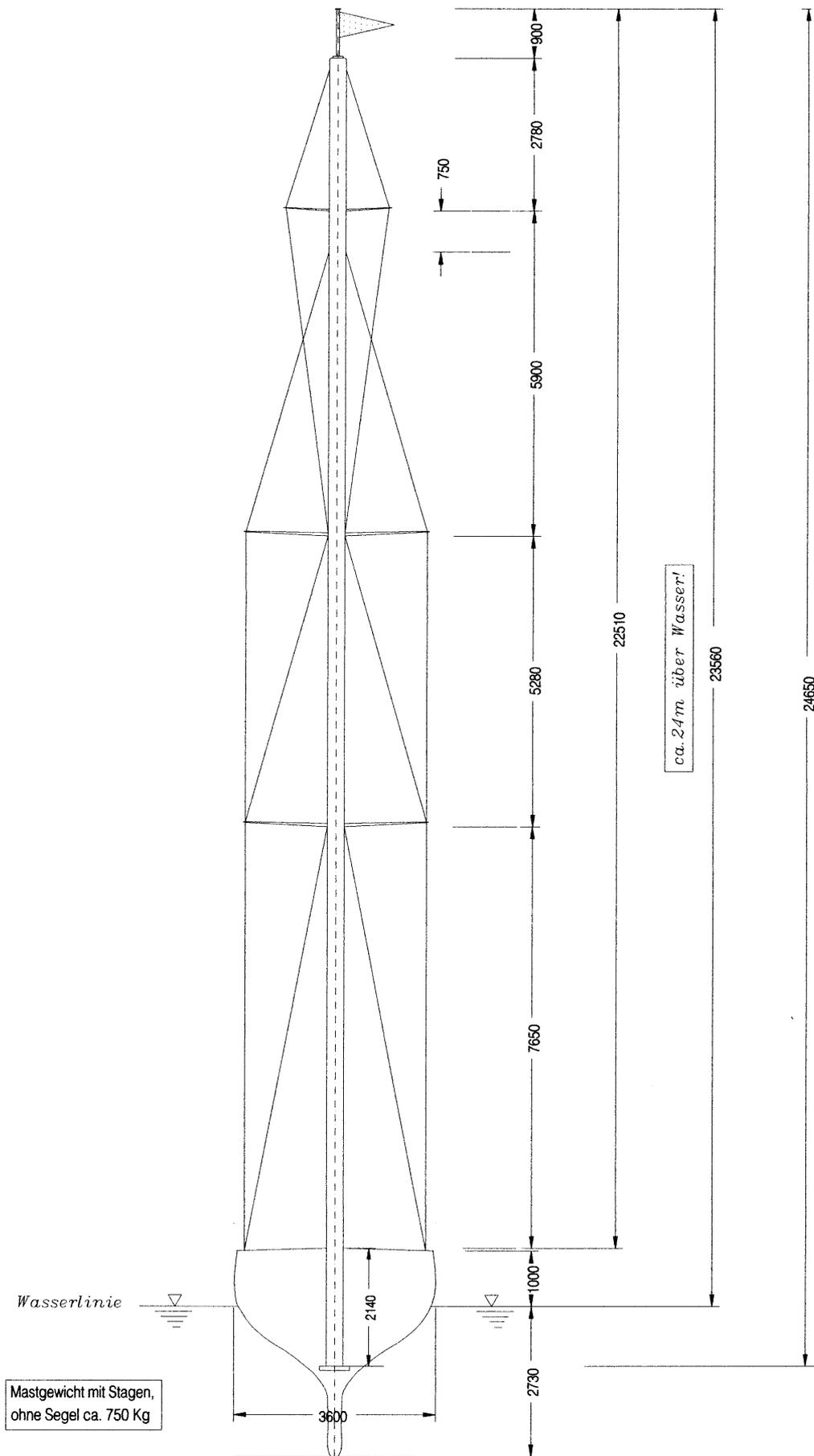
6.3.3

M 1:100

1/06

Daten der S.Y. „ANITA“ / DJWB

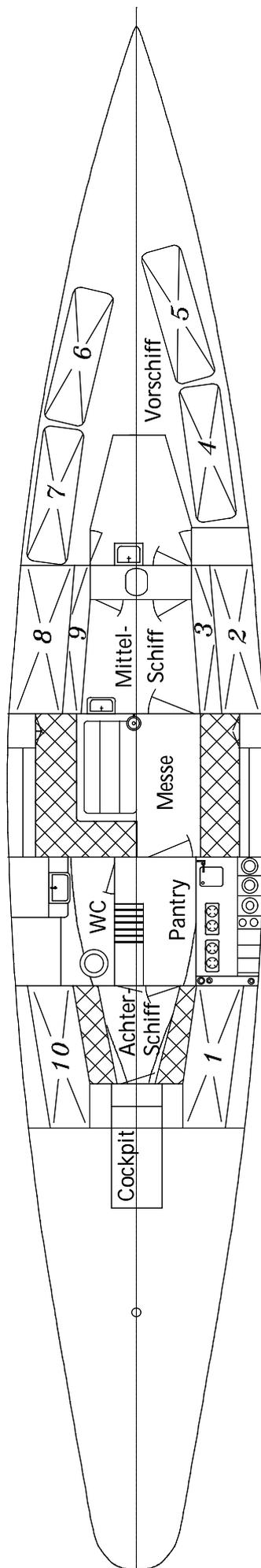
Bauwerft:	Abeking & Rasmussen, Lemwerder bei Bremen
Baujahr und Nummer:	1938 Nr.: 3241
Registrierung:	SSR des AG. Lübeck Nr.: 1678
Unterscheidungszeichen:	DJWB
Segelnummer:	12 G 2
Rumpfmateriale:	Tabasco - Mahagoni
Länge über Alles:	21,57 Meter
Länge in der Wasserlinie:	14,00 Meter
Breite:	3,60 Meter
Tiefgang:	2,73 Meter
Verdrängung:	26 Tonnen
Registertonnen:	23,7 BRT
Höhe über Wasser:	23,15 Meter
Takelung:	Yawl
Vermessene Segelfläche:	156,49 m ²
Großsegel:	84,00 m ²
Besan:	19,00 m ²
Fock:	ca 63 m ²
Genua:	ca 80 m ²
Spinnacker:	ca 200 m ² und 240m ²
Sturmfock:	24 m ²
Sicherheitsausrüstung:	Entsprechend den Sicherheitsrichtlinien der KA des DSV bzw. IOR
Navigationausrüstung:	Kompletter Satz Seekarten und Handbücher für Nord- und Ostsee, GPS, Funkpeiler, Radar, UKW-Sprechfunk mit GMDSS Notruf, GW und KW-Sprechfunk, Breitband- Empfänger, Wetter-Fax ,
Kojen:	10
Sonstige Ausrüstung:	Diesel-Generator 3,5 kW, , 720 Ah, 4-flammiger Herd in der Pantry, Gas-Heizung Wasservorrat ca 550 Liter 4 Anker, 100 Meter Kette



Mastabmessungen S.Y. „ANITA“

Kojenplan "S.Y.ANITA"

für Lifebelts und Schwimmwesten



Außenbordsöffnungen:

Sämtliche Öffnungen in der Bordwand sind vermessen worden und mit Metallschildchen an der Außen-seite des Sülls markiert . Sie befinden sich an folgenden Stellen:

<u>Backbord</u>	<u>Entfernung vom Bug</u>	<u>Tiefe unter Schandeck</u>
Waschbecken Vorschiff	7,80 m	1,50 m
Waschbecken Mittschiff	9,70 m	1,65 m
Toilettenauslaß der Zulauf liegt 30 cm weiter vorne	13.85.m	1,48 m
Lenzrohr	16,10 m	1.60 m
<u>Steuerbord:</u>		
Echoschwinger	8,10 m	4,20 m
Speedometer 10 cm weiter vorne und 5 cm weiter Stb.		
Auslaß Spüle	12,30 m	1,85 m
Unteres Ruderlager(Tiefgang)	15,00 m	3,55 m
Cockpitlenzrohre	16,10 m	1,60 m
Haken für Notruder oberes Lager	17,40 m	2,16 m
	17,40 m	1,35 m

Hinweise für Notruder:

Nach Erprobung im Trockenen erscheint es empfehlenswert, die Steuerkette am Haken des Ruderers einzuhängen. Dann wird einer der Spinnackerbäume quer vor das Skylight der Achterkammer gelascht. Die beiden Tampen können dann über Blöcke an den Spibaumnocken zu den Genuawinschen geführt werden. Siehe auch unter 6.2.2.!

Aufstellung der vorhandenen Leinen (Festmacher und Schoten) Stand 1.Mai 2005

Festmacher und Schoten sind durch farbige Taklings gekennzeichnet.

Festmacher sind aus Polyamind/Nylon Bruchlast 9800 daN Farbe Schwarz

Festmacher.	Takling
4 Stück 15 m 22mm	Weiss / Rot
3 Stück 22 m 22mm	Weiss
Spring	
3 Stück 33 m 22mm	Grün
Verholer / Tidenfestmacher	
2 Stück 50 m 16mm	Blau
Schleppleine/ Verholer	
1 Stück 70 m 22mm	Rot
Schoten	
Spi Dyneema Classik Bruchlast 7500 daN	
2 Stück 25 m 14 mm	Rot
Groß 16mm Bruchlast 6500 daN ist angeschlagen 55m	Blau
Besan ist angeschlagen 14m	Blau
Schoten für Vorsegel 14 mm Bruchlast 4600 daN	
2 Stück 17m 14mm	Grün
2 Stück 17m 14mm	Rot
1 Stück 17m 14mm	Rot/ grün
1 Stück 13m 14mm	Rot / grün

Die Festmacher liegen in der Achterlast auf der Bb.Seite

Die Schoten liegen auf der Stb.Seite

Checkliste zum Einräumen der ANITA

Schwimmwesten und Lifebelts von der Kammer an Bord und auf Vollständigkeit überprüfen

Festmacher, Schoten und Leinen von der Kammer an Bord und auf Vollständigkeit und Schäden überprüfen. Anzahl lt Prüfliste

Kisten mit Kabeln und Schläuchen von der Kammer holen.

Segel von der Kammer oder vom Segelmacher an Bord (nach Absprache mit Takelwart) Auf Vollständigkeit entspr. Prüfliste überprüfen

Beiboot an Bord, aufpumpen und zurren

Aussenborder von Schlossern abholen und Probelauf im Tank

Rettungsinseln von Schlossern abholen (Prüfplakette kontrollieren)

Feuerlöscher von Schlossern holen und auf Prüfdatum kontrollieren,

Lifelines anschlagen

Signalflaggen auf Vollständigkeit kontrollieren

Gastlandsflaggen (40x60 cm) entsprechend Törnplanung der Saison kontrollieren

Nationalen für Besan und Flaggstock überprüfen (ggf. neu)

Takelsack auf Vollständigkeit überprüfen ggf ergänzen

Werkzeug von Kammer holen, auf Vollständigkeit nach Prüfliste überprüfen ggf ergänzen

Ersatzteile von Kammer holen, auf Vollständigkeit nach Prüfliste überprüfen ggf ergänzen

Geschirr von Kammer holen, spülen und einräumen

Medizinkiste vorher besorgen und stauen

Seekartensatz der Saison von Kartenwart besorgen und einräumen

Handbücher entsprechend Verzeichnis und Reiserouten an Bord. (Jährliche von Kartenwart)

Leeres SKO Logbuch von Kartenwart, sowie neues Arbeitsbuch und Prüf- und Ausrüstungsliste

2 Liter Petroleum an Bord (kein Lampenöl !)

Aussenbordertank mit Gemisch 1:100 frisch füllen

20 Liter Aussenbordergemisch in Reservetanks

Dieseltankfüllung (voll) überprüfen.

Wenn Masten stehen, Sicherungssplinte mit Tape betakeln
Bootshaken an Bord

Schanzkleider von Kammer holen und anbringen
Alle Abdeckungen (Skylights, Anker Kompass, Ruderhaus) von Kammer holen und anschlagen.

Laufendes Gut anschlagen

Großsegel und Besan anschlagen

Rigg auf Vollständigkeit und Funktion überprüfen.

Prüfen, ob beide Antennen im Besantop montiert sind

Prüfen, ob Verbindungsstecker zum Besan wasserdicht verpackt sind (Vulkanisierband)

Schiff komplett innen putzen lassen und Geschirr spülen und einräumen. (Fremdpersonal)

Deck waschen

Zum Schluß alles nach Prüf und Ausrüstungsliste durchchecken

Checkliste zum Ausräumen der ANITA

Segel abschlagen und für Segelmacher fertigmachen (am besten in Gitterbox) Absprache mit Takelwart

Leinen in Kammer bringen und zum Trocknen aufhängen oder auslegen

Laufendes Gut abschlagen, mit Schildern kennzeichnen und auf Kammer

Schwimmwesten und Lifebelts in Kammer zum Trocknen aufhängen.

Aussenborder zu Schlossern zur Wartung

Restlicher Aussenbordersprit an Schlosser geben (nicht in Tank oder Kanistern lassen)

Dieseltank ganz auffüllen und Konservierzusatz zugeben. (Wegen Kondensatbildung)

Rettungsinsel zu Schlossern wg. Wartung

Feuerlöscher zu Schlossern (wg. Wartung)

Bootshaken auf Kammer

Schanzkleider auf Beschädigungen prüfen, abschlagen und auf Kammer

Lifelines abschlagen und auf Kammer

Beiboot von Bord (Werft fragen wohin) Luft halb rauslassen

Alle Abdeckungen(Skylights, Anker Kompass, Ruderhaus)abschlagen und auf Kammer.
Vorher auf Beschädigungen prüfen

Seekarten und jährliche Bücher zum Kartenwart (ohne LFVz und Seehandbücher)

Logbuch, Arbeitsbuch, Prüf- und Ausrüstungslisten sowie Blaues Buch an Geschäftsstelle

Wassertanks völlig entleeren, dann alle Pumpen, auch Abwasser betätigen um Restwasser zu entfernen.

Von Schlossern Frostschutzmittel in Toilette füllen lassen.

Generator Ölwechsel und Impeller- und Filterwechsel bei Schlossern sofort veranlassen (Ausführung kontrollieren und im Arbeitsbuch eintragen)

Bilge kräftig mit Süßwasser durchspülen und völlig leer pumpen.

Alle, aber auch alle, Lebensmittel von Bord

Alle Handtücher mitnehmen, sicher kann sie jemand waschen und dann an Geschäftsstelle

Alle Polster in den Kojen senkrecht stellen.

Alle Schaps offen lassen

Alle Einstellklappen herausnehmen und in das entsprechende Schap legen
Darauf achten, daß alle Akkus voll geladen sind

Werkzeuge, Ersatzteile, LFVz, Seehandbücher, Geschirr in Kisten oder Kartons verpackt auf Kammer

Erste Hilfe Tasche und Medizinkoffer an Geschäftsstelle

Kisten mit Schläuchen und Kabeln aus Achterluk auf die Kammer

Leere Gasflaschen auf Kammer (kontrollieren ob Ventile zu sind)

Munitionskisten und Pistole an Geschäftsstelle

Gasflasche im Gaskasten schließen

Schiff besenrein verlassen

Beim Verlassen des Schiffes Hauptschalter der E-Anlage ausschalten

Alle festgestellten Beschädigungen im Arbeitsbuch eintragen.

Alles was an Dritte also nicht auf die Kammer gegeben wurde im Arbeitsbuch eintragen
(wo gelagert oder an wen gegeben)

Kammer bitte aufgeräumt verlassen und durch Werft abschließen lassen

Bitte darauf achten, daß die Akkus voll geladen sind

Die Werft darum bitten während des Winters die Akkus geladen zu halten.

Prüf- und Ausrüstungsliste S.Y."Anita" SKO

Allgemeine Bemerkungen: Die Liste muß unbedingt bei jedem Skipperwechsel detailliert durchgegangen werden. Ohne Gegenzeichnung ist eine Törnverklärung und damit Entlastung auch über weitere finanzielle Inanspruchnahme der Törn Teilnehmer (s.Satzung §11) nicht möglich. Der Skipper des letzten Törns übergibt die Liste an den Takelwart.

Nur so ist eine sinnvolle und rationelle sowie kostensparende Arbeit ehrenhalber eines Takelwartes möglich. Unwissenheit oder Schlampigkeit befreit nicht von den Folgen.

Besondere Hinweise:

1. Die Raketen und die Munition werden abgezählt und eingetragen. Jeder Skipper muß je nach Fahrtgebiet (bei Törnketten in Absprache mit den Nachfolgern) wissen, was er da braucht. Wir haben massenhaft veraltete Munition an Bord. Beim Verbrauch von einem Schuß hat es wenig Sinn, einen Karton mit 10 St. neu zu kaufen.
2. Auch muß jeder Skipper wissen, wieviel Benzin er für den Außenborder benötigt. Im Atlantik quasi null, in Fjorden sehr viel. Kein unnötiges Tanklager vorhalten.
3. Petroleum. Für die Messelampe und die Positionslampen, die in Reserve gehalten werden, sollten 5 Liter genügen.
4. Der Dieseltank für den Generator wird immer voll übergeben.
5. Gasflaschen mindestens drei Stk werden voll übergeben
6. Wäsche: Die SKO hält keine Bettwäsche an Bord vor. Einen Kopfkissenbezug 40 x 60 cm und ein Laken bringt jeder mit, diese nehmen selbst bei einer Gepäckbeschränkung im Flugzeug kaum Platz oder Gewicht in Anspruch. Weiterhin bringt jeder seinen eigenen Schlafsack mit. Auf keinen Fall Schlafsäcke ohne Laken benutzen.

Prüf- und Ausrüstungsliste S.Y. „ANITA“

1. Rigg (Seite 1)
2. Segel, Tauwerk etc (Seite 2, 3, 4)
3. Aussenborder, Betriebs- und Schmierstoffe, Elektrik, Lampen, Werkzeug (Seite 4, 5, 6,7)
4. Medizin (Seite 7)
5. Rumpf, Ruderanlage, Ventile, Pumpen (Seite 7, 8)
6. Sicherheitsausrüstung, Ankergeschirr (Seite (8, 9)
7. Gas, Heizung (Seite 9)
8. Navigationsmittel (Seite 9)
9. Funkanlage (Seite 10)
10. Elektronik (Seite 11, 12)

positive Aussagen werden mit + vermerkt
negative Aussagen werden mit - vermerkt
unklare Feststellungen werden mit o vermerkt

Schäden im Arbeitsbuch eintragen

TÖRN NR.:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkun-
gen														
1.Rigg														
<u>Mast bis zum Top inspiziert ?</u>														
<u>Wantenspanner versplintet ?</u>														
<u>Bolzen (Böcke usw) versplintet ?</u>														
<u>Alle Schäkel gesichert ?</u>														
<u>Alle Scheiben und Blöcke geschmiert ?</u>														
<u>Laufendes Gut auf Schwachstellen und Fleischhaken gepr. ?</u>														
<u>Fallschäkel gängig und geschmiert ?</u>														
Fallen geprüft ?	Fockfall Bb.													
	Fockfall Stb.													
	Topnanten													
	Großfall													
	Dirk													
	Besanfall													
	Spifall													
<u>Spinnackerbäume und Jokey-Pole überprüft ?</u>														
<u>Spi-Glocke und Schiene geprüft und mit Vaseline gefettet ?</u>														
<u>Großsegelschiene gefettet und auf lose Schrauben überprüft?</u>														
<u>Backstagen geprüft, spez. Vorläufer (WICHTIG !)</u>														

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
2. Segel, Tauwerk, Segelmacherwerkzeug													
Segel: Sichtprüfung Schäden beseitigt ?													
passende Vorläufer an Kopf und Hals ?													
Spi klar zum Setzen, eingesackt und Schoten angeschl?													
.													
<u>Sturmfock 1 (22m², 2001, Holm, Bez. „Jello)</u>													
<u>Sturmfock 2 (21m²)</u>													
<u>Arbeitsfock (41m², 1997, Elvström)</u>													
<u>Genua 1 (80m², 1998, Faber & Müncker)</u>													
<u>Genua 2 (64m²,)</u>													
<u>Genua 3 (59m², 2002, Holm, Bez. „Georgi)</u>													
<u>Großsegel angeschlagen (84m², 2001, Holm)</u>													
<u>Großsegel Reserve am Mastfuß /84m², 1994, Haase)</u>													
<u>Besan angeschlagen (19m², 1998, Faber & Müncker)</u>													
<u>Besan Reserve (19m², 1994, Haase)</u>													
<u>Spi neu (240m², 2001, Holm, mit Bergeschlauch)</u>													
<u>Spi alt (Starcut) (180m²)</u>													
<u>Spreizlatten in den Segeln ?</u>													
<u>Reservespreizlatten, genügend und passend</u>													

TÖRN NR.:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkun-
gen														
Tauwerk:														
2 Festmacher lang														
2 Springs														
1 dünnerer Festmacher, lehnig zum Werfen und Verholen														
Spinnackerschoten														
Genuaschoten														
Fockschoten														
Spibaum-Niederholer														
Zeisige														
Bündel für Leinen etc.														
div. Schäckel														
div. Blöcke														
Takelsack mit Nadel, Garn, Tape, Handschuh, Marlspieker														
Nägel														
Bolzen, Muttern, Unterlegscheiben														
Holzdübel														
Leim, Kleber														
Kauschen														
Musingdraht Niro														
div. Karabinerhaken														
Splinte														
Schmier- und Gleitmittel vorhanden ?														
Vaseline und Teflonspray, Caramba														
Seewasserfestes Fett														

TÖRN NR.: **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **Bemerkungen**

Ersatzrutscher für Groß und Besan (Mast und Baum)													
Ersatzstagreiter													
Garn: Hanf													
Nylon gewachst													
Maschinengarn geteert dünn													
Musing													
Perlgarn													
Standerleine für Bändsel													
2 Rollen Spinnackertape (immer Bestand ergänzen)													
4 Rollen normales Tape (immer Bestand ergänzen)													
Fockstrecker-Taljen o.k. ?													
Halsstrecker Groß o.k. ?													
Unterliek Groß und Besan o.k. ?													
Fallwisch o.k. ?													
Schotwischen o.k. ?													
Backstagwischen o.k. ?													
Mindestens 4 Fender vorhanden ?													
1 Kugelfender vorhanden ?													
2 Reibebretter vorhanden ?													
3. Aussenborder, Betriebs- und Schmierstoffe, Elektrik, Lampen, Werkzeug													
A: Funktionsprüfungen													
Aussenborder													
Generator (Ölstand geprüft)													
Tauchpumpen 12V und 230V													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
B: Betriebs- und Schmierstoffe:													
Petroleum													
Diesel für Generator													
Benzin 1:100 für Aussenborder													
destilliertes Wasser													
Propangas													
Lecksuchspray													
Diesel HD Motoröl für Generator													
Outbord Öl													
Trichter für Petroleum, Benzin und Wasser													
Batterien überprüfen (Sichtprüfung, geladen?)													
Notbatterie prüfen und laden (Achterkammer Bilge)													
Batterie Generator Wasser prüfen und ggf füllen													
Voltmeter und Batterieüberwachung													
alle Lampen unter Deck prüfen													
Salinglampen prüfen													
Posi-Lat, RüG, RWR, Ankerlaterne prüfen													
Scheinwerfer prüfen													
Batterien für alle Geräte vorhanden ?													
Ersatzbirnen für: Kompaß, Salingleuchten, RüG, Innenbeleuchtung, Cockpit, Handscheinwerfer, RWR, Posi-lat.													
Kontaktspray													
Schmelzsicherungen 65 A 50 A (im Anschlußkasten)													
Binder stecker für 12 V													
Reservesicherungen UKW-Sender													
Batterieklappen													
Reserveautomaten für Hauptverteilung													
Ersatzteile für alle Pumpen (beschriftet)													
Impeller für Generator													

TÖRN NR.: **1** **2** **3** **4** **5** **6** **7** **8** **9** **10** **11** **12** **Bemerkungen**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
Messelampe													
Lampenzylinder Messelampe (Stückzahl)													
Dochte für alle Lampen (Größe exakt beachten)													
Lampenputzzeug													
Blaker für Messelampe													
Werkzeug:													
Ölkanne Nähmaschinenöl													
Fettpresse für Ruderanlage													
Bolzenschneider													
Axt													
Satz Gabelschlüssel (7 Stck 6 bis 32)													
Satz Inbusschlüssel (2, 5 bis 10)													
Satz Inbusschlüssel (lang mit Kugelkopf, 1,5 bis 10)													
Satz Ring-Gabelschlüssel (7, 10, 12, 13, 17, 19, 22)													
Satz Schraubendreher (6x flach)													
Satz Schraubendreher (6x kreuz)													
1 Ratsche mit Verlängerung 1/2"													
1 Satz Nüsse 1/2" (9 Stck 10 - 24)													
1 Griff mit Vierkant 1/4"													
1 Satz Nüsse 1/4" (9 Stck 5 - 13)													
1 Zündkerzen-Steckschlüssel													
2 Rollgabelschlüssel													
1 PUK-Säge													
1 Bügelsäge													
2 Wasserpumpenzangen													
2 Spitzzangen													
2 Kombizangen													
2 Seitenschneider													
1 Klemmzange													
2 Stemmeisen													
1 Flachmeissel													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
1 Kisteneisen													
3 Hämmer													
1 Plastikhammer													
4 Feilen und Raspeln													
2 Schraubzwingen													
Marlspeker, groß, Durchschlag, Körner													
Bohrer für Metall (Satz)													
Bohrmaschine 230 V													
Zollstock oder Bandmaß													
Spachtel, Farben, Schleifpapier, Pinsel													
Sackkarre													
Bootsmannstuhl (Holzbrett)													
Bootsmannstuhl (Hose)													
4. Medizin													
<p>Inhaltsverzeichnis beachten. Die Nr. sind international.. Große Apotheke befindet sich im Schrank der Mittschiffskammer. Kleine Apotheke in der Messe bzw. am Niedergang. Bei Verbrauch bitte Zettel einlegen. Es ist unmöglich die ganze Apotheke jedesmal zu checken, dies muß auf Vertrauen gehen. Mittel gegen Seekrankheit und Kopfschmerzen u.ä. werden nicht vorgehalten. Diese sollte jeder selbst mitbringen.</p>													
5. Ruderanlage, Rumpf, Ventile													
Gesamte Ruderanlage prüfen und ggf. abschmieren													
Alle Ventile auf Gängigkeit prüfen													
Weichholzpflöcke vorhanden und griffbereit gestaut													
Schlauschellen auf allen Verbindungen o.k. und fest													
Reserveschlauschellen (versch Größen)													
WC funktionsfähig													
Pumpe Pantry prüfen													
Pumpen an Waschbecken prüfen (Frisch- und Abwasser)													
Große Lenzpumpe in Toilettenraum prüfen													
Lenzpumpe unter Kartentisch prüfen													
Lenzpumpe neben Reitbalken prüfen													
Sind alle Pumpenschwengel vorhanden ?													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
Reinigung:													
Bilgenkette durchgezogen und Bilge gespült und leergepumpt													
Cockpit und Grätings gereinigt und gespült ?													
Lenzrohre durchgängig ?													
Außenhaut und Wasserpaß gereinigt ?													
Deck gereinigt ?													
Innenräume ordnungsgemäß gereinigt ?													
Schmutzige Küchenwäsche verpackt ?													
6. Sicherheitsausrüstung:													
Ankerwisch gängig													
Buganker sicher gezurrt ?													
Heckanker sicher verstaut ?													
Reserveanker (Plattenanker und Stockanker) sicher verstaut ?													
Kette Buganker griffbereit und klar zum fieren ?													
Rettungskragen Bb. richtig geriggt ?													
Rettungskragen Stb. mit Lampe richtig geriggt ?													
Beide aufblasbare Leuchtstangen richtig geriggt ?													
Rettungsinseln sicher gezurrt ?													
Kappmesser klar (im Deckel Gaskiste)													
Beiboot mit Riemen, Dollen und Bodenbrettern intakt ?													
Beiboot seefest gezurrt ?													
5 Nachrüstsätze für Schwimmwesten													
Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelts (10 Stück)													
Strecktaue an Deck in Ordnung ?													
Durchzüge Seereeling geprüft ?													
Reelingstützen gegen Herausziehen gesichert ?													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
Segeltuch-Schanzkleid angebracht ?													
Feuerlöscher vorne Prüfdatum o.k. ?													
Feuerlöscher achtern Prüfdatum o.k.?													
Sicherheitskasten mit Lecksegel o.k. ?													
Notrudergeschirr vorhanden und o.k.?													
Beide Radarreflektoren in Ordnung ?													
2 Ankerbälle													
Glocke													
Lukenpersenninge													
Nebelhorn geprüft ?													
Pistole und Munition:													
Pistole geprüft gereinigt und geölt													
Munition entsprechend Reiseweg													
Stern weiß ca. 20 Stk.													
Stern rot ca. 10 Stk.													
Fallschirm rot ca. 10 Stk.													
Rauch-Knall ca. 10 Stk.													
Tag Rauchsignal Dosen ca. 5 Stk.													
Leinenschießeinrichtung komplett ?													
7. Gas, Heizung													
Sämtliche Gasleitungen auf Dichtigkeit geprüft													
Züandsicherung der Herdbrenner geprüft ?													
Heizung getestet o.k. ?													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkun-
gen													
8. Navigation													
Seekarten und Handbücher lt. Jahresliste													
Chronometer (Funkuhr) Achterkammer und Cockpit ?													
Stoppuhr													
Zirkel													
Dreiecke													
Kompaß													
Handpeilkompass													
Bleistifte													
Radiergummis													
Logbücher													
Schreibblöcke													
Echolot													
Speedometer													
Handlot													
Kopfhörer für Empfänger													
Scheinwerfer und Morse-Taschenlampe													
Nationale 40x60 (eiwandfrei, kein Feudel)													
Hafenflagge groß mit Stock													
Gastland-Flaggen DK, SF, N, S, Aalands, Faröer, Rußland, PL, Baltische Staaten, Schottland, GB, IRL, F, SP, B, NL													
1 kompletter Satz Signalflaggen													
je 1x extra N, C, Q, P, D, J, W, B													
Stander SCR, Stander TO													
Reservestander SKO													
Flagge der KA													

TÖRN NR.: gen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkun-
9. Funkanlage													
Inmarsat Telefon überprüft													
D- Netz Telefon überprüft													
Grenz/Kurzwellenempfänger überprüft													
UKW-Sende/Empfangsanlage überprüft													
DSC-Controller überprüft													
UKW Handgerät überprüft (geladen)													
Antennenstecker in der Achterlast auf Korrosion überprüft													
UKW Reserveantenne unter Bb.-Kojen Achterkammer													
Handbücher:													
Yachtfunkdienst													
Information Seefunk													
Merkblätter der Telekom für KW, GW und UKW													
Arbeitsbuch, Kopie an Takelwart													
Elektronik:													
Log und Echolot Funktionstest durch Einschalten am													
Bedienfeld, Log-Geber ziehen und reinigen													
Batterien: Die Dryfit Batterien sind wartungsfrei.													
Alle Anschlüsse auf Korrosion prüfen. Auch Notakku													
Bitte die Akkus niemals tiefentladen													
Radar: Funktionstest durch Inbetriebnahme ansonsten nach													
Handbuch													

TÖRN NR.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Bemerkungen
Wetterfax: mechanisch säubern, Selbsttest nach Handbuch Seite 43/44, noch genügend Thermopapier vorhanden.													
GPS: Funktionstest durch Einschalten und überprüfen der eigenen Position im Hafen, Uhrzeit UTC													
Barograph													
EPIRB													
Schiffspapiere:													
Ordner mit Schiffspapieren komplett													
Ordner mit Betriebsanweisungen komplett													
Schwarzer GL-Ordner													
Blaues Buch													
Stauplan													
Arbeitsbuch													
Logbuch (ordnungsgemäß)													
Das Schiff ist nach Prüfliste in allen Teilen vollständig intakt.													
Die Reiseverklärung ist in allen Punkten erfüllt													
Diese Liste wird durch Unterschrift des übernehmenden Schiffsführers in den Spalten 1-10 unten quer bestätigt, sowie durch Übergabevermerk im Logbuch mit Bezug auf diese Liste.													
Unterschriften													



Das Anforderungsprofil der Segelkameradschaft Ostsee für die Skipper der ANITA.

Die Kriterien für die Qualifikation zur Schiffsführung der ANITA sind:

- Je nach Seegebiet mindestens SSS (BK), bzw., SHS (C),
- SRC - Sprechfunkzeugnis.
- Besuch des Schiffssicherheitstraining bei der Marine in Neustadt. Günstigerweise mit einem Teil der Crew (3-4-jährige Wiederholung empfohlen). Allen etablierten, aktiven Skippern empfiehlt der Vorstand den Besuch des Seminars.
- Die Bereitschaft sich weiterzubilden. Dies gilt besonders für Technik und Führung der ANITA durch jährliches Studium der Neuerungen im "Blauen Buch".
- Mehrere Reisen auf der ANITA, davon mindestens ein Langtörn als 1. Wachführer.
- Eine Schifferreise mit einem erfahrenen ANITA- Skipper, bzw. in Ausnahmefällen einem langjährigen 1. Wachführer, der das uneingeschränkte Vertrauen des Vorstandes genießt. Die Skipperreise muss ein Langtörn über min. 300 sm mit drei Häfen sein. Der erfahrene Skipper hat die Aufgabe den Aspiranten in der Törnplanung, Abwicklung und Verklarung anzuleiten. Er ist für die korrekte Abwicklung mitverantwortlich. Schnuppertörns bieten mit den täglichen Hafenmanövern gerade für zukünftige Skipper ein hervorragendes Training, werden aber nicht als Skipperreise gewertet.
- Der neue Skipper muss dem Vorstand persönlich bekannt und ordentliches Mitglied sein.
- Wir geben keine Segelmeilen vor, da Segel- Erfahrungen auf anderen Yachten zwar hilfreich, aber nicht vergleichbar sind, denn die Anforderungen auf der ANITA sind viel höher.

Für die Segelkameradschaft Ostsee ist besonders wichtig:

- Soziale Kompetenz. Der Skipper muss in der Lage sein, selbständig eine Crew von 10 Personen zusammenzustellen, fachgerecht und verantwortlich führen zu können. In der Crew müssen mindestens einschließlich des Skippers, 4 erfahrene und fachlich kompetente ANITA- Segler sein.
- Nur in begründeten Ausnahmefällen kann vom angemeldeten Törn als Skipper zurückgetreten werden. Für alle anderen Fälle gibt es Versicherungen, die beispielsweise gesundheitliche Risiken abdecken.
- Grundsätzlich: Einhaltung aller Fristen, ohne 2. Aufforderung!
- Anmeldung, Bezahlung, Crewmeldung und umfassende Information des Schifferrats über den geplanten Törn und die Crewqualifikation sind Bringschulden!
- Unaufgeförderte und rechtzeitige Kommunikation mit dem Vorstand.
- Korrekte und sichere Durchführung des Törns.
- Verklarung und Einreichung der Törnunterlagen zu Fahrtenwettbewerben. Da dies ein unverzichtbarer, weil kostenloser Teil unserer Öffentlichkeitsarbeit ist, hat es unberücksichtigt der persönlichen Einstellung des Skippers zu diesen Wettbewerben zu geschehen. Schnuppertörns sind von dieser Regel ausgenommen.
- Die Teilnahme an der Hauptversammlung und dem Festabend im November sind für Skipper der abgelaufenen und der kommenden Saison obligatorisch. Nur so können neue Mitsegler in unsere Kameradschaft eingeführt werden und Kontakt zu anderen Crews und Skippern finden. Allen Skippern ins Meilenbuch geschrieben:
- „Der Skippertisch ist Skipperpflicht!“

- Teilnahme, mit Crewunterstützung an mindestens einem Arbeitswochenende im Winter auf der Yachtwerft in Glückstadt. Nur auf der Werft lernen Skipper und die Crew ANITA in ihrer Substanz kennen und wissen was in evt. Extremsituationen zu tun ist. Außerdem dient eine Teilnahme dem Erhalt des Schiffes und der Festigung des sozialen Kontakts untereinander.
- Alternativ dazu, das Aus- und Einräumen und die Kanalpassagen zu Saisonanfang und -ende

Die Anforderungen an den 1. Wachführer (Skipper Stellvertreter):

- Anitaaerfahrung (möglichst als 2. Wachführer)
- Befähigungsnachweise wie Schiffsführer
- Er muss in der Lage sein, Neulingen das Schiff komplett erklären.
- Bei Ausfall des Skippers muss der 1. Wachführer fähig sein die Schiffsführung zu übernehmen.

Törnverteilung:

Bei der alljährlich stattfindenden Hauptversammlung wird die Törnverteilung besprochen und beschlossen. Eine Voranmeldung von Terminwünschen an den Vorstand ist sinnvoll. Die voraus gewünschten Törntermine sind eine Option, doch ohne Garantie. Jugendtörns und Traditionsregatten haben Vorrang. Mit Rücksicht auf das Gesamtunternehmen im Jahre sind Anpassungen und Absprachen nötig und auch möglich.

Mit der Übernahme eines Törns übernimmt der Schiffsführer gleichzeitig alle Verantwortung für die Verpflichtungen der Segelkameradschaft gegenüber. Dies sind im Einzelnen:

1. Die Erfüllung der übernommenen finanziellen Verpflichtungen der SKO gegenüber bis spätestens 6 Wochen vor Reisebeginn
2. Die unbedingt notwendige **Anmeldung neuer Mitsegler die nicht SKO-Mitglied sind**. Dies ist ein absolutes Muß schon wegen des Finanzamtes. Ebenso die Entrichtung der SKO-Beiträge für die Crewmitglieder, soweit diese nicht schon direkt an die SKO bezahlt haben und neu dazugekommen sind..
3. Die Meldung der Crew an den Schifferrat der SKO. Sie erfolgt mit den Meldebögen für die einzelnen Crew-Mitglieder, sowie mit dem dafür extra vorgesehenen **Vordruck 11.2**. Auch die Rückseite ist zu lesen und gilt als mit unterschrieben, auch wenn nur die Vorderseite (Fax) eingereicht wurde.
4. Die Verpflichtung, nur eine zur sicheren Schiffsführung geeignete Crew anzuheuern. Bei offensichtlich unerfahrener Crew kann der Schifferrat die Reise ablehnen, Auflagen erteilen oder bestimmte Einschränkungen auferlegen. (z.B.Revierbeschränkung, Nachtsegelverbot und dergl.). Verstößt der Skipper gegen eine Anordnung des Schifferrates, fährt er auf eigene Verantwortung und handelt nicht als Vertreter der Segelkameradschaft. Auch behält sich der Vorstand Folgemaßnahmen in einem solchen Falle vor. Die Mindestanforderungen für die Führung der ANITA sind in dem "**Anforderungsprofil für die Skipper der ANITA**" festgelegt.
5. Die Verpflichtung, die vorgesehenen Törntermine genau einzuhalten. Bei selbstverschuldeten Verspätungen müssen pro Tag bei der Anita 550,- €+ MWSt. bezahlt werden, sofern sich die Crew nicht mit der Nachfolgecrew einig wird.
Als Empfehlung für die zeitliche Planung einer Reise gilt die alte Grundregel: 1/3 der Törnzeit für die Anreise, 2/3 der Zeit für die Rückreise einzuplanen. Bei Kettentörns einigen sich die Teilnehmer untereinander, wegen der damit verbundenen Hotel und Flugreservierungen.
6. Die Verpflichtung, die gültigen **Zollbestimmungen** und Verordnungen des jeweiligen Gastlandes streng einzuhalten, welches besucht wird. Selbstverständlich gilt dies auch für die deutschen Zollbestimmungen. Hier ist auf ein besonders gutes Verhältnis zum Zoll zu achten..
7. Die unterwegs anfallenden Kosten, wie Hafengeld, Kanalgebühren, Schleppgebühren usw. trägt der Schiffsführer zusammen mit seiner Crew. (**Siehe Satzung**)
8. Alle kleinen Reparaturen und Neuanschaffungen bis zu einer Höhe von 150,- €- je Törn gehen zu Lasten des Schiffsführers und seiner Crew. Fallen weitere Kosten an, muß der Schiffsführer dem Takelwart eine Abrechnung zur Genehmigung vorlegen, der die Kosten bis 150,- €- und die darüber hinausgehenden Kosten aufschlüsselt. **Haftung für Schäden siehe Satzungsinhalt!**

Törnmeldung:

Jeder Schiffsführer muß seine Crew dem Schifferrat der Segelkameradschaft melden. Dies geschieht mit dem entsprechenden **Vordruck (11.2.)**. Wenn die Meldung per Fax abgegeben wird, gilt gleichwohl die Rückseite des offiziellen Formulars als mitunterschieden und akzeptiert. Dies ist einfach notwendig, wenn ehrenamtliche Tätigkeit noch sinnvoll sein soll.

Bei neu hinzugekommenen Mitgliedern muß außerdem noch die Anmeldung zur Mitgliedschaft in der SKO nach **Muster 12.1**, für die Mitgliederkartei in zweifacher Ausfertigung beigelegt werden. Nichtmitglieder können prinzipiell wegen unseres Status als gemeinnütziger Verein nicht mitsegeln. Wir bekommen vom Finanzamt Schwierigkeiten wie gehabt!. **Vordrucke zur Anmeldung** beim Schriftführer oder vom blauen Buch kopieren. **Neueste Ausgabe**

Eine Beurteilung der gemeldeten Crew durch den Schifferrat ist oft, bei Neumitgliedern zumindest, nur auf Grund einer ausführlichen Beschreibung der seglerischen Erfahrung und der vorhandenen Befähigungszeugnisse möglich. Bitte die Segelscheine und die Törns angeben. Dies erspart dem Schifferrat viele unnütze Arbeit, Zeit und Kosten mit Rückfragen.

Törnverklärung:

Zur Verklärung der Törns durch den Schifferrat ist der Schiffsführer neben der ordnungsgemäßen Führung des Logbuches zur Anfertigung eines Törnberichtes verpflichtet, der 3 Wochen nach Beendigung der Reise an den Vorsitzenden des Schifferrates zu senden ist. Formular **zwingend siehe in 12.4**. Dieser Termin sollte doch einzuhalten sein. Wer für rund 8.000 € eigenverantwortlich als „**Unternehmer**“ ein solches Vorhaben durchführt, welches nur mit einer guten Logistik geht, muß auch in der Lage sein, den Bericht und die Verklärung einigermaßen zeitig abzusenden. Sonst ist seine Führungsqualität in Frage zu stellen. Der Schifferrat tagt nicht täglich und es ist eine Mißachtung dieser von der Gesamtheit eingesetzten Institution.

Schiffsübergabe:

Der Schiffsführer spricht sich mit seinem Vorgänger genau ab, wann die Übergabe erfolgen soll. Sowohl ungefähre Uhrzeit wie Datum und ev. Ort . Der Vorgänger gibt kurz vor Ende seiner Reise seinem Nachfolger telefonisch Nachricht, daß er pünktlich am vereinbarten Übergabeort sein wird und alles am Schiff o.k. ist, bzw. daß es nicht klappt und warum. Sofort nach der Rückkehr gibt der Vorgänger fällige Reparaturen nach Rücksprache mit dem Takelwart in Auftrag, sofern er nicht selbst bezahlen muß. Bei Arbeiten, die Vorbereitung erfordern gibt der Schiffsführer der Werft bereits telefonisch Bescheid, damit diese sich bereit halten bzw. einen Termin freihalten und der weitere Törnplan eingehalten werden kann.

Gas-Benzin-Diesel-Petroleum

Da der Verbrauch an Gas, Petroleum und Diesel und Außenborderbenzin sehr unterschiedlich ist, hat es wenig Sinn, immer alles aufzufüllen und riesige Mengen an Diesel Benzin oder Petroleum ständig an Bord zu haben. Obwohl die Laternen jetzt elektrisch betrieben werden, sollten noch etwa 2 Liter Petroleum mitgeführt werden. Je nach Jahreszeit und geplanten Nachtfahrten ist der Verbrauch an Diesel für den Generator mit 2 bis 6 Litern pro Tag anzusetzen. Der Tank soll immer voll übergeben werden. Auch Schärenfahrten erfordern langen Dinghieinsatz und viel Benzin. Ketten erfordern viel Gasreserve. Gas wird nur selten nachgefüllt, Flaschen können nur noch getauscht werden! Die Tauschflaschen passen jetzt in unsere Kiste mit den entsprechenden Adaptern.

Wäsche:

Jedes Crewmitglied hat zwingend mitzubringen: 1 Betttuch, 1 Kopfkissenbezug (40 x 60), 1 Schlafsack oder ähnliches zum Zudecken. Außer durch den Schlafsack wird das Gepäck weder nach Volumen noch nach Gewicht belastet. Kojenbenutzung ohne Bettwäsche ist unhygienisch und eine Zumutung für den Nachfolger

Akkus:

Der zurückkommende Skipper läßt gleich nach dem Anlegen eine elektrische Landverbindung herstellen und schaltet ein Ladegerät ein, damit der Verbrauch im Hafen abgepuffert wird und die Akkus voll gehalten werden. Die Akkus sind erst voll, wenn die grüne Lampe (VOLL) aufleuchtet. Auch bei vollen Akkus im Hafen weiterladen

Nicht immer an Bord befindliche Dinge, Reservesegelsätze usw.

Der Schiffsführer stellt den ursprünglichen Zustand wieder her, das heißt, er bringt die zusätzlich zum Standardsatz geholten Dinge wieder zurück und bringt auf die Kammer gebrachte Dinge wieder an Bord. Er entscheidet also nicht neu, was an Bord gehört. Zahl der Gasflaschen bei Törns z.B.

Reinigung:

Übergib das Schiff sauber und ordentlich aufgeklart. So, wie Du es selbst übernehmen möchtest. Denke daran, daß diese Vorstellung, von zu Hause aus der Zivilisation kommend, etwas strenger beurteilt wird wie am Ende des Törns. Das Schiff ist sauber gereinigt, also Deck geschrubbt, Außenhaut gereinigt, Rostschlieren mit Akupads beseitigt. Die Grätings im Cockpit und die Treppe sind ein Kriterium. Ebenso die Kombüse und der Abfalleimer. Polster und Matrasen lüften und reinigen

Bilge:

Die Bilge ist zu reinigen. Bodenbretter herausnehmen und mit viel Süßwasser durchspülen. Dabei muß die Kette in der Bilge bewegt werden, damit die Speigatten frei werden und das Wasser zusammenlaufen kann. Dann muß gelenzt werden.

Süßwasser::

Die Süßwassertanks sind zu pflegen, also oft frisches Wasser. Bei wenig Verbrauch oder im Sommer oder bei langen Liegezeiten unbedingt einen Zusatz hineingeben. Ionentauscher wie Aquaclean oder Certisil. Dann Tanks vollmachen, egal woher!. Bei Wasser an der Pier und genügend Zeit bei der Übergabe muß nicht gefüllt werden, weil dann der Nachfolger doch noch einmal an den Schlauch muß.

Stauräume, Proviant, Zollwaren:

Alles ist zu entfernen. Der Nachfolger ist nicht verpflichtet, irgendetwas zu übernehmen. Bei Bedarf kann man sich mit seinem Nachfolger abstimmen, gewisse Dinge zu übernehmen.

Ein-und Ausklariere:

Hatte der Skipper für unterwegs Transit gebunkert, so muß unbedingt ausklariert werden und auch wieder einklariert werden. Ohne Vermerk im Zollanschreibebuch gibt es Probleme mit dem **Zoll**.

Signalpistole:

Die Übernahme der Leuchtpistole muß extra im Logbuch per Unterschrift bescheinigt werden. Dazu gehört auch das Leinenwurfgerät. Die Formel heißt: „**Gereinigt und einwandfrei übergeben.**“

Munition / Raketen/ Rauchsignale:

Verschossene Munition muß nicht immer sofort ergänzt werden. Einzelne Patronen zu kaufen ist Unsinn. Aber bei Unterschreiten eines Minimumstandes ist Nachschub im 10er Karton angesagt. So wird vermieden, daß wir ständig von den wenig gebrauchten Patronen mit kurzer Verfallszeit viel an Bord haben. Auch wird man sich anders eindecken, wenn man sehr weite Reisen (Ketten) macht. Dies gilt sinngemäß für die Signalaraketen, Leuchtfallschirmraketen und orangefarbenem Rauch.

Logbuchführung:

Als Logbuch führen wir nur das Logbuch der SKO. Das Logbuch wird von der SKO zur Verfügung gestellt. Bei Törnbeginn trägt jeder Skipper seine Crew inklusive Alter und Anschrift und Befähigungszeugnis in die Crewliste im vorderen Abschnitt des Logbuchs ein.

Weiterhin bestätigen er und sein 1.WF. die Einweisung der Crew in die Sicherheitsrolle mit ihrer Unterschrift.

Das Logbuch wird chronologisch geführt, kein Tag wird ausgelassen, auch kein Hafentag! Eintragungen beginnen und enden jeweils mit der Schiffsübergabe. Im Logbuch muß mindestens täglich einmal ein Wetterbericht des umliegenden Seegebietes vermerkt werden mit Angabe wie und wo er aufgezeichnet wurde. Es wird empfohlen die aufgezeichneten Wetterberichte und Faxe in einem Schnellhefter (Wetterkladde) abzulegen. Außerdem sind besondere Vorkommnisse ausführlich und exakt im Logbuch aufzuführen, da nur das Logbuch gegenüber der Versicherung und dem Staatsanwalt oder Seeamt beweiskräftig ist. Keinesfalls dürfen Ereignisse bagatellisiert werden. Denke daran:

Das Logbuch ist eine Urkunde, es ist zwingend durch Gesetz und unsere Regeln vorgeschrieben!, mit allen rechtlichen Konsequenzen bei Verstößen.

Wie die Eintragungen vorzunehmen sind ist aus den entsprechenden Anweisungen im vorderen Teil des Logbuches zu ersehen.

Das Logbuch ist kein Märchenbuch, Berichte über Landausflüge, Fußballspiele oder was der Smut gezaubert hat, gehören nicht in das Logbuch.

Bei Törnende übergibt der Skipper das Logbuch, mit von beiden Schiffsführern unterschriebenem Übergabevermerk, seinem Nachfolger.

Das Logbuch bleibt währen der gesamten Saison an Bord. Nach dem letzten Törn geht es an die Geschäftsstelle der SKO

Das Logbuch wird auf der Brücke im Original geführt.

Arbeitsbuchführung:

Du siehst an der Zeilenaufmachung, daß dies etwas besonderes ist. Das Arbeitsbuch ist, nach dem Logbuch, die wichtigste Dokumentation an Bord überhaupt, um eine einigermaßen übersichtliche Unterhaltung des Schiffes zu gewährleisten. Vor allem der Takelwart kann nicht immer vor Ort sein. Er bekommt das herausgetrennte Original aus dem DIN 4 Durchschreibebuch. Die Durchschrift bleibt im Buch. Das Arbeitsbuch selbst bleibt immer an Bord. Die Seiten müssen fortlaufend nummeriert sein. Jede Seitennummer existiert 2 mal (Original und Kopie) Alle aufgetretenen Schäden werden nacheinander Punkt für Punkt und durchnummeriert aufgeführt. Die Numerierung fängt bei jedem Törn neu an. Die Beseitigung von Schäden, auch geringer Art, wie kaputten Schäkel ersetzt, wird aufgelistet und dann abgehakt. Oder bei größerer Sache der Vermerk: „Werft“ angebracht, wenn es im Winterlager zu richten ist. Durch diese Auflistung auch kleiner Sachen fällt dem kritischen Leser dann auf, daß bei immer den gleichen Vorkommnissen irgendwo eine Schwachstelle sein muß. Auch alle Gegenstände, die besorgt werden müssen, werden in das Arbeitsbuch eingetragen. Der letzte, der die Yacht ausräumt, vermerkt im Arbeitsbuch alle notwendigen Arbeiten außer den jährlich wiederkehrenden Arbeiten wie Lackierung der Außenhaut usw.

Wenn Gegenstände zur Überholung durch Crewmitglieder mit nach Hause genommen werden, wird dies auch im Arbeitsbuch vermerkt. (Blöcke, Apotheke etc.) Auch das Wegbringen der Rettungsinsel etc.. Hier gehört jeweils die Anschrift dazu. Am Ende. der Reise werden die Originalseiten sofort an den Takelwart geschickt. Leute, die ihre, Verklarung etc. sehr großzügig terminieren können eventuell schnelle Entscheidungen blockieren, weil der Takelwart keine Ahnung hat oder mangels Wissen gar schon anders entschieden hat.

Spenden:

Die SKO ein gemeinnütziger Verein. Es sind also steuerlich abzugsfähige Spenden möglich. Wir müssen aber unterscheiden, ob es sich um den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb, oder um den ideellen Bereich des Vereins handelt. Spenden sind nur für den Ideellen Bereich möglich. Das Finanzamt geht da heute alles sehr penibel durch.

Für die Aufrechterhaltung unseres Segelbetriebes, für Überholungsarbeiten, Erneuerungen und Anschaffungen von neuem Zubehör sind wir auf die großzügigen Spenden unserer Freunde im hohen Maße angewiesen.

Auch zur Förderung mancher jugendlicher Crewmitglieder brauchen wir Spenden, damit die Jugendarbeit nicht stagniert.

Nicht möglich ist es, etwa seinen Törnbeitrag zu spenden. Eine Spende ist nur eine Spende, wenn es ein Opfer ohne Gegenleistung ist. Also kann man eine Spende nicht „*absegeln*“.

Hier soll kurz erläutert werden, wie im Falle einer Spende vorzugehen ist.

Spenden werden immer überwiesen an:

Segelkameradschaft Ostsee e.V.
Kto.: 472 002 104
BLZ: 510 500 15
Bei der Naspa Eltville

Es muß unbedingt der Vermerk über den Verwendungszweck auf der Überweisung stehen.

Verwendungszweck: Spende für die SKO (Segelsport)

Die Überweisung zeigt der Spender auf einem **Vordruck nach Muster** der Segelkameradschaft an
Die Segelkameradschaft Ostsee stellt nach Eingang der Spende eine von den Finanzämtern anerkannte Spendenbescheinigung aus. Bis 5 % des Gesamtbetrages der Einkünfte oder 0,2 % vom Umsatz plus Lohnsumme werden vom Finanzamt als Spendenbetrag anerkannt. Deswegen unbedingt die vollständige Adresse angeben.

Es ist nicht zulässig, Beiträge etc. als Spenden zu überweisen.

Wir verweisen hierzu auf ESTG. § 10b, EStDV §§ 48-50.

Spendenankündigung und Spendenformular siehe unter 12.8

Im jetzigen Druck wird bei Wetterfunk auf detaillierte Angaben verzichtet, da diese sich derzeit laufend ändern bzw. Sender und KüFuSt. gestrichen werden. Ich verweise auf die jedem Skipper zugängliche Literatur:

1. Yachtfunkdienst. Dieser wird nicht berichtigt, kommt aber jedes Jahr neu heraus.

2. Mc. Millan & Silk Cut Nautical Almanach.

3. Bl. Buch: Seiten 16.1.1 bis 16.1.16 (Veröffentlichungen der KA)

Es folgen ohne extra Fußnummer, verschiedene Wettervordrucke, die man meist nicht parat hat. So kann man kopieren, was man für sinnvoll oder nötig hält.

Da Küstenfunkstellen keine gesprochenen Seewetterberichte auf Grenzwelle mehr aussenden, sei auf die UKW-Küstenfunkstellen und Radio-Sender (speziell die DEUTSCHE WELLE auf KW) hingewiesen

Übrigens: unsere ANITA hat das Rufzeichen „DJWB“ (Delta-Juliet-Whisky-Bravo).

Unsere DSC bzw. **MMSI NR. ist 211 256 610**

Der internationale Abrechnungscode lautet **DP 07** (Delta-papa-Zero-seven)

WINDSTÄRKE UND SEEGANG

in Beaufort, m/s, km/h, sm/h = Knoten (nur Annäherungswerte)

Bft	m/sec	km/Std.	Knotent	Bft.	m/sec	km/Std.	Knotent
1	1	3,6	1,9	7	16	57,6	31,1
2	2	7,2	3,9	7	17	61,2	33
2	3	10,8	5,8	8	18	64,8	35
3	4	14,4	7,8	8	19	68,4	36,9
4	5	18	9,7	8	20	72,0	38,9
4	6	21,6	11,7	9	21	75,6	40,8
4	7	25,2	13,6	9	22	79,2	42,8
5	8	28,8	15,6	9	23	82,8	44,7
5	9	32,4	17,9	9	24	86,4	46,6
5	10	36	19,4	10	25	90	48,6
6	11	39,6	21,4	10	26	93,6	50,5
6	12	43,2	23,3	10	27	97,2	52,5
6	13	46,8	25,3	10	28	100,8	54,4
7	14	50,4	27,2	11	29	104,4	56,4
7	15	54	29,1	11	30	108	58,3
12=>	32	>117	> 63				

m/s in km/Std. = X3,6 - in Kn. = X1,9 - km/Std. in Kn. = : 1,852.
 Kn in km/Std. = X1,852 in m/s = : 1,9

Definition (Land)	Bft.	m/s	km/h	sm/h	Knotent	Definition (See)
Orkan, wirft Bäume und freistehende Leichtbauten um	12	33	410	70		Hohe, brechende Wogen, fliegende Gischt, kaum Sicht
Orkanartiger Sturm	11	30	360	60		Hohe Wogen, fliegendes Wasser
Schwerer Sturm, entwirrt Bäume und beschädigt Häuser	10	27	320	55		Hoher Seegang, weisse Gischt, fast zusammenhängend, fliegendes Wasser
Sturm, hebt Dachziegel ab, knickt Äste	9	24	280	50		Voll entwickelter Seegang m. langen Wellenkämmen, fliegendes Wasser
Stürmischer Wind, knickt Zweige	8	21	240	45		Grobe See, fliegendes Wasser beginnt
Steifer Wind, schüttelt Bäume	7	18	200	40		Grobe See, Schaumstreifen in Windrichtung
Starker Wind, bewegt dicke Äste	6	15	160	35		Mittlere See, Wellenkämme brechen
Frische Brise, bewegt mittlere Äste	5	12	120	30		Voll entwickelte Schaumkronen
Mässige Brise, bewegt dünne Äste	4	10	100	25		Erste Schaumkronen
Schwache Brise, bewegt Zweige	3	8	80	20		Mässige Wellen, keine Schaumkronen
Leichte Brise, bewegt Blätter	2	5	50	15		Aufgerauchtes Wasser
Sehr leichte Brise	1	3	30	10		Gekräuseltes Wasser
Windstille (Flaute)	0	0	0	0		Glattes Wasser

Wetterfunk:

Allgemeines

Der Wetterfunk bietet uns ein sehr gutes Hilfsmittel, um das Bordwetter hinreichend genau vorherzusagen zu können.

Folgende Möglichkeiten, Wettermeldungen und Vorhersagen zu empfangen, stehen uns zur Verfügung:

- a. Küstenfunkstellen
- b. Rundfunkstationen
- c. Flugwetterstationen
- d. Telefonischer Wetterbericht
- e. Empfang über Wetterschreiber
- f. Empfang über Decoder
- g. Nicht zu vergessen, Anschlag bei Hafenmeister
- h. Törnberatung beim DWD nach Voranmeldung (Tel 040 60173-0)

Alle Sendestationen senden nach festen Sendep länen Vorhersagen, Wetterbeobachtungen und Berichte über Wetterlage u. Eisverhältnisse. Küstenfunkstellen kündigen Wetterberichte über 2182 kHz und Kanal 16 an. Sturm- und Starkwindwarnungen werden vorwiegend durch die Küstenfunkstellen ausgestrahlt und vorher auf der Not- und Anrufrequenz 2182 bzw. auf UKW Kanal 16 unter Vorangang des Sicherheitszeichens „Securité“ mit Angabe von Station und Frequenz angekündigt. Die Warnungen werden sofort nach Eingang bei der KFSSt und außerdem im Anschluß an die beiden nächsten Funkstellen (h+03 und h+33) ausgestrahlt.

Es empfiehlt sich, zumindest bei unsicherer Wetterlage jeweils um h+03 und h+33 oder besser dauernd die Frequenz 2182 kHz oder UKW Kanal 16 abzuhören. Außerdem sollte der Empfänger, wenn man nicht gerade auf einer anderen Frequenz hört, immer auf diese Frequenz eingestellt sein. Über den Wachempfänger des DSC-Controllers werden Wettermeldungen angekündigt.

Dieser Wachempfänger darf niemals ausgeschaltet werden

Die Stationen und Frequenzen findet man im Sprechfunk für Küstenschiffahrt, im Yachtfunkdienst, im MacMillan sowie den Veröffentlichungen der KA (s. Seiten 16.1.1 bis 16.1.16 in diesem Buch)

Alle angegebenen Zeiten wechseln manchmal im Laufe der Jahre, also immer wieder neu versichern, wie Zeiten und Frequenzen sind

Alle angegebenen Zeiten sind UTC

Bei Rundfunksendern können Verschiebungen durch Einführung der Sommerzeit auftreten.

Ostsee-Wetterbericht

GMT (Greenwich Mean Time) - MGZ (Mittlere Greenwich Zeit)
 GMT + 1 Stunde - MEZ (Mittlere Europäische Zeit)

vom	Mo Di Mi Do Fr Sa So						morgens	abends	
	Skagerrak	Kattegat	Westl. Ostsee	Mittl. Ostsee	Östl. Ostsee	Nördl. Ostsee			
Starkwindgefahr für									
Sturmgefahr für									
Wettermeldungen von	Stationen	Richtung	Stärke	Wetter	Sicht	Druck mbar	Temperatur °C		
0600 GMT	Skagen				km/m				
1800 GMT	Fornaes				km/m				
	Kullen				km/m				
	Kegnaes				km/m				
	Lcht. Tm. Kiel				km/m				
	F-Sch. Fehmarnbelt				km/m				
	F-Sch. Mön SE				km/m				
	Arkona				km/m				
	Bornholm				km/m				
	Visby				km/m				
	Hel				km/m				
	Mariehamn				km/m				
	Ristna				km/m				
Wetterlage von									
0300 GMT									
1500 GMT									
Vorhersage-Gebiete	Vorhersagen bis heute 1900 GMT / morgen 0700 GMT				Aussichten bis morgen 0700 GMT / 1900 GMT				
Skagerrak									
Kattegat									
Westl. Ostsee									
Mittl. Ostsee									
Östl. Ostsee									
Nördl. Ostsee									
Sonstiges:					Beaufortskala	Stärke	m/s	Knoten	Bezeichnung
				Symbole:	0	-	-	-	Windstille
				☉ Sprühregen	1	1	2	2	leiser Zug
				• Regen	2	3	5	5	leichte Brise
				* Schnee	3	5	9	9	schwache Brise
				▽ Graupel	4	7	13	13	mäßige Brise
				▲ Hagel	5	10	19	19	frische Brise
				≡ diesig	6	13	24	24	starker Wind
				≡ Nebel	7	16	30	30	starker Wind
				⚡ Gewitter	8	19	37	37	stürmischer Wind
				☂ Regenschauer	9	22	44	44	Sturm
				☂ Schneeschauer	10	27	51	51	schwerer Sturm
				↺ rückdrehend	11	31	60	60	orkanartiger Sturm
				↻ rechtdrehend	12	über 35	über 65	über 65	Orkan
Bitte beachten Sie die Einführung der Sommerzeit!									
Standort:	Aufgenommen:								
Kiel Radio Frequenz 2775 kHz Telefon: 0431 / 3 90 11 Sendezeiten: 0840 + 2040 MEZ Änderungen vorbehalten! Siehe amtll. Veröffentlichungen.	Rögen Radio Frequenz 1719 kHz Sendezeiten: 0910 + 2110 MEZ Änderungen vorbehalten! Siehe amtll. Veröffentlichungen.			Deutschlandfunk Frequenz 1269 kHz / 1539 kHz (um 0105) Sendezeiten: 0105/0640/1240 MEZ Änderungen vorbehalten! Siehe amtll. Veröffentlichungen.					

Standort Seewetterbericht von (Tag) (Uhrzeit)
(Station)

Wetterlage von

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorhersagen bis Uhr	Aussichten bis Uhr
N 10	Deutsche Bucht
N 11	Südwestliche Nordsee
N 9	Fischer
B 14	Skagerrak
B 13	Kattegat
B 12	Belte und Sund
B 11	Westliche Ostsee
B 10	Südliche Ostsee
B 9	Südöstliche Ostsee
B 8	Zentrale Ostsee
B 7	Nördliche Ostsee

Stationsmeldungen vom Uhr		
1. Sklinna	9. Helgoland	17. Puttgarden
2. Svinöy	10. List/Sylt	18. FS Mön
3. Lista	11. Thyborön	19. Arkona
4. Aberdeen	12. Skagen	20. Bornholm
5. Tynemouth	13. Formaes	21. Visby
6. Hemsby	14. Kullen	22. Mariehamn
7. Den Helder	15. Kegnaes	23. Hel
8. FS Borkum Riff	16. Kiel-Holtenau	24. Ozeanweterschiff L.
		25. Cherbourg

Shipping Forecast Record

GENERAL SYNOPSIS

System	Present position	at _____ BST	Movement	Forecast position	at _____

Index	SEA AREA FORECAST	Wind		Weather	Visibility
		(At first)	(Later)		
	VIKING				
	NORTH UTSIRE				
	SOUTH UTSIRE				
	FORTIES				
	CROMARTY				
	FORTH TYNE				
	DOGGER				
	FISHER				
	GERMAN BIGHT				
	HUMBER				
	THAMES				
	DOVER				
	WIGHT				
	PORTLAND				
	PLYMOUTH				
	BISCAY				
	FINISTERRE				
	SOLE				
	LUNDY				
	FASTNET				
	IRISH SEA				
	SHANNON				
	ROCKALL				
	MALIN				
	HEBRIDES				
	BAILEY				
	FAIR ISLE				
	FAEROES				
	SE ICELAND				

COASTAL REPORTS	Wind		Weather	Visibility	Pressure	Change
	Direction	Force				
at _____ BST UT						
Turoc (T)						
Bull of Lewis (B)						
Sumburgh (Su)						
Fife Ness (F)						
Smith's Knoll (K)						
Dover (D)						

COASTAL REPORTS	Wind		Weather	Visibility	Pressure	Change
	Direction	Force				
Royal Sovereign (RS)						
Jersey (J)						
Channel Lt V (C)						
Scilly (Sc)						
Valentia (V)						
Ronaldsway (R)						
Malin Head (M)						

Shipping Forecast Areas

Date _____
Time _____



Zollvorschriften

Die neuesten Zollvorschriften für Deutschland und die EG sind in **Kapitel 16.7** (Veröffentlichungen der Kreuzerabteilung) nachzulesen. (Zunge „Allgemeine Informationen)

Sonstiges Ausland:

Über die Zollformalitäten der Nordsee- und Kanal Anrainerstaaten sowie Irland informiert man sich am besten im „Mac Millan Nautical Almanach“. Dort unter Kapitel 2.4 und 2.5

Ganz besonders wichtig:

Wenn man aus einem Nicht-EG Staat kommt und in dem betreffenden Land noch nicht einklariert hat, muß die Signalflagge „Q“ (gelb) gesetzt werden. Flaggleine Besan! Die Flagge bleibt stehen, bis die Zollformalitäten erledigt sind. Bis dahin das absolute Verkehrsverbot beachten. Auch kein Crewmitglied an Land, außer zur Zollabfertigung !

Auf Nichtbeachtung dieser Vorschriften stehen zum Teil sehr hohe Strafen. In GB z.b. 400 Pfund.

Die Bordapotheke auf der ANITA.

Wir haben auf der Anita 2 Bordapotheken.!

1. eine kleine, in einer schwarzen Tasche auf der STB Lotsenkoje in der Messe
Inhalt: Einige der wichtigsten Dinge, die man öfters braucht. (Pflaster u.ä.)
2. **Die Hauptapotheke**, mit vielen Medikamenten und ärztlichem Besteck für eine solide Versorgung. Sie geht teils über den Laienbedarf hinaus, doch ist oft ein Arzt oder eine Krankenschwester an Bord. Sie befindet sich im Schrank in der Mittschiffskammer unten

In der Hauptapotheke sind alle Medikamente numeriert, Ebenso in dem Verzeichnis 10.2. Die Numerierung ist nach der neuen Internationalen Vereinbarung zur Sicherheit auf See durchgeführt worden und von einem erfahrenen Arzt besorgt worden. (KRFü-VO) Es befindet sich dort auch ein Buch „MEDIZIN AN BORD“

Dieses Buch stellt die Behandlungsanweisung für alle an Bord vorkommenden Fälle dar. Die Instrumente, Medikamente und Verbrauchsmittel entsprechen genau denen, die nach dem Buch gebraucht werden. Es sollte ein Mann bestimmt werden, der sich außer dem Schiffsführer mit dem Inhalt des Buches vertraut macht und die Apotheke verwaltet. Entnahmen sind möglichst bald zu ersetzen! Einfache Selbstbedienung von Jedermann sollte tunlichst unterbleiben, sonst ist die Apotheke geräubert und keiner weiß es. Die anderen Kameraden stehen dann eventuell sehr arm da. Ausgesprochene Standarddinge die zur reinen privaten Sphäre der Crew gerechnet werden müssen, sind nicht in der Apotheke. Wer chronisch viel Kopfweh hat oder an Seekrankheit leidet, muß das ebenso wissen, wie die Pille nicht Gegenstand der Bordapotheke sein kann.

In Fällen schwerer Verletzungen/Erkrankungen soll geprüft werden, ob es nicht angezeigt ist, durch **Funkärztliche Beratung anfordern**. Sogenannte Medicogespräche sind kostenlos!(„Radio medical“) siehe hierzu auch Formblatt: **Funkärztliche Beratung (10.3)**

Hierbei ist zu beachten, daß Arzneimittel international unterschiedliche Handelsnamen haben. Es sind für Medikamente die internationalen Schlüsselnummern zu verwenden.

Im Grenzfall sollte ein Rettungskreuzer oder Rettungshubschrauber gerufen werden.

**Um Funkärztliche Beratung anfordern siehe auch:
Seiten 16.9.1 ff. im Kapitel allgemeine Informationen**

Medikamentenliste der Bordapotheke

Lfd.Nr.	KRFü Nr	BEZEICHNUNG	WIRKSTOFF
1	1	lösende Husten-Tabletten	Ambroxol, Acetylcystein
2	2	hustendämpfende Tabletten,Tropfen	Codein
3	4	Tabletten gegen Asthma br.	Theophyllin
3.1	5	Asthma - Aerosol	Fenoterol
3.2	5	Kortisonhaltiges Aerosol	Beclometason
4	8	Tabl. zur Erweit. d. Herzkranzgefäße	Isosorbitdin
4.1		Spray gegen Herzanfall	Nitrospray
5	9	Tabletten gegen erhöhten Blutdruck	Nifedipin 10
6	10	Tabl./Tropf. gegen zu niedrigen Blutdruck	Dihydrergota, Etilefrin
7	10	Tabletten zur verm. Harnausscheidung	Furosemid
8	12	Tabletten gegen zu viel Magensäure	Aluminiumverbindungen
8.1	12.1	Sodbrennen, Magengeschwür	Nizatidin
9	11	Tabl./Tropf gegen Übelkeit u. Erbrechen	Metoclopramid
10	16	Tabl. gegen Durchfall	Loperamid
11	19	Tabl. gegen Verstopfung	Bisacodyl
12	36	Tabl. gegen Harnwegsinfekte, Schmerzmitt.	Cotrimoxazol
13	22	Tabl gegen leichte Schmerzen, Fieber	Acetysalicyl
14	22	Tabl gegen Rheuma, Hexenschuß	Diclofenac 50
15	24	Tabl. gegen starke Schmerzen	Tilidin, Tramad
16		Krampfartige Bauchschm. Beruhigungs und Schlafmittel	Butylscopolami
17		Stärker wirkende Beruhigungsmittel	Diazepam 5
18	32	Tabl. gegen leichte Allergien	Terfenadin
19	33	Tabl. gegen schwere Allergien	Corticoide
20	37	eitrige Halsentzündung	Penicillin
22		(s.o. bei Pencillin-Allergie)	
12	36	bakt. Harnwegsinfektionen s.o.	Cotrimaxazol
23	74	gg. Juckreiz, Insktenstich, etc.	Antistaminikum
24	71	gg. nässende Hautausschläge	Zinkpaste
25	75	gg. eitrige Wunden, Verbrennungen	Jodhaltige Salbe
26	76	gg. Pilzerkrankungen der Haut	Clotrimazol
27	94	Hämorrhoidenzäpfchen und -Salbe	Kombipackung
28	80	Heparinhaltige Salben / Gel	
29	82	antibiotische Augentropf. / Salbe	
30		Salbe gegen Herpesinfekt. des Auges	Zovirax Augensalbe
31	87	bei Entzündungen	Polymyxin B
32	90	Nebenhöhlenentzündung, Schnupfen	Oxymetazolin
10.2			

FUNKÄRZTLICHE BERATUNG

Wireless Medical Advisory Service

Um dem Funkarzt die Diagnose zu erleichtern und um Rückfragen und Zeit einzusparen, ist es zweckmäßig, vor Absetzen der Anfrage die folgenden Spalten auszufüllen, soweit sie für den Krankheitsfall von Bedeutung sein können. Die Anfrage ist dementsprechend zu formulieren.

In order to achieve a correct and quick diagnosis by the Radio Medical Advice physician, and to save time and further inquiries, it is necessary to complete the following questionnaire, before the radio message is dispatched. Details with respect to the case of disease should be mentioned and the message should be worded accordingly.

1. Name -- Vor- und Zuname / family name, christian name Alter / age Geschlecht / male/female

2. Tätigkeit an Bord: Rank/rating

3. Angaben zum Unfall oder der Erkrankung und zur Vorgeschichte: Details with respect to the case of accident or disease as well as to medical history:

Bei Unfällen: Unfallereignis und Zeitpunkt (z. B. Fallhöhe beim Sturz, Verletzungen wo und wodurch, Dauer der Unterkühlung usw.).

In case of accident: Date and time and full details of accident (e. g. height in case of fall, cause and location of injury, loss of blood, duration of hypothermia, etc.).

Bei Erkrankungen: Zeitpunkt des Beginns, Vorerkrankungen, Operationen, frühere Tropenkrankheiten usw.

In case of disease: (onset of disease, medical history, operations, previous tropical diseases etc.).

4. Letzter Aufenthalt des Erkrankten in den Tropen (wann und wo), gegebenenfalls Aufenthalt in welchen seuchenverdächtigen oder malarieverseuchten Gebieten? Last stay of patient in tropical regions. Date and place. Indicate whether the patient has been in areas with suspected epidemic diseases or malaria

5. Impfungen (welche, wann und wo): Vaccinations (which type, date and place):

6. Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinwirkung (Menge): Was the illness caused by alcohol, drugs or medicines (give quantities):

7. Verdacht auf Vergiftung (ggf. wodurch): Suspect of poisoning (kind of poisoning):

8. Hauptbeschwerden (wo und seit wann) Main complaints (location and time of onset):

Bei Schmerzen Benennung der schmerzenden Stelle, Angaben über Art und Stärke (reißend, stechend, krampfartig, dauernd oder anfallsweise, nur auf Druck, klopfend, bei Bewegungen oder auch in Ruhe usw.):

In case of pains description of position of pains, declaration of kind and intensity (tearing, stinging, spasmodic, continuously or in attacks, give details if pain occurs when pressure is applied or when moving or at rest etc.):

9. Bisheriger Verlauf: Give full details from time of accident or commencement of illness prior to seeking medical assistance:

Bitte wenden
p. l. o.

10. **Befund:**

Findings:

Augenblickliches Befinden (z. B. leichtkrank, schwerkrank):
Present condition (e. g. serious, poor, comfortable):

Schockzeichen (vgl. Seite 98/99 der „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“):
Shock symptoms (see pages 98/99 of the "Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen" or consult appropriate medical guide):

Hautfärbung/Hautveränderungen:
Colour of skin/description of skin:

Färbung/Belag der Zunge: Verfärbung der Augen:
Colour and state of tongue: Discoloration of the eyes:

Pupillen (eng oder weit, gleichweit):
Pupils (small/enlarged, distance equal/unequal):

Atmung (schnell/langsam, tief/flach, regelmäßig/unregelmäßig, Atemzüge pro Minute):
Respiration (quick/slow, deep/shallow, regular/irregular, frequency per minute):

Stuhl (Farbe, Konsistenz, Häufigkeit):
Stool (colour/consistency/frequency):

Urin (Farbe, Menge, Häufigkeit der Entleerung, Teststreifenprüfung):
Urine (colour/quantity/frequency of passing, result of stripe test - if applied):

Übelkeit, Erbrechen:
Nausea, vomiting:

Bewußtseinszustand (klar, benommen, bewußtlos):
State of consciousness (clear, dizzy, unconscious):

Geisteszustand (ängstlich, unruhig, aggressiv, verwirrt usw. - vgl. „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“, p. 203-209, or consult appropriate medical guide):
Mental conditions (anxious, restless, aggressive, confused etc. - see "Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen", p. 203-209, or consult appropriate medical guide):

Körpertemperatur (im After gemessen):
Body temperature (taken in anus):

Puls, Schläge/Minute (regelmäßig/unregelmäßig):
Pulse (frequency per minute; regular/irregular):

11. **Örtlicher Befund (möglichst genaue Beschreibung):**
Local findings (most detailed results of findings in injured or sick area):

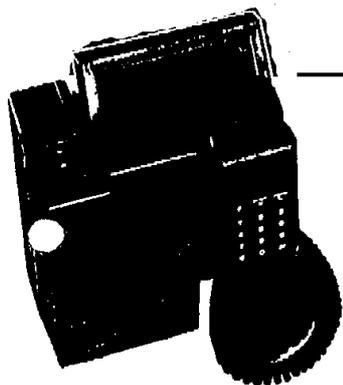
12. **Bisherige Maßnahmen und deren Erfolg:**
Treatment up to now and results:

13. **Arzneimittelausrüstung nach Verzeichnis der „Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 25. April 1972“.**

Medical outfit on board according to list No. of the "Regulation of the Maintenance of Health on German Merchant Marine Vessels" dated April 25th, 1972 or quote medical outfit on board as required by your government.

„Wir kommen!“

Gleich, wie sie alarmiert werden, die Retter der DGzRS gehen jedem Notruf nach.
Für Küstenfahrer bietet auch das D-Netz Telefon diese Sicherheit.



YACHT-EXTRA SICHERHEIT

Seenotruf per Mobilfunk

Nicht allein über die klassischen UKW-Notrufkanäle, auch mit den modernen D-Netz-Telefonen kann man die Seenotzentralen erreichen.

Wer keine Seefunkstelle an Bord hat, kann auch Hilfe über das D1- und D2-Funknetz rufen. Das Netz ist im Raum der EG bereits weitgehend in Betrieb. Das moderne, transportable Telefon, ob in der Jackentasche verstaut, im Auto oder an Bord, hat also nicht nur Vorteile für das Geschäftsleben und bei der Kommunikation mit den Dahingeblichenen, sondern ist ein neu hinzugewonnenes und fast vollwertiges Sicherheitsinstrument für den Seenotfall.

Ursprünglich einmal für den Betrieb im Auto erdacht, hat sich das Funktele-

fon längst überall durchgesetzt. Sicher auch, weil die Preise für Geräte und Gespräche immer noch fallen. Für den Einsatz an Bord hat das Funktelefon ein paar besondere Vorteile. Es braucht keine Sprechlizenz, wie etwa der UKW-Seefunk, das System ist abhörsicher, und man kommt ohne den Umweg über eine Küstenfunkstelle direkt ins öffentliche Netz – und zwar europaweit. Auch anrufen lassen kann man sich, ebenfalls flächendeckend, ohne daß der Anrufer wissen muß, wo sich der Angerufene befindet.

Zwar werden die öffentlichen Stellen

nicht müde zu erklären, daß D-Netz-Systeme auf keinen Fall den UKW-See-funk mit seinen seespezifischen Diensten ablösen werden. Dennoch liegt die Frage auf der Hand, ob man damit nicht auch einen Seenotalarm auslösen kann – das Hauptargument vieler Spotschipper, überhaupt ein Funktelefon an Bord zu nehmen.

Und man kann – auf Binnenrevieren sowieso und auf See im Bereich einer entsprechenden Landstation in der Regel maximal 16 bis 19 Seemeilen (30 bis 35 Kilometer) von der Küste entfernt. Weiße Flecken auf der Bedeck-

Aus Yacht 24/94

Telefonnummern siehe Seite 16.4.1

kungskarte gibt es in Deutschland inzwischen kaum noch, und die Netze der nordeuropäischen Partner sind in Betrieb oder zumindest doch in der Bauendphase, so daß man von den typischen Nord- und Ostseerevieren sicher telefonieren kann. Auch die Mittelmeeranrainer bauen ihre Netze aus.

Dort kommt man ebenfalls ins Netz.

Da es sich um das Konzept eines Landtelefons handelt, erreicht man im deutschen Netz die Notrufe 110 und 112 (Polizeistation und Rettungsleitstelle) stets schnell (vor ausländischen Küsten lauten diese Rufnummern anders). Im Seenotfall wird man ganz sicher von der Polizeistation an die Seenotretter weitergeleitet. Besser ist es natürlich, die Retter direkt anzurufen (die Telefonnummern dazu finden Sie auf Seite 52/53 in diesem Sonderteil).

Was ist nötig, um ein Funktelefon an Bord einer Yacht zu installieren? Auf jeden Fall sollte das Bord-D-Netz-Telefon kein Handapparat (Handy) sein, sondern ein portables Gerät – schon wegen der höheren Leistung von acht Watt gegenüber der Handy-Leistung von maximal zwei Watt.

Wichtig ist dann der Aufbau einer separaten Antenne, am besten einer Aktivantenne (Antenne mit Verstärker): Das notwendige Kabel schluckt (dämpft) einiges der Sendeleistung. Die Antenne muß nicht unbedingt in den Masttopp; eine Höhe zwischen vier und fünf Metern ist ausreichend. Sie soll senkrecht stehen, möglichst auf einem metallenen „Gegengewicht“, wozu sich beispielsweise die Aluminium-Saling gut eignet.

Es gibt in Deutschland zwei D-Netze, das D1-Netz der Telekom und das private D2-Netz von Mannesmann. Die Entscheidung, mit welchem Netz man arbeiten will, ist eine Frage der D-Netz-Telefonkarte, ohne die (außer einem Notruf per Tastendruck) nichts läuft. Sie enthält die Telefonnummer und eine persönliche Identifikationsnummer (PIN), über die alle Gespräche abgerechnet werden. Trotz der Konkurrenz zweier D-Netze in Deutschland ist das Telefonieren im D-Netz noch teuer. Das sollte aber für ein Seenotgespräch kein Thema sein.

Joachim R. Mihs

Die Mobilfunknetze sind ein zusätzliches Sicherheitssystem

Seenotrettungsdienste in Europa

Deutschland: Die deutsche DGzRS ist seit ihrer Gründung 1861 ein einheitliches, unabhängiges Rettungswerk, das ausschließlich durch Spendenaufkommen finanziert wird. Sie unterhält zur Zeit 48 Rettungseinheiten, die zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt gehören und beschäftigt 165 festangestellte Rettungsmänner. Koordiniert werden die Einsätze von der Seenotleitung (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC) in Bremen.

Direktruf per Telefon: 0049-421-537 07 77.

Norwegen: Der norwegische Rettungsdienst NSSR wird zum Teil durch Spenden, teils durch staatliche Zuschüsse finanziert. Er unterhält 32 Einheiten, die Seenotkoordination erfolgt seit 1967 durch die Polizei, SAR-Zusammenarbeit mit Luftwaffe und Küstenwache (Marine, RCC) Stavanger.

Direktruf per Telefon: 0047-51-64 60 61.

Schweden: Die schwedische Seenotrettungsgesellschaft (SSRS) ist ein staatlicher Rettungsdienst und unterhält 31 Rettungsstationen vom Bottnischen Meerbusen bis Fjällbacka nördlich von Göteborg, davon 5 an Binnengewässern. Zusammenarbeit mit Küstenfunkstellen, Küstenwache und Marine. Die 41 zum Teil eisgängigen Fahrzeuge werden vom RCC Stockholm gelenkt.

Direktruf per Telefon: 0046-8-744 56 00.

Dänemark: Das dänische Rettungswesen untersteht seit 1973 der königlich dänischen Verwaltung von Schifffahrt und Hydrographie. Es unterhält 22 Stationen mit Motorrettungsbooten sowie Raketenapparaten. Die Seenotkoordination aller zivilen und militärischen SAR-Einheiten leitet das Verteidigungsministerium. Für Seenotfälle ist das MRCC Århus zuständig.

Direktruf per Telefon: 0045-89-43 30 99.

Holland: Die holländische Rettungsgesellschaft (K. N. Z. H. R. M.) finanziert sich ausschließlich aus freiwilligen Beiträgen. Die Gesellschaft verfügt über 25 Rettungsstationen mit 37 Fahrzeugen und 14 festangestellten Rettungs-

männern, alle übrigen Mitarbeiter sind Freiwillige. Die Seenotkoordination leitet das Coast Guard Centre in IJmuiden (RCC IJmuiden) in Zusammenarbeit mit Marine und Luftwaffe.

Direktruf per Telefon: 0031-2550-34 344.

Belgien: Der belgische Seenotrettungsdienst ist eine staatliche Organisation und dem Lotsendienst unterstellt. Es existieren drei Stationen, die Seenotkoordination übernimmt die Zentrale Leitstelle in Oostende, RCC Oostende.

Direktruf per Telefon: 0032-59-70 65 65.

England: Die englische Royal National Life-Boat Institution (RNLI) in Poole ist der älteste Seenotrettungsdienst und war im 19. Jahrhundert Vorbild für Gründungen in Frankreich, Spanien, Holland, Rußland und Deutschland. Er umfaßt 258 aktive sowie 78 Reserveeinheiten in den Gewässern der Britischen Inseln sowie der Kanalinseln und der Republik Irland. Zusammenarbeit mit der Royal Navy, der Royal Air Force und der Coast Guard. Das RCC Yarmouth koordiniert Rettungsaktionen.

Direktruf per Telefon: 0044-493-85 23 09.

Hilfe rufen auch ohne Seefunkstelle möglich

Frankreich: Der französische Seenotrettungsdienst Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) ist staatlich und unterhält 255 Stationen an der Küste, an Badestränden und Binnengewässern sowie in den überseeischen Kolonien. Zusammenarbeit mit Marine, Luftwaffe, Polizei und Zoll, dem Bevölkerungsschutz sowie Privatflugzeugen und -booten, die im Einsatzfall verpflichtet werden können. Die Seenotkoordination für das Mittelmeer, C. R. O. S. S. MED, hat ihren Sitz in Toulon, für den Atlantik in Etel.

Direktruf per Telefon: 0033-91-61 71 10 (Mittelmeer), 0033-97-55 35 35 (Atlantik).

Spanien: Der spanische Rettungsdienst untersteht dem Transportministerium in

Madrid. Er wird von der Generaldirektion für die Handelsschifffahrt organisiert. Die Seenotkoordination erfolgt ebenfalls über RCC Madrid.

Direktruf per Telefon: 0031-1-580 14 65/64.

Italien: Die italienische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist dem Ministerium für die Handelsschifffahrt in Rom unterstellt. Organisiert wird sie vom Generalinspekteur der Hafenslotsen (Capitanerie di Porto), der sowohl eigene Fahrzeuge als auch den Einsatz von Handelsschiffen und Fischereifahrzeugen koordiniert. 200 Einheiten werden unterhalten. Marine und Luftwaffe unterstützen den Seenotrettungsdienst des RCC Roma.

Direktruf per Telefon: 0039-6-592 27 37.

Polen: Der polnische Rettungsdienst wird über das RCC Gdynia koordiniert.

Direktruf per Telefon: 0048-58-20 55 51.

Rußland: Der russische Seenotrettungsdienst ist dem Ministerium für die Handelsschifffahrt unterstellt. RCC St. Petersburg.

Direktruf per Telefon: 007-812-184 98 08.

TELEFON-RUFNUMMERN

Deutschland

RCC Bremen: 0049-421-5370777

Norwegen

RCC Stavanger: 0047-51-646061

Schweden

RCC Stockholm: 0046-8-7445600

Dänemark

MRCC Århus: 0045-89-433099

Holland

RCC IJmuiden: 0031-2550-34344

Belgien

RCC Oostende: 0032-59-706565

England

RCC Yarmouth: 0044-493-852309

Frankreich

CROSS MED Toulon: 0033-94-617110

CROSS ETTEL: 0033-97-553535

Spanien

RCC Madrid: 0031-1-5801465/64

Italien

RCC Roma: 0039-6-5922737

Polen

RCC Gdynia: 0048-58-205551

Rußland

RCC St. Petersburg: 007-812-1849808

!! Vorsicht: Es haben sich Telefonnummern geändert. Nur Nummern aus Seite 16.4 benutzen. !!

Versicherungen (Stand 04/2008)

Haftpflichtversicherung „ANITA“

Ansprechpartner: Georg Dunker, Versicherungsmakler; Trostbrücke 4; 20457 Hamburg.
Tel: 040-376 0044; E-mail: info@georg-duncker.com
Versicherer: Wehring und Wolfes Zürich Arippina Versicherungs G Nr. 31/322724
Versicherungssumme: 15.000 000,00 €
Fahrtbereich: 10° - 80°N / 30°W - 30°O

Kaskoversicherung „ANITA“:

Ansprechpartner: Georg Dunker, Versicherungsmakler; Trostbrücke 4; 20457 Hamburg.
Tel: 040-376 0044; E-mail: info@georg-duncker.com
Versicherer: Wehring und Wolfes, Mannheimer Versicherung AG., Vers. Nr. 71394 K
Versicherungssumme: 434.598,- €, pers Effekten: 15.339,- €
Selbstbeteiligung: pro Schadensfall 4 000,- €
Fahrtbereich: 10° bis 80° Nord / 30° West bis 30° Ost

Den neuen Geltungsbereich bitte beachten, Bereichsüberschreitung muß dem Versicherer über die Geschäftsstelle der SKO gemeldet werden

Unfallversicherung „ANITA“

Ansprechpartner: HDI-Gerling Firmen und Privat Vers. AG
Betrieb Standort Köln Gruppenunfall
Postfach 10 14 64, 50464 Köln
Zust. Kundendienst: Tel.: 069 7567-777, Fax: 0221 144-3984
Vers. Schein: KxG22-005773862-5

Havarie:

Sofort nach einer Havarie ist der Vorgang im Logbuch ausführlich zu beschreiben und von den Beteiligten zu unterschreiben. Danach füllt der Schiffsführer **ein Formular 2-fach nach Muster** im Anhang aus (Formulare sind auch in der Schiffsakte) und schickt es mit einer Abschrift der Logbucheintragung an die Geschäftsstelle. Seekarten sind ggf. mit Einträgen aufzubewahren.

Der Vorstand ist sobald als möglich von der Havarie telefonisch zu verständigen

Wenn nicht alles klar ist ruft der Schiffsführer sobald wie möglich die Versicherung an, um zu fragen, was eventuell noch zu tun ist. Auf jeden Fall erbitten wir einen Anruf bei der Geschäftsstelle.

Die Versicherungen legen generell sehr großen Wert darauf, daß keine Zusagen über die Regulierung eines von uns verursachten Schadens gegeben werden. Das kann den Versicherungsschutz kosten!

Bei erbetener Hilfeleistung muß der Schiffsführer vor der Annahme der Hilfe auf der Basis, "no cure no pay", also „ohne Erfolg kein Geld“, einen Festpreis aushandeln, nach erfolgter Hilfe bezahlen und auf der Quittung bestätigen lassen., daß keine weitere Forderung besteht. Bericht an die Geschäftsstelle.

Spezielle Fragen als Anlage zu einem Havariebericht:

Auf die folgenden Fragen ist beim Bericht an den Schifferrat einzugehen. Ein Vordruck zum leichteren Ausfüllen befindet sich in den Bordakten.

Dieser Katalog ist **nur für den SKO-internen Gebrauch** bestimmt und nicht an Dritte (Havariebeteiligte, Versicherungsagenten u.a.) weiterzugeben.

1. Welche Seekarte wurde benutzt? Original beifügen.
2. Wer saß zur Zeit der Havarie am Ruder?
3. Welche Anweisung hatte der Rudergänger?
4. Wo befand sich während der Havarie der Schiffsführer?
5. Wurde die Gefahr vorher erkannt?
6. Wie lange vor der Havarie wurde die Gefahr bemerkt?
7. Wann wurde die Gefahr erkannt? (Uhrzeit)
8. Was wurde zur Abwehr der Gefahr getan?
9. Wer hat die Havarie zuerst bemerkt?
10. Was hat der (Nr.9) daraufhin getan?
11. Wo befand sich während der Havarie der Wachführer?
12. Womit war während der Havarie der Wachführer beschäftigt?
13. Was hat der Wachführer nach Kenntnis der Havarie veranlaßt?
14. Hatte der Schiffsführer Kenntnis von den Verhaltensvorschriften der SKO, was im Schadensfalle zu tun ist?
15. Hatte der Wachführer Kenntnis von den Vorschriften zu 14?
16. Mit welchen Worten hat der Schiffsführer über UKW um Beistand gebeten?
17. a.) In welcher Sprache wurde verhandelt mit der Seefunkstelle
17. b.) In welcher Sprache wurde verhandelt mit dem Beistandleistenden?
18. Wer verhandelte mit dem Helfer?
19. Ging der „Unterhändler“ von Bord?
20. Wann kam der Unterhändler an Bord zurück?
21. Wurde ein Festpreis ausgehandelt?
22. Wurde die Basis „Kein Erfolg, kein Geld“ berücksichtigt?
23. Wurde nach der Hilfeleistung und der Bezahlung eine Quittung ausgestellt?
24. Enthielt die Quittung die Bestätigung, daß keine weiteren Forderungen bestehen?
25. Wurden, wenn Forderungen bestanden, deren Höhe festgestellt?
26. Wie wurde die Höhe der Forderungen festgestellt?
27. Wurde Einigung erzielt?
28. Warum wurde keine Einigung erzielt?
29. Ist die Crew bereit, für den Schaden aufzukommen?
30. In welcher Höhe will sich die Crew an den Kosten beteiligen?

Crewliste für dieTörnerteilnahme mit der SY ANITA der Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Diese Crewliste an der Schifferrat der SKO schicken: c/o.Tobias Simon, Frankfurter Str.25, 55252Mainz-Kastel,
 Telefon und Fax : 06134-24310 e-mail. Srsprecher@skostsee.org

Abgabetermine: Törnbeginn vor dem 1. Juli = bis 1. März / Törnbeginn nach dem 1. Juli = bis 1. April

Törn Nr. A vom _____ bis zum _____

	Name	Vorname	Alter	Neumitglied	Befähigung Zeugnisse	seglerische Erfahrungen / Kurzform
Skipper						
1. Wachf						
2. Wachf						
4*						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						

* bei Bedarf 3. Wachführer

Bitte deutlich lesbar schreiben.

Alle Törnerteilnehmer sind Mitglieder der SKO.

**Nichtmitglieder dürfen aus steuerlichen und versicherungstechnischen Gründen an dem Törn nicht teilnehmen.
 50 % der Törngebühren werden bis zu dem in der Rechnung genannten Termin auf das Konto der SKO überwiesen.
 Die kompletten Törngebühren werden spätestens 1 Monat vor Törnbeginn auf das Konto der SKO überwiesen.**

Bedingungen siehe Rückseite

Geschäftsstelle der Segelkameradschaft Ostsee e.V.: c/o Christian Mertens, Adelheidstr. 85, 65185 Wiesbaden
 Tel.: 0611 301866, mob: 0171 8318839,e-mail: sko@skostsee.org

Bankkonten: Nassauische Sparkasse Walluf 472 002 104 BLZ 510 500 15, Volksbank Eltville 523 29 BLZ 510 914 00

Bedingungen und Verpflichtungen zur Teilnahme an einem Segeltörn mit der SY ANITA der Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Verpflichtungen:

Die jeweils gültigen Vordrucke (Crewmeldung, Anmeldung von Mitgliedern, Verklarungsliste) müssen verwendet werden und erhält jeder Schiffsführer bei Saisonbeginn entweder zugestellt oder können aus dem blauen Buch kopiert werden.

Auf mögliche Rechtsfolgen und auch finanzielle Folgen nicht genehmigter oder nicht verklarter Törns weisen wir besonders hin.

Bei nicht vollständiger Crew sind der Vorstand und der Schifferrat **zeitnah** auf dem Laufenden zu halten.

Crewqualifikation:

Skipper: Ostsee, Nordsee und englischer Kanal (Begrenzung: Bergen - Shetlands Isle de Quessant) = BK-Schein oder Sportseeschifferschein.

Alle anderen Seegebiete = C-Schein oder Sporthochseeschifferschein.

Mindestens zwei Reisen als Wachführer auf der ANITA.

Beurteilung durch den Vorstand.

1. Wachführer: (Skipper-Stellvertreter) BK-Schein, ANITA-Erfahrung.

2. Wachführer: BR-Schein.

Crew: Mindestens vier weitere erfahrene Segler.

Das aktuelle „Blaue Buch“ ist Pflichtlektüre der Skipper und Wachführer.

Mit meiner Unterschrift bestätige ich die rückseitige Crewliste und die Kenntnisnahme der Bedingungen.

(Schiffsführer)

Schifferrat:

Tobias Simon _____ Datum _____

Dr. Eckart Starke _____ Datum _____

K.F. Grondei _____ Datum _____

Thomas Seelbach _____ Datum _____

Achim Dunker _____ Datum _____

Logbuch:

Das Logbuch ist eine Urkunde (siehe Seite 7.4 des Blauen Buches) und verbleibt während der gesamten Saison an Bord.

Verklärung:

Spätestens drei Wochen nach Törnende muss der Verklarungsbericht an den Schifferrat und an den Schiffsführer eingereicht werden. Die Frist für den Bericht des letzten Törns ist der 10. Oktober. Jeder Törn muss verklart werden, d.h. vom Schifferrat abgezeichnet sein. Die Reiseverklärung ist auf dem entsprechenden Vordruck (Blaues Buch 12.3) vorzunehmen und mit einem Kurzbericht einzureichen.

Erst danach ist der Skipper aus seiner Verantwortung gegenüber der SKO entlassen. Die Entlastung kann verweigert werden. Probleme werden im Vorstand beraten und geregelt. Die Öffentlichkeit bleibt ausgeschlossen.

Wettbewerbe und Wettfahrten:

Wir empfehlen, dass jeder Skipper Mitglied der Kreuzerabteilung des DSV oder KYCD ist. Eine Teilnahme an den Fahrtenwettbewerben dieser Verbände sollte selbstverständlich sein. Dadurch unterstreichen wir den sportlichen Charakter unserer Törns und finden entsprechende nationale und internationale Beachtung. Ebenso werden auch Bewerbungen um Fahrtenseglerpreise von SKWB, DHH und anderen empfohlen.

An den Kassenwart

Datum _____ Freigabe _____

Kommentare des Schifferrates:

Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Reiseverklärung:

An den Schifferrat der SKO c/o. Tobias Simon, Frankfurter Str.25, 55252Mainz-Kastel,
Telefon und Fax : 06134-24310, e-mail: Srsprecher@skostsee.org

Zur Reiseverklärung "S.Y.ANITA" Törn Nr.:.....vom.....bis.....

bzw Segelyacht.....Törn Nr.....vom.....bis.....

reiche ich folgende Unterlagen ein:

- 1. Reisebericht (für den Schifferrat kurz und bündig,) an den Vorsitzenden des Schifferrates.
- 2. Kopie (oder auch ausführlicher Bericht) an den Schriftführer
- 3. Logbuch meines Vorgängers habe ich korrekt abgeschlossen und an Bord belassen.
- 4. Havariebericht im Falle eines Falles liegt bei.
- 5. Ich bestätige, daß ich die Durchschrift des Arbeitsbuches (Originalseiten) an den Takelwart geschickt habe.
- 6. Ich habe Verbesserungsvorschläge und habe diese an den Takelwart geschickt
- 7. Ich bestätige, daß ich die angefallenen Telefonkosten (UKW und Satellitentelefon)
 - nach Rechnungsstellung durch den Kassenwart begleichen werde.
 -
- 8. Ich bestätige, daß ich das Schiff wie durch die Prüf-und Ausrüstungsliste nachgewiesen, an den Skippernachfolger, Herrn bzw. Herrn..... übergeben habe.
- 9. Ich habe das Schiff in..... übergeben.
- 10. Die Übergabe war persönlich
- 11. Die Übergabe war nicht persönlich, weil.....

.....

Unterschrift

Nur ankreuzen!!

Allgemeines:

Die Segelkameradschaft Ostsee e.V., (SKO) ist ein gemeinnütziger Verein. Nach der Vereinssatzung, haben alle Mitglieder das Recht auf den vereinseigenen Yachten an den geplanten Seereisen teilzunehmen.

Die Seetörns:

Zum Ende des Jahres wird der Törnplan des folgenden Jahres erstellt. Dieser Törnplan ist auf der Homepage der SKO einzusehen oder wird auf Wunsch den Mitgliedern zugeschickt. Buchungen der jeweiligen Törns werden direkt bei den Skippern vorgenommen. Die Schiffsführer wählen ihre Crews nach seemännischen Erfordernissen, bzw. nach der zeitlichen Reihenfolge der Anmeldungen aus. Vom Schiffsführer erfährt der Teilnehmer auch alle Einzelheiten über Nebenkosten, Törn-Kosten, Reiseziel, persönliche Ausrüstung usw.

Verpflichtungen:

Nach erfolgter Zusage ist die Teilnahme verbindlich. Sollte eine Absagen von einem gebuchten Seetörn erfolgen, hat der Nichtteilnehmende keinen Anspruch auf Rückerstattung der geleisteten Anzahlung. Es wird empfohlen, eine Reiserücktrittskostenversicherung abzuschließen. Die SKO hat eine Kaskoversicherung für das Vereinsschiff abgeschlossen. Der Selbstbehalt, in der Regel 1500,- €, ist im Schadensfall von der gesamten Crew zu tragen.

Haftung und Versicherung:

Die Segelkameradschaft Ostsee e.V. hat die üblichen Kasko- und Haftpflichtversicherungen für das Schiff abgeschlossen. Eine weitergehende Haftung kann nicht übernommen werden. Verfügt ein Crewmitglied bereits über eine Unfall- und/oder Krankenversicherung, empfiehlt es sich, den Einschluss des Segelsportes ausdrücklich bestätigen zu lassen.

Törn-Änderungen:

Den vorgesehenen Törnplan (Ziele und Zeit) behält sich die Schiffsführung ausdrücklich vor. Für Törnverschiebungen, Verkürzungen, Zeitüberschreitungen und Ausfälle, verursacht durch Wetter und höhere Gewalt, haften weder der Schiffsführer noch die SKO.

Rechte der Schiffsführung:

Schiffsführer und Crew handeln im Auftrag der SKO. Der Schiffer hat das Recht, ein Crewmitglied ohne Angabe der Gründe von der weiteren Törnteilnahme auszuschließen, wobei der gezahlte Törnkostenbeitrag nicht zurückgezahlt wird.

Die derzeitigen Mitgliedsbeiträge:
Stand 1.1.2008

Ordentliche Mitglieder	180,- €
Aktive Mitglieder	65,- €
Jugendliche Mitglieder	15,- €

Für Neumitglieder ist das Bankeinzugsverfahren Bedingung.

Anmeldung als Mitglied der Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Segeltörn-Nr. A _____ Skipper: _____

Name: _____

Vorname: _____

Geburtstag: _____ Telefon privat: _____

Mobiltelefon: _____ Fax: _____

e-mail _____

PLZ: _____ Ort: _____

Strasse: _____

Beruf: _____

Mitglied im Segelverein: _____

Segelführerscheine: _____

Motorbootführerscheine: _____

Funkzeugnisse: _____

Segeltörns, wann? wo?: _____

Wodurch hörten Sie von der SKO, bzw. durch wen sind Sie zur Teilnahme an einem Törn veranlasst worden?

Mit meiner Unterschrift erkenne ich, die Satzung der Segelkameradschaft Ostsee e.V. nach dem Stand vom 2.3.1996 an.
Einsichtnahme im Internet unter sko@skostsee.org

Meine Bankverbindung für das Bankeinzugsverfahren

Kto.-Nr.: _____ BLZ: _____

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des Antragstellers

bei Minderjährigen Unterschrift der gesetzlichen Vertreter

Geschäftsstelle der Segelkameradschaft Ostsee e.V.
Christian Mertens, Adelheidstr. 85, 65185 Wiesbaden
Tel.: 0611 301866, mob: 0171 8318839, e-mail: kasse@skostsee.org

Bankverbindungen:
Nassauische Sparkasse Walluf, Kto.-Nr. 472 002 104, BLZ 510 500 15
Volksbank Eltville, Kto.-Nr. 523 29, BLZ 510 914 00

Anmeldung für einen Segeltörn auf der SY ANITA der SKO Segelkameradschaft Ostsee e.V.

Diese Anmeldung an den jeweiligen Skipper schicken.

Segeltörn-Nr. und Skipper:

Name

Vorname

Straße

Postleitzahl / Ort

Telefon

Fax

Mobiltelefon

Mailadresse

Segelführerschein

Funkzeugnisse

Reisepass- oder Personalausweis-Nr.

Dauermedikamente?

Segeltörns, wann? wo?

Die Anmeldung für einen Törn ist mit Zahlung von 50% des von dem Schiffsführer in Rechnung gestellten Segelgeldes bestätigt und gilt als verbindlich. Der Betrag ist termingerecht auf das vom Schiffsführer benannte Konto zu überweisen. Bis zum Zahlungseingang ist die Koje anderweitig verfügbar

Zur Teilnahme an einem "ANITA"-Törn ist die Mitgliedschaft in der SKO Bedingung.

Ort - Datum

Unterschrift des Teilnehmers

Ort - Datum

Bei Minderjährigen Unterschrift des gesetz. Vertreters

Geschäftsstelle der Segelkameradschaft Ostsee e.V.
Christian Mertens, Adelheidstr. 85, 65185 Wiesbaden
Tel.: 0611 301866, mob: 0171 8318839, e-mail: kasse@skostsee.org



YACHT SCHADEN ANZEIGE

Versicherungsnehmer:		Tel. gesch.:		Privat:	
Anschrift:					
Policen Nr.:		Sportbootführerscheine:			
Wann und in welcher Höhe wurde die letzte Prämienrechnung bezahlt?					
Yachtname:		Segelnr.:		Reg. Nr.:	
Schadensdatum:					
Uhrzeit:					
genauer Standort:					
Wetterbedingungen:					
Skipper zum Unfallzeitpunkt					
wenn bei einer Regatta: Veranstalter/Ort					
Art der Beschädigung: Wenn möglich Ihre eigene unverbindliche Schätzung zur Schadenshöhe					
Wo kann die Yacht besichtigt werden?					
bei Diebstahlschäden: Anschrift der Polizei und Aktenzeichen					

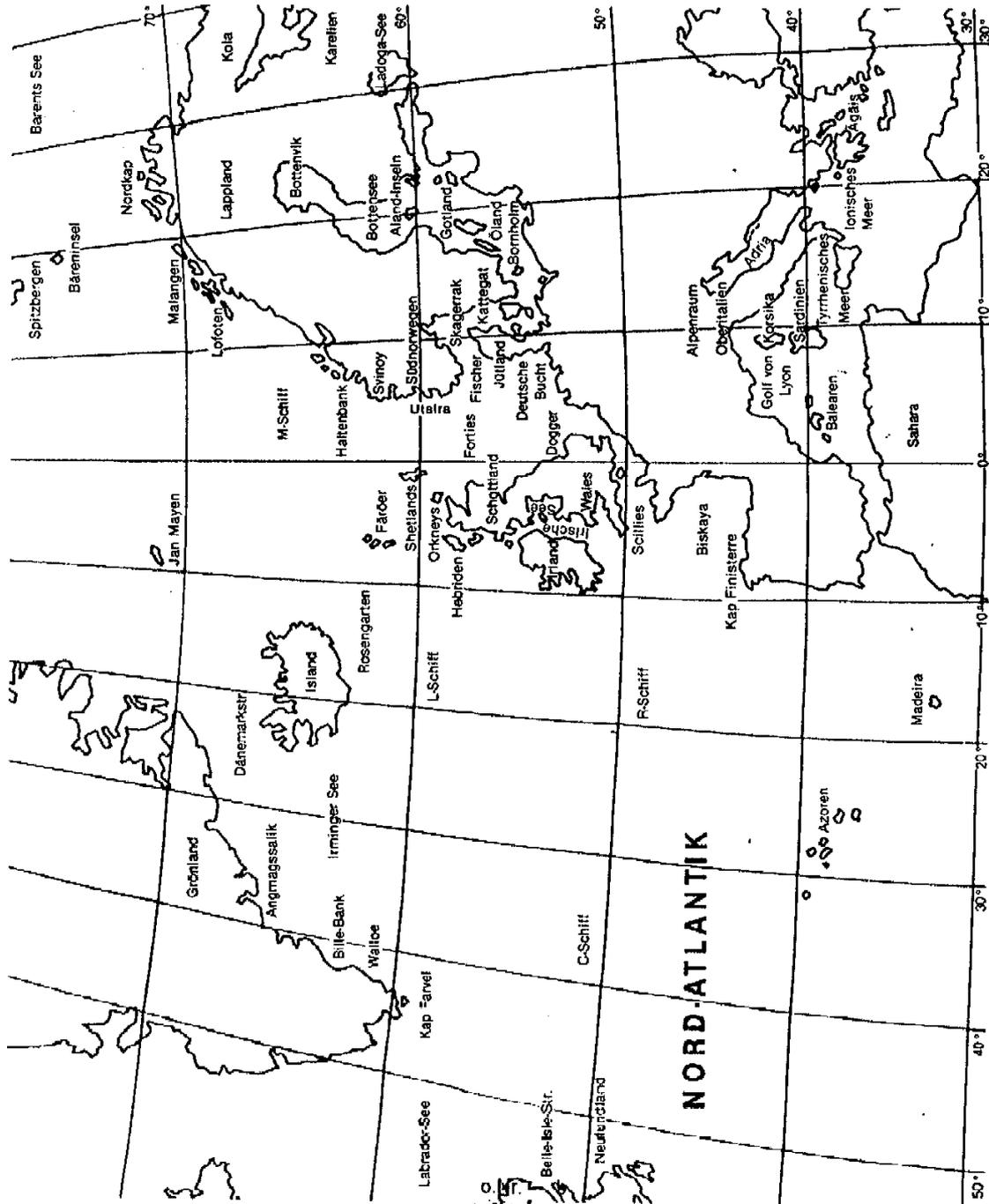
Bitte Schaden- schilderung ggf. mit einer Skizze	
Welche Firma/Wen schlagen Sie für die Rep. vor?	

WENN ANDERE YACHTEN / GEGENSTÄNDE BESCHÄDIGT WURDEN, BITTE AUSFÜLLEN:

Name der Yacht	
Anschrift des Eigners	
Anschrift von Zeugen	
Art und Höhe der Beschädigungen an anderen Objekten.	
<p>Schadensbetrag an Frau/Herrn/Firma:</p> <p>Kreditinstitut: BLZ: Konto Nr.:</p> <p>Bitte beantworten Sie alle Fragen sorgfältig und wahrheitsgemäß, da vorsätzlich schuldhaft unwahre Angaben den Versicherungsschutz entfallen lassen.</p> <p>Datum Unterschrift</p>	

Stationsmeldungen von UTC

Stationen	Richtung	Stärke	Wetter	km/h	°C	hPa
1 Sklima						
2 Sinyoy						
3 Lista						
4 Akerö						
5 Tjornmouk						
6 Hemsby						
7 Dan Helder						
8 FS Borkum Riff						
9 Borkum						
10 FS Weser						
11 FS Eibe 1						
12 Hegeband						
13 Lüt/Sylt						
14 Thyborøn						
15 Slagen						
16 Fomæs						
17 Kullen						
18 Kogæs						
19 Leuchtturm Kiel						
20 Puttgarden						
21 FS Min						
22 Ahona						
23 Bornholm						
24 Vistula						
25 Mareham						
26 Hel						
27 Brest						
28 Cherbourg						
29 Boreaux						
30 Biarritz						
31 La Coruna						
32 Lissabon						
33 Gibraltar						



Wetterlage vom UTC Station

Der Generator

Unser Diesel-Generator hat in der Saison 2006 leider seinen Geist aufgegeben.

Als Zwischenlösung ist ein Honda 750 Watt Benzingenerator an Bord.

Dieser Generator darf nicht unter Deck (Backskiste) betrieben werden.

Da dieser Generator mit Benzin (Normal-bleifrei) betrieben wird, ist auf die besondere Geährdung durch die explosiven Benzingase zu achten

Es ist geplant im Winter 2007/08 einen neuen Dieselgenerator zu installieren.

Der Dampfdrucktopf.

Es ist völlig unnötig, Angst vor dem Dampftopf zu haben, es gibt ihn schon seit unserer Großmütter. Man muß nur wissen, was man darin macht. Nicht Nudeln oder Reis in großen Mengen wie auf der Anita, aber vor allem Kartoffeln. Das geht 10 Minuten. Immer unten einen halben bis dreiviertel Liter maximal Wasser rein und zumachen. Nicht den >Topf voll Wasser, so funktioniert das nicht. Dann warten bis er bläst, Ventil zu und weiter erwärmen bis 2 Ringe am Ventil zu sehen sind. Jetzt nur ganz kleine Flamme und 10-12 Minuten Je nachdem ob geschnittene Salzkartoffeln oder ganze und große Stücke. In 10 Minuten(12 Minuten) abschalten und warten, bis Ventilring wieder unten ist. Nicht abschrecken mit kaltem Wasser, diese Zeit bis unten gehört zum Fertiggaren!. Dann öffnen. Man braucht so echt sehr wenig Gas, was bei Törnketten auch den Nachfolgekameraden hilft. Auch Rindfleisch gekocht, was so etwa 2,5 Stunden ginge, erledigt sich in 45 Minuten.

Sollte mal ein Topf ersetzt werden so bitte nur Töpfe von Silit, WMF oder Fissler nehmen. Sind teurer aber nicht auf Dauer, da in jedem Dorf Ersatzteile sind. Und dann immer mit gleicher Deckelgröße, so geht eine Reservegummidichtung für beide Töpfe. Hier kennt keiner die Fa. und die Dichtungen der no name Töpfe.. Ohne diese ist er aber wertlos. Da natürlich die beiden Betriebsanleitungen sofort den Weg alles irdischen gegangen sind, weiß keiner wie lange was. Man sieht ja nicht rein. Hier einige Angaben aus eigener Erfahrung und aus einer Silittopfgebrauchsanleitung als Anhaltspunkt.

Blumenkohl ganz	10 min, in kleinen Röschen nur etwa	2 Min.	
Fleischbrühe aus Knochen und Fleischresten		ca. 30 Min.	
Gelbe Rüben		2 Min.	
Gemüsebrühe		2 Min.	
Hammelragout		30 Min.	
Hühnerbrühe		24-30 Min.	
Irish Stew		18 Min.	
Kalbsfrikassee	nach aufkochen mit Wurzelwerk	15 Min.	
Kartoffelsuppe	(kleine Stückchen)	7 Min.	
Knochenbrühe		ca. 30 Min.	
Kohlrabi		7 Min.	
Lauch		2 - 4 Min.	
Ochsenschwanz		40-50 Min.	
Pellkartoffeln je Größe, Alter u.Sort		7-14 Min.	Schnitt bei mir 12 Min.
Rinderzunge frisch	35, gepökelt und geräuchert	50-55 Min.	
Rindfleisch(Siedfleisch)		38 Min.	
Rindsgulasch		15 Min.	
Rosenkohl		2-4 Min.	
Rotkraut		5-16 Min	
Salzkartoffel je	nach Größe der Schnitze	6- 9 Min.	
Sauerbraten		30 Min.	
Sauerkraut		5-12 Min.	
Schweinebauch oder Kasseler		12 Min.	
Schweinegulasch		12 Min.	
Spinat		3 Min.	
Suppenhuhn		36 Min.	
Wirsing		8 Min.	

Soweit einige Hinweise zu diesem vor allem bei Seegang doch sehr sicherem Verfahren.

Elektroanlage

Allgemeines:

Im Zuge der Renovierung der ANITA 1996/97 wurde eine völlig neue Elektrik eingebaut. Beim Entwurf und Bau dieser Anlage wurde besonders auf Bedienfreundlichkeit, Wartungsfreiheit und Sicherheit geachtet. Diese Anlage ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyds und des VDE (VDE 0100) errichtet.

Aus Sicherheitsgründen ist jeglicher Eingriff in diese Anlage untersagt. Insbesondere dürfen keinesfalls irgendwelche Verbraucher direkt an die Akkus und Stromschienen angeschlossen werden. Hier besteht extreme Brandgefahr.

Wer irgendwelche Eingriffe in die Anlage vornimmt, ist für alle Folgeschäden und anschließende Reparaturen haftbar.

Verbraucher, wie eigene Radios, GPS u.ä., dürfen nur über die vorgesehenen Steckdosen und nur mit Genehmigung des Schiffsführers angeschlossen werden. Diese Steckdosen sind gemeinsam mit 16A abgesichert.

Generator:

Der Generator, ein Mase Stromerzeuger, erzeugt 230 Volt Wechselspannung und ist fest mit der Hauptverteilung verbunden. Er dient zum Laden aller Akkus, diese erfolgt über zwei wahlweise Ladegeräte. Auch während des Ladens kann 12 Volt und 230 Volt entnommen werden. Der Generator wird gestartet von seinem Bedienpanel in der Hauptschalttafel in der Achterkammer. Beim Starten des Generators sollen alle 230 V-Verbraucher ausgeschaltet sein, sonst kann es Startschwierigkeiten geben. Die Wartung des Generators beschränkt sich auf das Nachfüllen von Dieselkraftstoff. Wer mehr tut, repariert ihn nur kaputt.

Batterien:

Wir haben drei Sätze Verbraucherbatterien, wovon die Batterie 1 die größte Kapazität hat, eine Notstrombatterie für den UKW-Sender sowie eine Starterbatterie für den Generator.

Die Haupt-Batterien sind über einen Wahlschalter in der Hauptschalttafel auswählbar. Sie werden immer nur einzeln auf das Netz geschaltet. Eine Parallelschaltung ist nicht möglich und auch nicht statthaft. Die Notbatterie kann über einen Wahlschalter (5. Schalter von rechts) den UKW Sender versorgen. Die Hauptbatterien werden über den Generator oder das Landnetz geladen, dazu muß der Land/Generator Schalter in der entsprechenden Stellung stehen, ein Ladegerät über den Ladegerätewahlschalter angewählt sein und das Ladegerät eingeschaltet sein. Alles wird über Meldelampen angezeigt. Wenn die Meldelampen nicht leuchten, ist keine 230V Spannung da, oder es steht der Land- Generator Schalter falsch, oder eine Sicherung ist gefallen. Alle Hauptakkus werden geregelt mit dem Strom geladen, den sie brauchen, unabhängig davon wie der Akkuwahlschalter steht. Die Hauptakkus werden einzeln auf ihre Kapazität überwacht, die Mikroprozessor gesteuerten Überwachungsgeräte sitzen unter den Schaltern in der Hauptschalttafel und zeigen die noch vorhandene Kapazität jedes Akkus an. Bei zu niedriger Kapazität (ca. 30%) wird dies über eine gelbe, bei 20% über eine rote Leuchtdiode signalisiert und es ertönt ein akustischer Alarm, es muß auf den nächsten geladenen Akku umgeschaltet werden, um Tiefentladung zu vermeiden. Der Alarmzustand kann, um das Alarmsystem auch für andere Alarme wieder scharf zu machen zurückgesetzt werden. Dies geschieht, wenn geladen wird, durch drücken der roten Rücksetztaste.

Das Laden des Notakkus geschieht zusammen mit dem Laden der Hauptakkus Dies geschieht, wenn die Hauptakkus geladen werden durch Einschalten des Ladeschalters für den Notakku (3. Schalter v.links) Der Notakku sollte immer zusammen mit den Hauptakkus geladen werden, um ihn frisch zu halten.

Die Starterbatterie für den Generator wird über eine eigene Lichtmaschine geladen. Ausserdem wird dieser Akku zusammen mit dem Notakku (s.o.) beim Laden frisch gehalten. Also macht es wie bei Euerem Auto, kümmert euch nicht darum.

Ladegeräte:

Wir haben zwei Ladegeräte eingebaut, wobei das Ladegerät 1 nur Batterie 1 lädt (stärkste Batterie) Ladegerät 2 lädt alle drei Akkusätze der Hauptbatterie vollautomatisch. Es muß und darf hier nichts umgeklemt oder umprogrammiert werden.

An den Ladegeräten gibt es folgende Anzeigen:

CHARGE: rote Leuchtdiode blinkt, wenn mit reduziertem Strom geladen wird, dies passiert kurz zu Anfang des Ladevorgangs oder wenn die Batterie tiefentladen war, bis 10 Volterreicht sind.

rote Leuchtdiode hat Dauerlicht, Akkus werden mit vollem Ladestrom geladen.

rote Leuchtdiode leuchtet überhaupt nicht, bedeutet Batterie nicht in Ordnung, bzw. extrem tief entladen.

TEST: gelbe Leuchtdiode, wenn diese blinkt, ist der Akku defekt

FULL: grüne Leuchtdiode, wenn diese aufleuchtet, ist der Akkusatz voll geladen und das Ladegerät schaltet auf Erhaltungsladung um (beispielsweise im Hafen mit Landanschluß bei Pufferbetrieb)

+/-: rote Leuchtdiode, diese zeigt Verpolung an den Akkuanschlüssen an, dies kann bei uns nicht passieren, da alles fest angeschlossen ist.

Anzeige-Display: Hier kann die Spannung oder der Ladestrom der Anlage abgelesen werden, abhängig von der Stellung des Schalters rechts neben der Anzeige.

Wenn keine 230 V Netzspannung ansteht und der Schalter auf „AMP“ steht, wird die Anzeige „UXX“ anzeigen, dies bedeutet, daß das Ladegerät auf trockene Batterien programmiert

ist

Der Schalter rechts unten sollte immer in der Stellung „>200 Ah“ stehen, so haben wir maximalen Ladestrom.

Absicherung:

Die Elektroanlage ist direkt hinter den Batteriesätzen mit Hauptsicherungen abgesichert.

Jeder der Hauptakkus hat eine 63 A Schmelzsicherung, der Notakku hat eine 25 A Schmelzsicherung. Der Kasten mit diesen Sicherungen ist zugänglich, wenn man die unterste Abdeckung der Schalttafel (direkt über dem Boden) abnimmt.

Diese Sicherungen sind unbedingt notwendig, da im Kurzschlußfall unsere Akkus Ströme von mehreren hundert Ampere liefern können, was unweigerlich einen Brand auslöst.

Vorsicht beim Auswechseln dieser Sicherungen.

Vor Auswechseln der Sicherungen unbedingt das Minuskabel von den Batterien abnehmen

Alle Verbraucher des Schiffes sind mit steckbaren Automaten abgesichert. Diese Automaten sind so dimensioniert, daß sie den Leistungen der Verbraucher angepaßt sind, also bitte nicht tauschen.

Hebel der Automaten oben = EIN, Hebel in der Mitte oder unten = AUS, also wie zu Hause.

Welcher Automat zu was gehört, geht aus dem großen Schild unter den Automaten hervor.

Falls einmal ein Automat defekt ist, Ersatz ist bei dem Elektromaterial

Schalter an der Hauptschalttafel: (von links nach rechts)

1. Wahlschalter Generator / Landnetz (mit Leuchtanzeige ob Spannung vorhanden)
2. Auswahl, welches Ladegerät benutzt wird.(mit Anzeige welches Gerät im Eingriff)
3. Ladeschalter für Notakku
4. Hauptbatterieschalter (Hier kann das gesamte Bordnetz ausgeschaltet sowie die einzelnen Akkus auf das Bordnetz geschaltet werden)
5. Umschalter Haupt / Notstrom (Hier kann der UKW Sender wahlweise von der Hauptbatterie oder der Notstrombatterie eingespeist werden.)
6. Einschalter für die 12 Volt Lenzpumpe mit Leuchtanzeige
7. Einschalter für die Lenzpumpe 230 Volt mit Leuchtanzeige
8. Einschalter für die Deckwaschpumpe mit Leuchtanzeige

Alarmsystem:

Als Sicherheitsfunktion haben wir ein Minimum an Alarmen vorgesehen. Diese Alarme werden optisch durch rote Meldelampen in der Schalttafel und akustisch durch eine Warnhupe gemeldet. Diese Alarme sind:

„GAS“ Dieser Alarm wird bei einer Gaskonzentration von ca. 1% in Bodenhöhe der Pantry ausgelöst

„BILGE“: Dieser Alarm wird bei einem Wasserstand von ca. 15 cm in der Achterbilge ausgelöst

„AKKU“ Dieser Alarm wird ausgelöst, wenn die Kapazität des momentan geschalteten Akkus auf weniger als 20% abgesunken ist. (Rücksetzen dieses Alarmes siehe unter „Batterien“

Die Alarmhupe kann mit dem links neben ihr befindlichen Schalter abgestellt werden, bis der Alarmfall behoben ist (rote Meldelampe erloschen). Die Hupe sollte dann aber unbedingt wieder eingeschaltet werden, damit sie für den nächsten Alarmfall scharf ist.

Anzeigeeinstrumente:

Auf der Schalttafel befinden sich ein Amperemeter und ein Voltmeter.

Das Amperemeter zeigt die Stromentnahme aus den Akkus an. Der Ladestrom kann an den Ladegeräten abgelesen werden. Das Voltmeter zeigt wahlweise die Spannung des momentan eingeschalteten Akkus oder des Notakkus an. Die Umschaltung dazu geschieht durch den Kippschalter unter dem Voltmeter.

Cockpit:

Im Cockpit befindet sich eine Reihe von Schaltern auf der Schalttafel unter dem Frontfenster des Doghauses. Diese Schalter sind beschriftet und somit selbsterklärend.

Weiterhin ist dort ein roter Druckknopfschalter vorhanden. Dies ist ein „ALLE MANN AN DECK ALARM“. Dies ist kein Spielzeug für langweilige Stunden, sondern eine Sicherheitseinrichtung, um die Crew in extremen Notsituationen (z.B. drohender Kollisionsgefahr) sofort an Deck zu holen. Wenn dieser Knopf betätigt wird, gehen unter Deck Sirenen los, die Tote wecken können. Beim Zurückziehen des Knopfes ist wieder Ruhe. Dieses Alarmsystem sollte jeder Skipper vor Beginn einer Reise testen.

Laternen:

Wir fahren jetzt elektrisch betriebene Positionslaternen (BB, StB, Heck). Diese Laternen haben die gleiche Befestigung wie unser alten Petroleumfunzeln. Die alten Funzeln fahren wir als die vorgeschriebenen Reservelaternen. Dies bedeutet, die lieb gewordene Pflege der Petroleumlampen muß nur noch einmal pro Reise stattfinden, damit sie einsatzbereit bleiben.

Die E-Laternen sind über wasserdichte Stecker angeschlossen. Beim Abnehmen der Laternen den Stecker am Schiff unbedingt mit der Verschlusskappe verschließen, sonst kommt Seewasser in die Stecker und sie sind hin.

Außerdem haben wir einen Satz Rot über Weiß über Rot (Manöverierbehindert) für Fahrten im Schlepp des Dinghies (dies ist Vorschrift). Diese Laternen werden in der Saling des Besan vorgeheißt und an einem Stecker eingesteckt. Hier gilt das Gleiche für die Verschlusskappe.

Als Ankerlicht haben wir ebenfalls eine vorheißbare Laterne (Vorstag). Diese soll an der 12 Volt Steckdose im Vorschiff angeschlossen werden.

Rot über Grün bleibt wie gehabt.

Die beiden Salingleuchten sind ergänzt durch einen Tiefstrahler am Besan.

Die Beleuchtung in den Kammern ist völlig neu und heller. Eine zusätzliche Lampe befindet sich im Segelstauraum

Elektronik:

Die Elektronik im Cockpit bleibt wie gehabt. Die Sender und Empfänger in der Achterkammer sind in der Hauptschalttafel zusammengefaßt. **Das UKW Bediengerät** in der Achterkammer ist wieder etwa da wo es war. Neu hinzugekommen ist ein D-Netz-Telefon. Dieses Telefon hat keine eigene Nummer. Wer eine Karte hat, kann das Telefon benutzen. So gibt es keine Probleme und keinen Ärger mehr mit der Gesprächsabrechnung. Für kleine Handy-Karten gibt es einen Adapter. Dieser gehört in die Stb.Schublade in der Achterkammer.

Wir bleiben aber weiterhin erreichbar über die Küstenfunkstellen über unsere GMDSS ID Nr.

Stecker und Steckdosen:

Für das 230 Volt Wechselstromnetz haben wir, wie an Land, normale Schuko Steckdosen. Diese sind mit 16A bei Landanschluß und mit 10A bei Generatorbetrieb abgesichert, außerdem ist das System mit einem FI Schalter gesichert, der abfällt, wenn schadhafte Geräte angeschlossen werden, oder wenn jemand mit dem stromführenden Leiter in Berührung kommt (Körperschutz).

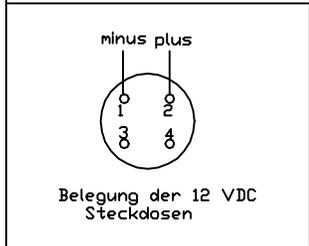
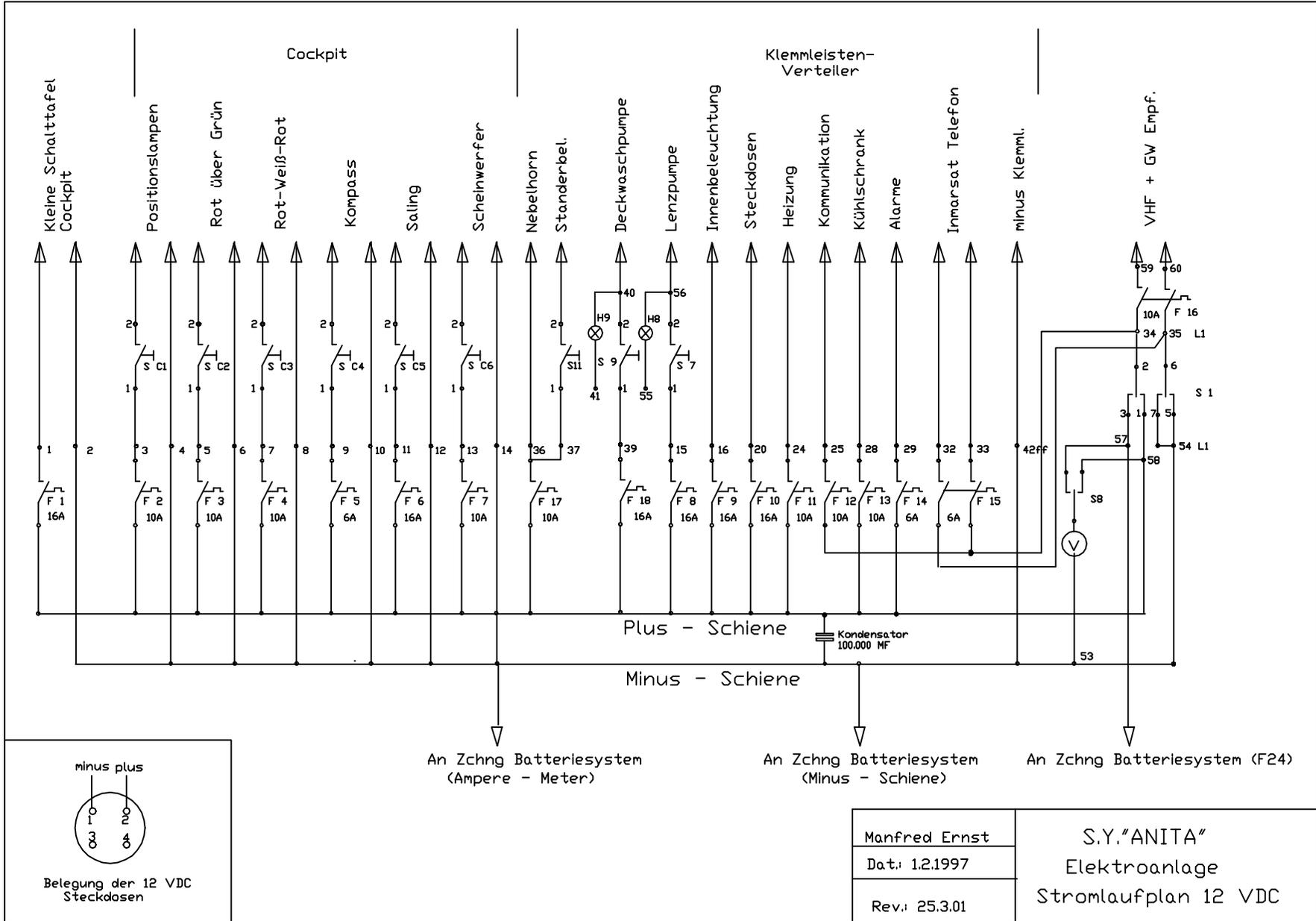
Für das 12 Volt Gleichstromsystem haben wir 4-polige Steckdosen, die den GL-Richtlinien für Yachten entsprechen. Bei diesen Steckdosen liegt der Pluspol auf Pin „2“, der Minuspol auf Pin „1“. Diese Steckdosen und Stecker sind Produkte der Firmen Hirschmann oder Binder. Man kann die Stecker kaufen bei der bekannten Firma CONRAD-Electronic. Die Bestellnummer bei CONRAD ist: 739308-99. (Katalog 2000 Seite 1033)

Dies alles mag im ersten Anlauf etwas kompliziert aussehen, doch wir glauben, daß wir die Anlage so gebaut haben, daß sie eigentlich über die Beschriftung selbsterklärend ist und niemand Probleme damit haben sollte. Deshalb noch eine Bitte, laßt die Unsitte, überall Klebestreifen mit irgendwelchen Beschriftungen anzubringen. Wenn etwas an dieser Stelle ergänzt werden muß, laßt es den Vorstand wissen, der dies in Ordnung bringen läßt, aber bitte verhunzt nicht unsere schöne erneuerte alte Dame „ANITA“.

Was verbrauchen unsere Geräte ?

Gerät	Stromverbr. (Ampère)	Leistung (Watt)
Positionslichter R+G+W bei LED Leuchten	0,6 A	4,5 W
Rot über Grün	0,4 A	3.0W
Decksstrahler	15 A	180 W
Radar (Stand by)	ca 1 A	12 W
Radar (Vollbetrieb)	ca 6 A	72 W
UKW Sender beim Senden mit red/ voller Leistung	0,2 / 2,5 A	2 / 30 W
Satellitentelefon (Stand by)	2 A	25 W
Satellitentelefon (Senden)	3,4 A	40 W
D-Netz-Telefon (Stand by / Senden)	0,3 / 1A	4 / 12 W
GPS, GMDSS- Log, Echolot, Wetterempf (gesamt)	ca 1 A	ca 12 W
Leuchtstoff-Leuchten (je Lampe)	0,8 A	10 W
12 Volt Lenzpumpe	12 A	144 W
Deckwaschpumpe	8 A	100 W

Bei Benutzung der grossen Verbraucher, wie Decksstrahler, Lenzpumpe, und Deckwaschpumpe sollte immer der Generator zum Puffern der Batterien eingeschaltet werden.



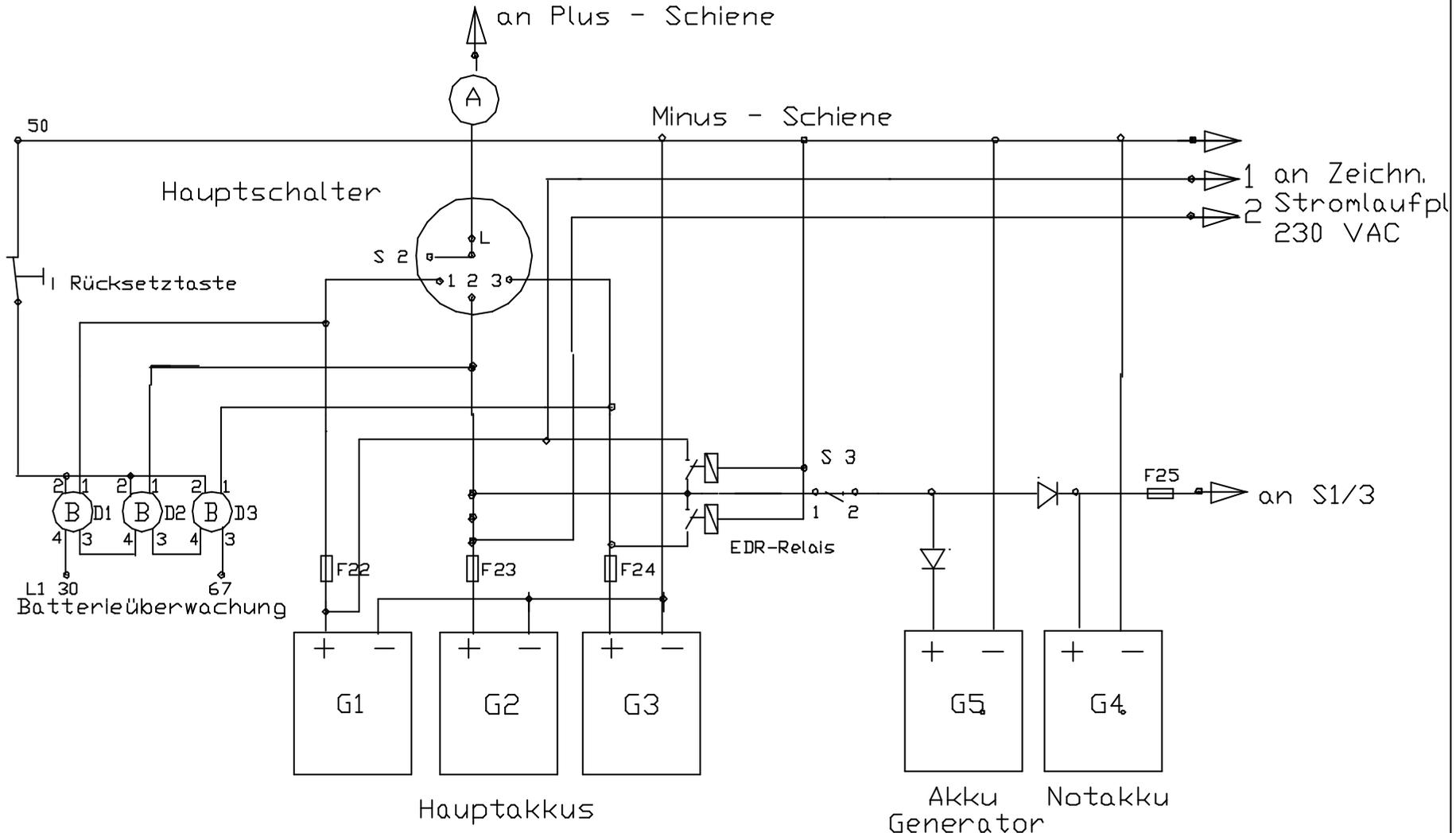
An Zchnng Batteriesystem (Ampere - Meter)

An Zchnng Batteriesystem (Minus - Schiene)

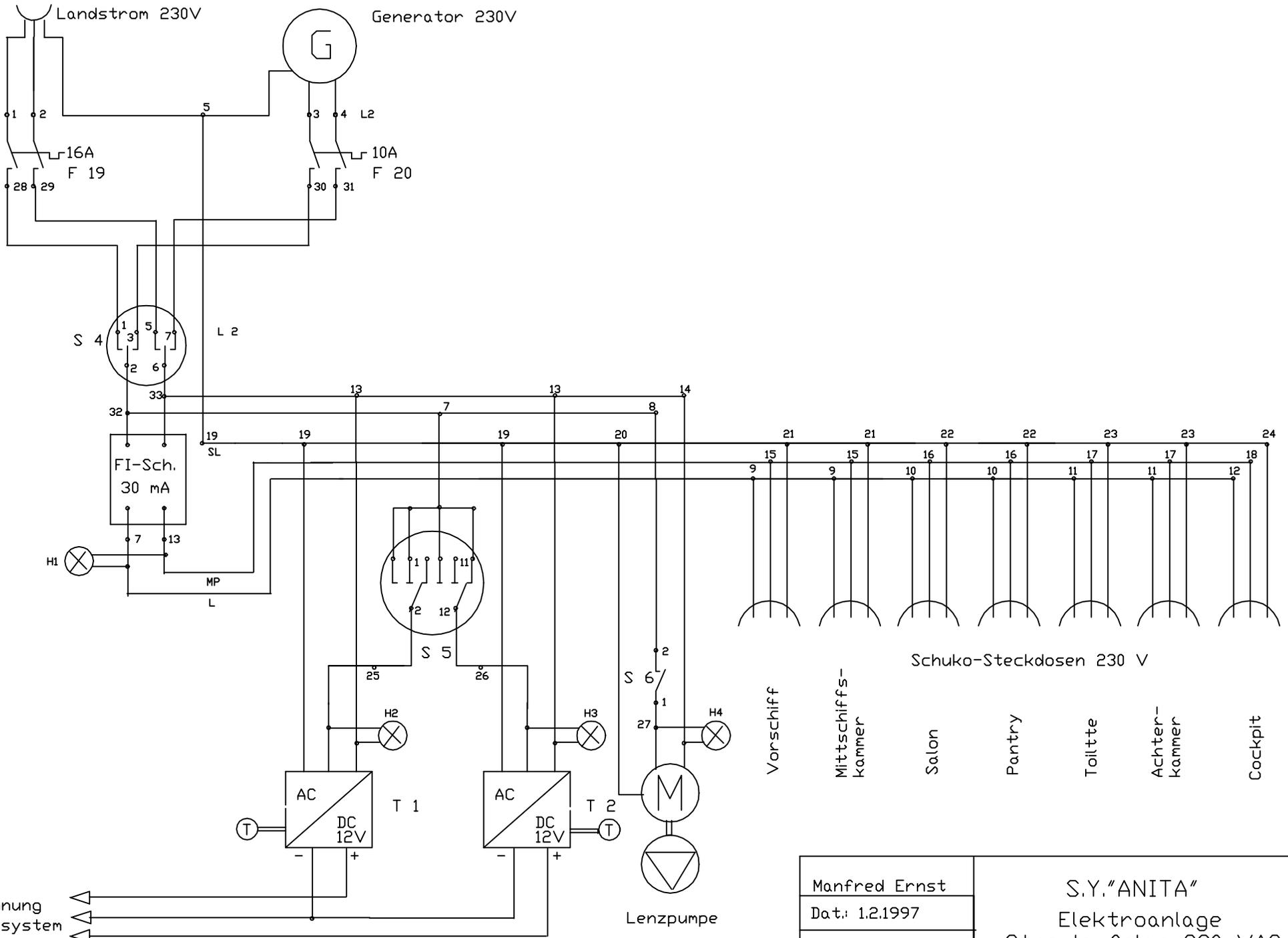
An Zchnng Batteriesystem (F24)

Manfred Ernst
Dat.: 1.2.1997
Rev.: 25.3.01

S.Y. "ANITA"
 Elektroanlage
 Stromlaufplan 12 VDC



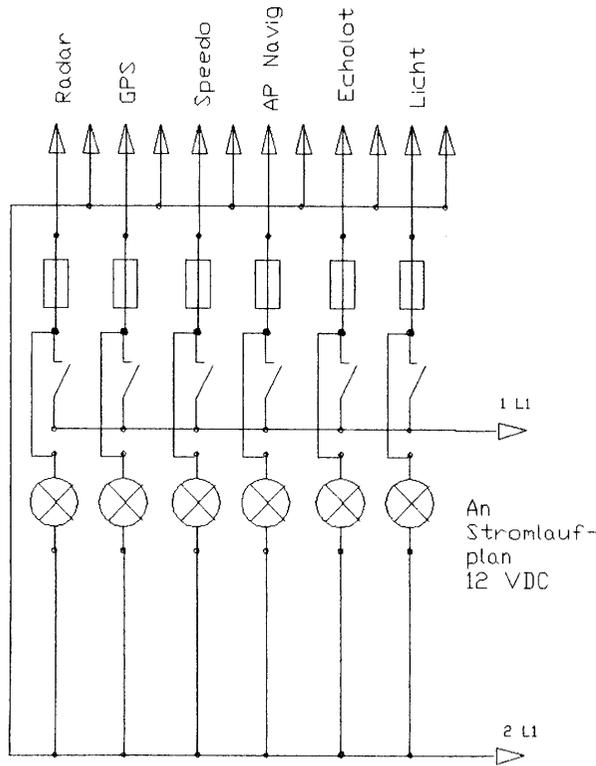
Manfred Ernst	S.Y. "ANITA" Elektroanlage Batteriesystem
Dat.: 8.3.1997	
Rev.: 17.4.07	



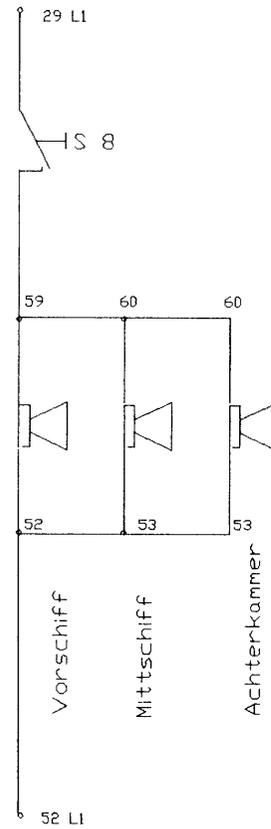
13.4.7 An Zeichnung Batteriesystem

Manfred Ernst	S.Y. "ANITA" Elektroanlage Stromlaufplan 230 VAC
Dat.: 1.2.1997	
Rev.: 1.1.05	

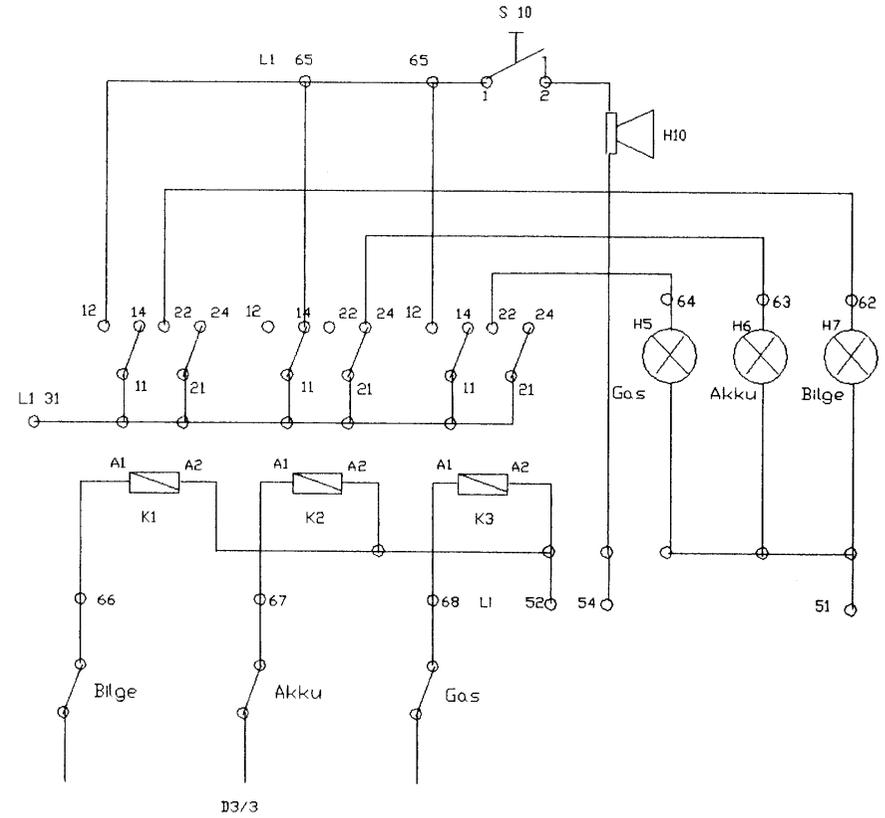
Schaltkasten
Cockpit



Crew-Alarm



Alarm - System



Manfred Ernst

Dat.: 1.2.1997

Rev.:

S.Y. "ANITA"
Elektroanlage
Alarmer, Cockpitvert.

		Kabel Nr.:	
F 1	1	Cockpit Scht	W 001
Minus	2	Cockpit Scht -	W 002
F 2	3	Cockpit S C1	W 003
Minus	4	Posi -	W 004
F 3	5	Cockpit S C2	W 005
Minus	6	RÜG -	W 006
F 4	7	Cockpit S C3	W 007
Minus	8	RWR -	W 009, W 010
F 5	9	Cockpit S C4	W 013, W 011
Minus	10	Kompass -	W 012, W 014
F 6	11	Cockpit S C5	W 015, W 015
Minus	12	Saling -	W 019, W 017
F 7	13	Cockpit S C6	W 018, W 020
Minus	14	Scheinw -	W 021
F 8	15	Lenzpumpe S7	W 022 W 025
F 9	16	Bel.Vorschiff	W 204 W 206
	17	Bel.Toilette	W 205
	18	Bel.Salon	
	19	Bel.Achterk.	
F 10	20	Std.Vorsch.	
	21	Std.Toilette	
	22	Std.Pantry	
	23	Std.Cockpit	
F 11	24	Heizung	
F 12	25	GW-Empfäng.	
	26	Wetterfax	
	27	GSM Telefon	
F 13	28	Kühlschrank	
F 14	29	Gasalarm	
	30	Bilgealarm	
	31	Relais 21+11	
F 15/1a	32	Inmarsat Tel +	
F 15/2a	33	Inmarsat Tel -	
F 16/1	34	S 1 +	
F 16/2	35	S 1 -	
F 17	36	Nebelhorn	
	37	S11 (Ständer)	
	38		
F 18	39	S 9	
	40	S 9	
	41	Bilgealarm	
Minus-Schiene	42	Deckwaschpae.	W 205 W 036
	43	Bel.Vorschiff	W 009, W 010
	44	Bel.Toilette	W 013, W 011
	45	Bel.Pantry	W 012, W 014
Minus-Schiene	46	Std.Vorsch.	W 015, W 016
	47	Std.Toilette	W 019, W 017
	48	Std.Pantry	W 018, W 020
	49	Std.Cockpit	W 021 W 022
EDR-Relais	50	Heizung	W 025
BI-3 Ak-Ukw.	51	Radio	
Signallampen	52	Akt.-Ant UKW	
K3 /A2	53	GSM Telefon	
Minus-Schiene	54	Sirene 1	W 201 W 023
K1 /A2	55	Sirene 2	W 202 W 206
Ständerbel.	56	Sirene 3	W 203
	57	Signal-Hupe	W 024
	58	Lenzpumpe -	
	59	Lenzpumpe +	
	60	Natalku +	
	61	S 1	
	62	S 1	
	63	Pluschiene	
	64	UKW-Sender	
	65	GW-Empfänger	
	66	UKW-Sender	
	67	GW-Empfänger	
	68	S 11	
	69	Lampe "Bilge"	
	70	Rel 1/24	
	71	Lampe "Akkuf"	
	72	Rel 2/22	
	73	Lampe "Gas"	
	74	Rel 3/24	
	75	Signalhupe	
	76	Relais 14/12	
	77	Relais 1/A1	
	78	von Bilgealarm	
	79	Relais 2/A1	
	80	von Akkualarm	
	81	Relais 3/A1	
	82	von Gasalarm	
	83	Sirene 1	W 205
	84	Sirene 2	W 206
	85	Sirene 3	W 201, W 204
	86	Sirene 3	W 203, W 202

Manfred Ernst

Dat.: 1.2.97

Rev.: 15.12.01

S.Y."ANITA"

Elektroanlage

Leistplan L 1

Kabel Nummern

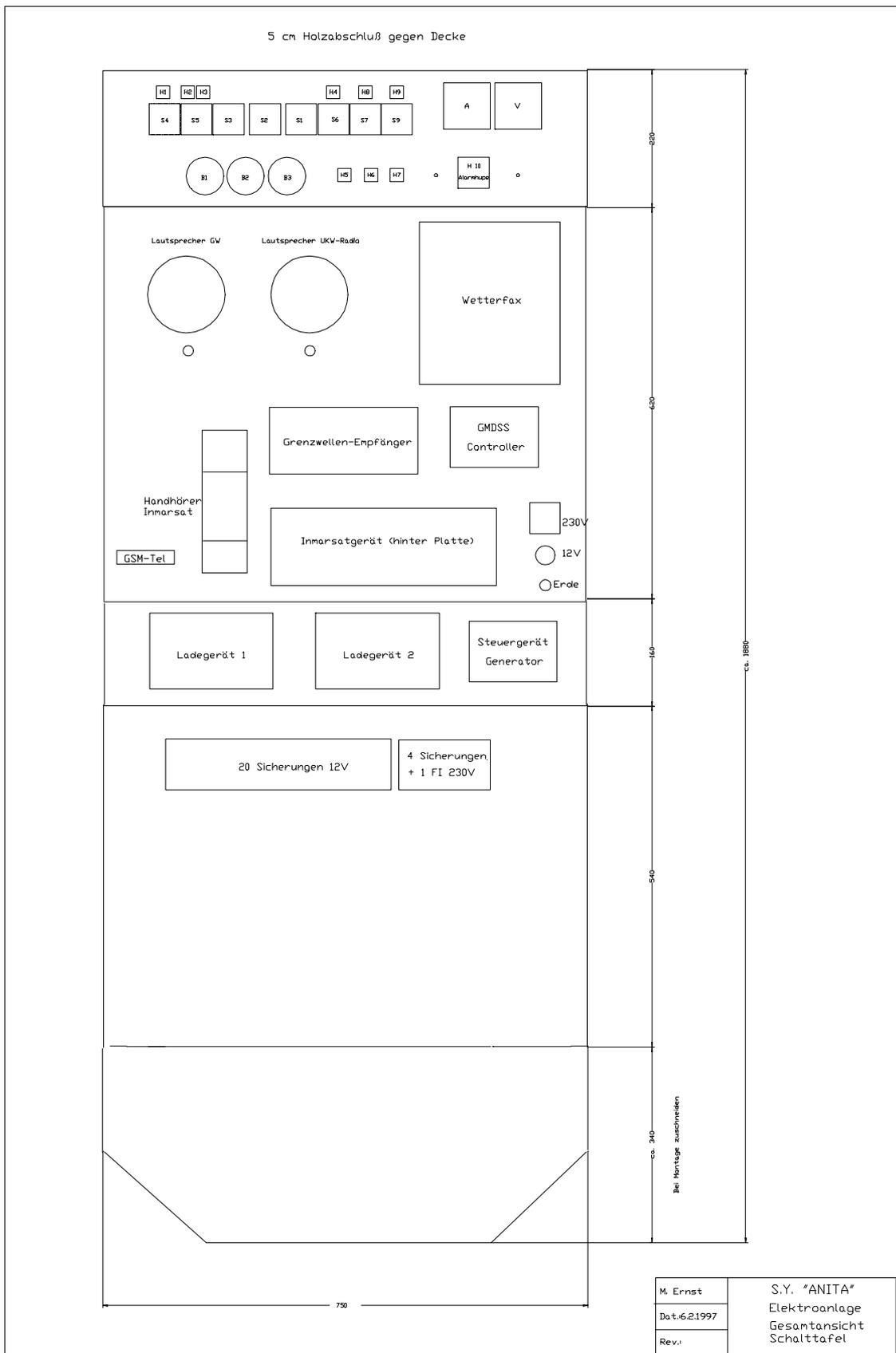
grau	F 19/1		1		Landanschl. L1	W 101
blau	F 19/2		2		Landanschl. MP	
grau	F 20/1		3		Generator L1	W 102
blau	F 20/2		4		Generator MP	
gn-ge			5		Landanschl. SL	W 101 W102
			6			
	L2/32		7		Ladegeräte S 5	
			8		Lenzpumpe S6	
grau			9		SD Vorschiiff	W 104 W 105
	FI L1		10		SD Salon	W 106 W 107
			11		SD Toilette	W 108 W109
			12		SD Cockpit	W 110
	L2/33		13		Ladegerät 1	
		Lp H 2,3,4	14		Lenzpumpe	W 103
blau		Lp H 1	15		SD Vorschiiff	W 104 W 105
	FI Mp		16		SD Salon	W 106 W 107
			17		SD Toilette	W 108 W109
			18		SD Cockpit	W 110
			19		Ladegerät 1	
grün-gelb			20		Lenzpumpe	W 103
			21		SD Vorschiiff	W 104 W 105
			22		SD Salon	W 106 W 107
			23		SD Toilette	W 108 W109
			24		SD Cockpit	W 110
		Lampe H 2	25		S 5	
		Lampe H 3	26		S 5	
		Lampe Lenzppe	27		S 6	W 103
S 4		F 19/1	28			
S 4		F 19/2	29			
S 4		F 20/1	30			
S 4		F 20/2	31			
S 4		FI L	32		L2/7	
S 4		FI Mp	33		L2/13	

Manfred Ernst

Dat.: 1.2.97

Rev.: 1.3.98

S.Y. "ANITA"
 Elektroanlage
 Leistenplan L 2



Kabelliste S.Y. „ANITA“

Bez.	von	nach	Typ	Länge ca	Bem	Weg
W 001	Leiste 1	kleine Schalttafel Cockpit	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 002	Leiste 1	Cockpit SC 1	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 003	Leiste 1	Cockpit SC 2	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 004	Leiste 1	Cockpit SC 3	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 005	Leiste 1	Cockpit SC 4	2x1,5 ²	3,5 m		1
W 006	Leiste 1	Cockpit SC 5	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 007	Leiste 1	Cockpit SC 6	2x2,5 ²	3,5 m		1
W 008	Leiste 1	Lenzpumpe	2x2,5 ²	3,5 m		5
W 009	Leiste 1	Bel. Vorschiff	2x2,5 ²	15 m		3
W 010	Leiste 1	Bel. Mittschiffskammer	2x2,5 ²	12 m		2
W 011	Leiste 1	Bel. Salon	2x2,5 ²	8 m		2
W 012	Leiste 1	Bel. Pantry	2x2,5 ²	5 m		3
W 013	Leiste 1	Bel. Toilette	2x2,5 ²	6 m		2
W 014	Leiste 1	Bel. Achterkammer	2x2,5 ²	3 m		5
W 015	Leiste 1	Steckdose Vorschiff	2x2,5 ²	15 m		3
W 016	Leiste 1	Steckdose Mittschiffskammer	2x2,5 ²	12 m		2
W 017	Leiste 1	Steckdose Salon	2x2,5 ²	8 m		2
W 018	Leiste 1	Steckdose Pantry	2x2,5 ²	5 m		3
W 019	Leiste 1	Steckdose Toilette	2x2,5 ²	6 m		2
W 020	Leiste 1	Steckdose Achterkammer	2x2,5 ²	3 m		5
W 021	Leiste 1	Steckdose Cockpit	2x2,5 ²	4 m		1
W 022	Leiste 1	Heizung	2x2,5 ²	12 m		3
W 023	Leiste 1	Kühlschrank	2x2,5 ²	6 m		3
W 024	Leiste 1	Nebelhorn	2x2,5 ²	8 m		1+4
W 025	Leiste 1	Radio Salon	2x1,5 ²	8 m		2
W 026	Cockpit SC 1	Vert. Positionslampen	2x2,5 ²	8 m		4
W 027	Vert. Pos.Lp	Stb. Lampe	2x2,5 ²	3 m		4
W 028	Vert. Pos.Lp	Bb.-Lampe	2x2,5 ²	3 m		4
W 029	Vert. Pos.Lp	Hecklicht	2x2,5 ²	3 m		4
W 030	Cockpit SC 2	Großmast	2x2,5 ²	15 m		1+2
W 031	Cockpit SC 3	Stechdose Besan RWR	2x2,5 ²	7 m		4
W 032	Cockpit SC 4	Kompass	2x1,5 ²	6 m		4
W 033	Cockpit SC 5	Besan Saling	2x2,5 ²	6 m		4
W 034	Cockpit SC 5	Großmast Saling	2x2,5 ²	15 m		1+2
W 035	Cockpit SC6	Steckdose Scheinwerfer	2x2,5 ²	3 m		5
W 036	Leiste 1	Deckwaschpumpe	2x2,5 ²	15 m		3
W 037	Schalter Vorsch.	Lampe Segellast	2x2,5 ²	4 m		3
W 101	Leiste 2	Landanschlußdose	3x1,5 ²	4 m		1
W 102	Leiste 2	Generator	3x1,5 ²	5 m		1
W 103	Leiste 2	Lenzpumpe	3x1,5 ²	5 m		5
W 104	Leiste 2	SD Vorschiff	3x1,5 ²	15 m		3
W 105	Leiste 2	SD Mittschiffskammer	3x1,5 ²	12 m		2
W 106	Leiste 2	SD Salon	3x1,5 ²	8 m		2
W 107	Leiste 2	SD Pantry	3x1,5 ²	5 m		3
W 108	Leiste 2	SD Toilette	3x1,5 ²	6 m		2
W 109	Leiste 2	SD Achterkammer	3x1,5 ²	3 m		5
W 110	Leiste 2	SD Cockpit	3x1,5 ²	5 m		1
W 111	Leiste 2	Ladegerät 1	3x1,5 ²	1 m		5
W 112	Leiste 2	Ladegerät 2	3x1,5 ²	1 m		5

W 201	Leiste 1	Sirene 1 Vorschiff	2x1,5 ²	15 m	3
W 202	Leiste 1	Sirene 2 Mittschiffsk.	2x1,5 ²	12 m	2
W 203	Leiste 1	Sirene 3 Achterkammer	2x1,5 ²	3 m	5
W 204	Leiste 1	Taster Sirene Cockpit S C8	2x1,5 ²	3,5 m	1
W 205	Leiste 1	Bilgealarm	3x1,5 ²	3 m	5
W 206	Leiste 1	Gasalarm	3x1,5	3 m	5
W.207	Lautspr. AK	UKW Radio Messe	2x1,5 ²	8 m ²	2
W 208	Cockpit	Echolot	Coax	15 m	3
W 209	Cockpit	Speedo	Spez	15 m	3
W.301	Akt.Ant UKW	Radio Messe	Coax	8 m	2
W 302	Akt.Ant. UKW	Besan	Coax	6 m	6
W 303	GW Sender	Besan	Coax	6 m	6
W 304	Ant. KW	Besan (Steuergerät)	Coax	6 m	6
W 305	Steuerltg. KW	Besan (Steuergerä)	Spez	6 m	6
W 306	Radargerät	Besan	Spez	5 m	4

Kabelwege:

1 = Verteiler	Cockpit
2 = Verteiler	Backbordseite
3 = Verteiler	Steuerbordseite
4 = Cockpit	Achterlast und in Achterlast
5 = Intern in Achterkammer, und Cockpit	
6 = Verteiler (oberer Teil)	Besan

Kabelnummerierung:

- 0.. = 12 VDC
- 1.. = 230 VAC
- 2.. = Meß- u. Signalkabel
- 3.. = Antennenkabel und Steuerltg.

Das C-Net 2000 MULTI

Zur Anzeige von Geschwindigkeit, Weg, Wassertiefe und Wassertemperatur haben wir jetzt dieses moderne Gerät, welches unser altes Sumlog und das Echolot ersetzt.

LCD (Liquid Crystal Display) Anzeige.



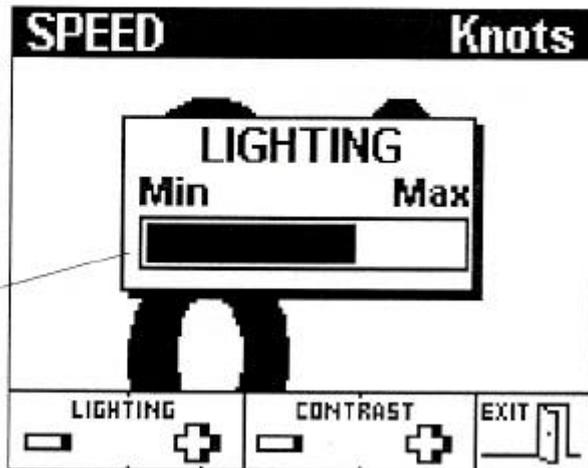
Das C-Net Multi hat fünf sogenannte Softtasten.
Die Funktion der Softtasten ändert sich entsprechend der darüber erscheinenden Anzeige.
Die grauen ändern die Informationen der Anzeige.
Die blaue Taste dient zur Veränderung von Helligkeit und Kontrast der Anzeige

Auf den folgenden Seiten werden die wesentlichen Funktionen beschrieben.
Für weitergehende Informationen siehe die Bedienungsanleitung im Ordner in der BB-Schublade AK
Auf der Tafel im Cockpit befinden sich zwei dieser Geräte.
Das rechte Gerät dient als Log/Lot, das linke Gerät ist die **Tochteranzeige für den GPS-Navigator.**

Einstellung von Licht und Kontrast

Drücken Sie, während Sie eine beliebige Information sehen, die blaue Taste. Das Fenster und Menü zum Einstellen des Kontrasts und der Beleuchtung wird angezeigt. Nun können Sie die Einstellung Ihren Bedürfnissen anpassen.

Die Balkenanzeige zeigt die aktuelle Einstellung. Diese ändert sich, wenn Sie die Einstellung verändern.



Mit der Taste unter diesem - reduzieren Sie die Beleuchtung

Mit der Taste unter diesem + erhöhen Sie die Beleuchtung

Mit der Taste unter diesem - reduzieren Sie den Kontrast

Mit der Taste unter diesem + verstärken Sie den Kontrast

Wenn Sie die Taste unter EXIT drücken, dann kehren Sie zur Datenanzeige zurück.



KONTRAST RESET

Wenn Sie den Kontrast so eingestellt haben, dass Sie die Anzeige nicht mehr lesen können, dann drücken Sie gleichzeitig alle 4 grauen Tasten. Der Kontrast wird auf einen Mittelwert, die Beleuchtung auf höchste Stufe und die Sprache auf Englisch zurückgesetzt.

Die Kalibrierung geht dabei nicht verloren.

Ändern der Informationen

Wenn Sie die Informationen auf der Anzeige sehen, dann drücken Sie eine beliebige graue Taste. Ein neues Menü am unteren Rand der Anzeige wird geöffnet.

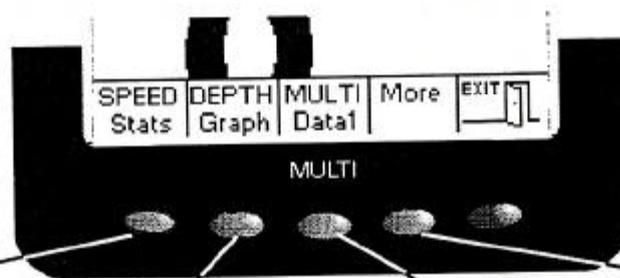
Das Menü zeigt die aktuelle Funktion der jeweiligen Taste.

Wenn Sie eine graue Taste drücken, dann wird automatisch die Anzeige mit den geänderten Informationen angezeigt.

Wenn Sie innerhalb 5 Sekunden keine Taste drücken, dann wird das Menü ausgeblendet.

Wenn Sie eine beliebige graue Taste drücken, dann können Sie das Menü wieder aufrufen.

Diese Funktionen finden Sie im BASIC (COASTAL) und MULTI (OCEAN)



Jeder Tastendruck führt einen Schritt im Menü SPEED weiter

Jeder Tastendruck führt einen Schritt im Menü TIEFE weiter

Jeder Tastendruck führt einen Schritt in der MULTI Anzeige weiter

Wechselt in ein Untermenü.

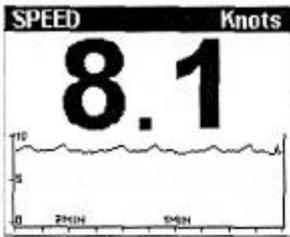
SPEED Graf
 SPEED Zeig
 SPEED Groß
 SPEED Stat
 SPEED Log
 SPEED Timer
 Stoppuhr

TIEFE Graf
 TIEFE Zeig
 TIEFE Groß
 TIEFE Stat
 TIEFE Alarm

MULTI Data 1
 MULTI Data 2
 MULTI Vier 1
 MULTI Vier 2

Vier 2 ist nur in der MULTI Anzeige (Ocean) verfügbar.

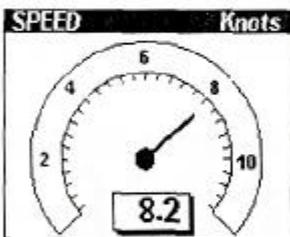
Geschwindigkeit (Speed)



GESCHWINDIGKEIT - grafische Anzeige

Digitale Anzeige der Bootsgeschwindigkeit.

Grafische Anzeige der Bootsgeschwindigkeit während der letzten zwei Minuten.



GESCHWINDIGKEIT - Zeigeranzeige

Sie sehen die aktuelle Geschwindigkeit als "Analoganzeige" und als digitalen Zahlenwert in einem kleinen Fenster. Die Skalierung erfolgt automatisch je nach Eingang.



GESCHWINDIGKEIT GROSS

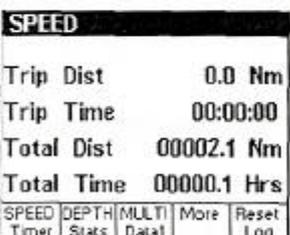
Digitale Anzeige mit großen Zahlen.



GESCHWINDIGKEIT STATISTIK

Anzeige der max. und durchschnittlichen Geschwindigkeit nach dem Einschalten bzw. nach dem Reset.

Drücken Sie eine beliebige graue Taste. Sie haben dann die Möglichkeit, diese Werte zurückzusetzen (NULL STAT).



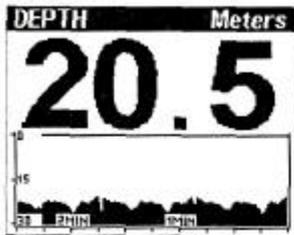
GESCHWINDIGKEIT LOGGE

Anzeige der Entfernung, Zeit, Tages- und Gesamtdistanz.

Wenn Sie eine beliebige graue Taste drücken haben Sie die Möglichkeit, diese Werte zurückzusetzen. Dadurch wird die Tagesdistanz und die Tageszeit zurückgesetzt.

Gesamtdistanz und Zeit kann nicht zurückgesetzt werden.

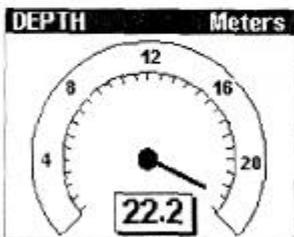
Tiefe



TIEFE GRAPHISCHE ANZEIGE

Digitale Anzeige der Wassertiefe unter dem Schiff.

Die grafische Anzeige zeigt den Verlauf der letzten zwei Minuten.



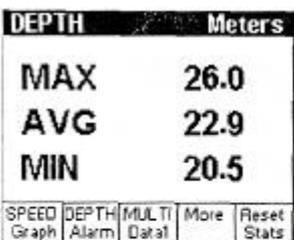
TIEFE - ZEIGERANZEIGE

Sie sehen die aktuelle Tiefe als "Analoganzeige" und als digitalen Zahlenwert in einem kleinen Fenster. Die Skalierung erfolgt automatisch je nach Dateneingang.



TIEFE GROSS

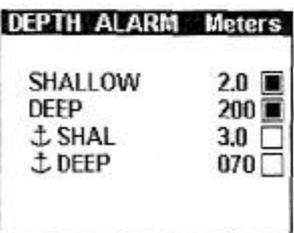
Digitale Anzeige der Wassertiefe mit großen Zahlen.



TIEFE STATISTIK

Anzeige der größten, kleinsten und der durchschnittlichen Tiefe seit dem Einschalten oder Reset.

Wenn Sie eine beliebige graue Taste drücken, dann haben Sie eine RESET Funktion (NULL STAT.). Alle drei Werte werden auf die aktuelle Tiefe zurückgesetzt.



TIEFE ALARM

Vier unterschiedliche Alarme können eingestellt werden: Flachwasser- und Ankeralarm werden ausgelöst, wenn der gemessene Wert den eingestellten Wert unterschreitet. Tiefwasser- und Ankeralarm Deep werden ausgelöst, wenn die gemessene Tiefe größer ist als die aktuelle Einstellung.

Drücken Sie eine beliebige graue Taste. Im Menü sehen Sie ADJUST zum Einstellen. Drücken Sie die blaue Taste.

DEPTH ALARM Meters

> SHALLOW	2.0	<input checked="" type="checkbox"/>
DEEP	200	<input checked="" type="checkbox"/>
⚓ SHAL	3.0	<input type="checkbox"/>
⚓ DEEP	070	<input type="checkbox"/>

Diese Alarme sind aktiviert.

Diese Alarme sind nicht aktiviert.

Alarm auswählen, der eingestellt werden soll.

Verlassen des Menüs ADJUST

Einstellen des ausgewählten Alarms (In diesem Beispiel: Ankeralarm Tief). Sie sehen dann ein neues Menü.

DEPTH ALARM Meters

DEEP 200

Mit diesen Tasten verändern Sie den Alarmwert

Zurück zum vorherigen Menü

Ein- und Ausschalten des Alarms

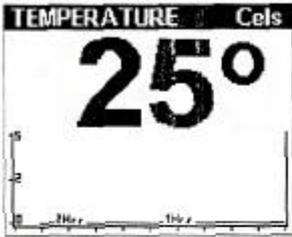
Flachwasser- und Ankeralarm werden in 1er, Tiefenwasser- und Ankeralarm Deep in 10er Schritten verändert.

Wenn Sie die Einstellung für den Alarm speichern und das Menü ADJUST verlassen wollen, dann drücken Sie OK.

Der Alarm ist systemübergreifend und gilt für alle Instrumente. Diese Einstellung kann daher in jeder Anzeige geändert werden. Die neue Einstellung wird in jeder Anzeige geändert.

Wenn ein Alarm ausgelöst wird, dann erscheint ein Fenster auf der Anzeige. Zum Löschen der Anzeige drücken sie eine beliebige Taste.

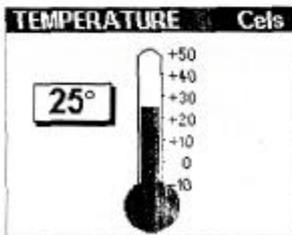
Temperatur



TEMPERATUR Grafische Anzeige

Digitale Anzeige der Wassertemperatur am Geber.

Grafische Anzeige der Wassertemperatur während der letzten zwei Stunden.



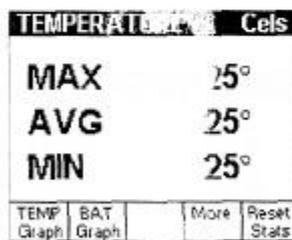
TEMPERATUR Thermometer

Eine grafische Darstellung der Wassertemperatur mit einem Thermometer mit einem kleinen Zahlenwert auf der linken Seite der Anzeige.



TEMPERATUR Gross

Anzeige der Wassertemperatur mit großen Zahlen.



TEMPERATUR Statistik

Anzeige der höchsten, geringsten und durchschnittlichen Wassertemperatur seit dem Einschalten der C-net 2000 Anzeige bzw. seit dem letzten RESET (NULL STATS.).

Drücken Sie eine beliebige graue Taste. Die Tastenbelegung erscheint auf der Anzeige. Um die aktuelle Temperatur zurückzusetzen, drücken Sie die blaue Taste.



Garmin 128

Dieser neue GPS-Navigator besitzt nicht nur ein großes, sehr deutliches Display mit zuschaltbarer Hintergrundbeleuchtung und einen leistungsstarken 12 Kanal GPS-Empfänger, er ist auch absolut wasserdicht und daher an jedem Ort an Bord - also gerade auch im Freien - installierbar. Der GPS 128 ist ideal für die Montage im Geländewagen, Wohnmobil oder dem Boot unter Deck, denn er wird mit externer Aktivantenne geliefert. Es verfügt über ein einzigartiges Wipptastenfeld zur direkten und einfachen Durchführung von Navigationsaufgaben mit nur einem Fingerdruck. Das Moving Map Display der Plottereinrichtung wird jetzt durch Verwendung von Wegpunktsymbolen, möglichen Kommentaren und direkter Eingabemöglichkeit des Maßstabes übersichtlicher und noch leichter bedienbar.

Graphische Kompaßrose oder "Autobahn" - Darstellung erleichtern auf Knopfdruck die Navigation zu einem Ziel oder entlang einer Route.

Die Funktionen

- 12 Kanal Parallel-GPS-Empfänger verfolgt die Bahnen von bis zu 12 Satelliten und berechnet die Daten kontinuierlich und sehr schnell.
- Großes, hinterleuchtbares Display mit großen, leicht lesbaren Zeichen, Moving Map Display der Plottereinrichtung und Zoomtasten zur schnellen und einfachen Bedienung.
- Frei wählbare Wegpunktsymbole und Kommentare zur verbesserten Information.
- Individuell programmierbare Alarmer um Wegpunkte warnen bei Annäherung an gefährliche Seegebiete.
- 500 alphanumerische Wegpunkte, 20 umkehrbare Routen mit bis zu jeweils 30 Wegpunkten, Ankerwache, Alarm bei Ankunft oder Kursversatz sowie MOB und GOTO- Funktion ermöglichen eine sichere und leichte Navigation.
- Einstellbarer Filter für Geschwindigkeit und Kurs zur Verbesserung der Berechnung auf Segelyachten.
- NMEA-Interface zur Anbindung an andere Bordinstrumente.

Die technischen Daten im Detail

GPS-Leistungsdaten

Empfänger: PhaseTrac12™-Empfänger, DGPS-fähig

GPS-Startzeiten: Warmstart: ca. 15 Sekunden, Kaltstart: ca. 45 Sekunden, EZinit™: ca. 45 Sekunden
(Leichte Erst-Initialisierung durch Eingabe des Landes), AutoLocate™: ca. 5 Minuten

Positionsberechnung: kontinuierlich 1 x pro Sekunde

Genauigkeit: Position: < 15 Meter RMS, Geschwindigkeit: 0,05 m/sek RMS

Datenschnittstellen: Seriell (NMEA: JA)

Antenne: externe Marineantenne GA28 mit ca. 10m Kabel

Navigationsfunktionen

Wegpunkte: 500 mit Name + Symbol, zusätzlich MOB-Funktion

nächstliegende: 9 (automatische)

Alarmwegpunkte: 9

Routen: 20 umkehrbare Routen mit jeweils bis zu 30 Wegpunkten

Trackaufzeichnung: Ja, zusätzlich TracBack™-Funktion, max. 1.024 Punkte im aktiven Log.

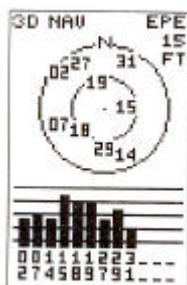
Reisecomputer: Kilometerzähler, Reisezeiten, Geschwindigkeiten (durchschnitt, maximal)

Kartendaten: 107 plus ein frei programmierbares

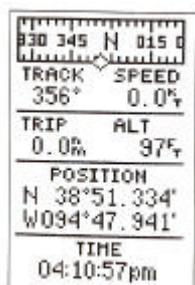
Koordinaten: Breite/Länge, UTM/UPS, plus 7 Gitternetze, inkl. Maidenhead

Einige Hinweise zur Bedienung

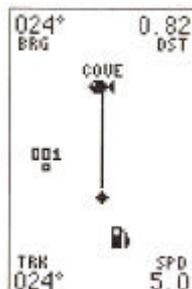
In dem **Ordner Betriebsanleitungen** ist ein detailliertes Bedienhandbuch für dieses Gerät vorhanden. Es empfiehlt sich auf jeden Fall, bevor man mit dem Gerät arbeitet, sich erst einmal in dieses Buch zu vertiefen. Hier ein paar Hinweise zur Bedienung, weil es da offenbar Schwierigkeiten gegeben hat. Rechts oben ist eine Taste *Page*. Hier wird in den Eingabe- und Anzeigefunktionen geblättert. Zur Anzeige dienen die Satellitenseite, die Positionsseite und die Kartenseite. Die Kompassseite und die Highwayseite dienen zur Führung des Rudergängers.



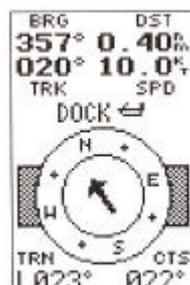
Satellitenseite



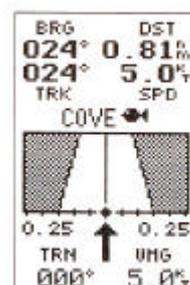
Positionseite



Kartenseite



Kompassseite



Highwayseite

Die letzte Seite ist die Menüseite.



Auf der Menüseite können jetzt durch herunter oder heraufrollen mit den Pfeiltasten und drücken von *Enter* weitere Untermenüs aufgerufen werden. Unter *Waypoints* werden Wegpunkte eingegeben. Wie diese eingegeben werden ist auf Seite 22 der Betriebsanleitung beschrieben.

Aus den erzeugten Wegpunkten kann später über den Untermenüpunkt *Routes* eine geplante Route erzeugt werden. (siehe Seiten 29 bis 32)

Wichtig ist die richtige Einstellung des Karten-Datums. Bei uns ist dies in den meisten Fällen WGS 84 (auf den Seekarten angegeben). Diese Einstellung findet man unter *Navigation/Nav Setup*.

An einer Einstellung sollte niemand rumspielen, dies ist der Menüpunkt Interface.

Das Interface dient zur Verbindung des GPS Gerätes mit der Tochteranzeige in der Mitte der Cockpittafel und was wichtiger ist mit dem GMDSS- Controller. Wenn das Interface verstellt wird können Positionsdaten und Uhrzeit im Notfall nicht mehr ausgesendet werden, also Finger weg, um Eurer eigenen Sicherheit wegen. Dasselbe gilt auch für den GMDSS-Controller und die Tochteranzeige.

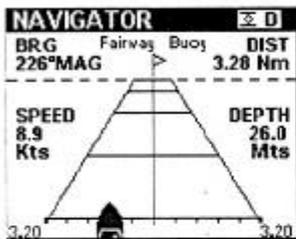
GPS – Tochteranzeige C-Net Multi

Um für den Rudergänger die Anzeigen des GPS sichtbar zu machen, haben wir dieses Gerät in der Mitte der Cockpittafel installiert. Um in die Anzeigefunktion der GPS Daten zu gelangen, muß mit der zweiten Taste von rechts (*more*) das Untermenü *Navigation* aufgerufen werden.

Die Grundeinstellungen dieses Gerätes sind genau so wie bei dem **C-Net MULTI für Log und Lot**

In dieser Anzeige werden alle Daten eines Navigations-systems angezeigt. Dies kann ein Seekartenplotter oder tragbarer GPS-Empfänger sein. Die Daten werden von einem beliebigen Gerät mit NMEA-Datenausgang empfangen. Man kann nur ein Gerät anschliessen.

Wenn die Daten von einem DGPS gesendet werden, dann sehen Sie ein 'D' in der rechten oberen Ecke der Anzeige.



NAV Glide (Autobahn / Highw)

In der ersten Anzeige sehen Sie die 'Autobahn', die Kursabweichungsanzeige. Die Entfernung, den Kurs und den Wegpunktnamen sehen Sie in der obersten Zeile der Anzeige. Sie sehen auch die aktuelle Bootsgeschwindigkeit und die Wassertiefe. Das Bootssymbol im unteren Teil der Anzeige zeigt Ihnen, in welche Richtung und in welcher Entfernung Sie vom Kurs abweichen.



NAV Pos

In dieser Anzeige sehen Sie die aktuelle Position, die Geschwindigkeit- und den Kurs-über-Grund.

ACHTUNG !

Bei diesem Gerät dürfen auf keinen Fall die Einstellungen der Schnittstellen verändert werden, da dann die Datenverbindungen zu GPS und GMDSS-Controller unterbrochen werden können, was im Notfall das Aussenden einer Notfallposition verhindert. Also bitte nicht an dieser Einstellung herumspielen. Gleiches gilt für den GMDSS-Controller und das GPS Gerät

EPIRB



JAN 2006

Bedienungsanleitung

ACR GlobalFix™ 406 MHz

Notsender mit integriertem GPS

ACR 2744 manuelle Version (Kategorie II)

Importeur und ACR-Service-Center

KLEMANN & KREUTZFELDT GmbH
Am Lehmberg 100 – D-19260 Banzin
Telefon: 038 848 - 8000 - Fax: 8001

Email: info@kk2.de - Internet: www.kk2.de

**Mehr Informationen siehe auch
in der Bedien-Wartungs-und Montageanleitung
im Ordner Betriebsanleitungen**

Notsender dürfen nur bei akuter Gefahr für Leib und Leben eingeschaltet werden. Mißbrauch ist strafbar.

Diese Bedienungsanleitung ist für alle Modelle des GlobalFix™ 406-Notsenders von ACR Electronics Inc. erstellt worden.

Einzelne Abschnitte gelten nur für Notsender der Kategorie I (automatisch / Float-free) oder Kategorie II (manuell). Diese Abschnitte sind entsprechend markiert. Alle anderen Abschnitte gelten für beide Modelle.

GlobalFix™ 406-Notsender sind batteriebetrieben und schwimmfähig. Alle Teile sind wasser- und UV-beständig. Alle Notsender haben einen Klappschalter für "AUS / TEST / EIN", der vor dem Antennenfuß angebracht ist. Im Antennenfuß ist eine Stroboskop-Blitzlampe eingebaut.

Nach dem Einschalten aktiviert der GlobalFix™ 406-Notsender das eingebaute GPS. Dieses bestimmt die geographische Position innerhalb weniger Minuten. Der Notsender übermittelt die Koordinaten über die geostationären Satelliten des GEOSAR-Satelliten-Systems, sodaß eine Alarmierung mit Positionsangabe innerhalb weniger Minuten bei der zuständigen SAR-Stelle vorliegen kann. Kann unter Umständen das GPS die Position nicht sofort ermitteln, werden die Signale des Notsenders vom internationalen Satelliten-System COSPAS-SARSAT aufgenommen und die Position des Notsenders errechnet.

Jeder 406 MHz-Notsender wird mit einer individuellen Nummer codiert. Die Codierung besteht aus dem dreistelligen Ländercode und einer 6-stelligen Zahl, die einem Schiff zugeteilt wird. Unter bestimmten Umständen kann auch das Callsign programmiert werden. Unter diesem Code sind in einer nationalen Datenbank die Angaben zum Schiff/Fahrzeug gespeichert. Zudem ist der Eigner mit Anschrift, Telefon, etc. registriert. Dadurch wird die Suche der SAR-Kräfte erheblich erleichtert.

Der GlobalFix™ 406-Notsender sendet zusätzlich zur Hauptfrequenz 406,025 MHz auf der Frequenz 121,5 MHz. Mittels dieses Signals können Suchschiffe und -flugzeuge den Sender im Nahbereich einpeilen. Zusätzlich besitzen die ACR-Notsender eine Stroboskop-Blitzlampe.

Bedienung

Allgemeines

GlobalFix™ 406-Notsender senden am besten, wenn sie aufrecht im Wasser schwimmen. Mittels der Leine am Notsender kann das Gerät an einer Person, Rettungsinsel, usw. befestigt werden. Der Notsender soll beim Betrieb möglichst nicht in der Hand gehalten werden. Die Antenne soll senkrecht nach oben zeigen, Abdeckungen sollen vermieden werden. Den Notsender nicht in der Rettungsinsel betreiben sondern außen, im Wasser schwimmend, mit der Leine an der Rettungsinsel fixieren.

Der Notsender muss für den Empfang der GPS-Satelliten möglichst viel freien Himmel "sehen" können. Er darf auf keinen Fall nach oben abgedeckt sein. (Siehe auch 4.2.1)

ACHTUNG: GlobalFix™ 406-Notsender (Kat. I und II) beginnen im Wasser sofort zu senden! (auch mit Schalter in der OFF-(AUS)-Stellung)

WICHTIG: GlobalFix-Notsender beginnen erst nach 100 Sekunden mit der aktiven Aussendung von Signalen auf 406 und 121,5 MHz! (Reduzierung von Fehlalarmen)

Aktivierung von Hand (außerhalb des Wassers)

Eine Aktivierung von Hand (außerhalb des Wassers) ist bei beiden Notsender-Modellen möglich.

Zum **Einschalten** den Klappschalter aus der OFF-(AUS)-Position hochklappen (Abb. 8). Wenn der



Abb.7
Global-Fix 406
Kategorie II
in der Wand-
halterung



Abb.8
Testen / Einschalten des ACR
GlobalFix 406 Notsenders

Schalter hochkant steht (Test-Stellung), diesen nach links und weiter nach hinten drücken. Dabei wird ein dünner Kunststoffstift abgebrochen. Ist dieser Stift abgebrochen, wurde der Notsender schon einmal eingeschaltet und nicht nur getestet.

Durch Blinken der roten LED-Lampe sowie das Blitzen der Stroboskop-Lampe wird der Sendebetrieb angezeigt. **In der ON-(AN-)-Position sendet der Notsender auch in seiner Halterung und ohne Wasserkontakt!**

Sowie das integrierte GPS die ersten Koordinaten ermittelt hat, werden diese gesendet. In diesem Fall beginnt die grüne LED regelmäßig beim Sendebetrieb zu blinken.

Deaktivierung / Ausschalten

Zum Ausschalten muß der Schalter wieder nach vorn geklappt werden ("O" auf dem Schalter sichtbar). Nach wenigen Sekunden hört der Sendebetrieb auf (Verlöschen von LED- und Stroboskop-Blitzlampe).

Wurde der Notsender automatisch aktiviert, muß das Gerät sofort aus dem Wasser genommen werden. Der Sendebetrieb hört nach etwa einer halben Minute auf.

Not-Aus / Not-Deaktivierung

Sollte der Notsender trotz der im vorherigen Absatz beschriebenen Methoden nicht seinen Sendebetrieb einstellen (rote LED und der Stroboskop-Blitzlampe blinken weiter), müssen folgende Schritte unternommen werden: Die vier Kreuzschlitzschrauben am Gerät herausdrehen und die Verbindung zur Batterie (Steckverbindung) unterbrechen. In diesem Fall ist der Notsender **mit demontierter Batterie** direkt dem Händler oder einem ACR-Service-Center zuzusenden.

Selbsttest

Bitte lesen Sie diese Informationen / Anweisungen VOR dem ersten Selbsttest!

Das ACR-GlobalFix™ 406 ist mit einer umfangreichen Selbsttestfunktion ausgestattet. Während des Selbsttests wird eine speziell modifizierte Testnachricht ausgesendet. Das Satelliten-System ignoriert diese spezielle Testnachricht. Das Homing-Signal (121,500 MHz) wird während des Selbsttests unterdrückt. Das GlobalFix™ 406 muß nicht aus der Halterung herausgenommen werden. Ein Selbsttest wird vierteljährlich empfohlen.

Funktionstest

Zum Selbsttest wird der Schalter nur bis zum Anschlag hochgeklappt und dort mindestens 2 Sek. und maximal 4 Sekunden gehalten und wieder in die Ausgangsposition ("O" sichtbar) zurückgelegt.

Ein Piepton und gleichzeitiges Blinken der roten LED zeigt den Beginn des Selbsttests an. Der Piepton ertönt weitere 4 Male unter gleichzeitigem Blinken der roten LED. Dann blinkt die grüne LED einmal und die Stroboskopleuchte blitzt einmal. Der Test ist erfolgreich abgeschlossen.

In dieser Folge werden die Tests durchlaufen:

- 1.: Überprüfen der Datenintegrität Piepton und rote LED blinkt, wenn o.k.
..... Stop, wenn Test fehlerhaft
- 2.: Überprüfen des 406 MHz Synthesizers Piepton und rote LED blinkt, wenn o.k.
..... Stop, wenn Test fehlerhaft
- 3.: Überprüfen der Sendeleistung und der Batterie... Piepton und rote LED blinkt, wenn o.k.
..... Stop, wenn Test fehlerhaft
- 4.: Überprüfung der internen GPS-Empfänger..... Piepton und rote LED blinkt, wenn o.k.
..... Stop, wenn Test fehlerhaft
- 5.: Die grüne LED blinkt nach erfolgreichem Selbsttest.
- 6.: Die Stroboskopleuchte wird durch einmaliges Blitzen geprüft.

Fehlalarme

Trotz bestmöglicher Vorsichtsmaßnahmen kann es zu einer unbeabsichtigten Aktivierung eines Notsenders kommen. In diesem Fall ist unbedingt die nächste Seenotleitstelle zu informieren. Dazu muß die auf dem Gerät vermerkte Registrierung sowie das Rufzeichen des Schiffes aufgegeben werden. In Deutschland ist die Seenotleitstelle bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen beheimatet:

DGzRS / Seenotleitstelle: 0421-53 68 70

SAR Leitstelle der Luftwaffe der Bundesrepublik Deutschland: 0251-135757

(Landesvorwahl Deutschland: 49)

Radar

Wir haben das Radargerät Furuno 1832 an Bord der ANITA



Da es bei der Komplexität des Themas nicht sehr sinnvoll ist, hier im „Blauen Buch“ eine Kurzanleitung zu schreiben, empfehlen wir allen Skippern und Wachführern, sich in der Bedienung des Gerätes und der Auswertung der Radarsignale kundig zu machen.

Dies kann am Besten durch Besuch eines entsprechenden Lehrganges geschehen. Besonders die Kreuzerabteilung bietet hier bekannt gute entsprechende Kurse an. Informationen sind auf der Internetseite der KA zu finden.

Zum Selbststudium, speziell für die Auswertung, kann man auch Trainingsprogramme für den PC benutzen, die es im einschlägigen Fachhandel gibt.

Die an Bord befindliche Betriebsanleitung kann zum Erlernen der Bedienung des Gerätes dienen, aber bitte an Bord lassen.

Es hat sich bewährt, wenn man bei guter Sicht einmal das Gerät einschaltet und die erhaltenen Echos mit der Wirklichkeit vergleicht. Skipper, die Erfahrung mit Radar haben, sollten wenn möglich, ihre Wachführer und Crews einweisen und sie besonders auf Fehlinterpretationen hinweisen. Fehlinterpretationen, besonders bei Kurssänderungen sind sehr gefährlich. (siehe „Andrea Doria“)

Hier noch ein Hinweis:

Es hat sich bewährt bei unsichtigem Wetter und bei Nacht das Radargerät im „Standby-Betrieb“ eingeschaltet zu halten und ca alle 10 Minuten einen Rundblick zu machen, wobei der 6 oder 12 sm Bereich vorgewählt sein sollte

Im Standby wird nur wenig Strom verbraucht (ca 1 Amp), wogegen im Sendebetrieb der Stromverbrauch sehr hoch ist (ca 6 Amp)

Siehe auch: **Stromverbrauch**

VHF-Funkanlage „ANITA DJWB“

1. Allgemeines:

Die Funkanlage darf **NUR** von Inhabern des „*Sprechfunkzeugnisses für den Seefunkdienst*“ bedient werden. Ausgenommen hiervon sind nur Seenotfälle (MAYDAY) bzw. Dringlichkeitsmeldungen (PAN) soweit Menschenleben in Gefahr sind. Alle Zuwiderhandlungen haben strafrechtliche Folgen und können außerdem zum Entzug der Anlagegenehmigung führen.

Die jeweiligen Funker sind angehalten, die einschlägigen Vorschriften (siehe Handbuch Seefunk der DBP) strengstens einzuhalten.

Die Anita hat das Rufzeichen DJWB und die DSC bzw. MMSI Nr. 211 256 610

2. Die Bedienung der Anlage:

Die Anlage wird über die Hauptverteilung in der Achterkammer eingespeist. Im Normalfall stellt man den Wahlschaltern auf der Schalttafel (5.Schalter von links) auf „Hauptnetz“. Das Voltmeter muß nun eine Spannung zwischen 10 und 16 Volt anzeigen. Zeigt das Voltmeter nichts an, ist zu prüfen, ob ein Akku eingeschaltet ist. (Hauptschalttafel 4.Schalter von links) Falls das Bordnetz ausfällt, muß der Wahlschalter auf „Not“ geschaltet werden

Wenn in keinem Fall das Voltmeter etwas anzeigt, bitte kontrollieren, ob nicht der Sicherungsautomat F16 ausgeschaltet ist. (Hebel nach oben = eingeschaltet)

Wenn Spannung vorhanden ist, kann das UKW-Gerät eingeschaltet werden und entsprechend der Gerätegebrauchsanweisung bedient werden.

3. Not- und Dringlichkeitsverkehr

Falls in einem Notfall der Besanmast gebrochen ist, muss die Notantenne benutzt werden.(s. Pkt 8)

Notverkehr (MAYDAY) darf nur erfolgen, wenn unmittelbare Gefahr für Leib und Leben (Schiff und Besatzung) vorliegt.

Dringlichkeitsverkehr (PAN-PAN) darf nur erfolgen, wenn Gefahr für Menschenleben vorliegt, z.B.: „Mann über Bord“ oder dringende funkärztliche Beratung bei Lebensgefahr.

Unsere Anlage ist mit einem separaten DSC-Controller verbunden. Dieser erhält über eine Schnittstelle vom GPS-Navigator dauernd die letzte Position und die Zeit in UTC. Mit diesem Controller können über die UKW-Anlage Not-, Dringlichkeits und Sicherheitsmeldungen ausgesendet werden. Nach diesem Alarm muß auf Kanal 16 die Not- oder Dringlichkeitsmeldung in konventioneller Art ausgesendet werden allerdings unter Angabe unserer MMSI Nr. 211 256 610

Falls einmal versehentlich ein Notanruf über den DSC-Controller ausgesendet worden ist, muß dieser Fehlalarm sofort widerrufen werden und zwar auf Kanal 16 mit folgender Meldung:

All Stations, All Stations, All Stations,

This is ANITA DJWB 211 256 610

Position

Cancel my distress alert of *Datum, Uhrzeit*

Name des Schiffsführers

ANITA DJWB

211 256 610, *Datum, Uhrzeit*

4. Wartung der Anlage:

Eine Wartung der Geräte während der Saison ist nicht erforderlich. Die Geräte dürfen nicht geöffnet werden. Falls durch unsachgemäße Eingriffe in die Geräte ein Schaden entsteht, ist der Verursacher dafür voll verantwortlich. Am Ende der Saison werden die Geräte von einer Fachfirma überprüft.

Unsere Wartung beschränkt sich auf die Kontrolle der Batterieanschlüsse.

Die Anschlüsse der Akkus reinigen und mit säurefreier Vaseline fetten. Alle anderen Arbeiten, insbesondere Reparaturen, dürfen nur von den entsprechenden Service-Firmen ausgeführt werden. Dies sind insbesondere:

Simrad GmbH & Co KG. Dithmarscherstr. 13, 26723 Emden
T: 04921 9686-0 Fax: 04921 9686-77

5. Funktagebuch und Abrechnung.

Ein Funktagebuch führen wir nicht mehr, da in Zukunft die meisten Telefongespräche über das GSM Telefon laufen werden. Falls Gespräche über UKW oder Kurzwellen geführt werden, sind die Gebühren bei der Küstenfunkstelle zu erfragen und das Gespräch ist im Logbuch einzutragen. Das gleiche gilt für allen eintragungspflichtigen Funkverkehr (Not oder Dringlichkeit.). Die geführten Telefongespräche müssen selbstverständlich nach wie vor mit der Kasse abgerechnet werden.

6. Dienstbehelfe:

Im Funkraum (Achterschiff) müssen vorhanden sein:

1. Handbuch Seefunk
2. Ein Ordner mit den M.f.S.(Mitteilungen für Seefunkstellen)
3. S.f.K. Sprechfunk für Küstenschiffahrt bzw Yachtfunkdienst
4. Genehmigungsurkunde der Seefunkstelle.

7. TR-Meldungen:

Beim Ein- und Auslaufen sowie bei Eintritt bzw. Verlassen des Gebietes einer Küstenfunkstelle sollten immer TR-Meldungen abgesetzt werden. Diese sollte enthalten: Reiseweg und nächsten Hafen. s.dazu auch Handbuch Seefunk §33

8. Notantenne

Wenn bei einer Havarie der Besanmast gebrochen ist, ist wahrscheinlich auch die Antenne des UKW - Gerätes ausser Funktion. In diesem Falle muß die Notantenne verwendet werden. Diese befindet sich unter der Matratze der Bacbordkoje in der Achterkammer. Sie wird an dem entsprechenden Stecker in der Achterlast angeschlossen (Beschriftung = UKW) und mit dem Edelstahlhaken mit Tape an dem Heckkorb oder einem anderen geeigneten Platz befestigt.

UKW - Gerät Shipmate RS 8400

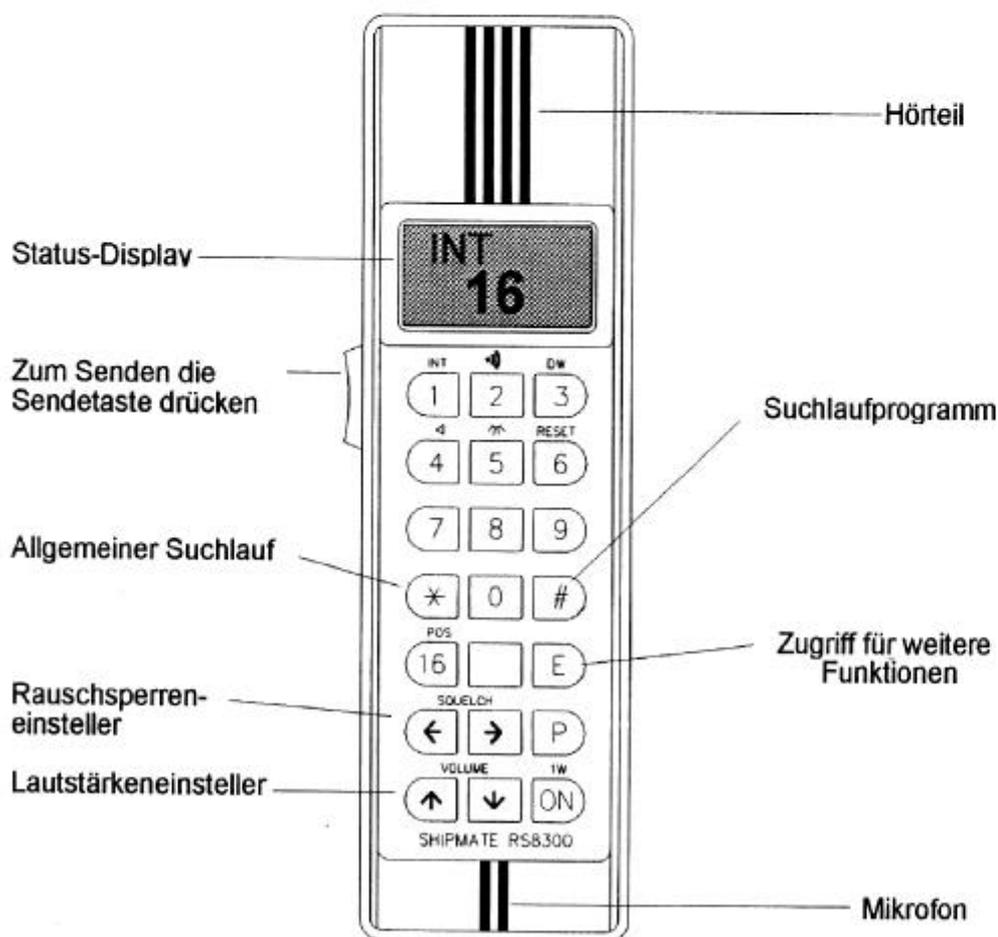
Die UKW- See/Rheinfunkanlage ist für eine abgesetzte Installation des Hauptgerätes entwickelt worden. Die Bedienung erfolgt über den schwallwasserdichten Handhörer, der bis zu 20 m vom Hauptgerät installiert werden kann.

Die Informationen über Kanalwahl, Betriebsart und Ausgangsleistung werden im Handhörer-Display angezeigt. Die Einstellwerte für Lautstärkeregelung und Rauschsperrung erscheinen nur beim Einstellen im Display. Wird ein gesperrter Kanal angewählt, so erscheint auf dem Display ERROR (Fehler).

Das Tastenfeld hat Zifferntasten für die Kanalwahl und Funktionstasten für Lautstärke, Rauschsperrung und Suchlaufereinstellungen.

Mit der P-Taste können Privatkanäle, die in einigen Ländern erlaubt sind, aktiviert werden. Mit der Taste E haben Sie Zugriff auf Sekundärfunktionen. Im Display erscheint SHIFT, wenn die E-Taste gedrückt ist. Jede Tastenbetätigung wird durch einen kurzen Ton im Lautsprecher quittiert.

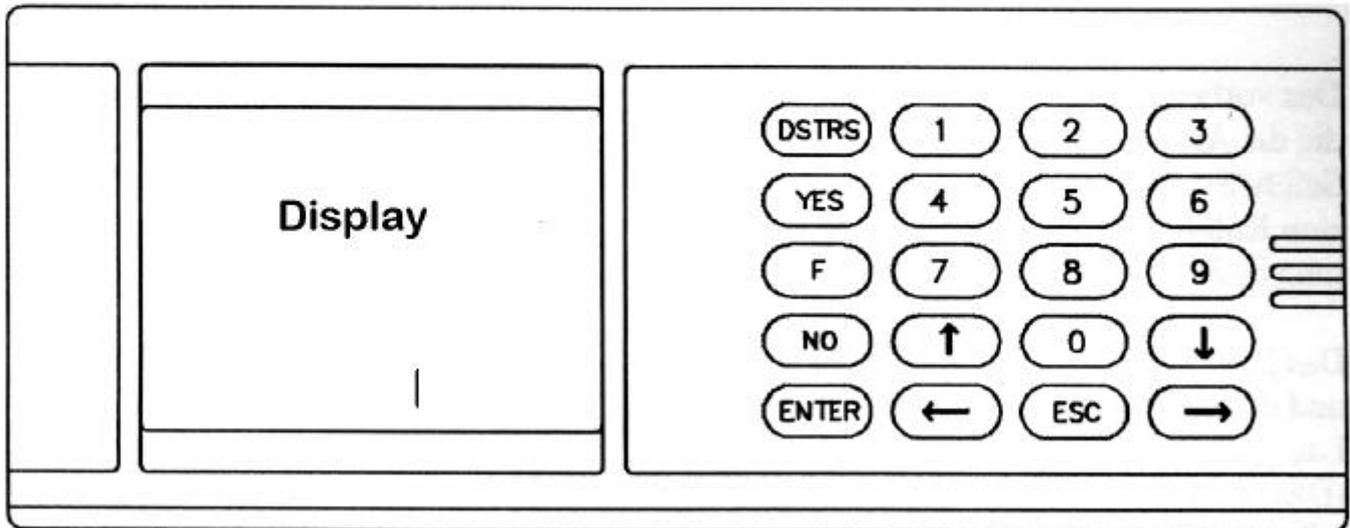
Die Sendetaste an der linken Seite des Handhörers kann nur bedient werden, wenn der Handhörer aus der Halterung herausgenommen wurde.



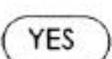
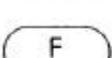
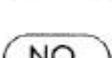
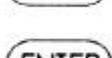
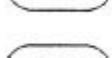
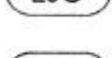
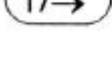
Für weitergehende Informationen dient die Betriebsanleitung in Ordner 1 Kapitel 1
(in der Schublade in der Achterkammer)

DSC - Controller RS 8400 DSC

Das Tastenfeld. Die Tastatur enthält 20 Tasten, mit deren Hilfe zahlreiche Funktionen problemlos ausgeführt werden können.



 = Die zu drückenden Tasten

-  Direkter Zugriff zum Senden eines DISTRESS ALERT CALL [SEENOTRUF-ALARM].
-  Senden beginnen.
-  Funktions-Menü.
-  Bearbeiten der Nachricht vor dem Aussenden.
-  Eine Zeile oder Funktion zur Bearbeitung aktivieren/aufrufen.
-  Gegenwärtiges Menü verlassen. Gegenwärtiges Verfahren abbrechen.
-  Pfeiltasten. Diese steuern den Cursor oder wählen eine Zeile aus.
-  Numerische Tasten für die Auswahl von Funktionen und für die Eingabe von Zahlen.

Bei versehentlichem Aussenden eines Notrufs unbedingt die Prozedur zum Wiederruf entsprechend Seite 13.6.1 anwenden.

Für weitergehende Informationen zur Bedienung dieses Gerätes siehe Betriebsanleitung im Ordner 1 Kapitel 2. (Ordner liegt in der Schublade Achterkammer)

Der GW/KW Empfänger Sailor 2022

Zum Empfang von Aussendungen auf Den Wellenbereichen Langwelle, Mittelwelle, Grenzwelle und Kurzwelle dient unser Empfänger "Sailor 2022".

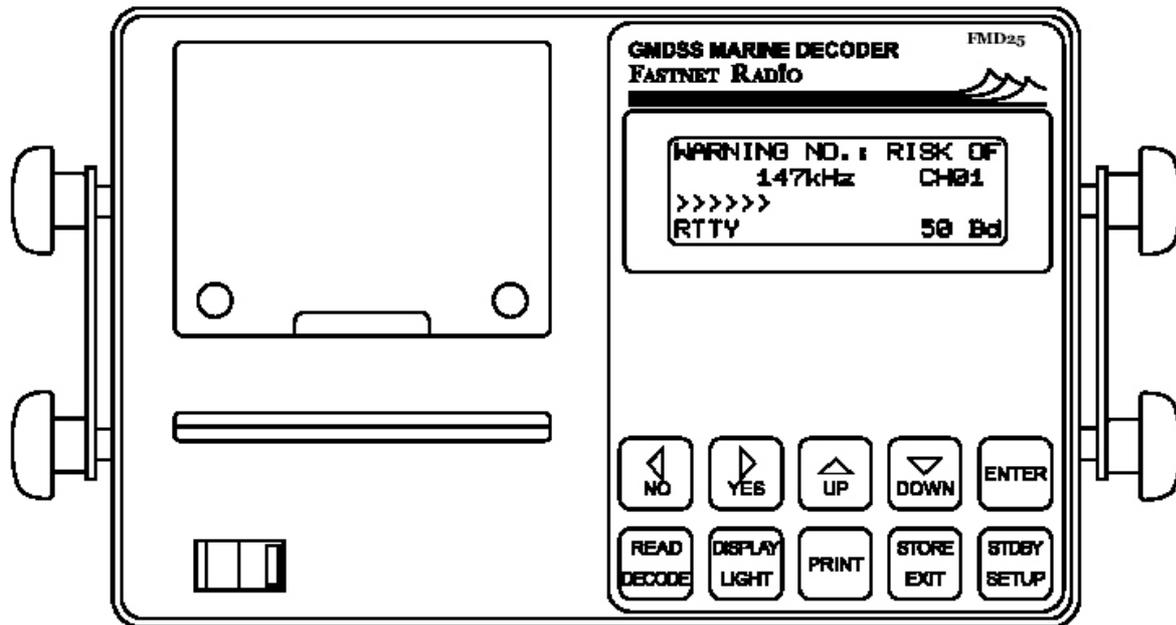
Mit diesem Empfänger können sowohl Sendungen in den Betriebsarten Vollband, Einseitenband als auch Morse empfangen werden.

Für unseren Bordgebrauch betrifft dies im Wesentlichen Wetterberichte der Küstenfunkstellen und Nachrichten und Wetterberichte der Rundfunksender.



Zur Information über die Bedienung der Gerätes dient die Betriebsanleitung, die im Betriebsanleitungs - Ordner 1 unter der Zunge 8 zu finden ist.

Der Wetter und Navtex Decoder FMD 25



Seit der Saison 2008 haben wir einen neuen Wetter Decoder, den FMD 25 von Fastet Radio. Dieses Gerät ersetzt unseren alten NASA Decoder, der in die Jahre gekommen ist.

Natürlich, da sich die Technik weiter entwickelt, kann er viel mehr. Er empfängt alle Frequenzen von "Quickborn Radio", sowie alle Navtex Frequenzen. Allerdings ist die Bedienung auch etwas aufwendiger, was aber in der heutigen Zeit, da jeder normale Mensch einen Computer bedienen kann, kein Problem darstellen sollte.

Eine ausführliche Betriebsanleitung findet ihr in dem Ordner 1 der Betriebsanleitungen unter Zunge 13 Diese Betriebsanleitung ist sicher nicht zum Mitnehmen für das Heimstudium gedacht, wie es schon geschehen ist. Im Internet könnt ihr euch eine Betriebsanleitung unter: <http://www.busseyachtshop.de/empfaenger2.html> herunterladen.

Trackphone 25 Inmarsat Telefon

Vorwort

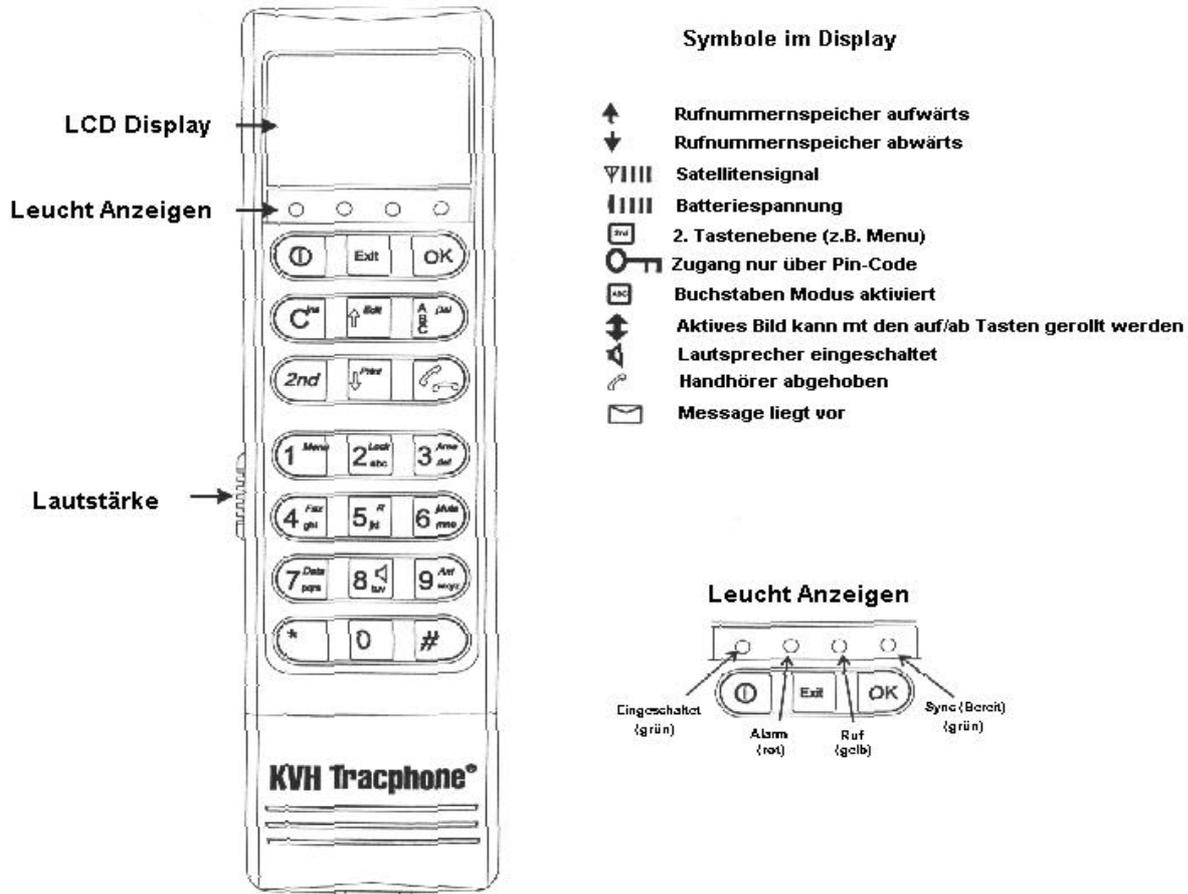
Dieses Inmarsat Telefon wurde für die ANITA als Ersatz für die alte Kurzwellenanlage installiert. Zum einen war die Kurzwellenanlage defekt, zum anderen ist dieses neue Kommunikationsmittel sicherer, in der Bedienung einfacher und entspricht der modernsten Technik.

Wir haben uns für dieses Gerät entschieden, weil es bedienungsfreundlich und verbindungssicher ist. Das Gerät hat keine automatische Notruf Funktion, aber über die einprogrammierten Notrufnummern der Rettungsdienste, wie DGzRS (RCC Bremen), ist jederzeit ein Notruf absetzbar.

Natürlich kann man auch Telefongespräche in alle Welt führen. Die Bedienung ist dabei praktisch wie bei einem Handy. Der Nachteil ist, daß Gespräche relativ teuer sind, momentan ca 3 € pro Minute. Die Gespräche sind natürlich von den Crews zu bezahlen. Die SKO bekommt von der Telekom einen Einzelgesprächsnachweis. Die Verbindungsdaten bleiben 80 Tage gespeichert. Wie bei einem Handy benötigt man einen Pin-Code, der den Schiffsführern bekannt gemacht wird. Um die interne Konfiguration der Anlage zu ändern, ist ein weiterer Pin-Code erforderlich, der dem Vorstand und dem Takelwart bekannt ist. Bei begründetem Bedarf, z.B. Anschluß eines Laptops oder Druckers, kann er dort erfragt werden. In diesem Fall ist nach der englischen Betriebsanleitung vorzugehen. In dieser Anleitung ist nur der normale Gebrauch beschrieben.

Das Handgerät

Die gesamte Bedienung der Anlage erfolgt über das Handgerät. Eingriffe und Einstellungen an dem verdeckt eingebauten Hauptgerät sowie dem Signalkoppler sind nicht erlaubt.



Funktionen der Tastatur

Taste	Normaler Modus	ABC Modus	2. Tastenebene
	Ein / Aus Zum Ausschalten 3 sek halten		
	Auswahl löschen		
	Akzeptieren		
	Löschen / Rückschritt	Löschen / Rückschritt	Eintrag speichern
	Auswahl hochrücken		Eintrag editieren
	ABC Modus ein	ABC Modus auschalten	Eintrag löschen
	2. Tastenebene ein	2. Tastenebene ein	2. Tastenebene aus
	Auswahl nach unten rücken		Drucken (1)
	Gespräch annehmen/abbrechen		
	1	- ? ! , . : " ' \$ () + / 1	Hauptmenü aktivieren
	2	A B C 2	Sperr/Schlaf Modus
	3	D E F 3	Sat-Bereich
	4	G H I 4	Fax (2)
	5	J K L 5	Ruf-Umleitung
	6	M N O 6	Stummschaltung
	7	P Q R S 7	Datenübertragung (2)
	8	T U V 8	Lautsprecher (1)
	9	W X Y Z 9	Nicht verwendet
	*		
	0		Notfall Menü
	#	Leerzeichen	

(1) Nur wenn angeschlossen, (2) Nur wenn aktiviert und Computer angeschlossen

Einführen der SIM-Karte

Bei unserer Anlage ist und bleibt die Sim-Karte immer in der Sendeeinheit

Einschalten des Tracphone 25/50

Schalten Sie das Tracphone 25/50 durch Drücken der ON-Taste auf dem Handhörer ein. Der normale Ablauf auf der Anzeige des Handhörers ist wie folgt;

Sie sehen auf der LCD-Anzeige schwarze Rechtecke. Alle Symbole werden angezeigt und alle LCDLeuchten werden für ca. 2 Sekunden eingeschaltet.

„INITIALISING“ erscheint auf der Anzeige

„PIN Code erscheint auf der Anzeige (sofern die Eingabe des PIN1-Codes nicht abgeschaltet ist). Geben Sie den PIN-Code ein und bestätigen Sie mit der OK-Taste.

Eine der folgenden Meldungen erscheint auf der Anzeige;

A Wenn bisher keine Einstellungen für den Mini-M Service vorgenommen wurden, dann wird das aktuelle Gebiet bzw. die Ozeanregion und der Text >,Wait for NCS" (NCS = Network Coordinating Station) angezeigt. Das Tracphone wartet nun auf den Empfang der NCS.

Wenn die Einstellungen für den Mini-M-Service eingestellt sind bzw. empfangen wurden, dann sehen Sie auf der Anzeige das aktuelle Gebiet bzw. die Ozeanregion und den Namen bzw. den Zugriffscode der ausgewählten LES (LES = Land Earth Station), z.B. „AOR-E: ST12~. Dies bedeutet: Atlantischer Ozean, Satellit Region Ost und Station 12 als Bodenstation (LES).

Die Einstellungen für den Mini-M-Service beinhalten Informationen zum Mini-M-Netzwerk. Sie können ohne diese Einstellungen die Mini-M-Anlage nicht betreiben. Das Tracphone 25/50 ändert die Anzeige automatisch, sobald neue Informationen zu den Einstellungen für den Mini-M-Service empfangen werden.

Auswahl des Gebietes bzw. der Ozeanregion

Bevor Sie mit der Tracphone telefonieren können, müssen Sie eine Ozeanregion (siehe Karte am Ende) auswählen.

- Wählen Sie die Ozeanregion, in der Sie sich befinden, (für uns AOR-E) durch Drücken der Tasten "2nd" und "3" aus. Sie befinden sich nun in der Liste der Ozeanregionen. Die aktuelle Auswahl wird durch ein * markiert, Wenn Sie diese Ozeanregion beibehalten wollen, dann drücken Sie einfach die "ENT" Taste. Sie verlassen den Menüpunkt ohne weitere Änderungen. Wenn Sie eine andere Ozeanregion einstellen wollen, rollen Sie mit den Tasten ↑ und ↓ durch die Anzeige, bis die gewünschte Ozeanregion erscheint. Drücken Sie dann die "OK" -Taste, Wenn die Auswahl richtig war, wird die Eingabe im Display bestätigt, anderenfalls wird eine Fehlermeldung eingeblendet.
- Der Transceiver macht nun eine Synchronisation mit dem NCS und benötigt dazu einen kurzen Zeitraum. Warten Sie ab, bis die grüne LCD für die Synchronisation aufleuchtet. Warten Sie auch bis die aktuellen Informationen für den Mini-M-Service auf der Anzeige erscheinen.
- Wenn zum ersten mal eine Ozeanregion ausgewählt wurde, dann wird eine LES (LES = Land Earth Station) automatisch ausgewählt. In der Liste der Bodenstationen (LES) ist die ausgewählte Bodenstation durch einen * gekennzeichnet.(Wir benutzen vorzugsweise Raisting) Wenn Sie die voreingestellte Bodenstation beibehalten wollen., dann verlassen Sie diesen Menüpunkt mit der "EXIT"-Taste. Anmerkung: Drücken Sie nicht die "OK"-Taste. Ansonsten wird die Antenne neu ausgerichtet und das System beginnt von vorne, den richtigen Satelliten anzupeilen. Wenn die neue Bodenstation erfolgreich ausgewählt wurde, wird dies bestätigt und auf der Anzeige gemeldet. Anderenfalls erscheint eine Fehlermeldung auf der Anzeige.

Sie können nun mit dem Tracphone 25/50 telefonieren.

Telefonnummern

Unterscheidung der Telefonnummern

Die Telefonnummern werden in vier unterschiedliche Nummernbereiche aufgeteilt:

- Private Telefonnummern: Ihre privaten oder geschäftlich verwendeten Telefonnummern
- Kurzwahl: 2-stellige Kurzwahlnummern mit dem entsprechenden Eintrag der Telefonnummer im Telefonbuch. Vor der Wahl mit der Kurzwahl muß zuerst die "*" -Taste gedrückt werden.
- Servicenummern: Mit diesen Kurzwahlnummern werden Sie direkt mit den Servicestellen der Bodenstation verbunden. Je nach Bodenstation können diese Kurzwahlnummern unterschiedlich sein. Diese Kurzwahlnummern können direkt angewählt werden. Sie müssen die "*" -Taste nicht drücken.

Anmerkung:

Wenn Sie *über* eine Kurzwahl die Telefonnummer ausgewählt haben, drücken Sie einmal die "#"-Taste. Die Telefonnummer wird nun angezeigt. Drücken Sie die "#"-Taste zum zweiten mal, dann wird der Telefonanruf ausgelöst.

Siehe Anhang D der Betriebsanleitung, Telefonbuch, für weitere Informationen zum Format der Telefonnummern, zum Wählen und zur Organisation des Telefonbuchs.

Wählen mit Nummer aus dem Telefonbuch

Mit der "↑"-Taste gelangen Sie in das Telefonbuch. Im Telefonbuch können Sie einen bestimmten Provider vorab auswählen und mit der "OK"-Taste können die Informationen eingesehen werden. Sie können die Nummer nun ändern oder einfach akzeptieren. Drücken Sie dazu die "#"-Taste.

- 1 Wechseln Sie in das Telefonbuch. Drücken Sie dazu die "↓"-Taste, bis das Telefonbuch eingeblendet wird.
- 2 Wählen Sie den Provider durch Wechseln der Anzeige. Verwenden Sie dazu die "↓"-oder die "↑"-Taste.
3. Wählen Sie die Telefonnummer des Providers aus und drücken Sie die "OK"-Taste.
4. Starten Sie Ihr Telefongespräch mit der "#"-Taste.

Wahl mit den Kurzwahlnummern

1. Geben Sie die Kennung für die Kurzwahl ein: "*" -Taste.
2. Geben Sie die Kurzwahlnummer ein, z. B. 14
3. Kontrollieren Sie die Telefonnummer, die zur Kurzwahlnummer abgespeichert ist. Drücken Sie die "#"-Taste.
- 4 Starten Sie das Telefongespräch durch Drücken der "#"-Taste.

Im Anhang D der Betriebsanleitung finden Sie weitere Informationen zu den Kurzwahlnummern.

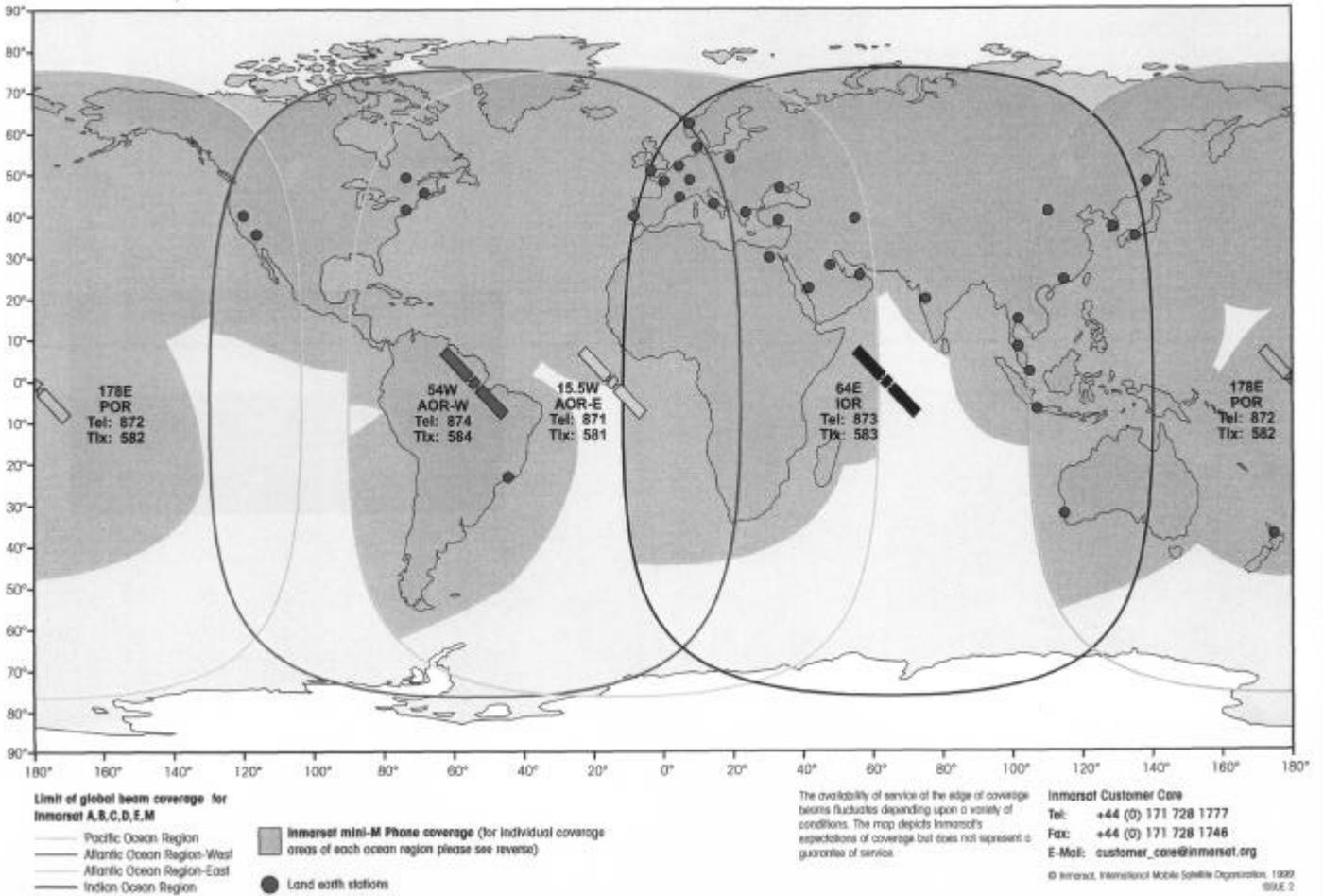
Damit die Kurzwahlnummer erkannt wird, muß die "*" -Taste auf jeden Fall vorab gedrückt werden. Andernfalls wird die „Telefonnummer“ als Servicenummer oder als interner Ruf erkannt. Wenn Sie zum ersten mal auf die "#"-Taste drücken, wird die zur Kurzwahlnummer abgespeicherte Telefonnummer angezeigt. Die Telefonnummer kann nun geändert werden oder durch ein weiteres Drücken auf die Taste "#" bestätigt werden.

Weitergehende Informationen siehe Betriebsanleitung

Unser Anschlußnummern sind:	Telefon:	00870 76163 4974
	Fax:	00870 76163 4975 (nur mit angeschlossenem Laptop)
	Daten:	00870 76163 4975 (nur mit angeschlossenem Laptop)
	E-Mail	SKOANITA@RAISTING.DE (" " " ")

Mobile Satellite Communications

Worldwide Coverage Map



Weltweiter Zugangscode 111/Raisting

Die Preise gelten weltweit für Raisting in allen 4 Ozeanbereichen

Mobil zu fest Je Min.

	ohne MwSt		mit MwSt	
	€	DM	€	DM
Verbindungspreise Telefon, Fax und Daten	2,65	5,19	3,08	6,03

Monatlicher Grundpreis

	ohne MwSt		mit MwSt	
	€	DM	€	DM
Monatlicher Grundpreis je SIM-Karte	0,00	0,00	0,00	0,00

Service Codes über Raisting Je Min.

Code	Service	ohne MwSt		mit MwSt	
		€	DM	€	DM
12	Auslandsankunft	2,65	5,19	3,08	6,03
14	Inlandsankunft	2,65	5,19	3,08	6,03
69	Routenberatung, Verbindung ¹	2,65	5,19	3,08	6,03

Verbindungspreise Telefon, Fax und Daten (je Min.)

Inmarsat-Phone zu	ohne MwSt		mit MwSt	
	€	DM	€	DM
Inmarsat-A	6,60	12,91	7,66	14,99
Inmarsat-B, -M, -Phone, -ISDN	4,20	8,22	4,88	9,55

Service Codes über Raisting (je Min.)

Code	Service	ohne MwSt		mit MwSt	
		€	DM	€	DM
32	Medizinische Beratung		kostenlos		
33	Technische Beratung		kostenlos		
38	Medizinische Hilfe		kostenlos		
66	T-Card		Gesprächsgebühren gemäß Allgemeine Geschäftsbedingungen der Deutschen Telekom AG		
68	Kunden-Service		kostenlos		

Weitere Preise und Leistungen

	ohne MwSt		mit MwSt	
	€	DM	€	DM
Einmaliger Anschlusspreis je Gerät/SIM-Karte	50,00	97,80	58,00	113,44
Änderung des Preismodells	50,00	97,80	58,00	113,44
Anschluss-Sperre je Gerät/SIM-Karte	50,00	97,80	58,00	113,44
Entsperren je Gerät/SIM-Karte			kostenlos	
Einzelverbindungsachweis			kostenlos	

¹ Für Routenberatung und Wetterauskunft durch den Deutschen Wetterdienst zahlen Sie den entsprechenden Tarif des Deutschen Wetterdienstes.

Grundsätze für die Preise der Inmarsat-Phone-Verbindungen

1. Die Mindestlaufzeit beträgt 12 Monate.
2. Für die Berechnung der Preise von Inmarsat-Phone-Verbindungen über Raisting zu Telefonanschlüssen, Anschlüssen des ISDN und anderen Inmarsat-Anschlüssen ist die Verbindungsdauer maßgebend.
3. Die Verbindungsdauer wird in Zeittakte unterteilt. 1 Zeittakt beträgt 10 Sekunden. Angefangene Zeittakte gelten als volle Zeittakte. Alle Preise sind durchschnittliche Minutenpreise. Bei der Ermittlung von Minutenwerten können Rundungsdifferenzen entstehen.
4. Maßgeblich für die Abrechnung der in Anspruch genommenen Leistungen sind die angegebenen Preise ohne Mehrwertsteuer. Diese werden für die Rechnungslegung summiert und sind Grundlage für die Berechnung des Mehrwertsteuerbetrages.
5. Die zu bezahlende Verbindungsdauer beginnt mit der Entgegennahme des Anrufs beim angerufenen Anschluss. Die Verbindungszeit endet, sobald die Verbindung getrennt ist.
6. Alle ohne Mehrwertsteuer aufgeführten Preise zzgl. Mehrwertsteuer soweit mehrwertsteuerpflichtig.
7. Alle Preise inklusive Leitungsleitungen.
8. Dem Euro-Kurs liegt der offizielle Kurs von DM 1,95583 zugrunde.
9. Die DM-Werte sind kaufmännisch gerundet.

Noch Fragen?

Für weitere Informationen steht Ihnen unser Kunden-Service zur Verfügung:

Aus dem Inland

Telefon: (02 28) 5 19-27 27
 Telefax: (02 28) 5 19-27 29
 Telex: 59 83 2 raices d
 E-mail: Inmarsat@detesat.com
 Internet: www.detesat.de und www.inmarsat.de

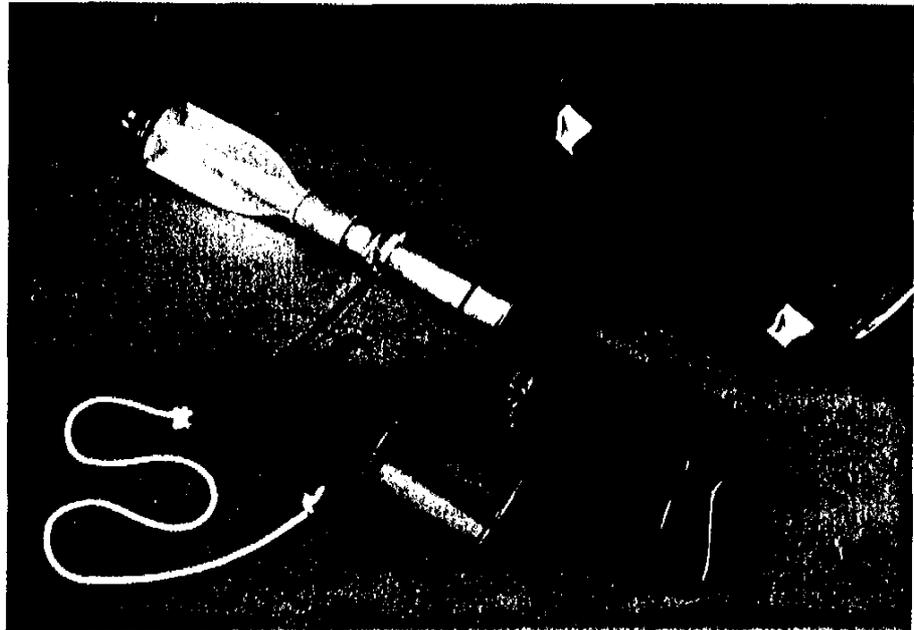
Aus dem Ausland

Telefon: +49 (0)228 5 19-27 27
 Telefax: +49 (0)228 5 19-27 29
 Telex: +41 59 83 2 raices d
 E-mail: Inmarsat@detesat.com
 Internet: www.detesat.com und www.inmarsat.de

oder direkt von Ihrem Inmarsat-Gerät unter dem kostenfreien Service-Code 68.



Art.-Nr. 1170 Leinenwurfgerät (Pistolenzusatzgerät) – See
Art.-Nr. 1171 Leinenwurfgerät (Pistolenzusatzgerät) – Land



Verwendung

Herstellen von Leinenverbindungen bei Seenot- und Mann-über-Bord-Unfällen in Verbindung mit einer Signalpistole, Kaliber 4 (Leinenwurfgerät – See).

Herstellen von Leinenverbindungen beim Freileitungs-, Seilbahn- und Brückenbau sowie bei Katastropheneinsätzen in Verbindung mit einer Signalpistole, Kaliber 4 (Leinenwurfgerät – Land).

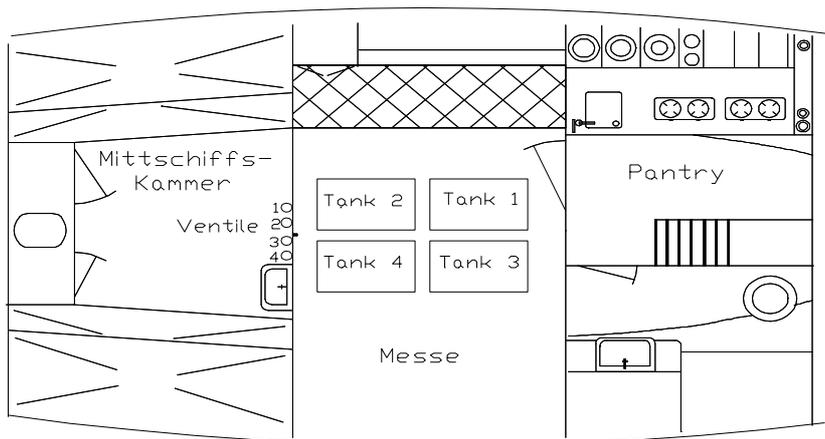
Technische Daten

Wurfweiten:	Art. 1170 = 50 m Art. 1171 = 100 m
Flechtleine:	Art. 1178 = Perlon, Durchmesser 2 mm, Reißfestigkeit der geknoteten Leine (1/2 Schlag), 500 Newton (50 Kp), Länge 100 m
Abschußgerät:	Signalpistole, Kaliber 4 (nicht im Lieferumfang enthalten)
Treibladungskartusche:	Art. 1172 = Aluminiumpatrone, Kaliber 4
Schießstab: (Leinenwurfgerät – See)	Art. 1175 = ABS mit Schlitten für Leinenbefestigung und Polyäthylen-Schwimmkopf mit Beleuchtungsmöglichkeit mittels Cyalumestab
Schießstab: (Leinenwurfgerät – Land)	Art. 1176 = ABS mit Öse für Leinenbefestigung
Flechtleinaufnehmer:	Art. 1181 = Blechdose mit Lochdeckel und Laufhalterung
Aufbewahrungskasten:	Art. 1283 = Kunststoff, wasserdicht, mit Wandhalterung Abmessungen: 28 x 18,5 x 12 cm

**Lieferumfang
Verpackung**

Lieferumfang Artikel 1170	Lieferumfang Artikel 1171
2 x Artikel 1178	5 x Artikel 1172
2 x Artikel 1172	2 x Artikel 1176
1 x Artikel 1175	5 x Artikel 1178
1 x Artikel 1181	1 x Artikel 1181
verpackt in Artikel 1283	verpackt in Artikel 1283

Wassertanks



Anordnung der Wassertanks und der Ventile

In der ANITA haben wir 4 Wassertanks. Sie sind unter dem Boden der Messe eingebaut.

Tank 1 und 3 sind die größeren Tanks. Tank 2 und 4 die Kleineren. Der Gesamtinhalt der Tanks ist **520 Liter**. Alle Tanks können gemeinsam über den Füllstutzen an der Backbordseite des Decks (über der Toilette) gefüllt werden. Beim Befüllen der Tanks immer das Waschbecken in der Toilette beobachten, hier läuft das Wasser zuerst über, wenn die Tanks voll sind.

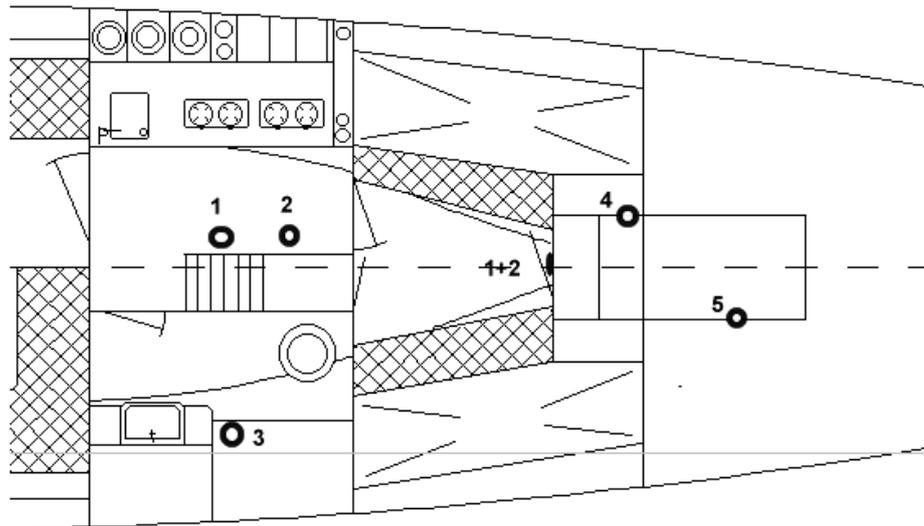
Die Tanks sollten nur nacheinander entleert werden und zwar in der Reihenfolge 2 – 4 – 1 – 3. Es soll immer nur ein Tank geöffnet sein.

Wenn dieser entleert ist, diesen schließen und den nächsten öffnen. Die Ventile hierfür befinden sich unter den Bodenbrettern in der Mittschiffskammer und sind durch Zahlen an der Wand gekennzeichnet.

Wenn mehr als ein Tank geöffnet ist, kann es passieren, daß über den leeren Tank Luft gezogen wird und somit kein Wasser mehr gepumpt wird obwohl noch genügend Wasser in den Tanks ist. Die Reihenfolge erklärt sich dadurch, daß so zuerst die kleineren Tanks entleert werden und man so einen besseren Überblick über den Verbrauch hat.

Lenzpumpen

Anordnung der Pumpen
auf der ANITA



Auf der ANITA haben wir 5 Lenzpumpen. Die Pumpen 1 und 2 sind elektrisch angetrieben.

Die Pumpen 3, 4 und 5 sind Handpumpen.

Die elektrischen Pumpen werden von der Hauptschalttafel in der Achterkammer eingeschaltet.

Eine Pumpe wird mit 12 Volt DC angetrieben, die andere mit 240 Volt AC. Beim Betrieb dieser Pumpen soll der Generator laufen. Weiterhin muß das Aussenbordventil für diese Pumpen geöffnet werden. Dieses befindet sich an der Bordwand hinter der manuellen Hauptlenzpumpe (3) im Ölzeugschapp. Auf See muß dieses Ventil immer geschlossen sein, da sonst die Gefahr eines Wasserrücklaufs in die Bilge besteht.

Die manuelle Hauptlenzpumpe befindet sich im Ölzeugschapp. Es ist eine Whale Gusher Doppelhub Membranpumpe. Diese Pumpe saugt sehr schlecht an wenn sie länger nicht benutzt wurde und daher ausgetrocknet ist, und sollte in diesem Fall mit Wasser gefüllt werden. Dies geschieht wie folgt: Der dünne Schlauch, der über der Pumpe hängt, wird auf den Trinkwasserauslauf am Waschbecken gesteckt, das kleine Ventil in diesem Schlauch geöffnet und über die Trinkwasserpumpe Wasser in die Lenzpumpe gefördert. Wenn die Pumpe gefüllt ist wird das kleine Ventil wieder geschlossen und der Lenzvorgang kann beginnen.

Weiterhin haben wir 2 Lenzpumpen im Cockpit (4 und 5). Dies sind ebenfalls Membranpumpen. Der Aussenbordanschluss der Pumpen 3,4 und 5 befindet sich ebenfalls im Ölzeugschapp allerdings am Achterschott.

Grundsätzlich sollen alle Seeventile nur bei Gebrauch geöffnet werden.

Alle Pumpen sollten zu Beginn einer Reise getestet werden.

Für alle Pumpen gibt es Ersatzteilsets unter der Backbordbank in der Skipperkammer. Die kleineren Membranen sind für die Pumpen 4 und 5 sowie für die Abwasserpumpen der Waschbecken. Die größere Membran ist für die Pumpe 3

Fördermengen:

12 Volt Pumpe:	ca 5m ³ /h
240 Volt Pumpe	ca 10m ³ /
Pumpe 3	ca 9m ³ /h
Pumpen 4 und 5	ca 4m ³ /h

Vorbemerkung zu den Seekarten

1. Unser Kartenmaterial soll immer auf dem neuesten Stand sein.
2. Neukauf und Berichtigung der Karten ist ein erheblicher Anteil an unserem Etat
 - Deutsche Seekarten kosten 22,50 €Stk
 - Britische Seekarten kosten 30,- €Stk
 - Berichtigungen 12,- € pro KarteUnsere Karten kosten uns 3.000,- € bis 3.500,- € pro Jahr, mit steigender Tendenz.

Um diese Kosten etwas zu reduzieren haben wir folgende Maßnahmen beschlossen:

1. Es wird ein **neuer Standardsatz** festgelegt. Dieser umfasst die Gebiete:
 - a.) Die gesamte Ostsee, ohne den Bottenbusen (Deutsche Seekarten)
 - b.) Die Nordsee bis zu einer Linie Bergen - Shetlands und Cape Wrath
(**Deutsche Seekarten** für Norwegische Küste bis Kap Lista, Dänische und Deutsche Nordseeküste alle anderen Karten der Nordsee und Norwegische Küste Lista bis Bergen **sind britische Seekarten**, auch die Übersegeler)
 - c.) Der Englische Kanal bis zu einer Linie Isle de Quessant - Lands End (**Britische Karten**)
2. Aus diesem festgelegten Standardsatz werden **jährlich diejenigen Karten berichtigt** und an Bord vorgehalten, die entsprechend der Reiseplanung der Skipper benötigt werden.
3. Falls Reisen über das Gebiet des Standardsatzes hinausgehen, muß sich die jeweilige Crew auf ihre Kosten das entsprechende Kartenmaterial besorgen. Der Kartenwart gibt hierbei gerne Hilfestellung.
4. Wir haben eine umfangreiche Sammlung nicht berichtigter Karten, welche auch in einem entsprechenden Verzeichnis zu finden sind. Diese Karten sind bei unserem Kartenwart erhältlich. Da diese Karten nicht berichtigt sind kann hier bei Benutzung keinerlei Verantwortung durch die SKO übernommen werden.
5. Der unhandliche deutsche Stromatlas wird nicht mehr an Bord genommen, da wir hier viel bessere Informationen aus dem Mac Millan Nautical Almanac erhalten können.

Handbücher 2008

Vorhandene Literatur (wieder an Bord):

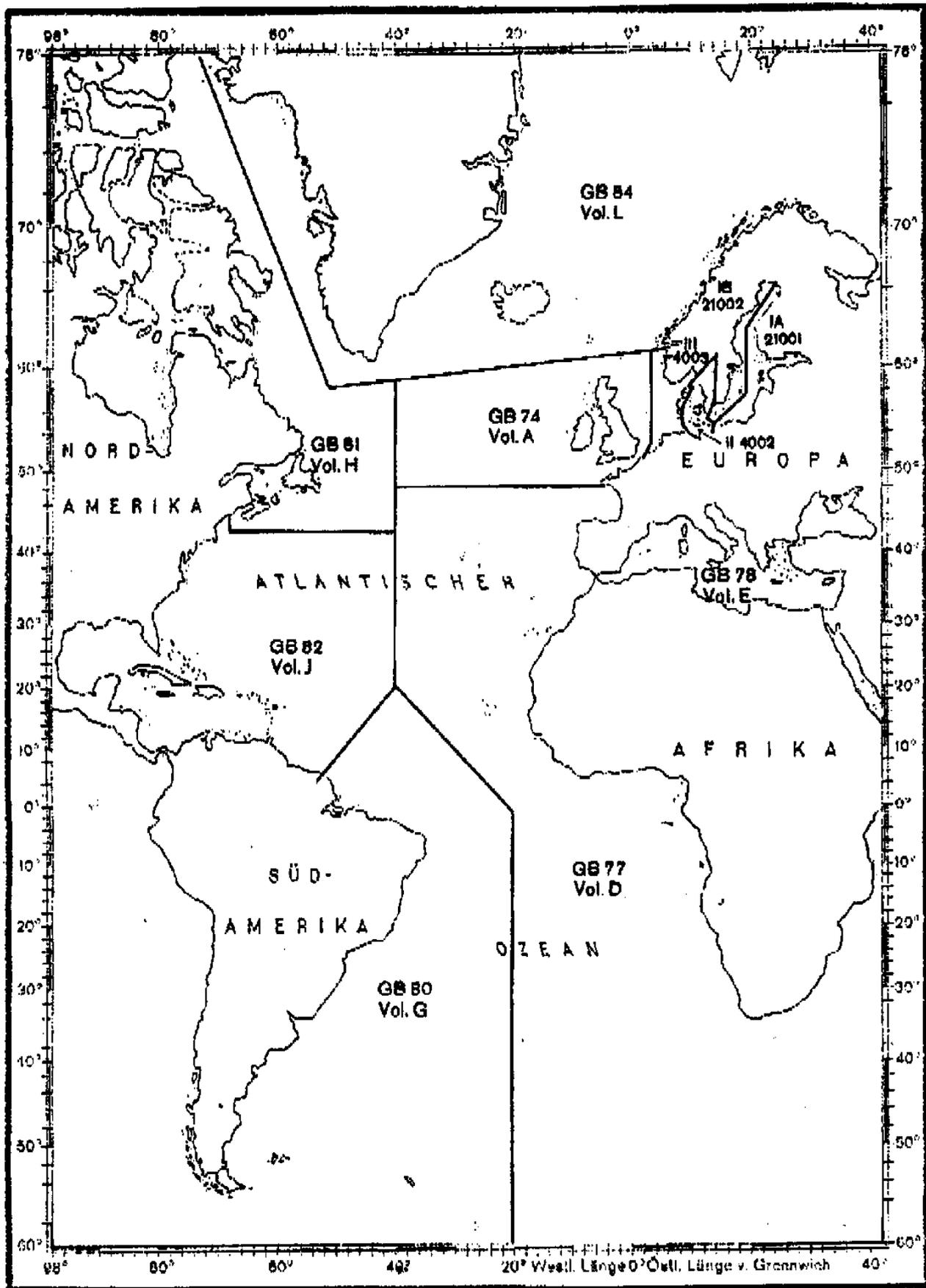
Ordner Germanischer Lloyd
Bordakte
Betriebsanleitungen Ordner 1
Betriebsanleitungen Ordner 2
Blaues Buch
Stauplan ANITA
Sight Reduction Tables (HO 249)
Fulst
Naturverhältnisse Ostsee (BSH 20032)
Fürst (Radar an Bord)
Seemannschaft
Reeds Marina und Waypoint Guide
Yachtpilot
Hafenhandbuch der KA Mecklenburg Vorpommern
Hafenhandbuch der KA Ostsee Band 1A
Hafenhandbuch der KA Ostsee Band 1B
Hafenhandbuch der KA Ostsee Band 2
Seestrassen-Seeschiffahrtsstrassen-Ordnung

Neu zu beschaffen:

McMillan Nautical Almanach
Yachtfunkdienst
Gezeitentafeln
Sicherheitsrichtlinien der KA
Medizin auf See (KA)
Checklisten bei Übergabe

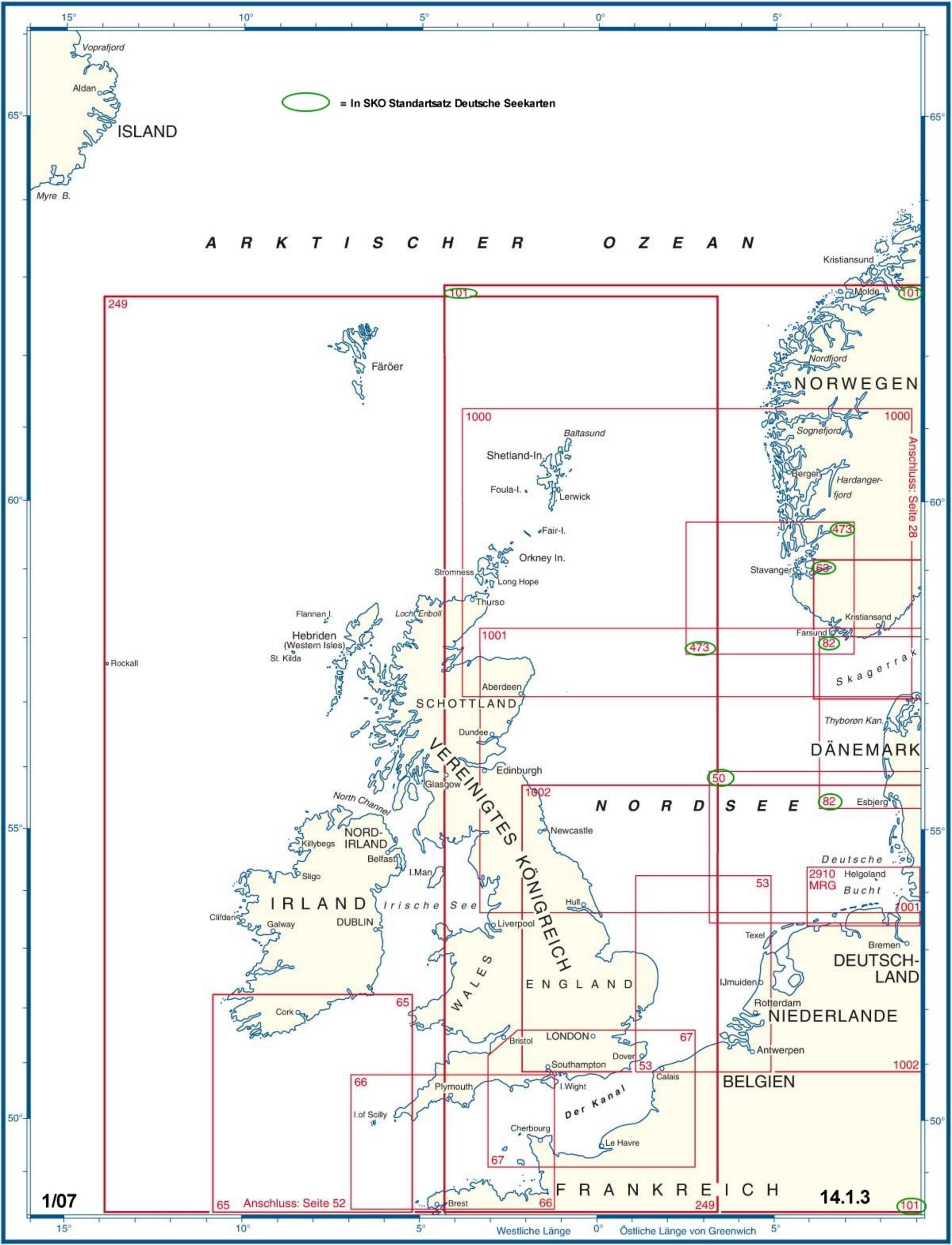
LEUCHTFEUERVERZEICHNIS

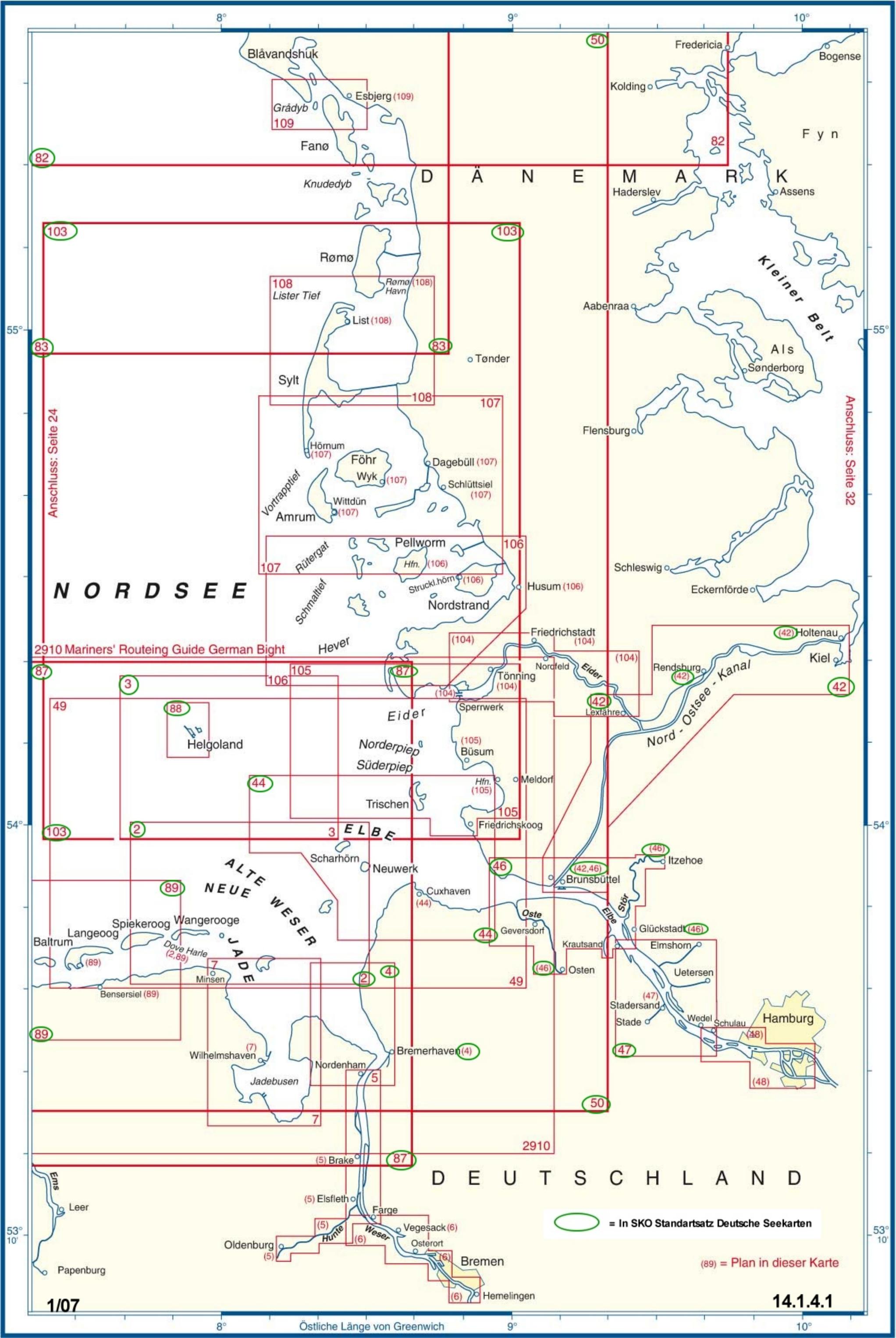
Grenzen und Bestellnummern



Inhaltsverzeichnis der nachfolgenden Übersichtskarten zum Auswählen von Seekarten

Nordatlantik	14.1.3
Deutsche Bucht Ostteil	14.1.4.1
Deutsche Bucht Westteil	14.1.4.2
Ostsee Übersicht	14.1.4.3
Westliche Ostsee	14.1.4.4
Skagerrak und Kattegat	14.1.4.5
Kattegat und Belte	14.1.4.6
Belte Südteil, Kieler und Mecklenburger Bucht	14.1.4.7
Mittlere Ostsee	14.1.4.8
Deutsche und Polnische Küste	14.1.4.9
Schwedische Südküste	14.1.4.10
Rigaer und Finnischer Meerbusen	14.1.4.11
Bottenbusen Südteil	14.1.4.12
Stockholm und Schären (Britische Karten)	14.1.4.13
Südliche Nordsee	14.1.5
Englischer Kanal	14.1.6
Nordansteuerung Englischer Kanal	14.1.7
Nordengland und Schottland	14.1.8
Irische See	14.1.8.2
Südnorwegen	14.1.9
Nordnorwegen	14.1.10
Übersegler	14.1.11





Anschluss: Seite 24

Anschluss: Seite 32

2910 Mariners' Routing Guide German Bight

 = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

(89) = Plan in dieser Karte

1/07

14.1.4.1

Östliche Länge von Greenwich

N O R D S E E

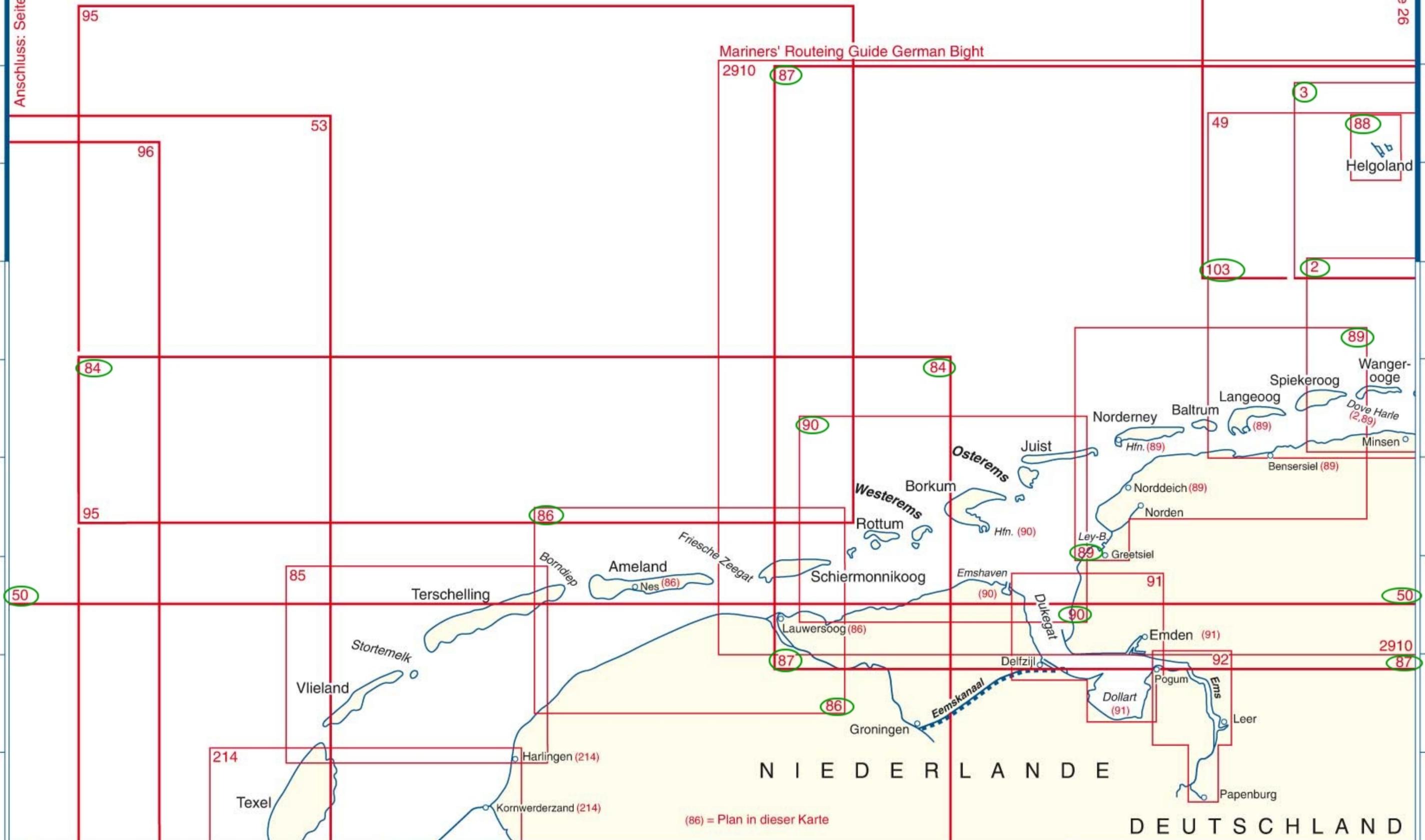
 = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

Anschluss: Seite 22

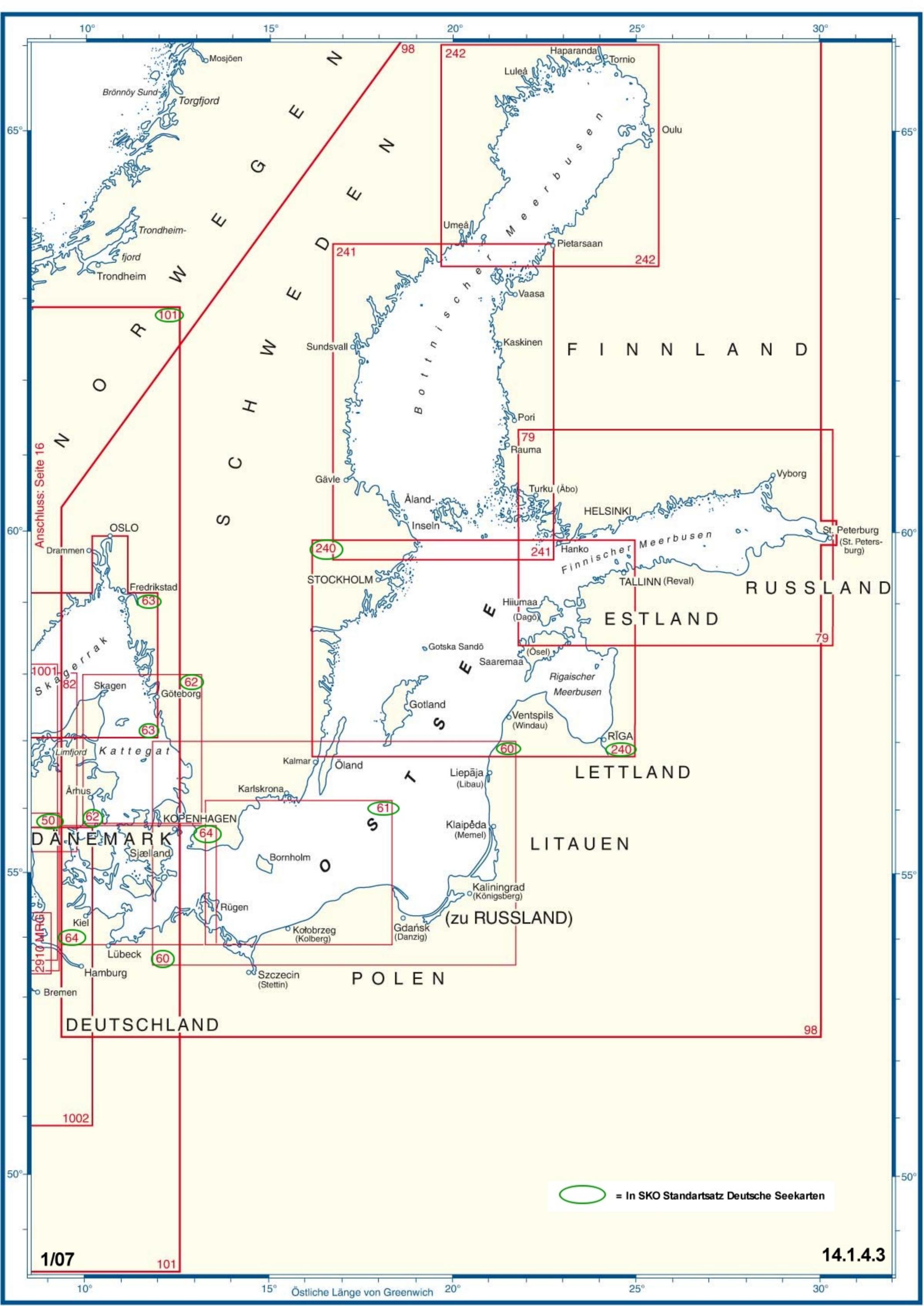
Anschluss: Seite 26

Mariners' Routing Guide German Bight

2910



(86) = Plan in dieser Karte



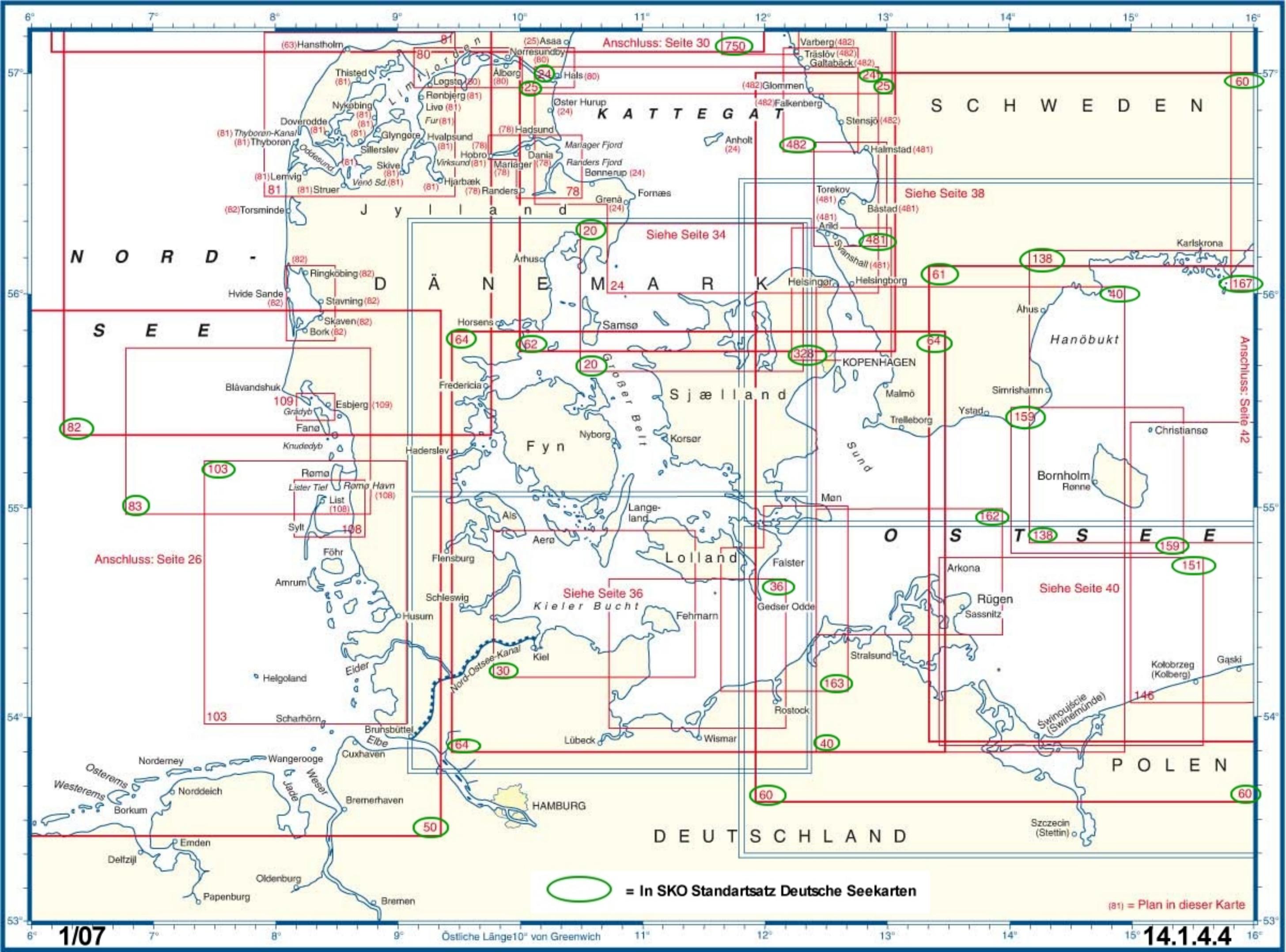
Anschluss: Seite 16

 = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

1/07

14.1.4.3

Östliche Länge von Greenwich



Anschluss: Seite 30 750

60

SCHWEDEN

KATTEGAT

(63) Hansholm (81) Thisted (81) Nykøbing (81) Doverodde (81) Thyborøn-Kanal (81) Thyborøn (81) Lemvig (81) Struer (81) Torsminde (82) Ringkøbing (82) Hvide Sande (82) Skaven (82) Bork (82) Blåvandshuk (109) Grådyb (109) Esbjerg (109) Fanø (109) Knudedyb (103) Romø (108) Lister Tiel (108) Romø Havn (108) List (108) Syll (108) Föhr (103) Amrum (103) Scharhörn (103) Brunsbüttel (50) Cuxhaven (50) Osterems (50) Westerems (50) Norddeich (50) Borkum (50) Delfzijl (50) Oldenburg (50) Papenburg (50) Bremen (50)

Jylland

Norresundby (80) Ålborg (80) Hals (80) Øster Hurup (24) Mariager Fjord (78) Hadsund (78) Dania (78) Hobro (78) Virksund (81) Mariager (78) Randers Fjord (78) Bonnerup (24) Grenå (24) Fornæs (24) Anholt (24)

Århus (20) Horsens (64) Fredericia (62) Samsø (20) Nyborg (20) Korsør (20) Haderslev (64) Fyn (20) Sønderjylland (20) Sønderborg (20) Sønderho (20) Sønderho (20) Sønderho (20)

Sjælland (20) København (328) Malmø (61) Trelleborg (61) Ystad (61) Bornholm (138) Rønne (138) Christianse (167)

Lolland (64) Falster (64) Gedser (36) Odde (36) Rostock (163) Lübeck (40) Wismar (40) Stralsund (60)

DEUTSCHLAND

HAMBURG

DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND

Varberg (482) Träslöv (482) Gallabäck (482) Glommen (482) Falkenberg (482) Stensjö (482) Halmstad (481) Torekov (481) Bästad (481) Arild (481) Svanshall (481) Helsingør (481) Helsingborg (61) Åhus (138) Simrishamn (159) Ystad (159) Christianse (159) Bornholm (151) Rønne (151)

Handöbukt (40) Hanö (40) Christianse (159) Bornholm (151) Rønne (151)

Arkona (138) Rügen (159) Sassnitz (159) Stralsund (163) Rostock (163) Lübeck (40) Wismar (40) Stralsund (60)

DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND

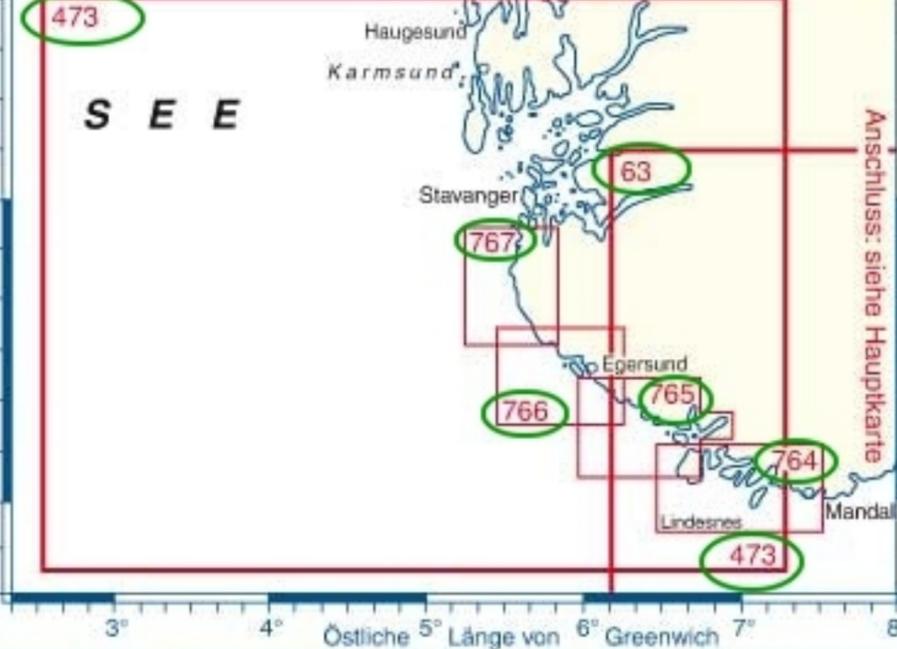
DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND

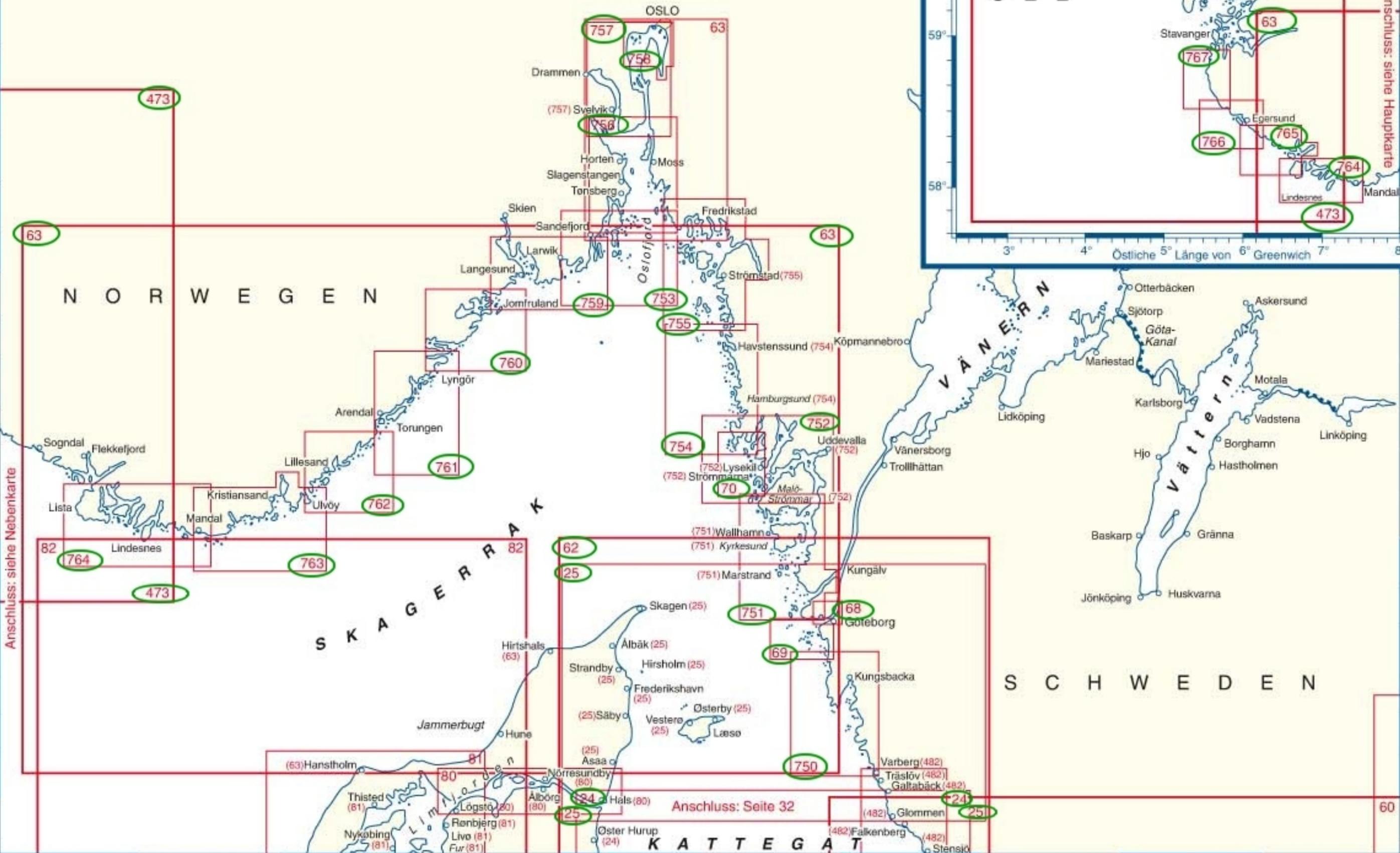
(81) = Plan in dieser Karte

 = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

N O R D - NORWEGEN



N O R W E G E N



V Ä N E R N



S C H W E D E N

(23) = Plan in dieser Karte

○ = In SKO Standardkarte Deutsche Seekarten

K A T T E G A T

20

328

Anschluss: Seite 38

J Y L L A N D

56°

18

24

22

23

(17) Vejle

(17)

(18) Juelsminde

(18)

(18) Endelave

(18) KolbyKås

19

Kalundborg

Fjord

Kalundborg

(11)

Holbæk

(23) Roskilde

(23)

D

Ä

N

E

M

A

R

K

Jammerland Bugt

GROSSER BELT

S

J

Ä

L

L

A

N

D

K

Mosede

Køge

(21) Kolding

(21)

(21) Fredericia

(21)

(21) Kongebro

(21)

(21) Middelfart

(21)

(21) Snævringen

(21)

(21) Brezningen

(21)

(21) Weddelsborg

(21)

(21) Båge

(21)

(21) Assens

(21)

(21) Haderslev

(21)

(21) Århus

(21)

(15) Haderslev

(15)

(15) Haderslev Fjord

(15)

(15) Århus

(15)

(15) Assens

(15)

(15) Helnæs

(15)

(15) Faldsled

(15)

(15) Nyborg

(15)

(15) Sprogø

(15)

(15) Vesterrenden

(15)

(15) Korset

(15)

(15) Osterrenden

(15)

(15) Skælskør

(15)

(15) Oma

(15)

(15) Karrebæk Fjord

(15)

(15) Karrebæk

(15)

(15) Karrebæksminde

(15)

(15) Næstved

(15)

(15) Fakse

(15)

(15) Præstø

(15)

(15) Karrebæksminde Bugt

(15)

(15) 477

(15)

(15) 477

(15)

Anschluss: Seite 36

480

478

329

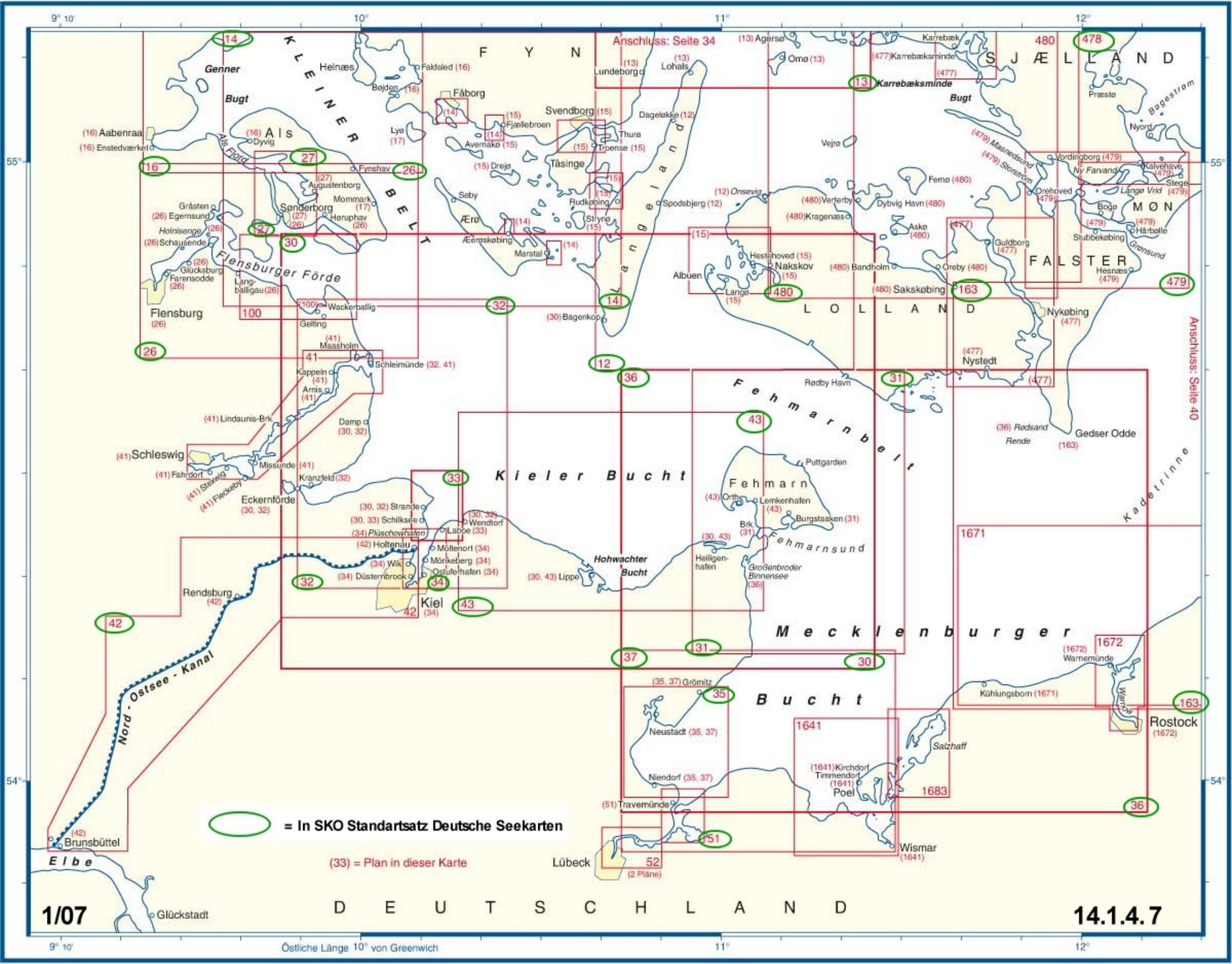
477

477

477

477

477



Anschluss: Seite 34

Anschluss: Seite 40

 = In SKO Standard Deutsche Seekarten

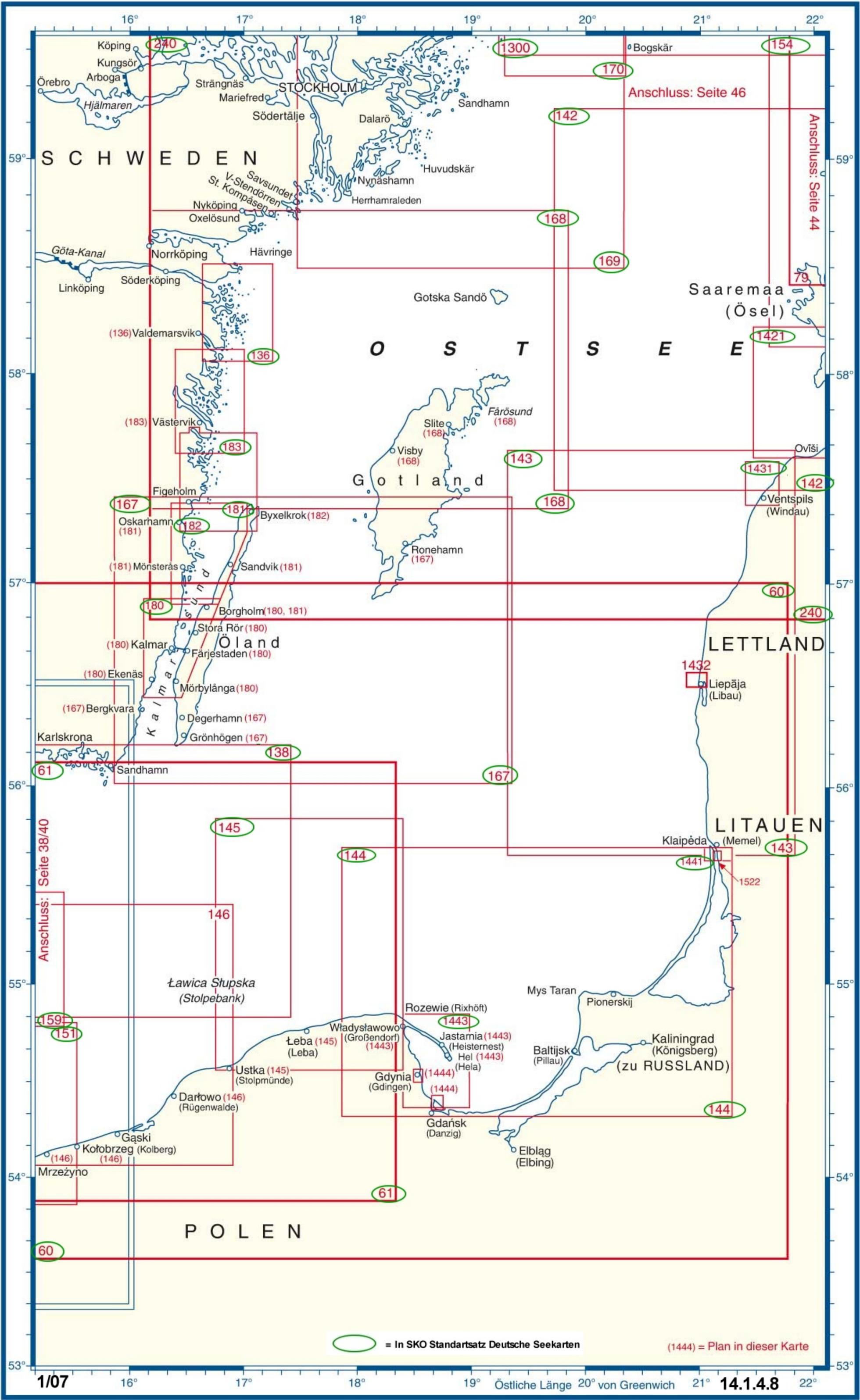
(33) = Plan in dieser Karte

1/07

D E U T S C H L A N D

14.1.4.7

9° 10' Östliche Länge 10° von Greenwich 11° 12°



SCHWEDEN

OSTSEE

Gotland

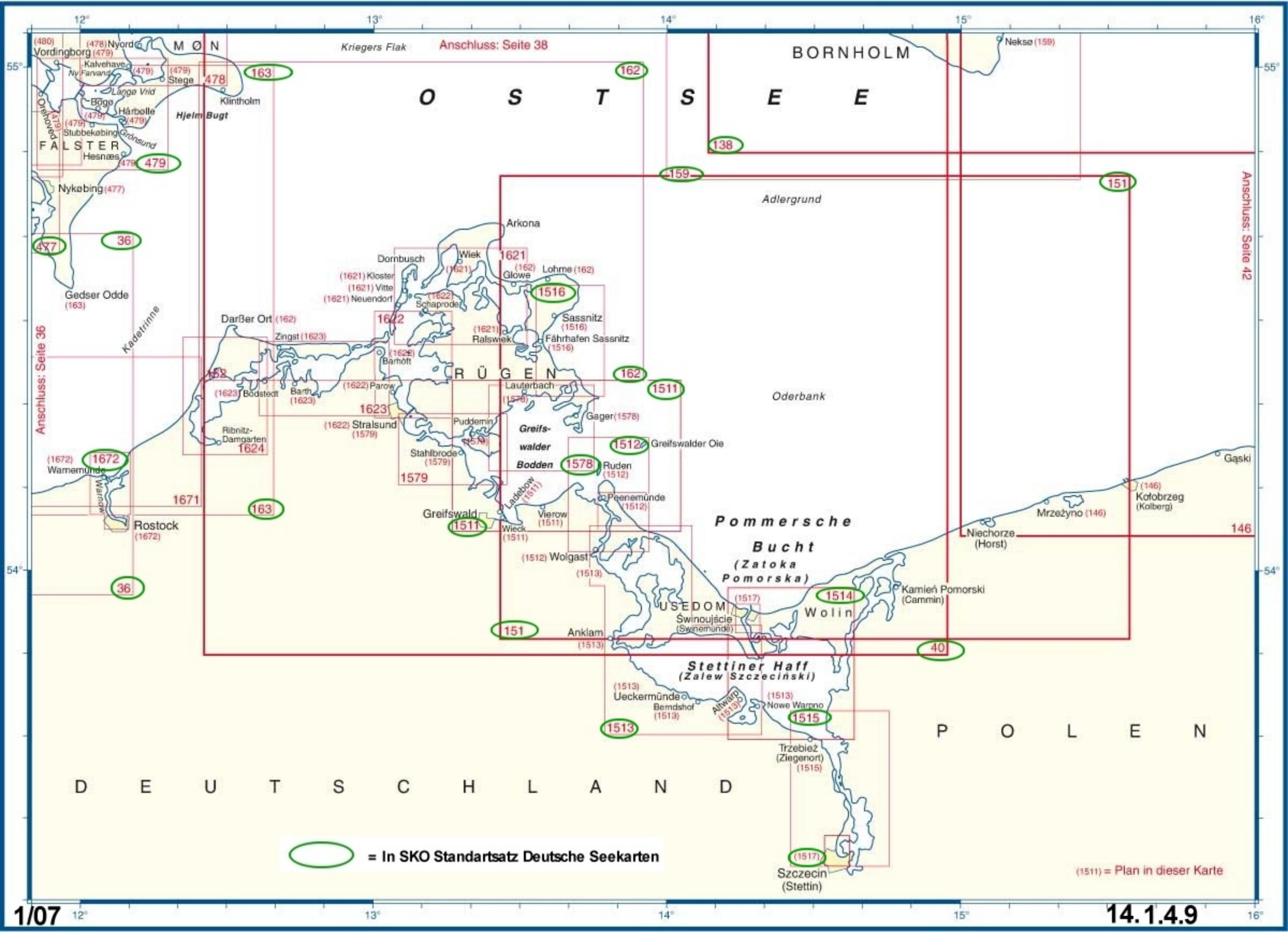
LETTLAND

LITAUEN

POLEN

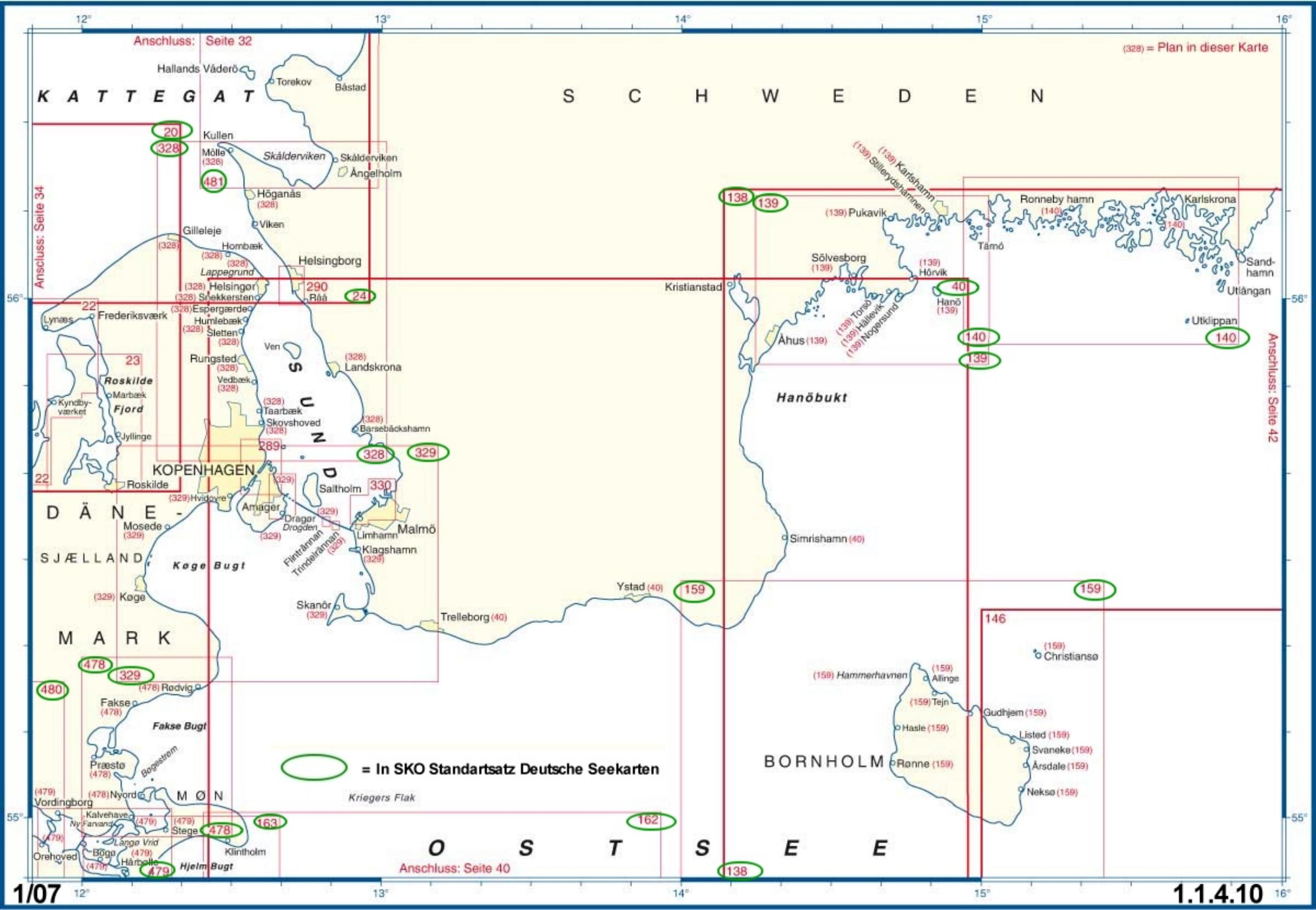
○ = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

(1444) = Plan in dieser Karte



 = In SKO Standardatz Deutsche Seekarten

(1511) = Plan in dieser Karte



Anschluss: Seite 32

(328) = Plan in dieser Karte

KATTEGAT

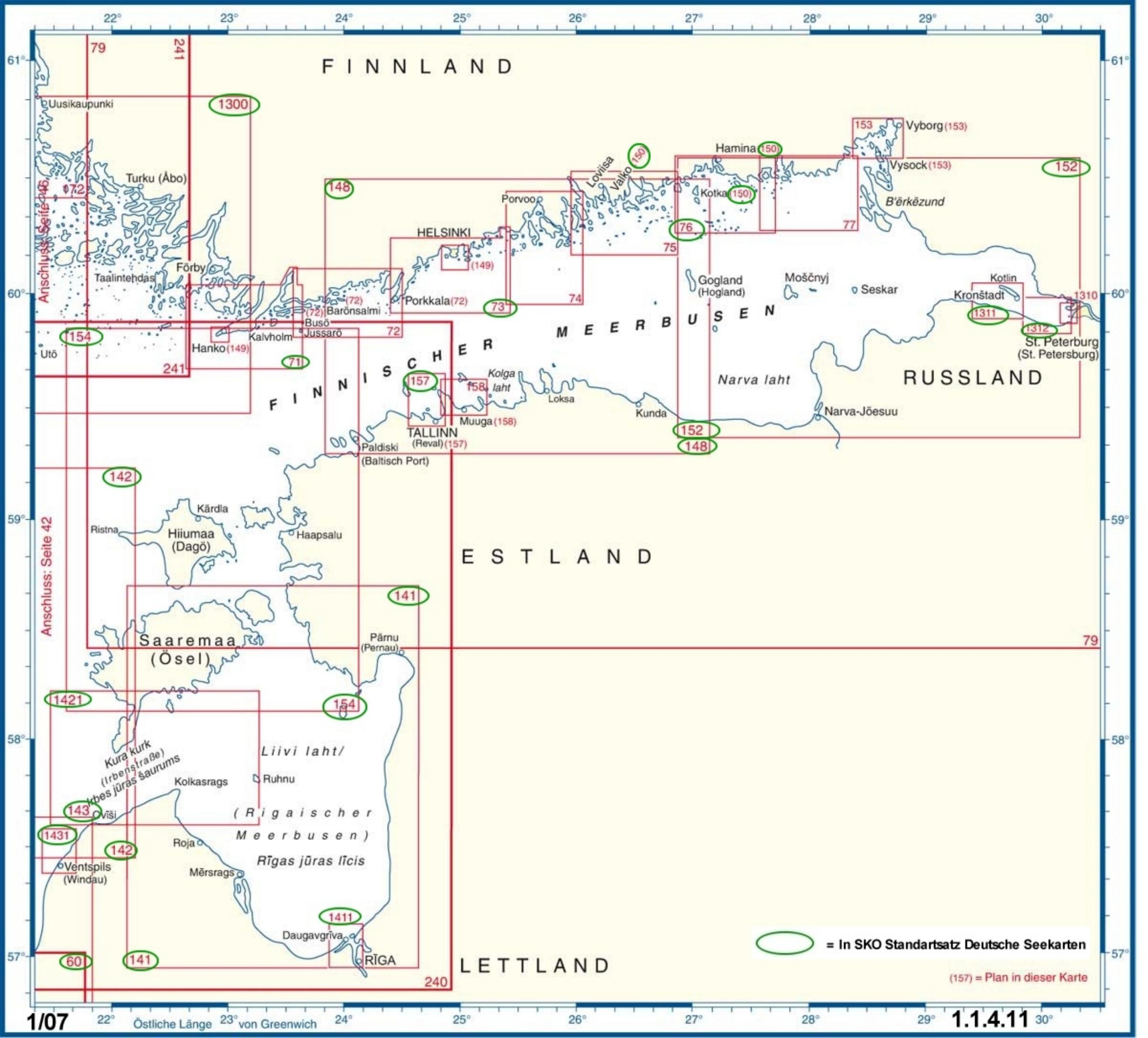
S C H W E D E N

Anschluss: Seite 34

Anschluss: Seite 42

(Green Circle) = In SKO Standartsatz Deutsche Seekarten

Anschluss: Seite 40

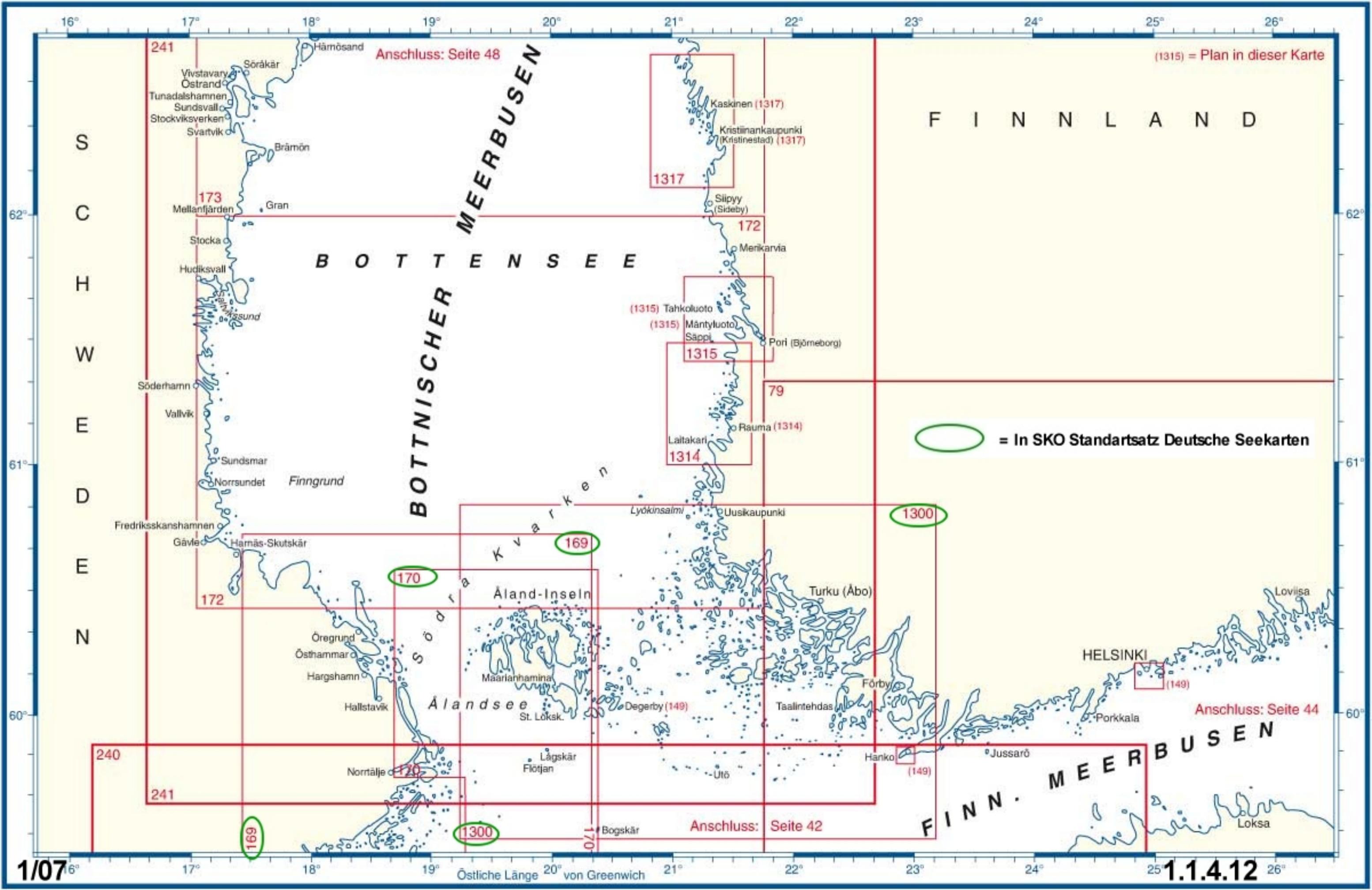


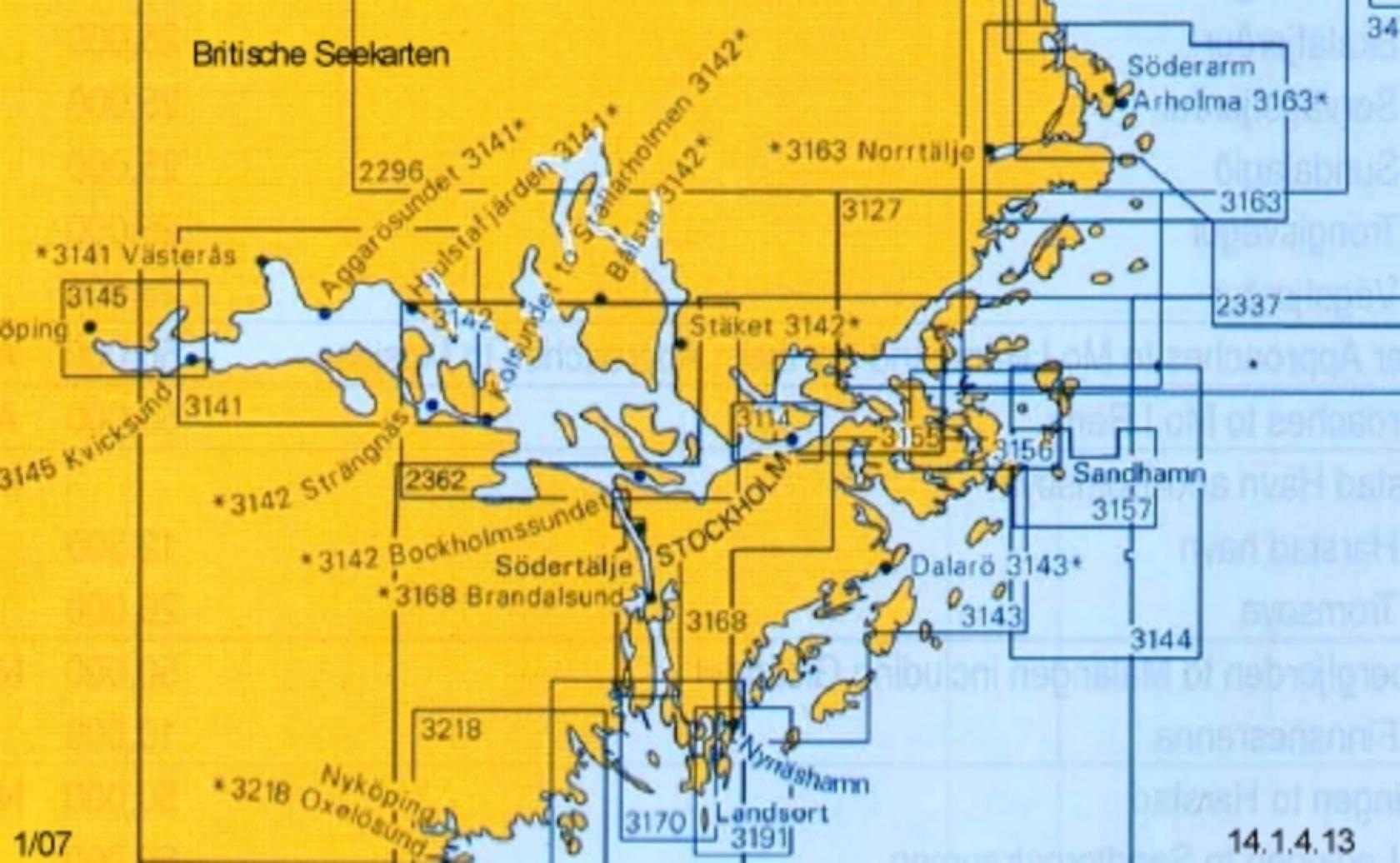
Anschluss: Seite 46

Anschluss: Seite 42

 = In SKO Standardkarte Deutsche Seekarten

(157) = Plan in dieser Karte





* 3141 Västerås

3145

Öping

3145 Kvikksund

3141

Aggarösundet 3141*
Hjulstafjärden 3141*
Kolsundet to Ställarholmen 3142*

2296

Balsta 3142*

* 3163 Norrtälje

3127

Söderarm
Arholma 3163*

3163

2337

Stäket 3142*

3114

3155

3156

Sandhamn
3157

* 3142 Strängnäs

2362

* 3142 Bockholmssundet

Södertälje

* 3168 Brandalsund

STOCKHOLM

3168

Dalarö 3143*

3143

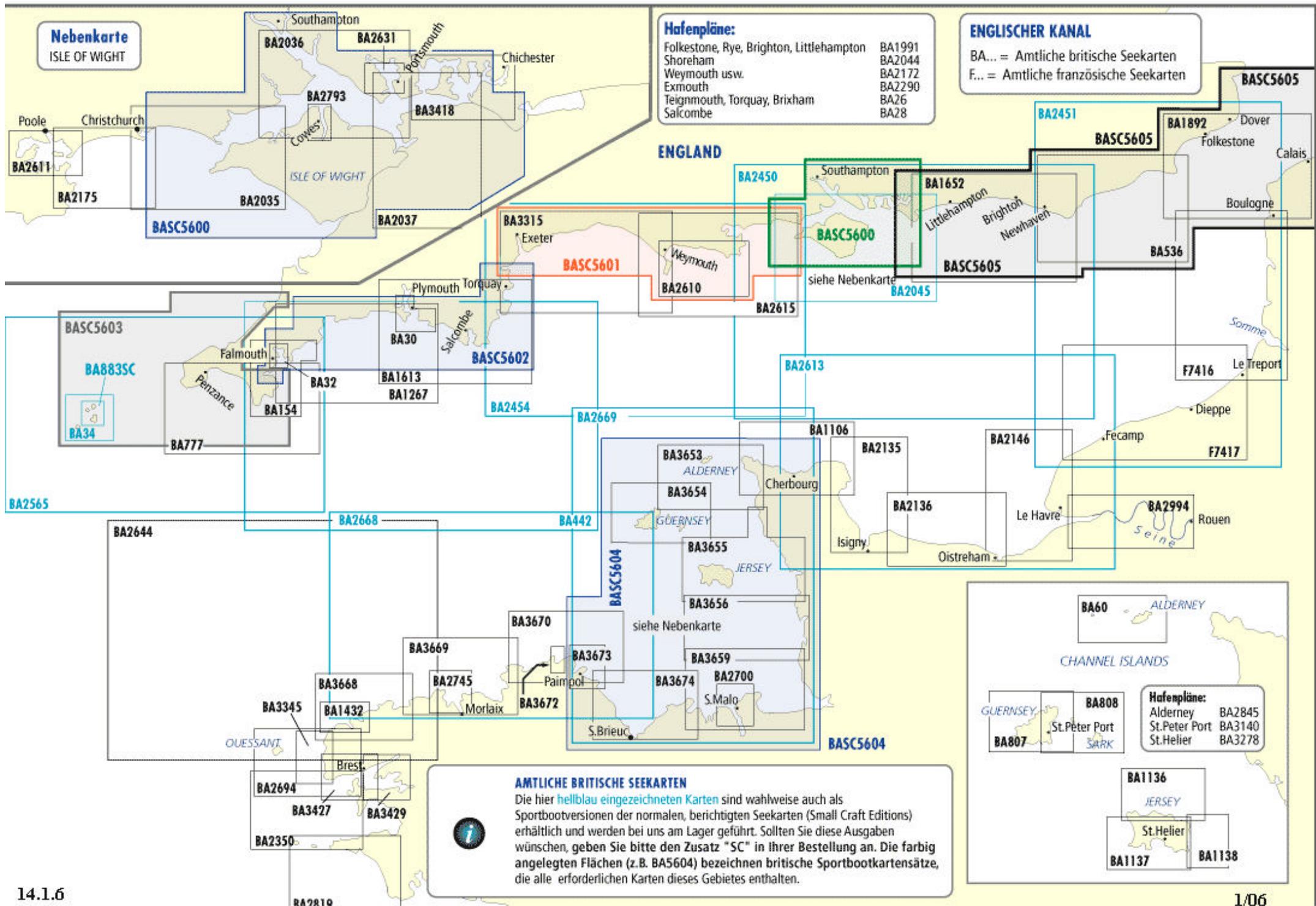
3144

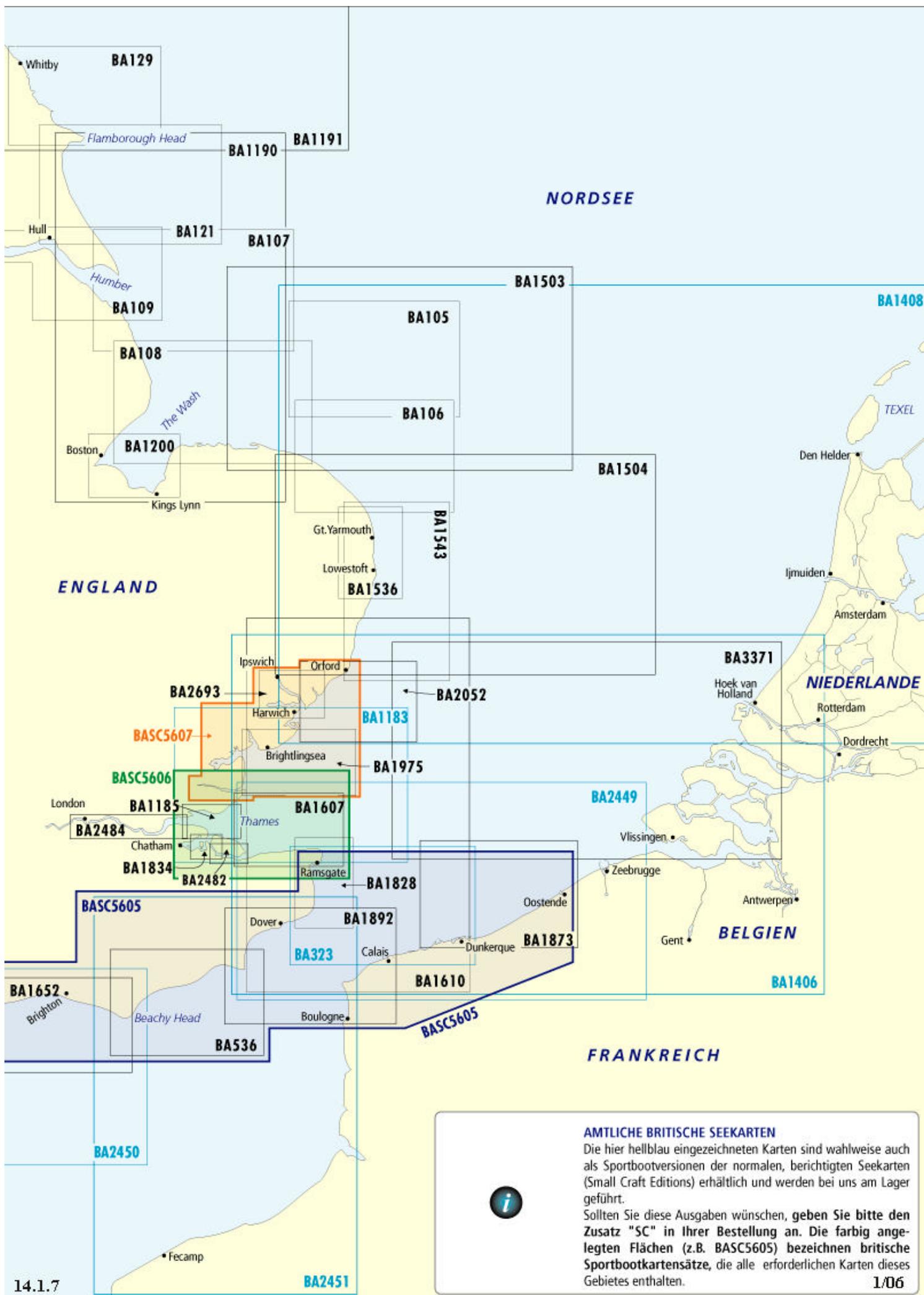
3218

Nyköping
* 3218 Oxelösund

Nynäshamn

3170 Landsort
3191





AMTLICHE BRITISCHE SEEKARTEN
 Die hier hellblau eingezeichneten Karten sind wahlweise auch als Sportbootversionen der normalen, berichtigten Seekarten (Small Craft Editions) erhältlich und werden bei uns am Lager geführt.
 Sollten Sie diese Ausgaben wünschen, geben Sie bitte den Zusatz "SC" in Ihrer Bestellung an. Die farbig angelegten Flächen (z.B. BASC5605) bezeichnen britische Sportbootkartensätze, die alle erforderlichen Karten dieses Gebietes enthalten.

BA219

BA3282

BA3281

SHETLAND I.

BA1119

BA1233

BA3283

FAIR I.

BA2622

AMTLICHE BRITISCHE SEEKARTEN

Die hier **hellblau eingzeichneten Karten** sind wahlweise auch als Sportbootversionen der normalen, berichtigten Seekarten (Small Craft Editions) erhältlich und werden bei uns am Lager geführt. Sollten Sie diese Ausgaben wünschen, geben Sie bitte den Zusatz "SC" in Ihrer Bestellung an.



BA1954

BA2249

BA2250

BA2720

RONA (BA2524)

BA2524

BA2584

BA35

BA2162

BA115

BA219

BA2721

BA1785

BA2503

BA2502

LEWIS

BA1794

BA2504

BA2501

BA2500

Ullapool

BA223

BA1409

BA222

BA213

BA2722

BA2642

NORTH UIST

S. JILDA

BA2524

BA2210

BA2209

SOUTH UIST

BA2770

BA2769

BA1796

TIRRE

BA2208

BA2540

BA2207

BA2209

BA2208

BA2207

BA2390

BA2379

BA2378

BA2387

BA2326

BA2131

BA1778

BA2723

BA2169

BA2380

BA2379

BA2378

BA2387

Oban

BA2126

Glasgow

BA2811

BA2168

ISLAY

BA2126

BA2199

BA2723

BA2499

BA2798

BA2198

IRLAND

BA2702

BA2725

BA1411

BA2093

Belfast

BA2094

BA1826

ENGLAND

Hafenkarten:

- Aberdeen BA1446
- Berwick usw. BA1612
- Newcastle BA1934
- Middlesbrough BA2566

Newcastle

BA156

BA1192

BA1191

Middlesbrough

BA152

BA134

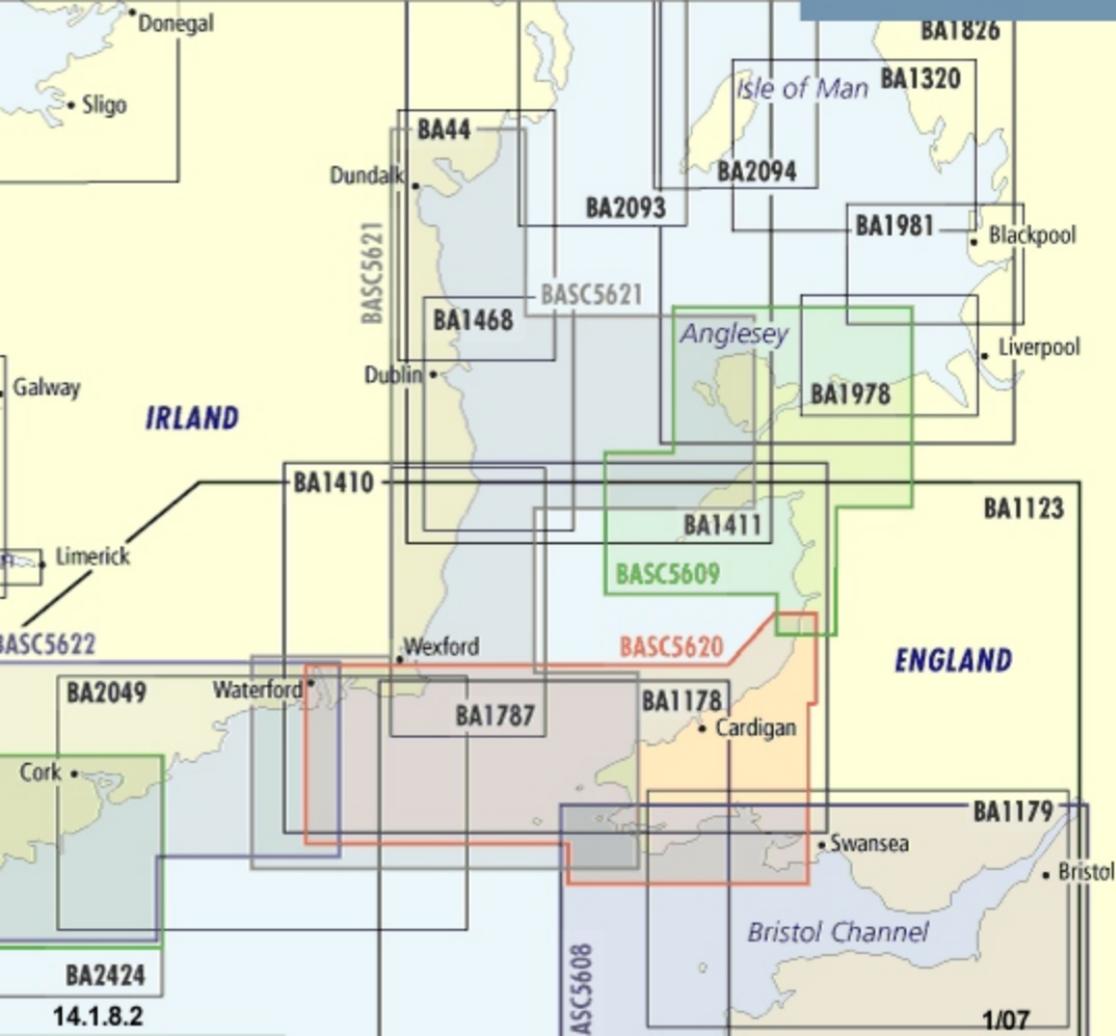
Whitby

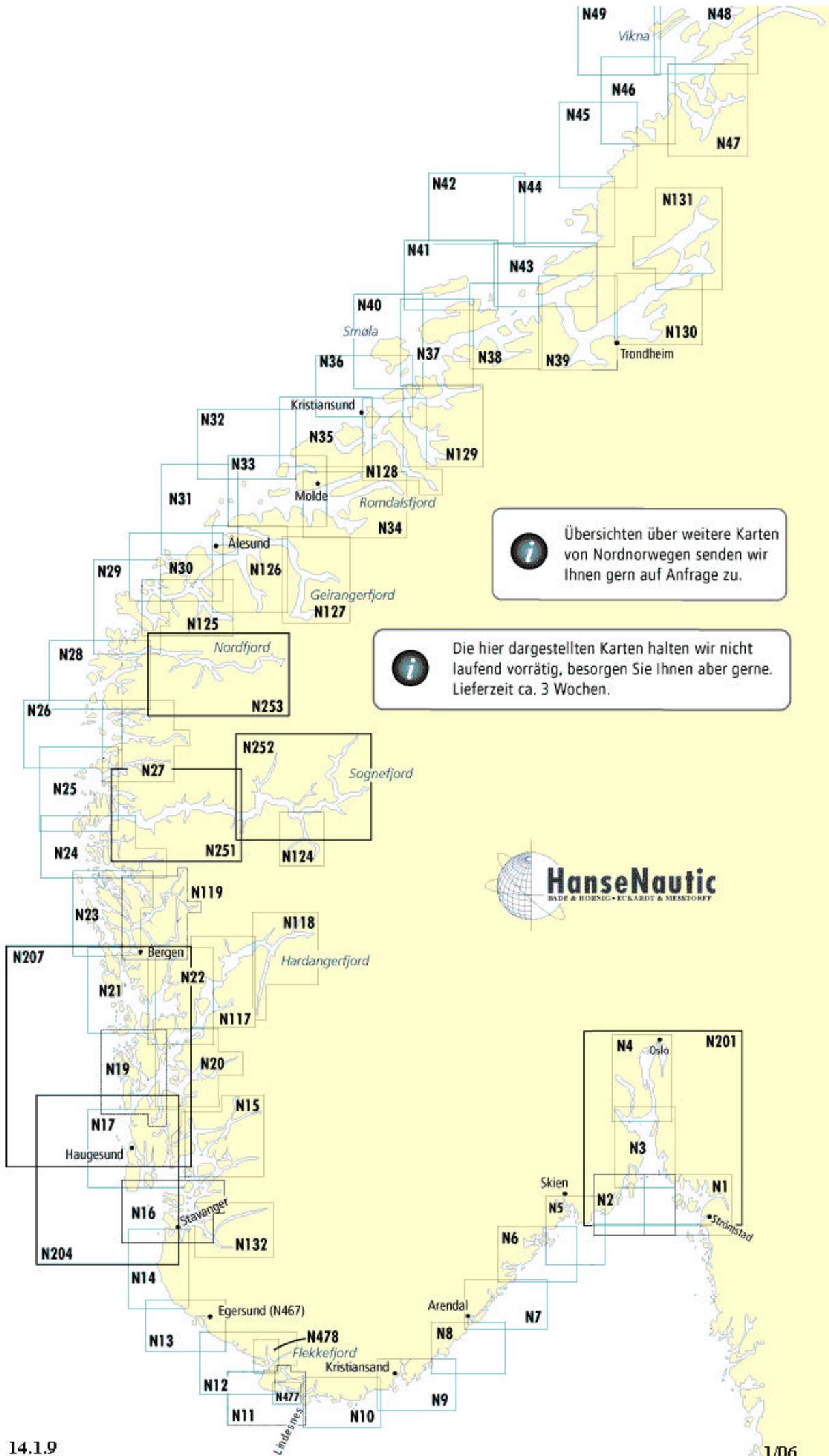
BA129

BA1191

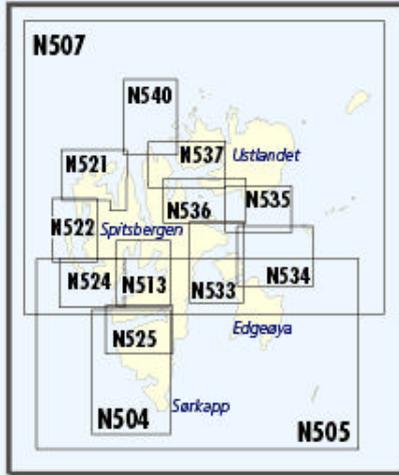
BA1346

ISLE OF MAN

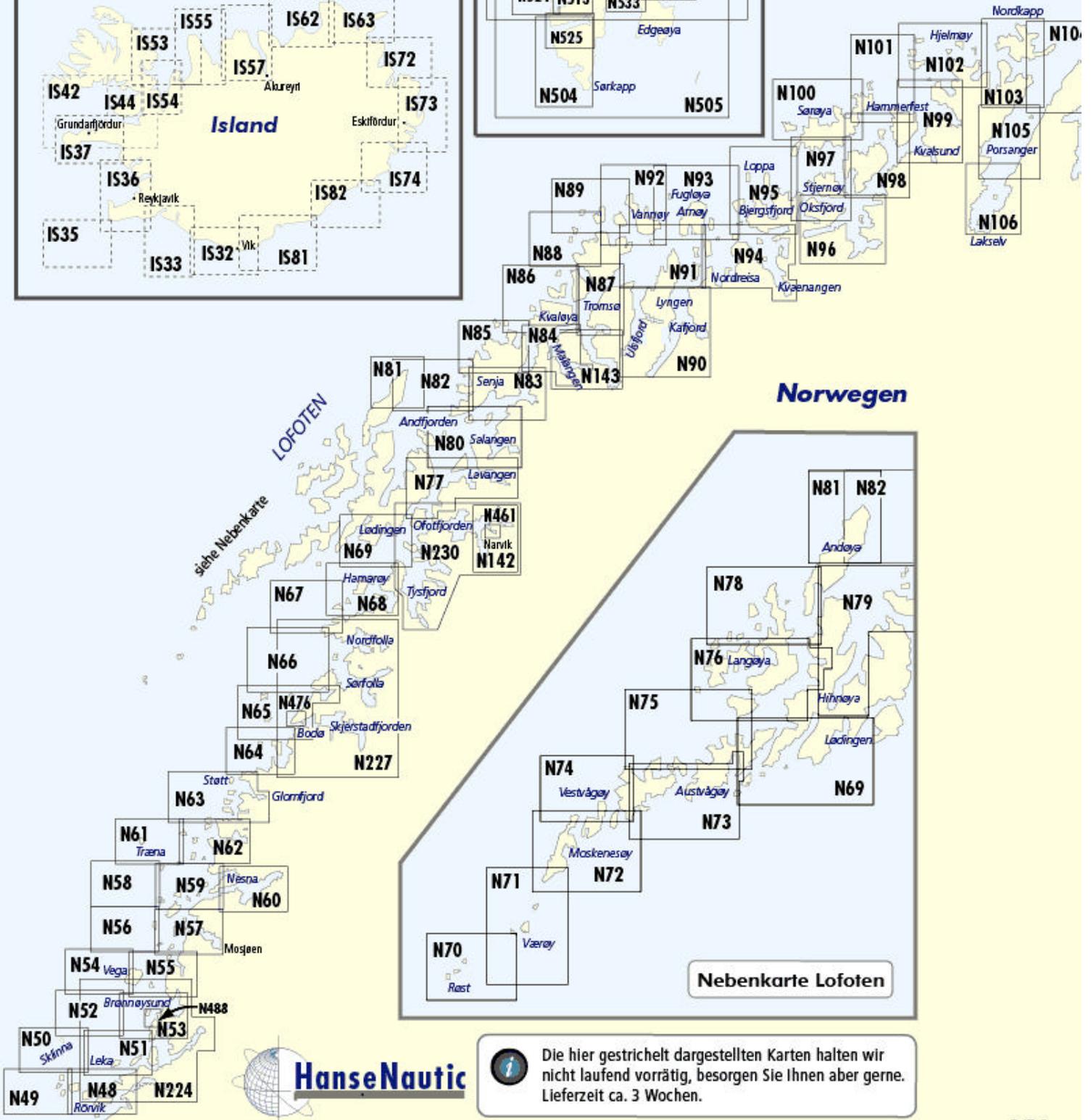
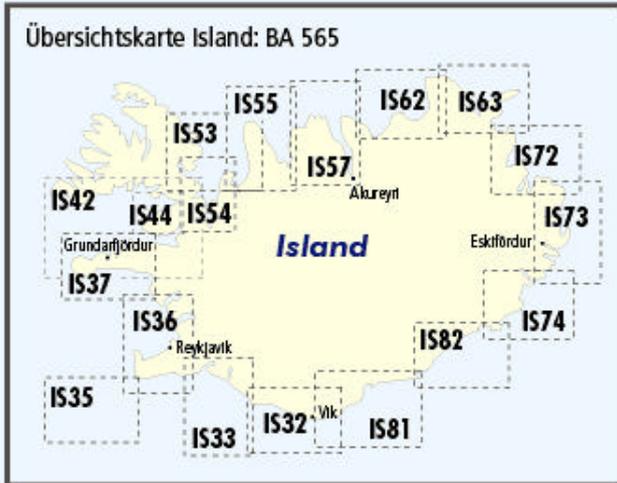




Nebenkarte Spitzbergen



Nebenkarte Island



i Die hier gestrichelt dargestellten Karten halten wir nicht laufend vorrätig, besorgen Sie Ihnen aber gerne. Lieferzeit ca. 3 Wochen.

Übersichtskarte Norwegen - Island -
Grönland - Spitzbergen.....D385

Jan Mayen

N512

Svalbard (Spitzbergen): N505
N503, N504, N509,
N510, N522, N523
Bjørnøya
N501, N502

N322

N323

N324

N325

N321

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

N288

N287

N286

N285

N284

N283

N282

N281

N280

N279

N278

N277

N276

N275

N274

N273

N272

N271

N270

N269

N268

N267

N266

N265

N264

N263

Kirkenes: N116
Nordkap: N102, N103, N104
Arøy-Hammerfest: N93, N95, N97
N98, N101
Lofoten-Tromsø-Arøy: N77, N80, N83,
N84, N87, N91
Lofoten: N69 bis N75
Bodø: N65

BA565

D962

BA245

DK81

BA219

BA2635

D1001

BA1121

BA1125

D65

BA1123

D249

D883

BA2675

D249

D65

BA1123

D883

D302

D303

D304

D305

D306

D307

D308

D309

D101

D249

D473

D1000

D473

D1000

D1002

D1001

D1000

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

N288

N287

N286

N285

N284

N283

N282

N281

N280

N279

N278

N277

N276

N275

N274

N273

N272

N271

N270

N269

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

N288

N287

N286

N285

N284

N283

N282

N281

N280

N279

N278

N277

N276

N275

N274

N273

N272

N271

N270

N269

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

N288

N287

N286

N285

N284

N283

N282

N281

N280

N279

N278

N277

N276

N275

N274

N273

N272

N271

N270

N269

N268

N267

N266

N265

N264

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

N288

N287

N286

N285

N284

N283

N282

N281

N280

N279

N278

N277

N276

N275

N274

N273

N272

N271

N270

N269

N268

N267

N266

N265

N264

N320

N319

N311

N310

N309

N308

N307

N306

N305

N304

N303

N302

N301

N300

N299

N298

N297

N296

N295

N294

N293

N292

N291

N290

N289

Deutsche Seekarten Standardsatz Stand 2007

Nr.	Berichtig.	Beschreibung
1	03/03	Erklärungen zu den Karten
2	11/04	Mündungen Jade und Weser
3	11/04	Ansteuerung Helgoland
4	10/05	Die Weser von Robbennordsteert bis Bremerhaven und Nordenham
11	09/07	Grosser Belt,nördlicher Teil
12	09/07	Grosser Belt,südlicher Teil
13	09/07	Grosser Belt,Sprogö bis Langeland
14	09/07	Kleiner Belt, südlicher Teil
15	09/07	Häfen im Kleinen Belt und südlich Fünen
16	09/07	Kleiner Belt, nördlicher Teil
17	09/07	Horsens Fjord und Häfen im Kleinen Belt
18	09/07	Gewässer nördlich Fünen
19	09/07	Arhus Bugt und Gewässer um Samsö
20	09/07	Gewässer nördlich Seeland
21	09/07	Middelfart,, Kongebro, Skaerbaek, Odense
24	09/07	Kattegat, südlicher Teil
25	09/07	Kattegat, nördlicher Teil
26	09/07	Flensburger Förde
27	09/07	Als Sund und Augustenburg Fjord
30	09/07	Kieler Bucht
31	09/07	Gewässer um Fehmarn
32	09/07	Falshöft bis Holtenau
33	09/07	Ansteuerung der Kieler Förde
34	09/07	Hafen von Kiel
35	09/07	Neustädter Bucht
36	09/07	Travemünde bis Gedser Odde
37	09/07	Dameshöved bis WEismar
40	09/07	Gedser Odde bis Bornholm
42	09/07	Nord-Ostseekanal
43	09/07	Gabelsflach bis Fehmarnsund
44	09/07	Elbmündung
46	09/07	Elbe von Oste bis Brunsbüttel und Krautsand
47	09/07	Die Elbe von Krautsand bis Schulau
50	10/05	Deutsche Bucht
51	10/02	Die Trave von Travemünde bis Grosse Holzwiek und Dassower See
60	09/07	Ostsee, südlicher Teil
61	09/07	Ostsee, südlicher Teil, Arkona bis Rixhöft
62	09/07	Kattegat, nördlicher Teil
63	09/07	Skagerrak
64	09/07	Ostsee, südwestlicher Teil, Belte und Sund
68	09/07	Häfen von Göteborg
69	09/07	Ansteuerung von Göteborg
70	09/07	Einfahrt in den Brofjorden
71	09/07	Hankö bis Jussarö
73	09/07	Port Kala bis Söderskär, Einfahrt v.Helsinki
76	09/07	Mussalo bis Parrio und Einfahrten nach Kotka und Hamina
82	11/04	Horns Rev bis Lindesnes
83	11/04	Fanä Bugt und Horns Rev
84	11/04	Texel bis Borkum
86	13/04	Zeegat von Ameland und Friesche Zeegat
87	11/04	Borkum bis Neuwerk und Helgoland
88	11/04	Helgoland
89	10/04	Juist bis Wangerooge

90	10/04	Emsmündung
101	11/04	Nordsee
103	11/04	Helgoland bis Römö
113	03/03	Arkö bis Landsort (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
115	03/03	Stockholmer Schären, Landsort bis Dalarö (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
116	03/03	Dalarö bis Sandhamn (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
117	03/03	Sandhamn bis Svenska Stonarna (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
118	03/03	Sandhamn bis Vöxlet (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
119	03/03	Vöxlet bis Simpnäsclub (eingezogen Ersatz durch BA 3114 bis 3156)
136	09/07	Stora Äro bis Arkö
138	09/07	Bornholm bis Íland und Stolpebank
139	09/07	Ahus bis Tärnö
140	09/07	Tärnö bis Utlängan
141	09/07	Rigaer Bucht
142	09/07	Ovisi bis Ristna
143	09/07	Ovisi bis Klaipeda
144	09/07	Klaipeda bis Rozewie (Kurische Nehrung, Danzig)
145	09/07	Rozewie bis Kolobrzeg (Kolberg)
148	09/07	Gogland bis Paldiski (Tallin nach Osten)
149	09/07	Durchfahrt und Häfen in den Alands u. finn. Südküste
150	09/07	Durchfahrten und Häfen an der finnischen Südküste
151	09/07	Oderbucht (Kolberg bis Rügen)
152	09/07	Leningrad bis Gogland
153	09/07	Ansteuerung von Vystok und Vyborg
154	09/07	Einfahrt in den Finnischen Meerbusen
157	09/07	Ansteuerung von Tallin
159	09/07	Gewässer um Bornholm
162	09/07	Gewässer zwischen Rügen und Mön
163	09/07	Mecklenburger Bucht
167	09/07	Öland und Gotland, südlicher Teil
168	09/07	Öland und Gotland, nördlicher Teil
169	09/07	Stockholmer Schären und Mölarsee
170	09/07	Aalandsee
180	09/07	Kalmarsund, Ekenes bis Borgholm
181	09/07	Kalmarsund, Borgholm bis Oskarsham
182	09/07	Oskarsham bis Kungsgrundet
183	09/07	Kungsgrundet - Stora - Alö
240	09/07	Nördliche Ostsee, Íland bis Helsinki
289	09/07	Reede und Häfen von Kopenhagen
328	09/07	Sund, nördlicher Teil
329	09/07	Sund, südlicher Teil
473	09/07	Lindesnes bis Bömlo
477	09/07	Guldborgsund
478	09/07	Fakse Bugt und Bögeström
479	09/07	Grönsund und Störström
480	09/07	Smaland Fahrwasser, westlicher Teil
481	09/07	Kullen bis Tylön
482	09/07	Tylön bis Varberg
750	09/07	Varberg bis Tristlarna
751	09/07	Hönöhuvid bis Hättan und Hauptfahrwasser bis Uddevalla
752	09/07	Hättan bis Mjolskär und Hauptfahrwasser bis Uddevalla
753	09/07	Oslofjord, südlicher Teil, Ansteuerung
754	09/07	Hallö bis Ursholmen
755	09/07	Einfahrten nach Fredrikstad und Strömstad
756	11/04	Oslofjord, südlicher Teil, Ansteuerung
757	11/04	Oslofjord, nördlicher Teil

758	11/04	Ansteuerung von Oslo
759	11/02	Sandefjord bis Gomfruland
760	11/02	Gomfruland bis Lyngör
761	11/02	Lyngör bis Torungen
762	11/02	Torungen bis Ulvöy
763	07/04	Ulvöy bis Mandal
764	11/04	Mandal bis Lista
765	11/04	Lista bis Skarvög
766	11/02	Skarvög bis Kvasheim
767	11/02	Kvasheim bis Kolnesholmane (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
768	12/08	Kolnesholmane bis Jarsteinen mit Stavanger (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
769	9/09	Jarsteinen bis Ryvarden (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
770	9/09	Ryvarden bis Stolmen (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
1109	8/09	Hafen von Bergen (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
1200	9/07	Stolmen bis Bergen (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
1201	9/07	Bergen bis Holmengra (eingezogen, Ersatz durch BA 300..)
1300	09/07	Alandsinseln und Turku-Schären
1311	09/07	Fahrwasser nach Kronstadt
1312	09/07	Kanal und Ansteuerung von Leningrad
1411	09/07	Hafen von Riga
1421	09/07	Irbenstrasse, Einfahrt in die Rigaer Bucht
1431	09/07	Ansteuerung von Windau (Ventspils)
1441	09/07	Ansteuerung und Hafen von Klaipeda
1443	09/07	Danziger Bucht, Westteil
1444	09/07	Hafen von Danzig
1511	09/07	Greifswalder Bodden, Ostansteuerung Stralsund
1512	09/07	Peenestrom, nördlicher Teil
1513	09/07	Peenestrom, südlicher Teil und Kleines Haff.
1514	09/07	Oderbucht, Oderhaff, Ansteuerung Swinemünde
1515	09/07	Zalew Szczecinski (Stettiner Haff), südlicher Teil
1516	09/07	Prorer Wiek, Südostrügen mit Sassnitz, Murkan
1517	09/07	Häfen von Szczecin (Stettin) und Swinoujscie (Swinemünde)
1578	09/07	Greifswalder Bodden, nördlicher Teil
1641	09/07	Ansteuerung Wismar
1672	09/07	Hafen von Rostock

Britische Seekarten Standardsatz Stand Jan 07

Nr.	Berichtig.	Beschreibung
35	3480/98	Scapa Flow and Approaches
106	659/97	Cromer to Smith's Knoll
107	1109/01	Approaches to the River Humber
108	1109/01	Approaches to the Wash
109	659/97	River Humber and the Rivers Duse and Trent
110	1316/01	Westkapelle to Stellendam and Maasflakte
115	1316/01	Moray Firth
117	1005/99	Faroer Islands
121	1316/01	Flamborough Head to Withernsea
129	659/97	Whitby to Flamborough Head
134	659/97	River Tees to Scarborough
152	983/98	River Tyne to River Tees
154	1316/01	Approahces to Falmouth
156	659/97	Farne Island to the River Tyne
175	659/97	Fife Ness to St. Abb's Head
190	659/97	Montrose to Fife Ness including the Isle of May
210	1005/99	Newburgh to Montrose
213	1005/99	Fraserburgh to Newburgh
222	1005/99	Buckie to Fraserburgh
223	1005/99	Dunrobin to Buckie
245	?	Scotland to Iceland
323	1316/01	Dover Strait, eastern Part
442	1316/01	Lizard Point to Berry Head
536	1316/01	Beachy Head to Dungeness
734	983/98	Firth of Forth to Isle of May to Inchkeith
735	1175/98	Firth of Forth, Approaches to Leith and Burntisland
777	1109/01	Land's End to Falmouth
1077	659/97	Approaches to Cromarty Firth and Inverness Firth
1078	1050/95	Inverness Firth
1106	1316/01	Approaches to Cherbourg
1119	11/02	Orkney and Shetland Islands, Fair Isle Channel
1148	1316/01	Isles of Scilly to Land's End
1149	659/97	Pendeen to Trevoze Head
1156	659/97	Trevoze Head to Hartland Point
1179	659/97	Bristol Channel
1183	1316/01	Thames Estuary
1191	1316/01	River Tyne to Flamborough Head
1192	1316/01	St. Abb's Head to the River Tyne
1267	1316/01	Falmout to Plymouth
1350	1316/01	Dunkerque and Approaches
1354	1597/04	Ports of the Northern Coast of France
1406	1316/01	Dover and Calais to Orford Ness and Scheveningen
1407	11/02	Montrose to Berwick
1408	1316/01	Harwich and Rotterdam to Cromer and Terschelling
1409	11/02	Buckie to Arbroath
1446	1005/99	Aberdeen Harbour
1481	983/98	River Tay
1503	983/98	Outer Dowsing to Smith's Knoll including Indefatigable Banks
1504	983/98	Cromer to Orford Ness
1610	1316/01	Approaches to the Thames Estuary

1613	1316/01	Eddystone Rocks to Berry Head
1652	1316/01	Selsey Bill to Beachy Head
1698	1316/01	Dover
1778	659/97	Stanton Banks to Passage of Tiree
1785	659/97	North Minch, northern Part
1794	659/97	North Minch, southern Part
1795	659/97	The little Minch
1796	659/97	Barra Head to Point of Ardnamurchan
1828	1316/01	Dover to North Foreland
1872	1316/01	Dunkerque to Vlissingen
1873	1316/01	Dunkerque to Ostende
1874	1316/01	Westerschelde to Ostende to Westerkapelle
1889	1362/79	Cromarty Bank to Invergordon
1890	1362/79	Cromarty Firth to Invergordon to Dingwall
1942	11/02	Fair Isle to Wick
1954	11/02	Cape Wrath to Pentland Firth including the Orkney Islands
2035	03/04	Western Approaches to the Solent
2036	1316/01	The Solent and Southampton Water
2037	1316/01	Eastern Approaches to the Solent
2040	0983/98	The Solen, West Part
2045	1316/01	Outer Approaches to the Solent
2050	0983/98	Eastern Approach to the Solent
2052	659/97	Orford Ness to the Naze
2076	0659/97	Loch Eriboll
2093	1589/95	Southern Approach to the North Channel
2126	659/97	Approach to the Firth of Clyde
2162	11/02	Pentland Firth and Approaches
2172	659/97	Sound of Mull and Approaches
2182 A	12/04	North Sea - Southern Sheet
2182 B	1062/04	North Sea - Central Sheet
2182 C	12/04	North Sea - Northern Sheet
2207	659/97	Point of Ardnamurchan to the Sound of Sleat
2208	659/97	Mallaig to Canna Harbour
2249	11/02	Orkney Islands - Western Sheet
2250	11/02	Orkney Island - Eastern Sheet
2281	11/02	Lindesness to Karmo
2291	11/02	Mongstad to Floro including Sognefjord
2304	11/02	Karmo to Bergen
2322	1316/01	Goeree to Texel
2326	659/97	Loch Crinan to the Firth of Lorn
2343	659/97	Gulf of Corryvreckan and Approaches
2379	659/97	Loch Linnhe Central Part
2386	659/97	Firth of Lorn, southern Part
2387	?	Firth of Lorn, northern Part
2390	659/97	Sound of Mull and Approaches
2394	659/97	Loch Sunart
2451	1271/01	Newhaven to Dover and Cap d'Antifer to Cap Gris-Nez
2454	1316/01	Start Point to the Needles
2524	659/97	Islands off the North-West Coast of Scotland
2529	659/97	Approaches to Stornoway
2568	11/02	Harbours in the Orkney Islands

2581	1005/99	Southern Approaches to Scapa Flow
2584	1072/99	Approaches to Kirkwall
2593	1316/01	Texel to Borkum
2615	1062/04	Bill of Portland to the Needles
2622	12/04	Plans in the Orkney and Shetland Islands
2644	1062/04	Ile d'Óuessant to Ile de Batz
2664	0451/92	Point de la Coubre to Point d' Arachon
2668	12/04	Ile de Vierge to Plateau des Roches Douvres
2669	1062/04	Channel Islands and adjacent Coast of France
2735	?	Iceland, SW Coast, Reykjavik
2798	659/97	Lough Foyle to Sanda Island
2905	659/97	East Loch Tarbert
2987	0911/05	Ports on the South Coast of Norway
3002	11/02	Stavanger
3003	11/02	Sandnes and Approaches
3008	11/02	Bergen Haven
3009	11/02	Approaches to Bergen
3016	11/02	Selbjornsfjorden to Bjornafjorden and Sore Langennen
3018	11/02	Bomlafjorden
3019	11/02	Approaches to Haugesund
3025	11/02	Bornafjorden
3114	09/07	Stockholm Hafen
3127	09/07	Osterskar to Furusund
3143	09/07	Nynashamn to Kanholmsfjorden
3144	09/07	Outer Approaches to Sandhamn
3155	09/07	Sandöfjorden to Stockholm
3156	09/07	Sandhamn to Ostra Saxarfjorden
3272	11/02	Moul of Eswick to Helli Ness
3281	11/02	Shetland Islands - Northwestern Sheet
3282	11/02	Shetland Island, NE-Sheet
3283	11/02	Shetland Island, S-Sheet
3291	1005/99	Approaches to Lerwick
3315	1316/01	Berry Head to Bill of Portland
3437	1671/03	Hankö, Maarinhamn, Parainen
3539	11/02	Norway, W-Coast, Approaches to Stavanger
3712	0911/05	Oslo and Approaches and Drammen

Seekarten Saison 2008

Nr.	Berichtig.	Beschreibung
1	03/03	Erklärungen zu den Karten
2	11/08	Mündungen Jade und Weser
11	11/08	Grosser Belt,nördlicher Teil
12	11/08	Grosser Belt,südlicher Teil
13	11/08	Grosser Belt,Sprogö bis Langeland
14	11/08	Kleiner Belt, südlicher Teil
15	11/08	Häfen im Kleinen Belt und südlich Fünen
16	11/08	Kleiner Belt, nördlicher Teil
17	11/08	Horsens Fjord und Häfen im Kleinen Belt
18	11/08	Gewässer nördlich Fünen
19	11/08	Arhus Bugt und Gewässer um Samsö
20	11/08	Gewässer nördlich Seeland
21	11/08	Middelfart,, Kongebro, Skaerbaek, Odense
24	11/08	Kattegat, südlicher Teil
25	11/08	Kattegat, nördlicher Teil
26	11/08	Flensburger Förde
27	11/08	Als Sund und Augustenburg Fjord
30	11/08	Kieler Bucht
31	11/08	Gewässer um Fehmarn
32	11/08	Falshöft bis Holtenau
33	11/08	Ansteuerung der Kieler Förde
34	11/08	Hafen von Kiel
35	11/08	Neustädter Bucht
36	11/08	Travemünde bis Gedser Odde
37	11/08	Dameshöved bis WEismar
40	11/08	Gedser Odde bis Bornholm
42	11/08	Nord-Ostseekanal
43	11/08	Gabelsfach bis Fehmarnsund
44	11/08	Elbmündung
46	11/08	Elbe von Oste bis Brunsbüttel und Krautsand
47	11/08	Die Elbe von Krautsand bis Schulau
50	11/08	Deutsche Bucht
60	11/08	Ostsee, südlicher Teil
61	11/08	Ostsee, südlicher Teil, Arkona bis Rixhöft
62	11/08	Kattegat, nördlicher Teil
63	11/08	Skagerrak
64	11/08	Ostsee, südwestlicher Teil, Belte und Sund
68	11/08	Häfen von Göteborg
69	11/08	Ansteuerung von Göteborg
70	11/08	Einfahrt in den Brofjorden
82	11/08	Horns Rev bis Lindesnes
83	11/08	Fanä Bugt und Horns Rev
87	11/08	Borkum bis Neuwerk und Helgoland
88	11/08	Helgoland
89	11/08	Juist bis Wangerooge
101	11/08	Nordsee
103	11/08	Helgoland bis Römö
140	11/08	Tärnö bis Utlängan
141	11/08	Rigaer Bucht
142	11/08	Ovisi bis Ristna
143	11/08	Ovisi bis Klaipeda
144	11/08	Klaipeda bis Rozewie (Kurische Nehrung,Danzig)
145	11/08	Rozewie bis Kolobrzeg (Kolberg)
149	11/08	Durchfahrt und Häfen in den Alands u.finn.Südküste
151	11/08	Oderbucht (Kolberg bis Rügen)
154	11/08	Einfahrt in den Finnischen Meerbusen
159	11/08	Gewässer um Bornholm
162	11/08	Gewässer zwischen Rügen und Mön

154	11/08	Einfahrt in den Finnischen Meerbusen
159	11/08	Gewässer um Bornholm
162	11/08	Gewässer zwischen Rügen und Mön
163	11/08	Mecklenburger Bucht
167	11/08	Öland und Gotland, südlicher Teil
168	11/08	Öland und Gotland, nördlicher Teil
169	11/08	Stockholmer Schären und Mälarsee
170	11/08	Aalandsee (BA 3437 benutzen für Ansteuerung Mariehamn)
180	11/08	Kalmarsund, Ekenes bis Borgholm
181	11/08	Kalmarsund, Borgholm bis Oskarsham
182	11/08	Oskarsham bis Kungsgrundet
183	11/08	Kungsgrundet - Stora - Alö
240	11/08	Nördliche Ostsee, Åland bis Helsinki
289	11/08	Reede und Häfen von Kopenhagen
328	11/08	Sund, nördlicher Teil
329	11/08	Sund, südlicher Teil
477	11/08	Guldborgsund
478	11/08	Fakse Bugt und Bøgestrøm
479	11/08	Grønsund und Størstrøm
480	11/08	Smaland Fahrwasser, westlicher Teil
481	11/08	Kullen bis Tylön
482	11/08	Tylön bis Varberg
750	11/08	Varberg bis Tristlarna
751	11/08	Hönöhusud bis Hättan und Hauptfahrwasser bis Uddevalla
752	11/08	Hättan bis Mjolskär und Hauptfahrwasser bis Uddevalla
753	11/08	Oslofjord, südlicher Teil, Ansteuerung
754	11/08	Hallö bis Ursholmen
755	11/08	Einfahrten nach Fredrikstad und Strömstad
1300	11/08	Alandsinseln und Turku-Schären
1411	11/08	Hafen von Riga
1421	11/08	Irbenstrasse, Einfahrt in die Rigaer Bucht
1431	11/08	Ansteuerung von Windau (Ventspils)
1441	11/08	Ansteuerung und Hafen von Klaipeda
1443	11/08	Danziger Bucht, Westteil
1444	11/08	Hafen von Danzig
1516	11/08	Prorer Wiek, Südostrügen mit Sassnitz, Murkan
1641	11/08	Ansteuerung Wismar
1672	11/08	Hafen von Rostock

Britische Seekarten

3114	14/08	Stockholm Hafen
3127	14/08	Osterskar to Furusund
3143	14/08	Nynashamn to Kanholmsfjarden
3144	14/08	Outer Approaches to Sandhamn
3155	14/08	Sandöfjarden to Stockholm
3156	14/08	Sandhamn to Ostra Saxarfjarden
3437	14/08	Aalandsee

Der Vorstand und seine Mitarbeiter

Commodore

Jellrich Rassau

Rheinbergweg 12, 65343 Eltville, Tel 06123 61942

Ehrevorsitzender:

Peter Eider

Eichenstr. 22, 55246 Mainz-Kostheim

Tel. pr.: 06134 3980, ge: 06134 71890, Fax: 06134 718989

Vorstand:

1. Vorsitzender

Dr. Peter Fiegel

Am Keltenlager 6, 65126 Mainz

Tel. und Fax 06231 47236

e-mail vorsitzender@skostsee.org

2. Vorsitzender

Günter Kirsten

Hofackerstr.20, 45259 Essen, Tel.:0201 464283, mob: 0172 2353338,

Fax: 0201 4669944 , e-mail: Zweiter@skostsee.org

Schriftführerin

Mechtild Hollstein

Babendiekstr. 66c, 22587 Hamburg, Tel.: 040 86623886

e-mail: schriftfuehrer@skostsee.org

Kassenwart

Christian Mertens

Adelheidstr. 85, 65185 Wiesbaden, Tel.: 0611 301866

e-mail: kasse@skostsee.org

Schifferrat:

Vorsitzender

Dr. Eckhard Starke

Sinnweg 13, 63071 Offenbach

Tel.pr: 069 852193, ge: 069 891815, Fax 069 89999534

e-mail. Dr.Starke@gmx.de

Karl-Friedrich

Grondei

Einsteinstr. 15, 68519 Viernheim

Tel. priv.: 06204 73316, ge: 0621 449737 oder 06204 79007

Fax: 06204 71488 oder 06204 75984

e-mail: kf.grondei@fritz-pruemmer.de

Achim Dunker

Eiserfeldstr. 11 Tel. pr. 0221 612484 ge.: 0221 98941020

e-mail: achimdunker@web.de

Tobias Simon

Frankfurter Str.25, 55252Mainz-Kastel,

Telefon und Fax privat: 06134-24310

e-mail: tobias.simon.mz@web.de

Thomas Seelbach :

Schlossallee 25, 65388 Schlangenbad

Tel: pr: 06129 8480, ge.: 0611 944750, Fax: 0611 9447530

e-mail: seelbach@t-online.de

Kartenwart

David Shubart

Häfengasse 27, 64743 Beerfelden,

Tel.: 06068 889000 Handy: 0171 4527903, e-mail: karten@skostsee.org

Webmaster:

Manfred Ernst

Landgraf Wilhelm tr. 8, 60431 Frankfurt

Tel.: 069 431164, mob: 0172 6763205, Fax:069 4304188

e-mail: webmaster@skostsee.org

Sonstige wichtige Adressen:

J.F.Fritz, (Rettungsgeräte) Fa.Knop (Rettungsinsel) Bade & Hornig Seekarten	Winsbergring 8 ;22525 Hamburg Tel.:040/8503003 20459 Hamburg Herrengaben 31 Tel.: 040/ 37 48 110
Heino Haase Segelmacherei	Geneversdorfer Weg 9 , Tel.:04502/ 2038 in 23570 Travemünde
Priwall Gaststätte Reinhold Siemer Übernachtungen Abeking & Rasmussen	Mecklenburger-Landstr. 36 23552 Travemünde,T.04502/2408 27809 Lemwerder/Bremen Te.:0421/67433
Yachtwerft Glückstadt Sven Falk Werner Niemann Technische Schiffsausrüstung	25348 Glückstadt. Am Rethövel 16 Tel 04124 3091 Fax 04124 3747 25348 Glückstadt. Am Rethövel 16 Tel 04124 3637 Fax 04124 1870
Eckardt & Messdorf Schiffahrtsbuchhandlung (Seekarten)	20459 Hamburg, Rödingsmarkt 16 Tel:040/37 48 42 Fax:37 30 28 Postfach 11 18 73;Plz dann 20418 Virchowstr.4-6 22767 Hamburg T.:(040) 38 13 41
W.Ludolph nautische Geräte	Bernhard-Nocht-Str. 78 Z 040/31900 20097 Hamburg,Sachsenstr. 12 T.23655-0,-327;-253;-254;-182-Fax“ Tel.: 040/ 60173-0
Bundesamt für Seeschifffahrt BSH Regulierungsbehörde, früher BAPT (Funkamt)	Mühlenstr. 36, 24143 Kiel T:0431 76277, Fax: 0431 76287 Gründgensstr.18 22309 Hamburg T: 040 63200935 Fax: 049 63200928
Deutscher Wetter Dienst (ex Seewetteramt) Freundeskreis Klassische Yachten Wilfried Horns Kreuzer Abteilung Jürgen Feyerabend	Am Hafen 27, 25348 Glückstadt T:04124 6418, Fax: 04124 7776 Hopfenmarkt 31 20457 Hamburg T: 040 366666, Fax: 040 365565
Günther Klingbeil Yachtausrüstung Wehring & Wolfes Anita Versicherungen	Lauenburger Str. 23, 24113 Kiel T: 0431 687370, Fax 0431 685105 Dithmarscherstr. 13, 26723 Emden T: 04921 9686-0 Fax: 04921 9686-77
Faber & Münker Segelmacher Simrad GmbH & Co KG. UKW Funk Simoneit Sail & Segel Service GmbH Segelmacher	Sierksdorferstr. 21, 23730 Neustadt / Holstein T: 04561 8573, 0171 5352658, Fax: 04561 2785 T: 04343 1031, 04343 499289
Hafnmstr. Laboe Herr & Frau Fuchs Nord-West-Funk (Herr Reich) Inmarsat und Log/Lot	Polderweg 18, 26723 Emden Tel 04921 8008 88, Fax: 04921 800890 Rheingastr. 58, 65201 Wiesbaden Tel: 0611 23083, Fax: 0611 261680
Bodo Günther Schiffsausrüstung Verlag Rheinschiffahrt (Seekarten, Bücher) Frau Lange-Banzhaf	Sperberstr. 25, 65812 Bad Soden Tel: 06196 28866 Müggenburg 36 B, 21129 HH-Finkenwerder Tel: 040 7428172, Fax: 040 7429022
Holm-Segel Segelmacher Sauer und Sohn Mase- Generator (Herr Möckel) Mase (Service Generatoren weltweit)	Großzimmerer Str. 51, 64807 Dieburg 06071 206320 www.masegenerators.com

Sonstige wichtige Adressen:

J.F.Fritz, (Rettungsgeräte)	Winsbergring 8 ;22525 Hamburg
Fa.Knop (Rettungsinsel)	Tel.:040/8503003
Hanse Nautic Seekarten	20459 Hamburg Herrengraben 31
	Tel.: 040/ 37 48 42 0
Heino Haase Segelmacherei	Geneversdorfer Weg 9 , Tel.:04502/
	2038 in 23570 Travemünde
Priwall Gaststätte Reinhold Siemer	Mecklenburger-Landstr. 36
Übernachtungen	23552 Travemünde,T.04502/2408
Abeking & Rasmussen	27809 Lemwerder/Bremen
	Te.:0421/67433
Yachtwerft Glückstadt	25348 Glückstadt. Am Rethövel 16
Sven Falk	Tel 04124 3091 Fax 04124 3747
Werner Niemann	25348 Glückstadt. Am Rethövel 16
Technische Schiffsausrüstung	Tel 04124 3637 Fax 04124 1870
	Postfach 11 18 73;Plz dann 20418
W.Ludolph nautische Geräte	Virchowstr.4-6 22767 Hamburg
	T.:(040) 38 13 41
Bundesamt für Seeschifffahrt BSH	Bernhard-Nocht-Str. 78 Z 040/31900
Regulierungsbehörde, früher BAPT (Funkamt)	20097 Hamburg,Sachsenstr. 12
	T.23655-0,-327;-253;-254;-182-Fax“
Deutscher Wetter Dienst (ex Seewetteramt)	Tel.: 040/ 60173-0
Freundeskreis Klassische Yachten	Mühlenstr. 36, 24143 Kiel
Wilfried Horns	T:0431 76277, Fax: 0431 76287
Kreuzer Abteilung	Gründgensstr.18 22309 Hamburg
Jürgen Feyerabend	T: 040 63200935 Fax: 049 63200928
Günther Klingbeil	Am Hafen 27, 25348 Glückstadt
Yachtausrüstung	T:04124 6418, Fax: 04124 7776
Wehring & Wolfes	Hopfenmarkt 31 20457 Hamburg
Anita Versicherungen	T: 040 366666, Fax: 040 365565
Faber & Münker	Lauenburger Str. 23, 24113 Kiel
Segelmacher	T: 0431 687370, Fax 0431 685105
Simrad GmbH & Co KG.	Dithmarscherstr. 13, 26723 Emden
UKW Funk	T: 04921 9686-0 Fax: 04921 9686-77
Simoneit Sail & Segel Service GmbH	Sierksdorferstr. 21, 23730 Neustadt / Holstein
Segelmacher	T: 04561 8573, 0171 5352658, Fax: 04561 2785
Hafnmstr. Laboe Michael Schäfer	T: 04343 421313, 0176 24298813
Nord-West-Funk (Herr Reich)	Polderweg 18, 26723 Emden
Inmarsat und Log/Lot	Tel 04921 8008 88, Fax: 04921 800890
Bodo Günther	Rheingaustr. 58, 65201 Wiesbaden
Schiffsausrüstung	Tel: 0611 23083, Fax: 0611 261680
Holm-Segel	Müggenburg 36 B, 21129 HH-Finkenwerder
Segelmacher	Tel: 040 7428172, Fax: 040 7429022
Sauer und Sohn	Großzimmerner Str. 51, 64807 Dieburg
Mase- Generator (Herr Möckel)	06071 206320
Mase (Service Generatoren weltweit)	www.masegenerators.com

Freundliche Mitmenschen, die im In- und Ausland weiterhelfen:

Alle Transocean-Stützpunkte (s. Stützpunktverzeichnis)

Trans Ocean T 04721 51800, Fax 04721 51874

Alle Stützpunkte und Repräsentanten der Kreuzerabteilung (s. Stützpunktverzeichnis)

Kreuzerabteilung des DSV T 040 63200935 (Jürgen Feyerabend)

Agenten der SKO:

Brian Roberts **Cowes, Isle of Wight**, c/o Atkey & Sons
(Schiffsbedarf), High Street, gegenüber Fountain
Hotel. Tel.: +44-1983 292381

Baars, Michael 25348 **Glückstadt**, Am Rethövel 16 Tel
04124 3091 Fax: 04124 3747

Reinhold Siemer Mecklenburger-Landstr. 36 23552
Travemünde, T. 04502/2408

Derek Rhindt 22 Inch Crescent, Bathgate, West Lothian. EH48 1EU
Tel: +44 1506 654322, mob +44 781 6161231 Email:
druck@tiscali.co.uk Kapitän Lotsenboot Hafen
Granton Edinburgh

Björn Stommel Box 219 / Marinboden S 24923 **Nynäshamn** Tel.:
+46 8520 20097 Fax: +46 8520 12224
Schiffshändler direkt am Hafen

Tatiana Bykova Marschall Goworow Str. H17 App33
Rus198188 **St. Petersburg**, Tel&Fax 007 821 1863935
Mob: 007 901 978 307
Internet: <http://yachts-spb.intplus.ru/index.html>
e-mail: yachts_spb@ppp.componet.ru

Jan Welde Oddmund Viks vei 1, H4024 **Stavanger (Norwegen)**
Tel: 0047 51532303 mob: 0047 90081452 e-mail:
jan@welde.com

Sonstige Adressen:

NordseeYachtklub **Ostende**, Montgomery Dock
Tel.: 0032/59-702754

Roswithas Guideservice 62100 Visby-Gotland-Schweden
Djupkvior Pl. 5180 T:0498/14049

Repräsentanten der Kreuzerabteilung

Schweden

Simrishamn

Lennart Haglund
Storgatan 2 A, SE-27231 Simrishamn
Telefon 00 46-4 14-1 49 58
Telefax 00 46-4 14-1 08 75
Telefon 00 46-7 08-76 97 28 (Mobil)
E-Mail: haglund.shipping@swipnet.se

Kalmar

Eberhard Röhl
Orvar Odds Gränd 4, SE-39363 Kalmar
Telefon 00 46-4 80-74 94 00
Telefax 00 46 -4 80-44 33 04
Telefon (Mobil) 00 46-7 08-74 94 00
Dienstanschrift: AB Baltic Skeppsfournering
Box 2 76, SE-39123 Kalmar
Besuchsadresse: Ölandskajen
Telefon 00 46-4 80-1 06 00
Telefax 00 46-4 80-8 85 95
E-Mail: rohl.eberhard@tel.com

Valdemarsvik

Waltraud Emcken, Vänsten Lövuddevägen 23
SE-61591 Valdemarsvik
Telefon 00 46-(0)1 23-3 22 23

Dänemark

Augustenborg Yachthafen

Peder Kragh Blume Dahl
Langdel 6, DK-6440 Augustenborg
Telefon 00 45-74-47 15 62
Telefax 00 45-74-47 16 17
Internet: www.augustenborg-yachthavn.dk
info@augustenborg-yachthavn.dk

Marina Minde und Grasten Havn

Timmar Yachting
Capt. Uwe W. Timm
Trappgade 4 – Alnor, DK-6300 Grasten
Telefon und Telefax 00 45-74 65 46 08
Telefon 00 45-28 76 06 24 (Mobil)

Thurø

Bjerne Sørensen
Thurøbund Yacht- & Kutterværft A/S
Gambøtvej 26, Thurø
DK-5700 Svendborg
Telefon 62 20 50 48
Telefax 62 20 54 32
E-Mail: tyk@post.tele.dk
Internet. www.tyk-yacht.dk

Finnland

Naantali

Eike D. Schüler
Viirikäntie 51, FIN-21130 Poikko
Telefon 0 03 58-2-2 52 46 00
Telefon 3 58-50-5 24 47 68 (Mobil)

Helsinki

Capt. Frej Granlund
Lauttasaarentie 43, FIN-00200 Helsinki
Telefon 0 03 58-9-6 92 24 90
Telefon 0 03 58-40-5 43 36 36 (Mobil)

Russland

St. Petersburg

Tatiana Bykova
Marshal-Gomorov-Straße 17-33
198188 St. Petersburg
Telefon und Telefax 0 07-8 12-1 86 39 35
Telefon 0 07-9 01-6 25 13 84 (Mobil)
(spricht deutsch)
ab 22.00 Uhr Moskauer Zeit
E-Mail: yachts_spb@ppp.componet.ru

Alexander Maximadji
Nab. Martynova, 92, St. Petersburg
Telefon 0 07-8 12-2 30 75 85
(spricht englisch)

Litauen

Vilnius

Maritimer Klub „Budys“ Hafen
Klaipėda Matas Velicka
Tvereciaus-Straße 7–36, 2000 Vilnius
Telefon 0 03 70-5 23-4 51 24
E-Mail: doveli@Irs.lt

Polen

Gdynia

Jan Kaufmann c/o YK „Gryf“
Al. Zjednoczenia 11 a, PL 81-345 Gdynia
Telefon 00 48 58-6 20 23 61, 9 bis 16 Uhr
00 48 58-6 20 77 33 (privat)

Marina Gdynia

Hafenmeister: Dariusz Kazmierczak
Al. Zjednoczenia 13 d, PL 81-345 Gdynia
Telefon 00 48 58-6 61 93 66
Telefax 00 48 58-6 61 94 29
Telefon 00 48-5 03-11 38 14 (Mobil)
E-Mail: marina@gosir.gdynia.pl
Funkkanal UKW 12
(Meldepflicht beim Ein- und Auslaufen)

Hafen 

Großbritannien

Edinburgh, Granton Harbour

Will Rudd
Will Rudd Associates
43 York Place, Edinburgh
EH1 3HP / Schottland
Telefon 00 44-1 31-5 57 52 55
Telefax 00 44-1 31-5 57 29 42
E-Mail: RUDDCONSULT@compuserve.com

Cowes/Isle of Wight

Brian Roberts, c/o Atkey & Sons
Highstreet, Cowes/Isle of Wight
Telefon 00 44-198-3 29 23 81

Stützpunkte von Trans Ocean

Großbritannien

Stützpunkt Penzance

Peter H. Tresidder
Penhale House Queen St.
Penzance TR 18 4 BT England
F.: 00441-73662163

Stützpunkt Edinburgh

Will G. T. Rudd
Gardener's Place
Edinburgh EH7 4AG
Schottland
Fhone: 0044-131-5575255
Fax: 0044-131-5572942

Stützpunkt Aberdeen

Peter Corbett
Drum Cottage
Drumoak
GB- Bandory AB315AG
Schottland
Fhone: 0044-1330-811310

Dänemark

Stützpunkt Jütland

Barbara 8 Christian Ley
Blaamejsevej 8B
DK 9550 Mariager
Phone: +45 98 584458
E-Mail: Juetland@trans-ocean.org

Stützpunkt Seeland

Jan Grubbe
Agerupvej 92
DK-4390 Vipperad
Fhone: 0045-59182723
Fax: 0045-49182733
Email: Seeland@trans-ocean.org

Stützpunkt Marstrand

Nils Erik Melin
Kyrkogatan 24
440 30 Marstrand / Schweden
Tele/ Fax 0303-60095
Mobil 070-7480513
Email: Marstrand@trans-ocean.org

Stützpunkt Rønne / Bornholm

Knud Verner Westh
Store Söstråde 9
DK- 3700 Rønne
Dänemark
Fhone: 0045-56950996
Email: Roenne@trans-ocean.org

Schweden

Stützpunkt Göteborg

Nils-Erik Melin
Södra- Dragspelskatan 39
421 43 Västra Frölunda / Schweden
Tele/ Fax ++46-0303-60095
Mobil 070-7480513
Email: Goeteborg@trans-ocean.org

Island

Stützpunkt Hafnarfjörður

Armann Johannesson
Móasídu 6 C
603 Akureyri, Island
Tel.: Pr. 00354- 461-3516
Tel.: Fa. 00354-460-1102
Email: Island@trans-ocean.org

Rußland

Stützpunkt Kaliningrad / Königsberg

Igor Bagrow
Kaliningrader Yachtclub
Kommunalnaja 6
RUS-236000 Kaliningrad
Rußland
Fhone: 007 0112-463374
Fax: 007 0112-271978 +
007 0112-414347

Stützpunkt St. Petersburg

Tatiana Bykova
Alexander Maximadji
Nab. Martinova 92
St. Petersburg
Rußland
Fhone: 007-812-2307585
Fhone: privat, 007-812-1863935
ab 22.00 Uhr Moskauer Zeit
Telex: 121-204 Yacht
Fax: 007-812-2307585
Email:petersburg@trans-ocean.org

Frankreich

Stützpunkt La Rochelle

Reinhold Michelly
26, rue Jean Mermoz
F-17000 La Rochelle
Fone: 0033-546 452220 privat
Fax: 0033-546 447850

Portugal

Stützpunkt Leixoes/Porto

Rudolfo Burmester
Avenida Dr. Antunes Guimaraes
505-5 /6 andares
Leqa da Palmeira
(Apartado 153)
P-4450 Matosinhos Codex
Portugal
Fone: 00351-2-9980523
Fax: 00351-2-9980598 od. 599
Telex 22735 BURSTUP

Stützpunkt Portimão

Thomas + Natalia Schmidgen
Av. Tomaz Cabreira
Apt. Sta. Catarine
P-8500 Praia da Rocha / Portugal
Fone: 00351-282427065, 282359346
Fax: 00351-282416187, 282359347
Mobil: 00351-969024770 + 919273441
Email: Portimao@trans-ocean.org

Stützpunkt Vilamoura

Hafenkapitän Rogerio V. Fontes
Marina de Vilamoura, S.A.
P- 8125 Quarteire, Portugal
Fone: 00351-289 310560
Fax 00351-289-310580
Email: Marinavilamoura@lusotur.pt

Stützpunkt Madeira

Harald Bubeck
Casa A7
P-9125 Canigo de Baixo/Madeira
Portugal
Fone: +35 291 934706
Fax: +35-291-934798
Email Madeira@trans-ocean.org

Stützpunkt Horta, Fayal/Azoren

Lothar Schmidt
Casa pico bello
Rua Conselheiro Terra Pinheiro 14
P-9900 Horta, Fayal
Azoren/Portugal

Stützpunkt Porto Santo

Eng. Dieter Homeier
Trans-Ocean Base
Rua João Abel de Freitas, 48
P-9400-015 Porto Santo
Portugal
Tel/Fax: 00351-291 982 638
Email: PortoSanto@trans-ocean.org

Stützpunkt Flores/Azoren

Folkmar Gräf
CP 23
P-9970 Santa Cruz des Flores
Fone: 00351 292 592565
nur zeitweise besetzt
Email: juntascf@telepac.pt

Kap Verdische Inseln

Stützpunkt Kap Verden

Henny Kusters
Alto Calhela CP 39
Tarrafal / Sao Nocolau
Kap Verden / Westafrika
F. u. Fax: 00238-361099
E-Mail: KapVerden@trans-ocean.org

Kanarische Inseln

Stützpunkt Arrecife/ Lanzarote

Gerhard Scharlow
Tauchbasis Northdiving
35540 Arrieta Garita 33
ESP Lanazrote
Fone+Fax: 0034 - 928 – 848285

Stützpunkt Los Cristianos /.Teneriffa

Marianne und Michael Pajonk
Urb. Tejitas, Calle Ibiza, Bloque T- 5
E-38612 El Médano
Isla de Tenerife –
Canarias, Spanien
Fone und Fax: 0034-922-176213
Funkwache UKW-Kanal 68
»Trans Ocean« rufen
und Bürozeit Mo., Di., Do., Fr.
von 9 bis 14 Uhr, kanarische Zeit
auch zwischenzeitlich Kontakt
möglich. Falls kein Kontakt,
erneut am nächstenTag rufen. Email:
pajonk@infocanarias.com

Stützpunkt La Gomera

Claus Heinrichs
Maritima Gomera S.L.
VueltasNalle Gran Rey
E-La Gomera, Gran Canaria, Spanien
Fone: 0034-922-805678

Stützpunkt El Hierro

Jörn-Ulrich Horenkohl
Las Rosas 19
38915 San Andres / El Hierro
Islas Canarias / Spanien
F. u. Fax: 0034 922 550322
Fährhafen Estaca 27°47'N, 17°54'W
Fischereihafen La Restinga 27°38,30'N, 17°58,70'W
E-Mail: El-Hierro@trans-ocean.org

Stützpunkt Puerto Mogan

Mike Goebel
Siegbert Steinbeck
Muelle de Ribiera
Lokal X-133, Bar »Casablanca«,
Puerto de Mogan, Gran Canaria
Spanien
Fone: 0034-928-565488
Fax: 0034-928-565488
Email: Mogan@trans-ocean.org

Stützpunkt Puerto Rico

Ariane Bergmann Varadero,
Arianes Sailshop
Varadero Local 8
E-35130 Puerto Rico, Gran Canaria
Fone+Fax: 0034-928-562141
Handy: 0034-630-877405
Handy II: 0034-608-354169
UKW Kanal: 72

Stützpunkt Santa Cruz

Heinz Jürgen Schneider
Dtras de la "Villa Pax"
E-38120 San Andres
Isla de Tenerife- Canarias ESP
Fone: 00349-22 549097
Fax: 00349-22 549097
Email: SantaCruz-Tenerife@trans-ocean.org

Stützpunkt La Palma

Canary Islands
Hans u. Traute Peveling
E-38760 Los Llanos de Aridane
Todóque
Isla de la Palma, Canarias-ESP
Tel.+Fax: +34-922-401903
Mobil: 630444726
erreichbar von Okt. – April



Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschifffahrt

Sturm warndienst

A) Deutschlandfunk (DLF)

Gebiete: Deutsche Ostseeküste (Flensburg-Fehmarn, Fehmarn-Rügen, östlich Rügen), Deutsche Nordseeküste (Ostfriesische Küste, Elbemündung, Seegebiet Helgoland, Nordfriesische Küste)

Frequenzen: LW = 153 u. 207 kHz, MW = 549, 756, 1269, 1422 kHz, ferner auf folgenden UKW-Sendern in Norddeutschland: Hamburg = 88,7; Flensburg = 103,3; Aurich = 101,8; Eutin = 101,9; Lingen = 102,0; Hübbeck = 102,2; Bremen = 107,1; Bremerhaven = 103,4; Helgoland = 107,4; Rostock = 106,5; Rügen = 104,0; Anklam = 107,4; Helpterberg = 96,5 MHz.

Sendezeiten: Sturmwarndienst auf allen Frequenzen im Anschluss an die Nachrichten zu jeder vollen Stunde (außer 21 GZ) und außer sonntags auch halbstündlich zwischen 05.30 und 16.30 GZ, jedoch sonnabends nur halbstündlich zwischen 05.30 und 07.30 GZ.

B) NAVTEX

Station Pinneberg Deutschland
Kennbuchstabe S
Sturmwarnungen (Windstärke ab Bft. 6-7) in englischer Sprache für die Deutsche Bucht
Frequenz: 518 kHz
Sendebeginn voraus. Ende 2006
Sendezeiten: 03.00, 07.00, 11.00, 15.00, 19.00, 23.00 UTC

Station Netherlands Coastguard Umuiden Niederlande
Kennbuchstabe P
Sturmwarnungen (Windstärke ab Bft. 6-7) in englischer Sprache für die Deutsche Bucht
Frequenz: 518 kHz
Sendezeiten: nach Eingang und zur nächsten festen Sendezeit um 02.30, 06.30 10.30, 14.30, 18.30, 22.30 UTC

Station Gislövshammar (Stockholm Radio)
Kennbuchstabe J
Starkwindwarnungen (Windstärke ab Bft. 6-7) in englischer Sprache für die Westliche und Südliche Ostsee
Frequenz: 518 kHz
Sendezeiten: nach Eingang und zur nächsten festen Sendezeit um 01.30, 05.30, 09.30, 13.30, 17.30, 21.30 UTC

Station Rogaland Norwegen
Kennbuchstabe L
Sturmwarnungen (Windstärke ab Bft. 6-7) in englischer Sprache für die Deutsche Bucht
Frequenz: 518 kHz
Sendezeiten: nach Eingang und zur nächsten festen Sendezeit um 01.50, 05.50, 09.50, 13.50, 17.50, 21.50 UTC

Sendungen in deutscher Sprache Frequenz: 490 kHz

Kennbuchstabe L deutsche See- und Küstengebiete
01:50 - 02:00 UTC Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen
05:50 - 06:00 UTC Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen
09:50 -10:00 UTC Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, ggf. Eisberichte
13:50 -14:00 UTC Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, ggf. Eisberichte
17:50 -18:00 UTC Ostsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen
21:50 - 22:00 UTC Nordsee: Windwarnungen und nautische Warnungen, Wettervorhersagen

Wettervorhersagen umfassen generell die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee. Warnnachrichten der Kategorie "important" und "vital" werden unter Rücksichtnahme auf Nachbarsender sofort nach Eingang gesendet.

Deutscher Wetterdienst, Abteilung Seeschifffahrt
Bernhard-Nocht-Straße 76, 20359 Hamburg

Postfach 30 11 90, 20304 Hamburg
Telefon: 040/6690 1851
Telefax: 040/6690 1946
E Mail- seeschifffahrt@fdwd.de
t-Mail. seescnimanrt(Bßawa.ae
Internet: www.dwd.de

Erläuterungen:
DWD= Deutscher Wetterdienst
BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, Telefon (040)3190-0.
UTC = Universal Time Coordinated (früher GMT = Greenwich Mean Time oder MGZ = mittlere Greenwich Zeit)
GZ = Gesetzliche Zeit (in der Bundesrepublik Deutschland im Sommer= UTC + 2 Stunden, im Winter= UTC +1 Stunde)

C) Über Wetterfunksender DDH, DDK, Deutscher Wetterdienst Offenbach (Main) / Pinneberg

Warnungen in **englischer Sprache** ab Bft 6-7 für die **Deutsche Bucht, westliche und südliche Ostsee**, sowie Warnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste in **deutscher Sprache** im Rahmen der Warnzusammenstellung.
Sendezeiten: 00.00, 06.00, 12.00 und 18.00 UTC

Hinweise auf Starkwind oder Sturm

Seegebiete: Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer, Dogger, Forties, Viking, Utsira, Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund, Westliche und Südliche Ostsee, Südöstliche, Zentrale und Nördliche Ostsee

Sendezeiten: innerhalb der Seewetterberichte für die Nord- und Ostsee (s. Sendeplan für F1 b, Seite 10 und 11)

D) Internet

Der Deutsche Wetterdienst bietet unter **www.dwd.de** aktuelle Starkwind-, Sturm- und Böenwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste, sowie die Nord- und Ostsee an. Stündliche Windmeldungen deutscher Küstenstationen werden dort auch verbreitet.

E) Sturmwarndienst des DWD Abteilung Seeschifffahrt Hamburg über Warntelefon

Unter Telefon- Nr.: **040 / 6690 1209** sind über Anrufbeantworter Wind- und Sturmwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. Teilgebiete abrufbar. Liegen keine Warnungen vor, werden Windvorhersagen für die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee verbreitet.

Seewetterberichte und Vorhersagen

A) Küstenfunkstellen des DP07 Seefunk

Nordsee:

Küstengebiete: Ostfriesische Küste, Elbemündung, Seegebiet Helgoland, Nordfriesische Küste, Elbe von Hamburg bis Cuxhaven

Seegebiete: Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer

Inhalt: Allgemeine Wetterlage, Küstengebiete, Seegebiete

Kanäle: siehe Seite 4

Sendezeiten: 09.45, 12.45, 16.45 GZ (ganzjährig), 07.45, 19.45 GZ (zusätzlich von März bis Oktober)

Ostsee:

Küstengebiete: Flensburger Förde bis Fehmarn, östlich Fehmarn bis Rügen, östlich Rügen

Seegebiete: Belte und Sund, Westliche Ostsee, Südliche Ostsee, Boddengewässer

Inhalt: Allgemeine Wetterlage, Küstengebiete, Seegebiete

Kanäle: siehe Seite 4

Sendezeiten: 09.45, 12.45, 16.45 GZ (ganzjährig), 07.45, 19.45 GZ (zusätzlich von März bis Oktober)

B) Über Wetterfunksender DDH, DDK, Deutscher Wetterdienst Offenbach (Main) / Pinneberg

Sendeplan für Funkfernsehstrahlungen s. Seite 10 und 11.

C) Über Hörfunksender

1. Seewetterbericht Nord- und Ostsee

Kerngebiete: Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer, Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund, Westliche und Südliche Ostsee, Boddengewässer Ost

Alle Berichte enthalten vor der Wetterlage einen Hinweis auf Starkwind und Sturm in den Vorhersagegebieten. In den Vorhersagen wird auf höheren Seegang hingewiesen (Nordsee 3 m und höher, Ostsee 1,5 m und höher). Die Stationswettermeldungen sind den Vorhersagegebieten angepasst.

Deutschlandfunk (DLF):

Gebiete: Kerngebiete und zusätzlich Südöstliche Ostsee, Zentrale Ostsee, Nördliche Ostsee, Rigaischer Meerbusen, Usselmeer, Englischer Kanal Ost- und Westteil

Inhalt: Wetterlage, Vorhersage für 12 Stunden, Aussichten für weitere 12 Stunden. Stationsmeldungen von Nord- und Ostsee wie in Bordwetterkarte Nr. 9 vorgedruckt, die über den DWD Abteilung Seeschifffahrt Hamburg oder den Fachhandel zu beziehen ist.

Frequenz: 1269 kHz, 6190 kHz

Sendezeiten: 01.05, 06.40 und 11.05 GZ; 21.05 GZ (während der Sommerzeit, dann auch Vorhersagen für das westliche Mittelmeer) mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage

Deutschlandradio Kultur:

Gebiete: wie DLF

Inhalt: wie DLF

Frequenzen: 177 kHz, 6005 kHz, 6190 kHz

Sendezeiten: 01.05, 06.40 und 11.05 GZ; 21.05 GZ (während der Sommerzeit) mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage

Internet: ganzjährig unter <http://www.dradio.de/seewetter>

Norddeutscher Rundfunk, NDR INFO:

Gebiete: Kerngebiete und zusätzlich Dogger, Forties, Utsira, Südöstliche und Zentrale Ostsee

Inhalt: wie DLF

Frequenzen: 702 kHz (Flensburg 7,5 kW), 972 kHz (Hamburg 100 kW), (UKW s. Windvorhersagen).

Sendezeiten: 00.05, 08.30 und 22.05 GZ,

der Bericht 00.05 GZ kann über UKW auch in Mecklenburg-Vorpommern empfangen werden

2. Windvorhersagen

Norddeutscher Rundfunk, NDR INFO:

MW-Sender (kHz):

702 (Flensburg 7,5 kW); 972 (Hamburg 100 kW)

UKW - Sender (MHz):

Alfeld 91,1; Aurich 96,4; Bad Pyrmont 98,5; Bad Rothenfelde 97,9; Braunlage 93,6; Bremen 95,0; Bremerhaven 98,9; Bungsberg 96,6; Cloppenburg 103,7; Cuxhaven 93,1; Damme 106,4; Dannenberg 90,7; Flensburg 87,7; Göttingen 99,9; Goslar 96,0; Hamburg 92,3; Hannover 88,6; Hann.Münden 92,9; Harz 99,5; Heide 87,9; Helgoland 92,5; Helpterberg 101,8; Heringsdorf 100,5; Holzminden 88,6; Kiel 99,7; Königslutter 88,7; Lauenburg 96,8.; Lingen 88,9; Lübeck 95,9; Malchin 103,5; Marlow 102,8; Meppen 93,0; Neumünster 90,8; Osnabrück 87,6; Rinteln 95,3; Röbel 100,4; Rügen 88,6; Schwerin 105,3; Stadthagen 98,2; Steinkimmen 98,6; Sylt 92,7; Visselhövede 98,4;

Sendezeiten:

täglich in der Zeit von 06:30 Uhr bis 19:30 Uhr im Anschluss an die Nachrichten (h + 30). Ausnahmen sind 10:00 Uhr und 13:00 Uhr, hier direkt im Anschluss an den Nachrichtenblock (h + 00).

Inhalt:

Wind vorhersage Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee (Vorhersagedauer 12 bis 30 Std.)

3. Seewetterbericht Mittelmeer und Biskaya

Deutschlandfunk & Deutschlandradio Kultur

Gebiete:

Alboran/Gibraltar, Palos (Seegebiet zwischen Südostspanien und Westalgerien), Balearen, Westlich Korsika/Sardinien, Golfe du Lion, Ligurisches Meer, Tyrrhenisches Meer

Inhalt:

Vorhersage für 24 Stunden; ausgewählte Stationsmeldungen

Frequenzen:

DLF: 6190 kHz ; DLRB: 6005 kHz

Sendezeiten:

täglich ca. 21:15 GZ, nur während der Sommerzeit, im Anschluss an den Seewetterbericht der Nord- und Ostsee

Das Inselradio:

Gebiete:

Seegebiete um Balearen

Inhalt:

Wetterlage und weitere Wetterentwicklung bis zum 2. Folgetag

Frequenzen:

95,8 MHz nur im Bereich Mallorca und Menorca zu empfangen

Sendezeiten:

täglich 18.00 und 18.30 GZ

D) Videotext

NDR Fernsehen "NDR Text" Seite 183 und 184 - Seewetterbericht von November bis März mit Küstenstationen, Wassersportbericht mit Küstengebieten der Nord- und Ostsee von April bis Oktober.

E) Revierzentralen an Elbe, Weser, Jade, Ems und Ostseeküste

Aus den Lagemeldungen der Küstenfunkstellen "German Bight Traffic", "Ems Traffic", "Jade Traffic", "Bremerhaven Weser Traffic", "Bremen Weser Traffic", "Hunte Traffic", "Cuxhaven Elbe Traffic", "Brunsbüttel Elbe Traffic", "Kiel Kanal II", "Kiel Kanal III", "Trave Traffic", "Wismar Traffic", "Warnemünde Traffic", "Stralsund Traffic", "Sassnitz Traffic", "Wolgast Traffic" werden auf UKW im Rahmen des Revierfunkdienstes Sturmwarnungen, Wetterinformationen und Sichtangaben ausgestrahlt. Genauere Angaben können folgenden Schriften, die das BSH herausgibt und im Fachhandel zu erwerben sind, entnommen werden: Handbuch "Nautischer Funkdienst" Handbuch "Revierfunkdienst Nordsee" und "Revierfunkdienst Ostsee" sowie "Jachtfunkdienst Nord- und Ostsee."

F) Internet

Der Deutsche Wetterdienst bietet Seewetterberichte unter:

www.dwd.de

für Nord- und Ostsee, Küstenwetterbericht sowie Wind- und Sturmwarnungen, Mittelfristvorhersagen und Wassertemperaturen für Mittelmeer, Biskaya: Seewetterbericht und Streckenwetter (weitere Informationen s. Seite 15).

alle Produkte auch über Telefax abrufbar, siehe I.

G) SEEWIS

Das Seewetterinformationssystem SEEWIS, bereitgestellt durch den DWD Abteilung Seeschifffahrt Hamburg, ermöglicht den Abruf von aktuellen Wetterdaten und -vorhersagen über Telefon/MODEM und ihre Darstellung auf einem PC oder Notebook (nähere Informationen unter Fax: 040- 6690 -1946) (s. auch Seite 6).

H) SEEWIS - Fax

Mit diesem Faxabruf-Service, der über den zentralen Fax - Server des DWD in Offenbach erreichbar ist, können Sie jederzeit vom In- und Ausland aus u. a.

Aktuelle Seewetterberichte mit Vorhersagen für Wind, Seegang und Sicht
mittelfristige Seewetterberichte für die folgenden 5 Tage Wetterkarten
Seegangskarten

für Nord- und Ostsee, britische Gewässer, östlicher Nordatlantik, Biskaya, Mittelmeer und Karibik abrufen.

Als besonderer und zusätzlicher Service ist das System mit einer Call- Back- Funktion ausgestattet. Sie bestellen Ihre gewünschte Information telefonisch und können sich das Produkt automatisch auf ein von Ihnen angegebenes Faxgerät senden lassen - egal wo und wann. Die entstehenden Telefongebühren bei Inanspruchnahme der Call- Back- Funktion werden Ihnen in Rechnung gestellt.

Nicht registrierte Nutzer können sich den Produktkatalog und das Anmeldeformular per Faxabruf unter der Faxnummer 069 / 8056 -1200 abrufen.

Für registrierte Nutzer stehen kostenfrei der Seewetterbericht mit Kurzfristprognosen für Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer zur Verfügung.

Alle weiteren detaillierten Vorhersagen sind gebührenpflichtig. (z.Zt. je Abruf einer Produktnummer 1,16 EUR)

Mit der Anmeldung (Grundgebühr von 23,20 EUR) erhalten Sie Informationsmaterial über die Bedienung und den Umfang von SEEWIS - Fax und Ihre persönliche ID- Nummer.

Für Ihre Anmeldung während der Servicezeiten (10.00 bis 12.00 und 13.00 bis 14.00 Uhr) steht die Telefondurchwahl 040 / 6690 -1911 zur Verfügung.

I) Seewettervorhersagen und Beratungen auf Anforderung

Der Deutsche Wetterdienst in Hamburg erstellt auf Anforderung gegen Gebühr aktuelle Seewettervorhersagen, die Sie auch im Rahmen eines Zeitauftrages erhalten können, für alle Seegebiete weltweit.

- | Seewettervorhersagen in tabellarischer Form
Inhalt: Kurze Wetterlage, Vorhersagen bis max. 5 Tage für ein Seegebiet, ohne Grafik oder Vorhersagekarten.
- | Individuell erstellte Seewettervorhersage für ein Seegebiet
Inhalt: Wetterlage und -entwicklung mit Hinweisen auf signifikantes Wetter und Seegangsverhältnisse, nach Anforderung Grafiken (Felddarstellung Wind/ Seegang) oder Vorhersagekarten.

Je nach Wunsch erfolgt die Übermittlung der Informationen als E-Mail oder per Fax, auch eine telefonische Beratung ist möglich.

Das Anmeldeformular und aktuelle Preise finden Sie unter: www.dwd.de

Anfragen und Anforderungen:
E- Mail: routing@dwd.de
Telefon: +49 40 6690-1811
Telefax: +49 40 6690-1947

Wetterberichte über die UKW Küstenfunkstellen des DP07 Seefunk

Küstenfunkstellen des DP07 Seefunk (Sendezeiten siehe Seite 2):

Hamburg Radio Kanal 83/27, Elbe-Weser Radio Kanal 24/01, Borkum Radio 28, Nordfriesl. Radio 26, Bremen Radio 25, Kiel Radio Kanal 23, Lübeck Radio Kanal 24, Arkona Radio 66

Über den Ausbauzustand der weiteren Küstenfunkstellen können Sie sich direkt bei dem DP07 Seefunk über den Operator auf den Arbeitskanälen oder telefonisch unter +49 (0)40- 23 85 57 82 sowie im Internet: <http://www.dp07.com> informieren.

Hinweis Seenotverkehr:

Die Abwicklung des Seenotverkehrs liegt beim MRCC (DGzRS) in Bremen mit Hörwachen auf Kanal 70 (DSC) und Kanal 16.

Bestimmung der charakteristischen Wellenhöhe

Mit Hilfe des unten abgebildeten Diagramms kann die charakteristische Wellenhöhe H_c bestimmt werden. Sie entspricht in guter Näherung der kennzeichnenden Wellenhöhe, die definitionsgemäß die durchschnittliche Höhe des höchsten Drittels aller Wellen im Seegang ist. Maßgeblich für die Wellenhöhe sind: die Windgeschwindigkeit, die Wirkdauer des Windes und die Wirklänge (Fetch) des Windes an der Grenzfläche Meer-Atmosphäre. Zu beachten ist ferner, dass das Meer hinreichend tief sein muss und Einzelwellen mehr als die doppelte Höhe (Faktor 2,2) von H_c haben.

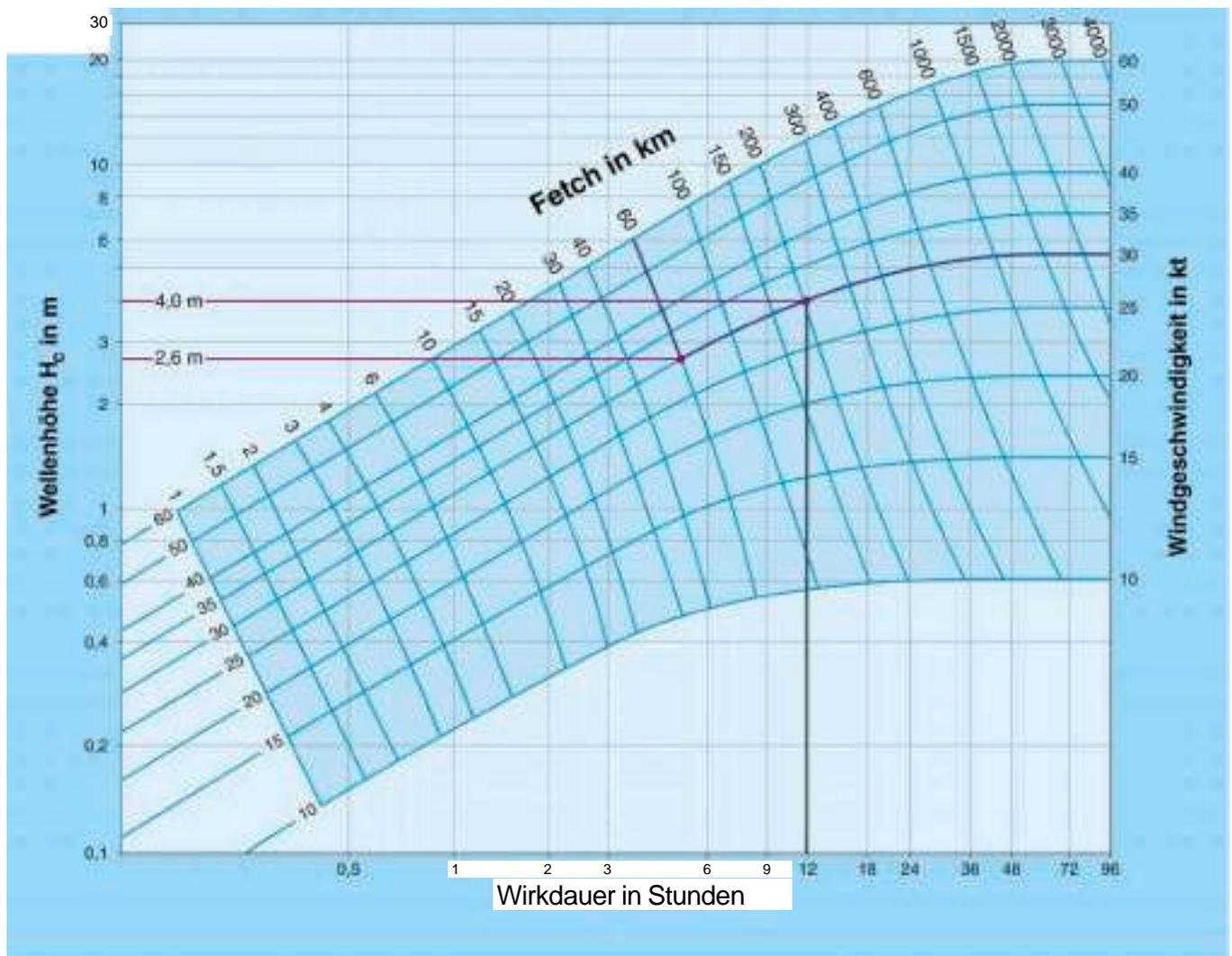


Diagramm zur Bestimmung der Wellenhöhe in tiefem Wasser (nach WMO-Nr. 702) (Auszug aus „Seewetter“, 2. Aufl. 2001, mit freundlicher Genehmigung des DSV-Verlages)

Beispiel für eine Seegangsbestimmung (entsprechende Linien und Kurven sind hervorgehoben):
 Windgeschwindigkeit 30 kt, Wirkdauer 12 Stunden, Fetch (Wirklänge) 60 km. Gehe auf der 30 kt-Windgeschwindigkeitskurve von rechts bis zum Schnittpunkt mit der senkrechten Linie mit der Wirkdauer 12 Stunden. Die Ablesung an der y-Achse ergibt eine Wellenhöhe von 4 m. Gehe nun weiter auf der 30 kt- Kurve bis zum Schnittpunkt mit der Kurve Fetch 60 km, die Wellenhöhe ist jetzt 2,6 m. Der niedrigere Wert (2,6 m) ergibt die korrekte Wellenhöhe. Erst ein Fetch von 200 km würde zu einer Wellenhöhe von 4 m führen.

Das Seewetterinformationssystem SEEWIS ist ein speziell für meteorologisch interessierte Nutzer entwickeltes Programmsystem zur flächenmäßigen Darstellung von synoptischen Bodenbeobachtungen und Vorhersagen. Das SEEWIS Programmpaket ist zur Zeit für die Nord- und Ostsee, den Ärmelkanal und die englischen Gewässer sowie für das Mittelmeer und die Biskaya, oder auch für beide Bereiche erhältlich.

Es ermöglicht den Abruf von aktuellen Wetterdaten und Vorhersagen und ihre Darstellung auf einem PC oder Notebook. Der Abruf der aktuellen Daten erfolgt wahlweise über Telefon und MODEM oder ISDN.

Durch die Verwendung von Pulldown- Menüs ist die Bedienung einfach, benutzerfreundlich und weitgehend selbsterklärend. Hilfeinformationen sind ebenfalls verfügbar.

Um SEEWIS stationär nutzen zu können, empfehlen wir:

- einen IBM - kompatiblen PC (mindestens 586)
- Windows 98, NT, ME, XP oder 2000
- ein handelsübliches MODEM oder eine ISDN-Karte
- die SEEWIS- Software.
- mindestens 32 MB RAM (empfohlen)
- Telefonanschluß mit TAE - Dose
- CD ROM Laufwerk

Der PC sollte mit einer VGA Grafikkarte (oder besserer Standard) ausgestattet sein und über mindestens 10 MB freien Festplattenspeicherplatz verfügen.

Sie können aus einer Liste die benötigten Daten individuell auswählen und damit die Datenübertragungszeit bestimmen. Die Übermittlung des größten Datenfiles im Festnetz mit einem Modem mit einer Übertragungsrate von 28800 Baud dauert zur Zeit ca. 1 Minute. Entsprechend sind für diesen Zeitraum die Telefongebühren an die Telekom zu entrichten.

SEEWIS kann auch mobil eingesetzt werden. Dazu benötigen Sie:

- die o. a. Software
- ein Notebook mit PCMCIA Slot
- PC Karte bzw. Modem
- ein GSM- fähiges Handy (das Handy muss für den Daten-/Faxdienst beim jeweiligen Netzbetreiber freigeschaltet sein)
- ggf. ein Handy-Adapter-Kabel

Eine Datenübertragung im GSM-Netz bei 9600 Baud dauert ca. 3 Minuten (210 KB).

Mehrmals täglich von 07 bis 22 Uhr werden die meteorologischen Daten aktualisiert. Diese stehen dann in komprimierter Form zum Abruf zur Verfügung.

Eine Demoversion steht im Internet unter www.dwd.de zum Download zur Verfügung.

Neben SEEWIS werden die Programme **SEEWIS- Regatta** und **SEEWIS- Regional** angeboten. Diese beinhalten detaillierte Seewetter-Informationen für festgelegte, kleinere Gebiete oder Regionen in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter:
www.dwd.de

Telefonnummern für Seewetterberichte bei der Deutschen Telekom, beginnend mit der Vorwahl 0900

Seewetter- und Wassersportberichte

Telefon:

vom 01. April bis 31. Oktober:

Rufnummer	Aktualisierung	Bericht
0900 111 6050 00		Generalnummer Wassersport Ausland
0900 111 6050 54	15:00 GZ	Dänemark (dänische Südsee, Fünen, Kleiner Belt, Großer Belt, Kattegat, Bornholm)
0900 111 6050 55	15:00 GZ	Niederlande mit dem Ijsselmeer, den friesischen Meeren und der Maas- und Scheide-Mündung
0900 111 6050 56	15:00 GZ	Italien mit nördl. Adria, Riviera und Südfrankreich
0900 111 6050 59		Windline, aktuelle Stationsmeldungen

ganzjährig:

Rufnummer	Aktualisierung	Bericht
0900 111 6920 00	-	Generalnummer Seewetter
0900 111 6920 21	06:00 GZ	Wetterlage für Nord- und Ostsee
0900 111 6920 22	06:00 GZ	Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer
0900 111 6920 23	06:00 GZ	Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund
0900 111 6920 24	06:00 GZ	Westliche und Südliche Ostsee, Boddengewässer
0900 111 6920 31	11:00 GZ	Mittelfrist-Seewetterbericht Nord- und Ostsee

Inhalt der Berichte: Wetterlage, Vorhersage für die jeweiligen Gebiete, Aussichten.

Zugriff auf die PID- Berichte ist vom Ausland her nicht möglich. Die Ansagen sind menügesteuert. Sie können rasch und gebührensparend zum Bericht gelangen, wenn Sie bei der ersten Frage nach Anruf mit einem deutlichen "Ja" antworten.

Fax:

Rufnummer	Aktualisierung	Bericht
0900 100 1925	-	aktuelle Übersicht des Telefax-Programms
0900 100 1925		Satellitenbild Europa

vom 01. April bis 31. Oktober:

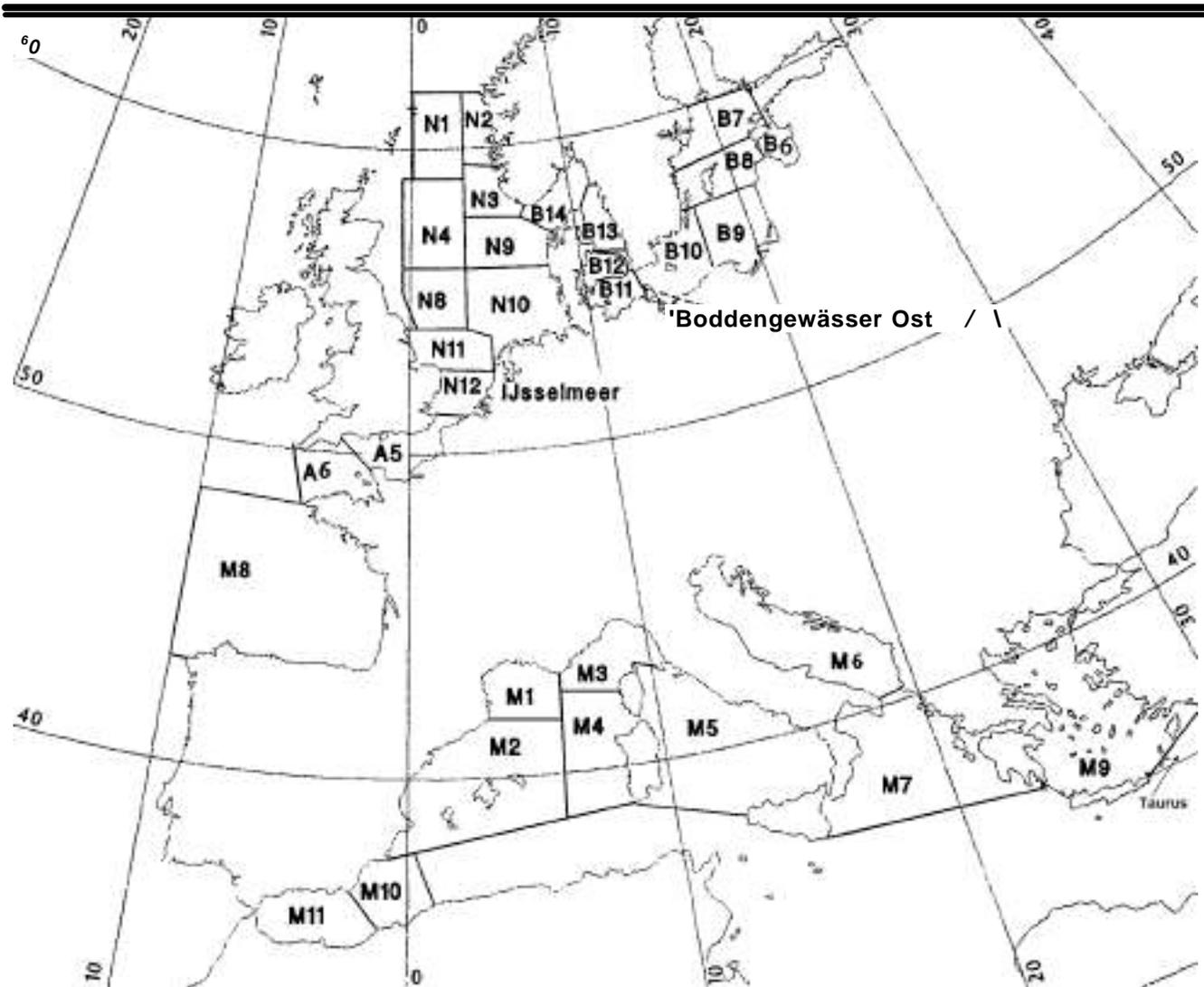
Rufnummer	Aktualisierung	Bericht
0900 100 1925	15:00 GZ	Flensburger Förde und Schlei Kieler und
0̄900 100 1925	15:00 GZ	Eckernförder Bucht Fehmarn und Lübecker Bucht
0̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Mecklenburger Küste, Rügen und Boddengewässer
0̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Nordfriesische Inseln und Helgoland Elbe von
0̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Hamburg bis Cuxhaven
0̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	innere Deutsche Bucht (Weser- und Elbemündung, Jadebusen)
0̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Ostfriesische Inseln und Emsmündung Nordwestdeutsche Seen,
0̄̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Dümmer und Steinhuder Meer Bayrische und Fränkische Seen
0̄̄̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Bodensee (ganzjährig)
0̄̄̄̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Dänemark (dänische Südsee, Fünen, Kleiner Belt, Großer Belt, Kattegat, Bornholm)
0̄̄̄̄̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Niederlande mit dem Ijsselmeer, den friesischen Meeren und der Maas- und Scheide-Mündung
0̄̄̄̄̄̄̄̄̄̄̄900 100 1925	15:00 GZ	Italien mit der nördlichen Adria, Riviera und Südfrankreich (ganzjährig)
88		
0900 100 1925	15:00 GZ	
89		

ganzjährig:

Rufnummer	Aktualisierung	Bericht
0900 100 1925	06:00 GZ	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
0900 100 1925	06:00 GZ	Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer
0900 100 1925	06:00 GZ	Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund
0900 100 1925	06:00 GZ	Westliche und Südliche Ostsee, Boddengewässer
0̄900 100 1925	11:00 GZ	Mittelfrist-Seewetterbericht für Nord- und Ostsee

Die Gebühren für Telefon und Fax betragen EUR 0,62/ Minute

Übersicht der Vorhersagegebiete in Seewetterberichten über Hörfunksender



Nordsee		Ostsee		Mittelmeer	
N1	Viking	B6	Rigaischer Meerbusen	M1	Golfe du Lion
N2	Utsira Nord	B7	Nördliche Ostsee	M2	Balearen
N3	Utsira Süd	B8	Zentrale Ostsee	M3	Ligurisches Meer
N4	Forties	B9	Südöstliche Ostsee	M4	Westlich Korsika-Sardinien
N8	Dogger	B10	Südliche Ostsee	M5	Tyrrhenisches Meer
N9	Fischer		Boddengewässer Ost	M6	Adria
N10	Deutsche Bucht	B11	Westliche Ostsee	M7	Ionisches Meer
N11	Südwestliche Nordsee:	B12	Belte und Sund	M8	Biskaya
N12	Humber Themse				
A5	Engl. Kanal Ostteil	B13	Kattegat	M9	Agäis
A6	Engl. Kanal Westteil	B14	Skagerrak		Taurus
	Usselmeer			M10	Palos
				M11	Alboran bis Gibraltar
				M12	Kanarische Inseln

Funkfernsehbausstrahlungen des Seewetterdienstes für die Schifffahrt Über die Sender Deutscher Wetterdienst Offenbach (Main) / Pinneberg (DDH,DDK)

	Frequenz	Sender		Leistung	Betriebsart	Geschw.	Hub
	4583 kHz	DDK2	00.00 - 24.00 UTC	1 kW	F1B	50 Baud	+ / - 225 Hz
1. Progr.	7646 kHz	DDH7	00.00 - 24.00 UTC	1 kW	F1B	50 Baud	+ / - 225 Hz
	10100,8 kHz	DDK9	00.00 - 24.00 UTC	10 kW	F1B	50 Baud	+ / - 225 Hz
	147,3 kHz	DDH47	05.00 - 22.00 UTC	20 kW	F1B	50 Baud	+ / - 42,5 Hz
2. Progr.	11039 kHz	DDH9	05.00 - 22.00 UTC	1 kW	F1B	50 Baud	+ / - 225 Hz
	14467,3 kHz	DDH8	05.00 - 22.00 UTC	1 kW	F1B	50 Baud	+ / - 225 Hz
1. Progr.	2. Progr.	Sendeeinhalt					
00:00	—	Sturmwarnungen für Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee sowie Nord- und Ostseeküste					
00:05	—	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
00:20	—	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
00:30	—	Hinweis auf Datennutzung					
00:35	—	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop- Stationen), Termin 00 UTC ausgewählte Küstenstationen Europa, Nordamerika, Nordafrika					
02:00	—	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 00 UTC					
03:00	—	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00.00 UTC					
03:05	—	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
03:20	—	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
03:30	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Ostsee, Prognosen für 5 Tage					
03:55	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Nordsee, Prognosen für 5 Tage					
04:15	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Mittelmeer, Prognosen für 5 Tage					
04:40	—	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 03 UTC					
-----	05:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC					
-----	05:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
05:15	—	Nautische Warnnachrichten					
—	05:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
—	05:30	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 03 UTC					
—	05:35	Zeitreihenbericht Mittelfrist Mittelmeer, Prognosen für 5 Tage					
05:35	-----	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
05:50	-----	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
06:00	06:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC					
-----	06:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
06:05	-----	Hinweis auf Datennutzung					
06:10	-----	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop- Stationen), Termin 06 UTC, Gebiete wie 00:35 UTC					
—	06:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
—	06:30	Zeitreihenbericht Norwegische See und Ostsee (Nordkap bis Shetlands, Quark bis Finnischer Meerbusen) Prognosen für 2 Tage					
—	07:00	Zeitreihenbericht Nordatlantik (Pentlands bis Südwestgrönland), Prognosen für 2 Tage					
—	07:25	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 06 UTC					
—	07:30	Stationsmeldungen Mittelmeer von 06 UTC					
07:35	07:35	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 06 UTC					
08:15	-----	Bojenwettermeldungen aus den Seegebieten Atlantik und Nordpolarmeer von 06 UTC					
-----	08:20	Zeitreihenbericht westeuropäische Gewässer (südlich Irland bis Kanaren Süd), Prognosen für 2 Tage					
08:35	-----	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
-----	08:40	Zeitreihenbericht westliches Mittelmeer (Alboran bis Tunis), Prognosen für 2 Tage					
08:50	-----	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
09:00	09:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC					
-----	09:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee					
09:05	-----	Zeitreihenbericht Norwegische See und Ostsee, Inhalt wie 2. Programm 06:30 UTC					
-----	09:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste					
09:30	-----	Zeitreihenbericht Nordatlantik, Inhalt wie 2. Programm 07:00 UTC					
-----	09:30	Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer (östlich Tunis bis Rhodos/Zypern), Prognosen für 2 Tage					
-----	09:50	Nautische Warnnachrichten					
09:55	-----	Zeitreihenbericht westeuropäische Gewässer, Inhalt wie 2. Programm 08:20 UTC					
10:15	-----	Zeitreihenbericht westliches Mittelmeer, Inhalt wie 2. Programm 08:40 UTC					
—	10:10	Hinweis auf Datennutzung					
—	10:25	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 09 UTC					
—	10:30	Stationsmeldungen Mittelmeer von 09 UTC					

1. Progr.	2. Progr.	Sendehalt
10:35	—	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 09 UTC
—	10:35	Zeitreihenbericht Mittelfrist Ostsee, Prognosen für 5 Tage
—	11:00	Zeitreihenbericht Mittelfrist Nordsee, Prognosen für 5 Tage
11:10	—	Allgemeine Hinweise
11:15	—	Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer, Inhalt wie 2. Programm 09:30 UTC
—	11:20	Zeitreihenbericht Mittelfrist Mittelmeer, Prognosen für 5 Tage
11:35	—	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
—	11:45	Sondersendungen für Forschungsschiffe
11:50	—	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
12:00	12:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC
—	12:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
12:05	—	Hinweis auf Datennutzung
12:10	—	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop- Stationen), Termin 12 UTC, Gebiete wie 00:35 UTC
—	12:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
—	12:30	Wiederholung Zeitreihenbericht Norwegische See und Nordsee von 06:30 UTC
—	13:00	Wiederholung Zeitreihenbericht Nordatlantik von 07:00 UTC
—	13:25	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 12 UTC
—	13:30	Stationsmeldungen Mittelmeer von 12 UTC
13:35	13:35	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 12 UTC
-----	14:20	Wiederholung Zeitreihenbericht westeuropäische Gewässer von 08:20 UTC
14:35	-----	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
-----	14:40	Wiederholung Zeitreihenbericht westliches Mittelmeer von 08:40 UTC
14:50	—	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
15:00	15:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC
—	15:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
15:05	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Ostsee, Prognosen für 5 Tage
—	15:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
15:30	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Nordsee, Prognosen für 5 Tage
—	15:30	Wiederholung Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer von 09:30 UTC
—	15:45	Zeitreihenbericht Mittelfrist Ostsee, Wiederholung von 10:35 UTC
15:50	-----	Seewetterbericht Mittelmeer in Textform
15:57	-----	Wiederholung Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer von 11:15 UTC
-----	16:10	Seewetterbericht Mittelmeer in Textform
16:10	—	Zeitreihenbericht Mittelfrist Mittelmeer, Prognosen für 5 Tage
—	16:25	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 15 UTC
—	16:30	Stationsmeldungen Mittelmeer von 15 UTC
—	16:35	Wiederholung Zeitreihenbericht Mittelfrist Nordsee von 11:00 UTC, Prognosen für 5 Tage, wenn keine Sondersendungen für Forschungsschiffe
16:35	-----	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 15 UTC
17:15	17:15	Nautische Warnnachrichten
—	17:35	Wiederholung Zeitreihenbericht Mittelfrist Mittelmeer von 11:20 UTC
17:35	—	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
17:50	—	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
18:00	18:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC
—	18:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
18:05	—	Hinweis auf Datennutzung
18:10	—	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop- Stationen), Termin 18 UTC, Gebiete wie 00:35 UTC
—	18:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
—	18:30	Zeitreihenbericht Norwegische See und Ostsee, wie 06:30 UTC
—	19:00	Zeitreihenbericht Nordatlantik, wie 07:00 UTC
—	19:25	Stationsmeldungen Nordsee / Ostsee von 18 UTC
—	19:30	Stationsmeldungen Mittelmeer von 18 UTC
19:35	19:35	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 18 UTC
20:15	-----	Bojenwettermeldungen aus den Seegebieten Atlantik und Nordpolarmeer von 15 UTC
-----	20:20	Zeitreihenbericht westeuropäische Gewässer, wie 08:20 UTC
20:35	-----	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
-----	20:40	Zeitreihenbericht westliches Mittelmeer, wie 08:40 UTC
20:50	-----	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
21:00	21:00	Sturmwarnungen, Gebiete wie 00:00 UTC
—	21:05	Seewetterbericht Nord- und Ostsee
21:05	—	Zeitreihenbericht Norwegische See und Ostsee, Inhalt wie 2. Programm 18:30 UTC
—	21:20	Seewetterbericht Deutsche Nord- und Ostseeküste
21:30	—	Zeitreihenbericht Nordatlantik, Inhalt wie 2. Programm 19:00 UTC
—	21:30	Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer, wie 09:30 UTC
21:55	—	Zeitreihenbericht westeuropäische Gewässer, Inhalt wie 2. Programm 20:20 UTC
22:15	—	Zeitreihenbericht westliches Mittelmeer, Inhalt wie 2. Programm 20:40 UTC
22:35	—	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer von 21 UTC
23:15	—	Zeitreihenbericht östliches Mittelmeer, Inhalt wie 2. Programm 21:30 UTC
bei Bedarf		Warnungen für die Ostsee (englisch)
bei Bedarf		Warnungen für die Nord- und Ostsee (englisch)

**Faksimile - Ausstrahlung für die Schifffahrt,
Deutscher Wetterdienst
Offenbach (Main) - Hamburg / Pinneberg (DDH, DDK)**

Frequenzen	Sender	Leistung	Betriebsart	Signal
3855 kHz	DDH 3	10,0 kW	F1 C	weiß + 425 Hz, schwarz - 425 Hz
7880 kHz	DDK 3	20,0 kW	F1 C	
13882,5 kHz	DDK 6	20,0 kW	F1 C	
endezeit UTC	UpM/ Modul	Laufzeit	Termin UTC	Karteninhalt
04.30	120/576	19	00.00	Bodenanalyse mit Stationseintragungen, Nordatlantik, Europa
05.12	120/576	11	18.00 VT	30- stdg. Vorhersage Boden
05.25	120/576	19	00.00	Bodenanalyse Nordatlantik + Verlagerungspfeile, sign. Wetter, Eis
05.46	120/576	11	03.00	Information über tropische Wirbelstürme, Nordatlantik, während der Saison
05.59	120/576	11	00.00	H + 12, H + 24 (GME) 500 hPa H + T, Bodendruck
06.12	120/576	11	00.00	H + 12, H + 24 (GME) 850 hPa H + T, relative Feuchte 700 hPa
06.25	120/576	11	00.00	H + 36, H + 48 (GME) 500 hPa H + T, Bodendruck
06.38	120/576	11	00.00	H + 36, H + 48 (GME) 850 hPa H + T, relative Feuchte 700 hPa
06.51	120/576	11	00.00	H + 60, H + 72 (GME) 500 hPa H + T, Bodendruck
07.04	120/576	11	00.00	H + 60, H + 72 (GME) 850 hPa H + T, relative Feuchte 700 hPa
07.17	120/576	11	18.00 VT	Wiederholung der Bodenvorhersage von 05.12 UTC
07.30	120/576	11	00.00	48- stdg. Vorhersage Boden
07.43	120/576	19	00.00	Wiederholung Bodenanalyse Nordatlantik von 05.25 UTC
08.04	120/576	11	00.00	72- stdg. Vorhersage Boden
08.17	120/576	11	00.00	96- stdg. Vorhersage Boden
08.30	120/576	11	00.00	H + 24 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
08.42	120/576	11	00.00	H + 48 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
08.54	120/576	11	00.00	H + 72 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
09.06	120/576	11	00.00	H + 96 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
09.30	120/576	11	00.00	Eiskarte Nordwestatlantik (Kanadischer Eisdienst oder International Icepatroi)
09.45	120/576	20	00.00	Wassertemperaturen Nordsee (BSH)
10.07	120/576	20	00.00	Eiskarte westliche Ostsee (nur, wenn die Eislage es erfordert)
10.29	120/576	19	00.00	48- stdg. Seegangsvorhersage Nordatlantik
10.50	120/576	19	06.00	Bodenanalyse mit Stationseintragungen, Nordatlantik, Europa
11.11	120/576	19	—	Faksimile - Sendeplan
11.32	120/576	11		Testkarte
11.45	120/576	19	06.00	Wiederholung von 10.50 UTC
15.20	120/576	19	09.00	Schwedische Eiskarte Ostsee TeilH von Norrköping (nur, wenn Eislage es erfordert) oder Eiskarte Spezialgebiet (BSH)
15.40	120/576	19	09.00	Schwedische Eiskarte Ostsee Teil 2 von Norrköping (nur, wenn Eislage es erfordert) oder Eiskarte Spezialgebiet (BSH)
16.00	120/576	19	12.00	Bodenanalyse mit Stationseintragungen, Nordatlantik, Europa
18.00	120/576	19	12.00	Bodenanalyse Nordatlantik + Verlagerungspfeile, sign. Wetter, Eis
18.21	120/576	11	15.00	Information über tropische Wirbelstürme, Nordatlantik, während der Saison
18.34	120/576	11	12.00	24- stdg. Vorhersage Boden
18.47	120/576	11	12.00	48- stdg. Vorhersage Boden
19.00	120/576	11	12.00	72- stdg. Vorhersage Boden
19.13	120/576	11	12.00	H + 24 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
19.26	120/576	11	12.00	H + 48 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
19.39	120/576	11	12.00	H + 72 (GSM), Windsee und Dünung, Windrichtung (10m)
21.00	120/576	11	12.00	Eiskarte Nordwestatlantik (Kanadischer Eisdienst oder International Icepatroi)
21.15	120/576	20	15.00	Schwedische Eiskarte Ostsee von Norrköping (nur, wenn Eislage es erfordert)
21.37	120/576	19	12.00	48- stdg. Seegangsvorhersage Nordatlantik
22.00	120/576	19	18.00	Bodenanalyse mit Stationseintragungen, Nordatlantik, Europa

VT = Modell vom Vortag, H + T = Höhe + Temperatur, GME = Globales Modell (31 Schichten mit 60 km Auflösung),
GSM = Globales Seegangmodell

Wind - und Sturmwarnungen für Binnenseen

Der Deutsche Wetterdienst veröffentlicht im Sommer für bestimmte Seen Wind- und Sturmwarnungen, die im jeweiligen Gefahrengebiet bekannt gegeben werden.

BODENSEE

Auftreten von Böen zwischen 25 und 33 kt **Windwarnung** -Signalisierung über 43 Sturmwarnleuchten Blitzfrequenz 40 Blitze/Minute

Auftreten von Böen > 34 kt **Sturmwarnung** -
Signalisierung: Blitzfrequenz 90 Blitze/Minute

Warnregion

„ West ", „ Mitte " und „ Ost ". Die Grenze zwischen der Region West und Mitte verläuft westlich von Konstanz und Meersburg, die Grenzlinie zwischen Mitte und Ost verläuft von Arbon nach Langenargen.

Warnzeiten

01.04. bis 31.10. täglich 06 - 22 Uhr GZ
01.11. bis 31.03. täglich 07 - 20 Uhr GZ

zusätzlich

Bericht für Wassersportler auf dem Bodensee über Lokalsender und Videotext SWR, Faxabruf unter PID: 0900 100 1925 86 (0,62 EUR/Min.)

Beratungen

Deutscher Wetterdienst - Regionalzentrale Stuttgart, Tel.: 0711 - 95 52 -0

Auskünfte

Wetterstation Konstanz - Tel.: 07531 - 58 27 70

OBERBAYERISCHE SEEN

Ab Bft 6 **Vorsichtsmeldung**: langsame Blinkfrequenz
Ab Bft 8 **Sturmwarnung**: schnelle Blinkfrequenz, Seehamer See nur akustisches Signal

Warnzeiten

vom 01.04. bis 31.10. täglich 07 - 22 Uhr GZ
Forggensee; Staffelsee; Kochelsee; Starnberger See; Walchensee; Ammersee;
Tegernsee; Simssee; Chiemsee; Waginger See; Wörthsee; Pilsen See; Schliersee;
Riegsee; Seehamer See;

Auskünfte

Deutscher Wetterdienst München, Tel.: 089-15938-0

ALTMÜHLSEEN

Gefahr von Böen ab Bft 6 = **Vorsichtsmeldung**
Böen ab Bft 8 in der nächsten Stunde = **Sturmwarnung**

Warnungen über die Warnanlage am Seeufer

Warnzeiten

vom 01.04. bis 31.10. täglich 07-22 Uhr GZ

Auskünfte

Deutscher Wetterdienst München, Tel.: 089-15938-0

Bedeutung einiger Begriffe in Seewetterberichten und Prognosen

<u>Sicht</u>	0 - 50 m	= dichter oder starker Nebel
	50 - 1000 m	= Nebel
	1 - 5 km	= diesig
	5 - 10 km	= mittlere Sicht
	über 10 km	= gute Sicht

Himmel

		N = Bedeckungsgrad des Himmels in Achteln	
wolkenlos	N = 0		C _L = tiefe Wolken
sonnig	N = 0 bis 1/8		C _M = mittelhohe Wolken
heiter	N = 1/8 bis 2/8 bei C _L oder C _M bis 8/8 bei C _H		C _H = hohe Wolken
gering bewölkt	N = 2/8 bis 3/8 bei C _L oder C _M		
wolkig	N = 4/8 bis 6/8 bei C _L oder C _M		
stark bewölkt	N = 6/8 bei C _L oder C _M		
fast bedeckt	N = 7/8 bei C _L oder C _M		
bedeckt (bedeckter Himmel)	N = 8/8 bei C _L oder C _M		
trüb	N = 8/8 tiefliegende C _L		
wechselnd bewölkt	Rückseitenwetter		

Verlagerungsgeschwindigkeiten von Druckgebilden

Textangaben

wenig verlagernd
langsam
("normal" = ohne Angaben)
ziemlich schnell
schnell
sehr schnell

Knoten

weniger als 5
weniger als 15
15 - 25
25 - 35
35 - 45
mehr als 45

Wind

Richtung: Genauigkeit von + 25°; es werden nur folgende Richtungen gegeben: N, NE, E, SE, S, SW, W, NW.
Richtungsänderung: rehtdrehend (im Uhrzeigersinn), rückdrehend (entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn), nur bei jeweils mindestens 45° - Änderungen; umlaufender Wind (nur bis 5 kt);

Windstärke:

Die Windangabe in Beaufort-Stärke bezieht sich auf einen mittleren länger andauernden Zeitraum. Besonders bei labiler Luftmasse (Schauer) ist mit Böen zu rechnen, die bis zu 2 Bft - Stärken über dem Mittelwind liegen können.

Knoten (kt)	m/s	Beaufort (Bft)	Bezeichnung	Auswirkung der Windstärke auf See
00	0 - 0,2	0	Stille	Spiegelglatte See
01 - 03	0,3 - 1,5	1	Schwacher Wind	Kleine, schuppenförmig aussehende Kräuselwellen ohne Schaumkämme
04 - 06	1,6 - 3,3	2		Kleine Wellen, noch kurz aber ausgeprägter. Die Kämme sehen glasig aus und brechen sich nicht.
07 - 10	3,4 - 5,4	3		Kämme beginnen zu brechen. Schaum überwiegend glasig, ganz vereinzelt kleine weiße Schaumköpfe.
11 - 16	5,5 - 7,9	4	Mäßiger Wind	Wellen noch klein, werden aber länger, weiße Schaumköpfe treten ziemlich verbreitet auf.
17 - 21	8,0 - 10,7	5	frischer Wind	Mäßige Wellen mit ausgeprägter langer Form. Überall weiße Schaumköpfe (vereinzelt Gischt).
22 - 27	10,8 - 13,8	6	starker Wind	Bildung großer Wellen beginnt. Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen; etwas Gischt.
28 - 33	13,9 - 17,1	7		See türmt sich; der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in die Windrichtung zu legen.
34 - 40	17,2 - 20,7	8	Sturm	Mäßig hohe Wellenberge mit Kämmen von beträchtlicher Länge. Von den Kämmen beginnt Gischt abzuwehen.
41 - 47	20,8 - 24,4	9		Hohe Wellenberge; dichte Schaumstreifen in Windrichtung. >Rollen< der See beginnt. Die Gischt kann die Sicht schon beeinträchtigen.
48 - 55	24,5 - 28,4	10	Schwerer Sturm	Sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen. See weiß durch Schaum. Rollen der See schwer und stoßartig. Sicht durch Gischt beeinträchtigt.
56 - 63	28,5 - 32,6	11	Orkanartiger Sturm	Außergewöhnlich hohe Wellenberge, die Kanten der Wellenkämme werden überall zu Gischt zerblasen. Die Sicht ist herabgesetzt.
64 und mehr	32,7 und mehr	12	Orkan	Luft mit Schaum und Gischt angefüllt. See vollständig weiß. Die Sicht ist sehr stark herabgesetzt; jede Fernsicht hört auf.

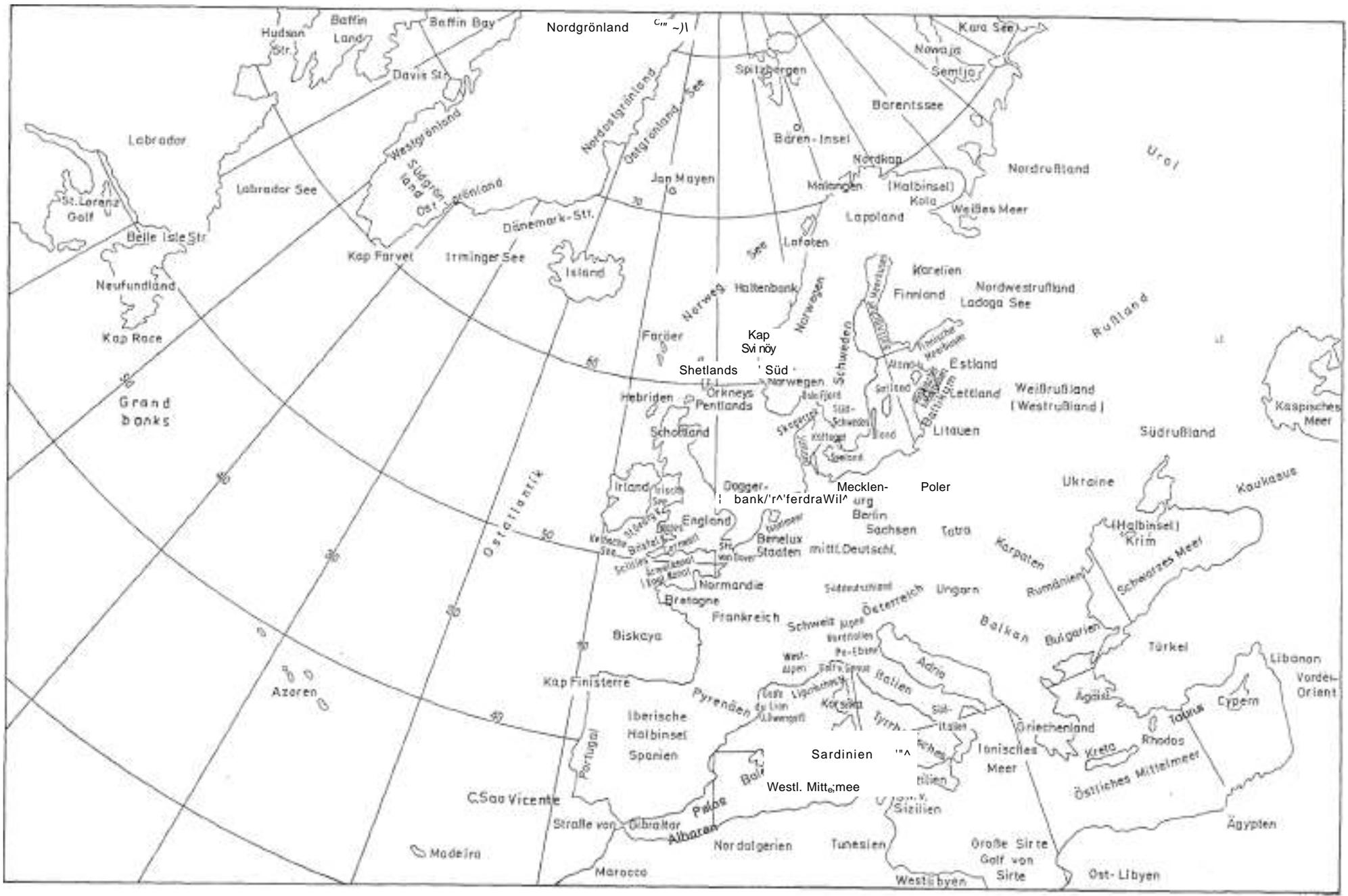
Seewetter im Internet

(Stand 07.07.2006)

Anbieter	Information	URL-Adresse
Warnungen vor tropischen Stürmen und Orkanen		
WMO	Links zu Warnzentralen	http://www.wmo.ch/web/www/TCP/rsmcs.html
Sturmwarnungen und Seewetterberichte		
UKMO	Sturmwarnungen	http://www.metoffice.com/cgi-bin/GaleWarn
	Inshore-Seewetterberichte	http://www.metoffice.com/datafiles/inshore.html
	Offshore-Seewetterberichte	http://www.metoffice.com/datafiles/offshore.html
DWD	Für Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer ¹ Starkwind- /Sturmwarnungen Stündliche Windmeldungen ; Seewetterübersicht ¹ 24h- Vorhersagekarte Seegang und Wind ; Küstenwetterbericht ; Seewetterbericht ¹ Stationsmeldungen ¹ Streckenwetter ; Informationen über Seewetterinformationssysteme ¹ Vorhersagekarten	http://www.dwd.de/
DMI	Vorhersagen für dänische Seegebiete (dänisch)	http://www.dmi.dk Danish Version: ->Vejr og hav ->Til sos Vorhersagen, Wasserstand
Meteo France	Küsten- und Seewetterberichte in französischer Sprache	http://www.meteofrance.com/FR/mer/index.jsp
Bodenwetterkarten und -vorhersagekarten (Zeiten in UTC)		
DWD	Analysen Nordatlantik/Europa/Mittelmeer (00, 06, 12, 18), Vorhersagekarten	http://www.wetter.com ^•Wetterkarten
DWD UKMO	Analysen, Vorhersagekarten von 00 und 12 UTC bis 96h (DWD 00 UTC), 132h (UKMO)	http://www.wetter3.de/fax.html
UKMO	Analyse (00, 06, 12, 18)	http://weather.noaa.gov/pub/fax/PPVA89.TIF
	Vorhersagekarte + 24 (4x/Tag)	http://weather.noaa.gov/pub/fax/PPVE89.TIF
NOAA	Analyse Nordatl./USA (00, 12)	http://weather.noaa.gov/pub/fax/PYAAOO.TIF

Weitere Internetseiten: <http://members.aol.com/meteoak/seewetter/seewetter.htm>
 Links zu nationalen Wetterdiensten über <http://www.wmo.ch>
 Numerische Modelle, Beobachtungen, Wind und Seegang, Satellitenbilder, Radar und Blitze..
<http://members.aol.com/meteoak/seewetter/intwx.htm>

Abkürzungen: DMI= Dänisches Meteorologisches Institut
 DWD= Deutscher Wetterdienst
 NOAA= National Oceanographic and Atmospheric Administration (USA)
 UKMO= United Kingdom Met. Office (Brit.Wetterd.) WMO= World Meteorological Organization (Zeiten in UTC)

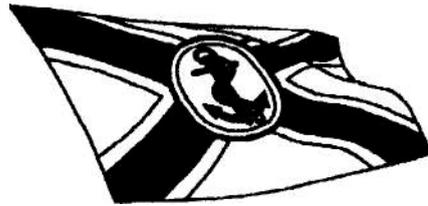


1:20 MM.

In Seewetterberichten verwendete geographische Begriffe

Telefon (040)6320090
Fax (040)63200928

Gründgensstraße 18 D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1121 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Seenotleitstellen in Europa/Telefonnummern

© 2005 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Aktualisierung: 08. Dezember 2005

Quelle: BSH/Nautischer Funkdienst Band 5000

Belgien • Oostende Telefon:
+32-59-552911

Bulgarien - Sofia
Telefon: +359-2 930 0910

Dänemark- Kopenhagen
Telefon: +45-33923320

Deutschland - Bremen
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Telefon: +49-421 53 70 70

Estland- Tallinn
Telefon: +372-6936003

Finnland- Helsinki
Telefon: +358-2 0410 6511

Frankreich - Paris
Telefon: +33-1-53 63 41 59

Griechenland- Piraeus
Telefon: +30-2104191189,41300013

Großbritannien - Southampton
Telefon: +44-2380 32 9100

Irland- Dublin
Telefon: +353-1662 0922,0923

Italien - Rom
Telefon: +39 06 592 35 69,592 41 45

Kroatien -Rijeka
Telefon: +385-51 91 55,31 22 53

Lettland- Riga
Telefon: +371-947 6101,708 20 70

Litauen -Klalpeda
Telefon: +370-46499669/70

Malta - Luqa Malta
Telefon: +356-21809279

Marokko - Rabatt
Telefon: +212-37-68 81 74,68 80 00

Montenegro - Bar
Telefon: +381-67-642179, +381-85-313240

Niederlande- Den Haag
Telefon: +31-70-3511549

Norwegen- Oslo
Telefon: +47-22 24 9090

Polen -Gdynia
Telefon: +48-58 66152 22

Portugal- Lissabon
Telefon: +351-213468965

Russische Föderation - Moskau Telefon:
+7-495 92610 52,923 74 76

Schweden - Norrköpping
Telefon: +46-11-191000,1035 35

Slowenien - Köper
Telefon: +386-56271616

Spanien- Madrid
Telefon: +34-917559100

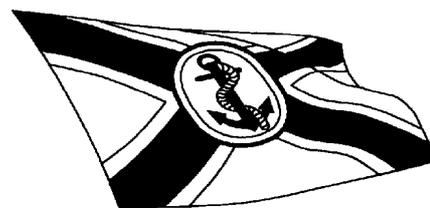
Tunesien- Tunis
Telefon: +216-1264318

Türkei- Ankara
Telefon: +90-312 2319105,232 47 83

Zypern • Limassol
Telefon: +357-25848100

Geschäftsstelle: ☐ Telefon ☐ (040) 632 00 90
Fax ☐ (040) 632 00 928

Gründgensstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1300 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

VERHALTEN IN VERKEHRSTRENNUNGSGBIETEN

© ☐ 2000 ☐ Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes ☐

Aktualisierung: 07. Mai 2002

Bitte dringend beachten

Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten

- Auszug aus „Yachtpilot“ des DSV-Verlag -

Verkehrstrennungsgebiete

Das Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten ist in Regel 10 - Kollisionsverhütungsregeln (KVR) verbindlich geregelt. Wer die Vorschriften nicht befolgt, begeht eine Ordnungswidrigkeit, die mit einer Geldbuße bis zu DM 1.500,- geahndet werden kann.

Die wichtigsten Verkehrsvorschriften lauten:

Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt, muß

- auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren;
- sich so weit wie möglich von der Trennlinie oder der Trennzone klar halten, d.h. an der äußeren (rechten) Kante des Einbahnweges fahren;
- in der Regel an den Enden des Einbahnweges ein- oder auslaufen; wenn es jedoch von der Seite ein- oder ausläuft, muß dies in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen;
- im Bereich des Zu- und Abgangs eines Verkehrstrennungsgebietes besonders vorsichtig fahren;
- das Queren von Einbahnwegen möglichst vermeiden; ist es unumgänglich, so muß dies möglichst im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

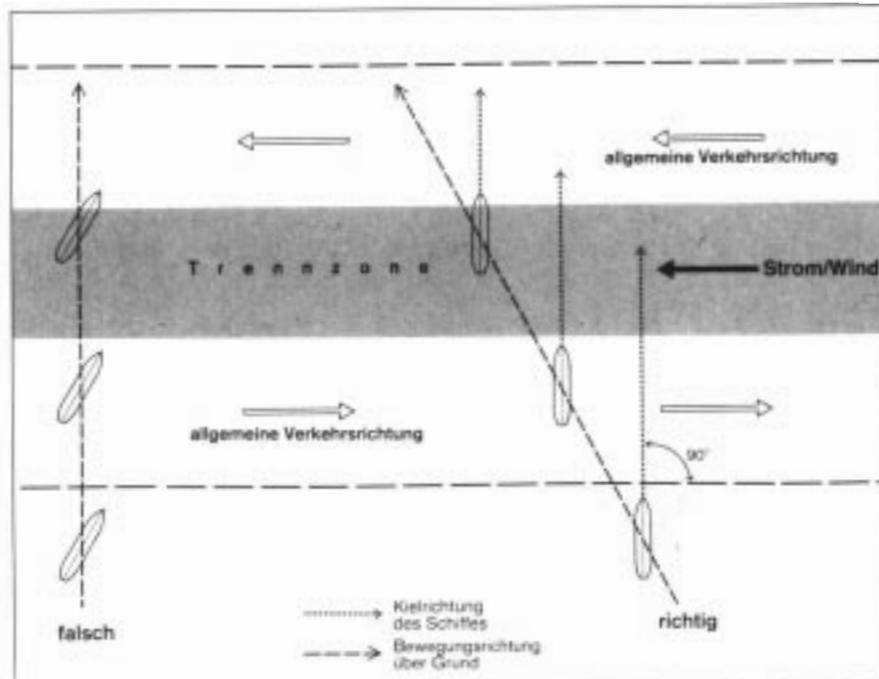
Ist das Fahrzeug zum Queren eines Verkehrstrennungsgebietes gezwungen, so muß es die Einbahnwege des Verkehrstrennungsgebietes in der Weise queren, daß möglichst die Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung verläuft, um so das Gebiet in kürzester Zeit zu queren. Es muß für den durchgehenden Verkehr jederzeit eindeutig sein, dass das Fahrzeug den Einbahnweg quert und nicht in ihn seitlich einläuft.

Außer beim Queren oder beim seitlichen Einlaufen in einen Einbahnweg oder beim seitlichen Verlassen eines Einbahnweges darf ein Fahrzeug nicht in eine Trennzone einlaufen oder sie überfahren, ausgenommen in Notfällen zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr. Da aber das Fischen in der Trennzone gestattet ist, muß mit Fischereifahrzeugen gerechnet werden.

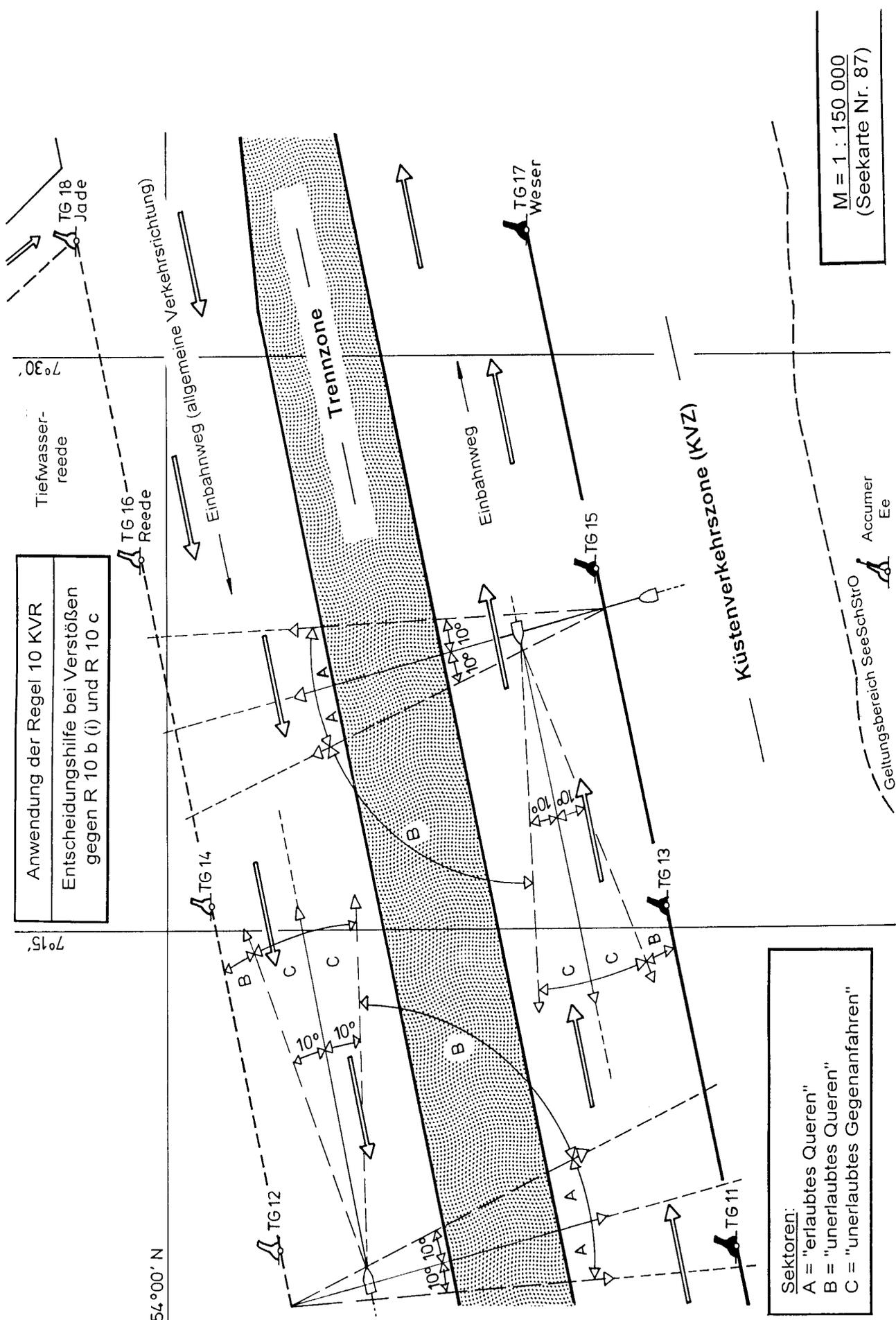


Ein Fahrzeug von weniger als 20 m Länge und Segelfahrzeuge dürfen die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern, d.h. innerhalb eines Verkehrstrennungsgebietes sind diese Fahrzeuge allen anderen Maschinenfahrzeugen ausweichpflichtig.

Um eine eindeutige Lage hinsichtlich der Ausweichpflichten zu schaffen, muß ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet nicht benutzt, von diesem einen großen Abstand halten.



YP - Nachtr. 1989



Anwendung der Regel 10 KVR
 Entscheidungshilfe bei Verstößen
 gegen R 10 b (i) und R 10 c

Sektoren:
 A = "erlaubtes Queren"
 B = "unerlaubtes Queren"
 C = "unerlaubtes Gegenanfahren"

M = 1 : 150 000
 (Seekarte Nr. 87)

Geltungsbereich SeeSchStrO
 Accumer Ee



Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadettrenden). - Warnung -

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Kadetrinne (Kadettrenden) hat der IMO-Unterausschuss „Safety of Navigation“ auf seiner 47. Tagung vom 2. bis zum 6. Juli 2001 der Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 17 m) in der Kadetrinne zum 7. Januar 2002 um 00.00 Uhr UTC zugestimmt. In der Abb. ist die neue Wegeführung mit der dazugehörigen Betonung eingezeichnet.

Schiffen, die aufgrund ihres Tiefgangs den Tiefwasserweg nicht benutzen müssen, wird empfohlen außerhalb dieses Weges zu fahren, wobei ostgehende Schiffe S-lich und O-lich und westgehende Schiffe W-lich und N-lich des Tiefwasserweges fahren sollten.

Die Kadetrinne ist 15 sm lang und 3 sm breit mit 20 bis 30 m Wassertiefe. Sie beginnt etwa 5 sm S-lich von Gedser Rev und verläuft NNO-wärts, annähernd 1 sm am Gedser Rev vorbei. In der Rinne sind einige Stellen mit 12 bis 19 m Wassertiefe. Etwa 50 000 Schiffe passieren jährlich die Kadetrinne auf dem Weg in die östliche Ostsee und umgekehrt.

Gedser Rev erstreckt sich von Gedser Odde mit Wassertiefen von etwa 5 bis 10 m 8 sm SO-wärts bis an das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne heran. Das Riff besteht aus einem an vielen Stellen durch tiefe Rinnen unterbrochenen Rücken aus Kalkstein, bedeckt mit Sand und kleinen Steinen. Das Riff fällt besonders an der NO-Seite steil ab und ist daher schwer anzuloten.

Winde, die über dem Nordsee- und Ostseeraum aus den Richtungen Südwest über Nordwest bis Nordost wehen, erzeugen einwärts setzende O-liche und NO-liche Strömungen. Bei Winden aus Nordost über Ost bis Südwest setzt die Strömung nach Südwesten. Im Frühjahr ist die Strömung am stärksten, sie verringert sich im Sommer und steigt von Herbst zum Winter wieder an. Bei stürmischen Ost- und Westwinden kann die Strömung 3 bis 4 sm/h erreichen. Die Strömung setzt quer über das Gedser Rev.

Während der letzten 10 Jahre sind 12 Schiffe in der Kadetrinne festgekommen. Ursächlich für das Festkommen war eine fehlerhafte Navigation und die Nichteinhaltung der in den amtlichen Seekarten ausgewiesenen Tiefwasserrinne.

Schiffsführern auf Schiffen wird empfohlen, zugelassene ECDIS-Anlagen und amtliche ENC-Daten für die sichere Durchfahrt der Kadetrinne zu verwenden.

(BMVBW LS 23) 1/02

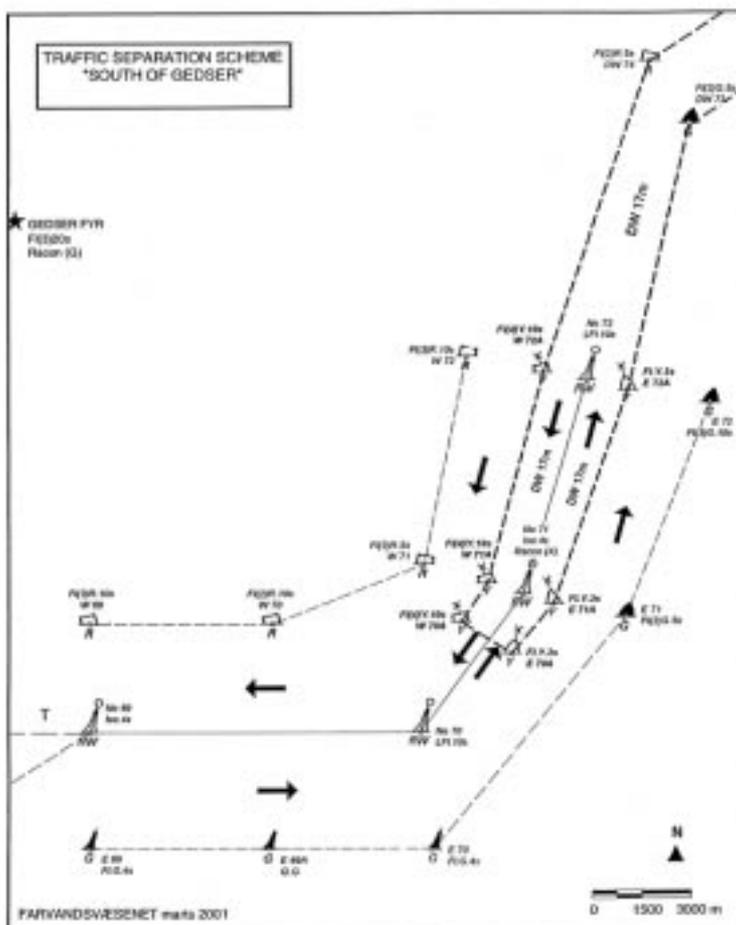


Abb.: Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 17 m) in der Kadetrinne

Geschäftsstelle: Telefon (040)6320090
Telefax (0 40) 63 20 09 28

Gründungsstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG
DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E.V.

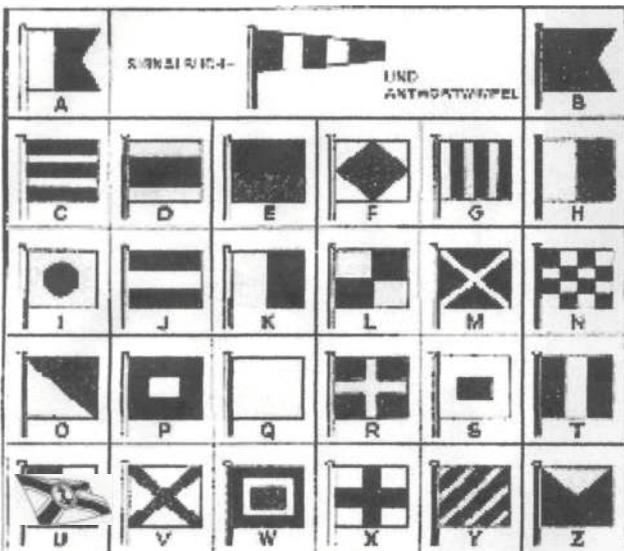
Sie haben den KA-FAX-SERVICE (0 40) 63 27 38 73 unter der Endnummer 5501 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Yachtgebräuche und Flaggenführung

© 2006 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Aktualisierung: 13. Januar 2006

INTERNATIONALE SIGNALFLAGGEN



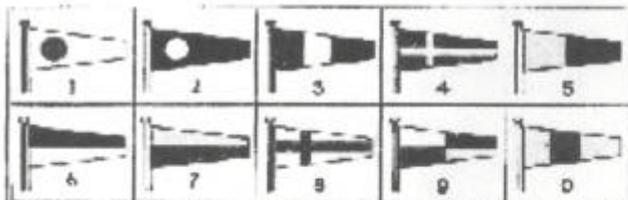
Vorwort.

Die Erfahrung zeigt, dass kein Zusammenleben ohne gewisse Spielregeln auskommt, seien sie traditionsgebunden oder nicht. Die Wassersportler bilden dabei keine Ausnahme. Gerade sie sind oft zu Gast in anderen Ländern. Dies enthält die Verpflichtung, sich den Gepflogenheiten der Gastländer anzupassen und jeder erwartet von jedem sportliches Verhalten. Aus diesen Gründen gab es und muss es weiterhin Regeln über Yachtgebräuche geben. Ähnliches gilt für die Flaggenführung.

Die Neuauflage der Broschüre „Yachtgebräuche - Flaggenführung“ soll dem Skipper über all diese Fragen die notwendigen Hinweise vermitteln.

KREUZER-ABTEILUNG
DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

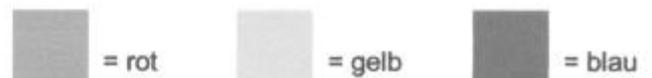
ZAHLENWIMPEL



HILFSTANDER



Hinweis Flaggenalphabet





YACHTGEBRÄUCHE

Ordnung an Bord

Jede in Dienst gestellte Yacht soll, nicht nur seemännischen Gebräuchen folgend, stets einen gepflegten Eindruck machen. Es ist unschön, ein Schiff zu verlassen, das nicht aufgeklart ist. Die Ausrüstungsgegenstände müssen stets ordnungsgemäß verstaut, die Leinen aufgeschossen sein.

In Fahrt dürfen keine Leinen und Fender außenbords hängen.

Sportliches Verhalten

Jede Yacht vertritt die Flagge, unter der sie fährt. Die Yacht ist so zu führen, dass sie das Ansehen ihrer Flagge und damit ihres Landes oder Verbandes nicht schädigt. Der Stander ihres Segelclubs verpflichtet ebenfalls.

Aufgrund des geltenden Straf- und Schifffahrtsrechts ist jeder Schiffsführer verpflichtet, allen in Not geratenen Personen und Fahrzeugen Hilfe zu leisten, soweit es mit der Sicherheit des eigenen Fahrzeuges vereinbar ist. Die Seemannschaft verlangt, dass er diese Pflicht tatsächlich bis zur Grenze seiner Möglichkeit erfüllt.

An Liegeplätzen und besonders in fremden Häfen ist vor allem nachts jeder Lärm zu vermeiden. Es ist unkameradschaftlich, auf dem Steg oder der Brücke Ausrüstungsgegenstände so auszubreiten, dass andere dadurch behindert werden.

In fremden Häfen meldet sich der Schiffsführer unverzüglich beim zuständigen Hafenmeister und bittet um Zuweisung eines Liegeplatzes. Dieser ist berechtigt, den Liegeplatz zu begrenzen, mehrere Fahrzeuge nebeneinander zu legen und das Verholen von Wasserfahrzeugen anzuordnen, soweit es zur Sicherheit des Hafenbetriebes erforderlich ist. Ist ein Hafen überfüllt und ein Längsseitegehen unumgänglich, gebietet es die Höflichkeit, den Innenlieger um Erlaubnis, ob man anlegen darf, zu fragen. Ist dieser damit nicht einverstanden, so hat er die Möglichkeit, seine Yacht selbst zu verholen. Es ist selbstverständlich, dass auch andere Yachten möglichst nicht mit Landschuhen betreten werden. Der Weg führt üblicherweise über das Vorschiff.

Bei Hafenmanövern sind die Anweisungen an die Besatzung ruhig und ohne große Lautstärke zu geben.

Beim Anlegen müssen die Festmacher rechtzeitig klarliegen. Die Fender sind zu befestigen, aber erst unmittelbar vordem Festmachen außenbords zu hängen. Selbstverständlich hilft jeder Segler einlaufenden Booten durch Wahrnehmen der Leinen. Bei bereits vertäuten Booten sollte ein neu hinzukommendes Boot seine Leinen so belegen, dass es die anderen nicht behindert. (Leinen von unten durch das Auge der bereits belegten Leinen führen und dann über Poller oder Pfahl-



legen.) So können jederzeit alle Boote ihre Leinen ohne Behinderung des anderen lösen.

Es ist unsportlich, Beiboote längsseits zu legen, da das Anlegen und evtl. Päckchenbildung dadurch unmöglich gemacht wird.

Beiboote sollten nur dicht vor oder hinter dem Fahrzeug und nur an der Landseite festgemacht werden.

Bei Hafenmanövern, beim Ein- und Auslaufen unter Motor, ist die geringstmögliche Fahrstufe zu benutzen, um Schwell zu vermeiden.

Die Bekleidung an Bord soll vor allem unter dem Aspekt der Sicherheit ihrem Verwendungszweck entsprechen. Für Schlechtwetterbekleidung, z.B. Ölzeug, sollten Sicherheitsfarben wie Gelb, Orange oder Hellrot gewählt werden; dunkle Farben sind nicht geeignet. Beim Ein- und Auslaufen ist angemessene Bekleidung selbstverständlich.

Das Zusammenleben an Bord erfordert weitgehende Rücksichtnahme. Die gleiche Haltung darf von den Crews gegenüber anderen Besatzungen erwartet werden.

HEIMATHAFEN

Als Heimathafen für eine Yacht kann angegeben werden

1. der Wohnsitz des Eigners oder
2. der ständige Liegeplatz der Yacht oder
3. der Sitz des Clubs
4. der Sitz des Schiffsregisters

FLAGGENFÜHRUNG

Flaggen und Fahnen sind jedermann vertraute Ausdrücke, die jedoch nur im ersten Anschein dieselbe Bedeutung haben. Tatsächlich bestehen jedoch erhebliche Unterschiede. Die Fahne ist ein nicht ohne weiteres ersetzbares Einzelstück, aus wertvollen Stoffen gefertigt und mit Stickereien etc. verziert. Sie ist ein Symbol, dem von einem bestimmten Personenkreis eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht wird. Einen ähnlich symbolhaften Charakter wie die Fahne haben National-, Kriegs- und Handelsflaggen; ansonsten sind Flaggen lediglich Signal- und Erkennungszeichen, bei denen Zweckmäßigkeit und Haltbarkeit des Tuches im Vordergrund stehen. Fahne, Banner und Standarte sind in der Seefahrt ungebrauchliche Begriffe und werden deshalb hier nicht weiter behandelt.

Die Nationalflagge ist das offizielle Symbol eines Staates. Nach Artikel 22 des Grundgesetzes ist die Bundesflagge schwarz-rot-gold.

Der Nationalflagge wird in allen Staaten eine besondere Ehrerbietung entgegengebracht. Viele Länder reagieren außerordentlich empfindlich, wenn es der Gast an erwartetem Respekt und Aufmerksamkeit fehlen lässt.

In früheren Zeiten war es Brauch, auf besiegten Kriegsschiffen die Flagge des Siegers über der Flagge des



Besiegten anzubringen. Es wird deshalb von den traditionellen Seefahrtsnationen als ausgesprochene Unhöflichkeit, ja gewollte Herabsetzung des Gastlandes empfunden, wenn ein Fahrzeuge einer fremden Nation, und dazu zählen auch Yachten, die Nationalflagge des Gastlandes unter der Nationalflagge eines vorher besuchten Landes oder als gar der eigenen Nationalflagge führt.

Das unbefugte Führen einer fremden Nationalflagge wird mit Sicherheit zu unliebsamen Reaktionen des Staates führen, dessen Flagge missbraucht wird führen.

Dies gilt auch für die Bundesrepublik Deutschland, die das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge, sofern das Schiff zum Führen der Bundesflagge verpflichtet ist, mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

Zur Orientierung: Flaggen sind rechteckig mit einem Seitenverhältnis von 3:5. Stander sind dreieckig mit einem Höhen/Breitenverhältnis von 3:5. Wimpel sind dreieckig mit einem Höhen/Breitenverhältnis von 3:10. Die Spitze kann fehlen (siehe Flaggenalphabet). Doppelstander sind Flaggen, die durch Einschnitte am freien Liek in zwei Spitzen auslaufen.

Flaggen und Stander müssen in einwandfreiem Zustand sein.

Ausgefrante und verdrehte Flaggen und Stander sind kein Indiz für „kernige Seemannschaft“.

Alle Flaggen am Flaggenstock und unter der Saling bzw. bei Motorbooten auf der entsprechenden Seite des Flaggenmastes müssen bis dicht an den Flaggenkopf bzw. bis dicht unter die Saling vorgeheißt sein. Flaggenleinen dürfen keine Lose haben.

Bundesflagge.

Jede in Dienst gestellte Segel- und Motoryacht führt auf den Seeschiffahrtsstraßen, in Küstengewässern, auf See und im Ausland die Nationalflagge. Die Nationalflagge ist die Bundesflagge, sofern die Yacht nicht in dem amtl. Register eines anderen Landes eingetragen ist.

Auf den Binnenwasserstraßen führen nur die zur Seefahrt bestimmten Fahrzeuge die Bundesflagge. Auf Booten im Binnenbereich braucht die Bundesflagge nicht gesetzt werden.

Im Hafen, vor Anker und in Fahrt wird die Flagge am Flaggenstock, möglichst in der Mitte des Hecks, gesetzt. Der Flaggenstock soll etwa 40 Grad nach achtem geneigt sein, damit die Flagge auch bei Windstille klarfällt und erkennbar ist. Am Flaggenstock darf nur die Nationalflagge gefahren werden. Unter Segel kann die Flagge auch an der Gaffel oder bei Hochtakelung am Großsegel-Achterliek an einer Flaggenleine gefahren werden. Heckflaggen am Flaggenstock dürfen in keinem Fall das Hecklicht abdecken, (z. B. tagsüber

bei Nebel). Auf einem mehrmastigen Fahrzeug wird die Flagge in Fahrt im Topp des hinteren Mastes oder mit einer besonderen Flaggenleine im oberen Drittel gefahren, im Hafen oder vor Anker wird sie als Heckflagge gesetzt. Die Hafenflagge soll grundsätzlich größer sein als die Seeflagge.

Die Nationalflagge sollte nicht am Achterstag gefahren werden.

Eine gecharterte Yacht führt, mit Ausnahme von Finnland, in allen Ländern die Nationalflagge ihres Eigners. In Finnland wird die Nationalflagge des Charterers gesetzt. Lediglich in den Fällen, in denen der deutsche Charterer die Eigenschaft als Ausrüster im handelsrechtlichen Sinne für das einem ausländischen Eigner gehörende Schiff erwirbt, kann ihm auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung die Befugnis verliehen werden, für eine bestimmte Zeit die Bundesflagge zu führen. Für Sportboote ist diese Voraussetzung in der Regel gegeben, wenn der Chartervertrag für mindestens 12 Monate abgeschlossen wurde.

Europaflagge

in zunehmendem Maße sind in der Bundesrepublik Deutschland beheimatete Sportboote zu beobachten, die am Heck statt der Bundesflagge die Europaflagge mit und ohne Bundesflagge in der Gösch (obere Ecke am Flaggenliek) führen.

Soweit es sich um zur Seefahrt bestimmte Sportfahrzeuge handelt, steht diese Praxis nicht im Einklang mit der Rechtslage (Flaggenrechtsgesetz § 8 [2]) und kann mit Geldbußen geahndet werden.

Um der Verbundenheit mit dem Europagedanken Ausdruck zu verleihen, sollte die Europaflagge so gefahren werden, dass Zweifel an der Bundesflagge als alleiniger Nationalflagge ausgeschlossen sind (z. B. unter der Saling).

Flagge der Kreuzer-Abteilung des DSV

Die Flagge der Kreuzer-Abteilung des DSV weht an Bord nur am Tage und nur in Verbindung mit der Bundesflagge. Sie wird im Hafen, vor Anker und beim Auslaufen eines Hafens unter der Steuerbordsaling gesetzt, im Ausland dagegen unter der Backbordsaling.

Flagge des Deutschen Segler-Verbandes

Die Flagge des Deutschen Segler-Verbandes zeigt auf weißem Grund ein schwarzes umrandetes Diagonalkreuz mit der Kompassrose des DSV. Die Verbandsflagge darf nur von Booten und Yachten geführt werden, die den Internationalen Bootsschein für Wassersportfahrzeuge besitzen. Dieses Schiffsdokument muss sich während der Fahrt an Bord befinden.



An vollgetakelten Masten der DSV-Vereine kann die Verbandsflagge und ggf. - an einer anderen Flaggenleine - die Flagge der Kreuzer-Abteilung unter der Rah, sonst an einfachen - getrennten - Flaggenmasten gesetzt werden. Die Flagge der KA weht in allen Stützpunkten der Kreuzer-Abteilung.

Gastflagge

Bei Einfahrt in die Küstengewässer eines Gastlandes setzen Yachten nur die Flagge des Gastlandes unter der Steuerbordsaling, nicht jedoch die Flaggen zuvor besuchter Länder.

Von einer Auslandsfahrt heimkehrende Yachten können im deutschen Hoheitsgebiet die Flaggen der besuchten Länder in der Reihenfolge des deutschen Alphabets und untereinander nur am Tage der Heimkehr, am darauf folgenden Wochenende und beim jährlichen Absegeln unter der Steuerbordsaling zeigen. In diesem Falle wird die Flagge der Kreuzer-Abteilung unter der Backbordsaling gesetzt.

Vereins-Stander

Der Stander wird im Großstopp gefahren, er weht bei Tag und Nacht, auch wenn die Besatzung nicht an Bord ist. Kann der klassische Standerstock nicht gesetzt werden, ist eine zweckdienliche Hilfskonstruktion zu wählen. Nur wenn auch dies nicht möglich ist, kann der Stander an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden. In diesem Fall muss er auf See eingeholt werden, um eine Verwechslung mit Flaggensignalen zu vermeiden. Es darf jedenfalls nur ein Stander gesetzt werden. Eine Yacht, die bei mehreren Vereinen eingetragen ist, führt im Allgemeinen den Stander des Vereins, dem sich der Eigner hauptsächlich angehört, im Hafengebiet den heimischen Stander, in fremden Häfen den Stander des ältesten ortsansässigen Vereins, dem der Eigner angehört.

Der Stander am Flaggenmast eines Vereins weht im Topp vom Ansegeln bis zum Absegeln Tag und Nacht.

Gösch

Die Gösch ist die Flagge des Heimathafens oder des Bundeslandes. Sie ist rechteckig und wird an einem Flaggenstock am Vorsteven oder auf dem Klüverbaum gesetzt.

Auf Segelyachten ist das Führen der Gösch unüblich.

Sonstige Flaggen

Unabhängig von diesen Regeln sind die Vorschriften der Behörden über das Führen besonderer Flaggen und Stander zu beachten.

Das Führen von Eignerflaggen ist gelegentlich noch bei Regattayachten zu sehen.

Signalflaggen

Signalflaggen nach dem Internationalen Signalbuch dürfen nur nach dessen Vorschriften verwendet werden und sind sofort wieder einzuholen, wenn der Signalaustausch beendet ist. Einzige Ausnahme ist die Flaggen-gala. Die Größe der Signalflaggen ist so zu wählen, dass sie auch auf größere Entfernung erkennbar sind.

Flaggengruß,

Der Flaggengruß ist nach wie vor bei vielen seefahrenden Nationen gebräuchlich. Besonders in Großbritannien und in den skandinavischen Ländern wird darauf Wert gelegt.

Der Flaggengruß ist freiwillig, die Erwidierung eines Grußes jedoch Pflicht. Yachten können sich untereinander durch einmaliges „Dippen“ der Flagge oder, falls dieses wegen zu kurzen Flaggenstocks nicht möglich ist, durch Senken des Flaggenstocks mit der Flagge grüßen.

Die zuerst grüßende Yacht holt die Flagge ein Drittel nieder und heißt sie wieder vor, wenn die andere Yacht die Flagge niedergeholt hat.

Ein Kriegsschiff wird immer zuerst begrüßt; dabei wird die eigene Flagge erst dann wieder geheißt, wenn das Kriegsschiff dies bereits getan hat.

Beim Begegnen einer Flottille von Kriegsschiffen grüßt man nur das durch den Führungsstander gekennzeichnete Schiff.

Flaggenparade

Es ist nach wie vor internationaler Brauch, das Zeremoniell der Flaggenparade einzuhalten. Als Flaggenzeit versteht man die Zeit, während der alle Flaggen wehen.

Und zwar:

vom 1. Mai bis 30. September von 8.00 Uhr, in den übrigen Monaten von 9.00 Uhr, bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr.

Die Zeiten des Vorheißens und Niederholens geben ein im Hafen oder vor Anker liegendes Kriegsschiff, die größte Yacht oder der Flaggenmast des ortsansässigen Vereins an.

Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen im Binnenbereich

Die im Binnenbereich bisher in sieben Einzelregelungen zersplitterten Vorschriften zur Kennzeichnung von Wassersportfahrzeugen wurden in *der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen* vom 21. Februar 1995 zusammengefasst und bundeseinheitlich geregelt.



Geltungsbereich

Die Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Rhein, Mosel und Donau sowie auf den Bundeswasserstraßen, auf denen die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung gilt. Sie gilt damit nicht auf den Seeschiffahrtsstraßen.

Begriff des Kleinfahrzeugs

Kleinfahrzeuge im Sinne der Verordnung sind

1) Wasserfahrzeuge, deren Schiffskörper, ohne Ruder und Bugspriet, eine Höchstlänge von weniger als 20 m aufweisen;

Kleinfahrzeuge im Sinne der Verordnung sind **nicht**

- 2) Wasserfahrzeuge, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden können;
- 3) Wasserfahrzeuge bis zu 5,5 m Länge, die nur unter Segel fortbewegt werden können;
- 4) Wasserfahrzeuge mit Antriebsmaschine, deren effektive Nutzleistung nicht mehr als 2,21 kW beträgt;
- 5) Beiboote.

Kennzeichnungspflicht.

Kleinfahrzeuge nach Ziffer 1) **müssen** ein gültiges amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen, wenn sie im Geltungsbereich der Verordnung verkehren. Die übrigen Wassersportfahrzeuge nach den Ziffern 2) bis 5) dürfen ein Kennzeichen führen.

Der Eigentümer muß das Kennzeichen am Schiffskörper in 10 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern außen auf beiden Bugseiten oder am Heck dauerhaft anbringen. Als Nationalitäten-Kennzeichen darf ein deutsches Fahrzeug am Schiffskörper nur den Buchstaben *D* führen.

Der Eigentümer darf weder anordnen noch zulassen, dass der Schiffsführer ein deutsches Kleinfahrzeug ohne Kennzeichen oder andere Nationalitäten-Kennzeichen als *D* führt.

Auch ausländische Kleinfahrzeuge unterliegen grundsätzlich der Kennzeichnungspflicht; für sie gelten Sonderregelungen.

Amtliche Kennzeichen

Die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern - WSA - ausgegebenen amtlichen Kennzeichen bestehen aus einem oder mehreren Buchstaben, an die sich mit einem Bindestrich Buchstaben und Ziffern anschließen, z.B. *CUX-A1*. *CUX* ist die Abkürzung für das WSA Cuxhaven.

Als amtliche Kennzeichen gelten auch - die in einem Schiffsbrief ausgewiesene Schiffsregisternummer, gefolgt von dem Kennbuchstaben *ß*;

- die im Schiffszertifikat ausgewiesenen IMO-Nummern oder Funkrufzeichen;
- die Nummer des Flaggenzertifikats, gefolgt von dem Kennbuchstaben *F*;
- durch das WSA Berlin erteilte Sonderkennzeichen.

Amtlich anerkannte Kennzeichen

sind die Nummern des „Internationalen Bootsscheines für Wassersportfahrzeuge" (IBS), gefolgt vom Kennbuchstaben der zuteilenden Organisation:

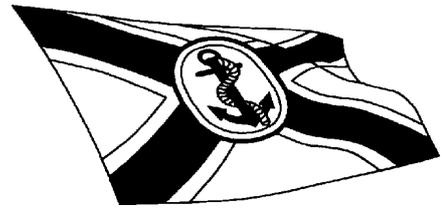
- *S*=DSV -Deutscher Segler-Verband e.V.
- *M*=DMYV - Deutscher Motoryachtverband e.V.
- *A*=ADAC -Allgemeiner Deutscher Automobil club e.V.

In seiner Funktion als Kennzeichenausweis ist der IBS unbegrenzt gültig!

Verfahren

Das Kennzeichen ist bei einem WSA oder bei einer der genannten Organisationen DSV/DMYV/ADAC zu beantragen.

Der Internationale Bootsschein kann unter der Dokumenten-Nummer 2200 abgerufen werden.



Geschäftsstelle: Telefon (040) 632 00 90
Fax (040) 632 00 928

Gründungsstraße 18
D-22309 Hamburg

KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1307 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Der Zoll informiert

© 2003 Pressestelle Zoll der Oberfinanzdirektion Hamburg

Aktualisierung: 09. Februar 2003

Zur Frage der Grenzkontrollen an den Binnengrenzen der EU

Ab 01. Januar 1993 sind innerhalb der Europäischen Union (EU) die steuerlichen Grenzkontrollen entfallen. Die Einfuhren von Waren über Drittlandsgrenzen in die EU (auch im Luft- und Seeverkehr) werden jedoch verstärkt kontrolliert. Auch wenn die steuerlichen Kontrollen an den Binnengrenzen entfallen sind, können die Zollbeamten im grenznahen Raum jederzeit - auch ohne Verdachtsgründe - Kontrollen durchführen. Darüber hinaus sind jetzt der Zollverwaltung durch das Zollverwaltungsgesetz weitergehende Kontrollbefugnisse im ganzen Bundesgebiet eingeräumt worden, sodass nun Zollkontrollen bei begründeten Verdachtsfällen überall möglich sind. Diese werden meistens durch „Mobile Kontrollgruppen“ vorgenommen.

Weiterhin müssen bis zum Abschluß einheitlicher EU-Regelungen **grenzpolizeiliche Kontrollen** (z.B. Paßkontrollen) - auch an den Binnengrenzen - durchgeführt werden. Deshalb müssen sich Reisende auch weiterhin einer grenzpolizeilichen Kontrolle bei der Ein- und Ausreise über die Grenzen der Bundesrepublik unterziehen.

Insbesondere für **Wassersportler an den Küsten** gilt, dass das Bundesgebiet im Auslandsverkehr nur über Häfen verlassen und betreten werden darf, die als Grenzübergangsstellen zugelassen sind. Deutsche und in der Bundesrepublik wohnhafte Ausländer können jedoch von dem für ihren Liegeplatz zuständigen Grenzschutzamt (Bundesgrenzschutz) eine „**Grenzerlaubnis**“ erhalten, die sie berechtigt, das Bundesgebiet auch von Häfen, die nicht als Grenzübergangsstelle zugelassen sind, oder von der freien Küste zu verlassen oder zu betreten. Eine entsprechende Regelung gilt für die „Freistellung eines Wassersportfahrzeuges von der zollamtlichen Überwachung“ bei der Rückkehr aus Drittländern oder von der Hohen See,

die mit dem Vordruck 0061 beim zuständigen Hauptzollamt beantragt werden kann.

Behandlung von Wassersportfahrzeugen in der EU

Wasserfahrzeuge, die innerhalb der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und von dort ansässigen Bewohnern genutzt werden sollen, müssen sich im steuerrechtlich freien Verkehr befinden, das heißt: Die Umsatzsteuer muß für Altfahrzeuge in einem der EU-Mitgliedsstaaten entrichtet worden sein. Auf Verlangen der Zollbehörden ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen. Für Wasserfahrzeuge, die vor dem 01.01.1985 (für die „neuen“ Mitgliedsstaaten Schweden, Finnland und Österreich vor dem 01.01.1987) innerhalb der EU in Betrieb genommen worden sind, wird die Versteuerung grundsätzlich unterstellt. Eine steuerfreie Verwendung ist für in der EU ansässige Personen nicht mehr möglich. Dies gilt auch, wenn die Überführungsfahrt über die Hohe See erfolgt.

Für Neufahrzeuge gilt auch bei Privatpersonen die Regelung, dass das Fahrzeug immer im Bestimmungsland der dort geltenden Umsatzbesteuerung unterworfen werden muß. Als Neufahrzeug gilt ein Wasserfahrzeug von mehr als 7,5 Meter Länge grundsätzlich dann, wenn es nicht mehr als 100 Betriebsstunden auf dem Wasser zurückgelegt hat oder die erste Inbetriebnahme im Zeitpunkt des Erwerbs nicht mehr als drei Monate zurückliegt.

Für die Versteuerung des aus einem anderen Mitgliedsstaat erworbenen neuen Fahrzeugs ist grundsätzlich das Finanzamt zuständig, das auch für die Durchführung der Einkommenssteuererklärung des Käufers zuständig ist. Dafür ist ein spezieller Vordruck „USt 1 B - Umsatzsteuererklärung für die Fahrzeugeinzelbesteuerung“ erforderlich und dort erhältlich.



Einfuhr von Wasserfahrzeugen über die Hohe See

Kehren Sie mit Ihrem Boot von einer Reise über die Hohe See zurück, beachten Sie, dass Sie beim Zoll „einklarieren“. Werden dabei Freimengen überschritten, müssen Sie nach der Gestellung die entsprechenden Abgaben entrichten. Über die Einzelheiten hierzu und die Behandlung von un versteuertem Schiffsbedarf geben die Zollstellen an der Küste Auskunft. Sollten Sie in einem Drittland (Nicht-EU-Land) ein Wasserfahrzeug erworben haben und damit einreisen, müssen Sie dieses grundsätzlich der ersten Zollstelle beim Einlaufen gestellen und dort mit einem besonderen Vordruck (Einheitspapier) zur Verzollung anmelden.

Der Zoll ist geringer als Sie denken, z.B.: Für ein see-tüchtiges Schiff mit einer Rumpflänge von 12 Metern oder mehr wird kein Zoll, bei anderen Booten ca. 2% Zoll vom Wert erhoben. Bei Einfuhren aus den Rest-EFTA-Staaten (z.B. Norwegen) wird ebenfalls bei Vorlage einer Präferenzbescheinigung EUR1 kein Zoll erhoben.

In allen Fällen wird aber die Einfuhrumsatzsteuer (**Mehrwertsteuer**) mit dem Satz von 16 % des Wertes erhoben, damit eine Gleichstellung mit den Inlandsprodukten erreicht wird.

„Freier“ Einkauf für Privatpersonen im Binnenmarkt - nicht immer!

Privatpersonen aus EU-Mitgliedstaaten können in anderen Mitgliedsstaaten - **abgesehen von einigen Ausnahmen** (siehe nachstehende Ausführung) **für ihren persönlichen Bedarf** zu den dortigen steuerlichen Bedingungen (freier Verkehr) erwerben und in ihr Heimatland mitnehmen. Die für den privaten Eigenbedarf in einem Land der EU erworbenen Waren unterliegen grundsätzlich der Umsatzsteuer und gegebenenfalls der Verbrauchsteuer in dem Erwerbsland. Waren, die gewerblichen Zwecken dienen, sind hingegen im Bestimmungsland anzumelden und dort über das Finanzamt zu versteuern.

Voraussetzungen und Ausnahmen:

Die Waren müssen aus dem zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr stammen.

Die Waren dürfen u.a. nicht in Gebieten der EU erworben sein, für die Sonderregelungen gelten (Kanarische Inseln, Kanalinseln, Aland - Inseln oder Helgoland), weil für Waren aus diesen Gebieten Freimengen nur im Rahmen der Mengen- und Wertgrenzen für Drittlandswaren in Betracht kommen.

Das Mitbringen bestimmter Waren, z.B.:
- Rauschgift/Betäubungsmittel

- Waffen und Sprengstoffe
- seltene, geschützte Tiere und Pflanzen sowie Teile davon oder aus diesen hergestellte Erzeugnisse (Washingtoner Artenschutzübereinkommen) ist weiterhin verboten.

Auch das Mitbringen von „nachgemachten“ Waren, die mit einem geschützten Warenzeichen (Stichwort: Markenpiraterie) versehen sind, (z.B. „Lacoste“, „Rolex“, „Cartier“ usw.) ist nicht erlaubt und kann zur Beschlagnahme führen.

Die Waren dürfen weder zum Handel noch zur gewerblichen Verwendung bestimmt sein. Zur **Abgrenzung des gewerblichen Verkehrs** vom privaten Reiseverkehr wird neben anderen Kriterien ein **Mengenkatalog** herangezogen, der folgende Werte umfasst:

Tabakwaren	
Zigaretten	800 Stück
Zigarillos	400 Stück
Zigarren	200 Stück
Rauchtabak	1 kg
alkoholische Getränke	
Spirituosen	10 Liter
Zwischenerzeugnisse:	
z.B. Likörweine	20 Liter
Wein (davon höchstens 60 Liter Schaumweine)	90 Liter
Bier	110 Liter

Größere als vorstehende Mengen gelten als ein Indiz für eine gewerbliche Bestimmung der Waren. Eine Besteuerung im Bestimmungsland kann nur vermieden werden, wenn der Besitzer eine private Verwendung nachweisen kann. Die vorstehenden Richtmengen gelten jedoch **nicht** für die Kanarischen Inseln, Kanalinseln, Aland-Inseln und Helgoland (hier gelten die Regelungen für Drittlandswaren)!

Die Einfuhr von **Kraftstoffen** durch Privatpersonen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten ist begrenzt auf den Inhalt des serienmäßigen Fahrzeugtanks sowie eines 10 Liter Reservebehälters.

Einreise aus Drittländern (Nicht EU - Staaten) **Zollkontrolle an den Außengrenzen**

Reisende, die Waren gelegentlich und ausschließlich für den eigenen Ge- oder Verbrauch in das Gebiet der EU mitbringen, können diese im Rahmen bestehender Mengen- und Wertgrenzen abgabenfrei einführen, soweit nicht Einfuhrverbote bestehen, die noch in jedem Land der EU unterschiedlich sein können.

Freimengen

Nachfolgende Mengengrenzen gelten auch für Waren, die im außergemeinschaftlichen Reiseverkehr in **DUTY-**



FREE-SHOPS, im Luft- oder Seeverkehr, auf der Insel Helgoland oder den Kanarischen Inseln, Kanalinseln und Aland-Inseln erworben wurden.
Im einzelnen dürfen pro Person abgabenfrei eingeführt werden (Freimengen):

- Tabakwaren (Mindestalter des Einführers 17 Jahre):
- 200 Zigaretten **oder**
 - 100 Zigarillos **oder**
 - 50 Zigarren **oder**
 - 250 g Rauchtabak

Alkohol und alkoholhaltige Getränke (Mindestalter des Einführers 17 Jahre):

- 1 Liter Spirituosen über 22 Vol% **oder**
- 2 Liter Spirituosen, Aperitifs aus Wein **oder**
- Alkohol von 22 Vol% oder weniger, Schaumweine oder Likörweine **und**
- 2 Liter nicht schäumende Weine

- | | |
|------------------|------------|
| Parfüms | 50 Gramm |
| Toilettenwasser | 0,25 Liter |
| Kaffee | 500 g |
| oder | |
| löslicher Kaffee | 200 g |
- (Mindestalter des Einführers 15 Jahre)

Wertgrenzen

- Goldlegierungen und -plattierungen dürfen nicht abgabenfrei eingeführt werden und sind immer zu verzollen und zu versteuern.
- andere Waren, für die keine Mengengrenzen bestehen, dürfen bis zu einem Warenwert von **Euro 175,-** eingeführt werden.

Diese Regelung wurde erforderlich, um der angespannten wirtschaftlichen Situation in den neuen Bundesländern - insbesondere des grenznahen Einzelhandels - Rechnung zu tragen.

Schiffsbedarf

Für Eigner von Wassersportfahrzeugen besteht die Möglichkeit des Bezuges von unverzolltem und unversteuertem Schiffsbedarf (§ 27 ZollV). Als Voraussetzung gilt, dass eine Reise von mindestens 72 Stunden angetreten wird, das Schiff über das Küstengebiet hinausfährt und sich mindestens 2 Stunden außer halb der deutschen Hoheitsgewässer aufhält. Weiterhin muß der Bezug zum unmittelbaren Verbrauch an Bord erfolgen und von einem Lieferzettel für Schiffsbedarf nach vorgeschriebenen Muster (HH 0114) begleitet werden.

Abgabenfreier Schiffsbedarf darf an Führern von Wassersportfahrzeugen nur in Mengen abgegeben werden, die dem Bedarf der bevorstehenden Reise entsprechen.

Dazu gelten folgenden Richtwerte pro Tag und pro Person:

40 Zigaretten oder

- 10 Zigarren oder
- 20 Zigarillos oder
- 50 g Rauchtabak
- sowie
- 0,5 l Spirituosen
- und
- 1 l Wein.

Achtung: Eine Änderung des § 27 ZollV steht noch aus. Die vorstehende Regelung kann in Kürze überholt sein.

Informieren Sie sich bitte bei Ihrem Zollamt.

Nicht jede Ware darf nach Deutschland mitgebracht werden!

Es gibt Einfuhrverbote und -beschränkungen sowohl bei Einfuhr aus Drittländern als auch beim Mitbringen aus EU-Staaten!

Ein absolutes **Einfuhrverbot** besteht für

- Rauschgift/Betäubungsmittel
- Waffen und Sprengstoffe
- seltene, geschützte Tiere und Pflanzen sowie Teile davon oder aus diesen hergestellte Erzeugnisse (Washingtoner Artenschutzübereinkommen).

Aber auch bei vielen anderen Waren gibt es gesetzliche **Beschränkungen, die**

- dem Schutz der menschlichen Gesundheit
- dem Schutz der inländischen Tier- und Pflanzenwelt oder
- dem Schutz der inländischen Wirtschaft dienen.

Denken Sie an die Haustiere?

Hunde und Katzen bedürfen bei der Einreise nach Deutschland eines gültigen Impfpasses, in dem eine Tollwutschutzimpfung nachgewiesen ist, die mindestens 30 Tage alt ist und nicht länger als 12 Monate zurückliegt. Auch wenn Sie Kaninchen oder andere lebende Haustiere auf einer Reise mitnehmen wollen, bedenken Sie, dass Sie eine Gesundheitsbescheinigung benötigen.

Erkundigen Sie sich rechtzeitig vor Reiseantritt, welche Bestimmungen in den **anderen Ländern** erfüllt werden müssen, damit es keine Überraschungen gibt!

Pflanzen und Schnittblumen oder Pflanzenerzeugnisse dürfen **grundsätzlich nur mit Genehmigung** nach amtlicher Pflanzenbeschau eingeführt werden. Ohne Genehmigung können Pflanzen nur in sehr geringen

Mengen aus europäischen Ländern und den angrenzenden Mittelmeerländern eingeführt werden, wenn sie nicht zu den seltenen, geschützten Arten gehören (wie z.B. die meisten wildlebenden Kakteen!).

Arzneimittel dürfen grundsätzlich nur in geringen



Mengen und für den eigenen Gebrauch während der Reise mitgeführt werden.

Die Einfuhr von **Fleisch** zum privaten Gebrauch ist nur in bestimmten Mengen möglich. Hier ist pro Person eine Menge von

- frischem oder gefrorenem Fleisch bis 1 kg,
- gekochtem oder anders zubereitetem Fleisch bis 30 kg erlaubt.

Eine genaue Beachtung von Einfuhrverboten und -beschränkungen auch in Ihrem Gastland erspart viel Ärger und Wartezeiten bei der Einreise!

Was tun, wenn die Freimengen überschritten sind ?

Bei einer Überschreitung der Freimengen oder der Wertgrenzen müssen alle Waren dem Zoll angemeldet werden. Dieses geschieht durch die unverzügliche, eigenständige mündliche Anmeldung beim Zoll. Das bloße Erscheinen reicht nicht aus, sondern die mitgebrachten Waren **müssen** den Zollbeamten bezeichnet werden. Im „Zweikanal-System“ auf den Flughäfen und in den Fährbahnhöfen **muss** dazuer „rote“ Kanal benutzt werden!

Pressestelle Zoll der Oberfinanzdirektion Hamburg,
Rödingsmarkt 2, 20459 Hamburg,
Tel.: 040 - 42820-26 32 oder 040 - 42820-25 24

Neue Zoll-Freimengen in Schweden und Finnland

Seit dem 1.1.2004 gelten die folgenden generösen Einfuhrbestimmungen - pro Person.....

Schweden:

- Spirituosen (Alkoholgehalt über 22%) = 10 l (14 Fl. à 0,7 l)
- Dessertwein (Alkoholgehalt über 15% jedoch unter 22%) = 20 l (28 Fl. à 0,7 l)
- Wein, davon höchstens 60 Liter Schaumweine (Alkoholgehalt über 3,5% jedoch unter 15%) = 90 l (90 Fl. à 1 l oder 128 Fl. à 0,7 l)
- Bier = 110 l (333 Fl./Ds. à 33 cl oder 200 Ds. à 0,5 l)

800 Zigaretten oder 400 Zigarillos oder 200 Zigarren oder 1 kg Tabak

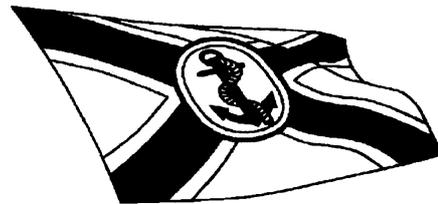
Finnland:

Unbeschränkte Mengen für den privaten Verbrauch.

Mitgeteilt von Eberhard Röhl, Repräsentant der Kreuzer-Abteilung in Kalmar/Südostküste Schweden

Geschäftsstelle: Telefon (040) 632 00 90
Fax (040) 632 00 928

Gründgensstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1306 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Erteilung von Grenzerlaubnissen an Wassersportler

© 2003 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Aktualisiert: 28. März 2003

Die Bundesgrenzschutzinspektion Kiel informiert:

Inhaltsverzeichnis

1. Zweck
2. Hinweise
3. Besondere Hinweise
4. Antragsentgegennahme im Bereich Kiel
5. Rechtliche Grundlagen - Zuständigkeiten
6. - für deutsche Staatsangehörige
7. - für ausländische Staatsangehörige
8. Zugelassene Grenzübergangsstellen
- Ostseehäfen - Oderhaff
9. Zugelassene Grenzübergangsstellen
- Nordseehäfen
10. Antrag

1. Zweck der Grenzerlaubnis

Die Grenzerlaubnis berechtigt den Inhaber zum Betreten und Verlassen des Bundesgebietes an der deutschen Nord- und Ostseeküste außerhalb der zugelassenen Grenzübergangsstellen!

2. Hinweise

Die Grenzerlaubnis ist bei Grenzübertritten mitzuführen. Sie ist nicht übertragbar.

Die Grenzerlaubnis befreit nicht von der Verpflichtung, für den Grenzübertritt zugelassene gültige Personalpapiere (Reisepass, Personalausweis u.a.) mitzuführen. Der Grenzübertritt ohne diese Papiere wird als Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit verfolgt.

Die Grenzerlaubnis befreit nicht von der Beachtung der Zollvorschriften und der sonstigen Vorschriften über die Ein- und Ausfuhr von Waren.

Der Bootsführer hat darauf zu achten, dass sämtliche Bootsinsassen eine gültige Grenzerlaubnis besitzen. Die Nichtbeachtung der vorstehenden Hinweise kann den Widerruf der Grenzerlaubnis zur Folge haben. Hinweis nach § 33 Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz; Ihre Daten werden beim Bundesgrenzschutz - Bun-

desgrenzschutzamt Flensburg - zur Erfüllung der eigenen Aufgaben gespeichert!

3. Besondere Hinweise

Die Grenzerlaubnis berührt nur die Belange der Bundesrepublik Deutschland! Bei der Antragstellung müssen gültige Reisepässe / Personalausweise / Kinderausweise / Passersatzpapiere für alle Antragsteller vorgelegt werden! Für Kinder über 18 Jahre muss ein eigener Antrag abgegeben werden! Die Bearbeitungsdauer beträgt ca. 14 Tage! Um eine zeitnahe Zusendung der Grenzerlaubnis gewährleisten zu können, ist die Anschrift (Straße, PLZ und Ort) genau anzugeben! Unleserlich, bzw. unvollständig ausgefüllte Anträge werden nicht bearbeitet (ohne Hinweis)!

4. Antragsentgegennahme

Bundesgrenzschutzinspektion Bredstedt
Dörpumer Str. 14, 25821 Bredstedt
Tel.: 04671 - 90 10
www.bgsamt-see.de

Bundesgrenzschutzamt Hamburg
Jenfelder Allee 70 a, 22043 Hamburg
Tel.: 040 - 66 99 50 50

Bundesgrenzschutzamt Hannover
Möckernstr. 30, 30163 Hannover
Tel.: 0511 - 67 67 50

Bundesgrenzschutzinspektion Kiel
Ostsee-Kai Nr. 1, D-24103 Kiel (Hausanschrift)
Postfach 22 26, D-24021 Kiel (Postanschrift)
Tel.: 0431 - 980 71 0 - Fax: 0431- 980 71 29

Bundesgrenzschutzinspektion Puttgarden
Fährbahnhof, 23769 Puttgarden
Tel.: 04371 - 30 48/49 oder 23 68



Bundesgrenzschutzamt Rostock
Postfach 10 20 69, 18004 Rostock
Gewettstr. 10, 18057 Rostock
Tel.: 0381-20830

In Rostock kann der Antrag auch auf dem Postweg gesandt werden, wenn dem ausgefüllten Antrag Kopien der Gültigen Grenzübertrittspapiere aller Personen, für die die Grenzurlaubnis ausgestellt werden soll, beigefügt sind.

Grenzübergang Kiel-Holtenau*, Schleuseninsel
24159 Kiel
Tel.: 0431 - 340 41, Fax: 0431 - 302 55

Grenzübergang Kiel Schweden-Kai*, Schweden-Kai
24103 Kiel
Tel.: 0431 - 983 82 - 0, Fax: 0431 - 983 82 59

Grenzübergang Kiel Norwegen-Kai, Norwegen-Kai
24143 Kiel
Tel.: 0431 - 709 64 - 0, Fax: 04 31 - 709 64 139

Grenzübergang Kiel-Ostufershafen, Ostufershafen 15
24149 Kiel
Tel.: 0431 - 20 24 09, Fax: 0431 - 20 24 09

Alle Dienststellen der Zollverwaltung / Alle Dienststellen der Landespolizei
***24-stündige Antragsentgegennahme**

5. Rechtliche Grundlagen

Zuständigkeiten für die Erteilung von Grenzurlaubnissen

§ 61 Abs. 3 Bundesgrenzschutzgesetz
Die Grenzschutzämter (in Schleswig-Holstein: siehe unten) können Personen oder Personengruppen die Erlaubnis erteilen, die Grenze außerhalb der zugelassenen Grenzübergangsstellen, außerhalb der festgesetzten Verkehrsstunden oder mit anderen als den zugelassenen Verkehrsarten zu überschreiten, wenn ein besonderes Bedürfnis dafür besteht und öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die Grenzurlaubnis kann unter Bedingungen erteilt und auch nachträglich mit Auflagen versehen und befristet werden; sie kann jederzeit widerrufen werden.

Für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 25 Abs. 3 Nr. 2 des Passgesetzes bzw. § 93 Abs. 3 Nr. 4 des Ausländergesetzes ist im Bundesland Schleswig-Holstein zuständig:

Bundesgrenzschutzamt Flensburg
Schleswiger Str. 42, 24941 Flensburg
Tel.: 0461 - 146 06 - 0 Fax: 0461 - 146 06 66

6. Rechtliche Grundlagen für deutsche Staatsangehörige



§ 3 Passgesetz

Das Überschreiten der Auslandsgrenze ist nur an zugelassenen Grenzübergangsstellen und innerhalb der festgesetzten Verkehrsstunden zulässig, sofern nicht aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder zwischenstaatlicher Vereinbarungen Ausnahmen zugelassen sind.

§ 25 Abs. 3 Nr. 2 Passgesetz

Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 3 eine Auslandsgrenze außerhalb der zugelassenen Grenzübergangsstellen oder der festgesetzten Verkehrsstunden überschreitet.

§ 25 Abs. 4 Passgesetz

Die Ordnungswidrigkeit kann im Fall des § 25 Abs. 3 mit einer Geldbuße bis zu DM 5.000,-- geahndet werden.

§ 25 Abs. 5 Passgesetz

Im Fall des § 25 Abs. 3 kann der Versuch der Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

7. Rechtliche Grundlagen für ausländische Staatsangehörige

§ 59 Abs. 1 Ausländergesetz

Soweit nicht auf Grund anderer Rechtsvorschriften oder zwischenstaatlicher Vereinbarungen Ausnahmen zugelassen sind, sind die Einreise in das Bundesgebiet und die Ausreise aus dem Bundesgebiet nur an zugelassenen Grenzübergangsstellen und innerhalb der festgesetzten Verkehrsstunden zulässig und Ausländer verpflichtet, bei der Einreise und der Ausreise einen gültigen Pass oder Passersatz mitzuführen, sich damit über ihre Person auszuweisen und sich der polizeilichen Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs zu unterziehen.

§ 93 Abs. 3 Nr. 4 Ausländergesetz

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 59 Abs. 1 außerhalb einer zugelassenen Grenzübergangsstelle oder außerhalb der festgesetzten Verkehrsstunden einreist oder ausreist oder einen gültigen Paß oder Paßersatz nicht mitführt.

§ 93 Abs. 4 Ausländergesetz

Im Fall des § 93 Abs. 3 kann der Versuch der Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

§ 93 Abs. 5 Ausländergesetz

Die Ordnungswidrigkeit kann im Fall des § 93 Abs. 3 Nr. 4 mit einer Geldbuße bis zu DM 5.000,-- geahndet werden.

8. Zugelassene Grenzübergangsstellen

- Ostseehäfen

Bock
Burgstaaken



Eckernförde
Eckernförde (Bundesmarine)
Flensburg-Hafen
Flensburg-Mürwik (Bundesmarine)
Gelting
Glücksburg
Greifswald - Ladebow Hafen
Grömitz
Großenbrode (Bundesmarine)
Heiligenhafen
Jägersberg
Kappeln
Kiel
Kiel-Holtenau
Laboe
Langballigau
Libben-Südburg
Lübeck
Lübeck-Travemünde
Maasholm
Möltenort/Heikendorf
Mukran
Neustadt
Niendorf
Olpenitz (Bundesmarine)
Orth
Ostseebad Damp
Puttgarden
Puttgarden Bahnhof
Quern-Neukirchen
Rendsburg
Rostock Überseehafen
Ruden
Saßnitz
Schilksee
Schleimünde
Schleswig
Stralsund
Strande
Surendorf (Bundesmarine)
Timmendorf
Wamemünde
Wismar

- Oderhaff

Altwarf Hafen
Anklam Hafen
Kamin
Ueckermünde

- Nordseehäfen

Baltrum
Bensersiel
Borkum
Brake
Bremen
Bremerhaven
Brunsbüttel
Büsum
Bützflether Sand



Buxtehude
Carolinensiel (Harlesiel)
Cuxhaven
Dagebüll
Eckwarderhöme
Elmshorn
Elsfleth
Fedderwardsiel
Friedrichskoog
Friedrichstadt
Glückstadt
Greetsiel
Großensiel
Hamburg
Hamburg-Neuenfelde
Helgoland
Herbrum
Hooksiel
Hörmum/Sylt
Horumersiel
Husum
Itzehoe
Juist
Langeoog
Lemwerder
Leer
List/Sylt
Meldorfer Hafen
Neuharlingersiel
Norddeich
Nordenham
Norderney
Otterndorf
Papenburg
Pellworm
Spiekeroog
Stadt Emden
Stade
Stadersand
Strucklahnungshörn/Nordstrand
Süderhafen/Nordstrand
Tönning
Uetersen
Varel
Wangerooge
Wedel
Weener
Westeraccumersiel
Wewelsfleth
Wilhelmshaven
Wittdün/Amrum
Wyk/Föhr

Geschäftsstelle: Telefon (040) 632 00 90
Fax (040) 632 00 928
Web
info@kreuzer-abteilung.org
Gründgensstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 2004 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Funkärztliche Beratung

Radio Medical Advice

Quelle:

- Nachrichten für Seefahrer 25/2001
- Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 25. April 1972 in der Fassung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 22. April 1996

© 2005 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Aktualisiert: 04. Februar 2005

Das TMAS (Telemedical Maritime Assistent Service) -Medico-Cuxhaven stellt sich vor

Seit nunmehr 70 Jahren betreibt das Krankenhaus Cuxhaven die funkärztliche Beratung erkrankter Seeleute in allen Fahrtgebieten.

Durch die neuen Kommunikationsmittel hat sich so viel geändert, dass es uns sinnvoll erscheint, die neuen Entwicklungen und unser erweitertes Angebot zur Verbesserung der ärztlichen Betreuung darzustellen.

Im Erlass 164 der IMO/ILO wird gefordert, dass die ärztliche Versorgung von erkrankten Seeleuten auf See qualitativ der Versorgung an Land angepasst werden soll. Wir bemühen uns seit Jahren, dieser Forderung so nahe wie möglich zu kommen. Wie sie durch die folgenden Ausführungen erkennen werden, ist das ohne den Einsatz moderner Technik nicht möglich.

Es erscheint sinnvoll, zunächst einmal darzustellen, wie die Beratungstätigkeit an unserem Krankenhaus organisiert ist.

Allgemeine Bemerkung

Hauptverantwortlich ist die Anästhesie- und Intensivpflegeabteilung.

Die Beratungen werden von den einzelnen, gerade benötigten Fachabteilungen, durchgeführt. An unserem Krankenhaus stehen folgende Fachabteilungen für die Beratungstätigkeit zur Verfügung: Innere Medizin, Chirurgie, Urologie, Gynäkologie, Pädiatrie, HNO sowie die Anästhesieabteilung.

Es erscheint einem Laien vielleicht unverständlich, dass auch die Anästhesie sich an der Beratungstätigkeit beteiligt. Dieses Fachgebiet beschäftigt sich jedoch neben der Narkoseführung im Operationsaal, ganz besonders mit der Notfallmedizin, der Behandlung von Vergiftungen und der Schmerzbehandlung.

Wie kann eine Kommunikationsverbindung hergestellt werden?

Der gebräuchlichste Weg ist die telefonische Verbindung. Unter der

Telefonnummer + 49 (0) 47 21 / 78 0



erreicht man die Telefonzentrale, die dann das Gespräch an die jeweilige Fachabteilung weiterleitet. Zu bedenken ist, dass insbesondere nachts die personelle Besetzung weitgehend reduziert ist, so dass eventuell Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind. In nicht so ganz dringenden Fällen sind wir auch bereit, das anfragende Schiff zurückzurufen, um unnötige Wartezeiten für Sie zu vermeiden. Handelt es sich um einen akuten Notfall, so machen Sie das unmissverständlich deutlich. Wir werden uns dann vorrangig mit Ihrem Problem beschäftigen.

Wir sind auch direkt über Fax zu erreichen.

Das Faxgerät befindet sich in unserem Medicozimmer auf der Intensivpflegeabteilung. Dieser Raum ist nicht permanent besetzt. Das Faxgerät hat aber eine Alarmierungsanlage auf dem Flur der Station, die bei einem eingehenden Fax automatisch geschaltet wird und nur durch Entgegennahme der eingetroffenen Nachricht wieder gelöscht werden kann.

Faxnummer + 49 (0) 47 21 / 78 15 20

Dieser Kommunikationsweg eignet sich besonders, wenn bereits eine dokumentierte medizinische Voruntersuchung bordseitig erfolgt ist, die dann per Fax übermittelt werden kann.

Die dritte Möglichkeit uns zu erreichen ist durch die E-Mail Adresse gegeben.

E-Mail Adresse: info@tmas-germany.de

Hierbei gilt dasselbe, was schon bei der Faxverbindung gesagt worden ist. Das Beratungszimmer ist nicht permanent besetzt. Wir sind zwar ständig online, aber die Mail-Box wird nur in vorgegebenen Zeitabständen kontrolliert. Sollten sie uns also eine dringende Nachricht über E-Mail zukommen lassen wollen, bitten wir Sie, uns vorher kurz telefonisch zu benachrichtigen.

Wie kann eine Beratung optimiert werden?

1. Da die Beratungserfolge im ganz wesentlichen von der ausreichenden Untersuchung durch Sie an Bord abhängt, ist es günstig, vor einem Telefonat die Vorgeschichte festzuhalten und den Erkrankten so gut wie möglich zu untersuchen. Dafür liegt an Bord der zweisprachige Untersuchungsbogen der SeeBG vor. Wenn uns dieser Bogen vor dem Beratungsgespräch gefaxt wird, haben wir schon eine gute Basis und können bei einem nachfolgenden Gespräch gezielt nachfragen, bevor wir zu einer Diagnose kommen.

In akuten Notfällen steht oft keine Zeit zum Ausfüllen dieses umfangreichen Fragebogens zur Verfügung. Wir haben deshalb einen Notfalluntersuchungsbogen erstellt, der nur die ganz besonders wichtigen Untersuchungsgänge beinhaltet.

Dieser Bogen kann kostenlos bei uns abgefordert werden.

2. Ganz besonders schwierig ist die Diagnosefindung bei Herz-Kreislaufkrankungen. In den Jahren 1998 und 99 haben wir wegen dieser Erkrankungen 51 Seeleute beraten müssen. Vor allem das Erkennen von Herzinfarkten ist ohne ein EKG nicht möglich.

Wir halten deshalb zwei verschiedene Empfangsmöglichkeiten für diese spezielle Untersuchung vor.

Zum einen bieten wir ein sehr einfach zu handhabendes System an, das zwar nur eine einkanalige EKG-Übermittlung zulässt, aber für die Entscheidung, welche Rhythmusstörung vorliegt, sehr hilfreich sein kann. Das Gerät ist klein und leicht bedienbar. Bevor das Gerät an Bord gegeben wird, kann es mit unserer Telefonnummer und dem Schiffsnamen programmiert werden. Das Gerät speichert im Einsatzfall ein EKG über 1 Minute, wird dann in eine, dem Telefon angeschlossene, Sendeeinrichtung gelegt und es muss nur noch der Sendevorgang mit einer Taste gestartet werden. Die Anwahl unseres Krankenhauses erfolgt dann automatisch und wir erhalten gleichzeitig mit dem EKG den Schiffsnamen und Verbindungshinweise.

Diese kostengünstige Lösung stellt schon eine erhebliche Verbesserung in der Diagnosefindung dar.

Andererseits bieten wir aber auch ein nahezu komplettes Telemetriesystem an, das es uns ermöglicht, neben einem 6-kanaligen EKG auch Sauerstoffaufnahme im Blut, Blutdruck, Temperatur und Atemkurven zu übermitteln. Neben den onlineDaten können auch die Daten eines ganzen Tages in Form von Kurven übermittelt werden. Außerdem sind von unserem Krankenhaus aus über Funk Grenzwerte für jeden einzelnen Patienten an Bord programmieren, so dass beim Über- oder Unterschreiten dieser Werte eine Übermittlung der aktuellen Daten automatisch erfolgt. Andererseits können wir uns auch ohne vorherigen Kontakt mit dem Schiff von Cuxhaven aus in den bordseitigen Monitor einlocken und die aktuellen Daten abrufen. Wir können also



einem 6-kanaligen EKG auch Sauerstoffaufnahme im Blut, Blutdruck, Temperatur und Atemkurven zu übermitteln. Neben den onlineDaten können auch die Daten eines ganzen Tages in Form von Kurven übermittelt werden. Außerdem sind von unserem Krankenhaus aus über Funk Grenzwerte für jeden einzelnen Patienten an Bord programmieren, so dass beim Über- oder Unterschreiten dieser Werte eine Übermittlung der aktuellen Daten automatisch erfolgt. Andererseits können wir uns auch ohne vorherigen Kontakt mit dem Schiff von Cuxhaven aus in den bordseitigen Monitor einlocken und die aktuellen Daten abrufen. Wir können also sozusagen eine Visite an Bord machen, ohne den Bordbetrieb zu stören.

Damit können wir der Besatzung eines Schiffes bei der Überwachung von Patienten sehr effektive Hilfe leisten.

3. Eine große Zahl von Beratungsfällen bezieht sich auf Verletzungen.

In den Jahren 1998 und 99 wurden wir deshalb 91 mal konsultiert.

Hier bietet uns die Übermittlung digitalisierter Bilder über das Internet hervorragende Beurteilungsmöglichkeiten. Aber nicht nur bei Verletzungen spielt dieses Verfahren eine wesentliche Rolle, sondern auch bei der Beurteilung von Haut- und Geschlechtskrankheiten und vielem anderen mehr.

Über unsere E-Mail Adresse ist der Empfang problemlos machbar.

Mit diesen modernen Kommunikationsmitteln wird nicht nur die Diagnosefindung verbessert, sondern auch die Behandlung kann problemloser durchgeführt werden. Ebenso bedeutungsvoll ist, daß erheblich Geld eingespart werden kann.

Seit Jahren konstant, müssen wir in etwa 35 % der Beratungsgespräche einen Kurswechsel oder eine Abbergrung aus medizinischen Gründen empfehlen, weil eine sichere Diagnose nicht zu erstellen ist. Ähnliche hohe Zahlen haben fast alle Beratungsstellen zu verzeichnen.

Wie amerikanische Studien gezeigt haben, konnte durch moderne Telemedizin dieser Anteil auf 7 % gesenkt werden.

Notfallmedizinische Versorgung

In ganz akuten Notfällen hat der Seemann kaum Zeit, ein Medikogespräch anzumelden. Er ist gezwungen, sofort zu handeln. Dafür haben wir Notfall Informationstafeln in deutsch und englisch erstellt. Diese Tafeln sind nach leicht erkennbaren Symptomen geordnet und geben auf einer Seite kurze Anweisungen, wie in einem Notfall zu bergen ist, wie die Erstversorgung zu erfolgen hat und wie die weitere Behandlung sein sollte. Zusätzlich enthalten diese Tafeln Hinweise auf die entsprechenden Kapitel in den Büchern:

1. "Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen" und

2. "Medizin auf See" (DSV-Verlag)

Außerdem enthalten sie Hinweise auf die ID-Nummern der benötigten Medikamente und medizinischen Hilfsmittel, wie sie im Anhang B des Buches "Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen" verzeichnet sind.

Diese Infotafeln können bei uns kostenlos angefordert werden.

Medizinische Fortbildung der Seeleute

Das TMAS bietet die vorgeschriebene medizinische Fortbildung für Seeleute an. Die Unterrichtenden sind seeerfahrene Ärzte und wir bemühen uns, den Unterricht nach den Erkenntnissen aus der Beratungstätigkeit des TMAS-Mediko Cuxhaven zu gestalten.

Mit diesen Angeboten haben wir das zur Zeit Machbare erreicht. Vieles bleibt aber noch zu tun und wir bemühen uns weiter, die Versorgung der erkrankten und verunglückten Seeleute zu verbessern.

In der Homepage beabsichtigen wir regelmäßig, auf der Seite "Aktuelle Themen", medizinische Themen abzuhandeln, die Seeleute besonders interessieren.



Um dem Funkarzt die Diagnose zu erleichtern und um Rückfragen und Zeit einzusparen, ist es zweckmäßig, vor Absetzen der Anfragen die folgenden Spalten auszufüllen, soweit sie für den Krankheitsfall von Bedeutung sein können. Die Anfrage ist dementsprechend zu formulieren.

Siehe auch: <http://www.skh-cux.de/TMAS/pdf/Notfall-Untersuchung.pdf>

In order to achieve a correct and quick diagnosis by the Radio Advice physician, and to save time and further inquiries, it is necessary to complete the following questionnaire, before the radio message is dispatched. Details with respect to the case of disease should be mentioned and the message should be worded accordingly.

1. _____
Name -Vor- und Zuname/family name, christian name Alter/age Geschlecht/male/female

2. Tätigkeit an Bord: _____
Rank/rating

3. Angaben zum Unfall oder der Erkrankung und zur Vorgeschichte:
Details with respect to the case of accident or disease as well to medical history
Bei Unfällen: Unfallergebnis und Zeitpunkt (z.B. Fallhöhe beim Sturz, Verletzungsursache, Dauer der Unterkühlung usw.)
In case of accident: Date and time and full details of accident (e.g. height in case of fall, cause and location of injury, loss of blood, duration of hypothermia, etc.)

Bei Erkrankungen: Zeitpunkt des Beginns, Vorerkrankungen, Operationen, frühere Tropenkrankheiten usw.
In case of disease: (onset of disease, medical history, operations, previous tropical diseases etc.)

4. Letzter Aufenthalt des Erkrankten in den Tropen (wann und wo), gegebenenfalls Aufenthalt in welchen seuchenverdächtigen oder malarieverseuchten Gebieten?
Last stay of patient in tropical regions. Date and place. Indicate whether the patient has been in areas with suspected epidemic diseases or malaria.

5. Impfungen (welche, wann und wo): _____
Vaccinatione (which type, date and place):

6. Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinwirkung (Menge): _____
Was the illness caused by alcohol, drugs or medicines (give quantities):

7. Verdacht auf Vergiftung (ggf. wodurch): _____
Suspect of poisoning (kind of poisoning):

8. Hauptbeschwerden (wo und seit wann): _____
Main complaints (location and time of onset):



Bei Schmerzen Benennung der schmerzenden Stelle, Angaben über Art und Stärke (reißend, stechend, krampfartig, dauernd oder anfallsweise, nur auf Druck, bei Bewegungen oder auch in Ruhe usw):

In case of pains description of position of pains, declaration of kind and intensity (tearing, stinging, spasmodic, continuously or in attacks, give details if pain occurs when pressure is applied or when moving or at rest etc.):

9. Bisheriger Verlauf: _____
Give full details from time of accident or commencement of illness prior to seeking medical assistance:

10. Befund:

Findings:

Augenblickliches Befinden (z.B. leichtkrank, schwerkrank): _____

Present condition (e.g. serious, poor, comfortable):

Schockzeichen: _____

Shock symptoms or consult appropriate medical guide:

Hautfärbung/Hautveränderungen: _____

Colour of skin/description of skin:

Färbung/Belag der Zunge: _____

Colour and state of tongue:

Verfärbung der Augen: _____

Discoloration of the eyes:

Pupillen (eng oder weit, gleichweit): _____

Pupils (small/enlarged, distance equal/unequal):

Atmung (schnell/langsam, tief/flach, regelmäßig/unregelmäßig, Atemzüge pro Minute): _____

Respiration (quick/slow, deep/flat, regular/irregular, frequency per minute):

Stuhl (Farbe, Konsistenz, Häufigkeit): _____

Stool (colour/consistency/frequency):

Urin (Farbe, Menge, Häufigkeit der Entleerung, Teststreifenprüfung): _____

Urine (colour/quantity/frequency of passing, result of stripe test - if applied):



Übelkeit, Erbrechen: _____
Nausea, vomiting:

Bewußtseinszustand (klar, benommen, bewußtlos): _____
State of consciousness (clear, dizzy, unconscious):

Geisteszustand (ängstlich, unruhig, aggressiv, verwirrt usw.): _____
Mental conditions (anxious, restless, aggressive, confused etc.):

Körpertemperatur (im After gemessen): _____
Body temperature (taken in anus):

Puls, Schläge/Minute (regelmäßig/unregelmäßig): _____
Pulse (frequency per minute; regular/irregular):

11. Örtlicher Befund (möglichst genaue Beschreibung): _____
Local findings (most detailed results of findings in injured or sick area):

12. Bisherige Maßnahmen und deren Erfolg: _____
Treatment up to now and results:

13. Arzneimittelausrüstung nach Verzeichnis _____ der „Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 25. April 1972“ in der Fassung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 22. April 1996.
Medical outfit on board according to list No. _____ of the „Regulation of the Maintenance of Health on German Merchant Marine Vessels“ dated April 25th, 1972 or quote medical outfit on board as required by your government.

Medizin-Box für Sportboote*

Dr. med. Frank Praetorius (Innere Medizin/Kardiologie/Reisemedizin).
Beratung: **Chefapothekerin Dr. Antje Kneisel** (Klinikum Offenbach am Main)

Segler als Bootseigner können sich sowohl im gewohnten Küstenbereich wie auch auf sorgfältig geplanter Langfahrt befinden. Für Chartersegler sind weltweit viele Reviere relativ leicht erreichbar – jedes mit spezifischen Gesundheitsrisiken. Aus diesen Gründen wird für Sportboote eine Einteilung der Medikamente und medizinischen Hilfsmittel nach Reisebereichen bevorzugt, bei welcher die Erreichbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Medikamenten das wesentliche Kriterium ist. Demgegenüber werden in der Berufsschiffahrt die medizinischen Hilfsmittel nach Fahrtgebieten (Kleine, Mittlere und Große Fahrt, Nationale und Küstenfahrt) und nach Art bzw. Besatzungsgröße der Schiffe eingeteilt (See-Berufsgenossenschaft, KrFüVo., Fassung vom 22.4.1996).

Reisebereiche für Sportboote

B 1 Nahbereich	Küstennahe Tagesausflüge, ärztliche Hilfe in 2-4 Stunden erreichbar.
B 2 Mittlerer Bereich	Überfahrt; meist täglicher Aufenthalt in Buchten oder Häfen.
B 3 Landfern	Langtörn; mehr als 3-4 Tage auf See.
C (Sub-)Tropen	Charter oder Langtörn; in Kombination mit B2 und B3

Die Medizin-Box für Sportboote stellt die Zusammenführung von Medikamentenbox und Erste-Hilfe-Box dar. Beide Bestandteile können auch getrennt aufbewahrt werden. Die Medikamenten-Box ist je nach Fahrtgebiet unterschiedlich zusammengesetzt. Eine Erste-Hilfe-Box mit Standardausrüstung muss auch bei Fahrten im Nahbereich an Bord jedes Segelbootes vorhanden sein. Ihr Inhalt entspricht weitgehend dem eines Kraftwagen-Verbandskastens (DIN 13164, Ausgabe Januar 1998). Für Fahrten im mittleren Bereich, für Lang- und Tro-

penfahrt wird sie wie die Medikamenten-Box durch eine zusätzliche Ausrüstung ergänzt (siehe Seite 2 und 4). In einigen Ländern (besonders in Afrika und SO-Asien) wird ein Attest über den persönlichen Bedarf an mitgeführten Medikamenten, Spritzen und Kanülen verlangt.

Inhalt der Medikamentenbox (siehe Liste, Seite 6)

Die Liste enthält 30 Medikamente. Für den Bereich B1 (Nahbereich) werden die elf mit „B 1-3“ gekennzeichneten Mittel als ausreichend angesehen; diese können vom medizinischen Laien angewendet werden, sofern er die Angaben zu Dosierung und Nebenwirkungen in den Gebrauchsinformationen beachtet.

Für die Reisebereiche B 2, B 3 und C werden einige chemisch hochwirksame Substanzen mit der Gefahr möglicher Nebenwirkungen empfohlen. Es sind Präparate, die für eine selbständige Laienmedikation nicht unbedingt geeignet sind. Hier ist ein aktueller fernmündlicher Arztkontakt notwendig, insbesondere wenn bisher Gesunde Medikamente benötigen, mit deren Gebrauch sie als Laien nicht vertraut sind. Etwas anders ist die Situation nach Vorerkrankungen, wenn der Patient die Anwendung eines Medikaments bereits beherrscht.

Auf einige der früher in „Bordapotheken“ üblichen Medikamente und Hilfsmittel wird verzichtet, weil sie wissenschaftlich umstritten oder in ihrer Wirksamkeit widerlegt sind (siehe die dazugehörigen Hinweisnoten und Anmerkungen).

Einteilung und Aufbewahrung

Die Medikamente werden nach subjektiven Beschwerden, Symptomen oder Diagnosen in Mo-

* Erstveröffentlichung 2001 (letzte Überarbeitung 2006). Die Medikamentenbox (Liste der Medikamente) erscheint jährlich aktualisiert auf der Internetseite der Kreuzer-Abteilung.



dule eingeteilt, die in der Medikamentenliste (Seite 6) die erste Spalte bilden. Zur besseren Übersicht im Gebrauchsfall wird empfohlen, die Arzneimittel in der Medizin-Box nach diesen Modulen getrennt abzupacken, z. B. in handelsüblichen kleinen Gefrierbeuteln. Jedes Modul enthält die Originalpackungen sowie die Kurzanweisungen, Dosierungsangaben und die Nummerierung aus der Liste.

Es ist praktisch, die Inhaltsliste der Medikamenten-Box mehrfach zu kopieren. Das Original wird in Logbuchnähe aufbewahrt; aus einem zweiten Exemplar werden die jeweils zugehörigen Abschnitte ausgeschnitten und dienen zur Kennzeichnung der Modulpackungen. In Ausnahmefällen ist es möglich, Platz sparend anstelle einer großen Original-Packung nur 1-2 Tablettenstreifen (so genannte „Blister“) à 5-20 Tabletten mitzunehmen (einschließlich der Gebrauchsinformation!).

Wichtig in der Liste sind das Bestandsverzeichnis („Menge“) und die Auflistung der Verfallsdaten aller Medikamente. Die Liste ist einmal jährlich und vor jedem Törn zu überprüfen. Zu dieser Kontrolle gehört unbedingt die Kalkulation notwendig größerer Mengen bei großer Crew oder zeitlich ausgedehnten Törns. Bei der vorliegenden Empfehlung der Medikamentenliste wird von einer zweiköpfigen Crew und 2 Wochen Törndauer ausgegangen.

Für Charterer sind gegen Spritzwasser und Luftzutritt abgedichtete Plastikbehälter als Medizin-Box geeignet: Für die Bereiche B1 und B2 ein wasserdichtes Etui (z. B. Care Plus® Waterproof), für Langtörns und Tropenfahrt ein größeres Erste-Hilfe-Set mit Raum für zusätzliche Medikamente (z. B. Care Plus® Professional, über www.Medidar.de oder Telefon: 0211/ 53 81 98 00).

Alternativ gibt es einfache Frischhaltedosen in geeigneter Größe. Für Bootseigner sind Sanitätskoffer (ab 25 x 17 x 12 cm) mit Wandhalterung und 90°-Stopp-Arretierung zu empfehlen, z. B. der [Sanitätskoffer „Sport/Wassersport“](#) der Fa. Söhnngen (Telefon/Telefax 06128/ 87 30 / 84084). Die Medizin-Box ist an einem kühlen und trockenen Ort am besten aufgehoben.

Besonderheiten bei Langtörn und Tropenfahrt

Hierbei kommt es darauf an, wie lange die Reise dauert, welche Landaufenthalte geplant sind, wie der Arzneimittelmarkt in den Reiseländern sortiert ist – und auf die Einfuhrbestimmungen. Einige Länder verlangen bei der Einreise Gesundheitszeugnisse mit dem Ausschluss bestimmter Krankheiten und das schon erwähnte Zertifikat über mitgeführte Medikamente, Spritzen und Kanülen in englischer, französischer und spanischer Sprache.

Neben dem allgemeinen Gesundheits-Check ist in solchen Fällen eine ortsnahe reisemedizinische Beratung bei einem dafür qualifizierten Haus- oder Facharzt dringend zu empfehlen. Zur Vorbereitung gibt es eine Checkliste der Kreuzer-Abteilung www.kreuzer-abteilung.org Eine Liste dieser Ärzte nach Postleitzahlen (beispielsweise der Autor bei PLZ 63069) findet sich unter: www.crm.de sowie Tel. 0211/ 90 42 90. Die Beratung ist schon deshalb notwendig, weil die Impfvorschriften und –angebote ebenso wie die Empfehlungen zur Malaria- vorbeugung in kurzen Zeitabständen erneuert werden. Deshalb nennt die Medikamenten-Box keine Mittel zur Vorbeugung, sondern nur das zur Selbstbehandlung empfohlene Malariamittel Malarone® für den Fall, dass beim Auftreten von Fieber und grippeähnlichen Symptomen keine ärztliche Hilfe zu erreichen ist (Malaria bricht frühestens 7 Tage nach dem Stich der Mücke aus, also möglicherweise weit draußen auf See).

Zu den allgemeinen Maßnahmen wie Schutz gegen Insekten (Moskitonetz, Repellentien), UV-Strahlung, Infektionsvermeidung und angepasster Ernährung wird auf die unten genannten Fachbücher verwiesen. Das gilt auch für die spezielle Gefährdung von Seglern oder Motorbootfahrern, die sich schnorchelnd oder tauchend in tropischen Riffgebieten aufhalten.

Zusatzausstattung der Medikamenten-Box bei Langtörn und Tropenfahrt:

1. Malarone® (gegen Malaria; Packung mit 12 Filmtabl.)



2. Zusätzliches Antibiotikum, zum Beispiel Augmentan[®] - Filmtabletten (20 Stück)
3. Augentropfen gegen erhöhten Augeninnendruck (Pilocarpin 1%ig); antibiotische (zum Beispiel Gentamycin[®]-) Augensalbe
4. Zusätzliche Zäpfchen gegen Koliken: 5 Stück Buscopan[®] plus Suppositorien.
5. Augenklappe
6. Splitterpinzette (zur Zeckenentfernung ist eine Augenbrauenpinzette besser geeignet)
7. Zusätzliche 2 Paar Einmalhandschuhe
8. Moskitonetz, eventuell zusätzlich mit Mückenabwehrstoff zu imprägnieren (*Impregnation Kit*)
9. Dental-Notfall-Set ([Dentanurse](#)) für Zahnfüllung und Befestigung loser Teile.

Nach entsprechender Ausbildung:

10. Hochwirksames Antibiotikum: 5 Injektionsflaschen Rocephin[®] i.m.
11. Einmal-Blasenkatheter mit Gleitgel
12. 5 bis 10 Injektionskanülen Größe 2 und 1 (evtl. auch 12)
13. je 2 Spritzen, 5 und 10 ml, 1x 20 ml
14. Infusionen und Bestecke: Glukose 40% 100 ml Glas- oder 250 ml Plastikflasche; Ringer-Lösung 500 ml, Volumenersatzlösung (zum Beispiel HAES 6 %, Expafusin) 500 ml. In unzerbrechlichen Flaschen aus Kunststoff, 2 Infusionsbestecke.
15. Punktionskanüle u. große Spritze zur Verwendung bei Pneumothorax und Blasenpunktion
16. Solu-Decortin[®] H 1000 mg (Injektionsflasche)
17. Einweg-Beatmungstuch oder Beatmungsmaske
18. Wendl-Tubus (Nasopharyngealkatheter)
19. Eine „werolife[®]“ Universalschiene“ (zum Fixieren zum Beispiel nach Knochenbruch)
20. 1 Päckchen Nahtmaterial (Seide mit angeschmolzener Nadel)
21. 1 Einmal-Scalpell, 1 große chirurgische Pinzette.

Erläuterungen und Anmerkungen zur Medikamenten-Liste, Verzeichnis der Abkürzungen

A. Erläuterungen

(siehe * in der Liste der Medikamenten-Box)

- **Standarddosierung:**
Diese Angaben sind lediglich als erste Hinweise zu betrachten. Genauere Vorschriften enthalten die Gebrauchsinformationen der Medikamente: Den optimalen Zeitpunkt der Einnahme und die Dosierung nach Körpergewicht, insbesondere bei Kindern.
- **Menge:**
Anzahl der Tabletten etc. in der Verpackung bzw. Modul. Bei Verbrauch in dieser Spalte jede Entnahme notieren (für die Neubeschaffung in der nächsterreichbaren Apotheke).
- **Laufende Nummer (Ifd. Nr.):**
Sie dient zur Kennzeichnung in den Modulpackungen und zum Auffinden beim Gebrauch in anderen Modulen, zum Beispiel Nitrolingual[®] bei Gallenkolik [Wegen der meist hochmodernen Medikamente fehlt jede Vergleichbarkeit mit älteren Listen wie beispielsweise der Tafel M3 des Internationalen Signalfuchs].
- **Verfallsdatum:**
Monat und Jahr nach der Angabe auf der Originalpackung eintragen, zum Beispiel 10/05 für Oktober 2005. Bei fehlender Angabe des Herstellers Austausch nach 5 Jahren vormerken. Bei längerem Aufenthalt in den Tropen ist eine Begrenzung auf drei Jahre erforderlich.

B. Anmerkungen zu den Medikamenten und Modulen (Hinweisnoten in der Liste)

- ¹ Neben den genannten gibt es gleichwertige Medikamente, über welche der Hausarzt Auskunft geben kann. Verschreibungspflichtig sind die Nummern 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 18, 19, 20, 21, 26.
- ² Husten ist ein notwendiger Reflex, kann aber als reiner Reiz-Husten quälend sein: Dann ist Hustenstillung angezeigt. Wegen des fehlenden Nachweises ihrer Wirksamkeit auf See entfallen die „schleimlösenden Mittel“.



- 3 Nach Anweisung des angerufenen Arztes evtl. auch als Injektion. Weniger problematisch in der Handhabung ist die Inhalation von 10 bis 12 Hub eines geeigneten Präparates wie Infectokrupp Inhal Lösung® (siehe im Buch „Gesund an Bord“).
- 4 Sonnenschutz nicht vergessen! Bei starker Einwirkung oder „Risiko-Haut“: Lichtschutzfaktor über LF 20 notwendig.
- 5 Die Einleitung einer Neubehandlung von Bluthochdruck ist an Bord medizinisch nicht sinnvoll. Bei krisenhaften Blutdruckanstiegen ist unter ärztlicher Beratung ein Versuch mit Nr. 18 bis 21 möglich. Vorsicht: Abrupte Blutdrucksenkung ist gefährlich!
- Bei so genannter „Kreislaufschwäche“ mit niedrigem Blutdruck (ohne Kreislaufschock) sind die früher häufig verwendeten „Kreislauftropfen“ (zum Beispiel Effortil®) in ihrer Wirkung fraglich. Ihre Anwendung führt eher zu Nebenwirkungen und zum Versäumen der richtigen Maßnahmen wie Salz- und Flüssigkeitszufuhr und Hochlagerung der Beine.
- 6 Bei Herzschwäche (Herzinsuffizienz) entfalten Digitalisglykoside (zum Beispiel Digoxin) für die Bordapotheke, da sie in der Kardiologie nicht mehr als Primärtherapie eingesetzt werden.
- 7 Bei Volumenmangelschock (Flüssigkeitsverluste) sollte man bei Übung in intravenösen Infusionen eine Basiselektrolytlösung infundieren (siehe Zusatzausstattung der Medikamenten-Box).
- 8 Bei Langtörns (B3) wird Pilocarpin einprozentig zur Senkung des Augendruckes empfohlen (auch Nr. 20 und 21 sind wirksam).
- 9 Es gibt einfache Rezepte, um mit geringem Aufwand geeignete Minerallösungen selbst herzustellen (siehe in „Gesund an Bord“). Für die Reinhaltung des Wassertanks gibt es spezielle Wasserdesinfektionstabletten.
- 10 niemals bei blutigem Durchfall (dann immer den Arzt rufen)
- 11 Wegen der vielen „Glaubensfragen“ wird auf die Fachbücher und die ausführliche Darstellung in NNKA 4/2002 verwiesen. Viele Mittel, auch das verbesserte Scopolaminpflaster,

dürfen in USA nicht von Verantwortungsträgern benutzt werden - das heißt an Bord nicht vom Skipper und vom Rudergänger. Unschädlich sind Akupressurbänder, weitgehend auch Ingwer-Präparate (Zintona®).

C. Abkürzungen

Tabl. = Tabletten; Tr. = Tropfen; Kps. = Kapseln; Lsg. = Lösung; Btl. = Beutel; St. = Stück; tgl. = täglich; 2x/Tag = 2-mal pro Tag; Std. = Stunde(n); lfd. = laufende (Nummer); evtl. = eventuell.

Die Erste-Hilfe-Box (Verbandkasten)

Auch der Inhalt der Erste-Hilfe-Box richtet sich primär nach dem Reisegebiet. Beispiele für reisediegetisch spezialisierte Erste-Hilfe-Sets wurden bereits genannt. Im heimatlichen Revier, für kleinere Reisen und wenn innerhalb kurzer Zeit ärztliche Hilfe zu erreichen ist (B1 und B2), genügt für die Erste Hilfe der Inhalt eines modernen Kraftfahrzeugverbandkastens (DIN 13164, Ausgabe Januar 1998, bei Neukauf zwingend seit 1. Juli 2000). Dieser enthält eine doppelt beschichtete Rettungsdecke (160 x 210cm, verpackt nur 12 x 7,7 x 2,5 cm; zum Nachrüsten auch einzeln zu kaufen), die sowohl für den Kälteschutz (gegen Unterkühlung nach Bergung aus dem Wasser; beim Kreislaufschock) als auch für den Hitzeschutz (bei Hitzschlag oder Sonnenstich) geeignet ist. Chartersegler sollten bei der Bootsübernahme überprüfen, ob eine Erste-Hilfe-Box an Bord ist, und diese gegebenenfalls einfordern (die Medikamenten-Box ist Sache des Charterers selbst).

Zusatzausstattung der Erste-Hilfe-Box

Einige Ergänzungen sind auf See ab Reisebereich B2 notwendig; für Charterer ist es sinnvoll, sie in der Medikamentenbox mitzunehmen.

1. 3-6 Klammerpflaster (Steristrip®)
2. weitere 2 Stück Suprasorb® H Wundpflaster, 10x10 cm (wasserdichter Hydrokolloidverband)



3. 1 Fieberthermometer
4. 2 Paar Einmalhandschuhe (Vinyl oder Latex)
5. Sport-Tapeverband

Arztkontakt (Medizinischer Notruf)

Im Zeitalter von Handy und Internet an Bord ist der Kontakt mit dem eigenen Hausarzt oder Facharzt zunehmend an die Stelle des klassischen Medico-Gespräches mittels UKW und Grenzwelle getreten. Das gilt zumindest in Küstennähe. Vom reisemedizinischen Standpunkt ist diese Entwicklung zu begrüßen, sofern die Grenzen der Reichweite und der technischen Verlässlichkeit bewusst sind und nicht zum Leichtsinn Anlass geben: An Bord einer Fahrtenyacht müssen deshalb heute beide Systeme beherrscht werden.

Alle Formen der funkärztlichen Beratung setzen eine gute inhaltliche Vorbereitung vor dem Anruf voraus. Diese wird durch den Vordruck „Vorbereitung des Arztgespräches“ (siehe unten) unterstützt. Da nicht jeder Arzt dieselben Firmenpräparate verwendet, werden in der Liste die International akzeptierten Freinamen („generic names“) der Medikamente aufgeführt. Die in der Berufsschiffahrt sinnvolle Verständigung anhand von Nummernlisten ist für die internationale Sportschiffahrt wenig geeignet: Hier kommt es weniger auf das „Durchhören“ bei Sturm als auf klare Verständlichkeit von detaillierten medizinischen Anweisungen an.

Gesundheitliche Reisevorbereitung, Fachbücher

Der erste Kontakt mit dem Hausarzt oder dem behandelnden Facharzt sollte mindestens einen Monat vor Reisebeginn stattfinden, das heißt rechtzeitig für notwendige Impfungen, für die Einleitung einer Behandlung und die Verordnung und Beschaffung der Medikamente, auch der individuell erforderlichen Präparate. Einzelheiten zu den erforderlichen Untersuchungen und Impfungen ab dem Mittleren Reisebereich kann man in den angegebenen Fachbüchern finden. Ein medizinisches Sachbuch kann auch zur Vorbereitung von kürzeren Törns (B 1) hilfreich

sein. Bei längeren und Langtörns sowie bei Fernreisen (Tropen) ist es als Nachschlagewerk unverzichtbar, da häufig keine Ärzte zu erreichen sind. Das Sachbuch sollte ebenso Vorschläge zur Vorbeugung (Prävention) wie die Basisinformationen über Krankheiten und ihre Behandlung enthalten.

Der Inhalt der Bordapotheke ist ausführlich dargestellt. Die Kreuzer-Abteilung des DSV empfiehlt „Medizin auf See“, Herausgeber M. Kohfahl (2005), DSV-Verlag, ISBN 3-88412-372-6 und „Gesund an Bord. Ärztlicher Ratgeber für Segler und Motorbootfahrer“ von Dr. Frank Praetorius (1999), Pietsch-Verlag, um günstig zu bestellen siehe unter:

www.frank-praetorius.gmxhome.de

Vorbereitung des Arztgespräches oder des Medizinischen Notrufs

Unabhängig von der Form des Arztkontakts (Handy, UKW, Grenzwelle, Kurzwelle) ist es sehr wichtig, vorher die wichtigsten Daten zu notieren. Ein umfangreicher Fragebogen ist unter den Bedingungen einer Yacht mit kleiner Crew kaum zu bearbeiten. Die wichtigsten Punkte aus der Sicht der Reisemedizin sind für Sportboote die folgenden:

Vorbereitung des Arztgespräches

Schiffsname, Rufzeichen, Anrufer

Kranke(r) (Alter, Geschlecht)

Wo geschah es? (Notfallort)

Vorheriger Aufenthalt? (z. B. tropische Insel)

Was genau geschah?

Worüber klagt der Kranke?

Allgemeine Zeichen:

Blässe? Hautausschlag? Fieber? Puls?

Bewusstseinslage (klar – müde - redet verworren – reagiert nicht)

Was kann man beobachten? (Symptome, Verletzungen)

Schon behandelt und wie?

Sind wichtige frühere Krankheiten bekannt?

Vorhandene Medikamente

(Liste der Medikamentenbox bereitlegen)



Medikamenten – Box (unterstrichen: begrenzte Auswahl für einen Tagestörn) Stand: 2007

Modul	Krankheit oder Beschwerde Symptom	Ifd. Nr.*	Medikamente ¹ Internat. Freiname = Generic Name (Firmenname mit [®])	Standard- Dosierung*	Menge* (Tabl., etc) Verfallsdatum*	Reise- bereich
Schmerz	- leicht bis mittel	1	<u>ASS 500 mg</u>	1-4 x 1-2 Tabl	10 Tabl	..... B 1-3
	- stark	2	Ibuprofen Filmtabl. 400 mg	2-3 x 1 Tabl	10 Tabl	..... B 2-3
	- Prellung, Zerrung, Gelenkschmerz	3	Tilidin/Naloxon Tr. (Tilidin comp.)	1-4 x 20-40 Tr	10 ml	..... B 3
		4	Diclofenac Tabl. 50 mg oder Gel	1-3x tgl.	20 Tabl	..... B 1-3
				50 (-100) mg	à 50 mg	..... B 1-3
Infektion	- Lippen-Herpes	5	Aciclovir-Creme	5x (alle 4 Std)	Tube 2 g	..... B 1-3
	- Bakterielle Infek- tion (möglichst ärztl. Anleitung)	6	Azithromycin Kps. (Zithromax [®])	3 Tage 2x1 K.	6 Kps	..... B 2-3
		7	Ciprofloxacin 250 mg Filmtabl.	2x250-500 mg	10 Tabl	..... B 2-3
	- Gegen Fieber	8	Doxycyclin 100 mg Filmtabl. ASS siehe Ifd. Nr.1	1 tgl.(1.Tag 2)	20 Kaps	..... B 3+C
Erkältung	- Keine Medikamente. Nur bei Fieber und Kopfschmerz: wie Ifd. Nr. 1 - Bei eitriger Infektion siehe Ifd. Nr. 6					
Husten	- nur Reizhusten behandeln ²	9	Dihydrocodein Tabl. 10 mg (Tiamon Mono [®])	1-3 Tabl. tgl.	10 Tabl	..... B 2-3
Bronchitis	- nur eitrige Form	Antibiotikum → siehe Ifd. Nr. 6			s. Ifd. Nr. 6	
Asthma	- Asthmaanfall	10	<u>Salbutamol Dosieraerosol</u> (Inhalt 200 Hübe)	2 Sprühstöße (erneut n. 20')	1 Spray (N1)	..... B 2-3
	- schwerer Anfall	Ifd. Nr.10 + Ifd. Nr.12			2 Tabl. Ifd Nr.12	
Allergie	- leichte Reaktion (Gel s. unter Haut)	11	Cetirizin Filmtabl.10 mg	1 Filmtablette abends	7 Tabl	..... B 1-3
	- starke Reaktion	12	Prednisolon Tabl. à 50mg	2-4 Tabl sofort	10 Tabl	..... B 2-3
	- Schock	13	Adrenalin (1:1000) [®]	1-3 Tropfen in den Mund ³	2 Amp	..... B 3
Haut ⁴	- Allergie, Insekten- stich, Sonnenbrand	14	<u>Dimetinden Gel</u> (Fenistil [®]) (als Tabletten Cetirizin s. o.)	bis 6x täglich auftragen	1 Tube	..... B 1-3
	- Schürfwunden	15	Octenisept [®] Wunddesinfektion	Lsg. 3x/Tag	50 ml	..... B 1-3
	- Wundversorgung	16	<u>Hydroaktivpflaster</u> (Suprasorb [®] H, 10 cm ²)	zuschneiden 20 Min. Seewasserspülung; dann	5 Stk	..... B 1-3
	- Verbrennung	steril verbinden (keine Brandsalbe)				
	- Hautpilz	17	Clotrimazol Creme 1%	Creme 2x/Tag	20 g	..... B 2-3
Beruhigen	- deutl. Unruhe, Angst, Schmerz	18	Diazepam Tabl.	1x5 mg, mehr nur auf ärztl.	5 Tabl. à 5 mg	..... B 2-3
	- Epilepsie	Diazepam Tabl.			Anordnung	
Herz und Kreislauf ⁵	- Angina pectoris („Herzanfall“)	19	<u>Glyceroltrinitrat (Nitroglycerin)</u>	Anfall:1-2 Kps zerbeißen	30 Kps (0,8 mg)	..... B 1-3
	- Herzschwäche mit schwerer Atemnot ⁶	20	Furosemid (entwässert!) (Tabl. 40 mg)	2 (-4) Tabl	10 Tabl.	..... B 2-3
	- Herzinfarkt (bei stabilem Kreislauf)	21	Metoprolol Tabl. 50 mg	2x 50-100mg	30 Tabl.	..... B 2-3
	- Kreislaufschock ⁷	evtl. Ifd. Nr. 13 (Adrenalin)			siehe Allergie ³	
Nase (Ohr)	- zum Anschwellen	22	Oxymetazolin (Nasivin [®] Nasentr.)	2-3 x tgl. 1-2 Tr.	10 ml	... B 2-3
Augen ⁸	- bei Reizerschei- nungen	23	Eindosis-Ophtiolen Tetryzolin (Visine [®] Yxin [®])	3-4 x tgl. ins Auge tropfen	10 Einmal- Dosis	... B 2-3
Magen und Darm	- Völlegefühl, Übelk.	24	Metoclopramid (MCP) Tbl à 10 mg	3x1 Tabl. tgl.	20 St.	..... B 1-3
	- Sodbrennen und „Gastritis“	25	Magn.hydroxid/Algeldrat (Progastrit [®])	1-2 Kau-Tbl.	20 St.	..... B 1-3
		26	Omeprazol 20 mg	1x1-2/Tag	10 St.	..... B 2-3
	- Durchfall	27	Elektrolytlösung ⁹ (Elotrans [®])	4-6x 1 Btl	10 St.	..... B 3, C
	- „“, falls >3x/8 Std.	28	Loperamid (Imodium [®] lingual) ¹⁰	2-4 Plättch./Tag	10 St.	... B 3, C
	- Verstopfung	29	Macrogol 4000 (Laxofalk [®])	1-2x tgl 1 Btl	10 St.	..... B 2-3
	- Kolik (Galle, Niere)	Nitrolingual s. Ifd. Nr.19			1-2 Kps Nr.19 +Schmerzmittel Nr.1-3	
Seekrank- heit ¹¹	- Vorbeugung	30	Ingwer Kps (Zintona [®]) oder Akupressurbänder (siehe ¹¹)	2 (½Std vorher)	10 St.	... B 1-3
	- Behandlung	Flüssigkeit: kleine Schlucke!			eventl. Nr. 27	

Es wird empfohlen, die Erläuterungen zu den Rubriken der Medikamenten-Box (*) und die ergänzenden Anmerkungen zu den Krankheiten und Medikamenten (Hinweisnummern) zu beachten!

TABLE 2.3.A

Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew (2.3)

Dangerous goods must not be carried in or as passengers or crew checked or carry-on baggage, except as otherwise provided below. Security-type attaché cases incorporating dangerous goods, such as lithium batteries or pyrotechnic devices, are totally forbidden. See entry in 4.2, List of Dangerous Goods.

Disabling devices such as mace, pepper spray, etc. containing an irritant or incapacitating substance are prohibited on the person, in checked and carry-on baggage.

Permitted in or as carry-on baggage

Permitted in or as checked baggage

Permitted on one's person

The approval of the operator(s) is required

The pilot-in-command must be informed of the location

YES	YES	—	NO	NO	Alcoholic beverages when in retail packagings containing more than 24% but not more than 70% alcohol by volume, in receptacles not exceeding 5 L, with a total net quantity per person of 5 L.
YES	YES	YES	NO	NO	Non-radioactive medicinal or toilet articles (including aerosols) when the total net quantity of all such articles carried by each passenger or crew member does not exceed 2 kg (4.4 lb) or 2 L (2 qt), and the net quantity of each single article does not exceed 0.5 kg or 0.5 L (1.1 lb or 1 pt). "Medicinal or toilet articles" include such items as hair sprays, perfumes, colognes and medicines containing alcohols.
YES	YES	NO	NO	NO	Hair curlers containing hydrocarbon gas, no more than one per passenger or crew member, provided that the safety cover is securely fitted over the heating element. These hair curlers must not be used on board the aircraft at any time. Gas refills for such curlers are not permitted in checked or carry-on baggage.
YES	YES	—	YES	NO	Carbon dioxide, solid (dry ice) in quantities not exceeding 2 kg (4.4 lb) per passenger when used to pack perishables not subject to these Regulations in carry-on baggage, provided the package permits the release of carbon dioxide gas. Operator approval required for checked baggage only.
NO	NO	YES	NO	NO	Safety matches or a lighter with fuel/fluid fully absorbed in a solid intended for use by an individual. However, lighters with a flammable liquid reservoir containing unabsorbed liquid fuel (other than liquefied gas), lighter fuel and lighter refills are not permitted on one's person nor in checked or carry-on baggage.
YES	YES	YES	NO	NO	Small carbon dioxide gas cylinders worn by passengers for the operation of mechanical limbs. Also spare cylinders of a similar size if required to ensure an adequate supply for the duration of the journey.
NO	NO	YES	NO	NO	Radioisotopic cardiac pacemakers or other devices, including those powered by lithium batteries, implanted into a person, or radio-pharmaceuticals contained within the body of a person as the result of medical treatment.
YES	YES	—	YES	NO	Small gaseous oxygen or air cylinders required for medical use.
NO	YES	NO	YES	NO	Securely boxed, ammunition (cartridges for weapons) for sporting purposes (in Division 1.4S), in quantities not exceeding 5 kg (11 lb) gross weight per passenger for that person's own use, excluding ammunition with explosive or incendiary projectiles. Allowances for more than one passenger must not be combined into one or more packages.
NO	YES	—	YES	NO	Wheelchairs or other battery-powered mobility devices with non-spillable batteries (see Packing Instruction 806 and Special Provision A67), provided that the battery is disconnected, the battery terminals are insulated to prevent accidental short circuits and the battery is securely attached to the wheelchair or mobility device.
NO	YES	—	YES	YES	Wheelchairs or mobility devices with spillable batteries. (See 2.3.2.4 for details.)
YES	NO	—	YES	YES	A mercurial barometer or thermometer carried by a representative of a government weather bureau or similar official agency. (See 2.3.2.6 for details.)
YES	YES	YES	YES	NO	Two small carbon dioxide cylinder fitted into a self-inflating life jacket plus two spare cartridges.
YES	NO	NO	YES	NO	Heat producing articles such as underwater torches (diving lamps) and soldering irons. (See 2.3.2.9 for details.)
YES	YES	YES	NO	NO	Small medical or clinical thermometer which contains mercury, for personal use, when in its protective case.
YES	YES	NO	YES	NO	Insulated packagings containing refrigerated liquid nitrogen fully absorbed in a porous material and intended for transport, at low temperature, of non-dangerous products are not subject to these Regulations provided the design of the insulated packaging would not allow the build-up of pressure within the container and would not permit the release of any refrigerated liquid nitrogen irrespective of the orientation of the insulated packaging.

2



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Meldepflicht an die Bundesstelle für Seefalluntersuchung

Ein Unfall oder eine Havarie auf See muss gemeldet werden

Der KYCD möchte alle Skipper, die unter deutscher Flagge fahren, darauf hinweisen, dass laut § 7 der „Verordnung über die Sicherung der Seefahrt“ jeder Schiffsführer - auch von Sportbooten - verpflichtet ist, einen Unfall oder eine Havarie auf See unverzüglich an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung - BSU - (Bundesstelle für Seefalluntersuchung, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg) zu melden.

Dieses gilt für jedes, das Schiff betreffende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis.

Da nicht jedem Skipper diese Tatsache bekannt ist, vor allem nicht, was gemeldet werden muss, veröffentlicht der KYCD hier den Originaltext des „ § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt“.

Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne von Absatz 2 zu melden und möglichst folgende Angaben zu übermitteln:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
2. Ort (geographische Position) und Zeit des Unfalls,
3. Name, IMO-Identifikationsnummer, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
4. Typ, Verwendungszweck, Länge und Tiefgang des Schiffes,
5. Name des Betreibers des Schiffes,
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers,
7. Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiteren Personen an Bord,
9. Umfang des Personen- und Sachschadens,
10. Angaben über beförderte Güter,
11. Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses,
12. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
13. Wetterbedingungen,
14. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

(2)

Als Vorkommnis im Sinne des Absatzes 1 gilt jedes Ereignis beim Betrieb des Schiffes in der Seefahrt, wenn auf Grund des Betriebes

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird,
2. a) das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat oder
b) Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist, und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder
3. eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist

(3)

Unabhängig von Absatz 1 haben auch die See-Berufsgenossenschaft, eine vom oder für den Schiffseigner herangezogene Klassifikationsgesellschaft und die Lotsen des betroffenen Schiffes eine Meldepflicht für die in Absatz 2 genannten Vorkommnisse.

(4)

Die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes unterrichten die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich über jedes schaden- und gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne des Absatzes 2, das Gegenstand ihrer Tätigkeit im Rahmen der Abwehr oder Bekämpfung von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes ist.

(5)

Zur Vervollständigung der Meldung ist der Betreiber des Schiffes auf Verlangen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verpflichtet, auf zugesandtem Formblatt einen ausführlichen Bericht vorzulegen.

Anschrift der Bundesstelle für Seefalluntersuchung

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Fax 040 - 3190 8340
Internet: www.bsu-bund.de
E-Mail: posteingang@bsu-bund.de

Blaues Buch Seiten 16.12.1 bis 16.12.2

Geschäftsstelle: Telefon (040) 632 00 90
Fax (040) 632 00 928

Gründgensstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG

DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1140 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

SOLAS für Sportboote

© 2005 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Die folgenden Regeln sind für ,große Sportboote' verbindlich vorgeschrieben.

'Große Sportboote' sind Sportboote mit Kajüte und Übernachtungsmöglichkeit, die für Fahrten seewärts der Basislinie (Küstenmeer, küstennahe Seegewässer, Hohe See) geeignet und bestimmt sind, insbesondere Segel- und Motoryachten. (SeeSpbootVO)

Auszug aus SOLAS, Kapitel V, Sicherung der Seefahrt

(International Convention for the Safety of Life at Sea / Internationales Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See)

Regel 19

Navigationsausrüstung und -systeme an Bord

2.1 Alle Schiffe unabhängig von ihrer Größe müssen ausgerüstet sein:

.1 mit einem ordnungsgemäß kompensierten Magnetregelkompass oder mit einer anderen von jeder Stromversorgung unabhängigen Vorrichtung zur Bestimmung des Kurses des Schiffes und zur Anzeige der ermittelten Werte am Hauptsteuerstand;

.2 mit einem Peildioptr oder einer Kompass-Peileinrichtung oder mit einer anderen von jeder Stromversorgung unabhängigen Vorrichtung zur Vornahme von Peilungen über einen Bogen des Horizonts von 360 Grad;

.3 mit einer Vorrichtung zum jederzeitigen Korrigieren der angezeigten Kurs- und Peilwerte auf rechtweisende Werte;

.4 mit Seekarten und nautischen Veröffentlichungen zum Planen und zur Anzeige der Bahn des Schiffes für die vorgesehene Reise sowie zum Mitplotten und

Überwachen der Schiffsposition während der gesamten Reise; ein elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) kann als Erfüllung der Vorschriften dieses Absatzes über das Mitführen von Seekarten anerkannt werden;

.5 mit Ersatzvorrichtungen zur Erfüllung der Funktionsanforderungen des Absatzes 4, falls diese Funktion teilweise oder ganz von elektronischen Vorrichtungen erfüllt wird;*

(*Ein angemessenes Portfolio an Papier-Seekarten kann als Redundanzvorrichtung für ECDIS gelten. Auch andere Redundanzvorrichtungen für ECDIS sind annehmbar.)

.6 mit einem Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem oder ein terrestrisches Funknavigationssystem oder einer anderen Vorrichtung, die während der beabsichtigten Reise jederzeit dazu benutzt werden kann, die Position des Schiffes selbsttätig zu bestimmen und zu aktualisieren;

.7 falls die Bruttoreaumzahl des Schiffes weniger als 150 beträgt und sofern praktisch durchführbar, mit einem Radarreflektor oder einer anderen Vorrichtung, die das Auffinden durch andere Schiffe ermöglicht, deren Navigations-Radaranlage auf dem 9-GHz- oder dem 3-GHz-Frequenzband arbeitet;

.8 bei vollständig geschlossener Kommandobrücke des Schiffes, und sofern die Verwaltung nicht etwas anderes bestimmt, mit einer Schallsignalempfangsanlage oder mit einer anderen Vorrichtung, durch die der nautische Wachoffizier in die Lage versetzt wird, Schallsignale zu hören und deren Herkunftsrichtung zu bestimmen;

.9 mit einem Telefon oder mit einer anderen Vorrichtung zur Übermittlung von Kursangaben an den Notruderstand, sofern ein solcher vorhanden ist



Regel 27

Seekarten und nautische Veröffentlichungen

Seekarten und nautische Veröffentlichungen wie Seehandbücher, Leuchtuerverzeichnisse, Nachrichten für Seefahrer, Gezeitentafeln und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen müssen angemessen und auf dem neuesten Stand sein.

Regel 35

Verbietet den Missbrauch von Notsignalen.

Regel 29

Von Schiffen, Luftfahrzeugen und Personen in Seenot zu benutzende Rettungssignale

Eine bebilderte Tafel der Rettungssignale muss dem wachhabenden Offizier jedes Schiffes auf das dieses Kapitel Anwendung findet (Anm. d. Red.: das sind auch Sportboote!), jederzeit zur Verfügung stehen. Die Signale sind von Schiffen oder Personen in Seenot zur Verständigung mit Rettungsstationen, Seenotrettungsfahrzeugen und Luftfahrzeugen zu verwenden, die an Such- und Rettungsmaß beteiligt sind

Regel 31, 32 und 33

Verpflichten den Schiffsführer zur Information in Nähe befindlicher Schiffe sowie der zuständigen Behörden über durch ihn wahrgenommene Gefahren für die Schifffahrt und zur Hilfeleistung gegenüber jedermann, der sich in Seenot befindet.

Regel 34

Sichere Schiffsführung und Vermeidung gefährlicher Situationen

1 Der Kapitän muss vor dem Auslaufen sicherstellen, dass die beabsichtigte Reise unter Verwendung der für das betreffende Gebiet geeigneten Seekarten und nautischen Veröffentlichungen sowie unter Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien und Empfehlungen geplant worden ist. („Richtlinie für die Reiseplanung“)

2 Im Reiseplan ist eine Route festzulegen,

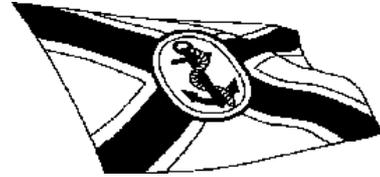
.1 welche die in Betracht kommenden Systeme der Schiffswegeföhrung berücksichtigt;

.2 auf der ausreichend Seeraum für die sichere Fahrt des Schiffes während der gesamten Reise gewährleistet ist;

.3 auf der alle nautischen Gefahren und widrigen Wetterverhältnisse in Betracht gezogen worden sind;

.4 welche die einschlägigen Maßnahmen des Meeresumweltschutzes berücksichtigt sowie Handlungen und Tätigkeiten so weit wie möglich vermeidet, die Schäden an der Umwelt verursachen könnten

Geschäftsstelle: Telefon (040) 632 00 90
Fax (040) 632 00 928
E-Mail info@kreuzer-abteilung.org
Gründungsstraße 18
D-22309 Hamburg



KREUZER-ABTEILUNG
DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES E. V.

Sie haben den KA-FAX-SERVICE 040 - 63 27 38 73 unter der Endnummer 1307 angewählt bzw. das entsprechende Dokument unserer Web-Page www.kreuzer-abteilung.org

Waffenrecht und Seenotsignalmittel

© 2003 Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

Aktualisierung: 12. November 2003

Das Bedürfnis in der Schifffahrt

Bei der Ausübung des Wassersports, wie in der Schifffahrt insgesamt, sind Gefahren nicht auszuschließen. Sie können durch andere Fahrzeuge entstehen, durch besondere Wettersituationen, durch Notfälle an Bord oder durch andere Ereignisse.

Wer segelt, muss sich daher rechtzeitig mit den Möglichkeiten der Seenotsignalmittel vertraut machen. Es gehört zu den "Regeln der guten Seemannschaft" die geeigneten Hilfsmittel für das befahrene Revier auszuwählen und mitzuführen. Der richtige Einsatz kann über Leben und Tod entscheiden.

Pyrotechnische Seenotsignalmittel enthalten Sprengstoffe. Der unsachgemäße Gebrauch kann gefährlich sein. Der Erwerb, die Aufbewahrung, die Verwendung und der Transport pyrotechnischer Seenotsignalmittel ist daher gesetzlich im Sprengstoffgesetz und im Waffengesetz geregelt. Darunter fallen:

- Signalpistolen
- Einzelsternraketen bzw. Knallraketen
- Fallschirmsignalraketen
- Handfackeln
- Rauchsignale.

Der Erwerb, die Aufbewahrung, die Verwendung und der Transport dieser Seenotsignalmittel erfordert eine **behördliche Erlaubnis**, die von der örtlich zuständigen Ordnungsbehörde nach Abnahme einer Prüfung oder Nachweis der Sachkunde in Form einer Waffenbesitzkarte und eines Munitionserwerbsscheins ausgestellt wird.

Um **Sportführerscheininhabern und –bewerbern** die Handhabung dieser Bestimmungen zu erleichtern, ist folgende Regelung getroffen worden:

Wassersportler, die bereits einen Führerschein besitzen und solche, die einen Führerschein erwerben wollen, können sich einer freiwilligen Zusatzprüfung unterziehen in der festgestellt wird, ob sie die erforderliche Sachkunde für die genannten Seenotsignalmittel besitzen. Diese Prüfung ersetzt die sonst bei der Ordnungsbehörde erforderliche Sachkundeprüfung und schafft damit eine wesentliche Voraussetzung für den Erwerb einer Signalpistole einschließlich Munition. Zugleich wird der Wassersportler durch diese Prüfung von der Erlaubnispflicht nach dem Sprengstoffgesetz befreit. Aufgrund dieses Prüfungsnachweises im Sportbootführerschein kann er nunmehr Signalraketen, Fallschirmraketen, Handfackeln und Rauchsignale im Handel erwerben und verwenden.

Nach dem Waffengesetz ist er mit dieser Prüfung nur sachkundig. Zum Erwerb einer Signalpistole und der dazugehörigen Munition benötigt er eine Waffenbesitzkarte, die auf Antrag und bei Bedarf vom zuständigen Ordnungsamt ausgestellt wird.

Die freiwilligen Zusatzprüfungen werden u.a. abgenommen von den gemeinsamen Prüfungsausschüssen des Deutschen Segler-Verbandes und des Deutschen Motoryachtverbandes für den amtlichen Sportbootführerschein See in Aurich, Berlin, Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Kiel, Leipzig, Lübeck, Meersburg (Bodensee), München, Rostock und Wiesbaden für die jeweils von ihnen ausgestellten Zeugnisse. Durch

diese Regelung ist gewährleistet, dass die notwendige Sachkunde beim Umgang mit Seenotsignalmitteln vorhanden ist, andererseits wird das erforderliche Prüfungsverfahren unbürokratisch gehandhabt, indem auch diese Prüfung von den für den Führerschein zuständigen Ausschüssen und in der Praxis gemeinsam mit der Führerscheinprüfung abgenommen wird.

Was bedeuten die Signale ?

- Rauchsignal (rot bzw. orange) Akuter Seenotfall
- Rotes Leuchtsignal Akuter Seenotfall
- Weisses Leuchtsignal dient zur Ausleuchtung bei Nacht, z.B. bei einem Mann- über Bord-Manöver
- Blitz-Knall-Signal Aufmerksamkeits- bzw. Warnsignal (z.B. Warnung vor einem Manöver des letzten Augenblicks).



**Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe
Abfallbeseitigung an Bord
Vorschriften gemäß Anlage V
zu MARPOL 73/78**

„Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“

Merkblatt gemäß § 1 e Nr. 1 MARPOL-ZuwV

1. Regeln für das Befahren der See

Verboten ist, Kunststoffgegenstände jeder Art einschließlich synthetischer Seile, synthetischer Fischernetze und Kunststoffmülltüten sowie Asche aus Verbrennungsvorgängen mit Kunststoffgegenständen, die Gift- oder Schwermetallrückstände enthalten können, in das Meer zu entsorgen.

Die Beseitigung

- von Stauholz sowie schwimmfähigen Schalungs- und Verpackungsmaterials ins Meer ist in einer Entfernung von weniger als 25 sm,
- von Lebensmittelabfällen und allem sonstigen Müll einschließlich Papiererzeugnissen, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnlichem Abfall in einer Entfernung von weniger als 12 sm

jeweils vom nächstgelegenen Land ist verboten.

Bei gemischten Abfällen gelten die jeweils strengeren Vorschriften.

2. Regeln für Sondergebiete

Beim Befahren der „Sondergebiete“, das sind unter anderen die Ostsee und die Nordsee, ist die Entsorgung der vorgenannten Abfälle uneingeschränkt verboten.

Diese Sondergebiete werden gemäß Regel 5 wie folgt bestimmt:

- Das Ostseegebiet bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee" (Absatz 1 Buchstabe b).

- Das Nordseegebiet bezeichnet die eigentliche Nordsee einschließlich der darin gelegenen Seegebiete, die wie folgt begrenzt wird:

- i) die Nordsee südlich des Breitengrades 62° N und östlich des Längengrades 4° W,
- ii) das Skagerrak, dessen südliche Begrenzung östlich von Skagen durch den Breitengrad 57°44,8' N bestimmt wird,
- iii) der Ärmelkanal und seine Zugänge östlich des Längengrads 5° W und nördlich des Breitengrads 48°30' N" (Absatz 1 Buchstabe f).

„Sondergebiet“ ist auch das Mittelmeer.

3. Ausnahmen

gelten nur, wenn Müll auf Grund einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung über Bord geht, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Überbordgehen zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern (Regel 6).

Herausgegeben durch: Deutscher Motoryachtverband e.V.
Deutscher Segler-Verband e.V.
in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Prevention of Pollution from Ships
waste disposal aboard
Rules laid down in Annex V
of MARPOL 73/78**



“Regulations for the Prevention of pollution by garbage from ships”

Leaflet in accordance with § 1 e No. 1 MARPOL-ZuwV

1. Rules for navigating the sea

It is forbidden to dispose plastic goods of all kinds, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, and plastic garbage bags and ash from incineration processes with plastic objects, or the toxic heavy metal residues may contain into the sea.

The disposal

- of dunnage and floating formwork and packaging material into the sea is at a distance of less than 25 nm,
- of food waste and all other waste, including paper products, rags, glass, metal, bottles, stoneware and similar waste at a distance of less than 12 nm,

in each case from the nearest land, is forbidden.

For mixed wastes the more stringent regulations apply.

2. Rules for special areas

When navigating "special areas", which include the Baltic and the North Sea, the disposal of the waste named above is fully banned.

These special areas are determined in accordance with Rule 5 as follows:

- "The Baltic Sea area means the proper Baltic Sea Area including the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea through Skagerrak, limited by the latitude of Skagen at 57° 44.8' N" (paragraph 1, point b).

- "The North Sea is the proper North Sea area including the sea areas, bordered as follows:

- i) the North Sea, south of latitude 62° N and east of longitude 4° W,
- ii) the Skagerrak, whose southern border is determined east of Skagen by latitude 57° 44.8' N
- iii) the English Channel and its approaches east of longitude 5° W and north of latitude 48° 30' N" (paragraph 1, point f).

Also the Mediterranean Sea is a "special area" under this rule.

3. Exceptions

only apply when garbage goes overboard due to a damage of the ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent the going overboard or to reduce it to a minimum (Rule 6).

Published by: German Motoryachting Association
German Sailing Federation
in agreement with Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs