

VORWORT

Torsten Moench



Dank der **Liberalisierung der Führerschein-Vorschriften** im Herbst 2012 kann man heute Motorboote bis maximal 15 PS führerscheinfrei fahren. In der Praxis bedeutet diese Neuerung, dass Einsteiger neben Schlauch- und kleinen Sportbooten sogar auch Kajütboote fahren dürfen. Grund genug für **HONDA**, den weltweit größten Viertaktmotoren-Hersteller, und **BOOTE** als führendes Motorboot-Magazin, den vorliegenden Einsteiger-Guide als Kooperation herauszugeben. Auf den folgenden Seiten zeigen wir, wie einfach der Einstieg ins Hobby Motorbootfahren ist. Beherzigt man einige wenige Regeln und Tipps, steht dem entspannten Start in eine neue Erlebniswelt nichts entgegen.

Wir wünschen viel Spaß!

IMPRESSUM

Verlagsbeilage der Zeitschrift **BOOTE**

Verlag: Delius Klasing Verlag,
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld

Redaktion: BOOTE-Redaktion,
ABC-Str. 21, 20354 Hamburg,
Torsten Moench (verantwortlich)

Grafik: Weusthoff Noël,
Susanne Stachelroth

Verlagsleitung: Markus Gries

Anzeigenleitung: Ingo van Holt

Produktion: Olaf Klinger



DELIUS KLASING

INHALT



Wer mit dem Boot unterwegs ist, braucht Basiswissen. Dieser Einsteiger-Guide vermittelt Ihnen von der Törn Vorbereitung bis zur praktischen Bootsführung alle wichtigen Informationen für einen gelungenen Einstieg in das neue Boots-Hobby.

Törn Vorbereitung	Seite 4
Was brauche ich, und wie bereite ich mich vor?	
Bootspraxis	Seite 6
Welches Boot wofür, und wie wird gefahren?	
Regeln und Reviere	Seite 12
Welche Grundregeln gibt es, und wo darf ich fahren?	
Motorkunde	Seite 14
Welche Teile am Motor muss ich kennen?	
Transport und Trailer	Seite 16
Was muss man beim Bootstransport beachten?	
Lexikon	Seite 17
Was bedeutet eigentlich ...	

GUT GERÜSTET

Eine gute Vorplanung erspart Ärger und Zeitverluste.





Einen 2,5-PS-Motor und verpacktes Schlauchboot in der 2,5-m-Klasse trägt man genauso mit zwei Personen wie den 15-PS-Außenborder fürs Sportboot.

Damit Bootfahren von Anfang an Spaß macht, gehört eine gewisse Vorbereitung dazu. Hier die wichtigsten Grundregeln: Wer die ersten Touren plant, sollte sich ein wenig befahrenes Revier aussuchen und später an stärker frequentierte „ranmachen“. Zum jeweiligen Revier muss man Kartenmaterial und möglichst Kompass an Bord haben, das sind an der Küste Seekarten und Küstenhandbücher. Fürs Binnenland gibt es in der Regel Törnführer im Buchformat. Steht das Fahrgebiet fest, muss man sich Gedanken um das Zuwasserbringen machen. Boote auf Trailern benötigen eine Slipanlage mit festem Untergrund. Für das zerlegbare Schlauchboot reicht dagegen der Zugang zu Strand oder Steganlage. Informationen zu Slipanlagen findet man in den Revierhandbüchern oder bekommt sie direkt von den Hafentreibern (Telefonnummern stehen in den Handbüchern oder im Internet). Tipp: Wer mit einem nagelneuen zerlegbaren Schlauchboot unterwegs ist, sollte das Boot vor der ersten Fahrt einmal zur Probe zu Hause aufbauen.

Ausrüstung

Bevor es dann losgeht, muss die Ausrüstung auf Vollständigkeit geprüft werden. Hinweise zu Navigationsbeleuchtung, Ankerball und Signalhorn finden Sie unter der Rubrik „Regeln und Reviere“. Wichtiger Gegenstand an Bord ist die Rettungsweste. Sie ist zwar nicht zwingend vorgeschrieben, wir empfehlen aber, für jede Person eine sogenannte ohnmachtssichere Weste an Bord zu haben. Kinder sollten sie grundsätzlich auf Boot und Steganlage tragen. Es gibt zwei Arten von Westen: die Automatikweste, die sich erst mit Berührung von Wasser aufbläst und der Person dann den nötigen Auftrieb gibt, und die Feststoff-Ausführung, die, wie der Name schon sagt, mit einem festen Material gefüllt ist. Diese Weste trägt sich aufgrund ihrer Abmessung und Ausführung nicht so bequem wie die Automatikweste, kostet jedoch nur einen Bruchteil von der High-tech-Ausführung. Auf Schlauchbooten gehören die Paddel zum Standard, auf grö-

ßeren Kunststoffbooten nicht. Hier empfehlen wir ein Stechpaddelpaar, um bei Motorproblemen beweglich zu bleiben.

Leinenzwang

Ob zum Festmachen, Abschleppen oder Ankern, Leinen gehören auf jedes Boot: möglichst eine lange und zwei kürzere Kunststoffleinen. Um das Boot am Steg vor Stoßschäden zu schützen, sind mindestens zwei Fender zwischen Steg und Boot anzubringen. Will man auf dem Wasser „parken“, benötigt man einen Anker. Die einfachste, günstigste Ausführung ist hier der sogenannte Klappdragen. Weiterhin empfehlen wir bei größeren Booten Handfeuerlöscher und Leinenzpumpe. Einen Reservekanister sollte jeder an Bord haben, der vor der Fahrt genauso wie der Haupttank zu befüllen ist.



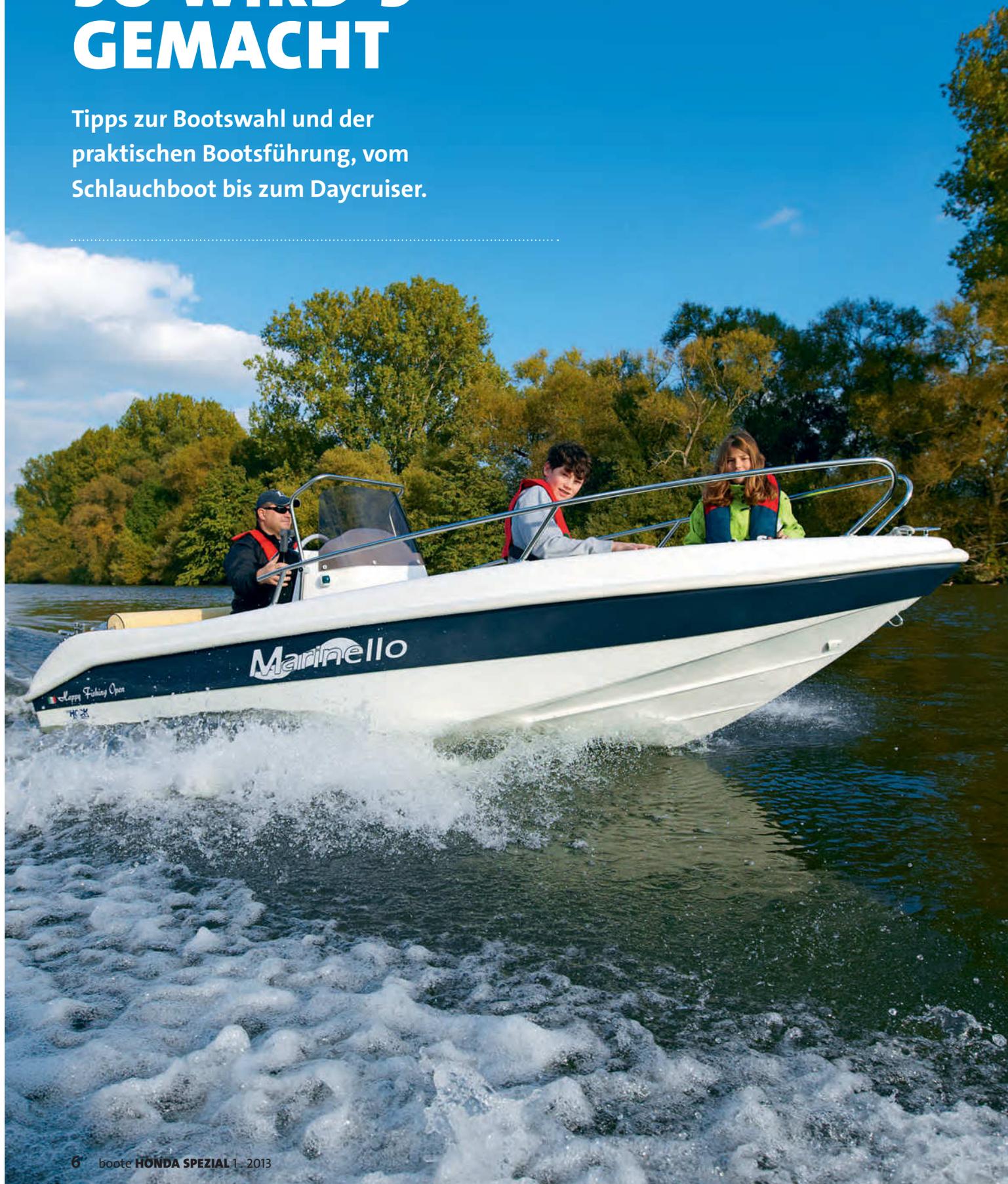
SCHLAUCHBOOTE EINMAL ZUR PROBE AUF- UND ABBAUEN



Außenborder ab etwa 10 PS hängt man am besten zu zweit an den Spiegel. Wer dies nicht vom Heck aus erledigen kann, muss ins Boot steigen. Akrobatik vom Steg aus ist zu unsicher.

SO WIRD'S GEMACHT

Tipps zur Bootswahl und der praktischen Bootsführung, vom Schlauchboot bis zum Daycruiser.





Ob offenes Sportboot wie von Marinello, Daycruiser wie die Drago 624 (links) oder Schlauchboot (unten), jeder Bootstyp hat seinen eigenen Reiz und ist auch von Einsteigern problemlos zu beherrschen.

Wer den Außenborder von der Pinne steuert, muss wissen: Bewegt man die Pinne nach rechts (in Fahrtrichtung), fährt das Boot nach links und umgekehrt.

Das Thema Wassersport steht bei vielen Menschen ganz oben auf der Wunschliste ihrer Freizeitaktivitäten. Dabei zählt das Motorbootfahren in all seinen Facetten zu den Hobbys, welche sich von frühester Jugend bis ins Alter problemlos ausüben lassen. Die Faszination ist stets die gleiche, egal ob man mit einem leicht zu transportierenden Schlauchboot die Ufer des Urlaubsreviers erkundet oder sich im komfortablen Kajütboot aufmacht, Europas schönste Flüsse und Seen zu bereisen. Der Markt bietet für jeden etwas. Und das Beste daran: Die Führerscheinplicht beginnt seit Kurzem erst ab 15 PS. Motorbooteinsteiger können sich den Traum vom eigenen Boot also problemlos erfüllen, ohne dazu bürokratische Hürden überwinden zu müssen. So kann man hinter einem 15-PS-Schlauchboot beispielsweise Tube (Reifen) fahren, mit einem offenen Boot zum Angeltörn auslaufen oder im Kajütboot zu einem Urlaubstörn auf den mecklenburgischen Gewässern aufbrechen. Bevor es „auf große Fahrt“ geht, gilt es jedoch einige Fragen zu klären, damit der Start ins neue Hobby gelingt. Zunächst stellt sich angehenden Wassersportlern die Frage nach dem richtigen Boot.

Schlauchboote

Wer oft das Revier wechselt und ohne Bootsanhänger, dem sogenannten Trailer, auskommen möchte, ist mit einem Schlauchboot wie beispielsweise von Honwave gut bedient. Diese Boote bieten Platz für bis zu fünf Personen, sind gut im Kofferraum zu transportieren und lassen sich auch von Anfängern problemlos steuern. Je nach Motorisierung ist damit von gemütlichen Picknicktouren bis zum sportlichen Wasserskilaufen alles möglich. Mit den maximal ohne Führerschein zu fah-

renden 15 PS am Heck erreicht man bis zu 40 km/h. Hinzu kommt, dass man als Schlauchbootfahrer keine Angst vor kleinen Remplern, beispielsweise beim Anlegen, haben muss. Moderne Schlauchboote sind äußerst robust und verzeihen Anfängerfehler klaglos. Gefahren werden Schlauchboote von der Pinne. Das heißt Lenkung, Gas und Schaltung sind fest am Motor installiert, der Fahrer sitzt hinten im Boot. Das spart Platz und vermittelt ein sehr direktes Gefühl für Boot und Motor. Nicht grundlos beginnt fast jede Bootskarriere im Schlauchboot. Was man hier

lernt, kann man später auf jeden anderen Bootstyp übertragen.

Sportboote

Die nächste Klasse bilden die sogenannten offenen Sportboote. Offen deshalb, weil sie keine Kabine oder abgeschlossene Räume haben. Diese Boote bieten bei gleichen Außenabmessungen mehr Innenraum als Schlauchboote, da der umlaufende Tragschlauch fehlt. Darüber hinaus verfügen sie über einen fest montierten Fahrstand, an dem Lenkrad sowie Gasgriff und Schaltung ihren Sitz haben. Je nach Modell bie-



BOOTFAHREN MACHT DIE FAMILIE ZUR „MANNSCHAFT“

ten offene Sportboote Platz für bis zu sechs Personen (bestimmte Modelle auch mehr), sodass die gesamte Familie am Bootserlebnis teilhaben kann. Im Gegensatz zum Schlauchboot sitzen die Mitfahrer dabei nicht auf dem Schlauch, sondern auf gepolsterten Sitzen oder Bänken. So lassen sich auch längere Touren komfortabel absolvieren. Ausgerüstet mit Windschutzscheibe und klappbarem Cabriovertdeck, kann man mit diesem Bootstyp auch einen plötzlichen Regenschauer „abwettern“, ohne nasse Füße zu bekommen. Offene Sportboote bestehen überwiegend aus glasfaserverstärktem Kunststoff, dem sogenannten GFK. Dieses Material ist stabil, einfach zu pflegen und macht Boote äußerst langlebig. Lebensdauern von mehr als 30 Jahren sind bei Kunststoffbooten keine Ausnahme. Kombiniert mit einem führerscheinfreien Außenbordmotor erreichen offene Sportboote, abhängig von Größe und Beladung, Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h. Transportiert werden sie auf einem Bootsanhänger, dem Trailer. Näheres zu diesem Thema finden Sie ab Seite 16 in diesem Heft.

Kajütboote

Kommen wir zu den Kajütbooten. Wie der Name schon sagt, handelt es sich dabei um



KAJÜTBOOTE sind erste Wahl, wenn es um das Thema Wasserwandern geht. Neben der Schlafmöglichkeit bieten sie oft noch Pantry und Toilette.

Kunststoffboote mit Kajüte oder Kabine. Sie gibt es in verschiedenen Größen ab etwa 4,5 m Länge. Neben den Vorteilen des vorweg beschriebenen Sportbootes bieten sie eine wesentliche Zusatzoption: die Übernachtungsmöglichkeit. Mit einem Kajütboot kann man problemlos mehrtägige Törns absolvieren und ist nicht zwingend

auf einen Hafen angewiesen. Als führerscheinfreie Version mit einem 15-PS-Motor erreichen sie Reisegeschwindigkeiten von etwa 20 km/h bei Reichweiten bis zu 150 km. Je nach Ausstattung und Preis verfügen sie darüber hinaus über eine kleine Kochgelegenheit (Pantry) und eine Campingtoilette. Kajütboote sind insbesondere





bei Familien mit kleinen Kindern beliebt, weil sie neben der Kabine meist auch über ein rundherum geschlossenes Cockpit verfügen, in dem sich Kinder sicher bewegen können. Kajütboote müssen in jedem Fall getrailert werden. Im Klartext: Hier braucht man Auto, Bootsanhänger und entsprechenden Stellplatz.

Fahren

Eines vorweg: Bootfahren ist keine Kunst. Nach einigen Proberunden gelingen jedem Anfänger die wesentlichen Manöver. Regel Nummer eins dabei lautet: **Ruhe bewahren.** Je gelassener Sie sich mit Ihrem Boot bewegen, desto länger haben Sie Zeit, sich auf die Bewegungen und Reakti-

onen des Bootes einzustellen. Dabei ist es völlig unerheblich, ob Sie mit einem 4-m-Schlauchboot oder einer 10-m-Motoryacht unterwegs sind. Oft ist es sogar so, dass große Boote einfacher zu fahren sind als kleine. Wer also mit seinem 5-m-Kajütboot perfekt umgehen kann, braucht vor „großen Pötten“ keine Angst zu haben. Regel Nummer zwei: **vorausschauend fahren.** Was wir alle vom Autofahren kennen, lässt sich auch aufs Bootfahren übertragen. In der Praxis also lieber einmal zu früh das Gas wegnehmen als einmal zu spät. Grundsätzlich gilt: Ein Boot reagiert aufgrund des Wasserwiderstandes deutlich langsamer als ein Auto, das muss man auch beim Lenken berücksichtigen.

BOOTFAHREN IST MEHR ALS EIN HOBBY, ES IST EIN „LIFESTYLE“



ERLEBNISWELTEN Anfängerreviere wie hier an der Marina-Lässig (Main) bieten für jeden etwas. Angeln im Sportboot (links), Sandbuchten oder Picknickausflüge mit dem Kajütboot (rechts) machen Bootfahren zum Erlebnis für die ganze Familie.



RÜCKWÄRTS ANLEGEN Sind die Fender ausgebracht, kuppelt man im Standgas kurz rückwärts ein und dann wieder aus. Dabei bleibt die Gashand am Hebel und die Lenkhand am Steuer (unten). Durch wiederholtes kurzes Ein- und Auskuppeln bewegt sich das Boot langsam an den Liegeplatz. Die zweite Person befestigt (belegt) die Leinen am Boot und steigt (mit den Leinenenden) erst auf den Steg, wenn das Boot komplett zum Stillstand gekommen ist.



Lenken

Wundern Sie sich also nicht, wenn Sie am Lenkrad drehen und das Boot erst mit einigen Sekunden Verzögerung darauf reagiert. Häufiger Anfängerfehler: Weil sich das Boot nicht sofort in die gewünschte Richtung dreht, schlägt man das Lenkrad noch stärker ein. Die Folge: Das Boot dreht plötzlich viel zu stark. Wer nun durch hektisches Gegenlenken das Boot wieder „einfangen“ will, übertreibt es oft erneut und endet auf einem ungewollten Zickzackkurs.

Die Geschwindigkeit, mit der ein Boot auf die Lenkbefehle des Fahrers reagiert, hängt wesentlich von der Gasstellung ab. Schlägt man das Lenkrad ein und gibt gleichzeitig Gas, wird es deutlich spontaner die Richtung wechseln als bei Standgas. Gleiches gilt bei Rückwärtsfahrt. Auch hier gilt es zunächst, das Boot mit kurzem Ein- und Auskuppeln des Motors vom Liegeplatz zu manövrieren. Anders als Autos, die über die Vorderachse lenken, schwenken Außenborder-Boote über das Heck. Dieses gilt es insbesondere beim An- und Ablegen zu beachten. Umgekehrt kann man sich diese Eigenschaft aber auch zunutze machen. In besonders engen An- oder Ablege-Situationen kann es von Vorteil sein, das Boot rückwärts statt wie gewohnt vorwärts herauszufahren. Dadurch

dass das Heck unmittelbar Ihren Lenkbefehlen folgt, ist es viel manövrierfreudiger als der Bug (die Spitze) des Bootes.

Aufstoppen

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Abbremsen, Fachleute sprechen vom sogenannten Aufstoppen des Bootes. Im Gegensatz zu Landfahrzeugen haben Boote keine Bremse. In der Praxis bremsst sich ein Motorboot aufgrund des vergleichsweise hohen Wasserwiderstandes sofort spürbar ab, wenn man das Gas zurücknimmt. Ist das Boot dann langsamer geworden, kann man es durch Einlegen des Rückwärtsgangs vollends zum Stillstand bringen. Doch Obacht: Ein unüberlegtes Einlegen des Rückwärtsgangs in voller Fahrt nimmt Ihnen nicht nur Ihre Besatzung, sondern unter Umständen auch das Getriebe übel. Im Klartext: Auch beim Bremsen und Aufstoppen des Bootes spielt die vorausschauende Planung eine

große Rolle. Im Zweifel fahren Sie lieber etwas langsamer an die Anlegestelle heran. Damit gewinnen Sie Zeit, beispielsweise um die Leinen und Fender klarzumachen, und haben keine Probleme, das Boot zum Stehen zu bekommen. Meist genügen wenige Stunden Fahrpraxis, um sich an das „Bremsverhalten“ des eigenen Bootes zu gewöhnen. Hinzu kommt, dass man, anders als auf der Straße, meist nur wenig Verkehr „im Rücken“ hat. Und selbst wenn, lassen Sie sich auf keinen Fall hetzen. Bootfahren ist eine Freizeitbeschäftigung und kein Rennwettbewerb.

Wellen

Kommen wir zum Thema Wellen, besser gesagt Seegang. Obwohl man es auf Einsteigerrevieren wie beispielsweise Flüssen, Kanälen und Seen kaum mit echtem Seegang zu tun bekommt, sollte man doch darauf vorbereitet sein. Insbesondere größere Motorboote können Wellen von bis

**IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT:
BOOTFAHREN IST KEIN WETTBEWERB.**



LÄNGSSEITS ANLEGEN Zunächst bringt man das Boot in langsamer Fahrt (Standgas) parallel zum Steg oder die Kaimauer. Dabei kann der Abstand rund einen halben Meter betragen. Dann zieht man das Boot mit einem Bootshaken vollends an den Steg, und eine Person steigt mit den Leinen aus, während die andere Person das Boot mit dem Haken oder von Hand in Position hält.

zu einem halben Meter Höhe verursachen. Auch hier gilt: Ruhe bewahren. Am einfachsten lassen sich Wellen in langsamer Fahrt im 90-Grad-Winkel „nehmen“. Sieht man sie kommen, hat man meist noch genügend Zeit, das Boot zu verlangsamen und die Fahrtrichtung (Kurs) frontal auf die Welle auszurichten. Die Rumpfform jedes Bootes ist so konzipiert, dass der Bug das Wasser zur Seite abweist. Bei Booten mit flachem Bug und ohne Windschutzscheibe, also beispielsweise Schlauchbooten, kann es denn doch vorkommen, dass etwas Wasser ins Boot gelangt. Doch keine Bange, das sorgt maximal für nasse Füße. Sollte es vorkommen, dass man die Welle zu spät sieht oder man sie aus anderen Gründen nicht im optimalen Winkel anfahren kann, besteht ebenfalls keine Gefahr. Meist legt sich das Boot dann kurzzeitig etwas auf die Seite, Fachleute nennen das Krängung. Nachdem die Welle überfahren ist, legt sich das Boot aber ebenso schnell wieder in Normallage.

Alles in allem kann man sagen, dass Motorbootfahren reine Übungs- und Erfahrungssache ist und niemanden vor unlösbare Probleme stellt. Wer sich dennoch unsicher ist, sollte einfach Sportkollegen um hilfreiche Tipps bitten oder einen entsprechenden Einsteigerkurs bei einer entsprechenden Bootsfahrschule belegen.

KNOTEN

Wichtige Knoten für angehende Seeleute.

PALSTEK

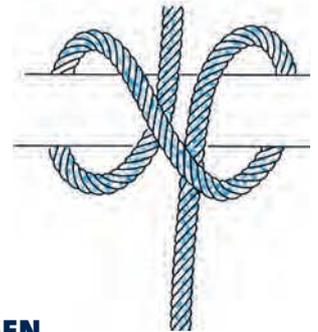
Der **Palstek** ist als einer der stärksten Knoten überhaupt bekannt, da die Schlinge hohe Kräfte, beispielsweise als Festmacherknoten, aufnehmen kann. Er bedarf zwar einiger Übung, ist dafür aber universell einsetzbar.



RUNDTÖRN MIT ZWEI HALBEN SCHLÄGEN

Mit einem Rundtörn mit zwei halben Schlägen kann man Leinen an festen Punkten wie beispielsweise an Pollern oder Ringen festmachen. Der **Webleinstek** eignet sich zum Befestigen der Fenderleinen, die man schnell wieder öffnen können muss, um die Höhe der Fender anzupassen.

WEBLEINSTEK



KLAMPEN BELEGEN

Hat die **Festmacherleine eine Öse**, das sogenannte Auge, steckt man sie unter der Klampe hindurch und legt das Auge um die Klampe (links). Offene Leinenenden belegt man mit zwei halben Schlägen plus einem Kopfschlag auf der Klampe.



GUT ZU WISSEN ...

Wie im Straßenverkehr gelten auch auf dem Wasser feste Vorschriften.

Grundsätzlich unterscheidet man die Reviere in See- und Binnengebiete. Das Seegebiet umfasst die gesamten deutschen Küsten und teilweise einmündenden Flüsse und deren Nebenflüsse (siehe Karte). Auf diesen Revieren gilt die neue führerscheinfreie 15-PS-Regelung uneingeschränkt. Auf dem Rhein und Bodensee (siehe ebenfalls Karte) gilt die neue Regelung dagegen nicht. Wie sieht es im Ausland aus? In Ländern, wo keine Führerscheinpflicht besteht, darf man meist auch als Deutscher ohne Führerschein fahren. Führerscheinpflichtige Ländern erkennen in der Regel die deutschen Vorschriften an.

Ausrüstungspflicht

Wer auf See (Binnen auch zu empfehlen) fahren möchte, benötigt vorgeschriebenes Zubehör. Dazu zählt eine Papierseekarte, Schallsignalgeber (Hupe), Ankerball (muss gesetzt werden, wenn man vor Anker liegt) und die Navigationsbeleuchtung, die nicht dazu da ist, besser in die Ferne zu sehen, sondern auf dem Wasser bei Nacht und unsichtigem Wetter gesehen zu werden. Die angebrachten Laternen müssen eine Baumusterprüfung besitzen wie beispielsweise vom BSH (Bundesamt für Schifffahrt und Hydrografie). Ausnahme der Beleuchtung: wenn man die vorgeschriebenen Laternen nicht führen kann, weil beispielsweise der Motor keine Lichtspule besitzt, was bei Außenbordern mit Handstarter und Pinnenlenkung häufig der Fall ist. Zerlegbare Schlauchboote haben außerdem das Handycap, dass man keine Möglichkeit hat, die Laternen ordnungs-



gemäß zu installieren. Wer solch ein Boot besitzt, darf bei Nacht und unsichtigem Wetter nicht fahren, außer es liegt ein Notfall vor. In dieser Situation ist ein weißes Licht (beispielsweise Taschenlampe) mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen, um eine Kollision zu verhindern. Bei der Hupe reicht eine elektrische oder ein Mundhorn.

Welche Signale welche Bedeutung haben, findet man auf Schallsignaltafeln, die es als praktische Aufkleber genauso bei Bootszubehörläden gibt wie die entsprechenden Seekarten. Dort sind ebenfalls einfache Klebebuchstaben zu bekommen, um das Boot zu kennzeichnen, denn im Binnenbereich unterliegen Boote der sogenannten Kenn-

SIGNALTAFELN ERKLÄREN SCHILDER, BELEUCHTUNG UND SCHALLSIGNALLE

DEUTSCHE REVIERE Bei den in Dunkelblau gekennzeichneten Flüssen und Abschnitten handelt es sich um Seeschiffahrtsstraßen. Auf Rhein und Bodensee (mit Rot gekennzeichnet) gelten die alten Regeln: führerscheinfrei bis 3,68 kW (5 PS) auf dem Rhein und max. 4,41 kW (6 PS) auf dem Bodensee.

zeichnungsverordnung. Boote mit einer Antriebsmaschine ab 2,21kW (3 PS) müssen auf Binnenschiffahrtsstraßen ein Kennzeichen führen. Diese bekommt man bei Wasser- und Schifffahrtsämtern, ADAC und dem Deutschen Motoryachtverband. Auf See gelten die Kennzeichen ebenfalls oder die einfache Beschriftung mit Bootsname und Heimathafen. Eine Haftpflichtversicherung ist zwar in Deutschland nicht zwingend vorgeschrieben, wir empfehlen diese aber dringend.

Verkehrsregeln

Grundsätzlich gilt, dass der Berufsverkehr Vorrang hat und dass Sportboote ausweichen müssen. Außerdem müssen Arbeitsboote- und schiffe in einem ausreichend Abstand begegnet oder überholt werden. Auf den Schifffahrtswegen verhält man sich im Grunde wie auf der Straße. Rechts fahren, rechts vor links beachten und niemanden gefährden. Wo die Wasserstraßen ihre Begrenzungen haben, erkennt der Skipper an den Fahrwassertonnen. Bei Seerevieren liegt die grüne Tonne an Stb (rechts) und die rote an Bb (links) von See aus gesehen. Auf Binnenwasserstraßen wird von der Quelle zur Mündung geschaut, und am rechten Ufer begrenzen die roten Tonnen und am linken Ufer die grünen das Fahrwasser. Wer gelbe Tonnen sieht, sollte einen großen Bogen herum machen, denn entweder handelt es sich um einen geschützten Abschnitt (beispielsweise Badebuchten) oder einer Untiefe. Schilder mit roten Umrandung und einer Zahl in der Mitte geben die zulässige Höchstgeschwindigkeit an. Aber Achtung: Nicht überall stehen Schilder, hier muss sich der Fahrer vorher im Revierführer schlau machen. Einige Schilder erklären sich von selbst, damit man aber immer genau Bescheid weiß, gibt es Bildtafeln im Zubehörshop.



SCHLEUSEN

In Schleusen überwindet man den Niveauunterschied von Flüssen und Kanälen

VOR DER AMPEL

DIE LICHTSIGNALLE: Egal in welcher Paarung die Lichter leuchten, bedeutet Rot immer „Halt“. Nur Grün allein heißt „freie Fahrt“. Auch die Ausfahrt aus der Kammer wird häufig mit einem grünen Ampelsignal freigegeben.

GESCHLOSSEN Im Moment läuft eine Gegenschleusung, die abgewartet werden muss. Wenn möglich, zum Warten anlegen.



EINFART WIRD VORBEREITET Die Einfahrt steht kurz bevor; spätestens jetzt sollte man Fender und Leinen bereithalten.



EINFART IST FREI Die Einfahrt ist freigegeben. Berufsschiffe haben Vorrang, unabhängig vom Zeitpunkt ihres Eintreffens.



AUSSER BETRIEB Die Schleuse ist entweder im Rahmen der normalen Betriebszeiten außer Betrieb oder länger gesperrt.



AUSSENBORDER

Der perfekte Motor für Einsteiger: einfach nur anhängen, anziehen, und los geht's.

Zweitakter, das war einmal. Jedenfalls in der Klasse der Führerscheinfreien. König Kunde will einen leisen und sparsamen Motor, der Gesetzgeber seit Langem nur noch „saubere“. Da haben's Zweitakter schwer. Wichtig ist, dass der Motor zum Boot passt (Leistung und Schaftlänge) und der Verkäufer um die Ecke wohnt und weiß, was After Sales Service (früher hieß das Kundendienst) ist. Denn was nutzen die paar beim Kauf gesparten Euros, wenn man bei jedem Problemchen mit dem Motor auf Reisen gehen muss.

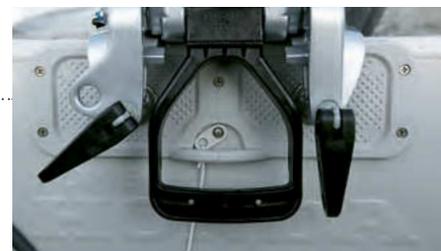
Montage

Auch wenn man sich einen 60 Kilo schweren 15er nicht mal eben so unter den Arm klemmt, ein funktioneller Tragegriff hilft immer. Trennen sich der mit Handstart und Pinne ausgestattete Motor und das Boot nach jeder Fahrt, reichen als Befestigung die beiden Knebelschrauben, die von Hand angezogen werden. Motoren mit Elektrostart, Einhebelschaltung und Kabelsteuerung, die mit dem Boot in einer

„festen Beziehung“ leben, werden aus Sicherheitsgründen mit zwei zusätzlichen Durchgangsschrauben am Spiegel befestigt. Fehlen die Schrauben, macht allein ein in die Kabine eingehängtes Vorhängeschloss Langfingern das Leben schwer.

Handhabung

Bedienelemente wie Handstarter, Choke und Getriebeschalthebel müssen gut platziert und leichtgängig sein. Standards wie Sperren, die verhindern, dass der Motor mit eingelegtem Gang gestartet und das Getriebe nur bei Leerlaufdrehzahl geschaltet werden kann, schaffen Sicherheit. Ist genügend Sprit im tragbaren Kunststofftank, sitzen die Zuleitung und der Quickstop (Notstopschalter) richtig und springt der Motor trotzdem nicht an, hilft häufig ein Blick in die Bedienungsanleitung, die zusammen mit dem Bordwerkzeug und den Ersatzzündkerzen im Auto oder besser noch im Boot liegen sollte. Übrigens: Je größer der Tank, desto größer die Reichweite und – der Quickstop gehört während der Fahrt ans Handgelenk. Die



DRAUF UND DRAN Im mobilen Einsatz wird der Motor mit Knebelschrauben (Mitte) befestigt. Tragegriffe (oben) erleichtern den „Landgang“, funktionelle Bedienelemente die Handhabung.

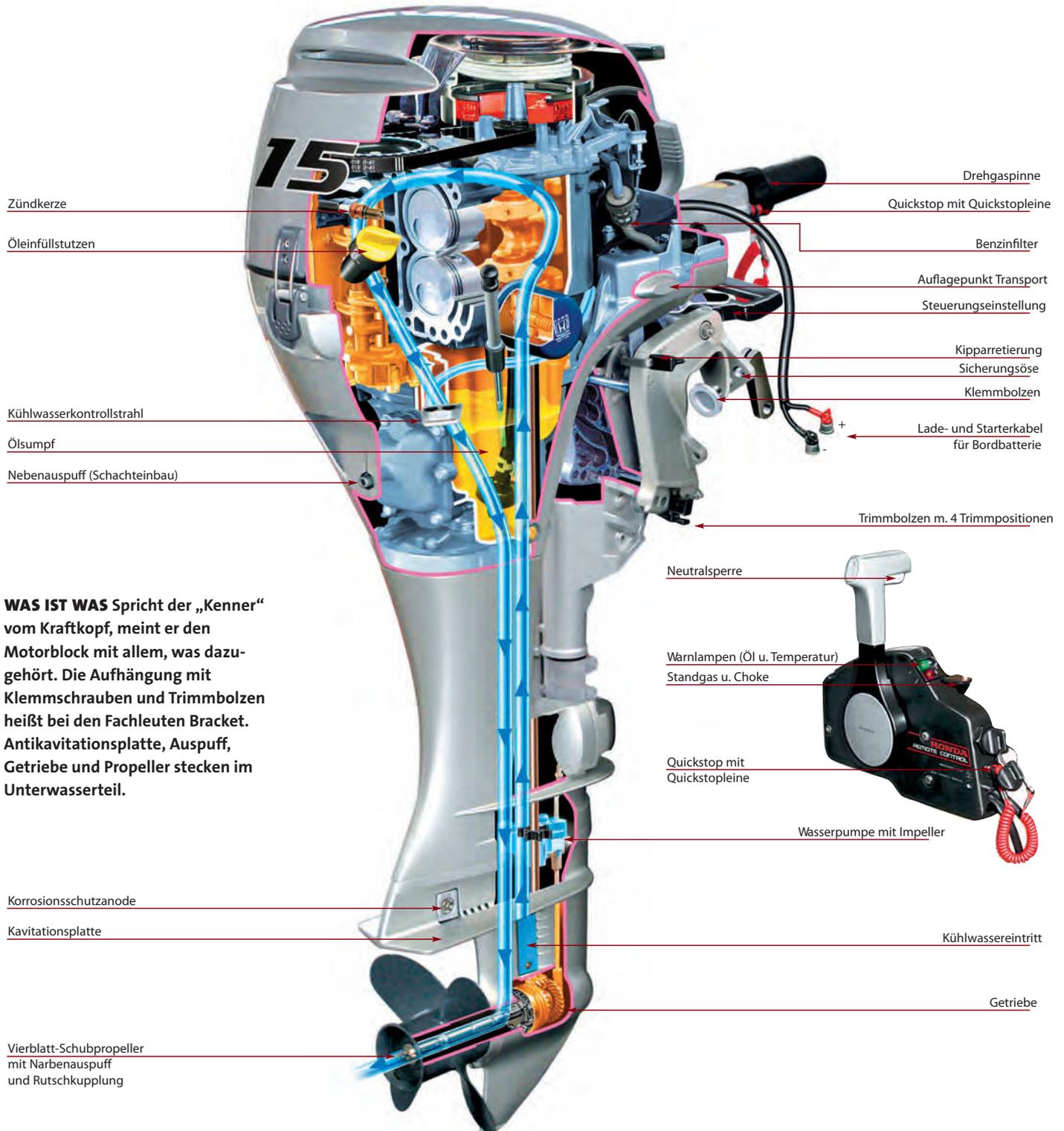
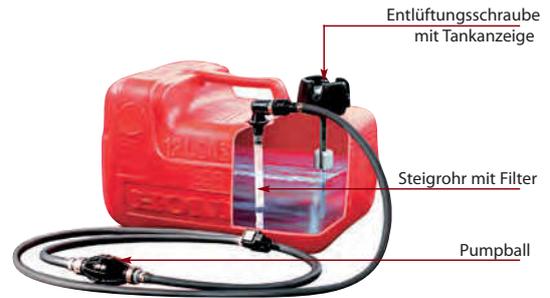
Antwort auf die Frage: Ist Elektro- besser als Handstart und eine Radsteuerung komfortabler als die Pinne? finden Sie in der Bauart des Bootes und in Ihrem Portemonnaie. Fakt ist, Anlasser und Radsteuerung schaffen Bedienkomfort, Pinne und Handstart getreu dem Motto „Heute hier, morgen da“ Mobilität am Arbeitsplatz.



EINER FÜR ALLE Handstartmodelle mit Pinnensteuerung bieten den Vorteil der einfachen und schnellen Montage. Wichtig ist, dass Bedienelemente wie Starter (links), Getriebeschalthebel (mitte), Pinne und Quickstop gut platziert und leichtgängig sind.

AUFBAU EINES AUSSENBORDMOTORS

GEWUSST WO Unten ist da, wo der Propeller sitzt. Ansonsten hat ein moderner Viertaktaußenborder mit Elektronik und oben liegender Nockenwelle (fast) alles, was ein Automotor hat. Nur Kühler und Lüfter sucht man vergebens.



WAS IST WAS Spricht der „Kenner“ vom Kraftkopf, meint er den Motorblock mit allem, was dazu gehört. Die Aufhängung mit Klemmschrauben und Trimmbolzen heißt bei den Fachleuten Bracket. Antikavitationsplatte, Auspuff, Getriebe und Propeller stecken im Unterwasserteil.



AUTO UND BOOT

Wer beim Trailern auf Nummer sicher gehen will, muss die „Spielregeln“ kennen und beachten.

Wollen wir am Wochenende mit dem Boot an die Ostsee oder die Müritz fahren oder ein paar Tage dranhängen und den Gardasee erkunden? Trailerkapitäne sind bei der Törnplanung flexibel, sollten aber wissen, woauf es beim Gespannfahren ankommt. Nur wer sich an die „Spielregeln“ hält, kommt sicher ans Ziel.

■ Größe und Gewicht

Der Trailer muss dem Boot auf den Leib geschneidert werden. Weil Boote durch Zubehör und Ausrüstung in der Regel auf der Waage schwerer sind als im Prospekt, ist beim Kauf des Anhängers die Nummer größer immer die bessere Wahl. Auch wenn's wehtut. Trägt der Trailer mehr, als er darf, ist die Sicherheit gefährdet. Und zwar die aller Verkehrsteilnehmer. Gefährlich wird's auch, wenn das Auto beim Trailern mehr ziehen muss, als sein Her-

steller und der Gesetzgeber erlauben. Fazit: Übergewicht geht gar nicht.

■ Baumaterial

Die absolute Mehrzahl aller Bootsanhänger wird aus Stahl gefertigt, der zum Schutz gegen Korrosion verzinkt und/oder lackiert wird. Nur wer mit jedem Kilo rechnen muss, lässt den Rahmen seines Trailers aus Aluminium fertigen.

■ Zulassung

Bootstrailer zählen zur Kategorie „Anhänger für Sportzwecke“ und müssen daher nicht, wie zum Beispiel ein Pkw, zum Straßenverkehr zugelassen werden.

■ Versicherung

Grundsätzlich besteht für Bootstrailer keine Versicherungspflicht. Wichtig zu wissen ist jedoch, dass die Versicherung des Zugfahrzeugs nur Schäden umfasst und

WICHTIG Spanngurte (oben) müssen ausreichend dimensioniert und an Scheuerstellen mit Teppichresten unterlegt sein. Die Lichtleiste (Mitte) ordentlich befestigen. Das Bugrad (unten) sollte vor jeder Fahrt kontrolliert werden. Unterlegkeile sorgen für „Standfestigkeit“.



reguliert, die durch einen Anhänger verursacht werden, der mit dem Zugfahrzeug verbunden ist oder sich während des Gebrauchs von diesem löst und sich noch in Bewegung befindet. Steht der Trailer – wo auch immer – und verursacht einen Personen- oder Sachschaden, ist das nicht mehr

Sache der Autohaftpflichtversicherung. Wer auch hier auf Nummer sicher gehen will, schließt deshalb freiwillig eine separate Haftpflichtversicherung (kostet etwa 50 Euro) für seinen Bootstrailer ab.

■ Geschwindigkeit

In Deutschland ist die Höchstgeschwindigkeit für Pkw-Gespanne auf 80 km/h festgelegt. Erfüllen Zugauto und Trailer die in der 9. A usnahmereverordnung zur StVO beschriebenen Voraussetzungen und wurden diese von TÜV & Co geprüft und dokumentiert, darf auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen mit Tempo 100 km/h gefahren werden.

■ Steuern

Anhänger für Sportzwecke, dazu zählen auch Bootstrailer, sind kennzeichnungspflichtig, aber steuerfrei. Das heißt aber auch, dass ausschließlich ein Boot – und nicht Omas Sofa oder das Bauholz für die Gartenlaube – mit dem Trailer transportiert werden dürfen.

■ Bremssysteme

Jeder Anhänger, der ein zu lässiges Gesamtgewicht von mehr als 750 kg besitzt, muss eine Bremse haben. Standard sind mechanische Trommelbremsen, die über eine Auflaufvorrichtung, Gestänge und Seilzüge betätigt werden.

■ Reifen

Defekte Reifen sind bei Trailern die Pannenursache Nummer 1. Bei einer 100-km/h-Zulassung dürfen die Reifen nicht älter als sechs Jahre sein und müssen eine 120-km/h-Zulassung besitzen (Herstellungsdatum und Klassifizierung stehen auf der Seitenfläche des Reifens).

■ Beladen

Das Hauptgewicht des Bootes muss auf den Kielrollen liegen. Seitenaufgaben sollen viel mehr stützen als tragen und verstellbar sein, um das Slippen zu erleichtern. In jedem Fall muss das Boot fest mit dem Trailer verbunden werden. Zum Verzurren des Bootes nur ausreichend dimensionierte Spanngurte verwenden.

■ Praxistipps

Nur so weit ins Wasser fahren, bis das Boot gut vom Hänger geschoben werden kann. Strömungs- und Windverhältnisse beachten. Immer zu zweit slippen. Traktionskontrolle gegebenenfalls abschalten.

LEXIKON

Wichtige Begriffe und ihre Bedeutung.



Tourenskipper brauchen Ankerlicht (links) und Ankerball (rechts).

A

ACHTERN Das hintere Ende des Bootes (siehe auch Heck).

ANKER Ausrüstungsteil aus Metall, um ein Boot an Ort und Stelle zu halten. Gräbt sich im Boden (Grund) ein und hält dadurch.

ANKERBALL Schwarzer Ball, um das Anker anzuzeigen.

ANKERLICHT Rundumlicht, um nachts das Anker anzuzeigen.

ANSTRANDEN Mit dem Bug des Bootes auf den Strand fahren.

ANTIFOULING Ein Anstrich im Unterwasserbereich des Bootes gegen Bewuchs und Muscheln.

ANTISLIPSTRUKTUR Bodenstrukturen, um Ausrutschen zu verhindern.

AUFSTOPPEN Das Abbremsen des Bootes mit rückwärts eingekuppeltem Getriebe.

B

BACKBORD Die linke Bootsseite, in Fahrtrichtung gesehen.

BADELEITER Hängt außenbords und ermöglicht das einfache Aus-dem-Wasser-Steigen.

BADEPLATTFORM Eine tief liegende Plattform am Heck, die für sicheren und einfachen Badespaß sorgt.

BELEGEN Das Festsetzen einer Leine an Klampe oder Poller.

BOOTSHAKEN Ein Stock mit einem Haken am Ende.

BUG Das vordere Ende des Bootes.

C

CABRIOVERDECK Hohes Verdeck aus Stoff (Tuch) über dem Cockpitbereich.

CENTER-KONSOLE Komplett offenes Boot mit Fahrstand (Konsole) in der Mitte.

COCKPIT Auch Plicht genannt, ist der offene Sitzbereich achtern im Boot.

D

DAYCRUISER Wird auch Cuddy-Cabin genannt und ist ein Sportboot mit einer Schlupfkabine im Bug als Übernachtungsmöglichkeit.



Bootshaken in verschiedenen Ausführungen.

E

ECHOLOT Elektronischer Tiefenmesser.

F

FAHRWASSER Fahrrinne mit tiefem Wasser, für die Schifffahrt mit Seezeichen markiert.

FERNBEDIENUNG Box mit Hebel, über die man Schaltung und Gas bedient.

FLAGGENSTOCK Ein Holz- oder Metallstock am Heck, um beispielsweise die sogenannte „Nationale“ (für uns die Deutschlandflagge) zu setzen.

G

GFK Abkürzung für glasfaser-verstärkten Kunststoff.

keinem Boot fehlen sollte.

HECK Das hintere Ende des Bootes.

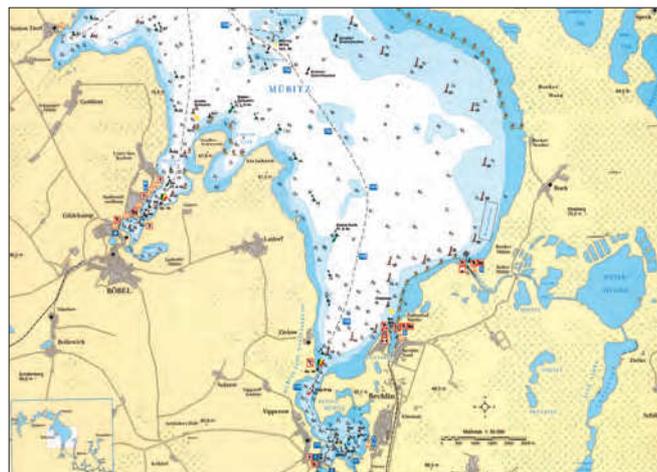
HECKWELLE Hinter dem Boot auftretende Wellen.

K

KABELLENKUNG Ein Steuerungssystem, das die Lenkkraft vom Steurrad über ein mechanisches Kabel an den Außenborder überträgt.

KAJÜTBOOT Ein Boot, auf dem man schlafen und kochen kann. Meistens auch mit Toilette und Duschgelegenheit.

KETTENVORLAUF Eine Kette, die zwischen Anker und Leine angebracht wird. Vorteil: Durch sein Gewicht gräbt sich der



Papierkarten (hier für die Müritz) enthalten wichtige und nützliche Fahrwasser- und Hafeninformatio-
nen.

M

MANN-ÜBER-BORD-MANÖVER Ein Fahrmanöver, um eine über Bord gegangene Person wieder aufzunehmen.

SPIEGEL Hinterwand, an die der Außenborder geschraubt wird
STEUERBORD Die rechte Bootsseite, in Fahrtrichtung gesehen.

P

POLLER Art Klamme, die besonders stabil ausgeführt ist.
POSITIONSLATERNEN Beleuchtung am Boot, damit man in der Nacht und unsichtigem Wetter gesehen wird. Für diese Lichterführung gibt es spezielle Regelungen.



Tonne mit aufgesetztem Radarreflektor.

R

RELING Rohrrahmen zum Festhalten, der längs zum Seitendeck bis in den Bug verläuft.

RIEMEN Ähnlich wie Ruder, jedoch fest mit dem Boot verbunden.

S

SCHALLSIGNALLE Mit Hupe, Pfeife oder Glocke gegebene Signale, die auf Fahrmanöver oder Bootszustand hinweisen.

SCHUERLEISTE Eine solide Leiste oder Tau an der Bootsaußenseite, die bei Remplern vor Schäden schützt.

SEEKARTE Eine Art Landkarte mit den nautischen Informationen des Reviers.

SEITENDECK In Längsrichtung begehbare seitliche Fläche.

T

TONNEN Am Grund befestigte, schwimmende Seezeichen, beispielsweise im Fahrwasser.

U

UNTIEFE Flache oder seichte Stelle in einem Gewässer.

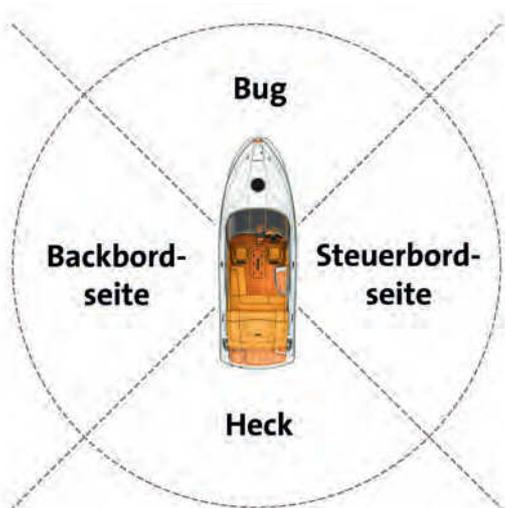
V

VERDRÄNGER Kann wegen seines Gewichts, der Rumpfform und Motorleistung nur langsam fahren.

VORDECK Die begehbare Fläche im Bug.

Z

ZUGÖSEN Runde Öffnungen, um daran Leinen oder Spanngurte zu befestigen.



Diese vier Sektoren kennzeichnen die maritimen Ortsbeschreibungen Bug, Heck, Steuer- und Backbord.

GLEITER Ein Boot, das mithilfe des dynamischen Auftriebs weit aus dem Wasser gehoben wird und darauf gleitet.

H

HALBGLEITER Mischung aus Verdränger und Gleiter, meist Verdränger mit flachem, breitem Heck und starkem Motor. Dynamische Auftriebskräfte heben das Boot etwas aus dem Wasser.

HANDLAUF Lange, meist aus Rohr gefertigte Haltegriffe.

HANDLENZPUMPE Handbetriebene Lenzpumpe, die auf

Anker besser ein.

KLAMPE Doppel-T-förmiger Beschlag, an dem das Boot festgemacht (belegt) wird.

KOMPASS Zeigt Himmelsrichtung und Kurs an.

L

LEINE Tauwerk zum Festmachen des Bootes, das meist aus Kunststoff besteht.

LENZEN Das Auspumpen oder Ausschöpfen von Wasser aus dem Boot.

LOGGE Geschwindigkeitsmessgerät.