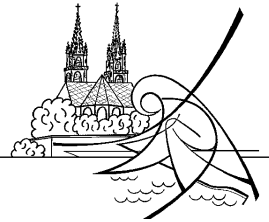




BASLER RUDER-CLUB

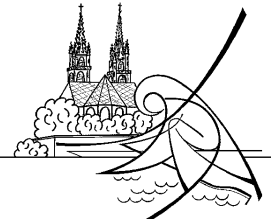


Grundwissen für Teilnehmer an Wanderfahrten

Peter Niederhauser, BRC

Ausgabe März 2005

Anpassung Okt 2017



1. Ruderordnung, Rechtliches, Verantwortung

Ruderordnung	Auf Wanderfahrten gilt die Ruderordnung uneingeschränkt.
Eigenverantwortung der Bootsmannschaften	Jede Mannschaft ist grundsätzlich für sich selbst verantwortlich. Chef der Mannschaft ist der Schlagmann / die Schlagfrau. Die Mannschaftenverantwortung beginnt ab Bildung der Mannschaft und dauert bis zu deren Auflösung, dh. bis zum Bootsverlad. Die Mannschaft ergreift gegebenenfalls selbstständig alle geeigneten Massnahmen zur Vermeidung und Bekämpfung von Gefahren an Mensch und Material.
Haftung der Teilnehmer	Die Mannschaft haftet solidarisch für alle Schäden an clubeigenem Material und für Drittschäden. Ausreichende Haftpflichtversicherung ist Sache der Teilnehmer. Es ist zu beachten, dass nicht jede Versicherungsgesellschaft sogenannte Obhutsschaden-Versicherungen anbietet, d.h. eine Versicherung für Clubmaterial, das sich während der Fahrt in Obhut der Mannschaft befindet.
Ansprüche gegenüber BRC, Wanderfahrtsleitung	Es bestehen grundsätzlich keine Ansprüche gegen den BRC im Sinne einer Kausalhaftung des Clubs oder gegen die Wanderfahrtsleitung.

2. Persönliche Wanderfahrtsausrüstung

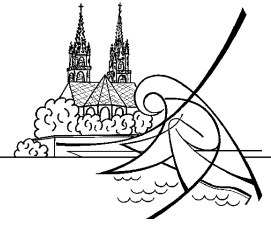
Kleider	Der Witterung angepasstes Rudertenne, Kopfbedeckung, Regenschutz, Sonnenbrille, Schuhe (alte Turnschuhe, zum Schutz der Füsse beim Landen. Grundsatz: <u>NIE ohne Schuhe an den Füssen aussteigen!</u>), persönliche Notfallapotheke, wasserdichter Sack, etc
Persönliches Werkzeug	6-kant Steckschlüssel 10mm, Sackmesser, Rollgabelschlüssel, Klebeband wasserfest ca 50mm breit, Schöpfer (sehr geeignet und billig sind die weissen Milchbeutel-Becher)
Verbindung	Natel
Persönliche Sicherheitsausrüstung	Persönliche Schwimmweste. Gemäss Binnenschiffverkehrsverordnung Artikel 134 und 134a hat jeder Ruderer bei jeder Fahrt eine Rettungsweste oder im Minimum die gesetzliche Schwimmhilfe mit mindestens 50N Auftrieb mitzuführen.

3. Ausrüstung der Boote

Ausrüstung pro Boot	Mind 1 Leine, Schöpfer, Auftriebskörper (insbesondere für C-Line), rote Notflagge (insbesondere bei Seefahrten), Spritzdecke, Folie, Klebeband
----------------------------	--

4. Beladen / Abladen des Anhängers

Reihenfolge des Beladens	<ol style="list-style-type: none">1. Zuerst und zuoberst Yole, dann erst Seitenstützen wegnehmen2. Ruder (Einfädeln der Gummizüge geht besser ohne Boote), Ausleger, Rollsitze
---------------------------------	---



BASLER RUDER-CLUB

	<p>3. Von oben her laden, C-Line-Boote oben, Boote jeweils pro Etage sofort angurten</p> <p>4. Zuletzt unterste Etage mit schwersten Booten</p> <p>Prinzip: von oben nach unten laden, die schweren Boote unten, Abladen in umgekehrter Reihenfolge</p>
Seitenstützen	<p>Demontieren: Bolzen wegnehmen und Stütze sofort entfernen</p> <p>Montieren: Stütze einsetzen und sofort mit mind 1 Bolzen sichern.</p> <p>Prinzip: NIE eine Stütze ungesichert (=ohne Bolzen) stecken lassen!</p>
Verantwortung	<p>Für das ordnungsgemässe Laden des Anhängers ist der Fahrer des Zugfahrzeuges verantwortlich. Er kontrolliert vor jeder Fahrt ob:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kupplung ordnungsgemäss eingerastet und Stützrad hochgezogen ist- Handbrems-Sicherungsseil eingehängt ist- Blinker, Licht und Bremslichter funktionieren- Boote angegurtet und Ruder angebunden sind- Deckel gesichert sind- Alle Sicherungsbolzen in den Vertikalstützen eingesteckt / gesichert sind

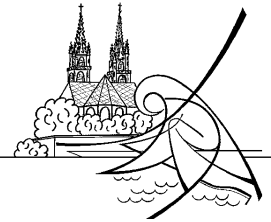
5. Auf dem Wasser

5.1. Sicherheit

Grundprinzip	<p>Solange ein Boot noch irgendwie schwimmt, beim Boot bleiben. Auf Flüssen/Kanälen das Boot schwimmend ans Ufer bringen. Diese Regel kennt nur eine Ausnahme: schlägt das Boot kurz oberhalb eines Wehres voll, dann so schnell wie möglich an Land schwimmen.</p> <p>Immer zuerst der Mensch, dann das Material.</p>
Verhalten nach Unfällen	<ul style="list-style-type: none">- Bergen von Verletzten, Kindern, Hilfsbedürftigen- Sichern von Material- Falls notwendig Alarmierung Rettungsdienst- Alarmierung Wanderfahrtsleitung

5.2. Steuerregeln

Relativ-geschwindigkeit	<p>Eine Richtungsänderung durch das Steuer ist nur möglich, wenn das Boot relativ schneller ist als das umgebende Wasser. Dieser Tatsache ist insbesondere bei Talfahrten auf Flüssen Rechnung zu tragen.</p>
Nur leichte Steuer-ausschläge	<p>Steuern bedeutet immer Geschwindigkeitsverlust und Störung der Gleichgewichtslage, deshalb soll so wenig wie möglich und mit leichten Einschlägen gesteuert werden.</p>
Steuerleine	<p>Die Steuerleine nie über den Körper legen oder gar um den Körper schlingen. Die Seilschleife muss unter den Beinen des Steuermanns durchführen.</p>
Hohe Wellen	<p>Bei hohen Wellen (zB: Wellen eines Kursschiffes) muss das Boot parallel zu den Wellen gesteuert werden. Gegebenenfalls ist durch "Ruder ab" das Boot zu stabilisieren.</p>



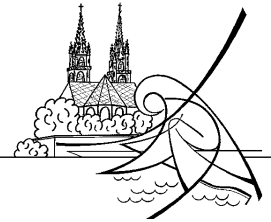
6. Seefahrten

6.1. Wetter, Wind, Wellen

Wetter/Wind	<p>Binsenwahrheit: der Wind macht Wellen. Je länger die Distanz die der Wind über das Gewässer zurücklegt, desto höher die Wellen. (zB: am Ostufer eines Sees sind die Wellen bei Bise niedriger als am Westufer. Wird bei Bise von Ost nach West gerudert, werden die Wellen immer höher)</p> <p>Bei ablandigem Wind (=Wind, der vom Land auf den Seen strömt) ist je nach Ufergestaltung ein mehr oder weniger breiter Seestreifen noch wellenfrei.</p> <p>Im Sommer tritt vor allem bei den Alpenrand-Seen (zB:Thuner-, Briener-, Tessinerseen, Vierwaldstättersee) Thermik auf. Die von den Bergen erwärmte Luft steigt hoch und zieht Talluft nach, d.h. der Wind bläst Richtung Berge. Thermikwinde sind konstant (keine Böen) und lassen nach dem Eindunkeln bis zum völligen Erliegen nach.</p>
Sturmwarnung	<p>Vorsichtsmeldung (oranges Blinklicht mit 40 Aufleuchtungen pro Minute) macht auf die Gefahr des Aufkommens von Sturmwinden ohne nähere Zeitangabe aufmerksam. Ruderboote begeben sich in unmittelbare Ufernähe.</p> <p>Sturmwarnung (oranges Blinklicht mit 90 Aufleuchtungen pro Minute) kündigt immer eine unmittelbare Gefahr an. Ruderboote haben sofort das Ufer anzulaufen.</p>
Nähe zum Ufer	<p>Normalerweise wird auf Seen in Ufernähe gerudert. Grössere Distanzen zum Ufer sind nur bei sicherer Wetterlage und ohne Wellen zulässig.</p>
Gewitter	<p>Bei aufziehendem Gewitter nicht aufs Wasser gehen Ist man bereits auf dem Wasser und steht genügend Zeit zur Verfügung, so soll man vor dem Eintreffen des Gewitters ans Land gehen und Schutz suchen. Wird eine Mannschaft vom Gewitter überrascht, so ist die Nähe von Steil- oder baumbestandenen Ufern zu meiden. Auf dem freien Wasser in angemessenem Abstand zum Ufer (ca 50 m) ist die Gefahr wesentlich geringer. Im Boot kein Platzwechsel vornehmen. Inmitten eines Gewitters ist das Anlegen am Steg oder am Naturufer zu meiden. Da an diesen Stellen oft Bäume stehen, ist die Gefährdung wesentlich grösser als auf dem Wasser. Wenn möglich soll im Zentrum des Gewitters (Abstand zwischen Blitz und Donner weniger als 5 sec) nicht gerudert werden.</p>

6.2. Landemanöver

Generell	<p>Vorbereitungen zum Landen in genügendem Abstand zum Ufer treffen (Schuhe anziehen!), sodass nach dem eigentlichen Landen sofort ausgestiegen werden kann. Zum Landen an einem flachen Ufer fährt man mit langsamer Fahrt in knietiefes Wasser, so, dass das Boot möglichst parallel zum Ufer steht. Mindestens 1 Person steigt sofort aus und hält das Boot parallel zum Ufer bis alle ausgestiegen sind und das Material und die Ruder am Ufer deponiert sind. Anschliessend wird das Boot ausgewassert.</p>
Bei Wellengang	<p>Vorbereitungen zum Landen in genügendem Abstand zum Ufer treffen (Schuhe anziehen!), sodass nach dem eigentlichen Landen schnellstens ausgestiegen werden kann. Immer parallel zum Ufer landen. Auf genügend Wassertiefe achten, bei starkem Wellengang ist dies ca 1 Meter! 2 Personen</p>



BASLER RUDER-CLUB

	(Bug- und Schlagmann) halten das Boot parallel zum Ufer bis alle ausgestiegen sind und das Material und die Ruder am Ufer deponiert sind (durch Nr 2 und Nr 3). Dann Boot auswassern.	
Auswassern, wenn Boot vollgeschlagen	Wird das Boot beim Landen komplett mit Wasser gefüllt, so ist das vollständig entladene Boot soweit parallel zum Ufer in den See zurückzuschieben, bis ein Drehen um die Längsachse möglich ist (Wassertiefe muss so tief sein, dass Ausleger unten durch kommen!) . Nach dem Drehen schwimmt das Boot kieloben. Jetzt kann das Boot aus dem Waser gehoben werden.	
Verpatztes Landen	Immer wieder kommt es vor, dass das Boot schön parallel zum Ufer steht, aber zum Aussteigen noch zu weit weg vom Ufer ist. Durch seitliches Versetzen kann das Boot ohne fremde Hilfe näher zum Ufer gebracht werden. Ruder lang nehmen, Blätter senkrecht stellen, uferseitig Innenhebel wegdrücken und/oder wasserseitig Innenhebel zu sich ziehen. Boot immer mit Ruder ab sichern (in Zeichnung Ruderer 1 und 3)	

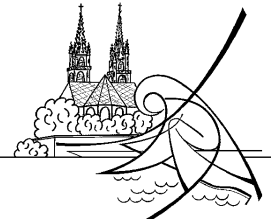
6.3. Vortrittsregel auf Seen

Wer hat Vortritt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kursschiffe 2. Güterschiffe 3. Berufsfischer (gelber Ball) 4. Segelschiffe 5. Ruderboote 6. Motorboote <p>Ausweichpflichtige Schiffe halten eine Abstand von mindestens 50 Meter gegenüber Kursschiffen, Schleppverbänden und Schiffen der Berufsfischer</p>
-------------------------	--

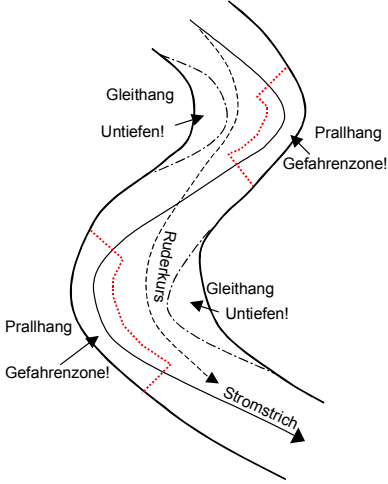
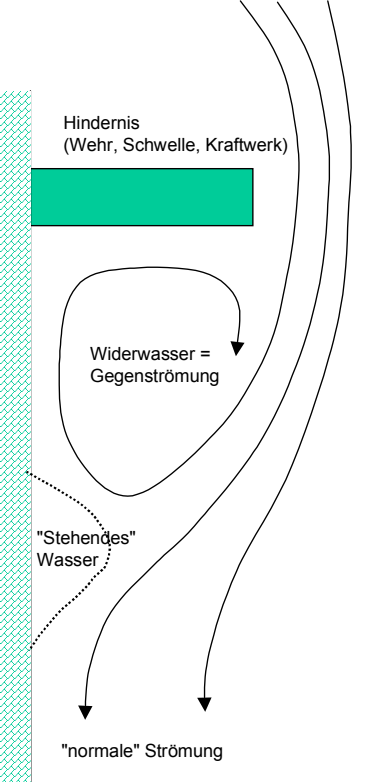
7. Flussfahrten

7.1. Verhalten in der Strömung

Ablegen/Landen	<p>IMMER gegen die Strömung.</p> <p>Ausnahme: bei sehr schwacher Strömung und starken Wind gegen die Strömung.</p>
Steuern	<p>Bei Bergfahrt ist die Bootsgeschwindigkeit gut dosierbar und das Steuer wirkt, auch bei kleinen Bootsgeschwindigkeiten, immer.</p> <p>Damit das Steuer bei Talfahrt wirkt, muss die Bootsgeschwindigkeit grösser sein als die Stromgeschwindigkeit, dies ergibt insgesamt eine wesentlich höhere Bootsgeschwindigkeit über Grund. Dieser Tatsache ist zB beim Ausweichen vor Hindernissen oder Passieren von Engstellen gebührend Rechnung zu tragen.</p>



BASLER RUDER-CLUB

Vorbereitung zum Landen	<p>Jederzeit muss gelandet werden können</p> <p>Insbesondere bei starker Strömung und Talfahrt hat man keine Zeit für lange Landevorbereitungen.</p> <p>Schuhe immer tragen!!!!</p>	
Strömungsverhältnisse von Flüssen	<p>Die Strömungsgeschwindigkeit eines Flusses ist abhängig von Gefälle (Höhenunterschied), Wassermenge, Breite und Tiefe. Auf einem geraden Fluss ist die stärkste Strömung (genannt Stromstrich) in der Flussmitte, sie wird aber bei Krümmungen nach aussen hin verlagert</p> <p>Bei engen Flusskrümmungen und grosser Strömung ist der Prallhang immer gefährlich!</p>	
Bergfahrt, Talfahrt	<p>Bergfahrt immer so nahe wie möglich am Ufer. Wenn möglich immer Seite mit der geringsten Strömung wählen.</p> <p>Talfahrt bei freier und unbehinderter Fahrt im Stromstrich.</p> <p>Bei Flusskrümmungen die Gefahrenzone des Prallhangs nicht befahren.</p>	
Widerwasser	<p>Hinter Hindernissen bildet sich immer ein Widerwasser. Die Stärke des Widerwassers hängt von der Grösse des Hindernisses und der Flussströmung ab. Starke Widerwasser sind gefährlich.</p>	

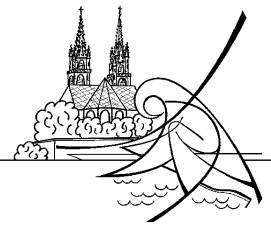


BASLER RUDER-CLUB

<p>Wenden in der Strömung</p>	<p>Wenden bei Bergfahrt (gegen die Strömung): immer gegen Flussmitte</p> <p>Wenden bei Talfahrt (mit der Strömung): immer gegen das Ufer</p>	
<p>Queren von Flüssen</p>	<p>Der Steuermann wählt abhängig von der Flussbreite, der Strömungsgeschwindigkeit und dem Schiffsverkehr den Kurs, den er zum Überqueren steuern will.</p> <p>In der Regel wird aus ökonomischen Gründen eine möglichst rasche Querung des Flusses angestrebt selbst unter Inkaufnahme einer gewissen Abtrift. Bei hohem Schiffsverkehrsverkehr ist immer eine rasche Querung angesagt.</p>	

7.2. Hindernisse

<p>Talfahrt</p>	<p>In Fließrichtung gesehen NICHT vor Hindernissen kreuzen</p>	
<p>Bergfahrt</p>	<p>Hindernisse bei Bergfahrt, wenn immer möglich, talseitig kreuzen (in Fließrichtung gesehen)</p>	



<p>Stege</p>	<p>Muss bei Bergfahrt entlang dem Ufer einem Hindernis (zB Steg) ausgewichen werden, dann ist nach dem Passieren des Hindernisses genügend bergwärts zu rudern, bis (vor dem Hindernis) genügend Platz frei ist um ans Ufer zurückzukehren.</p>	
<p>Ablegen zur Talfahrt bei starker Strömung und keinen folgenden Hindernissen</p>	<p>Wird kräftig weggerudert und eine starke Kurve eingeleitet, so besteht die Gefahr einer Luvkenterung.</p> <p>Richtiges Vorgehen: Ablegen gegen den Strom, nur so stark rudern, dass Höhe gehalten wird, Abstand zum Ufer gewinnen, (immer noch gegen den Strom) Ruder ab, Warten bis Boot, gleich schnell wie Strömung ist, Wende über Steuerbord/Backbord</p>	
<p>Ablegen zur Talfahrt bei starker Strömung und Hindernissen</p>	<p>Ablegen gegen den Strom, nur so stark rudern, dass Höhe gehalten wird, Abstand zum Ufer gewinnen, nur noch so stark rudern, dass Boot rückwärts treibt, aber immer noch steuerbar bleibt, Hindernis passieren, Ruder ab, Wende über.....</p>	



BASLER RUDER-CLUB

<p>Passieren von Engstellen</p>	<p>Muss eine Engstelle bei einer Talfahrt aus Sicherheitsgründen <u>langsam</u> passiert werden, so ist in genügend grossem Abstand vor der Engstelle zu wenden, bergwärtsrunderweise "rückwärts" das Engniss passieren, nach dem Engnis Ruder ab, wenden.</p>	
<p>Einwassern hinter Hindernissen</p>	<p>Wenn immer möglich ist soweit hinter dem Hindernis einzuwassern, dass in die normale, talwärts gerichtete, Strömung eingewassert werden kann (siehe Ablegen zur Talfahrt)</p> <p>Bei Kraftwerken ist meistens die Einwasserstelle vorgegeben. Befindet sich diese noch im Bereich des Widerwassers so muss auch hier gegen die Strömung abgelegt werden, d.h. das Boot ist dann talwärts gerichtet. Beim Ablegen ist grösste Vorsicht geboten, da nach dem Passieren der Gegenströmung die normale Talströmung das Boot gegen das Ufer hin versetzt.</p> <p>Befindet sich die Einwasserungsstelle im Bereiche des "stehenden Wassers" (dieser Bereich ist in der Regel klein), so muss das Boot ebenfalls talwärts eingewassert werden (würde bergwärts eingewassert besteht die grosse Gefahr, dass gegen die seitliche angreifende Gegenströmung nicht gewendet werden kann und das Boot in das Widerwasser getrieben wird)</p>	

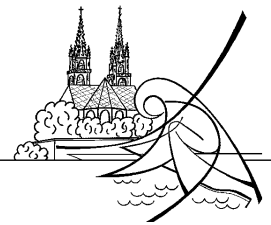


BASLER RUDER-CLUB

<p>Brückenpfeiler in Flusskrümmungen</p>	<p>Der Stromstrich ist schräg auf die Brückenpfeiler gerichtet.</p> <p>Den kurveninnern Pfeiler der vorgegebenen oder gewählten Durchfahrt ansteuern. Boot bereits vor den Pfeilern in Richtung der Durchfahrt stellen</p> <p>Wenn immer möglich <u>nicht</u> die kurvenäusserte Durchfahrt nehmen.</p>	
---	---	--

7.3. Schleusen

<p>Strömung in Schleusen</p>	<p>Sowohl bei der Bergschleusung (Füllen der Schleuse), wie bei der Talschleusung (Ablassen des Wassers) entsteht eine Strömung die talwärts gerichtet ist. Diese Strömung ist weitgehend davon abhängig, wie schnell die Schleusenkammer gefüllt, resp geleert wird.</p> <p>Bei Bergschleusung ist das Boot vom Bugmann, bei Talschleusung vom Steuermann mit dem Bootshaken zu halten.</p> <p>Bei Bergschleusung im "talseitigen" Bereich der Schleuse bleiben.</p>	
<p>Schleusen zusammen mit Grossschiffen</p>	<p>Muss zusammen mit Grossschiffen geschleust werden, so ist immer hinter den Grossschiffen in die Schleusenkammer einzufahren. Die Ruderboote bleiben während des Schleusens immer in genügendem Abstand hinter dem Grossschiff. Vorsicht, wenn das Grossschiff den Motor anlässt und aus der Schleusenkammer fährt!</p>	
<p>Bergschleusung</p>	<p>Bei Bergschleusung nie zu nahe am bergseitige Tor festmachen. Die meisten Schleusen werden gefüllt in dem das Wasser beim Obertor eingelassen wird (Anheben des Hubtores / des Drehsegmenttores oder Öffnen eines Schützen im Obertor). Das einströmende Wasser bildet starke Strudel und Wellen. In Frankreich gibt es zum Teil noch alte Kanalschleusen, bei denen im Obertor einfach ein Schieber geöffnet wird und die Schleuse mit einem kleinen "Wasserfall" gefüllt wird. Hier ist es ratsam mit dem Ruderboot nicht unter dem Wasserfall zu sein.</p>	



7.4. Fahrregel auf Flüssen und Kanälen

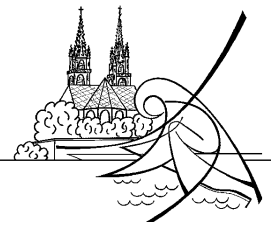
<p>Begegnen</p>	<p>Beim Begegnen hat jedes Schiff nach steuerbord auszuweichen</p> <p>Fehlt beim Begegnen der Raum zur gefahrlosen Vorbeifahrt, so hat das zu Berg fahrende Schiff die Vorbeifahrt des zu Tal fahrenden Schiffs unterhalb der Engstelle abzuwarten</p>	
------------------------	--	--

8. Ruderstrecke, Verbindungen

<p>Ruderstrecke</p>	<p>Die vereinbarte Ruderstrecke, die Treffpunkte / Warteorte sind von allen Mannschaften einzuhalten. Weicht eine Mannschaft davon ab, ist dies der Wanderfahrtsleitung mitzuteilen. Diese Massnahme ist unter dem Aspekt der Sicherheit zu betrachten. Es gibt nichts Unangenehmeres für die Wanderfahrtsleitung, wenn ein Boot stundenlang fehlt !</p>
<p>Kommunikation</p>	<p>Diese erfolgt per Natel</p>
<p>Natel</p>	<p>Natel-Akkus geladen, Ladegerät im Normalgepäck</p> <p>Natel-Liste wird beim Start abgegeben.</p>

9. Sichtzeichen der Schiffe

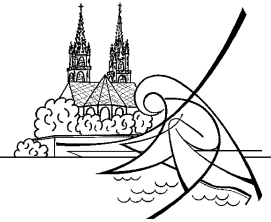
<p>Lichterführung</p>	<p>Weisses Rundumlicht</p>		
<p>Schiffe in Not</p>	<p>Kreisförmiges Schwenken einer roten Flagge</p>	<p>Langsames und wiederholtes Heben und Senken der ausgestreckten Arme</p>	<p>Kreisförmiges Schwenken eines Lichts</p>



<p>Manövrierunfähige Schiffe</p>		
	<p>Schwenken einer roten Flagge</p>	<p>Schwenken eines Lichts</p>
<p>Schwimmende Geräte und festgefahrene oder gesunkene Schiffe</p>		
	<p>Freie Seite: Flagge deren obere Hälfte rot, die untere Hälfte weiss ist Gesperrte Seite: rote Flagge</p>	<p>Freie Seite: rotes über weissem Licht Gesperrte Seite: rotes Licht</p>

10. Schiffsfahrtszeichen

<p>Verbotszeichen</p>	<p>Ziff. 526 Verbotsszeichen</p> <p>A.1  - Allgemeines Fahrverbot</p> <p> oder  - Allgemeines Fahrverbot mit zwei übereinanderliegenden Lichtern</p> <p>A.2  - Verbot der Durchfahrt für Schiffe mit Maschinenantrieb</p> <p>A.3  - Verbot des Wasserskifahrens</p> <p>A.4  - Verbot des Fahrens mit Segelschiffen</p> <p>A.4b  - Verbot des Fahrens mit Segelbretern</p> <p>A.5  - Überholverbot</p> <p>A.6  - Verbot des Begegnens und Überholens</p> <p>A.7  - Verbotenes Stilliegen</p> <p>A.8  - Ankerverbot</p>
------------------------------	---



A.9 - Festmacherverbot

A.10 - Wendeverbot

A.11 - Verbot, schädlichen Wellenschlag oder Sog zu erzeugen

A.12 - Verbot, ausserhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren

A.13 - Durchfahrt verboten, aber Weiterfahrt vorbereiten

Ziff. 527 Gebotszeichen

B.1 - Gebot, die durch den Pfeil angegebene Richtung einzuschlagen

B.2 - Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten

B.3 - Gebot, die in Stundenkilometern (km/h) angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten

B.4 - Gebot, ein Schallzeichen zu geben

B.5 - Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen

Ziff. 528 Zeichen für Einschränkungen

C.1 - Beschränkung der Durchfahrtshöhe (über dem Wasserspiegel)

C.2 - Beschränkte Durchfahrtsbreite

C.3 - Das Fahrwasser ist eingengt; die Zahl auf dem Zeichen gibt den Abstand in Metern (m) an, in dem sich Schiffe vom Ufer entfernt halten sollen

C.4 - Begrenzte Wassertiefe

Ziff. 529 Empfehlende Zeichen

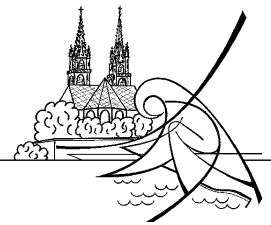
D.1 - Empfohlene Durchfahrt bei Brücken für Verkehr in beiden Richtungen

oder - Für Verkehr nur in der Richtung, in der die Zeichen sichtbar sind

D.2 - Empfehlung, sich auf der mit «grün» bezeichneten Fahrwasserseite zu halten

Ziff. 530 Hinweiszeichen

E.1 - Erlaubnis zur Durchfahrt



Hinweiszeichen

E.2		- Erlaubnis zum Stilliegen	E.6		- Empfohlene Fahrrichtung
E.3		- Erlaubnis zum Ankern	E.7		- Nicht frei fahrende Fähre
E.4		- Erlaubnis zum Festmachen	E.8		- Wehr
E.5		- Erlaubnis zum Wasserskifahren	E.9		- Stelle zum Einwassern von Schiffen
E.5bis		- Erlaubnis zum Fahren mit Segelbootern	E.10		- Stelle zum Auswassern von Schiffen

E.11		- Ende eines Verbotes oder Gebotes
E.12		- Hochspannungs-Freileitung
Ziff. 531 Zusätzliche Schilder und Anschriften		
F.1		- Gebot, nach 1000 m besondere Vorsicht walten zu lassen (z. B. Baustelle)
F.2		- Fahrrichtung zu einer Stelle, an welcher das Anlegen erlaubt ist
F.3		- Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten (z. B. Zoll)

Ziff. 532 G.1

KENNZEICHNUNG DER UNTIEFEN UND ANDERER HINDERNISSE
- Einzelne Hindernisse
- Kegel mit Spitze nach unten rot bemalt oder unbemalt

Ziff. 533 G.2

FAHRWASSER-BEZEICHNUNG
Zylinder rot bemalt oder unbemalt, zur seeseitigen Bezeichnung einer Untiefe in Ufernähe oder zur Bezeichnung der vom Gewässer aus gesehen linken Fahrwasserseite.
Kegel mit Spitze nach oben grün bemalt oder unbemalt, zur landseitigen Bezeichnung einer Untiefe in Ufernähe oder zur Bezeichnung der vom Gewässer aus gesehen rechten Fahrwasserseite.

Ziff. 534 G.3

AUSGEDEHNTE HINDERNISSE (Kardinalsystem)
Dieses System dient zur Markierung gefährlicher Flächen. Es kennzeichnet die freie Zone. Ein südliches Zeichen ist südlich der gefährlichen Stelle angebracht, womit auch südlich dieses Zeichens vorbetzufahren ist.



Signale auf der Wasserfläche

Ziff. 536 Signalisationen auf der Wasserfläche
(BSV 37)

- Wasserfläche für die Schifffahrt gesperrt

- Wasserfläche gesperrt für Schiffe mit Maschinenantrieb

- Fahrrinne für Wasserskifahrer

- Fahrrinne zu Hafenanlagen und zu Mündungen von Flüssen und Kanälen

11. Nützliche Knoten

Ziff. 601 KNOTEN

Ziff. 601.1 Achterknoten

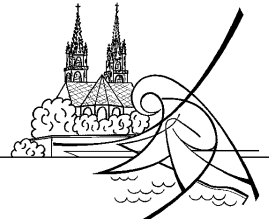
Ziff. 601.2 Kreuzknoten

Ziff. 601.3 2 halbe Schläge

Ziff. 601.4 Schotstek

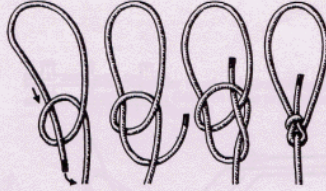
Ziff. 601.5 Schotstek (doppelt)

Ziff. 601.6 Mastwurf



Ziff. 601.7

Palstek



Ziff. 601.9

Kopfschlag



Ziff. 601.8

Roringstek

