

Checklistensammlung für einen Segeltörn

Für interessierte Chartersegler haben wir eine Liste mit verschiedenen Checklisten zusammengestellt, die Ihnen helfen können, Ihren Törn sicher und angenehm zu gestalten. Die Listen legen keinen Wert auf Vollständigkeit, vielmehr werden Ihnen Anhaltspunkte gegeben mit denen Ihre eigene Planung unterstützt werden kann. In keinem Fall übernimmt der Herausgeber eine Verantwortung für die Vollständigkeit, Nutzung und den Inhalt der tatsächlich durchgeführten Sicherheitseinweisung an Bord und deren Folgen. Hierfür ist allein der Schiffsführer verantwortlich.

Als weiteren [Download](#) finden Sie die Vorlage eines Logbuches, ebenfalls zur freien Weitergabe und Verwendung.

Im Sinne einer angenehmen Reisezeit wünschen wir Ihnen alles Gute für Ihre Reise.

Diese Sammlung steht zur freien Verwendung und Weitergabe zur Verfügung.

Inhalt:

- Sicherheitseinweisung
- Packliste
- Einkaufsliste
- Information zum Logbuch
- Checkliste für Aus- und Einlaufen
- Seekrankheit
- Seenotsignalmittel

Sicherheitseinweisung

Diese Sicherheitseinweisung dient dazu, die Crew mit den Sicherheitseinrichtungen einer Yacht vertraut zu machen. Hier geht es nicht primär darum, eine Checkliste abzuspielen, sondern die Einweisung so zu gestalten, dass jedes Crewmitglied die sicherheitsrelevanten Belange versteht und sich im Notfall richtig verhalten kann. Abhängig von den Vorkenntnissen kann eine Sicherheitseinweisung länger oder kürzer dauern. Es kann auch sinnvoll sein, die Einweisung in zwei Gruppen durchzuführen.

Psychologisches Gespür ist insbesondere bei der Einweisung von Segelneulingen erforderlich. Immerhin bespricht man während der Einweisung eine Menge Worst-Case Szenarien, noch bevor man losgesegelt ist. Es ist wichtig, den Mitseglern den nötigen Respekt vor bestimmten Einrichtungen und Situationen zu vermitteln, man sollte sie aber auch nicht nachhaltig verschrecken. Insbesondere Segelneulinge wissen oft nicht, was bei dem Törn auf sie zukommt. Nicht vergessen: Krisensituationen sind extrem seltene Ausnahmefälle, die sich fast immer durch umsichtiges Verhalten vermeiden lassen. Man sollte nicht vergessen, dass Segeln nicht gefährlicher als Autofahren ist und ein Törn ja auch der Erholung dienen soll.

Die durchgeführte Sicherheitseinweisung ist aus rechtlichen Gründen im Logbuch zu dokumentieren. Als (schiffs)sicherheitsbezogener Sachverhalt zählt die Sicherheitseinweisung zu den Tatsachen, die eintragungspflichtig sind (vgl. die vom BSH herausgegebene Broschüre "Sicherheit im See und Küstenbereich").

Allgemeines

Eine Hand für's Schiff
Immer festhalten!

Unabhängig von Wetter und Seegang muss man immer eine Hand frei haben, mit der man sich festhält. Eine kleine Welle kann bereits jemanden zum Stürzen bringen.

Schuhe

die Verletzungsgefahr auf einer Segelyacht ist vergleichsweise hoch - neben der Bewegung des Bootes stellen Leinen, Klampen und sonstige Einrichtungen eine Gefahr für die Zehen dar. Insbesondere nachts, aber auch tagsüber ist geeignetes Schuhwerk mit rutschfester Sohle (auch bei nassem Deck) zu tragen.

Seekrankheit

Seekrankheit kann ein Sicherheitsrisiko darstellen. Neben Ausfall von Crewmitgliedern kann die Lethargie Betroffener ein Problem für sie selbst und für die Sicherheit des Schiffes werden. Daher frühzeitig das Entstehen von Seekrankheit durch frische Luft und Rudergehen verhindern und vermeiden, dass sich Crewmitglieder zu sehr psychisch reinsteigern.

Alkohol

Für den Schiffsführer und die Crew unter deutscher Flagge und in deutschen Küstengewässern gilt die 0,5 Promille-Grenze wie im Straßenverkehr. Auf Charterbooten im Ausland oder in ausländischen Küstengewässern können andere Grenzwerte gelten. Der Schiffsführer muss zudem die Sicherheit seiner Crew und auch der nicht an der Schiffsführung beteiligten Gäste sicherstellen. Alkoholkonsum kann dabei ein Sicherheitsrisiko darstellen. Diese Vorgabe muss der Crew und den Gästen kommuniziert werden, um spätere Missverständnisse zu vermeiden.

Die Regelungen bezüglich Alkoholkonsum vor Anker werden regional unterschiedlich ausgelegt. Es ist jedoch dafür zu sorgen, dass bei ungünstigem Liegeplatz und/oder Wetter das Schiff und die Mannschaft jederzeit auslaufbereit sind.

An Deck

- ✓ Gasflasche
Lage und Funktionsweise erklären, Ventil zu-/aufdrehen. Gashahn nur zum Kochen aufdrehen.
Propan sinkt zu Boden! Bei austretendem Gas besteht Explosions- und Erstickungsgefahr!
Sicheres Absperren muss von allen Crewmitgliedern verstanden und umsetzbar sein.

- ✓ Luken
Bei Segelmanövern immer die Luken schließen. Auf die Verletzungsgefahr hinweisen, wenn man in eine offene Luke tritt. Sicherstellen, dass eine Person verantwortlich den Verschluss aller Luken und Ventile prüft und rückmeldet.
- ✓ Lenzpumpen
Lage und Gebrauch erklären.
- ✓ Notpinne
Aus dem Ablageort holen, die Verwendung vorführen oder zumindest andeuten.
- ✓ Rettungsinsel
Einsatz beschreiben; Hinweis, dass nur bei Feuer und Sinken ausbooten sinnvoll ist.
- ✓ Feuer
Löschversuche nur bei entstehendem Brand. Hinweisen, dass brennender GFK äußerst giftig ist.
- ✓ MOB
Verhalten und Rollenzuweisung erläutern und Einsatz von Rettungsring, Rettungskragen etc. beschreiben.
- ✓ Rettungswesten
Anlegen, jedem Crewmitglied seine eigene zuteilen und jede Weste passend einstellen.
- ✓ Lifebelt
Wird bei Wind ab 5 Bft, entsprechendem Seegang, bei Nacht, auf Kommando oder aufgrund des persönlichen Sicherheitsbedürfnisses getragen. Zeigen, wie er zu verwenden ist und wo man sich wie einpicken kann.
- ✓ Niedergang
immer gut festhalten, aufpassen, dass man nicht runterfällt. Bei Arbeiten am Baum ggf. das Schott schließen.
- ✓ Winschbedienung
Vorführen, wie man die Winschen bedient und seine Finger schützt.
- ✓ Verhalten Nachts
Überbordgehen ist nachts absolut gefährlich, daher immer Rettungsweste und Lifebelt tragen; eine besondere Sicherheitseinweisung in das Nachtsegeln sollte direkt vorher und ausführlich geschehen.

Unter Deck

- ✓ Feuerlöscher
Lagerort und Bedienung
- ✓ Seeventile
Aufgabe, Lage und Bedienung
- ✓ Batterie-Hauptschalter
Abschalten, wenn es nach verbrannter Isolierung riechen sollte. Schützt vor versehentlichem Leeren der Starterbatterie.
- ✓ Seekarten und Revierführer
Ablageort
- ✓ Seenot Signalmittel
Wann? Welche? Wie benutzen?
- ✓ Verbandskasten
Aufbewahrung, Inhalt kontrollieren

- ✓ Funkgerät
Absetzen des DSC-Notsignals und der allgemeinen Bedienung beschreiben
- ✓ EPIRB
Standort (evtl. auch an Deck), Bestimmung und Bedienung des Geräts
- ✓ Wasserverbrauch
Trinkwasser ist knappes Gut
- ✓ Bedienung Gas, Herd und Ofen
- ✓ Strom-Verbrauch
Strom kommt aus Batterien und ist entsprechend knapp
- ✓ Kühlschrank
extremer Stromfresser

Notrollen

In der Literatur wird häufig auf die Festlegung von Notrollen hingewiesen. In einer Notrolle werden bestimmte Crewmitglieder für bestimmte Aufgaben in einer konkreten Notsituation (Feuer, Wassereinbruch, MOB, Verletzter) benannt. Über Sinn und Unsinn kann gestritten werden. Fraglich bleibt, wie viel von den Verhaltensregeln im Gedächtnis geblieben ist, wenn Tage später tatsächlich ein Notfall eingetreten ist. Oder, was ist, wenn der Feuerlöscherbeauftragte gerade in der Kojette liegt und schläft oder am anderen Ende des Schiffes ist?

Bestätigung der Teilnehmer

Ich bestätige mit meiner Unterschrift, dass ich diese Sicherheitseinweisung Seite 1-3 verstanden habe und anerkenne. Die Demonstration der einzelnen Abschnitte wurde verständlich durchgeführt.

Name / Datum / Unterschrift

Packliste

Für die Crew

Reisetasche (kein Koffer!!)

Dokumente

- › Reisepass
- › Urlaubskrankenschein
- › ev. Impfpass
- › Kreditkarte, Bargeld
- › Führerschein
- › Flugticket

Bekleidung

- › Bordschuhe mit weißer Sohle (Sohle darf keine Spuren am Schiff hinterlassen)
- › Segelstiefel
- › Flip Flops (für Marinas)
- › Ölzeug (Goretex-Jacke, Goretex-Hose)
- › Fleece
- › Thermounterwäsche
- › Segelhandschuhe / Fleecehandschuhe
- › Schal
- › Haube (Wolle)
- › Kappe, Sonnenhut
- › Sonnenbrille (ev. mit Sicherungsband)
- › Badebekleidung
- › Bequeme Freizeitbekleidung (Jogginganzug)

Körperpflege/Gesundheit

- › Toilettenartikel
- › Persönliche Medikamente
- › Damenhygiene
- › Ggf. Brille, Reservebrille, Reservekontaktlinsen
- › Sonnenschutzmittel (Lotion, kein Öl!!, Labello)
- › Insektenschutz

Sonstiges

- › Geschirrtücher (2 pro Crewmitglied und Woche)
- › Taschenlampe, besser: Stirnlampe (Reservebatterien)
- › Schreibzeug
- › Schlafsack
- › Leintuch
- › Handtücher
- › Ladegeräte (Handy, Digicam etc.)
- › Taschenmesser
- › Wäscheklammern, Handwaschmittel

Freizeit

- › Lesestoff
- › Musik CD
- › Spiele
- › Kamera
- › Schnorchel, Taucherbrille, Schwimmbrille

Pantry

- › Feuerzeug/Zünder
- › Kerzen
- › Milchschaumer
- › Gewürzkiste

Skipper

- › Segelschein
- › Funkzeugnis
- › Chartervertrag
- › Notfalltelefonnummern (Vercharterer, Versicherer, Stützpunkt)
- › Checkliste Funknotfall
- › Checkliste Bootsübernahme
- › Checkliste Einkauf
- › Logbuch, Brückenglade
- › KVR
- › Bordapotheke
- › Crew Geldbörse mitnehmen
- › Taschenrechner
- › Notizblock
- › Druckblei, Ersatzminen, Radiergummi
- › Zirkel
- › Kursdreieck
- › Fernrohr Steiner Commander 7x50 K
- › Hand GPS Magellan SporTrak
- › Seekarte bzw. Reiseführer
- › Bändsel
- › Spionfäden (Audio und Videokassettenbänder)
- › Lifebelt
- › Segelmesser
- › Leatherman
- › Feuchttücher
- › Oberarmlichter
- › Schnorchelausrüstung
- › Arbeitshandschuhe

Einkaufsliste

Pantry

Gewürze

- › Salz
- › Pfeffer
- › Zucker, Süßstoff
- › Essig
- › Olivenöl
- › Senf
- › Mayonnaise
- › Ketchup
- › Basilikum
- › Oregano
- › Suppenwürfel
- › Tabasco

Milchprodukte

- › H-Milch
- › Joghurts
- › Butter
- › Käse
- › Parmesan

Frühstück

- › Kaffee
- › Tee
- › Marmelade
- › Nutella
- › Cornflakes, Müsli
- › Toastbrot
- › Wurstwaren u. ä. Kühlprodukte
- › Hartwurst (Cabanossi, Salami)
- › Speck
- › Schinken

Sweet `n Sour

- › Schokolade
- › Kekse
- › Butterkekse
- › Chips
- › Tuc
- › Nüsse

Obst/Gemüse

- › Äpfel
- › Bananen
- › Zitronen
- › Tomaten
- › Gurken
- › Zucchini
- › Ingwer (wirkt gegen Seekrankheit!)
- › Melonen
- › Zwiebel
- › Knoblauch
- › Kartoffel

Canned Food, Haltbarprodukte

- › Thunfisch
- › Anchovis
- › Makrelen
- › Oliven
- › Tomatensauce, Tomatenmark, Tomatenpüree
- › Sugas
- › Essiggurkerl, Pfefferoni
- › Bohnensalat
- › Champignons
- › Mais
- › Packerlsuppen
- › Nudeln
- › Reis
- › Mehl
- › Aufbackbrötchen
- › Kartoffelpüree
- › Eierspätzle
- › Puddingpulver

Getränke alkoholfrei

- › Mineralwasser
- › .) still
- › .) mit Kohlensäure
- › Apfelsaft
- › Orangensaft
- › Säfte, andere
- › Cola
- › Tonic
- › Bitter Lemon
- › Red Bull

Getränke alkoholisch

- › Bier
- › Wein
- › .) Weiß
- › .) Rot
- › Prosecco
- › Spirituosen

Reinigungsmittel und Diverses

- › Müllsäcke
- › Gefrierbeutel
- › Alufolie
- › Küchenschwamm
- › Küchenrolle
- › Servietten
- › Toilettenpapier
- › Spülmittel
- › Duftspray (für Nasszellen)

Logbuch

Seit alters her ist auf Schiffen das Führen von Logbüchern ein selbstverständliche Art der Dokumentation. Ob es eine zwingende Verpflichtung für den Sportschiffer gibt, wird wohl unterschiedlich beurteilt. Nach der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV §13(1)3 und SchSV §13(2)11) besteht durchaus auch für Sportschiffer eine entsprechende Verpflichtung. Bei der Veröffentlichung der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes ELWIS, wird das etwas lockerer gesehen. Die Quellen stimmen jedoch darin überein, daß besondere Vorkommnisse schriftlich zu protokollieren sind. In jedem Fall ist das Führen eines Logbuchs sinnvoll. In ihm werden Maßnahmen und Entscheidungen der Schiffsführung ebenso protokolliert wie Beobachtungen und besondere Vorkommnisse. Bei Einhaltung bestimmter Formvorschriften hat es Beweiskraft vor Gericht.

Gute Gründe

- ✓ Regelmäßiges Notieren von Position, Kurs und Geschwindigkeit bietet die Sicherheit in der Navigation, wenn einmal die elektronischen Geräte ausfallen sollten.
- ✓ Die Aufzeichnung von Wetterberichten, eigenen Wetterbeobachtungen und Barometerständen erlauben eine optimale Beurteilung der Wettersituation.
- ✓ Bei Fahrzeugen ohne Tankuhr und Betriebsstundenzähler ist das Festhalten der Motorstunden oft die einzige Kalkulationsgrundlage für die noch vorhandene Restmenge an Treibstoff, sowie für das Einhalten der Wartungsintervalle.
- ✓ Für die Übergabe zwischen zwei Wachmannschaften ist die Logbucheintragung über besondere Vorkommnisse, Beschädigungen, Fehlfunktionen und Defekte die geeignete Kommunikationsgrundlage.

Wichtige Einträge

Darüber hinaus sollten folgende Punkte dokumentiert werden:

- ✓ Art, Umfang, Kosten und Zeitpunkt von Reparaturen und Wartungsarbeiten sollten eingetragen werden, so weiß man gleich, wann der nächste Ölwechsel oder Impeller fällig ist. Gegebenfalls empfiehlt sich hierfür auch das Führen eines separaten Wartungsbuches.
- ✓ Das Auffüllen von Vorräten und die Anschaffung von Ersatzteilen sollte auch protokolliert werden. Ganz sicher gilt dies für Treibstoff und Trinkwasser. Auch nicht verkehrt ist das bei Lebensmitteln. Hier und auch bei Ersatzteilen kann ein Hinweis auf eine eventuelle Stauliste sinnvoll sein.
- ✓ Besondere Vorkommnisse bei den Crewmitgliedern (z.B. Gesundheitsstörungen, Krankheitssymptome) sollten auf jeden Fall niedergeschrieben werden. (Vielleicht möchte ein Arzt später wissen, wann das Fieber angefangen hat und wie hoch es war...)
- ✓ Genauer Hergang bei Unfällen, Benennung von Zeugen (Unterschrift derselben)

Formvorschriften

Nach im § 5 Abs. 2 SchSV genannten Abschnitt B II der Anlage 1 gibt es Formvorschriften zur Führung von Seetagebüchern:

- ✓ Das Logbuch ist auf ein Schiff auszustellen (z.B. Logbuch der SY XY)
- ✓ Das Fahrzeug ist genau zu beschreiben (mit Art, Name, Heimathafen, Rufzeichen, MMSI, ggf. Amtlichem Kennzeichen, ggf. Versicherungsscheinnummer)
- ✓ Genaue Bezeichnung von Skipper und Crewmitgliedern
- ✓ Die Eintragungen müssen auf deutschen Schiffen in deutscher Sprache erfolgen, mit genauer Angabe der Bordzeit (Universal Time Coordinated, UTC oder Gesetzliche Zeit, GZ)
- ✓ Entfernen von Seiten, Unkenntlichmachung von Eintragungen, Radieren ist nicht zulässig.
- ✓ Die Eintragungen müssen von dem dafür Verantwortlichen mit Ort und Datum unterschrieben werden.
- ✓ Aufbewahrungsfrist: 3 Jahre

Beim Durchsehen dieser Formvorschriften drängt sich der Eindruck auf, daß der Gesetzgeber eine (hand-)schriftliche Aufzeichnung und Archivierung im Sinn hatte. Natürlich stellt sich heute aber die Frage, ob nicht auch eine elektronische Dokumentation im Zweifelsfall vor einem Gericht Bestand haben würde. Sicherlich ist dies der Fall, wenn die Daten elektronisch erfasst werden, anschließend zeitnah ausgedruckt und von Hand abgezeichnet werden. Hier würde der Computer lediglich der Erfassung, Vorbereitung und Aufzeichnung der Daten dienen.

Anders ist die Situation, wenn die Daten auf dem Rechner verbleiben sollen, also auch die Archivierung elektronisch erfolgt. In diesem Fall müsste von der Softwareseite her sichergestellt sein, daß nachträgliche Manipulationen an den Inhalten ausgeschlossen sind. Diesem Anspruch genügt eine Textdatei ganz sicher nicht! Mit der Erstellung von Bilddateien und regelmäßiger Datensicherung sollte man jedoch auf der sicheren Seite sein. (weitere Ansichten zu dieser Frage auf der Diskussionsseite sind ausdrücklich erwünscht!) Konkret könnte das so aussehen: Man bastelt sich mit dem Textprogramm eine Tagesseite, die eine Tabelle für die laufenden Einträge bietet. Am nächsten Tag wird die Tagesdatei in ein PDF konvertiert und im entsprechenden Ordner abgelegt. Eine Sicherungskopie kommt z.B. auf einen USB-Stick. Dieser Standard sollte für die Sportschiffahrt ausreichend sein.

Checkliste Auslaufen

vor dem Auslaufen sollte folgendes kontrolliert und im Logbuch vermerkt werden:

- › Motor: Ölstand, Kühlwasserstand, Motorbilge, Funktion und Stellung der Seeventile für Kühlwasser und evtl. Auspuff
- › Trinkwasser
- › Diesel
- › Bilge
- › Wettervorhersage
- › Wetter: Luftdruck, Wind (Stärke, Richtung), Bewölkung
- › Uhrzeit
- › Gezeiten für Abfahrt und Ankunft

nicht eintragungs- jedoch kontrollbedürftig:

- › korrekte Stellung aller Seeventile
- › alle Luken und Bullaugen geschlossen?
- › Gasflaschen geschlossen?
- › Trennung vom Landstrom-alle unnötigen Stromverbraucher aus?
- › nachts: richtige Beleuchtung

nach dem Auslaufen:

- › Blick in die Bilge: macht das Boot Wasser?
- › Blick auf die Stopfbuchse bei Maschinenfahrt: muss sie nachgezogen werden?

Checkliste Einlaufen

nach dem Einlaufen folgende Daten ins Logbuch eintragen:

- › Loggenstand
- › Motorstunden
- › Strecke

Diese Daten sind unter anderem hilfreich, um den Dieserverbrauch ermitteln zu können, aber auch, um den Dieselstand abschätzen zu können, wenn die Anzeige ausfällt.

Seekrankheit

Die **Seekrankheit** kann den schönsten Törn zur Qual werden lassen. Mit etwas Sachkenntnis ist das Problem jedoch zu handhaben und plötzlich ist alles nur noch halb so wild. Viele Segler werden regelmäßig zu Beginn eines Törns seekrank und genießen ihr Hobby dennoch.

Ursachen und Symptome

Die Seekrankheit gehört zu der Gruppe der Bewegungskrankheiten (Kinetosen) und resultiert aus der Irritation des Körpers, wenn Gleichgewichtssinn und optische Wahrnehmung nicht zusammen passen. Typischerweise ist das der Fall, wenn das Boot schwankt, während man unter Deck auf feststehende Objekte schaut.

Bei praktisch allen Menschen lässt sich Seekrankheit experimentell erzeugen, doch nicht jeder ist gleich empfindlich. Am stärksten gefährdet sind Kinder im Alter von etwa 12 Jahren, jenseits des 50. Lebensjahres lässt die Neigung zur Seekrankheit dagegen deutlich nach. Auch Kleinkinder unter 2 Jahren sind praktisch immun, weil ihre Bewegungswahrnehmung noch nicht voll entwickelt ist.

Die ersten Symptome sind Müdigkeit, häufiges Gähnen und allgemeines Unwohlsein, später kommen verstärkter Speichelfluss und zwanghaftes Schlucken dazu. Die Haut wird blass und den Betroffenen steht oft kalter Schweiß auf der Stirn. Schließlich führt die Erkrankung typischerweise zu heftigem Erbrechen. Schwindel, Kopfschmerzen, sowie (selten) Funktionsstörungen von Herz und Kreislauf können sich ebenfalls dazugesellen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn aufgrund von Übelkeit oder Erbrechen die Aufnahme von Flüssigkeit über längere Zeit nicht möglich ist.

Psychologische Aspekte können das Auftreten zusätzlich verstärken oder auch abschwächen.

Insbesondere die Angst vor der Seekrankheit selbst erhöht die Wahrscheinlichkeit, zu erkranken.

Seekrankheit kann ein Risiko werden, das Auftreten sollte im Vorfeld verhindert werden. Als probates Mittel hat sich das Rudergehen erwiesen: bei ersten Symptomen des Unwohlseins sollte der Betroffene ans Steuerrad. Der Blick auf den Horizont hilft dem Gehirn, mit den Schaukelbewegungen umzugehen. Auf größeren Schiffen kann es auch helfen, sich in der Schiffsmitte aufzuhalten, wo die Bewegungen im allgemeinen geringer sind. Wichtig ist auf jeden Fall, nicht zu lange zu warten und bei ersten Anzeichen zu handeln.

Die meisten Seeleute berichten übereinstimmend, daß nach zwei bis drei Tagen mit entsprechendem Seegang ein Gewöhnungseffekt eingetreten ist. Das Thema Seekrankheit ist dann für den Rest des Törns erledigt. Wenn es die Törnplanung und das Wetter zulassen, ist es also sinnvoll die Gewöhnung an die Schiffbewegungen mit einzuplanen. Wie sehr sich das Gleichgewichtssystem an die Bewegung angepasst hat, merkt man dann abends beim Landgang, wenn der Boden im Restaurant zu sehr schwankt.

Mittel gegen Seekrankheit

Medikamente

Ein in Deutschland rezeptfreies Mittel gegen Seekrankheit ist

- **Dimenhydrinat** - Standardpräparat gegen Kinetosen als Saft, Tablette oder Kaugummi (Markenname Vomex A®, Superprep® oder Generika). Die Wirkung ist mit einer Erfolgsrate von ca. 70% recht gut, allerdings macht Dimenhydrinat müde und verlängert die Reaktionszeit deutlich.

Nur gegen Verschreibung erhält man:

- **Scopolamin TTS** - Wird als Pflaster (am besten hinter dem Ohr) aufgeklebt (Markenname Scopoderm TTS®). Diese Anwendungsform hat den Vorteil, dass keine Tabletteneinnahme erforderlich ist und dass der Wirkstoff gleichmäßig über 72h abgegeben wird. Am besten klebt man das Pflaster schon 5-6h vor Beginn des Törns auf, um einen ausreichenden Wirkstoffspiegel im Blut zu erreichen. Scopolamin gehört in Studien zu den wirkungsvollsten Medikamenten gegen Seekrankheit, ist aber für Kinder unter 10 Jahren und Schwangere nicht zugelassen.
- **Cinnarizin** - Wirkt ähnlich wie Dimenhydrinat und soll ebenfalls wirksam gegen Seekrankheit sein. In Deutschland ist Cinnarizin nur als Kombination mit Dimenhydrinat erhältlich (Arlevert® Tabletten)
- **Metoclopramid** - wirkt gut gegen Erbrechen, nicht jedoch gegen Schwindel. Als Tablette, Tropfen oder Zäpfchen erhältlich. Markenname Paspertin® oder Generika (MCP).

Achtung - die meisten Mittel gegen Seekrankheit machen müde und verlängern die

Reaktionszeit. Besonders negative Effekte zeigt hier Dimenhydrinat, Scopolamin scheint etwas weniger sedierend zu wirken. Von einer Medikamenteneinnahme durch Schwangere und Kinder wird generell abgeraten. Die besten Erfahrungen über Sicherheit in der Schwangerschaft liegen für Dimenhydrinat vor.

Wegen der mitunter deutlich verlängerten Reaktionszeit nach Einnahme von solchen Medikamenten sollte grundsätzlich immer die Schiffsführung, möglichst im Vorfeld, über eine Einnahme in Kenntnis gesetzt werden. Dies kann Einfluß haben auf die Einsetzbarkeit an Deck oder in der Navigation, auf die Wacheinteilung und letzten Endes mitunter auch auf die Routenwahl.

Medikamente in Tablettenform sollten nicht erst nach dem Ablegen oder nach dem Auftreten erster Symptome eingenommen werden. Dann ist das Magen bereits übersäuert und kann die Wirkstoffe nicht mehr aufnehmen - im schlimmsten Fall verstärkt sich die Übersäuerung und damit aufkommende Übelkeit sogar. In solchen akuten Fällen kann man auf Zäpfchen ausweichen. Dazu kommt, dass die Medikamente eine mehr oder minder lange Vorlaufzeit benötigen, um zu wirken.

Psychologie

Während Medikamente entweder an der Reizwahrnehmung und -verarbeitung des Gleichgewichtssinns oder an der Unterdrückung von Übelkeit ansetzen, kann man über die Psychologie gezielt versuchen, die Ursachen von Seekrankheit zu bekämpfen.

Häufig ist zu beobachten, dass sich Menschen unterbewusst in die Seekrankheit reinsteigern. Besonders deutlich wird dieses, wenn der erste Erbricht und Auslöser für die anderen ist.

Um die Verbindung zwischen leichter Übelkeit und echter Seekrankheit (Erbrechen, Lethargie, Schläfrigkeit) geistig zu unterbrechen, kann man seinen Mitsiegler ruhig klarmachen, dass echte Seekrankheit recht selten ist. Bei Seegang ist eine leichte Übelkeit durchaus normal - das ist aber keine Seekrankheit und muss sich nicht dazu entwickeln. Auch kann man persönlich gute Ergebnisse erzielen, in dem man sich nicht zu stark auf eine eventuell vorhandene Übelkeit konzentriert.

Weitere krankheitsfördernde Faktoren sind Streß unterschiedlichster Ursachen. Vorher unbekannte Crewzusammensetzung mit den daraus resultierenden sozialen Anpassungsprozessen, Übermüdung nach einer langen Anfahrt, Klimawechsel, Termindruck wegen langen Etappen, unzureichende Einweisung in die Gegebenheiten an Bord, Probleme bei der Anreise, aber auch Geruchsbelästigung durch schlechte Lüftung, Zigarettenrauch oder ausgelaufener Diesel können solche Streßfaktoren sein. Bei einer Häufung solcher Faktoren kann es hilfreich sein, wenn die ersten ein oder zwei Etappen bewußt sehr kurz gewählt werden, um dem Körper Zeit zur Akklimatisation zu geben. Viele Crews können danach selbst sehr lange Etappen ohne Seekrankheit und ohne Medikamente überstehen.

Weitere Maßnahmen

Ernährung: Je nach Seegangsverhältnissen kann die Zubereitung von heißen Getränken oder Speisen während der Fahrt schwierig bis unmöglich werden. Bei rauer See möchte oft niemand mehr unter Deck gehen, da er befürchtet, seekrank zu werden. Es ist daher wichtig, den Körper bereits vor Beginn der Etappe ausreichend mit Flüssigkeit und Nahrung zu versorgen. Das Bereitstellen von gezuckerten Heißgetränken und Suppen in Thermoskannen für die Fahrt gehört zur Planung dazu. Von Alkohol ist dringend abzuraten. Alkohol schränkt die Möglichkeit des Körpers, die widersprüchlichen Gleichgewichtsinformationen abzugleichen, weiter ein und verstärkt damit das zugrunde liegende Problem. Auch von fetten oder eiweißreichen, also schwer verdaulichen Speisen ist abzuraten, obwohl ein Zusammenhang mit der Seekrankheit hier weniger deutlich ist. Wie vor anderen sportlichen Herausforderungen auch, sollte die Nahrung vor allem auf der Basis von leicht verdaulichen Kohlenhydraten aufgebaut sein. Hier bieten sich Kartoffeln, Getreideprodukte und Teigwaren an.

Lagerung: Prinzipiell sollte jeder so liegen, wie es für ihn oder sie am bequemsten ist. Experimente deuten darauf hin, dass eine Lagerung auf dem Rücken die Anfälligkeit für Kinetosen senkt.

Alternative Methoden

Ingwer: In einzelnen Placebo-kontrollierten Studien hat sich gezeigt, dass die Einnahme von 1-2g Ingwer das Auftreten von Seekrankheit vermindern kann.

Akupressur: Ganz vereinzelt wird über Erfolge durch Druck auf einen Akupressurpunkt am Handgelenk berichtet. Da bei solchen Therapiekonzepten im allgemeinen eine gute Placebokontrolle schwierig ist, ist unklar, inwieweit hier vielmehr psychologische Effekte wirksam werden.

Ohne Frage werden einige Maßnahmen und Mittel eine somatisch nachweisbare Wirkung haben, andere möglicherweise nicht. Ob ihr Nutzen nun im Doppelblindversuch nachgewiesen werden konnte oder nicht - der psychologische Einfluss ist nicht zu unterschätzen.

Seenot Signalmittel

Die KVR definiert bestimmte Arten pyrotechnischer Signalmittel zur Signalisierung von Seenotfällen.

Wann ein Seenotfall vorliegt, entscheidet der Schiffsführer, jedoch sollte direkte Gefahr für Gesundheit und Leben der Besatzung vorliegen. Alle Schiffe in der Umgebung sind durch ein solches Signal zur Hilfeleistung verpflichtet.

Die Beschreibung der Verwendung der einzelnen Signalmittel ist auf den Packungen vermerkt und sollte bei der Sicherheitseinweisung studiert werden. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass man die Signalmittel vor dem Zünden vom Körper weg und nach Lee hält. Es ist selbstverständlich, dass mit den Signalmitteln nicht auf Menschen, Tiere oder Objekte gezielt werden darf. Blindgänger sollten direkt über Bord entsorgt werden, um eventuelle, gefährliche Spätzündungen zu vermeiden.

Die folgende Seenot-Signalmitteln sind üblicherweise auf Yachten vorzufinden

Rote Fallschirmraketen

Rote Fallschirmraketen können tags und nachts eingesetzt werden. Sie steigen ca. 300m hoch und sinken an einem Fallschirm langsam zu Boden, so dass sie für 30 Sek. sichtbar bleiben. Liegt ein Notfall vor und kommt ein Schiff in Sicht, so wird eine rote Fallschirmrakete abgefeuert. Nach ca. 60 Sek. sollte eine zweite abgefeuert werden. So kann jemand, der die erste im Augenwinkel gesehen hat, die zweite zur Peilung verwenden.

Rote Handfackel

Rote Handfackeln werden Nachts eingesetzt, um herannahenden Rettern den Weg zu zeigen. Das können Boote oder Hubschrauber sein. Handfackeln werden durch eine Reißleine oder einen Druckknopf gezündet und brennen etwa 60 Sek. lang. Unbedingt ist darauf zu achten, dass die Fackel vollständig ausgezogen wird und der vorgesehene Griff verwendet wird, denn metallene Teil der Fackel kommt durch die entstehende Hitze zum glühen.

orangefarbener Rauch

Orangefarbener Rauch wird typischerweise im Zusammenhang mit Luftrettungsmanövern eingesetzt und macht nur am Tage Sinn. Der Rauch kommt aus Rauchtöpfen, die üblicherweise auch schwimmfähig sind.

Weitere pyrotechnische Notsignale nach KVR

Raketen oder Leuchtkugeln in kurzen Abständen

Das können Leuchtkugeln aus Signalpistolen sein.

Flammensignale auf dem Fahrzeug

Wenn das Boot nicht schon von selbst in Flammen steht, sollte man unbedingt vermeiden, Tonnen oder ähnliches zur Signalisierung in Brand zu setzen.