



Persönliche Daten

Name

Straße

Plz / Ort

Land

Tel.

E-Mail

WWW

Skipperlizenz

Funklizenz Nr.

Schiffssdaten

Name

Rufzeichen

MMSI

Flagge, Werft, Type

Länge, Tiefgang

Windstärkentabelle nach Beaufort

Bft*	m/s	Knoten	Bezeichnung	Beschreibung	kn-Fieder (Westwind)
0	0 - 0,2	0 - 1	Windstille	Spiegelglatte Wasseroberfläche	○
1	0,3 - 1,5	1 - 3	Kaum wahrnehmbarer Wind	Kleine schuppenförmige gekräuselte Wellen	---
2	1,6 - 3,3	4 - 6	Sehr schwacher Wind	Ausgeprägte kurze glasige ungebrochene Wellen	—
3	3,4 - 5,4	7 - 10	Schwacher Wind	Vereinzelt kleine glasige Schaumkronen	—
4	5,5 - 7,9	11 - 16	Mäßiger Wind	Kleine Wellen, aber verbreitet Schaumkronen	L
5	8,0 - 10,7	17 - 21	Frischer Wind	Schon längere Wellen, überall Schaumkronen	II
6	10,8 - 13,8	22 - 27	Sehr frischer Wind	Kämme brechen mit größeren Schaumflächen	III
7	13,9 - 17,1	28 - 33	Starker Wind	Auftürmen der See, Schaum in Streifen zur Windrichtung	III
8	17,2 - 20,7	34 - 40	Sehr starker Wind	Größere Kämme, von denen die Gischt abzuwehen beginnt	III
9	20,8 - 24,4	41 - 47	Sturm	Beginnendes Seerollen, hohe Wellenberge mit Schaumstreifen	III
10	24,5 - 28,4	48 - 55	Schwerer Sturm	Sehr hohe Wellenberge mit langen überbrechenden Kämmen; stoßartiges weißes Rollen der See	▲
11	28,5 - 32,6	56 - 63	Orkanartiger Sturm	Extrem hohe Wellenberge, deren Kämme zu Gischt zerblasen werden	▲I
12	> 32,7	> 64	Orkan	Keine Sicht, See komplett weiß, Luft voll Gischt	▲II

Seegangsskala

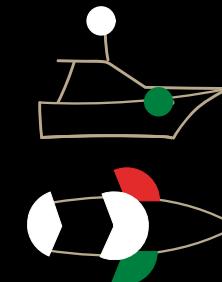
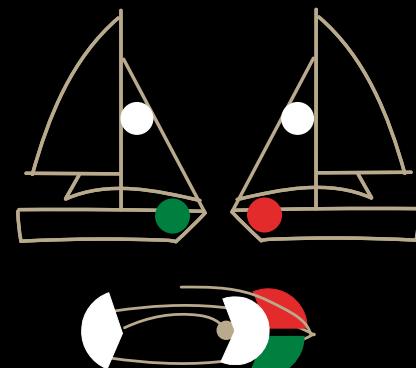
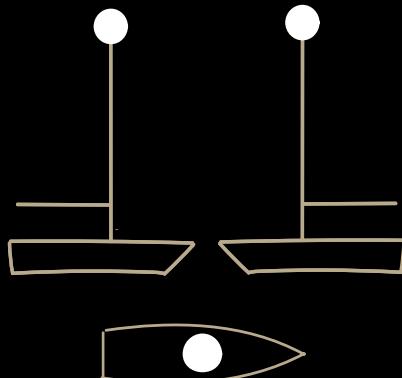
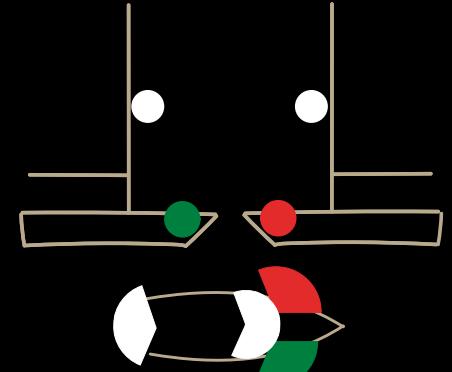
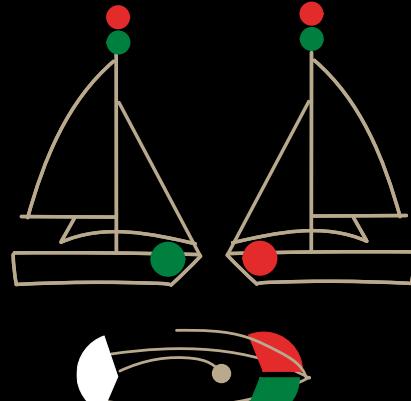
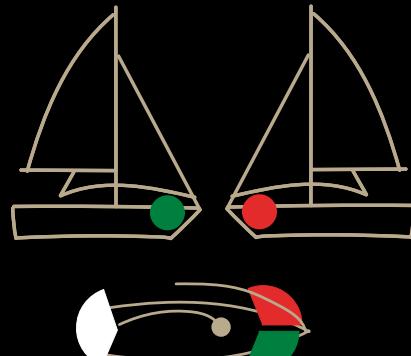
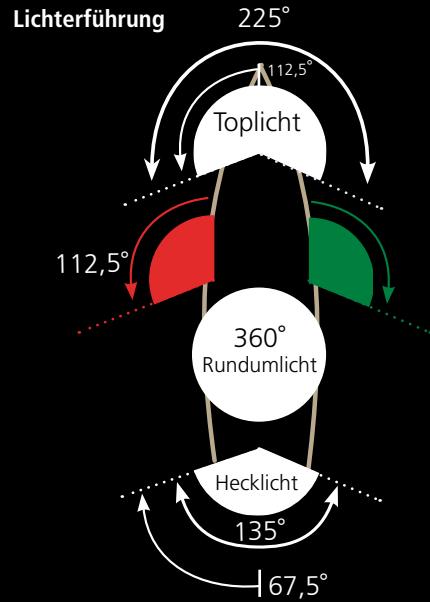
Stufe	Benennung	Beschreibung	Wellenlänge	Wellenhöhe	Windstärke (Beaufort)
0	Spiegelglatte See	Spiegelglatte See	-	-	0
1	Gekräuselte See	Kleine Kräuselwellen ohne Schaumkämme	bis 5 m	bis ¼ m	1
2	Schwach bewegte See	Kämme beginnen sich zu brechen, vereinzelt Schaumköpfe	bis 25 m	bis 1 m	2 - 3
3	Leicht bewegte See	Häufigeres Auftreten der weißen Schaumköpfe, aber noch kleine Wellen	bis 50 m	bis 2 m	4
4	Mäßig bewegte See	Mäßig große Wellen, überall weiße Schaumkämme	bis 75 m	bis 4 m	5
5	Grober Seegang	Schon große Wellen, deren Kämme sich brechen und Schaumflächen hinterlassen	bis 100 m	bis 6 m	6
6	Sehr grober Seegang	Wellen türmen sich auf, der weiße Schaum zieht Streifen in Windrichtung	bis 135 m	bis 7 m	7
7	Hoher Seegang	Hohe Wellenberge mit dichten Schaumstreifen; See beginnt zu „rollen“	bis 200 m	bis 10 m	8 - 9
8	Sehr hoher Seegang	Sehr hohe Wellenberge; lange überbrechende Kämmen; beeinträchtigte Sicht durch Gischt	bis 250 m	bis 12 m	10
9	Schwerer Seegang	Mit Schaum und Gischt erfüllte Luft; See weiß; keine Fernsicht	> 250 m	> 12 m	> 10



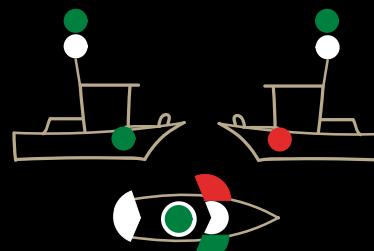
Weitere Informationen – wie Checklisten für die Bootsübernahme oder für die Sicherheitseinweisung der Crew – werden unter nautik.editionkeiper.at ergänzt.

NOTRUF DISTRESS CALL	BESTÄTIGUNG NOTRUFEMPFANG	NOTRUF WEITERLEITUNG ALL SHIPS CALL
Notanruf: MAYDAY MAYDAY MAYDAY this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI	MAYDAY NOTFALLSCHIFF (Name Rufzeichen / MMSI) this is ... SCHIFFSNAME RUFZEICHEN RECEIVED MAYDAY	MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI
Notmeldung: MAYDAY SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI In position ... I repeat ... • Art des Notfalls • Art der erbetenen Hilfeleistung • Unter Umständen zusätzliche Angaben, die für die Hilfeleistung von Bedeutung sind OVER		At XX:YY UTC on Channel XX following received: • Exakte Wiederholung der Notmeldung oder der beobachteten Notsituation At XX:YY UTC in position ... I repeat ... following observed: • Beschreibung der Beobachtung EIGENER SCHIFFSNAME, CALL SIGN (MMSI) OVER
FEHLALARM ZURÜCKNEHMEN	FUNKSTILLE GEBIETEN	NOTVERKEHR BEENDEN
ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI Cancel my distress alert of XX:YY UTC OVER	ALL STATIONS (ggf. Schiffsname Rufzeichen) SILENCE MAYDAY	MAYDAY ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS this is SCHIFFSNAME RUFZEICHEN At XX:YY UTC SCHIFFSNAME RUFZEICHEN des Notfallschiffes SILENCE FINI

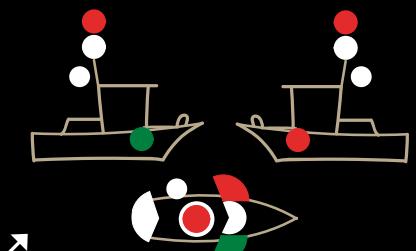
DRINGLICHKEITSRUF ALL SHIPS CALL	SICHERHEITSRUF ALL SHIPS CALL	A	Alpha	— —
PAN PAN PAN PAN PAN PAN ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI	SECURITE SECURITE SECURITE ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME RUFZEICHEN MMSI	B	Bravo	— - -
In position ... I repeat ... • Beschreibung des Problems und Art der benötigten Hilfeleistung At XX:YY UTC in position ... I repeat ... following observed: • Unter Umständen alle notwendigen Angaben, die für die Hilfeleistung wichtig sind	(Wenn die eigene Position wichtig ist): In position ... I repeat ... • Genaue Beschreibung der beobachteten Gefahr OVER	C	Charlie	— - - -
ROUTINE-RUF CALL – IND. CALL	ROUTINE-ANTWORT	D	Delta	— - -
SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME der gerufenen Funkstelle this is ... SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME SCHIFFSNAME der gerufenen Stelle this is ... SCHIFFSNAME RUFZEICHEN • Es folgt der Inhalt der Meldung RUFZEICHEN MMSI (MMSI kann entfallen, wenn kein DSC Controller verwendet wurde)	SCHIFFSNAME der gerufenen Stelle this is ... SCHIFFSNAME RUFZEICHEN • Es folgt der Inhalt der Meldung OVER	E	Echo	-
OVER	OVER	F	Foxtrott	— - - -
		G	Golf	— - -
		H	Hotel	— - -
		I	India	- -
		J	Juliet	— - - -
		K	Kilo	— - -
		L	Lima	— - - -
		M	Mike	— - -
		N	November	— -
		O	Oscar	— - - -
		P	Papa	— - - -
		Q	Quebec	— - - -
		R	Romeo	— - -
		S	Sierra	— - -
		T	Tango	—
		U	Uniform	— - -
		V	Victor	— - - -
		W	Whiskey	— - -
		X	X-Ray	— - - -
		Y	Yankee	— - - -
		Z	Zulu	— - - -
1	One			
2	Two			
3	Three			
4	Four			
5	Five			
6	Six			
7	Seven			
8	Eight			
9	Nine			
0	Zero			



Motorfahrzeug bis 50 Meter.
Fahrzeuge unter 50 Meter Länge
dürfen 2 Lichter führen, sind aber
nicht dazu verpflichtet.



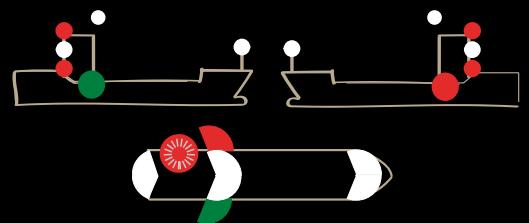
Trawlender Fischer. Hat Netze
oder Fanggeräte ausgelegt, die
geschleppt werden. Fahrzeug ist
in Fahrt.



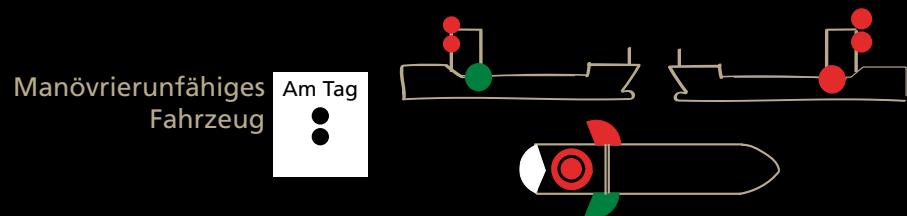
Nicht trawlender Fischer. Hat
Netze oder andere Fanggeräte
seitlich ausgelegt. Fahrzeug ist
nicht in Fahrt.

Am Tag
 Ankerlicht.
Weißes Rundumlicht für Segelboot und Maschinenfahrzeug.
(Ebenso im Bojenfeld!)

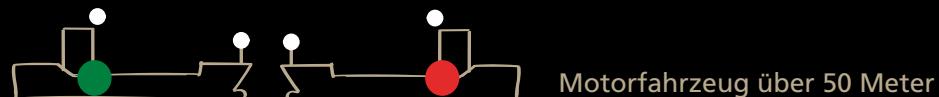
Am Tag
 Segelfahrzeug unter Motor bzw.
Motorunterstützung. Am Tag muss
zusätzlich ein Kegel mit Spitz nach
unten gesetzt werden.



Am Tag
Manövrierbehindertes
Fahrzeug mit Fahrt durchs
Wasser



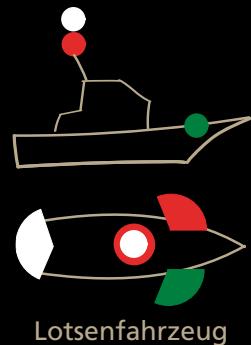
Manövrierunfähiges
Fahrzeug
Am Tag



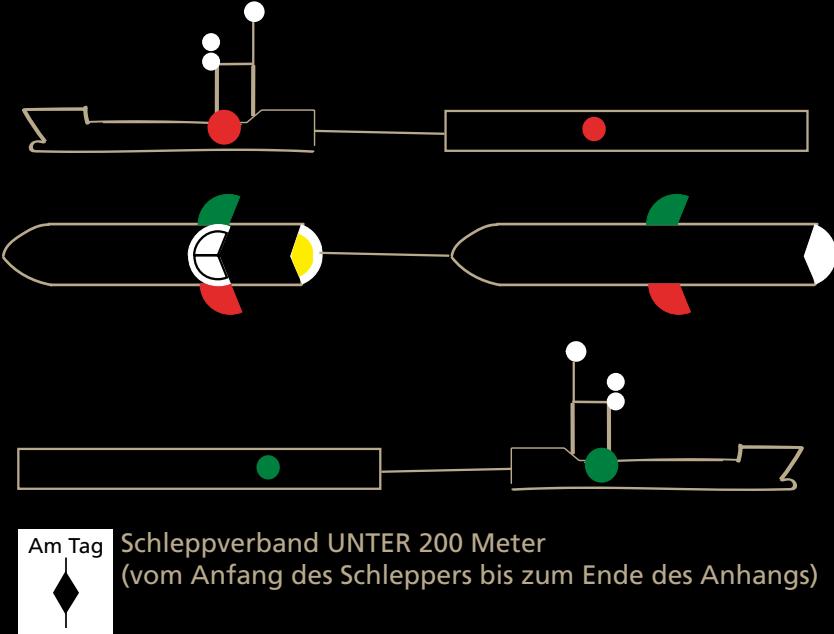
Motorfahrzeug über 50 Meter



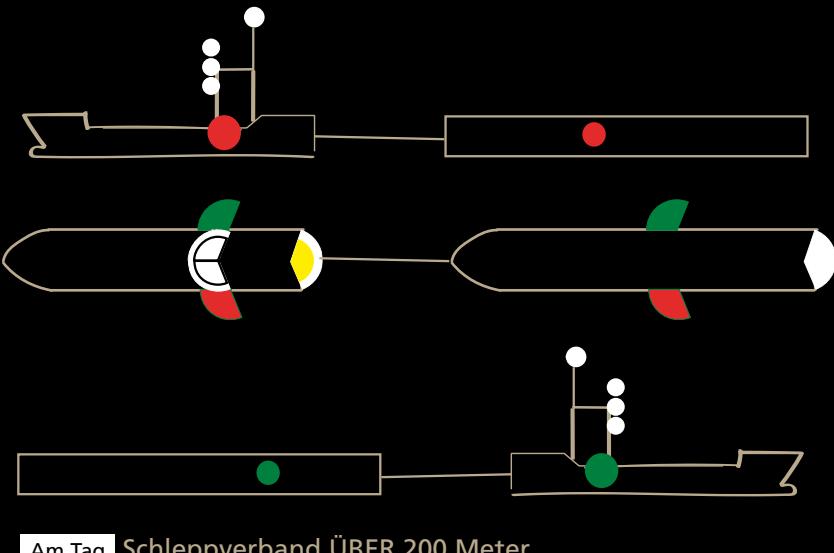
Fahrzeug über 30 Knoten
Fahrt (z. B. schnelle
Katamaranfähre, Luft-
kissenboot oder U-Boot).
Gelbes Funkellicht!



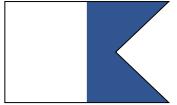
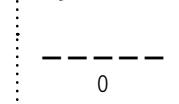
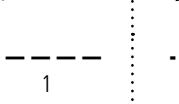
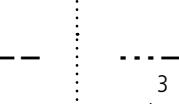
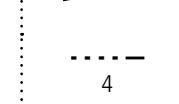
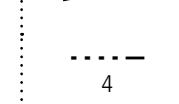
Lotsenfahrzeug



Am Tag
Schleppverband UNTER 200 Meter
(vom Anfang des Schleppers bis zum Ende des Anhangs)



Am Tag
Schleppverband ÜBER 200 Meter
(vom Anfang des Schleppers bis zum Ende des Anhangs)

A Alpha	B Bravo	C Charlie	D Delta	E Echo	P Papa	Q Quebec	R Romeo	S Sierra	T Tango	
										
— Ich habe Taucher unten; halten Sie sich gut frei von mir bei langsamer Fahrt.	—... Ich lade, lösche oder befördere gefährliche Güter.	—... Ja.	—... Halten Sie sich frei von mir; ich manövriere unter Schwierigkeiten.	— Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord.	—... Im Hafen: Blauer Peter; Schiff möchte auslaufen. Auf See: Fischereifahrzeug: Die Netze sind festgekommen.	—... An Bord ist alles gesund, ich bitte um freie Verkehrsverlaubnis.	—... Hat keine Bedeutung.	... Meine Maschine geht rückwärts.	— Halten Sie sich frei. Ich bin beim Gespannfischen.	
F Foxtrott	G Golf	H Hotel	I India	J Juliet	U Uniform	V Victor	W Whiskey	X X-Ray	Y Yankee	
										
—... Ich bin manövrierauf-fähig; nehmen Sie mit mir Verbindung auf. Fischereifahrzeuge: Ich setze Netze aus.	—... Ich brauche einen Lotsen. Fischereifahrzeuge: Ich setze Netze aus.	... Ich habe einen Lotsen an Bord.	... Ich ändere meinen Kurs nach Backbord.	—... Halten Sie sich gut frei von mir. Ich habe Feuer am Schiff.	... Sie begeben sich in Gefahr!	... Ich benötige Hilfe.	... Ich benötige ärztliche Hilfe!	—... Unterbrechen Sie Ihr Manöver und achten Sie auf meine Signale!	—... Ich treibe vor Anker.	
K Kilo	L Lima	M Mike	N November	O Oscar	Z Zulu	0 Zero	1 One	2 Two	3 Three	4 Four
										
— Ich möchte mit Ihnen Verbindung aufnehmen.	—... Bringen Sie Ihr Fahrzeug sofort zum Stehen! (z. B. Aufforderung durch die Polizei)	—... Meine Maschine ist gestoppt und ich mache keine Fahrt durchs Wasser.	— Nein.	—... Mensch über Bord.	—... Ich benötige einen Schlepper. Fischereifahrzeuge: Ich setze Netze aus.	—... 0 Zero	—... 1 One	—... 2 Two	—... 3 Three	—... 4 Four
						—... 5 Five	—... 6 Six	—... 7 Seven	—... 8 Eight	—... 9 Nine

Navigationsformeln

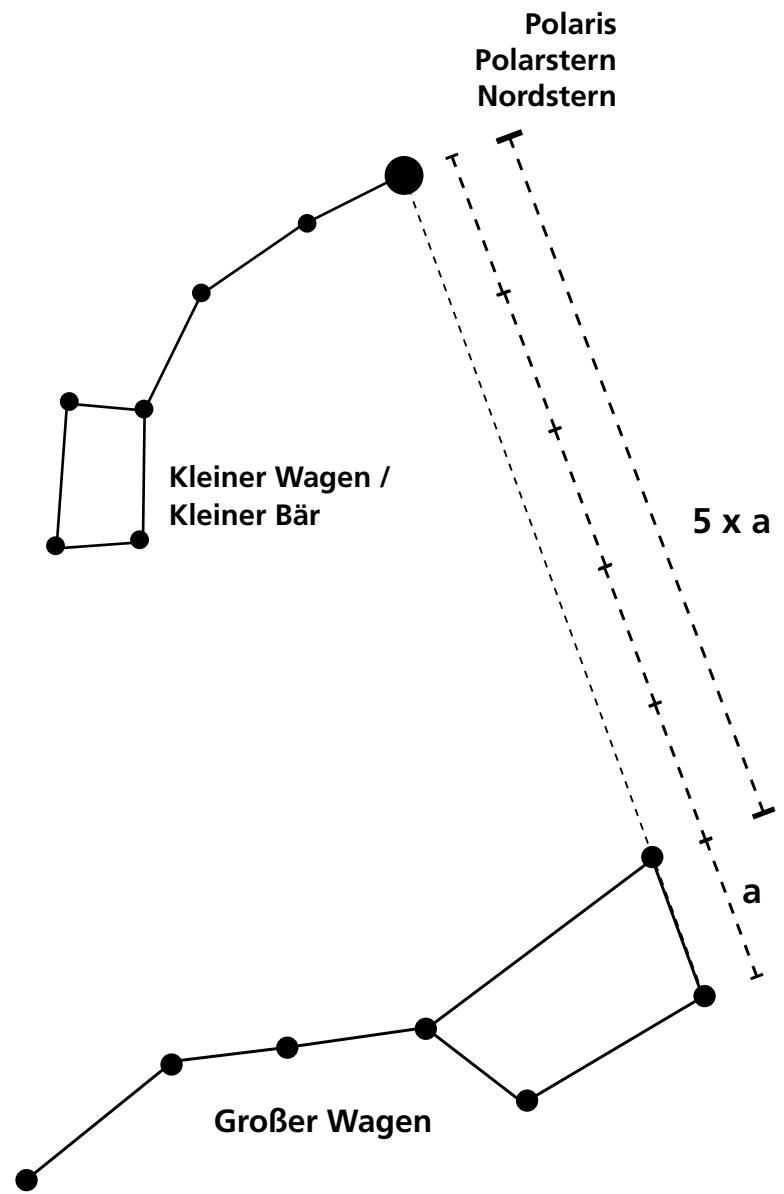
Geschwindigkeit	$v = sm * 60 / t$
Zeit	$t = sm * 60 / v$
Weg	$sm = v * t / 60$
Rumpfgeschwindigkeit	$v = 2,42 * \sqrt{wl}$
Sichtweite Leuchtfeuer	$2,074 * (\sqrt{H} + \sqrt{h})$ $H = \text{Höhe Leuchtfeuer}; h = \text{Augenhöhe}$
ETA = Estimated Time of Arrival (voraussichtliche Ankunftszeit)	Startzeit + ETE
ETE = Estimated Time en Route (voraussichtliche Fahrdauer)	$t = sm * 60 / v$
Verbrauch	$\text{Liter} / 60 * t$
$m/s * 2 = \text{ca. Knoten}$	z. B.: $10 \text{ m/s} = \text{ca. 20 Knoten}$
$1 \text{ kn} = 1 \text{ sm/h}$	
$1 \text{ sm} = 1852 \text{ m}$	
$1 \text{ kbl} = \frac{1}{10} \text{ sm} = 185,2 \text{ m}$	
Koordinaten Breite vor Länge	z. B.: $43^{\circ}24,4'N, 013^{\circ}35'E$

Akkustische Manöver- und Warnsignale (• = kurzer Ton)

- Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord.
 - • Ich ändere meinen Kurs nach Backbord.
 - • • Meine Maschine geht rückwärts.
 - • • • Ich mache auf Ihre Ausweichpflicht aufmerksam.
- und mehr

Kroatische Vokabeln und Abkürzungen in kroatischen Seekarten

Schlamm ... mulj	m	Rot crveno	Norden sjever
Sand pjesak	p	Weiß bijelo	Osten..... istok
Stein kamenje	k	Grün zeleno	Süden jug
Seegras morska trava....	t	Schwarz.... crno	Westen zapad
Korallen koralji	k		
Muscheln... školje	s		
Felsen greben	gr		
See jezero	jez		



Ausweichregeln laut KVR (Kollisionsverhütungsregeln)

Kurshalter →



Kreuzende Kurse

Das Boot von rechts hat Wegerecht. Das Boot an der Steuerbordseite weicht nach Steuerbord aus.

Gegenkommer
Beide müssen ihren Kurs nach Steuerbord ändern.



Motor- und Segelboot

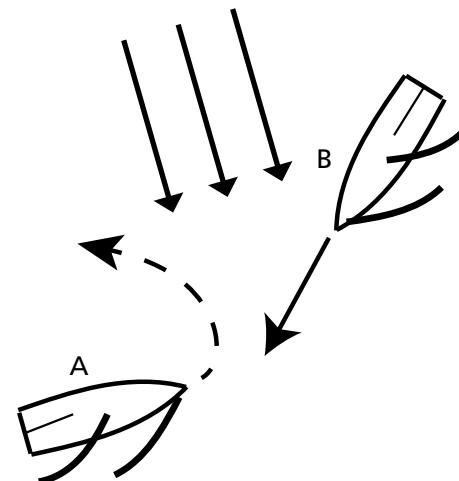
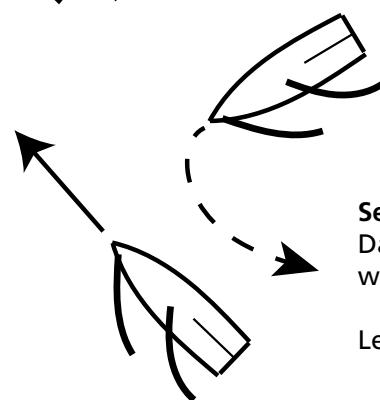
Das Motorboot muss grundsätzlich ausweichen. Gilt auch für die Großschifffahrt, außer es wird von einem Segelboot überholt.



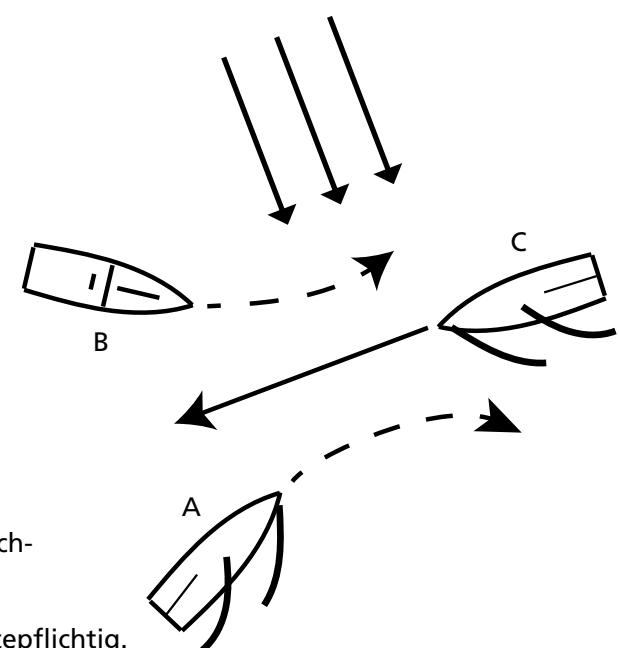
Segelboote mit Wind von der gleichen Seite

Das Segelboot mit Wind von der Backbordseite weicht dem Leeboot aus.

Lee vor Luv.



Segelboote mit Wind von verschiedenen Seiten
Boot A mit Wind von Backbord weicht Boot B mit Wind von Steuerbord aus.



Im engen Gewässer

Motorboot B weicht beiden Seglern A und C aus.

Segler A mit Wind von Backbord hätte Kurshaltepflcht gegenüber B, ist aber gegenüber C mit Wind von Steuerbord ausweichpflichtig. A kann beides nicht ausführen und muss daher der Ausweichpflicht nachkommen.

C mit Wind von Steuerbord ist kurshaltepflchtig.

Eigene Ergänzungen und Notizen

Segeltörns im Überblick

Log von Datum

SCHIFFSNAME

Fahrt von nach

Motorstunden h

Ölstandskontrolle (Messstab)

Kühlwasser

(Kühlwasserbehälter Motorraum / Auspuff)

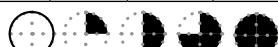
Kraftstoff / getankt: Liter

Spannung der Batterien

Bilge

Kontrolle Wassertanks

Zeit	Wind Richtung Stärke	Luft- druck	Bdckg	See- gang	Kak Karten- kurs	KpK Kompass- kurs	Fahrt	Logstand	Segel (G/V/Spi/Ge)	Motor (M)	Nautische Bemerkungen
								ÜBERTRAG			



Rechenblatt

	Kompasskurs (KpK, Mgk)				
	+ Deviation (Dev, Abl)				
	missweisender Kurs (MwK)				
	+ Missweisung (Mw)				
	rechtweisender Kurs (rwK)				
	+ Beschickung durch Wind (BW)				
	Kurs durch Wasser (KdW)				
	+ Beschickung Strom (BS)				
	Kurs über Grund (KüG)				

	Radarseitenpeilung (RSP)				
	+ Kompasskurs (KpK, MgK)				
	Kompasspeilung (KpP)				
	+ Dev. (von anliegend. KpK)				
	missweisende Peilung (MwP)				
	+ Missweisung (Mw)				
	rechtweisende Peilung (rwP)				

	Kompasspeilung (KpP)				
	+ Deviation (Dev, Abl)				
	missweisende Peilung (MwP)				
	+ Missweisung (Mw)				
	rechtweisende Peilung (rwP)				

 +  -	Handpeilung (MwP)				
	+ Missweisung (Mw)				
	rechtweisende Peilung (rwP)				

Erfahrungsnachweis für die Praxis auf See gem. § 20 Abs. 2 Zi 1 JachtVO (Mai 2020)

Zur Vorlage bei Behörden in Österreich

Antragsteller/in

Titel / Familienname / Vorname		Geburtsdatum und Ort			
Adresse / Plz / Ort		Staatsbürgerschaft			
Crew	<input type="radio"/>	Wachführer/in	<input type="radio"/>	Skipper/in	<input type="radio"/>
Vorhandene Befähigungsnachweise:					

Schiffsführer/in

Titel / Familienname / Vorname		Geburtsdatum und Ort		
Adresse / Plz / Ort		Befähigungsnachweis / Lizenznummer		
Yacht	Name	Segelyacht <input type="radio"/>	Revier	
		Motoryacht <input type="radio"/>	Bordtage	
Törn	Datum von - bis:		Meilen gesamt	

Ausgangshafen	
Route	
Zielhafen	

Nachfahrt: Die Fahrt zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang mit einer Dauer von mindestens drei Stunden.

Nachtansteuerung: Eine Fahrt oder ein Teil einer Fahrt, bei der ein Liegeplatz mehr als zwei Stunden nach Sonnenuntergang, jedoch nicht später als zwei Stunden vor Sonnenaufgang erreicht wird.

Schiffsführer/in

Ort und Datum

Bewerber/in / Kandidat/in

Bestätigung der Richtigkeit der oben angeführten Angaben.
Jobbücher und jobbuchähnliche Aufzeichnungen müssen auf Verlangen vorgelegt werden.

Erfahrungsnachweis für die Praxis auf See / Nachweis von Seemeilen

Zur Vorlage bei Behörden in Deutschland

Antragsteller/in

Titel / Familienname / Vorname	Geburtsdatum und Ort
--------------------------------	----------------------

Adresse / Plz / Ort	Staatsbürgerschaft
---------------------	--------------------

Crew <input type="radio"/>	Wachführer/in <input type="radio"/>	Skipper/in <input type="radio"/>
----------------------------	-------------------------------------	----------------------------------

Vorhandene Befähigungsnachweise:

Yacht	Name	Segelyacht <input type="radio"/>	Revier Fanrtgebiet	
		Motoryacht <input type="radio"/>	Bordtage	
Törn	Datum von - bis:		Meilen gesamt	

Erfahrungsnachweis für die Praxis auf See / Nachweis von Seemeilen

Zur Vorlage bei Behörden in Deutschland

Antragsteller/in

Yacht	Name	Segelyacht <input type="radio"/>	Revier Fanrtgebiet	
		Motoryacht <input type="radio"/>	Bordtage	
Törn	Datum von - bis:		Meilen gesamt	

Schiffsführer/in

Ort und Datum

Bewerber/in / Kandidat/in

Bestätigung der Richtigkeit der oben angeführten Angaben.

Schiffsführer/in

Ort und Datum

Bewerber/in / Kandidat/in

Bestätigung der Richtigkeit der oben angeführten Angaben.



Robert Fimbinger, geb. 1974, lebt und arbeitet in Graz. Vertriebsleiter in der edition keiper und seit mehr als einem Jahrzehnt begeisterter Segler mit (logbuchbegleiteten) Törns in Irland und Kroatien.

„Der Moment, wenn die Segel gesetzt sind und die Maschine ausgeschaltet wird. Der Wind hörbar durch die Segel streicht. Der Kurs zu Wind und Welle stimmt. Dann, ja dann ist der Glücksmoment kaum in Worte zu fassen. Übertroffen kann so ein Tag nur mehr von einem exzellenten selbstgekochten Menü werden, serviert im wohl schönsten Gastgarten der Welt – an Deck. Mehr Meer geht dann echt nicht mehr.“ (Robert Fimbinger)

Dank an Joe Crepnik, der mich zum Segeln gebracht und mich angeheuert hat, sowie an Andreas Mautner für zehn Jahre Lernen am Schiff und für die Motivation, dieses Logbuch umzusetzen. Danke für die gute Seemannschaft bei all unseren gemeinsamen Reisen.

Dank an Peter Zörner für die Prüfungsvorbereitung zum FB2-Schein. Mit Spaß und Witz lernt man bekanntlich am besten. Dank auch an Alfred Pernhold vom Segel- und Yachtclub Steiermark (SYCS) für die wohlwollende Unterstützung.



www.editionkeiper.at

© edition keiper, Graz 2023

2. überarbeitete Auflage Juli 2024

nautik 1

Layout und Satz: Robert Fimbinger

Grafiken Seite 6–9, 13–15: Robert Fimbinger

Coverfoto und -illustrationen sowie Grafiken Seite 1, 10–11, 96–99: AdobeStock

Autorenfoto: Alfred Kampitsch

Druck: Totem

ISBN 978-3-903322-95-0