



Revierinformationen

FLUSSNAVIGATION

Mit dem Segelboot über Flüsse und Wasserstraßen

Ein eigenes Schiff zu bauen oder für Langfahrt zu restaurieren und von zuhause aus starten. Diese Möglichkeit ist zum Glück nicht nur jenen, deren Heimat entlang der Küsten der alten Welt liegt, vorenthalten. Und während der letzten Jahre konnte man beobachten, dass die Zahl der Yachten, die sich über die Flüsse und Wasserstraßen Europas auf den Weg machen, stetig steigt. Viele machen sich auf den Weg in den Süden, seit die Durchfahrt bis zum Schwarzen Meer friedlich und offen ist. Doch auch die "andere" Richtung lockt, und bald schon stehen durch das Einmünden weiterer Flüsse und durch die Verbindungen, die durch Kanäle geschaffen wurden, viele Möglichkeiten offen.

Doch sollte sich jeder, der mit einer hochsegängigen Segelyacht über die Flüsse und Kanäle Europas reisen will darüber im Klaren sein, dass sein Boot nicht für eine derartige

Reise optimal ist und neben den allgemeinen Bestimmungen auf Wasserstraßen müssen noch einige Dinge beachtet werden.



Natürlich passen Segelboote nicht unter die vielen Brücken, die durchfahren werden, und so wird die Reise bei gezogenen Masten angetreten. Die Masten, das Rigg und die Bäume werden dann auf Deck gelascht und "huckepack" mitgenommen, was zu einer gefährlichen Reise für das teure und lebenswichtige Rigg wird. Nicht nur die Gefahr, dass die Mastenden gegen Schleusenmauern krachen besteht, gerade der Wellengang, der durch Flusschiffe erzeugt wird, verlangt, dass die Masten besonders gut verzurrt werden. Auch



Empfohlene Unterlagen

Kartenmaterial gibt es reichlich. Neben Gewässerkarten ist auch eine Übersichtskarte zur Planung gut. Besonders gute Unterlagen sind die Kartenbücher der Berufsschiffahrt von Pierre Verbergh. Der Yachtclub-Bootsreiseführer von Heinz Squarra ist übersichtlich und mit vielen Detailinfos versehen. Die Donau-Handbücher vom DSV-Verlag waren bei uns an Bord älter, die vielen Geschichten rund um die bereisten Gebiete machen diese Handbücher aber sehr interessant.



wenn es beim Start der Reise in einem relativ ruhigen und gemütlichen Gewässer noch übertrieben wirkt, die Bedingungen können sich ändern und spätestens wenn die Flüsse breiter werden und die Schifffahrt massiv zunimmt, ist man froh, keine Angst um die teure Fracht haben zu müssen.

Segelyachten im Transit tragen bereits bei ihrem Reisestart ihre Hochseezulassung. Und dass ist auch ganz in Ordnung so. Eine eigene Binnenzulassung ist generell nicht nötig, solange die Yacht sich nur vorübergehend auf Flüssen und Wasserstraßen bewegt. Die jeweilige Ausrüstungsliste der Seezulassung ist bereits gültig, falls es dazu Fragen gibt, ist es hilfreich, einen Ausdruck der amtlichen Ausrüstungsliste mitzuführen. Ein paar Zusätze sind jedoch zu beachten, um die Flussreise problemlos bestreiten zu können. So darf als Beleuchtung keine Dreifarbenlaterne verwendet werden, die einzelnen Positionslichter müssen an den Seiten des Bootes montiert werden. Ein weißes Rundumlicht muss als Motorlicht und als Ankerlicht etwas höher als die Positionslichter montiert werden.

Da Fracht- und Kabinenschiffe auch Nachts und im Nebel fahren, ist ein Radareflektor nötig, sollte die Yacht viel vor Anker liegen. Auch auf den Ankerball nicht vergessen....

Auf allen Binnenwasserstraßen gelten die Regeln des Binnenschiffahrtsfunks, was heißt, dass das auf Yachten übliche SRC oder LRC Sprechfunkzeugnis haben keine Gültigkeit. Das eigene Binnenfunk-Sprechzeugnis UBI ist nötig und das Gerät muss ATIS-fähig sein, damit es als Binnenfunk angemeldet werden kann. Auch für den Transit von Seeschiffen oder Hochseyachten mit DSC-Anlagen an Bord gibt es davon keine Ausnahme. Verständlich, dass fast jeder Hochseeskipper an

dieser Regelung aneckt und auf Anfrage wurde uns mehr oder weniger versichert, dass sich auch die Schleusenwerter und die Wasserschutzpolizei nicht besonders darum kümmert. Selbst, wenn die Crew sich dafür entscheidet, kein UBI-Prüfung zu machen und auf die Binnenfunkzulassung verzichtet, ist der UKW Funk doch fast unverzichtbar für eine Transityacht.

Und da die bordeigene Anlage aufgrund der abmontierten Antenne ohnehin nicht funktioniert, kann ich allen wärmstens Empfehlen, ein wasserfestes



Handgerät zu kaufen und dieses immer(!) auf Kanal 10 eingeschaltet zu haben, wenn nicht gerade mit dem Schleusenwerter kommuniziert wird. Kanal 10 ist der gängige Schiff-Schiff Kanal, die gesamte Berufsschifffahrt hört diesen Kanal, sie geben ihre Positionen durch und antworten auch, wenn sie vom irritierten Yachtsteuermann angesprochen werden. Außerdem sollte der Steuermann neben dem Funkgerät auch immer das Fernglas griffbereit haben, um die Hinweistafeln der Berufsschifffahrt früh erkennen zu können.

Denn generell gilt für Kleinfahrzeuge Ausweichpflicht gegenüber der Schifffahrt, was jedoch für tief gehende Segelboote zum Problem werden kann, wenn der Steuermann





nicht weiß, dass um die nächste Kurve ein großer Schubverband kommt, der zu allem Übel auch noch weit ausschert. Hört man auf Kanal 10 mit, bekommt man auch die nötigen Infos.

Für die vielen Schleusenarbeiten sind gute Fender und starke Trossen gefragt, um die es nicht schade sein darf. Dabei ist es nicht mehr erlaubt, Reifen zu verwenden, da diese untergehen und die Schleusentore verstopfen können. Wir haben allerdings die Erfahrung gemacht, dass kein großes Aufsehen um diese Bestimmung gemacht wird und der eine Reifen, der an Bord LA BELLE EPOQUE durch die vielen Schleusen gegangen ist, hat mehr als gute Dienste geleistet. Wichtig dabei ist allerdings, dass der Reifen wirklich nicht verloren gehen darf und die Leine, mit der der Reifen befestigt wird, nicht durchgescheuert wird. Am Besten, in den Reifen ein Loch bohren und das Seil durchstecken und verknoten. Nicht nur das Abfendern des Boots erledigt ein Reifen einwandfrei, viel wichtiger ist er als "Notbremse", denn fährt man zu schnell in die Schleuse ein, kann das Boot sehr gut abgestoppt werden, indem man den Reifen entlang der Schleusenwand streifen lässt.

Gerade bei Langkiel-Yachten genügt es nicht, wie auf Großen oder auch Motoryachten üblich, das Boot nur an einem Strick zu hängen um durch die Schleuse zu kommen. Zu Berg beginnt die Yacht, wild an ihren Leinen zu zerren.

In einigen Schleusen (speziell im Main-Donau-Kanal) wird das Wasser seitlich in die Schleusenkammer gedrückt. Eine schlimme Überraschung, falls die Kielyacht gerade an dieser Seite und ohne Schwimmpoller festgemacht ist, da sie kaum mehr an der Mauer zu halten ist und das Umhängen der Leinen fast unmöglich wird.



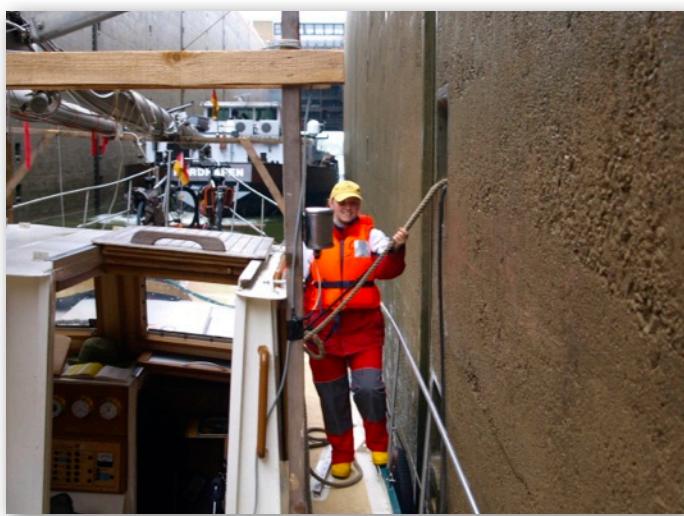
Ankern im Fluss

Ist die Strömung nicht zu stark, kann im Fluss geankert werden, dabei muss aber genug Abstand zur Fahrinne gehalten werden, damit auch der Sog der Schiffe die Yacht nicht ins Fahrwasser zieht. Viele Flüsse sind jedoch außerhalb ihres Fahrwassers zu seicht für Kielyachten. In Flüssen wie dem Main wurden künstliche Unterwasserbuhnen angelegt, gefährliche Hindernisse, die es fast unmöglich machen, einen geeigneten Ankerplatz zu finden.



Deshalb ist es bei sehr hohen Schleusenkammern von Vorteil, wenn das Schleusenpersonal vorab um diese Infos gebeten wird (viele Schleusenwerter wissen von dem Problem und sagen ohnehin schon bei der Anmeldung über Funk, welche Seite vorzuziehen ist).

Generell haben wir die meisten Schleusenwerter als sehr nett und hilfsbereit kennen gelernt. Ragt der Mast über den Bug hinaus, hat sich ein Holzbalken, quer über den Bug gespannt als sehr hilfreich erwiesen. Dreht sich die Yacht ihren Bug zur Schleusenmauer, fängt der Holzbalken die Bewegung auf, bevor der Mast an die Mauer kracht. Ein einfacher aber sehr effizienter Trick. Im Ober- und Unterwasser der Schleusen findet sich immer Liegeplatz an Dalben oder an der Mauer. Hier ist auch die Gegensprechchanlage für Sportboote zu finden, falls kein Funk an Bord ist. Um an diesen Liegeplatz länger verweilen zu können, bedarf es der ausdrücklichen Erlaubnis seitens des Schleusenpersonals. Unserer Erfahrung nach bekommen Kleinfahrzeuge aber nur in Kanälen die Erlaubnis,



Revierinfos - Flussnavigation



Sportboot Schleusen

In Deutschland sind vielen Schleusen mit eigenen Sportbootschleusen ausgestattet. 10m Schleusenkammern, die unabhängig von der großen Kammer betrieben werden, mit der Hinweistafel "Sport" angezeigt werden und von möglichst allen Sportbooten benutzt werden sollen. Für Segelboote sind diese Bootsschleusen ungeeignet. Sollte das Boot in seiner Größe reinpassen, hapert es am Tiefgang. Die Einfahrten im Unterwasser betragen idR. einen Meter.

Auch der verlockende Ankerplatz im Unterwasser der Wehr ist oft nur seicht und voller Steine oder Felsen und kann nur mit größter Vorsicht angesteuert werden.

an den Dalben zu übernachten. Ist kein Platz frei, um an die Gegensprechanlage zu kommen, erlauben einige Frachtschiffkapitäne auch, an ihre Bordwand anlegen zu dürfen.

Um, gerade in Kanälen, zügig durchgeschleust zu werden, ist es am einfachsten, sich an ein oder zwei Berufsschiffen anzuhängen, da diese ihre Geschwindigkeit in der Regel so einrichten, möglichst keine Stehzeiten vor Schleusen zu haben. Doch nicht nur bei der Schleusung sind die "Großen" hilfreich, die Berufskapitäne kennen sich meist in den Gewässern besonders gut aus und sie wissen genau, wo die Fahrinne im Fluss ist und welchen Weg man am Besten wählt. Gerade in sehr seichten Gebieten oder Flüssen ist es daher am einfachsten, ihnen zu folgen. Denn anders als an den Hochseekarten kann in Flusskarten keine Wassertiefe angegeben werden und die Fahrinne ist nur hin und wieder durch Bojen eindeutig markiert. Da Flüsse mit ihrer Wasserströmung arbeiten, ist es in der Regel in den äußeren Kurvenbereichen am tiefsten, sofern der Mensch nicht künstlich mittels Buhnen dagegen arbeitet. Mit der Kielyacht sollte man daher keine "Abkürzungen" nehmen, indem man die Kurven schneidet.



Die Strömung kann je nach Fluss enorm sein. So zum Beispiel fließt der Rhein in seiner Gebirgsstrecke 10 Kilometer die Stunde, mit dem Segelboot fühlt sich das an, als kommt man in Wildwasser. Während zu Berg fahren zermürbend langsam wird,



Revierinfos - Flussnavigation

fliegt man fast dahin, fährt man zu Tal. Gerade bei Hafeneinfahrten und beim Manövrieren zwischen Frachtschiffen darf der seitliche Versatz durch die Strömung nicht vergessen werden. Das Kartenmaterial gibt nur ungenau über die Beschaffenheit von Einfahrten oder Buchten Auskunft, daher muss gerade bei starker Strömung ausreichend Information über Funk zusammengetragen werden. Läuft die Yacht auf Grund, kann die Strömung schnell die Oberhand gewinnen und die Yacht immer weiter auf die Untiefe drücken.



Kommen Wellen durch vorbeifahrende Schiffe hinzu, kann es bis zum Bruch kommen. Auch die Bojen kämpfen mit der Strömung, man sollte ihnen nicht zu nahe kommen, da sie nicht mehr genau das Fahrwasser markieren.

Zu Tal fahrende Frachtschiffe "triften" regelrecht um Kurven, daher ihnen am Besten auf der Kurveninnenseite begegnen und genug Platz zum Manövrieren lassen.



Generell gilt auf Flüssen, dass sich Schiffe Backbord-Backbord begegnen. Sollte man ein Schiff an Steuerbord begegnen, zeigt es als Hinweis dafür eine blaue Tafel mit weißem Blinklicht. Dann heißt es rechtzeitig die Seite wechseln.

Wenn die Sicht etwas eingeschränkt ist, am Besten die Positionslichter einschalten, so sehen entgegenkommende Schiffe früher den Kurs der Yacht. Und auf keinen Fall nervös werden und kurzfristige Kursänderungen vornehmen. Hat man bedenken, ob man den Kurs halten soll oder nicht, am Besten das betroffene Schiff auf UKW Kanal 10 ansprechen. Am Leichtesten ist es allerdings, sich einem Frachtschiff anzuhängen und seinen Kurs nachzufahren.



Den durch Verkehr entstandenen Wellen am Besten den Bug entgegenstellen, manche Wellen gehen ohne Problem unterm Boot durch, andere (speziell von kleinen Personenschiffen erzeugte Wellen) sind nicht zu verachten. Sportboote haben bei Nacht und Nebel nichts am Fluss verloren. Viele Flüsse sind nicht ausreichend mit Leuchttönen markiert und eine Nachtfahrt ohne Radar kann gefährlich werden. Ist die Strömung nicht zu stark, kann im Fluss geankert werden, dabei muss aber genug Abstand zur Fahrinne gehalten werden, damit auch der Sog der Schiffe die Yacht nicht ins Fahrwasser zieht. Viele Flüsse sind jedoch außerhalb ihres Fahrwassers zu seicht für Kielyachten und viele der Motorboothäfen haben nur 1,3 oder 1,5m Wassertiefe. In Flüssen wie dem Main wurden künstliche Unterwasserbuhnen angelegt, gefährliche Hindernisse, die es fast unmöglich machen, einen geeigneten Ankerplatz zu finden. Eine gute Planung ist daher unumgänglich, will man rechtzeitig vor Dunkelheit stillliegen. Diverse Bücher und Karten helfen, doch sind auch sie mit Vorsicht zu genießen, da sie nicht für Kielyachten geschrieben wurden.

An Mauern, an denen Frachtschiffe stillliegen, dürfen auch Kleinboote festmachen. Doch sollte man möglichst viel Platz lassen, damit auch noch ein Berufsschiff anlegen kann. In Kanälen ist meist Ankern generell verboten, da der Boden mit Flies ausgelegt wurde und durch Ankern Schäden entstehen können. Schleusenwerter helfen hier gerne weiter und teilen Kielyachten einen geeigneten Liegeplatz zu. Hafenanlagen werden durch ein Hafenbüro verwaltet. Viele dulden keine

Revierinfos - Flussnavigation



Yachten, nach Anmeldung über UKW oder Telefon wird aber meist auf das Problem der Wassertiefe für Kielyachten eingegangen und ein Platz gefunden. Auf keinen Fall sollte man sich einfach an eine Wand im Hafen legen und das Boot verlassen, ohne Erlaubnis eingeholt zu haben, der Platz kann bereits für ein kommendes Schiff reserviert sein und man halst sich größere Probleme ein.

Kartenmaterial gibt es reichlich für die Flussreisen. Neben den einzelnen Gewässerkarten ist auch eine Übersichtskarte zur Planung gut. Als besonders übersichtliche Karten sind uns jedoch nicht die Sportbootkartenbücher aufgefallen, sondern die Kartenbücher der Berufsschiffahrt von Pierre Verbergh. Weiters hatten wir Yachtclub-Bootsreiseführer von Heinz Squarra an Bord, welche wir auch als übersichtlich und mit vielen Detailinfos versehen kennengelernt haben. Die Donau-Handbücher vom DSV-Verlag waren bei uns an Bord schon älter und daher nicht mehr am richtigen Stand, die vielen Geschichten rund um die bereisten Gebiete machen diese Handbücher aber sehr interessant. Die Gewässerkarte Main-Donau-Kanal von Edition Maritim war leider nicht aktualisiert, obwohl wir eine neue Ausgabe an Bord hatten (einige Schleusenfunkkanäle stimmen nicht überein). Die Gewässerkarten von Edition Maritim sind generell gut, genauere Angaben zu eingezeichnete Ankerplätze fehlen aber teilweise, weshalb man nicht darauf vertrauen darf, dass diese Ankerplätze auch für Kielyachten geeignet sind.

Zum Abschluss sei noch einer der wichtigsten Punkte zur Sicherheit am Fluss erwähnt: der Motor. Da dieser viele Stunden durch verlässlich laufen muss, muss der Motor natürlich sehr gut gewartet sein. Manche Yachten kaufen den

Diesel von den Frachtschiffen. Wir haben darauf jedoch verzichtet, da wir immer wieder von verunreinigten Diesel mit Wasser und Schmutz aus den Tanks der Berufsschiffe gehört haben und auf verdreckte Filter und Probleme mit dem Motor haben wir verzichtet.

Neben dem Motor haben wir auch die Schraube mittels Taucherausrüstung kontrolliert, mit dem Ergebnis, meterweise Angelschnur um den Schaft gewickelt zu finden. Es ist auf jeden Fall zu empfehlen, die ganze Anlage zwischendurch gut durchzusehen.

Auch wenn ein Segelboot nicht für die Flussreise gebaut ist, so kann der Start in der Heimat doch sehr verlockend sein und die Flussreise ein schöner Einstieg ins Leben am Boot sein.



[ZURÜCK ZUR HOMEPAGE...](http://WWW.FORTGEBLASEN.AT)

Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.