

Vorfahrtsregeln

Wer darf zuerst?

Binnen: Ob Sie sich auf einem See- oder einem Binnen- oder einem Binnengewässer befinden, können Sie leicht feststellen: Stecken Sie einen Finger ins Wasser – wenn es auch nur leicht salzig schmeckt sind Sie auf See. Und die dürfen Sie ohne Sportbootführerschein See nicht befahren.

Steuerbord: In Fahrtrichtung rechts. Im Gegensatz zu:

Backbord: In Fahrtrichtung links.

Heckwelle: Die Heckwelle ist eine Welle, die die Bewegung Ihres Bootes hinter Ihnen im Wasser verursacht. Bei Hausbooten ist die Heckwelle bauartbedingt um so größer, je schneller man fährt. Wer zwölf statt zehn Stundenkilometer fährt, kann eine doppelt so hohe Heckwelle verursachen, die kleine Boote gefährdet und der Uferbefestigung schadet.

Grundsätzlich unterscheidet man im **Binnenbereich** zwischen Kleinfahrzeugen und dem Rest. Kleinfahrzeuge sind alle Boote unter 20 Meter Länge (nur Schlepper, Fahrgastboote für mehr als 12 Personen und Fähren sind keine Kleinfahrzeuge, auch wenn Sie kürzer als 20 Meter sind). Da Sie mit der **Charterbescheinigung** nur Boote bis 15 Meter Länge fahren dürfen, sind auch Sie **Skipper** eines Kleinfahrzeugs.

Ihr Vorteil als Hausbootskipper ist, dass Sie sehr langsam unterwegs sind, so können Sie vor den meisten Begegnungen in Ruhe überlegen, wer Vorfahrt hat.

Regel 1: Kleinfahrzeuge weichen großen Schiffen aus.

Kleinfahrzeuge müssen ausnahmslos allen großen Schiffen ausweichen. In den meisten Charterrevieren werden Sie nur Behörden- und Fahrgastschiffen begegnen, seltener richtigen Binnenfrachtern. Egal was es ist, wenn es größer ist als Sie, hat es Vorfahrt. Aber: Behalten Sie Ihren gesunden Menschenverstand eingeschaltet, fahren Sie nicht aus dem betonnten

MERKE

Wenn Sie die Vorfahrt haben, halten Sie ihre Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit bei, um Verwirrung zu vermeiden.

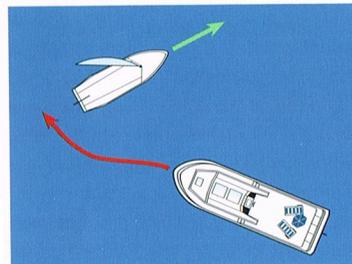
Wenn Sie keine Vorfahrt haben, zeigen Sie dem anderen Boot, dass Sie das wissen und entsprechend reagieren werden. Weichen Sie deutlich aus (auch wenn Sie gar nicht so stark nach links steuern müssen, um an dem anderen vorbeizukommen) und vor allem rechtzeitig.

Fahrwasser oder in eine Badezone voller Schwimmer, nur um einem Musikdampfer Platz zu machen.

Regel 2: Motorboote weichen Seglern und Paddlern aus.

Die häufigste Begegnung werden Sie in Ihrem Urlaubsrevier mit anderen Kleinfahrzeugen haben. Als **Skipper** eines motorisierten Hausbootes können Sie schneller und einfacher manövrieren als die meisten anderen, deswegen müssen Sie fast allen anderen Kleinfahrzeugen ausweichen, und da tummelt sich so einiges auf dem Wasser:

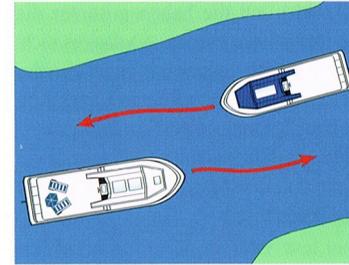
1. Muskelbetriebene Fahrzeuge: Das sind zum Beispiel Ruderboote, Tretboote, Kanus, Kajaks, Drachenboote – kurz, alles bei dem man ordentlich ins Schwitzen kommt, wenn man damit zügig voran kommen will.
2. Windgetriebene Fahrzeuge: Hier sind Surfbretter sowie Segelboote in allen Größen gemeint. Vom Kinderboot bis zur Yacht, wenn Sie ein Segel sehen, heißt es ausweichen. Wenn Sie kein Segel sehen und das Boot ist in Fahrt, läuft die Maschine. Für die Vorfahrtsregeln ist es dann ein Motorboot, auch wenn es eine noch so schöne Segelyacht ist.



Das Hausboot muss ausweichen.

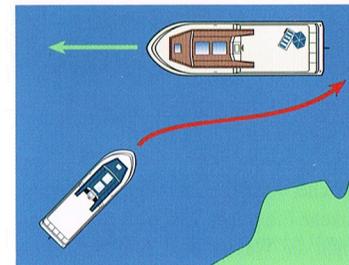
Regel 3: Motorboote weichen nach Steuerbord aus, ansonsten gilt rechts vor links.

Interessant wird es, wenn sich zwei Hausboote begegnen, oder ein Hausboot und ein kleiner Flitzer. Vorfahrtsmäßig sind sie gleichberechtigt, damit es keinen Bruch gibt, müssen beide nach **Steuerbord** (rechts) ausweichen.



Auf dem Wasser: Rechtsverkehr

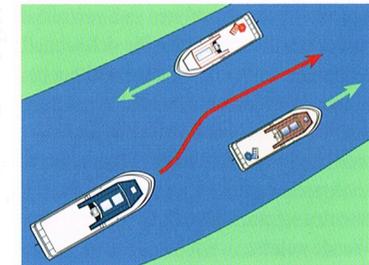
Kreuzen sich die Kurse von zwei Motorbooten, gilt wie bei einer unbeschilderten Straßenkreuzung „rechts vor links“. Das bedeutet, wenn Sie von rechts ein anderes Motorboot kommen sehen, nehmen Sie entweder das Gas zurück und lassen den anderen durch, oder Sie steuern nach rechts, um hinter dem Boot herumzufahren.



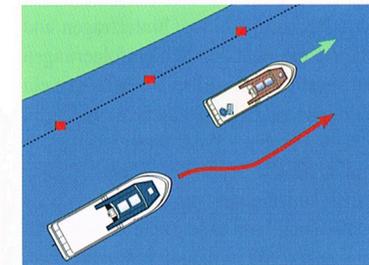
Das weiße Boot muss ausweichen.

Regel 4: Überhole mit viel Abstand und wenig Tempo

Auch wenn Sie nicht gerade in einem Speedboat sitzen, kommt es vor, dass Sie andere Boote überholen. Sei es, dass Ihr Hausboot zwölf Stundenkilometer schafft und das vor Ihnen nur zehn oder Sie überholen Paddler: Grundsätzlich müssen Sie einen Bogen um das langsamere Boot machen. Und jetzt kommt die gute Nachricht: Rechts überholen ist erlaubt! Aber nur, wenn links kein Platz ist. Achten Sie vor allem beim Überholen von kleinen Booten darauf, dass Sie so viel Abstand wie möglich halten und die

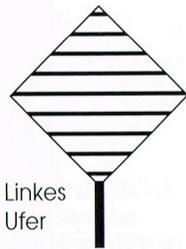


Überholer muss Kurs ändern.

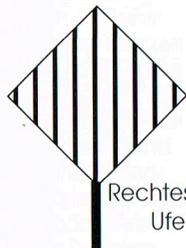


Rechts überholen ist erlaubt.

anderen durch Ihre **Heckwelle** nicht belästigt oder gar gefährdet werden. Keine Kanumami hat Lust, ihre Kinder aus dem Kanal zu fischen, nur weil Sie es eilig haben. Verboten ist es auch, langsamere Boote durch Hupen oder sonstwie aufzufordern, Ihnen Platz zu machen. Wenn Sie überholen wollen, ist das Ihr Problem, nicht das der anderen.



Linkes Ufer



Rechtes Ufer

Weiße Vierecke zeigen den Verlauf der Wasserstraße an.



Gelbe Vierecke markieren Brückendurchfahrten.

Zeichensprache

Wir führen Sie durch den Schilderwald am Wasser

Verkehrszeichen

Vorschriftsmäßig befindet sich – üblicherweise an einer sinnvollen Stelle wie dem Fahrstand – ein Aufkleber mit den auf Wasserstraßen geltenden Verkehrszeichen. Natürlich finden Sie diese auch in diesem Büchlein (Seite 16-17).

Einige Zeichen werden Ihnen vom Straßenverkehr her bekannt vorkommen, andere wiederum erklären sich von selbst und die restlichen werden Sie sich schnell einprägen. Sollte Ihnen ausgerechnet bei einem Wendeverbot-Schild ein Mann oder eine Frau über Bord fallen und es ist weit und breit kein anderes Boot in Sicht, so versteht es sich von selbst, hier Prioritäten zu setzen, wenn die Örtlichkeit eine Wende zulässt.

Grundsätzlich hilft es auf dem Wasser sehr, vorhandene Hinweistafeln auf ihre Bedeutung hin zu hinterfragen und daraus die richtigen Schlussfolgerungen zu ziehen. Auch sollten Sie beizeiten ein Fernglas zu Hilfe nehmen, wenn Sie in weiter Ferne ein Verkehrszeichen auch nur erahnen. Sehen Sie beispielsweise eine Hinweistafel auf ein Wehr, so ist meist auch bald eine Schleuse in Sicht, und sehen Sie ein „Durchfahrtsverbot“, so hört die Wasserstraße dort nicht unbedingt auf, sondern nimmt nur einen anderen Verlauf.

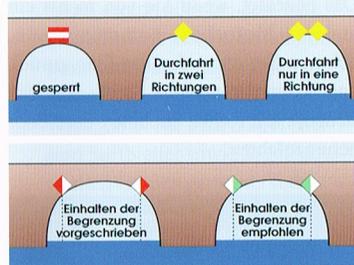
Ein wichtiges Zeichen, das oft nicht erklärt wird, ist das weiße Viereck, das

TIPP

Weitere Verkehrszeichen finden Sie auf der folgenden Doppelseite (Seite 16-17).

auf der Spitze steht und den Verlauf der Wasserstraße markiert. Die mecklenburgische Seenplatte besteht aus ein- bis zweitausend Seen (je nachdem, was man mitzählt) und die haben mitunter die wunderlichsten Formen, so dass es nicht grundsätzlich immer am gegenüberliegenden Ufer in den nächsten Kanal geht. Deshalb hat man an die Ein- beziehungsweise Ausfahrten eines Sees jeweils ein Viereck auf die Spitze gestellt, das Ihnen den Weg weist.

Ein weiterer wichtiger viereckiger Wegweiser ist das gelbe, auf der Spitze stehende Viereck. Es zeigt an, an welcher Stelle man unter einer Brücke durchfahren soll.



Bezeichnung von Brückendurchfahrten

Üblicherweise herrscht auch hier Rechtsverkehr. Ein gelbes Viereck bedeutet, dass Ihnen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den guten Rat gibt, diese Durchfahrt zu benutzen. Auch Gegenverkehr ist hier möglich. Zwei gelbe Vierecke (über- oder nebeneinander) bedeuten, dass diese Durchfahrt für die Gegenrichtung gesperrt ist. Wenn Sie über einem anderen als der rechten Durchfahrt eine gelbe Tafel leuchten sehen, ist die rechte Durchfahrt entweder unpassierbar oder für den Gegenverkehr gedacht.

Die Breite der Durchfahrt unter einer Brücke wird durch zweifarbige Tafeln angezeigt. Weiß-rot bedeutet, dass Sie innerhalb der Markierung bleiben müssen, grün-weiß bedeutet, dass Sie dort bleiben sollten, es aber nicht verboten ist, außerhalb zu fahren. (Siehe auch Seite 47.)

Schallsignale

Das Hupen läuft – anders als im Straßenverkehr an Land – auf dem Wasser in geordneten Bahnen ab. Je nachdem, was man den Bootfahrern in Hörweite mitteilen will, gibt es unterschiedliche Signale. Grundsätzlich macht das Hupen nur Sinn, wenn ein oder mehrere andere Wasserfahrzeuge in der Nähe sind (sonst hört Sie ja keiner...). Das Hupen aus erzieherischen Gründen oder weil man sich über den anderen geärgert hat, ist auf dem Wasser unbekannt. Wer hupt, also den Knopf am Fahrstand betätigt, auf dem „Horn“ oder „Typhon“ steht, sollte etwas mitzuteilen haben, wie zum Beispiel: „Ich fahre jetzt rückwärts“ oder: „Ich biege jetzt ab.“

Früher rief man die Schiffsbesatzung mit einem Schuss aus dem Salutgeschütz an

	1 langer Ton	„Achtung!“
	1 kurzer Ton	„Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord.“ (Rechtskurve)
	2 kurze Töne	„Ich richte meinen Kurs nach Backbord.“ (Linkskurve)
	3 kurze Töne	„Meine Maschine geht rückwärts.“
	4 kurze Töne	„Ich bin manövrierunfähig.“
	Folge sehr kurzer Töne	„Gefahr eines Zusammenstoßes“
	Wiederholt lange Töne	„Notsignal“
	1 langer Ton, 1 kurzer Ton	„Ich wende über Steuerbord.“
	1 langer Ton, 2 kurze Töne	„Ich wende über Backbord.“

MERKE

Beim Hupen unterscheidet man einen kurzen Ton, der etwa eine Sekunde dauert und einen langen Ton, der etwa vier Sekunden dauert. Was welches Signal bedeutet, ist auf dem Aufkleber am Steuerstand dargestellt.

Bord zurück, heute benutzen auch Traditionalisten für Mitteilungen wie: „Wann kommt Ihr denn endlich vom Stadtbummel zurück?“ oder „Der Kaffee ist fertig“ ein Handy. Es gibt zwei Ausnahmen, bei denen nach Lust und Laune getutet wird, beide kommen im Charteralltag nicht vor: Jahreswechsel und 18 Uhr am letzten Tag einer Bootsausstellung. Auch wenn Sie als Fanclub eines Bundesligaver eins ein Boot gechartert haben, sollten Sie auf Wasserstraßen lieber darauf verzichten, durch Fanfarenklänge Stadionatmosphäre zu erzeugen. Und Geburtstagsständchen im Hafen auf diese Art und Weise zu untermalen, könnte Ihre Liegeplatznachbarn unter Umständen dazu verleiten, Sie über Bord zu werfen.

Schifffahrtszeichen

Klarheit durch Form und Farbe

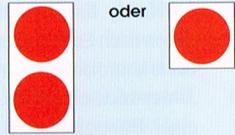
Durchfahrtsverbote:

Tafelzeichen



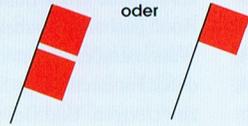
oder

Lichter



oder

Flaggsignale



oder



Geschwindigkeitsbegrenzung



Gebot, in die durch den Pfeil angezeigte Richtung zu fahren



Vorsicht/Gefahr



Gebot, anzuhalten



oder



Liegeplatz für alle



Ankerverbot



Liegeverbot



Festmacherverbot



Erlaubnis zum Anker



Erlaubnis zum Stillliegen



Erlaubnis zum Festmachen



Entfernung des Fahrwassers vom rechten Ufer



Vermeidung von Wellenschlag oder Sogwirkung



Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb



Fahrverbot für Sportboote



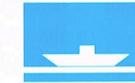
Schwimmverbot



Wendeverbot



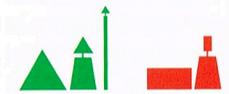
Schallsignal geben



Nicht frei fahrende Fähre



Hinweis auf ein Wehr



linke Seite (stromab) rechte Seite (stromab)



Spaltung des Fahrwassers



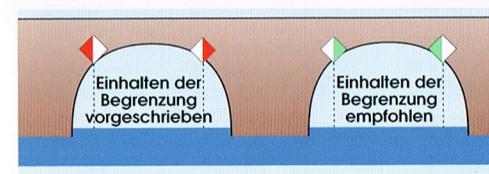
Wasserskistrecke



linke Seite (stromab) rechte Seite (stromab)

Spaltung des Fahrwassers

Wasserskistrecke



Ende eines Verbots oder Gebots



Sperrtonne



Spaltungstonne auf der Müritz

Betonnung

So orientieren Sie sich auf dem Wasser

Tonnen sind eine Mischung aus Wegweiser und Leitplanke auf dem Wasser. Sie kennzeichnen das Fahrwasser, also in gewisser Weise den Straßenverlauf. Sie können absolut davon ausgehen, dass jede einzelne Tonne in Zeiten knapper öffentlicher Kassen ihre Berechtigung hat. Das heißt: Wenn Sie die Tonnen nicht beachten oder falsch zuordnen, laufen Sie auf Grund, treffen auf Steine unter der Wasseroberfläche oder fahren in Gebiete, in die Sie nicht dürfen.

Die meisten der auf Binnenwasserstraßen vorkommenden Tonnenarten sind auf einem Aufkleber dargestellt, der sich im Bereich des Steuerstandes befindet.

Fahrwassertonnen

Im Wesentlichen unterscheidet man zwischen roten und grünen Tonnen in unterschiedlicher Form und Größe. Grün steht dabei anders als auf einem Schiff (steuerbord = grün = rechts) für die stromabwärts gesehene linke Seite des Fahrwassers. Umgekehrt steht Rot (auf Schiffen backbord = links) für die rechte Fahrwasserseite. Die Verwirrung kommt, weil auf Flüssen die von See her kommenden Schiffe beim Ansteuern des Hafens rote und grüne Tonnen jeweils

auf der Seite sehen, die Backbord und Steuerbord entspricht. Jedenfalls dann, wenn sie sich vorschriftsmäßig innerhalb des Fahrwassers bewegen.

„Grün an Grün, Rot an Rot – geht alles klar, hat keine Not“. Vermutlich fällt es den Seeleuten nach entbehrungsreicher Reise über das weite Meer erst mal schwer, sich wieder in geregelten Bahnen zu bewegen, weshalb man ihnen mit dieser Erleichterung entgegen kam.

Klingt einfach, aber was, wenn Sie nur eine einzelne Tonne sehen und entscheiden müssen, ob sie rechts oder links an ihr vorbei müssen? Hier hilft ein Blick in die Karte, denn sie zeigt Ihnen, wie die Betonung liegt und vor allem in welcher Richtung das Gewässer fließt. Die Fließrichtung ist immer mit Pfeilen in die Karten eingezeichnet. Oder Sie schauen sich an, wohin der Pfeil des Schleusenzeichens zeigt: Die Spitze ist gegen die Strömung (also flussaufwärts) gerichtet. Grundsätzlich sollten Sie sich immer vergegenwärtigen, ob Sie mit dem oder gegen den Strom fahren.

Wenn ein Fahrwasser abzweigt, wird dies durch eine grün-rote oder rot-grüne (je

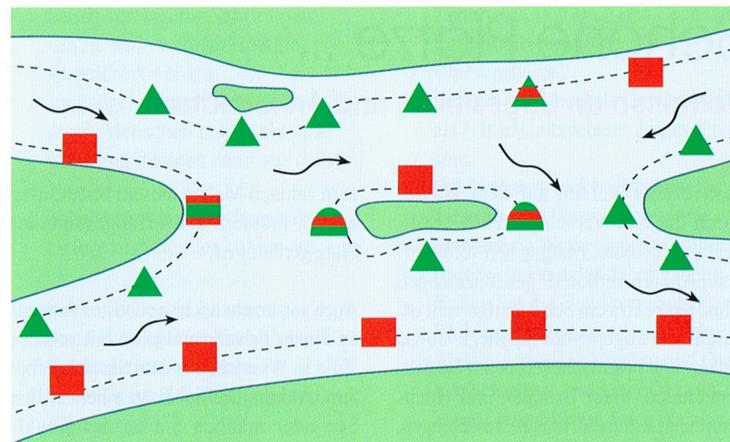
Talfahrt: Fahrt in Fließrichtung, mit der Strömung in Richtung Meer oder größerem Fluss (rechts rot, links grün)

Bergfahrt: Fahrt gegen die Fließrichtung, gegen die Strömung, vom Meer oder größerem Fluss weg (links rot, rechts grün)

Tonnenstrich: Der Tonnenstrich ist eine gedachte Linie, die entsteht, wenn man alle Tonnen miteinander verbindet. Fahren Sie nie hinter diese Linie, auch wenn es Ihnen noch so sicher erscheint.

Tipp: Unter www.quickmaritim.de (Menüpunkt Nachträge) finden Sie Freddy's Tonnenspicker als Download.

Beschreibung	grüne Tonne	rote Tonne	Spaltungstonne	Mündungstonne	Mündungstonne
Gewässerseite (in Fließrichtung gesehen)	links	rechts	Mitte	rechts der durchgehenden Fahrinne, links der einmündenden Fahrinne	links der durchgehenden Fahrinne, rechts der einmündenden Fahrinne
Farbe	grün	rot	rot-grün gestreift	rot mit grünem Streifen	grün mit rotem Streifen
Toppszeichen	spitz	stumpf	rund	stumpf	spitz



So kompliziert ist es selten: Hauptfahrwasser (unterer Wasserlauf) mit zwei einmündenden Fahrwassern.

nachdem, welche Farbe oben ist) Tonne angezeigt. Auch hier ist ein Blick in die Karte lohnend, denn es ist gut möglich, dass sich auch die Fließrichtung ändert, wie es zum Beispiel beim Abzweig der Müritz-Havel-Wasserstraße von der Müritz-Elde-Wasserstraße der Fall ist.

Besondere Tonnen

Es gibt jedoch auch grün-weiß und rot-weiße Tonnen (letztere sogar in Quer- und längsgestreift). Was die in Ihrem jeweiligen Revier bedeuten, hat Ihnen Ihr Einweiser bei den Revierbesonderheiten erklärt. Auf dem Schweriner See werden damit zum Beispiel die Uferbereiche der zahlreichen Inseln gekennzeichnet. Auf

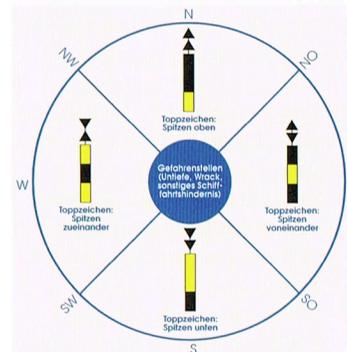
der Müritz ist die Tonne Müritz-Mitte rot-weiß-längsgestreift, markiert aber keine Untiefe, sondern nur die Mitte des wirklich sehr großen Sees.

Sperrtonnen

Gelbe und gelb-rote Tonnen sperren üblicherweise eine Wasserfläche für den Bootsverkehr, entweder aus Naturschutzgründen oder, weil dort zum Beispiel ein Badestrand ist.

Das Kardinalsystem

Gefahrenstellen (Untiefen, Wracks oder anderes Zeug, was unter der Wasseroberfläche liegt und den Bootsrudder unangenehm berühren könnte) werden nach dem Kardinalsystem betonnt. Das bedeutet, die Gefahrenstelle ist im Idealfall mit vier schwarz-gelben Tonnen gekennzeichnet: Eine im Norden, eine im Osten, eine im Süden und eine im Westen der Gefahrenstelle. Welche Tonne man vor sich hat, ist an den beiden Kegeln zu erkennen, die oben auf der Tonne angebracht sind, sie sind das sogenannte Toppszeichen. Auch der Tonnenkörper ist, je nachdem, ob sich die Tonne im Norden, Osten, Süden oder Westen der Gefahrenstelle befindet, unterschiedlich farbig gestrichen. Die Form des Tonnenkörpers kann recht unterschiedlich sein.



Das Kardinalsystem markiert flache Stellen.



Liegeverbot

Marina:
Sportboothafen

Schöne Plätze ...

Verhalten an Liegestellen und Ankerplätzen

Parkverbote werden auf dem Wasser durch die drei Verkehrszeichen „Stillliegen verboten“, „Festmachen verboten“ und „Ankern verboten“ gekennzeichnet. Ohne dass extra ein Schild aufgestellt ist, besteht ein allgemeines Stillliege- sowie Anker- und Festmacheverbot auf Schleusenkanälen, unter Brücken und Hochspannungsleitungen, in Fahrwasserengen, an Einmündungen und Hafeneinfahrten und in der Fahrlinie von Fähren und deren Anlegeplätzen. Nicht erlaubt ist das Festmachen außerdem an Schifffahrtszeichen, Geländern und Bäumen.

Legen Sie grundsätzlich nicht an Anlegern der Berufsschifffahrt an (meistens ist dort auch ein Hinweis angebracht, der das untersagt). Besonders Fahrgastschiffe folgen einem Fahrplan und deren Kapitäne werden schnell sauer, wenn sie

zum zehnten Mal an diesem Nachmittag warten müssen, bis ihr angestammter Platz geräumt ist.

Auch von einem noch so robusten Anleger an einem Privatgrundstück mit schöner Villa in Wasserlage halten Sie sich lieber fern. Ankern Sie lieber an einem stillen See oder machen Sie an der Kanalböschung fest. Oder benutzen Sie einen der gut ausgestatteten Häfen oder Wasserwanderrastplätze. Das hat außerdem den Vorteil, dass Sie gute Chancen auf frische Brötchen am nächsten Morgen haben.

TIPP

Mehr zum Thema Verhalten an Liegeplatz steht in der kleinen Hausbootetikette auf Seite 38.



Schön fürs Auge, gefährlich für den Antrieb: Seerosenfeld.

Kranich, Seerose & Co

Umweltgerechtes Verhalten an und auf dem Wasser

Die meisten Hausboote sind von Leistung und Bauart her für ein eher beschauliches Vorankommen ausgelegt. Moderne Technik, schallgedämpfte, sparsame Dieselmotoren und gut ausgestattete Marinas tragen dazu bei, dass die Natur weitestgehend geschont wird.

Obwohl sich Tiere (und auch Pflanzen) den vom Menschen bestimmten Bedingungen anzupassen versuchen, sollte der Mensch nicht voraussetzen, dass diese Anpassung immer leicht fällt. Tiere reagieren sehr sensibel auf Veränderungen,

und dem sollten wir – wo immer möglich – gerecht werden.

Bitte machen Sie sich bewusst, was Störungen für die Tiere in freier Natur bedeuten:

- Sie haben zusätzlichen Stress und verminderte Überlebensfähigkeit in einer enger werdenden, belasteten Umwelt.
- Infolge mangelnder Ruhe verbrauchen flüchtende Tiere wichtige Energiereserven.

- Durch verringerte Nahrungsaufnahme kann weniger Energie gespeichert werden.
- Jungvögel nehmen die Gefährdung durch Menschen meist sehr spät wahr und flüchten dann aus dem Nest.
- Scheue Brutpaare verlassen ihre Gelege und die Eier kühlen aus.

Besondere Rücksicht ist angesagt,

- wenn Zugvögel im Frühjahr und Herbst Kräfte sammeln,
- in der Brutzeit im Frühjahr und Sommer und
- während der spätsommerlichen Mauser (dann können einige Vogelarten nicht fliegen).

Ihre Charterfirma wird Sie mit den „Zehn goldenen Regeln“ vertraut machen. Ergänzend haben wir noch ein paar Umwelttipps für Sie zusammengestellt.

- Fahren Sie nicht zu schnell. Je dichter Sie dem Ufer sind, umso langsamer sollten Sie fahren. Passen Sie Ihr Tempo auch dem Uferbewuchs an, um bereits geschwächte Schilfhalm nicht loszureißen oder umzuknicken.
- Fahren Sie nicht in bewachsene Uferbereiche, Schilfgürtel, Ufergehölze und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien, da diese sehr schnell zerstört werden.
- Vermeiden Sie das Überfahren flacher Gewässerpartien mit oft einzigartigen Wasserpflanzen und meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlammflächen (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln) sowie seichte Gewässer (Laichgebiete). Fahren Sie im eigenen Interesse nicht in Seerosenfelder, um Schäden am Bootsantrieb zu vermeiden.

- Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln oder anderer Ufervegetation.
- Befahren Sie niemals Gewässer, die als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind.
- Fotografieren und beobachten Sie Tiere aus der Ferne – der naturverbundene Wassersportler sollte immer ein Fernglas dabei haben.
- Halten Sie die Gewässer sauber. Verhindern Sie auf jeden Fall das Einleiten von Treibstoffen und Ölen ins Gewässer – ein Liter Öl kann bereits eine Million Liter Wasser verunreinigen! Wenn Ihr Boot Öl verliert, rufen Sie sofort die Notfallnummer Ihres Vercharterers an.
- Abfall gehört niemals über Bord, sammeln Sie ihn und entsorgen Sie ihn an einer Anlegestelle. Milch oder Milchprodukte entziehen dem Wasser Sauerstoff und sind für fischreiche Gewässer besonders schädlich. Auch Küchenabfälle gehören nicht ins Wasser.
- Lassen Sie keine Fäkalien ins Wasser gelangen. Entsorgen Sie den Inhalt Ihres Bord-Fäkalientanks ausschließlich an einer Absaugstation.
- Lassen Sie beim Stillliegen sowie beim Schleusen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Lärm oder Abgase zu belasten.



Die Anpassung fällt Tieren nicht immer leicht.



Innenfahrstand

Fahren und Steuern

So zeigen Sie Diesel und Getriebe, wo es lang geht

Kurs: Die Richtung, in die man steuern muss, um ein Ziel zu erreichen.

Ruderblatt: Eine in Längsschiffsrichtung unterhalb der Wasserlinie angebrachte große Platte. Ihren Winkel zur Längsachse des Bootes kann man mit dem Steuerrad so verstellen, dass sie dem Wasser mal mehr, mal weniger Widerstand entgegensetzt. Die Folge ist, dass das Boot um die Kurve fährt.

Propeller: Beim Landvolk Schiffschraube genannt, treibt der Propeller das Boot voran.



Außenfahrstand

Bootfahren ist niemandem in die Wiege gelegt und wenn Ihnen klar ist, dass der Gashebel nicht nur zum Beschleunigen oder Verlangsamten des Bootes da ist, sondern auch zum Steuern, liegen Sie schon auf dem richtigen Kurs. Doch bevor wir uns ans Manövrieren machen, sollten wir erst mal sehen, wie man den Dampf überhaupt anstellt.

Motor starten und stoppen

Die Bedienkonsole für den Motor befindet sich am Hauptfahrstand. Dazu gehören der Drehzahlmesser zur Überwachung der Motordrehzahl, der Betriebsstundenzähler, das Zündschloss für den Motoranlasser sowie die Kontrollleuchten für Öldruck, Kühlwassertemperatur, Vorglühen und Ladestrom.

Starten

Üblicherweise hat das Zündschloss vier mögliche Stellungen. In der Stellung 0 ist der Motor ausgeschaltet. Die Stellung 1 ist die Betriebsstellung. Stellung 2 dient zum Vorglühen des Dieselmotors. Man sollte den Motor vor dem Start je nach Hersteller 15 bis 25 Sekunden vorglühen. Zum eigentlichen Anlassen des Motors wird der Zündschlüssel in Stellung 3 weitergedreht.

Ist der Motor erfolgreich gestartet, lässt man den Schlüssel los und das Zündschloss springt automatisch in die Betriebsstellung 1.

Stoppen

Zum Stoppen des Motors (nicht des Propellers im laufenden Betrieb) wird der Zündschlüssel über die Stellung 0 nach links gedreht und festgehalten bis der Motor aus ist. Sobald dies der Fall ist,

ertönt ein Signalton solange, bis der Zündschlüssel in die Stellung 0 gebracht wird.

Bei einigen Bootstypen befindet sich seitlich vom Zündschloss ein Stopp-Taster. In diesem Fall wird zum Stoppen des Motors der Zündschlüssel in Stellung 0 gedreht und der Taster bis zum Abschalten des Motors betätigt.

Verfügt das Charterboot über einen Außenfahrstand, so ist dieser nur zum Fahren ausgerüstet, das heißt es gibt Steuerrad, Gashebel und einen Not-Stop-Taster. Manchmal sind noch eine Anzeige für die Wassertiefe (Echolot) und ein Kompass vorhanden.

Der rote Taster „Maschine aus“ (oder Not-Stop) schaltet den Motor aus. Wenn der Zündschlüssel nicht auf der Stellung 0 steht, ertönt nach einigen Sekunden der Signalton. Um diesen zu unterbinden, muss der Zündschlüssel auf 0 gedreht werden. Wir haben diesen Taster seit 14 Jahren nicht gebraucht. Also: Finger weg.

Steuerrad und Gashebel

Die wichtigsten Dinge am Fahrstand sind natürlich Steuerrad und Gashebel. Das Steuerrad muss man, wie beim Auto, in die Richtung drehen, in die man fahren will.

Der Gashebel funktioniert anders als beim Auto: Schiebt man ihn nach vorne, fährt

ACHTUNG

Der Not-Stop-Taster ist nicht dazu geeignet, während einer Schleusung den Motor abzustellen!

das Boot los. Wenn man den Gashebel los lässt, bleibt er in der gewählten Stellung, wenn Sie also langsamer fahren wollen, müssen Sie aktiv werden und ihn zurückziehen. Wenn Sie rückwärts fahren wollen, ziehen Sie ihn nach hinten, auch hier bleibt der Gashebel in der gewählten Position.

Um Gas zu geben, ohne dass das Boot gleich los fährt, drücken Sie den Knopf

seitlich am Gashebel, dann ist der Motor im Leerlauf. Bei manchen Booten muss man den Motor auch durch einen ähnlichen Knopf einkuppeln und er springt in Neutralstellung wieder in den Leerlauf.

MERKE

Lassen Sie den Gashebel auf Neutral für zwei Sekunden los, wenn Sie von Vorwärts auf Rückwärts umschalten.

Hausbootmanöver

Der kleine Unterschied und seine Folgen

Ein Hausboot zu steuern ist einfach, aber es funktioniert anders als beim Auto. Es mag selbstverständlich klingen, aber die meisten Einsteigerfehler beruhen darauf, dass einige kleine, aber entscheidende Unterschiede nicht verinnerlicht werden.

1. Ihr Hausboot steht nicht mit vier Rädern auf dem Grund des Hafenbeckens. Das führt dazu, dass es bei Wind dahin fährt, wohin der Wind es schiebt und nicht dahin, wohin Sie lenken.
Darum: Achten Sie auf die Windrichtung!
 - Legen Sie vorwärts möglichst gegen den Wind an.
 - Machen Sie sich sonst den Wind zu nutze, indem Sie sich das letzte Stück bis zum Steg vom Wind schieben lassen.
2. Ihr Hausboot lässt sich nur dann steuern, wenn das Ruderblatt vom Wasser angeströmt wird. Angeströmt wird das Ruderblatt nur, wenn sich das Boot in Fahrt befindet. Je schneller Sie fahren, desto stärker wird das Ruderblatt angeströmt und desto enger sind die Kurven, die Sie fahren können.

Darum: Erst im Leerlauf das Steuer in die Richtung drehen, in die Sie wollen, dann einen sehr kurzen kräftigen Schub Gas geben und sofort wieder auf Leerlauf stellen.

3. Rückwärts lässt sich ein Hausboot fast nicht steuern, also mit einem eleganten Schlenker rückwärts in die Box ist nicht.
Darum: Bringen Sie das Hausboot mit kurzen Gasimpulsen in die Position, von der aus Sie rückwärts Ihren Steg erreichen.
4. Da sowohl der Propeller als auch das Ruderblatt hinten am Boot angebracht sind, bewegt sich beim Steuern auch das Heck, es schwenkt genau in die andere Richtung aus als die, in die Sie wollen.
Darum: Werfen Sie vor starken Lenkbewegungen einen Blick nach hinten und vergewissern Sie sich, dass dort genug Platz ist. Wenn es eng wird: Stoßen Sie das Boot erst vom Ufer ab, bevor Sie Ruder legen und vorsichtig Gas geben. Eine elegante Alternative ist auf Seite 24 beschrieben.

Ablegen

Seiltrick ganz ohne Zauberei

Klampe, Poller: Eine Klampe oder ein Poller ist ein stabiler Beschlag, an dem man eine Leine festmachen kann.

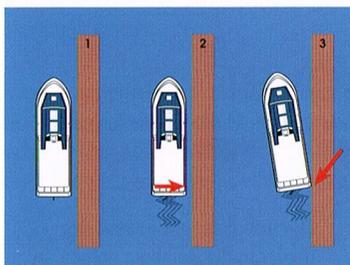
Fender: Ein mit Luft gefülltes Kissen, das an einem Seil außen am Boot hängt. Es soll wie die Gummileisten beim Autoscooter Schäden vermeiden, die bei leichten Zusammenstößen oder durch Kontakt zu Steg oder Nachbarboot entstehen könnten.

Festmacher: Die Festmacher sind Leinen, mit denen das Boot an Land oder an einem Steg fixiert wird.

Heck: Achterschiff, der Hintern des Bootes

Bug: Vorschiff, die Nase des Bootes

Vorwärts aus einer Parklücke herausfahren kann jeder und auch mit dem Hausboot ist das kein Problem. Aber bitte im Kopf behalten, dass der Drehpunkt des Bootes im vorderen Drittel ist und man hinten genug Abstand vom Steg oder Stegnachbarn haben muss.



Achtung, Heck schwenkt aus.

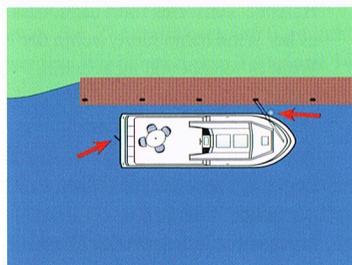
Mit dem richtigen Gewusst-Wie ist es auch keine große Sache, aus einer Parklücke seitlich herauszukommen, das Geheimnis ist ein Seiltrick:

1. Falls nicht vorhanden: eine Leine von der **Klampe** auf dem Vorschiff zu einem **Poller** (oder was sonst zum **Festmachen** da ist) an Land und wieder zurück **an Bord** führen, diese Leine heißt jetzt Vorspring.
2. Maschine starten
3. Alle Leinen außer der Vorspring losmachen.
4. Ein Crewmitglied steht am **Bug**, löst den Knoten, mit dem die Vorspring **an Bord** befestigt ist, behält sie aber noch um die **Klampe** geführt in der Hand.

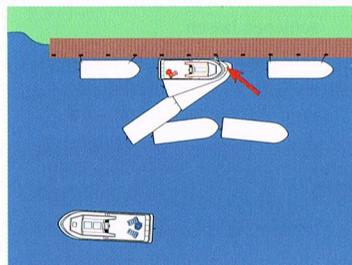


Vorspring-Mann führt die Leine.

5. Wenn Ihnen Ihre Kautions wichtig ist, drücken Sie dem Vorspring-Mann auch noch einen **Fender** in die Hand, den er zwischen Steg und Boot hält, dann gibt es keine Kratzer.
6. Steuerrad zur Landseite drehen
7. Vorsichtig Gas geben, jetzt entfernt sich das **Heck** langsam vom Land, während der **Bug** an Ort und Stelle bleibt, weil der Vorspring-Mann schön festhält.
8. Wenn das **Heck** frei ist: Gashebel auf Neutral, Ruder in die Mitte (Geradeausfahrt) stellen.
9. Dem Vorspring-Mann sagen, dass er loslassen kann (Leine einholen).
10. Vorsichtig rückwärts Gas geben (immer schön nach hinten gucken, ob alles frei ist)
11. Gashebel auf Neutral stellen, dann vorwärts Gas geben und langsam voraus wegfahren.



Steuerrad zum Land



Elegant ablegen mit Spring

Anlegen

Noch ein Seiltrick ohne Zauberei

Beim Anlegen ist es, wie schon beim **Ablegen**, die Vorspring, die **Skippers** Leben einfach macht. Außerdem zählt sich gute Vorbereitung aus. Also: **Fender** raus (wenn sie nicht schon da sind) und alle **Festmacher** bereit legen (ein Ende an der **Klampe an Bord** befestigen). Gerade bei Ihren ersten Anlegemanövern ist es gar keine schlechte Idee, einmal langsam an Ihrem ausgewählten Anlegeplatz vorbeizufahren, nach dem Wind zu sehen und sich in Ruhe zurecht zu legen, was jetzt als nächstes passieren soll.

Längsseits anlegen

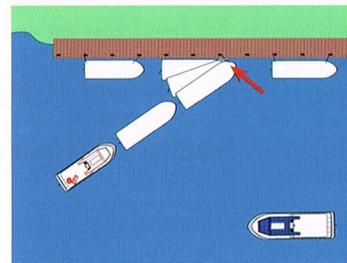
1. Vorspring-Mann steht mit der am Boot befestigten Vorspring am **Bug**.
2. Die Parklücke im spitzen Winkel langsam anfahren (je spitzer desto besser).
3. Kurz vor dem Steg: Gashebel auf Neutral
4. Das Boot langsam am Steg entlang fahren, bis der Vorspring-Mann seine Vorspring um einen **Poller** gelegt hat
5. **Aufstoppen** (siehe Seite 31)
6. Der Vorspring-Mann befestigt die über den **Poller** an Land geführte Leine am Boot.
7. Steuerrad zur Wasserseite drehen und vorsichtig Gas geben. Das **Heck** nähert sich jetzt ganz sachte dem Land.
8. Wenn das Boot längsseits liegt: **festmachen**.
9. Gashebel auf Neutral und Maschine aus.

TIPP

Wenn es nicht klappt: Vorspring verlängern, dann klappt's.

MERKE

Manöver immer vom Außenfahrstand fahren, hier ist bessere Übersicht, auch wenn es regnet oder irre heiß ist.

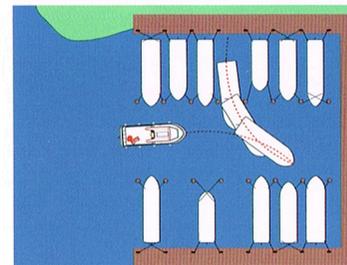


Eindampfen in die Spring

Rückwärts einparken

Rückwärts in eine Box reinzukommen, ist wie beim Auto, so eine Sache. Einfach ist es, wenn kein Wind weht. Wir haben den Ablauf des Manövers so dargestellt, dass Sie in eine Box an **Backbord** fahren. Andersrum geht es natürlich auch.

1. Fahren Sie so, dass Ihr **Heck** auf die Mitte Ihres zukünftigen Nachbarschiffs zeigt.
2. Steuerrad ganz nach **Steuerbord** (in Fahrtrichtung rechts) einschlagen.
3. Langsam rückwärts fahren.
4. Wenn Sie dem zukünftigen



Rückwärts in die Box

Bugstrahlruder: Praktische Manövrierhilfe am Bug, auch Bugstrahler oder Bowprop genannt

Erdnägel: Das sind stabile Eisenpföcke mit einer Öse, die Sie zum Festmachen benutzen können, falls ein Poller fehlt.

Dalben: Dicke Pfähle oder Stangen, die in den Grund gerammt sind und an denen Sie Ihre Festmacher befestigen können.

Nachbarn zu nahe kommen: Auf Leerlauf stellen, einen kurzen, aber kräftigen Schub mit dem Gashebel nach vorn geben, und gleich wieder auf langsam Rückwärts stellen. Das Heck schwenkt dann ein Stück nach Backbord (in Fahrtrichtung gesehen links), Ihr Boot fährt gerade in die Box ein.

5. Lassen Sie das Ruder nach Steuerbord eingeschlagen, bis Sie fest sind.

Bugstrahlruder

Skippers Freund und Helfer

Das Bug- oder Querstrahlruder ist eine wunderbare Unterstützung bei Manövern. Unter dem Bug oder im Bug ist ein Propeller eingebaut, der die Spitze des Hausbootes auf Knopfdruck ein Stück zur linken oder rechten Seite rückt. Gerade bei Wind und engen Durchfahrten ist das wirklich praktisch.

Gesteuert wird das Bugstrahlruder mit einem kleinen Joystick oder zwei Tasten. Drücken Sie nach rechts, wandert der Bug nach rechts, drücken Sie nach links, wandert er nach links.

So verlockend einfach es ist, verlassen Sie sich nie ausschließlich auf den Bugstrahler. Die meisten Hausboote haben nämlich Bugstrahlruder mit einem kleinen Elektromotor, der sich bei Dauerbetrieb erhitzt und abschaltet. Wenn er abgekühlt

ACHTUNG

Auf keinen Fall benutzen sollten Sie das Bugstrahlruder, wenn Sie festgelaufen (auf Grund gelaufen) sind. Dann saugt es Sand, Steine oder Wasserpflanzen an, die den Propeller beschädigen oder gar zerstören können.

MERKE

Alle Manöver fahren sich leichter vom Außenfahrstand aus. Wenn das Boot rückwärts fährt, sollten Sie immer außen fahren.

ist, kommt er früher oder später wieder zu sich, aber dann sitzen Sie eventuell schon an der Kanalböschung.

Vor allem um das Überhitzen zu vermeiden, sollten Sie nur kurze Impulse geben. Das genügt schon, um dem Bug einen Schubs in die richtige Richtung zu geben. Wenn es noch nicht reicht, können Sie ja noch mal kurz drücken.



Bugstrahler erleichtern Manöver bei Wind, aber es geht auch ohne.

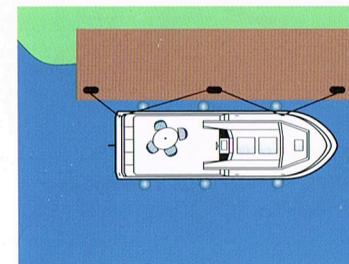
Glückliche Verbindung?

Schnell und sicher festmachen

Auch wenn Sie zu Hause Ihr Fahrrad gern an Verkehrsschilder anketten, Ihr Boot mit einer Leine an einem Schifffahrtszeichen anzubinden ist keine gute Idee. Die Schilder sind nicht besser verankert als ein Zaunpfahl, hier finden Sie und Ihr Hausboot keine Geborgenheit. Folgen Sie lieber den sympathischen blauen Tafeln, die auf Liege- und Ankerplätze hinweisen oder benutzen Sie die soliden Erdnägel, die die meisten Hausboote an Bord haben.

Beim Festmachen Ihres Hausbootes geht es in erster Linie darum, den Dampfer davon abzuhalten, wegzuschwimmen. Ihr Vermieter hat Ihnen mindestens vier Festmacherleinen mitgegeben, benutzen Sie die ruhig auch, viel hilft viel. Jede Leine sollte bereits vor dem Einlaufen mit dem einen Ende bordseitig befestigt und griffbereit sein, damit das Übergeben der Leinen an Land zügig vonstatten geht.

Grundsätzlich ist es eine gute Idee, beide Enden der Festmacherleine an Bord zu befestigen. Das bedeutet: Eine Schlaufe liegt um die Klampe an Bord, dann geht es an Land um einen Poller oder durch einen Ring und dann kommt die Leine wieder zurück an Bord und wird dort



Von links nach rechts: Achterleine, Achterspring, Vorspring und Vorleine halten das Boot sicher am Steg.

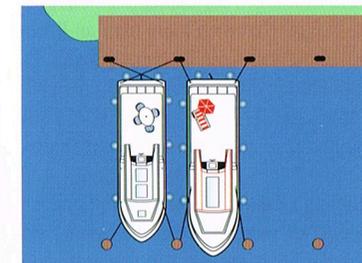
festgemacht. Das hat den Vorteil, dass auf dem Steg nicht große Knäule von Tauwerk herumliegen, über die Ihre Stegnachbarn stolpern. Außerdem können Sie später beim Losmachen an Bord bleiben.

Sie werden oft sehen, dass andere Boote nur mit zwei Leinen fest gemacht sind. Das mag auf den ruhigen Charterrevieren bei unbewegtem Wasser und Sonnenschein ausreichen.

Falls Sie die Fender an Ihrem Hausboot verstellen können: Versuchen Sie, die so zu platzieren, dass sie ein schönes Kissen zwischen der Bordwand und dem, was ihr am nächsten kommen kann, abgeben, sei es ein Pfahl, das Nachbarboot, der Steg oder die Kaimauer.

TIPP

Kontrollieren Sie Ihre Festmacher vor dem Landgang und vor dem Einschlafen. Es ist keine Schande, die Leinen je nach Situation zu verändern. Auch erfahrene Wassersportler machen das.



In unruhigen Häfen lässt man die Festmacher länger und legt sie über Kreuz (Boot links), das puffert den Wellengang etwas mehr ab. Die Dalben nehmen die Vorleinen auf.

Die wichtigsten Knoten

So verhindern Sie Leinen-Salat

Belegen: Einen Knoten machen (In der Sprache der Profi-Seeleute bedeutet „belege das“ auch, dass das letzte Kommando zurückgenommen wird.)

In der christlichen Seefahrt haben Knoten vielerlei Bedeutung: Von der kunstvoll geflochtenen Fußmatte bis zur Glasummantelung gibt es jede Menge Knoten und Flechtwerk, mit denen man auf seine nautische Grundausbildung hinweisen kann. Auf einem Charterboot benötigen Sie nur eine Hand voll Knoten und die hauptsächlich zum Festmachen. Glücklicherweise sind sie leicht zu lernen.

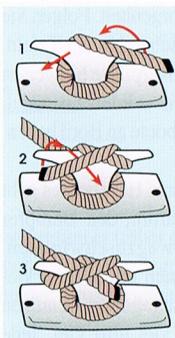
Klampenschlag

Der Klampenschlag ist Hausbootsskipper Alltagsknoten. Einen Festmacher ordentlich auf einer Klampe oder einem Poller zu belegen, wird im Laufe Ihrer Bootsferien jedes Crewmitglied lernen.

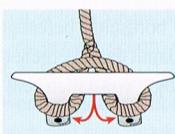
Die meisten Charterfirmen versehen ein Ende des Festmachers mit einem sogenannten Auge. Das ist eine Schlaufe, die fest ins Seil geknotet ist. Bei manchen Firmen wird das Auge mit einer alten Seemannstechnik, dem Spleißen gebildet, das sieht eleganter aus und hält besser. Dieses Auge wird um den Poller gelegt oder unter der Klampe hindurchgeführt. Hat Ihr Festmacher nicht an einem Ende ein Auge, können Sie das mit einem Knoten, der Palstek heißt, leicht ändern.

Pollerstek

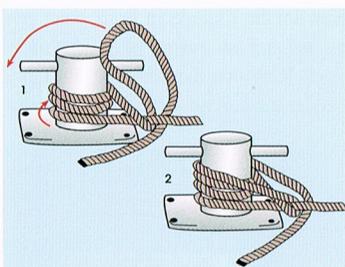
Viele Hausboote haben keine Klampen zum Befestigen der Leinen, sondern große Poller. Natürlich kann man an ihnen auch wie auf einer Klampe belegen. Es gibt jedoch einen speziellen Knoten für Poller, den Pollerstek. Er gehört zwar nicht zum Prüfungsinhalt beim Bootsführerschein, ist aber so schnell und einfach zu machen, dass wir ihn einfach zeigen müssen: Man legt die Leine zwei Runden um den Poller, führt sie unter dem unteren Stück durch und legt noch eine Schlaufe über den Poller – fertig.



Alltagsknoten Klampenschlag: Einmal rum, und quer (2), dann drunter durch (3), das ist nicht schwer.



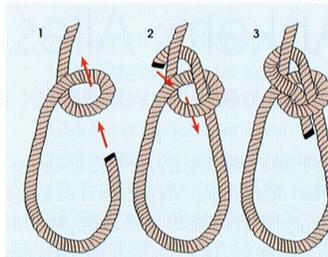
Eine Schlaufe wird zwischen den Klampenstützen durchgesteckt und übergestülpt.



Zweimal rum, einmal unten durch (1) und drüber weg (2)

Palstek

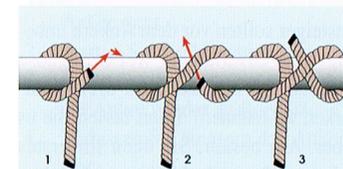
Der Palstek dient zur Herstellung eines Auges, das sich – anders als ein Cowboy-Lasso – nicht zusammenzieht. Man wirft oder legt den Palstek zum Beispiel über einen Festmacherpfahl und kann die Leine beim Ablegen problemlos wieder hochnehmen.



Webeleinenstek

Den Webeleinenstek kann man gut gebrauchen, wenn man das Boot an einer Stange oder einem Pfosten festmachen will. Auch Fender werden, wenn Sie nicht angekettet sind, mit dem Webeleinenstek an der Reling oder Handläufen festgemacht.

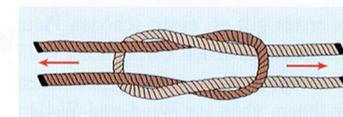
Palstek: Wassermann kommt aus dem Teich (1), umgarnet die schöne Lilofee (2) und taucht wieder ab (3).



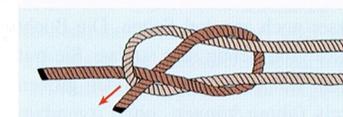
Webeleinenstek: Einmal rum und rüber (1), nochmal rum (2) und drunter durch (3)

Kreuzknoten und einfacher Schotstek

Und wenn Sie jetzt richtig Spaß am Knoten machen bekommen haben, hier sind noch zwei, die Sie auf Chartertörn vermutlich nicht brauchen, die aber im Haushalt ganz nützlich sind: Der Kreuzknoten und der einfache Schotstek. Sie dienen zum Verbinden zweier gleich dicker (Kreuzknoten) oder ungleich dicker Leinen (Schotstek), um diese zu verlängern. Diese Situation kommt weniger beim Festmachen vor, eher schon wenn Sie ein anderes Boot in Schlepp nehmen oder bei einem Notfall (Manövrierunfähigkeit) selbst in Schlepp genommen werden. (Oder wenn der Baum weiter weg steht als Ihre Wäscheleine lang ist oder Sie aus Schnürsenkeln eine Schleppleine für ein Spielzeugboot improvisieren müssen.)



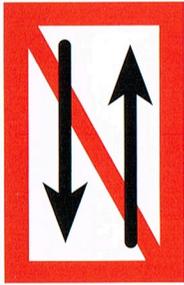
Kreuzknoten



Einfacher Schotstek

TIPP

Lassen Sie sich an der Charterbasis ein Stück alte Festmacherleine zum Knoten üben mitgeben.



Begegnungs-
verbot

Talfahrer: Boot, das mit der Strömung fährt

Bergfahrer: Boot, das gegen die Strömung fährt

Aufdrehen: Den Bug des Bootes gegen die Strömung drehen. Auf diese Weise lässt es sich besser auf der Stelle aushalten, weil das Ruderblatt angeströmt wird und so besser reagiert.

Begegnen an Engstellen

Wie man Fender-Fühlung im Kanal vermeidet

Klar, das Meer ist weit und die Seen groß, aber: Auch auf einer Wasserstraße kann es bisweilen eng werden. Stellen Sie sich vor, Sie tuckern gemütlich einen Kanal hinunter: Auf der rechten Seite haben einige Fischer ihre Angeln ausgelegt, und von vorn kommt Ihnen ein anderes Charterboot entgegen. Nicht zu vergessen die hübschen Bootshäuser an Backbord, die für eine erhebliche Verengung des Fahrwassers sorgen. Kurz: Es passt nur einer durch, aber wer darf zuerst?

Keine Panik, glücklicherweise sind Sie ja mit höchstens zwölf Stundenkilometern unterwegs, das bedeutet, Sie haben noch ausreichend Zeit, um überlegt zu handeln. (Schnellschüsse landen gerade bei Einsteigern oft da, wo sie nicht hingehören – in der Kanalböschung.) Die Angler schaffen ihre Ruten normalerweise rechtzeitig aus dem Weg, sie bilden alleine noch keine Engstelle. Die Bootshäuser sorgen für die Verengung.

Was tun? Erst mal die Lage peilen. Es gibt zwei Möglichkeiten:

Ist der andere noch weit weg von der Engstelle bei den Bootshäusern? Dann dürfen Sie fahren und die Engstelle in möglichst kurzer Zeit passieren. Denn Sie sind der Talfahrer und können, da die Strömung

TIPP

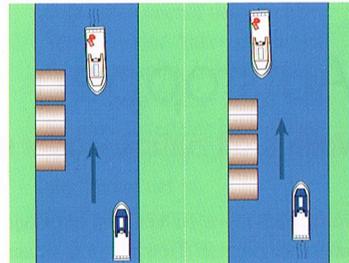
Für die Frage, wer fahren darf, spielt es keine Rolle, auf wessen Seite die Engstelle ist.

MERKE

Bei Engstellen fährt man am besten vom Außenfahrstand.

Sie schiebt, schlechter anhalten, während ein Bergfahrer sein Boot mit ganz wenig Gas gegen die Strömung halten kann.

Hat das andere Charterboot schon die Engstelle erreicht und Sie nicht? Dann müssen Sie anhalten. Denn jetzt kann der andere nicht mehr umdrehen und mit der Strömung rückwärts fahren wäre für den Bergfahrer schwierig. Der Talfahrer, der noch nicht in der Enge ist, kann ja notfalls noch gegen den Strom aufdrehen.



Links: Das rote Boot darf fahren.
Rechts: Das rote Boot muss warten.

ZUSAMMENFASSUNG

Prüfen: Fahr ich stromab (zu Tal) oder stromauf (zu Berg)?

Der **Talfahrer** darf weiterfahren, wenn der Bergfahrer noch vor der Engstelle anhalten kann.

Der **Bergfahrer** darf weiterfahren, wenn er die Engstelle schon erreicht hat, dann muss der Talfahrer warten. Wenn Sie eine Engstelle nicht überblicken können (zum Beispiel wegen einer Kurve oder, weil die Engstelle durch eine Brücke gebildet wird): Geben Sie einen langen Ton (etwa vier Sekunden), damit eventuelle Entgegenkommer gewarnt sind.

Wenden auf engem Raum

So drehen Sie auf dem Teller

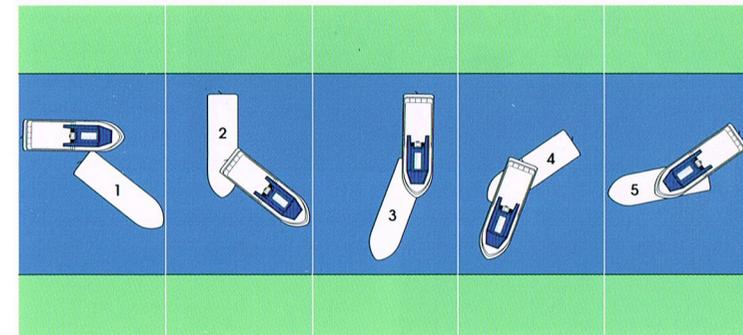
„Ach Schatz, eigentlich hätten wir eben abbiegen müssen.“ Welche Steuerfrau würde bei einer derartigen Mitteilung des zur Navigation abgestellten Bordmannes nicht aufseufzen? Der Seufzer fällt lauter aus, wenn man gerade in einem engen Kanal unterwegs ist – und leiser, wenn man weiß, wie man den Dampf auf dem Teller dreht.

1. Aufstoppen
2. Bei rechtsdrehendem Propeller: Steuerrad ganz nach rechts einschlagen und so lassen.
3. Gashebel kurz und energisch nach vorne schieben. (Zurückziehen nicht vergessen!) Das Achterschiff dreht jetzt nach Backbord.

TIPP

Bei linksdrehendem Propeller das Steuerrad ganz nach links einschlagen, danach geht es genau so wie beim Rechtsdreher.

4. Gashebel kurz und energisch nach hinten ziehen. Das Achterschiff zieht weiter nach Backbord.
5. Wenn es noch nicht reicht: immer kurz vorwärts und rückwärts Gas geben, bis Sie wieder Kurs auf die verpasste Abzweigung nehmen können.



Hausboot-Ballett: Nur Ruder legen und immer kurz vorwärts und rückwärts Gas geben, fertig ist die halbe Pirouette.



Schleusenkammer: Der Raum, der von den zwei Schleusentoren und den Seitenwänden der Schleuse gebildet wird

Schützen: Öffnungsklappen im Schleusentor, durch die das Wasser einbeziehungsweise ausströmt (manchmal auch Schieber genannt)

Schleusenwärter: Der Chef der Schleuse, er hat das Sagen

Obertor: Das flussaufwärts gelegene Tor der Schleuse

Oberwasser: Der flussaufwärts gelegene Fluss oder Kanal

Untertor: Das flussabwärts gelegene Tor der Schleuse

Unterverwasser: Der flussabwärts gelegene Fluss oder Kanal

Schleusenhub: Das ist die Differenz zwischen Ober- und Unterverwasser der Schleuse, also die Höhe, um die Ihr Boot fällt oder steigt.

Kammer des Schreckens

Hier verlieren Sie die Angst vorm Schleusen

Was ist eine Schleuse? Eigentlich nicht mehr als „ein Raum zwischen zwei Toren, der es Booten erlaubt, schwimmend von einem Wasserstandslevel auf ein anderes zu wechseln“, schreibt Ex-Schleusenwärter Jake Kavanagh in „Schleusenwärters Berg- und Talfahrten“. Flüsse haben die Eigenschaft, abwärts zu fließen. Mal ist das Bett, das sie sich auf dem Weg zum Meer im Laufe der Jahre gegraben haben, tief, mal ist es flach – je nachdem, wie fest der Boden unter dem Wasser war. Unter derart ungleichmäßigen Bedingungen lässt sich natürlich schlecht schippern. Aus diesem Grund wurden zunächst Staudämme gebaut, dann wurde gebaggert, schließlich begradigte man Flüsse zumindest stellenweise und als irgendwann ein Schiffer keine Lust mehr hatte, nach einem anstrengenden Tag auf dem Wasser sein Boot samt Ladung um einen Staudamm herum zu tragen, wurde die Schleuse erfunden. Es gibt sie noch heute. Schleusen kommen in den verschie-

densten Größen vor, manche muss man selbst bedienen, bei anderen genießt man den Service eines Schleusenwärters. Sie funktionieren aber alle nach dem gleichen Prinzip:

Nach dem Einfahren in eine Schleuse und dem Verschließen des passierten Schleusentores wird der Wasserstand in der Schleuse mit dem jenseits des anderen Schleusentores auf dasselbe Niveau gebracht. Dazu sind die meisten Schleusentore mit Öffnungsklappen (den Schützen) versehen, durch die das Wasser in die Schleusenkammer einbeziehungsweise aus ihr heraus strömt.

ACHTUNG

Leinen beim Schleusen immer mit der Hand führen!



Schleuse: Mit langen Leinen und je einem Crewmitglied am Bug und am Heck geht es ganz leicht.

Fahrstuhl für Boote

Das erwartet Sie in der Schleuse

Eine Schleuse benutzen ist fast genauso einfach wie am Steg anlegen und festmachen. Aber eben nur fast – zwei Dinge sind beachtenswert an einer Schleuse:

1. der Wasserstand ändert sich
2. es gibt einen Absatz am Obertor (den Drempe), den man erst bemerkt, wenn man schon drauf sitzt.

Dem wechselnden Wasserstand wird man gerecht, in dem man die Leinen, anders als beim Anlegen, nicht befestigt, also nicht befestigt, sondern nur einmal um die Klampe an Bord führt und ansonsten in der Hand behält. Je nachdem ob das Wasser steigt oder fällt, kann man dann die Leine ranholen oder etwas mehr Leine geben. Halten Sie die Leinen ohne großen Kraftaufwand immer schön straff, beim Abwärtschleusen müssen Sie dem Zug der Leine nachgeben, beim Aufwärtschleusen müssen Sie ziehen.

Stangen

Manche Schleusen sind mit Stangen, die von oben bis unten in die Schleusenwand eingelassen sind, ausgestattet. Hier können Ihre Festmacher vom Prinzip her entlang rutschen. Trotzdem sollten Sie nicht mit Knoten festmachen, denn Ihre Leinen könnten sich verkanten oder an einer Querstrebe der praktischen Stange hängen bleiben.

Schwimmpoller

Schleusen mit großer Hubhöhe sind manchmal mit Schwimmpollern zum Festmachen ausgestattet. Diese Poller rutschen an der Schleusenkammerwand mit Ihnen nach oben oder unten. Bei soviel Komfort können Sie natürlich richtig festmachen. Aber: lassen Sie ein Crewmitglied in der Nähe des Festmachers, damit

ACHTUNG

Drempe am Obertor, immer auf der Kammerseite der gelben Linie bleiben!

man schnell loswerfen kann, falls sich der Schwimmpoller verklemmt.

Drempe

Den Absatz am Obertor, den Drempe (Pfeil), erkennt man an einer gelben Linie, die an die seitliche Schleusenwand gemalt ist. Dahinter ist meistens noch ein guter Meter Platz bis zum Tor. Je nach Bauart und Hubhöhe können Sie den Drempe sehen, wenn Sie mit der Schleuse unten sind. Bleiben Sie mit dem gesamten Boot auf der Kammerseite der gelben Linie, dann sind Sie immer weit genug vom Drempe weg.



Abstand halten: Drempe (Pfeil).



Hubtor: Schleuse Mirow

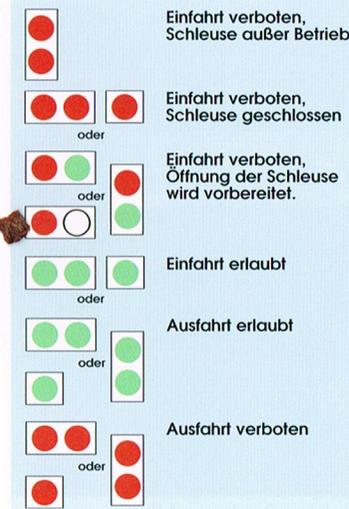
Vorbereitung

So brennt in der Schleuse nichts an

Mit dem Schleusen ist es wie mit dem Kochen: Gute Vorbereitung ersetzt hektische Betriebsamkeit. Wenn Sie die Kartoffeln erst schälen, wenn das Steak schon in der Pfanne brutzelt, gibt es das Fleisch entweder angebrannt oder ohne Kartoffeln. In der Schleuse entsteht dann zwar nicht zwangsläufig Kleinholz, die Pannen-Wahrscheinlichkeit verringert sich aber deutlich, wenn Sie vorher kurz unsere Checkliste durchgehen.

Checkliste Schleusenvorbereitung

1. Sind Beiboote oder auch Spielzeugboote, die außenbords hinterher oder längsseits geschleppt werden, an Bord?
2. Ist das Bugstrahlruder angeschaltet?
3. Steht vorn und hinten je ein Crewmitglied bei den Festmachern? (Falls Sie zu zweit fahren: Liegt der hintere Festmacher so bereit, dass der Steuermann ihn schnell greifen



und über den Poller der Schleuse werfen kann?)

4. Wissen Bug- und Heckmann (oder -frau), was sie zu tun haben?
5. Hängen an beiden Bootsseiten ausreichend Fender?
6. Sind an beiden Seiten je zwei Festmacher an ihren Klampen befestigt und sauber zurechtgelegt, so dass es keine Knoten gibt?

ZUSAMMENFASSUNG

Außenbords
Bugstrahler
Crew
Fender
Festmacher

MERKE

Lieber zu früh stoppen als zu spät! Wenn Sie noch weiter nach vorne müssen, kann der Bugmann das Boot mit der Leine ein Stück ziehen.



Kammerspiele: Hier wird die Schleuse zur Bühne.

Abwärtsschleusen

Runter kommt man immer?

Fahren Sie (nach Aufforderung oder bei entsprechenden Lichtzeichen) langsam durch das geöffnete Schleusentor in die Schleusenkammer ein. Stoppen Sie das Boot mit dem Motor (kurzer Schub auf Rückwärts). Dann legt der Bugmann die Vorleine und der Heckmann die Heckleine jeweils um einen landseitigen Poller und nimmt das Leinenende auf das Boot zurück. Werfen Sie noch einen prüfenden Blick nach hinten: Ist die gelbe Linie, die den Dremmel markiert, weit genug vom Heck weg? (Bild 1)

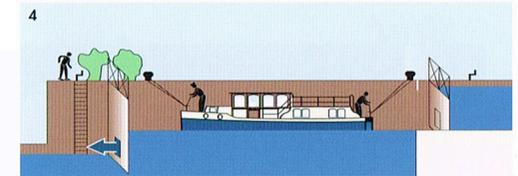
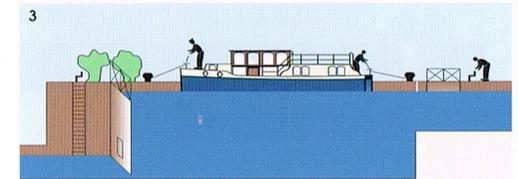
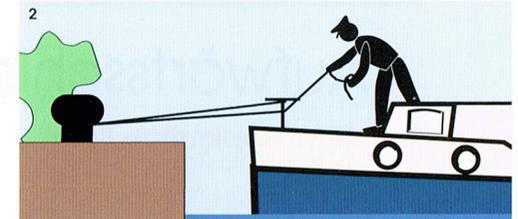
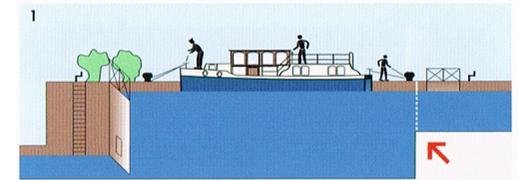
Bug- und Heckmann führen die wieder an Bord genommenen, losen Leinenenden über eine Klampe und nehmen sie in die Hand. Belegen Sie die Leinen niemals mit einem Knoten! (Bild 2)

Stellen Sie den Motor ab. Dann schließen Sie (oder der Schleusenwärter) das hinter Ihnen liegende Obertor (Bild 3). Vergewissern Sie sich, dass die Schützen des Obertors geschlossen sind. Danach gehen Sie zum Untertor und öffnen die Schützen.

Sobald das Boot absinkt, geben Bug- und Heckmann ihr loses Leinenende für Stück nach. Beide müssen stets darauf achten, dass sich die um die Klampe

TIPP

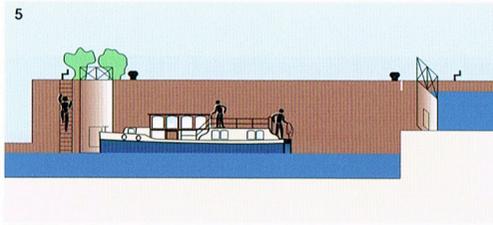
Freuen Sie sich, wenn der Schleusenwärter oder ein an Land stehendes Crewmitglied eines anderen Bootes Ihre Leine annimmt. Umgekehrt sollten auch Sie anderen Booten beim Handling der Leinen behilflich sein, bevor Sie nutzlos herumstehen. Ein Dankeschön ist Ihnen meistens sicher.



geführte Leine nicht verkleben kann. Halten Sie mit dem Bootsheck ausreichend Abstand vom Dremmel. Legen Sie sich dazu eventuell den Bootshaken parat. (Bild 4)

Ist der Absenkvorgang beendet (die Schleuse ist unten), starten Sie den Motor. Jetzt öffnet das Crewmitglied an Land, der Schleusenwärter oder die Automatik das Untertor.

Wenn das Untertor offen ist und Sie durch Ampel oder Anweisung zum Ausfahren aufgefordert werden, holen Sie die Leinen

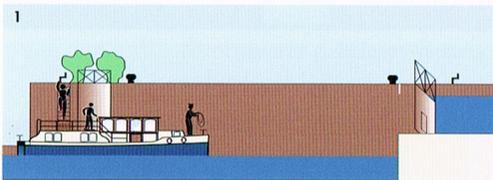


an Bord zurück. Lassen Sie möglichst keine Leinen ins Wasser fallen. Sollte dennoch die Heckleine ins Wasser fallen, stellen Sie den Gashebel sofort auf Neutrad und nehmen die Leine an Bord.

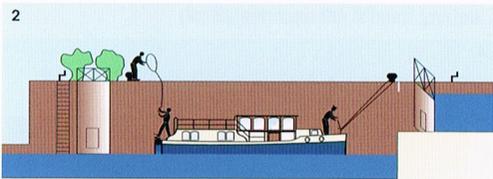
Falls Sie zum Toröffnen ein Crewmitglied an Land hatten, kann es über eine an der Schleusenmauer befestigte Leiter wieder an Bord kommen. Verlassen Sie die Schleusen-kammer mit langsamer Fahrt! (Bild 5)

Aufwärtsschleusen

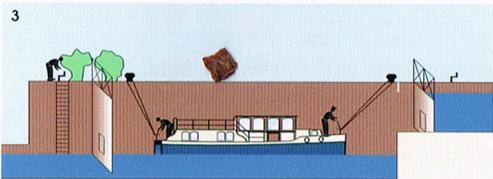
Mit Wasserkraft zu Berg



Wenn es geht, lassen Sie ein Crewmitglied bereits vor der Schleuse (über den Anleger oder die Böschung) an Land. Dann können Bug- und Heckmann die Festmacher bequem nach oben geben und müssen nicht Lasswerfen über einen vom Boot aus unsichtbaren Poller üben. (Falls das vorher nicht geht, gibt es immer noch die Leiter in der Kammer.)



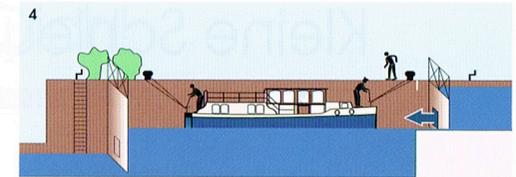
Fahren Sie (nach Aufforderung) bei geöffnetem Schleusentor in die Schleusen-kammer. (Bild 1)



Das Crewmitglied an Land legt die Leinen um die Poller und gibt die Leinenenden wieder an Bord zurück. Sind die Leinen für das Zweibege-Handling zu kurz, kann mit Hilfe eines Palsteks (siehe Seite 29) eine Schlaufe geknotet werden, die landseitig um den Poller gelegt wird. (Bild 2)

Stellen Sie den Motor ab. Jetzt schließen Sie die hinter dem Boot liegenden Schleusentore (wenn das nicht der Schleusenwärter besorgt). Vergewissern Sie sich, dass die Schützen am Untertor geschlossen sind. (Bild 3)

Wenn das Schleusentor geschlossen ist, werden die Schützen am Obertor geöffnet (entweder durch einen aus Ihrer Crew, den Schleusenwärter oder die Automatik). Jetzt strömt Wasser in die Schleusen-kammer, das kann ganz ordentlich schäumen. Wenn Ihr Boot dem Obertor am nächsten ist, sollte der Bugmann kräftig an den Leinen ziehen, um ein Quertreiben des Bootes zu verhindern. Während des Anstiegs des Bootes müssen Bug- und Heckmann die Leinen nach und nach dichter nehmen, das heißt anziehen und das Boot auf Fenderabstand dicht an der Schleusenwand halten. (Bild 4)



Hat sich der Wasserstand in der Schleusen-kammer mit dem der vor Ihnen liegenden Fahrstrecke ausgeglichen (die Schleuse ist oben), starten Sie den Motor.

TIPP

Beim Schleusen (aufwärts und abwärts) sollten möglichst keine Personen im Wege stehen. Lassen Sie kleine Kinder unter Deck, oder erklären Sie ihnen, wo sie sich an Deck aufhalten können, ohne von der Schleusencrew über den Haufen gerannt zu werden.

Wenn das Obertor geöffnet und die Ausfahrt frei ist (Anweisung oder Ampel), holen Bug- und Heckmann die Festmacher ein und ein eventuell an Land stehendes Crewmitglied kommt wieder an Bord.

Fahren Sie langsam aus. (Bild 5)



Vielfalt: Historische Schleuse Wolfswinkel im Finowkanal

Kleine Schleusenetikette

So vertragen sich Wassersportler auf- und abwärts

- Grundsätzlich wird in der Reihenfolge der Ankunft vor der Schleuse in die Schleusenkammer eingefahren. Aber: Zuerst kommen die Profis, also Fahrgastschiffe oder selten auch mal ein Frachter. Dann fahren die dicken Pötte (zum Beispiel Sie mit Ihrem Hausboot) in die Schleuse, dann die Kleinen (Paddler, Ruderer und Kanuten). Diese Regelung hat den einfachen Grund, dass so weniger Bruch entsteht, wenn ein großes, schweres Boot aus dem Ruder läuft und eventuell nicht rechtzeitig stoppen kann. Auch kann die Schleuse besser genutzt werden, weil die Zwischenräume seitlich der Großen mit den kleinen Booten aufgefüllt werden können.
- Maschine aus, insbesondere, wenn Sie nicht alleine schleusen und niedrigere Boote in der Nähe sind.
- Der Schleusenwärter freut sich über „Guten Tag“ und „Danke, auf Wiedersehen“ genauso wie über eine kleine Gabe. Vor der Einführung des Dosenpfands war das mal ein Bierchen, ein Euro schadet aber auch nicht. Grundsätzlich ist das Schleusen in Deutschland und Frankreich für Charterskipper kostenlos.
- Drängeln ist unfein: Wenn Sie erst kürzlich ein anderes Boot überholt haben, von dem anzunehmen ist, dass es auch schleusen will, warten Sie, bis es da ist. Das spart Wasser und dem Schleusenwärter Arbeit.

- Keine Hektik bei Selbstbedienungsschleusen. Bevor Sie den Schleusenvorgang in Gang setzen, stimmen Sie mit den anderen Bootscrews in der Schleuse ab, ob alles bereit ist. Das klappt auch in anderen Ländern, ein fragendes „Okay?“ versteht jeder und er kann es mit Nicken oder Kopfschütteln beantworten.



Erst die Großen, dann die Kleinen, so ist es für alle sicherer und es passen mehr Boote in die Schleuse.

Sesam öffne Dich!

Hub-, Dreh-, Klapp- und feste Brücken

Brücken schaffen wichtige Verbindungen für Menschen, die an Land leben. Für Wassersportler, sind sie (bis auf Aquädukte = Kanalbrücken) eher hinderlich, aber nicht zu vermeiden. Bei den meisten Brücken ist die Fahrwasserbreite eingeschränkt. Grundsätzlich darf eine Brücke nur in dem markierten Bereich durchfahren werden. Achten Sie besonders auf Gegenverkehr. Und vergewissern Sie sich, dass Ihr Bugstrahlruder (soweit vorhanden) angeschaltet ist, damit Sie notfalls kleine Kurskorrekturen vornehmen können.

Normalerweise sind Brücken über Wasserstraßen so dimensioniert, dass auch große Binnenschiffe bei jedem Wasserstand unten durch kommen. Wenn an Land aber wenig Platz für Auffahrtsrampen ist, die für ausreichende Durchfahrtshöhe auf dem Wasser sorgen, baut man eine bewegliche Brücke. Es gibt Dreh-, Klapp- und Hubbrücken.

Je nach Wasserstraße werden die Brücken vom Personal der nächstliegenden Schleuse, wie zum Beispiel in Plau am See, mit bedient. Oder man muss kurz anlegen und die Öffnung anfordern, oder es gibt festgesetzte Öffnungszeiten. Welche Brücke wie funktioniert, steht in Ihrer Wasserstreckenkarte, Ihrem Törnplaner oder in Ihrem Bordbuch.

Weitere Brückentipps finden Sie auf Seite 14.



Klappbrücke Briescht

