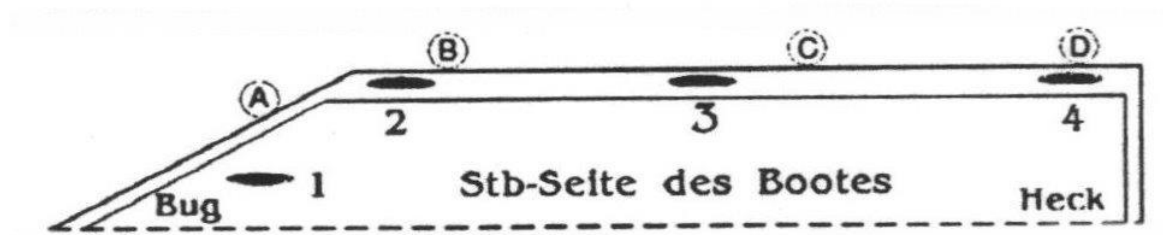


Durch Schleusen schleusen

(Artikel erschienen in YC Infos, Autor Rolf Stoll, Yachtschule Rolf Stoll Freiburg)

Schleusen gehört nicht nur für die am Oberrhein zwischen Rheinfelden und Baden-Baden ansässigen Bootsfahrer zur täglichen Fahrpraxis. Nicht nur neue Bootsfahrer machen es sich zu schwer. Um einfach schleusen zu können, sind einige Dinge zu beachten.

Mit einem Sportboot, das über kräftige und gut gesicherte Klampen verfügt, wobei diese auch noch an der richtigen Stelle des Bootes angebracht sind, lassen sich alle Schleusenprobleme wirklich spielend und ohne Kraftaufwand meistern.



In Schleusen mit Schwimmpollern genügt eine einzige Klampe, die etwa an der Stelle sitzen muss, wie in der Zeichnung unter 3 abgebildet. Wenn die Klampe hoch genug ist, um eine kräftige Leine aufzunehmen, die mit einem Auge (oder Palstek) auf der Klampe liegt, zum Schwimmpoller geführt wird und wieder auf der gleichen Klampe mit 2 Kreuzschlägen (aber ohne Kopfschlag) belegt werden kann, dann liegt das Boot absolut sicher an der Schleusenwand. Lassen Sie dem Boot etwas Raum zur Schleusenwand, dadurch wird die Reibung der Fender an der Wand geringer.

Auch die Anbringung der Fender ist wichtig. Die Fender müssen die Scheuerleiste -die am weitesten übersteht- gut bedecken. Bei Booten ab ca. 10 m Länge kommt die Längsseite evtl. mit dem Heck in den Bereich eines in der Schleusenwand liegenden Leiteraufgangs. Ein Fender der an der Stelle sitzt hat keinen Nutzen, da die Leiter zu tief in der Wand liegt und der Fender dort verschwindet.

In dem Fall sollten in Höhe der Leiter (etwa bei Pos D) zwei Fender gesetzt werden, die einen größeren Abstand haben, als die Aussparung für die Leiter. Egal was passiert, ein Fender liegt dann immer an der Schleusenwand und schützt das Boot.

Grundsätzlich gilt, dass die Leinen während des Schleusenvorgangs besetzt sein müssen. Für alle Fälle sollte auch bekannt sein, wo sich ein Kappmesser an Bord befindet, denn wenn es notwendig wird, muss das Messer schnell greifbar sein.

Das kann vorkommen, wenn ein Schwimmpoller in seltenen Fällen einmal "hängenbleibt", oder sich die Leine irgendwo so bekneift, dass sie von Hand nicht mehr zu lösen ist. Auch wenn die Leine z.B. mehrmals um den Schwimmpoller geführt wird und dabei das lose Ende unten liegt, kann sich die Leine bekneifen.

Deshalb immer das lose Ende der Leine oben drauf - dann kann nichts passieren, die Leine lässt sich immer lösen.

Leider fehlt bei kleineren Booten an der Stelle "3" eine solche Klampe, oder sie ist zu mickrig, auch oft nicht ausreichend genug befestigt. Klampen müssen mit einer breit aufliegenden kräftigen

Unterlage und genügend starken durchgehenden Schrauben mit Mutter gesichert sein. Wenn es die Verhältnisse erlauben, bringen Sie an der Stelle 3 an Ihrem Boot eine kräftige Klampe an.

Bei Schwimmpollern ist nicht zu empfehlen, Leinen von den beiden Klampen "2" und "4" zum Poller zu führen. Die Länge der Leinen und deren Dehnungseffekt führt dazu, dass das Boot zu viel Bewegungsfreiheit hat, das Boot bleibt -besonders beim Aufschleusen- nicht mehr parallel zur Schleusenwand.

Die Bugklampe "1" ist nicht geeignet zum Schleusen. Der Zug geht auf den Bugbereich, das Boot schwenkt mit dem Bugteil zur Wand, also folglich mit dem Heck ab, und nur der vorsichtshalber ausgebrachte Fender "A" kann dabei Schaden an der Scheuerleiste oder am Rumpf verhindern.

Bei Annäherung an eine Schleuse müssen Boote mit UKW-Sprechfunkanlagen auf dem Sprechweg der Schleuse **hörbereit sein**. Diese Vorschrift ist in den Verordnungen enthalten. Angaben über die Sprechwege finden Sie in den Handbüchern und Karten.

Ein Überholen im Schleusenvorhafen ist nicht erlaubt. Grundsätzlich laufen die Schiffe der Berufsschiffahrt zuerst in die Schleuse ein, danach die Sportboote. Schauen Sie zurück, wenn die Schleuse grün zeigt. Auch ein weiter entferntes Berufsschiff hat Vorfahrt, soweit der Schleusenmeister keine anderen Anweisungen gibt.

Achten Sie auch darauf, welche anderen Sportboote noch mit Ihnen schleusen wollen. Es ist unsinnig, wenn sich ein 6m Sportboot an den einzigen freien Poller legt und ein 12m Boot dann an dem kleinen Sportboot festmachen soll. Umgekehrt ist es richtig, auch wenn das größere Boot erst nach Ihnen zur Schleuse kam. An seiner Längsseite liegen Sie besser. Bringen Sie rechtzeitig die Fender aus, halten Sie Leinen und Bootshaken bereit. Warten Sie etwas, bis das größere Sportboot fest ist, erst dann kann Ihnen die Mannschaft beim Festmachen Ihres Bootes behilflich sein.

So lange das Schraubenwasser eines vor Ihnen eingelaufenen Berufsschiffes noch sichtbar ist, sollten Sie nicht einlaufen, Ihr Boot ist nur schwer zu manövrieren. Warten Sie bis die Schraube abgestellt ist, dann geht es besser.

Schnell laufende Sportboote müssen vor der Schleuse frühzeitig mit der Geschwindigkeit runtergehen, also nicht erst bei Erreichen des Schleusenvorhafens. Die Wellen, die von solchen Booten ausgehen, laufen hinterher und überholen das verursachende Schiff. Diese Wasserbewegung läuft in die Schleuse, die dort liegenden Boote "tanzen" an den Pollern auf und nieder und es dauert lange, bis sich das Wasser in der engen Schleuse wieder beruhigt hat.

Gleiches gilt für die Ausfahrt. **Warten Sie mit dem Lösen der Leinen, bis das letzte Berufsschiff die Schleuse verlässt.** Fahren Sie unbedingt langsam aus, denn auch hier werden Sog und Wellen erzeugt, die lange in der Schleuse stehen bleiben. Besonders wenn mehrere Sportboote in der Schleuse sind, ist es ein rücksichtsloses Verhalten gegenüber den Bootskollegen, mit viel Fahrt durch die Schleuse zu auszulaufen. Die nachfolgenden Boote sind in dem Kabbelwasser kaum manövrierbar.

Im Gegensatz zu Schleusen mit in der Schleusenwand eingelassenen Schwimmpollern stellen Kanalschleusen mit außerhalb der Schleuse liegenden Pollern andere Anforderungen. Beim Abschleusen sind die Kräfte die auf das Boot einwirken relativ gering, anders jedoch beim Aufschleusen.

Wenn das Wasser über die Schieber an den oberen Toren zur Füllung einströmt, ergeben sich Turbulenzen, die im vorderen Bereich dieser Schleusen besonders stark sind. Ein Boot kann sowohl gegen die Schleusenwand gedrückt werden, wie auch von der Schleusenwand wegziehen, je nachdem, welche Kraft das Wasser hat, wie der Strahl des einströmenden Wassers das Boot beaufschlägt.

Eine allgemeine und für alle Fälle geltende Regel lässt sich nur bedingt geben. Dazu kommt noch die Frage: wo kann die Leine oben belegt werden? Oft sind entschieden zu wenig Poller vorhanden, um das Boot zwischen zwei Pollern festzumachen. Erfreulicherweise wurden in vielen Kanalschleusen inzwischen zusätzlich z.B. kleine Kreuzpoller für die Sportboote angebracht.

Wenn genügend Festmachermöglichkeiten bestehen, dann ist zu empfehlen, eine möglichst kurze Vorleine von der Klampe "2" zum davorliegenden Poller zu führen, wieder zurück auf die Klampe "2", wo die Leine fest mit Kreuzschlägen und Kopfschlag belegt wird.

Diese Leine bleibt während der ganzen Schleusung fest belegt, kann dann beim Ablegen von Bord aus losgeworfen werden. Die achterliche Leine geht gleichermaßen von der Klampe "4" zum achterlich gelegenen Poller und zurück zur gleichen Klampe, darf aber dort nicht fest belegt werden. Ein Kreuzschlag genügt, wenn der Druck sehr stark wird, kann kurzzeitig ein zweiter Kreuzschlag diese Kräfte auffangen. Der Poller wird auch hier nur einmal umfahren (halber Rundtörn), damit an der Stelle kein zusätzlicher Widerstand entsteht.

Beim Aufschleusen muss die achterliche Leine soweit "geholt" werden, dass die feste Vorleine immer auf Zug bleibt. Das sollte nicht "freihändig" geschehen, dazu ist zu viel Kraft notwendig. Die ankommende Leine wird über die Klampe "4" geführt, mit der freien Hand kann aus dem zurückkommenden Part durch Herziehen oder Wegdrücken die "Lose" herausgenommen werden, während die festhaltende Hand dann immer wieder kurz über die Klampe "4" nachspannt, so dass die Leine einigermaßen auf Zug bleibt.

Das Boot wird im Verlauf der Aufschleusung etwas zurückfallen, da die vordere Leine fest belegt bleibt. Deshalb ist darauf zu achten, dass achtem genügend Raum zur Verfügung steht. **Ein Festhalten des Bootes an der Schleusenleiter mit der Hand oder dem Bootshaken sollte nicht praktiziert werden. Es ist zu gefährlich.**

Bei einer "überevollen Schleuse" wird das aber ab und zu einmal notwendig sein, doch sollte es möglichst nur bei handbetriebenen Schleusen gemacht werden, nachdem der Schleusenwärter zusagte, den Schleusenvorgang mit Rücksicht auf die vielen Boote sehr langsam ablaufen zu lassen. So etwas gibt es auch noch.

Auf den Kanälen gibt es die unterschiedlichsten Schleusenabwicklungen. Jeder Bootsfahrer muss sich vorher informieren, wie eine evtl. vorhandene Automatik funktioniert, welche Strippe wann und wo zu ziehen ist. Durch Falschbedienungen passiert zwar der Schleuse nichts, aber die Automatik schaltet ab und die nachkommenden Bootsfahrer müssen warten, bis die Elektronik wieder eingeschaltet wird - und das kann dauern. Schimpfen Sie auch nicht mit dem Schleusenmeister, er tut sein Bestes, kann aber auch nicht zu gleicher Zeit an zwei Stellen in Erscheinung treten.

Die automatisierten Schleusen in den Kanälen haben sich durchgesetzt, immer mehr Abschnitte werden so eingerichtet. Es gibt einige Grundregeln, die zu beachten sind.

Die Schleusung wird z.B. angefordert durch Ziehen an einer Leine, die im Abstand vor der Schleuse hängt. Oder durch Vorbeifahrt an einer Lichtschranke, dann aber bitte langsam, denn Sportboote werden z.T. schlecht aufgenommen. Die modernste Art sind Fernbedienungen, wie vom Fernseher her bekannt. Diese werden für bestimmte Abschnitte an der ersten Schleuse ausgegeben und am Ende der Strecke wieder eingezogen. Sind aber noch selten.

Es gibt auch "Gruppen von Schleusen", die zusammengefasst sind. Das bedeutet, dass ein Boot, das die erste Schleuse durchfahren hat, auch soundso viel nachfolgende Schleusen bis zum Ende der Gruppe durchfahren muss, da die Automatik innerhalb der Gruppe weiterschaltet.

Bleibt ein Boot in solch einer Gruppe liegen, "wartet die Automatik" vergeblich auf das gemeldete Boot, nach einiger Zeit geht alles auf Störung. Bei einem Aufenthalt innerhalb der Gruppe muss die Zentrale verständigt werden. An jeder Schleuse ist dafür ein Telefon vorhanden, außerdem kann die Schleusenaufsicht meist über UKW-Sprechfunk erreicht werden.

Es darf nur dann in die Schleuse eingelaufen werden, wenn auch das rote Licht aus ist, die Schleuse zeigt nur grün. Erst dann ist die Lichtschranke am Einfahrtstor aktiv, kann die Einfahrt eines Bootes registrieren. Die Ampel schaltet bei der Einfahrt auf rot. Weitere Boote können aber auch bei rot noch einlaufen, wenn Platz in der Schleuse ist.

Der eigentliche Schleusenvorgang in den Kanalschleusen wird von Hand ausgelöst, aber erst, nachdem alle Boote festgemacht haben. An der Schleusenwand sind zwei Stangen, eine rot und eine blau oder grau.

Die rote Stange darf nur im Notfall nach oben gedrückt werden, denn damit wird ein Not Stopp ausgelöst, die Schieber schließen sich und in der Schleuse und bei der Zentrale ertönt ein Signal. Die Schleuse kann dann nur durch einen Schleusenmeister wieder in Betrieb genommen werden.

Anstelle der roten Stange gibt es auch Schleusen mit einem Kettchen - lassen Sie die Finger weg, der damit zusammenhängende Schalter spricht schnell an.

Sobald die blaue (oder graue) Stange hochgeschoben wird, läuft der weitere Schleusenvorgang automatisch ab. Sollte das einmal nicht klappen, dann liegt evtl. zwischen Einfahrt und Betätigung der Stange zu wenig Zeit, etwas warten und wieder hochdrücken. Oder die Lichtschranke am Tor wurde zu schnell durchfahren. Das können Sie dadurch feststellen, dass Sie zur Einfahrt gehen und nachsehen, ob die Ampel auf rot oder grün steht.

Steht sie noch auf grün, dann holen Sie sich Mutters Bratpfanne aus der Kombüse, halten diese dicht vor die Lichtschranke und die Ampel wird auf rot schalten. Das ist die "Bratpfannenschleusung" - ein Kochtopf tut's auch. -Bei der Ausfahrt unbedingt warten bis die Tore ganz offen sind. Erst danach ist auch die Lichtschranke am Ausfahrtstor aktiv und kann das Boot registrieren. Wieder sehr langsam ausfahren.

Wenn mehrere Boot in einer Schleuse sind, dann wird schon mit Ausfahrt des ersten Bootes die Schleuse "freigemeldet". Es bleibt aber noch genügend Zeit, damit die anderen Boote in aller Ruhe auslaufen können.

Sollte eine Besatzung meinen, dass zuerst noch der Kaffee leergemacht werden muss, dann ist es ohne weiteres möglich, dass das Tor zugeht. Im allerungünstigsten Falle kann das Kaffeetrinker-Boot

auch zwischen den Toren hängen bleiben und zu Schaden kommen. Die Ausfahrt aller Boote muss innerhalb 3-4 Minuten erfolgen, das ist viel Zeit, wenn die Boote fahrbereit sind. Deshalb sollten sich die Schiffsführer vor Auslaufen des ersten Bootes absprechen, damit alle Boote klar sind, die Ausfahrt hintereinander erfolgen kann.

Bei vielen Schleusen ertönt ein Klingelsignal, bevor sich das Tor schließt. Achten Sie auf die niedergehenden Schieber am Tor; bevor die Schieber nicht zu sind, kann auch das Tor nicht zugehen.

An einer nach der Schleuse über dem Wasser hängenden Leine darf nicht gezogen werden. Diese Kontaktstelle ist für Schleusenforderungen des Gegenverkehrs. Beachten Sie bitte auch die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit in den Kanalabschnitten!

Schleusensignale

Einmal rot oder zweimal rot nebeneinander: Schleuse in Betrieb aber keine Einfahrt möglich.

Zwei rote übereinander: Anlage außer Betrieb.

Rot und **grün**: Schleuse wird vorbereitet, abwarten bis das rote Licht erloschen ist.

Einmal grün oder zweimal grün: Einfahrt frei.

Große Schleusen haben eine Länge von 185 m oder mehr, Breite ab 12 Meter, Kanalschleusen sind 38,5 m lang und 5 m breit.

Ich hoffe, dass Ihnen dieser Beitrag eine Hilfe geben konnte und wünsche Ihnen, dass Sie immer gut durch Schleusen schleusen.

Rolf Stoll