Handbuch
S/Y tonttu

Das Bordbuch für alle Segler und nicht-Segler, die auf tonttu eine wunderbare Zeit verbringen wollen!



Mark Rosa

Handbuch S/Y tonttu

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis i

I. Inbetriebnahme I-1

A. Elektrik I-1

1. 12V-Hauptschalter I-1

2. 24V-Hauptschalter (Bug- und Heckstrahlruder) I-1

3. Batteriebetriebene Kleingeräte I-1

B. Seeventile I-2

C. Gas I-2

D. Segel / Rigg / Leinen I-2

E. Sicherheitsausrüstung I-2

1. Rettungswesten (selbstaufblasend) I-2

2. Rauchmelder / Gasmelder I-3

F. Bimini / Sprayhood I-3

G. Wassertanks / Toiletten I-3

II. Verlassen des Schiffs II-1

A. Gas II-1

B. Seeventile II-1

C. Strom II-1

D. Fender / Festmacher / Badeplattform / II-2

1. Fender II-2

2. Festmacher II-2

3. Luken II-3

4. Bootsreinigung II-4

5. Lebensmittel II-4

6. Kühlschrank II-4

7. Bimini-Top / Segelpersenning II-4

8. Dinghi und Aussenborder II-5

9. Backskisten II-5

10. Badeplattform II-5
III. Rettungsmittel / Feuerlöscher / Gaseinrichtungen III-1
A. Rettungsinsel III-1
B. Seenotsignale III-1
C. EPIRB III-1
D. DSC-GMDSS Funkgerät und Handfunkgerät III-1
E. Rettungswesten / Lifebelts /Lifelines III-1
F. Rettungskragen / Lifesling III-2
G. Wurfleine III-3
H. Wantenschneider III-3
I. Leckstopfen etc. III-3
J. Lenzpumpe / Bilgepumpe III-3
K. Feuerlöscher / Löschdecke III-3
L. Rauchmelder / Gasdetektor III-4
M. Signalhorn III-4
N. Signallichter „Manövrierunfähig“ bzw. „auf Grund“ III-4
O. Verbandskasten / Arzneimittel III-5
P. Werkzeug / Ersatzteile III-5
IV. Elektrik / Generator / Inverter / Landstrom IV-1
A. Elektropanel 12 V IV-1
1. Innenbeleuchtung IV-1
2. Navigationslichter IV-2
3. Schalter für Sanitäreinrichtungen IV-3
4. Navigationsinstrumente und Schiffsführungsaggregate IV-4
5. Kühlschrank IV-4
6. Bilgepumpe IV-5
7. Füllstandsanzeigen IV-5
B. Elektropanel 230 V und Generatorsteuerung IV-7
1. 230V-Versorgung: Landstrom IV-7
2. 230V-Versorgung: Generator IV-9
3. 230V-Schalter/Sicherungen IV-10
C. Inverter (= 230V aus 12V) IV-12
D. Schmelzsicherungen IV-13

E. Landstromanschluss IV-13
V. Anker / Festmacher V-1
A. Hauptanker V-1
B. Heckanker V-2
C. Landleine V-3
D. Mooringleinen V-4
E. Anlegen allgemein V-4
VI. Sanitäreinrichtungen / Wasserversorgung / Seeventile / Gas VI-1
A. Seeventile VI-1
1. In der Zentralbilge VI-1
2. In der Bilge vor dem achterlichen Bad VI-2
3. Im Unterschrank vom achterlichen Bad VI-3
4. In der Bilge vor der Spüle in der Küche VI-3
5. In der Bilge vor dem vorderen Bad (Backbord) VI-4
6. Im Unterschrank vom vorderen Bad (Backbord) VI-4
7. In der Motorbilge VI-5
B. Wassertanks VI-6
1. Tanks und Kapazitäten VI-6
2. Befüllung und Wasserqualität VI-6
3. Tankumschaltung VI-7
C. Elektrische Toiletten / Fäkalientanks VI-8
1. Benutzung der Toiletten VI-8
2. Bedienung der Toiletten VI-8
3. Entleerung des Fäkalientanks VI-9
D. Armaturen (Heckdusche, Duschen etc.) VI-9
1. Heckdusche VI-9
2. Innenduschen VI-10
E. Waschmaschine VI-10
1. Vorbereitung VI-10
2. Inbetriebnahme VI-10
3. Auswahl Waschgang und Start VI-11
4. Wäsche trocknen VI-11
F. Gas VI-12

VII. Motor / Bug- & Heckstrahlruder VII-1
A. Motor VII-1
1. Motordaten VII-1
2. Starten und Stoppen VII-1
3. Elektronischer Gashebel mit integrierter Gangschaltung VII-2
4. Diesel tanken VII-3
B. Steuerung von Bug- und Heckstrahlruder VII-3
1. Aktivierung Bug- und Heckstrahlruder VII-3
2. Strahlruder ausfahren VII-4
3. Einsatz VII-5
4. Einfahren und abschalten VII-5
5. Weitere Hinweise VII-6
VIII. Rigg / Segel VIII-7
A. Grosssegel VIII-7
1. Setzen VIII-7
2. Bergen VIII-7
3. Verpacken VIII-8
4. Reffen VIII-8
B. Rollfock VIII-9
1. Setzen VIII-9
2. Bergen VIII-9
3. Verpacken VIII-9
4. Reffen VIII-10
C. Code0 ..... VIII-10
1. Montieren und Setzen VIII-10
2. Ausrollen VIII-11
3. Wenden / Halsen VIII-11
4. Bergen VIII-11
5. Verpacken VIII-12
6. Reffen VIII-12
IX. Navigation / Elektronik /Logbuch / Literatur / Seekarten / Wetterbericht IX-1
A. Chartplotter IX-1
B. Navigationsinstrumente an den Steuerrädern IX-2

C. Autopilot IX-2
D. Logbuch IX-2
E. Handbücher IX-2
F. Seekarten IX-2
G. Navigationsgeräte und sonstige Hilfsmittel IX-3
H. Wetterbericht IX-3
X. Sonstige Ausrüstung und Einrichtung X-1
A. Gangway X-1
1. Wo ist sie verstaut X-1
2. Montage und Einsatzszenarien X-1
3. Aufhängung und seitliche Abspannung X-1
B. Dinghi / Aussenborder X-2
1. Dinghi aufbauen X-2
2. Dinghi zu Wasser lassen / wieder an Bord nehmen X-3
3. Dinghi an Deck lagern X-4
4. Dinghi abbauen X-4
5. Aussenborder montieren X-5
6. Aussenborder anlassen X-5
7. Aussenborder tanken X-5
8. Aussenborder demontieren / aufbewahren X-6
9. Troubleshooting Aussenborder X-6
C. Backkisteninhalt X-8
1. Backskiste Heck X-8
2. Backskiste Backbord X-8
3. Backskiste Steuerbord X-9
D. Mobiltelefon / WLAN X-10
1. Telefonkarte von VIP (Tochter von Telekom Austria und Vodafone-Partner) X-10
2. Datenkarte von Simpa (Tochter der T-Mobile Croatia) X-11
E. Tresor X-13
F. Staubsauger X-14
G. Wichtige Gegenstände in der Segellast X-14
H. Sonstige unwichtige Gegenstände in der Segellast X-14
XI. Einwintern XI-1

A. Segel abschlagen XI-1
1. Vorsegel abschlagen XI-1
2. Grosssegel abschlagen XI-1
3. Lazy-Bag entfernen XI-2
B. Laufendes Gut abschlagen XI-3
1. Fallen und Schoten XI-3
2. Blöcke und Beschläge XI-3
C. Sicherheitsausrüstung entfernen XI-3
1. Rettungskragen & Lifesling XI-3
2. Lifelines XI-4
D. Anker & Ankerkette XI-4
E. Logge- und Echolotgeber XI-4
F. Bimini-Top und Sprayhood XI-4
G. Wasser ablassen XI-4
XII. Auswintern XII-1
Anhang A: Kontaktdaten ..... A

I. Inbetriebnahme

A. Elektrik

1. 12V-Hauptschalter

Das 12V-Bordsystem ist direkt an der Quelle (der Service-Batteriebank und der Motorbatterie) abgeklemmt. Ihr findet die Schalter (die roten Hebel unten im Bild) unter dem kleinen Deckel mit dem Klappring im Boden direkt zwischen Navigationstisch und Niedergang. Die beiden Knebel um 90 Grad drehen (haben leichten Widerstand).



Als Test: Nur im **ausgeschalteten** Zustand lassen sich die roten Schalthebel abnehmen.

Achtung: Nicht erschrecken, es pfeift zweimal ziemlich laut, wenn man die Servicebatterie anschaltet. Das ist der Gasmelder unter dem Navigationstisch. Der beschwert sich dann, dass sein Pufferkondensator leer ist nach der „Auszeit“.

2. 24V-Hauptschalter (Bug- und Heckstrahlruder)

Die beiden 24V-Batteriebänke für die Bug- und Heckstrahlruder haben ebenfalls Hauptschalter direkt an den Batterien (achtern in der Steuerbordkabine unter der Matratze gleich vorne rechts; im Vorschiff in der Segellast unter der kleinen grauen Holzklappe direkt unter dem „Fenster“ zur Ankerlast). In diesem Fall jeweils zwei Schalter: einen für den Pluspol und einen für den Minuspol.

Beide Schalter müssen angeschaltet werden (Reihenfolge egal, aber bitte darauf achten, dass beide entweder AN oder AUS sind und nicht einer AN und einer AUS). Auch hier gilt als Test, dass sich die roten Knebel nur dann abnehmen lassen, wenn abgeschaltet ist.

3. Batteriebetriebene Kleingeräte

Je nachdem wie lang tonttu nicht im Einsatz war (z.B. nach dem Winter) habe ich auch die ganzen Batterien der Kleingeräte entfernt, damit nicht eines der Geräte kaputt geht wegen ausgelaufenen Batterien. Normalerweise liegen die Geräte und die Batterien dann einfach auf dem Kartentisch.

- Maglite Stablampe (D3, LED)
- Zwei kleine Taschenlampen (eine gelbe und eine weisse) mit AAA resp. AA Batterien bzw. Akkus
- Die Haushaltswetterstation und der dazugehörige Aussenfühler (mit AAA/AA Akkus/Batterien)
- Die zwei Handfunkgeräte (je 3 AAA Batterien/Akkus)
- Rauchmelder über dem Kühlschrank an der Wand (bzw. wenn er demoniert ist auf dem Kartentisch) mit 9V-Blockbatterie

B. Seeventile

Bitte die folgenden Seeventile öffnen für den Hafenbetrieb:

- 2x Toilettenzulauf (Spülung) und 2x Bad-Waschbecken Ablauf
- 2x Duschentwässerung
- 1x Spülbecken Kombüse + 1x Abfluss Waschmaschine (optional)
- Die Ablaufventile für die Abwassertanks der Toiletten (die dicken in den Bad-Unterschränken) müssen natürlich zu bleiben ☺

Erst wenn Ihr losfahren wollt solltet Ihr das Motorseeventil öffnen und natürlich vor dem Einsatz des Generators auch die beiden (Zu- und Ablauf Kühlwasser) Seeventile für den Generator.

Details findet Ihr unter VI.A Seeventile

C. Gas

Es ist keine Gasflasche angeschlossen. Die Gasflaschen befinden sich in der Backbord Backskiste. Wahrscheinlich ist eine mit „angebrochen“ oder ähnlich beschriftet. Die anderen beiden entweder mit „voll“ oder „leer“.

Die angebrochene Gasflasche im Gasfach (achtern vom Backbord-Ruder) vorsichtig an das Ventil anschrauben (bitte darauf achten, dass der Schlauch nicht eingequetscht oder das Ventil gedrückt wird) und mit dem schwarzen Gurt festzurren. Bitte dann gleich testen und sicherstellen, dass das Ventil danach zugeschraubt ist.

D. Segel / Rigg / Leinen

Die Besegelung ist eigentlich in fahrfertigem Zustand.

Ihr müsst lediglich die Kopfpersenning am Baum entfernen (das ist der Persenning-Teil, der nicht Teil der Lazy-Bag-Einrichtung ist und um den Mast herum geht). Das ist leider etwas mühsam (vor allem alleine), weil der Reisverschluss vom Segelmacher dummer Weise falsch herum eingenäht worden ist (meiner Meinung nach zumindestens).

E. Sicherheitsausrüstung

1. Rettungswesten (selbstaufblasend)

Je nachdem wie lange tonttu ausser Betrieb war sind die Gaspatronen in den selbstaufblasenden Rettungswesten evtl. herausgedreht. Bitte kontrollieren und ggf. reindrehen. Bei den beiden

Erwachsenen-Westen sieht man das schon sehr gut von aussen (grüne bzw. rote Kontrollmarkierung im Sichtfenster).

2. Rauchmelder / Gasmelder

Der Gasmelder müsste von selber angegangen sein als der Batteriehauptschalter umgelegt wurde. Man merkt es an dem lauten piepen. Aber sicherheitshalber nochmal kontrollieren ob das Lämpchen leuchtet. Ihr findet ihn unter dem Kartentisch an die Wand geschraubt.

Der Rauchmelder ist entweder einsatzbereit an der Wand über dem Kühlschrank (dann bitte gerne mal kontrollieren ob das Lämpchen ab und zu blinkt oder sogar mit dem Taster einen Testalarm auslösen) oder ihr müsst noch die Batterie einsetzen (9V-Block) und ihn mittels des Bajonettverschlusses an seiner Halterung anbringen.

F. Bimini / Sprayhood

Das Bimini und Sprayhood sind in einem Segelsack im Salon auf dem Tisch.

Das Sprayhood zuerst unten mit dem Reisverschluss befestigen (alle drei Reisverschlüsse bzw. über die ganze Länge). Danach (zu zweit oder noch besser zu dritt) von unten nach oben die einzelnen Reisverschlusstaschen um die Bügel schliessen. Zuletzt die schrägen Stützstangen (mit Teleskop) befestigen und leicht nach achtern stramm ziehen (nicht übertreiben, sonst könnt Ihr später die Öffnung über dem Niedergang nicht mehr auf und zu machen; vor allem nicht den unteren Reisverschluss). Zu allerletzt noch die beiden weissen Spanngurte durch die kleinen weissen Plastikbügel an Deck ziehen und damit das Tuch spannen.

Das Bimini von achtern zuerst montieren. Dabei müssen die beiden Teleskopstäbe zuerst oben abgemacht werden (bitte die Stifte und Sicherungsringe nicht verlieren) und dann die Reisverschlusstaschen darüber gezogen werden. Danach Stange um Stange die Reisverschlusstaschen schliessen.

Wenn Ihr wollt, könnt Ihr auch noch die Verlängerung an den achteren Zusatzbügel anbringen. Das behindert aber die Sicht auf das Segel vom Ruder aus nochmal stärker.

G. Wassertanks / Toiletten

Die Tanks sind nicht entleert (ausser über den Winter). Da das Wasser darin allerdings schon eine Weile steht, ist es mit Vorsicht zu geniessen. Bzw. zum geniessen ist das Wasser aus den Tanks ja eh‘ nie, da es definitiv nicht als Trinkwasser geeignet ist. Ich würde einfach Rudelweise ausgiebig duschen, bis die Tanks leer sind und sie dann wieder frisch füllen und Micropur (ist in einem kleinen Döschen in der grauen Postkiste in der Steuerbord-Backskiste oder in einer grossen Nachfülldose in dem Fach hinter dem Segelanzugschrank, also im Rücken vom Navigator) dazu geben. Das Micropur vor dem befüllen in den Einfüllstutzen geben; und zwar je ein Messlöffelchen (ca. 1g) pro 100 Liter.

Wenn es Euch jedoch zu viel Wasser ist, um es zu verbrauchen, dann würde ich vorschlagen einfach nochmal frisch Micropur dazu zu geben (für die volle Tankkapazität) und ganz aufzufüllen (wenn vorher schon mindestens ein Viertel der Tankkapazität verbraucht war).

Die Toiletten können eigentlich ohne Vorbereitung (mit Ausnahme der Seeventile und der Sicherung) benutzt werden. Bitte gebt einen „Drops“ von dem Geruchs- und Antibelag-Gel rein. Davon findet ihr

je einen Dosierspender in einem der Spiegelschränkchen über den Waschbecken. Es ist von WC-Ente aber Kroatisch oder Italienisch beschriftet. Davon einfach eine Dosierung (den „Nippel“ runterdrücken und eine Raste weiter einfahren und dabei ca. 10cm unter dem oberen Rand an die Innenwand der Schüssel drücken) in die Toilettenschüssel.

II. Verlassen des Schiffs

A. Gas

Die Gasflasche im Gas Fach (Backbord achtern vom Steuerrad hinter Gasklappe) sollte komplett abgeschraubt werden und (mit einem Aufkleber beschriftet als „angebrochene Flasche“) in die Backskiste Backbord zu den Reserveflaschen gestellt werden.

B. Seeventile

Bitte alle Seeventile mit Ausnahme des Seeventils für den Abfluss von der Schottgarage beim Niedergang (ist mit „Cockpit Drainage“ beschriftet) schliessen. Siehe VI.A Seeventile



C. Strom

Der Landstrom ist abzubauen (das Kabel bitte aufgerollt in die Backskiste an Backbord legen; ggf. verwendete Adapter/Verteiler in den Sitz am Kartentisch räumen) und die Batteriehauptschalter ausschalten. Dazu müssen sie quer gelegt werden. Als Test: Nur im **ausgeschalteten** Zustand lassen sich die roten Schalthebel abnehmen. Aber bitte dran lassen und nicht verstecken ;-)



Die beiden 24V-Batteriebänke für die Bug- und Heckstrahlruder haben ebenfalls Hauptschalter direkt an den Batterien (achtern in der Steuerbordkabine unter der Matratze gleich vorne rechts; im Vorschiff in der Segellast unter der kleinen grauen Holzklappe direkt unter dem „Fenster“ zur Ankerlast). In diesem Fall jeweils zwei Schalter: einen für den Pluspol und einen für den Minuspol.

Beide Schalter müssen abgeschaltet werden. Auch hier gilt als Test, dass sich die roten Knebel nur dann abnehmen lassen, wenn abgeschaltet ist.

Bei den 24V-Bänken wird zweipolig abgeschaltet, da hier keine Ladungserhaltung durch das Solarpanel vorgenommen wird. Nur die beiden 12V-Bänke (Service & Motor) werden vom Solarpanel geladen. Die doppelte Abschaltung der 24V-Bänke dient der Verhinderung von Tiefentladung wegen Kriechströmen.

D. Fender / Festmacher / Badeplattform /...

1. Fender

Bitte alle Fender auf korrekten Sitz, guten Knoten (Webeleinstek mit Sicherungsknoten oder doppelter Rundtörn mit zwei halben Schlägen) und genügend Luft prüfen. Sollten sie zu schlaff sein, kann mit der 12V-Pumpe von Mannesmann (in einem kleinen schwarzen Täschchen in der Segellast im unteren Regal in der Ecke zwischen Backbord-Aussenwand und Schott zur Vorschiffkajüte) nachgepumpt werden. Bei den meisten Langfendern muss dazu das Plastikventil / der Plastikverschluss herausgeschraubt werden mit einem dicken Schlitzschraubendreher.

2. Festmacher

Beim Dauerliegen an der Mooring mit Heck zur Pier/Schwimmsteg (das sollte der gängigste Fall sein), sollten wenn möglich zwei Moorings verwendet werden (Falls eine reisst) und diese stark durchgesetzt werden. So dass man einen wirklich weiten Satz machen muss um von der Badeplattform an Land zu kommen!

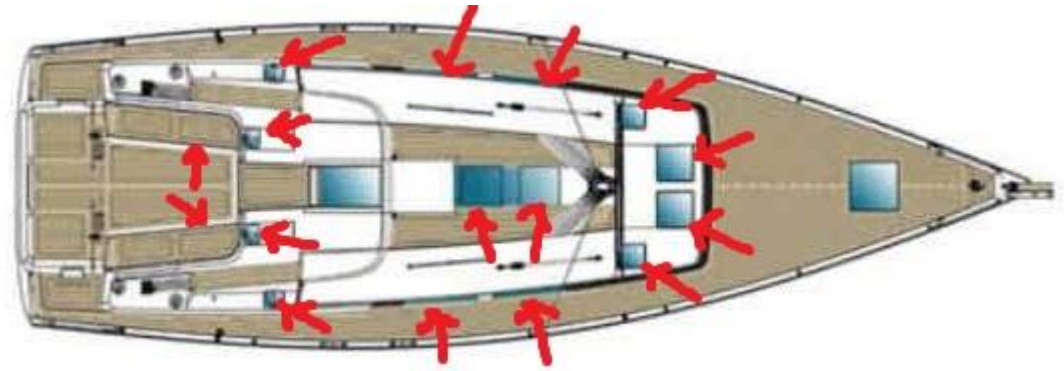
Am Heck sind zwei Achterleinen (die weissen geschlagenen mit den blauen Taklingen) auf Slip (also doppelt) anzubringen und die Ruckdämpfer mit den Schäkelenden (liegen in der Backbord-Backskiste) mit dreifacher Umwicklung einzubauen.

Zusätzlich sollen mit den schwarzen 20m-Festmachern (mit grünem Takling) über Kreuz je eine Steuerbord- und eine Backbord-Spring ausgebracht werden. Hier bitte besonders darauf achten, dass sich die Leinen nicht am Heckkorb aufscheuern und auch weder Heckkorb noch Teakbelag beschädigen. Dazu sind (zum Leinenschutz; auch an Land bei Ringen zu verwenden) schwarze Schlauchbandstücke vorhanden, die über die Festmacher gezogen werden können. Auch alte Handtücher sind vorhanden, die um die Leinen gewickelt und mit kurzen Leinenstückchen (2mm Durchmesser) befestigt werden können.

3. Luken

Alle Luken müssen komplett geschlossen werden. Bitte darauf achten, dass vor allem an den seitlichen Salonluken keine Leinen eingeklemmt sind. Nicht in Lüfterstellung lassen, sondern **ganz** schliessen.

Es gibt insgesamt 16 Luken plus den Niedergang und die Segellastluke:



- Kajüte Steuerbord achtern (3 Stk.): Luke zum Cockpit (fest zudrücken und dann die Kipphebel zum Glas hin einrasten); Luke über dem Kleiderschrank nach aussen (komplett schliessen und auf verklemmte Leinen achten; nicht auf Lüfterstellung); Luke nach oben (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung)
- Kajüte Backbord achtern (2 Stk.): Luke zum Cockpit (fest zudrücken und dann die Kipphebel zum Glas hin einrasten); nicht auf Lüfterstellung); Luke nach oben (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung)
- Bad achtern (1 Stk.): Luke nach oben (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung)
- Salon (6 Stk.): Vier Seitenluken (alle vier Schliesshebel komplett schliessen, bis sie wieder waagerecht zeigen; nicht auf Lüfterstellung; mit den mittleren beiden Hebeln beginnen und dann erst die beiden äusseren; auf verklemmte Leinen achten); zwei grosse Deckenluken (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung; rote Verschliessraster kippen, so dass die Lukenhebel nicht mehr gedreht werden können); die achterliche zentrale Luke hat einen Permanentlüfter und dieser sollte geöffnet (also der graue „Knopf“ in der Mitte nach oben gedrückt sein)
- Bad Backbord im Vorschiff (1 Stk.): Luke nach oben (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung)
- Dusche Steuerbord im Vorschiff (1 Stk.): Luke nach oben (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung)

- Vorschiffkajüte (2 Stk.): zwei grosse Deckenluken (komplett schliessen; nicht auf Lüfterstellung; rote Verschliessraster kippen, so dass die Lukenhebel nicht mehr gedreht werden können)

Bei allen Luken bitte den Sonnenschutz (nicht das Fliegengitter, sondern das undurchsichtige) bzw. die „Vorhänge“ vorziehen, damit nicht so viel Licht ins Innere des Schiffes kommt.

Segellast: Alle drei Verschlusshebel schliessen und das Schloss abschliessen.

Niedergang: Zu machen und abschliessen ;-)

4. Bootsreinigung

Ich gehe davon aus, dass das Schiff komplett gereinigt verlassen wird:

- Bäder und Toiletten komplett geputzt (der Fäkalientank muss leer sein)
- Küche komplett gereinigt
- Boden und alle Ablagen ausgewischt und auch die benutzten Fächer/Schränke
- Navigation aufgeräumt, Karten ausradiert, …
- Standardlebensmittel (Dosen, Getränke, Gewürze, …) und Putzmittel (Flüssigseife, Mülltüten, Spülmittel, Küchenrollen, Toilettenpapier, Spülbürsten/-schwämme, Schwammtücher und Putztücher sowie Papierservietten, Kerzen, etc.) wieder ähnlich aufgefüllt wie zu dem Zeitpunkt der Übernahme des Schiffs
- Deck gründlich geschrubbt (vor allem Spuren auf Teak und Gelcoat beseitigt; aber immer ohne Putzmittel, höchstens Handspülmittel)
- Alle Wassertanks komplett gefüllt

5. Lebensmittel

Alle offenen und verderblichen Lebensmittel sind zu entsorgen oder zu verschenken an Nachbarboote. Alles was geschlossen ist, aber bald abläuft (also in 1-2 Monaten) bitte aussortieren und in einen extra Behälter auf die Küchenzeile stellen.

6. Kühlschrank

Kühlschrank komplett ausräumen und möglichst schon einen halben Tag vor Verlassen des Schiffs ausschalten.

Danach mit Essigwasser auswaschen und leicht geöffnet lassen. Dazu bitte die Sicherungsleine durch die beiden Griffe führen und in der Augmutter unten links einhaken. Jetzt die obere Kühlschranklade ein Stück herausziehen und in die Öffnung eines der beiden grossen Schneidbretter oder der grossen Holzbretter hineinstecken, damit die Kühlschranklade nicht mehr zugeht. Genauso mit der unteren Kühlschranklade verfahren.

7. Bimini-Top / Segelpersenning

Das Bimini-Top (= Sonnendach) bitte zurückklappen (dazu muss der Grossbaum zur Seite geklappt werden) und verzurren. Danach die Bimini-Top-Persenning überziehen.

Die Lazy-Jack-Persenning muss komplett geschlossen sein und zusätzlich ist der Kopfteil (also um den Mast und das vordere Ende des Baums) anzubringen.

Alle Persenninge, die nicht im Normalbetrieb im Einsatz sind liegen in einem blauen Segelsack in der Segellast.

Wenn das Schiff für mehr als 4 Wochen nicht im Betrieb ist, müssen die Segel abmontiert werden (zumindest das Vorsegel, da es ja keine Persenning hat). Der Code0 ist immer komplett abzubauen wenn das Schiff verlassen wird.

8. Dinghi und Aussenborder

Das Dinghi muss umgedreht (Boden nach oben) auf dem Vorschiff verzurrt werden. Wenn möglich so, dass es vorne auf der Luke der Segellast liegt und hinten noch auf dem GFK-Deck aufliegt und damit nicht mit dem Teakholz in Berührung ist.

Verzurrung: Mit der Dinghileine durch die beiden Augen für die Lifelines und wieder zurück zum vorderen Dinghi-Befestigungsauge. Mit der dafür vorgesehenen Leine (weiss mit schwarzen Punkten; ca. 8mm) vom Backbord-Auge (ca. 70cm vor dem Vorderwant-Terminal) durch die beiden Haltegriffe an den achteren Enden der Dinghiwülste und dann auf das Steuerbord-Auge. Bitte gut straff ziehen.

Wenn das Schiff für mehr als 4 Wochen nicht im Betrieb ist, muss das Dinghi komplett demontiert und in der Dinghitasche (liegt in der Segellast) in der Segellast verstaut werden. Falls dort zu wenig Platz ist, kann der Code0 im Salon gelagert werden.

Der Aussenbordmotor muss nochmal entlüftet werden, aber die Entlüftung ist danach komplett zuzudrehen. Der Tank sollte möglichst weniger als halb voll sein. Bitte nicht vergessen abzuschliessen.

Wenn das Schiff für mehr als 4 Wochen nicht im Betrieb ist, muss der Aussenborder vom Heckkorb genommen werden und an die Montageplatte in der Segellast geschraubt werden. Das Schloss für den Aussenborder kann dann in der Navigation abgelegt werden.

9. Backskisten

Bitte die Backskisten kurz entleeren, auswischen und alles wieder ordentlich verstauen. Dabei darauf achten, dass keine feuchten Gegenstände (insbesondere die Leinen) in den Backskisten liegen. Die Backskisten anschliessend mit den Vorhängeschlössern (Schlüssel ist am Bootsschlüssel) von ABUS abschliessen.

10. Badeplattform

Die Badeplattform soll hochgeklappt sein nach Verlassen des Schiffs. Entweder geht dies (einfachste Methode) indem man die Badeplattform hochzieht und normal verriegelt und dann über eines oder mehrere Nachbarschiffe oder eine ausgeliehene sehr lange Planke (der Abstand sollte ja ca. 2m oder mehr sein zum Steg) tonttu verlässt.

Eine Alternative (nicht so gut, da dann die Badeplattform nicht verriegelt ist) wäre beim rüber steigen über die offene Badeplattform das Ende der blauen Leine vom Badeplattformflaschenzug mitzunehmen und die Badeplattform dann von Land aus hochzuziehen. Evtl. muss man die blaue Leine vorher verlängern. Am Schluss (wenn die Badeplattform komplett hochgezogen ist) muss man die blaue Leine noch in der Curryklemme festklemmen, sonst könnte die Badeplattform bei Wind

wieder runterfallen! Die blaue Leine dann einfach über die Badeplattform ins Cockpit schmeissen. Der als Nächster kommt, muss sich halt notfalls ein Dinghi ausleihen, um an Bord zu kommen…

III. Rettungsmittel / Feuerlöscher / Gaseinrichtungen

A. Rettungsinsel

An Bord ist eine 8-Personen Rettungsinsel mit Dach und Mittelmeergerechter Minimalausrüstung. Die Rettungsinsel befindet sich unter den Füssen des Steuermannes über der Steuerbordluke der achteren Backskiste. Im Notfall (verlassen des Schiffs wegen sinken; verlassen des Schiffs wegen Feuer an Bord, um danach vielleicht wieder zurück an Bord zu gehen; abbergen lassen eines Schwerverletzten durch einen Hubschrauber von der nachgeschleppten Rettungsinsel) die Badeplattform/Heckklappe absenken (dann spart man es sich die Rettungsinsel über die Heckklappe hinweg zu wuchten – und die ist schwer!); Bodenklappe hinter dem Steuerbordruder hochklappen; prüfen, dass die Rettungsinsel mit dem Karabiner an der Reissleine an dem von mir angebrachten Augbolzen befestigt ist; Rettungsinsel über Bord werfen; Reissleine ganz herausziehen und mit einem kräftigen Ruck auslösen.

B. Seenotsignale

Ein überkompletter Satz Seenotsignale (Fackeln, Signalraketen, Rauchtöpfe) befindet sich unter dem Segelanzugschrank im Rücken vom Navigationssitz. Auslösen von Seenotsignalen immer gemäss bebilderter Anleitung auf dem Seenotsignal selber und IMMER mit ausgestrecktem Arm dabei aussenbords nach Lee halten. Falls das Seenotsignalmittel nicht auslöst (nach maximal 20 Sekunden) einfach ins Wasser fallen lassen und das nächste probieren.

C. EPIRB

Die EPIRB (Seenotsignalbake) mit GPS und Satellitensignalisation sowie Peilsignalfunktion für Flugrettung ist neben der Tür zur Steuerbord Achterkajüte hoch oben (ausser Reichweite der Kinder) an der Wand angebracht. Bedienung gemäss aufgedruckter Anleitung. Falls Ihr sie testen wollt, bitte ganz genau durchlesen. Ein Fehlalarm ist teuer!

D. DSC-GMDSS Funkgerät und Handfunkgerät

Im Notfall darf das eingebaute Funkgerät natürlich auch von nicht ausgebildeten Funkern ohne Lizenz bedient werden (sonst natürlich nicht). Eine einfache Anleitung für Seenotmeldungen ist als Ringbuch mit je einer Seite pro Notruftyp ist in der Bordbibliothek zu finden.

Das Rufzeichen von tonttu sowie die MSC (die DSC-Telefonnummer) sind über dem Funkgerät notiert.

Das Lowrance Handfunkgerät sollte möglichst immer geladen sein (es ist auch super für die Kommunikation mit dem Hafen / der Marina vom Steuer aus geeignet), da es beim verlassen des Schiffs mit der Rettungsinsel unbedingt mitgenommen werden sollte. Es ist Wasserdicht und hat ein GPS eingebaut, so dass man seine Position durchfunken kann ;-)

E. Rettungswesten / Lifebelts /Lifelines

Es sind 2 selbstaufblasende Rettungswesten mit integriertem Lifebelt für Erwachsene an Bord, sowie zwei für Kleinkinder. Ersatzpatronen und Salztabletten für beide Westentypen sind in einer Tupperwaredose im Schränkchen links vom Navigationstisch. Weiterhin gibt es mehrere

Erwachsenen-Feststoffwesten (je 1x 90+kg, 70-90kg, 60-70kg, 50-60kg und eine 40-60kg für Jugendliche; wobei alle Westen 150 N Auftrieb haben, die Gewichtsklasse ist eher zur Auswahl der Passform) und evtl. noch Kinderfeststoffwesten (15-25/30kg). Diese Kinderfeststoffwesten nehmen wir jedoch manchmal mit nach München, also bitte vorher abklären!

Ausserdem (für die, die eine Feststoffweste zugeteilt bekommen haben) gibt es 4 Lifebelts mit Lifelines (meistens mit 3 Karabinern, es gibt aber auch ein paar mit 2 Karabinern oder sogar welche mit einem Karabiner und Schlaufe am anderen Ende, das ist für Kinder nicht schlecht, da die die Lifelines dann am Lifebelt nicht aushaken können) für Erwachsene und 4 für Kinder (2x ganz klein für 2- bis 3-jährige und zwei für 4-jährige oder älter mit Brustumfang 60 bis 90 cm). Sie sind jeweils zusammen mit Lifelines in grossen transparenten Dosen eingepackt. Also am einfachsten gleich zuteilen und die Dosen mit dem weissen Textilklebeband beschriften nachdem die Grössen eingestellt worden sind.

An Deck sind auf beiden Seiten Linelines vom Heck bis zum Bug gespannt, so dass man ohne sich umpicken zu müssen das ganze Schiff entlang gehen kann. Natürlich immer auf der Luvseite (also oben bei Krängung). Ansonsten gibt es im Cockpit bei den Edelstahlbügeln am Niedergang sowie an den Tischfüssen Augen zum einpicken.

F. Rettungskragen / Lifesling

Am Heckkorb auf der Backbordseite ist ein Rettungskragen (weiss) mit Notlampe montiert. Der Rettungskragen wird mit einem Bändsel (kann ohne Knoten zu öffnen entfernt werden) gesichert. Zusätzlich nutze ich meist noch die mit zwei Kunststoffkarabinern verbundene Griffleine, die um den Rettungskragen herum angebracht ist, um den Rettungskragen am Heckkorb zu sichern. Das dient aber mehr dazu, meine kleinen Mitsegler daran zu hindern mit dem Rettungskragen zu spielen.

Die Notlampe ist wartungsfrei (also bitte nicht aufschrauben) und löst nicht durch einen Quecksilberschalter aus, wenn sie aufgerichtet wird – wie das früher üblich war – sondern durch zwei kleine Messingkontakte auf den Seiten, die über das Salzwasser den Stromkreis schliessen. Wenn Ihr die Lampe also testen wollt: Waschbecken voll Wasser füllen und darin schwimmen lassen.

Am Heckkorb an Backbord ist ein Lifesling montiert (in einer weissen Tasche). Die Bedienung des Lifeslings ist auf der Tasche mit Piktogrammen dargestellt. Der Lifesling ist mittels des blauen Gurtbandes an einem Auge an der Bordwand befestigt. Wenn der Lifesling eingesetzt werden soll, muss einfach die Klappe oben auf der Stofftasche geöffnet werden und der Lifesling wird der über Bord gefallenen Person nachgeworfen. Dabei läuft die Leine automatisch aus (also, bitte dafür sorgen, dass sie genau so aufgeschossen aber nicht verknotet ist, wenn man den Lifesling mal zu Anschauungszwecken rausholt). Ziel ist, dass die über Bord gefallene Person den Lifesling bzw. die Nachschleppleine und damit den Lifesling zu packen bekommt und mit diesem dann an Bord geholt werden kann. Dazu fährt man Kreise um die zu bergende Person.

An Bord bekommt man die Person dann am besten über die Badeplattform (bei wenig Welle) oder man winscht sie über ein mit dem Grossbaum ausgebaumtes Fall (Dirk oder Genakkerfall) wieder an Bord.

Wenn die Nachschleppleine zu kurz ist, kann man sie mit der 100m-Schwimmleine, die gleich daneben auf einer Rolle montiert ist verlängern.

G. Wurfleine

Neu haben wir an Bord auch eine Wurfleine. Diese ist nicht am Heckkorb angebracht sondern liegt in der Backbord-Backskiste. Sie ist 25m lang, in einem Wurfsack, so dass man das eine Ende hält und mit viel Schwung den ganzen Wurfsack wegwerfen kann.

Wer damit unbedingt üben will, muss es unbedingt wieder sauber mit Süsswasser auswaschen, ausgiebig trocknen lassen und dann wieder ordentlich verpacken.

H. Wantenschneider

Ein grosser (110cm lange Griffe) Bolzenschneider liegt hinter dem Rückenpolster der Steuerbord-Salonbank.

I. Leckstopfen etc.

Ein kompletter Satz Leckstopfen befindet sich im „Apothekerauszug“ (= senkrechte Schublade) unterm Kartentisch.

Weiterhin gibt es noch einen grossen roten Mega-Leckstopfen. Es handelt sich um ein dichtes, flexibles Material. Er ist in dem offenen Fach links vom Kartentisch zu finden. Kaum zu übersehen.

Zusätzlich dazu haben wir auch noch eine Leckpaste an Bord (müsste auch im offenen Fach oder in dem kleinen Schränkchen darüber sein). Mit dieser können auch kleine Lecks mittelfristig gestopft bzw. abgedichtet werden.

J. Lenzpumpe / Bilgepumpe

Eine Handlenzpumpe ist im Cockpit auf der Backbordseite hinter dem Steuerrad. Den grauen Griff nach oben schieben und dann von der Wand wegklappen und pumpen. Wie üblich nicht das effizienteste, aber wenigstens kann sie während des steuerns bedient werden.

Besser ist natürlich eine Eimerkette oder auch den Seewassserzulauf vom Motor vom Seeventil lösen (vorher das Seeventil natürlich zu machen) und dann diesen ins Wasser halten und den Motor mitpumpen lassen.

Dann gibt es natürlich noch eine elektrische Bilgepumpe in der Zentralbilge. Die ist aber eigentlich auch eher für vergossenes Wasser gedacht, als gegen ein Leck anzukämpfen. Eigentlich gibt es ja zwei elektrische Bilgepumpen in der Zentralbilge. Ich habe mal eine zweite gekauft und eingebaut. Leider ist es mir noch nicht gelungen eine unabhängige Zuleitung für den Strom zu verlegen und deshalb ist sie noch nicht angeschlossen. Sie kann aber immerhin sofort in Betrieb genommen werden, sollte die andere Pumpe versagen, denn die Wasserentsorgungsleitung steht schon.

K. Feuerlöscher / Löschdecke

An Bord gibt es 5 Feuerlöscher. Einer in der Backskiste an Steuerbord (2kg Schaum), einer im Segelanzugschrank im Rücken vom Navitisch (2kg Schaum) einer an der Maststütze in der Vorschiffkajüte (2kg Schaum), einer in der Segellast gleich an Backbord von der Leiter am achterlichen Schott befestigt (6kg Pulver) und dazu noch einen automatisch auslösenden 2kg

Schaumlöscher im Motorraum (am Niedergang montiert). Der löst bei einer Temperatur von 97 Grad (fragt mich nicht wieso die Temperatur so krumm ist) selbständig aus.

Sollte ein Feuer im Motorraum vermutet werden, so sollten zwingend zuerst die beiden Treibstoffhähne in der Zentralbilge geschlossen werden und dann mit dem Feuerlöscher aus der Vorschiffkajüte und/oder dem aus dem Segelanzugschrank durch die Löschöffnung (ist mit rundem Holzdeckel verschlossen) im Niedergang gelöscht werden. Erst danach vorsichtig den Niedergang öffnen.

Oberhalb des Schranks in dem der Kühlschrank ist befindet sich eine Löschdecke für Küchenbrände (Fett in der Pfanne) oder auch sonst verwendbar.

L. Rauchmelder / Gasdetektor

Oberhalb des Schranks in dem der Kühlschrank ist, habe ich einen normalen Haushaltsrauchmelder angebracht. Also bitte beim scharfen anbraten vorher den Rauchmelder abnehmen (Bajonettverschluss gegen den Uhrzeigersinn) und auf den Kartentisch legen. Ich habe den Rauchmelder bewusst dort angebracht, wo er möglichst schnell Rauch von einem Küchenbrand abbekommt. Das ist halt für Steakfans nicht ideal.

Im Fussraum des Navitisches ist ein Gasdetektor montiert. Er „erschnüffelt“ kleinste Mengen Propangas (das ist schwerer als Luft) und sollte bei einem Gasleck sofort auslösen. Er ist über 12V (dauerhaft, also ohne Sicherungsschalter) angeschlossen, hat aber auch einen Kondensator, der ihn kurzfristig am Leben erhält bei einem Stromausfall.

Vielleicht habt Ihr ihn schon einmal gehört, wenn Ihr die Batteriehauptschalter eingeschaltet habt, nachdem er länger aus war.

M. Signalhorn

Das im Mast (vorne auf halber Höhe angebrachte) Signalhorn ist nicht betriebsbereit. Leider ist die Signalhornvariante dann doch zu billig gewesen, um mit dem Spannungsabfall nach 15m Kabel mit 2,5qmm Querschnitt zurecht zu kommen. Dafür können uns die Kinder auch nicht erschrecken, wenn sie auf den grünen Hornknopf neben dem Gashebel drücken.

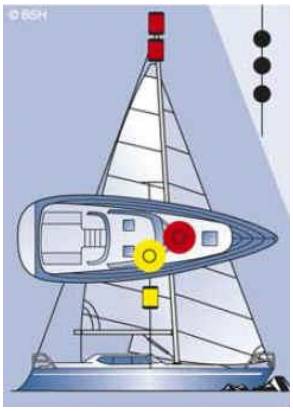
Ein Gaskartuschenhorn als Ersatz findet Ihr im Schränkchen unter dem Segelanzugschrank. Ein Messing-Signalhorn ist auch an Bord.

N. Signallichter „Manövrierunfähig“ bzw. „auf Grund“

Unter der Sitzbank im Salon an Stb ist in einem Karton die „Notsignalisationsanlage“. Es handelt sich um rote Farblaternen (2 Stück, rundum), die mittels der Dirk oder eines Falls in den Mast hoch gezogen werden können. Am langen Kabel unten befindet sich ein 12V „Zigarettenanzünderstecker“ der im Cockpit neben der Motorsteuerung eingesteckt werden kann.

Mit „rot über rot“ markiert man nachts die Manövrierunfähigkeit. Tagsüber sind dafür drei schwarze Bälle übereinander zu montieren. Wir haben die steckbaren Varianten an Bord. Zwei davon im unteren Schrank hinter dem Navigationstisch und eine montiert in der Segellast. Diese verwende ich als Ankerball.


„manövrierunfähig“


„auf Grund“

Solltet ihr auflaufen (hoffentlich nicht), dann ist zusätzlich zu den beiden roten Rundumleuchten noch das Ersatzankerlicht (oder auch Cockpitbeleuchtung) zu montieren. Idealer Weise unter den Baum gehängt oder halb hochgezogen mit einer der Flaggenleinen.

„Manövrierbehindert“ gibt es auf unserem Schiff per Definition nicht ;-)

O. Verbandskasten / Arzneimittel

Der Originalverschweisste Marineverbandskasten ist im kleinen „Apothekerauszug“ (= senkrechte Schublade) unter dem Kartentisch. Für kleinere Verletzungen ist auch ein Verbandskasten der Zürich Versicherung oben auf dem Schrank in dem der Kühlschrank eingebaut ist.

Ausserdem gibt es im gleichen Schrank im obersten Klappfach eine grosse Transparente Kiste mit Arzneimitteln (alles für Kinder und ein wenig für Erwachsene). Das hervorragende Buch „Medizin an Bord“ ist in der Bordbibliothek zu finden in der neuen Ausgabe (noch verschweisst, habe es eben erst mitgebracht).

P. Werkzeug / Ersatzteile

An Bord findet Ihr überdurchschnittlich viel Werkzeug und Ersatzteile (verglichen mit einem Charterboot).

Ein grosser Werkzeugkoffer ist im Schränkchen unter dem Segelanzugschrank. Ein Strommessgerät und alle benötigten Sicherungen sind im kleinen Schränkchen links vom Sicherungspanel. Ein Akkuschrauber sowie Sägen und Feilen findet Ihr in der Segellast. Dort steht auch ein Köfferchen mit Elektrowerkzeug (Lötkolben, Lötzinn, Schrumpfschläuche, etc.) sowie eine Sammlung von Kabelbindern, Kabelendhülsen, Wago-Klemmen, Edelstahlschrauben und Muttern und einen Setzkastenkoffer mit Kleinteilen aller Art.

Das viele Werkzeug soll aber keine Einladung zur Bastelstunde sein. Wenn Ihr etwas reparieren müsst oder wollt, dann bitte ich Euch das mit mir abzusprechen! Ich habe das Zeug an Bord gebracht, weil ich ein halbes Jahr mit tonttu in so „wilden“ Gebieten wie Montenegro, Albanien und Griechenland unterwegs war und mir manchmal einfach selber helfen musste. In Kroatien sollte das aber nicht nötig sein.

Die klassischen Motorersatzteile wie Keilriemen, Impeller und Öl findet Ihr unter der mittleren Salonsitzbank.

IV. Elektrik / Generator / Inverter / Landstrom

A. Elektropanel 12 V

Das obere Sicherunspanel beinhaltet alle 12V Sicherungen/Schalter. Einige der Schalter sind jedoch nicht belegt. Grundsätzlich sollten beim kurzzeitigen Verlassen des Schiffs alle Sicherungen am 12V-Panel ausgeschaltet werden mit der Ausnahme der Sicherung für den Kühlschrank („Refrigerator“) in der mittleren Spalte, oberer Block ganz oben.



Wichtige weitere 12V-Sicherungen sind:

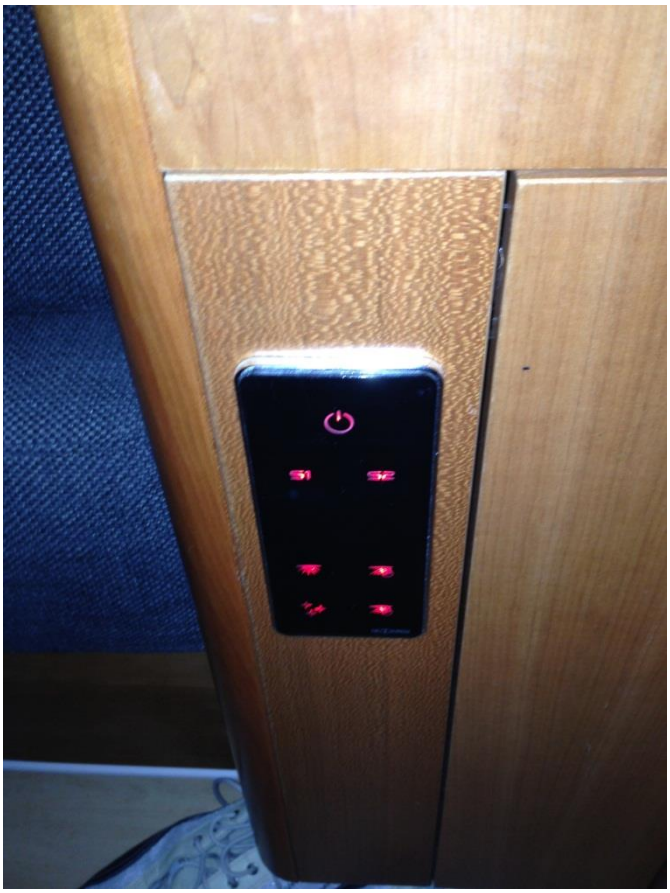
1. Innenbeleuchtung

Es gibt drei Sicherungen für die Innenbeleuchtung im Schiff (beschriftet mit „Lighting I“, „Lighting II“, „Lighting II“) in der linken Spalte im oberen Block ganz oben.
Diese können alle angeschaltet werden, damit alle Lichter im Schiff aktiviert sind. Beim betreten des Schiffs im Dunklen, gibt es direkt beim Niedergang unter der Decke auf der Steuerbordseite (bei der quadratischen Haltestange) einen Lichtschalter der zwei Deckenlichter vor dem Navigationstisch anschaltet. Diese Lichter gehen immer, auch wenn die Lichtsicherungen aus sind.

Alle Lichter in den Kajüten und Bädern können direkt am Licht angeschaltet werden (bei Deckenleuchten und Schwanenhals-Leselampen jeweils mit kleinen Kipphebeln direkt an der

Lampenbasis) bzw. mit herkömmlichen Lichtschaltern unter der Decke für die indirekten LED-Beleuchtungen in den Kajüten.

Im Salon wird die komplette LED-Beleuchtung (indirekte und die Deckenstrahler) über das Steuerpanel an der Seite des Navigationstisches bedient. Hier gibt es 4 Touch-Schalter für die rote Treppenbeleuchtung, die zentralen Deckenlichter sowie je eine für die indirekte Beleuchtung an der Backbord und an der Steuerbordseite. Die Schwanenhals-Leselampen (LED mit rot und weiss Schaltung wie in den Kajüten) werden direkt am Fuss der Lampen an- und umgeschaltet.



2. Navigationslichter

Die Schalter/Sicherungen für die Navigationslichter befinden sich in der linken Spalte im unteren Block. Die Navigationslichter sind alles LEDs und brauchen vergleichsweise wenig Strom. Also bitte (vor allem das Ankerlicht) rechtzeitig anschalten.

Belegt sind jetzt alle fünf Schalter:

- Positionslichter („Navigation Lights“) für die beiden rot und grün Leuchten am Bugkorb und die Heckleuchte (bei dieser bitte darauf achten, dass kein Fender oder Leinen davor hängen und den Sichtbarkeitsbereich stören).
- Motorlicht („Steaming Light“; ist am Mast vorne auf halber Höhe angebracht)
- Ankerlicht („Mast Head Light“; oben auf dem Mast als Rundumlicht während des Ankerns in der Nacht; bitte vor dem verlassen des Schiffs anschalten, wenn man voraussichtlich erst nach dem Sonnenuntergang vom Essen zurück kommt)

- Licht am Cockpit Tisch („Cockpit Lights“) für das einsteckbare LED-Licht im Cockpit-Tisch. Das Licht findet Ihr in der Holzschatulle auf dem Schrank hinter der Navi-Sitzbank.
- Deckslicht („Courtesy Lights“) für die Beleuchtung auf dem Vorschiff, falls Ihr das bei Arbeiten im dunkeln braucht. Für das Anlegen (zumindest beim ankern in der Nacht) vielleicht nicht unbedingt zu empfehlen, das die Nachtsichtigkeit damit deutlich verringert wird.

3. Schalter für Sanitäreinrichtungen

Die Schalter/Sicherungen für die Sanitäreinrichtungen (Toilettenspülung, Wasserversorgung, Duschpumpen) befinden sich in der mittleren Spalte im unteren Block. Bitte diese Schalter auch bei kurzzeitigem Verlassen des Schiffs ausschalten. Denn wenn einer der Schläuche platzen würde (und es ist 10bar Druck auf der Wasseranlage) dann würden bis zu 400L Wasser (zum Glück Süsswasser) aus dem gerade aktiven Tank in die Bilge fliessen…

Belegt sind nur drei Schalter:

- Wasserversorgung („Fresh Water Pressure“): Aktiviert die Süsswasserpumpe und füllt nach dem anschalten der Sicherung meistens zuerst mal den Druckbehälter (der kann kleine Wassermengen an den Wasserhähnen liefern ohne dass jedes Mal die Pumpe anspringen muss). Also nicht „erschrecken“.
  Wenn die Pumpe dauerläuft (ohne dass ein Wasserhahn offen ist), ist vermutlich der aktive Wassertank leer. Dann bitte die Wasserversorgung sofort ausschalten und den Wassertank umschalten. Danach wieder anschalten und einen Wasserhahn öffnen bis wieder regelmässig (ohne Luft) Wasser kommt. Den Wasserhahn danach wieder schliessen und warten ob die Pumpe nach kurzer Zeit (der Druckbehälter wird wieder gefüllt) aus geht.
  Wenn die Wasserpumpe immer wieder (alle 5 bis 10 min) an geht, ohne dass jemand einen Wasserhahn öffnet, dann gibt es entweder ein Leck in der Wasserversorgung (bitte suchen und mich dann anrufen ;-)) oder es hat jemand die Heckdusche nicht am Wasserhahn durch kippen nach rechts (zur blauen Seite hin) ausgemacht. Dann kann es passieren, dass der graue Hebel am Duschkopf leicht gedrückt ist und Wasser in die achtere Backskiste tropft und dann muss der Druckbehälter wieder regelmässig „aufgepumpt“ werden. Das gleiche würde natürlich passieren wenn irgendein anderer Wasserhahn oder Duschkopf tropft weil der Wasserhahn nicht ganz zu ist.
- Toilettenspülung („Toilet Flush“): Wenn dieser Schalter aus ist, gehen die elektrischen Toiletten nicht.
- Duschpumpe („Shower Drain“): Dieser Schalter aktiviert die beiden Pumpen mit denen man das Wasser aus den „Duschtassen“ auspumpen kann. Wirklich angeschaltet werden die Pumpen jeweils durch den kleinen schwarzen (mit Gummi überzogenen) Wippschalter direkt neben den Duscharmaturen. Bitte solange Pumpen bis mehrfach Luft gepumpt wurde (das ist dann so ein glucksendes Geräusch), damit die Teakroste nicht im Wasser stehen. Wenn nichts weggepumpt wird, könnte das passende Seeventil geschlossen sein. Siehe VI.A.3 Im Unterschrank vom achterlichen Bad bzw. VI.A.6 Im Unterschrank vom vorderen Bad (Backbord).

4. Navigationsinstrumente und Schiffsführungsaggregate

Die Schalter/Sicherungen für die Navigationsinstrumente und für die Schiffsführungsaggregate (Elektrowinschen, Ankerwinsch, Bug- und Heckstrahlruder) befinden sich im mittleren und rechten oberen Block.

Navigationsinstrumente:

- Wenn nur die 4 Instrumente an den Steuerrädern (die zwei am Backbord Steuerrad sowie die beiden rechten am Steuerbord Steuerrad) aktiviert werden sollen (z.B. um nur mal die Windstärke zu kontrollieren), dann reicht es die Sicherung „Navigation Instruments“ im mittleren oberen Block ganz unten anzuschalten.
  Wenn man Nachts Strom sparen möchte, kann man dann die beiden Multifunktionsinstrumente durch längeres drücken der Sternchen-Taste am Instrument in den Stromsparmodus schalten. Dann sind nur noch die beiden Windinstrumente an.
- Wenn normal gefahren werden soll, dann sind zusätzlich zu den Navigationsinstrumenten noch die Schalter für den Autopiloten und den Chartplotter zu aktivieren.
  Bitte nicht den Autopiloten oder die Navigationsinstrumente abschalten, wenn der Chartplotter noch läuft, sonst bekommt man Warnmeldungen dass die Geber nicht mehr gefunden werden (die hängen nämlich alle auf dem Schalter Navigationsinstrumente und auch der Chartplotter kommuniziert mit dem Autopiloten).
  Wenn man nur Musik hören will, oder mit dem Chartplotter arbeiten will ohne zu fahren (Vorbereitung mit Wegpunkten für den nächsten Tag), kann man nur diesen einschalten (dann sollten aber vorher alle drei Schalter ausgeschaltet und dann nur der vom Chartplotter wieder angeschaltet werden).

Schiffsführungsaggregate:

- Elektrowinschen („Winch Control“; dritter Schalter von oben im rechten oberen Block): Aktiviert beide Elektrowinschen (Steuerbord und Backbord)
- Ankerwinsch („Windlass/Bow Thruster“; oberster Schalter im rechten oberen Block): Aktiviert die Ankerwinsch und das Bugstrahlruder sowie die Bugstrahlruder/SMS-Steuerung. Wenn das Bugstrahlruder verwendet werden soll, dann aber bitte immer gleich beide Sicherungen aktivieren)
- Heckstrahlruder („Aft Thruster“; zweiter Schalter von oben im rechten oberen Block): Aktivert das Heckstrahlruder.

Zur Bedienung und Aktivierung von Bug- und Heckstrahlruder siehe **VII.B Steuerung von Bug- und Heckstrahlruder**.

Während der Fahrt lasse ich gewöhnlich alle sechs hier beschriebenen Sicherungen konstant an.

5. Kühlschrank

Der Schalter für den Kühlschrank befindet sich ganz oben im oberen mittleren Block und kann immer aktiv bleiben, solange der Kühlschrank auf Stufe 2 bis 3 (von 5) steht.

6. Bilgepumpe

Die Schalter für die Bilgepumpen befinden sich im unteren rechten Block. Es ist nur ein Schalter aktiv für die manuelle Aktivierung der Bilgepumpe (der kleinere der beiden Schalter; er ist nur als Taster ausgelegt). Die Bilgepumpe wird automatisch über einen Schwimmer gesteuert und ist dafür auch zusätzlich direkt an die Batterien angeschlossen.

7. Füllstandsanzeigen

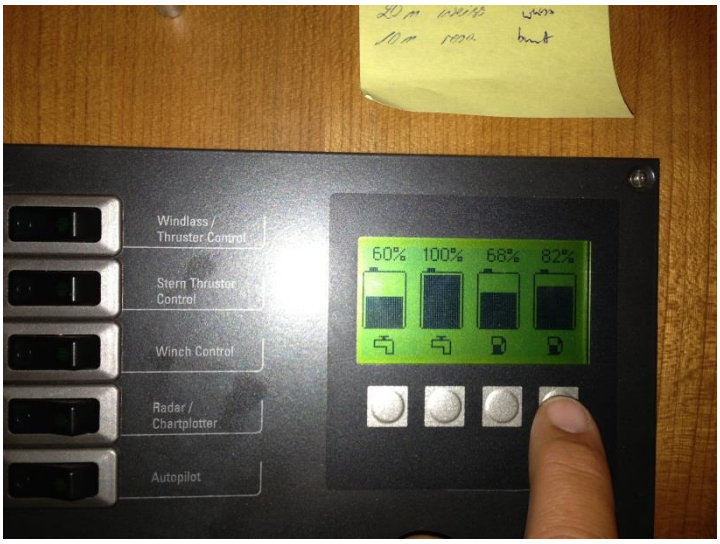
Auf dem 12V-Panel ist auch die Füllstandsanzeige für die Tanks sowie die Batterien.

Im Normalzustand zeigt die Anzeige die Batterieladezustände an:



- Grosses Batteriesymbol mit „Service“ beschriftet: Der Ladezustand der Hauptbatteriebank, zuständig für alle normalen 12V-Verbraucher und auch für den Inverter, wenn über diesen aus 12V 230V erzeugt werden sollen. Über 12.8 V zählt als voll geladen. Bei Werten über 13 V ist normalerweise ein Ladegerät angeschlossen (Landstrom, Motor mit Lichtmaschine oder der Generator).
- Kleineres Batteriesymbol rechts oben mit „Bow“ beschriftet: Zeigt den Ladezustand für die Batteriebank des Bugstrahlruder an. Hier gilt 27.6 V als der Normalzustand für voll geladen.
- Kleineres Batteriesymbol rechts unten mit „Starter“ beschriftet: Der Ladezustand für die Motorbatterie, die ausschliesslich zum Starten des Motors genutzt wird. Hier sollte eigentlich nie ein Wert unter 12.8 V (oder im Ladezustand irgendwas über 13 V) angezeigt werden.

Wenn man den ganz rechten silbernen Taster drückt, wird auf die Anzeige der Tanks umgeschaltet:



- Die beiden linken Anzeigen geben den Füllstand der beiden Wassertanks an: Die linke für den grösseren Tank in der Vorschiffkajüte unter der Koje mit etwa 400 L Wasservolumen und die zweite von links für den kleineren Tank im Salon unter der rechten Sitzbank mit etwa 200 L Volumen. Die Anzeigen gehen stufenartig und etwas verzögert hoch auf 100% beim Füllen der Tanks. Die Anzeige für den Haupttank im Bug ist im Moment nicht korrekt justiert und zeigt schon deutlich vor Erreichen von 100% den vollen Füllstand an.
- Die beiden rechten Anzeigen sind für die beiden je 125 L fassenden Dieseltanks. Die zweite von rechts für den Backbordtank, die ganz rechte für den Steuerbordtank. Auch hier ist die für den Steuerbordtank nicht ganz korrekt justiert und der Tank ist bei 82% schon voll.

B. Elektropanel 230 V und Generatorsteuerung



1. 230V-Versorgung: Landstrom

- Auf der linken Hälfte befinden sich die Anzeigen und Steuerungen für die 230V-Stromquelle: Landstrom oder Generator.
- Mit dem grossen Drehschalter kann von „keine Stromquelle“ (= Stellung „0“) auf „Landstrom“ (= Stellung „Shore“) sowie auf „Generator“ (= Stellung „Generator“) umgeschaltet werden. Dies sollte erst erfolgen, wenn die obere rechteckige Leuchte dauerhaft grün leuchtet.
- Am Ladegerätpanel blinkt es dann eine Weile. Achtung der kleine Kipphebelschalter unten am Ladegerätpanel sollte auf „charge only“, also rechts gekippt stehen. Wenn es ausgeblinkt hat, dann schnellt die 230V-Anzeige nach oben und das System fängt an die Batterien zu laden. Man sieht diesen Zustand im Bild der Anzeige weiter unten: Rechts leuchtet die obere, blaue Leuchte (diese sagt aus, dass das Ladegerät 230V bekommt) und eine der orangenen drei Leuchten darunter (diese geben Auskunft darüber, in welchem Batterielademodus das Ladegerät ist; im Bild steht es auf „float“, dass heisst die Batterien sind ganz oder fast voll geladen und es wird kein Ladestrom zugeführt).
- Sollte sie rot leuchten (dauerhaft), dann ist der Landstrom falsch polarisiert (also an Land ist bei der „Steckdose“ die Phase und der Nulleiter falsch herum im dreipoligen Stecker angeschlossen). In diesem Fall kann mit Hilfe der verschiedenen Adapter (3-polig blauer Stecker mit schwarzer 3-fach-Anschlussbox am Ende → Schuko-Stecker zu 3-polig blaue Buchse → normales Landstromkabel) eine „Umpolungshilfe“ gebaut werden, indem der

Schukostecker einfach in der Schukobuchse gedreht wird). Dann sollte die Leuchte wieder dauerhaft grün leuchten.

- In sehr seltenen Fällen (habe ich in Griechenland und der Türkei ein paarmal in Stadthäfen oder an Restaurantstegen erlebt) kann es sein, dass die Leuchte rot blinkt. In diesem Fall ist mit der Quelle des Landstroms grundsätzlich etwas nicht in Ordnung. Zum Beispiel, wenn die Spannung zu niedrig ist, da die Leitungen zu lang sind, oder zu viel Last (andere Schiffe) dran hängen. In diesem Fall kann kein Landstrom genutzt werden und die Verbindung ist bitte sofort zu trennen.
- Unter der Spannungsanzeige ist ein FI-Schalter (= Flink-Schutzschalter), der nie herausspringen sollte. Er darf nur auslösen, wenn innerhalb vom Schiff im 230V-Bereich ein Kurzschluss besteht. Sollte er wirklich herausspringen (ist mir noch nie passiert), dann sollte sicherheitshalber ein vertrauenswürdiger Elektriker an Bord kommen und prüfen.
- Bei Landstrom ist auch zu beachten, dass beim Ladegerätpanel (direkt unter dem 230V-Panel; hier im Bild links) ein Limiter eingebaut ist, mit dem der Maximale Stromverbrauch über den Landstromanschluss heruntergeregelt werden kann. Normal sollte er auf voller Stärke (16 Ampere) stehen. Wird er aus versehen heruntergeregelt, kann es sein, dass verschiedene Funktionen nicht mehr zur Verfügung stehen (z.B. die 230V-Anschlüsse), da das Laden der Batterien immer Vorrang hat.
- Bei sehr schwacher Stromversorgung (wenn z.B. die Sicherung an Land ab und zu herausfliegt) kann es sinnvoll sein den Limiter herunterzuregeln (z.B. auf 6 Ampere) und lieber auf 230V im Boot zu verzichten und dafür die Batterien zu laden und Lichter/Kühlschrank/12V-USB-Anschlüsse zu betreiben.



2. 230V-Versorgung: Generator

- Rechts neben dem Ladegerätpanel (siehe im Bild oben auf der rechten Seite) befindet sich das Steuerungspanel für den Generator.
- Der Generator sollte nur dann eingesetzt werden, wenn die Batterien zu schwach werden (unter 11.9 V) und nicht innerhalb kurzer Zeit entweder der Motor gestartet werden soll bzw. Landstrom erreicht wird und auch niemals unter Fahrt oder bei starkem geschaukel.
- Der Generator verwendet Diesel aus den Dieselhaupttanks (alle Dieselhähne müssen also wie im normalen Motorbetrieb eingestellt sein) und hat eine eigene Seewasserkühlung mit Zu- und Ablauf-Ventilen in der Zentralbilge. Beide müssen natürlich offen sein bevor der Generator gestartet wird ;-)
- Bitte den Generator für mindestens eine halbe Stunde laufen lassen, sonst lohnt sich das anlassen nicht.
- Wir haben den Generator meistens angeschaltet, wenn wir mehrere Tage in Buchten unterwegs waren und die Waschmaschine laufen lassen mussten (die geht nämlich nur mit Landstrom oder wenn der Generator läuft) und haben dann zwei Maschinen gewaschen, was ungefähr 1.5 h dauert.
- Zum Anlassen des Generators muss zuerst auf dem Generatorpanel die linke obere weisse Taste (mit dem Kreis mit senkrechtem Strich drin) gedrückt werden. Das aktiviert das Panel und die Generatorsteuerung „bootet“.
- Als nächstes einmal KURZ auf die „Start/Stop“-Taste gleich darunter drücken. Dann schaltet das Panel auf die Betriebsanzeige um und präsentiert verschiedene Motordaten (unter anderem die Temperaturen und die Betriebsstunden).
- Jetzt kann (bitte nochmal prüfen, dass die Seeventile wirklich beide offen sind) der Generator angeschaltet werden, indem man die „Start/Stop“-Taste einmal etwas länger drückt. Das Panel zeigt dann „Preheat“ an und man hört ein surren.
- Nach kurzer Vorwärmzeit sollte der Anlasser den Motor anwerfen. Es kann nach längerem Stillstand (z.B. über den Winter) sein, dass der Anlasser eine Weile orgelt aber der Generator nicht anspringt. Das System hört von selbst mit dem Versuch auf und zeigt „Failed to start“ (oder so ähnlich) an. Dann einfach nochmal probieren. So lange, bis es geht (bei mir hat es im Frühjahr 2014 im März 7 Versuche gebraucht). Normalerweise springt der Generator aber ohne Probleme an.
- Nicht erschrecken, der Generator ist lauter und sorgt für mehr Vibrationen als der Schiffsdiesel. Ist halt nur ein Einzylinder ;-)
- Wenn der Generator eine kurze Weile gelaufen ist (30 sec?), kann man am 230V-Panel den grossen Drehschalter auf „Generator“ umschalten und nach kurzer Zeit (am Ladegerätpanel blinkt es dabei eine Weile; Achtung der kleine Kipphebelschalter unten am Ladegerätpanel sollte auf „charge only“, also rechts gekippt stehen) schnellt dann die 230V-Anzeige nach oben.
- Zum Ausschalten des Generators einfach die „Start/Stop“-Taste etwas länger drücken und der Generator schaltet sich selber ab.
- Danach einfach das Generatorpanel durch drücken auf den linken oberen weissen Taster (mit dem Kreis und dem senkrechten Strich) deaktiveren. Ggf. die Seeventile des Generators wieder schliessen und den grossen Drehschalter am 230V-Panel auf „0“ stellen.

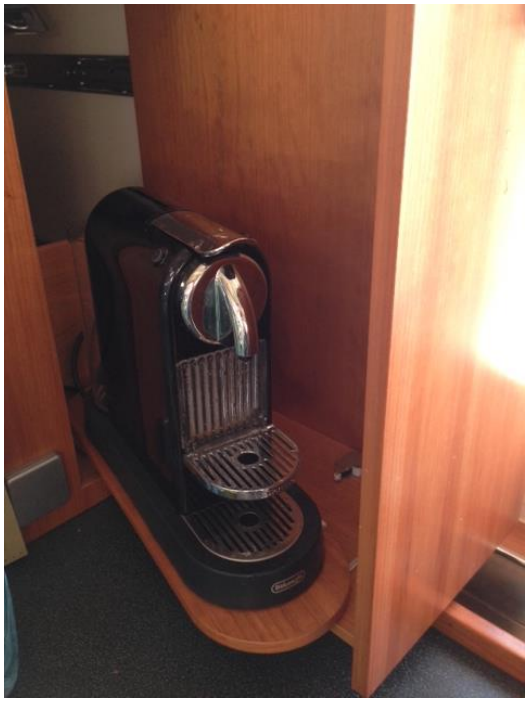
3. 230V-Schalter/Sicherungen



- Das rechte Panel mit den grossen Schaltern umfasst alle Sicherungsschalter für den 230V Bereich. Achtung: Nicht alles gibt es auch an Bord ;-) Ihr werdet vergeblich nach Gefrierschrank, Klimaanlage, Spülmaschine, etc. suchen.
- Die wichtigsten sind hier:
    - **Socket I,** unter anderem die folgenden 230V-Steckdosen: die beiden direkt unter den Panelen; der Steckdose hinter der Spüle in der Pantry sowie ein Teil der Steckdosen in den Kabinen.
    - **Socket II,** die andere Hälfte der Steckdosen in den Kabinen; sorry, Ihr müsst selber suchen oder einfach beide anschalten, wenn Ihr mehr als die Steckdosen in der Naviecke aktivieren wollt.
    - **Mikrowave,** die Mikrowelle sowie die Nespressomaschine und auch die 230V-Steckdose direkt neben dem Nespressomaschineneinschub.
    - **Washer/Dryer,** die Waschmaschine.
    - **Water Heater,** der Boiler. Dieser wird auch durch den Motor erwärmt (ziemlich schnell; ist nach einer guten halben Stunde Motorfahrt schon sehr heiss) und hält sehr lange warm. Wenn man mal länger im Hafen an Landstrom ist (oder ausnahmsweise auch am Generator), dann kann man den Boiler hiermit auch mit 230V heizen. Das aber bitte nicht länger als 30min oder maximal eine Stunde!
- **Kurz zur Nespressomaschine**

  Ihr findet sie in einem Apothekerauszug (= senkrechte Schublade) links von den Backbord Salonfenstern. Die Kaffeemaschine sitzt auf einer schwenkbaren Basis.

Einfach das Brett auf dem die Kaffeemaschine festgeschraubt ist kurz etwas nach hinten drücken, dann löst der Schnappverschluss aus und man kann sie nach vorne schwenken. Dann kommt man auch an den hinten am Fuss befindliche An/Aus-Schalter der Nespressomaschine ran.
Bitte nur Original-Nespressokapseln verwenden, andere verklemmen sehr leicht. Und auch die Original-Kapseln gleich nach der Kaffeeproduktion durch erneutes Anheben des metallenen Hebels oben auswerfen in den Auffangbehälter.
Achtung: In Kroatien scheint es keine Nespresso-Geschäfte zu geben. Also eigenen Vorrat von zu Hause mitbringen.
In der Nespressomaschine bitte nur Trinkwasser aus der Flasche verwenden (das ist meist auch weniger kalkhaltig). Am Schluss (wenn Ihr nach Hause fahrt) die Maschine ein paarmal nur mit heissem Wasser (also ohne Nespressokapsel) laufen lassen und danach den Wasserbehälter und alle Auffangbehälter gut auswaschen.



C. Inverter (= 230V aus 12V)



- Das Ladegerät ist gleichzeitig der Inverter und das Herz der Elektroanlage. Er steuert die Ladung/Ladezyklen der 4 Batteriekreise (12V Motorbatterien, 12V Servicebatterien, 24V Bugstrahlruderbatterien, 24V Heckstrahlruderbatterien), prüft (und regelt; Stichwort Limiter) die Qualität des Landstroms und kann als Inverter 230V aus 12V erzeugen. Das geht natürlich nicht unbegrenzt und auch nur bis zu maximal 1500W.
- Für den Fall, dass man 230V benötigt, aber weder Landstrom vorhanden ist noch der Generator läuft (z.B. um mit der Nespressomaschine Kaffee zu kochen, mit der Mikrowelle kurz Babymilch heiss zu machen oder mit deren Grillfunktion Toast zu toasten, nicht aber um sich die Haare zu föhnen), kann der kleine Kippschalter unten am Ladegerätpanel (im Bild oben das linke Panel) ganz nach links gekippt werden auf die Stellung „on“. Dann fängt das blaue Licht ganz oben in der linken Spalte (beschriftet mit „Inverter on“) an zu leuchten.
- Damit wird nach kurzer Zeit die 230V-Anzeige nach oben schnellen uns es steht 230V zur Verfügung, wenn die Sicherungen entsprechend angemacht werden. Der grosse Drehschalter auf dem 230V-Panel kann dabei in der Stellung „0“ verbleiben.
- Bitte achtet bei der Verwendung des Inverters auf die Spannungsanzeige der Batterien. Es kann schon mal vorkommen, dass bei nicht mehr vollen Batterien (nach einer Nacht in der Bucht mit Ankerlicht etc.) die Spannung kurzfristig abfällt, wenn z.B. die Nespressomaschine hochheizt oder die Microwelle läuft.
- Wichtig sind die roten Warnlämpchen auf dem Ladegerätpanel in der linken Spalte. Wenn „overload“ aufleuchtet, sollte sofort einer der 230V-Verbraucher abgeschaltet werden (es ist meistens nicht nötig/möglich die Microwelle laufen zu lassen und gleichzeitig die Nespressomaschine anzuschalten, da diese erst mal besonders viel Strom zum aufheizen braucht).
- Sollte das Lämpchen „low battery“ aufleuchten, kann man den Kaffee noch kurz fertig kochen, sollte aber nicht mehr all zu viel Strom brauchen.

- Das Lämpchen „temperature“ kann an ganz besonders heissen Tagen aufleuchten, wenn gerade die Akkus voll geladen werden oder der Inverter im Vollgasbetrieb ist. Dann bitte die Rückenkissen der Salonbank direkt beim Navitisch vorklappen um dem Ladegerät mehr Frischluft zukommen zu lassen. Ggf. auch einfach – bei Inverterbetrieb – ein paar Verbraucher abschalten oder – bei Landstrom – den Landstrom abschalten (einfach den grossen Drehschalter am 230V-Panel auf „0“ stellen) in der grössten Mittagshitze.

D. Schmelzsicherungen

- Alle Schmelzsicherungen (bis auf die Hauptschmelzsicherungen direkt an den 24V-Batterien der Bug- und Heckstrahler) sind hinter den beiden abnehmbaren Holzverkleidungen unter dem Kartentisch. Sobald man sich vor den Navigationsstuhl kniet und unter dem Kartentisch durchschaut sieht man zwei Verkleidungen mit Schnappschlössern. Sie sind zusätzlich mit Schlüssel-Schlössern versehen, da ich nicht wollte, dass meine Kinder all zu leichten Zugang zu den starken Strömen haben. Die passenden beiden Schlüssel hängen an dem Schlüsselbund mit dem gelben Schwimmkörper und sind mit „Sicherung vorne“ und „Sicherung hinten“ (oder so ähnlich; könnte auch „Bug“ und „Heck“ sein) beschriftet.
- Ersatzsicherungen für alles (ich hoffe ich habe nichts vergessen) sind in dem Schränkchen links oberhalb der Schaltpanele an der Navigation. Lediglich die Sicherung der Ankerwinsch hat einen Sicherungsautomaten, alles andere ist mit Schmelzsicherungen (entweder die „kleinen bunten“, die man auch aus dem Auto kennt mit bis zu 25 Ampere; oder auch grosse mit 100/125/150 Ampere für z.B. die Elektrowinschen). Falls etwas durchgebrannt ist, bitte mit mir Rücksprache halten. Mir sind bis jetzt lediglich drei Sicherungen durchgebrannt: 1x die von der Ankerwinsch, weil die Ankerwinschkontrolle einen Fehler hatte (ist jetzt ausgetauscht) und seitdem habe ich dort einen Sicherungsautomaten; 1x die Sicherung der Elektrowinschen, weil wir im Frühjahr 2013 zu lange unter starker Last haben ziehen lassen; 1x eine 15 A Sicherung, weil ein Kabel von der Originalinstallation nicht richtig verbunden war und einen kurzen verursacht hat. Es sollte also für Euch keine Gelegenheit geben hier etwas auszutauschen ;-)

E. Landstromanschluss

Die Landstromleitungen befinden sich unter dem Sitzpolster am Navigationstisch. Es gibt eine lange 25m Landstromleitung (mit 2.5qmm Querschnitt und orangenem Silikonmantel), die in den meisten Fällen direkt an den Stromkasten an Land angeschlossen werden kann.

Bitte achtet immer darauf, dass Ihr zuerst die Seite an Bord einsteckt (unter dem weissen Klappdeckel im Cockpit an Steuerbord neben der Motorbedienung). Es ist nicht ratsam mit einer unter Strom stehenden Leitung in der Hand über eine Gangway zu laufen, die über dem Meerwasser schwebt!

Bitte auch sehr darauf aufpassen, dass keiner den Landstromanschlussstecker (der eigentlich eine Buchse/Kupplung ist) im Cockpit abtritt. Der ist sehr teuer (beide Seiten zusammen kosten ca. 150€) und auch ziemlich wichtig ;-)

Das überschüssige Kabel bitte in Buchten aufgeschossen (nicht die Leitung verknoten!) mit dem kleinen blauen Bändsel über dem Bordseitigen Anschluss an die Reling hängen. Dabei bitte genügend

übrig lassen, dass der Landstromanschluss bei etwas Schiffsbewegung nicht plötzlich als weiterer Festmacher fungiert.

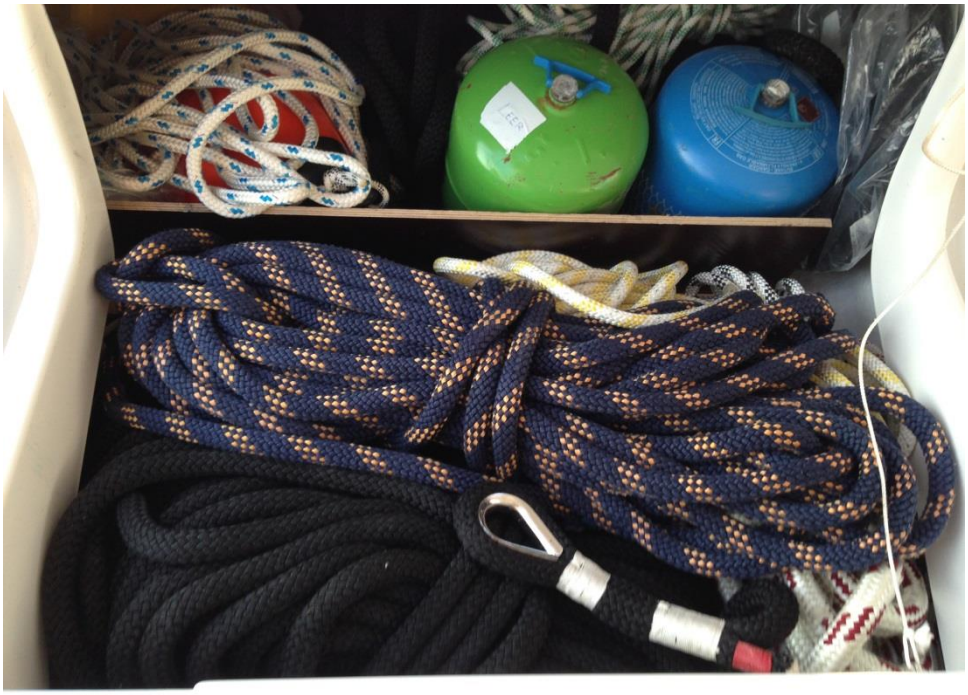
Falls nicht die passende Anschlussmöglichkeit an Land zur Verfügung steht (mit dem blauen 16A Dreipolstecker ist eigentlich das gängigste Modell an der Landstromleitung dran), dann findet Ihr ebenfalls in der Sitzbank an der Navigation alle mögliche (und unmögliche) weiteren Adapter (immer von der Schiffsseite – also dem landseitigen Ende der Landstromleitung – aus gesehen):

- Blau 3-polig 16 A → Schuko-Stecker
- 2x Blau 3-polig 16 A + 1x Schuko-Stecker → Blau 3-polig 16 A (kann als Verteiler für Nachbarn verwendet werden oder in Kombination mit dem Adapter darüber dafür um falsch angeschlossene Landstromkästen auszutricksen; siehe IV.B.1)
- Blau 3-polig 16 A →Blau 3-polig 32 A
- Blau 3-polig 16 A → Rot 5-polig 64 A (es ist nur die erste Phase angeschlossen)

Bei den beiden letzteren müsst Ihr Euch bewusst sein, dass Ihr damit an einer zu hoch (32A oder sogar 64A) abgesicherten Stromversorgung hängt und Euch diesbezüglich komplett auf die Bootsinterne Absicherung verlasst!

V. Anker / Festmacher

Das gesamte Anlege-Equipment (Festmacher, Schleppleine bzw. Heckankerleine, Ankerboje, Reitgewichte) befindet sich in der Backbord-Backkiste:



A. Hauptanker

- Der Hauptanker (= Buganker) ist ein 25kg schwerer Delta-Anker mit 60m Edelstahlkette und weiteren 35m Ankerleine (diese bitte nur im Notfall verwenden; normalerweise reichen die 60m Kette in Kroatien gut aus).
- Der Anker sollte wenn möglich immer auf gut haltendem Grund (also Schlick, Sand, Kies, Seegras in absteigender Reihenfolge ;-)) fest eingedampft werden. Also in langsamer Rückwärtsfahrt (Motor schon ausgekuppelt) über die Ankerstelle fahren und den Anker rechtzeitig herunterlassen (geht auch Elektrisch; man kann aber auch mit einer Winschkurbel die Bremse lösen; ist aber nicht nötig, wenn man es richtig timed) und dann langsam weiter Kette rauslaufen lassen, so dass diese sich möglichst in einer geraden Linie vom Wind weg auslegt.
- Wenn mindestens die 5-fache Ankerkette (wenn man länger liegen bleiben will, bei einem kurzen Badestopp mit Ankerwache an Bord reichen evtl. auch weniger; aber warum, wenn man genug Kette hat ;-)) bei Wassertiefen von 6 bis 10 m und die 7-fache bei Wassertiefen unter 6 m draussen ist (bitte die 1,5 m vom Deck bis zum Wasser auch mit berücksichtigen), dann die Ankerkette dicht kommen lassen. Das Schiff sollte damit aufgestoppt werden.
- Dann bitte unbedingt den Anker eindampfen und testen: Rückwärts einkuppeln, bis die Kette wieder straff gespannt ist. Dann geht jemand (immer mit Schuhen natürlich, wie bei allem was mit Ankern zu tun hat) vor das Vorstag und stellt seinen Fuss auf die gespannte Kette

(komplett aussenbords; also vor dem vorderen Ende des Bugspriets) und prüft ob die Kette ruckelt, denn dann rutscht sie nämlich.

- Wenn alles gut ist, dann stärker Rückwärtsgas geben (bis ca. 1500 Umdrehungen oder auch etwas mehr) und weiter testen für mindestens 10 Sekunden. Wenn nichts ruckelt, dann ist alles OK für die Nacht und der Anker sollte bis 20 kn Wind locker halten. Darüber sollte unbedingt jemand Ankerwache halten oder zumindest mit laufendem Plotter (kann auf dunkel geschaltet werden zum Strom sparen) im Cockpit schlafen, falls der Wind noch stärker wird.
- Jetzt sollte noch die Kettenleine angebracht werden. Diese liegt im Fach direkt unter der Treppe in der Segellast und besteht aus einem Kettenhaken mit einer doppelten roten Leine in die zwei Ruckdämpfer aus Gummi eingebaut sind. Einfach den Kettenhaken direkt vor der Ankerrolle in die Kette (also komplett aussenbords) einhaken (nicht durch ein Kettenglied hindurch sondern einfach zwischen zwei Kettengliedern auf das dritte Kettenglied seitlich; Ihr werdet es schon verstehen, anders geht es auch nicht wirklich) und die beiden Leinen je eine Stb und eine Bb auf die Bugklampen belegen. Dabei bitte darauf achten, dass die Ruckdämpfer nicht am weissen Gelcoat am Bug (oder seitlich am Bug) schleifen, denn das gibt hässliche schwarze Streifen.
- Mit der Kettenleine (als Hanepot) ruckt die Kette nicht so ein, wenn tonttu bei stärkerem Wind hin und her geigt (und das tut er wie alle modernen Schiffe sehr gerne) und ausserdem klappert es im Vorschiff nicht so sehr :-)

B. Heckanker

- Als Heckanker/Zweitanker hat tonttu einen M-Anker (ist ein Nachbau eines Bruce-Ankers) mit 15kg Gewicht an einer Heckankervorrichtung.
- Wir haben den Heckanker fast nie verwendet, aber das soll Euch nicht davon abhalten. Ich persönlich bin eher ein Fan vom frei schwojen (also keine zwei Anker, einer vorne und einer achtern; in so enge Buchten gehe ich nicht oder mache zur Not lieber eine Landleine) und mit Bug voraus und Heckanker sind wir auch fast nie an einer Mole gewesen, da es über den Bug (vor allem wegen des notwendigen Abstands wegen des senkrechten Stevens) sehr schwierig ist an Bord zu kommen.
- Für den Heckanker gibt es keine Kette sondern lediglich die 60m Handy Elastic von Liros (schwarz mit einem roten Ende und einer Kausch am anderen), die mit Reitgewichten ergänzt werden kann.
- Man kann den Heckanker mit der Heckankervorrichtung runterklappen und dann gerade hinten runterhängen lassen. Vorher muss natürlich die Leine montiert werden, der passende Wirbel dazu hängt am Heckanker. Die Leine fiert man am besten über die Bb-achtere Winsch. Bitte unbedingt das andere Ende der Leine irgendwo sicher belegen (zumindest mit einem Palstek über die vordere Winsch an Bb; aber möglichst nicht an der Bb-achteren Klampe). Die Ankerleine dann über der Winsch lassen aber nicht auf der Winsch belegen sondern an der Heckklampe Bb.
- Die Reitgewichte (und natürlich die oben genannte Leine) sind wie alle anderen Festmacher in der Backskiste im Cockpit auf der Bb-Seite. Man muss meistens etwas graben. Es handelt sich um mehrere einzelne Bleigewichte (mit Gummi überzogen) in Gruppen an kurzen schwarzen Leinen festgeknotet mit Karabiner oben dran.

- Die Idee ist die bereitliegende Rolle (eine Art kleine Ankerrolle) über die Ankerleine zu legen und die Reitgewichte unten dran zu hängen und mit der ebenfalls bereitliegenden weiteren Leine (6 oder 8 mm, glaube ich) wie eine Seilbahn an der Ankerleine herunterzufahren, bis die Reitgewichte idealerweise gerade auf den Boden treffen. Damit ist die beste Wirkung erreicht, da immer dann, wenn sich die Ankerleine strafft die Reitgewichte vom Grund hochgehoben werden und das zusätzliche Gewicht zum tragen kommt. Das ist der gleiche Effekt wie wenn bei einer Ankerkette oder einer Ankerleine mit Blei weitere Meter hochgehoben werden. Der Vorteil ist, dass das Reitgewicht erst nachträglich aufgebracht werden kann und man somit nicht das Gewicht beim ausbringen des Heckankers hat.
- Das Reitgewicht kann übrigens auch an der Kette des Bugankers verwendet werden. Beim Aufholen muss man halt (egal ob beim Bug- oder Heckanker) das Reitgewicht zuerst hochholen und entfernen (deshalb ja auch die Holeleine ;-)) und dann den Anker ganz normal bergen.

C. Landleine

- Wer meinen Blog 2012 und 2013 gelesen hat, weiss, dass ich kein Fan von Landleinen bin. Nicht wegen der Landleine sondern wegen der Tatsache, dass ein Anker einfach nicht für seitliche Belastung ausgelegt ist. Und ich habe zu oft erlebt, dass der Wind über Nacht gedreht hat und stärker geworden ist. Dann stimmt natürlich die mühsame Ausrichtung von Anker und Landleine überhaupt nicht mehr.
- Ausserdem habe ich mich auch mal beim an Land turnen mit der Leine verletzt…
- Aber sei's drum: Wer eine Landleine ausbringt, sollte unbedingt auch eine zweite Landleine ausbringen (oder besser gar keine), von jeder Heckklampe eine. Bitte die guten Leinen (die Handy Elastic von Liros; die schwarzen oder die dunkelblaue mit den goldenen Flecken) nicht direkt um Steine oder Bäume binden sondern dort immer eine der einfachen (weiss oder weiss mit roten Punkten) Festmacher um den Baum/Fesl legen und mit zwei Palstek (möglichst hinter dem Baum/Fels die Palsteks) verbinden, so dass ein grosser Ring entsteht. In diesen dann auf der dem Schiff zugewandten Seite die eigentliche Landleine wieder mit einem Palstek anbinden, so dass sie hin und her rutschen kann.
- Das kann man komplett an Bord vorbereiten (wenn man an einem Fels oder Poller festmacht) und mit der einfachen Leine (also mit dem grossen Ring) über die Schulter an Land schwimmen. Ja, ihr habt richtig gehört, an Land zu schwimmen ist meistens die beste Methode, braucht nur eine Person (bei einer Dinghifahrt sind immer zwei nötig) und schont das Dinghi (die Felsen in Kroatien sind sehr scharf).
- Wenn man an einem Baum festmachen will, dann macht man halt nur an einem Ende der einfachen Leine einen Palstek und hält diesen und das andere Ende der einfachen Leine in der Hand (oder besser den Arm durch den Palstek und mit der gleichen Hand das Ende halten). Dann kann auch schon die Landleine angeknotet sein und man hat den zweiten Palstek recht schnell hinter dem Baum geknotet.
- Zum Abschluss bitte die Landleine mit den kleinen gelben Hartplastikbojen markieren. Diese einfach in der Mitte an die Landleinen hängen (mit Stopperstek und das Ende nochmal mit Palstek am Festmacher gesichert).

D. Mooringleinen

- Ich gehe mal davon aus, ihr wisst wie man grundsätzlich mit Mooringleinen festmacht.
- Allerdings ist tonttu ein sehr grosses und auch schweres Schiff (14to) mit einem hohen Freibord (ca. 1.5m). Deshalb wirken die Windlasten deutlich stärker auch im Hafen. Deshalb also wenn irgendwie möglich immer mit zwei Mooringleinen festmachen und darauf achten, dass diese in gutem Zustand und dick genug sind (also mindestens 18mm).
- Wenn die Mooringleinen zu steil runter gehen (ideal wären 30° zur waagerechten, 40-45° gehen auch noch; manchmal sind die Festmachpunkte jedoch so nah, dass die Mooringleine steiler ins Wasser zeigt), dann wirken sie nicht und tonttu könnte sehr leicht mit dem Heck an die Kaimauer donnern.
- Deshalb also entweder einen besseren Platz suchen oder anderen Hafen wählen, oder zumindest eine zweite Mooringleine auf einer der Mittelklampen belegen. Diese zieht tonttu dann weg von der Kaimauer und die an der Bugklampe sorgt dafür, dass tonttu einigermassen gerade bleibt, auch bei seitlichem Wind. Und wenn es ganz dick kommt eine lange Leine zum Schiff gegenüber ausbringen in der Boxengasse (nach Rücksprache mit den Marineros). Das geht sehr gut, indem man an das Ende der Leine einen Fender bindet (evtl. nochmal einen in der Mitte, der dient dann auch als Markierung für andere) und diesen vom Bug des Schiffs gegenüber in der Boxengasse rübertreiben lässt zu tonttus Bug (wir gehen ja davon aus, dass tonttu auflandigen Wind hat ;-)).
- Achtet beim Fahren vor anderen Schiffen mit Mooringleinen immer darauf, dass tonttu 2,4m Tiefgang hat. Und zwar nicht nur am Kiel sondern AUCH am Ruder!

E. Anlegen allgemein

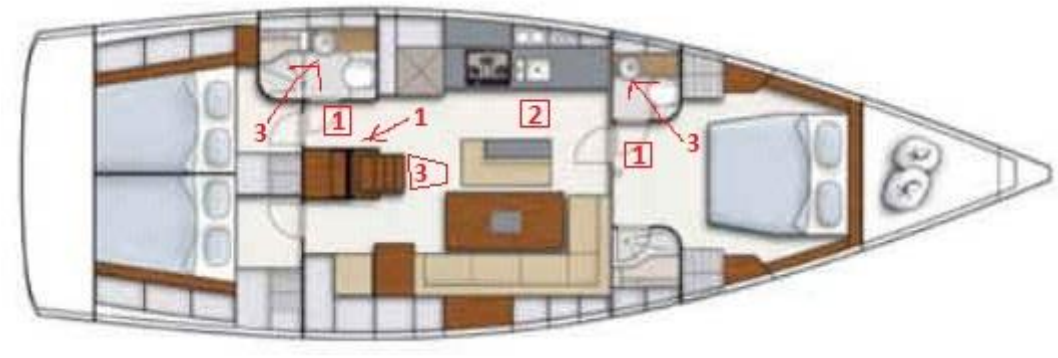
- Tonttu hat einen sehr grossen Tiefgang (2,4m) und zwar nicht nur am Kiel sondern genau soviel auch am Ruder! Das ist recht ungewöhnlich und wird auch erst mal von niemandem geglaubt.
- Deshalb: Verlasst Euch nicht (nur) auf die Tiefenangaben von Hafenplänen (die geben meistens die Tiefe an der Stelle an, wo normalerweise der Kiel ist, also 3 bis 5 m von der Kaimauer entfernt) und seid besonders vorsichtig, wenn etwas von „Kanten/Vorsprüngen unter Wasser steht“. Auch den Angaben von Hafenmeistern/Marineros/anderen Seglern ist nicht zu trauen. Das ist (meistens) nicht bös gemeint, die gehen einfach von „normalen“ Konstellationen aus. Wenn ihr also rüberruft, dass ihr 2,4m Tiefgang habt, dann rechnen die mit 1,6 bis 1,8m Ruderlänge und winken Euch fröhlich rein.
- Wir haben an Bord ein Senkblei (in der Schiebe unter dem Kartentisch; Achtung, nachdem meine Kinder es mal verknotet haben, habe ich es abschneiden müssen und jetzt sind die roten Markierungen bei 0.5, 1.5, 2.5 m und dann fangen die gelben an; es muss also mindestens gelb werden ;-)). Einfach langsam mit dem Bug voraus hinfahren, aufstoppen und jemand am Bug messen lassen.
- Alternativ habe ich auch ein Fishfinder-Echolot zur fliegenden Montag an der heruntergeklappten Badeplattform an Bord. Die Aufhängung muss ich jedoch noch verbessern. Man kann nur sehr, sehr langsam rückwärts fahren damit.

- Wenn ihr die knappen aber gerade noch machbaren Liegeplätze kennen lernen wollt, dann lest einfach die Blogs bzw. das Logbuch durch. In meinen Hafenhandbüchern habe ich auch manche zusätzliche Bemerkung gemacht.
- Ich empfehle sowieso auch immer mit heruntergelassener Badeplattform Heck voraus anzulegen. Das macht es einfacher zum Leinen zu übergeben und die Leinenwerfer kommen dem Rudergänger auch nicht in die Quere.
- Und dann, wenn man unsicher ist, wie tief die Steine vor der Kaimauer wirklich sind, dann einfach mal mit sehr grossem Abstand (4-5 m von der Badeplattform bis zur Kaimauer; die Leinen sind lang genug) festmachen und mit dem Senkblei die Tiefe loten oder sogar erst tauchen gehen und dann näher heranholen, wenn es geht. Und wenn nicht, kann man zur Not auch über das Dinghi übersteigen und es einfach mit zwei Leinen (locker) an den kleinen Klampen an der Badeplattform und an Land festmachen und Fähre spielen. Haben wir auch öfters gemacht.
- Ich messe meist auch durch tauchen nochmals nach. Dabei war meine Regel, wenn ich meinen kompletten Unterschenkel (Fuss auf dem Grund direkt unter der achteren Spitze des Ruderblatts) unter das Ruder stellen konnte (also Knie abgewinkelt unter dem Ruderblatt), dann fühle ich mich wohl.

VI. Sanitäreinrichtungen / Wasserversorgung / Seeventile / Gas

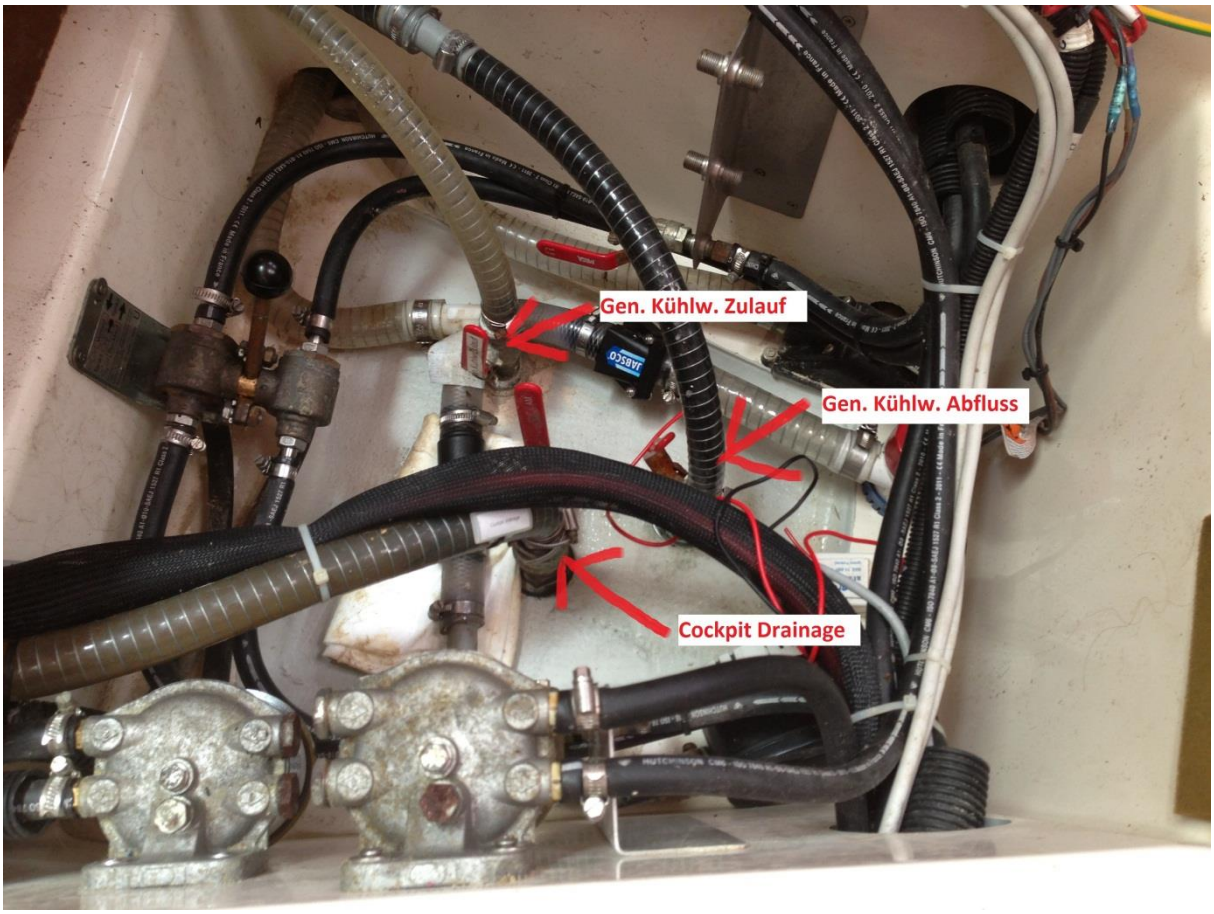
A. Seeventile

Seeventile sind geschlossen, wenn der rot gummierte Hebel **quer** zu dem Teil des Seeventilrohrs steht, an dem der rote Hebel seinen Drehpunkt hat!



1. In der Zentralbilge

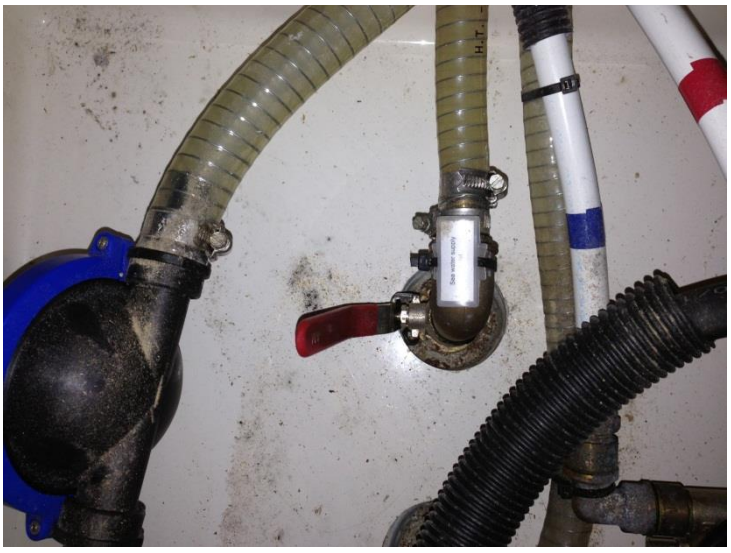
Hier gibt es 3 Seeventile, die im normalbetrieb alle offen sind. Eines für die Drainage der Schottgarage für das Niedergangsschott (also der Raum in den die „Eingangstüre“ hinein versenkt wird; ist kurz vor der „Türe“ aussen mit einem Holzbrettchen zugedeckt), beschriftet mit „Cockpit Drainage“. Je eines für den Zulauf und Ablauf des Kühlwassers für den Generator, beschriftet mit „Gen. Kühlw. Zulauf“ resp. „Gen. Kühlw. Abfluss“.



2. In der Bilge vor dem achterlichen Bad

Hier gibt es nur ein Seeventil für den Zulauf der Toilettenspülung im achterlichen Bad. Dieses Seeventil kann im Betrieb offen bleiben.

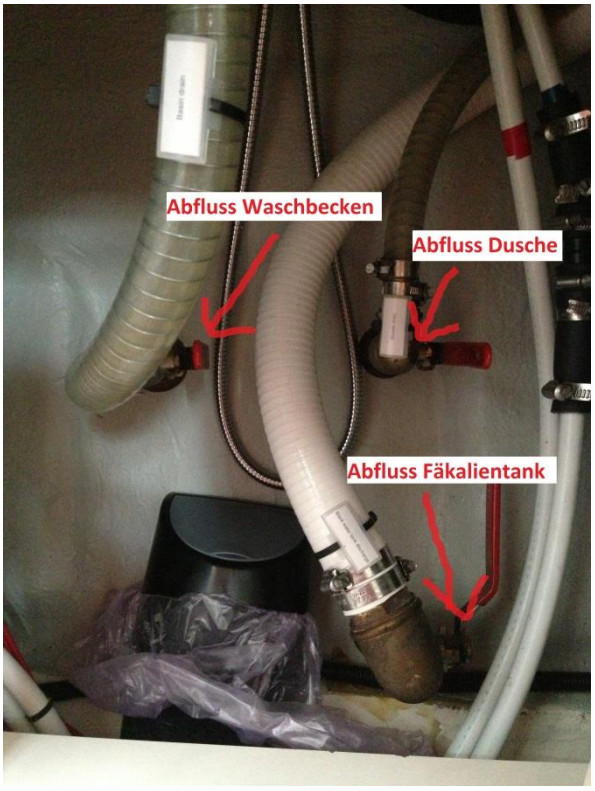
Weiterhin findet sich hier auch noch die Pumpe mit der die Dusche im achterlichen Bad abgepumpt wird sowie die Anschlüsse für den Warmwasserboiler. Hier ist bei beidem nichts zu tun.



3. Im Unterschrank vom achterlichen Bad

Hier gibt es drei Seeventile:

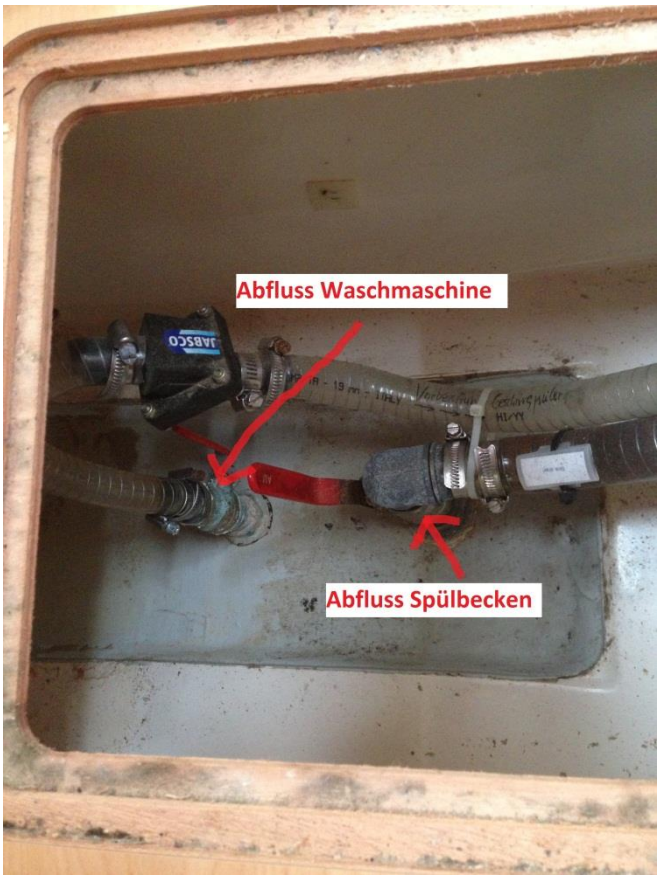
- Abfluss vom Waschbecken (kann im Betrieb immer offen bleiben, auch bei Krängung läuft das Waschbecken hier nicht voll; es gurgelt nur ;-))
- Duschabfluss (kann im Betrieb auch immer offen bleiben); in diesem Fall für die Dusche im Vorschiff an Steuerbord. Wenn dort abgepumpt wird, muss dieses Seeventil offen sein. Wenn das Abpumpen also mal „nicht funktioniert“, bitte hier kontrollieren!
- Abfluss Fäkalientank. Dieses Seeventil bleibt immer geschlossen und wird nur zum entleeren des Fäkalientanks (auf „hoher See“) kurz geöffnet, bis der Fäkalientank leer ist (man hört es am abschliessenden rauschen; oder notfalls einfach 1 min offen lassen). Danach bitte sofort wieder schliessen.



4. In der Bilge vor der Spüle in der Küche

Hier gibt es zwei Seeventile:

- Abfluss vom Spülbecken (kann im Betrieb immer offen bleiben, auch bei Krängung läuft das Spülbecken hier nicht voll)
- Abfluss der Waschmaschine (wenn die Waschmaschine nie in Betrieb genommen wurde, sollte dieses Seeventil nicht geöffnet werden; andernfalls bei regelmässiger Nutzung der Waschmaschine kann das Seeventil offen bleiben im Schiffsbetrieb)



5. In der Bilge vor dem vorderen Bad (Backbord)

Hier gibt es nur ein Seeventil für den Zulauf der Toilettenspülung im vorderen Bad (BBord). Dieses Seeventil kann im Betrieb offen bleiben.

Weiterhin findet sich hier auch noch die Pumpe mit der die Dusche an Steuerbord abgepumpt wird.



6. Im Unterschrank vom vorderen Bad (Backbord)

Hier gibt es drei Seeventile:

- Abfluss vom Waschbecken (kann im Betrieb immer offen bleiben, auch bei Krängung läuft das Waschbecken hier nicht voll; es gurgelt nur ;-))
- Duschabfluss (kann im Betrieb auch immer offen bleiben); in diesem Fall für die Dusche im Vorschiff an Steuerbord. Wenn dort abgepumpt wird, muss dieses Seeventil offen sein. Wenn das Abpumpen also mal „nicht funktioniert“, bitte hier kontrollieren!
- Abfluss Fäkalientank. Dieses Seeventil bleibt immer geschlossen und wird nur zum entleeren des Fäkalientanks (auf „hoher See“) kurz geöffnet, bis der Fäkalientank leer ist (man hört es am abschliessenden rauschen; oder notfalls einfach 1 min offen lassen). Danach bitte sofort wieder schliessen.



7. In der Motorbilge

Hier gibt es nur ein Seeventil für den Zulauf des Kühlwassers für den Motor. Es ist direkt unten am Kopf des Saildrives angebracht und muss immer offen sein, solange das Schiff in Betrieb ist (also nur beim längeren Verlassen des Schiffes zu schliessen). Der Motor würde sehr schnell überhitzen, wenn das Seeventil versehentlich geschlossen bleibt bei laufendem Motor. In diesem Fall würde auch kein Kühlwasser schwallweise aus dem Auspuff kommen…



B. Wassertanks

1. Tanks und Kapazitäten

Wir haben zwei Wassertanks (eigentlich drei, aber die beiden vorne sind direkt miteinander verbunden) an Bord. Der grosse in der Bugkajüte unter dem Bett mit ca. 400 bis 450 Litern und ein zweiter unter der Salonbank an Steuerbord mit ca. 200 Litern.

Leider stimmt die Tankanzeige für den vorderen Tank (am Sicherungspanel) nicht mehr so genau seitdem ja ein neuer Tank eingebaut worden ist. Er zeigt schon voll, wenn er eigentlich erst bei 85% ist und leer, wenn noch ca. 20% drin sind. Aber zu früh nachtanken schadet ja nie.

2. Befüllung und Wasserqualität

Wir füllen die Tanks immer mit dem Filter (weisses Zwischenstück) mit gutem Trinkwasser (ist ja in Kroatien fast überall zu haben), benutzen es aber nie zum trinken sondern nur zum Waschen, Zähneputzen und kochen.



Zum Beginn der Befüllung kommt immer etwas Micropur in den Tank (ca. 1 Messlöffelchen – steckt in der kleinen Dose – pro 100 einzufüllende Liter). Das Micropurdöschen ist in der grauen Postkiste (in der auch die anderen Schlauchanschlüsse etc. liegen) in der Backskiste an Steuerbord. Eine grosse Nachfülldose findet Ihr im Schrank im Rücken vom Navigationsplatz.

Die Tankstutzen für die beiden Tanks sind auf der Steuerbordseite. Der für den grossen vorderen Tank befindet sich kurz hinter dem Bugkorb und der andere ca. auf Höhe der Wanten. ACHTUNG: Der hintere Tankstutzen ist gefährlich nahe am Diesel-Tankstutzen auf der Steuerbordseite! Also bitte genau die Beschriftung „fresh water“ lesen. Wasser im Dieseltank heisst: Dieseltank komplett auspumpen lassen, das Diesel-Wasser-Gemisch entsorgen lassen (das könnten über 100 Liter Diesel gewesen sein) und neu mit Diesel befüllen. Das kostet mindestens 300 bis 400 €!

Bitte vor Beginn der Tankbefüllung ausreichend Frischwasser durch den Schlauch aber noch nicht in den Tank fliessen lassen. Es gibt nichts bakteriell verseuchteres als abgestandenes Schlauch und Leitungswasser. Unter umständen sind da erst mal ein paar hundert Meter unisolierte Leitung bis zur Zapfstelle am Steg. Das Wasser sollte wirklich kühl aus dem Schlauch kommen, bevor man mit der Tankbefüllung beginnt.

Am Ende den Schlauch gut leer laufen lassen: Absperrhahn an der Gardenaspitze offen lassen; Schraubanschlussstück (grau auf dem Bild) am Ende des Schlauches aufstecken (dann vergisst man es auch nicht am Wasserhahn und der Gardenastopper wird dadurch geöffnet); vom Ende bis zur Spitze (damit die Durchlaufrichtung des Filters stimmt) in einzelnen Windungen aufschiessen und dabei den aufgewickelten Schlauch hoch halten, damit das Wasser vorne aus der Spitze ausläuft.

3. Tankumschaltung

Der Umschalter für die beiden Tanks ist im Unterschrank unter dem Waschbecken im Bad vorne an Backbord. Ich habe ihn selber erst eingebaut, deshalb ist er „fliegend“ verbaut und nur mit Edding beschriftet. Der Umschalter ist nicht einfach abzulesen, aber was besseres war unterwegs nicht zu haben. Auf dem Hebel sind zwei Pfeile im 90 Grad Winkel zueinander angezeichnet. Je nachdem welche zwei Anschlüsse der drei Möglichen sie verbinden, dieser Tank ist dann aktiv. Auf einem der drei Anschlussstutzen steht „V“ für Vorne und auf dem anderen „Stb“ für Steuerbordtank.

C. Elektrische Toiletten / Fäkalientanks

1. Benutzung der Toiletten

Eigentlich muss man zur Toilettenbenutzung ja nicht viel sagen. Das kennt ja jeder von zu Hause ☺

Scherz beiseite, leider ist dieser Teil des Bordlebens ja doch etwas komplizierter bzw. umständlicher. Hier haben wir es aber immerhin mit elektrisch spülenden Toiletten zu tun. Ein Riesenkomfort, wenn sie funktionieren. Also bitte pfleglich behandeln!

Grundsätzlich kommt in die Toilette ausschliesslich das, was schon durch den Magen gegangen ist. Also KEIN TOILETTENPAPIER! Dabei geht es nicht darum, dass die elektrische Toilettenspülung das nicht schaffen würde, aber erstens setzt sich das Papier im Fäkalientank ab und kann diesen verstopfen und zweitens habe ich mal in der Yacht von einer wissenschaftlichen Untersuchung gelesen in der Toilettenpapier erst als nach 60 Jahren zersetzt negativ aufgefallen ist.

Wir haben in den beiden Unterschränken unter den Waschbecken der Toiletten jeweils einen kleinen Automülleimer in den wunderbar 5-Liter-Beutel passen. Dort ist das Toilettenpapier nach der Benutzung zu entsorgen. Es empfiehlt sich im Hochsommer den Beutel möglichst täglich zu wechseln und verknotet möglichst rasch zu entsorgen, dann ist dabei auch nichts problematisch.

2. Bedienung der Toiletten

In der achteren Toilette habe ich das Bedienpanel (nach zu vielen teuren und nervigen Reparaturen der „Steuerung“ der Spülung) ausgebaut und dafür zwei Taster angebracht, die die Zulaufpumpe und die Ablaufpumpe direkt steuern. Somit ist dort auch die Bedienung recht simpel: Einfach auf die mit „IN ←“ beschriftete Taste drücken, bis genügend Seewasser in der Schüssel ist (für das grosse Geschäft bzw. zum nachspülen) und dann auf die mit „OUT →“ beschriftete Taste drücken, bis die Schüssel wieder leer ist.

Für die vordere Toilette gilt weiterhin:

An der Wand über der Toilette befindet sich das Bedienpanel (also zur Rechten, wenn man sitzt). Es hat vier Tasten beschriftet mit „Fill“, „Flush“, „Quick Flush“ und „Empty“.

Bei einem „grossen Geschäft“ vorher auf „Fill“ drücken, damit die Schüssel nicht leer ist. Danach einmal auf „Flush“ drücken (das löst einen Doppelspülgang aus) und ggf. nochmal mit „Quick Flush“ nachspülen. Je sparsamer desto besser, da die Fäkalientanks nicht riesig sind! Andererseits bitte immer darauf achten, dass ordentlich weggespült wird, sonst läuft es wieder zurück in Farbe und stinkt.

Bei einem „kleinen Geschäft“ einfach loslegen und nachher einmal „Quick Flush“ drücken. Das reicht normaler Weise völlig aus.

Die Funktion „Empty“ wird meist nicht benötigt. Wenn ein kleiner Rest (sauberen) Wassers unten im Ausgangsrohr der Schüssel steht, dann ist das gut als Geruchsverschluss.

Wenn das Wasser nicht ganz raus geht trotz mehrfachen spülens, kann es entweder daran liegen, dass der Fäkalientank voll ist (in diesem Fall schafft es die Pumpe nicht mehr gegen den Wasserdruck an, trotz Entlüftung) und meist sabbert es dann schon an der Bordwand aussen aus der Entlüftung

raus. Wenn das nicht der Grund ist, dann ist das Klo entweder verstopft (hatte ich dreimal in 9 Monaten Segelzeit auf tonttu) und dann müsst Ihr mich anrufen, ich erkläre dann gerne wie man das repariert (ist leider eine ziemliche Sauerei), oder Ihr lasst es fachmännisch erledigen (ich vermittle dann den Handwerker). Die dritte Möglichkeit ist, dass immer wieder ein kleiner Rest Wasser zurückläuft, weil das Rückschlagventil nicht mehr richtig schliesst, da es mit Urinstein vollgesetzt ist. Auch da ist eine „Reparatur„ (eigentlich nur eine Reinigung) mit Anleitung von mir möglich (und nicht ganz so eklig).

Bitte achtet grundsätzlich darauf, dass alle Mitsegler (auch die Kinder) mindestens 2- bis 3-mal eine ordentliche Menge frisches Seewasser (halb gefüllte Schüssel reicht!) aus der Schüssel in die Schläuche gepumpt wird. Dies ist wichtig, da sonst die Urinreste nicht bis in den Tank kommen und im Schlauch bleiben. Und das setzt die Schläuche mit Urinstein zu!

3. Entleerung des Fäkalientanks

Das Entleeren des Fäkalientanks in Marinas, Häfen oder Buchten ist streng untersagt.

Offiziell darf der Fäkalientank nur ausserhalb der 3-Meilenzone entleert werden und muss ansonsten abgesaugt werden. In der Praxis öffnet man die Seeventile (die grossen an den Megaschläuchen in den Unterschränken unter den Waschbecken; beschriftet mit „Black Water Drain“) wenn man ausreichend Abstand zu Buchten und dem Übernachtungsplatz hat und in Fahrt ist. Damit verteilt sich das Ganze und wird gut verdünnt. Immer nach dem Motto „die Fische und Seemöwen machen ja auch rein“. Am Schluss hört man ein lautes, blechernes Rauschen, dann ist der letzte Rest draussen. Das dauert unter einer halben Minute.

D. Armaturen (Heckdusche, Duschen etc.)

1. Heckdusche

Die Heckdusche befindet sich auf der Backbordseite gleich neben der Gasflaschentüre. Dort ist einmal der eigentliche Duschschlauch mit dem Duschkopf mit Drucktaster sowie unter einem zweiten Deckel die Armatur.

Den Duschschlauch bitte mit Gefühl herausziehen (der Schlauch hängt runter in die achtere Backskiste, in der auch die Notpinne und die Gangway liegen und es sich gerne mal auf dem Schlauch gemütlich gemacht haben) und wieder hineinschieben.

Die Armatur ist eigentlich eine ganz normale Mischhebelbatterie wie zu Hause am Waschbecken, sieht aber anders aus. Also nicht versuchen „an zu drehen“ sondern durch kippen anschalten. Durch drehen wird nur die Temperatur verändert. Achtung, nach Motorfahrt kommt extrem heisses Wasser raus (wenn man auf voll heiss stellt) und das erst nachdem das alte kalte Wasser aus der Leitung draussen ist.

Bitte immer am Schluss die Armatur wieder „nach unten“ kippen, so dass kein Wasserdruck mehr auf dem Duschkopf ist (durch drücken des Tasters prüfen), da sonst evtl. ständig Wasser rinnen kann, wenn der Duschkopf beim Aufräumen etwas verkantet reingeschoben wird und der Taster leicht gedrückt ist.
Es ist auch schon mal der Schlauch hinten am Anschluss undicht geworden und ca. 300 L Wasser wurden in die Bilge gepumpt weil der Hahn offen war und beim Segeln keiner die Pumpe gehört hat!

2. Innenduschen

Im achteren Bad und im vorderen Steuerbordbad gibt es Duschköpfe ganz normal an die Wand montiert, so wie zu Hause. Also nicht die Armatur am Waschbecken rausziehen und über den Kopf halten (ginge zwar auch, macht aber viel mehr nass).

Vergesst nicht vor dem Duschen die Sicherung „shower pump“ anzuschalten (eine für beide Duschen), damit ihr am Schluss oder notfalls auch zwischendurch, wenn Ihr extrem lange duscht, das Wasser vom Boden wegsaugen könnt. Einfach das kleine schwarze Kipphebelchen in der Nähe der Duscharmatur umschalten und so lange pumpen lassen, bis es hörbar Luft saugt (es gluckst dann deutlich lauter).

Auch hier bitte sparsam mit dem Duschgel und Shampoo umgehen, da es sonst sehr stark rund ums Schiff schäumt. In vielen Marinas und Häfen ist es offiziell auch nicht erlaubt an Bord zu duschen. Für Erwachsene ist es ja auch kein Problem zum Wasch- und Duschraum zu gehen, wir haben unsere Kinder aber eigentlich immer an Bord geduscht.

E. Waschmaschine

Die etwas unübliche Einrichtung einer Waschmaschine an Bord hat natürlich mit der Anzahl kleiner Kinder bei uns an Bord zu tun. Ihr müsst die Waschmaschine natürlich nicht benützen, könnt dies aber gerne tun. Wenn Ihr (nach Absprache mit uns) von den Handtüchern und der Bettwäsche an Bord etwas verwendet, wären wir natürlich sehr dankbar, wenn sie wieder gewaschen und getrocknet (nicht gebügelt ☺) wieder an den normalen Lagerort zurückgelegt wird. Gegebenenfalls (nach Rücksprache mit uns) könnt Ihr die Wäsche auch mit nach München nehmen und uns gewaschen nach Hause bringen.

Die Waschmaschine sollte nur mit biologisch abbaubarem Waschmittel verwendet werden (z.B. Ecover, gibt es bei DM zumindest in Deutschland; unser Rest steht bei der Waschmaschine), da das Abwasser direkt ins Meer geleitet wird.

1. Vorbereitung

Zuerst müsst Ihr natürlich sicherstellen, dass Ihr genug Wasser im Tank habt der gerade aktiv ist. Für den Kurzwaschgang (der einzige, den wir empfehlen können) braucht Ihr ca. 25 Liter Wasser und er braucht ca. 35 min.

Bitte auch unbedingt die Wasserpumpensicherung anschalten, sonst tut sich gar nichts ;-)

Ihr braucht 230V Strom und die Sicherung „Washer/Dryer“ muss natürlich an sein. Die 230V am besten über Landstrom oder aber notfalls auch mit dem Generator. Die Waschmaschine ist nicht an den Inverter angeschlossen, da der nicht die nötige Leistung erbringen würde.

2. Inbetriebnahme

Die Waschmaschine ist links vom Herd (falls Ihr das noch nicht gefunden habt) hinter einer normalen Schranktüre versteckt. Anschalten der Waschmaschine mit dem unscheinbaren weissen Drucktaster auf der Vorderseite oben in der Mitte. Erst danach kann durch drehen des rechten Drehschalters oben auf der Frontblende auf das Schlüsselsymbol die Türe geöffnet werden. Normalerweise sollte die Türe aber vor dem Abschalten am Ende offen bleiben, damit die Maschine gut austrocknen kann.



Dann ganz normal befüllen (nicht zu voll stopfen, sonst wird das Zeugs nicht sauber, aber das kennt Ihr ja von zu Hause).
Das Waschmittel (siehe oben; biologisch abbaubar) in die linke obere Schublade. Bitte sehr, sehr wenig verwenden, sonst schäumt nachher die ganze Bucht!!!

3. Auswahl Waschgang und Start

Türe zu, linker Drehschalter auf ganz oben (soz. 12 Uhr) einstellen, damit die Maschine voll schleudert und den rechten Drehschalter vom Schlüsselsymbol auf 0 drehen (falls er dort nicht schon steht). Den rechten Drehschalter immer nur im Uhrzeigersinn drehen. Danach den rechten Drehschalter im Uhrzeigersinn bis auf „P6“ drehen (das ist das 40 Grad Kurzprogramm; das einzige Waschprogramm, das wir je verwendet haben).

Dann dauert es eine Weile bis die Maschine losläuft. Währenddessen wird in der sehr, sehr schlecht ablesbaren Digitalanzeige ganz rechts oben auf der Frontblende mit einem Balkensymbol rückwärts gezählt bis zum Start.

Während der Laufzeit kann man hier auch eine sehr grobe Fortschrittsanzeige sehen. Aber das Schleudern am Schluss bekommt man eigentlich mit, da vibriert das ganze Deck ;-)

4. Wäsche trocknen

Nein, ein Wäschetrockner ist nicht an Bord!

Also bitte möglichst die Wäsche aussen auf der Reling zum trocknen aufhängen, damit nicht die ganze Feuchtigkeit ins Boot kommt. Ansonsten haben wir auch noch zwei Trockenleinen in den Duschbädern (zum Rausziehen und dann festdrehen! wie in Hotelbadezimmern manchmal) und eine coole quietschbunte chinesische Miniwäschespinne (die liegt meistens auf dem Schrank über dem Kühlschrank oder in der vorderen Dusche im rechten Spiegelschränkchen; dort sind auch Fleckenentferner etc.).

F. Gas

Im Cockpit auf der Backbordseite hinter dem Steuerrad befindet sich in der Wand eine Klappe hinter der das Gasfach eingebaut ist. Das Gasfach entleert sich über zwei Auslässe nach achtern (man sieht die Auslässe, wenn die Badeplattform herunter geklappt ist).

Im Gasfach befindet sich eine Gasflasche. Reservegasflaschen stehen in der Backbord-Backskiste. Die Flaschen dort immer mit aufgeschraubtem Tragegriff abstellen. Der dritte Tragegriff (der, von der angeschlossenen Flasche) liegt im kleinen Stiftefach am Navigationstisch.

Die Gasversorgung wird von uns immer direkt an der Flasche mit dem oben auf dem Ventil angebrachten Drehverschluss abgestellt. Zu ist im Uhrzeigersinn (von oben gesehen) und auf ist gegen den Uhrzeigersinn. Sicher geht man, wenn man die Flamme am Herd an macht und dann zudreht und prüft ob die Flamme aus geht.

Bitte den Drehknopf immer bis zum Anschlag drehen (auch wenn es lange dauert), das verhindert, dass der nächste, der eigentlich zu drehen soll, von „halb offen“ auf „ganz offen“ dreht (also in die falsche Richtung). Natürlich nicht zu fest zuwürgen sondern mit Gefühl.

Unter dem Herd hinter der Holzklappe gibt es einen weiteren Absperrhahn, den wir immer offen lassen und „das Übel“ lieber „an der Quelle“ eliminieren. Aber das bleibt Euch überlassen.

VII. Motor / Bug- & Heckstrahlruder

A. Motor

1. Motordaten

An Bord ist ein Volvo Penta D75 verbaut mit 75 PS / 55 KW. Er braucht bei 1800-1900 Umdrehungen zwischen 3.5 und 4.5 Liter und schafft dabei bei glatter See ca. 6.5 kn. Genauer wissen wir den Verbrauch leider nicht, da ich selten nach dem ersten Abschalten der Zapfpistole nochmal weiter tanke (und das erste Abschalten ist sehr unterschiedlich früh) und da ja doch immer wieder der Generator etwas Diesel verbraucht und bei mir der Anteil an Langsamfahrt recht hoch ist, da ich ja bekannt dafür bin jeden Hund dabei zu schlagen Kreisel um die gewünschte Ankerstelle zu drehen.

Den Motor bitte immer nur bei 1800 oder 1900 Umdrehungen fahren. Nur wenn unbedingt nötig auf 2100 Umdrehungen gehen. (Das bringt nicht viel mehr, erhöht den Verbrauch aber enorm.) In extremen Notfällen kann der Motor auch auf bis zu 2700 Umdrehungen hochgedreht werden, das sollte aber hoffentlich nie nötig sein.

2. Starten und Stoppen

Der Motor springt extrem gut an. Einfach auskuppeln (kein Leerlauf-Vorwärtsgas wie früher üblich) und die An-/Aus-Taste am Volvo-Bedienpanel (linker oberer Knopf) neben dem Gashebel kurz (aber kräftig) drücken, bis die Motorlüftung zu laufen beginnt. Warten bis der Motor piept (dann ist vorgeglüht) und danach die Start-Taste (rechter oberer Knopf) drücken, bis der Motor angesprungen ist.



Zum stoppen die Stopp-Taste (rechter unterer Knopf) drücken und gedrückt halten, bis der Motor aus ist. Danach wieder die An-/Aus-Taste (linker oberer Knopf) kurz (aber kräftig) drücken und etwas warten. Die Motorraumlüftung läuft noch etwas nach. Danach sollte man nichts mehr hören und auch die Digitalanzeige im Motorpanel ist dann aus.

Im Motorraum gibt es noch einen Notstopp auf der Steuerbordseite. Er ist erreichbar, wenn man den Niedergang hochhebt und unterbricht einfach die Treibstoffzufuhr.

3. Elektronischer Gashebel mit integrierter Gangschaltung

Auf tonttu ist eine „fly by wire“-Motorsteuerung eingebaut. Sie reagiert geringfügig verzögert verglichen mit einer klassischen Bowdenzugmotorsteuerung. Das sollte aber kein Problem sein, der Unterschied ist nicht sehr gross.



Genau wie bei klassischen Motorsteuerungen wird Gas und Gang mit einem Hebel gleichzeitig bedient. Schiebt man den Hebel von der Neutralstellung nach vorne wird zuerst der Vorwärtsgang eingekuppelt (man spürt ein „klacken“) und danach die Drehzahl erhöht. Genauso funktioniert es mit dem Rückwärtsgang. Es ist auch hier sehr wichtig, dass man den Gashebel nicht ohne Pause bei Neutral vom Vorwärtsgang in den Rückwärtsgang (oder umgekehrt) durchreisst!

Um Gas zu geben, ohne dass der Gang (vorwärts oder rückwärts) eingekuppelt wird, muss man einfach den Hebel in der Neutralstellung haben und danach den Knopf „N“ kurz drücken. Die gelbe Leuchte oberhalb des Knopfes blinkt dann. Danach kann man den Gashebel nach vorne oder hinten schieben und Gas geben, ohne dass eingekuppelt wird. Die gelbe Leuchte leuchtet dann dauerhaft (wenn man Gas gegeben hat ohne dass eingekuppelt worden ist). Um diesen Modus wieder auszuschalten einfach wieder in die Neutralstellung gehen und erneut den Knopf „N“ drücken, dann

erlischt die gelbe Leuchte wieder und man kann ganz normal Vorwärts- oder Rückwärtsgas geben und der Motor wird automatisch eingekuppelt.

Die ganze Steuerung erfolgt elektronisch bis zu den zwei Stellmotoren (einer für Gas, einer für Gang), die unterhalb der Steuerbordkoje montiert sind (Matratze hochheben und Abdeckungen hoch). Dort könnte man die Aktuatoren auch auskuppeln und manuell Gas geben und schalten. Alternativ kann man (z.B. beim Bruch eines Bowdenzugs) auch einfach direkt am Motor bzw. Getriebe, dort wo die Bowdenzüge angebracht sind, Hand anlegen und auf Zuruf vom Rudergänger Gas geben und schalten. Dazu müsste man jedoch höchstwahrscheinlich die Bowdenzüge am Motor/Getriebe demontieren um den Widerstand zu verrinngern.

4. Diesel tanken

An Bord befinden sich zwei 125 Liter Dieseltanks (unter dem Salonboden an Backbord und Steuerbord). Sie haben jeweils einen eigenen Tankstutzen Mittschiffs auf der Backbord- und Steuerbordseite. An Steuerbord besonders aufpassen, dass nicht der hintere, kleine Frischwassertank befüllt wird mit Diesel!!!

Leider ist die Tankfüllstandsanzeige recht träge, so dass man diese nicht beim tanken verwenden kann. Also besser vorher den ungefähren Verbrauch berechnen und jemanden die Liter von der Zapfsäule vorlesen lassen. Die Zapfpistole immer ganz in den Tankstutzen reinstecken und sofort beim ersten abschalten stoppen und das tanken beenden. Wenn der Tankwart für einen tanken will, dann diesen gerne ran lassen. Die können das doch deutlich besser.

Die Füllstandsanzeige des Steuerbord-Tanks ist etwas verstellt. Sie zeigt ca. 15% zu wenig an, wird also nie ganz voll.

B. Steuerung von Bug- und Heckstrahlruder

Neu erfolgt die Steuerung von Bug- und Heckstrahlruder nicht mehr über das Smart-Mooring-System (SMS) sondern es fand ein „Rückbau“ auf eine einfachere Steuerung für die Strahlruder statt. Das SMS war zu unzuverlässig und zu kompliziert bzw. fehlerträchtig in der Bedienung.

Die Funktionen für das Bereitstellen (also ausfahren der Strahlruder) des Systems und die eigentliche Steuerung (push nach Steuer- oder Backbord) sind jetzt klarer getrennt und damit einfacher zu bedienen. Auch die Problematik mit dem Umschalten der Kontrolle für die Motorsteuerung vom SMS-Joystick auf den Motorgashebel entfällt damit (hoffentlich).

1. Aktivierung Bug- und Heckstrahlruder

Um Bug- und Heckstrahlruder zu benutzen müssen zuerst die Sicherungen „Windlass / Thruster Control“ und „Stern Thruster Control“ angeschaltet werden. Sie befinden sich in der ganz rechten Spalte des 12V-Panel ganz oben. Der Motor sollte natürlich auch an sein!

Danach kann man am Thruster-Joystick (dem „Schiffchen“) am Stb-Steuerstand das System aktivieren. Dazu bitte den Taster (es gibt nur einen) drücken und auf das Bestätigungssignal warten (es piept 2x). Danach ist das System aktiv und dies wird dadurch angezeigt, dass das kleine Lämpchen auf dem Taster leuchtet. (Auch die beiden Lämpchen in den grünen Tastern für das ein- und ausfahren der Strahlruder leuchten jetzt.)



2. Strahlruder ausfahren

Als nächstes müssen das Bug- und Heckstrahlruder ausgefahren werden (es kann auch nur ein einzelnes Strahlruder ausgefahren werden, falls man nur eines einzusetzen plant). Dazu die beiden roten Taster an der Ein-/Ausfahrsteuerung (das Panel ist neben dem Steuerbordruder an der Seitenwand angebracht) ca. 1 sec lang drücken und auf den Bestätigungston warten (ein Piep). Danach fährt das entsprechende Strahlruder aus und der vollständig ausgefahrene Zustand wird mit einem Doppel-Piep bestätigt. Während des ausfahrens blinken die Lämpchen in den roten Tastern. Wenn sie vollständig ausgefahren sind leuchten sie dauerhaft.



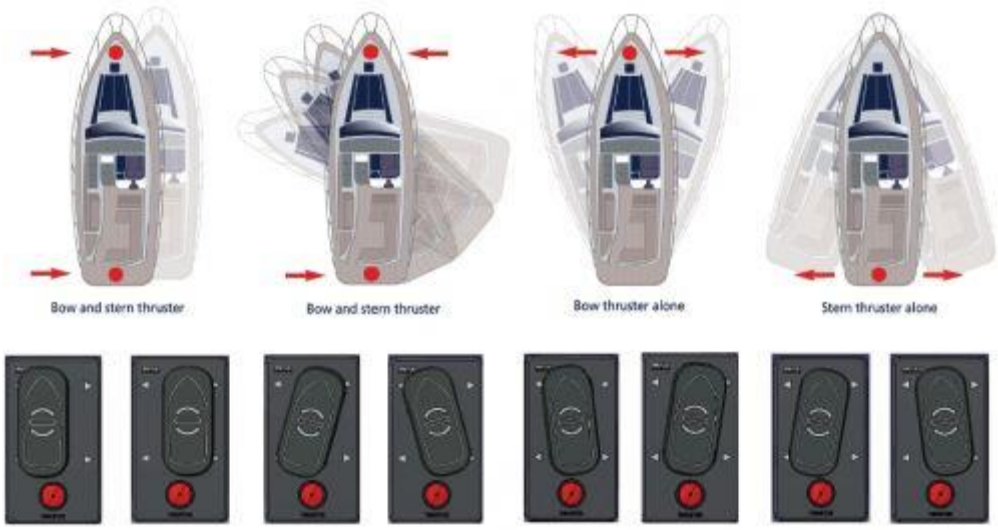
3. Einsatz

Jetzt kann man mit dem Joystick (dem „Schiffchen“) das Bug- und das Heckstrahlruder jeweils einzeln oder auch gemeinsam steuern.

Die Bedienung der Bug- und Heckstrahlruder mit dem Joystick ist denkbar einfach. Lediglich das Schiffchen oben nach links drücken, um nur das Bugstrahlruder nach links schieben zu lassen, das Schiffchen oben nach rechts drücken, um nur das Bugstrahlruder nach rechts schieben zu lassen. Unten nach links bzw. rechts gedrückt wird nur das Heckstrahlruder eingesetzt. Eigentlich logisch ☺

Möchte man beide Strahlruder nach links bzw. nach rechts schieben lassen, so drückt man das Schiffchen nach links resp. rechts parallel (also oben und unten gleichzeitig). Dann gehen beide Strahlruder an. Auch ein drehen auf der Stelle ist möglich durch drehen des Schiffchens. Damit werden die Strahlruder gegengleich aktiviert.

Es ist nicht möglich die Stärke der Strahlruder zu dosieren, also immer voll ausschlagen mit dem Schiffchen, damit auch sichergestellt ist, dass man die richtige Richtung aktiviert. Theoretisch ist die Einsatzdauer der Strahlruder durch die Akkukapazität und die mögliche Überhitzung der Motoren beschränkt. Ich habe aber weder noch bisher erreicht. Aber bitte trotzdem nicht übertreiben.



4. Einfahren und abschalten

Um die Strahlruder wieder einzufahren, muss man die grünen Taster auf dem Ein-/Ausfahrsteuerungspanel drücken (ca. 1 sec). Es erfolgt wieder ein Bestätigungs-Piep und nach dem abgeschlossenen Einfahrvorgang piept das System wieder doppelt. Während des einfahrens blinken die Lämpchen in den grünen Tastern und wenn die Strahlruder vollständig eingefahren sind leuchten die Lämpchen in den grünen Tastern dauerhaft.

Wie immer beim Betrieb der Strahlruder ist auch beim einfahren darauf zu achten, dass keine Leinen in die Nähe der Strahlruder kommen. Sollte etwas die Strahlruder am ein- oder ausfahren hindern, schaltet sich der Ein-/Ausfahrmotor selbständig ab. Danach müssen sie aber (nach Entfernung des störenden Gegenstands) wieder neu justiert werden. Dazu bitte mich anrufen ;-)

Sobald die Strahlruder komplett eingefahren sind (also wenn die beiden Lämpchen in den grünen Tasten dauerhaft leuchten), kann man durch drücken der Taste unter dem Schiffchen das System wieder ganz ausschalten. Danach sind alle Lämpchen aus. Solange ich fahre mit tonttu, habe ich die beiden Sicherungen für die Strahlruder immer angeschaltet. Erst wenn wir angelegt haben schalte ich sie aus. Damit spare ich mir kurz vor dem Anleger (wenn es eh‘ schon hektisch wird) nochmal jemanden runter schicken zu müssen, um die Sicherungen an zu schalten.

5. Weitere Hinweise

Lasst Euch bitte nicht durch das permanente Piepsen des Bug-/Heckstrahlrudersystems irritieren. Solange die Strahlruder ausgefahren sind, piept das System etwa alle 3 sec um daran zu erinnern, dass die Strahlruder ausgefahren sind und man nicht zu schnell (bitte nicht über 2-3 kn; wenn möglich) fahren sollte.

Das dauernde piepsen des Systems hat seinen Sinn. Denn man sollte die Strahlruder nicht im ausgefahrenen Zustand vergessen (oder abschalten; ausser im Notfall). Es gibt auch eine Funktion, die dafür sorgt, dass die Strahlruder bei längerem nicht-Betrieb (soweit ich mich erinnere 10min) automatisch einfahren und sich abschalten. Ca. 10sec vorher gibt es nochmal eine letzte Warnung durch 4-fach piepsen.

Wir haben es zweimal erlebt, dass nach einer längeren Fahrt stampfend gegen hohe Wellen das Bugstrahlruder nicht ausgefahren ist. Dies lag daran, dass der Deckel im Kasten leicht verklemmt/verkantet war und der Ausfahrmotor wegen zu starken Widerstands abgeschaltet hat. Das lässt sich nur mechanisch durch komplettes ausfahren (nach Demontage des Liftmotors) und anschliessender Neujustage beheben. Dazu bitte wieder mich anrufen ;-) Also nach Stampffahrt bitte nicht komplett auf die Strahlruder verlassen. Das gilt eigentlich immer! Wer nicht ohne die Strahlruder anlegen kann, sollte gar nicht erst rausfahren. Aber natürlich sind sie eine grosse Hilfe (wenn sie funktionieren), insbesondere bei kleiner Crew.

Weitere Details finden sich auch in der an Bord befindlichen Anleitung!

VIII. Rigg / Segel

A. Grosssegel

1. Setzen

Zuerst den Reissverschluss und die Gurtbänder am Lazybag öffnen. Der Reissverschluss muss komplett bis zum Ende gezogen werden, aber nicht getrennt werden.

Danach in den Wind drehen und im Standgas weiter fahren. Das Grossegel muss unbedingt exakt im Wind gesetzt werden, da sich sonst sehr leicht die Enden der Segellatten in den Lazyjackleinen verhaken! Ausserdem wird sonst auch die Belastung auf den Schlitten zu gross.

Jetzt die Tampen, die das Grossfall nach unten sichern und seitlich wegziehen lösen. Einfach vorne am Want oder Reling festbändseln für später. Die Lose aus dem Grossfall herausziehen.

Die Grossschot sollte dicht geholt sein und der Baumniederholer leicht angezogen sein (aufpassen, dass der Baum nicht auf dem Bimini aufsitzt, falls man dies nicht sowieso schon weggeklappt hat!). Die Sicherungsleine mit dem Karabiner am Baum lösen und einfach auf Deck legen. Evtl. kann sie um den Handlauf gelegt und in sich selber eingehakt werden. Darauf achten, dass sie nicht mit den Umlenkrollen an Deck von der Grossschot in Konflikt kommt!

Wenn wir auf dem Boot sind, nutzen wir die Sicherungsleine normalerweise nur einseitig (an Steuerbord) und ziehen damit den Baum gegen die Schot nach Steuerbord oder Backbord, damit er auch aus dem Weg ist, wenn man längsseits anlegt.

Jetzt nochmal kontrollieren, dass tonttu ganz genau in den Wind zeigt und das Grossegel hochziehen. Dabei muss eine Person immer auf das Achterliek und die Segellatten achten, damit diese sich nicht unter den Lazyjackleinen festhängen!

Wenn Ihr von Hand kurbelt (sollte man mal gemacht haben), dann macht Euch auf ein gehöriges Stück Arbeit gefasst. Vor allem das letzte Viertel dauert eine ganze Weile, weil man es nur noch im leichten Gang schafft. Bitte mit Gefühl durchsetzen! Es hat schon mal jemand die 125 A Sicherung der Winschen durchgebrannt, weil er zu viel Last erzeugt hat!

2. Bergen

Tonttu in den Wind fahren, Grossschot dicht holen und unter Motor mit Standgas fahren. Da tonttu einen Rohrkicker hat muss die Dirk nicht verwendet werden. (Wir haben sie eigentlich nur für die Gangway und zum Kranen des Dinghis, wenn das Gennakerfall besetzt ist.)

Beim Bergen sollte jemand vor dem Mast stehen (wenn es Sicherheitstechnisch geht) oder sogar besser noch auf den obersten Maststufen. Es hilft für das spätere einpacken sehr, wenn man mithilft, dass das Tuch in Buchten abwechselnd nach Backbord und Steuerbord aufgelegt wird. Sonst wird ggf. der Stapel am Mast zu hoch!

Wenn das Segel ganz herunten ist das Fall in einer Schlaufe nach unten ziehen und dabei die Maststufen herunterklettern. Man kommt gerade so weit mit der Bucht nach unten, dass man sie an Deck stehend halten kann. Dann ist das Fall zu Ende ;-)

Mit einem Tampen einen Palstek um das Fall machen und mit dem freien Ende nach unten an eine der kleinen schwarzen Kunststoffklampen am Mast binden. Einen zweiten Tampen wieder mit einem Palstek um das Fall (oberhalb, als Mastspitzenseitig vom anderen Tampen) binden und mit dem freien Ende mit einem Webeleinstek mit etwas Zug seitlich an das Unterwant binden. Danach das Fall von Hand wieder dicht holen und belegen.

Damit ist das Segel nach unten gesichert und das Fall ist einigermassen vom Mast weggebunden und klappert dann nachts (meistens) nicht.

3. Verpacken

Wenn über Nacht kein starker Wind oder Regen zu erwarten ist, reicht es, wenn die Gurtbänder des Lazybags geschlossen werden.

Sobald man über Tag länger im Hafen liegt (oder an einer Boje bzw. vor Anker) sollte auch der Reissverschluss geschlossen werden, damit das Segel vor der Sonneneinstrahlung geschützt ist.

Bei zu erwartenden Winden von mehr als 25kn sollte der Reissverschluss immer geschlossen werden. Evtl. dann noch zusätzlich die Kopfpersenning montieren (bei wirklich starken Winden) oder mit den Northsails Gurtbändern den Kopfbereich des Segels stramm sichern.





4. Reffen

Das Grosssegel hat zwei Reffs die mit Einleinenreffsystem ausgestattet sind. Wie immer gilt, lieber zu früh reffen als zu spät. Tonttu fährt aufrechter schneller! Wenn man das erste mal ans reffen denkt, sollte man es tun…

Entweder in den Wind fahren (unter Motor) oder auf Amwindkurs reffen. Theoretisch könnte man ja auch beigedreht reffen (ist eigentlich sehr gut), aber mit der Selbstwendefock ist das eigentlich nicht

möglich. Ich habe zwar zwei Travellerleinen montiert, mit denen man die Position des Travellers auch nach Luv setzen könnte und beidrehen kann, aber auch dann ist der Beidrehzustand nicht sehr stabil wegen der relativ kleinen Grösse der Selbstwendefock.

Auf Amwindkurs (oder in den Wind) die Grossschot dicht holen (vorher darf niemand aus dem Cockpit!) und die Reffleinen besetzen. (Wenn man gleich ins zweite Reff gehen will, sollte man trotzdem zuerst das erste Reff dichtsetzen und dann erst das zweite Reff. Damit ist das Segel besser aufgetucht und man kann kontrolliert vom zweiten Reff ins erste Reff wechseln.)

Grossfall fieren und gleichzeitig die Reffleine dicht holen (geht nur beim einen Reff, da die andere Winsch schon mit dem Grossfall belegt ist). Bitte darauf achten, dass die Reffleinen nicht hängen bleiben und auch keine Falte der Segel in den Reffleinen hängt. Das Bimini-Top sollte bei Winden in Reffstärke sowieso schon weggeklappt sein, dann hat man auch den besseren Überblick.

Das Segel muss mit der Reffleine vorne am Mast gut heruntergezogen werden und gleichzeitig am Achterliek dicht kommen. Das geschieht automatisch, wenn die Reffleine nicht irgendwo hängt oder um etwas herumgewickelt ist.

Bitte nach dem Bergen darauf achten, dass beim nächsten setzen des Grosssegels die Reffleinen evtl. noch belegt sein könnten!

B. Rollfock

1. Setzen

Einfach ausrollen durch Zug an der Schot (es gibt ja nur eine, da es sich um eine Selbstwendefock handelt) und kontrolliertes fieren über die Winsch an Backbord (achtern). Vorher natürlich die Klemme an der „Fussreling“ an der Backbordseite öffnen ;-)

Am besten auf Kursen zwischen Amwind und Halbwind ausrollen, dann hilft der Wind am meisten mit. Es geht aber auch mit raumen Kursen, dann muss man bei leichten Winden halt ein wenig mithelfen beim Ausrollen auf dem Bug (dazu einfach am Unterliek ziehen).

Achtung: Ich habe zwei Travellerleinen montiert, mit denen der Traveller der Selbstwendefock positioniert werden kann. Beim normalen segeln sollten diese geöffnet werden bzw. so weit gefiert und wieder in den Curryklemmen belegt werden, dass der Traveller auf beiden Seiten bis zum Anschlag fahren kann.

2. Bergen

Einfach einrollen, bis der Edelstahlbogen am Schothorn am aufgerollten Segel anliegt. Dabei die Schot kontrolliert fieren und am Schluss (wenn die Reffleinenklemme an der „Fussreling“ wieder zugeklemmt ist) handwarm straff ziehen (dabei rutscht dann der Selbstwendefocktraveller in die Mitte, wenn er da nicht sowieso schon ist).

3. Verpacken

Wir haben neu eine Rollfockpersenning, die mit dem Gennakerfall hochgezogen wird und gleichzeitig mit einem Reissverschluss geschlossen wird. Danach muss sie noch mit den zwei im Zick-Zack angebrachten Bändseln dicht gezogen und unten gesichert werden.

Die Persenning ist recht eng, also bitte darauf achten, dass die Rollfock eng genug aufgerollt wird.

Es ist schon ein paar Mal passiert, dass die Persenning sich nicht runter ziehen liess. Das lag immer daran, dass sich das obere Ende oben an der Wirbeltrommel bzw. an der Fallaufhängung verhakt hat. Meist kann man das mit dem Fernglas von unten erkennen und durch beherztes drehen der Rollanlage von Hand lösen.

Wir ziehen die Persenning aber sowieso nur hoch, wenn wir das Schiff länger (mehrere Wochen) verlassen.

4. Reffen

Einfach einrollen soweit gewünscht. Sonst ist nichts zu beachten, sogar die Holepunkte sind nicht zu verändern, denn es gibt ja bei der Selbstwendefock keine ;-) Ab weniger als der Hälfte der Fläche (also wenn das Unterliek ca. 1/3 weggerollt ist) steht sie natürlich auf Amwindkurs nicht mehr gut…

C. Code0

1. Montieren und Setzen

Der Code0 ist in einer eigenen, grauen Netzstofftasche in der Segellast. Alle benötigten Teile (2 Schoten, Furler, Schäkel für oben und unten) sind bis auf das Fall am Code0 montiert und mit in der Segeltasche.

Zuerst die Segeltasche ca. 2 m vor dem Mast an der Reling festmachen. Dazu sind kleine Karabiner an der Tasche angebracht. Dann den unteren Teil mit dem Furler bis zum Bug auslegen.

Jetzt den unteren Schäkel am Bügel vorne auf dem Bugspriet montieren. Dabei bitte sehr darauf achten, dass man den Schäkel oder den Schäkelstift nicht über Bord schmeisst. Am Besten macht man diese Arbeit noch im Hafen oder vor Anker. Gerne auch mit dem Dinghi darunter. Den Schäkel immer gut zuziehen und möglichst mit einem Bändsel sichern.

Danach das Gennakerfall mit dem Schnappschäkel am oberen Ende des Code0 befestigen. Eine Person sollte jetzt (vor allem bei Seegang) das obere Ende des Code0 bzw. das Ende des Gennakerfalls immer fest halten oder diesen Teil an der Reling mit einem Tampen sichern. Wenn der Segelkopf herumschwingt und jemanden oder etwas trifft, kann es grosse Schäden geben.

Jetzt die Endlosrollreffleine an Backbord bis zur Genuawinsch (der vorderen) auslegen und dort doppelt um die Winsch legen und leicht straff ziehen. Die Rollreffanlage hält nur, wenn Zug auf der Endlosrollreffleine ist!

Jetzt kann der Code0 (aufgerollt) gesetzt werden. Einfach mit dem Gennakerfall hochziehen und straff (bitte nicht übertreiben!) durchsetzen. Das Durchsetzen bitte von Hand mit der Kurbel und nicht mit der Elektrowinsch. Wegen dem Gefühl!!!

Die beiden Schoten sind jetzt noch gut erreichbar und sollten so montiert sein, dass sie das aufgerollte Segel etwas sichern. Man kann sie ggf. schon jetzt herunternehmen und (noch ein paar mal um den Code0 gewickelt lassen) am Bugkorb mit einem Tampen nach unten spannen (damit der Code0 gesichert bleibt und sich nicht so leicht ausrollen kann). Die aufgeschossenen Schoten kann man dann am Bugkorb aufhängen.

2. Ausrollen

Zuerst die beiden Umlenkblöcke für die Schoten an den Augen unter der Reling an Backbord und Steuerbord montieren (bitte nicht über Bord werfen und idealer Weise die beiden Schäkel mit Bändseln sichern).

Dann die Schoten an Backbord und Steuerbord jeweils ausserhalb der Wanten und vorne/aussen um die aufgerollte Fock herum verlegen. Dabei bitte darauf achten, dass sie nicht ins Wasser hängen. Durch die beiden Umlenkblöcke auf die Genuawinschen (die vorderen) legen. Die Endlosrollreffleine muss natürlich vorher auf die achtere Winsch an Backbord umgelegt werden.

Jetzt kann eine Person die Endlosrollreffleine bedienen und eine oder zwei andere Personen die Schoten (Achtung, die Luvseitige Schot muss entweder auch bedient werden oder vorher schon soweit gefiert werden, dass sie fast bis zur leeseitigen Want reicht). Und dann einfach ausrollen. Dabei die Endlosrollreffleine mit der zu fierenden Seite zweimal um die Winsch legen und kontrolliert fieren und an der anderen Seite von Hand dicht holen. Damit bleibt die Endlosrollreffleine auf Zug und man kann den Furler bremsen, sonst rauscht er unkontrolliert aus. Natürlich muss eine Person währenddessen an der Leeschot ebenfalls anholen (von Hand über die Winsch).

3. Wenden / Halsen

Es empfiehlt sich den Code0 für die Wende und Halse einzurollen und dann auf dem anderen Bug wieder auszurollen. Selbst wenn man die Luvschot vor dem Code0 vorbeiziehen würde, wird die Wende nicht funktionieren und die Gefahr, das Segel zu überlasten oder sogar durch zu hohe Reibung der Schot auf dem Segeltuch zu schmelzen ist einfach zu gross.

4. Bergen

Das Bergen geht am einfachsten zwischen Halb- und Amwindkurs. Achtung, wie bei allen Leichtwindsegeln bitte daran denken, dass man auf Vorwindkursen die Windkraft nicht so stark spürt wie wenn man anluvt. Da ist ziemlich viel Zug drauf, wenn man nahe an den 12kn wahre Windgeschwindigkeit unterwegs ist!

Wenn genügend Mitsegler vorhanden und willens sind, sollten beide Schoten und die Endlosrollreffleine besetzt sein.

Die Endlosrollreffleine bitte an dem „Ende“ ziehen, dass dafür sorgt, dass der Code0-Furler (wenn man von oben drauf schaut) im Uhrzeigersinn gedreht wird. Damit rollt sich der Code0 so auf, dass die „robustere“ Seite aussen ist.

Das andere „Ende“ über die Winsch legen und kontrolliert fieren (einmal rum legen und sich darauf setzen) und dann Hand über Hand einrollen.

Bitte wieder darauf achten, dass die Schoten nicht ins Wasser fallen. Wenn man nicht bald wieder den Code0 setzen will, sollte man die Schoten wieder vorne an den Bugkorb hängen.

Auf jeden Fall müssen die Schoten mehrfach um den Code0 gewickelt sein (ist ja kein Problem bei einer Endlosrollanlage) und dann mit einem Tampen mittels Stopperstek nach unten an den Bugkorb gespannt werden, damit das aufgerollte Segel gesichert ist. Die Endlosrollreffleine wieder „doppelt“

um die Winsch (jetzt wieder die vordere an Backbord) legen (zwei bis drei mal) und an sich selber unter Spannung festknoten, damit sich der Furler nicht drehen kann.

5. Verpacken

Sobald der Code0 eingerollt ist, sollte man darüber nachdenken ihn auch herunterzunehmen und in der Tasche zu verpacken. Wir hatten ihn am Anfang immer stehen und das – so ist mir leider erst zu spät erklärt worden – ist für das Tuch nicht gut. Und dann hat uns bei Kap Sounion auch noch starker Wind überrascht (über 25kn). Ich hatte mich mit eingerolltem Code0 sicher gefühlt, aber das hat getäuscht. Der Wind hat es geschafft im oberen Drittel eine kleine Falte auszunutzen und das aufgerollte Tuch herauszuziehen und dann hat sich bei 28kn ein Grossteil des Code0 entrollt, ohne dass wir etwas machen konnten. Als wir dann versucht haben ihn zu bergen, ist er an der Saling hängen geblieben und auf 2/3 der Höhe eingerissen. Die Reparatur hat knapp 2000€ gekostet und jetzt ist er ein klein wenig kleiner und steht auch nicht mehr ganz so gut wie ursprünglich ☹

Also bitte sehr vorsichtig sein und lieber zu früh den Code0 ganz herunter nehmen (unbedingt auch immer über Nacht!).

Das geht sehr einfach, wenn man den Code0 Segelsack ca. 2m vor dem Mast an einer Seite an der Reling festmacht. Er hat dafür extra kleine Karabiner. Dann kann man den aufgerollten Code0 durch fieren des Gennakerfalls ganz einfach herunterholen (der Code0 bleibt dabei unten am Bugspriet angeschlagen) und die Wurst in möglichst grossen Bögen in die Tasche packen. Die unteren 5 m bleiben dabei auf dem Deck liegen. Das Fall wird am Schluss oben abgeschlagen und die Tasche geschlossen, so dass nur noch der untere Teil herausschaut.

Wenn man den Code0 länger nicht verwendet (also ihn z.B. am nächsten Tag nicht verwenden will), dann sollte man auch den unteren Teil vom Bugspriet lösen und ihn komplett einpacken. Danach die Code0-Tasche bitte (sofern sie komplett trocken ist) in die Segellast packen.

Im Hafen bitte nie an Deck lassen, wenn man das Schiff verlässt. Sonst findet er noch einen anderen Liebhaber.

6. Reffen

Reffen kann man den Code0 nicht. Er steht nicht mehr, wenn man ihn versucht teilweise einzurollen und ausserdem hält auch die Rollvorrichtung nicht genügend, um dem Zug des angeströmten Segels stand zu halten. Es handelt sich ja um eine kleine und leichte Endlosrollanlage.

Sobald die Windgeschwindigkeit (tatsächlich, nicht scheinbarer Wind) über 12 kn steigt sollte der Code0 geborgen werden. Ab 15kn wird es langsam riskant für das Tuch.

Aber bei der Windgeschwindigkeit reicht ja auch die normale Fock absolut aus.

IX. Navigation / Elektronik /Logbuch / Literatur / Seekarten / Wetterbericht

A. Chartplotter

Der Chartplotter (Simrad NSS12) ist ein äusserst vielfältiges und damit auch kompliziertes Gerät. Ich bitte Euch die Anleitung anzusehen und keine Grundeinstellungen / Konfigurationen zu verändern sondern lediglich die verschiedenen Views (Button „Page“) zu verstellen und Navigationspunkte sowie Routen einzugeben (falls nicht schon genügend von mir eingegeben sind) welche benannt und wiederverwendbar sind bzw. die selbsteingegebenen ansonsten wieder zu löschen.

Die Handbücher sind wie alle Handbücher auf dem Schrank für die Segelanzüge zu finden und stecken in einer schwarzen Simrad-Tasche im A5-Format.

Aktiviert wird er mit der Anschalttaste am Instrument selber (sofern die Sicherung „Chartplotter“ an ist). Über diesen Schalter kann auch die Helligkeit und der Standby-Modus (Bildschirm dunkel, Chartplotter aber aktiv; habe ich manchmal nachts gemacht um den Ankerort zu überwachen ohne es zu hell im Cockpit zu haben und zu viel Strom zu verbrauchen) gesteuert werden.

Auch die Musik wird über den Chartplotter gesteuert. Dazu einfach in den roten Balken unten klicken und das Radio (FM) oder „iPod“ (das ist entweder das iPhone (nur mit altem Anschluss) oder ein iPod oder ein USB-Stick mit MP3 der im SonicHub am Kartentisch eingesteckt ist) aktivieren und dann den Titel bzw. den Sender auswählen und die Lautstärke über den Drehregler einstellen (solange der rote Balken unten aktiv ist).

Eine zweite Steuerung für das Audiosystem ist am Kartentisch eingebaut (das runde Gerät mit „Fusion“ auf dem Deckel). Damit kann man die Musik auch von unten auswählen und steuern ohne den Chartplotter aktivieren zu müssen.

Weiterhin gibt es neu auch einen Bluetooth-Connector für die Anlage, so dass man direkt von Smartphones aus Musik auf die Anlage streamen kann. Die Verbindung ist von einem modernen Smartphone aus ziemlich selbsterklärend und der Kanal der auf der Fusion-Anlage eingestellt werden muss ist „AUX“ (wenn ich mich recht erinnere).

Am Chartplotter ist neu auch ein GoFree Wifi-1 von Simrad angeschlossen. Dieses ermöglicht es mit der entsprechenden App (iPhone und wohl auch Android) auf einem Tablet (mit eingeschränkter Funktionalität auch Smartphone) das aktuelle Bild auf dem Chartplotter zu spiegeln und als Touchscreen zu bedienen.

Dazu müsst Ihr (nach der Installation der App) lediglich mit dem zusätzlichen WLAN (sollte GoFree oder so ähnliches im Namen haben) Verbindung aufnehmen und könnt dann das Display auswählen und euch anzeigen lassen.

Das ist ganz praktisch um bei Starkwind vor Anker von unten aus immer wieder mal die Position zu prüfen (kosten dann natürlich entsprechend Strom, da der Chartplotter die ganze Zeit laufen muss)

und auch bei Fahrt mit Autopilot oder unerfahrenem Steuermann von vorne unter der Sprayhood mal den Kurs zu checken ;-)

Grossartig Navigationseinstellungen würde ich damit nicht machen. Denn wenn Ihr damit z.B. den aktuellen Wegpunkt verschiebt, auf den Ihr zuhaltet mit dem Autopilot, dann könnte tonttu ganz plötzlich einen Haken schlagen…

B. Navigationsinstrumente an den Steuerrädern

Hier ist auch nicht viel einzustellen, sondern lediglich die verschiedenen Views umzuschalten (wenn nötig). Die Beleuchtung kann mit der *-Taste aktiviert werden und dann auch in der Helligkeit eingestellt werden. Grundsätzlich folgen sie auch der Tag/Nachtsteuerung (Weisslicht/Rotlicht) des Chartplotters, manchmal kommt jedoch eine der Anzeigen aus dem Tritt und ist dann genau umgekehrt eingestellt (rot statt weiss bzw. weiss statt rot), das ist aber auch kein Beinbruch.

C. Autopilot

Der Autopilot hat eine eigene Einheit mit separater Sicherung und eigenen Anschalter am Gerät (beim Steuerbord-Ruder). Die Bedienung ist ganz normal: Aktivieren mit der Taste „Auto“, deaktivieren mit der Taste „Standby“. Kursänderung entweder durch deaktivieren, von Hand steuern und wieder aktivieren oder in Schritten von 1 bzw. 10 Grad nach Steuerbord und Backbord über die Tasten. Bitte immer erst die ersten 10 Grad fast bis zum Ende steuern lassen und dann die nächsten 10 Grad setzen, sonst schlägt tonttu schnell einen ziemlichen Haken und alle, die sich nicht festgehalten haben fallen um!

D. Logbuch

Ich habe ein selbst gebautes Logbuch an Bord, welches ich Euch bitte unbedingt zu führen. Ihr könnt gerne zusätzlich ein eigenes Logbuch führen, aber ich biete Euch an die relevanten Seiten in meinem Logbuch für Euch einzuscannen und Euch zuzumailen. Bitte füllt das Logbuch so gewissenhaft wie möglich aus und versucht mindestens so leserlich wie ich zu schreiben (und ich bin leider kein guter Massstab).

E. Handbücher

An Bord befinden Sich Hafenhandbücher vom Nautik-Verlag (Lose-Blatt-Sammlung) mit Stand von 2012 sowie einige weitere Hafenhandbücher vom Revier.

Ausserdem gibt es ein Leuchtfeuerverzeichnis (Stand 2012) sowie andere Revierführer (eher kulinarischer und touristischer Natur).

Die Handbücher für alle Geräte an Bord befinden sich in den beiden grauen Umhängetaschen und der schwarzen Simrad-Mappe auf dem Schrank für die Segelanzüge im Rücken des Navitisches.

F. Seekarten

An Bord (im Navitisch) sind die beiden Sätze der Delius Klasing Sportbootkarten für die kroatische, slowenische und montenegrinische Adria (Stand 2012).

Zirkel und Dreiecke liegen ebenfalls im Kartentisch.

Im Chartplotter ist das komplette Mittelmeer als Navionics Silver Karte (also ohne Bilder und Satellitenbilder und Restauranthinweisen) mit Stand Juni 2016.

G. Navigationsgeräte und sonstige Hilfsmittel

Neben den weiter oben beschriebenen Navigationsinstrumenten sind natürlich auch klassische Navigationsgeräte an Bord:

- Fernglas (Steiner Commander 7x50) mit integriertem Peilkompass und Peilkompassbeleuchtung (unter dem Drucktaster ist eine Knopfzelle; wenn die leer sein sollte kann man immer noch mit einer kleinen Taschenlampe oben in das „Fenster“ des Peilkompasses leuchten; dort kommt auch das Tageslicht rein)
- Handpeilkompass (mit dem schönen Namen Iris 50); sieht aus wie ein kleiner Handkompass, wird aber am gestreckten Arm vors Auge gehalten und man peilt durch das kleine Sichtprisma
- Mag-Light D3; Ja ich bezeichne das als Navigationsgerät, da es mit seiner Reichweite nachts ein ziemlich guter Abstandsmesser ist. Alles was vom Strahl gut angestrahlt wird ist zu nah!
- Zwei Handfunkgeräte (PMR 446) für die Kommunikation vom Boot zum Shopping-Team an Land
- Diverse Taschenlampen

Alle hier genannten Geräte befinden sich in der offenen Ablage rechts oberhalb des Sitzes am Navigationstisch bzw. im offenen Fach gleich links/vor dem Navigationstisch oberhalb der Rückenlehne der Salonsitzbank.

H. Wetterbericht

In Kroatien kann ich nur den offiziellen Wetterbericht des Kroatischen Meteorologischen und Hydrographischen Instituts (DHMZ) empfehlen. Diese sitzen in Split und erstellen täglich zwei mal (06:00 und 12:00 Uhr) einen Wetterbericht für die gesamte Adria unterteilt in die Vorhersagegebiete Nördliche Adria, Zentraladria und Südliche Adria.



Der Wetterbericht ist hervorragend, durch sehr gutes lokales Wetterwissen der Meteorologen angepasst (also viel besser als jeder rein rechnerisch ermittelte Wetterbericht oder auch die von den weit weg sitzenden Meteorologen des DWD) und eher auf der übervorsichtigen Seite. Aber das ist ja gut so.

Hier zwei Beispiele aus diesem Jahr, einmal mit wenig Wind …

WEATHER REPORT ISSUED BY THE MARINE METEOROLOGICAL CENTER SPLIT
ON 09.05.2014 AT 0600 HOURS

WARNING

NO WARNINGS ARE IN FORCE.

SYNOPSIS

A field of a little raised air pressure is keeping a settled and clear weather.

WEATHER FORECAST FOR THE ADRIATIC FOR THE FIRST 12 HOURS

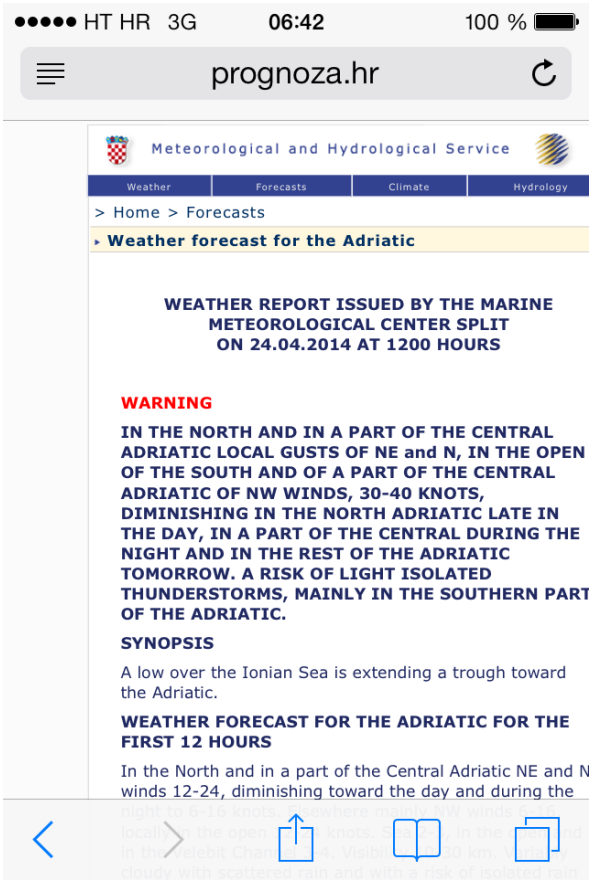
NW winds 8-16, in the open of the South and of a part of the Central Adriatic in the afternoon up to 20 knots. In places along the coast in the morning NE winds 6-14 knots. Sea 1-2, in the afternoon 2-3. Visibility above 20 km. Mostly clear and warmer.

WEATHER FORECAST FOR THE NEXT 12 HOURS

Light to moderate NW, in places along the coast light, in the Velebit Channel up to moderate NE winds. Sea smooth or slight. Clear skies.

PMC - Split

… und einmal mit Gewittervorhersage.



Ihr könnt diese Wetterberichte entweder dreimal am Tag über Funk (UKW/VHF) abhören von den nachfolgenden Stationen:

- Rijeka-Radio (wenn Ihr zwischen Zadar und Slowenien unterwegs seid)
  auf UKW/VHF Kanal 04, 20, 24, 81
- Split-Radio (wenn Ihr zwischen Zadar und Korcula unterwegs seid)
  auf UKW/VHF Kanal 07, 21, 23, 28, 81
- Dubrovnik-Radio (wenn Ihr zwischen Korcula und Montenegro unterwegs seid)
  auf UKW/VHR Kanal 04, 07, 28, 85

Gesendet wird der Wetterbericht jeweils um 05:45 UTC, 12:45 UTC und 19:45 UTC (also im Sommer jeweils zwei Stunden später nach Ortszeit) und zwar zuerst in Kroatisch und dann in Englisch. Nachfolgend jeweils die Sicherheits-/Schiffsmeldungen (jeweils die neueste zuerst mit absteigender Nummerierung).

In Kroatien reden ja alle immer von der „Bora“. Die Bora kann ein wirklich gefährlicher Sturm sein (50kn in den Böen auf dem offenen Meer und in besonders gefährdeten Regionen wie dem Velebit Kanal oder westlich hoher Inseln wie Cres aber auch Hvar auch gerne mal über 65kn in den Böen), aber auch einfach nur ein etwas kälterer, schöner Segelwind aus Nord-Nordöstlicher Richtung, der die Wolken wegpustet.

Vielleicht auch deshalb verwendet das DHMZ in seinen Wetterberichten niemals den Begriff „Bora“ (oder auch „Yugo“, den südostlichen Starkwind) sondern warnt immer nur vor den tatsächlichen

Verhältnissen. Wenn also von Winden aus NE (oder NNE, N) gewarnt wird mit Böen bis 30-35kn und im Velebit Kanal Böen bis zu 50kn oder mehr, dann ist das eine Bora! Und zwar eine von der Sorte, bei der man sich sicherheitshalber einen sicheren Hafen für die Nacht bzw. eine besonders Bora-geschützte Bucht sucht. Wenn es dann doch nicht so stark wird, kann man ja einen schönen Segeltag haben. Bei beginnender Dunkelheit oder Nachts sollte aber niemand bei solchen Vorhersagen für die nächsten 6 bis 12h irgendwo draussen sein!

Alternativ könnt Ihr Euch den Wetterbericht auch im Internet ansehen unter http://meteo.hr/index_en.php. Dort findet Ihr auf der linken Seite einen kurzen Textausschnitt unter der Überschrift „Adriatic sea-synopsis“ mit dem Link „More about …“. Diesen Link aktivieren und dann habt Ihr den oben abgebildeten Wetterbericht in englischer Sprache vor Euch. Ihr könnt auch auf der rechten Seite auf Deutsch umschalten, manchmal sind die Übersetzungen jedoch nicht so gelungen ;-)

Ins Internet wird der Wetterbericht meist erst kurz vor 08:00 Uhr bzw. kurz vor 14:00 Uhr eingestellt, also dann, wenn er frisch gemacht ist.

Wenn Ihr eine längerfristige Vorhersage oder auch einen Verlauf haben möchtet, dann könnt Ihr auch die Vorhersagen nach dem Modell ALADIN/HR oder ECMWF anschauen. Das sind aber jeweils rein rechnerische Modelle, die nicht nochmal überarbeitet worden sind. Aber zumindest geben sie einen gewissen Ausblick. Die Links dazu findet Ihr auf der rechten Seite neben dem Wetterbericht unter den Links „Aladin/HR: forecast charts“ (dort noch die passende Region, z.B. „Wind Dynamical Adaptiation - Zadar area“ auswählen und dann auf der Zeitleiste die Uhrzeiten anklicken) bzw. „ECMWF: 7-day forecasts“ (dort dann noch unten in der Tabelle die passende Region, z.B. „Zadar“ auswählen).

Ich habe mir persönlich auf meinen Laptop auch noch die Software zyGrib installiert. Damit sollte man sich aber schon vorher auseinandersetzen (also zu Hause) und auch alles voreinstellen damit man nur noch die konkreten Wetterdaten runterlädt (vom NOAA) und nicht ganze Softwareteile. Auch diese Daten sind natürlich nur mathematisch errechnete Modelle und in der aktuellen (also für die nächsten 24h gültigen) Qualität nicht mit dem Wetterbericht vom DHMZ zu vergleichen.

X. Sonstige Ausrüstung und Einrichtung

A. Gangway

1. Wo ist sie verstaut

Wir haben eine klappbare Gangway in der achteren Backskiste (also unter dem Boden hinter dem Backbord-Steuerrad). Sie ist in einer schwarzen Tasche deren Reissverschluss wohl bald den Geist aufgiebt. Also bitte vorsichtig öffnen und vor allem nur oben und eine Seite aufmachen (an der anderen Ecke ist der Reissverschluss kaputt).

Die zusammengeklappte Gangway passt gerade so durch die Luke in die Backskiste. Es ist wichtig zuerst die Seite mit den Rollen zuerst nach unten schieben und dann möglichst nicht auf den Schlauch der Heckdusche legen.

2. Montage und Einsatzszenarien

Die Gangway kann entweder bei heruntergeklappter Badeplattform in eines der beiden Löcher für die Badeleiter gesteckt werden (wenn möglich das Loch, welches mittiger ist, dann lässt sich die Gangway leichter seitlich abspannen) oder bei geschlossener Badeplattform in das Loch oben auf der Heckklappe an Backbord. Ersteres bietet sich an, um auf niedrige Molen/Stege oder Schwimmstege zu kommen und zweiteres haben wir sehr selten verwendet, wenn die Mole sehr hoch ist.

Bitte bei der Verwendung mit geschlossener Heckklappe darauf achten, dass niemand auf die Heckklappenoberseite neben der Gangway tritt. Die ist dafür nicht ausgelegt und könnte einbrechen (ist sie schon mal). Die Verwendung bei heruntergeklappter Badeplattform ist vorzuziehen, da man damit nochmal ein Stück weiter mit dem Heck vom Steg/Mole entfernt liegt (das ist gut für das Ruder!) und man damit bei starkem „auflandigen“ Wind über Nacht die Heckklappe hochziehen kann und noch mehr Sicherheitsabstand hat.

Bei Schwimmstegen haben wir oft aber auch die Gangway gar nicht benutzt sondern sind einfach von der herunter gelassenen Badeplattform übergestiegen (mit ca. 80cm Abstand). In diesem Fall dann aber bitte unbedingt die Badeplattform etwas (45% oder ganz) hochziehen über Nacht und wenn man das Schiff verlässt , damit sie nicht an den Schwimmsteg stossen kann. Man kann die Badeplattform von Land aus mit der blauen Leine hochziehen und in der Curryklemme festklemmen. Man sollte sich dann aber den Bootshaken an Land legen (bitte sichern), damit man mit seiner Hilfe die Leine wieder aus der Curryklemme bekommt. Aber vielleicht darf man ja auch über ein Nachbarboot zusteigen und die Badeplattform für die anderen vom Boot aus wieder herunter lassen.

3. Aufhängung und seitliche Abspannung

Die Gangway wird mit einem Spreizbügel (befindet sich in der Backskiste an Steuerbord) mit Hilfe der speziell dafür am Achterstag und Backbord-Heckkorb montierten Leine nach oben abgehängt. Ziel ist es, dass die Gangway nicht auf dem Steg aufliegt, wenn sie nicht belastet wird und sich dann um die 5-10cm absenkt (durch Dehnung der Leine) wenn man drauf tritt.

An dem Spreizbügel sind zwei Leinen montiert, die „in der Mitte“ je einen Edelstahl-Dreiecks-Schraubkarabiner eingebaut haben. Mit diesem werden Leinen an den dafür angebrachten

Augmuttern an den Wangen der Gangway montiert und mit dem freien Ende an die Achterstage oder Heckkorb jeweils möglichst weit aussen abgespannt, so dass die Gangway nicht seitlich wegschwingen kann. Das sollte man zu zweit machen, denn die Gangway nimmt ziemlich Fahrt auf, sollte sie mal seitlich ausbrechen. Das kann ganz schöne Schäden am Gelcoat verursachen! Besonders bei der Montage bei zugeklappter Heckklappe muss man da sehr aufpassen, da diese auf die Backbordseite einen deutlich schlechteren Abspannwinkel hat.



Nachts würde ich die Gangway immer hochziehen und sichern oder quer hinter die Steuerräder legen und die Heckklappe schliessen.

Es ist auch möglich (aber deutlich anspruchsvoller und als Balanceakt nicht jedermanns/jederfraus Geschmack) die Gangway vom Bug aus zum Land auszubringen. Dazu gibt es einen besonderen Edelstahlbügel (liegt neben Gangway, Badeleiter und Notpinne), den man am Ankerbeschlag (da wo die Rolle dran ist) montieren kann. Meistens geht er danach sehr schlecht wieder raus da er sich festklemmt ☺. Besonders wichtig ist es hierbei die Gangway an Land auch seitlich abzuspannen. Z.B. an die Ringe oder Poller an denen die Bugleinen an Land festgemacht sind.

B. Dinghi / Aussenborder

Unser Dinghi ist offiziell für 3 Erwachsene zugelassen, hat aber eine Zuladung von 410 kg (von denen die knapp 25kg vom Motor abgezogen werden müssen). Wir sind schon erfolgreich zu 7 unterwegs gewesen (damals waren die 4 Kinder allerdings auch noch in Summe unter 80kg schwer ;-)). Also bitte lieber ein zweites Mal fahren …

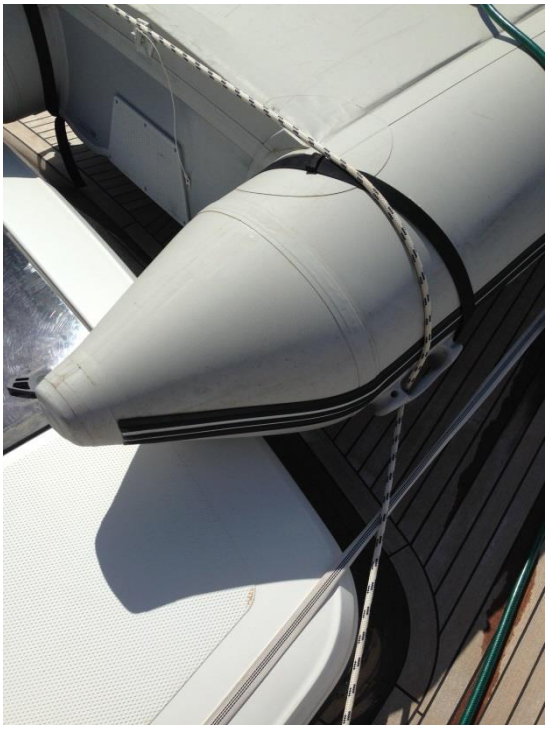
1. Dinghi aufbauen

Das Dinghi hat seine eigene Tasche in der ausser dem Aussenborder (und ggf. der Paddel) alles drin ist. Sogar eines der beiden Reparatursets und der neue Klappanker ;-) sowie die Fusspumpe.

Ihr findet das Dinghi in der Segellast. Es ist komplett vormontiert und muss eigentlich nur noch ausgefaltet und aufgepumpt werden. Bitte macht Euch ein Foto vom gefalteten Dinghi, für den Fall, dass Ihr es nach Eurem Törn wieder zusammenpacken müsst.

2. Dinghi zu Wasser lassen / wieder an Bord nehmen

Wir haben ein Liftgurtsystem für das Dinghi. (Ihr findet es in dem Lilafarbenen Stoffbeutel unter der Leiter in der Segellast.) Es ist relativ einfach zu montieren: Der Schnappschäkel wird vorne in das Dreiecksauge eingehakt an dem auch die Sicherungsleine angeknotet ist (bzw. angeknotet werden muss). Die beiden Gurtschlaufen an den anderen beiden Enden des Liftgurtsystems einfach über die beiden Enden der Rümpfe schieben und ggf. etwas fester ziehen. Bitte immer bis über die Griffe oder ggf. durch die Griffe ziehen, dann rutschen sie beim fahren nicht so leicht runter.



In der Mitte des Liftgurtsystems befindet sich eine dreieckige Aluplatte in die das Gennakerfall (oder falls dieses besetzt ist die Dirk) eingehakt wird. Dann kann das Dinghi sehr leicht von zwei Personen zu Wasser gelassen werden oder aus dem Wasser geholt werden.

Einer bedient das Fall bzw. die Dirk an der Elektrowinsch und der andere führt das Dinghi auf dem Vordeck. (Wenn die Dirk verwendet wird, muss diese natürlich an allen Wanten vorbei nach vorne gebracht werden. Sie schleift dann zwar etwas über das Oberwant, aber bei den geringen Lasten ist das kein Problem.) Bitte beim fieren bzw. hochziehen entlang der Bordwand und bei der Reling darauf achten, dass man das Dinghi vom Schiff weghält, da es sonst Kratzer in der Bordwand geben kann oder sich das Dinghi auch gerne mit Paddel und Griffen in der Reling verhakt.

Im „Notfall“ kann das Dinghi auch mit dem Aussenborder montiert hochgezogen werden, dabei aber besonders auf das Deck und die Reling achten. Es ist auch möglich das Dinghi während der Fahrt quer am Heck bis zur Oberkante der Badeplattform (mit montiertem Motor) hochzuziehen und dann mit Bändseln bzw. der Sicherungsleine gegen seitliches Schwingen zu sichern. Das ist besser als es hinterherzuziehen. Mit montiertem Motor darf es unter keinen Umständen nachgeschleppt werden!

3. Dinghi an Deck lagern

Über Nacht oder unter Fahrt kann man das Dinghi sehr gut auf dem Vorschiff lagern. Wenn kein Regen oder Starkwind angekündigt ist, dann gerne normal herum, ansonsten bitte verkehrt herum, damit es nicht voll Wasser läuft (Wellen/Gischt oder Regen). Die Enden des Dinghis auf den „Aufbau“ legen und den Bug kurz hinter die Klappe der Segellast (so dass man an die Ankerbedienung kommt.

Das Dinghi mit der Sicherungsleine vorne im Dreieck an den beiden Augen anbinden, an denen die Lifelines befestigt sind. Hinten mit einer langen Leine (die lasse ich auf einer Seite meist montiert) von dem Auge an der Seite, an denen auch das Gennakerfall eingeschnappt wird bei Nichtgebrauch durch die Haltegriffe auf die andere Seite auf das gegenüberliegende Auge verzurren.



Siehe auch Bild oben …

4. Dinghi abbauen

Bitte das Dinghi gut mit Süsswasser reinigen (dabei etwas Luft ablassen, so dass Ihr auch kleine Steinchen und Dreck unter den Bodenbrettern herauswaschen könnt) und trocknen. Danach die Luft ganz ablassen und mit der Fusspumpe leer saugen (einfach den Schlauch in das andere Loch der Fusspumpe stecken).

Die Enden (Spitzen) nach innen an das Heckbrett klappen und dann das Dinghi über das Hechbrett und die Bodenbretter „aufrollen“ und in die Dinghitasche packen. Alles Zubehör bitte dazu packen (auch die auseinandermontierten Paddel, wenn es geht) und in der Segellast verstauen.

Die Liftgurte für das Dinghi ebenfalls gut reinigen (evtl. über Nacht in einen Eimer mit Süsswasser legen) und trocknen lassen. Danach in den Lilafarbenen Beutel verpacken (den verwenden wir während der Saison meist als Aufbewahrung für den Handstaubsauger) und in eine der Ablagen unterhalb der Leiter in der Segellast legen.

5. Aussenborder montieren

Der Aussenborder wird auf die Holzplatte am Heckkorb (Steuerbord) montiert zur Aufbewahrung. Wir haben eine Sicherung mit Vorhängeschloss an Bord, die über die Klemmschrauben geschoben wird und Diebstahl verhindern soll.

Zusätzlich wird er noch mit einem Tampen an den Heckkorb gebunden. Der Tampen bleibt immer am Motor und wird auch dazu verwendet um ihn am Dinghi zu sichern sobald er dort angeschraubt worden ist.

Den Motor vorsichtig nach innen von der Platte heben (die Schrauben müssen nur ganz wenig aufgedreht werden, da die Holzplatte deutlich dicker ist als die Heckplatte des Dinghis) und sachte auf der Badeplattform ablegen / abstellen.

Am besten einer zweiten Person im Dinghi den Motor übergeben (dazu im Dinghi ablegen, nicht in der Luft übergeben) und dann auf die Heckplatte aufsetzen und mittig festschrauben (kräftig aber nicht übertrieben festziehen). Danach sofort mit dem Tampen an dem Auge an der Heckplatte des Dinghis sichern.

6. Aussenborder anlassen

Der Motor hat hohen ideellen Wert: Mein Vater hat ihn vor ca. 30 Jahren gekauft! Er funktioniert immer noch wie eine eins und springt meist beim zweiten (oder sogar schon ersten ziehen) an.

Benzinhahn öffnen, Choke öffnen, vergewissern, dass der Leerlauf drin ist, Gas auf „Start“ (oder leicht darüber) und kräftig an der Anlasserleine ziehen. Sobald er angesprungen ist sofort den Choke wieder schliessen, sonst kann er absterben und ersaufen.

Zum stoppen so lange auf den roten Gummiknopf drücken, bis er aus ist.

Beim anlanden vorsichtig sein, der Aussenborder hat keinen Schraubenschutz. Ersatzsplinte sind am Motor selber angebracht unter der Haube.

7. Aussenborder tanken

Der Aussenborder ist ein Zweitakter und braucht dementsprechend Benzin (Normalbenzin reicht, aber es gibt ja eh meist nur noch Super) mit einem Ölgemisch im Verhältnis 1:100.

Auf tonttu ist ein Spezialtank für den Aussenborder (in der Steuerbord-Backskiste) in weiss mit einem genialen Betankungsmechanismus.



Öl für den Aussenborder ist ebenfalls in der Steuerbord-Backskiste (Yamaha-Flasche mit integriertem Dosiertank). Es gibt noch einen weiteren, schwarzen Reservekanister in der Backskiste. Diesen fülle ich immer mit Benzin an der Tankstelle und mische dann an Bord in dem weissen Spezialtank 5L mit 50ml Öl und tanke dann den Aussenborder immer aus dem weissen Spezialtank.

8. Aussenborder demontieren / aufbewahren

Tampen (Sicherung) vom Dinghi lösen. Schraubklemmen aufschrauben (fast bis zum Anschlag; das Befestigungsbrett am Heckkorb ist deutlich dicker) und nochmal kontrollieren, dass der Benzinhahn, die Entlüftung am Tankdeckel (und der Tankdeckel selber) zu sind!

Aussenborder zuerst ins Dinghi reinheben (am besten am Sitzbrett anlehnen und darauf achten, dass die Schaftspitze auf einem der Bodenbretter ist und nicht auf dem Tuch dazwischen!) und erst dann an eine zweite Person auf der Badeplattform übergeben.

Vorsichtig (geht am einfachsten alleine, aber es schadet nicht, wenn eine zweite Person zur Sicherung daneben steht; diese kann ja den Sicherungstampen halten) auf das Holzbrett am Heckkorb setzen (mit dem Schaft nach aussen ☺) und anschrauben (kräftig aber nicht zu übertrieben).

Sicherungstampen am Heckkorb festbinden und ggf. (wenn man später das Schiff verlassen will) das Spezialschloss anbringen.

9. Troubleshooting Aussenborder

Der Aussenborder funktioniert eigentlich sehr zuverlässig. Es handelt sich ja um einen uralten Zweitakter…
Es ist jedoch wichtig zu wissen, dass dieses Modell noch einen Splint (= Sollbruchstelle) zur Verbindung von Schraube zur Welle hat. Das ist bei heutigen kleinen Aussenbordern (unter 6 PS) meist nicht mehr üblich.
Sollte also zum Beispiel die Schraube Grundberührung haben oder im Betrieb Kontakt mit Treibgut o.ä. haben, dann kann es passieren, dass dieser Splint bricht. Er ist auch schon einmal ohne erkennbare Ursache gebrochen (war wohl nach 2 Jahren Einsatz zu Ermüdungserscheinungen gekommen und dann hat er beim Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsgang aufgegeben).
Man merkt dies daran, dass man trotz einkuppeln und Gas geben keinerlei Vortrieb bekommt. Es kann jedoch sein, dass trotzdem die Schraube leicht dreht (durch Vibrationen oder sonstige

„Mitnahmeeffekte“).
Der Splint kann recht leicht ausgetauscht werden. Dazu muss lediglich der Sicherungsstift (sieht aus wie eine Haardnadel die am Ende umgebogen ist) an der schwarzen Plastikkappe vor der Schraube entfernt werden und die Plastikkappe abgeschraubt werden. Danach sieht man den Splint (einen ca. 4cm langen und 6mm dicken Messingstift) und tauscht diesen zerbrochenen gegen einen neuen aus. Ersatzsplinte und Sicherungsstifte befinden sich unter der Abdeckhaube des Aussenborders in einer Gummihalterung. Es sollten jeweils zwei davon als Ersatz vorhanden sein.

Es kommt auch ab und zu mal vor, dass der Aussenborder „absäuft“, also zu viel Benzin schluckt und nicht anspringt. Dies kommt vor allem dann vor, wenn man vergessen hat den Benzinhahn zuzudrehen und den Motor hochkippt und länger so stehen lässt (z.B. am Strand).
In dieser Situation hilft nur ausgiebiges ziehen an der Startleine (also Startversuche) ohne den Choke aufzudrehen. Irgendwann springt er dann auch an ☺

C. Backkisteninhalt

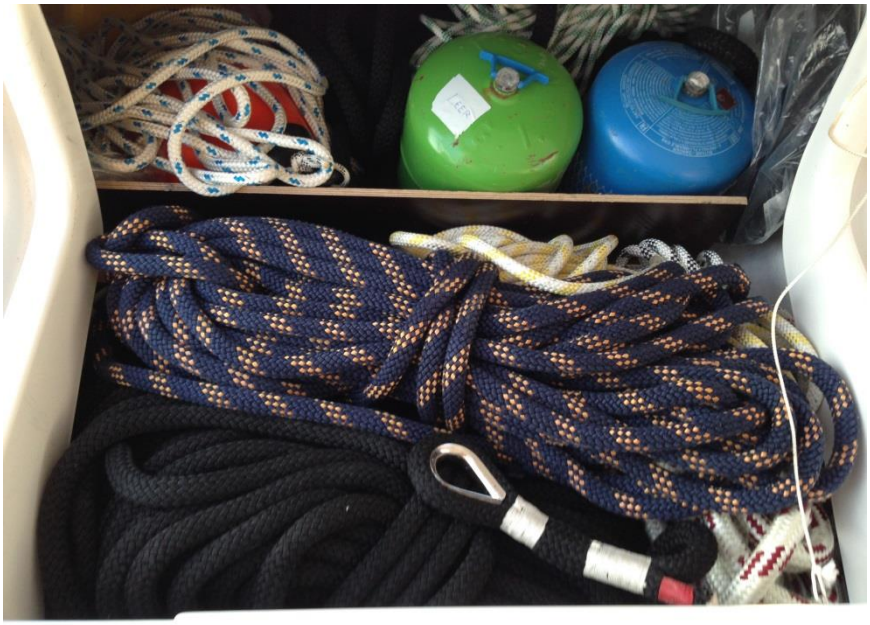
An Bord gibt es insgesamt drei Backskisten. Je eine in den Cockpitbänken an Backbord und Steuerbord sowie eine grosse im Heck unter den beiden Bodenklappen hinter den Steuerrädern über zwei Glasluken zugänglich.

1. Backskiste Heck

In der Heckbackskiste befindet sich

- Notpinne (mit Tampen am Scharnier der linken Glasluke befestigt, damit man sie leichter findet bzw. herausbekommt)
- Badeleiter (ebenfalls mit Tampen am Scharnier der linken Glasluke befestigt)
- Gangway (in der schwarzen Tasche; sie geht am einfachsten rein, wenn man mit der Seite mit den beiden Rollen am Ende vorangeht)
- Bügel für die Montage der Gangway am Bugspriet (mit Tampen am Scharnier der linken Glasluke befestigt)

2. Backskiste Backbord



- Reservegasflaschen (2 Stück)
- Abschlepp- bzw. Heckankerleine bzw. längster Festmacher (Schwarz mit Kausch am einen Ende und roten Taklingen), 60m
- Langer Festmacher (Blau mit goldenen Fäden), 30m
- Festmacher (Schwarz mit grünen Taklingen; 2 Stück), 20m
- Weitere Festmacher (16-20mm Durchmesser und Längen von 12 bis 15m), sofern sie nicht am Heckkorb hängen oder im Einsatz sind
- Diverse andere Leinen (meist 10mm oder 8mm Durchmesser)

- Reitgewichte (aus Blei mit schwarzem Gummilack überzogen; jeweils an schwarzem dünnen Tampen mehrere befestigt mit gewichten von 1 oder 2 kg)
- Reitgewichtrolle (schwarze V-Rolle die normalerweise als Ankerrolle gedacht ist mit weissem Bändsel)
- Ankerboje (leider mit kaputtem Ventil) mit Rolle und Ankerbojenleine mit Gegengewicht
- Zwei gelbe Markierungsbojen zum markieren von Landleinen etc.

3. Backskiste Steuerbord

Bitte in dieser Backskiste beim verstauen darauf achten, dass die Kabel an der Decke der Backkiste für die GPS-Antenne des AIS-Systems (der kleine weisse Pilz oben, aussen) nicht abgerissen werden).



- Feuerlöscher
- Schaufel und Besen
- Schrubber mit Teleskopstil
- Zwei Pützen (ein Gummieimer, eine Stoffpütz)
- Wasserschlauch mit integriertem Filter und Gardenaanschlüssen (bitte nur zum Befüllen der Tanks den Wasserfilter verwenden; ansonsten das kurze Verlängerungsteil mit dem Filter abnehmen und die „Spritzpistole“ bzw. den Schrubber mit Wasserdurchlauf direkt anschliessen)
- Aufgerollter Wasserschlauch als Verlängerung
- Lenzpumpe (rot mit kurzem weissen Schlauch und schwarzem Pumpgriff) zum schnellen lenzen vom Dinghi etc.
- Weisser Benzinkanister mit (vorgemischtem) Benzin für den Zweitakt-Aussenborder (max. 6L) mit „Tankmechanismus“
- 5L-Benzinkanister, schwarz mit grünem Einfüllstutzen (sollte mit Benzin gefüllt werden um dann im weissen Kanister für den Aussenborder anmischen zu können)
- 10L-Benzinkanister (als Reservekanister für Benzin oder Diesel; normalerweise leer)

- 22L-Dieselkanister (immer mit 20L Diesel gefüllt als eiserne Reserve für den Motor) in schwarzem Müllsack
- Einfülltrichter mit Filter und flexiblem Schlauch für das nachfüllen von Diesel aus dem 22L-Kanister
- Tüte mit Zweitaktöl und Schmiermitteltube für den Aussenborder
- Graue Kiste mit diversen Lappen, Gardena-Schlauchanschlussadaptern, Spritzdüse Gardena, Schwämmen, Putzmitteln für Fender und Edelstahl sowie die Kunsttoffscheiben in der Sprayhood und Bimini sowie einem Döschen „Micropur“ für die Desinfektion des Frischwassers im Tank (mehr davon ist im Schränkchen im Rücken des Kartentisches hinter dem Schrank für die Regenklamotten)

D. Mobiltelefon / WLAN

An Bord befinden sich zwei kroatische SIM-Karten (eine für Telefonate und eine für Daten). Beide Karten sind Prepaid-Karten und können (sofern sie leer sind) leicht mit an allen gewöhnlichen Kiosken in Kroatien erhältlichen Koupons aufgeladen werden.

1. Telefonkarte von VIP (Tochter von Telekom Austria und Vodafone-Partner)

Die Karte (im klassischem Sim-Karten-Format) ist im Normalfall in das tonttu-Bordhandy eingelegt (ein altes Nokia 6310) und sollte bitte immer betriebsbereit gehalten werden. Die Nummer ist +385-91-1844945 und darf auch gerne an Eure Freunde und Verwandte für Anrufe an Bord weitergegeben werden. Sagt halt bitte wie lange Ihr an Bord seid, damit Eure Nachfolger nicht ständig Anrufe von „wildfremden“ Menschen bekommen.

Mit dieser Karte könnt/sollt Ihr bitte auch mich anrufen, falls es irgendwelche Fragen oder Probleme gibt.

Wenn Ihr ins Ausland (also nach Deutschland) telefoniert, solltet Ihr Vorzugsweise immer auf ein Festnetz anrufen. Das ist deutlich (sehr deutlich) billiger als der Anruf auf ein deutsches Handy und macht die Prepaid-Karte nicht so schnell leer. Meine Erfahrung zeigt aber, dass man mit 50 kn Aufladung gut eine Woche lang durchkommt, wenn man sich auch eher zurückrufen lässt als lange selbst angerufene Telefonate zu führen.

Das Guthaben lässt sich so abrufen:

- *101# eintippen
- die grüne Hörer-Taste drücken (also „abheben“)
- Nach ein paar Sekunden wird eine Nachricht angezeigt mit dem „Kontostand“ in kn (= kroatische Kuna; 7,2kn ≙ 1€): „Total account balance is 127.67 kn. Account expires on 11.08.2014.“ (Als Beispiel)

Die Aufladung mit den Wertkoupons von VIP (gekauft an irgendeinem Kiosk mit dem VIP-Logo oder noch einfacher an fast jedem Geldautomaten) wird gemäss der auf dem Koupon aufgedruckten Anleitung durchgeführt. Es muss lediglich eine lange Nummern- und Zeichenkombination (*nnn*xxxx xxxx xxxx xxxx# oder so ähnlich; die ersten drei Ziffern sind der Steuerungscode für die Aufladung, die

zweite, längere Zifferngruppe ist der Gutschein mit dem neuen Aufladeguthaben) eingetippt werden und wieder die grüne Hörer-Taste gedrückt werden.

Bitte am Ende des Törns dafür Sorge tragen, dass wieder ungefähr ein ähnliches Restguthaben wie am Anfang drauf ist, ausser es ist der letzte Törn in der Saison, dann bitte mit mir Rücksprache halten.

Achtung: Seit 2015 gibt es eine spezielle Steuer für Prepaid-Telefonie (ggf. auch normale, keine Ahnung). Deswegen kosten die Voucher 10% mehr als man als Guthaben erhält. Z.B. gibt es meist 50kn Guthaben für 55kn bzw. 100kn Guthaben für 110kn.

2. Datenkarte von Simpa (Tochter der T-Mobile Croatia)

Die Simpa-Datenkarte (zugeschnitten auf Mini-Sim-Format und eingelegt mit einem Adapter) ist im Normalfall im kleinen 3G-WLAN-Gerät namens Huawei E5536 an Bord von tonttu.



Dieses 3G-WLAN-Gerät kann man über Taste auf der Vorderseite anschalten (ca. 2 sec drücken). Das Gerät bucht sich dann automatisch in das SIMPA-Netzwerk ein und stellt ein WLAN für bis zu Geräte zur Verfügung.

Das Gerät hat einen eingebauten Akku, der aber nur für ca. 2h hält (je nach Nutzung). Also bitte immer wieder aufladen. Zum Ausschalten einfach wieder ca. 2 sec auf die im Bild oben mit dem roten Pfeil markierte Taste drücken.

Das WLAN hat die SSID „tonttu“ und das Password „lucaluis“. (Achtung: Dank des GoFree Wifi-1 gibt es auch ein anderes lokales WLAN-Netzwerk, also bitte nicht verwirren lassen.) Bitte achtet darauf, dass Eure Smartphones, Tablets und Laptops keine Updates runterladen, sonst ist die Datenkarte gleich leer. Die meisten Smartphones sind so eingestellt, dass sie Updates nicht herunterladen, wenn sie im Mobilfunknetz sind sondern nur wenn sie (auch) im WLAN eingebucht sind. Aber in diesem Fall sind sie ja dann auch in einem WLAN, dem von des Huawei-Geräts. Die Endgeräte können ja nicht wissen, dass das Gerät wiederum nur mit dem Mobilfunk verbunden ist.

Statt des Huawei-Geräts könnt Ihr natürlich auch gerne ein anderes Smartphone verwenden und damit einen persönlichen Hotspot aufbauen bzw. nur mit diesem Surfen.

Es gibt von Huawei eine spezielle App mit der man den mobilen Hotspot konfigurieren kann. Man kann damit aber auch SMS verschicken und empfangen, was sehr gut ist, da man auf diese Weise die Internet-Optionen buchen kann und auch den exakten Restbestand an Datenpaket abfragen kann.

Um das Guthaben vom Voucher auf die Karte zu laden müsst Ihr die Karte jedoch aus dem mobilen Hotspot nehmen und in ein Mobiltelefon einlegen.

Dann könnt Ihr das Guthaben (in kn) wie folgt abrufen:

- *100# eintippen
- die grüne Hörer-Taste drücken (also „abheben“)
- Nach ein paar Sekunden wird eine Nachricht angezeigt mit dem „Kontostand“ in kn (= kroatische Kuna; 7,2kn ≙ 1€

Damit seht Ihr aber nur, wieviel „Geld“ Ihr noch auf dem Konto habt, mit dem dann z.B. Internet-Optionen gebucht werden können.

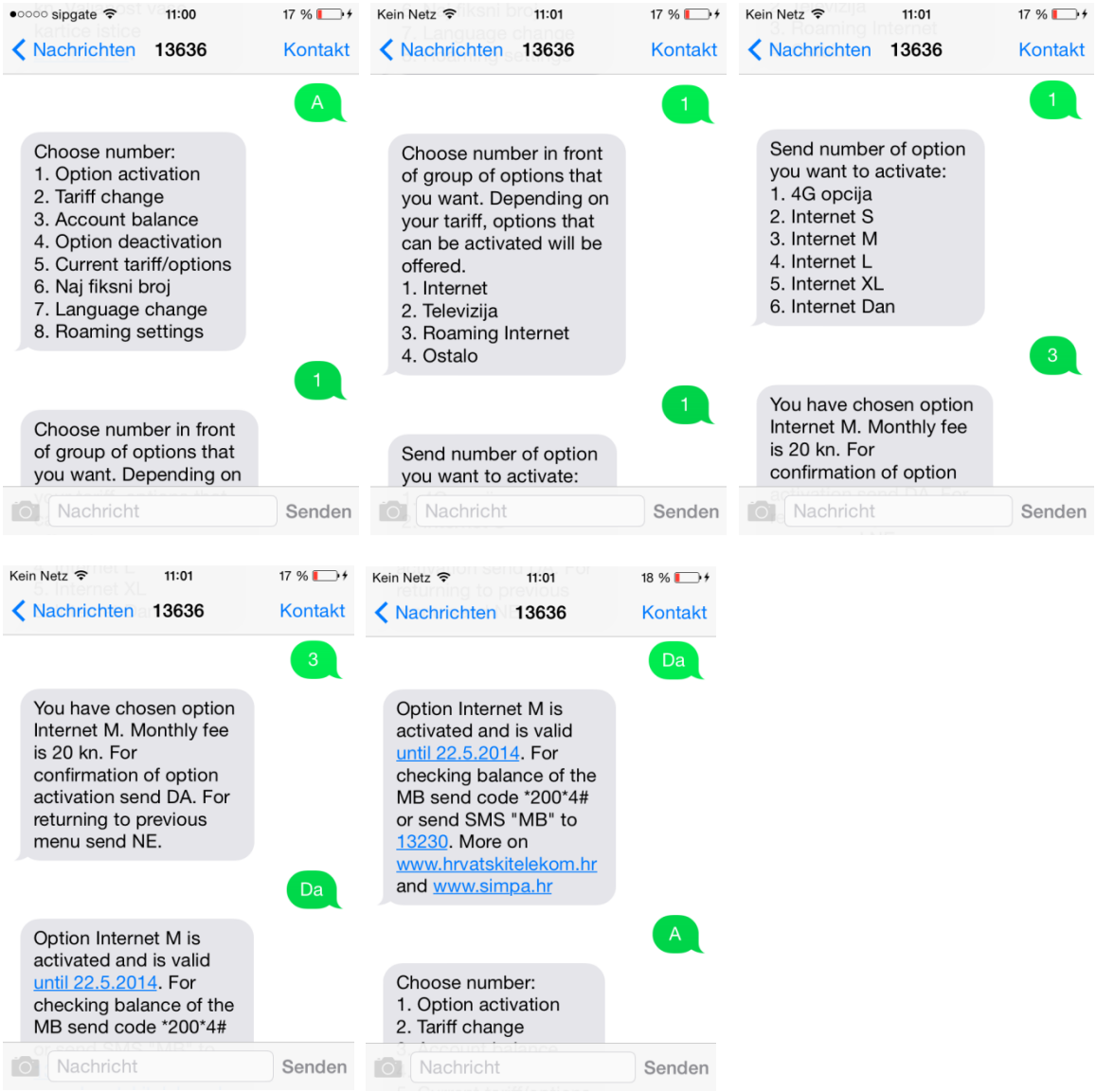
Es ist sehr wichtig eine sog. „Internet-Option“ zu buchen, denn sonst wird die Datennutzung in kn/MB abgerechnet und die Karte ist nach ein paar Minuten Surfen leer!!!

Zum Buchen der Optionen müsst Ihr a) genügend Guthaben auf die Karte geladen haben (das geht genauso wie bei der Telefonkarte oben beschrieben, nur braucht Ihr einen Simpa-Koupon/Voucher; hier auch mindestens 100kn nehmen) und b) über eine SMS-Menüführung die Option auswählen und aktivieren.

Ich kann das im Moment nur aus dem Gedächtnis heraus beschreiben. Hoffe es ist richtig:

- Eine SMS mit dem Inhalt „A“ an die Nummer „13636“ schicken
- Als Antwort kommt ein „Menü“ bei dem Ihr „1“ (Activate Options) auswählen müsst. Also einfach 1 eintippen und nochmal auf senden (grüner Hörer) drücken.
- Jetzt wird ein weiteres Untermenü angezeigt bei dem Ihr „2“ (Internet) auswählt. Also einfach 2 eintippen und nochmal auf senden (grüner Hörer) drücken.
- Nun sollte eine Auswahl von verschiedenen Optionspaketen erscheinen:
    - Option „S“ für 10kn mit 100MB
    - Option „M“ für 20kn mit 250MB
    - Option „L“ für 50kn mit 1GB
    - Option „XL“ für 75kn mit 2GB
- Die Optionen gelten dann jeweils für einen Monat (30 Kalendertage), danach verfallen sie, können aber immer wieder durch eine weitere „Option“ verlängert oder auch vergrössert werden.
- Wenn man dann mit der entsprechenden Nummer (einfach wieder eintippen und senden) die Option ausgewählt hat wird man nochmal aufgefordert „DA“ (steht für „Ja“) zu senden und damit ist der Vorgang dann abgeschlossen.
- Wenn ich mich recht erinnere bekommt man noch eine Bestätigungs-SMS.

Das ganze Prozedere zur Optionswahl könnt Ihr auch mit der Huawei-App („HiLink“) durchführen, da die SMS Versand und Empfang ermöglicht mit dem mobilen Hotspot.



Den aktuellen „Kontostand“ für das Datenvolumen (also in MB) kann man auch per SMS abfragen:

- SMS mit dem Text „MB“ an die Nummer „13230“ senden
- Dann bekommt man eine SMS (in Kroatisch, glaube ich) zurück (von einer anderen Nummer gesendet) mit der Angabe des Restguthabens der Internet Option in MB.

Bitte am Ende des Törns dafür Sorge tragen, dass wieder ungefähr ein ähnliches Restguthaben (also der kn-Betrag, nicht das Datenpaket) wie am Anfang drauf ist, ausser es ist der letzte Törn in der Saison, dann bitte mit mir Rücksprache halten.

E. Tresor

Unter der Salonbank (gleich vor dem Navitisch) ist ein kleiner elektronischer Hoteltresor eingebaut. Ihr dürft / sollt ihn gerne benutzen für Eure Dokumente, Bargeld, Schmuck und die Schiffspapiere

(sofern ihr sie nicht gerade für die Marina braucht oder lieber mitnehmen wollt). Eine Verlust- oder Diebstahlsgarantie übernehme ich natürlich trotzdem nicht ☺

Der Tresor ist im Holz verschraubt und damit natürlich mit entsprechender Gewalt entfernbar, aber ein erster Schutz ist es zumindest mal.

Den Code werde ich Euch persönlich (bitte fragt nach) mitteilen.

F. Staubsauger

Ja, ihr lest richtig: Es gibt einen Staubsauger an Bord. Meistens ist der eine Teil davon (der als Handstaubsauger verwendet werden kann) im Salon auf dem Schrank für die Segelanzüge. Der grosse Teil (Stil mit breiter Saugplatte für den Boden) ist vorne in der Segellast an der Wand montiert. Daran ist auch das Ladegerät angeschlossen. Der Staubsauger (das Handsaugerelement) lässt sich nur im grossen Teil eingesteckt aufladen.

Er wird mit 230V geladen, also idealer Weise dann, wenn Landstrom vorhanden ist. Dazu die Sicherung „Socket 2“ anschalten (glaube mich zu erinnern, dass es diese ist; im Zweifelsfall ausprobieren mit einer Person vorne in der Segellast, der nach der blauen Ladelampe schaut; ansonsten müsste es „Socket 1“ sein).

Bitte gelegentlich den Staub entfernen. Dazu kann der ganze mittlere Kasten abmontiert werden und darin sind nochmal einzelne Filter zum entfernen und reinigen.

G. Wichtige Gegenstände in der Segellast

- Bootsmannsstuhl (in dunkelblauer Tasche in der Ablage unter der Leiter) oder neu und viel besser ein Klettergurt (schwarz mit dunkelrot; auch direkt unter der Leiter)
- Treibanker (orange in der Ablage unter der Leiter)
- Diverse Schmier- und Reinigungsmittel
- Zusätzliche Rettungswesten in verschiedenen Grössen
- Zwei alte Fender, die man gut verwenden kann um einen Festmacher zu schützen, der über eine hohe Mole führt und damit an der Molenkante aufgescheuert werden kann. Einfach direkt hinter der Kante unter den Festmacher legen und am Festmacher mit Stopperstek befestigen (beidseitig), dann federt er auch etwas.

H. Sonstige unwichtige Gegenstände in der Segellast

- Klappbare Sackkarre für die Grosseinkäufe (mit Spanngummi)
- Tretroller (klappbar) für grosse Kinder und Erwachsene
- Windhutze zur Montage/Aufstellung über einer der beiden Vorschiffluken (bringt mehr Wind in die Kabine)
- Saugpumpe 230V als Tauchpumpe für Salzwasser geeignet (danach bitte ausspülen mit Süsswasser)
- Sonnenplane für das Vorschiff
- Hängematte (liegt aber auch oft im Salon hinter der Bank in der Ablage)
- Zwei Camping-Klappsessel

- Grill (steht ganz unten am Boden unter dem untersten Ablagebrett; zu verwenden entweder an Land oder auf der Badeplattform vor Anker / an der Boje; dabei bitte auf die beiden schwarzen Gummimatten stellen auf der Seite, die von der Gasflasche abgewendet ist und mit der Heckdusche immer wieder mal unter dem Grill und das umliegende Holz wässern)

XI. Einwintern

Siehe **Kapitel II Verlassen des Schiffs** und zusätzlich folgende Massnahmen:

A. Segel abschlagen

Wenn das Schiff für den Winter verlassen wird (oder für mehr als 4 Wochen), dann müssen auch die Segel abgeschlagen (herunter genommen) werden.

1. Vorsegel abschlagen

Bei möglichst leichtem Wind (geht auch gut unterwegs bei Motorfahrt) muss das Vorsegel komplett ausgerollt werden mit dicht gezogener Schot. Jetzt kann das Fall geöffnet werden und das Segel wird kontrolliert aus der Nut an der Rollreffanlage nach unten herausgezogen. Dabei sollte eine Person am Schothorn kontrolliert nach achtern ziehen und beim vorfalten des Segels unterstützen. Eine weitere Person zieht das Vorsegel am Vorliek aus der Nut nach unten und die dritte Person fiert das Fall. Sofern weitere Helfer zur Verfügung stehen, können diese auf der Hälfte des Unterlieks des Vorsegels helfen dies kontrolliert auf das Deck zu bringen.

Das Vorsegel muss dann auf dem Vordeck gefaltet und in den Segelsack verpackt werden. Dabei bitte darauf achten, dass keine scharfen Knicke entstehen!

Es ist wichtig, dass das Vorsegel absolut trocken eingepackt wird und möglichst salzfrei ist. Also bitte am Vortag das Segel schon mal rausrollen und mit Süsswasser abspritzen (zumindest den unteren Teil, wenn der Wasserdruck nicht reicht) und gut trocknen lassen.

Das Fall vom oberen Rollterminal abschlagen und zur Seite (in eines der beiden Augen auf der Fussreling vor den Wanten) wegbinden. Das obere Rollterminal mit dem unteren mittels eines Bändsels verbinden (die beiden Schäkel dazu verwenden).

2. Grosssegel abschlagen

Das Grosssegel ist deutlich schwerer zu bändigen als das Vorsegel. Vor allem kann es auf dem Deck nicht gefaltet und eingepackt werden.

Sofern das Grosssegel an Land (möglichst sauberer Untergrund) gut zusammengelegt werden kann, reicht es, wenn das Grosssegel an Deck erst mal nur mit den Latten aufgerollt wird parallel zum Unterliek. Dies ist auch die Lagerungsform, falls die Latten nicht entnommen werden (können) und kein Platz zum zusammen legen zur Verfügung steht, bzw. das Schiff nur für einen mittleren Zeitraum (also eine längere Pause im Sommer) verlassen wird. Das Grosssegel dann bitte als Rolle mit einer langen Leine zusammen binden und (mindestens zu Dritt) im Salon auf den Tisch und mit dem achteren Ende in die Steuerbord-Achterkajüte auf die Koje legen.

Im Normalfall sollte das Segel jedoch ordentlich verpackt werden und kann dann auch im Salon gelagert werden.

Um das Grosssegel abzuschlagen muss zuerst das Lazy-Bag-System entfernt werden. Es reicht dafür zuerst mal nur die jeweils 4 Leinen pro Seite abzuknoten, die das Lazy-Bag hoch halten. Bitte auf die

Reihenfolge achten und die Leinen markieren (z.B. mit 1 bis 4 Achtknoten oder mit einem beschrifteten Klebeband). Die Leinen dann auf gleiche Länge gezogen am Mast weg bändseln.

Zuerst müssen die Reffleinen vom Segel abgeknotet werden (das kann am Vorliek auch während des runterlassens des Segels passieren; der hintere Teil der Reffleinen sollte jedoch gleich abgeknotet und mit einem Achtknoten versehen werden).

Danach kann der schwarze Einsatz in der Mastnut entfernt werden (dazu den oberen Teil hineindrücken gegen die Feder, das ganze Element etwas nach oben schieben und das untere Ende herausziehen; jetzt kann der komplette Einsatz nach vorne unten herausgezogen werden) und das Segel vorne am Lümmelbeschlag (das ist die Verbindung von Baum und Mast) abgemacht werden. Auch der Unterliekstrecker (sozusagen am „Schothorn“) muss jetzt entfernt werden.

Es ist leichter, das Grossegel gleich aus dem gesetzten Zustand herunterzunehmen. Das geht natürlich nur bei sehr leichtem Wind von vorne oder bei langsamer Fahrt unter Motor in den Wind. Dabei darf der Unterliekstrecker natürlich noch nicht gleich entfernt werden sondern erst, wenn die ersten paar Mastrutscher aus der Mastnut sind, z.B. bei der untersten Segellatte.

Jetzt kann das Segel von zwei bis drei Personen (zwei am Mast, eine am zweiten Drittel des Baums) nach unten auf das Deck unter/neben dem Baum gelegt werden. Sprayhood und Bimini müssen dabei natürlich schon abgebaut oder zumindest weggeklappt sein. Die Mastrutscher müssen möglichst ohne Druck durch leichtes verkanten (also eine Rollenseite zuerst) aus der Mastnut genommen werden. Wenn möglicht sollte das Segel gleich beim runter lassen aufgerollt werden, sofern es nicht komplett ohne Latten gefaltet werden soll.

Die Reffleinen sollten komplett nach achtern gezogen werden, so dass sie mit den Achtknoten an den Enden (jeweils eines an der Baumnock und eines am Lümmelbeschlag; also vorne und hinten am Baum) festsitzen. Das Grossfall ebenfalls wegbinden und z.B. an der Baumnock befestigen und straff ziehen.

Es ist wichtig, dass auch das Grosssegel absolut trocken eingepackt wird und möglichst salzfrei ist. Also bitte am Vortag das Segel mit Süsswasser abspritzen (zumindest den unteren Teil, wenn der Wasserdruck nicht reicht) und gut trocknen lassen.

3. Lazy-Bag entfernen

Die leinen des Lazy-Bag-Systems sind ja bereits abgeschlagen. Es muss also nur noch das Lazy-Bag selber aus der Baumnut nach vorne herausgezogen und die beiden Latten entfernt werden. Diese bitte im Salon lagern (mit den Enden in der Steuerbord-Achterkajüte). Bitte auch hier darauf achten, dass das Lazy-Bag möglichst salzfrei und absolut trocken eingepackt wird.

Am Schluss müssen die Lazy-Bag-Leinen in der Mitte um den Baum geknotet und straff gezogen werden.

B. Laufendes Gut abschlagen

1. Fallen und Schoten

Die Fallen und Schoten nehme ich mindestens alle zwei Jahre aus dem Rigg und wasche sie in der Maschine mit normalem Waschmittel bei 40 Grad (P6-40 Waschprogramm).

Dazu müssen an den Leinenenden (an denen vorne auf dem Vorschiff bzw. am Mast) dünne Holeleinen (4 mm) befestigt werden. Dazu mit einem Marlspieker zwei bis drei Schlaufen vom Leinenmantel ca. 3cm vor dem Leinenende etwas herausziehen und die Holeleine hindurchziehen und mit einem lockeren Palstek direkt unterhalb des Leinenendes befestigen. Das Leinenende und den Anfang der Holeleine mit dem Palstek dann möglichst dünn aber vollständig mit dem weissen Klebeband umwickeln (einen Streifen längs drum herum schlagen), damit die Verbindung sich nicht im Mast oder an einer Rolle verhakt. Das Klebeband soll nicht die Last aufnehmen sondern nur das verhaken verhindern!

Jetzt kann die Leine komplett zurück ins Cockpit gezogen werden, so dass die Holeleine von einem Festpunkt auf dem Vorschiff (z.B. am Mastfuss) durch alle verdeckten Rollen (inkl. durch den Mast) bis zu den Klemmbänken im Cockpit geht. Die Holeleine dann an beiden Enden sicher mit einem Palstek anknoten (z.B. einer um die Klemme herum und einer um einen Ring am Mastfuss) und von der Leine abschneiden. Dabei ca. 20cm Holeleine an der Leine lassen inkl. des Klebebands. Das kann mitgewaschen werden und erleichtert im Frühjahr wieder das Befestigen der Holeleine. Die Leine unbedingt beschriften!

Die Leinen nach dem trocknen in der Segellast an den Haken an der Steuerbordwand aufhängen.

2. Blöcke und Beschläge

Die nach dem entfernen der Fallen und Schoten nicht mehr benötigten Blöcke (Umlenkrollen) und Beschläge (Schäkel, Fockschottraveller) müssen abgebaut, mit Süsswasser gereinigt (ggf. entrostet) und mit Babyöl eingeschmiert werden (die Edelstahlteile). Bitte unbedingt mit Klebeband beschriften, so dass es auch jemand anderes wieder montieren kann.

Der Fockschottraveller soll auch komplett entfernt werden. Dazu die beiden Endanschläge mit dem passenden Inbus-Schlüssel abschrauben und den Traveller seitlich herausschieben. Alles gut mit Süsswasser reinigen und danach mit Babyöl einreiben. Besonders auf die Inbusmadenschrauben achten, mit denen die Endanschläge an der Travellerschiene befestigt werden.

Alle Blöcke und Beschläge in einen Karton packen und unter den Kartentisch (vor den Navigationssitz) stellen.

C. Sicherheitsausrüstung entfernen

Die komplette auf Deck befestigte Sicherheitsausrüstung muss abgebaut und in den Backkisten oder Segellast verstaut werden.

1. Rettungskragen & Lifesling

An den Heckkörben befinden sich der Rettungskragen mit Notleuchte (an Backbord) sowie der Lifesling (an Steuerbord). Der Rettungskragen kann zusammen mit der Notleuchte einfach abgenommen und nach Reinigung mit Süsswasser in der Backskiste verstaut werden. Der Lifesling

muss vom Auge auf der Fussreling abgeschraubt werden (den Schäkel bitte am blauen Band vom Lifesling lassen) und kann dann vom Heckkorb abgenommen werden. Er muss nur äusserlich gereinigt werden und kann verpackt bleiben. Entweder auch in die Backbord-Backskiste oder im Salon bzw. Segellast verstauen.

2. Lifelines

Die Lifelines (Spanngurte auf Deck) abmontieren. Dazu einfach etwas nach vorne ziehen, um den Dreiecksschäkel zu entlasten und diesen aufschrauben. Die Längenverstellung muss dazu nicht geöffnet werden. Nach entfernen der Dreiecksschäkel die Lifelines (einen davon in einen Stoffsack einknoten, damit es keinen Leinensalat gibt) in der Waschmaschine mit Waschmittel beim Programm P6-40 waschen. Die Dreiecksschäkel reinigen mit Süsswasser und ggf. entrosten sowie mit Babyöl einreiben und danach wieder an die Lifelines montieren und alles in der Segellast an die Haken auf der Steuerbordseite hängen.

D. Anker & Ankerkette

Den Anker mit der gesamten Ankerkette einmal komplett ausbringen (einfach ins Hafenbecken) und auf übermässigen Rost und fehlende Ankermarkierungen kontrollieren. Ggf. entrosten (das geht natürlich besser, wenn man die Ankerkette auf dem Steg auslegt, kann aber zur Not auch vom Dinghi oder Steg aus Stück für Stück beim hochziehen gemacht werden. Dauert einfach länger) und mit Süsswasser reinigen und ggf. mit Babyöl einreiben.

Der Anker sollten dann abgenommen werden und in der Segellast auf den Boden gestellt werden. Die Ankerkette mit einem Bändsel mit Palstek um die Ankerwinsch sichern und in den Ankerkasten hinablassen.

E. Logge- und Echolotgeber

Der Geber für Logge und Echolot befindet sich im Boden der Vorschiffskajüte unter dem vorderen Deckel. Den Geber losschrauben (noch nicht herausziehen) und dann schnell gegen den Blindstopfen austauschen. Das dabei ins Schiff eintretende Salzwasser bitte wieder gründlich aufwischen. Den Geber einfach neben dem durch den Blindstopfen geschlossenen Loch liegen lassen.

F. Bimini-Top und Sprayhood

Bimini-Top und Sprayhood müssen komplett abgebaut werden. Bitte vorher mit Süsswasser gut abspülen und vor allem Vogelkot gut entfernen. Erst komplett durchgetrocknet in die Segelsäcke packen und dann in der Segellast oder im Salon verstauen.

Die Gestänge bitte beide aufrecht stehen lassen und dabei die zusätzlichen Rohrbögen bitte an den jeweils hintersten fest stehenden Rohbogen klappen. Mit einem Bändsel die Rohrbögen aneinander binden, so dass der Bändsel immer zwischen den Rohren hindurchgeht und diese nicht aneinander scheuern können.

G. Wasser ablassen

Wenn das Schiff über Winter liegen bleibt, muss das Wasser aus dem Süsswassersystem komplett abgelassen werden. Dazu bitte erst beide Tanks komplett leer laufen lassen (bitte nicht in einem Rutsch beide vollen Tanks leer pumpen, da könnte die Süsswasser-Druckpumpe den Geist aufgeben, sondern die Tanks möglichst in den letzten Tagen leer laufen lassen und nur noch den Rest aus einem

der beiden Tanks auf einmal ablaufen lassen). Wenn aus dem Wasserhahn nur noch Luft kommt die Süsswasserpumpe bitte abschalten (Sicherung: Fresh Water) und danach einen Wasserhahn offen lassen (z.B. den in der Spüle) und den Warmwasserboiler entleeren.

Dieser befindet sich im Boden vor dem achteren Bad, dort wo auch das Seeventil für die achtere Toilettenspülung ist. Vorne unten am Boilerausgang (also auf der achterlichen Seite des Boilers) befindet sich ein kleiner Kipphebel mit Feder, ungefähr so wie bei einem kleinen Einwegbierfass oder einem Orangesaftspender am Hotel-Frühstücksbuffet, mit dem das Wasser aus dem Boiler abgelassen werden kann. Leider ist darunter nicht viel Platz, so dass man nur mit einer kleinen Schüssel drunter kommt und diese immer wieder in einen bereit gestellten Eimer entleeren muss. Das ganze dauert damit leider eine ganze Weile…

Achtung: Das Wasser fliesst nur ab, wenn ein Wasserhahn im System offen ist (siehe oben), denn sonst herrscht Unterdruck und nichts läuft. Am Schluss den Wasserhahn bitte wieder schliessen.

XII. Auswintern

Siehe **Kapitel I Inbetriebnahme** und zusätzlich folgende Massnahmen:

Anhang A: Kontaktdaten

Ihr könnt mich (hoffentlich) jederzeit unter folgenden Nummern erreichen:

Privat

Mobil: +49-179-5481800, Festnetz (zu Hause): +49-89-12590250

Geschäftlich

Mobil: +49-157-92327655, Festnetz (VoIP): +49-89-12590248

Falls ich nicht dran gehen sollte, dann bitte unbedingt eine SMS auf mein privates Handy schicken, dann rufe ich so schnell wie möglich zurück.

In nicht ganz so dringenden Fällen gerne auch eine Email an meine private Email-Adresse oder die unten genannte Adresse.

Vor Ort in Biograd na Moru kümmert sich Jurica Brzic um tonttu. Er spricht hervorragend deutsch, ist Skipper einer grossen Motoryacht am gleichen Steg und war früher bei der Firma Adriatic Challenge angestellt und hat über diese bzw. durch sein privates Netzwerk hervorragende Beziehungen zu diversen Schiffshandwerkern. Wenn etwas zu machen ist an tonttu, werde ich das über ihn koordinieren. Er kann aber auch mit Tipps zum Revier helfen und ist unter der Email-Adresse bandfreeway@yahoo.com sowie per Telefon/SMS unter +385-99-7302711 erreichbar.

Ergänzungen und Korrekturen (bitte mit Angabe des Punktes und Unterpunktes, nicht der Seitenzahl) bitte an Mark Rosa (info@segelyacht-tonttu.de) senden. Vielen Dank und immer zwei bis drei Handbreit Wasser unterm Kiel!