

3. Auflage 2018

Andreas Gehri

Bootstheorie.ch



Gut vorbereitet an die Motor- und Segelschiffprüfung Kat. A/D

auf Schweizerischen Gewässern

Bootstheorie.ch

Impressum

3. Auflage

ISBN: 978-3-9522664-4-2

© 2018 by Andreas Gehri Bootsschule & Informatik, CH-3800 Unterseen

Autor: Andreas Gehri

Lektorat: Sulata Gehri

Buchsatz & Coverdesign: Jeannette Zeuner, BookDesigns, Potsdam

Titelfoto: Sepp Staub, galeon.pl

Fotos und Illustrationen:

Andreas Gehri CH-3800 Unterseen, Brigitte Bachmann CH-8634 Hombrechtikon, Alfred Frei CH-8561 Ottoberg, Sepp Staub CH-8716 Schmerikon, Steven Kohl Photography CH-3000 Bern, Meteo Schweiz, volvopenta.com, x-yachts.com, yamahaoutboards.com, fotolia.de, depositphotos.com, galiaboats.com

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis von Gehri Bootsfahrschule & Informatik darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z.B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Gehri Bootsfahrschule und Informatik, CH-3800 Unterseen

Tel.: +41 79 310 2340

Email: agehri@bootsschule.ch

www.bootstheorie.ch

Andreas Gehri

Bootstheorie.ch

Gut vorbereitet an die Motor- und Segelschiffprüfung
Kat. A/D auf Schweizerischen Gewässern.

Gehri Bootsfahrschule und Informatik





Inhalt

Vorwort	11
Einführung – Gesetzliche Grundlagen	12
Kapitel 1	
Begriffsbestimmungen	14
1.1 Fahrzeugarten	15
1.2 Schiffstechnische Begriffe	18
1.3 Nautische Tafeln und Signale	19
1.4 Allgemeine Begriffe	20
1.5 TERMINOLOGIE Motorschiffe	22
1.6 Antriebsarten	23
1.7 TERMINOLOGIE Segelschiffe	27
1.8 Segelstellungen und Kurse zum wahren Wind	28
1.9 Schiffsrumpf / Baustoffe	28
Kapitel 2	
Wetter	32
2.1 Wettergefahren	33
2.2 Vier typische Wetterlagen	34
2.3 Blitzschlag	38
2.4 Schlechte Sicht	39
2.5 Sturmwarndienst	39
2.6 Beurteilung des Wetters	40
2.7 Windstärke nach Beaufort-Skala	41
2.8 Bezugshinweise	42

Kapitel 3

Binnenschifffahrtsrecht	43
3.1 Ausweise – Patente – Allgemeines	45
3.2 Führerausweis, amtliches Radarpatent, amtliche Radarfahrtberechtigung	45
3.3 Ausweiskategorien	48
3.4 Allgemeine Bestimmungen	49
3.5 Ausweisentzug	53
3.6 Schiffsführer	57
3.7 Belastung und Personenzahl	62
3.8 Gewässerschutz	62
3.9 Hindernisse	66
3.10 Unfälle – Meldungen der Polizei	66
3.11 Kennzeichen	68
3.12 Schiffsausweis	69
3.13 Prüfung von Schiffen	73
3.14 Versicherung – Steuern	75
3.15 Ausrüstung – Konstruktion	76
3.16 Rettungsgeräte und Rettungsmittel	82
3.17 Wendeanzeiger, Radargeräte, Satnav-Geräte	87
3.18 Überlassen und Vermieten von Schiffen	88
3.19 Fahrregeln	90
3.20 Besondere Regeln	103
3.21 Flüsse und Kanäle	104
3.22 Schleusen	107

Kapitel 4

Schiffahrts-, Sicht-, Schallzeichen	111	
4.1	Verbotszeichen	113
4.2	Gebotszeichen	116
4.3	Zeichen für Einschränkungen	117
4.4	Empfehlende Zeichen	118
4.5	Hinweiszeichen	119
4.6	Zusätzliche Schilder und Anschriften	122
4.7	Kennzeichnung der Untiefen und anderer Hindernisse	123
4.8	Fahrwasserbezeichnung	123
4.9	Ausgedehnte Hindernisse (Kardinalsystem)	125
4.10	Ortungszeichen	126
4.11	Signalisation auf der Wasserfläche	127
4.12	Sturmwarnzeichen	128
4.13	Lichterführung und Sichtzeichen	130
4.14	Lichter – Sichtweite und Stärke	130
4.15	Arten von Lichtern	132
4.16	Besondere Lichterführung oder Zeichen	135
4.17	Lichterführung für Schiffe mit Maschinenantrieb	135
4.18	Schiffe ohne Maschinenantrieb	138
4.19	Schiffe beim Stillliegen	140
4.20	Schwimmende Geräte	141
4.21	Vorrangschiffe – Kursschiffe	141
4.22	Tafeln, Flaggen und Bälle	142
4.23	Verbotene Sichtzeichen	142
4.24	Schutz gegen Wellenschlag	143
4.25	Gefährliche Verankerung	143
4.26	Schiffe der Armee, der Polizei und Hilfsdienste	144
4.27	Fischereischiffe	145
4.28	Tauchen	145
4.29	Schiffe in Not	146

4.30	Manövrierunfähige Schiffe	147
4.31	Schwimmende Geräte, festgefahrene Schiffe, gesunkene Schiffe	147
4.32	Schallzeichen der Schiffe	148

Kapitel 5

Seemannschaft 152

5.1	Ankern und Ankertypen	153
5.2	Umgang mit Tauwerk	157
5.3	Fender	160
5.4	Navigation	161
5.5	Erste Hilfe	164
5.6	Havarien	166
5.7	Brandverhütung und -Bekämpfung	167

Kapitel 6

Prüfung & Zollvorschriften 170

6.1	Führerprüfungen	171
6.2	Prüfung	171
6.3	Prüfungsprogramm für Führerausweis der Kategorie A	172
6.4	Prüfungsprogramm für Führerausweis der Kategorie D	174
6.5	Erwerb des amtlichen Radarpatentes – Radarfahrtberechtigung	176
6.6	Internationale und ausländische Dokumente, Rheinpatente ausländische Radarpatente, Zollvorschriften	177
6.7	Kennzeichen Bewilligung	179
6.8	Zollvorschriften	180

Kapitel 7

Grenzwässer	184
7.1 Bodensee	185
7.2 Allgemeine Vorschriften	186
7.3 Baubestimmungen – Ausrüstung	187
7.4 Fahrregeln	188
7.5 Besondere Regeln	190
7.6 Kennzeichnung der Untiefen und anderer Hindernisse	191
7.7 Sturmwarndienst	192
7.8 Wasserstand Pegel	193
7.9 Besondere Vorschriften für den Rhein	194
7.10 Genfersee	196
7.11 Langensee und Luganersee	199
7.12 Brücke von Melide	200
Lexikon	202
Allgemein	203
Anker/Ankern	208
Fahren mit dem Schiff	209
Knoten – Tauwerk – Festmachen	210
Navigation	213
Schiffsteile allgemein	216
Segelschiff – Segeln	220
Technik	231
Wetter – Wind	234



Vorwort

Vorwort

Begeisterung für den Motorboot- und Segelsport findet man überall auf der Welt. Jeder Ausflug auf unsere schönen Schweizer Seen bietet die Möglichkeit vom Alltag abzuschalten, die Natur und die Umgebung zu erkunden, Wassersport zu betreiben oder einfach nur gemütlich mit Freunden und Kollegen sonnenzubaden.

Dieses Lehrbuch bootstheorie.ch richtet sich an angehende Führer von Motorboot- und Segelschiffen zur Erlangung des Bootsführerschein Motorboot Kat. A und Segelschiff Kat D. Auch erfahrene Wassersportler und Freizeitkapitäne finden in diesem Lehrbuch viele nützliche Hinweise und praktische Tipps um ihre nautischen Kenntnisse auf dem neusten Stand zu halten.

Um sich mit der Fragestellung an der Schiffstheorieprüfung besser vertraut zu machen, empfehlen wir zusätzlich folgende Lernapplikationen:

PC und MAC

- Bootstheorie.ch Theoriefragenkatalog auf CD, erhältlich bei Ihrem Bootsfahrlehrer oder in unserem Shop www.bootstheorie.ch oder

iPhone, iPad, Android Phone und Tablet

- App bootstheorie.ch, enthält über 480 aktuelle Theoriefragen mit Antworten (erhältlich im Apple Store & bei Google Play)

Alle Informationen wurden nach bestem Wissen zusammengestellt und überprüft und waren zum Zeitpunkt des Drucks korrekt. Adressen, Internetseiten, aber auch gesetzliche Bestimmungen können sich ändern. Der Autor und Gehri Bootsschule & Informatik übernehmen keine Haftung für etwaige Folgen.

Wir wünschen Ihnen für die Bootsprüfung viel Erfolg!

Einführung

In der Schweiz kennen wir für die Vergnügungs- Sportschiffahrt den **Motorbootführerschein Kat. A** und den **Segelschiffführerschein Kat. D**. Um den entsprechenden Führerschein abzulegen muss eine theoretische wie auch eine praktische Prüfung abgelegt und bestanden werden.

Die theoretische Prüfung gilt für beide Kategorien. Es sind 60 Fragen zu lösen (max. Prüfungszeit 50 Min). Zu jeder Frage gibt es drei Antworten, wovon eine, teilweise auch zwei Antworten richtig sein können. Die Prüfung gilt als bestanden, wenn bei einem Maximum von 180 Punkte deren 165 erreicht werden (maximale Fehlerzahl 15 Punkte).

Nachdem dem Bestehen der theoretische Prüfung ist innert **24 Monate** die praktische Prüfung abzulegen. Die Frist kann nicht verlängert werden.

Als gesetzliche Grundlagen dienen:

- Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (BSG, Stand 1. Januar 2014)
- Binnenschiffahrtsverordnung (BSV) über die Schiffahrt auf schweizerischen Gewässern (Stand 4. April 2017)
- Verordnung über die Anforderungen an Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (VASm, Stand 15. Februar 2016)
- Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Verordnung über die Anforderungen an Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (AB-VASm, SR 747.201.31) vom 28. August 2017 (Stand am 01. Januar 2018)

Internationale Vereinbarungen:

Genfersee

- Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Französischen Republik betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee (RSG, in Kraft gesetzt am 5. März 2002)

Bodensee

- Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee
- Verordnung über die Schifffahrt auf dem Bodensee (BSO, Stand 1. Januar 2014)
- Anlage C, „Abgasvorschriften für Schiffsmotoren“

Tessiner Seen

- Abkommen sowie internationales Reglement zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee, (Stand 1. März 2012)

Wichtiger Hinweis:

Die Bestimmungen im Schifffahrtsrecht können von den Behörden laufend angepasst werden. Wir sind uns bemüht, die wichtigsten Änderungen welche die Bootsprüfung betreffen laufend unter www.app-bootstheorie.ch/schifffahrtsrecht nachzuführen.



Begriffsbestimmungen

Fahrzeugarten

Schiff

ein Wasserfahrzeug oder ein anderer zur Fortbewegung auf oder unter der Wasseroberfläche bestimmter Schwimmkörper, oder ein schwimmendes Gerät

Schiff mit Maschinenantrieb oder Motorschiff

ein Schiff mit mechanischem Antrieb

Schleppverband

ein Verband, in dem nicht angetriebene Schiffe von mindestens einem Motorschiff geschleppt werden. Ein Verband, der ausschliesslich aus Vergnügungsschiffen, Sportbooten oder Vergnügungsschiffen und Sportbooten zusammengesetzt ist, gilt nicht als Schleppverband

Schubverband

ein Verband, in dem nicht angetriebene starr untereinander verbundene Schiffe von mindestens einem Motorschiff geschoben werden

Schwimmendes Gerät

ein Schwimmkörper mit Einrichtungen für Arbeiten auf dem Wasser, z. B. Bagger, Hebebock, Kran

Fahrgastschiff

ein Schiff, das für die gewerbsmässige Beförderung von mehr als zwölf Personen verwendet wird

Kursschiff

ein Fahrgastschiff, das für einen Schiffsbetrieb des Bundes oder für ein konzessioniertes Unternehmen verkehrt

Güterschiff

ein Schiff, das für die gewerbsmässige Beförderung von Gütern bestimmt ist oder hierfür verwendet wird

Segelschiff

ein Schiff, das für die Fortbewegung mit Segel versehen ist. Ein Schiff, das mit oder ohne gesetzte Segel unter Motor fährt, gilt im Sinne der Verkehrsvorschriften als Schiff mit Maschinenantrieb

Segelbrett (besser bekannt unter Windsurfbrett)

ein Segelschiff mit geschlossenem Rumpf ohne Ruder und einem oder mehreren kippbaren und um 360° drehbaren Masten

Ruderboot

ein Schiff, das nur mittels Ruder, Tret- oder Handkurbel, Paddel oder auf ähnliche Weise mit menschlicher Kraft fortbewegt werden kann

Raft

ein nicht motorisiertes, aufblasbares Schiff, für den Einsatz auf Wildwasser bestimmt, bei dem die Insassen i.d.R. auf Längsschläuchen sitzen

Schlauchboot

ein aus mehreren separaten Luftkammern mit oder ohne feste Bauteile bestehendes aufblasbares Schiff

Vergnügungsschiff

ein Schiff, das für Sport-, Erholungs- oder Vergnügungszwecke verwendet wird

Sportboot

ein Schiff, das dem Geltungsbereich der Richtlinie 2013/53/EU7 (EU-Sportboot-Richtlinie) untersteht; vorbehalten bleibt die Definition des Wassermotorrades



Wetter

Wetter

Das Wetter ist für die Schifffahrt von entscheidender Bedeutung. Wind und Wellen können das Verhalten eines Schiffes massgebend bestimmen oder sogar zur Gefahr für Schiff und Besatzung werden. Bei unsichtigem Wetter ist die Orientierung schwierig oder unmöglich. Für das sichere Führen eines Schiffes sind daher Kenntnisse über das Wetter eine grundlegende Voraussetzung.



Dieses Kapitel erklärt kurz die typischen Wetterlagen in der Schweiz. Es darf kein umfassender Lehrgang zu diesem Kapitel erwartet werden. Weiterführende Informationen zum Thema Wetter finden Sie am Ende dieses Kapitel.



Wettergefahren

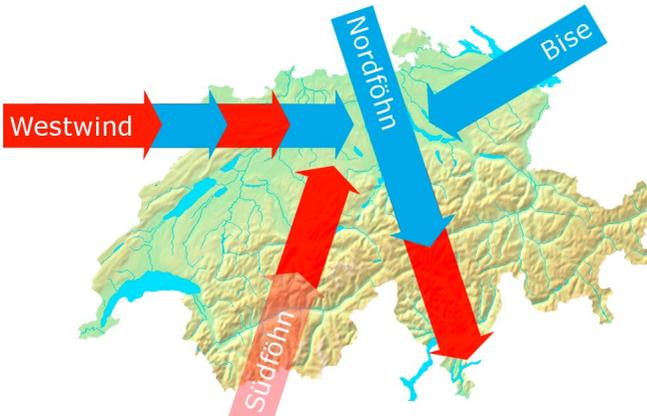
Die vom Wetter ausgehenden Gefahren sind im Wesentlichen die Folgenden:

- Starker Wind, Sturm: Sturmwinde, vor allem jäh einsetzende, können für die Schifffahrt eine Gefahr bedeuten wie Kentern, Wellenschlag, grosse Abdrift und auf Grund laufen
- Blitzeinschlag: Auf einer offenen Wasserfläche ist ein Schiff bei Gewittern besonders exponiert für Blitzeinschlag
- Schlechte Sicht: Bei starkem Regenfall, Nebel, Schneefall, etc. kann die Sicht stark eingeschränkt und die Orientierung deutlich erschwert sein

Vier typische Wetterlagen

In der Schweiz können wir 4 typische Wetterlagen beobachten. Diese kommen immer wieder vor. Sie entstehen vor allem durch Windbewegungen aus verschiedenen Richtungen.

Typische Windrichtungen:



Bei den Strömungslagen herrscht eine eindeutige Windströmung von einer gewissen Stärke, Ausdehnung und Dauer.

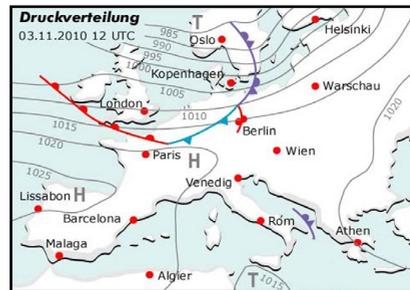
Je nach Windrichtung entstehen durch den Einfluss der Alpen ganz spezifische Wetterlagen mit starken regionalen Unterschieden.

Westwind – Westlage

Befindet sich nördlich der Schweiz ein Tiefdruckgebiet, so stellt sich südlich von dessen Zentrum eine Westströmung ein. Auf den Mittel­landseen bläst der Westwind fast ungehindert, auf den Alpenrandseen hingegen wird er an den Bergen zum Teil abgeschwächt. Westlagen, die zu starken oder stürmischen Winden führen, treten hauptsächlich im Herbst und Winter auf und können mehrere Tage oder bisweilen sogar über eine Woche andauern.

Gefahren für den Wassersport:

- Bei Kaltfrontdurchgang jäh einsetzende, starke Böen. In Sturmböen werden 70–100 km/h erreicht, in Einzelfällen sogar über 100 km/h.
- An Kaltfronten vor allem im Sommer Gewitter



Legende

	Kaltfront
	Warmfront
	Okklusion
H T	Hochdruck / Tiefdruck
	Isobaren mit Luftdruck

Bise

Die Bise ist ein aus Ost bis Nordost wehender Wind im Mittelland. Sie entsteht, wenn nördlich der Schweiz ein Hochdruckgebiet liegt. Eine starke Bisenströmung kann dabei auch von Sturmböen begleitet sein, besonders im westlichen Mittelland (Juraseen und Genfersee). Im Winter kann die Bise auf dem Genfersee sogar zu einem heftigen Sturm anwachsen. Die Alpengewässer werden von der Bise nur am Rande erfasst.



Binnenschifffahrtsrecht

Ausweise – Patente - Allgemeines

Geltungsbereich

Die Ausweise für Schiffe, Schiffsführer und Besatzung gelten in der ganzen Schweiz. Sie können beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden. Ausweise aufgrund einer internationalen Vereinbarung gelten auch auf schweizerischen Gewässern die der Vereinbarung unterstehen.



Entzug

Die Ausweise können entzogen werden, wenn die mit der Erteilung verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet, Steuern oder Gebühren für das Schiff nicht entrichtet werden.

Vorweisung der Ausweise

Die vorgeschriebenen Ausweise sind immer mitzuführen und auf Verlangen den Organen der zuständigen Behörden (z. B. Seepolizei) vorzuweisen.

Führerausweis, amtliches Radarpatent, amtliche Radarfahrtberechtigung

Verantwortlicher Führer

Jedes Schiff muss einen verantwortlichen Führer haben. Schiffsführer ist, wer die tatsächliche Befehlsgewalt über das Schiff hat.

Allgemeines

Zur Führung eines Schiffes ist ein Führerausweis erforderlich wenn:



- die Antriebsleistung 6 kW (8 PS) übersteigt
- die Segelfläche mehr als 15 m² beträgt (Spinnacker bleiben unberücksichtigt)
- auf dem Bodensee gibt es Abweichungen

Alter

Zum Führen von Schiffen mit Maschinenantrieb bis 6 kW (8 PS) beträgt das Mindestalter 14 Jahre. Es ist nicht gestattet, Kinder unter 14 Jahren im Beisein eines verantwortlichen Schiffsführers ein Schiff führen zu lassen.

Erwerb des schweizerischen Führerausweises

Einen schweizerischen Führerausweis benötigen:

- Personen, die seit mehr als zwölf Monaten in der Schweiz Wohnsitz haben
- Personen, die in der Schweiz immatrikulierte Schiffe der Ausweiskategorien B, C und E gewerbsmässig führen

Dem Inhaber eines gültigen internationalen oder ausländischen Ausweises wird durch den Wohnsitzkanton der schweizerische Schiffsführerausweis ohne theoretische oder praktische Prüfung erteilt.

Der Ausweis muss in einem Staat erworben worden sein, der in Bezug auf Ausbildung und Prüfung den schweizerischen Bestimmungen entsprechende Anforderungen stellt und der gegenüber Inhabern schweizerischer Führerausweise Gegenrecht hält.

Das Bundesamt für Verkehr führt eine Liste dieser Staaten. Es legt fest, welche Kategorie eines internationalen oder ausländischen Ausweises umgeschrieben wird und ob der Geltungsbereich einzuschränken ist. Beim Erwerb des schweizerischen Ausweises muss der Antragssteller die medizinischen Voraussetzungen nach Artikel 82 erfüllen. Er muss aus-

serdem zum Zeitpunkt des Erwerbs des schweizerischen Ausweises das in Artikel 82 vorgeschriebene Mindestalter erreicht haben.

Der schweizerische Ausweis wird nur solchen Personen ausgestellt, die zum Zeitpunkt des Erwerbs des internationalen oder ausländischen Ausweises ihren Wohnsitz in dem Staat hatten, in dem die Prüfung abgelegt wurde. Im Ausland erworbene Ausweise von Personen mit Wohnsitz in der Schweiz können ebenfalls anerkannt werden, wenn der Erwerb während eines Aufenthaltes von mindestens zwölf zusammenhängenden Monaten im Ausstellerstaat erfolgte.

Erwerb des amtlichen Radarpatentes und der amtlichen Radarfahrtberechtigung

Wer das amtliche Radarpatent oder die amtliche Radarfahrtberechtigung erwerben will, hat seine Befähigung je in einer theoretischen und einer praktischen Prüfung nachzuweisen. Die praktische Prüfung kann erst nach bestandener theoretischer Prüfung abgelegt werden.

Anerkennung anderer Radarzeugnisse

Die zuständige Behörde kann auf Gesuch des Inhabers eines ausländischen amtlichen Radarzeugnisses prüfungsfrei ein amtliches Radarpatent nach Binnenschifffahrtsverordnung (BSV) ausstellen, sofern der Inhaber nachweist, dass er im Ausstellungsland des ausländischen Radarpatentes eine Ausbildung sowie eine theoretische und eine praktische Prüfung bei einer dort anerkannten Organisation oder Verwaltung erfolgreich abgelegt hat und dass Ausbildung, Prüfung und Organisation die Anforderungen erfüllen, die denjenigen nach der Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr (Art. 88a Abs. 2) mindestens gleichwertig sind.

Das Bundesamt für Verkehr führt eine Liste der ausländischen Radarzeugnisse, die in Patente nach BSV umgeschrieben werden können.

Amtliche Radarpatente, die von einer Schweizer Behörde gestützt auf andere schiffahrtrechtliche Erlasse ausgestellt werden, sind amtlichen Radarpatenten nach BSV gleichgestellt. Sie werden mit dem dafür vorgesehenen Code im Schweizer Führerschein eingetragen.

Ausweiskategorien

Kategorie A: Schiffe mit Maschinenantrieb, soweit sie nicht unter die Kategorien B und C fallen

Kategorie B: Fahrgastschiffe

Kategorie C: Güterschiffe mit Maschinenantrieb, Schubschiffe und Schlepper

Kategorie D: Segelschiffe

Kategorie E: Schiffe von besonderer Bauart

KATEGORIEN - CATEGORIES - CATEGORIE		Pratiqués et permis Date de rachat et code Date dell'acquisto e codice
A	Schiffe mit Maschinenantrieb Bateaux à moteur Bateaux motorizzati	05.07.2010/ZH
B	Fahrgastschiffe Bateaux à passagers Bateaux turistici	*****
C	Güterschiffe mit Maschinenantrieb Bateaux de marchandises Bateaux à marchandises motorizzati Bateaux de marchandises Bateaux motorizzati per il trasporto di merci Bateaux e rimorchiatori	*****
D	Segelschiffe Bateaux à voile Bateaux à voile	*****
E	Schiffe besonderer Bauart und solche, die nicht unter eine der Kategorien A bis D fallen Bateaux de construction particulière et autres qui ne figurent pas dans une des catégories A à D Bateaux di costruzione particolare e quelli che non fanno parte delle categorie da A fino a D	*****
Verfügungen der Behörde (Text 3, Seite 4) Disposizioni dell' autorità (Test 3, pagina 4) Disposizioni dell' autorità (Test 3, pagina 4)		
06		

Beschränkungen

Der Ausweis Kategorie A kann auf Segelschiffen mit Motor, derjenige der Kategorie E auf eine bestimmte Schiffsart beschränkt werden.

Anmerkung:

Die Ausweise der Kategorie B sind in Unterkategorien aufgeteilt. Diese richten sich nach den Bestimmungen des Artikels 45 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des zuständigen Departements.

Äquivalenz

Mit einem entsprechenden Eintrag im Führerausweis sind Sie auch berechtigt:

- der Führerausweis der Kategorie B einschliesslich aller Unterkategorien zum Führen von Schiffen der Kategorie A. Berechtigt der Ausweis der Kategorie B zum Führen von Schiffen mit mehr als 60 Personen, so gilt er auch zum Führen von Schiffen der Kategorie C
- der Führerausweis der Kategorie C zum Führen von Schiffen der Kategorie A

Schiffsführer von Schiffen, die für den gewerbmässigen Personentransport von bis zu zwölf Fahrgästen gemäss Eintrag im Schiffsausweis zugelassen sind, müssen, entsprechend der Antriebsart des Schiffes, über einen Führerausweis der Kategorien A, D oder E verfügen. In Zweifelsfällen legt die zuständige Behörde die erforderliche Ausweiskategorie fest.

Inhaber von Führerausweisen der **Kategorie A, B oder C** dürfen motorisierte Segelschiffe mit mehr als 15 m² Segelfläche führen, sofern sie nur unter Motor fahren.

Inhaber eines Führerausweises der **Kategorie D** dürfen motorisierte Segelschiffe mit mehr als 6 kW Antriebsleistung führen, sofern sie nur unter Segel fahren.

Allgemeine Bestimmungen

Alter

Das Mindestalter für die Erlangung eines Führerausweises beträgt:

- 14 Jahre zur Führung von Schiffen der Kategorie D
- 18 Jahre zur Führung von Schiffen der Kategorie A
- 20 Jahre zur Führung von Schiffen der Kategorien C und E



Schifffahrtszeichen

Schifffahrtszeichen

Allgemeines

Die Schiffsführer haben über die Bestimmungen der Verordnung hinaus die Anweisungen zu befolgen und die Empfehlungen oder Hinweise zu beachten, die ihnen die Schifffahrtszeichen anzeigen.

Kennzeichnung bestimmter Wasserflächen

Für die Schifffahrt gesperrte Wasserflächen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern gekennzeichnet. Die Kennzeichnung kann mit Signaltafeln ergänzt werden.

Für bestimmte Schiffarten gesperrte Wasserflächen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern und mit den betreffenden Signaltafeln gekennzeichnet.

Für das Wasserskifahren im Bereich der Uferzonen zugelassenen Wasserflächen und Startgassen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern sowie mit am Ufer aufgestellten Signaltafeln gekennzeichnet. Die seeseitigen Schwimmkörper der Startgassen haben den doppelten Durchmesser der übrigen, und der Topp des vom Gewässer aus gesehenen linken Schwimmkörper ist rot, derjenige des rechten grün bemalt. Die Fahrrinnen von Hafeneinfahrten sowie von Fluss- oder Kanaleinmündungen können vom See aus gesehen links mit roten zylindrischen und rechts mit grünen, kegelförmigen Schwimmkörpern oder festen Zeichen gekennzeichnet sein.

Fahrrinnen in Flüssen und Kanälen können auch mit Signaltafeln gekennzeichnet sein.

Für das Fahren mit Drachensegelbrettern freigegebene Wasserflächen können mit den am Ufer aufgestellten dafür vorgesehenen Tafeln gekennzeichnet werden.

Hafeneinfahrten und Landstellen

Die Einfahrten der dem allgemeinen Verkehr offenstehenden Häfen sowie die Einfahrten in schiffbare Flüsse und Kanäle sind bei Nacht und unsichtigem Wetter auf dem vom Gewässer aus gesehen rechten Molenkopf mit einem grünen, auf dem linken mit einem roten Licht gekennzeichnet. Zusätzlich kann ein gelbes Ansteuerungslicht angebracht sein. Die Landstellen für Fahrgastschiffe ausserhalb der Häfen sind bei Nacht und unsichtigem Wetter in der Regel mit einem oder mehreren roten Lichtern gekennzeichnet. Zusätzlich kann ein gelbes Ansteuerungslicht angebracht sein.

Diese Lichter, ausgenommen die Ansteuerungslichter, können Blitz- oder Taktlichter sein. Orte, an denen das Baden verboten ist, können mit der dafür vorgesehenen Signaltafel gekennzeichnet werden.

Ortungszeichen

Bei Nacht und unsichtigem Wetter können von ortsfesten Anlagen aus die vorgesehenen Schallzeichen oder gelbe Blitzlichter verwendet werden. Erfordert es die Sicherheit der Schifffahrt, so sind Brücken sowie Schifffahrtshindernisse und -anlagen von deren Eigentümer mit ortsfesten oder schwimmenden Radarreflektoren zu signalisieren.

Schutz der Schifffahrtszeichen

- Es ist verboten, Schifffahrtszeichen zu entfernen, zu verändern, zu beschädigen, unbrauchbar zu machen oder an ihnen festzumachen
- Wer ein Schifffahrtszeichen beschädigt, benachrichtigt unverzüglich die Polizei

Verbotszeichen



Allgemeines Fahrverbot

oder



Allgemeines Fahrverbot mit zwei nebeneinander liegenden Lichtern

Auch möglich:

Allgemeines Fahrverbot mit zwei übereinander liegenden Lichtern



Verbot der Durchfahrt für Schiffe mit Maschinenantrieb



Verbot des Wasserskifahrens



Verbot des Fahrens mit Segelschiffen



Verbot des Fahrens
mit Segelbrettern



Überholverbot



Verbot des Begegnens
und Überholens



Verbotenes Stillliegen

(BSO = *Liegeverbot*)



Ankerverbot



Festmacheverbot



Wendeverbot



Verbot, schädlichen Wellenschlag
oder Sog zu erzeugen



Verbot, ausserhalb der angezeigten
Begrenzung zu fahren



Durchfahrt verboten,
aber Weiterfahrt vorbereiten
(nebeneinander liegende Lichter)



Badeverbot

Gebotszeichen



Gebot, die durch den Pfeil angegebene Richtung einzuschlagen



Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten



Gebot, die in Stundenkilometern (km/h) angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten



Gebot, ein Schallzeichen zu geben



Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen

Zeichen für Einschränkungen



Beschränkung der Durchfahrtshöhe
(über dem Wasserspiegel)



Beschränkte Durchfahrtsbreite



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



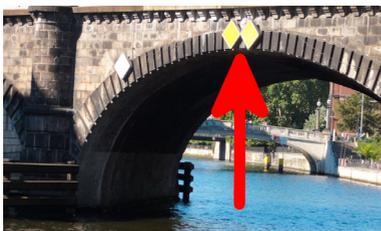
Begrenzte Wassertiefe

Empfehlende Zeichen



Empfohlene Durchfahrt
bei Brücken

Für Verkehr in beide Richtungen



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



Empfehlung, sich auf der mit „grün“ bezeichneten Fahrwasserseite zu halten



Hinweiszeichen



Erlaubnis der Durchfahrt



Seemannschaft

Ankern und Ankertypen

Allgemein

Ein Anker wird dazu verwendet, um ein Schiff sicher am Grund oder auch an einem Ufer festzuhalten. Wenn das Schiff manövrierfähig ist, kann der Anker lebensrettend sein, z. B. wenn man auf ein Hindernis zutreibt, oder wenn man sich in einem Fluss befindet.



Es gibt 2 Ankerkonzepte:

- Gewichtsanker, ihre Wirksamkeit beruht vor allem auf ihrem hohen Eigengewicht, wie z. B. der klassische Stock- oder Admiralitätsanker
- Patent- oder Leichtgewichtanker, die bei gleichem Gewicht eine bedeutend höhere Zugfestigkeit oder Haltekraft aufweisen

Stockanker

Der Stock- oder Admiralitätsanker ist ein Gewichtsanker. Er fasst sehr gut auf steinigem, tonigem und verkrautetem Grund und gilt als einer der besten Allround-Anker.



Nachteile: Er ist schwer und unhandlich, nur auf grösseren Schiffen ideal zum Verstauen.

Patentanker

Beim Patentanker sind die Flunken beweglich. Er lässt sich gut aus der Klüse fahren, ist dazu aber nur für grössere Schiffe geeignet infolge des grösseren Platzbedarfes.



Pflugscharanker

Der Pflugschar- oder CQR-Anker gilt als derjenige mit der grössten Haltekraft unter allen bekannten Yachtankerarten. Er gräbt sich bei horizontalem Zug sofort ein und verleiht dadurch grosse Haltekraft. Er eignet sich vor allem für sandigen Grund.



Nachteile: Auf verkrautetem oder kiesigem Grund ist er hingegen weniger geeignet.

Danforthanker

Der Danforth-Anker lässt sich beigeklappt mit geringem Platzbedarf sehr gut verstauen. Er hat eine mindestens dreimal so hohe Haltekraft, wie ein Stockanker.



Nachteile: Er fasst schlecht im stark verkrauteten oder steinigem Grund.

Falt- Schirmanker

Der Falt- oder Schirmanker ist ein kleiner Anker für leichtere Schiffe. Die Arme lassen sich an den Schaft klappen und dort sichern. Er ist sehr beliebt wegen seines geringen Platzbedarfes.



Nachteile: Mindestens ein Arm steht immer auf, so kann sich darin die Ankerleine verheddern.

Bruce Anker

Der Bruce Anker wurde ursprünglich für Bohrinseln konzipiert und zeichnet sich durch eine grosse Zugfestigkeit aus. Die



Wirkungsweise ist wie bei einem Pflugschar-Anker. Als Untergrund eignet sich Sand oder Schlick sehr gut.

Nachteile: Auf verkrautetem oder kiesigem Grund ist er hingegen weniger geeignet.

Der Ankerplatz

Der Ankerplatz sollte sehr sorgfältig ausgewählt werden. Er sollte weitgehend gegen Wind sowie gegen Seegang geschützt liegen und weit genug von anderen Schiffen entfernt sein. Wichtig ist auch, dass man Winddrehungen, die Beschaffenheit des Ankergrundes und die Wassertiefe einkalkuliert.



Der Ankerplatz sollte keinesfalls in einem Fahrwasser liegen. Er muss auch genug weit entfernt von den anderen Schiffen liegen, damit das Schiff einen vollen Kreis um seinen Anker schwojen kann.

Das Ankern unter Maschinenantrieb

Wenn der Ankerplatz ausgewählt ist, wird auf dem Vorschiff der Anker klariert. Überprüfen, ob die Kette oder die Leine auch tatsächlich im Kettenkasten beziehungsweise an einer Klampe belegt ist. Um den Anker vorzubereiten, die Leine aufwerfen oder an Deck in Buchten neben-



Prüfung & Zollvorschriften

Führerprüfungen

Erteilung von Ausweisen

Der Führerausweis wird erteilt, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass der Bewerber die Verkehrsregeln kennt und Schiffe der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher zu führen versteht.

Die Ausweise werden nicht erteilt, wenn der Bewerber:

- das vom Bundesrat festgesetzte Mindestalter noch nicht erreicht hat
- wegen körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen nicht fähig ist, ein Schiff sicher zu führen oder in der Besatzung zu dienen
- dem Trunk oder andern Süchten ergeben ist, die seine Fähigkeit herabsetzen, ein Schiff zu führen oder in der Besatzung zu dienen

Treten an der Eignung eines Schiffsführers oder Besatzungsmitglieds Zweifel auf, so ist sie erneut zu prüfen.

Prüfung

Allgemeines

Der Bewerber um den Führerausweis der Kat. A oder D hat seine Befähigung in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen.

Theoretische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises

Die theoretische Prüfung umfasst 60 Fragen und wird am PC oder Tablet durchgeführt. Zu jeder Frage gibt es eine, teilweise auch zwei richtige Antworten aus einer Auswahl von 3 Antworten. Die Prüfung gilt als bestanden, wenn bei einem Maximum von 180 Punkte deren 165 erreicht werden (maximale Fehlerzahl 15 Punkte).

- Für Ausweise der Kategorie A und D gilt die gleiche Theorieprüfung und kann mit Einwilligung der kantonalen Behörden in einem anderen Kanton abgelegt werden

An der theoretischen Prüfung wird festgestellt, ob der Bewerber die Vorschriften und Grundlagen der Schiffsführung kennt. Die theoretische Prüfung ist erneut abzulegen, wenn der Bewerber nicht innert 24 Monaten nach bestandener Theorieprüfung die praktische Prüfung besteht.

Praktische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises

Die praktische Prüfung kann erst nach bestandener theoretischer Prüfung abgelegt werden. An der praktischen Prüfung wird festgestellt, ob der Bewerber ein Schiff nach den Verkehrsregeln sowie unter besonderen Umständen sicher führen kann.



Die praktische Prüfung ist auf einem Schiff jener Kategorie abzulegen, für die der Bewerber den Ausweis erlangen will. Die praktische Prüfung der Kategorie D wird durchgeführt, wenn die Windstärke nach Beaufort mindestens 2 beträgt.

Prüfungsprogramm für Führerausweis der Kategorie A

Theoretische Prüfung

Schifffahrtsrecht

Gesetze und Verordnungen

- Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt
- Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung)
- Reglemente und Ordnungen für die Grenzgewässer

*Grundlagen der Schiffsführung**

- Seemannschaft

- Manövriereigenschaften der Schiffe mit Maschinenantrieb
 - Fahren auf Fließgewässern
- * Über dieses Gebiet kann der Kandidat während der praktischen Prüfung befragt werden.

Praktische Prüfung

Der Kandidat hat nachzuweisen, dass er fähig ist, ein Schiff nach den Verkehrsregeln sowie unter Einhaltung der Schifffahrtszeichen sicher zu führen. Die verlangten Manöver dürfen bei normalen Witterungsverhältnissen nur einmal wiederholt werden.

Seemannschaft

- Belegen des Schiffes an Klampe, Poller, Ring und Pfahl, mindestens 4 Knoten
- Kursbestimmung auf der Seekarte
- Standortbestimmung durch Peilung

Schiffssicherheit

- Brandbekämpfung
- Gefahr von Wasser im Schiff
- Massnahmen bei Havarien und Kollisionen
- Maschinenausfall
- Schiff auf Grund setzen
- Beurteilung des Wetters und allfällig notwendiger Massnahmen
- Ankermanöver

Klarmachen des Schiffes zur Fahrt

Fahren

- Ab- und Anlegen an Steg Steuerbord und Backbord voraus und rückwärts
- Manövrieren auf engem Raum
- Bug- und Hecklandung
- Mann über Bord

- Fahren auf verschiedenen Kursen
- Auf Fließgewässern: Aufdrehen, Landen in der Strömung und im „Hinterwasser“

Für die Prüfung sind nur Schiffe zugelassen:

- für welche ein gültiger, schweizerischer Schiffsausweis vorliegt
- die in sauberem und fahrbereitem Zustand sind
- die den technischen Vorschriften der BSV entsprechen
- die einen Antrieb von mehr als 6 kW aufweisen und mindestens zwei Personen genügend Platz bieten

Auf den Schiffen soll die Bedienung der Motorenanlagen vom Steuer-
mann von einem Sitz aus mühelos erfolgen können (bei Schlauchbooten
gilt der Schlauch nicht als Sitz).

Prüfungsprogramm für Führerausweis der Kategorie D

Theoretische Prüfung

Schifffahrtsrecht

Gesetze und Verordnungen

- Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt
- Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung)
- Reglemente und Ordnungen für die Grenzgewässer

*Grundlagen der Schiffsführung**

- Seemannschaft
- Segeltechnik

* Über dieses Gebiet kann der Kandidat während der praktischen Prüfung befragt werden.

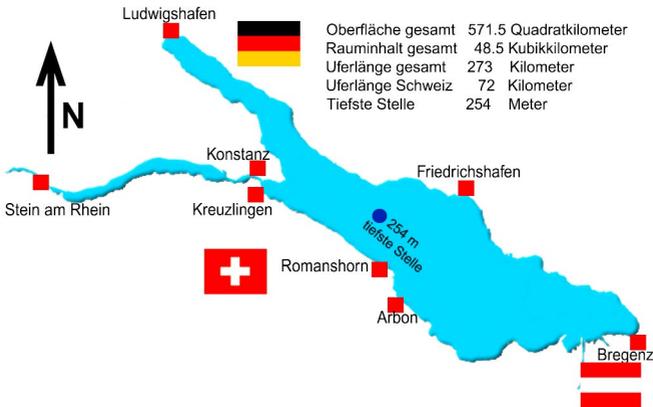


Grenzwässer

Bodensee

Der Bodensee wird in drei Seen aufgeteilt:

Obersee, Überlingersee und Untersee. Der Untersee ist durch den Seerhein mit dem Obersee verbunden und dessen Spiegel liegt bis zu 30 cm tiefer als der des Obersees. Die Länge des Sees von Bregenz bis Ludwigshafen beträgt 63 km, die grösste Breite zwischen Arbon und Friedrichshafen 14 km. Die gesamte Fläche des Bodensees beträgt ca. 571 km². Der ganze See weist bei Normalwasserstand einen Wasserinhalt von rund 48,5 Kubikkilometer aus. Die tiefste Stelle beträgt 254 m.



Grenzverhältnisse

Der Bodensee ist ein Grenzwässer.

Deutschland, Schweiz und Österreich sind die Uferstaaten. Im Bereich des Obersees sind die Rechtsverhältnisse mit Ausnahme der Konstanzer Bucht nicht geregelt. Im Untersee wurde die Hoheitsgrenze mit der geographischen Mittellinie zwischen Thurgau und dem damaligen Land Baden festgelegt, wobei der Gnadensee und der Zellersee komplett zu Deutschland gehören.

Allgemeine Vorschriften

Geltungsbereich

Die Bodensee-Schiffahrtsordnung gilt für:

- den Bodensee einschliesslich Untersee
- den Alten Rhein von der Brücke Rheineck-Gaissau bis zur Mündung in den Bodensee
- den Neuen Rhein von der Brücke Hard-Fussach bis zur Mündung in den Bodensee
- die Rheinstrecken zwischen Konstanz und der Strassenbrücke Schaffhausen-Feuerthalen



Patent- bzw. Führerausweispflicht

Zur Führung eines Schiffes mit Maschinenantrieb, dessen Antriebsleistung 4,4 kW übersteigt, sowie eines Segelschiffes mit mehr als 12 m² Segelfläche ist ein Schifferpatent (Führerausweis) erforderlich. Für die Anerkennung des schweizerischen Führerausweises ist der Eintrag des Geltungsbereiches (Verfügung 06) erforderlich.

Schiffsausweis – Zulassungsurkunde

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, Güterschiffe, schwimmende Geräte und Segelfahrzeuge, die mit einem Motor oder mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen ausgerüstet sind, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie durch die zuständige Behörde zugelassen sind. Die Zulassung wird erteilt, wenn das Fahrzeug nach dem Ergebnis einer amtlichen Untersuchung den Vorschriften entspricht. Die Zulassung kann Bedingungen und Auflagen enthalten. Über die Zulassung wird eine Urkunde (Zulassungsurkunde) ausgestellt.

Der Schiffsausweis (Zulassungsurkunde) von Vergnügungsschiffen mit Maschinenantrieb erlischt drei Jahre nach der letzten amtlichen Prüfung. Die vorübergehende Benützung eines Wasserfahrzeuges ohne gültige Bodenseezulassung, ausgenommen Ruderboote, bedarf einer zusätzlichen Bewilligung der zuständigen Schifffahrtsbehörden am Bodensee (SH, TG, SG).

Baubestimmungen – Ausrüstung

Abgasemissionen

An oder in Wasserfahrzeugen, die erstmals nach dem 01.01.1993 nach der BSO zugelassen werden (Bodenseezulassung) sind nur noch Motoren zulässig, welche den Abgasvorschriften gemäss Anlage C entsprechen (01.01.1993: Stufe 1 / 01.01.1996: Stufe 2) und typengeprüft sind. Dies gilt in der Regel auch für Austauschmotoren.

Spezielle Ausnahmeregelungen sind bei den zuständigen Zulassungsstellen der Kantone Schaffhausen, Thurgau oder St.Gallen zu erfragen.

Mindestausrüstung

Bezüglich der vorgeschriebenen Mindestausrüstung grenzt die BSO, in Abweichung zur BSV, bei 4,4 kW und bei Segelschiffen mit und ohne festen Ballast ab.

Mit Feuerlöschgeräten oder –einrichtungen müssen ausgerüstet sein:

- Schiffe mit Heiz- oder Kocheinrichtungen,
- Schiffe mit Innenbordmotoren, deren Antriebsleistung 4,4 kW übersteigt,
- Schiffe mit Aussenbordmotoren, deren Antriebsleistung 7,4 kW übersteigt

Rettungsmittel

In Abweichung zur BSV verlangt die BSO eine generelle Auftriebskraft von 100 N (Newton) bei Rettungsmitteln und Rettungswurfgeräten. Auf folgenden Fahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person mit einem Körpergewicht von 40 kg oder mehr eine Rettungsweste mit Kragen mit mindestens 100 N Auftrieb mitgeführt werden:

- Vergnügungsfahrzeuge mit Maschinenantrieb
- Fahrzeuge der Berufsfischer
- Ruderboote, die sich ausserhalb der Uferzone (Art. 6.11 Abs. 1) aufhalten, ausgenommen Rennruderboote
- Segelfahrzeuge

Für jede an Bord befindliche Person mit einem Körpergewicht von weniger als 40 kg muss eine geeignete Rettungsweste mit Kragen mit entsprechendem Auftrieb vorhanden sein. Auf Vergnügungsfahrzeugen mit mehr als 30 kW Maschinenleistung und auf Segelfahrzeugen mit festem Ballast müssen zusätzlich zu den Rettungsmitteln nach den Absätzen 3 und 4 ein geeignetes Rettungswurfgerät mit mindestens 100 N Auftrieb und eine schwimmfähige Wurffleine von mindestens 10 m Länge mitgeführt werden.

Fahrregeln

Fahrfähigkeit (Allgemeine Verhaltensregeln)

Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel, des Genusses von Alkohol, Drogen oder Medikamenten oder aus anderen Gründen an der sicheren Führung eines Fahrzeuges gehindert ist, darf kein Fahrzeug führen. Das Verbot nach Absatz 2 gilt insbesondere bei einer Menge von 0,40 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt. Bei Fahrgastschiffen oder Güterschiffen gilt dieses Verbot bereits ab einer

Menge von 0,05 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

Fahrgeschwindigkeit

Der Schiffsführer hat die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, dass er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten. Eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h darf jedoch nicht überschritten werden.

Ausweichpflichtige Schiffe

Güterschiffe haben grundsätzlich keinen speziellen Vorrang. Sie sind den Schiffen mit Maschinenantrieb gleichgestellt. Das Segelbrett (Segelsurfbrett) gilt als Segelfahrzeug.

Verhalten gegenüber Vorrangschiffen

Gegenüber Vorrangschiffen müssen andere Schiffe einen Abstand von mindestens 50 m einhalten.

Uferzone

Schiffe mit Maschinenantrieb, ausgenommen solche mit elektrischem Antrieb bis zu einer Leistung von 2 kW, dürfen nicht näher als 300 m an das Ufer oder einen dem Ufer vorgelagerten Schilfsgürtel heranfahren (Uferzone), es sei denn, um an- oder abzulegen oder um stillzuliegen. Sie müssen dabei mit Ausnahme der Vorrangfahrzeuge (Kurssschiffe) und der Schleppverbände den kürzesten Weg nehmen und dürfen nicht schneller als 10 km/h fahren.

Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten

Das Fahren mit Wasserski ist nur bei Tag und klarer Sicht gestattet (keine Einschränkung nach Uhrzeit). Das Fahren mit Aqua-Scootern, Jet-Bikes und ähnlichen Schwimmkörpern ist verboten.

Fahren mit Drachensegelbrettern

Das Fahren mit Drachensegelbrettern ist nur auf behördlich bewilligten Uferbereichen erlaubt.

Besondere Regeln

Bezeichnen von Fischereigeräten

Fischnetze, Reusen und andere Fischereigeräte, welche die Schifffahrt behindern können, müssen zur Kennzeichnung ihrer Lage durch weisse Bojen (Döpper) in genügender Anzahl bezeichnet sein.



Fischer mit Schleppangel

Das Fischen mit der Schleppangel von nebeneinander oder hintereinander fahrenden Schiffen aus ist verboten.

Bade-, Tauch- und Brückenspringverbot

Das Baden und Tauchen ist im Umkreis von 100 m um die Einfahrten von Häfen, die von Fahrgastschiffen benutzt werden, und die Landestellen der Fahrgastschiffahrt ausserhalb öffentlicher Badeplätze verboten. Dies gilt auch für andere Hafeneinfahrten, wenn dadurch die Schifffahrt behindert wird. Das Tauchen in markierten Fahrwassern ist verboten. Es ist verboten, unbefugt an Fahrzeuge heranzuschwimmen oder sich daran anzuhängen. Das Herunterspringen von Brücken in das Fahrwasser ist bei Annäherung von Fahrzeugen verboten.

Fischereischiffe

Berufsfischer führen beim Fang einen weissen Ball, nachts ein weisses Rundumlicht. Schiffe, von denen aus mit der Schleppangel gefischt wird, müssen eine weisse Flagge führen.



Landestelle

Landstellen für Fahrgastschiffe ausserhalb der Häfen sind bei Nacht und unsichtigem Wetter während den von der zuständigen Behörde festgesetzten Betriebszeiten mit einem roten und einem darunter grünem Licht zu bezeichnen.



Kennzeichnung der Untiefen und anderen Hindernissen

Kennzeichnung der 2-m-Wasserlinie (E.6)

Bei 2,5 m an Konstanzer Pegel ist seewärts der markierten Stelle eine Mindestwassertiefe von 2 m. Die Zahl auf der Tafel entspricht der in der Bodensee-Schiffahrtskarte Vereinigten Schiffahrtsverwaltung eingetragenen Ordnungsnummer.



Schiffahrtshindernisse und Absperrungen können auch mit einem weisen Blitz- oder Blinklicht versehen sein.



Lexikon

Allgemein

Backbord

Backbord, in Fahrtrichtung gesehen die linke Seite eines Schiffes

Crew

Besatzung bzw. Mannschaft eines Schiffes

Drachensegelbrett

Ein Schiff, das von Fluggeräten (Flugdrachen, Drachenfallschirmen und ähnlichen, nicht motorisierten Geräten) geschleppt und zum Drachensegeln verwendet wird

Entwurfskategorie

Sportboote, welche unter den Geltungsbereich der EU-Richtlinie fallen, müssen vom Hersteller nach einer der vier Entwurfskategorien A, B, B oder D für ihren Verwendungszweck zertifiziert werden

Fahrgastschiff

Ein Schiff, das für die gewerbsmässige Beförderung von mehr als 12 Personen verwendet wird

Gewerbsmässiger Personentransport

Ein Transport von Personen oder Gütern, bei dem die Bedingungen über die Gewerbsmässigkeit erfüllt werden. Gewerbsmässig handelt, wer Reisende befördert, um damit einen wirtschaftlichen Erfolg zu erzielen. Als wirtschaftlicher Erfolg gilt jede Entgegennahme von Geld oder Naturalleistungen oder das Erlangen geschäftlicher Vorteile. Die Fahrten gelten auch dann als gewerbsmässig, wenn sie nicht öffentlich sind.

Grösserer Umbau eines Sportbootes

Ein Umbau eines Sportbootes, bei dem die Antriebsart geändert, der Motor einem grösseren Umbau unterzogen wird, dass es die geltenden in

der EU-Sportboot-Richtlinie und der schweizerischen Verordnung festgelegten Sicherheits- und Umweltaanforderungen möglicherweise nicht mehr erfüllt.

Güterschiff

Ein Schiff, das für die gewerbsmässige Beförderung von Gütern verwendet wird

Importeur

Jede in der Schweiz ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus dem Ausland in der Schweiz in Verkehr bringt

Inverkehrbringen

Das entgeltliche oder unentgeltliche Übertragen oder Überlassen eines neuen oder gebrauchten Sportbootes im Hinblick auf dessen Vertrieb oder Gebrauch in der Schweiz

Konformitätserklärung

Eine schriftliche Erklärung des Herstellers oder seines bevollmächtigten Vertreters, aus der hervorgeht, dass das Sportboot oder das Bauteil, allenfalls auch der Motor den grundlegenden Sicherheitsanforderungen der EU-Sportbootrichtlinie entspricht und ein Konformitätsverfahren durchgeführt worden ist

Kursschiff

Ein Fahrgastschiff, das für ein eidgenössisch konzessioniertes Schifffahrtsunternehmen oder für einen Schifffsbetrieb des Bundes verkehrt

Leck

Loch im Schiffsrumpf

lenzen

Ein Schiff leerpumpen oder ausschöpfen

Mietschiff

Ein Schiff, das von seinem Eigentümer an Dritte auf Zeit und gegen Entgelt an Selbstfahrer überlassen wird.

Nacht

Der Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang

Oelzeug

Wetterfeste Schutzbekleidung

Ösfass

(Das) Flache breite Schöpfkelle mit Handgriff, oder becherförmiges Gerät mit Griff, meist aus Kunststoff zum Ausschöpfen (ösen) von Wasser

Paddelboot

Ein von einem oder mehreren Doppel-oder Stechpaddeln mit menschlicher Kraft angetriebenes Schiff. Als Paddelboote gelten insbesondere Kanus, Kajaks, Kanadier, Faltboote und dergleichen. Sie gelten im Sinne der BSV als eine Untergruppe der Ruderboote

Pütz

Kleiner Wassereimer

Raft

Ein nicht motorisiertes, aufblasbares Schiff, das für den Einsatz auf Wildwasser bestimmt ist, und bei dem die Insassen in der Regel auf den Längsschläuchen sitzen

Ruderboot

Ein Schiff, das nur mittels Ruder, Tret- oder Handkurbel, Paddel oder auf ähnliche Weise mit menschlicher Kraft fortbewegt werden kann

Rudergänger

Der Mann, der das Ruder bedient

Schiff

Ein Wasserfahrzeug

Schiff zu Wohnzwecken

ein Schiff, das so eingerichtet und ausgerüstet ist, dass es zum Zweck des ständigen Wohnens an Bord benutzt werden kann, das bewohnt ist und länger als zwei zusammenhängende Kalendermonate an einer Stelle liegt oder in diesem Zeitintervall immer wieder an den gleichen Liegeplatz zurückkehrt

Schiffsführer

Wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord hat, ist der Schiffsführer (Kapitän/Skipper)

Schiff mit Maschinenantrieb

Ein Schiff mit mechanischem Antrieb, z.B. Benzin- oder Dieselmotorantrieb

Schleppverband

Ein Verband, in dem nicht angetriebene Schiffe von mindestens einem Motorschiff geschleppt werden. Ein Verband mit Vergnügungsschiffen gilt nicht als Schleppverband

Schubverband

Ein Verband, in dem nicht angetriebene, starr untereinander verbundene Schiffe von mindestens einem Motorschiff geschoben werden

slippen

1. Ein- oder Auswassern eines Schiffes über eine Rampe
2. Schnelles Loswerfen einer Leine. Auf Slip „belegen“

Spiere

Jede Art von Rundholz, ausser dem Mast

Sportboot

Ein Schiff, das dem Geltungsbereich der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (EG-Richtlinie) untersteht

Sprechfunk

Gerät zur drahtlosen Übertragung von gesprochenen Informationen mittels Handfunkgeräten, Mobilfunkgeräten oder Feststationen

Steuerbord

In Fahrtrichtung gesehen die rechte Seite eines Schiffes

Strandboot

ein aus einer zusammenhängenden Luftkammer bestehendes Schlauch-, Vergnügungs- oder Badegerät, das aus einem trägerlosen, nicht verstärkten Werkstoff hergestellt ist. Luftmatratzen, Schwimmhilfen und dergleichen gelten im Sinne dieser Verordnung als Strandboote

Tag

Der Zeitraum zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang

Vergnügungsschiff

Ein Schiff, das zu Sport- und Freizeitwecken verwendet wird

Wakesurfen

Wellenreiten auf einem Brett ohne Zugseil auf der Heckwelle eines Motorbootes

Wassermotorrad

ein Schiff mit weniger als 4 m Länge, das mit Strahlpumpenantrieb als Hauptantriebsquelle ausgerüstet ist und das von einer oder mehreren auf dem Rumpf sitzenden, stehenden oder knienden Personen gefahren wird. Wassermotorräder gelten im Sinne dieser Verordnung als Vergnügungsschiffe (andere Begriffe mit gleicher Bedeutung: Aqua-Scooter oder Jet-Bike)

Anker/ankern**Ankergeschirr**

Sämtliche zum Anker benötigte Geräte

ankern

Den Anker auf Grund fallen lassen, um ein Schiff durch eine am Anker befestigte Trosse oder Kette auf seiner Position zu halten

Ankerwinde

Dient zum fallenlassen und lichten des Ankers

Ankerkasten

Dient zum verstauen des Ankergeschirrs

ausbrechen

Ein Anker wird aus dem Grund gebrochen

Flunke

Arm des Ankers

lichten

Heben/Hieven z.B. den Anker

schwojen

Das schwingen eines Schiffes, um seinen Anker oder Boje, hervorgerufen durch Wind oder Strom

Fahren mit dem Schiff**ablegen**

Die Festmacherleinen lösen und Fahrt aufnehmen

achteraus

Soviel wie „rückwärts“

anlegen

Mit einem Schiff an einen Steg oder an eine Boje fahren

auslaufen

Hafen verlassen. Gegensatz: Einlaufen

Fahrendes Schiff

Ein Schiff, das weder unmittelbar noch mittelbar vor Anker liegt, am Ufer festgemacht oder festgefahren ist

Havarie

Die Beschädigung eines Bootes durch Grundberührung, Kollision, Sturm oder ähnliches

Kollisionskurs

Eine Fahrriechung, die zwangsläufig zu einer Kollision führen muss, wenn sie von zwei oder mehreren Schiffen (Kollisionsgegnern) beibehalten wird

Manöver

Bezeichnung für alle Tätigkeiten, die irgendwelche Veränderungen in der Bootsführung bewirken. Beispielsweise Ablegemanöver, Ankermanöver etc.

Stillliegendes Schiff

Ein Schiff, das unmittelbar oder mittelbar vor Anker liegt, am Ufer festgemacht oder festgefahren ist

Stromversetzung

Veränderung des Kurses eines Schiffes durch Strömung

Windrichtung

Die Windrichtung ist die Richtung, aus welcher der Wind weht (Beispiel: Wind aus Ost= Ostwind)

verholen

Mit Hilfe von Leinen das Schiff an einen anderen Platz bringen

Zu Berg

Die Richtung zur Quelle

Zu Tal

Die Richtung ins Meer

Knoten – Tauwerk - Festmachen

Achterleine

Vom Achterschiff schräg nach achtern führende Festmacherleine

Achterspring

Vom Achterschiff schräg nach vorne führende Festmacherleine

Auge

Bezeichnung für verschiedene Arten von Ringen (Schleppauge), Ösen oder Schlingen

belegen

Festmachen von Leine, Trosse

Dalben

Gruppe von Pfählen z.B zum Festmachen von Schiffen

Ende

Leine oder Tau

Fender

Polster zum Schutz der Bordwand z.B. beim Anlegen, Hafenmanöver oder beim Stillliegen auf Liegeplätzen

Festmacher

Tauwerk zum Festmachen eines Schiffes

festmachen

Schiff mit Tauwerk/Trosse an einem Liegeplatz oder Steg festmachen

kappen

Durchschneiden, durchhauen einer Schot oder eines Endes

Klampe

Beschlag zum Belegen von Tauwerk

Mole

Betondamm (schwimmend) zum Schutz eines Hafens oder einer Hafeneinfahrt gegen Brandung, Strömung, Wellenschlag von Schiffen etc. Das Ende der Mole heisst Molenkopf und trägt im allg. ein Leuchtfeuer, z. B. Hafeneinfahrtszeichen

Poller

Kurzer Pfosten oder Pfahl an Land zum Belegen von Leine und Trosse. An Deck eines Schiffes unterscheidet man je nach Form, einfache, Doppel-, Kreuz- und Doppelkreuzpoller

Schot

Tau zum Bedienen des Segels

spleissen

Tauwerk verflechten

Spring

Zusätzliche Festmacherleinen zu der Vor- und Achterleine, die eine Bewegung des Schiffes in der Längsrichtung verhindern

Stropp

Hilfstauwerk zum Heben einer Last

Tampen

Das Ende eines Taues

Tau

Starkes Seil

Törn

1. Ungewollte Verdrehung im Tauwerk
2. Rundtörn, ein Umgang im Tau
3. Seetörn = Seereise

Trosse

Dickes Tau, z.B. Anker- oder Schlepptrosse

vertäuen

Ein Schiff mit Leinen gut festmachen

vertörnt

Verdreht

Vorleine

Vom Vorschiff schräg nach vorne führende Leine

Vorspring

Vom Vorschiff schräg nach achtern führende Leine

zurren

Zusammenbinden

Navigation

Blinklicht

Ein Licht, das pro Minute mindestens 40mal regelmässig aufleuchtet

Blitzlicht

Ein Licht, das pro Minute höchstens 20mal regelmässig aufleuchtet

Boje

Verankerter Schwimmkörper zum Festmachen von Fahrzeugen oder zur Markierung bestimmter Stellen

Deviation

Ablenkung des Kompasses, bedingt durch die Eisenmassen des Schiffes oder elektrische Installationen

DGPS

Die Genauigkeit von GPS wird nebst der Satellitenkonstellation (Anzahl und Verteilung) vor allem durch die künstliche Verschlechterung der Satellitensignale für zivile Anwender durch die amerikanische Armee beeinflusst.

Der Effekt dieser Verschlechterung lässt sich eliminieren, wenn auf einem koordinatenmässig genau bekannten Punkt ein GPS-Empfänger aufgestellt wird, der laufend die Differenzen zwischen den gemessenen Distanzen zu den Satelliten und den berechneten Sollwerten bestimmt und diese Differenzen (oder: Korrekturwerte) zu den mobilen GPS-Benutzern überträgt.

Diese Methode wird als Differential GPS (DGPS) bezeichnet. Sie ermöglicht es, die Genauigkeit von GPS in den Bereich von 1-10 Metern (abhängig von der Qualität des GPS-Empfängers) zu steigern.

Fahrwasser

Besonders bezeichneter Weg zu Hafeneinfahrten oder Flussmündungen

GPS (Globales Positionierungs System)

Ist ein globales Navigationssatellitensystem zur Positionsbestimmung. Es wurde seit den 1970er-Jahren vom US-Verteidigungsministerium entwickelt. GPS ist seit Mitte der 1990er-Jahre voll funktionsfähig und ermöglicht seit der Abschaltung der künstlichen Signalverschlechterung am 2. Mai 2000 auch zivilen Nutzern eine Genauigkeit von oft besser als 10 Metern. Die Genauigkeit lässt sich durch Differenzmethoden (Differential-GPS/DGPS) in der Umgebung eines Referenzempfängers auf Werte im Zentimeterbereich oder besser steigern. GPS hat sich als das weltweit wichtigste Ortungsverfahren etabliert und wird in Navigationssystemen weitverbreitet genutzt.

Knoten

(kn) Nautische Geschwindigkeitsbezeichnung für Seemeile pro Stunde.
1kn = 1 Seemeile (1852m) pro Stunde

Kompass

Dient zur Navigation. Die Kompassnadel zeigt in Nordrichtung (magnetisch Nord)

Kurs

Die Richtung, in die ein Boot fährt. Kursänderung = Richtungsänderung

Missweisung

Beim Kompass der Winkel zwischen dem magnetischen Norden und dem geographisch wahren Norden

Ortungszeichen

Radarziele, wie gelbe Tonnen oder Brückenpfeiler, welche mit Radarreflektoren ausgestattet sind (BSV 39)

peilen

Richtung zu einem Objekt festlegen oder Standort feststellen z. B. mit Peilkompass

Quadrant

Kreissegment von 90° (Navigatorischer Begriff)

Querab

90° zur Schiffslängsachse

Radar

Navigations-Hilfsmittel zum navigieren in der Nacht, unsichtigem Wetter (Nebel)

Seemeile

Seemännisches Längenmass, 1852 m

Taktlicht

Ein Licht, das in einer bestimmten Folge von Blitzen höchstens 20 mal pro Minute aufleuchtet

Untiefe

Flache Stelle im Wasser

Schiffsteile allgemein

Achtern

Hinten

Achterschiff

Der hintere Teil eines Schiffes

Augenbolzen

Schraubbolzen mit Auge

Backskiste

Als Sitzbank eingerichteter Kasten im Cockpit zum Aufbewahren von Gegenständen

Beschlag

Bau und Zubehörteile, wie Bolzen, Klampen, Schienen etc.

Bilge

Tiefster Raum im Schiff zwischen Kiel und Fussbodenbrett

Bug

Der vorderste Teil eines Schiffes

Bugstrahlruder

Im Bug eingebauter elektrischer oder hydraulischer Antrieb. Er dient auf grösseren Yachten als Manövrierhilfe. Er erzeugt beim Betätigen Seitenschub.

Bullauge

Rundes, wasserdicht verschliessbares Fenster

Cockpit

Geschützter vertiefter Raum an Deck für die Mannschaft. Anderer Ausdruck: Plicht

Deck

Oberer Abschluss eines Schiffes

Freibord

Der Abstand zwischen der Wasseroberfläche und dem niedrigsten Punkt des Decks, sofern die Schale keine Öffnung hat, oder zwischen der Tiefladewasserlinie bis zu tiefsten nicht wasserdicht verschlossenen Öffnung im Schiffsrumpf

Heck

Das achterliche Teil eines Schiffes

Heckplattform

Eine am Heck eingearbeitete oder nachträglich montierte Plattform häufig auch Badeplattform genannt, die es ermöglicht bequem ins und aus dem Wasser zu gelangen. Häufig ist daran auch die abklappbare Badeleiter montiert. An Booten mit Z-Antrieben schützt sie gleichzeitig die das Heck nach hinten überragenden Aussenbordaggregate vor Beschädigung.

Kajüte

Ins Deck eingelassener abgeschlossener Wohnraum an Bord eines Schiffes. Je nach Lage spricht man von Vorschiff- und Achterkajüte oder Saloon

Klampe

Beschlag zum Festmachen von Tauwerk

Klinker

Holzbauweise mit dachziegelartiger Überlappung

Klüse

Eine Öffnung in Bordwand oder Schanzkleid zum Durchführen von Leinen, besonders der Ankerkette (Ankerklüse)

Knicksant

Eckige Bauweise bei Schiffen

Kombüse

Schiffsküche, in sich abgeschlossener Raum auf grösseren Schiffen

Luke

Verschliessbare Öffnung im Deck

Niedergang

Eingang und Treppe zu der meist tiefer als das Cockpit gelegenen Kajüte

Persenning

Eine wasserdichte zugeschnittene Abdeckplane für das Cockpit oder das ganze Schiff

Pinne

Waagrechter Hebel zum Betätigen des Ruders, um das Schiff zu steuern

Plicht

Vertiefter Sitzraum an Deck einer Yacht

Poller

Beschlag zum Belegen der Festmacheleinen

Reling

Geländer eines Schiffes

Riemen

Seemännischer Ausdruck für Ruder

Schale

Schiffskörper

Schanzkleid

Eine Erhöhung der Bordwand über das Deck hinaus

Scheuerleiste

Schutzleiste, um Beschädigungen am Schiffsrumpf zu vermeiden

Schott

Querwand, möglichst wasserdicht, im Schiff

Spant

Querrippe im Schiffskörper

Spiegel

Die Abschlussfläche des Hecks

Seeventil

Absperrhahn an allen wasserführenden Leitungen, die den Schiffsrumpf durchbrechen, z.B. Abflüsse von WC, Spülbecken

Steven

Vordere und achtere Begrenzung eines Schiffes (Vorsteven, Achtersteven)

Stringer

Versteifung des Schiffsrumpfes in Längsrichtung

Süll

Senkrechte, auf etwas aufgesetzte, z.B. um das Cockpit verlaufende Leiste

Vorschiff

Vorderer Teil eines Schiffes

Vorsteven

Begrenzung des Schiffes am Bug

Segelschiff - Segeln

abfallen

Nach Lee wegdrehen. Gegensatz: anluven

abschlagen

Losmachen eines befestigten Segels

abtakeln

Mast und alles stehende und laufende Gut entfernen, z.B. zum Trailern

Abdrift

Das seitliche Abtreiben eines Segelschiffes durch den Wind

Achterliek

Die hintere Kante eines Segels

Achterstag

Vom Masttopp nach Achtern führendes Drahtseil zur Absicherung des Mastens

anluven

Höher zum Wind hindrehen. Gegensatz: abfallen

anschlagen

z. B. Grosseegel am Grossbaum befestigen. Gegensatz: abschlagen

aufriggen

Auftakeln

aufschieszen

Schiff in den Wind drehen zum Bremsen; eine Leine in Buchten zusammenlegen

Auf und Nieder

Senkrecht

auftakeln

Mast setzen und stehendes Gut anbringen. Nicht verwechseln mit Segelsetzen. Gegensatz: abtakeln

ausfrieren

Leine etwas lose geben. Gegensatz: dichtholen

ausreffzen

Die verkleinerte Segelfläche wieder vergrössern. Gegensatz: reffen

Back

Soviel wie entgegengesetzt; z.B. die Fock backhalten, d.h. gegen den Wind halten

Backbordbug

Man segelt über Bb. wenn die Segel auf der Backbordseite stehen

Backstag

Bewegliches Stag zum Abstützen des Mastes schräg nach achtern, jeweils auf Steuerbord und Backbord

Ballast

Gewicht (Eisen, Blei, Wasser) zum Erzielen von Stabilität, z.B. Kiel Segelschiff

Baum

Am Längsschiff verlaufende Spiere, an der das Unterliek eines Segels festgemacht wird

beidrehen

Ein Segelschiff durch Backstellen der Fock nahezu zum Stehen bringen

Beisegel

Ein Zusatzsegel, z.B. Sturmfock, Genua, Spinnacker

bergen

Ein Segel herunternehmen oder einen Gegenstand in Sicherheit bringen

Besan

Besanmast bzw. Besansegel. Auf mehrmastigen Schiffen der achterlichtste Mast bzw. Segel, z.B. bei der Ketsch

Block

Gehäuse aus Holz, Kunststoff oder Metall mit einer oder mehreren Rollen zur Führung einer Leine

Bootsmanstuhl

Ein Sitzbrett, das man zum Masttopp hissen kann für Arbeiten in der Takelanlage

Bugsriet

Verstärkung des Vorstevens als Unterlage für den Klüverbaum

Bullentalje

Eine von der Baumnock nach vorne geführte Talje, die beim Segeln auf Vorwindkurs bei starkem Seegang ein Überschlagen des Baumes verhindert

dichtholen

Anziehen einer Schot, Ende oder Trosse. Gegensatz: fieren

Dirk

Eine Leine, die vom achterlichen Grossbaumende nach oben zum Mast führt, zum Halten des Grossbaumes

Fall

Bezeichnung für Tau zum Hochziehen der Segel

fieren

Einem Ende lose geben. Gegensatz: Dichtholen

Fock

Vorsegel auf einem Segelschiff

Fockfall

Tau, um das Vorsegel zu hissen

Genua

Sehr grosses, das Grosssegel weit überlappendes Vorsegel

Grossbaum

Daran wird das Unterliek des Grossegels angeschlagen

Grossschot

Schot oder Leine, mit der das Grossegel in die richtige Stellung zum Wind gebracht wird. Es kann auch dichtgeholt und gefiert werden.

Gut

Tauwerk

Gut (stehendes/laufendes Gut)

Stehendes Gut d.h. Wanten, Stagen etc. Laufendes Gut d.h. Fallen, Schoten, Topnant, Niederholer, Achterholer

Hals

Die vordere, untere Ecke eines Segels

halsen

Den Kurs eines Segelschiffes ändern, indem man mit dem Heck durch den Wind geht

heissen

Hochziehen, z.B. ein Segel. Gegensatz: fieren

holen

Ziehen, z.B. dichtholen. Gegensatz: fieren

Holepunkt

Günstige Stelle, für die zweckmässigste Zugrichtung einer Leine, z.B. Fockschot

Jolle

Offenes kenterbares Schwertboot (Segelboot)

Jollenkreuzer

Schwertboot mit Kajüte (Segelboot)

Katamaran

Zweirumpfschiff

kentern

Umkippen eines Schiffes infolge zu starker Neigung / Krängung

Kiel

Der unterste Längsbalken eines Schiffes (verbindendes Rückgrat zwischen Vor- und Achtersteven)

killen

Flattern; z. B. die Segel killen

klarieren

1. Etwas Unklares in Ordnung bringen
2. Ein-/ausklarieren, zollmässig abfertigen

Klüver

Ein Vorsegel, das vor der Fock gefahren wird

Krängung/krängen

Seitliche Neigung oder Schräglage eines Schiffes verursacht durch Winddruck, Seegang, Ladung, Personen, eindringendes Wasser etc.

Kreuzer

Kajütenyacht, Gegensatz: Rennyacht

Lattentasche

Auf das Grossegel aufgenähte schmale Taschen zur Aufnahme der Segellatten

leegierig

Eigenschaft des Segelschiffes, vom Wind wegzudrehen = abzufallen.
Gegenteil: Luvgerig

Liek

Kante eines Segels

luvgierig

Eigenschaft des Segelschiffes, in den Wind zu drehen. Gegenteil:
Leegierig

Mastspur

Beschlag oder Vertiefung zum Einsetzen des Mastfusses mit der Mög-
lichkeit zum geringen Versetzen in Längsrichtung

Nock

Das Ende des Gross oder Spinnackerbaumes

Optimist

Segelausbildungsboot für Kinder

Patentreff

Reffeinrichtung, bei der das Segel beim Reffen um den Grossbaum auf-
gewickelt wird

Pütting

Beschlag, mit dem die Wanten am Schiffsrumpf befestigt sind

raumer Wind

Bereich zwischen Halbwind- und Vorwindkurs

reffen

Verkleinern der Segelfäche

Reitbalken/Traveler

Eine quer über das Cockpit laufende Strebe zur Führung des unteren Grossschotblocks

Rigg

Takelage, stehendes Gut

Saling

Quer zum Mast angebrachte kurze Stange zum Abstützen und Spreizen von Wanten

Schäkel

Metallbügel mit Schraub- oder Steckbolzen zum Verbinden verschiedener Teile

Scheinbarer Wind

Der Wind, der auf dem fahrenden Segelschiff wahrgenommen wird

schiften

z.B. den Grossbaum auf die andere Seite nehmen, auf Vorwindkurs werden die Segel von einer auf die andere Seite gebracht

Schlag

Beim Kreuzen am Wind, die Strecke von der einen Wende bis zur nächsten Wende

Schothorn

Hinteres unteres Eck eines Segels

schrallen

Ungünstige Winddrehung mit Windeinfall mehr von vorne. Gegensatz: Raumen des Windes d.h. achterlicheres Einfallen des Windes

Schwertboot

Jolle; kleines, formstabiles, kenterbares Segelschiff mit aufholbarem Schwert statt Ballastkiel

Segelbrett

Surfbrett, geschlossener Rumpf ohne Ruder und einen um 360° drehbarer Mast

Segelschiff

Ein Schiff, das für die Fortbewegung mit Segeln versehen ist. Ein Segelschiff, das mit oder ohne gesetzte Segel unter Motor fährt, gilt im Sinne der Verkehrsvorschriften als Schiff mit Maschinenantrieb

Spill

Wunsch / Winde

Spinnaker

Leichtes Vorsegel für Kurse mit raumen bis achterlichem Wind

Stag

Abstützung des Mastes in Längsrichtung

Stander

Windrichtungsanzeiger auf dem Masttopp auch Verklicker genannt. Auch Vereinsstander unter der Backbordsaling

Stopper

Block, um ein Fall zu arretieren/sichern

Takelage

Sammelbegriff für alles stehende und laufende Gut (Rigg)

Tellerwende

Schiff unter Segel zum Abstoppen auf engstem Raum in den Wind drehen (speziell für Bojenmanöver geeignet) oder Schiff unter Maschinenantrieb drehen

Topp

Oberes Ende eines Mastes

Trapez

Vorrichtung auf Jollen, in dem sich der Vorschotmann nach Luv aussenbords lehnt, damit das Schiff möglichst aufrecht gesegelt werden kann

Trimaran

Dreirumpfschiff

trimmen

Alle Massnahmen, die ein Schiff schneller machen bzw. seine Schwimmelage verbessern, z.B. Kräfte am Segel oder Schiff ins Gleichgewicht bringen; dem Segel die richtige Form geben

Trysegel

Kleines, schweres, dreieckiges Sturmrossegel

Überhang

Das über die Wasserlinie hinausragende Stück von Bug oder Heck einer Yacht

Über Stag gehen

Wenden

Unterliek

Die untere Kante eines Segels

Verklicker

Windrichtungsanzeiger auf dem Masttopp

Vorliek

Die vordere Kante eines Segels

Vorsegel

Segel, das man vor dem Grossegel setzt

Wahrer Wind

Der tatsächliche Wind, wie man ihn auf einem Schiff ohne Fahrt oder von Land aus wahrnehmen kann

Want

Drahtseil, das den Mast seitlich absichert

Wantenspanner

Spannschrauben zum Spannen der Wanten und Stagen

wenden

Manöver, um den Kurs eines Segelschiffes zu ändern, wobei der Bug durch den Wind dreht

Winsch

Winde zum Dichtholen der Schoten und Fallen

Yacht

Allgemein Sportboot; speziell Kielboot mit Ballast, meist luxuriöses Vergnügungsschiff

Technik

Abgasnachuntersuchung

Eine periodische Wartung aller abgasrelevanter Systeme am Motor. Bei Ottomotoren (Benzinmotoren) ist zusätzlich mit einem Abgasmessgerät die in den Abgasen enthaltenen Konzentrationen von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und Kohlendioxid sowie die Drehzahl im Leerlauf zu messen

Abgasnachkontrolle

Eine von der Polizei oder von der Zulassungsbehörde durchgeführte Nachkontrolle der Abgasnachuntersuchung

Abgaswartungsdokument

Nachweis über Art und Umfang der Arbeiten am Motor sowie über die termingerechten Abgasuntersuchungen während der gesamten Einsatzdauer des Motors

Antifoulings

Unterwasseranstriche, die es tierischen und pflanzlichen Organismen erschweren, sich an Anlagen wie Schiffen, Bojen und Stegen festzusetzen

Backbordlicht

Navigationslicht rot, befindet sich auf der linken Schiffseite (Backbord), Sichtwinkel 112.5°

Breite

Die grösste Breite des Schiffskörpers. Bauteile, die ohne Zerstörung oder den Einsatz von Werkzeugen vom Schiffskörper demontiert werden können und bei deren Demontage die Festigkeit des Schiffskörpers nicht beeinträchtigt wird, gehören nicht zur Breite

CIN-Nummer (Craft Identification Number)

14-stellige Rumpf-Identifikations-Nummer nach internationalem Codierungssystem - siehe auch HIN-Nummer

Beispiel für eine CIN bzw. HIN „NL-HXAB7A33G506“:

- NL = Ländercode (Code alpha-2 nach ISO 3166-1)
- HXA = Identifizierung des Herstellers
- B7A33 = Seriennummer
- G = Herstellungsmonat
- 5 = Herstellungsjahr
- 06 = Modelljahr

Elektrische Anlage

Anlagen an Bord zum Betreiben der Geräte, Lichter etc. inkl. Landstromanlage, Ladegerät etc.

Funk

Elektronisches Kommunikationsmittel

GFK

Abkürzung für glasfaserverstärkter Kunststoff, das Baumaterial, aus dem heute die meisten Vergnügungsschiffe hergestellt werden. Andere Bezeichnungen: Fiberglas- oder Polyesterharz-Boote

HIN-Nummer (Hull Identification Number)

14-stellige Rumpf-Identifikations-Nummer nach internationalem Codierungssystem - siehe auch CIN-Nummer

Beispiel für eine CIN bzw. HIN „NL-HXAB7A33G506“:

- NL = Ländercode (Code alpha-2 nach ISO 3166-1)
- HXA = Identifizierung des Herstellers
- B7A33 = Seriennummer
- G = Herstellungsmonat
- 5 = Herstellungsjahr
- 06 = Modelljahr

Kilowatt

Abkürzung kW, Leistungsangabe für Motor. 1 kW = 1.36 DIN PS.

Länge

- bei Sportbooten gemäss Absatz a Ziffer 15 die Rumpflänge LH gemäss der Norm SN EN ISO 86663,
- bei anderen Schiffen die grösste Länge des Schiffskörpers (L_{max}) einschliesslich aller struktureller oder integrierter Bestandteile

Zur Länge gehören alle Teile, die üblicherweise fest mit dem Schiff verbunden sind, auch wenn diese über das Heck hinausragen. Aussenbordmotoren und solche Bauteile, die ohne den Einsatz von Werkzeugen demontiert werden können, gehören nicht zur Länge

Lateralpan

Die unter Wasser befindliche Fläche des Längsschnittes eines Schiffes

Log

Instrument zum Messen der Schiffsgeschwindigkeit

Lot

Instrument zum Messen der Wassertiefe. Handlot besteht aus einem Gewicht an einer markierten Leine

Mittschiffs

Mitte des Schiffes in Längsrichtung gesehen

Nennleistung

Auf Normalbedingungen bezogene Dauerleistung in Kilowatt (kW), abgenommen auf dem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle, an einem anderen Bauteil oder bei Aussenbordmotoren an der Propellerwelle

Onboard-Diagnose-II

Diagnosesystem mit einer Fehlerfunktionsanzeige sowie einer Diagnoseanschluss-Schnittstelle an Bord eines Schiffes gemäss der Richtlinie Nr. 70/220/EWG

Ruderlageanzeige

Instrument auf dem Fahrstand, das die Stellung des Ruderblattes zur Mittschiffslinie anzeigt. Eine grosse Hilfe bei allen Fahrmanövern

Tiefladewasserlinie

Grösste Eintauchtiefe bei maximal zulässiger Beladung

Verdrängung

Gewichtsangabe für ein Schiff, Gewicht des Schiffes = Gewicht des von ihm verdrängten Wassers

Wendeanzeiger

Ein Gerät, das die Drehrichtung sowie die Drehgeschwindigkeit in Grad pro Sekunde bzw. Minute anzeigt

Wetter - Wind

abflauen

Nachlassen des Windes

ablandig

Der Wind, der vom Land her aufs Wasser weht. Gegensatz: auflandig

abwettern

Vorbereitungen und Massnahmen um in einem Sturm Beschädigungen und Gefahren für das Schiff sowie dessen Ladung und Besatzung möglichst zu vermeiden und die Situation gut zu überstehen

auffrischen

Windstärke nimmt zu

auflandig

Wind weht vom Wasser her zum Land (Gegensatz: ablandig)

Böe

Plötzlicher Windstoss

Brise

Leichter bis mittlerer Wind

Gefahren bei Westwindlage:

Bei Kaltfrontdurchgang jäh einsetzende, starke Böen.
An Kaltfronten Gewitter, vor allem im Sommer.

Gefahren bei Bisenlage

Starker, böiger Wind, vor allem in der Westschweiz

Gefahren bei Südföhn

Jäh einsetzender, starker und böiger Wind auf verschiedenen Schweizer Seen

Gefahren bei flacher Druckverteilung

Jäh einsetzende Böen von 30 bis 60 Knoten. Blitzschlag

Lee

Die dem Wind oder dem Strom (Strom-Lee) abgekehrte Seite (Gegensatz: Luv)

Luv

Die dem Wind oder dem Strom zugekehrte Seite (Gegensatz: Lee)

Die Prüfungsfragen für die Vorbereitung auf die Schiffstheorieprüfung mit dem Smartphone und Tablet finden Sie in der App Bootstheorie.ch.



Für PC und MAC finden Sie die Prüfungsfragen im Click-me! Schiffstheoriekurs oder Bootstheorie.ch Theoriefragenkatalog. Erhältlich bei Ihrem Bootsfahrlehrer oder unter www.bootstheorie.ch.

App Neun Knoten für die Bootsprüfung

Mit "Knoten für die Bootsprüfung" erklärt Ihnen Bootsfahrlehrer Andreas Gehri leicht und verständlich genau die Seemannsknoten welche an der praktischen Bootsprüfung Motorboot Kat. A und Segelschiff Kat. D von den Schifffahrtsexperten verlangt werden können. Andreas Gehri fertigt die Knoten vor den Augen des Betrachters und kommentiert das Vorgehen während der Entstehung der Knoten. Mehr Informationen unter www.app-bootstheorie.ch

