Segeltörn

Fahrt von _____ **nach** _____

über _____

_____

_____

_____

vom _____ **bis zum** _____

Schiff _____

_____

_____

_____

Länge ü. a. _____

Breite _____

Tiefgang _____

Höhe Mast über WL _____

Verdrängung _____

Besegelung _____

Motor _____

Rufzeichen _____

Eigner _____

Crewliste

	Name	geboren am
Skipper		
Coskipper		

Seegebiet:		**,** der (**.** Tag)
Standort 0000 h:		
Standort 2400 h:		

Distanz über Grund:	**Segel:**	**Motor:**
Übertrag Vortag:	,0	,0
Tagesweg:	,0	,0
Summe:	,0	,0
Gesamt:	, 0	

Verbräuche:	**Uhrzeit:**	**Stand:**	**Uhrzeit:**	**Stand:**
Motor-Stunden:				
Diesel (Liter):				
Wasser (Liter):				

Wetter	Wind		See	Wetter allg.	Luftdruck
Uhrzeit	Richtg.	Bf.	m	Beobachtung	hPa

Wetter	Wind		See	Wetter allg.	Luftdruck
Uhrzeit	Richtg.	Bf.	m	Beobachtung	hPa

Uhrzeit	Logstand	Mot	Segel	Schiffsführung: Manöver, Schiffsort, Peilungen, Wachwechsel, Besonderes etc.

Abkürzungen: Segel: Gn, Gr, F, Bs, StF
Bb oder Stb querab: –↑ oder ↑–

Segel setzen oder bergen: ↑ oder ↓
Reffs: waagerechte Striche hinter der Segelbezeichnung

Technik	Kontrolle	**Technik**	Kontrolle	**Technik**	Kontrolle
Bilge		Elektronik		Motor: Algenfilter	
Laternen		Motor rundum		Wasser	
Gas		Motor: Öl		Diesel	
Elektrik		Motor: Kühlwasser			

Gezeiten	◯Spring ◯Mitt ◯Nipp (. Tag von)									Zeitangaben in					
	H	Uhrzeit	Höhe	H	Uhrzeit	Höhe	H	Uhrzeit	Höhe	H	Uhrzeit	Höhe	H	Uhrzeit	Höhe
Ort															
gestern															
heute															
morgen															

Anschlußorte, Strom etc.:

Was sonst noch so an Bord und außenbords passierte (Spaßrubrik):

Unterschrift des Skippers

Seewetterbericht DWD für Nord- und Ostsee vom , UTC		
Wetterlage:		
	Vorhersagen bis	Aussichten bis
Deutsche Bucht		
Südwestliche Nordsee		
Fischer		
Dogger		
Forties		
Viking		
Utsira		
Skagerrak		
Kattegat		
Belte und Sund		
Westliche Ostsee		
Südliche Ostsee		
Boddengewässer Ost		
Südöstliche Ostsee		
Zentrale Ostsee		
Nördliche Ostsee		
Rigaischer Meerbusen		
Trend	für die Nordsee:	für die Ostsee:
bis		
für		
für		

Wettermeldungen von , dem , UTC			
Stavanger		Roesnaes	
Aberdeen		Kegnaes	
Tynemouth		Kiel-Holtenau	
Harwich		Leucht. Kiel	
Soesterberg		Fehmarn	
Manston		Arkona	
Jersey		Bornholm	
Culdrose		Visby	
Den Helder		Utö	
Norderney		Riga	
Helgoland		Hel	
List/Sylt		Belmullet	
Thyboroen		Stornoway	
Skagen			

Shipping Forecast, issued by the Met Office at		on
Source: Date:	Time:	Frequency:

GENERAL SYNOPSIS at

Gales	SEA AREA		FORECAST for the next 24 Hours Wind	Weather	Visibility
	Viking				
	North Utsire				
	South Utsire				
	Forties				
	Cromarty				
	Forth				
	Tyne				
	Dogger				
	Fisher				
	German Bight				
	Humber				
	Thames				
	Dover				
	Wight				
	Portland				
	Plymouth				
	Biscay				
	Trafalgar				
	South FitzRoy				
	North FitzRoy				
	Sole				
	Lundy				
	Fastnet				
	Irish Sea				
	Shannon				
	Rockall				
	Malin				
	Hebrides				
	Bailey				
	Fair Isle				
	Faeroes				
	S.E. Iceland				

COASTAL REPORTS (Main Shipping forecast only)

Station	Dir	Bf	Wea	Vis	Pres	Trend	Station	Dir	Bf	Wea	Vis	Pres	Trend
Tiree							Jersey						
Stornoway							Channel Auto						
Lerwick							Scilly						
Fife Ness							Valentia						
Bridlington							Ronaldsway						
Sandettie Auto							Malin Head						
Greenwich Aut													

Wetterbericht von:		**herausgegeben am:**	**Uhrzeit:**
Empfangsquelle:	**Frequenz:**	**Datum:**	**Uhrzeit:**
Wetterlage um	Uhr:		

Gebiet und Zeitraum	Wind	See	Wetter	Sicht

Wetterbericht von:		**herausgegeben am:**	**Uhrzeit:**
Empfangsquelle:	**Frequenz:**	**Datum:**	**Uhrzeit:**
Wetterlage um	Uhr:		

Gebiet und Zeitraum	Wind	See	Wetter	Sicht

Speisenplan	

Gefahrene Kurse für Koppelnavigation am																			
Uhrzeit																			
von - bis																			
Logge																			
von - bis																			
= DdW																			
Strom °																			
Strom kn																			
MgK + Abl																			
mwK + Mw																			
rwK + BW																			
KdW + BS																			
KüG																			
DüG																			

Zu diesem Logbuch:

Montagehinweis: Ich empfehle stets eine Draht-Ringbindung aus dem Copyshop und zwei schöne, kräftigere Pappen vorne und hinten. Dann kann man das Logbuch nach hinten umschlagen (nimmt weniger Platz beim Schreiben in Anspruch). Als Papier für die Seiten sollte man ein stärkeres Papier als gewöhnlich verwenden, ca. 100 g/m² und gestrichen (wie es für Farbkopien verwendet wird). Das macht das Logbuch wesentlich weniger anfällig gegen Feuchtigkeit und erlaubt angenehmeres Schreiben.

Logbücher gibt es wie Sand am Meer, jeder Skipper schwört auf sein eigenes. Warum eigentlich? Es gibt mehrere Gründe:

- Unterschiedliche Selbstdisziplin ist vielleicht der wichtigste. Schließlich herrscht Urlaub ...
- Das aktuelle Fahrtgebiet. Wer in der Ostsee segelt, benötigt keine Gezeitenrubrik, wer in Küstennähe nach Sicht segelt, koppelt nicht groß.
- Die Art des Bootes. Auf einem großen Boot mit großen Tanks führt man oft nicht so penibel den Wasser- und Dieselstand wie auf einem kleinen.
- usw.

Dieses Logbuch ist aus den Erfahrungen von vielen Törns auf der Ostsee, der Nordsee und dem Atlantik entstanden. Vom Umfang her ist es für einen Segeltörn im weiter gefaßten Küstenbereich konzipiert. Damit Ihr versteht, wofür die Rubriken gedacht sind, hier einige Erläuterungen:

- Titel und Standort: z. B. "Ostseetörn 2000", Standort um 2400: "Yarmouth Harbour" oder "SW-liche Nordsee auf ... °N ... °E"
- Distanzen: die auf der Karte abgezirkelten Seemeilen über Grund
- Verbräuche: Motorstundenzähler-Ablesung, Abschätzung für den Wasser- und Dieselverbrauch (letzterer in der Regel auf Basis der Motorstunden)
- Wetter: regelmäßige Eintragungen lassen Wetteränderungen erkennen
- Schiffsführung: wurde gedieselt (Kreuz in Spalte Mot) oder gesegelt (Besegelung in Spalte Segel), was wurde wie gepeilt, welche Tonne passiert etc.
- Technik: dient als kleine Checkliste, damit man nichts vergißt. Eine zu volle Bilge kann sehr unangenehm werden, ebenso eine defekte Buglaterne.
- Gezeiten: es ist wichtig, die aktuellen Tageswerte schnell griffbereit zu haben, daher morgens ins Logbuch eintragen. Ankreuzen, ob Spring, Mitt oder Nipp. Mittzeit kann zwischen zwei und vier Tagen dauern, die Dauer könnt Ihr hier vermerken. Zeitzone angeben! Der letzte Wert des Vortages und der erste des Folgetages helfen, wenn man Steigdauern und -höhen ermitteln will. Mit einem „H“ könnt Ihr in der entsprechenden Spalte das Hochwasser kennzeichnen (klingt blöd, ist aber erfahrungsgemäß sinnvoll, auch wenn man es eigentlich aus der Höhe ablesen kann). Der Ort kann ein Bezugsort oder ein Anschlußort sein, das Schema ist jedoch nicht zum Rechnen, sondern nur zum Eintragen gedacht. Wenn ein Anschlußort einem sehr einfachen Schema genügt, kann man auch in die unteren Zeilen eintragen: "Fowey +0025 und -0,2 zu Plymouth" o. ä. Bei allgemeinen Stromangaben will man häufig einfach wissen, wann er in welche Richtung strömt. Das könnte dann lauten: "Strom S-lich Plymouth: W-wärts ab 1030, E-wärts ab 1700"
- Koppeln: Sauberes Koppeln in einem Gezeitenrevier erfordert viele Daten und erheblichen Aufwand, aber es übt ungemein, Gezeiten und Boot einschätzen zu lernen (meine persönliche Bestmarke: Auf 0,5 sm genau nach einer Überquerung des Englischen Kanals! Es waren aber auch sehr günstige Verhältnisse). Im Gegensatz z. B. zur Schiffsführungsrubrik (zeit*punkt*bezogen) ist das Koppeln zeit*raum*bezogen. DdW ist die Distanz durchs Wasser, die aus einer Loggedifferenz ermittelt werden kann. Die Stromangaben entnimmt man für die verschiedenen Zeiträume dem Stromatlas. BS wird in der Regel aus einem Stromdreieck ermittelt, am besten auf einem separaten Zettel. Das Ergebnis für die Karte ist KüG und DüG.
  Noch ein paar Hinweise zum Koppeln: Es lohnt sich, mindestens im Stundenabstand die Daten zu ermitteln und diese Stunden so zu wählen, daß die Mitte der Stunde genau mit der Uhrzeit der Stromkarte übereinstimmt. Dann erspart man sich das Interpolieren zwischen verschiedenen Stromkarten. Hilfreich sind dabei ein Reisewecker oder eine Eieruhr. Auch den Ort in der Stromkarte muß man sorgfältig ablesen. Die Stromkarten sind an sich recht genau, daran liegt es meist nicht, wenn Ihr über größere Distanzen daneben liegt. Eher Abdrift und Kursgenauigkeit kontrollieren.
- Spaßrubrik: "Hat der Kuchen heute aber geschmeckt, und das Fenderreiten hat echt Spaß gemacht. Die Aussicht aus dem Mast war großartig, und der Abend im Pub ein voller Erfolg!" o. ä.

Mast- und Schotbruch!

Andreas Siemoneit