

Tipp

Schwenkt das Heck nach links aus, dreht man das Steuer ebenfalls nach links – allerdings nur um ein paar Zentimeter. Erst nach einigen Sekunden setzt die Reaktion des Bootes ein. Also Geduld!



Tipp

Üben Sie dieses „Geradeausfahren“ schon im breiten Wasser. Bei der ersten Engstelle macht sich sonst vielleicht unnötig Aufregung breit.



Tipp

Fahren Sie enge Stellen stets langsam und bremsen Sie möglichst frühzeitig ab (bzw. gehen Sie einfach schon geraume Zeit vorher vom Gas). Denn bei starkem Bremsen (Vollgas im Retourgang) zieht das Heck deutlich auf eine Seite (je nachdem, in welche Richtung die Schraube dreht).



Ein Auto steuert mit den Vorderrädern, ein Boot hingegen wird hinten „gelenkt“

Kinder und „Führerscheinlose“ tun sich oft sehr leicht beim Steuern. Warum das so ist, lesen Sie hier.

Auf breitem, offenem Wasser (See oder Fluss) ist es nicht schwer, ein Boot geradeaus zu steuern. Im Prinzip jedenfalls nicht. Aber wenn Sie einmal nach hinten schauen, werden Sie erstaunt sein, welchen Zickzack-Kurs Ihr Fahrwasser beschreibt. Dass Sie trotzdem den Eindruck gehabt haben, stets schnurgerade zu fahren, hat einen simplen Grund: im Gegensatz zum Auto steuert das Boot hinten, wodurch Sie von den Bewegungen des Hecks umso weniger merken, je weiter vorne Sie sitzen.

Eines der wichtigsten „Hilfsmittel“ zum Geradeausfahren ist ein häufiger Blick nach hinten. Bei der Einfahrt in Schleusen oder bei Engstellen (natürlich mit stark reduzierter Geschwindigkeit) ist dies

besonders wichtig. Der „Blick zurück“ zeigt, ob sich das Boot parallel zum Ufer bzw. zur Mauer befindet oder nicht.

Wichtigste Voraussetzung: Manöver langsam beginnen!

Man kann es gar nicht oft genug betonen: **Jedes Manöver gelingt leichter, wenn es langsam ausgeführt wird.**

Vollgas geben kann mit dem Hausboot jeder. Doch sanfte Manöver ohne Hektik, saubere Schleuseneinfahrten und schließlich auch gelungene Anlegemanöver wird nur der zustande bringen, der dies langsam tut, in aller Ruhe.

Das kann man auch bei den Profis beobachten, die ihre riesigen Lastkähne im Schneckentempo, jedoch ohne anzustreifen, durch schwierigste Situationen und Engstellen bugsieren.

Retour fahren und Drehung am Stand

Zwei scheinbar „schwierige“ Manöver, die man jedoch recht schnell beherrscht.

Fährt man mit dem Hausboot im Retourgang, hat man praktisch keine Lenk-Möglichkeit. Nur bei sehr langer Retourfahrt wirkt sich die Stellung des Ruders (der Lenkung) eventuell (und nur sehr geringfügig) aus – was allerdings schon von geringer Strömung oder leichtem Wind mehr als ausgeglichen werden kann. Es hat daher beim Retourfahren oder auch bei der Drehung auf der Stelle **keinen Sinn, am Lenkrad zu kurbeln**, wie man dies beim Autofahren tun würde.

Retour fahren

Beim Retourfahren zieht das Heck nach einer Seite. Mit fallweisen dezenten Vorwärtstößen wird dies korrigiert. Und das funktioniert so:

- Wenn Sie eine längere Strecke retour fahren, wird das Boot von der Schraubendrehung (oder von Wind oder Strömung) in eine bestimmte Richtung gelenkt. Nehmen wir an, nach rechts.
- Stellen Sie das Lenkrad so, dass Sie beim Vorwärtsfahren ebenfalls nach rechts fahren würden. Lassen Sie das Lenkrad während des gesamten Manövers voll eingeschlagen in dieser Position.
- Geben Sie Retourgas, bis das Heck abdriftet.
- Geben Sie nun einen kurzen Stoß im Vorwärtsgang. Dadurch wird das Heck nach links verschoben. Der Gasstoß darf nur kurz sein, damit Sie die Retourbewegung des Bootes nicht bremsen.
- Geben Sie nun wieder Retourgas.
- Das Spiel Retourgas – schwaches Vorwärtsgas zum Korrigieren der Richtung wiederholt sich so lange, bis Sie dort sind, wo Sie hin wollten.

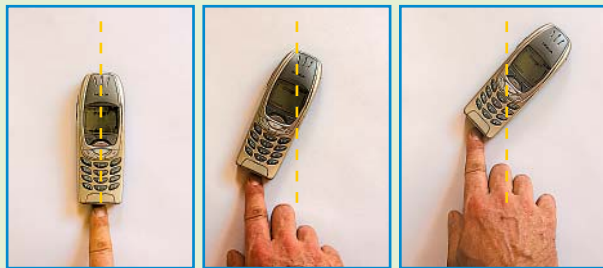
Bremsen ohne Bremspedal

Ein Boot hat keine Bremse. Die Geschwindigkeit kann man nur auf drei Arten verringern:

- 1 Das Boot ohne Motor so lange **gleiten** lassen, bis es von selbst zum Stillstand kommt. Das kann ganz schön lange dauern, weil das Hausboot durchschnittlich 6 bis 8 Tonnen schwer ist.
- 2 Das Boot mit einem **Seil stoppen**, z. B. bei der Schleuseneinfahrt an einem Poller. Das bleibt allerdings geübten Bootsfahrern vorbehalten. Wir empfehlen Ihnen diese Methode nicht, weil man sich dabei die Finger ganz schön einwickeln oder sich „verbremsen“ kann.
- 3 Bremsen mit dem **Retourgang**. Dies ist die effektivste Methode. Probieren Sie sie gleich bei Bootsübernahme aus:
 - Von voller Vorwärtsfahrt auf neutral stellen
 - Hebel zwei Sekunden in neutral lassen, damit Sie das Getriebe nicht morden
 - Hebel voll auf Retourgas, bis das Boot zum Stehen kommt
 - Kontrollieren Sie anhand eines festen Punktes am Ufer (oder anhand der Wasseroberfläche), ob das Boot tatsächlich schon steht
 - Erst jetzt gehen Sie auf neutral
 - Waren Sie überrascht, wie lange ein Boot aus voller Fahr benötigt, um stehen zu bleiben? Dann berücksichtigen Sie dies bei allen Manövern und fahren Sie dieses stes langsam!

Eine „Trockenübung“

Zum besseren Verständnis, wie ein Boot lenkt, können Sie Folgendes ausprobieren: Versuchen Sie, ein Handy, eine Zigarettenschachtel etc. nach rechts zu bewegen, wenn Sie hinten anschieben. **Damit der „Bug“ nach rechts geht, muss das „Heck“ nach links gehen.**



Drehung am Stand

Eine Drehung am Stand, bei der sich das Boot nur wenig vorwärts bzw. rückwärts bewegt, funktioniert folgendermaßen (Voraussetzung: das Manöver muss aus dem Stand begonnen werden):

- Lenkung voll in eine Richtung einschlagen und dort während des gesamten Manövers belassen!
- Kurzer, aber kräftiger Schub im Vorwärtsgang; das Heck des Bootes beginnt, sich wegzudrehen, das Boot fährt jedoch noch nicht vorwärts (ist dies jedoch der Fall, haben Sie zu lange Gas gegeben).
- Gashebel kurz in die Leerlaufstellung bringen (sonst morden Sie das Getriebe), dann auf Retourgas gehen. Kurzer, kräftiger Stoß. Die beim Vorwärtsgas angefangene Drehung des Bootes darf nicht gestoppt werden, das Boot soll nur am Vorwärtsfahren gehindert werden.
- Leerlauf, dann den nächsten kräftigen Vorwärts-Schub.
- Leerlauf, retour usw.

Am Wasser fährt man auch in England rechts . . .

Wo immer man mit Hausbooten unterwegs ist: man fährt, wie bei uns mit dem Auto, auf der rechten Seite.

Das gilt auch für England und Irland! Auf einem Kanal fährt man prinzipiell in der Mitte (außer, es ist in der Wasserkarte anders eingezeichnet). Kommt jemand entgegen, weicht man auf die rechte Seite aus.

Ihre erste Abfahrt vom Hafen

Lassen Sie sich vom vielleicht etwas hektischen Treiben am Übernahmeort Ihres Bootes nicht anstecken: die Abwicklung der Formalitäten bei der Bootsübernahme, die Einschulung und auch die endgültige Abfahrt von Ihrem Ausgangshafen sollten Teil Ihres Urlaubs sein.

„Nur möglichst schnell wegkommen“ lautet die Devise mancher, die sich dann später wundern, wenn sie dies und jenes vergessen haben, den ersten Einkauf nur unvollständig erledigen konnten und vor lauter Eile bei der Einschulung nicht Acht gegeben haben.

Tipp

Am schönsten und einfachsten funktioniert die Drehung am Stand, wenn Sie sie auf jene Seite machen, bei der Ihnen die Schraube im Retourgas hilft. Das bedeutet: Dreht die Schraube im Retourgang nach links, sollten Sie die Drehung am Stand nach rechts (im Uhrzeigersinn) machen. Dann zieht die Schraube beim Retourgas das Heck nach links und das Boot bleibt gleichmäßig in seiner Drehbewegung um die eigene Achse.

Und wenn Sie nicht wissen, wohin die Schraube im Retourgang dreht? Dann probieren Sie zuvor eine Bremsung aus voller Fahrt – Sie werden schnell merken, wohin sich das Heck bewegt . . .

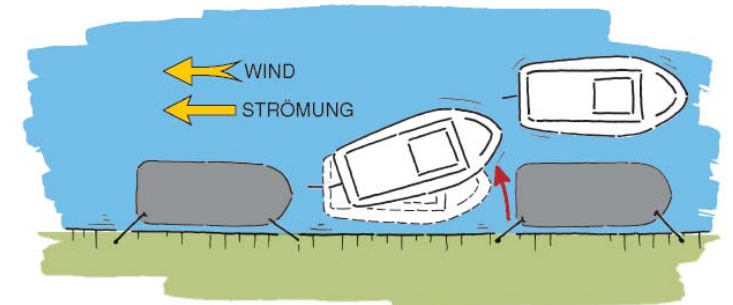
Tipp

Lassen Sie die anderen Boote fahren, machen Sie es sich gemütlich, und legen Sie erst dann ab, wenn Sie selbst die Hektik und den Stress der Anreise „abgelegt“ haben. So beginnt Ihr Urlaub so, wie er sein soll.

Ablegen

Legen Sie nicht ab, bevor Sie nicht wissen, wie Sie wieder anlegen werden. Doch schön der Reihe nach.

Was Sie vor dem Ablegen tun müssen (Motor-Checks, Starten etc.), lesen Sie in einem eigenen Kapitel. Hier ist lediglich der Vorgang des Ablegens beschrieben, und zwar bei unterschiedlichen Voraussetzungen.



Der Techniker Ihrer Abfahrtsbasis wird Ihnen die eine Methode ans Herz legen und über die andere den Kopf schütteln – in jeder Region hat eine andere Variante ihre Vorteile.

Grundvoraussetzung ist in jedem Fall: nur ganz sacht Gas geben, ein kurzer Gasstoß genügt meist schon, um das Boot langsam „arbeiten zu lassen“. Geduld und Gefühl sind hier besonders wichtig.

Das einfachste Ablegemanöver

Wenn weder Wind noch Strömung zu spüren sind (oder diese aus der „richtigen“ Richtung kommen; siehe Skizze), dann gibt es ein vor allem für Anfänger empfehlenswertes und ganz einfaches Ablegen:

- Nach den nötigen Motor-Kontrollen (siehe S. 41) den Motor starten und warmlaufen lassen
- Bugleine lösen
- Ein „Matrose“ schiebt den Bug vom Ufer aus weg oder tut dies mit dem Bootshaken vom Boot aus (in diesem Fall gut aufpassen, dass man nicht das Übergewicht bekommt und unsanft im Wasser landet – das ist in Ufernähe meist recht unangenehm und gefährlich)
- Heckleine lösen
- Steuer **geradeaus** einschlagen
- Mit sanftem Vorwärtsgas geradeaus vom Ufer wegfahren
- Bleibt das Heck am Ufer „kleben“, ist das Steuer in die falsche Richtung eingeschlagen. „Trockenübung“ auf Seite 14 beachten!

Bergab

Bergab schleusen

Ihr erstes Schleusenmanöver ist vielleicht noch aufregend. Aber es wird mit jedem Mal einfacher!

- Bremsen Sie rechtzeitig vor der Schleuse das Boot ab.
- Ist die Schleuse noch nicht für Sie bereit, können Sie „am Stand“ warten oder kurzzeitig anlegen. Möglichkeiten zum Warten sind meist vorhanden (Poller etc.)
- Wenn die Schleuse für Ihr Boot bereit ist, steuern Sie

es mit Standgas (also ganz langsam) in die Schleusenkammer

- Nicht im Leerlauf hineintreiben lassen, da Sie sonst meist keine Ruderwirkung haben. Damit Sie unter Gas nicht zu schnell in die Schleuse kommen, müssen Sie vorher schon deutlich abgebremst haben.

Achtung! Beachten Sie, dass ein Boot beim Einfahren in eine Bergabschleuse dem Wind stärker ausgesetzt ist als beim Bergauf-

schleusen, weil es sich deutlich über der umgebenden Landschaft befindet. Bergabschleusen sind manchmal (abhängig vom Bootstyp) schwie-

riger zu fahren als jene bergauf, weil man die Schleusenwände nicht so gut sieht und daher eine schlechtere Orientierung hat. **!**

Tipp

Kommen Sie niemals dem oberen Tor zu nahe (2 m Sicherheitsabstand). Beim Absenken könnten Sie sonst das Boot an der Schwelle (Betonkante mit einer ähnlichen Funktion wie eine Türschwelle) beschädigen.

- Wenn Ihr Steuerstand eher vorne ist: schauen Sie nach hinten, um zu kontrollieren, ob sich das Heck auch dorthin bewegt, wo Sie es haben wollen. Ein ausscheres Heck bei der Schleusen-Ein- oder Ausfahrt beschert meist einen kaputten Fender oder zumindest einen kräftigen Stoß
- Halten Sie einen „Respektabstand“ von rund 2 Metern zum oberen Schleusentor, damit Sie beim Absenken nicht auf der „Schwelle“ des oberen Schleusentores aufsitzen
- Ein „Matrose“ legt zwei Leinen: eine hinten, eine

vorne, um die Poller der Schleuse, macht sie jedoch NICHT fest, damit die Seile beim Absenken locker durchgleiten können

- Anschließend hilft er dem Schleusenwärter beim Schließen des oberen Tores (wenn die Schleuse nicht automatisch ist)
- Dann werden die Auslässe für das Wasser bei den unteren Schleusentoren geöffnet (Schieber im Tor oder Überströmkanäle, je nach Schleuse)
- Der „Kapitän“ bleibt stets am Steuer (warum ist das bei so vielen Hausbootfahrern eigentlich immer der Mann? Es ist erwiesen, dass Frauen viel besser und gefühlvoller mit den Booten umgehen! Der Tratsch mit dem Schleusenwärter oder mit anderen Bootsfahrern ist das eigentlich Interessante an jeder Schleuse, und das Klettern über nasse Leitern sowie das

Kurbeln händischer Schleusen das Anstrengende – daher also: „Kavaliere“ vor!)

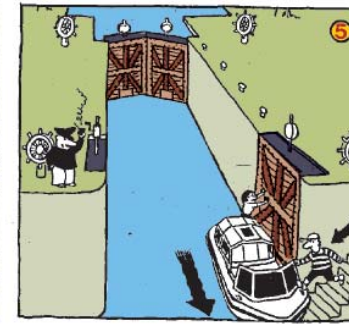
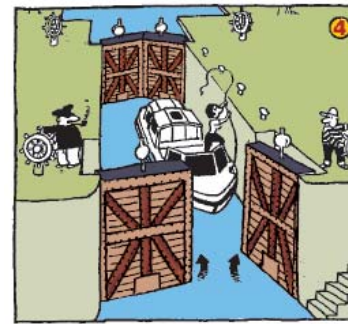
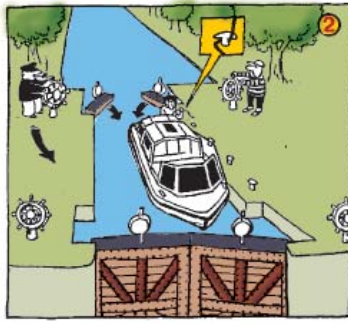
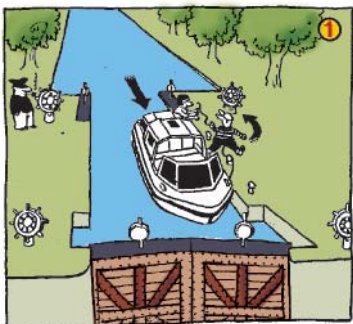
- Das Wasser sinkt ab
- Passen Sie auf, dass sich die Leinen nicht verklemmen, sonst „hängt“ sich Ihr Boot auf
- Ist das gleiche Niveau erreicht, werden die unteren Tore geöffnet
- Vergessen Sie vor der Ausfahrt nicht, Ihren „Matrosen“ wieder an Bord zu nehmen (entweder über eine Leiter in der Schleusenkammer oder über Stiegen außerhalb der Schleuse)
- Schauen Sie bei der Ausfahrt auf Ihr Heck, damit sich kein Fender in den Verstreben des offenen Schleusentores verhängt

Tipp

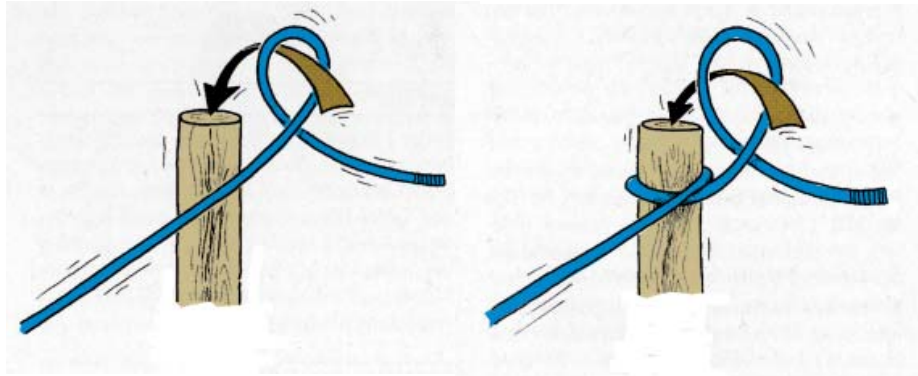
Wenn man die Leinen vom Boot aus hält, spart man sich nach dem Absinken des Wassers das Zurückklettern an Bord.

Werden die Leinen von zwei Personen gehalten, sollten diese darauf achten, nicht „gegeneinander“ zu arbeiten (**ein häufiger Anfänger-Fehler**: der eine zieht, darauf zieht der andere noch stärker. Und weil sich dadurch das Boot in diese Richtung bewegt, zieht der erste noch stärker . . .).

Achtung! Die Leinen nicht festbinden oder einklemmen, da sich das Boot beim Absenken des Wassers sonst „aufhängt“. Achten Sie vor allem beim Bergabschleusen darauf, dass die Leinen keine Knoten haben und sich nirgends verhaken können. **!**



Wie auf unseren Grafiken ersichtlich, muss zumindest ein Crewmitglied die Leinen um den Poller legen. Vorschrift ist meist die Verwendung von zwei Leinen.



Der „Poller-Knoten“

So machen Sie einen Knoten um einen Poller

Sollte die Distanz zu groß sein, um die Leine wieder zurück zum Boot zu führen (wie beim Klampen-Knoten auf Seite 34/35 erklärt), dann müssen Sie den Knoten am Ufer (am dort befindlichen Poller oder an dem von Ihnen eingeschlagenen Eisenpflock) machen.

Und das geht so:

- Führen Sie das lose Ende unter dem vom Boot kommenden Seil durch und legen Sie diese Schlaufe um den Poller (Pflock)
- Legen Sie nun erneut eine Schlaufe nach demselben Muster über den Poller (Pflock): das lose Ende geht wieder unter dem Seil durch, das Sie soeben um den Poller (Pflock) geschlungen haben

Achtung! Machen Sie den Knoten möglichst weit unten. Wir haben auf unserer Zeichnung nur wegen der besseren Übersicht das obere Ende gewählt. Sie erzeugen in diesem Fall jedoch eine größere Hebelwirkung, der von Ihnen eingeschlagene Pflock könnte sich aus dem Boden lösen!



So sieht dieser Knoten am Foto aus

Falls Sie Wert darauf legen (und diesen Knoten nun auch beherrschen), können Sie diesen „Poller-Knoten“ auch „Webeleinenstek“ nennen. Damit werden Sie „Fachleute“ gebührend beeindrucken.

Auge und Klampe

Hat Ihre Leine ein „Auge“, dann können Sie dieses einfach durch die Klampe durchstecken und über beide Enden der Klampe umschlagen, und schon ist Ihr Seil fest mit der Klampe verbunden.



Zum Anlegen hat man in Frankreich zwei Eisenpflocke und einen Hammer mit: man schlägt diese „Heringe“ dort ein, wo man bleiben will, und macht dann die Leinen fest.

→ **Holland:** In den Niederlanden sind die meisten Häfen bzw. Anlegestellen kostenpflichtig. Jeder Ort hat einen eigenen Hafen (und wenn das auch bloß ein paar Poller entlang des Kanals sind) und freie Wiesen mit Pflöcken sind rar. Es gibt jedoch auch einige kostenlose Anlegestellen. In jedem Fall ist jeder Hafen und sein Preis deutlich gekennzeichnet. Gemeindehäfen sind viel billiger als private Jachthäfen. Wer mit fünf gebührenpflichtigen Nächten pro Woche à 10 Euro rechnet, kann seinen Kostenrahmen ungefähr bestimmen. Dafür stehen in diesen Häfen auch meist kostenlose Duschen und andere Sanitäreinrichtungen zur Verfügung.

→ **England** und Nordirland: Viele Gemeinden bieten Anlegestellen, die 24 Stunden lang kostenlos benützt werden dürfen. Bei privaten Anlegeplätzen muss man meist Gebühren bezahlen, die regional unterschiedlich sind. Auch wer mit dem Grasanker an einer einsamen Wiese festmacht, muss mit jemandem rechnen, der abkassieren kommt (vor allem an der Themse).

→ **Schottland:** Legt man am Caledonian Canal bei Restaurants an, ohne dort zu essen, kann man schon mal 10 Euro loswerden. Es gibt aber auch kostenlose Anlegestellen.

→ **Irland:** Anlegen sollte man nur in Marinas (Häfen), da das

Verlassen des Fahrwassers verboten ist. Daher ergeben sich auch nur relativ selten Möglichkeiten, wild am Ufer festzumachen. In Irland gibt es in den Marinas keine Anlegegebühren.

→ **Italien:** Zahlreiche Marinas sind gratis, z. B. in Porto Garibaldi, Ostellato, Serravalle; in kostenpflichtigen Marinas bezahlt man rund 10 Euro, in Venedig auch das Dreifache pro Nacht, abhängig von Lage und Saison.

→ **Deutschland:** In den Marinas ist eine Anlegegebühr üblich (rund 7 Euro / Nacht). Man hat hier keine Pflöcke mit Hammer an Bord wie in Frankreich, sondern 2 echte Anker, mit denen man in einem See ankern kann. „Wildes Anlegen“ ist zwar nicht verboten, aber meist schwierig.



Anlegen vor Restaurants

TIPP: Wer in einem Restaurant einen Tisch fürs Abendessen bucht, kann dort auch kostenlos anlegen. Dies ist besonders in Holland und England von Bedeutung, da die attraktivsten Anlegeplätze meist zu einem Pub oder Restaurant am

Flussufer gehören. Oft ist es notwendig, einen Tisch samt Anlegeplatz schon am Vortag zu reservieren.

Backbord

Wer backbord sagt, meint links, steuerbord ist rechts. Bei Hausbooten kann man diese „Fachbegriffe“ ruhig vergessen. Man fährt nach rechts oder links, nach vorne oder hinten, die Geschwindigkeit wird in km/h und nicht in Knoten gemessen und auch sonst geht es sehr relaxed zu. Die Fachbegriffe bleiben Berufsschiffen vorbehalten (und all jenen, die durch derartige Kenntnisse zeigen wollen, dass sie am liebsten auch Berufsschiffer wären).

Wichtiger als backbord ist . . .

Backrohr

Alle modernen Boote sind mit einem Backrohr (gasbetrieben) ausgestattet. Das Anzünden erfolgt genauso wie bei einem Gasherd zu Hause. Nähere Informationen finden Sie unter „Kochen an Bord“ (S. 58).

Baden

→ **Frankreich:** In der oberen Saône, der Seille und in der Yonne (im Abschnitt parallel zum Nivernais-Kanal), am Doubs



(alle: Zentralfrankreich) sowie im Etang de Thau und teilweise an der Charente (beide Süd-Frankreich) möglich, in Kanälen nicht anzuraten. Unterwegs findet man aber auch ausreichend Freibäder. Der Canal du Rhône à Sète (Camargue) führt parallel zum Meer, wo man natürlich ausreichend schöne Strände findet.

→ **Holland:** Im Bereich der Friesischen Seenplatte praktisch in allen offenen Gewässern möglich; das seichte Wasser wird im Sommer angenehm warm.

→ **England:** in den Norfolk Broads geht man nicht baden, in der Themse schon.

→ **Irland,** Nordirland: Shannon und Lough Erne sind nur etwas für Eisbären.

→ **Italien:** Im Po kann man schwimmen, auch wenn dies stellenweise nicht sehr attraktiv ist. Es gibt jedoch zahlreiche tolle Meeresstrände, die man einfach erreichen kann.

→ **Deutschland:** Die ausgezeichnete Wasserqualität macht Baden zu einem Vergnügen.

Batterie

Die meisten Boote sind mittlerweile mit zwei getrennten Batterien (bzw. Batterie-Systemen) ausgestattet: eine zum Starten des Motors, eine für alle „häuslichen Belange“, wie Licht, ev. Heizung etc. So ist es nur halb so tragisch, wenn man seine „Domestic Battery“ durch zu langen Gebrauch elektrischer Geräte leer macht. Man startet den Motor, und beide Batterie-Bänke werden geladen.

Bei vielen Booten ist mittlerweile ein 12-V-Adapter für Reisefön bzw. Akku-Lader (Video, Handy etc.) eingebaut, der an der „häuslichen“ Batterie hängt.

Einen „unechten“ 220-V-Anschluss gibt es nur für Rasierer (siehe dort).

Beleuchtung

Die Beleuchtung erfolgt mittels 12-V-Lampen, die von der Batterie gespeist werden. Das klingt nach wenig, ist in den meisten Fällen aber hell genug zum Lesen. Per Knopfdruck schalten Sie die Lampen ein – genau wie zu Hause.

Bettwäsche

Die meisten Hausboote sind mit kompletter Bettwäsche ausgestattet (Polster, Decke, Überzüge für Polster und Decken sowie Leintuch). In den meisten Fällen wird auch eine Reservegaritur Überzüge bereitgestellt, wenn man länger als eine Woche unterwegs ist.

Ausnahmen gibt es hier hauptsächlich in Holland, wo man vor allem bei den kleinen Flotten einiger Familienbetriebe seine eigene Bettwäsche mitbringen muss. Dies ist auch in England bei einigen Booten der Fall, für „Continental“ stellt man jedoch (meist gegen Gebühr) diese zur Verfügung (weil man draufgekommen ist, dass sie sich im Flugzeug nur umständlich transportieren lassen).

Bilgepumpe

Als Bilge bezeichnet man den Raum zwischen dem Fußboden und dem Rumpf. Dort sammelt sich gerne Wasser, das durch Kondensation, die Buchse (Auslass jener „Welle“ genannten Metallstange, über die die Schraube angetrieben wird) oder durch sonstige kleine