

Navigation Antwort 2

Weil sich das von GPS verwendete Bezugssystem WGS

84 (World Geodetic System 1984) von anderen verwendeten Bezugssystemen (Kartendatum) unterscheiden kann.

Navigation Antwort 1

Auf Vollständigkeit der Unterlagen und deren Berichtigung auf den neuesten Stand.

Navigation Antwort 4

Am Kartenrand unter dem Titel.

Navigation Antwort 3

Die Differenzen von φ und λ liegen im allgemeinen in der Größenordnung von 0,1 kbl bis 1 kbl, also etwa von 20 bis

200 m. Es können größere Unterschiede auftreten.

Navigation Antwort 6

Am Berichtigungsstempel des BSH oder einer amtlichen Seekartenberichtigungsstelle auf der Seekarte unten links.

Navigation Antwort 5

Durch Satellitennavigation (z.B. GPS) erhaltene Positionen im WGS 84 sind 0,... Minuten nordwärts/südwärts und 0,... Minuten westwärts/ ostwärts zu verlegen, um mit dieser Karte übereinzustimmen.

Navigation Antwort 8

Seekarte ist berichtigt bis zur Mitteilung Nr.3595 der Admiralty Notices to Mariners (N.T.M.) in 1998.

Navigation Antwort 7

Am Berichtigungsstempel auf der Rückseite der Seekarte.

Navigation Antwort 10

Die Angaben erfolgen in deutscher und in englischer Sprache.

Navigation Antwort 9

In den NfS werden für die sichere Schiffsführung wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschiffahrtsstraßen, auf der hohen See in den Hoheitsgewässern anderer Staaten im europäischen und angrenzenden Bereich bekannt gegeben.

Navigation Antwort 12

Tonnen kleiner als 8 m Höhe.

Navigation Antwort 11

Beschreibung der Leuchfeuer, Feuerschiffe und Großtonnen sowie deren geographische Lage.

Navigation Antwort 14

In Gewässern mit Gezeiten (z.B. Nordsee) auf mittleres Hochwasser, in gezeitenlosen Gewässern (z.B. Ostsee) auf mittleren Wasserstand.

Navigation Antwort 13

In den Leuchtfeuerverzeichnissen bzw. in der List of Lights sowie auszugsweise in den Seekarten. In der Karte1/INT1 des BSH. Schwimmende Schiffsfahrtszeichen zusätzlich in der Anlage I zur SeeSchStrO (z.B. Tonnen des Lateral- bzw. Kardinalsystems).

Navigation Antwort 16

Schiffahrtsangelegenheiten,
Naturverhältnisse
Küstenkunde und Segelanweisungen.

Navigation Antwort 15

In den See- und Hafenhandbüchern und in den Seekarten.

Navigation Antwort 18

Im Südwest-Quadranten. Angegeben sind die Peilungen zum Leuchtfeuer.

Navigation Antwort 17

rechtweisend in Grad,
im Uhrzeigersinn (rechtsherum) zählend.

Navigation Antwort 20

Richtfeuer sind Feuer, die als Unter- und Oberfeuer in Deckpeilung als Richtfeuerlinie (RFL) beispielsweise einen Kurs im Fahrwasser, durch eine Hafeneinfahrt oder im freien Seeraum zwischen Untiefen bezeichnen.

Ein Schiff befindet sich in der RFL, wenn Unter- und Oberfeuer senkrecht unter-/ übereinander erscheinen.

Navigation Antwort 19

Leitfeuer sind Einzelfeuer, die durch Sektoren verschiedener Farbe oder Kennung (Leit- oder Warnsektoren) im allgemeinen ein Fahrwasser, eine Hafeneinfahrt oder einen freien Seeraum zwischen Untiefen bezeichnen.

Navigation Antwort 22

Sind Feuer, die etwa querab zur Fahrtrichtung durch Übergang von einer Farbe oder Kennung in eine andere Kursänderungsbereiche oder auch die Grenzen des nutzbaren Bereichs von Richtung Leitfeuern bezeichnen.

Navigation Antwort 21

Ein Torfeuer sind zwei Feuer gleicher Höhe, gleicher Lichtstärke und gleicher Kennung, die zu beiden Seiten der Fahrwasserachse einander genau gegenüber (rechtwinklig zur Fahrwasserachse) und von der Fahrwasserachse gleichweit entfernt angeordnet sind.

Navigation Antwort 24

Nenntragweite ist die Tragweite eines Feuers für einen definierten Wert (Sichtwert = Faktor 0,74), der einer meteorologischen Sichtweite am Tage von

10 sm entspricht.

Navigation Antwort 23

Unter Tragweite versteht man denjenigen Abstand, in dem ein Feuer einen eben noch deutlichen Lichteindruck im Auge des Beobachters hervorruft.

Navigation Antwort 26

Es ist die Nenntragweite, hier 18 Seemeilen.

Navigation Antwort 25

Sie hängt u.a. ab von
von der Lichtstärke (Helligkeit) des Feuers und
vom Sichtwert (Lichtdurchlässigkeit der Atmosphäre).

Navigation Antwort 28

Die Tragweite muss mindestens gleich der
Sichtweite sein.

Navigation Antwort 27

Sichtweite ist die Entfernung, auf die ein Leuchtfeuer
über die Erdkrümmung (Kimm) hinweg vom Beobachter
gesehen werden kann. Sie hängt ab:
von der Feuerhöhe und
von der Augenhöhe des Beobachters.

Navigation Antwort 30

In der Karte1 / INT1 des BSH.

Navigation Antwort 29

In deutschen und britischen Leuchtfeuerverzeichnissen.

Navigation Antwort 32

Die BfS werden an den amtlichen Aushangstellen (z.B. bei Wasser- und Schifffahrtsämtern, Hafenverwaltungen, WSP-Dienststellen, Schleusen, Yachthäfen) für das betreffende Seegebiet, in dem die Aushangstelle liegt, und für die angrenzenden Reviere und Gebiete zur Kenntnis gebracht.

Navigation Antwort 31

Die BfS werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und für die kommunalen Häfen von den Hafenverwaltungen herausgegeben und veröffentlicht.

Sie enthalten Angaben über wichtige Maßnahmen und Ereignisse auf den Seeschiffahrtsstraßen und der ausschließlichen Wirtschaftszone, also umfassende Informationen über alles, was auf den Revieren und in Küstengewässern der Bundesrepublik Deutschland an Gefahren und Änderungen beachtet werden muss.

Navigation Antwort 34

Nautische Warnnachrichten (NWN) werden von den Verkehrszentralen und der Seewarndienstzentrale Cuxhaven für das gesamte deutsche Warngebiet herausgegeben und über Funk verbreitet. Der Rundfunksender Deutschlandfunk verbreitet alle über Funk abgegebenen NWN und auch andere regional begrenzte, die insbesondere für die Sportschiffahrt von Wichtigkeit sein können (z.B. militärische Übungen, gefährliche Wracke auf den Hauptschiffahrtswegen).

Navigation Antwort 36

Vitale nautische Warnnachrichten für die Sportschiffahrt aus dem Zuständigkeitsbereich der Verkehrszentralen werden während der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober an die Seewarndienstzentrale zur Verbreitung über ausgewählte private und öffentlich-rechtliche Rundfunkanstalten weitergeleitet.

Navigation Antwort 33

Änderungen an Befeuerung, Betonung und Landmarken,
veränderte Wassertiefen,
Wracke, Schifffahrtshindernisse, Rohrleitungen usw.,
Bauarbeiten, Baggerarbeiten, militärische Übungen und damit zusammenhängende Sperrungen oder Behinderungen.

Navigation Antwort 35

Die NWN erhält den Zusatz „vital“, wenn die Warnung auf eine lebensbedrohende Gefahr hinweist.

Navigation Antwort 38

Die britischen Notices to Mariners.

Navigation Antwort 37

Die NfS werden vom BSH in Heftform und im Internet herausgegeben und erscheinen einmal wöchentlich.

Navigation Antwort 40

T-Nachrichten sind solche, die über einen zeitweiligen (temporary) Zustand unterrichten.

Wegen der begrenzten Geltungsdauer werden keine Berichtigungen auf der Grundlage von T-Nachrichten vom BSH bzw. amtlichen Seekartenberichtigungsstellen durchgeführt. Deshalb müssen vor Gebrauch jeder Seekarte die noch gültigen T-Nachrichten erfasst und in der Karte vermerkt werden.

Navigation Antwort 39

P-Nachrichten sind solche, die eine bevorstehende (preliminary) Maßnahme ankündigen.

Wegen der begrenzten Geltungsdauer werden keine Berichtigungen auf der Grundlage von P-Nachrichten vom BSH bzw. amtlichen Seekartenberichtigungsstellen durchgeführt. Deshalb müssen vor Gebrauch jeder Seekarte die noch gültigen P-Nachrichten erfasst und in der Karte vermerkt werden.

Navigation Antwort 42

Die für ein bestimmtes Jahr angegebene Missweisung muss mittels der in der Seekarte angegebenen jährlichen Änderung für das aktuelle Jahr berichtigt werden.

Navigation Antwort 41

Seekarten mit größtmöglichem Maßstab verwenden. Nur in diesen Karten sind alle Schifffahrtszeichen und weitere für die Navigation wichtigen Informationen eingetragen.

Navigation Antwort 44

Winkel zwischen Mitte Kielwasser und Längsschiffsachse bestimmen (schätzen z.B. mit Hilfe der Fingermethode).

Navigation Antwort 43

Sie werden nach dem Druck weder vom BSH noch von den Seekartenvertriebsstellen berichtigt. Sie müssen also vom Nutzer nach dem Kauf vor Benutzung über die NfS auf den aktuellen Stand berichtigt werden.

Navigation Antwort 46

Die üblichen Logmethoden liefern ausschließlich die „Fahrt durch das Wasser (FdW)“. Um die „Fahrt über Grund (FüG)“ zu ermitteln, müssen Stromrichtung und Stromgeschwindigkeit berücksichtigt werden.

Navigation Antwort 45

„Doppelt so viele Knoten (kn) wie m/s“ oder „m/s multipliziert mit 2 = kn“.

Navigation Antwort 48

Den Kurs über Grund (KüG).

Navigation Antwort 47

Die Fahrt über Grund (FüG).

Navigation Antwort 50

Richtung (rw) und Entfernung (in sm) vom Koppelort (Ok) zum beobachteten Ort (Ob)

Navigation Antwort 49

Um Abweichungen von der Kurslinie frühzeitig und sicher zu erkennen und um ggf. den Kurs zu berichtigen.

Navigation Antwort 52

Weil der gefundene Standort keine ausreichend sichere Positionsbestimmung ergibt.

Navigation Antwort 51

Die BV kann folgende Ursachen haben:

ungenaues Steuern und Koppeln

Kursfehler (z.B. ungenaue Steuertafel) und

fehlende oder unvollständige Berücksichtigung von Strom und Wind.

Navigation Antwort 54

Durch Stärke, Dauer und Richtung des Windes oder „Zurückschwappen“ aufgestauter Wassermassen (z.B. Ostsee).

Navigation Antwort 53

Zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Kompasses und der Werte in der Ablenkungstabelle.

Navigation Antwort 56

Kreuzpeilung,

Peilung und Abstand (Feuer in der Kimm, Radarabstand),

Peilung und Lotung, Versegelungspeilung.

Navigation Antwort 55

Kurse und Kursänderungspunkte möglichst vorausbestimmen,

Untiefen und Hindernisse in der Karte besonders kennzeichnen,

in der Seekarte markieren, welche Leuchtfeuer wann und wo in der Kimm erscheinen und

Kennung von markierten Leuchtfeuern auf einen Zettel schreiben.

Navigation Antwort 58

rwN: rechtweisend Nord ist die Richtung eines Meridians zum geographischen Nordpol,

mwN: missweisend Nord ist die Richtung des erdmagnetischen Feldes zum magnetischen Nordpol, abhängig von Schiffsort und Datum (Jahr). In diese Richtung stellt sich eine ungestörte Magnet(Kompass-) nadel ein.

3.MgN: ist die Richtung zu Magnetkompass-Nord. In diese Richtung zeigt die durch das schiffsmagnetische Feld beeinflusste Kompassnadel an Bord.

Navigation Antwort 60

Der Winkel zwischen MgN und rwN ist die Fehlweisung (Fw) ($Abl + Mw = Fw$).

Navigation Antwort 57

Peilung und Abstand (Feuer in der Kimm, Radarabstand),

Peilung und Lotung,

Versegelungspeilung.

Navigation Antwort 59

Mw: Missweisung ist der Winkel zwischen rwN und mwN.

Abl: Ablenkung (Abl) oder Deviation (Dev) ist der Winkel zwischen Kompassnord (MgN) und mwN.

Navigation Antwort 62

Die Abl wird einer Ablenkungstabelle entnommen.

Die Abl ist abhängig vom anliegenden Kurs.

Navigation Antwort 61

Die Missweisung findet sich in der Seekarte eingedruckt für ein bestimmtes Jahr.

Dieser Wert muss mit der ebenfalls in der Seekarte angegebenen jährlichen Änderung auf das Jahr der Benutzung berichtigt werden.

Navigation Antwort 64

Abl für den anliegenden MgK (Magnetkompasskurs) aus der Steuertafel (Ablenkungstabelle) entnehmen; an den so erhaltenen mwK (missweisenden Kurs) die für das laufende Jahr der Seekarte entnommene Mw anbringen.

Navigation Antwort 63

Die Ablenkungstabelle kann auf jedem Schiff andere Werte haben.

Navigation Antwort 66

Ein sicherer Ort setzt die Kenntnis von Kurs und Fahrt über Grund zwischen den Peilungen voraus. Diese Voraussetzung ist ohne besonderen Aufwand nicht gegeben.

Navigation Antwort 65

Der Meeresgrund muss ausreichend regelmäßig und ausreichend steil ansteigen/abfallen.

Navigation Antwort 68

Sonderzeichen zur Bezeichnung von Sperrgebieten und Kardinalzeichen für allgemeine Gefahrenstellen.

Navigation Antwort 67

Genaue Ablesung der Uhrzeiten und Loggestände.
Genaues Steuern während der Versegelung.
Mindestunterschied von 30° zwischen den Peilungen.
Genaue Beschickung für Strom und Wind.

Navigation Antwort 70

Gelbe Fasstonnen, Leuchtonnen, Spierentonnen
oder Stangen.

Navigation Antwort 69

Aus den Seekarten, BfS und NWN.

Navigation Antwort 72

Farbe gelb.

Navigation Antwort 71

Gelbe Fasstonnen, Leuchtonnen, Spierentonnen oder
Stangen mit einem breiten roten Band.

Navigation Antwort 74

Auf Kartennull (KN).

Navigation Antwort 73

Fahrverbot für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder auf wegen Badebetrieb gesperrten Wasserflächen.

Navigation Antwort 76

In der Ostsee entspricht KN dem mittleren Wasserstand; in der Nordsee ist KN gleich dem örtlichen mittleren Springniedrigwasser. Im Englischen Kanal ist KN gleich dem örtlichen niedrigst-möglichen Niedrigwasser (wie es sich nach den französischen und britischen Unterlagen zur Berechnung der Gezeiten ergibt).

Navigation Antwort 75

Kartennull (KN) ist die Bezugsfläche für die Tiefenangaben in einer Seekarte.

Navigation Antwort 78

Die Kartentiefe (KT) ist die auf Kartennull bezogene Wassertiefe. Kartentiefe ist Wassertiefe abzüglich Höhe der Gezeit.

Navigation Antwort 77

Beim folgenden Niedrigwasser wird die Wassertiefe geringer sein als zum Zeitpunkt der Lotung.

Navigation Antwort 80

Zur Springzeit sind besonders hohe Hochwasser und besonders niedrige Niedrigwasser zu erwarten.

Navigation Antwort 79

Mit der Kartentiefe.

Navigation Antwort 82

Zur Springzeit setzen die Gezeitenströme z.T. deutlich stärker als zur Nippzeit.

Navigation Antwort 81

Zur Nippzeit sind besonders niedrige Hochwasser und besonders hohe Niedrigwasser zu erwarten.

Navigation Antwort 84

Der Ort der Zahl liegt 2,3 m über Kartennull und kann Trockenfallen.

Navigation Antwort 83

In Gezeitenstromatlanten, Seehandbüchern, in Seekarten aus Gezeitenstromtabellen, die bezogen sind auf die Hochwasserzeiten des dort genannten Bezugsortes.

Navigation Antwort 86

Um anhand der Gezeitentafel feststellen zu können, ob das Wasser steigt oder fällt.

Navigation Antwort 85

$WT - H = KT$ oder $KT + H = WT$ (Lösung auch als Skizze möglich)

Navigation Antwort 88

Der Wind kann Strömungen und Wasserstandsänderungen hervorrufen, die zu den Gezeitenströmen und den Gezeiten hinzutreten, so dass die gesamte Wasserbewegung mehr oder weniger von den bloßen Gezeitenerscheinungen (zeitlich und/oder in der Höhe) abweicht.

Navigation Antwort 87

Eine Skala zur Anzeige des Wasserstandes.

Navigation Antwort 90

GPS: 10- 100m bei einer Wahrscheinlichkeit von etwa 95%.

DGPS: 1 -20m bei einer Wahrscheinlichkeit von etwa 95%.

Loran-C: 0,25 sm (460 m), gebietsweise besser, bis 100m.

Navigation Antwort 89

Es arbeitet weltweit,
es ist weitgehend frei von atmosphärischen Störungen,
es gibt keinen Dämmerungseffekt,
der Positionsfehler ist geringer.

Navigation Antwort 92

GPS = Global Positioning System. Hierbei handelt es sich um ein weltweites und jeder Zeit verfügbares Satelliten-Navigationssystem, das durch Zeit- und Abstands-messung eine genaue Ortsbestimmung ermöglicht.

Navigation Antwort 91

Bei Abschattung der GPS Antenne.

In der Nähe von Flughäfen und in der Nähe von Fernsehsendern.

In der Nähe von Marineeinrichtungen.

Navigation Antwort 94

Sie muss ringsum freie Sicht (ohne Abschattungen) haben.

Navigation Antwort 93

DGPS = Differential Global Positioning System. Hierbei handelt es sich um eine regionale Verbesserung der Ortsbestimmung durch über Funk verbreitete Korrekturen der im Rahmen des GPS-Systems gemessenen Distanzen.

Navigation Antwort 96

Geographische Koordinaten eines anzusteuernenden Punktes.

Navigation Antwort 95

Die Position zur Zeit des Tastendrucks wird gespeichert. Rechtweisende Peilung (rwP) und Distanz zu diesem Punkt werden angezeigt.

Navigation Antwort 98

Durch Seegang und/oder Niederschlag,
durch falsche Bedienung,
durch zu große Entfernung,
durch Gieren des eigenen Fahrzeugs bei relativ vorausorientierter Radardarstellung (head up).

Navigation Antwort 97

Globales Bezugssystem „World Geodetic System 1984“.

Mit diesem System (= Referenzellipsoid bei GPS) wird weltweit eine optimale Anpassung an die reale Form des gesamten Erdkörpers erreicht.

Navigation Antwort 100

Steuerkompass

Peileinrichtung

terrestrisches- oder satellitengestütztes
Funknavigationsgerät

Log

Lot

Fernglas

Barometer

Weltempfänger für Rundfunk

Seebücher und auf den neuesten Stand berichtigte
Seekarten für das zu befahrende Seegebiet

Logbuch

Uhr/ Zeitmesser.

Navigation Antwort 99

Steuerkompass, Peilkompass, Lot, Log, Uhr.

Navigation Antwort 102

Veränderung des magnetischen Zustandes an Bord, z.B. Einbauten und Lageänderung von Ausrüstungsgegenständen.

Navigation Antwort 101

Der Kugelkompass kann auch bei größerer Krängung noch als Messinstrument benutzt werden.

Die Kugelform verbessert die Ablesbarkeit der Kompassrose (Vergrößerungseffekt).

Navigation Antwort 104

Mindestens 1 Meter.

Navigation Antwort 103

Elektronische Geräte (z.B. Radio, Handy), magnetisierte Gegenstände (z.B. Werkzeug, Peilkompass) und Gleichstromleitungen in der Nähe des Kompasses.

Schifffahrtsrecht Antwort 2

Die Verordnung gilt auf Seeschiffahrtsstraßen und für Schiffe, welche die Bundesflagge führen, seawärts der Begrenzung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland (also weltweit), soweit nicht in den Hoheitsgewässern anderer Staaten abweichende Regelungen gelten.

Schifffahrtsrecht Antwort 1

Sicherheitszonen sind Wasserflächen im Umkreis von 500 m von Plattformen, Bohrinselfen, Forschungsanlagen u.a., die nicht befahren werden dürfen.

Schifffahrtsrecht Antwort 4

Bei der Auslegung und Befolgung der KVR sind stets alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes sowie alle besonderen Umstände einschließlich Behinderungen der betroffenen Fahrzeuge gebührend zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ggf. auch ein Abweichen von diesen Regeln erfordern können (z.B. Abweichen von der Kurshaltpflicht, wenn der Ausweichpflichtige nicht angemessen handelt).

Schifffahrtsrecht Antwort 3

Eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille darf nicht überschritten werden.

Schifffahrtsrecht Antwort 6

Verkehrstrennungsgebiete sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind.

Diese dürfen nur in Fahrtrichtung rechts der Trennlinie / Trennzone befahren werden, aber unter Nutzung der vollen Breite des Einbahnweges.

Schifffahrtsrecht Antwort 5

Die KVR befreien nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung der KVR oder unzureichende Vorsichtsmaßnahmen entstehen, d.h. allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles können über die Mindestanforderungen der KVR hinausgehende Maßnahmen erfordern.

Schifffahrtsrecht Antwort 8

Manövrierbehindert ist ein Fahrzeug, das durch die Art seines Einsatzes behindert ist (z.B. Bagger, Kabelleger), regelgerecht zu manövrieren, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Schifffahrtsrecht Antwort 7

Manövrierunfähig ist ein Fahrzeug, das wegen außergewöhnlicher Umstände (z.B. Maschinenschaden) nicht regelgerecht manövrieren und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Schifffahrtsrecht Antwort 10

Das Fahrzeug muss jederzeit innerhalb einer solchen Entfernung zum Stehen gebracht werden können, dass ein Zusammenstoß vermieden wird.

Schifffahrtsrecht Antwort 9

Tonnenleger, Kabelleger, Rohrleger im Einsatz,

Bagger, Vermessungsfahrzeuge im Einsatz,

Versorger im Einsatz,

Flugzeugträger im Einsatz,

Minenräumfahrzeuge im Einsatz,

Fahrzeuge während eines Schleppvorganges, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.

Schifffahrtsrecht Antwort 12

Beim Erreichen des Geltungsbereiches der SeeSchStrO kennzeichnet sich der Tanker als Wegerechtschiff, das als manövierbehindertes Fahrzeug gilt. Diesem so gekennzeichneten Fahrzeug muss im Falle einer Kollisionsgefahr ausgewichen werden.

Schifffahrtsrecht Antwort 11

Fahrzeuge ab 12 m Länge.

Schifffahrtsrecht Antwort 14

manövrierbehinderte Fz. Ball - Rhombus - Ball
senkrecht übereinander,

manövrierunfähige Fz. zwei Bälle senkrecht
übereinander.

Schifffahrtsrecht Antwort 13

ohne FdW rot-weiß-rot senkrecht übereinander,
mit FdW rot-weiß-rot senkrecht übereinander und Lichter
eines Maschinenfahrzeugs (Topplicht(er)' Seitenlichter,
Hecklicht),

vor Anker rot-weiß-rot senkrecht übereinander und
Ankerlicht(er).

Schifffahrtsrecht Antwort 16

Die Lichter müssen geführt werden
zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang

bei verminderter Sicht auch zwischen
Sonnenaufgang und Sonnenuntergang.

Schifffahrtsrecht Antwort 15

bei Nacht Lichterführung eines Maschinenfahrzeugs
entsprechender Größe,

bei Tage einen Kegel - Spitze unten - über dem Vorschiff
gut sichtbar.

Schifffahrtsrecht Antwort 18

Es ist das Schallsignal eines Schleppverbandes in Fahrt (schleppendes Fahrzeug lang, kurz, kurz —

••, Anhang lang, kurz, kurz, kurz — •••

Schifffahrtsrecht Antwort 17

Es handelt sich um einen Schleppverband länger als 200 m (Heck des Schleppers - Heck des Anhangs).

Der Schlepper führt nachts drei weiße Topplichter senkrecht übereinander, Seitenlichter, Hecklicht und das gelbe Schlepplicht über dem Hecklicht. Der Anhang führt Seitenlichter und Hecklicht.

Schifffahrtsrecht Antwort 20

Treibnetzfisher (Fahrzeug, das nicht trawlt) in Fahrt oder vor Anker mit ausgebrachtem Fanggerät, das waagrecht weiter als 150 m ins Wasser reicht. (Das untere weiße Licht kann auch das Hecklicht sein).

Schallsignal -.. (lang-kurz-kurz) mindestens alle 2 Minuten.

Schifffahrtsrecht Antwort 19

Dieses Signal gibt ein Fahrzeug auf Grund unter 100 m Länge.

Schiffahrtsrecht Antwort 22

Ein manövrierunfähiges Fahrzeug in Fahrt ohne Fahrt durchs Wasser (FdW) hat FdW aufgenommen, da man jetzt auch das Bb Seitenlicht sieht.

Schiffahrtsrecht Antwort 21

Um ein manövrierunfähiges Fahrzeug in Fahrt ohne Fahrt durchs Wasser.

Schiffahrtsrecht Antwort 24

Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge oder Segelfahrzeuge dürfen nicht die Durchfahrt eines Fahrzeuges behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann. Sie müssen, wenn es die Umstände erfordern, frühzeitig Maßnahmen ergreifen, um genügend Raum für die sichere Durchfahrt des anderen Fahrzeugs zu lassen.

Schiffahrtsrecht Antwort 23

Es muss jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel gehöriger Ausguck gehalten werden, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Schifffahrtsrecht Antwort 26

Zur Entlastung des Verkehrstrennungsgebietes u.a. Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge und Segelfahrzeuge.

Schifffahrtsrecht Antwort 25

Das Gebiet zwischen der Küste und der landwärtigen Begrenzung eines Verkehrstrennungsgebietes.

Schifffahrtsrecht Antwort 28

Segelfahrzeuge müssen mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist.

Bei Segelfahrzeugen, die eine Maschine an Bord haben, gehört das Bereithalten der Maschine zu den Regeln guter Seemannschaft.

Schifffahrtsrecht Antwort 27

Maschinenfahrzeuge müssen mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepasst ist.

Schifffahrtsrecht Antwort 30

Über Funk versuchen, das andere Fahrzeug auf seine Ausweichpflicht aufmerksam machen.

Schallsignal: mindestens 5 kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeifentöne (•••••)geben

Ggf. Ergänzung zu 2: Lichtsignal von mindestens 5 kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen.

Manöver des sog. „vorletzten Augenblicks" fahren.

Manöver des sog. „letzten Augenblicks" fahren.

Zwingend vorgeschrieben sind die Maßnahmen nach 2. und 5.

Schifffahrtsrecht Antwort 29

Jedes Fahrzeug, das anscheinend vorlicher als querab das Schallsignal eines anderen Fahrzeuges hört, muss seine Fahrt auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit geringstmögliche Maß verringern. Erforderlichenfalls muss es jegliche Fahrt wegnehmen und in jedem Fall mit äußerster Vorsicht manövrieren, bis die Gefahr eines Zusammenstoßes vorüber ist.

Schifffahrtsrecht Antwort 32

Kielrichtung (rwK) muss möglichst rechtwinklig zur allgemeinen Verkehrsrichtung zeigen. Die Ausweichregeln der KVR beachten.

Schifffahrtsrecht Antwort 31

Es handelt sich um ein Maschinenfahrzeug von weniger als 50 m Länge, das im Seegang oder durch schlechtes Steuern giert. Man muss annehmen, dass sich zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen nähern und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Beide Fahrzeuge müssen den Kurs nach Steuerbord ändern und dieses durch einen kurzen Ton (•) anzeigen.

Schifffahrtsrecht Antwort 34

Wenn die Kompasspeilung zu einem anderen Fahrzeug steht und sie sich einander nähern.

Schifffahrtsrecht Antwort 33

Die Ausweichregeln der KVR beachten.

Schifffahrtsrecht Antwort 36

Der Erfolg des Manövers ist laufend zu überprüfen, bis das andere Fahrzeug klar passiert ist.

Schifffahrtsrecht Antwort 35

Möglichst frühzeitig,

durchgreifend, so dass das andere Fahrzeug rasch meine Absicht erkennen kann, und um mich gut klar zu halten.

Schiffahrtsrecht Antwort 38

Das Licht ist das Steuerbordlicht eines Segelfahrzeugs in Fahrt.

Ihr Fahrzeug muss als leewärtiges Fahrzeug ausweichen, weil Sie (mit Wind von Backbord segelnd) nicht erkennen können, von welcher Seite das andere Fahrzeug den Wind hat.

Schiffahrtsrecht Antwort 37

Das Licht ist das Backbordlicht eines Segelfahrzeugs in Fahrt. Das Segelfahrzeug in Luv muss ausweichen

entweder weil es den Wind von Backbord hat oder weil (wenn mit Wind von Stb. segelnd) es luvwärts steht.

Schiffahrtsrecht Antwort 40

Man sieht ein manövrierunfähiges Fahrzeug mit FdW (Seitenlichter).

Dieses Fahrzeug nähert sich im Hecklichtsektor und muss deshalb als Überholer ausweichen.

Schiffahrtsrecht Antwort 39

Man sieht Hecklicht und/ oder Bb-Seitenlicht eines Segelfahrzeugs in Fahrt, das im Seegang giert.

Ihr Fahrzeug nähert sich aus dem Hecksektor des anderen Fahrzeugs. Es steht eben auf dessen Sektorengrenze und muss als überholendes Fahrzeug ausweichen. Im Zweifel (hier Sektorengrenze!) muss man sich als Überholer betrachten.

Schifffahrtsrecht Antwort 42

Mein Fahrzeug ist „Kurshalter“, d.h. es muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Mein Fahrzeug darf zur Abwendung eines Zusammenstoßes manövrieren, sobald erkennbar wird, dass das andere Fahrzeug nicht angemessen (= regelgerecht) manövriert („Manöver des vorletzten Augenblicks!“).

Mein Fahrzeug muss zweckdienlich manövrieren, wenn ein Manöver des Ausweichpflichtigen allein einen Zusammenstoß nicht mehr vermeiden kann („Manöver des letzten Augenblicks!“).

Schifffahrtsrecht Antwort 44

Das Sportfahrzeug muss vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu behindern.

Dieses kann durch eine frühzeitige Kursänderung, Geschwindigkeitsänderung oder beides geschehen.

Schifffahrtsrecht Antwort 41

Der Augenblick des ersten Inblickkommens. Eine spätere Änderung der Lage der Fahrzeuge zueinander verändert nicht die Verantwortlichkeit.

Schifffahrtsrecht Antwort 43

Einem manövrierunfähigen Fahrzeug,
einem manövrierbehinderten Fahrzeug,
einem fischenden Fahrzeug,

ggf. einem anderen Segelfahrzeug, abhängig von der Segelstellung in Bezug auf den Wind.

Schiffahrtsrecht Antwort 46

Mindestens 1000 m

Schiffahrtsrecht Antwort 45

In engen Fahrwassern,

auf dem Einbahnweg eines Verkehrstrennungsgebietes (VTG) gegenüber Maschinenfahrzeugen im VTG.

Schiffahrtsrecht Antwort 48

B ist ein Maschinenfahrzeug von weniger als 50 m Länge in Fahrt, dessen Stb-Seite man sieht.

B muss ausweichen, weil es die Motoryacht A an seiner Stb-Seite hat.

Die Motoryacht A muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Schiffahrtsrecht Antwort 47

B ist ein Maschinenfahrzeug von weniger als 50 m Länge in Fahrt.

A und B müssen ihren Kurs so nach Stb. ändern, dass sie einander an der Bb-Seite passieren. Dabei müssen A und B das Signal „ein kurzer Ton“ () geben.

Schiffahrtsrecht Antwort 50

Topplicht und später BbSeitenlicht eines Maschinen-fahrzeuges B von weniger als 50 m Länge in Fahrt.

A muss ausweichen, weil es B an seiner Stb-Seite hat. A muss das Signal „ein kurzer Ton“ geben.

B muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Schiffahrtsrecht Antwort 49

Manövrierunfähigen Fahrzeugen,
manövrierbehinderten Fahrzeugen,
fischenden Fahrzeugen,
Segelfahrzeugen,
ggf. einem anderen Maschinenfahrzeug.

Schiffahrtsrecht Antwort 52

Fahrwasser der Seeschiffahrtsstraßen gelten als enge Fahrwasser im Sinne der KVR.

Schiffahrtsrecht Antwort 51

Ein Fahrzeug von weniger als 12 m Länge, das die zwei roten Rundumlichter senkrecht übereinander nicht führt, muss folgende Maßnahmen ergreifen:

Durch jedes andere verfügbare Mittel anzeigen, dass es manövrierunfähig ist, z.B. über UKW-Sprechfunk oder durch ein Schallsignal oder Lichtsignal lang, kurz, kurz (— • •).

Bei weiterer Annäherung das andere Fahrzeug mit einer starken Handlampe anleuchten und so auf sich aufmerksam machen.

Führen eines weißen Rundumlichtes, das mit keinem anderen Licht verwechselt werden kann.

Abfeuern eines Signals „weißer Stern“ oder „BlitzKnall“.

Sofort bei Eintritt der Manövrierunfähigkeit Verkehrszentrale informieren (wenn vorhanden).

Schifffahrtsrecht Antwort 54

Jeder Verkehrsteilnehmer

muss die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten,

darf Andere (nicht nur Verkehrsteilnehmer!) nicht schädigen, gefährden oder mehr als unvermeidbar behindern oder belästigen.

Schifffahrtsrecht Antwort 53

Die durchgehende Schifffahrt umfasst alle Fahrzeuge, die deutlich dem Fahrwasserverlauf einer Seeschiffahrtsstraße folgen. Dies erlaubt nach allgemeiner Verkehrsauffassung ein Abweichen von höchstens $\pm 10^\circ$ von der Richtung des Fahrwassers. Dabei ist es gleichgültig, zu welchem Zweck das Fahrzeug betrieben wird.

Schifffahrtsrecht Antwort 56

Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen seewärts der Basislinie, die durchgehend durch laterale Zeichen (Tonnen) begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer,

Wasserflächen zwischen den Ufern bestimmter Binnenwasserstraßen.

Schifffahrtsrecht Antwort 55

Befolgung der Vorschriften im Verkehr, u.a. KVR / SeeSchStrO.

Ausrüstung / Einrichtung seines Fahrzeugs zum Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern und Geben von Schallsignalen.

Schifffahrtsrecht Antwort 58

Auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen gelten:

die KVR,

die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, ggf. die Bekanntmachungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen (WSD) Nord und Nordwest, ggf. die Hafenordnungen.

Schifffahrtsrecht Antwort 57

Fahrwasser sind die Teile der Wasserflächen, die durch Tonnen (laterale Zeichen) begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit das nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

Schifffahrtsrecht Antwort 60

Sie haben untereinander nach den Regeln der KVR auszuweichen, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.

Schifffahrtsrecht Antwort 59

Die KVR gelten im gesamten Geltungsbereich der SeeSchStrO innerhalb und außerhalb der Fahrwasser, soweit die SeeSchStrO nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt (z.B. Vorfahrt, Grundsatz der Vorranges der speziellen Rechtsvorschrift vor der allgemeineren).

Schifffahrtsrecht Antwort 62

Gefährdet ein Fahrzeug ein anderes Fahrzeug oder wird es durch dieses selbst gefährdet, hat es soweit möglich rechtzeitig das Schallsignal zu geben: — ●●●● — ●●●● ein langer Ton, vier kurze Töne; ein langer Ton, vier kurze Töne.

Schifffahrtsrecht Antwort 61

Es handelt sich um das Bleibweg-Signal, das von einem Fahrzeug gegeben wird, bei dem bestimmte gefährliche Güter oder radioaktive Stoffe frei werden oder drohen freizuwerden oder es besteht Explosionsgefahr. Man hat sich mit seinem Fahrzeug möglichst weit von dem anderen Fahrzeug zu entfernen (sicherer Abstand) und keine elektrischen Schalter bedienen, kein offenes Feuer.

Schifffahrtsrecht Antwort 64

Das Segeln ist auf dem NOK verboten.

Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen zusätzlich die Segel setzen.

Ein motorbetriebenes Sportfahrzeug darf nur ein Sportfahrzeug schleppen.

Schifffahrtsrecht Antwort 63

Sportfahrzeuge dürfen in der Regel die Zufahrten und den NOK lediglich zur Durchfahrt und ohne Lotsen nur während der Tagfahrzeiten und nicht bei verminderter Sicht benutzen.

Sportfahrzeuge müssen ihre Kanalfahrt so einrichten, dass sie vor Ablauf der Tagfahrzeit eine für Sportfahrzeuge bestimmte Liegestelle erreichen können.

Bei plötzlich auftretender verminderter Sicht dürfen Sportfahrzeuge in den Weichengebieten hinter den Dalben oder an geeigneten Liegestellen festmachen.

Schifffahrtsrecht Antwort 66

Einfahren verboten.

Freigabe wird vorbereitet.

Sportfahrzeuge können einfahren.

Schifffahrtsrecht Antwort 65

Schnellstmöglich in einem Weichengebiet hinter den Dalben oder an geeigneten Liegestellen festmachen.

Schifffahrtsrecht Antwort 68

„Vorfahrt haben“ gilt nur für ein im Fahrwasser fahrendes oder dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug. Das bedeutet, dass andere Fahrzeuge, die in das Fahrwasser einlaufen wollen, dort drehen oder an- und ablegen wollen, mit diesem Vorhaben warten müssen, bis das vorfahrtberechtigte Fahrzeug vorüber ist. „Vorfahrt haben“ bedeutet aber nicht: Vorfahrt erzwingen! Ggf. muss ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug Maßnahmen zur Verhinderung einer drohenden Kollision ergreifen.

Schifffahrtsrecht Antwort 67

„Vorfahrt beachten“ begründet eine Wartepflicht. Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, dass die Schiffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird. Ggf. hat der Wartepflichtige seinen Kurs und/oder seine Geschwindigkeit zu ändern (gilt rechtlich nicht als Ausweichen!).

Schifffahrtsrecht Antwort 70

Es muss die Vorfahrt der Fahrzeuge im Fahrwasser beachten, d.h. es muss warten, bis das Fahrwasser frei ist. Es muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass es warten wird.

Schifffahrtsrecht Antwort 69

Es muss die Vorfahrt der Fahrzeuge im Fahrwasser beachten, d.h. es muss warten, bis das Fahrwasser frei ist. Es muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass es warten wird.

Schifffahrtsrecht Antwort 72

Außerhalb des Fahrwassers ist so zu fahren, dass klar erkennbar ist, dass das Fahrwasser nicht benutzt wird.

Schifffahrtsrecht Antwort 71

Beim Fahren im Fahrwasser muss das Sportfahrzeug sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers an seiner Steuerbordseite halten, wie dieses ohne Gefahr möglich ist.

Schifffahrtsrecht Antwort 74

Queren bedeutet deutliches Abweichen vom Fahrwasserverlauf, nach allgemeiner Verkehrsmeinung mehr als 100 (z. B. Kreuzen eines Segelfahrzeuges über die gesamte oder auch nur teilweise Fahrwasserbreite).

Schifffahrtsrecht Antwort 73

Jedes Fahrzeug muss nach Steuerbord ausweichen.

Schifffahrtsrecht Antwort 76

Manövrierbehindertes Fahrzeug, Länge wahrscheinlich 50 m oder mehr, von vorn mit Fahrt durchs Wasser, das Unterwasserarbeiten ausführt (z.B. baggert). Passierseite an Stb. (zwei grüne Rundumlichter übereinander), Passierbehinderung an BbSeite (zwei rote Rundumlichter übereinander).

Schifffahrtsrecht Antwort 75

Höchstgeschwindigkeit 8 km/h im Abstand von weniger als 500 m vom Ufer.

Schiffahrtsrecht Antwort 78

Es handelt sich um eine Backbordfahrwassertonne; die nächste Tonne hat die Aufschrift 32.

Schiffahrtsrecht Antwort 77

Entgegenkommendes manövrierbehindertes Fahrzeug von vorn, mit Fahrt durchs Wasser, das Unterwasserarbeiten ausführt (z.B. baggert). Passierseite an Bb. des Baggers (zwei schwarze Rhomben übereinander), Passierbehinderung an Stb-Seite des Baggers (zwei schwarze Bälle übereinander).

Schiffahrtsrecht Antwort 80

Ein motorbetriebenes Sportfahrzeug darf nur ein Sportfahrzeug schleppen.

Das geschleppte Sportfahrzeug darf nur eine Höchstlänge von weniger als 15 m haben.

Die Mindestgeschwindigkeit beim Schleppen muss 9 km/h betragen.

Schiffahrtsrecht Antwort 79

Motorsportfahrzeuge' die andere Sportfahrzeuge schleppen, gelten nicht als schleppende Maschinenfahrzeuge im Sinne der KVR. Daher keine besondere Lichterführung / Kennzeichnung.

Schifffahrtsrecht Antwort 82

Eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille darf nicht überschritten werden.

Schifffahrtsrecht Antwort 81

Außergewöhnliche Schifffahrtsbehinderung.

Nachts: Rundumlichter rot - rot - grün senkrecht übereinander.

Schifffahrtsrecht Antwort 84

Vom BSH ausgestellter Ausweis, mit dem das Recht und die Pflicht zum Führen der Bundesflagge nachgewiesen wird. (für Fahrzeuge unter 15 m L_üa = „nicht registerpflichtige Fahrzeuge“).

Schifffahrtsrecht Antwort 83

Die Einreise-, Gesundheits- und Zollformalitäten sind zu erledigen.

Schiffahrtsrecht Antwort 86

Die seewärts der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der Basislinie gelegenen Meeresgewässer bis zu einer Breite von 12 sm.

Schiffahrtsrecht Antwort 85

Das Schiffszertifikat ist der Nachweis, dass ein Schiff im Seeschiffsregister eingetragen ist. Ausgestellt wird es vom Registergericht. Vorgeschrieben ist es ab 15 m Rumpflänge.

Schiffahrtsrecht Antwort 88

Als Basislinie bezeichnet man die Grenze zwischen den inneren Gewässern (eines Staates) und dem Küstenmeer. Basislinien sind in Seekarten eingezeichnet.

Schiffahrtsrecht Antwort 87

Als „innere Gewässer“ bezeichnet man die Gewässer landwärts der Basislinien.

Schifffahrtsrecht Antwort 90

Den Unfall beim zuständigen Seeamt anzeigen; zumindest aber ist ein Seeunfall in einem deutschen Einlaufhafen der Wasserschutzpolizei bzw. im Ausland den zuständigen Hafenbehörden zu melden.

Schifffahrtsrecht Antwort 92

Die Untersuchung der Ursachen und Umstände des Seeunfalls' um Erkenntnisse für die Verhütung künftiger Unfälle zu gewinnen.

Ggf. Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens eines der Beteiligten einschließlich des Entzugs einer staatlichen Fahrerlaubnis bzw. Aussprechen von Fahrverboten.

Schifffahrtsrecht Antwort 89

Wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist (Kurzfassung):

Schiffsverlust'

Tod oder Verschollenheit einer Person,

erheblicher Schaden an einem Schiff,

unterlassene Hilfeleistung,

Gefährdung oder Beeinträchtigung der Sicherheit der an Bord befindlichen Personen, des Schiffsverkehrs oder des Zustandes eines Gewässers.

Schifffahrtsrecht Antwort 91

Bei den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nord und Nordwest gebildete Untersuchungsausschüsse zur Untersuchung von Seeunfällen.

Schiffahrtsrecht Antwort 94

„Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für Wassersportler“. „Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“.

Schiffahrtsrecht Antwort 93

Feststellung fehlerhaften Verhaltens,
Entziehung der Fahrerlaubnis, z.B. Sportbootführerschein See.

Schiffahrtsrecht Antwort 96

Das Verlassen der Fahrwasser zwischen 3 h nach Hochwasser und 3 h vor dem folgenden Hochwasser ist untersagt In der übrigen Zeit beträgt für Sportfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Fahrwassers

8 kn und generell im Fahrwasser 12 kn.

Schiffahrtsrecht Antwort 95

Sie erhalten Kenntnis über eine noch unbekannte Gefahr für die Schifffahrt und müssen dies auf dem schnellsten Weg direkt oder über eine Verkehrszentrale bzw. Küstenfunkstelle der Seewarndienstzentrale Cuxhaven mitteilen.

Schiffahrtsrecht Antwort 98

Das MARPOL-Übereinkommen soll die Verschmutzung der Meere verhindern.

Schiffahrtsrecht Antwort 97

In den Seekarten.

Schiffahrtsrecht Antwort 100

Das Einleiten von Öl, Schiffsabwässern, Schiffsmüll und anderen Schadstoffen.

Schiffahrtsrecht Antwort 99

Ostsee, Nordsee und Mittelmeer.

Schiffahrtsrecht Antwort 102

Aus der Broschüre „Entsorgungsmöglichkeiten für Öl, Schiffsmüll und Schiffsabwasser - eine Übersicht für Sport- und Kleinschiffahrt" des BSH.

Schiffahrtsrecht Antwort 101

Das MARPOL-Übereinkommen gilt grundsätzlich für alle Schiffe, somit auch für Sportfahrzeuge.

Schiffahrtsrecht Antwort 104

Da Nord-, Ostsee und Mittelmeer Sondergebiete nach MARPOL sind, darf dort kein Müll in die See entsorgt werden.

Schiffahrtsrecht Antwort 103

Es muss im Hafen entsorgt werden.

Schifffahrtsrecht Antwort 106

Schifffahrtsrecht Antwort 105

Synthetische Seile, Netze, Segel. Kunststofftüten u. ä..
Papiererzeugnisse, Lumpen. Glas, Metall, Steingut,
Schalungs- oder Verpackungsmaterial.

Wetterkunde Antwort 2

Der Taupunkt ist die Temperatur, auf die Luft abgekühlt werden muss, damit sie mit Feuchtigkeit gesättigt ist. Es setzt Kondensation (Taubildung) ein.

Wetterkunde Antwort 1

Wind ist bewegte Luft. Die Bewegung entsteht durch die Druckunterschiede zwischen Hoch- und Tiefdruckgebieten.

Wetterkunde Antwort 4

Windrichtung, Windstärke, Luftdruck, aktuelles
Wetter, Bedeckungsgrad' Wolken, Seegang,
Strom, Temperatur und ggf. Luftfeuchte.

Wetterkunde Antwort 3

Relative Feuchtigkeit in Prozent.

Wetterkunde Antwort 6

Isobaren.

Hektopascal (hPa) und auch in Millibar (mbar).

Wetterkunde Antwort 5

Nach der Beaufortskala (Bft).

In kn, m/s und km/h.

Wetterkunde Antwort 8

Besonders zum Ende einer hochsommerlichen
Schönwetterperiode im Zusammenhang mit
Kaltfronten.

Wetterkunde Antwort 7

Böen bis Orkanstärke,
plötzliche Winddrehungen'
Regen- oder Hagelschauer mit zum Teil starker
Sichtminderung,
Blitzschlag.

Wetterkunde Antwort 10

Die 12-teilige Beaufortskala.

Mäßiger Wind bedeutet Stärke 4 der
Beaufortskala, Starkwind 6 und 7 Beaufort.

Wetterkunde Antwort 9

Die 8-teilige mit Auflösung in 45°-Stufen.

Die 16-teilige mit Auflösung in 22,5°-Stufen.

Wetterkunde Antwort 12

Hörfunksender (UKW, KW, MW, LW)'
Küstenfunkstellen' Verkehrszentralen' NAVTEX'
SafetyNet (Sateom), Online Dienste (z.B.
SEEWIS-Online des Deutschen Wetterdienstes,
u.a. T-Online)' RTTY (Funkfern schreiben)'
Faksimile (Wetterfax)' Faxpolling (z.B. SEEWIS-
Fax des Deutschen Wetterdienstes), Telefonabru
Törnberatung.

Wetterkunde Antwort 11

Der „Nautische Funkdienst Band II" und der
„Jachtfunkdienst Nord- u. Ostsee und Mittelmeer" des
BSH sowie die angelsächsische Veröffentlichung
„Admiralty List of Radio Signals Volume 3".
„Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport-
und Küstenschifffahrt" des Deutschen Wetterdienstes.

Wetterkunde Antwort 14

Bei Haufenwolken, besonders beim Cumulonimbus
(Schauer- und Gewitterwolke).

Wetterkunde Antwort 13

Wolkenaufzug, meist Cirrostratus. Ggf. Niederschlag und
Wetterschlechterung.

Wetterkunde Antwort 16

Tiefe, mittelhohe und hohe Wolken.

Tiefe Wolken zwischen 0 und 2 km,

mittelhohe Wolken zwischen 2 und 7 km und

hohe Wolken zwischen 7 und 13 km.

Wetterkunde Antwort 15

Es gibt Haufenwolken und Schichtwolken.

Cirrus, Cirrostratus, Cirrocumulus, Altostratus,
Altostratus, Nimbostratus, Stratocumulus, Stratus,
Cumulus, Cumulonimbus.

Wetterkunde Antwort 18

Am Cumulonimbus wenn er in großer Höhe einen
ambossförmigen Schirm hat.

Wetterkunde Antwort 17

Aus kleinen Eiskristallen.

Wetterkunde Antwort 20

Er weht rechts herum aus dem Hochdruckzentrum heraus und links herum in den Tiefdruckkern hinein.

Wetterkunde Antwort 19

Altostratus castellanus (mittelhohe, türmchenartige Haufenwolken).

Wetterkunde Antwort 22

Der Luftdruck ist gleichbleibend oder fällt nur wenig.

Während des Durchgangs der Front erreicht der Luftdruck seinen tiefsten Wert

Der Luftdruck steigt wieder deutlich an.

Wetterkunde Antwort 21

Front ist die vordere Grenze einer Luftmasse in Bewegungsrichtung.

Warm-, Kalt- und Okklusionsfronten.

Wetterkunde Antwort 24

Durch die Bodenreibung.

Wetterkunde Antwort 23

Windrichtung und Druckgefälle; je enger sie liegen, desto größer ist das Druckgefälle und desto stärker ist der Wind.

Wetterkunde Antwort 26

Der Wind weht nicht parallel zu den Isobaren, er ist rückgedreht und weht aus dem Hoch hinaus.

Ein bis zwei Strich bzw. ca. 10° bis 20°

Wetterkunde Antwort 25

Der Wind weht nicht parallel zu den Isobaren, er ist rückgedreht und weht in das Tief hinein.

Ein bis zwei Strich bzw. ca. 10° bis 20° .

Wetterkunde Antwort 28

Durch das Aufeinandertreffen von kalten
Luftmassen aus hohen Breiten und subtropischen
warmen Luftmassen.

Wetterkunde Antwort 27

Schnell: 30 bis 50 kn.

Mittel: 15 bis 30 kn.

Langsam: bis 15 kn.

Wetterkunde Antwort 30

Im Abstand von 5 hPa oder im Abstand von 4
mbar.

Wetterkunde Antwort 29

Meist schwache umlaufende Winde.

Wetterkunde Antwort 32

Nordost (NE).

Süd (S).

Südwest (SW).

Nordwest (NW).

Umlaufenden Wind.

Wetterkunde Antwort 31

Sichtverschlechterung durch Niederschlag, bedeckt, länger andauernder Regen.

diesig oder mäßige Sicht, Wolkenauflockerung, zeitweise Regen.

Sichtbesserung, meist gute Sicht. Schauer mit zum Teil kräftigen Böen.

Wetterkunde Antwort 34

Das Land erwärmt sich bei Sonneneinstrahlung tagsüber stärker als das Wasser. Über Land steigt die erwärmte Luft auf. Das dabei entstehende Bodentief wird durch Seewind (Wind von See) aufgefüllt.

Wetterkunde Antwort 33

Okklusionsfront (Tiefausläufer).

Warmfront.

Kaltfront.

Wetterkunde Antwort 36

bis zu 25 kn oder Bft 6.

bis 15 kn, in Einzelfällen bis 20 kn oder Bft 4/5, in Einzelfällen Bft 5/6.

Wetterkunde Antwort 35

Haufenwolke (Cumulus).

Wetterkunde Antwort 38

Er verändert den vorher wehenden Wind zum Teil erheblich in Richtung und Stärke.

Wetterkunde Antwort 37

Von mittags bis zum frühen Abend.

Wetterkunde Antwort 40

Er weht allgemein schwächer als der Seewind, etwa 1 bis 10 kn.

Wetterkunde Antwort 39

Das Land kühlt sich bei geringer Bewölkung stark ab. Das Wasser ändert seine Temperatur an der Oberfläche dagegen nur geringfügig. Über dem Wasser steigt daher erwärmte Luft auf. Das dabei entstehende Bodentief wird durch Landwind (Wind von Land) aufgefüllt.

Wetterkunde Antwort 42

Die Schwankung in der Windrichtung kann bis zu 45 Grad um die Hauptwindrichtung betragen, also von Westnordwest (WNW) bis Nordnordwest (NNW).

Es können Böen auftreten, die etwa 1 bis 2 Beaufort über dem Mittelwind liegen.

Wetterkunde Antwort 41

Von Mitternacht bis früh morgens.

Wetterkunde Antwort 44

Besonders im Sommer können bei Schwachwindlagen Gewitter mit Böen auftreten, die Sturm- oder Orkanstärke erreichen können.

Wetterkunde Antwort 43

Besonders während der Passage und auf der Rückseite von Kaltfronten treten in der näheren Umgebung von Schauern Böen auf, die den Mittelwind um 2 Beaufort überschreiten können.

Wetterkunde Antwort 46

U.a. Land-Seewind-Zirkulation, Düsen- und Kapeffekte.

Wetterkunde Antwort 45

Hinweise auf Starkwind oder Sturm, Wetterlage, Vorhersagen, Aussichten und Stationsmeldungen.

Wetterkunde Antwort 48

Bei erwarteten oder noch andauernden
Windstärken mindestens 8 Beaufort.

Gale warning.

Wetterkunde Antwort 47

Bei erwarteten oder noch andauernden Windstärken
zwischen 6 und 7 Beaufort.

Near-gale warning.

Wetterkunde Antwort 50

Mittlere Höhe der gut ausgeprägten (Mittel des
oberen Drittels) - nicht extremen -Wellen.

Einzelne Wellen können das 1,5-fache der
kennzeichnenden Wellenhöhe erreichen.

Wetterkunde Antwort 49

Die kennzeichnende (charakteristische) Wellenhöhe.

Wetterkunde Antwort 52

Schwerer Sturm.

Der Kurs und die Fahrt des Schiffes in Bezug auf das Tiefdruckgebiet.

Wetterkunde Antwort 51

Rechtsdrehend bedeutet Änderung der Windrichtung im Uhrzeigersinn. Rückdrehend bedeutet Änderung der Windrichtung gegen den Uhrzeigersinn um mindestens

45°

Wetterkunde Antwort 54

Die im Hafen vorherrschenden Windgeschwindigkeiten entsprechen nicht den Verhältnissen auf der freien See.

Wetterkunde Antwort 53

Der Luftdruckfall wird verstärkt.

Wetterkunde Antwort 56

Durch den Düseneffekt (Trichtereffekt) in Durchfahrten. Dabei wird die Luftströmung zusammengepresst und beschleunigt.

Wetterkunde Antwort 55

Die im Hafen vorherrschenden Windgeschwindigkeiten entsprechen etwa den Verhältnissen auf der freien See.

Wetterkunde Antwort 58

Der Wind wird durch Küstenführung zum Teil beschleunigt, wenn er nahezu aufländig oder parallel zur Küste weht.

Weht der Wind ablandig, muss örtlich mit umlaufenden Winden und erhöhter Böigkeit (Fallwinden) gerechnet werden.

Wetterkunde Antwort 57

Die Windrichtung ändert sich in Luv des Kaps zum Teil stark und verläuft oft parallel zum Kap. Die Windgeschwindigkeit nimmt zu.

Die Windrichtung kann bei besonders hohen Gebirgen auch umlaufend werden. Die Windgeschwindigkeit ist meist schwach, kann dafür örtlich aber sehr böig sein (Fallwinde).

Wetterkunde Antwort 60

Meist deutliche Wetterverschlechterung mit erneut auffrischendem Wind bis Sturmstärke.

Troglage.

Wetterkunde Antwort 59

Langsames Abflauen des Windes ist oft ein Zeichen für gutes Wetter.

Windzunahme am Abend kündigt häufig Starkwind, Sturm und Regen an.

Wetterkunde Antwort 62

Zufuhr von Feuchte, Mischung von Luftmassen mit hoher Feuchtigkeit und verschiedener Temperatur, Abkühlung der Luftmasse.

Wetterkunde Antwort 61

Der Wind dreht recht, meist über 600 bis 900. Winde bis Orkanstärke besonders auf der Rückseite eines Troges.

Wetterkunde Antwort 64

Warme und feuchte Luftmassen werden durch den kalten Untergrund (Meer) unter die Taupunkttemperatur abgekühlt

Überwiegend April, Mai und Juni.

Wetterkunde Antwort 63

Sichtweite unter 1000 Meter.

Wetterkunde Antwort 66

Nach Sonnenuntergang kann sich bei klarem Himmel die bodennahe Luftschicht über Land unter die Taupunkttemperatur abkühlen.

Besonders auf Flüssen und engen Durchfahrten, außerdem durch seewärtige Windverdriftung in Küstennähe.

Wetterkunde Antwort 65

Kalte Luft strömt über warmes Wasser. Durch Verdunstung an der Wasseroberfläche kommt es bei hoher Differenz zwischen der Luft- und Wassertemperatur zur Feuchtesättigung.

Überwiegend September, Oktober und November.

Wetterkunde Antwort 68

Seegang, der durch den Wind am Ort oder in der näheren Umgebung angefacht wird.

Wetterkunde Antwort 67

Aus Windsee und Dünung.

Wetterkunde Antwort 70

Seegang, der dem erzeugenden Windfeld vorausläuft sowie abklingender (alter) Seegang.

Einen eventuell aufziehenden Sturm.

Wetterkunde Antwort 69

Windgeschwindigkeit, Fetch (Windwirklänge) und Wirkdauer des Windes.

Wetterkunde Antwort 72

Der horizontale Abstand zwischen zwei Wellenbergen.

Wetterkunde Antwort 71

Der senkrechte Abstand zwischen Wellenberg und Wellental.

Wetterkunde Antwort 74

Der Seegang wird ähnlich ausgeprägt sein wie auf der freien See, da genügend Fetch (Windwirklänge) vorhanden ist.

Dort wo das Wasser flacher wird oder im Bereich von Untiefen muss mit Brechern und Grundseen gerechnet werden.

Wetterkunde Antwort 73

Der Seegang wird nicht so hoch sein wie auf der freien See, da der Fetch (Windwirklänge) nur sehr kurz ist.

Wetterkunde Antwort 76

Die Wellen werden kürzer und steiler.

Wetterkunde Antwort 75

Meereswellen mit besonders hohen Brechern, die durch Untiefen oder Küstennähe entstehen.

Etwa das 2,5 -fache der kennzeichnenden (charakteristischen) Wellenhöhe.

Wetterkunde Antwort 78

Windsee und Dünung laufen aus unterschiedlichen Richtungen heran.

Kurz vor und beim Durchzug einer Kaltfront oder eines Troges sowie in der Nähe des Tiefkerns.

Wetterkunde Antwort 77

Die Wellen werden länger und flacher.

Wetterkunde Antwort 80

Mit einem Anemometer.

Wetterkunde Antwort 79

Kreuzlaufende See, die meist kurz und kabbelig ist.

Wetterkunde Antwort 82

Eventuelle Wetterveränderungen (z.B. Trog, Annäherung eines Tiefdruckgebiets) können registriert werden.

Mindestens alle 4 Stunden.

Wetterkunde Antwort 81

Die scheinbare Windgeschwindigkeit.

Wetterkunde Antwort 84

Die Windstärke wird geschätzt mit Hilfe der Beaufortskala in Anlehnung an das Seegangsbild.

Die Windrichtung wird anhand der Verlagerung der Wellenkämme geschätzt.

Wetterkunde Antwort 83

Mit dem Barometer oder Barograph.

Seemannschaft I Antwort 2

Zwischen zwei GFK-Schichten wird eine Zwischenlage zur Versteifung einlaminert, z.B. aus Balsaholz.

Seemannschaft I Antwort 1

Die äußere Schutzschicht eines Bauteils aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Seemannschaft I Antwort 4

Stagen und Wanten.

Seemannschaft I Antwort 3

Große Steifheit, Verwindungsfestigkeit, geringes Gewicht, gute Isolierung.

Seemannschaft I Antwort 6

Tauwerk, das zum Setzen, Bergen oder Bedienen der Segel oder anderer Teile der Takelage dient.

Seemannschaft I Antwort 5

Zum zusätzlichen Abstagen des Mastes nach achtern.
Bei Gaffel- und 7/8-Takelung und anderen nicht toppgetakelten Yachten.

Seemannschaft I Antwort 8

Damit überkommene Seen nicht ins Segel schlagen und so Rigg und Segel belasten.

Seemannschaft I Antwort 7

Nasse Segel so schnell wie möglich trocknen,
aufgetuchte oder zusammengelegte Segel vor
Sonnenlicht schützen,
Salzwasserreste abspülen,
Beschädigungen umgehend beseitigen.

Seemannschaft I Antwort 10

Um Beschädigungen und Ausrecken des
Achterlieks zu vermeiden.

Seemannschaft I Antwort 9

Ein Schwerwettersegel, das anstelle des Großsegels mit
losem Unterliek gefahren wird.

Seemannschaft I Antwort 12

Zur Regulierung der Vorliekspannung des Segels,
um es so zu trimmen.

Seemannschaft I Antwort 11

Zur Profilierung des Segels und zur
Achterliekausspreizung.

Seemannschaft I Antwort 14

Mit ihr wird das Vorsegel um das Vorstag gerollt
und kann so stufenlos verkleinert werden.

Seemannschaft I Antwort 13

Reffbares Großsegel,
Vorsegel verschiedener Größen,
Sturmfock.

Seemannschaft I Antwort 16

Der Lenzkorb verhindert Verunreinigungen und Verstopfungen der Lenzpumpe. Er muss regelmäßig überprüft und gereinigt werden.

Seemannschaft I Antwort 15

Mit ihr wird das Großsegel entweder im Mast oder im Baum aufgerollt und kann stufenlos verkleinert werden.

Seemannschaft I Antwort 18

Als Ersatz bei Verlust,
zum Verwarpen oder Verkatten,
um unterschiedliche Ankergründe berücksichtigen zu können,
um bei schwerem Wetter oder in Tidengewässern vor 2 Ankern liegen zu können.

Seemannschaft I Antwort 17

Zwei voneinander unabhängige Bilgenpumpen, von denen eine über Deck bedienbar ist, sowie 2 Pützen mit Leinen.

Seemannschaft I Antwort 20

Reservetauwerk, Wurfleine, Schlepptrosse und Ankerleine.

Seemannschaft I Antwort 19

4 Festmacheleinen und 4 Fender.

Seemannschaft I Antwort 22

Segelhandschuh, Segelnadeln, Segelgarn, Wachs, Zange und selbstklebendes Segeltuch.

Seemannschaft I Antwort 21

Segelreparaturen,
Reparaturen an Rumpf und Rigg,
Motorreparaturen,
Elektroreparaturen und
Reparaturen an Schlauchleitungen.

Seemannschaft I Antwort 24

Zeisinge, Bändselwerk, Tape, Reserveschäkel;
Schäkelöffner, Bordmesser und Kombizange.

Seemannschaft I Antwort 23

Bolzenschneider, Metallsäge mit Ersatzblättern,
Schraubenschlüssel und verschiedene Zangen.

Seemannschaft I Antwort 26

„Sicherheit im See- und Küstenbereich,
Sorgfaltsregeln für Wassersportler“,
herausgegeben vom BSH,

„Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für
Wassersportler“, herausgegeben vom
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen.

Seemannschaft I Antwort 25

Mit einer Notpinne. Sie muss im Notfall in kürzester Zeit
einsatzbereit sein.

Seemannschaft I Antwort 28

Es ist schwerer als Luft, sinkt nach unten und bildet mit Luft ein explosives Gemisch; es kann sich im Schiffinneren (z.B. in der Bilge) sammeln.

Seemannschaft I Antwort 27

Weil sie auch bei Strom- oder Motorausfall betätigt werden können.

Seemannschaft I Antwort 30

Die Stabilität eines Schiffes wird von seiner Geometrie (Form), seiner Gewichtsverteilung im Schiff (Ausrüstung, Crew, Ballast) und von eventuell von außen wirkenden Störkräften (z.B. Wind, Seegang, Trossenzug) beeinflusst.

Seemannschaft I Antwort 29

Unter Stabilität eines Schiffes versteht man seine Eigenschaft, in aufrechter Lage zu schwimmen und sich aus einer Krängung wieder aufzurichten.

Seemannschaft I Antwort 32

Infolge der Neigung wandert der Formschwerpunkt F zur geneigten Seite und bildet nunmehr mit der Wirkungsgerechten des Massenmittelpunktes ein Kräftepaar, das die aufrechte Schwimmlage wiederherstellen will.

Seemannschaft I Antwort 31

Im Formschwerpunkt F kann man sich die Masse des vom Schiff verdrängten Wassers vereinigt denken. In F wirkt der Auftrieb senkrecht zur Wasseroberfläche nach oben.

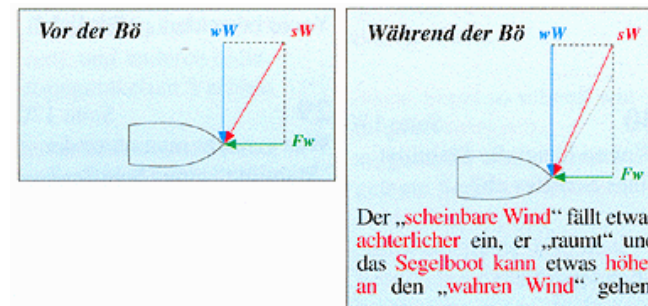
Im Massenmittelpunkt G kann man sich die Masse des Schiffes und alles, was sich an Bord befindet (Ausrüstung, Crew) vereinigt denken. In G wirkt die Masse senkrecht zur Wasseroberfläche nach unten.

Seemannschaft I Antwort 34

Der „scheinbare Wind“ ist unterschiedlich stark. Er ist auf Amwindkursen stärker und auf Raumschot- oder Vorwindkursen schwächer als der „wahre Wind“.

Seemannschaft I Antwort 33

Der „scheinbare Wind“ fällt etwas achterlicher ein, er „raunt“ und das Segelboot kann etwas höher an den „wahren Wind“ gehen.



Seemannschaft I Antwort 36

Die Luvgerigkeit nimmt zu, weil der Segeldruckpunkt nach Lee auswandert.

Seemannschaft I Antwort 35

Der Lateralplan wird kleiner, dadurch verringert sich der seitliche Widerstand des Schiffes im Wasser.

Seemannschaft I Antwort 38

Er reguliert die Spannung des Unterlieks. Je nach Zugkraft wird der untere Teil des Großsegels flacher oder bauchiger.

Seemannschaft I Antwort 37

Luvgerigkeit.

Traveller nach Lee setzen und/oder Großschot (etwas) fieren, Großsegel reffen.

Seemannschaft I Antwort 40

Der Holeyunkt der Schot liegt zu weit vorne.

Seemannschaft I Antwort 39

Das Fall ist nicht genügend durchgesetzt.

Seemannschaft I Antwort 42

Sie machen den Strömungsverlauf am Segel sichtbar, um das Segel optimal trimmen zu können.

Seemannschaft I Antwort 41

Der Holeyunkt der Schot liegt zu weit achtern.

Seemannschaft I Antwort 44

Durch eine Zinkanode auf der Propellerwelle.

Seemannschaft I Antwort 43

Sie dienen dem Schutz gegen Schäden durch Elektrolyse. Verbrauchte Anoden müssen rechtzeitig ersetzt werden.

Seemannschaft I Antwort 46

Tanköffnung mit Ölbindetüchern umlegen,
möglichst an Zapfsäulen mit Zapfhahn tanken,
beim Tanken aus Kanistern großen Trichter mit
Schlauch benutzen,
Nachfüllen aus Kanistern bei Wind und bewegter
See möglichst vermeiden.

Seemannschaft I Antwort 45

Maschine abstellen,
offenes Feuer löschen (Rauchen einstellen),
keine elektrischen Schalter betätigen,
Luken schließen,
Maßnahmen gegen Überlaufen treffen.

Seemannschaft I Antwort 48

Hauptstromschalter einschalten,
Kraftstoff- und Kühlwasserventile öffnen,
Getriebe auf „neutral“ stellen.

Seemannschaft I Antwort 47

Zum Ein- und Auskuppeln des Propellers,
zum Umsteuern des Propellers auf Rückwärtsfahrt
zur Drehzahluntersetzung,
zum Aufnehmen des Drucks der Welle bei integriertem
Drucklager.

Seemannschaft I Antwort 50

Ungewöhnliche und fremde Motorengeräusche,
Vibrationen, Verfärbung der Abgase, Aufleuchten
der Ladekontrolle bzw. Öldruck-kontrolle und die
entsprechenden akustischen Warnungen.

Seemannschaft I Antwort 49

Kühlwasserdurchlauf
Öldruck- und Ladekontrolle,
Motorengeräusche und
Auspuffgase.

Seemannschaft I Antwort 52

Anlasserdrehzahl zu gering (Batterie zu schwach),
kein Kraftstoff im Tank,
Luft in der Kraftstoffleitung,
falsche Bedienung der Kaltstarthilfe (eventuell
Vorglühen zu kurz),
Anlasser defekt.

Seemannschaft I Antwort 51

Kraftstoffzufuhr unterbrechen.
Verschließen des Luftansaugrohres / der
Luftansaugrohre.

Seemannschaft I Antwort 54

Festflügelpropeller, Faltpropeller und
Verstellpropeller.

Seemannschaft I Antwort 53

Fremdkörper, Plastiktüten oder Angelschnur usw. im
Propeller,
Schwerlauf des Getriebes wegen defekter Zahnräder,
Lagerschaden, dickem Öl oder
verbogene Propellerwelle.

Seemannschaft I Antwort 56

Tank und Vergaser müssen leer sein.

Lagerung an Deck oder in einer Backskiste mit Außenentlüftung, niemals unter Deck.

Restbenzin und entweichende Benzindämpfe bilden mit Luft ein leichtentzündliches Gemisch.

Seemannschaft I Antwort 55

Der Propeller entfaltet sich evtl. erst bei relativ hoher Drehzahl und der Wirkungsgrad ist geringer als beim Festflügelpropeller.

Seemannschaft I Antwort 58

Um Kondenswasserbildung zu verringern, was zu Startschwierigkeiten führen kann.

Seemannschaft I Antwort 57

In ihm sammelt sich das Kondenswasser aus dem Tank; dadurch werden Startschwierigkeiten vermieden.

Seemannschaft I Antwort 60

Es muss bruchfest und elastisch sein.

Seemannschaft I Antwort 59

Impeller für die Wasserpumpe,

Reservekeilriemen,

Motorenöl'

Dichtungsmaterial.

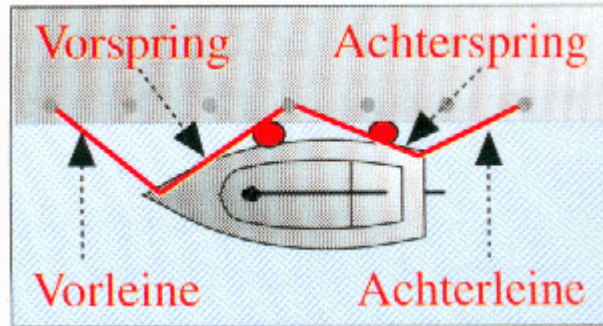
Seemannschaft I Antwort 62

Beim Knoten können Festigkeitsverluste bis zu
50% auftreten.

Seemannschaft I Antwort 61

Durch einen gegen Verrutschen gesicherten Plastik-
schlauch, Hilfsweise mit Tuchstreifen („Schmartings“).

Seemannschaft I Antwort 64



Seemannschaft I Antwort 63

Durch einen genähten Takling.

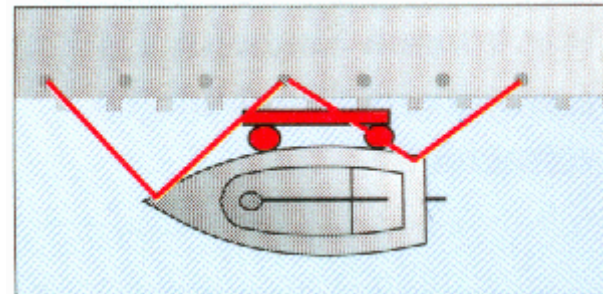
Seemannschaft I Antwort 66

Wasser und Schmutz auffangen, nicht in
Gewässer oder Kanalisation leiten,

Umweltschutzbestimmungen beachten.

Das Schiff sollte nur auf einem entsprechend
ausgerüsteten Reinigungsplatz abgespritzt
werden.

Seemannschaft I Antwort 65



Seemannschaft I Antwort 68

Um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen.

Winschen zerlegen, mit Kaltreiniger oder Petroleum reinigen, auf Verschleiß prüfen und Lager mit Winschenfett schmieren.

Seemannschaft I Antwort 67

Schlechte Kontakte und Korrosion.

Kontakte fest anziehen, korrodierte Stellen mit feinstem Schleifpapier säubern, Kontaktspray verwenden.

Seemannschaft I Antwort 70

Eintragung von

Namen und Funktionen der Crewmitglieder,

Beginn und Ende einer Fahrt und

in angemessenen Zeitabständen: Position, Kurs, Geschwindigkeit, Strömung, Wetter, Luftdruck.

Seemannschaft I Antwort 69

Das Laminat unter der Gelcoatschicht nimmt sonst Wasser auf und wird dadurch geschädigt.

Seemannschaft I Antwort 72

Großschot und Baumniederholer müssen ausreichend Lose haben.

Das Großfall muss frei laufen und darf nicht vertömt sein.

Verletzungsgefahr durch schlagenden Großbaum beachten.

Seemannschaft I Antwort 71

Kurs beibehalten, Schot auffieren, bis das Großsegel leicht einfällt, dann wieder etwas dichter holen, bis das Segelprofil wieder voll steht.

Seemannschaft I Antwort 74

Sicherstellen, dass Dirk angeschlagen oder Baum durch stützenden Baumniederholer in der Höhe gehalten wird,

Fall fieren und Segel etwas herunterholen.

Segelhals in Reffhaken am Lümmelbeschlag einhaken und festsetzen,

Fall wieder dichtholen,

Segelschothorn (hintere Reffkausch) mit Schmeerreep oder Reffleine nach achtern auf den Baum holen und

eventuell loses Segeltuch auftuchen und mit Reffbändseln / Reffleine einbinden.

Seemannschaft I Antwort 73

Untere Latte entfernen.

Segel bis über den Riss reffen.

Seemannschaft I Antwort 76

Um das Steigen des Baumes zu verhindern.

Seemannschaft I Antwort 75

Er soll das ungewollte Überkommen des Großbaums bei achterlichen Winden verhindern.

Von der Baumnock zum Vorschiff.

Seemannschaft I Antwort 78

Dass benachbarte Boote mit ihren Masten versetzt liegen und nicht gegeneinander schlagen.

Seemannschaft I Antwort 77

Boote versetzt legen, damit Masten nicht auf gleicher Höhe sind oder im Wechsel Heck - Bug zur Pier legen.

Seemannschaft I Antwort 80

Die wichtigsten Manöver im Hafen mit der Crew durchsprechen.

Nach dem Auslaufen Segelsetzen, Segelbergen, Reffen und Ausrefen und Sicherheitsmanöver üben.

Seemannschaft I Antwort 79

Vorsegel rechtzeitig verkleinern,

Großsegel klar zum Reffen oder Bergen,

Schlechtwetterkleidung, Sicherheitsgurte und Rettungswesten anlegen,

Position in Karte eintragen.

Seemannschaft I Antwort 82

Geschwindigkeit, Wind, Seegang, Strömung und Form und Gewicht des Bootes.

Seemannschaft I Antwort 81

Nach Möglichkeit den Mast an Bord nehmen und sichern.

Falls nicht möglich, Mast und Wanten kappen, um Rumpfschäden zu vermeiden.

Seemannschaft I Antwort 84

Crew für Manöver einteilen.
Leinen und Fender bereitlegen.

Seemannschaft I Antwort 83

Achterleinen mit Auge versehen (z.B. Palstek)' möglichst früh über die Pfähle legen, bei seitlichem Wind zuerst über den Luvpfahl.

Seemannschaft I Antwort 86

Eine im Bug einer Yacht befindliche Röhre mit einem Propeller, mit dem ein Quer-schub und damit ein Drehen des Buges bei geringen Vorausschwindigkeiten erreicht werden kann.

Seemannschaft I Antwort 85

Durch den großen Abstand zwischen Propeller und Ruder wird dieses nicht direkt ange strömt. Das verschlechtert die Manövrierfähigkeit auf engem Raum und bei geringer Fahrt.

Seemannschaft I Antwort 88

Bugstrahlruder nach Backbord, so dass der Bug von der Pier weggedrückt wird (nach Backbord schwenkt) und gleichzeitig

Ruderlage deutlich nach Steuerbord und langsame Fahrt voraus, so dass das Heck nach Backbord aus schwenkt. So wird das Schiff fast parallel von der Pier abgedrückt.

Seemannschaft I Antwort 87

Beim An- und Ablegen.

Beim Drehen auf engem Raum.

Seemannschaft I Antwort 90

Gefahr durch Grundseen bzw. Kreuzseen.
Möglichkeit von Querstrom.

Seemannschaft I Antwort 89

durch Beiliegen, Lenzen vor Topp und Takel, Leinen achteraus schleppen, Liegen vor Treibanker, oder

unter Sturmbesegelung aktiv segelnd und nach Möglichkeit brechende Seen aussteuernd.

Seemannschaft I Antwort 92

Seemannschaft I Antwort 91

Wenn die Yacht sich nicht freikreuzen kann, droht Strandung.

Seemannschaft I Antwort 94

Die Wassertiefe muss auch bei Niedrigwasser ausreichen oder sicheres Aufsetzen gewährleistet sein.

Die Leinen müssen für den Tidenstieg oder -fall ausreichend lang sein.

Seemannschaft I Antwort 93

Man hält bei richtiger Leinenlänge den Bug im Wind und verringert die Driftgeschwindigkeit.

Seemannschaft I Antwort 96

Die Fahrt über Grund ist um den Betrag der Stromstärke größer als die Fahrt durch das Wasser.

Das Log zeigt die geringere Fahrt durchs Wasser an.

Seemannschaft I Antwort 95

Durch den Strom entsteht eine kurze, steile und kannelige See.

Seemannschaft I Antwort 98

Bewegliche (und gesicherte) Badeleiter, evtl. Großschot, beschwerte Trittschlinge, Rettungstalje, Unterfangen mit kleinem Segel, Bergegurt, Dingi.

Seemannschaft I Antwort 97

Der Gegenstrom vermindert die Fahrt über Grund.

Seemannschaft I Antwort 100

Sicherheitsgurte anlegen und einpicken.

Anbringen von Strecktauen oder Laufleinen vom Bug zum Heck.

Hinweis auf Befestigungspunkte (Einpickpunkte für Karabinerhaken).

Seemannschaft I Antwort 99

Ruf: „Mann über Bord!“,

Rettungsmittel zuwerfen,

Ausguck halten, Mann im Auge behalten,

„Mann-über-Bord-Manöver“ und Bergung durchführen,

ggf. Notmeldung abgeben,

ggf. Markierungsblitzboje, EPIRB werfen,

ggf. MOB-Taste eines satellitengestützten Navigationsgerätes drücken.

Seemannschaft I Antwort 102

Notmeldung abgeben,

Suche, Herstellung eines Sichtkontaktes zur über-Bord-gegangenen Person,

Mann-über-Bord Manöver, Annäherung an die im Wasser treibende Person und Herstellung einer ersten Leinenverbindung,

Bergung, sicheres und schnelles an Bord nehmen der Person,

Erste Hilfe, Betreuung.

Seemannschaft I Antwort 101

Schiffsname und Rufzeichen.

Positionsangabe.

Zeit des Unfalls.

Sichtverhältnisse.

Seegangsverhältnisse.

Strömung und Windversetzung.

Angaben zur über Bord gefallenen Person.

Seemannschaft I Antwort 104

Lenzpumpen und Pützen,
Lecksicherungsmaterial,
Feuerlöscher,
Werkzeug und Ersatzteile,
Seenotsignalmittel,
Handlampen,
Funkeinrichtung,
Anker,
Erste-Hilfe-Ausrüstung,
Radarreflektor und
Rettungsmittel.

Seemannschaft I Antwort 106

Die runde auf der Insel klebende farbige Serviceplakette oder das bei der letzten Wartung mitgelieferte Zertifikat geben Auskunft über den nächsten Wartungstermin.

Seemannschaft I Antwort 103

Markierungsblitzboje, EPIRB.
MOB-Taste eines satelliten-gestützten Navigationsgerätes (z.B. GPS) bzw. LORAN-C-Gerätes.

Seemannschaft I Antwort 105

Rettungsweste und Sicherheitsgurt (Lifebelt) für jedes Besatzungsmitglied,
Rettungsfloß (Rettungsinsel),
Rettungskragen mit Tag- und Nachtsignal und
Erste-Hilfe-Ausrüstung mit Anleitung.

Seemannschaft I Antwort 108

Ein neben der Fußreling verlaufender Draht oder eine starke Leine zwischen Cockpit und Vorschiff straff gespannt zum Einpicken der Sicherheitsleine (Lifebelts).

Seemannschaft I Antwort 107

Auf regelmäßige Wartung. Wartungsfälligkeit erkennbar an der farbigen Serviceplakette.

Seemannschaft I Antwort 110

Feuerlöscher (ABC-Pulverlöscher und eventuell CO₂-Löscher),

Pütz zum Löschen von Bränden fester Stoffe,

Feuerlöschdecke,

Löschdurchlass für geschlossene Motorräume, der das Löschen von Bränden mit CO₂-Löschem ohne Sauerstoffzutritt ermöglicht.

Seemannschaft I Antwort 109

Handfackeln, rot,

Handraketen, rot,

Rauchfackeln oder Rauchtropforange,

Signalpistole mit Munition,

Seewasserfärber,

Signalflaggen N und C,

Signallampe,

Seenotfunkboje.

Seemannschaft I Antwort 112

Durch Einhaltung des vor geschriebenen Prüftermins, ersichtlich auf der Prüfplakette.

Anhand der Bedienungsanweisung muss man sich mit der Handhabung vertraut machen.

Der Feuerlöscher muss vor Feuchtigkeit und Korrosion geschützt werden.

Seemannschaft I Antwort 111

Der ABC-Pulverlöscher, für geschlossene Motorräume der CO₂-Löscher.

Der Feuerlöscher muss gebrauchsfertig und leicht erreichbar sein, CO₂-Löscher nicht im Schiffsinnen unterbringen (Erstickungsgefahr bei Leckage).

Er soll in der Nähe der Maschinenräume, der Kombüse sowie der Koch- oder Heizstelle montiert sein.

Seemannschaft I Antwort 114

Das landgestützte Mobiltelefon ist keine Alternative zum UKW-Seefunk. Es ermöglicht

keine allgemeine Information von Verkehrszentralen,

keine Fremdpeilung im Notfall,

keine allgemeine Alarmierungsmöglichkeit im Seenotfunksystem,

in der Nähe befindliche Fahrzeuge können im Notfall nicht mithören und

Eingeschränkte Reichweite und Verfügbarkeit auf See.

Seemannschaft I Antwort 113

Alle Öffnungen schließen,

Brennstoffzufuhr (Hauptschalter) unterbrechen,

Feuerlöscher erst am Brandherd betätigen,

Feuer von unten und von vorn bekämpfen,

Löschdecke einsetzen,

Flüssigkeitsbrände nicht mit Wasser bekämpfen.

Seemannschaft I Antwort 116

Ein digitales Selektivrufverfahren zur automatischen Verbindungsaufnahme zu Schiffen und Küstenfunkstellen.

Seemannschaft I Antwort 115

NAVTEX ist ein weltweit koordiniertes Warnfunksystem im Küstenbereich (bis ca. 150 sm) für nautische sowie meteorologische Warnungen und andere dringende Mitteilungen an Schiffe, z.B. Eisberichte, Informationen zur Suche und Rettung oder Nachrichten zu Funknavigationssystemen.

Seemannschaft I Antwort 118

GMDSS = Global Maritime Distress Safety System. Seit

1.2.1999 ist der Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr im GMDSS weitgehend automatisiert. Es werden sowohl Satelliten als auch terrestrische Funkssysteme genutzt.

Seemannschaft I Antwort 117

DSC = Digital Selective Calling. Es ist Bestandteil des GMDSS. Ein DSC-Notruf alarmiert alle mit DSC ausgerüsteten Schiffe und Küstenfunkstellen, die sich in Funkreichweite befinden. Es wird automatisch bei allen Seefunkstellen und Küstenfunkstellen Alarm ausgelöst und es werden gespeicherte schiffsbezogene Daten eventuell auch mit letzter GPS Position ausgesendet.

Seemannschaft I Antwort 120

Zahl und Zustand der Segel,
Treibstoffvorrat,
Navigationsunterlagen,
Sicherheitseinweisung der Besatzung,
Rettungsmittel,
Seenotsignale,
Trinkwasser- und Proviantvorräte,
Funktionsfähigkeit des Motors,
Funktionsfähigkeit der elektronischen Navigationsgeräte,
Lenzeinrichtungen,
Feuerlöscher,
Boots- und Personalpapiere,
Betriebsfähigkeit der UKW-Seefunkstelle.

Seemannschaft I Antwort 122

Ankergeschirr,
Lenzeinrichtung,
Feuerlöscheinrichtungen,
Motoranlage,
Seeventile,
UKW-Seesprechfunkgerät,
MOB-Taste vom satellitengestützten Navigationsgerät (z.B. GPS) bzw. LORAN-C-Gerät,
Seenotsignalmittel,
Notrudereinrichtung.

Seemannschaft I Antwort 119

UKW-Kanal 16.

Seemannschaft I Antwort 121

Einweisung in Gebrauch und Bedienung der Rettungswesten und Sicherheitsgurte, der Rettungsinsel, der Signalmittel, der Lenzpumpen, der Seeventile und des Bord-WC, der Kocheinrichtung, der Feuerlöscher, der Motoranlage, die Elektroanlage, des Rundfunkgerätes und der UKW-Seefunkstelle, Verhalten bei „Mann-über-Bord“ Erkennen und Verhalten bei Seekrankheit.

Seemannschaft I Antwort 124

Damit im Bedarfsfall sie jeder bedienen kann.

Seemannschaft I Antwort 123

Wetterbericht einholen,
Kontrolle der Sicherheitsausrüstung,
Kontrolle von Motor und Schaltung,
Kontrolle der nautischen Geräte,
Kontrolle der Bilge,
Überprüfen des Wasser- und Kraftstoffvorrats,
Kontrolle der Schall- und Lichtsignaleinrichtung,
Kontrolle der Positionslaternen,
Bereitlegen der Seekarten und nautischen
Veröffentlichungen.

Seemannschaft I Antwort 126

Damit jeder den Anker sicher ausbringen und
einholen kann.

Seemannschaft I Antwort 125

Weil durch unsachgemäße Bedienung Wasser ins
Bootsinnere gelangen kann.

Seemannschaft I Antwort 128

Verlassen des Bootes vorbereiten,
Rettungswesten anlegen, Rettungsinsel
klarmachen.

Notzeichen geben, Notmeldung absetzen, ggf.
Radartransponder einschalten.

Wenn möglich, ruhiges Flachwasser anlaufen und
Schiff auf Grund setzen.

Seemannschaft I Antwort 127

Je nach Erfordernissen Fahrt aus dem Schiff nehmen.

Lenzpumpen betätigen, Lecksuche, Leck mit Bordmitteln
abdichten.

Küste bzw. flaches Wasser ansteuern.

Seemannschaft I Antwort 130

Ruhe bewahren und überlegt handeln.

Rettungsinsel klar machen.

Rettungsweste und Sicherheitsgurt anlegen.

Solange wie möglich an Bord bleiben.

Wärmende Kleidung anziehen.

Seenotmeldung abgeben, ggf. Radartransponder
einschalten.

Seemannschaft I Antwort 129

Eine Beschädigung der Bordwand kann eintreten.

Es kann Sinkgefahr entstehen.

Seemannschaft I Antwort 132

Die Überlebenschancen sind auf einem noch schwimmenden Schiff größer.

Ein Schiff ist besser zu orten.

Einstieg und Aufenthalt in der Rettungsinsel können sehr schwierig sein.

Seemannschaft I Antwort 131

Rettungsweste und Sicherheitsgurt anlegen.

Wärmende Kleidung anziehen.

Nach Möglichkeit vorher reichlich warme Flüssigkeit trinken.

Soweit noch nicht geschehen, Proviant, Wasser, Seenotsignalmittel und ggf. Seenotfunkbake, Radartransponder und UKW-Handsprechfunkgeräte in die Rettungsinsel bringen.

Seemannschaft I Antwort 134

Im Notfall auf Anordnung des Schiffsführers.

Seemannschaft I Antwort 133

Bei offener Rettungsschlinge: zuerst den Karabinerhaken einpicken.

Mit dem Kopf und beiden Armen in die Rettungsschlinge einsteigen.

Die Arme müssen nach unten gedrückt werden und die Hände sind zu schließen.

Das Windenseil muss frei hängen, es darf nicht an Bord befestigt werden.

Seemannschaft I Antwort 136

„MAYDAY" (dreimal gesprochen),
hier ist...,
Bootsname (dreimal),
Rufzeichen,
„MAYDAY",
Name und Rufzeichen,
Position,
Art des Notfalls und der benötigten Hilfe,
Anzahl der Personen in Seenot,
Peilzeichen durch zweimaliges Drücken der Taste
für die Dauer von je 10 bis 15 Sekunden,
Schiffsnamen und Rufzeichen wiederholen,
„Over".

Seemannschaft I Antwort 138

Es soll die Ankertrosse auf den Grund ziehen,
damit der Anker nicht durch einen zu steilen
Winkel aus dem Grund gebrochen wird. Es wirkt
ruckdämpfend.

Seemannschaft I Antwort 135

In Notfällen.

Seemannschaft I Antwort 137

Aufenthalt im Cockpit beaufsichtigen und Crewmitglieder
gegen Überbordfallen sichern,
Flüssigkeitsverlust ausgleichen (Wasser),
Crewmitglied anhalten, zur Küste oder zum Horizont
schauen,
mit Arbeiten beschäftigen.

Seemannschaft I Antwort 140

Sand, Schlick, weicher Ton und Lehm,
harter Ton und Lehm,
steinige, verkrautete und stark schlammige Böden.

Seemannschaft I Antwort 139

Damit der Zug auf den Anker nicht zu steil wird.

Seemannschaft I Antwort 142

Steinige, verkrautete und stark schlammige Böden.

Seemannschaft I Antwort 141

Der Ankerplatz sollte Schutz vor Wind und Wellen bieten.
Auf ausreichenden Platz zum Schwojen achten.
Mögliche Winddrehungen einplanen.

Seemannschaft I Antwort 144

Mehr Trosse oder Kette stecken,
Reitgewicht verwenden.

Seemannschaft I Antwort 143

Mit einem Reitgewicht, um so den Anker besser am
Boden zu halten.

Seemannschaft I Antwort 146

Sie zeigt die Lage des Ankers an.

Mit der Tripleine kann das Bergen eines unklaren
Ankers unterstützt werden.

Seemannschaft I Antwort 145

Den Stockanker, weil er sich insbesondere auch
aufgrund seines höheren Gewichtes besser eingräbt.

Seemannschaft I Antwort 148

Patentanker.

Stockanker (einklappbarer Stock).

Draggen (klappbare Flunken).

Pflugscharanker.

Seemannschaft I Antwort 147

Vibration von Kette oder Trosse prüfen,

Einrücken des Ankers prüfen,

Ankerposition in Seekarte eintragen und regelmäßig überprüfen.

Seemannschaft I Antwort 150

Sog und Hecksee können das eigene Boot erheblich gefährden.

Seemannschaft I Antwort 149

Andere Manövrierfähigkeit (größere Drehkreise, längere Stoppstrecken),

u.U. eingeschränkte Sicht des anderen Fahrzeugs insbesondere nach voraus,

Möglichkeit des Übersehenwerdens, weil man sich im Radarschatten befindet,

Beeinträchtigung durch Bugwellen des großen Schiffes, mögliche Beeinträchtigung der Manövrierfähigkeit des eigenen Bootes durch Windabdeckung.

Seemannschaft I Antwort 152

Abhängig von Schiffstyp und -größe,
Beladungszustand und Ausgangsgeschwindigkeit
8- bis 12fache Schiffslänge und bis zu 8 bis 12
Minuten Dauer (z.B. ein 300 m langes
Containerschiff voll abgeladen aus 24 kn
Stoppstrecke ca. 2 sm, Stoppzeit, ca. 12 Minuten).

Seemannschaft I Antwort 151

Das Heck dieses Fahrzeugs schwenkt bei einer
notwendigen Kursänderung z.B. nach Steuerbord in
entgegengesetzter Richtung deutlich nach Backbord aus.

Seemannschaft I Antwort 154

Sichtbeschränkung nach voraus maximal 2
Schiffslängen oder 500 Meter.

Seemannschaft I Antwort 153

Der Steven bewegt sich in Richtung der Hartruderlage,
das Heck schlägt relativ weit zur entgegengesetzten
Richtung aus. Das Schiff verlässt mit seinem Heck erst
nach mehreren Schiffslängen seine bisherige Kurslinie,
bewegt sich also zunächst in der alten Kursrichtung fort.
Diese Strecke kann bei 300 m langen Containerschiffen
1,5 bis 2,5 Schiffslängen, d.h. ca. 500 bis 600 m
betragen.

Seemannschaft Antwort 156

Seemannschaft I Antwort 155

Durch einen möglichst hoch und fest angebrachten passiven Radarreflektor bzw. besser noch durch einen „aktiven“ Radarreflektor.

Seemannschaft II Antwort 2

Schnelle Schiffe, deren Gewicht überwiegend von Auftriebskomponenten getragen wird (flache und breite Konstruktion) und die auf glattem Wasser bei höherer Geschwindigkeit in Gleitfahrt kommen. Bei Seegang schlagen die Boote hart auf, so dass die Konstruktionen stark beansprucht werden.

Seemannschaft II Antwort 1

Glasfaserverstärkter Kunststoff,
Stahl,
Aluminium,
wasserfest verleimtes Sperrholz,
Massivholz.

Seemannschaft II Antwort 4

Halbgleiter sind Motorboote mit geringem Tiefgang und sehr hoher Formstabilität und schneller Fahrweise bei starker Motorisierung.

Seemannschaft II Antwort 3

Konventionelle Schiffe (Verdränger) - unabhängig vom Tiefgang -, deren Gewicht ausschließlich vom hydrostatischen Auftrieb getragen wird und deren Geschwindigkeit dementsprechend beschränkt ist (Rumpfgeschwindigkeit).

Seemannschaft II Antwort 6

Zwischen zwei GFK-Schichten wird eine Zwischenlage zur Versteifung einlaminieren, z.B. aus Balsaholz.

Seemannschaft II Antwort 5

Die äußere Schutzschicht eines Bauteils aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Seemannschaft II Antwort 8

Der Lenzkorb verhindert Verunreinigungen und Verstopfungen der Lenzpumpe. Er muss regelmäßig überprüft und gereinigt werden.

Seemannschaft II Antwort 7

Große Steifheit, Verwindungsfestigkeit, geringes Gewicht, gute Isolierung.

Seemannschaft II Antwort 10

Als Ersatz bei Verlust,
zum Verwarpen oder Verkatten,
um unterschiedliche Ankergründe berücksichtigen zu können,
um bei schwerem Wetter oder in Tidengewässern vor zwei Ankern liegen zu können.

Seemannschaft II Antwort 9

Zwei voneinander unabhängige Bilgepumpen, von denen eine über Deck bedienbar ist, sowie 2 Pützen mit Leinen.

Seemannschaft II Antwort 12

Reservetauwerk, Wurfleine, Schlepptrosse und Ankerleine.

Seemannschaft II Antwort 11

4 Festmacheleinen und 4 Fender.

Seemannschaft II Antwort 14

Weil sie auch bei Strom- und Motorausfall betätigt werden können.

Seemannschaft II Antwort 13

„Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, herausgegeben vom BSH,

Sicherheit auf dem Wasser, Leitfaden für Wassersportler“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Seemannschaft II Antwort 16

Unter Stabilität eines Schiffes versteht man seine Eigenschaft, in aufrechter Lage zu schwimmen und sich aus einer Krängung wieder aufzurichten.

Seemannschaft II Antwort 15

Es ist schwerer als Luft, sinkt nach unten und bildet mit Luft ein explosiv es Gemisch; es kann sich im Schiffsinieren (z.B. in der Bilge) sammeln.

Seemannschaft II Antwort 18

Im Formschwerpunkt F kann man sich die Masse des vom Schiff verdrängten Wassers vereinigt denken. In F wirkt der Auftrieb senkrecht zur Wasseroberfläche nach oben.

Im Massenmittelpunkt G kann man sich die Masse des Schiffes und alles, was sich an Bord befindet (Ausrüstung, Crew) vereinigt denken. In G wirkt die Masse senkrecht zur Wasseroberfläche nach unten.

Seemannschaft II Antwort 17

Die Stabilität eines Schiffes wird von seiner Geometrie (Form), seiner Gewichtsverteilung im Schiff (Ausrüstung, Crew, Ballast) und von eventuell von außen wirkenden Störkräften (z.B. Wind, Seegang, Trossenzug) beeinflusst.

Seemannschaft II Antwort 20

Der Trimm ist der Unterschied zwischen dem vorderen und dem achteren Tiefgang.

Seemannschaft II Antwort 19

Infolge der Neigung wandert der Formschwerpunkt F zur geneigten Seite und bildet nunmehr mit der Wirkungseraden des Massenmittelpunktes ein Kräftepaar, das die aufrechte Schwimmelage wiederherstellen will.

Seemannschaft II Antwort 22

Rumpfgeschwindigkeit ist die rechnerische Höchstfahrt eines Verdrängers. Sie ist abhängig von der Wasserlinienlänge.

Seemannschaft II Antwort 21

Ist der vordere Tiefgang größer als der achtere, ergibt dies einen vorlichen Trimm. Ist der achtere Tiefgang größer als der vordere, ergibt dies einen achterlichen Trimm. Sind beide gleich, liegt eine Yacht auf ebenem Kiel.

Seemannschaft II Antwort 24

Das Benzin-Luftgemisch birgt Explosions- und Brandgefahr im Schiff.

Die Zündanlage kann stöempfindlich gegen Feuchtigkeit und Nässe sein.

Der Motor hat einen höheren Kraftstoffverbrauch als der Dieselmotor.

Seemannschaft II Antwort 23

Er ist explosionsicherer als ein Benzinmotor.

Er hat einen geringeren Kraftstoffverbrauch.

Seemannschaft II Antwort 26

Bei Einhebelschaltung werden Gas und Getriebe gleichzeitig bedient.

Bei Zweihebelschaltung werden Gas und Getriebe mit 2 Hebeln getrennt bedient.

Seemannschaft II Antwort 25

Zum Ein- und Auskuppeln des Propellers,

zum Umsteuern des Propellers auf Rückwärtsfahrt,

zur Drehzahluntersetzung,

zum Aufnehmen des Drucks der Welle bei integriertem Drucklager.

Seemannschaft II Antwort 28

Im Zweikreiskühlsystem wird im inneren geschlossenen Kühlwasserkreislauf Süßwasser gefahren. Dem geschlossenen Kühlwassersystem können Zusätze (z.B. Frostschutzmittel) zugegeben werden. Ablagerungen durch Fremdwasser werden verhindert. Durch eine thermostatische Regelung des Wärmeaustausches zwischen innerem und äußerem Kreislauf erreicht der Motor schneller seine Betriebstemperatur, diese wird auch konstant gehalten.

Seemannschaft II Antwort 30

Ungewöhnliche und fremde Motorengeräusche, Vibrationen, Verfärbung der Abgase, Aufleuchten der Ladekontrolle bzw. Öldruckkontrolle und die entsprechenden akustischen Warnungen.

Seemannschaft II Antwort 27

Das Zweikreiskühlungssystem besteht aus einem geschlossenen inneren Süßwasserkreislauf mit eigenem Kühlwassertank und einem offenen Seewasserkreislauf. Beide Kreisläufe sind in einem thermostatgeregelten Wärmetauscher wärmetechnisch miteinander verbunden. Der innere Süßwasserkreislauf durchfließt den Motor.

Seemannschaft II Antwort 29

Kühlwasserdurchlauf,
Öldruck- und Ladekontrolle,
Motorengeräusche und
Auspuffgase.

Seemannschaft II Antwort 32

Kraftstofffüllung.

Kraftstoffabsperrhahn.

Kraftstoffschläuche.

Kraftstofffilter.

Kraftstoffpumpe.

Vergaser.

Seemannschaft II Antwort 31

Kraftstofffüllung.

Kraftstoffabsperrhahn.

Kraftstoffschläuche.

Kraftstofffilter.

Kraftstoffpumpe.

Seemannschaft II Antwort 34

Die Kabelverbindungen sind unterbrochen
(oxidiert, lose oder gebrochen).

Der Keilriemen zum Antrieb der Lichtmaschine ist
defekt und es erfolgt keine Stromerzeugung.

Der Regler oder die Lichtmaschine können defekt
sein.

Seemannschaft II Antwort 33

ein verstopftes Ölsieb (Ölwanne),

ein zu geringer Ölstand,

ein verstopfter Ölfilter,

eine defekte Ölpumpe,

ein defektes Öldruckventil,

ein defektes Anzeigegerät.

Seemannschaft II Antwort 36

Verdampfung von Wasser durch z.B.

Kondensat im Auspuffsystem bei noch kaltem Motor.

Gerissener Zylinderkopf.

Defekte Zylinderkopfdichtung.

Seemannschaft II Antwort 35

Unvollständige Verbrennung durch:

Verschmutzten Luftfilter.

Schlechte Kraftstoffqualität.

Verstellte Einspritzpumpe.

Seemannschaft II Antwort 38

Hauptstromschalter einschalten.

Kraftstoff- und Kühlwasserventile öffnen.

Getriebe auf „neutral“ stellen.

Kühlwasser prüfen (Zweikreiskühlsystem).

Seemannschaft II Antwort 37

Maschine abstellen.

Offenes Feuer löschen (Rauchen einstellen).

Keine elektrischen Schalter betätigen.

Alle Öffnungen schließen.

Tragbare Tanks möglichst außerhalb des Bootes befüllen.

Seemannschaft II Antwort 40

Kontrolle der Anzeigergeräte:

Öldruck und Öltemperatur,

Kühlwassertemperatur,

Motorendrehzahl,

Batterieladung und

außerdem auf Motorgeräusche, Vibrationen und Farbe der Auspuffgase achten.

Seemannschaft II Antwort 39

Hauptstromschalter einschalten.

Motorraum mit Bilge entlüften.

Kraftstoff- und Kühlwasserventile öffnen.

Getriebe auf „neutral“ stellen.

Kühlwasser prüfen (Zweikreiskühlsystem).

Seemannschaft II Antwort 42

Es muss bruchfest und elastisch sein.

Seemannschaft II Antwort 41

Kraftstoffventil schließen.

Hauptstromschalter (Batterie) ausschalten.

Seeventile schließen.

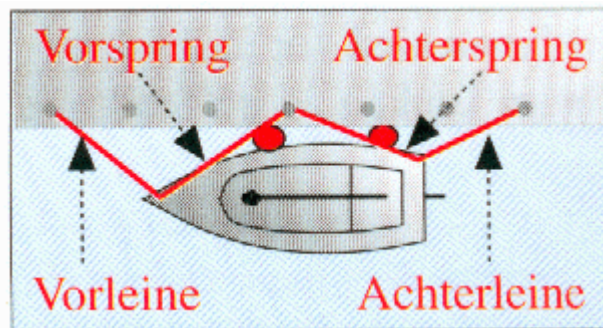
Seemannschaft II Antwort 44

Durch einen Knoten können Festigkeitsverluste bis zu 50% auftreten.

Seemannschaft II Antwort 43

Durch einen gegen Verrutschen gesicherten Plastikslauch, Hilfsweise mit Tuchstreifen („Schmartings“).

Seemannschaft II Antwort 46



Seemannschaft II Antwort 45

Durch einen genähten Takling.

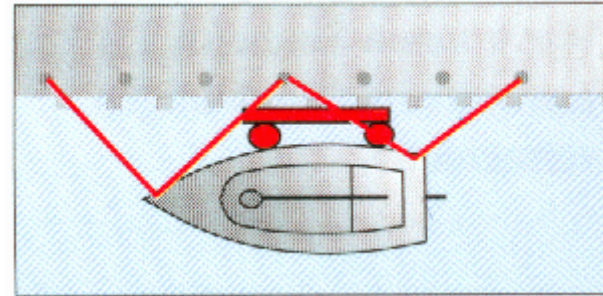
Seemannschaft II Antwort 48

Wasser und Schmutz auffangen, nicht in Gewässer oder Kanalisation leiten,

Umweltschutzbestimmungen beachten.

Das Schiff sollte nur auf einem entsprechend ausgerüsteten Reinigungsplatz abgespritzt werden.

Seemannschaft II Antwort 47



Seemannschaft II Antwort 50

Das Laminat unter der Gelcoatschicht nimmt Wasser auf und wird dadurch geschädigt.

Seemannschaft II Antwort 49

Schlechte Kontakte und Korrosion.

Kontakte fest anziehen, korrodierte Stellen mit feinstem Schleifpapier säubern, Kontaktspray verwenden.

Seemannschaft II Antwort 52

Grundsätzlich Rettungswesten und Sicherheitsgurt tragen.

Nur mit am Schiff eingepickter Sicherheitsleine über Deck gehen.

Seemannschaft II Antwort 51

Namen und Funktionen der Crewmitglieder.

Beginn und Ende einer Fahrt und

in angemessenen Zeitabständen: Position, Kurs, Geschwindigkeit, Strömung, Wetter, Luftdruck.

Seemannschaft II Antwort 54

Ein rechtsdrehender Propeller versetzt das Heck bei Rückwärtsfahrt nach Backbord, linksdrehender nach Steuerbord.

Seemannschaft II Antwort 53

„Radeffekt“ ist die seitliche Versetzung des Hecks durch die drehende Schraube.

Seemannschaft II Antwort 56

Die Drehrichtungen der Schrauben sind gegenläufig. So heben sich die jeweiligen Radeffekte gegenseitig auf.

Seemannschaft II Antwort 55

Gegenläufig.

Mit zwei Propellern kann man nahezu auf der Stelle drehen, indem man einen Propeller vorwärts und einen Propeller rückwärts arbeiten lässt.

Seemannschaft II Antwort 58

Achterleinen mit Auge versehen. Möglichst frühzeitig über die Pfähle legen, bei seitlichem Wind zuerst über den Luvpfahl.

Seemannschaft II Antwort 57

Eine im Bug einer Yacht befindliche Röhre mit einem Propeller, mit dem ein Querschub und damit ein Drehen des Buges bei geringen Vorausschwindigkeiten erreicht werden kann.

Seemannschaft II Antwort 60

Ruder hart Steuerbord, Steuerbord-Maschine rückwärts, Backbordmaschine voraus.

Seemannschaft II Antwort 59

Crew für Manöver einteilen,
2. Leinen und Fender bereitlegen.

Seemannschaft II Antwort 62

Bugstrahlruder nach Backbord, so dass der Bug von der Pier weggedrückt wird (nach Backbord schwenkt) und gleichzeitig

Ruderlage deutlich nach Steuerbord und langsame Fahrt voraus, so dass das Heck nach Backbord ausschwenkt. So wird das Schiff fast parallel von der Pier abgedrückt.

Seemannschaft II Antwort 61

Beim An- und Ablegen.

Beim Drehen auf engem Raum.

Seemannschaft II Antwort 64

Möglichst rasch versuchen, Hafen oder Landschutz anzulaufen.

Ggf. Motoryacht mit langsamer Fahrt gegen die See halten.

Seemannschaft II Antwort 63

Gefahr durch Grundseen. Möglichkeit von Querstromwirbeln.

Seemannschaft II Antwort 66

Durch den Strom entsteht eine kurze, steile und kannelige See.

Seemannschaft II Antwort 65

Die Wassertiefe muss auch bei Niedrigwasser ausreichen oder sicheres Aufsetzen gewährleistet sein.

Die Leinen müssen für den Tidenstieg oder -fall ausreichend lang sein.

Seemannschaft II Antwort 68

Der Gegenstrom vermindert die Fahrt über Grund.

Seemannschaft II Antwort 67

Die Fahrt über Grund ist um den Betrag der Stromstärke größer als die Fahrt durch das Wasser.

Das Log zeigt die geringere Fahrt durchs Wasser an.

Seemannschaft II Antwort 70

Ruf: „Mann über Bord!“,

Rettungsmittel zuwerfen,

Ausguck halten, Mann im Auge behalten,

„Mann-über-Bord-Manöver“ und Bergung durchführen,

ggf. Notmeldung abgeben,

ggf. Markierungsblitzboje/ EPIRB werfen,

ggf. MOB-Taste eines satellitengestützten Navigationsgerätes drücken.

Seemannschaft II Antwort 69

Bewegliche (und gesicherte) Badeleiter, beschwerte Trittschlinge, Rettungstalje, Bergegurt.

Seemannschaft II Antwort 72

Schiffsname, Rufzeichen.

Positionsangabe.

Zeit des Unfalls.

Sichtverhältnisse.

Seegangsverhältnisse.

Strömung und Windversetzung.

Angaben zur über Bord gefallenen Person.

Seemannschaft II Antwort 71

Sicherheitsgurte anlegen und einpicken.

Anbringen von Strecktauen oder Laufleinen vom Bug zum Heck.

Hinweis auf Befestigungspunkte (Einpickpunkte für Karabinerhaken).

Seemannschaft II Antwort 74

Markierungsblitzboje, EPIRB.

MOB-Taste eines satellitengestützten Navigationsgerätes (z.B. GPS) bzw. LORAN-C-Gerätes.

Seemannschaft II Antwort 73

Notmeldung abgeben,

Suche, Herstellung eines Sichtkontaktes zur über-bord-gegangenen Person,

Mann-über-Bord Manöver, Annäherung an die im Wasser treibende Person und Herstellung einer ersten Leinenverbindung,

Bergung, sicheres und schnelles an Bord nehmen der Person,

Erste Hilfe, Betreuung.

Seemannschaft II Antwort 76

Rettungsweste und Sicherheitsgurt (Lifebelt) für jedes Besatzungsmitglied,
Rettungsfloß (Rettungsinsel),
Rettungskragen mit Tag- und Nachtsignal und
Erste-Hilfe-Ausrüstung mit Anleitung.

Seemannschaft II Antwort 78

Auf regelmäßige Wartung. Wartungsfälligkeit erkennbar an der farbigen Serviceplakette.

Seemannschaft II Antwort 75

Lenzpumpen und Pützen,
Lecksicherungsmaterial,
Feuerlöscher,
Werkzeug und Ersatzteile,
Seenotsignalmittel,
Handlampen,
Funkeinrichtung,
Anker,
Erste-Hilfe-Ausrüstung,
Radarreflektor und
Rettungsmittel.

Seemannschaft II Antwort 77

Die runde auf der Insel klebende farbige Serviceplakette oder das bei der letzten Wartung mitgelieferte Zertifikat geben Auskunft über den nächsten Wartungstermin.

Seemannschaft II Antwort 80

Handfackeln, rot,
Handraketen, rot,
Rauchfackeln oder Rauchtopf, orange,
Signalpistole mit Munition,
Seewasserfärber,
Signalflaggen N und C,
Signallampe,
Seenotfunkboje.

Seemannschaft II Antwort 82

Der ABC-Pulverlöscher, für geschlossene Motorräume der CO₂-Löscher.

Der Feuerlöscher muss gebrauchsfertig und leicht erreichbar sein, CO₂-Löscher nicht im Schiffsinnen unterbringen (Erstickengefahr bei Leckage).

Er soll in der Nähe der Maschinenräume, der Kombüse sowie der Koch- oder Heizstelle montiert sein.

Seemannschaft II Antwort 79

Ein neben der Fußreling verlaufender Draht oder eine starke Leine zwischen Cockpit und Vorschiff straff gespannt zum Einpicken der Sicherheitsleine (Lifebelts).

Seemannschaft II Antwort 81

Feuerlöscher (ABC-Pulverlöscher und eventuell CO₂-Löscher),

Pütz zum Löschen von Bränden fester Stoffe,

Feuerlöschdecke,

Löschdurchlass für geschlossene Motorräume, der das Löschen von Bränden mit CO₂-Löschern ohne Sauerstoffzutritt ermöglicht.

Seemannschaft II Antwort 84

Das landgestützte Mobiltelefon ist keine Alternative zum UKW-Seefunk. Es ermöglicht

keine allgemeine Information von Verkehrszentralen'

keine Fremdpeilung im Notfall'

keine allgemeine Alarmierungsmöglichkeit im Seenotfunktssystem,

in der Nähe befindliche Fahrzeuge können im Notfall nicht mithören und

Eingeschränkte Reichweite und Verfügbarkeit auf See.

Seemannschaft II Antwort 86

Ein digitales Selektivrufverfahren zur automatischen Verbindungsaufnahme zu Schiffen und Küstenfunkstellen.

Seemannschaft II Antwort 83

Durch Einhaltung des vorgeschriebenen Prüftermins, ersichtlich auf der Prüfplakette.

Anhand der Bedienungsanweisung muss man sich mit der Handhabung vertraut machen.

Der Feuerlöscher muss vor Feuchtigkeit und Korrosion geschützt werden.

Seemannschaft II Antwort 85

NAVTEX ist ein weltweit koordiniertes Warnfunktssystem im Küstenbereich (bis ca. 150 sm) für nautische sowie meteorologische Warnungen und andere dringende Mitteilungen an Schiffe, z.B. Eisberichte, Informationen zur Suche und Rettung oder Nachrichten zu Funknavigationssystemen.

Seemannschaft II Antwort 88

GMDSS = Global Maritime Distress Safety System. Seit 1.2.1999 ist der Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr im GMDSS weitgehend automatisiert. Es werden sowohl Satelliten als auch terrestrische Funkssysteme genutzt.

Seemannschaft II Antwort 87

DSC = Digital Selective Calling. Es ist Bestandteil des GMDSS. Ein DSC-Notruf alarmiert alle mit DSC ausgerüsteten Schiffe und Küstenfunkstellen, die sich in Funkreichweite befinden. Es wird automatisch bei allen Seefunkstellen und Küstenfunkstellen Alarm ausgelöst und es werden gespeicherte schiffsbezogene Daten eventuell auch mit letzter GPS Position ausgesendet.

Seemannschaft II Antwort 90

Zahl und Zustand der Segel,
Treibstoffvorrat,
Navigationsunterlagen,
Sicherheitseinweisung der Besatzung,
Rettungsmittel,
Seenotsignale,
Trinkwasser- und Proviantvorräte,
Funktionsfähigkeit des Motors,
Funktionsfähigkeit der elektronischen Navigationsgeräte,
Lenzeinrichtungen,
Feuerlöscher,
Boots- und Personalpapiere,
Betriebsfähigkeit der UKW-Seefunkstelle.

Seemannschaft II Antwort 89

UKW-Kanal 16.

Seemannschaft II Antwort 92

Ankergeschirr,
Lenzeinrichtung,
Feuerlöscheinrichtungen,
Motoranlage,
Seeventile,
UKW-Seesprechfunkgerät,
MOB-Taste vom satellitengestützten
Navigationsgerät (z.B. GPS) bzw. LORAN-C-
Gerät,
Seenotsignalmittel,
Notrudereinrichtung.

Seemannschaft II Antwort 94

Damit im Bedarfsfall sie jeder bedienen kann.

Seemannschaft II Antwort 91

Einweisung in Gebrauch und Bedienung
der Rettungswesten und Sicherheitsgurte,
der Rettungsinsel,
der Signalmittel,
der Lenzpumpen,
der Seeventile und des Bord-WC,
der Kocheinrichtung,
der Feuerlöscher,
der Motoranlage,
die Elektroanlage,
des Rundfunkgerätes und der UKW-Seefunkstelle,
Verhalten bei „Mann-über-Bord“,
Erkennen und Verhalten bei Seekrankheit.

Seemannschaft II Antwort 93

Wetterbericht einholen,
Kontrolle der Sicherheitsausrüstung,
Kontrolle von Motor und Schaltung,
Kontrolle der nautischen Geräte,
Kontrolle der Bilge,
Überprüfen des Wasser- und Kraftstoffvorrats,
Kontrolle der Schall- und Lichtsignaleinrichtung,
Kontrolle der Positionslaternen,
Bereitlegen der Seekarten und nautischen
Veröffentlichungen.

Seemannschaft II Antwort 96

Damit jeder den Anker sicher ausbringen und einholen kann.

Seemannschaft II Antwort 95

Weil durch unsachgemäße Bedienung Wasser ins Bootsinnere gelangen kann.

Seemannschaft II Antwort 98

Verlassen des Bootes vorbereiten,
Rettungswesten anlegen, Rettungsinsel klarmachen.

Notzeichen geben, Notmeldung absetzen, ggf.
Radartransponder einschalten.

Wenn möglich, ruhiges Flachwasser anlaufen und Schiff auf Grund setzen.

Seemannschaft II Antwort 97

Je nach Erfordernissen Fahrt aus dem Schiff nehmen.

Lenzpumpen betätigen, Lecksuche, Leck mit Bordmitteln abdichten.

Küste bzw. flaches Wasser ansteuern.

Seemannschaft II Antwort 100

Ruhe bewahren und überlegt handeln.

Rettungsinsel klar machen.

Rettungsweste und Sicherheitsgurt anlegen.

Solange wie möglich an Bord bleiben.

Wärmende Kleidung anziehen.

Seenotmeldung abgeben, ggf. Radartransponder einschalten.

Seemannschaft II Antwort 99

Eine Beschädigung der Bordwand kann eintreten.

Es kann Sinkgefahr entstehen.

Seemannschaft II Antwort 102

Die Überlebenschancen sind auf einem noch schwimmenden Schiff größer.

Ein Schiff ist besser zu orten.

Einstieg und Aufenthalt in der Rettungsinsel können sehr schwierig sein.

Seemannschaft II Antwort 101

Rettungsweste und Sicherheitsgurt anlegen.

Wärmende Kleidung anziehen.

Nach Möglichkeit vorher reichlich warme Flüssigkeit trinken.

Soweit noch nicht geschehen, Proviant, Wasser, Seenotsignalmittel und ggf. Seenotfunkbake, Radartransponder und UKW-Handsprechfunkgeräte in die Rettungsinsel bringen.

Seemannschaft II Antwort 104

Im Notfall auf Anordnung des Schiffsführers.

Seemannschaft II Antwort 103

Bei offener Rettungsschlinge: zuerst den Karabinerhaken einpicken.

Mit dem Kopf und beiden Armen in die Rettungsschlinge einsteigen.

Die Arme müssen nach unten gedrückt werden und die Hände sind zu schließen.

Das Windenseil muss frei hängen, es darf nicht an Bord befestigt werden.

Seemannschaft II Antwort 106

„MAYDAY“ (dreimal gesprochen),

hier ist...,

Bootsname (dreimal),

Rufzeichen,

„MAYDAY“,

Name und Rufzeichen,

Position,

Art des Notfalls und der benötigten Hilfe,

Anzahl der Personen in Seenot,

Peilzeichen durch zweimaliges Drücken der Taste für die Dauer von je 10 bis 15 Sekunden,

Schiffsnamen und Rufzeichen wiederholen,

„Over“.

Seemannschaft II Antwort 105

In Notfällen.

Seemannschaft II Antwort 108

Aufenthalt im Cockpit beaufsichtigen und Crewmitglieder gegen Überbordfallen sichern,
Flüssigkeitsverlust ausgleichen (Wasser),
Crewmitglied anhalten, zur Küste oder zum Horizont schauen,
mit Arbeiten beschäftigen.

Seemannschaft II Antwort 107

Alle Öffnungen schließen,
Brennstoffzufuhr (Hauptschalter) unterbrechen,
Feuerlöscher erst am Brandherd betätigen,
Feuer von unten und von vorn bekämpfen,
Löschdecke einsetzen,
Flüssigkeitsbrände nicht mit Wasser bekämpfen.

Seemannschaft II Antwort 110

Damit der Zug auf den Anker nicht zu steil wird.

Seemannschaft II Antwort 109

Es soll die Ankertrosse auf den Grund ziehen, damit der Anker nicht durch einen zu steilen Winkel aus dem Grund gebrochen wird. Er wirkt ruckdämpfend.

Seemannschaft II Antwort 112

Der Ankerplatz sollte Schutz vor Wind und Wellen bieten.

Auf ausreichenden Platz zum Schwojen achten.

Mögliche Winddrehungen einplanen.

Seemannschaft II Antwort 111

Sand, Schlack, weicher Ton und Lehm,

harter Ton und Lehm,

steinige, verkrautete und stark schlammige Böden.

Seemannschaft II Antwort 114

Mit einem Reitgewicht, um so den Anker besser am Boden zu halten.

Seemannschaft II Antwort 113

Steinige, verkrautete und stark schlammige Böden.

Seemannschaft II Antwort 116

Den Stockanker, weil er sich insbesondere auch aufgrund seines höheren Gewichtes besser eingräbt.

Seemannschaft II Antwort 115

Mehr Trosse oder Kette stecken,
Reitgewicht verwenden.

Seemannschaft II Antwort 118

Vibration von Kette oder Trosse prüfen,
Einrucken des Ankers prüfen,
Ankerposition in Seekarte eintragen und
regelmäßig überprüfen.

Seemannschaft II Antwort 117

Sie zeigt die Lage des Ankers an.
Mit der Tripleine kann das Bergen eines unklaren Ankers
unterstützt werden.

Seemannschaft II Antwort 120

Andere Manövrierfähigkeit (größere Drehkreise, längere Stoppstrecken),

u.U. eingeschränkte Sicht des anderen Fahrzeugs insbesondere nach voraus,

Möglichkeit des Übersehenwerdens, weil man sich im Radarschatten befindet,

Beeinträchtigung durch Bugwellen des großen Schiffes,

mögliche Beeinträchtigung der Manövrierfähigkeit des eigenen Bootes durch Windabdeckung.

Seemannschaft II Antwort 122

Das Heck dieses Fahrzeugs schwenkt bei einer notwendigen Kursänderung z.B. nach Steuerbord in entgegengesetzter Richtung deutlich nach Backbord aus.

Seemannschaft II Antwort 119

Patentanker.

Stockanker (einklappbarer Stock).

Draggen (klappbare Flunken).

Pflugscharanker.

Seemannschaft II Antwort 121

Sog und Hecksee können das eigene Boot erheblich gefährden.

Seemannschaft II Antwort 124

Der Steven bewegt sich in Richtung der Hartruderlage, das Heck schlägt relativ weit zur entgegengesetzten Richtung aus. Das Schiff verlässt mit seinem Heck erst nach mehreren Schiffslängen seine bisherige Kurslinie, bewegt sich also zunächst in der alten Kursrichtung fort. Diese Strecke kann bei 300 m langen Containerschiffen 1,5 bis 2,5 Schiffslängen, d.h. ca. 500 bis 600 m betragen.

Seemannschaft II Antwort 126

Durch einen möglichst hoch und fest angebrachten passiven Radarreflektor bzw. besser noch durch einen „aktiven“ Radarreflektor.

Seemannschaft II Antwort 123

Abhängig von Schiffstyp und -größe, Beladungszustand und Ausgangsgeschwindigkeit 8- bis 12fache Schiffslänge und bis zu 8 bis 12 Minuten Dauer (z.B. ein 300 m langes Containerschiff voll abgeladen aus 24 kn Stoppstrecke ca. 2 sm, Stoppzeit, ca. 12 Minuten).

Seemannschaft II Antwort 125

Sichtbeschränkung nach voraus maximal 2 Schiffslängen oder 500 Meter.