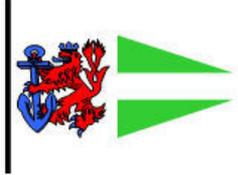




DÜSSELDORFER SEGLER-VEREIN E.V.

Liegen und Slippen im DSV

Tipps und Tricks von den Experten



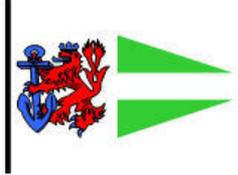
Die Experten

Haben Sie schon einmal mit sorgenumwölckter Stirn ihre Festmacher betrachtet, oder hilfesuchend gen Himmel geblickt, wenn Sie eigentlich slippen wollten, der Traktor anspringt, der Schiffsdiesel jedoch nicht? Dann haben sie sicher nach kurzer Zeit ein Heer von Experten um sich versammelt gehabt, das aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen berichtet und mindestens ein Dutzend erprobter, für die Sicherheit von Crew und Material entscheidender, sich widersprechender, aber in jedem Fall gut gemeinter Ratschläge parat hat. Diesen Schatz an Wissen, guter Seemannschaft, Unfallverhütungsmaßnahmen und erprobten Regeln des Zusammenlebens im Düsseldorfer Segler-Verein sollen bewahrt und in einzelnen Themen zusammengefasst weitergegeben werden.

Kurz: Dieses Heft gibt eine Anleitung zum Liegen und Slippen im Hafen des DSV und beantwortet einige wesentliche Fragen, die sich aus der besonderen Situation unseres Vereinsgeländes am Rhein mit seinen Anlagen ergeben.



Wir danken an dieser Stelle allen Mitgliedern für Ihre bisherige Mitarbeit bei dieser dritten Auflage und erwarten auch künftig Anregungen und Beiträge.



Der Pegel

Die Nutzung des Hafens und des Clubgeländes ist abhängig vom Wasserstand des Rheins. Aus diesem Grunde ist es für jeden Bootsbesitzer wichtig, ständig den Pegelstand im Auge zu behalten. Er ist zu erfahren durch folgende Quellen:

- Telefonischer Ansagedienst Pegel Düsseldorf
0211-19429
andere Rheinpegel mit entsprechender Vorwahl z.B. 19429 für Andernach
- Dienststelle der Wasserschutzpolizei
0211 86203511
- Videotext ARD/ZDF Seite 557
Pegelstände des Rheins u. d. Nebenflüsse
- <http://www.duesseldorf.de/aktuell/pegel/>
- https://www.elwis.de/gewaesserkunde/Wasserstaende/Wasserstaende_start.php?target=1&pegelId=8f7e5f92-1153-4f93-acba-ca48670c8ca9



Im unserem Hafen in Volmerswerth stellt sich die Situation bei unterschiedlichen Wasserständen folgendermaßen dar:

PEGEL

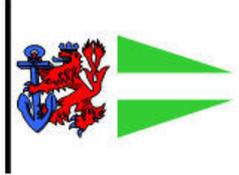
03.00 m Spundwand am Gleis unter Wasser. Es kann mit Tiefgängen bis zu 1,50 m geslippt werden

06.00 m Der Hafen ist voll. Die Überflutung des unteren Geländes beginnt

08.60 m Die Überflutung des oberen Geländes beginnt

09.00 m Das Windenhaus steht im Wasser.

10.00 m Die stromseitige Deichtreppe liegt halb unter Wasser.

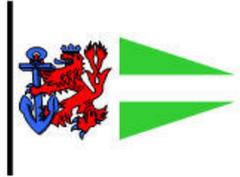


Die Steganlage

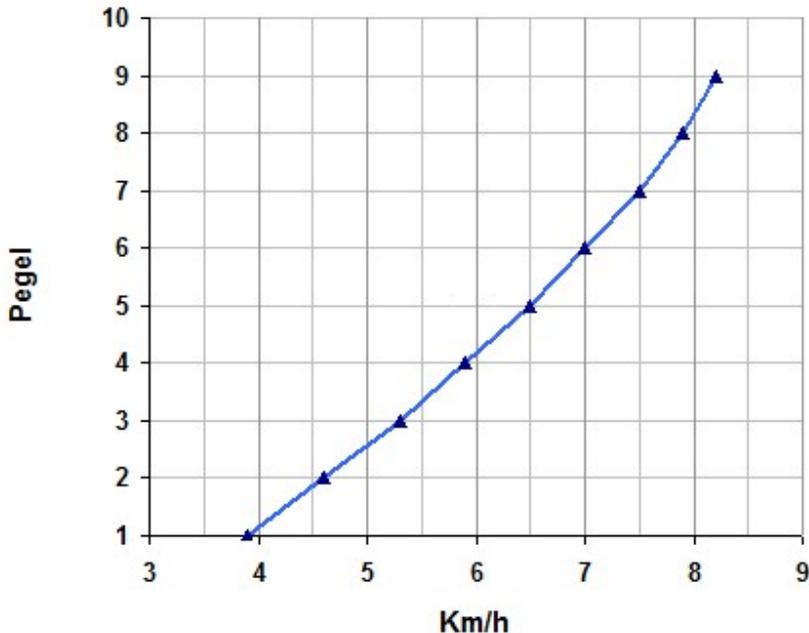
Die schwimmende Steganlage bewegt sich an den Schoorbäumen automatisch mit den wechselnden Wasserständen auf und ab. Da der Hafen nicht hochwassersicher ist, müssen alle Schiffe ab einem Pegelstand von 6.50 m von der Steganlage entfernt sein. Schwächer motorisierte Schiffe sollten nicht erst im letzten Augenblick in sichere Häfen überführt werden

Sofern der Wasserstand es zulässt sind die Boote von spätestens Anfang November bis in den März wegen der starken Strömung bei möglichem Hochwasser auszuslippen oder müssen benachbarte Häfen nutzen. Dann wird die Unterstromanlage von den Bäumen gelöst und in die Oberstromanlage eingeschwommen. Beide werden mit Hochwasserdrähten an den Verankerungen der Schoorbäume gesichert. Auch die Umzäunung des unteren Geländes und die Brücken zu den Stegen werden vorsorglich in jedem Herbst entfernt (siehe Gelände)





Das folgende Diagramm zeigt, dass Strömungsgeschwindigkeit des Rheins mit höherem Wasserstand schnell ansteigt.



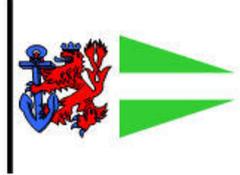
Ein weiterer für Segler wichtiger Aspekt, der vom Pegel abhängt, ist die Durchfahrtshöhe unter den Brücken. Wie kann ich feststellen, ob die Höhe der Brücken für den Mast meines Schiffes noch ausreicht? Dies kann ebenfalls über den aktuellen Pegelstand ermittelt werden:

Bezogen auf Düsseldorf haben alle Rheinbrücken eine Durchfahrtshöhe von 17.90 m bei (theoretisch) Pegelstand 0.00m.

Beispiel:

Brückenhöhe Pegel 0	17,90 m
aktueller Pegel, z.B. 3.00 m	- 3,00 m
tatsächliche Höhe der Durchfahrt	14,90 m

Man erhält also die Durchfahrtshöhe, indem man von 17.90 m den aktuellen Pegelstand von Düsseldorf abzieht. Zur Sicherheit sollten 0.50 m zusätzlich einkalkuliert werden. Achtung! Bei Bogenbrücken zeigt eine Markierung im mittleren Teil den Bereich der errechneten Durchfahrtshöhe an. Seitlich hat die Brücke eine geringere Höhe.



Die Wasserliegeplätze

Die Wasserliegeplätze werden in einer jährlich fortgeschriebenen und berichtigten Zeichnung festgelegt. Sie werden vom Vorstand vergeben. Veränderungen der Boxenbreite oder Liegeplatztausch sind mit dem Hafewart zu besprechen. Die Änderung muss dem Vorstand schriftlich mit Datum mitgeteilt werden.

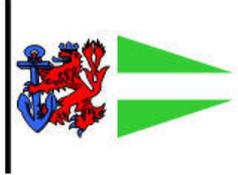
Als Boxeninhaber ist man für die Ausstattung mit Reibhölzern und für die Pflege und Wartung des landseitigen Auslegers verantwortlich.

Ausleger, sowie Klampen und Poller der Schiffe werden geschont, wenn die Festmacher des Schiffes mit Federn oder Gummipuffern ausgestattet sind.

Die Wasserversorgung der Steganlage wird mit Grundwasser gespeist. Das Wasser ist nur für Reinigungsarbeiten geeignet und kein Trinkwasser. Dieses gibt es nur am Clubhaus, das an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen ist.

Die Entnahme elektrischen Stroms ist nur unter Verwendung der druckwasserdichten Normstecker möglich. Für eine gerechte Verteilung der Stromkosten verwendet jedes Mitglied seinen eigenen Zähler. Am Jahresende wird der Zähler abgelesen, der Stand auf dem Arbeitsstundenzettel notiert und dem Kassierer übergeben. Die Stromkästen auf dem Steg sind aus Sicherheitsgründen stets verschlossen.

Nobody is perfect - nicht jedes Manöver klappt. Um zu vermeiden, dass bei der Beschädigung fremder Schiffe der Verursacher den Schaden nicht ersetzen kann, muss jedes Schiff des Vereins Haftpflicht-versichert sein. Der Vorstand hat das Recht den Versicherungsnachweis einzusehen.



Technische Anlagen und Geräte

Vor der ersten Benutzung muss sich jeder vom Hafewart oder erfahrenen Mitgliedern in die Bedienung von Winde, Kran und anderen technischen Geräten einweisen lassen.

Die Winde besitzt 4 Geschwindigkeiten, die in Abhängigkeit vom Gewicht des Schiffes zu wählen sind.

Schaltung:

1/4 = 176 UpM für Boote bis ca. 8 t und Kran

1/3 = 282 UpM für Boote bis ca. 5 t.

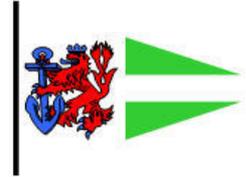
2/4 = 452 UpM für Boote bis ca. 3 t

2/3 = 725 UpM für Boote bis ca. 1,5 t

Die Getriebeschaltung liegt links neben der Winde und wird mit den beiden Flacheisen durch Verstellen der Nuten auf die vorgesehenen Zahlen umgeschaltet. Oberer Stellung mit Nute = (1) + (2) Unterer Stellung mit Nute = (3) + (4) Der Leerlauf der Winde wird durch Anheben des roten Arretierungsknopfes und Einrücken nach rechts in die Bohrung bewirkt. In umgekehrter Weise - Hebel nach links- wird der Antrieb wieder eingerückt.

Anweisungen zur Windenbedienung:

1. Vor jeglicher Arbeit an der Winde, auch bei Einlegen von Gängen, ist die Winde durch Abschalten des Windenhauptschalters zu sperren.
2. Bei Betrieb der Winde ist der Aufenthalt im Windenhaus verboten.
3. Bei Gefahr ist der Windenbetrieb durch Betätigung eines NOT- AUS Tasters sofort zu sperren. NOT- AUS Taster befinden sich an jedem Bedienkasten und am Verteilerkasten außen am Windenhaus.
4. Bei Windenbetrieb mit angehängter Last ist der Aufenthalt im Fahrbereich unterhalb und oberhalb der Last verboten.
5. Der Bediener darf die Winde nur bei vollständiger Einsicht in den Fahrbereich in Gang setzen. Gegebenenfalls sind Sicherungsposten einzusetzen.
6. Bei jedem längeren Zwischenstopp ist die Last durch mehrere Hemmschuhe zu sichern. Holzkeile sind verboten!



7. Bei jeglichem Anzeichen von Störungen oder mechanischen Beschädigungen an Seil, Befestigungen oder Winde muss der Betrieb eingestellt werden. Eventuell angehängte Lasten sind sorgfältig zu sichern.
8. Nach jedem Winden betrieb ist die Last zu sichern und abzuhängen. Der Windenhauptschalter ist auszuschalten und durch das Windenschloss zu sichern. Alle benutzten Geräte sind an ihren Ursprungsort zurückzulegen.

Die Windensteuerung

Die Bedienung der Winde erfolgt über zwei Bedienkästen mit Tastern und Leuchtmeldern. Diese Kästen sind an der Sliprampe auf dem unteren Hafengelände, bzw. am Quergleis auf dem oberen Hafengelände angebracht. Alle Steuersignale werden über eine Steuerleitung mit 24V Wechselspannung zum Steuerkasten im Windenhaus übertragen. Die Steuerspannung wird zusammen mit der Kraftstromversorgung des Motors durch den Winden Hauptschalter außen am Steuerkasten des Windenhauses eingeschaltet.

Der Einschaltzustand und das Vorhandensein der Steuerspannung wird durch einen grünen Leuchtmelder angezeigt.

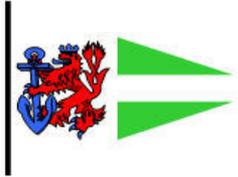
Die Bedienung ist allerdings gesperrt, wenn einer der auf den beiden Steuerkästen gut sichtbar angebrachten NOT-AUS Taster eingerastet ist. Diese Taster unterbrechen die Funktion der AUF bzw. AB Taster, nicht jedoch die Steuerspannung und die Kraftstromversorgung des Windenmotors. Ein dritter NOTAUS Taster befindet sich am Verteilerkasten außen am Windenhaus. Die Betätigung dieses Tasters unterbricht direkt die Steuerspannungsversorgung und die Kraftstromversorgung der Winde. Ist dieser Taster also eingerastet, erfolgt keine Bereitschaftsanzeige durch den grünen Leuchtmelder der Bedienkästen.

Die Ansteuerung der Winde erfolgt über die beiden Taster mit den Symbolen für AUF und AB:

Dabei ist folgendes zu beachten:

9. Die beiden Taster sind gegeneinander verriegelt, d.h. eine gleichzeitige Betätigung sperrt jede Funktion.
10. Der Bedienkasten des oberen Geländes hat Priorität, d.h. wird oben z.B. AUF gedrückt und unten AB, so fährt die Winde aufwärts. Bei Gefahr ist jedoch jederzeit eine Unterbrechung durch den NOT-AUS Taster möglich.

Die jeweilige Funktion wird durch rote Leuchtmelder oberhalb der zugehörigen Taster parallel an beiden Bedienkästen signalisiert.



Der Traktor



Der vereinseigene Traktor darf nur von Mitgliedern gefahren werden, die mindestens Führerschein Kl. 3 haben. Auch hier gilt: **Vorher einweisen lassen!**

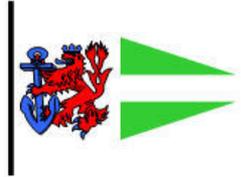
Der Kran

Er ist für das Bewegen von Booten mit maximal 2 t , sowie zum Maststellen- und Legen geeignet. Die Elektrowinde muss dabei auf **langsamste** Geschwindigkeit ($1/4 = 176 \text{ UpM}$) geschaltet sein. Bei jedem Zwischenstop und Abstellen muss der Kran unbedingt mit Hemmschuhen gesichert werden. Wegen seines großen Gewichtes muss er auf der Schräge stets mit dem Windenseil gesichert bleiben. Er ist regelmäßig abzusmieren. Nach der Benutzung wird das Krangeschirr in das Windenhaus zurückgebracht und der Kran wieder auf seinen Platz jenseits des Quergleises gestellt.



Ausslippen

Zur Vorbereitung wird der Slipwagen auf Funktionsfähigkeit überprüft, Mängel werden beseitigt und die Räder abgeschmiert.



Wasserstand beachten, HZW informieren, sowie Winden- und Gleisanlagen überprüfen. Wenigstens 4 Personen sollten einen Slipvorgang ausführen.

Steht der betriebsbereite Slipwagen auf dem gesicherten Querwagen (Hemmschuhe und Gleiskrallen!), wird das Windenseil eingeschäkelt. Danach werden die beiden Gleiskrallen vom Querwagen entfernt. Jetzt kann die Windenschaltung auf AB gedrückt werden und **gleichzeitig** muss der Slipwagen über den Querwagen hinweg auf die Schräge geschoben werden. Ist der Slipwagen gut 1 Meter unterhalb des Quergleises, die Winde stoppen.

Dann wird die Seilrolle unter das Seil gestellt, ebenso die flacheren, das Schamfielen des Drahtseiles verhindernden Seilrollen auf Position verbracht. Das Gleis ist gegen Unbeteiligte (Kinder usw.) abzusichern. Winde jetzt wieder auf AB drücken, so dass der Slipwagen mit dem Seil über die Rollen ins Wasser rollen kann. Solange der AB-Knopf gedrückt wird, muss sich der Slipwagen ständig abwärts bewegen, damit sich auf der Windentrommel keine Lose bilden kann, die das Seil in das Räderwerk kommen lassen könnte.

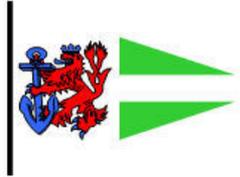
Hat nun der Slipwagen die erforderliche Eintauchtiefe erreicht, wird die Winde durch Freigabe des AB-Knopfes angehalten. Das Boot und zwei Personen werden über den Slipwagen gefahren. Der Abstand zwischen Bordwand und Rungen sollte je nach Boot 30 - 40 cm betragen, damit sich das Schiff beim Anziehen und Aufsetzen an die Rungen legt. Schwimmt das Boot in der richtigen Position, gibt der Skipper dem Drücker Anweisung zum AUF-drücken. Dabei sollte ein langsamer Gang verwendet werden. damit der Wagen nicht aus der Schiene springt. Sollte sich beim Aufslippen zeigen, dass das Boot nicht optimal auf dem Slipwagen steht, muss der Skipper das AB ordern und eine Korrektur vornehmen. Ist die Position des Bootes auf dem schon etwas hochgezogenen Slipwagen o.k., wird das Boot an den Rungen vertäut. Die Besatzung bleibt auf der Wasserseite mittschiffs.

Das Boot bis in Höhe der Weidenbäume ziehen. Boot und Slipwagen hier mit dem Hochdruckreiniger säubern. Nach der Reinigung geht es aufwärts auf das Quergleis (Rolle weg), wo der Querwagen das Boot aufnimmt. Slipwagen auf dem Quergleis mit Krallen und Hemmschuhen sichern. Lose ins Windenseil. Slipwagen ausschäkeln. Boot mit Slipwagen auf Lagerposition bringen und mit Keilen rundum sichern. Das Boot muss stets so auf dem Slipwagen gesichert sein, dass der Slipwagen mit dem Boot problemlos im Bedarfsfall verschoben werden kann.

Nun werden alle benutzten Geräte gesäubert und an Ort und Stelle zurück gebracht, die Winde abgestellt, der Winden Hauptschalter ausgeschaltet und durch das Schloss gesichert.

Einslippen

Zur Vorbereitung werden der Slipwagen mit Boot kontrolliert und evtl. Mängel behoben, Radnaben abgeschmiert und gangbar gemacht. Sliptermin mit HZW und weiteren Slipwilligen abstimmen! Alle Eigner in Kenntnis setzen und bestätigen lassen, dass ihre Slipwagen mit Boot ordnungsgemäß für die Bewegungen bereit sind. Gleisanlage, Querwagen, Hemmschuhe,



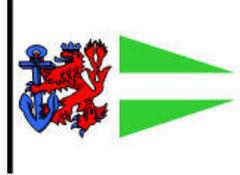
Seilrollen und Winde mit Schaltung überprüfen. Leiter und Tauwerk bereitstellen. Box am Steg betriebsklar machen. Wenigstens 4 erwachsene Personen sollten den Slipvorgang eines Bootes ausführen.

Nachdem die Winde entsprechend gerichtet ist, wird das Boot auf den mit Hemmschuhen und Bremsklauen gesicherten Querwagen geschoben. Der Querwagen wird an Gleis 1 zur Abfahrt positioniert. Zwei Hemmschuhe sichern ein Verschieben des Querwagens. Das Windenseil wird mit Schäkkel in der Öse des Slipwagens befestigt. Dann werden die beiden Bremsklauen vom Querwagen entfernt. Nun kann die Winde bei gleichzeitigem Schieben des Slipwagens und durch Drücken des AB-Knopfes in Betrieb genommen werden und der Slipwagen mit gesichertem Boot auf die Schräge geschoben werden. Die Seilrollen positionieren!

Auf der Schräge der Gleisanlage läuft ein ordnungsgemäß gewarteter Slipwagen mit Boot normalerweise bis ins Wasser. Der Bediener der Windenschaltung AUF/AB muss trotzdem aufmerksam darauf achten, dass der Slipwagen sich ständig zum Hafen hin bewegt und keine Lose ins Seil kommt. Bei evtl. Stillstand des Slipwagens ist der AB-Knopf sofort loszulassen. Kurz den AUF-Knopf betätigen und prüfen, warum der Slipwagen abgebremst wurde. Notfalls, wenn die Räder oder die Schienen verdreht sein sollten, muss unter gleichzeitiger Betätigung des AB-Knopfes der Slipwagen über diesen Punkt geschoben werden. Die Slipcrew muss ständig darauf achten, dass sich während des gesamten Slipvorganges keine Personen im Gleisbereich befinden.

Sobald der Slipwagen mit Boot in Höhe der beiden Weiden ist, wird der Slipvorgang gestoppt und die Besatzung besteigt mittels der bereitgestellten Leiter von der Landseite das Boot und begibt sich mittschiffs zur Wasserseite an die Rungen. Der Slipvorgang wird nach Entfernen der Leiter fortgesetzt. Ist der Slipwagen im Wasser, werden die das Boot an die Rungen haltenden Leinen gelöst. Sobald das Boot aufschwimmt, AB-Knopf loslassen. Das Boot kann nun der entsprechenden Box zugeführt werden. Bei stärkeren Winden empfiehlt es sich, mit Sicherheitsleinen das Boot behutsam vom Slipwagen zu verholen.

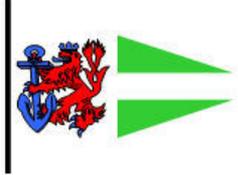
Der Slipwagen wird nun hochgeholt und auf den vom HZW zugewiesenen vorläufigen oder endgültigen Platz befördert. Nicht mehr benötigte Dinge, wie Stützen, Leiter, Pallhölzer, Plane usw. werden so auf dem Slipwagen befestigt, dass ein späteres Umpositionieren des Slipwagens möglich ist. Der Slipwagen sollte den Namen des Eigners/Bootes gut sichtbar tragen. Nach dem Slippen muss die Winde (siehe oben) wieder ausgestellt werden.



Das Werkzeug

Das Werkzeug stellt für den Verein einen nicht unerheblichen Wert dar. Zudem ist es wichtig, dass es in entscheidenden Situationen auch verfügbar und in gebrauchsfähigem Zustand ist. Daher gibt es auch hier einige Regeln für die Nutzung des Werkzeugs zu beachten

11. Das Werkzeug des Düsseldorfer Segler-Vereins ist ausschließlich für die Durchführung von Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten des gesamten Vereinsgeländes und des Vereinseigentums bestimmt. In Ausnahmefällen kann es von den Mitgliedern des Düsseldorfer Segler-Vereins für Reparaturarbeiten an den Booten, Trailern und Slipwagen der Vereinsmitglieder genutzt werden.
12. Das Werkzeug darf nur auf dem Vereinsgelände genutzt werden.
13. Das benutzte Werkzeug ist nach erledigter Arbeit, spätestens aber abends (vor Anbruch der Dunkelheit) an seinen Entnahmeort zurückzubringen. Das gilt auch für mehrtägige Arbeiten.
14. Hochwertiges Werkzeug (z.B. Elektrowerkzeuge, Kettensäge) ist in einem verschlossenen Stahlschrank gelagert und wird nur durch den Hafen- und Zeugwart bzw. in Vertretung durch ein anderes Mitglied des Vorstand herausgegeben. Die Ausgabe dieses Werkzeugs wird im Werkzeugbuch dokumentiert.
15. Das Werkzeug ist pfleglich zu behandeln. Schäden am Werkzeug sind dem Hafen- und Zeugwart zu melden.
16. Schäden an Werkzeugen, die bei Arbeiten an eigenen Booten, Trailern oder Slipwagen entstanden sind, sowie Verbrauchsmaterialien der Werkzeuge (Bohrer, Trennscheiben etc.) hierfür sind durch den Benutzer kurzfristig auf eigene Kosten zu ersetzen.
17. Der Benutzer des Werkzeuges hat vor Beginn der Arbeitsaufnahme den einwandfreien Zustand der Werkzeuge zu überprüfen.
18. Für eine ausreichende persönliche Schutzeinrichtung ist durch den Benutzer des Werkzeugs Sorge zu tragen.
19. Die Benutzung der Werkzeuge erfolgt auf eigene Gefahr.
20. Der Betrieb von gefährlichen Werkzeugen sollte nur durch eingewiesene bzw. sachkundige Mitglieder und aus Sicherheitsgründen in Begleitung einer zweiten Person erfolgen.



Das Gelände

Damit das Vereinsgelände immer einen erfreulichen Anblick bietet und keine unnötigen Gefahren birgt, sollte sich jeder um Ordnung und Sauberkeit bemühen.

Das obere Gelände dient zur Winterlagerung und Überholung von Schiffen. Da das gelegentliche Verschieben unvermeidlich ist, muss das Schiff so sicher auf dem Slipwagen oder Trailer befestigt sein, dass es jederzeit zu bewegen ist. Überhängende Teile (Masttop! Außenbordmotor!) müssen gegen Beschädigung gesichert sein. Werden Trailer mit einem Schloss gesichert so ist in jedem Fall ein gekennzeichnete Schlüssel an den Vorstand zu übergeben, der diesen im Geschäftszimmer hinterlegt. Das Verschieben von Schiffen sollte nach Möglichkeit mit dem Eigner abgesprochen werden.

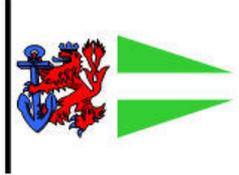
Es ist selbstverständlich, dass alle Abfälle (auch Schleifstaub) nicht auf dem Gelände gelagert, sondern sofort ordnungsgemäß entsorgt werden. Aus Gründen des Umweltschutzes dürfen keine Schadstoffe in den Boden oder das Wasser eingebracht werden. Also: Vorsicht beim Umgang mit Farbe, Schmiermitteln und Treibstoffen. Altöl muss über Rücknahmepflicht der Tankstellen oder beim Betriebshof des "Amtes für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung" in Flingern (Gelände der Müllverbrennungsanlage) entsorgt werden. (Kostenloser Service!)



Aus dem gleichen Grund sind Wasch-, Pflege- und Reparaturarbeiten an Autos auf dem Gelände verboten. Im Sommer können PKW auf dem oberen Gelände geparkt werden. Wer sein Auto während des Urlaubstörns länger dort stehen lässt erleichtert den Clubkameraden das Rangieren, wenn er die Handbremse gelöst lässt. Ggfs sollten längeres Parken mit dem Hafewart abgesprochen und die Autoschlüssel hinterlegt werden.

Bitte alle privaten Slipwagen, Trailer usw. mit Namen kennzeichnen, damit keine Verwechslungen passieren und der Vorstand den Überblick behält. Das Aufstellen von Wohnwagen ist nicht erlaubt.

Das untere Gelände dient als Spiel- und Liegewiese, zum Falten von Segeln und zur Lagerung von Jollen. Diese Lagerung wird mit dem Hafewart besprochen und dem Vorstand schriftlich mitgeteilt. Das untere Gelände darf in Ausnahmefällen und nur kurzfristig zum Be- und Entladen



oder Schiffstransport mit Kraftfahrzeugen befahren. Hunde sind grundsätzlich an der Leine zu führen.

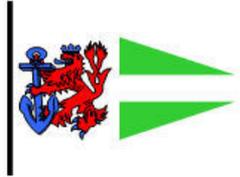


Das untere Gelände ist nur während der Saison eingezäunt. Der Zaun wird wegen der Hochwassergefahr im Herbst gelegt, denn die starke Strömung und Treibgut könnten sonst den Zaun umknicken und beschädigen. Im Winter ist also nur das obere Gelände eingezäunt. Dies geschieht nach Ankündigung in einem gemeinsamen Arbeitseinsatz und unabhängig davon ob noch Boote am Steg liegen! Wer nicht möchte, dass sein Boot während des Winters durch Diebe oder Vater Rhein selbst abhanden kommt, sollte es vor dem Zaunlegen in Sicherheit bringen.

Im Frühjahr wird der Zaun wieder gesetzt und das Gelände gegebenenfalls von Treibgut befreit.

Auch für Landlieger gilt: Immer den Pegelstand im Auge behalten! (siehe Tabelle) Die Clubkameraden sind sehr hilfsbereit bei drohendem Hochwasser, aber selbst "Retter" zu sein übt und macht viel mehr Spaß!

Zu den Arbeitsdiensten, die dazu dienen alle Anlagen instand zu halten, wird durch Rundschreiben eingeladen. Arbeitsleistungen zu anderen Zeiten müssen mit dem Hafewart vereinbart werden. Die geleisteten Arbeitsstunden werden anschließend notiert und vom Hafewart abgezeichnet.



Das Clubhaus

Die Clubräume dienen dem Treffen zu Veranstaltungen und dem geselligen Beisammensein. Da sie nicht bewirtschaftet sind, organisieren die Mitglieder die Bewirtung selbst. Dies klappt hervorragend, wenn jedes Mitglied

- das Vertrauen der Clubkameraden dankt, indem verzehrte Getränke und Speisen auch ohne Kontrolle bezahlt werden.
- Gläser spült, leere Flaschen zurückstellt und evtl. auf der Terrasse benutzte Aschenbecher leert.
- vor dem endgültigen Verlassen die Räume lüftet und (im Winter) die Thermostatventile der Heizkörper auf Stufe 2 zurückdreht.

Die Küche ist für die Benutzung bei Veranstaltungen gedacht und sollte nicht der privaten Versorgung dienen.

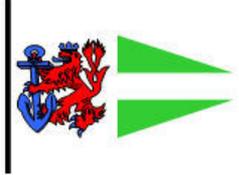
Wenn die Clubräume für geschlossene Gesellschaften vermietet sind, können sie den Mitgliedern nicht zur Verfügung stehen.

In den unteren Räumen befinden sich Spinde für den privaten Gebrauch. Ihre Vermietung regelt der Kassierer. Da er einmal im Jahr die Gebührenrechnung schreiben muss und kein Hellseher ist, muss jeder Spind deutlich mit dem Namen seines Besitzers auf einem festen Schild versehen sein. (Spinde mit unklaren Besitzverhältnissen werden von Zeit zu Zeit entrümpelt und neu vermietet) Aus Sicherheitsgründen dürfen in den Räumen keine Treibstoffe und Gasflaschen gelagert werden.

Es sollen keine Gegenstände außerhalb der Spinde gelagert werden. Ausnahmen:

- Riggs der Jugendboote im kleinen Spindraum
- Segel zum Trocknen im kleinen Spindraum
- Jugendoptimisten im Winter, sofern der Platz ausreicht

Die Garage dient der Lagerung von Jugendbooten. Unter der Terrasse können Masten gelagert werden..



Rund um das Haus ist kein Abstellplatz für Schiffe und andere Geräte. Nur zu Hochwasserzeiten werden Ausnahmen gemacht, ansonsten sind die Boote auf dem eingezäunten Gelände sicherer untergebracht

