

Herzlich Willkommen zur Bootsobleute- und Steuerleute-Unterweisung des FRC von 1882 e.V.

Theoretischer Teil
Praktischer Teil geplant

am 21.01.2023
am 15.04.2023



Gliederung

1. Verantwortung im Ruderboot
2. Boote steuern und führen
3. Hochwasser und Niedrigwasser in der Oder
4. Steuerregeln
5. Ruderbefehle des Deutschen Ruderverbandes
6. Verkehrsregeln (Binnengewässer)
7. Knoten
8. Verkehrszeichen (Binnengewässer)

1. Verantwortung im Ruderboot



Bootsobleute (folgend auch als Bootsobmann bezeichnet):

- Einteilung und Einweisung des Steuermanns / der Steuerfrau
- Fahrt in Fahrtenbuch (efa - elektr. Fahrtenbuch) eintragen
- Boot und Zubehör überprüfen und zum Steg bringen (lassen)
- Überwachung von Kommandos und Kurs
- verantwortlich für die Einhaltung der Verkehrsregeln, für Besatzung und Boot
- trifft die wesentlichen Entscheidungen während der Fahrt (Unterbrechung, Anlegen, Abbrechen bei Unwetter usw.)
-

Steuerleute (folgend auch als Steuermann bezeichnet):

- Anweisungen des Bootsobmannes / der Bootsobfrau umsetzen
- Erteilung von Ruderkommandos
- Kurs wählen und steuern
- Verkehrslage beobachten

Eignung von Bootsleuten und Steuerleuten:

- keine Altersbegrenzung
- Legitimation durch Vorstand oder Trainer bei Jugendlichen
- maximal 0,5 Promille Alkohol
- bei längeren Fahrten Ausweis mitführen
- einschlägige Erfahrung auf dem Wasser
- Die Obleute sind immer im Fahrtenbuch zu unterstreichen. Als Obmann / Obfrau kann jeder (der fähig ist) im Boot bestimmt werden, auch die Steuerleute.

2. Boote steuern und führen

Steuern mit Steuer

- beim Ziehen an der Steuerleine wird das Boot einseitig abgebremst, Bug schwenkt in diese Richtung
- ein treibendes Boot kann nicht mit dem Steuer in eine andere Richtung gebracht werden
- möglichst wenig und weich am Steuer ziehen
- möglichst nur während des Vorrollens steuern
- kurz bevor der Bug in die gewünschte Richtung zeigt nicht mehr steuern



Beim Vorrollen steuern –
Lieber öfter als hart.

Steuern mit Ruderbefehlen

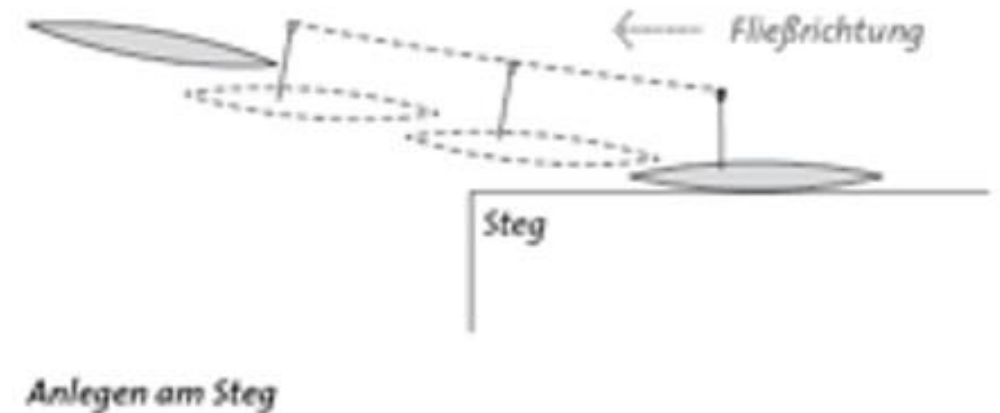
- wenn Kursänderung mit dem Steuer nicht ausreicht (Notsituation, scharfe Kurve,)
- bei treibenden Boot
- Boot ohne Steuer
- Kursänderung durch:
 - einseitiges Überziehen
 - einseitiges Stoppen
 - beidseitiges Stoppen
 - Wende

Der Steuermann muss:

- Ruderbefehle kennen und die Auswirkung jedes einzelnen
- die zu rudernde Strecke kennen bzw. bei Wanderfahrten vom Fahrtenleiter über Besonderheiten informiert worden sein

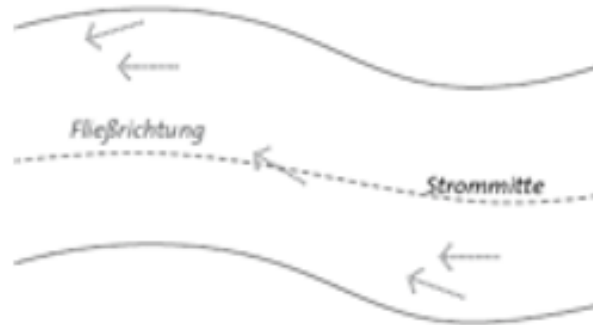
Was der Steuermann zur Ausfahrt wissen sollte:

- das Einsteigen – gemeinsam, einzeln
 - Steuermann steigt, wenn nicht gemeinsam, als letzter ein und als erster aus. Situationsbedingt ggf. einzeln einsteigen.
- Steuerleine – nicht vor dem Bauch
 - hinter bzw. unter ihm
- Nach dem Anlegen
 - Steuermann steigt als erster aus und hält Boot fest. Situationsbedingt ggf. einzeln aussteigen.
 - Bootsobmann überwacht reinigen und einlagern des Bootes, Eintrag ins Fahrtenbuch.
- Ablegen und Anlegen mit/ ohne Steg, gegen Strom

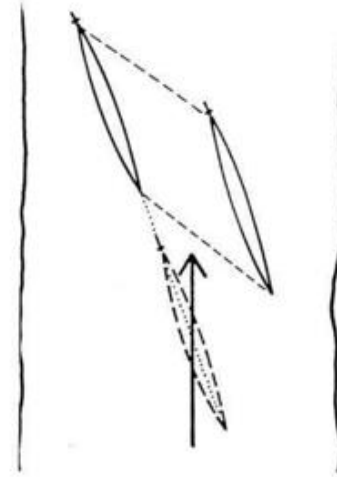


○ Rudern in der Strömung

- stromab bestenfalls im Stromstrich steuern
- stromauf bestenfalls von Innenkurve zu Innenkurve steuern
- Versatz durch Strömung:



Stromstrich – nützlich und gefährlich



Exkurs: **Fahrt durchs Wasser**

➡ **Geschwindigkeit eines Wasserfahrzeugs relativ zur befahrenen Wassermasse**

Berücksichtigung von

- Strom (Versatz des Fahrzeugs durch die Strömung) und
- Abdrift (Versatz des Fahrzeugs durch Windeinfluss)

➡ **Geschwindigkeit über Grund** (Fortbewegung relativ zum Boden)

Ein treibendes Fahrzeug macht Fahrt über Grund, aber keine Fahrt durch Wasser. Ein in einer Strömung liegendes Fahrzeug (Position haltend) macht Fahrt durch Wasser (exakt Strömungsgeschwindigkeit) aber keine Fahrt über Grund.

Bei Fahrt gegen die Strömung ist Fahrt durch Wasser größer, bei Fahrt mit Strömung kleiner als Fahrt über Grund.

Fahrt durch Wasser erforderlich für Steuerwirkung!

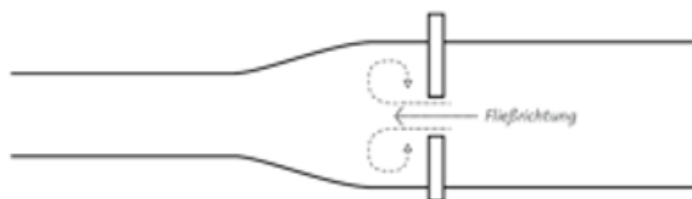
- Wenden und Ausfahrt/ Einfahrt in den Oderarm
 - Zum Wenden den Bug in die Strömung steuern
 - Zur Aus- oder Einfahrt in den Oderarm die Wirkung der Strömung auf den Bug bzw. Heck beachten

- Treiben lassen – achtsam sein bei:
 - Seitenströmung und Buhnen
 - Engen und Brücken
 - Quer treiben und Schifffahrt

- Fahren, Reusen
 - freifahrende Fahren, Fahren am Führungsseil

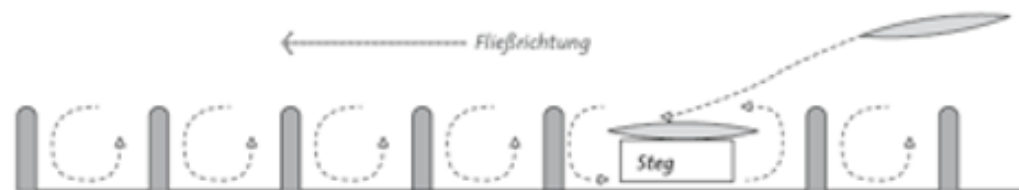
Rollfahren, Gierseilfahren

- Neerstrom (Gegenströmung)
 - zwischen Brückenpfeiler



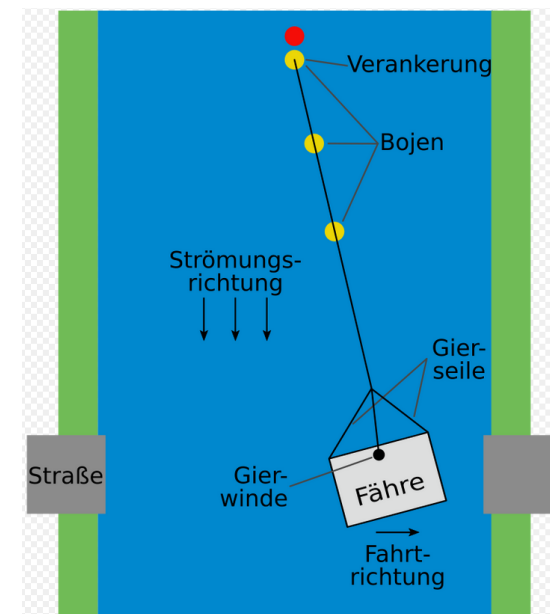
Neerströme entstehen an Querbauwerken

- zwischen Buhnen



Buhnen

Gegen Neerstrom anlegen



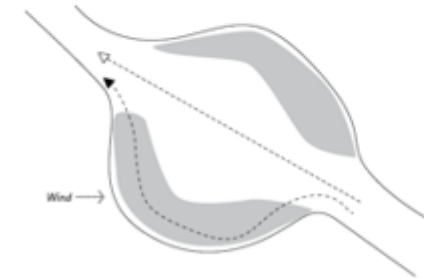
○ Sogwirkung

- Engstellen an Brückenpfeilern
- Schiffe, Schubverband
- Hinter der Bugwelle entsteht eine Strömung, die direkt unter das Schiff zieht.
- Die Heckwelle erzeugt Wirbel, in der das Ruderboot nicht mehr kontrolliert werden kann.



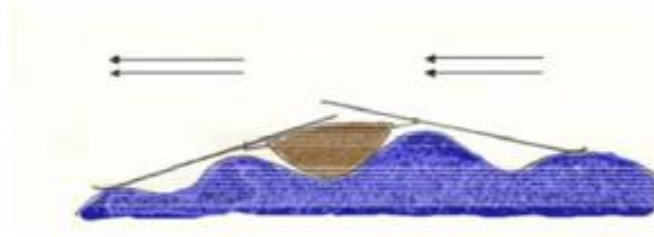
○ Befahren und Überqueren von Seen

- Problemlos bei Windstille
- Überqueren nicht gestattet bei weit auseinanderliegenden Ufern (z. B. Müritz)
- Witterung beachten



Was tun bei Wellen der Schifffahrt?

- kleine Wellen senkrecht oder bis 30° ansteuern und durchschneiden
- bei höheren Wellen:
 - ❖ anhalten und Boot parallel zu den Wellen legen
 - ❖ Boot mittels Innenhebel gegen die Wellen ankippen



- ❖ ggf. durch vor- oder rückrollen der Mannschaft den Bug oder das Heck entlasten
- ❖ auf Abstand vom Ufer achten

Wetter und Dunkelheit





3. Hochwasser und Niedrigwasser in der Oder

Hochwasser auf der Oder

- Starke Strömung
- Treibgut
- Buhnen knapp unter der Wasseroberfläche
- Ende Schifffahrt gleich Ende Rudern, ggf. andere Regel in der Ruderordnung des Vereins

Niedrigwasser auf der Oder

- Flache Stellen
- Sandbänke – Innenkurven meiden
- Steine und Gegenstände im Wasser

4. Steuerregeln

- Eine Richtungsänderung mit dem Steuer ist nur möglich, wenn das Boot schneller als das umgebende Wasser ist.
- Steuern bedeutet zunächst immer Geschwindigkeitsverlust. Deshalb soll so wenig wie möglich gesteuert werden.
- Optimal wäre: Nur an der Steuerleine ziehen, wenn die Blätter außerhalb des Wassers sind. Die Steuerwirkung ist bei im Wasser verankerte Blätter sehr gering und bremst das Boot sehr stark.
- Das Steuer sollte nur leicht eingeschlagen und weich betätigt werden, damit die Gleichgewichtslage des Bootes nicht gestört wird.
- Die Steuerleine darf nicht um den Körper des Steuermanns geschwungen werden. Sie wird – insbesondere im Rennboot – mit den Händen auf der Bordwand festgehalten und sollte ständig gespannt sein. Dies gilt vor allem beim Rückwärtsrudern.
- Bei langen und hohen Wellen muss das Boot parallel zu den Wellen gelegt werden. Die Ruderer nehmen die Sicherheitsstellung ein, bis die Wellen abgeritten sind.
- Nicht direkt vor der Berufsschifffahrt die Seite wechseln, von der Ausweichpflicht von Ruderbooten einmal abgesehen, denn die Schiffe haben meist einen »toten Winkel« von 300 Metern.
- Immer gegen die Strömung an- und ablegen. Ausnahme: bei sehr schwacher Strömung und sehr starkem Wind gegen die Strömungsrichtung.

Beachte Neerströmung in Buhnen!



5. Ruderbefehle des Deutschen Ruderverbandes

Sofort den richtigen Befehl

Der Steuermann muss in jeder Situation laut und deutlich den angemessenen Befehl geben, ohne dass er lange überlegen muss, wie der Wortlaut für die gewünschte Wirkung ist. Dazu muss er auch stets parat haben, mit welchem Kommando die beste gewünschte Wirkung zu erzielen ist.

Ruderbefehle bestehen aus einem **Ankündigungs- und einem Ausführungsteil** (wenige Ausnahmen). Nach der Ankündigung sollte so viel Pause eingelegt werden, dass sich die Mannschaft auf das konzentrieren kann, was gleich danach zu tun ist. Bei einigen Befehlen muss die Mannschaft zunächst die Stellung für die Ausführung einnehmen.

Mannschaft ans Boot – hebt auf! / auf Schulter hoch

Der Ausführungsbefehl wird nur gegeben, wenn die am Boot versammelte Mannschaft insgesamt kräftig genug ist, das Boot sicher zu tragen und zu drehen.

Boot drehen – Wasserseite (Bootshausseite o. ä.) hoch!

Unbedingt darauf achten, dass die Ausleger und Dollen den Boden nicht berühren.

Wohin mit dem Boot: z.B. **Zu Wasser – marsch**

Fertigmachen zum Einsteigen – steigt ein!

Die Ruderer greifen mit der wasserseitigen Hand beide Griffenden der Skulls (dazu muss das wasserseitige Skull ausgefahren werden) oder den Riemengriff und treten mit dem wasserseitigen Fuß auf das Einsteigbrett. Bei »steigt ein« wird mit dem landseitigen Fuß das Boot vom Steg abgestoßen.

Klarmeldung

Am Bug beginnend melden die Ruderer, sobald sie ruderbereit sind („1 fertig!“, „2 fertig!“, ...).

Alles vorwärts – los!

Nach der Ankündigung rollt die Mannschaft in die Auslage und legt die Blätter **flach aufs Wasser**. Bei der Ausführung werden die Blätter senkrecht gedreht und der Durchzug beginnt.



Backbord (Steuerbord) vorwärts – los!

Durchzug nur auf einer Seite, das andere Blatt wird abgedreht mitgeführt.

Ruder – halt!

Ankündigung beim Blatteinsatz, Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs.
Nach dem Schlag werden die abgedrehten Blätter über Wasser soweit bug-
wärts geführt, bis die Ruder senkrecht zum Boot stehen.

Blätter – ab!

Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.

Stoppen – stoppt!

Durch **dosiertes** Gegenkanten der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weitergekantet.

Backbord (Steuerbord) stoppen – stoppt!

Einseitiges stoppen. Alle stoppen: größte Wirkung, das Boot zum Stehen und auch den Bug zur Seite zu bringen, wenn genau in Fahrtrichtung ein Hindernis auftaucht. Schlagmann allein einseitig stoppen: wenn nach Vorwärtsrudern und »Ruder – halt!« das Boot keine volle Fahrt mehr macht, die stärkste Wirkung zum Abdrehen, beispielsweise für eine Wende oder in einer scharfen Gewässerkurve.

Alles rückwärts – los!

Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Vorwärtsrudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankanten der Blätter während des Freilaufs.

Wende über Backbord (Steuerbord) – los!

Ankündigung: wie zum Rückwärtsrudern Innenhebel am Körper, Blatt flach auf dem Wasser. Ausführung: zunächst auf der in der Ankündigung genannten Seite rückwärtsrudern, das andere Ruder beim Vorrollen über Wasser mitführen, mit diesem dann aus der Auslage vorwärtsrudern und dabei das zuerst benutzte Ruder über Wasser mitführen.

Fertigmachen zum Aussteigen – steigt aus!

Steuermann/-frau ist vorher ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte fest. Der wasserseitige Fuß steht auf dem Einsteigebrett. Beim Aussteigen wird das wasserseitige Ruder mit herausgenommen.



Skulls (Riemen) – lang!

Vorher entweder »Ruder – halt!« oder Hinweis an die Mannschaft, welche Situation bevorsteht. Wenn das Kommando beim Rudern kommt: Ankündigung während des Einsetzens. Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs. Die Ruder werden beiderseits oder nur auf der angekündigten Seite parallel zum Boot genommen und dabei festgehalten.

Skulls (Riemen) – vor!

Ruder aus der Längsrichtung in die Grundstellung senkrecht zum Boot führen.

Backbord (Steuerbord) – überziehen!

Ohne Tempowechsel auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig (ggf. ohne) Kraft rudern.

Hochscheren!

Im Freilauf werden die Innenhebel tief ins Boot gedrückt (z. B. bei hohen Wellen).

Halbe (ohne) Kraft!

Es wird mit wenig (nahezu ohne) Kraft durchgezogen.

Frei – weg!

Dieses Kommando wird gegeben, um „Überziehen“, „Hochscheren“, „Halbe Kraft“, u. ä. wieder aufzuheben.

Regeln und Sicherheit

- Nach dem zu Wasser lassen des Bootes zuerst das stegseitige Skull einlegen.
- Vor dem Einsteigen das wasserseitige Skull ausfahren.
- Beim Aussteigen mit der stegseitigen Hand am Waschbord oder Steg abstützen („Verankerung“ am Steg).
- Ist eine Seite „Skull lang“, wird das Boot leicht zur anderen Seite gekrängt.
- Mit dem Aussteigen das wasserseitige Skull einziehen. Nicht vor dem Aussteigen.
- Stemmbrettriemen nur so festziehen, dass der Fuß sich problemlos rausziehen lässt (Kentersicherheit)

Rettungswesten

- Westen am Markt erhältlich, die beim Rudern nicht mehr behindern.
- Vorzugsweise im Winter im Boot tragen, oder wenn Ufer weit entfernt ist.

RUDERN? NATÜRLICH MIT RETTUNGSWESTE!



Der Deutsche Rudertag regelt gemäß § 2 (3f) GG mit der Sicherheitsrichtlinie die Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb des DRV, um die Ausübung eines sicheren Rudersports zu fördern.

Die Sicherheitsrichtlinie hat der Deutsche Rudertag am 29. November 2014 beschlossen. Sie ist am selben Tag in Kraft getreten. Die Sicherheitsrichtlinie wurde mit überwältigender Mehrheit angenommen.

Sicher rudern

Sicherheitshandbuch des Deutschen Ruderverbands

DRV

Nach dem tödlichen Unfall eines 13-Jährigen auf der Alster rücken Sicherheitsbestimmungen in den Brennpunkt

„Nicht mehr behandelt werden konnten beim letzten Rudertag in Schweinfurt fünf Anträge des Clubs für Wassersport Porz zur Änderung der Sicherheitsrichtlinie, unter anderem mit einer verbindlichen Rettungswestenpflicht für alle minderjährigen Ruderer während der Kaltwasserzeit. In der Diskussion wurde betont, dass die bestehende Sicherheitsrichtlinie alles Nötige wie den Gebrauch von Rettungswesten abdecke und den Vereinen die Möglichkeit gebe, sich ihren Gewässerbedingungen anzupassen. Alle Anträge wurden sehr deutlich abgelehnt.“

6. Verkehrsregeln (Binnengewässer)

Allgemeine Sorgfaltspflicht zur Vermeidung u.a. von

- Gefährdung von Menschenleben
- Beschädigung von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern etc.
- Behinderung der Schifffahrt

Verkehrsregeln gelten für alle Wasserfahrzeuge, egal ob mit oder ohne Maschinenantrieb

Beispiele für:

Schifffahrt

Frachtschiffe, Schubverbände, Schlepper, Ausflugsdampfer, Motorboot über 20m Länge

Yachten über 20m

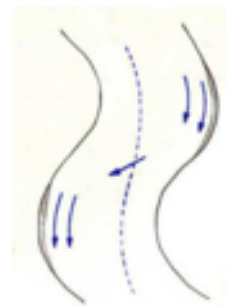
Kleinfahrzeuge (Boote)

Sportmotorboote, Segelboote Schnellboote, Tretboote, **Ruderboote**, Yachten bis 20m

Der Schifffahrt ausweichen

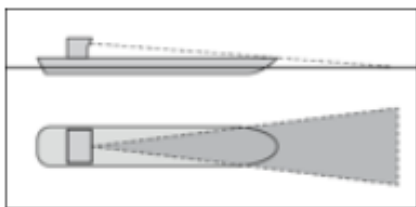
Um auf der Oder der Berufsschifffahrt auszuweichen, müssen wir wissen wie die Schiffe sich bewegen

- Es besteht **kein** Rechtsfahrgebot auf der Oder (wie auch auf den meisten Flüssen).
- Schiffe fahren in der Fahrrinne (durch Bojen begrenzt) bzw. im Stromstrich und orientieren sich an den Verkehrszeichen gelben Kreuze = Übergang von einem zum anderen Ufer in den Kurven. Also von einer Außenkurve zur nächsten. Dementsprechend weicht der Steuermann mit dem Ruderboot zur nächsten Innenkurve (frühzeitig Kurswechsel Anzeigen).



Sichtbereich

- Schiffsführer hat aufgrund der Länge des Schubverbandes, Schleppers etc. auf mehreren Metern vor seinem Bug keine Sicht (toter Winkel). Kreuzen nur weit vorher. Strömungsgeschwindigkeit beachten. Lt. Oderbelehrung 500m.



Der Steuermann wählt den Abstand so, dass er das Führerhaus sehen kann.

Fahrverhalten von Berufsschiffen

- Berufsschiffe können, wenn sie in Fahrt sind, (aufgrund ihrer Masse beladen sind das meistens mehrere tausend Tonnen Ladung) nicht sofort stehen bleiben (aufstoppen).
- Je nach Größe und Beladung kann der Anhalteweg mehrere hundert Meter betragen. Viele Berufsschiffe verfügen über keinen Rückwärtsgang. Um aufzustoppen oder Rückwärts zu fahren, müssen diese Schiffe den Motor abstellen und die Maschine in umgekehrter Drehrichtung erneut starten.
- Beim Aufstoppen von Berufsschiffen kann ein Sog in Richtung Schiff entstehen.
- Bei Kurswechsel wandert das Heck entgegengesetzt zu dem neuen Kurs aus.
- Wird zur Steuerungsunterstützung das Bugstrahlruder eingesetzt entsteht im vorderen Bereich neben dem Schiff ein Sog oder Schwell.

Ausfahrt aus dem Oderarm

- Berufsschiffahrt Vorfahrt lassen. (Können nicht stoppen)
- Verwirbelung nach der Buhdenspitze Ziegenwerder. Strömung drückt Ruderboot gegen die liegenden Boote („Onkel Helmut“, ...) bzw. Spundwand oder Dalben Schiffsanleger.

Einfahrt in den Oderarm

- Einfahren unmittelbar hinter der Spitze Ziegenwerder. Strömungsverhältnisse nutzen.

Kennzeichenpflicht

- Bootsname an beiden Bordwänden
- Vereinsname (Abkürzung) angeben. *Eigentümerkennzeichnung!*
- Vereinsfahne am Heck, Landesflagge auf der Oder.

Fahrten bei Nacht

- Oder nur von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang befahren. *Tagfahrzeit!*
- Ansonsten weißes Rundumlicht führen.

Kilometerangaben

- Zählen von der Quelle zur Mündung, stromab. Kilometerangaben als schwarze Zahlen auf weißen Schildern. Alle 500m schwarzes Kreuz auf weißen Tafeln.

Begegnung mit Berufsschifffahrt

Berufsschifffahrt hat immer Vorfahrt

- Schifffahrt vor Kleinfahrzeugen
- sehr frühzeitig das eigene Verhalten anzeigen
- auf Kanälen rechts fahren und nur abweichen, wenn ein Schiff deutlich links fährt
- auf breiten Gewässern mit breiter Fahrrinne, am Rand fahren oder knapp außerhalb des Fahrwassers
- nicht in den toten Winkel einer Schubeinheit

Begegnung von Kleinfahrzeugen

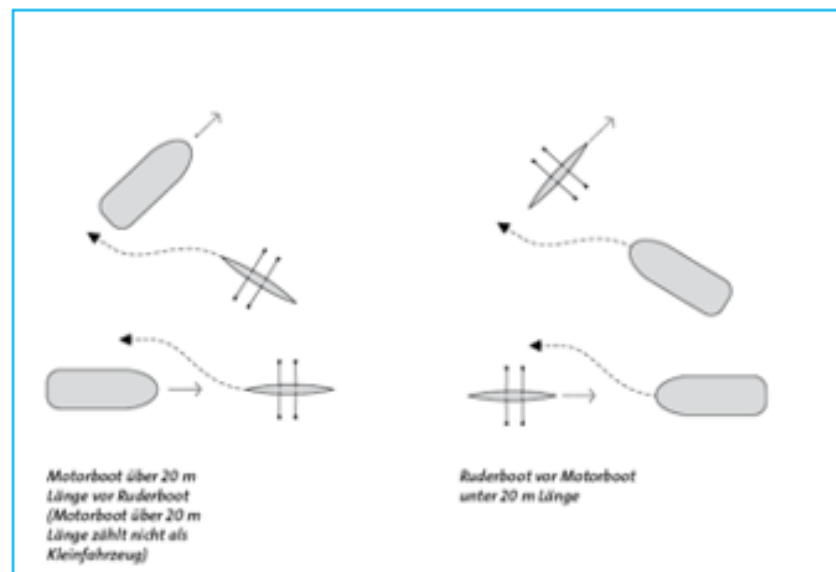
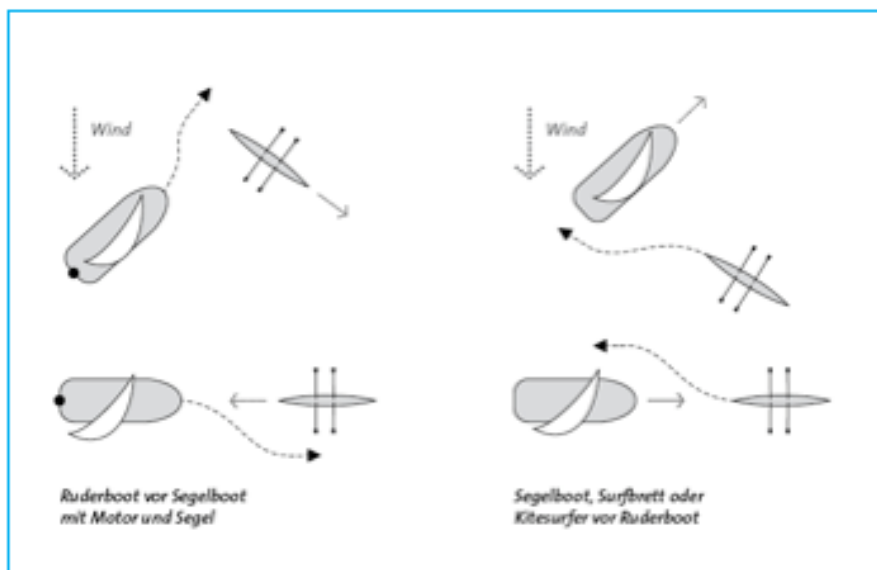
Windkraft vor Muskelkraft vor Motorkraft

- Muskelkraft betriebene Boote fahren mit der Backbordseite an der Backbordseite des anderen vorbei (sofern ein Ausweichen notwendig ist!)



Rechtsfahrgebot!

- Im Kreuzungsverkehr gilt rechts vor links
- Nicht geregelt, aber hoffentlich selbstverständlich: Ein Ruderboot, das stromauf fährt, wechselt nicht kurz vor einem talwärts fahrenden das Ufer. Ein Ruderboot, das stromab fährt, hält sich vom Kurs eines am Ufer bergwärts fahrenden fern
Faustregel: stromab vor stromauf!
- Beispiele Begegnung mit anderen Kleinfahrzeugen:

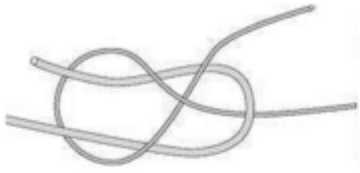
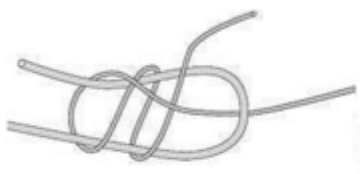
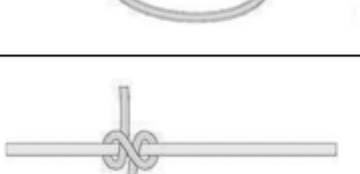


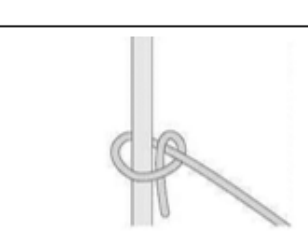
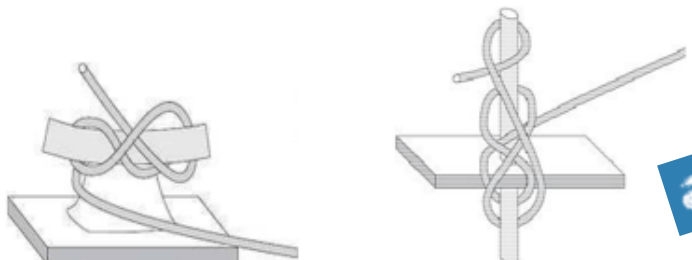
Manöver des letzten Augenblicks

Stellen die Bootsobleute oder Steuerleute fest, dass das eigene Vorfahrtsrecht nicht beachtet wird, ist so zu steuern, dass ein Unfall vermieden wird.

7. Knoten

Knoten sollen einfach und schnell zu schlagen sein, viel halten und sich wieder leicht lösen lassen

	Einfacher Schotstek dient zum Zusammenstecken von zwei Leinen, insbesondere von solchen, unterschiedlicher Stärke. Die dünnere Leine wird immer durch die Bucht der dickeren gesteckt
	Doppelter Schotstek wird wie ein einfacher Schotstek verwendet, er ist jedoch insbesondere beim Zusammenstecken sehr unterschiedlich starker Leinen zu empfehlen
	Palstek dient der Herstellung eines Auges, das sich nicht zusammenzieht und wird unter anderem zum Überlegen einer Festmachleine auf einem Poller an Land, aber auch zum Umlegen einer Sicherheitsleine am Körper verwendet
	Webeleinstek dient zum Anstecken eines Endes an einer waagerechten oder senkrechten Leine, z. B. am Handlauf, an der Reling oder zum Festmachen an Pollern
	Achtknoten verhindert das Ausrauschen eines Endes durch einen Block

	Kreuzknoten dient zum Zusammenstecken von zwei gleich starken Leinen
	Halber Schlag dient zum festigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt
	Zwei halbe Schläge dienen zum Befestigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt. Mit dem zweiten halben Schlag soll das Aufgehen des Knotens vermieden werden
 Belegen von Enden mit Kreuz- und Kopfschlag: Das Ende der Leine wird achtförmig um die Klampe oder den Belegnagel gelegt, wobei zunächst mit einem Rundtörn begonnen wird, der sich nicht selbst bekneifen darf, damit das Ende der Leine gefiert werden kann. Der letzte Kreuzschlag wird zur Sicherung mit einem Kopfschlag versehen.	



8. Verkehrszeichen (Binnengewässer)



View

Autobahnbrücke

Schiffahrtszeichen
im Online-Blätterkatalog „Sicherheit auf dem Wasser“
des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
https://www.bmvi.de/blaetterkatalog/index.html?catalog=388370#page_72



Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

Ein großes Dankeschön an Ilona ~~Matthus~~ für die akribische Vorbereitung!

Wir sehen uns (hoffentlich) zum Praxisteil am voraussichtlich 15. April!