

# Bodenseeschifferpatent24

Der Onlinekurs zum Bootsführerschein



## KAPITEL 8

### Seemannschaft

### Kapitel 8: Seemannschaft

Dieses Kapitel vermittelt Ihnen einen Überblick über seemannschaftliche Grundanforderungen und Verhaltensregeln in Gefahrensituationen.

#### 8.1 Mindestsicherheitsausrüstung

Am Bodensee ist an Bord eines jeden Fahrzeuges eine Mindestsicherheitsausrüstung zwingend vorgeschrieben. Diese ist in der vom Schifffahrtsamt ausgestellten Zulassungsurkunde des Bootes aufgeführt. Die Sicherheitsausrüstung dient dazu, sich in einer Notsituation selbst helfen zu können und um auf sich aufmerksam zu machen, wenn keine Selbsthilfe mehr möglich ist.

Zur vorgeschriebenen Mindestsicherheitsausstattung an Bord eines Sportbootes gehören:

- Rettungsweste (Auftrieb mindestens 100 Newton) pro Person. Für Kinder unter 12 Jahren ist zwingend eine Rettungsweste mit Rettungskragen vorgeschrieben
- Rettungsring mit Schwimmleine
- Mundsinalhorn
- Notflagge
- Kompass
- Festmacherleinen
- Anker
- Lenzeinrichtung
- Paddel
- Notbeleuchtung
- Feuerlöscher (bei Booten mit Koch- beziehungsweise Heizeinrichtungen und Booten mit Motor siehe Kap. 8.4)
- Verbandskasten
- Werkzeug (der Bootsgröße angepasst)
- Bootshaken

Um das Boot sicher im Hafen festmachen zu können, sollte eine ausreichende Anzahl von „Fendern“ mitgeführt werden. „Fender“ sind Polster oder Plastikkörper zum Schutz des eigenen Bootes und zum Schutz anderer Boote. Sie dämpfen Stöße und verhindern eine direkte Berührung der Boote, gerade auch wenn diese sehr eng nebeneinander liegen.

Ebenso sollten weitere Leinen mitgeführt werden, um im Falle des Schleppens ausreichend Leinenlänge zur Verfügung zu haben, sowie zum sicheren Festmachen in Häfen, beispielsweise an einer Hafenmauer oder einer „Muring“. Eine „Muring“ ist eine am Boden liegende Kette mit daran befestigten Festmacherleinen.

Fender und Festmacherleinen sind, wenn sie nicht mehr benötigt werden, unmittelbar im Schiff zu verstauen und sollen bei Fahrt nicht über Bord hängen. Kommt eine Leine mit der Schiffsschraube in Berührung, kann dies Schäden am Antrieb und Manövrierfähigkeit verursachen.

## 8. Seemannschaft

### 8.2 Tauwerk

#### Anforderungen an Tauwerk

Als Tauwerk werden sämtliche in der Schifffahrt verwendeten Leinen bezeichnet. Das Tauwerk muss eine hohe Bruchlast und Elastizität aufweisen, vor allem bei Festmacherleinen, Ankerleinen und Schleppleinen. Dehnungsfähiges Tauwerk besteht meist aus Natur- oder Kunststofffasern.

#### Prüfungsrelevante Seemannsknoten

Die folgenden Knoten müssen Sie bei der praktischen Prüfung zum Bodenseeschifferpatent sicher beherrschen:

- **Achtknoten:** Der Achtknoten wird an Enden von Leinen geknotet, um das Ausrauschen aus Ösen und Blöcken zu verhindern.
- **Kreuzknoten:** Der Kreuzknoten wird zum Verbinden zweier gleich starker Leinenenden verwendet.
- **Einfacher Schotstek und doppelter Schotstek:** Der Schotstek wird zum Verbinden von zwei ungleich starken Leinenenden verwendet. Er wird als einfache und doppelte (stabilere) Ausführung geknotet.
- **Webleinstek:** Der Webleinstek wird zum Festmachen von Leinenenden an Stangen oder Pollern verwendet, beispielsweise um das Boot an einem Pfahl oder um Fender an Bord festzumachen.
- **Roringstek:** Der Roringstek wird zum Festmachen, beispielsweise an einem Ring, verwendet. Er ist stabiler als der Webleinstek, aber auch schwerer zu lösen.
- **Palstek:** Der Palstek wird zum Herstellen eines festen Auges, das sich nicht zusammenzieht, verwendet. Er wird zum Festmachen, aber auch zum Schleppen verwendet.
- **Belegen einer Klampe:** An einer Klampe wird ein Leinenende, beispielsweise eine Festmacherleine, mit einem Kreuz- und Kopfschlag festgemacht.

Achtknoten



Einfacher Schotstek



Webleinstek



Belegen eine Klampe



Kreuzknoten



Doppelter Schotstek



Roringstek



Palstek



**Grundregel:** Seemannische Knoten müssen zuverlässig halten, sollten schnell und einfach zu machen und gleichzeitig auch wieder leicht zu lösen sein.

## 8. Seemannschaft

---

Im Kapitel Praxis ► Knoten finden Sie zu allen relevanten Knoten Informationen und Lernvideos zum Üben.

### 8.3 Ankern

#### Ankerplätze

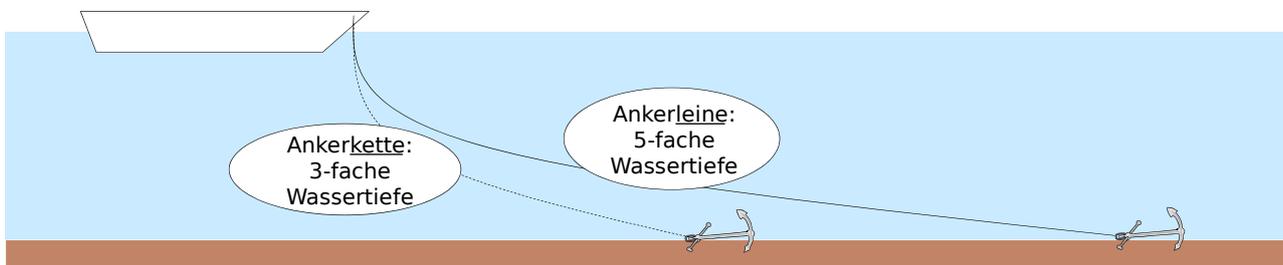
Unter Stillliegen beziehungsweise Ankern versteht man, wenn ein Fahrzeug fest vor Anker oder an Land festgemacht ist. Am Bodensee ist das Ankern oder Stillliegen in Fahrwasserengstellen, Fahrrinnen, unter Brücken, vor Häfen und Landstellen grundsätzlich nicht erlaubt.

Das Ankern ist ansonsten, wenn es nicht durch Zeichen verboten ist, außerhalb von ausgewiesenen Ankerplätzen maximal 24 Stunden ohne gesonderte Genehmigung möglich.

#### Ankermanöver

Beim Ankern ist eine ausreichende Länge der Ankerkette erforderlich. Die Faustformel lautet: Die Länge der Ankerkette sollte mindestens der 3-fachen Wassertiefe entsprechen; beim Verwenden einer Ankerleine sollte diese mindestens die Länge der 5-fachen Wassertiefe besitzen.

Es ist stets zu prüfen, ob der Anker sicher hält.



**Beispiel:** Wenn Sie an einer Stelle mit vier Metern Wassertiefe ankern wollen, sollten Sie eine Ankerkette mit mindestens 12 Metern oder eine Ankerleine mit mindestens 20 Metern Länge verwenden. Beim Ankern ist grundsätzlich sicherzustellen, dass der Anker fest im Grund greift.

#### Ankertypen

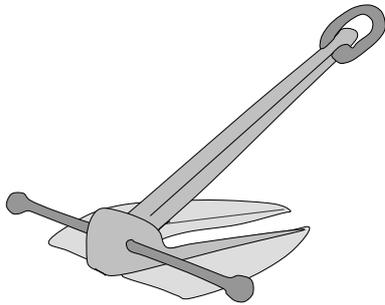
Es gibt eine Vielzahl von Ankertypen. Die wichtigsten und gängigsten Ankertypen sind folgende:

- Danforthanker
- Draggen
- Patentanker
- Admiralitäts- und Stockanker

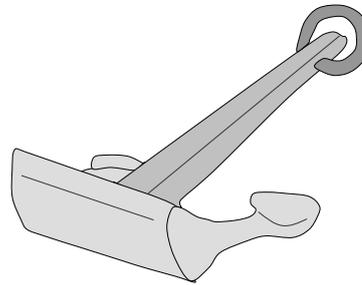
## 8. Seemannschaft

---

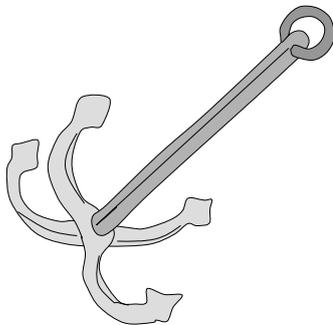
Danforthanker



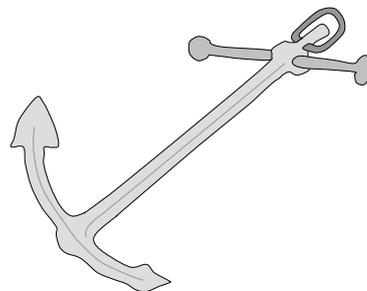
Patentanker



Draggen



Admiralitäts- und Stockanker



### Danforthanker

Der Danforthanker ist der leichteste der üblichen Ankertypen und ist gekennzeichnet durch seine großen und breiten Pflugen. Er ist zum Ankern auf sandigem oder schlickigem Grund geeignet.

### Draggen

Der Draggen ist ein Universalanker mit vier Pflugen. Beim Ankern greifen immer zwei Pflugen. Ihn gibt es auch als klappbare Ausführung. Dieser wird „Schirmanker“ genannt. Der Draggen ist für jeden Grund geeignet.

### Patentanker

Der Patentanker ist ein mit zwei Pflugen ausgestatteter, schwerer Anker. Er ist für jeden Grund geeignet.

### Admiralitäts- und Stockanker

Der Admiralitäts- oder Stockanker ist die älteste Ankerart. Er verfügt über zwei Pflugen, wobei sich der Anker dabei nur mit einer Pfluge im Grund festsetzt.

In der Theorieprüfung zum Bodenseeschifferpatent wird aktuell nur nach dem Danforthanker gefragt.

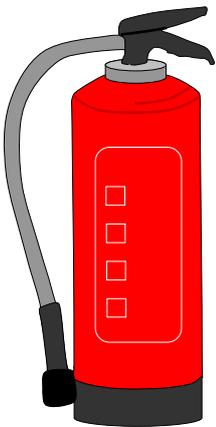
## 8. Seemannschaft

---

### 8.4 Feuer- und Brandschutz

#### Brandschutz

Für Boote mit Innenbordmotoren, die über eine Antriebsleistung von mehr als 4,4 kW verfügen, beziehungsweise mit Außenbordmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 7,4 kW, sowie für Boote mit Heiz- oder Kocheinrichtung ist ein Feuerlöscher an Bord vorgeschrieben. Dieser unterliegt einer zweijährigen Überprüfungspflicht. Feuerlöscher sind an Bord immer an einem gut zugänglichen Ort, an dem die Brandgefahr möglichst gering ist, mit einer sicheren Halterung zu befestigen.



#### Gasanlagen

Erhöhte Vorsicht ist im Umgang mit Flüssiggasanlagen an Bord geboten. Gas ist als Energieträger für Koch- und Sanitäranlagen bei Booten weit verbreitet.

Die Brand- und Explosionsgefahr kann in erster Linie durch vorsichtigen und sorgfältigen Umgang, aber auch durch regelmäßige Wartung der Anlagen reduziert werden.

Gasflaschen müssen in einem geschlossenen Raum mit einer Öffnung nach außen oberhalb der Wasserlinie gelagert werden. Gasanlagen müssen fachgerecht eingebaut und alle zwei Jahre überprüft werden. Da Flüssiggas schwerer ist als Luft, kann es sich am Boden oder in der Bilge ansammeln, konzentrieren und so zur Explosionsgefahr werden.

Aus diesem Grund sollten Sie vor dem Anlassen eines Innenbordmotors den Motorraum und die Bilge immer ausreichend lüften.

#### Verhalten bei Feuer

Sollte Feuer an Bord ausbrechen, haben die Sicherheit und die Rettung aller an Bord befindlichen Personen oberste Priorität. Es ist Ruhe zu bewahren. Die Rettungsmittel müssen angelegt, Notsignale gegeben und dann versucht werden, das Feuer zu löschen.

## 8. Seemannschaft

---

Geht der Brand vom Motor aus, ist sofort die Kraftstoffzufuhr zu unterbrechen und Vollgas zu geben, um den im Motor und Vergaser beziehungsweise im Einspritzsystem befindlichen Kraftstoff möglichst rasch zu verbrennen. Das Feuer ist abzudecken und mit einem Feuerlöscher zu bekämpfen.

Der Schiffsführer muss bei einem Feuer beziehungsweise einem Brand an Bord immer zuallererst die Rettung der Personen sicherstellen.

### 8.5 Umweltschutz: Umgang mit Wasservögeln

Der Bodensee beherbergt zahlreiche Arten von Wasservögeln, die nicht durch die Sportschiffahrt gestört werden dürfen. Als Schiffsführer sollten Sie zumindest wissen, dass überwinterte Wasservögel gerade im Winter besonders gefährdet sind und dass bei großen Vogelansammlungen mit einer großen Fluchtdistanz von Wasservögeln zu rechnen ist. Halten Sie daher unbedingt entsprechenden Abstand zu den Tieren ein.

### 8.6 Verhalten in Gefahrensituationen

#### Unsichtiges Wetter

Sofern keine ausreichende Sicht für eine sichere Schifffahrt vorhanden ist, muss die Fahrt mit dem Sportboot eingestellt werden.

Bei Nebelfahrten auf den Rheinstrecken, wenn eines der beiden Ufer nicht mehr sichtbar ist, ist die Fahrt sofort einzustellen.

Sollten Sie bei Nebel und unsichtigem Wetter fahren, müssen Sie unbedingt folgende Sicherheitsmaßnahmen treffen:

- Ausguck stellen
- Fahrt vermindern
- Signale (Schallzeichen) geben, vgl. Kapitel 4 „Schallsignale“
- Lichter setzen, vgl. Kapitel 5 „Lichter- und Flaggenführung“
- Ruhe an Bord bewahren

#### Starker Wind und Sturm

Bereits bei zu erwartenden Starkwinden (Starkwindwarnung 40 Blitze/Minute, sie Kapitel 11) sollten alle an Bord befindlichen Personen die Rettungsmittel anlegen. Ebenso sollten Führer von Segelbooten ihre Segelfläche prüfen und gegebenenfalls durch Segelwechsel oder Reffen anpassen.

Spätestens bei Hereinbrechen eines Sturmes müssen Sie unbedingt folgendes tun:

- alle Luken und Öffnungen des Fahrzeuges schließen
- lose Gegenstände verstauen
- Rettungsmittel anlegen
- Segel reffen (Segelfläche reduzieren)

## 8. Seemannschaft

---

Wenn Sie bei Hereinbrechen eines Sturmes keinen schützenden Hafen mehr aufsuchen können, sollten Sie entweder ein windgeschütztes Ufer aufsuchen oder freien Seeraum gewinnen, um nicht auf Legerwall zu geraten. Unter Legerwall versteht man, wenn das Fahrzeug durch Wind und Seegang auf Land getrieben wird. Hier besteht dann die Gefahr, auf Grund zu sitzen.

### Kollision

Die Gefahr einer Kollision ist gegeben, wenn sich während der Fahrt die Peilung zu einem anderen Fahrzeug nicht oder nur unwesentlich ändert.

Nach einer Kollision dürfen Sie Ihre Fahrt erst dann fortsetzen, wenn keine Gefahr für Boot und Besatzung des anderen wie auch des eigenen Fahrzeuges besteht und die Adressen der Kollisionsbeteiligten ausgetauscht sind.

### Unfall

Bei Unfällen ist grundsätzlich zu beachten, dass die oberste Priorität zuallererst der Rettung aller Personen, dann der Bergung der Boote und dann der Verständigung der Wasserschutzpolizei gilt.

### Kentern

Ist die Weiterfahrt nach einer Kenterung nicht mehr möglich, müssen Sie Notsignale geben und unbedingt beim Boot bleiben. Ein Boot wird von anderen Personen in der Regel deutlich eher wahrgenommen als eine schwimmende Person, welche bei Seegang kaum zu erkennen ist.

### Sinken

Sollte Ihr Boot sinken, so ist die Unfallstelle nach Möglichkeit zu kennzeichnen. Diese Maßnahme ist unbedingt erforderlich, wenn die übrige Schifffahrt gefährdet sein könnte.

### Grundsitzer und festgefahrene Fahrzeuge

Auf Grund sitzende oder festgefahrene Fahrzeuge müssen entsprechend gekennzeichnet werden. Hierdurch soll die Schifffahrt auf die Situation und die mangelnde Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs hingewiesen werden.

## 8.7 Schleppen

Beim Herstellen einer Schleppverbindung ist darauf zu achten, dass die Schleppleine eine ausreichende Stärke hat und nicht mit der Schiffsschraube in Berührung kommt.

Die Schleppleine wird beim Geschleppten möglichst am Mittschiffspoller, bei Segelbooten idealerweise am Mast befestigt. Die Schleppgeschwindigkeit sollte die Rumpfgeschwindigkeit des Fahrzeugs keinesfalls überschreiten. Ruckartiges Anfahren ist zu vermeiden. Die Schleppleinen sollten nicht vertörnen.

Längsseitiges Schleppen bietet sich grundsätzlich an, da so der Schleppverband besser manövriert werden kann. Bei grober See und ungleichen Fahrzeugtypen kann jedoch nicht längsseits abgeschleppt werden.