

Tricks und Tipps für Hausboot-Fahrten

Vortritts-Regelung

- Auf allen Kanälen und Flüssen hat die Berufs-Schifffahrt (Lastschiffe, Kursschiffe) immer Vortritt.
- Treffen Schiffe gleicher Bauart aufeinander, hat immer das talwärts fahrende Schiff Vorfahrt Soll ein Schiff überholt werden, muss dieses immer uferseitig (der Ueberholende nimmt so Gefahrenpotentiale / Untiefen selbst in Kauf) geschehen.
- Beim Kreuzen gilt im Normalfall "Rechtsfahren"
- Höflichkeit und Rücksichtnahme ist immer noch der beste Ratgeber, resp. Kapitän.
- Geben Sie rechtzeitig dem anderen Schiff Ihre Fahrabsichten mittels Horns bekannt (Angaben unter "Schall-Signale")
- Bei Hafen-Anlagen hat immer das in den Hafen einfahrende Schiff (vor ausfahrenden Schiffen) Vortritt.

Schall-Signale

- = langes Horn-Signal
- = kurzes Horn-Signal

Achtungs-Signal (ohne bestimmte Bedeutung)	—
Achtungs-Signal (bei drohender Gefahr / Kollision)	• • • • • • • •
Einfahrt vor grossem Hafen (So werden Schiffe, welche den Hafen verlassen möchten auf das nahende Schiff aufmerksam gemacht).	—
Ausfahrt, aus grossem Hafen (So werden Schiffe, welche in den Hafen einfahren möchten auf das ausfahrende Schiff aufmerksam gemacht)	—
Vor unübersichtlichen Stellen (Brücken, Engnissen, usw.) (So werden entgegenkommende Schiffe auf das nahende Schiff aufmerksam gemacht).	—
Kursänderung nach Steuerbord (stb)	•
Kursänderung nach Backbord (bb)	• •
Kursänderung nach rückwärts (Meine Maschine geht rückwärts)	• • •

Wissenswertes zum Schleusen-Manöver

Allgemeines

Die Überwindung des Höhenunterschiedes auf dem Wasser wird im Prinzip immer auf dieselbe Art durchgeführt, es gibt jedoch sehr unterschiedliche Systeme: Die Regel bilden handbetriebene von einem Schleusenwärter oder selbst zu bedienende Schleusen. Auf intensiven befahrenen Wasserwegen sind die Schleusen mechanisiert und zum Teil auch automatisiert.

Über das Schleusen werden die unmöglichsten Geschichten verbreitet. Dieser einfache, seit griechischen und römischen Zeiten bekannte mechanische Vorgang lässt sich mit gesundem Menschenverstand auch ohne spezielle Vorbereitung in kurzer Zeit meistern.

Um eine Schleuse in etwa einer Viertelstunde problemlos passieren zu können, wird ein guter Teamgeist vorausgesetzt. Wenn die Schleuse nicht geöffnet ist, legt man etwa 100 Meter davor an und lässt - wenn nötig - ein Besatzungsmitglied an Land gehen, um beim Schleusen helfen zu können.

Man hält nie unmittelbar vor der Schleuse an, ein Boot ohne Fahrt ist nicht manövrierbar und kann abtreiben!!

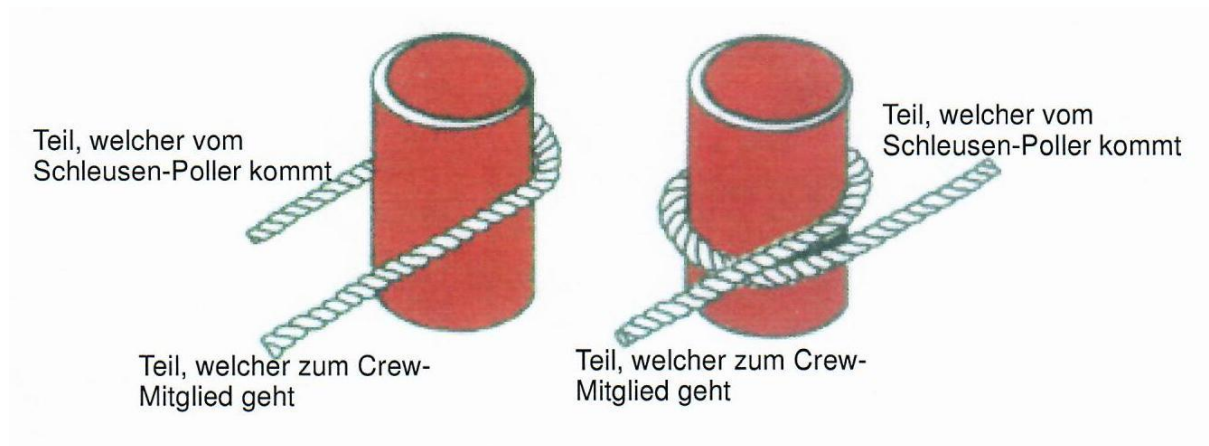
Allgemeines zum Schleusen und Manövrieren

- Tragen Sie immer Arbeitshandschuhe, wenn Sie mit Tauwerk hantieren (Sie vermeiden so Blatern, Schürfungen und arge Verschmutzungen)
- Halten Sie immer eine Axt in Griffnähe
Sollte mal sich Ihr Schiff in einer Schleuse oder sonst an einem Tauwerk verheddern oder sogar aufhängen, hilft nur ein rasches Zerschneiden des Tauwerkes. Bei den in der Schifffahrt üblichen Tau-Durchmesser haben Sie mit einem Messer "schlechte Karten".
Verteilen Sie die Aufgaben der Crew vor Abfahrt. So weiss jeder was er, egal bei welchem Manöver auch immer, zu tun hat. Sie vermeiden damit Unsicherheiten und "Chaos" (z.b. ich habe gemeint der andere macht dies oder das).
- Sollten Sie mal Rückwärtsfahren müssen, postieren Sie ein Crewmitglied am Heck als Rückwärts-Beobachter. So können Sie rechtzeitig vor Gefahren, welche Sie vom Steuerstand aus nicht sehen können, gewarnt werden. Dasselbe gilt auch für den Bug, falls die Bauweise des Schiffs die Sicht erschwert.
- Fahren Sie grundsätzlich in der Flussmitte, bei Kreuzungs- oder Ueberholmanöver ist dann äusserste Vorsicht geboten.
- Die heutigen Kanäle haben meist keine kantigen Ufer, sondern verlaufen schräg ins Wasser. Dort verborgene Steine sind eine potentielle Gefahr für die Schiffsschale (Unterwasser-Leck, usw.)
- Sind andere Schiffe in Ihrer Nähe, kündigen Sie diesen mittels Horn Ihre Fahr-Absichten an (Angaben unter "Schall-Signale")

Festmach – Technik der Schiffe in Schleusen

In den Schleusen darf ein Schiff nie mit Knoten festgemacht werden.

Wie im Dokument Schleusen-Vorgang beschrieben muss das Schiff hinauf- oder hinab gleiten können. Am besten geeignet ist ein Tauwerk, welches mit einem Ende am Schiff fixiert ist. Das andere Ende wird über den fixen Schleusen-Poller geschlauft wieder zurück aufs Schiff genommen und kann dort wie in nachstehender Skizze über den Poller geschlauft werden. Dieses Tauwerk-Ende gehört dann in die Hand eines Crew-Mitglieds. Es ist darauf zu achten, dass das Tau immer gespannt ist/bleibt.



Schleusen-Arten

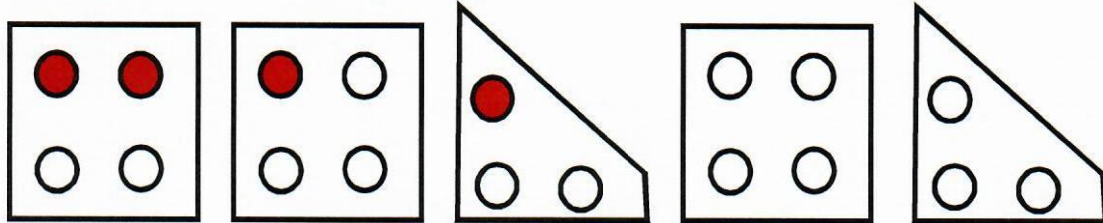
Sich rechtzeitig über den Schleusen-Typ (in den Routenplänen angegeben) informieren. Es ist mit folgenden Typen zu rechnen:

- Automatische Schleusen, welche durch stationäres Personal bedient werden
- Automatische Schleusen, welche durch die Schiffs-Crew selbst bedient werden muss.
- Informieren Sie sich rechtzeitig über die Handhabung der Automatismen. Diese sind in den Flussführern beschrieben oder der Schiffsvermieter erteilt Ihnen gerne entsprechende Ratschläge
- Handbetriebene Schleusen.

Automatisierte Schleusen - Signalisation

Grundsätzlich verfügen alle automatisierten Schleusen über Lichtsignal-Anlagen, welche dem sich nahenden Schiff anzeigen wie es sich zu verhalten hat.

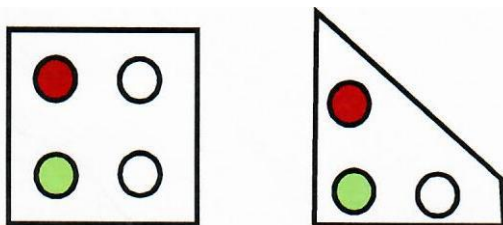
Es gibt nachstehende Signal-Begriffe



Rot oder Doppel-Rot, sowie alle Signale ohne leuchtende Lampen heisst für alle Schiffe:

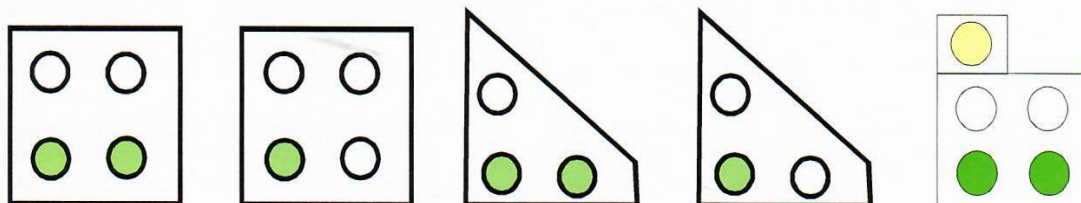
HALT - Keine Einfahrt in die Schleuse. Schleusentore können offen, halboffen oder geschlossen sein. Das Signal ist massgebend.

Es ist zu beachten, dass in genügendem Abstand vor der Schleuse gewartet wird. Weiter sollen vor Schleusen keine Wende- oder andere Manöver versucht werden. In der Nähe von Schleusen muss immer mit unberechenbaren Strömungen (z.B. verursacht durch Wasser-Ablassen beim Schleusenvorgang oder Ueberläufen) gerechnet werden. Am besten wird am Ufer gewartet bis eine Schleusen-Einfahrt möglich ist. Auch auf allfällige Schiffe oder Lastkähne achten, welche beim Ausfahren aus der Schleuse genügend Platz benötigen



Rot / Grün heisst: Vorbereiten zur Schleusen-Einfahrt

ACHTUNG: Noch nicht losfahren, es kann einige Minuten dauern, bis die Schleuse bereit ist.



Grün oder Doppel-Grün bedeutet: Die Schleuse ist bereit zum Einfahren.

Mit zusätzlichem weissen oder gelbem Licht, heisst Einfahrt für Sportboote, z.B. in eine mehr-kammerige Schleuse. Markierungen oder Anweisungen des Personals beachten.

Vorsichtig in die Schleuse fahren.

Es kann auch vorkommen, dass die Signalisation aus irgendwelchen Gründen auch immer ausgefallen ist. In diesem Fall beachten Sie bitte die Handzeichen oder Anweisungen des Schleusenwärters/Schleusenwärterin.

Automatisierte Schleusen - Bedienung

Auch die meisten automatisierten Schleusen werden oft von einem SchleusenwärterIn überwacht oder bedient. Ist einmal kein SchleusenwärterIn vor Ort, so ist beschrieben wie die Bedienung zu erfolgen hat.

Meistens ist es eine **blaue Stange** oder **blaues Seil**, welches gezogen (oder gedreht) werden muss. Die **rote Stange oder rotes Seil** ist der **NOT-Halt**. Wird dieser Mechanismus verwendet, so werden sofort alle automatisierten **Schleusenvorgänge unterbrochen / blockiert**. Bei Problemen oder drohenden Gefahren ist dies die einzige Möglichkeit die Automatik anzuhalten. Das heisst, dass ein eventuell noch nicht ganz geschlossenes Schleusentor halb offen bleibt, oder dass beim Füllen der Schleusenkommer der Wasserstand in der Hälfte "stehen" bleibt. Den Not-Halt kann nur der Techniker wieder aufheben.

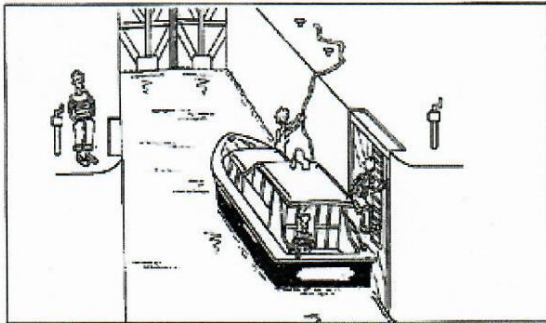
Handbetriebene Schleusen

In weniger frequentierten Kanälen hat es immer noch viele handbetriebene Schleusen. Diese werden grundsätzlich von einem SchleusenwärterIn bedient.

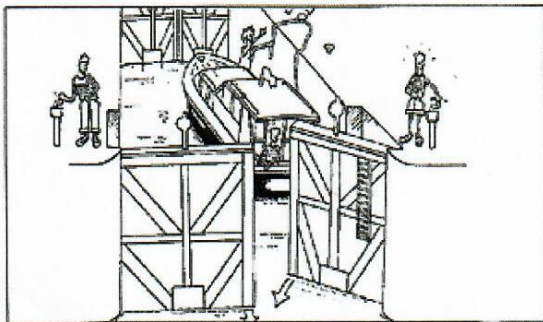
- Hier gilt auch, u.a. auf die Handzeichen des SchleusenwärterIn zu achten
- Schleusentore geschlossen
Sind die Schleusentore geschlossen, ist vermutlich gerade ein Schleusenvorgang aktiv
Es ist zu beachten, dass in genügendem Abstand vor der Schleuse gewartet wird. Weiter sollen vor Schleusen keine Wende- oder andere Manöver versucht werden. In der Nähe von Schleusen muss immer mit unberechenbaren Strömungen (z.b. verursacht durch Wasserablassen beim Schleusenvorgang oder Ueberläufen) gerechnet werden. Am besten wird am Ufer gewartet bis eine Schleusen-Einfahrt möglich ist. Auch auf allfällige Schiffe oder Lastkähne achten, welche beim Ausfahren aus der Schleuse genügend Platz benötigen
- Schleusentore geöffnet
Sind die Schleusentore ganz offen, kann vorsichtig in die Schleuse eingefahren werden
Nun ist den Anweisungen des Betriebspersonals Folge zu leisten. In den meisten Fällen ist der Eclusier dankbar, wenn ein Crewmitglied hilft die Schleusen-Tore zu schliessen oder dann danach zu öffnen
Ganz wichtig ist, dass die Schleusen-Schieber ausschliesslich durch den Eclusier bedient werden. Ein falscher Griff kann da fatale Folgen haben. Es dabei auch eine Haftungsfrage.

Beim Hinaufschleusen läuft der Vorgang wie folgt ab:

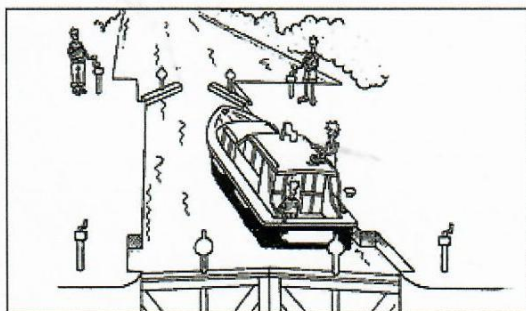
Beim Hinaufschleusen liessen sich schon etliche Hobby-Kapitäne in die vorderen Schleusentore treiben, bzw. von nachfolgenden Booten hineinschubsen, und ihr Boot wurde mit dem ansteigenden Wasserstand mit dem Bug in den Torverstreibungen eingeklemmt, was - abgesehen vom grossen Schreck - zu schweren Beschädigungen führt



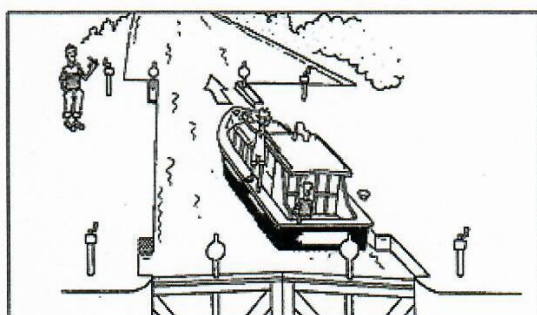
Ein an Land gegangenes Mitglied der Crew legt das ihm zugeworfene Tau um einen Poller und wirft den Rest des Taus aufs Boot zurück.



Grundsätzlich wird beim Hinaufschleusen immer der Bug und das Heck belegt, d.h. mit 2 Tauen wird das Schiff "gesichert". Das Tau muss immer wieder nachgezogen werden, so dass es immer angespannt ist. Das Schiff muss seitlich an der Schleusenmauer hinaufgleiten und nicht von einer Schleusen-Seitenwand zur andern pendeln. Je nach Schleusen-Typ müssen die Tauen umgehängt werden.



Die hinteren Tore werden geschlossen und die Ventile der vorderen Tore geöffnet. Mit ansteigendem Wasserstand muss nun das Seil bei ständig kleiner werdender Länge immer wieder nachgezogen werden, so dass es immer angespannt ist. Das Schiff muss seitlich an der Schleusenmauer hinaufgleiten und nicht von einer Schleusen-Seitenwand zur andern pendeln. Je nach Schleusen-Typ müssen die Tauen umgehängt werden



Oben angelangt wartet man auf das Öffnen der Tore, holt das Seil ein und verlässt die Schleuse langsam. Es darf erst gefahren werden, wenn die Tore "eingeklinkt" haben und/oder das Signal auf Grün steht. Achtung auf die hinteren Fender beim Passieren der Tornischen.

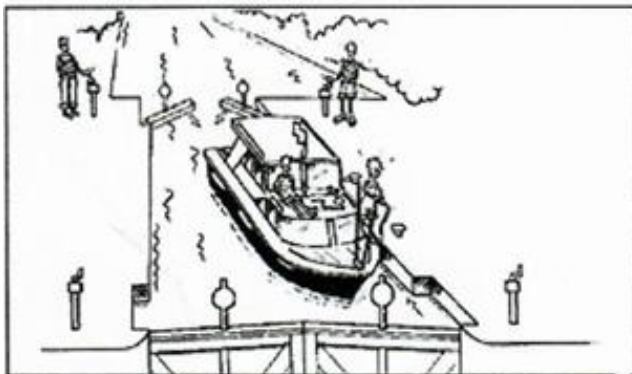
Beim Hinunterschleusen geht man wie folgt vor:

Auch beim Hinab-Schleusen liessen sich schon etliche Hobby-Kapitäne in die vorderen Schleusentore treiben, bzw. von nachfolgenden Booten hineinschubsen, und ihr Boot wurde mit dem sinkenden Wasserstand mit dem Bug in den Torverstrebungen eingeklemmt, was - abgesehen vom grossen Schreck - zu schweren Beschädigungen führt. Wichtig: Tauwerk nie auf dem Schiff festbinden, es muss immer nachgeben werden können.

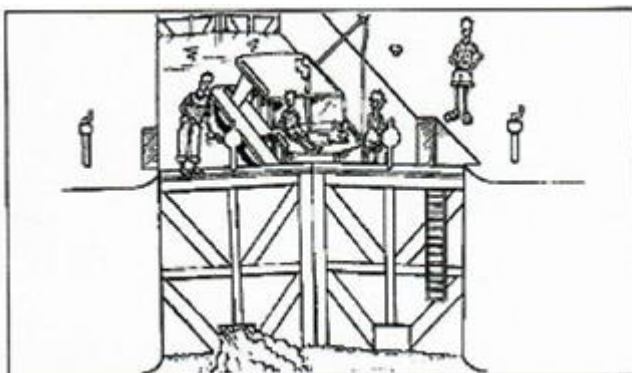
Für Notfälle ist eine bereitliegende Axt (mit welcher das Tau durchgetrennt werden kann) sehr hilfreich.



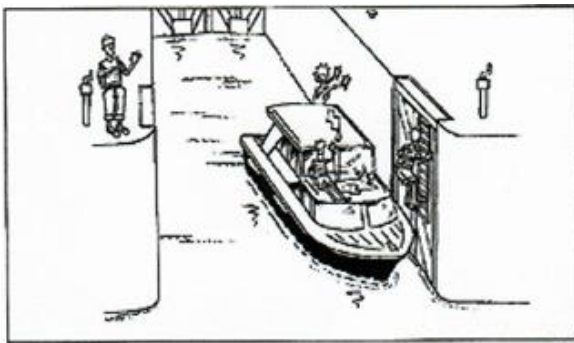
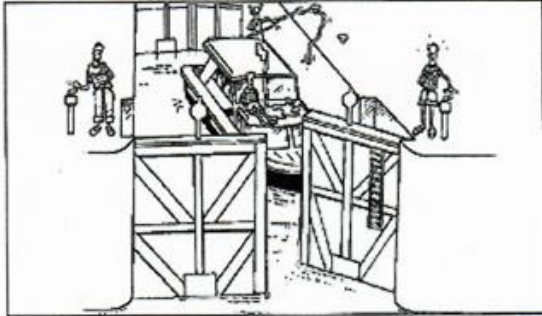
Nachdem man in der gefüllten Schleuse angehalten hat, wird das vordere Tau (Bug) um den Poller an Land und um Bug-Poller des Bootes gelegt. Grundsätzlich reicht die "Fixierung" mittels 1 Tau am Bug.



Die hinteren Tore werden geschlossen und die Ventile der vorderen Tore geöffnet.



Während nun der Wasserspiegel absinkt, gibt man auf dem Boot stehend kontinuierlich soviel Seil nach wie das Boot benötigt, um unter ständiger "Fender Fühlung" mit der Schleusenwand zum unteren Niveau zu gelangen



Dort wartet man bis die vorderen Tore **ganz** geöffnet werden (und eingeklinkt sind), zieht das Seil aufs Boot zurück und verlässt vorsichtig die Schleuse. Vergessen Sie bitte Ihren an Land gegangenen Helfer nicht - er kann über die innere Leiter oder die äussere Treppe aufs Boot zurückgelangen

Weiter wissenswertes zu Hausbooten

Fender

Am Rumpf des Bootes sind wenige Zentimeter über der Wasserlinie Fender befestigt, 6 bis 12 je nach Bootstyp. Diese schützen Ihr Boot vor allem in den Schleusenammern, wenn dieses infolge der Wasserturbulenzen gegen die Wände stösst. Wir wissen aus langer Erfahrung, wo die Stellen sind, welche am ehesten zu schützen sind.

Fender sollten nicht umplatziert werden!

Sollte dies beim Stationieren infolge einer Quai Mauer, eines Steges oder eines Nachbarbootes trotzdem einmal nötig werden, dann müssen die Fender vor der Wegfahrt wieder an den ursprünglichen Ort gehängt werden! Kaputte Fender werden am Ende der Fahrt in Rechnung gestellt, manövrieren Sie daher langsam und vorsichtig. Ein Tipp: Die schlimmsten Fender Killer sind die Tornischen in den Schleusenammern. Vermeiden Sie daher jedes Touchieren der Wände beim Hinausfahren. Mit überlegter und gezielter "Bootshaken-Arbeit" lässt sich so etwas vermeiden.

Trinkwasser

Bei normalem Verbrauch reicht der Vorrat an Frischwasser in Ihrem Boot für zwei bis drei Tage. Tanken Sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit nach. Die Qualität des Trinkwassers ist im allgemeinen gut. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung in Frankreich empfehlen wir Ihnen jedoch, für als Trinkwasser das überall im preisgünstigen Multipack erhältliche Mineralwasser in 5-8 Ltr und 1,5 Literflaschen zu verwenden.

Füllen Sie bitte kein Wasser in den Dieselöltank! Man merkt es sofort und die Folgen sind zumindest unangenehm.

WC

Die meisten Boote sind noch mit Spülclosetts ausgerüstet, welche mittels einer Handpumpe funktionieren. Gehen Sie bitte mit dem Toilettenpapier sparsam um! Hygienebinden und Präservative, kleinste, auch nur einigermaßen feste Gegenstände wie Orangenschalen, Plastikdeckel von Flaschen, ja selbst Zündhölzer oder Zahnstocher können die Pumpe ausser Betrieb setzen. Instruieren Sie darüber besonders Ihre Kinder.

Geschlossene WC-Systeme sind in Frankreich erst ab 2008 für neue Schiffe obligatorisch. Für bestehende Schiffe gilt eine Uebergangsfrist bis 2014.

UPDATE: 01.01.2015, bis auf weiteres hinausgeschoben, man spricht neu von 2018.

UPDATE: 01.01.2017, bis auf weiteres hinausgeschoben, man spricht neu von 2020.

UPDATE: 01.01.2023, bis auf weiteres hinausgeschoben, man spricht neu von 2030.

Ursache ist, dass keine oder nur sehr wenige Fäkalien-Abpumpstationen vorhanden sind.

Lüften

Ein Wohnboot ist nicht wie ein Wohnhaus isoliert und es kann sich je nach Wetterlage an Fenstern, Wänden und Decken Kondenswasser bilden. Wir stellen immer wieder fest, dass man dann alles verschliesst und so stark wie möglich heizt. Das ist völlig falsch und verschlimmert den Zustand!

Durchlüften Sie bitte das ganze Boot bei jeder sich bietenden Gelegenheit kurz und intensiv denn gut gelüftet ist halb geheizt!

Trinkgeld

Bei Schleusenwärterinnen- und Wärtern trifft man auf die verschiedensten Charaktere. Natürlich begegnet man hin und wieder auch einem "Rumpelsurri" - im Allgemeinen aber sind sie freundlich und hilfsbereit und meist gerne zu einem Schwatz bereit. Grundsätzlich gehören die Schleusenwärter nicht zur gerade gutbezahlten Schicht. Trinkgeld ist daher reine Ermessensfrage. Natürlich ist auch "Bakschisch" in Form von Schweizer-Schokolade gefragt.

Wind

Die flach bodigen Hausboote sind sehr windanfällig! Stellen Sie Ihr Boot gegen den Wind an - der Winkel kann in Böen bis 30° betragen. Halten Sie nie vor einer Schleuse im offenen Fahrwasser an - Sie werden sofort abgetrieben. Legen Sie immer gegen den Wind an, wenn nicht gerade Hochwasserstand herrscht, ist die Strömung auf Flüssen vernachlässigbar

Hochwasser

Wenn Sie Ihre Bootsferien im Einzugsgebiet der Saône verbringen, sind die Schwankungen des Wasserstandes besonders zu beachten. Bei anhaltend starken Regenfällen verwandelt sich das ganze Tal in eine kaum vorstellbare Seenlandschaft, und die Schifffahrt muss unter Umständen gesperrt werden. Die Sperrung ist auf einen halben bis auf einen Tag genau voraussehbar. Sollte es kritisch werden, dann erkundigen Sie sich möglichst genau an den Schleusen oder rufen Sie uns an.

Ziehen Sie sich unbedingt rechtzeitig auf einen Kanal zurück, bevor die Saône wegen Hochwasser für die Schifffahrt geschlossen werden muss!

Es gibt immer eine Möglichkeit, innert Tagesfrist auf einen Kanal zu gelangen. Je nachdem, wo Sie sich auf der Saône gerade aufhalten sind dies:

Canal de l'Est oberhalb Corre

Canal de la Marne a la Saône oberhalb Heuilley

Canal de Bourgogne in St. Jean-de-Losne

Canal du Centre oberhalb Chalon-sur-Saône

Chômage

Alle Wasserstrassen können für Unterhaltsarbeiten periodisch für einige Zeit - meistens zwei bis vier Wochen - geschlossen werden. Kaum sind diese Chômage-Perioden jeweils Ende März von den zuständigen Behörden festgelegt, kommt ein gewaltiger Beamten-Apparat in Trab: Verschieben, Aufheben, Neufestsetzen, definitives Neufestsetzen usw., und wenn es endlich soweit ist, hat's zu viel oder zu wenig Wasser oder der Kredit für die Arbeiten ist nicht angekommen und alles fällt dann buchstäblich wieder ins Wasser! Informieren Sie sich unmittelbar vor der Reise auf der Homepage von VNF oder Ihrem Boots-Vermieter

Sicherheit

Seien Sie auch für aktive Sicherheit an Bord besorgt. Lassen Sie Kinder und Haustiere durchs Kabinfenster beim Schleusen und anderem Manövrieren teilnehmen. Sorgen Sie für gleitsicheres Schuhwerk. Sorgen Sie auch für ein gut aufgeräumtes Boot, um beim Manövrieren nicht behindert zu sein und rollen Sie die Leinen nach deren Gebrauch wieder ordentlich auf, damit Sie diese notfalls sofort zur Hand haben. Vergessen Sie vor allem die Überlebensregel der Matrosen nicht: Auf Deck mit einer Hand festhalten und mit der anderen arbeiten!

Schuhe

An Bord tragen Sie am besten Tennis-, oder Turnschuhe, welche keine schwarze Sohle aufweisen. Ledersohlen sind ungeeignet - Ausrutschgefahr!

Das Tragen von Schuhen mit Beschlägen oder hohen Absätzen auf dem Boot ist untersagt.

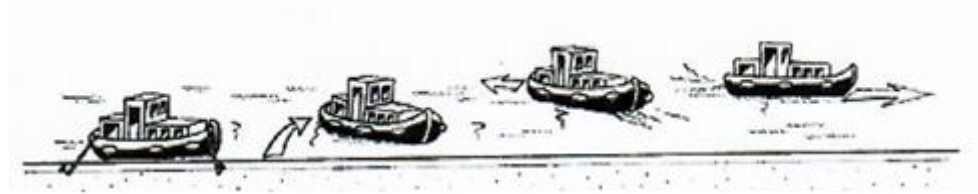
Kleidung

Nehmen Sie praktische, leicht zu pflegende Kleidung mit und lassen Sie die Abendgarderobe zu Hause. Für Regentage leisten sehr gute Regenkleidung und Gummistiefel gute Dienste.

Fahrpraxis

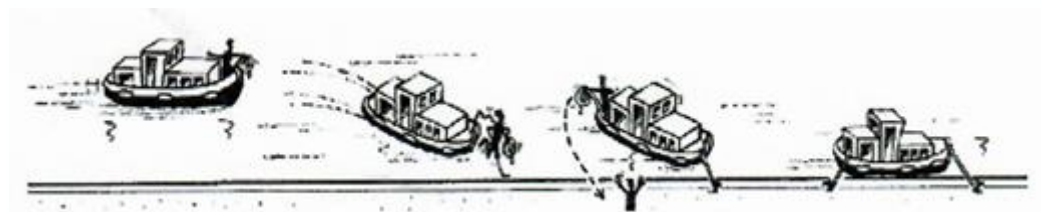
Ablegen

Bei der Abfahrt lösen Sie immer zuerst das hintere Haltetau, stossen das Boot hinten ab und fahren anschliessend im Rückwärtsgang in die Fahrrinne. Auf diese Art können Sie Ruder und Schraube des Bootes vor Beschädigungen bewahren. Denken Sie daran, dass im Kanal die Ufer unterhalb der Oberfläche schräg abfallen und dass in Flüssen Wurzelstöcke, einzelne Felsbrocken etc. unsichtbar im Uferbereich liegen können.



Anlegen

Man bewegt sich unter einem Winkel von 30 bis 45 Grad auf die Anlegestelle zu - immer gegen Wind oder Strömung, je nachdem was überwiegt. Ein Besatzungsmitglied hält sich mit dem Belegtau im vorderen Bereich des Bootes auf, um im richtigen Augenblick abspringen zu können. Das Boot nie mit dem Fuss abfangen! Diese Unsitte kann zu schweren Verletzungen führen. Sobald das Besatzungsmitglied mit dem vorderen Haltetau an Land gesprungen ist, stellen Sie alle Manöver mit Ruder und Schraube ein - von nun an geschieht alles "von Hand": Ihr Partner an Land befestigt das vordere Tau, dann werfen Sie ihm das hintere zu, damit er das Boot ganz beiziehen und definitiv festmachen kann



Abspringen

Beim Anlegemanöver mit dem damit verbundenen Abspringen vom Boot ereignen sich erfahrungsgemäss leider fast alle in unserer Sparte vorkommenden Unfälle! Das damit betraute Besatzungsmitglied springt auf einen glitschigen Steg, auf einen Stein oder eine Wurzel, in ein von Gras überdecktes Loch usw. und das Resultat ist im besten Falle ein verstauchter Fuss, in schlechteren Fällen Arm- oder Beinbruch bis hin zum komplizierten Fussbruch. Seien Sie hier speziell vorsichtig. Im Zweifelsfall kann man jedes Anlegemanöver wiederholen - wenn's sein muss sogar mehrmals. Ein abgebrochenes Anlegemanöver ist einem Ferienabbruch oder gar einem Spitalaufenthalt bei weitem vorzuziehen!

Festmachen

Ein Boot soll immer solide und gewissenhaft festgemacht werden. Es ist nicht jedermanns Sache, die ganze Nacht lang von Wind und Wellen geschaukelt zu werden. Wenn Sie sich die folgenden Tipps zu Herzen nehmen, werden Sie nicht nur ruhige Nächte verbringen, sondern auch Ihr Boot dort wiederfinden, wo Sie es vor Ihrem Landausflug angebunden haben. Machen Sie fest, wo und wann Sie Lust haben. Ausnahmen: Bei markiertem Parkverbot und an Stellen, wo Sie den Verkehr behindern könnten. Zur Ausrüstung Ihres Bootes gehören zwei eiserne Pflöcke und ein schwerer Hammer. Vermeiden Sie das Anbinden an Bäumen oder Zäunen und verwenden Sie wenn immer möglich die Pflöcke. Rollen Sie vor dem Weiterfahren die Taut auf Deck auf und lassen Sie diese nie ins Wasser baumeln!

Gewisse Flüsse können während oder nach starken Regenfällen pro Nacht bis zu 70 cm ansteigen oder zurückgehen, die "Seille" sogar gegen 2 Meter - sehen Sie sich vor! Nie und unter keinen Umständen an einer schräg zum Wasser abfallenden Quai-Mauer anlegen und festmachen!

Tauwerk / Seile / Leinen

Diese sollten immer sauberlich gerollt und griffbereit auf Deck liegen. Ein Schiffer weiss, dass herumhängende Leinen gleichsam magnetisch von der Schiffsschraube angezogen werden. Derartige Pannen sind für alle Betroffenen äusserst unangenehm und meist auch sehr kostspielig.

Nützliche Knoten

