



Introduktion til Europas indre Vandveje

**Kom godt i gang med flod- og kanalsejlad
ved**

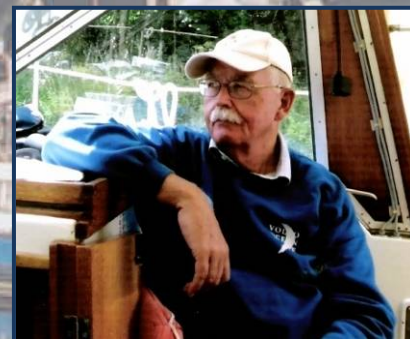
Ove V. Hansen og Svend Albrechtsen

© 2008 Dansk Sejlunion og forfatterne
Kopiering fra denne udgivelse er kun tilladt efter aftale med Dansk Sejlunion

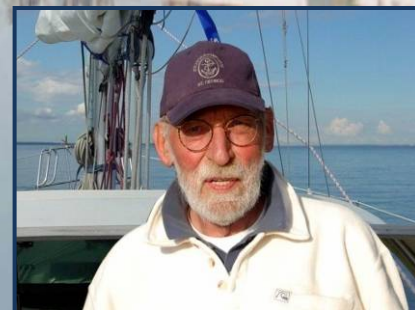
Forfatterne

Den følgende præsentation er udarbejdet af Ove V. Hansen og Svend Albrechtsen. De to forfattere har begge sejlet siden drengene og er i dag begge veteraner inden for dansk sejlsport med hver deres sæt af forudsætninger.

Ove har sejlet tursejlad i skandinaviske farvande med familien, deltaget i bestyrelsesarbejde og været formand for Roskilde Sejlklub. Siden sin pensionering i 1997 har han sammen med sin kone, Bodil sejlet i Finnsailer 34'eren VILDGÅS fra Åland og Oslo til Gibraltar og Istanbul og sammen har de gennemført mange ture fra Østersøen til Middelhavet via floder og kanaler. Dansk Sejlunion/Danske Bådejere har i mange år benyttet ham som sagkyndig vedrørende flod- og kanalsejlad, jf. artiklerne på Danske Bådejeres Hjemmeside. Til nærværende præsentation har han leveret størsteparten af fotomaterialet og de praktiske, sømandsmæssige oplysninger baseret på hans arkiver og erfaringer.



Svend er sejler og søofficer og har siden sin pensionering brugt sin viden og erfaring i forsøg på at forbedre sikkerheden til søs og glæden ved at sejle. En afgørende del af tjenesten i Søværnet har drejet sig om søredning. Både som skibschef, som helikopterpilot og som leder af redningscentraler i land. Han afsluttede sin tjeneste i forsvaret som faggrubeleder på Forsvarsakademiet i København med ansvar for forsvarets deltagelse i katastrofe- og kriseberedskab. Til denne præsentation har han bearbejdet et omfattende materiale til et omfang og en form, der kan imødekomme danske sejleres behov for information.



Introduktion til Europas Indre Vandveje

Sejlads på Europas indre vandveje har for danske sejlere to formål, dels at opleve den specielle verden der findes på og langs de talrige kanaler og floder, dels at nå frem til Middelhavet eller Sortehavet.



Sejlads på de indre vandveje er vidt forskellig fra sejlads i danske farvande, og fritidssejlere er ikke et naturligt element i dette miljø. Duelighedsprøven og yachtskipper eksamen er således ikke nok, du må også kende de særlige regler der gælder på Europas floder og kanaler

Oplev de indre vandveje

Sejloplevelse af helt særlig karat



Stemningen en sommeraften på en kanal i Frankrig . Stilhed med fuglesang, lidt vand der risler i en sluse, en kirkeklokke i landsbyen, et par motionister eller en hundeluffer på trækstien langs kanalen, der hilser dig med et smil og et ”Bon soir M’sseiur-dame”. De lokale opfatter dig mere som en lidt speciel nabo end som turist .

”Sejl Ud og Sejl Ind”

til spændendes steder, som Europas storbyer, spændende natur, kultur og folkeliv og mød andre sejlere fra hele verden

Men det er en anden verden

med andre begreber, et specielt fagsprog
og andre former for sejladsvejledning

På de indre vandveje er begrebsverdenen ikke alene maritim, men en sammenblanding af begreber anvendt til søs og på land.

Disse forhold har gjort det nødvendigt, at introducere andre begreber og definitioner end de almindeligt anvendte i maritim sprogbrug.

På de indre vandveje anvendes et særligt fagsprog, som kan være vanskeligt at forstå - uanset hvor gode ens sprogkundskaber i øvrigt måtte være.

Terminologien er ikke konsekvent maritim, snarere tvært imod. Begreber som højre og venstre, kilometer og kilometer i timen bruges, til betegnelse af side, afstand og farter.



Skiltene på søjlen er fra Rhône og betyder:

- Fritidsfartøjer forbudt, dog er "yachts" tilladte
- Følg løbet til venstre
- Hold til højre i løbet og
- Ingen indsejling til højre

Det er ikke svært

Men nogle forudsætninger skal være opfyldte



Du skal være en rimeligt rutineret sejler

Du skal kende din båd

Båden skal helst være kortere end 15 m for at undgå skærpede prøvekrav og andre forpligtigelser

- Læs mere på:

- www.danskebaadejere.dk/sejlads/kanalsejlads

- www.danskebaadejere.dk/sejlads/udland

Krav til dig



På en flod, når du sejler med strømmen, passerer du måske andre skibe og signaler med høj fart. Den relative hastighed i forhold til modgående skibe kan let komme op på 15 knob. Du skal kunne reagere umiddelbart og konstant holde udkig såvel for efter som agter over.

Man skal derfor kende besejlingsreglerne for de indre vandveje, lyd- og lyssignaler skib/skib og land/skib, og man skal vide hvad skilte, tavler og båker betyder.

Du bliver kun sjældent bedt om at vise dit kanalbevis, men sker der et eller andet, er beviset det første, du bliver bedt om at vise. Som med et kørekort i biltrafikken!

Krav til båden

På de franske kanaler og sluser er der i følge den såkaldte “Freycinet – Standard” fastlagt nogle maksimale mål:

Største længde 38,5 m

Største bredde 5 m

Største højde 3,5 m

Største dybgang 1,8 m

Vanddybden er dog ofte lavere ved bredderne. Og husk at båden ligger dybere i vandet i ferskvand end i saltvand. God maskinkraft mindst 5 hk per ton DW er en god tommelfingerregel



“Vildgås” klargjort til kanalsejlad med:

Landgangsbræt

Gode og mange fendere

Fenderbræt

Kraftige og lange fortøjninger

Fortøjningspløkker og

Velsurret mast

Sejlbåde skal rigges af

Ved flod- og kanalmundinger

Er der normalt altid en sejlklub eller et værft i nærheden med en mastekran
Spørg om råd hos de lokale sejlere eller i forvejen hos danske langturssejlere



Europas indre vandveje

Indre vandveje har altid været national ejendom. Vandvejene har gennem århundreder været en del af landenes infrastruktur og været anvendt til intern transport, til at skabe forbindelse til og fra oceanerne og mellem forskellige have, der grænser op til kyststaterne.

I Tyskland er der ca. 7.000 km sejlbare kanaler og floder.

I Frankrig har vandvejene en tilsvarende længde.

I Holland og Belgien er nettet omfattende og sikrer forbindelse overalt i landene

De eller rettere den indre vandvej i Østrig er en del af Donau med en samlet længde på 329 km.



Tyskland

I Tyskland er der ca. 7.000 km sejlbare kanaler og floder.

De nordlige vandveje er de mest udbyggede og har i sær betydning for transport mellem Østersøen og Nordsøen, samt til intern distribution af varer og gods.

Rhinen har sit eget regelsæt, som kræver særlige hensyn i forholdet mellem erhvervstrafik og fritidssejlad, og som stiller særlige krav til føreren. Kravene til fører og fartøj på under 15 m er dog ikke vanskelige at overholde, blot at der er tilstrækkelig maskinkraft. Se i øvrigt Danske Bådejeres hjemmeside og "Rhein Handbuch"



”Schiffshebewerk Scharnebeck”

Lauenburg

Ca. 50 km syd for Lübeck på kanalen mellem Elben og Mittellandkanal findes en meget stor såkaldt ”Skibselevator”.

Konstruktionen består af to store kar med en længde på 100 m, bredde 12 m og dybde 3,4 m. Skibe på op mod 6000 tons kan her løftes op til 38 m.

Allerede i middelalderen var transport af gods med skib fra Østersøen til Nordsøen højt prioriteret og en forbindelseskanal mellem floderne Trave og Elben blev anlagt allerede i 1396, som en af de første større kanaler i Europa.

I dag er forbindelsen en af de mest travle i Vesteuropa.



Holland og Belgien

Som alternativ til sejlads direkte fra Østersøen til Frankrig er det muligt fra de hollandske og belgiske Nordsø havne at sejle til de franske kanaler.

I Flandern og Vallon er der forbindelse mellem alle de større byer og en livlig trafik af større og mindre skibe og fartøjer.

Kanaler bruges i vid udstrækning til beboelse og har en voksende rekreativ værdi for såvel turister som for de lokale.

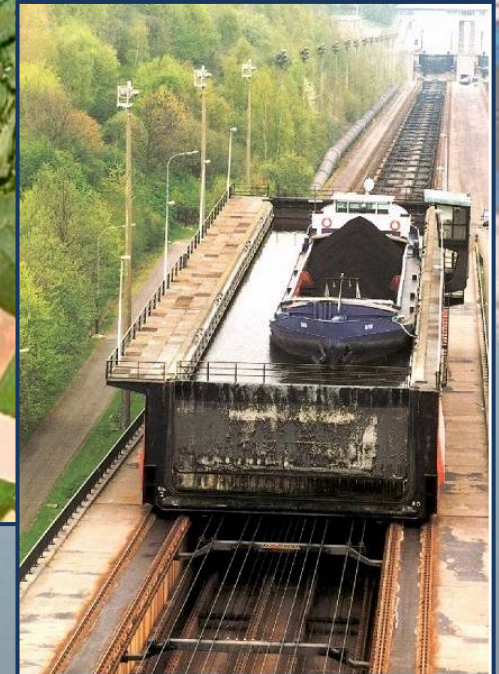


”Ronquieres”

De naturlige vandveje i Holland og Belgien er i hovedsagen afløb fra de store europæiske floder. Kanalerne er primært anlagt for at skabe forbindelse mellem floderne og de større byer. Nettet af kanaler er omfattende og sikrer forbindelse i retningen nord – syd.

I Vallon i det sydlige Belgien findes nogle af de mest imponerende anlæg til løft af skibe og fartøjer mellem to niveauer i det omliggende landskab.

Anlægget i Ronquieres - midt mellem Bruxelles og Charleroi – blev taget i brug i 1968. Anlægget erstattede 14 gamle sluser og kan løfte to flodpramme knap 70 m på under en time. Et endnu mere avanceret anlæg findes i Strépy, hvor en elevator med to kæmpemæssige bassiner kan løfte flodfartøjerne over 70 m på 7½ minut. Begge anlæg har kostet milliarder og er bevis for, hvor højt de indre vandveje er prioriteret i det sydlige Belgien.



Frankrig

De franske vandveje har en samlet længde på knap 7.000 km.

Nettet af franske vandveje består dels af floder med Seinen, Marne, Saone og Rhône, som de største, dels af såvel større som mindre kanaler. Det største problem ved sejlads gennem Frankrig er variationen af vandstanden. I perioder med ringe nedbør er der for lidt vand, mens der i perioder med megen nedbør kan være for meget vand i systemerne.

Da Frankrig er meget kuperet og bjergrigt er der talrige sluser, tunneller og akvædukter for at skabe passage forbi forhindringerne.

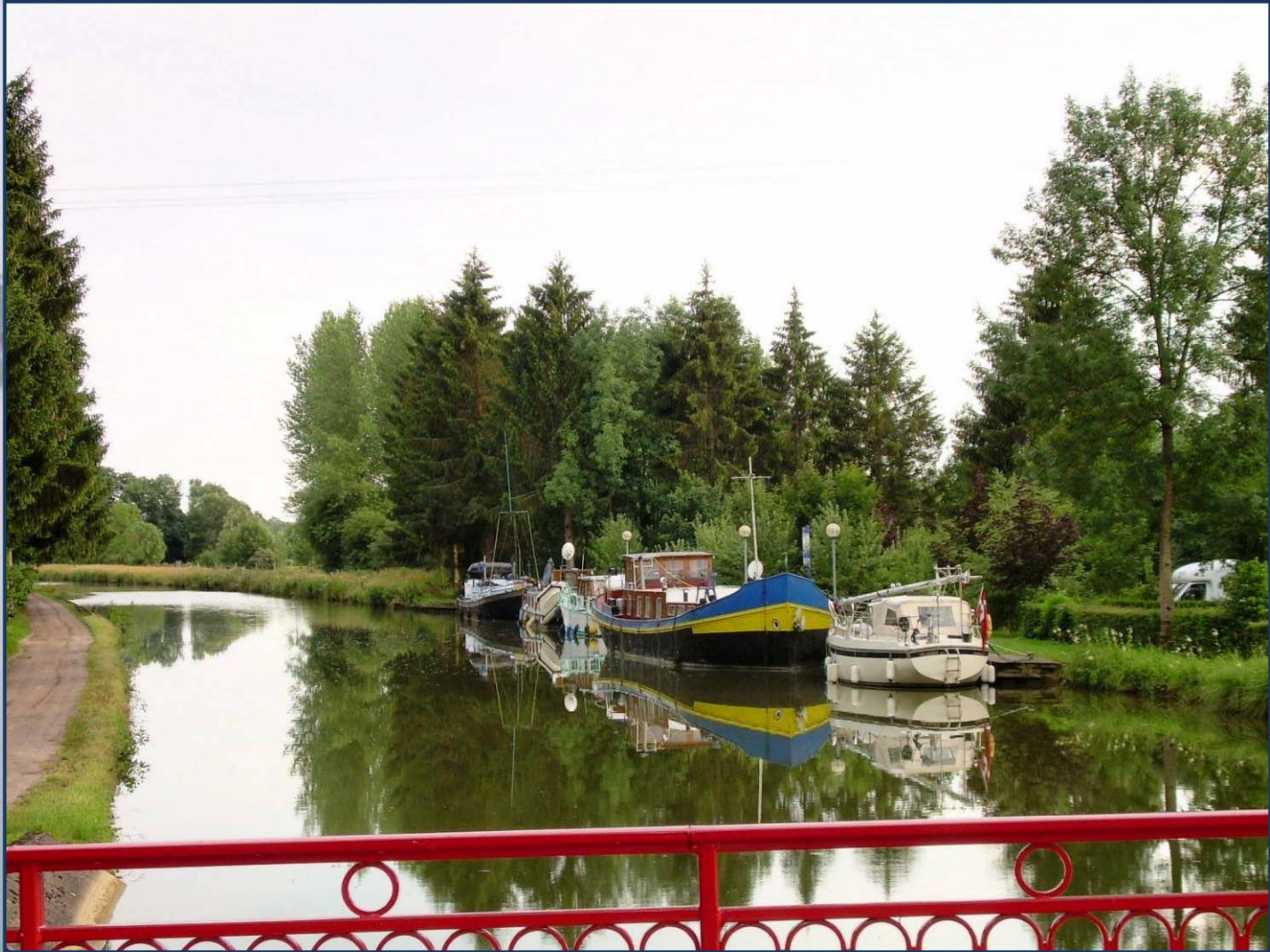


“Les Quatre Fils de Aymon”

Ardennerne



Aften på “Canal de la Marne à la Saône”



Notre Dame mod vest !



Indsejlingen til “Port de Plaisance Paris – Arsenal” lige om styrbord



“Le Quai dans le Bois”

mellem sluse 24 og 25 på sydsiden af “Canal des Vosges”



14. Juli i “Marseilles-les-Aubigny”



Vi var blevet fanget mellem to sluser på grund af den franske nationaldag 14. juli. Det var ingen straf. Byen har vel omkring 500 indbyggere, der var en Tabac med bar, en købmand, en slagter og en bager, men – ulykke, bageren havde ferie. Badning i Loire 200 m fra pontonhavnen og hyggelige mennesker som selskab.

Bageren havde ferie, men Rådhusbutikken klarede forsyningerne 14. Juli i “Marseilles-les-Aubigny”



I Frankrig *skal* man have friskbagt brød hver dag, så selvfølgelig var der indrettet brøddepot i La Mairie (rådhuset). Den service får vi ikke i Danmark

“Chalon-sur-Saône”

Havnen til højre



“Chalon-sur-Saône”

Med fin ponton havn



“La Saône – Tournus”

Vidunderlig middelalderby med fin pontonbro



“Le Rhône – Viviers”



“Avignon”

Fortøjet under Pavepaladset



Det er ikke svært, men kræver tid og tålmodighed. På turen har Vildgås' "Admiral Bodil" kravlet op ad ca. 100 sluselejdere kun 5 måneder efter en hofteoperation !

”Port Saint Louis du Rhône”

Middelhavet er nået



Turen gennem Europa er gennemført !

“Port Napoléon Marseille”

Vildgås lagt op for vinteren og rigget til igen

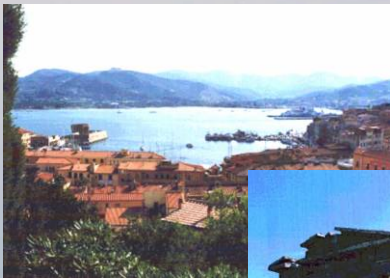
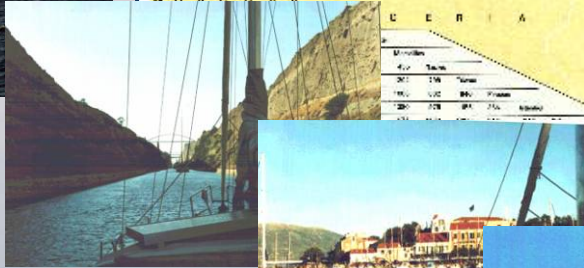
Såvel i Frankrig, Spanien, Italien, Grækenland som i Tyrkiet er det muligt at lægge båden op for vinteren.



Det er selvfølgelig økonomi, tid, kræfter og ambitioner, der afgør, om man skal sejle hjem igen eller blive i Middelhavet i kortere eller længere tid.

Men er man nået så langt, er det næsten for dumt ikke at fortsætte

I Middelhavet er mulighederne ad libitum

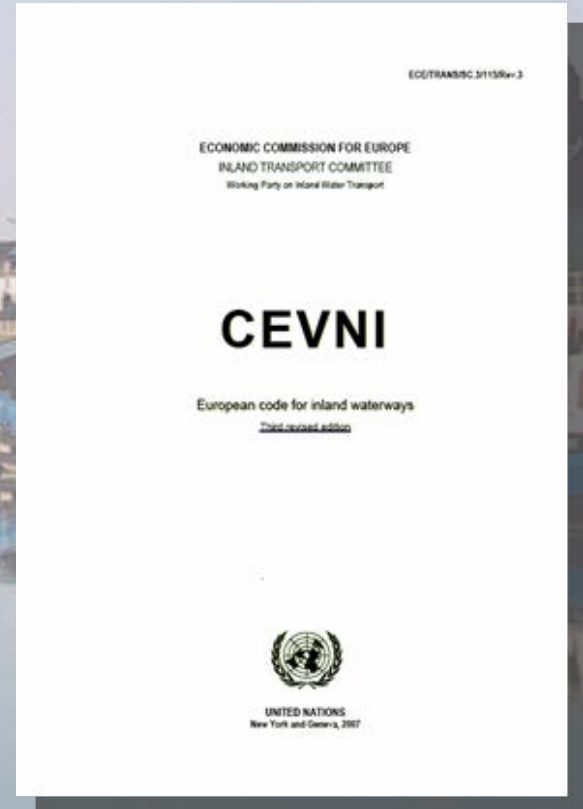


Konvention

Sejladsen på de indre vandveje i Europa håndteres af FN , ud fra det princip, at al trafik til søs er et globalt anliggende. Da trafikken på de indre vandveje ikke kun består af skibe, der sejler på floder og kanaler, men også af søgående skibe, bør reglerne for sejlads på de indre vandveje endvidere følge de internationale så tæt som muligt.

Da muligheden for at reglerne kan overholdes forøges, hvis de er ens fra land til land, er der nedsat en permanent arbejdsgruppe i FN regi, der arbejder på en harmonisering af de nationale regler.

Det foreløbige resultat er nedfældet i en fælles konvention, der indeholder ensartede retningslinjer for afmærkning, besejling, skibsllys og signaler.



Konventionsteksten kan hentes på adressen:

www.unece.org/trans

Under "Inland Water Transport / Working Party on Inland Water Transport (SC.3)"

med referencen: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3

Nationale regler

De viste landes nationale regler ligger til grund for og er tilgodeset

i

CEVNI konventionen



De nationale regler findes stadig med følgende titler:

Tyskland, "Binnenschiffahrtsstrassen Ordnung".

Holland, "Binnenwaartpolitierglement".

Belgien, "Algemenen reglement der shepwaartwegen van het Koninrijk België".

Frankrig, „Réglement Général de Police de la navigation intérieure".

Østrig, "Wasserstrassen-Verkehrsordnung".

Arbejdsgruppen, som har ansvaret for CEVNI dokumentet har ofte givet udtryk for, at tilslutningen til samarbejdet ikke er tilfredsstillende. Samtidig hermed opfordrer arbejdsgruppen løbende nationerne og EU til aktivt at deltage i samarbejdet. For mange – også – europæiske lande slutter ikke op om initiativerne. At Danmark ikke deltager aktivt begrundes med, at vi er et land uden indre vandveje af betydning og derfor ikke har interesse i at deltage.

Konventionen indeholder

Definitioner

Regler og bestemmelser

Farvandsafmærkning

Sejladsregler

Skibslys og dagsignaler

Lyd- og lyssignaler

Skilte og Tavler



Konventionen foreligger i dag i tredje reviderede udgave og er ratificeret (nationalt godkendt) af 22 lande. Der er dog europæiske nationer, der endnu ikke har godkendt aftalen herunder Danmark. At Danmark ikke har godkendt aftalen betyder ikke, at danske skibe, der sejler inden for CEVNI området, er undtaget fra reglerne.

Konventionen revideres løbende i takt med at CEVNI området bliver større og med udviklingen i øvrigt. De seneste revisioner har især været rettet mod skiltning og indretning af sejladsvejledningen på land.

Regler og Bestemmelser omfatter

Skibsfører
Besætning
Rorgænger
Skibspapirer
Farlige genstande
Beskadigelser
Uheld og ulykker
Grundstødning el. forlis

CEVNI

European code for inland waterways

Third revised edition

CEVNI – konventionen skelnes mellem et bevis til at føre både op til 15 meter og et bevis for både over 15 meter. Derudover stilles særlige krav til førere af fartøjer på mere end 15 tons og med en hastighed på mere end 20 km/t. På de store og meget befærdede floder som Rhinen, Donau, Rhône m.fl. er der endvidere supplerende regler for sejladsen.



UNITED NATIONS
New York and Geneva, 2007

Regler for besætningen

Skibsføreren

Ombord i ethvert skib eller fartøj skal der uanset størrelse og formål være en skibsfører med de fornødne kvalifikationer.

Besætning

Ombord i ethvert skib skal der være en besætning af den fornødne størrelse, træning og uddannelse.

Rorgænger

Under sejlskads skal der være en kvalificeret rorgænger på mindst 16 år.



Sammenlignes reglerne for de indre vandveje med De Internationale Søvejsregler er der tale om en skærpelse af kravene til besætningen.

Skærpelserne er dog betinget af fartøjets størrelse og afhænger af hvilken del af vandvejene, der sejles på



Skibspapirer

På forlangende skal de nævnte papirer fremvises for repræsentanter fra de lokale myndigheder.

Fartøj

Nationalitetsbevis

Dansk Sejlunions "international Certificate"/KDY's "Yachtcertificate", FTLF's eller HAVSEJLERNES tilsvarende .

Købspapirer.

For fartøjer bygget efter 1 januar 1985 momskvittering.

Forsikringspolice.

Ajourførte søkort og sejladsbestemmelser.

Sendetilladelse til fartøjets VHF station.

Besætning

Besætningsliste m. fuldt navn, personnummer og pasnummer.

Pas

Sygesikringsbevis og EU – sygesikringskort (Gult og Blåt kort)

Kanalbevis samt Duelighedsbevis/Yachtskipper 1/3.

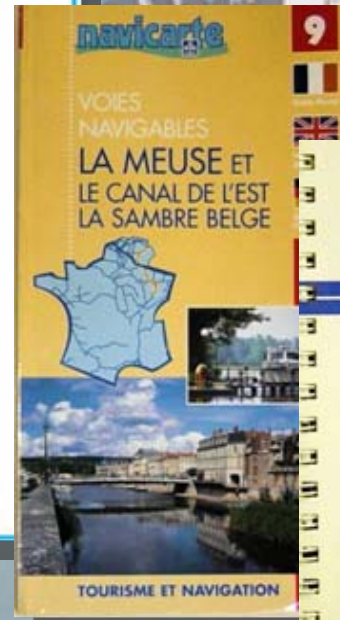
Radiocertifikat til VHF. For radioer med DSC et SRC.

Læs mere på:

www.danskebaadere.dk/sejlads/kanalsejlads
www.danskebaadere.dk/sejlads/udland

Kort og Håndbøger

Det er skibsførerens ansvar, at der ombord er opdaterede søkort og håndbøger. En del kan købes før afrejsen, resten må anskaffes undervejs. Såvel sprog som kartografi og grafik i kort og bøger er imidlertid ikke standard og afhænger af forlag og udgiver. Det er derfor for sent at købe materialet, når du skal bruge det. Anskaf det i god tid, så du i ro og mag kan gøre dig fortrolig med brugen af det.



Farlige Genstande

Det er generelt forbudt at have last på dækket, der strækker sig ud over fartøjets størstemål



Master og rundholter forsvarligt stuvet på dæk betragtes ikke som dækslast og accepteres

Beskadigelser



Beskadiges farvandsafmærkningen, sluser, skiltning eller andet skal dette umiddelbart meldes til nærmeste ansvarlige myndighed.

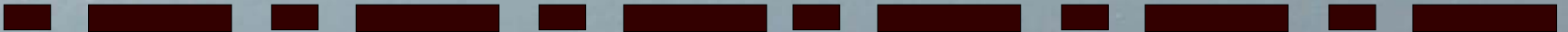
Observeres at afmærkningen og vejledningen mangler eller er beskadiget skal det meldes ved først givne lejlighed til en ansvarlig person eller myndighed

Uheld og Ulykker



I tilfælde af ulykker eller uheld, som har bragt nogens liv i fare, skal skibsføreren uopholdeligt tage alle midler i brug for at redde de pågældende. Erkendes ulykker og uheld på skibe i nærheden eller hændelser, der kan kompromittere sikkerheden for sejladsen, skal enhver skibsfører uopholdeligt gå til undsætning, og assistere i det omfang det er muligt uden at tilsidesætte sikkerheden for eget skib og besætning.

Advarselssignal afgivet med sirene om
brand, udslip el. lign. på vandvejen
Alle bør holde sig væk, indtil alarmen er afblæst



Grundstødning og Forlis



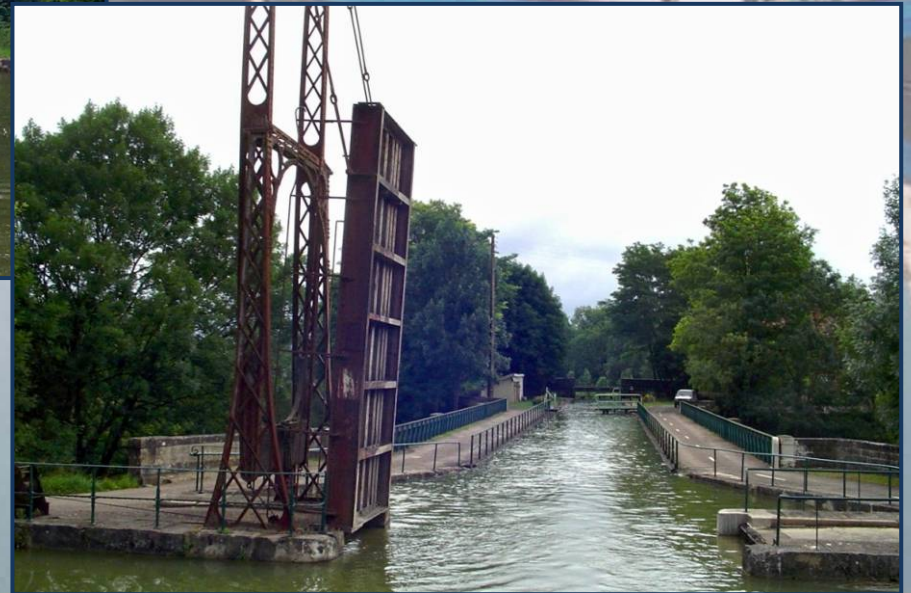
**Grundstøder man,
skal mindst en ansvarlig person blive
ved skibet**

Lidt om flod- og kanalsejlad



De følgende dias er en illustration af de særlige forhold, der kendetegner sejlads på de indre vandveje.

Formålet er at give dig et indtryk af forskellene og dermed behovet for at kende de særlige regler der gælder, den trafikvejledning der anvendes, og den teknik der er nødvendig



Farvandsafmærkning

Hovedprincippet for afmærkningen er IALA region A
dvs. Grøn om styrbord og rød om bagbord når man er for indgående

Foruden flydende afmærkning anvendes skilte, tavler og båker



IALA region A er samme afmærkning som anvendes i danske farvande.
Mens side og kompasafmærkningen herhjemme er den mest anvendte,
anvendes skilleafmærkning, isoleret fareafmærkning og specialafmærkning
langt mere på de indre vandveje.

Skilte og Tavler

Skilte og tavler bruges overalt langs vandveje som færdselstavler bruges langs veje. Formålet er todelt, dels information om farvandets beskaffenhed, dels vejledning af trafikken.

Der er mange forskellige skilte og det er vanskeligt at huske dem alle. Husk derfor altid at have en oversigt ved hånden i cockpittet.

Der er et formål med alle skilte, som er sat op, og det skaber utryghed, hvis man ikke forstår dem.

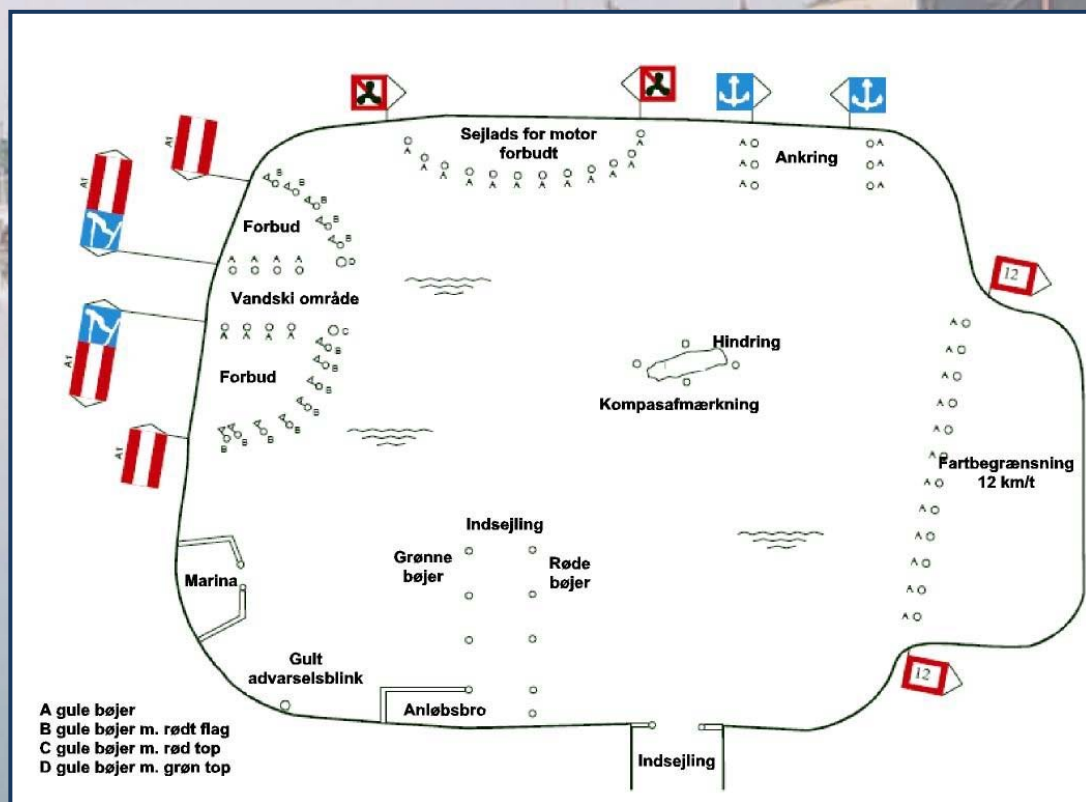


Skilte ved et stort uddybningsarbejde på Dortmund – Ems kanalen. Skiltene betyder fra højre mod venstre:

- Sejlretning,
- VHF kanal 10 de næste 3500 m (erhvervsfartøjer),
- Maks. fart 8 km/t undlad at sætte dønning,
- Sejlløbets bredde reduceret og
- Møde forbudt.

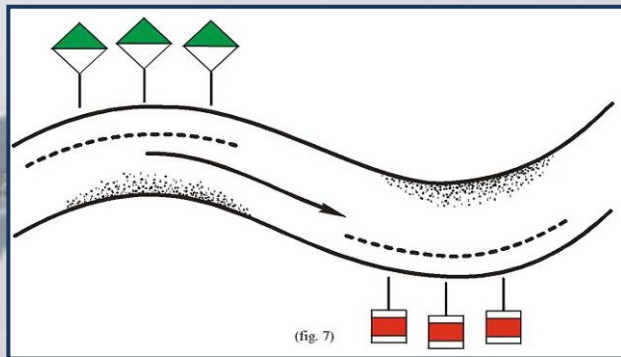
Afmærkning i et rekreativt område

På søer, udfør byer, i bredninger på floder er området ofte afmærket ved anvendelse af en mange forskellige bøjer og båker. Formålet er dels at reservere områder til specielle aktiviteter, dels at undgå at forskellige rekreative aktiviteter blandes sammen. Den viste tegning er et eksempel fra CEVNI dokumentet, der viser hvordan disse afmærkninger kunne være anvendt, og ikke nødvendigvis hvordan de bliver anvendt. Der udfoldes stor kreativitet, og det kræver ofte lokalkendskab for at tolke afmærkningen korrekt.

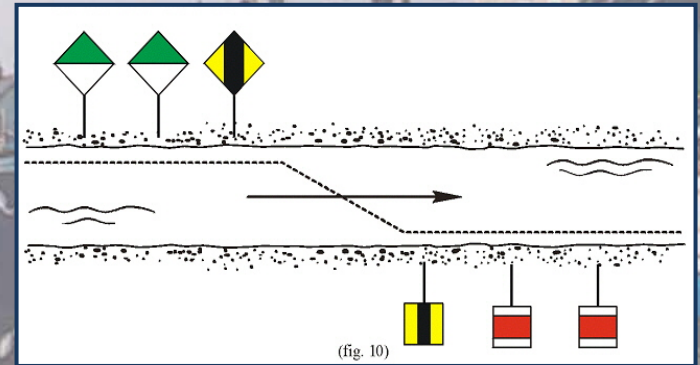


Afmærkning med båker

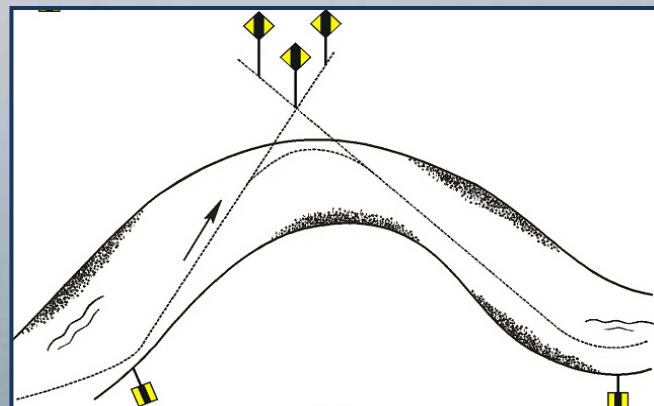
Båker bruges til flere formål og har sammenlignet med f.eks. flydende afmærkning den store fordel, at de kan opstilles på land, hvor risikoen for at de bliver beskadiget er langt mindre



sideafmærkning



sideskift



opstillet parvis som mærke

Fartgrænser

De indre vandveje er sårbare og for høj fart vil sætte bov- og hækbølger, der kan erodere bredderne, hvorfor der de fleste steder er angivet en maksimal fart, som skal overholdes.

På smalle vandveje forstærkes og mangedobles den dønning, som skibene sætter, ved tilbageslag fra bredderne. Urolig og uregelmæssig dønning kan gøre sejladsen ubehagelig og vanskelig i mindre fartøjer.

Den maksimale fart afhænger af floden og kanalens udstrækning og beskaffenhed. De generelle fartgrænser er oplyst i div. flod og kanalkort, mens lokale og periodiske grænser er vist ved skiltning langs vandvejen



12

**Maksimal fart
12 kilometer i
timen**

Almindelige vigeregler

Overhaling og passage må kun foretages hvor/når forhold og omstændigheder tillader det.

Skibe indenfor en afstand, hvor fare for sammenstød kan opstå, må ikke ændre kurs og fart, så der kan opstå fare for sammenstød.

Er to skibe så nær hinanden, at sammenstød ikke kan undgås ved forholdsregler alene fra det skib der skal vige, skal begge skibe manøvrere for at undgå kollision.

Alle skibe med normal manøvreevne skal vige for skibe med nedsat manøvreevne og skibe der fisker.

Skibe der fisker skal vige for skibe med nedsat manøvreevne.

Tommelfingerregel



Hold til højre og
Hold tilbage for højre



Skibe på skærende kurser og specielle vigeregler

Ønsker sejlfartøjer at krydse en rende eller et sejløb skal det ske i en vinkel på 90° og agten for kommerciel trafik på vandvejen

Krydses foran skibe eller formationer i løb og rende, skal det ske med mindst 1000 m til skibe, der nærmer sig.

Mindre skibe (< 20 m.) viger for større skibe.

Højhastighedsfartøjer viger for anden trafik

Et skib, der befinder sig i højre kant af et sejløb eller rende, skal holde kurs og fart, hvis andre skibe nærmer sig fra styrbord.

Mindre skibe for motor skal vige for andre mindre skibe, der ikke sejler for motor.

Et skib, der har vigepligt, må ikke forsøge at sejle foran det skib, det skal vige for

Det er forbudt, at sejle tæt agten om skibe, der fisker med slæbte redskaber.

CEVNI

European code for inland waterways

Third revised edition

Andre regler og påbudte hensyn

Farten skal altid afpasses forholdene, og det er forbudt at sætte bov- og hækbølger, der kan forårsage skader

Det er forbudt at lade sig drive med strømmen. Kan man ikke stævne strømmen og driver af i forhold til land, betragtes man som skib for indgående

Det er forbudt at slæbe ankere, kæder og kabler over eller nær bunden

Det er forbudt flere skibe, der troller (fisker med grej på stænger udover skibssiden), at sejle ved siden af hinanden. Der kan dog lokalt være givet tilladelse til denne form for fiskeri

Sportsdykning er forbudt, hvor det kan være til ulempe for skibsfarten. Et generelt forbud mod dykning gælder; i nærheden af færgeforbindelser, udfør havneindløb, nær anløbsbroer og i områder reserveret til anden form for rekreativ virksomhed

CEVNI

European code for inland waterways

Third revised edition

Møde

Passage til styrbord



KLASSE I

Skibe for indgående (sejler mod strømmen) viger for skibe, der er for udgående.

Skibe med vigepligt skal dreje til styrbord evt. nedsætte farten eller stoppe

Skibe for indgående som viger til styrbord afgiver normalt ikke manøvresignal.

KLASSE II Begge skibe drejer til styrbord

Husk at
Mindre skibe (< 20 m.) viger
for større skibe

Møde

Passage til bagbord

Især på KLASSE I vandveje med stærk strøm, kan der være behov for passage til bagbord
Dvs. styrbord mod styrbord

Følgende procedure skal da følges:

I god tid vises et blåt flag, et hvidt blinklys eller en lyseblå signaltavle med hvidt blinklys fra styrehuset i styrbord side.

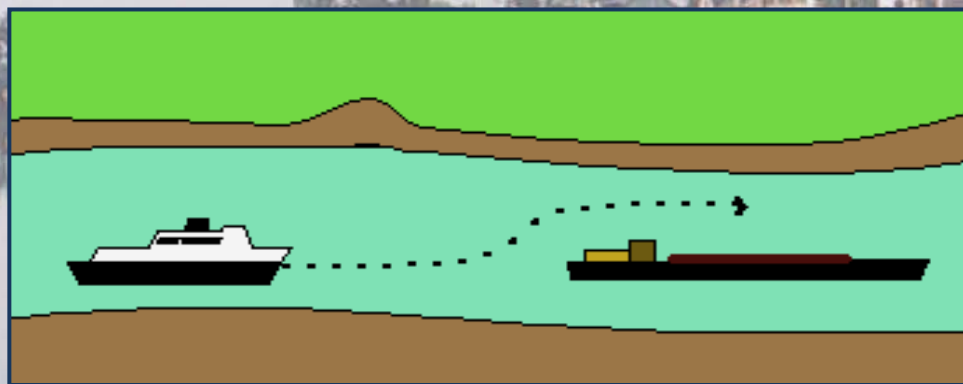
Skibet for udgående kvitterer ved at vise tilsvarende signal på tilsvarende måde

Det visuelle signal kan suppleres med lydsignal.



Overhaling

Overhaling gennemføres normalt til bagbord for det skib, der overhales, altså ind mod sejlløbets midte. Såfremt løbets udstrækning (bredde) tillader, kan overhaling gennemføres ud mod sejlløbets kant, altså til styrbord for det skib, der overhales.



På dele af vandvejen kan der være forbud mod overhaling, hvilket annonceres med de viste signaltavler.

Overhaling forbudt



Overhaling forbudt
for konvojer, skibe
der slæber eller skubber



Sluser

Vandvejene følger det omliggende terræn. Det er derfor nødvendigt med sluser for at udligne højdeforskellene.

Sluser og konstruktioner til at udligne niveauforskydninger findes over alt, og varierer fra små sluser med et løft på nogle få meter til store komplicerede konstruktioner, der kan udligne forskelle på mellem 50 og 100 m.



Før slusen

Når man nærmer sig sluseområdet skal skibe med VHF lytte ind på slusefrekvensen.

Supplerende instruktion, som måtte blive givet før, under og efter slusningen, skal umiddelbart følges.

Skibe og fartøjer der tilhører sluseoperatøren, brand og redningsselskaber og politi samt skibe med særlig bemyndigelse, der fører en rød stander, skal gives forret, når de forlanger det.

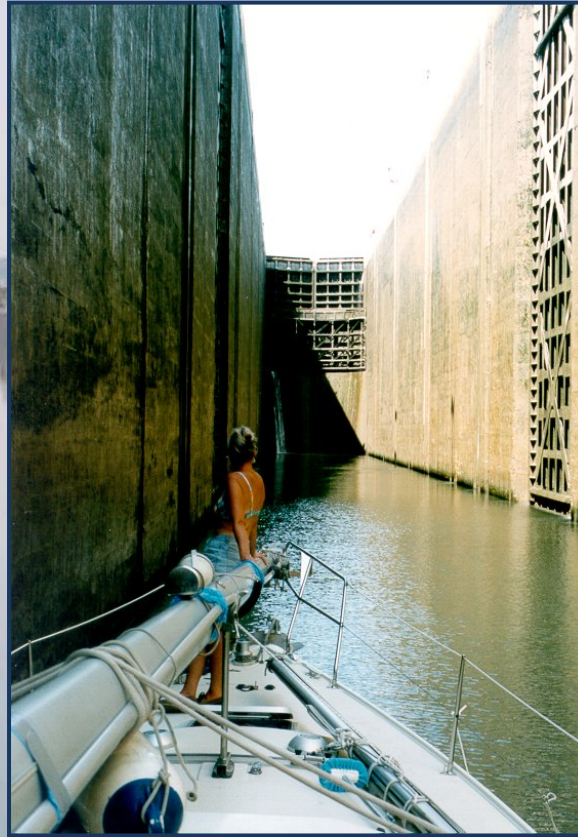
Andre skibe skal, så vidt det er muligt, assistere sådanne skibe før og under slusning.



Når vandet er "blankt" kan det være svært at se overgangen mellem vand og land, så sejl forsigtigt –især ind i sluser

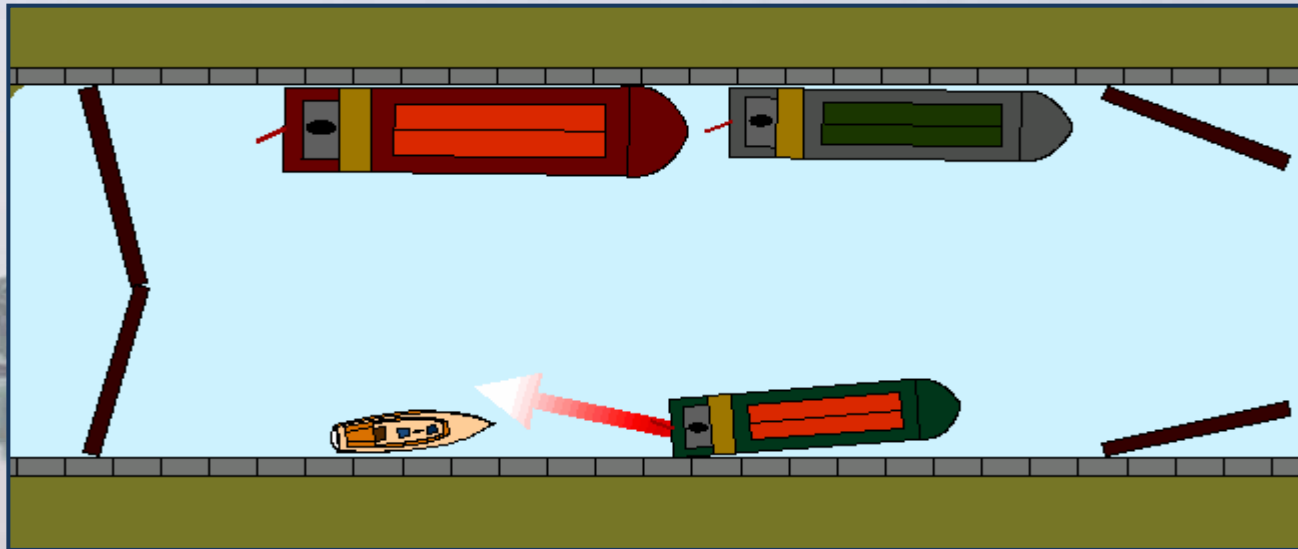
Slusning i store sluser

Alene på grund af deres størrelse virker store sluser frygtindgydende, men frygt ikke, det er på mange måder lettere end i de små ofte ubemandede sluser



I de store sluser er der pullerter indmuret i slusevæggen. Alternativt er der "flydepullerter" der følger vandstandsændringen

Udsejling



Efter slusning sammen med kommercielle flodfartøjer, må du være forberedt på, at de begynder udsejlingen tidligt og pludseligt. For at få styrefart er det nødvendigt for dem at bruge fuld kraft, når de starter udsejlingen. Hvis du ligger lige bag et flodfartøj risikerer du at få meget kraftigt skruevand på stævnen. Du må være klar og sikre dig med ekstra fortøjninger, indtil fartøjet foran dig er væk

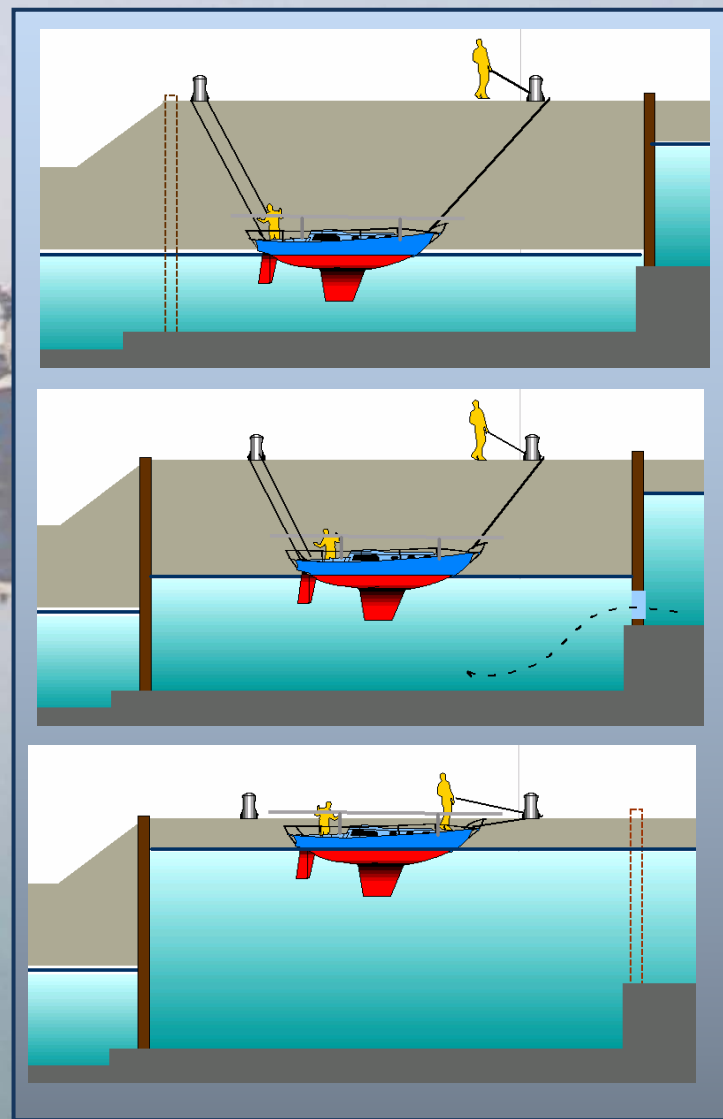
Husk dog!

At du aldrig må gøre begge ender af dine fortøjninger fast under nedslusning

Sluseteknik i mindre sluser

”Op ad bakke”

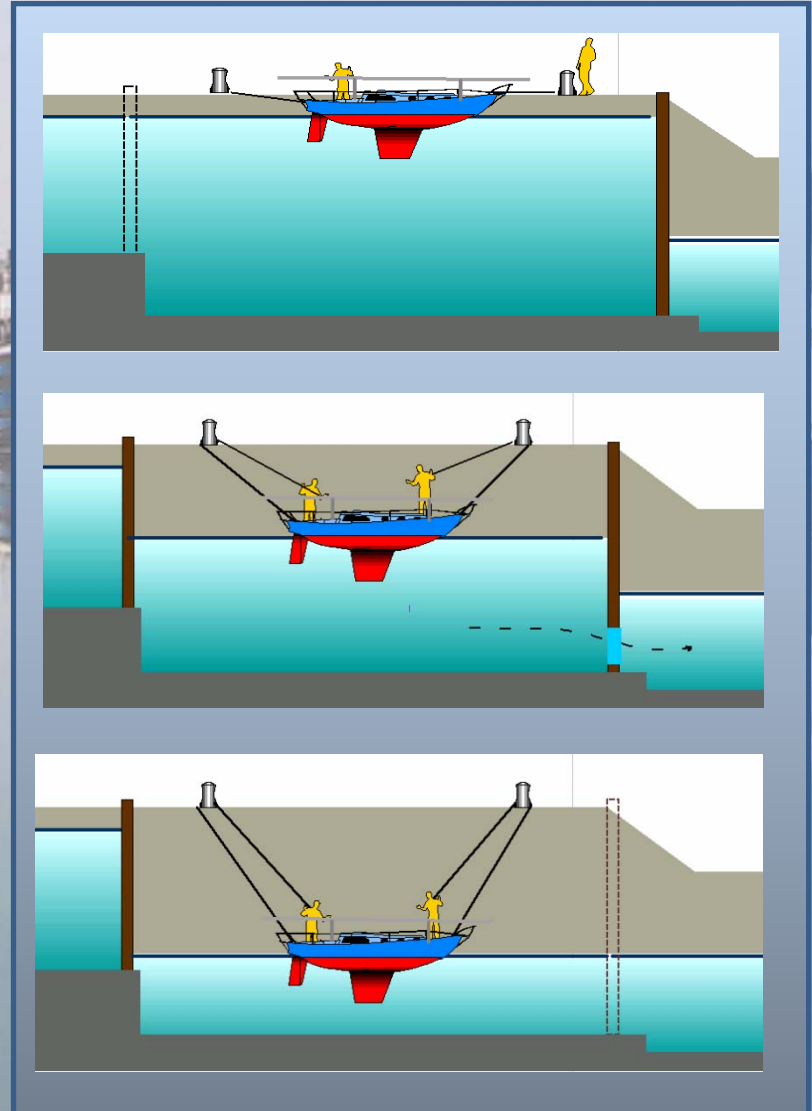
1. Der sejles ind og fortøjes i rækkefølge med lang trosse for og agter. En gast sættes i land før slusen for at tage imod fortøjningerne. Trosserne gøres fast i den ene ende enten ombord eller i land. Gøres fast ombord, skal der være en gast i land til at tage det slække i fortrossen. Gøres fast i land, hales det slække i fortrossen hjem på et spil ombord.
2. Når slusen fyldes er det vigtigt, at forftrossen hele tiden holdes tot, så fartøjet ikke skærer væk fra sluse-væggen. Agtertrossen er knap så vigtig, men det er klogt hele tiden at tage slækket.
3. Slusningen er afsluttet, og der gøres klar til udsejling. Så snart porten er helt åben sejles ud.



Sluseteknik i mindre sluser

”Ned ad bakke”

1. Der sejles ind og fortøjes i rækkefølge med trosse for og agter. Trosserne gøres fast ombord med bugt omkring en pullert eller gennem en fortøjningsring. Under slusningen skal der hele tiden kunne slækkes af både for og agter. Den løse part må aldrig gøres fast.
2. Når slusen tømmes slækkes der på såvel for- som agtertrosse.
3. Slusningen er afsluttet, og der gøres klar til udsejling. Så snart porten er helt åben sejles ud.

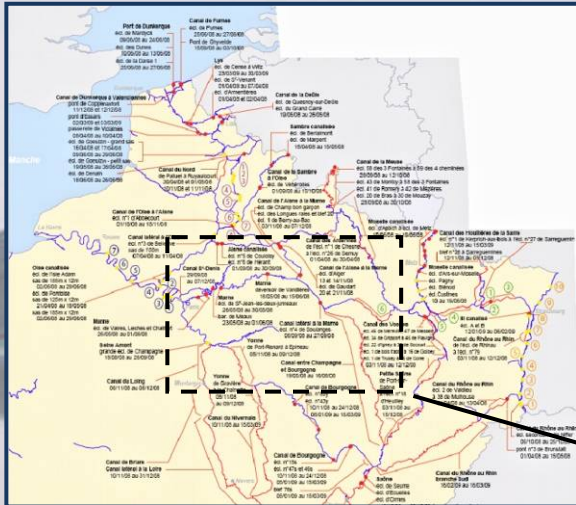


Før du sejler ind på de franske kanaler



Ved ekstremt højvande er affendring i sluser et problem.
Kuglefendere og sammenrullede gummimåtter kan være en løsning.
Der er dog et generelt forbud mod at bruge fendere, som ikke kan flyde.
Under alle omstændigheder skal fendere og andre friholter være gjort godt fast ombord.

Kontroller på VNF's hjemmeside, om kanaler og floder er sejlbare, om sluserne er åbne, og om hvornår, der er planlagt lukning for reparation - "Chômages"



De nødvendige oplysninger
finder du på "Voie Navigable
de France" hjemmeside på
adressen:

www.vnf.fr.

Her kan besejlingsforholdene
kontrolleres. Under
"Chomages" er der kort og
tabeller med alle oplysninger
om vandvejenes farbarhed

“Saône og Rhône”

Efter de små midtfranske kanaler bliver livet lettere på floderne Saône og Rhône.

Men

Langvarig og kraftig regn i flodernes afvandingsområder kan forøge vandstanden ekstremt. Strømmen forstærkes voldsomt og flodløbet fyldes med træer, grene, paller og andet affald. Det er ikke ufarligt, og kan medføre skader på rør og propel.

Vandstanden kan blive så høj at floden lukkes for sejlads. Hold øje med vandstandsmærkerne “PHEN” (Plus Haute Eau Navigable), der angiver den maksimale vandstandshøjde. Mærkerne er typisk placeret nær sluser og overløb.

Forhør jer hos havnepersonalet og hos de lokale, om hvornår forholdene bliver bedre. Bliv i havn til vandet falder.



Slusekanal med vandfald

Sejlløbet er under broen til venstre
pas på at strømmen ikke sætter dig ud mod vandfaldet til højre



Små franske sluser

◀ **VOUÉCOURT**
Halte pique-nique
4,65 km – 1 écluse

VILLIERS SUR MARNE ▶
Halte pique-nique
6,3 km – 3 écluses



På de små franske kanaler findes talrige såkaldte ”automatiske” sluser.
Sluserne virker ikke ved automatik, men ved selvbetjening.

Når du sejler ind i sluseområdet, skal du registreres før processen kan startes.
Registreringen foregår på forskellig vis og er enten automatisk, med fjernkontrol eller med en drejestang

Selvbetjente sluser

Passage af en automatiseret sluse i Frankrig



Du registreres ved at dreje stangen eller ved at bruge fjernbetjeningen



Fortøj med bugt i land og uden knob og tømmer



Start slusningen ved at skubbe den blå stang op

Lyssignalerne skal respekteres



Du er registreret



Slusen gøres klar



Vent på klarsignal



Sejl ind i slusen



Slusen er ude af drift

Hvis der er problemer



Stop slusningen ved at trække i den røde stang



Eller brug telefonen

Automatisk registrering



Du *skal* sejle langsomt forbi detektoren. Automatikken er indstillet efter de kommercielle lægtene, som er relativt lange. Derfor vil radaren ikke bemærke mindre fartøjer, der sejler for hurtigt.

Efter passage af radardetektor, skal du blive mellem detektor og sluse. Sejler du tilbage forbi detektoren, stopper du processen, og der skal tilkaldes hjælp for at få den i gang igen.

Registrering med fjernkontrol “Telecommander”



Den såkaldte ”Telecommander” er en form for fjernkontrol, som udleveres ved indcheckning.

Ved brug af kontrolenheden kan du normalt foretage registrering 50 – 100 m før masten med modtageenheden. Når enheden viser hvide blink, er du registreret.

Registrering med drejestang



**Før slusen registreres du ved at dreje en stang ophængt i en bom over løbet.
Men pas på! Hold stangen vel fri af båden**

Kontrolstænger

I ubemandede sluser



I slusen startes slusningen med et skub i den blå stang.
Den røde stang er et nødstop. Trækkes i stangen stoppes slusningen

Slusningen gennemført



Porten åbner automatisk, når slusningen er afsluttet.

Er der flere fartøjer i slusekammeret skal alle sejle ud samtidig, fordi automatikken afslutter slusningen, når det første skib passerer detektoren på udsejlings siden af slusen.

Prøv aldrig at sejle ud gennem et par sluseporte, der er ved at lukke, det kan give meget alvorlige skader på fartøjet!

Udsejling



Du må ikke bruge din fjernkontrol efter slusningen med mindre du er specielt instrueret til at gøre det. Der er detektorer ved udsejlingsporten, som registrerer, at du er udpasseret.

Bruger du fjernkontrollen efter slusning, tror automatikken, at der kommer en båd, der ønsker at sluse igennem, og den vil gøre klar til at modtage den, hvorefter slusen blokeres for trafik fra den anden side.

Overløb



Pas på

Ved de fleste sluser er der et overløb i anlægget.

På den nedre side af slusen ledes overskydende vand ofte ud i kanalen vinkelret på sejlretningen tæt ved sluseportene.

Udledningen kan være så voldsom, at strømforholdene bliver vanskelige netop i det område, hvor man enten afventer at portene åbnes, eller sejler ud med ringe fart, når slusen forlades.

Broer

Der skelnes mellem to hovedtyper – ”Faste Broer” og ”Klap og sving Broer”



Smalle Passager

Tunneller og Akvædukter

Den franske innovation kender ingen grænser. Mange steder er vandvejene ført gennem bjergmassiver og over veje, jernbaner og andre vandløb

Især i tunneller gælder det om at holde tungen lige i munden. Største bredde for sejlads på de mindre franske kanaler er 5 m, og det skal tages bogstaveligt, der er ikke mere plads. En god stavlygte el. lign. er nødvendig for at holde sig i midten af tunnelrøret og husk at tænde lanterneerne.

De længste tunneller er på op til fem km, hvilket betyder, at passagen kan tage op til en time !



Gustave Eiffel's akvædukt ved "Briare" på "Canal Latérale à la Loire"

Akvædukten på "Canal Latéral" er faktisk en jernbro fyldt med vand. Sejløbet i broen er 663 m langt, 5,2 m bredt med en vandybde på 1,8 m.

Broen blev taget i brug i 1896 for at sikre transporten af primært vin fra Loire dalen til Paris. Den er smukt udsmykket og oplyst med 72 traditionelle lamper fra slutningen af det 19. århundrede.

At broen er opkaldt efter Gustave Eiffel er lidt af en tilsnigelse, da han ikke selv var ingeniør på projektet. Hans firma "Eiffel et Cie" stod dog for udførelsen af broens fundament.



Sejlads om natten og i usigtbart vejr

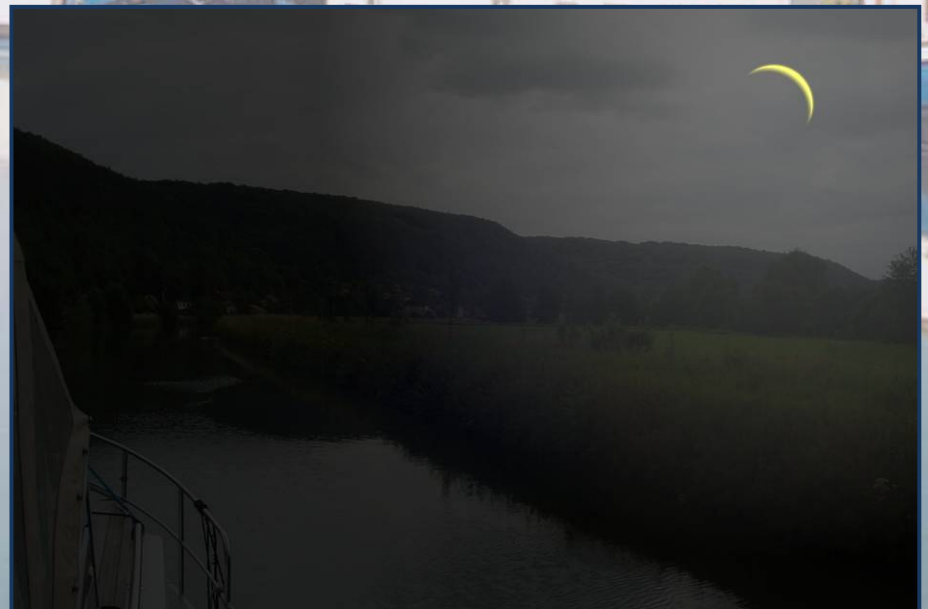
Der er ikke noget generelt forbud mod sejlads om natten med fritidsfartøjer. Men sejlads i mørke på snævre vandveje er ikke let. Man mangler visuelle referencer, afstandsbedømmelse er vanskelig, lys i bølger og fyr sløres af baggrundsbelysningen.

Under nedsat sigtbarhed er der et forbud mod sejlads for skibe uden radar, vel at mærke uden en radar speciel egnet til denne form for sejlads.

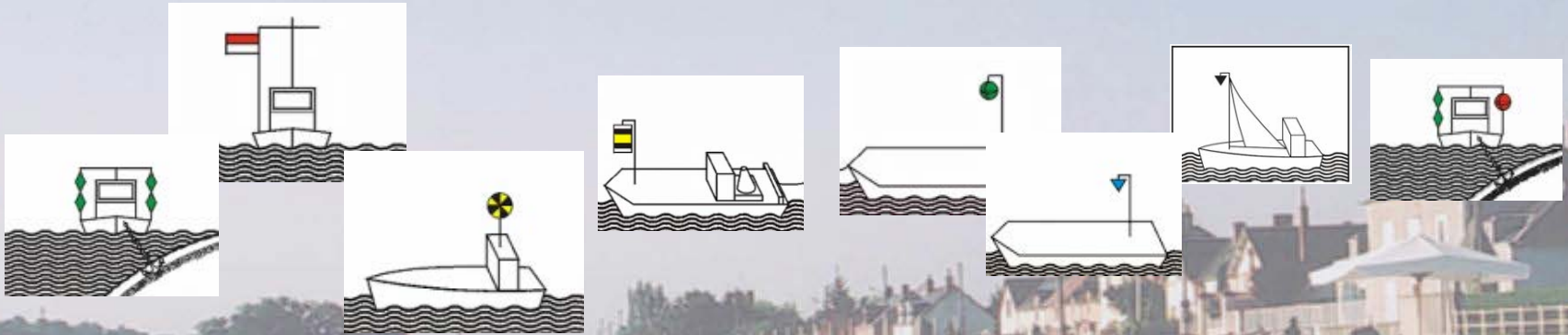
Sejlads med fritidsfartøjer om natten og i usigtbart vejr er i visse tilfælde direkte forbudt og bør under alle omstændigheder undgås. Bliv i havn til det bliver lyst eller til sigtbarheden forbedres.

Bliver du undervejs fanget af dårlig sigtbarhed, så sørg for hurtigst muligt at få fortøjet et sikkert sted - søg væk fra løb og render.

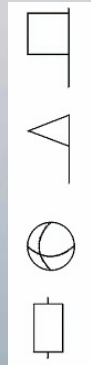
På de fleste mindre kanaler er sluserne lukket om natten og kun åbne i en begrænset periode om dagen f.eks. mellem 0900 og 1900



Dagsignaler



Signaturforklaring



Flag

Stander

Kugle

Cylinder



Kegle

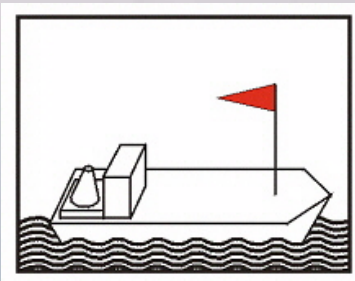
Diamant

Radarreflektor

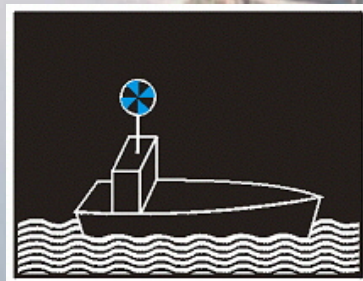
For at give dig en fornemmelse af forskellene mellem sejlads i åbne farvande og på de indre vandveje er det følgende en præsentation af nogle af de anvendte dagsignaler

Skib i særlig tjeneste

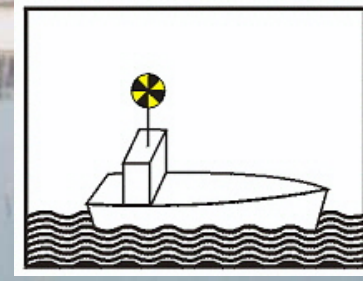
Mindre fartøjer, der udfører opgaver for de lokale myndigheder, kan gives forret til uhindret sejlads. Dette er især aktuelt i og nær havne- og dokanlæg, samt ved sluser.



Fartøjer fra Kanal-, havne- og sluse administrationen



Brand- og redningsfartøjer viser dag og nat kraftigt blå blinklys



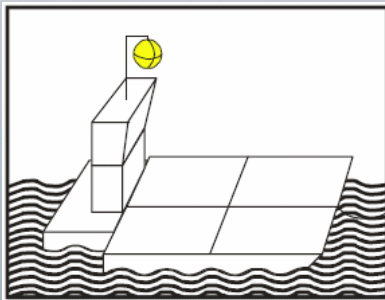
Vedligeholdelsesfartøjer viser dag og nat kraftigt gult blinklys

Signalerne giver forret

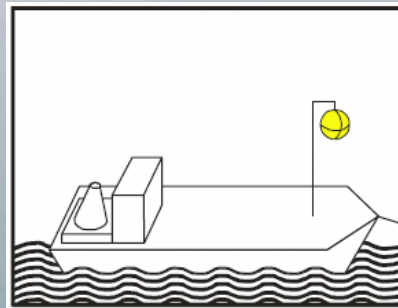
Skibe der slæber og skubber

De indre vandveje er transportveje - fortrinsvis til transport af gods.

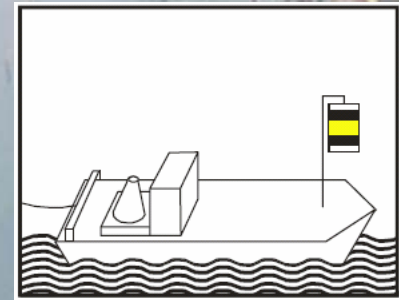
I sær på floderne slæbes og skubbes der overalt. Uanset om der slæbes eller skubbes, og uanset hvordan slæbet er sammensat, kaldes hele transporten inklusive det fartøj, der giver fremdrift for - Konvoj



Skib, der skubber



Skib, der slæbes



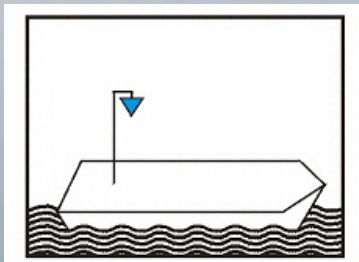
Skib, der slæber

Skib med farlig last

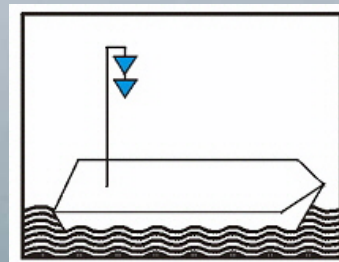
Alle former for brændstoffer, brændselolier, kemikalier og eksplosivstoffer transporteres ad Europas indre vandveje.

I muligt omfang holdes disse transporter adskilt fra anden trafik. På nogle afsnit af vandvejene er der således specielle tidsrum, hvor disse skibe må sejle.

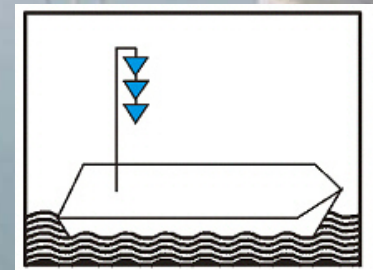
Endvidere gælder det, at de sluses først og ikke sammen med andre skibe.



Brændbare væsker



Sundhedsfarlige stoffer



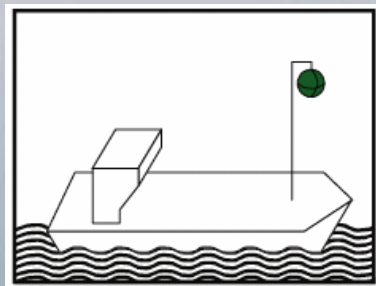
Eksplosiver

Færger

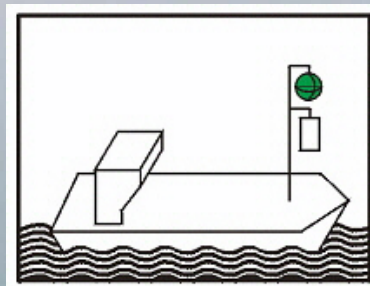
Færger findes over alt langs floder og kanaler. De prioriteres generelt højt, da de er en del af landenes infrastruktur.

Generelt gælder at tværgående trafik viger for langsgående, men princippet fraviges ofte i forbindelse med færger.

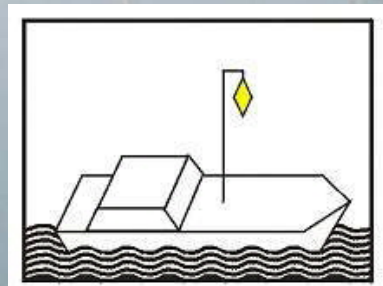
Færger slukker ikke deres skibsllys, når de ligger midlertidigt stoppet i deres lejer



Færger
med fri manøvreene



Færger
der skal gives forret



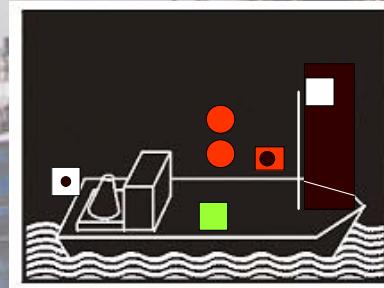
Mindre fartøj
til transport af passagerer

Nedsat manøvreevne

Bemærk

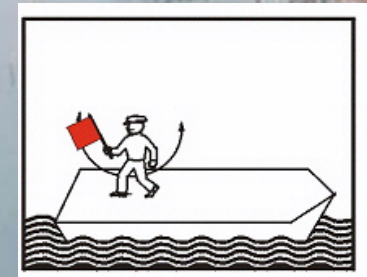
Et maskindrevet skib med nedsat manøvreevne viser to røde lys synlige horisonten rundt, samt toplys, sidelys og agterlys. Alle lys holdes tændte, når skibet ikke gør fart gennem vandet.

Dette er ændringer i forhold til de Internationale Søvejsregler. Ændringerne skyldes, at det på en snæver vandvej er væsentligt at vide i hvilken retning et skib stævner, uanset om det gør fart eller ej.



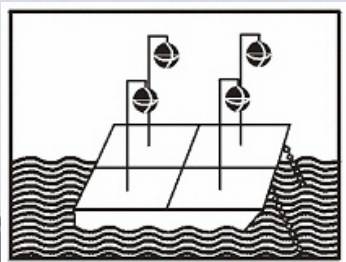
Skib med nedsat manøvreevne viser to røde lys synlige 360° foruden andre påbudte lys.

Et rødt flag eller et rødt lys, der svinges fra side til side, er tillige et nødsignal. Når signalet observeres, må man være kritisk i sin vurdering af, hvad signalet i den givne situation betyder.

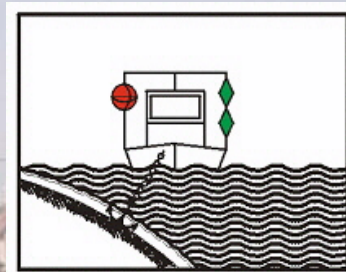


Et rødt lys eller flag, der svinges fra side til side, kan anvendes af mindre fartøjer som signal for nedsat manøvreevne

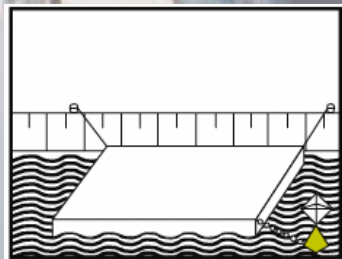
Opankrede skibe og materiel



Opankrede pramme, flåder og slæb markeres med hvide lys og sorte ankerkugler



Uddybningsfartøj med fri passage ind mod sejlløbet



Flåde med anker udlagt i løbet

Såfremt lys fra kajen ikke er tilstrækkeligt, skal pramme, flåder samt store skibe fortøjet langs sejlløbet markeres med hvide lys langs deres begrænsning mod løbet.

Hvis der fra skibe, pramme eller flåder er net eller stænger, der stikker ud i sejlløbet, afmærkes det med gule bøjler eller flag.

LYDSIGNALER

Der anvendes et avanceret system af
lydsignaler:

Manøvrer

Møde

Overhaling

Lydsignaler suppleres med et visuelt signal med samme karakter afgivet med gul
"all round" signallampe

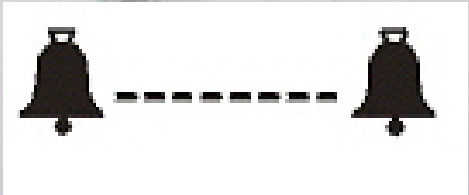
Lydsignaler



Kort tone – på 1 sek.

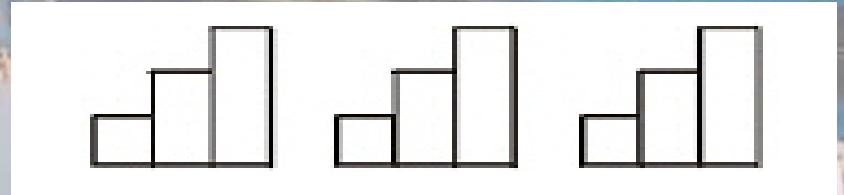


Lang tone - på 4 sek,



Kimen

Fortsat ringning på skibsklokken i
perioder på 5 – 10 sek.



Tre-tone sirenesignal.

Signalet indledes med den dybeste tone og
slutter med den højeste

Nødsignaler

Et skib i nød skal anvende et eller flere af følgende signaler



Flag eller anden synlig genstand svunget i cirkler

Flag over eller under en kugle

Lys svunget i cirkler

Raketter eller bomber, der udkaster røde stjerner, og som affyres én ad gangen med korte mellemrum

SOS afgivet som lyd- eller lyssignal

Flammer ombord f. eks. brændende olie- el. tjæretønde

Faldskærmsblus eller håndblus med rødt lys

Langsom hævnning og sænkning af armene udstrakt til hver side

Uafbrudt brug af tågesignalapparat

Radiotelefonisk nødsignal – MAYDAY -



Om Danske Bådejere

Nyheder

Nyhedsbrev

Rundt om båden

Sejlads

Køb, salg og jura

Tips og Råd

Fordele

Læs mere på danske bådejeres hjemmesider:

www.danskebaadejere.dk/kanalsejlads/ og www.danskebaadejere.dk/sejlads/kanal

Om bl.a.

Skibspapirer

Forslag til litteratur og søkort til sejlads gennem Europa, – f.eks. “Fra østersøen til Middelhavet” , sejlhåndbøger og havnelodser for Grækenland og Tyrkiet

Bådens udstyr

Kanalbevis hvorfor

Kanalbeviset er en tillægsprøve til Duelighedsprøven eller til Yachtskipper 3 og 1.

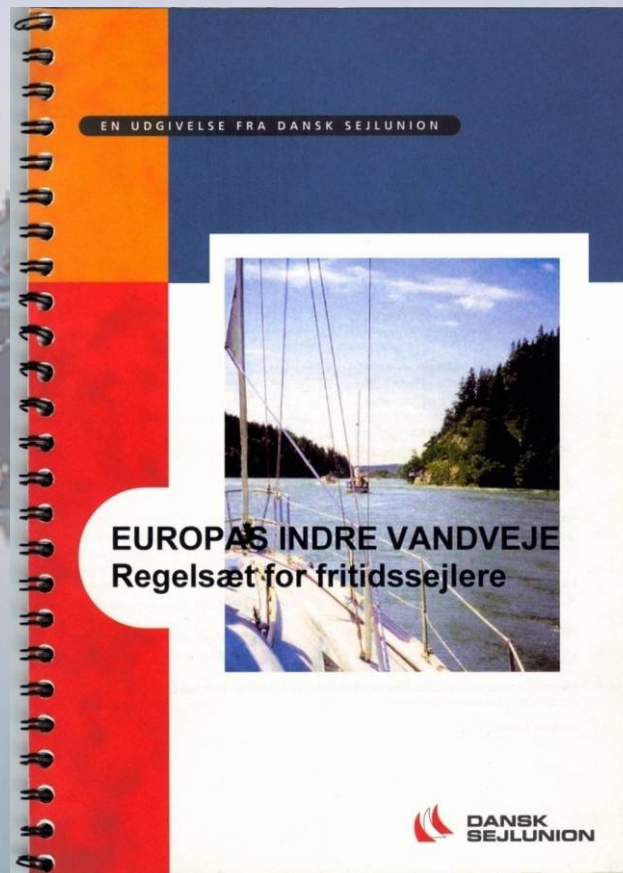
Det anbefales, at man aflægger prøven, inden man begiver sig ud på Europas indre vandveje.

Prøven er endnu ikke et krav, men hvis noget går galt under sejladserne, står man langt stærkere i forhold til modpart og forsikring.

Beviset er ikke officielt anerkendt af Søfartsstyrelsen, fordi Danmark ikke deltager i CEVNI samarbejdet. Imidlertid er bevisets tekst og principperne for udstedelse principielt de samme som for det svenske "Kanalintyg" samt det internationale "CEVNI Certificate of Competence", hvorfor Dansk Sejlunions bevis accepteres inden for CEVNI området.

Kontaktperson
Anni Jensen Dansk Sejlunion

anni.jensen@sejlsport.dk eller
på tlf.: 4326 2188.



Kanalbevis hvordan

Tilmelding: Tilmelding til Dansk Sejlunion samt betaling af gebyr på kr. 350,- ved brevkursus samt kr. 275,- ved netkursus.

Test ved brevkursus: Opgavesættet udsendes sammen med bogen "Europas Indre Vandveje" ved modtagelse af tilmelding og gebyr. Udfyldt test indsendes til DS sekretariat – 70 % skal være besvaret korrekt for at bestå (20 svar skal være korrekte).

Test ved netkursus: Kursisten oprettes på nettet ved modtagelse af tilmelding og gebyr, og modtager herefter pr. mail et brugernavn samt password. Når eksamen er bestået, får Dansk Sejlunion automatisk besked herom. Når man er parat til den endelige eksamen, logger man sig blot ind i eksamensmodulet og svarer på den række af eksamensspørgsmål man bliver præsenteret for. Efter endt eksamen får man straks svar på, om man har bestået (70 % rigtige besvarelser) eller ej. Lykkedes det ikke første gang, kan man anvende eksamensmodulet endnu to gange. Bemærk at der ikke er tidsbegrænsning på erhvervelse af Kanalbeviset.

Betaling af gebyr: Bank: reg.nr. 4440 konto 4535211000 Giro: 6 47 16 33

Forudsætning: Kopi af Duelighedsbevis eller Yachtskipperbevis indsendes samtidig med tilmelding. (Husk at vedlægge pasfoto).

Ny prøve: Såfremt eksamen ikke bestås vil kursisten modtage brev herom samt tilbud om mulighed for ny prøve (Kr. 150.-).

Kanalbevis: Udstedes normalt senest 20 dage efter opgavesættes modtagelse i DS sekretariat, hvis prøven er bestået.

