

Freiruderprüfung des SRC

Skript

Freiruderprüfverordnung des Segeberger Ruderclub

§ 1 Zweck der Freiruderprüfung

Die Freiruderprüfung beendet die Anfängerausbildung eines Ruderers und berechtigt, je nach Klassifizierung der praktischen Freiruderprüfung, zum selbständigen Rudern. Nach §5 der Hausordnung berechtigt die Beendigung der Freiruderprüfung außerdem zum Erwerb eines eigenen Schlüssels für das Clubhaus des Segeberger Ruderclubs.

§ 2 Voraussetzungen

1. Berechtigt zum ablegen einer Freiruderprüfung sind alle Vereinsmitglieder, die im laufenden Kalenderjahr das 16. Lebensjahr erreichen.
2. Die Freiruderprüfung kann nur abgeschlossen werden, wenn mindestens 50 km zurückgelegte Ruderstrecke im Verlauf der letzten 2 Kalenderjahre nachgewiesen werden können.

§ 3 Aufbau und Art der Prüfung

1. Die Freiruderprüfung gliedert sich in Theorie und Praxisprüfung.
2. Die Praxisprüfung kann sowohl als Trimmi-/C-Boot als auch als Skiffprüfung abgelegt werden. Eine Prüfung im Trimmi-/C-Boot berechtigt ausschließlich zum selbständigen Rudern in Trimmi-/ C-Booten.

§ 4 Anforderungen Theorieprüfung

1. Die Theorieprüfung muss Inhalte der Themen, Grundbegriffe / Kommandos des Ruderns, Umgang mit dem Bootsmaterial, Befahrungsregeln des Segeberger Sees, Befahrungsregeln von Binnengewässern, Vorfahrtsregeln und Verhalten bei Unfällen abdecken, sowie ein Grundverständnis über die Ruder- und Hausordnung des Segeberger Ruderclubs und den Aufbau eines Bootes prüfen.

§ 5 Ablauf Theorieprüfung

1. Die Theorieprüfung ist in einem Zeitraum von maximal 30 Minuten abzulegen.
2. Sie besteht aus Fragen, die zur Hälfte aus multiple choice Fragen bestehen.

3. Es sind ausnahmslos keine Hilfsmittel gestattet. Ein Täuschungsversuch führt zu einem sofortigem Prüfungsabbruch und einer einmonatigen Prüfungssperre.
4. Zum bestehen der Prüfungen müssen mind. 80% der Fragen richtig beantwortet werden, wobei mindestens 50% der nicht-multiple choice Aufgaben richtig beantwortet sein müssen.

§ 6 Anforderungen Praxisprüfungen

1. Während der Praxisprüfung wird der gesamte Ablauf einer Trainingsfahrt im Sinne der Ruderordnung abgeprüft. Er ist fehlerfrei zu vollziehen.
2. Zudem werden die Grundfertigkeiten Rückwärtsrudern, Wenden über beide Seiten, stoppen aus voller Fahrt, Skulls lang und das an- und ablegen abgeprüft. Außerdem ist ein schwimmender Gegenstand aus dem Wasser zu holen.
3. Für die Freiruderprüfung im Skiff wird zudem das einsteigen in ein gekentertes Boot aus dem Wasser geprüft.

§ 7 Leistungssportler

Für Sportler, die Mitglied einer Leistungssportgruppe des aktuellen Sportplanes sind, entfällt die Pflicht zum ablegen einer Praxisprüfung.

§ 8 Nichtbestehen und Wiederholung der Freiruderprüfung

1. Besteht ein Sportler die Theorieprüfung nicht, kann er die Prüfung nach Ablauf einer Woche erneut antreten
2. Besteht ein Sportler die praktische Prüfung nicht, kann diese nach Ablauf einer Woche wiederholt werden.
3. Die praktische Prüfung kann nur abgelegt werden, wenn innerhalb der letzten sechs Monate die Theorieprüfung erfolgreich abgeschlossen wurde.

Bad Segeberg, 18.07.2022

Ruderordnung für den Segeberger Ruderclub von 1926 e.V.

§ 1 Leitung des Ruderbetriebs

Die Leitung des Ruderbetriebs liegt in den Händen des Sportwarts.

§ 2 Ruderberechtigung

1. Berechtigt zur Nutzung der Ruderboote nach dem Bootsbenutzungsplan sind alle Mitglieder mit bestandener Freiruderprüfung. Anfänger dürfen ohne Aufsicht eines Übungsleiters nicht rudern.
2. Die Anfängerausbildung endet mit der Freiruderprüfung in Theorie und Praxis. Die Abnahme erfolgt durch den Sportwart. Die Anforderungen an die Freiruderprüfung regelt die Freiruderprüfverordnung.
3. Neumitglieder haben bei Eintritt in den Segeberger Ruderclub ihre Schwimmfähigkeit nachzuweisen (Schwimmabzeichen in Bronze o.ä.). Nichtschwimmer dürfen nicht in die Boote steigen.
4. Gäste der Mitglieder mit der erforderlichen Ruderfertigkeit dürfen mitgenommen werden.

§ 3 Ruderbetrieb

1. Vor jeder Fahrt in einem Mannschaftsboot ist ein Obmann zu bestimmen. Der Obmann ist die freigeruderte Person mit der größten Rudererfahrung. Er trifft die nötigen Entscheidungen.
2. Sofern der Obmann keine anderen Anordnungen trifft, sind die Kommandos des Steuermannes zu befolgen.

§ 4 Nutzung der Boote und des Bootsmaterials

1. Jede Fahrt ist vor ihrem Antritt vom Obmann des Bootes wahrheitsgemäß ins elektronische Fahrtenbuch einzutragen und nach Beendigung der Fahrt auszutragen. Die Namen der Ruderer sind vollständig in das Fahrtenbuch einzutragen, der Obmann ist zu kennzeichnen. Im Falle eines Ausfalls des elektronischen Fahrtenbuches sind die Einträge handschriftlich zu erfassen.
2. Boote mit Steuersitz dürfen nicht ohne Steuermann gefahren werden. Ausnahmen bilden die Kombiboote.
3. Jeder Ruderer hat sich vor Fahrtbeginn vom ordnungsgemäßen Zustand der Boote und des Bootsmaterials zu überzeugen.
4. Riemen und Skulls sind mit dem Blatt nach vorn zu tragen.
5. Nach jeder Fahrt muss das Bootsmaterial feucht abgewischt werden. Die Rollschienen sind zu reinigen, die Dollen sind zu schließen, und die

- Luftkastendeckel –sofern vorhanden- sind zu öffnen. Sichtbare Verschmutzung ist zu entfernen.
6. Eintretene Beschädigungen oder festgestellte Mängel am Bootsmaterial sind im Fahrtenbuch und in der Schadensliste einzutragen.
 7. Bei Unfällen muss der Vorstand sofort informiert werden. Ein Unfallbericht ist innerhalb von 2 Tagen nachzureichen.
 8. Das Bootsmaterial ist ausschließlich passend zur im Bootsbenutzungsplan festgelegten Gewichts- und Leitungsklasse zu benutzen.
 9. Veränderungen an den Booten, die über die Einstellung des Stemmbrettes und der Rollschienen hinausgehen, sind nur in Absprache mit dem Sport- und Bootswart gestattet.
 10. Die Benutzung von im Fahrtenbuch oder durch deutlichen Aushang als gesperrt markierten Booten ist ausnahmslos untersagt.
 11. Beschädigte Boote sind für den Ruderbetrieb gesperrt.
 12. Das Rudern unter Drogen- und Alkoholeinfluss ist untersagt

§ 5 Sicherheit und Umwelt

1. Auf dem Großen Segeberger See ist bei Wind jeweils in Lee (auf der Wind abgewandten Seite des jeweiligen Ufers) zu rudern. Siehe auch: Plan der Befahrensregeln auf dem Großen Segeberger See.
2. Segelboote haben Vorfahrt. Auf Mietboote und Angler ist zu achten. Festliegende Angelboote sind mit einem Abstand von mindestens 15 m zu umfahren.
3. Bei mehr als Windstärke 5 (=durchgehende Schaumkronen) aus Richtung Nordnordost bis Ostsüdost (Sturm auf dem SRC-Steg) ist zur Schonung des Bootsmaterials das Rudern untersagt.
4. Bei Kenterungen muss der Ruderer beim Boot bleiben.
5. Bei Wassertemperaturen unter 12°C haben alle Ruderer in Renneinern und Rennzweiern Rettungswesten oder Schwimmhilfen zu tragen.
6. Der Ruderbetrieb in Renneinern und Rennzweiern von Jugendlichen und Kindern ist im oben genannten Zeitraum mit einem zweiten Boot –wenn möglich mit einem Motorboot- zu begleiten. Ausnahmen sind nach Absprache mit dem Vorstand möglich.
7. Für den Uferbereich Klein Rönnau/Badestelle – Seepromenade und den Bereich der Stipsdorfer Bucht ist ganzjährig ein Abstand von 30 m zum Ufer bzw. Schilf einzuhalten. Dem Ostufer von Spitzenort bis zur Badestelle Klein Rönnau darf sich aus Gründen des Naturschutzes nur bis auf eine Entfernung von 50 m genähert werden. In der Zeit vom 01.03. – 30.06. darf in den Buchtendieses Bereiches nicht gerudert werden.

- Das Rudern von 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang ist untersagt. Bei Gewitter, dichtem Nebel oder Eisgang ist das Rudern verboten bzw. die Fahrt sofort abubrechen.
- Die Nutzung von elektronischen Geräten mit Kopfhörern ist beim Rudern untersagt.

§ 6 Leistungssport

- Alle Sportler, die durch den Segeberger Ruderclub zu Wettkämpfen gemeldet werden, verpflichtensich, sich stets sportlich fair zu verhalten und die Ruderwettkampfbregeln des Deutschen Ruderverbandes anzuerkennen und einzuhalten.
- Auf Ruderwettkämpfen für den Segeberger Ruderclub startende Sportler sind zum tragen der SRC-Wettkampfbekleidung verpflichtet. Ausgenommen sind Renngemeinschaften, sofern in neutraler oder rotierender Bekleidung gefahren wird.

§ 7 Wanderfahrten

- Wanderfahrten sind Fahrten in Gig-Booten außerhalb des Segeberger Sees. Sie werden von einem Fahrtenleiter betreut. Alle Wanderfahrten müssen beim Sportwart angezeigt werden. Fahrten mit SRC-Booten bedürfen der Genehmigung des Sportwartes.
- Der Fahrtenleiter übernimmt die Organisation der Wanderfahrt. Er ist für die Schulung der Teilnehmer zum Thema Verkehrsregeln für das jeweilige Gewässer verantwortlich.
- Zu den Wanderfahrten sind die Boote mit Bootshaken auszurüsten.

§ 8 Motorboot

- Das Clubeigene Motorboot darf nur mit Genehmigung des Sportwarts von Personen gefahren werden, die im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sind.
- Die Bootsführer haben den ordnungsgemäßen Zustands des Bootes vor Fahrtantritt zu überprüfen und sind für die Einhaltung der wasserrechtlichen Vorschriften verantwortlich.
- Nach Beendigung der Fahrt ist das Boot am SRC-Steg festzumachen und gegen Diebstahl zusichern. Die Benzintanks sind unter Verschluss zu lagern.
- Mängel am Boot sind dem Vorstand unverzüglich zu melden.
- Jede Fahrt ist in das Fahrtenbuch für das Motorboot einzutragen.

§ 9 Bootstransport

- Der Einsatz des clubeigenen Bootshängers wird durch den Sportwart genehmigt.

5. Festgestellte Mängel sind dem Sportwart unverzüglich zu melden.

§ 10 Zuwiderhandlungen

Die Ruderordnung ist für alle Mitglieder bindend. Verstöße gegen den Bootsbenutzungsplan oder die Ruderordnung werden vom Sportwart und Vorstand geahndet (Ermahnung, Verwarnung, zeitweises oder dauerhaftes Ruderverbot).

Bad Segeberg, 18.07.2022

Hausordnung für den Segeberger Ruderclub von 1926 e.V.

Präambel

Wir ersuchen die Mitglieder und Gäste des Vereines, die Hausordnung zur Kenntnis zu nehmen und gewissenhaft einzuhalten. Sie ist die Basis für einen angenehmen Aufenthalt aller und einen schonenden Umgang mit dem Vereinseigentum.

§ 1

Das Bootshaus des Segeberger Ruderclubs besteht aus folgenden Bestandteilen:

- a) Clubraum mit Küche
- b) Kraftraum
- c) Umkleieräume mit Duschen und Toiletten
- d) Bootshalle
- e) Bootsplatz
- f) Steg
- g) Skulkschränke

§ 2 Nutzung des Bootshauses

Die Benutzung des Bootshauses ist nur den Mitgliedern des Segeberger Ruderclubs v. 1926 e.V.

gestattet. Gäste dürfen das Gelände des SRC's, das Bootshaus und die Steganlage nur in Begleitung eines Vereinsmitglieds nutzen.

Jedes Mitglied hat das Recht und die Pflicht, das Bootshaus sauber zu halten. Putzarbeiten werden auf den jährlich zu leistenden Gemeinschaftsdienst angerechnet. Nach jedem Training sind alle Räumlichkeiten sauber zu hinterlassen. Für Beschädigungen und Diebstahl von Wertgegenständen auf dem Clubgelände übernimmt der Verein keinerlei Haftung!

Gemeinschaftsdienste zur Instandhaltung und Pflege der Räumlichkeiten und Außenanlagen sind in der Satzung festgeschrieben und werden vom Haus- und Stegwart organisiert.

Um ein Verschmutzen der Fußböden in den Gängen, Umkleide- und Aufenthaltsräumen zu vermeiden, werden alle Mitglieder gebeten, auf saubere Schuhsohlen zu achten. Die Sportgeräte sollten nur mit sauberen Hallenschuhen benutzt werden. Rauchen ist in den Gebäuden des SRC nicht gestattet.

Der Kraftraum ist nach seiner Benutzung aufgeräumt zu hinterlassen, Gewichte sind von den Hantelstangen zu nehmen. Jede Benutzung des Kraft- und Clubraumes zum Sportbetrieb, ist in dem ausliegenden Plan zu vermerken.

§ 3 Abstellen von Fahrzeugen

Fahrräder sind nur in den dafür vorgesehenen Fahrradständern abzustellen. Das Befahren des Geländes mit Kraftfahrzeugen ist nur in Ausnahmefällen, wie z.B. beim Be- und Entladen gestattet. Die städtischen Grünflächen sind nicht mit Kraftfahrzeugen zu befahren. Für Beschädigungen an und Diebstahl von oder aus Fahrzeugen übernimmt der Verein keinerlei Haftung!

§ 4 Küchennutzung

Die Benutzung der Küche ist grundsätzlich nur für Veranstaltungen des SRC oder seiner Mitglieder vorgesehen. Nach Benutzung der Küche ist diese in sauberem Zustand zu hinterlassen, alles Geschirr ist abzuwaschen und einzuräumen.

§ 5 Ausgabe von Schlüsseln

Schlüssel für den Umkleidetrakt, den Clubraum und die Bootshalle werden ausgegeben an:

- a) Vorstandsmitglieder,
- b) Übungsleiter,
- c) volljährige aktive Mitglieder, die die Freiruderprüfung erfolgreich abgelegt haben
- d) Mitglieder der Trainingsgruppen, sofern sie mindestens 16 Jahre alt sind, die Freiruderprüfung erfolgreich abgelegt haben und der Trainingsbetrieb ansonsten nicht durchführbar ist.

Schlüssel für die Küche erhalten nur Vorstandsmitglieder und Übungsleiter. Für jeden Schlüssel wird eine Kautionshöhe von 25 € erhoben, die bei der Rückgabe des Schlüssels zurückerstattet wird. Die Schlüssel dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Die Schlüssel bleiben Eigentum des Vereins. Sie sind bei erloschener Besitzerlaubnis selbständig zurückzugeben.

Die Türen müssen in folgenden Fällen immer verschlossen sein:

- nachts
- beim Verlassen des Geländes
- beim Wegfahren mit dem Boot, wenn nicht mindestens ein volljähriges Mitglied oder ein Übungsleiter auf dem Gelände ist und informiert ist.

Nach Beendigung des Trainings sind die Fenster zu schließen, ggf. die Heizung herunterzudrehen, der Clubraum, der Umkleidetrakt und die Bootshalle samt Skulkschränken zu verschließen und die Beleuchtung auszuschalten. Die letzte Person, die das Clubhaus verlässt und abschließt muss sicherstellen, dass alle Außentüren der Bootshalle und des Clubhauses

Der Schlüsselbesitzer haftet für jeden Schaden, der nachweislich in der Zeit entstanden ist, in der er das Bootshaus geöffnet hatte. Eine Haftung tritt nur dann

nicht ein, wenn er nachweist, dass er die erforderliche Sorgfalt beachtet hat. Der Vorstand behält sich das Recht vor, im Falle einer Zuwiderhandlung gegen die Hausordnung den Schlüssel sofort zu entziehen. Über einen in Verlust geratenen Schlüssel ist der Vorstand sofort zu benachrichtigen. Bei Verlust eines Bootshausschlüssels wird die Schlüsselanlage ausgetauscht. Die Kosten gehen zu Lasten des Schlüsselinhabers.

Bei Austritt aus dem Verein ist der Schlüssel zurückzugeben.

§ 6 Übernachtungskosten für Gäste

Die Übernachtungskosten für Gäste aus anderen Rudervereinen im Zuge einer Wanderfahrt oder sonstige angemeldete Übernachtungen sind über die Gebührenordnung geregelt. Im Verein entnommene Getränke sind laut Aushang zu bezahlen.

§ 7 Nutzung des Bootshauses für private Veranstaltungen

Private Feiern in den Clubräumen sind für alle volljährigen Vereinsmitglieder gegen eine Gebühr von

50,- € möglich. Die Veranstaltung muss mindestens einen Monat vorher beim Vorstand angemeldet werden, und ist nur mit dessen Bewilligung durchführbar. Sämtliche Feste sind mindestens 14 Tage vorher mittels eines Aushanges im Vereinsgebäude bekannt zu geben

§ 8 Bootsbenutzung

Die Bootsbenutzung wird durch den Bootsbenutzungsplan und die Ruderordnung geregelt.

§ 9 Bootslagerung

Der Bootslagerraum ist begrenzt. Daher stehen Bootslagerplätze für private Boote nur in Ausnahmefällen nach Genehmigung durch den Vorstand zur Verfügung. Für die Lagerung privater Boote ist ein schriftlicher Antrag an den Vorstand zu stellen. Es können auch Auflagen wie die Freigabe zur allgemeinen Nutzung oder die Erhebung von Gebühren gemacht werden. Die Genehmigung kann jederzeit ohne Begründung widerrufen werden.

Grundsätzlich sollten Lagerplätze für private Boote bevorzugt von SRC-Mitgliedern genutzt werden, die auch regelmäßig am Trainingsbetrieb teilnehmen.

Der Verein haftet weder bei Beschädigung noch bei Diebstahl privater Boote!

§ 10 Ahndung von Verstößen

Mit der Überwachung der Einhaltung dieser Hausordnung sind das Haus- und Stegwarteteam, die Übungsleiter und der Vorstand betraut. Ihren Weisungen ist



Folge zu leisten.

Die Missachtung der Hausordnung kann mit den in § 10 der Ruderordnung festgelegten Strafmaßnahmen gelandet werden.

Bad Segeberg, 01.08.2022

Die 5 wichtigsten Sicherheitsregeln:

Die Hauptgefahren für Unfälle im Rudern sind Kollisionen mit anderen Booten oder Hindernissen im oder auf dem Wasser. Die Einhaltung der folgenden Sicherheitsregeln soll dazu beitragen, dass Unfälle vermieden zumindest aber die Auswirkungen von Unfällen gemindert werden. Diese Regeln gelten grundsätzlich. Sie können aber je nach Ruderrevier abweichen. Sie sollten in der Fahrordnung des jeweiligen Vereins enthalten sein.

1. Die ausreichende **Schwimmfähigkeit** aller, die ins Boot einsteigen, ist zwingend erforderlich. In wenigen Einzelfällen können bei Nichtschwimmern rettungsfähige Schwimmwesten eingesetzt werden.
2. in den meisten Rudervereinen ist der **Eintrag in das Fahrtenbuch** vor Antritt der Fahrt obligatorisch.
3. Die besonderen Fahrregeln sollte allen Schülern (Ruderern und Steuerleuten) verständlich erklärt werden; insbesondere das **Rechtsfahrgebot**.
4. Da die Steuerleute häufig den Bereich vor dem Bug nicht einsehen können (**toter Winkel**), sollen sie die Bugleute bitten, sich in regelmäßigen Abständen umzudrehen.
5. Im Falle einer **Kenterung** sollte man **bei kühlen Wassertemperaturen** prinzipiell beim Boot bleiben, da das Boot nie völlig absinkt.



Die richtige Sportbekleidung

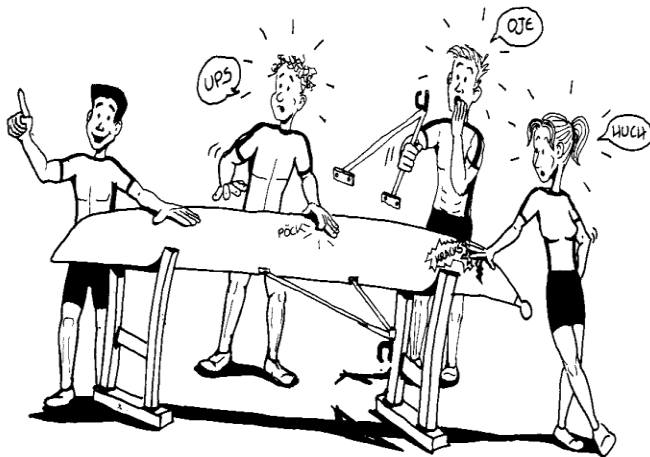
Unser Sport findet draußen statt, in der Natur. Darauf sollten wir uns einstellen. In den ersten 3 Einheiten rudern wir noch nicht so kraftvoll, hier sollte die **Bekleidung** gegen Kälte, Regen und Wind schützen. Später kann man sich auch gut Warmrudern. Zum Rudern braucht man zunächst keine spezielle Bekleidung. Sinnvoll ist:

- Eine Oberbekleidung, die nicht zu schlabberig ist (da bleiben sonst die Daumen immer hängen)
- Eine Hose, mit der man in die tiefe Hocke kommt und die ein wenig Schmutz (Aluminium-Oxid von den Rollschienen) abkann.

Gegebenenfalls:

- Kopfbedeckung und Sonnenbrille (Wasser reflektiert Sonnenstrahlen ähnlich wie Schnee, deshalb auch an Sonnenschutz denken)
- Einen 2. Satz Sportsachen bzw. gleich Badezeug, wenn man die ersten Male Skiff fährt (das entwickelt sich oft zum „**Biathlon**“: Hin rudern – zurück schwimmen ☺).

Das Sportgerät



Ruderboote werden auch im 21. Jahrhundert überwiegend manuell hergestellt. Sie sind dementsprechend teuer: so ein Renn-Achter („von der Stange“) kostet z.B. 40.000€. Meistens sind sie zerbrechlicher als es auf den ersten Blick aussieht. **Alle die das Rudern lernen**, sollten deshalb schon ganz zu Beginn ihrer Ausbildung den sachgerechten Transport, die

Lagerung und die Pflege von Booten und Zubehör lernen.

Bootsarten und Bootsgattungen

Zunächst einmal bringen wir eine Struktur in die verschiedenartigen Ruderboote. Man unterscheidet, je nach Anforderung, generell:

Rennboote für Wettkämpfe (Regatten) und sportliches Training,
Gig-Boote (Gigs) für Breitensportliches Rudern, für Ruderwanderfahrten und vielfach für die Anfängerausbildung.

Rennboote sind leicht und schmal gebaut, Gigboote hingegen sind deutlich schwerer und breiter und dadurch sehr viel lagestabiler im Wasser.

Bei den Gig-Booten gibt es 5 genormte **Bootsarten**, die sich in erster Linie durch ihre Bauweise:

- „**Klinker**“: Bootshaut in überlappender Holz-Klinkerbauweise
- „**glatt**“: Bootshaut glatt, ohne Übergänge, aus Holz oder Kunststoff,

und ihre größte Breite (78 cm, 90 cm oder 100 cm) unterscheiden:

| | <u>Bauart</u> | <u>Breite Vierer (Gewicht)</u> | <u>Breite Zweier (Gewicht)</u> |
|---------------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <u>A-Gig Boot:</u> | Klinker, | 100 cm breit (ca. 110kg) | 90 cm breit (ca. 85kg) |
| <u>B-Gig Boot:</u> | Klinker, | 78 cm breit (ca. 100kg) | 78 cm breit (ca. 75kg) |
| <u>C-Gig Boot:</u> | glatt, | 78 cm breit (ca. 85kg) | 78 cm breit (ca. 60kg) |
| <u>D-Gig Boot:</u> | glatt, | 100 cm breit (ca. 90kg) | 90 cm breit (ca. 70kg) - |
| <u>E-Gig Boot:</u> | glatt, | 90 cm breit (ca. 85kg) | |

Ruderboote wurden früher aus Holz gebaut (Art A – D), heute werden sie fast ausschließlich aus speziellen Kunststoffen gefertigt (Art C – E).

Die traditionellen Ruderboote sind **Einer, Zweier, Vierer und Achter**. Aber dann liest man immer mal wieder von einem „Doppelzweier“ oder z.B. von einem „Vierer-ohne“?

Es gibt zwei weitere strukturelle Unterscheidungen. Die erste nach Art der Antriebsform. Im Rudern unterscheiden wir zwischen:

- **Skullen**: man hat jeweils 2 Ruder (Skulls) für die Fortbewegung,
- **Riemen**: man hat jeweils 1 Ruder (Riemen) für die Fortbewegung.

Bei Skullbooten wird (bis auf den Einer) das Wort „Doppel“ vorangestellt. Beispiel: im „Doppelvierer“ skullen 4 Ruderer oder Ruderinnen.

Zu guter Letzt unterscheidet man noch:

- **gesteuerte Boote**: hier fährt jemand mit (Steermann / Steuerfrau), der das Boot auf dem richtigen Kurs halten soll,
- **ungesteuerte Boote**: der Begriff ist sicher etwas irreführend. Diese Boote werden selbstverständlich auch gesteuert; aber dies erledigt einer aus der (Ruder-) Mannschaft.

Bei Ruderweltmeisterschaften und Olympischen Ruderregatten werden momentan **6 Bootsklassen** gefahren (3 Skull, 3 Riemen):

Bezeichnung:

Kurzbezeichnung:

| | | |
|--|-----------|--------------|
| <u>Einer</u> Fachbegriff: <u>Skiff</u> | 1x | |
| <u>Doppelzweier</u> | 2x | Skull |
| <u>Doppelvierer</u> | 4x | |

| | | |
|----------------------------------|-----------|---------------|
| <u>Zweier ohne (Stm.)</u> | 2- | |
| <u>Vierer ohne (Stm.)</u> | 4- | Riemen |
| <u>Achter</u> | 8+ | |

Der (Renn-) Achter ist immer ein gesteuertes Boot. Deshalb sagt man hier nicht „Achter mit Steuermann“, sondern einfach nur „Achter“.

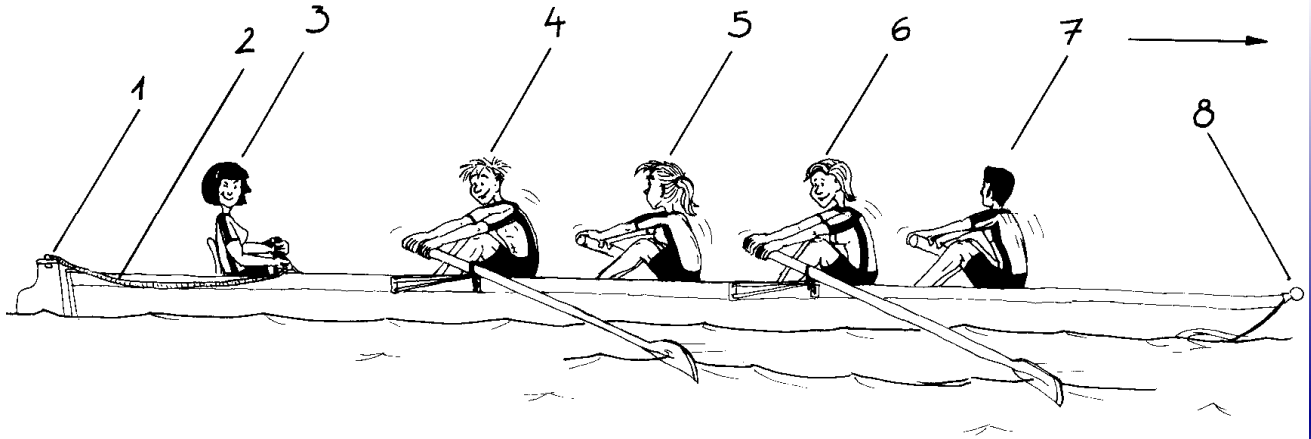
Bei den Gigbooten gibt es darüber hinaus viele andere Kombinationsmöglichkeiten, wie z.B. den **2x+** (Doppelzweier mit Stm.) oder auch den **3x** (Doppeldreier, der durch Umbau eines Doppelzweier mit Stm. entsteht).

An dieser Stelle sei nur erwähnt, dass es neben den oben genannten Bootstypen gerade im Bereich des Breitensports und des Wanderruderns eine Vielzahl von weiteren Variationen gibt:

- See-Gigs: Extra breite Gigboote für besonders welliges Wasser. Sie haben keine Ausleger, die Dollen sind direkt auf dem Dollbord montiert, die Rollsitze versetzt angeordnet.
- Coastal-Rowing-Boote: CR-Boote, die speziell für das Rudern in Küstenregionen entwickelt wurden. Mit diesen kann auch bei hohen Wellen gerudert werden.
- Barken und Kirchboote: Breite Ruderboote mit 8 bis 14 Ruderplätzen, bei denen jeweils 2 Personen nebeneinandersitzen.
- Fun-Boote: sehr stabile, relativ kurze Boote aus Polyäthylen, die Kollisionen und Kenterungen ohne Schaden überstehen.

Kleine Bootskunde, Begriffe und Definitionen

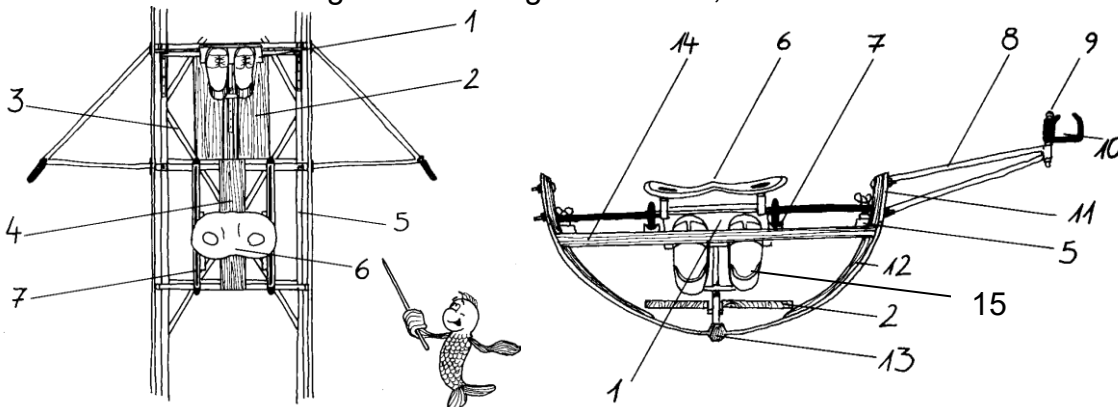
Beim Rudern werden die Plätze nummeriert, und zwar vom Bug zum Heck.



Bezeichnungen beim Ruderboot:

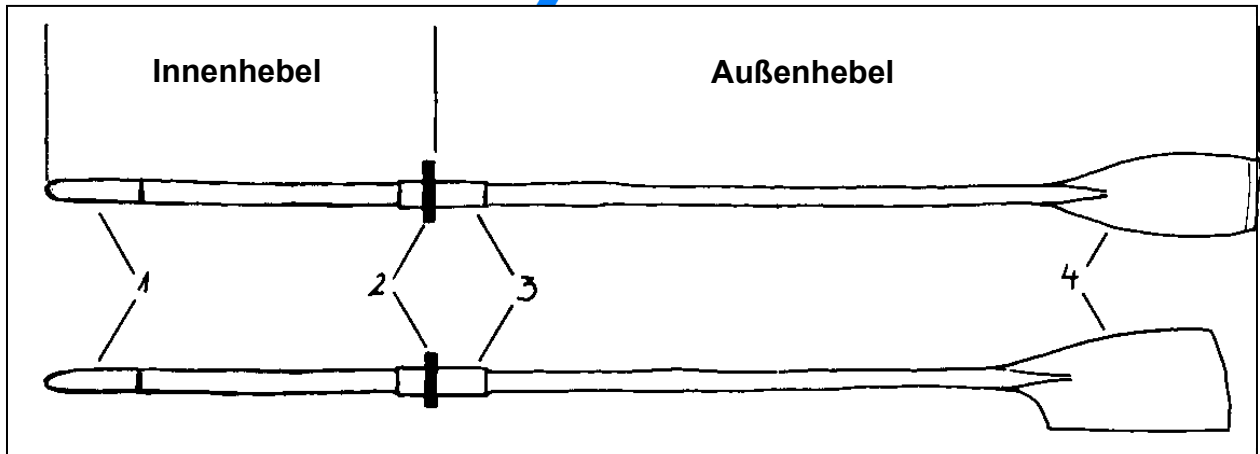
- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1: Steuer | 5: Platz 3 |
| 2: Heck (des Bootes) | 6: Platz 2 |
| 3: Steuerplatz | 7: Platz 1 (hier Bugmann) |
| 4: Platz 4 (hier Schlagmann) | 8: Bug mit Bugball |

Zwei entscheidende Begriffe im Wassersport sind „**Steuerbord**“ und „**Backbord**“. Steuerbord bedeutet: „in Fahrtrichtung rechts“, Backbord heißt: „in Fahrtrichtung links“. Steuerbord wird grundsätzlich grün markiert, Backbord rot.



Bezeichnungen beim Ruderplatz (Aufsicht und Querschnitt)

- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1: Stemmbrett | 2: Bodenbrett |
| 3: Diagonal-Strebe | 4: Einsteigebrett |
| 5: Gondelleiste | 6: Rollsitze |
| 7: Rollschiene | 8: Auslegerstrebe |
| 9: Dollenstift | 10: Dolle |
| 11: Dollbord | 12: Spant (hier: Auslegerspant) |
| 13: Kiel bzw. Kielleiste | 14: Querlager |
| 15: Fersenkappe | |



Bezeichnung der Teile am Skull (oben Macon-Blatt, unten Big-Blade):

| | |
|----------------------|--|
| Linker Teil: | Innenhebel |
| Rechter Teil: | Außenhebel |
| 1: | Griff |
| 2: | Klemmring |
| 3: | Manschette |
| 4: | Blatt (oben: „Macon“ unten „Big-Blade“) |

Die Bezeichnungen am Riemen sind entsprechend.

Das bis Mitte der 90er Jahre übliche Macon-Blatt wurde zunächst im Wettkampfsport und danach zunehmend auch im Breitensport durch das Big-Blade ersetzt. Letzteres erleichtert insbesondere bei hoher Durchzugskraft die saubere Wasserarbeit durch bessere Führung des Blattes im Wasser und schnelleren Druckaufbau.

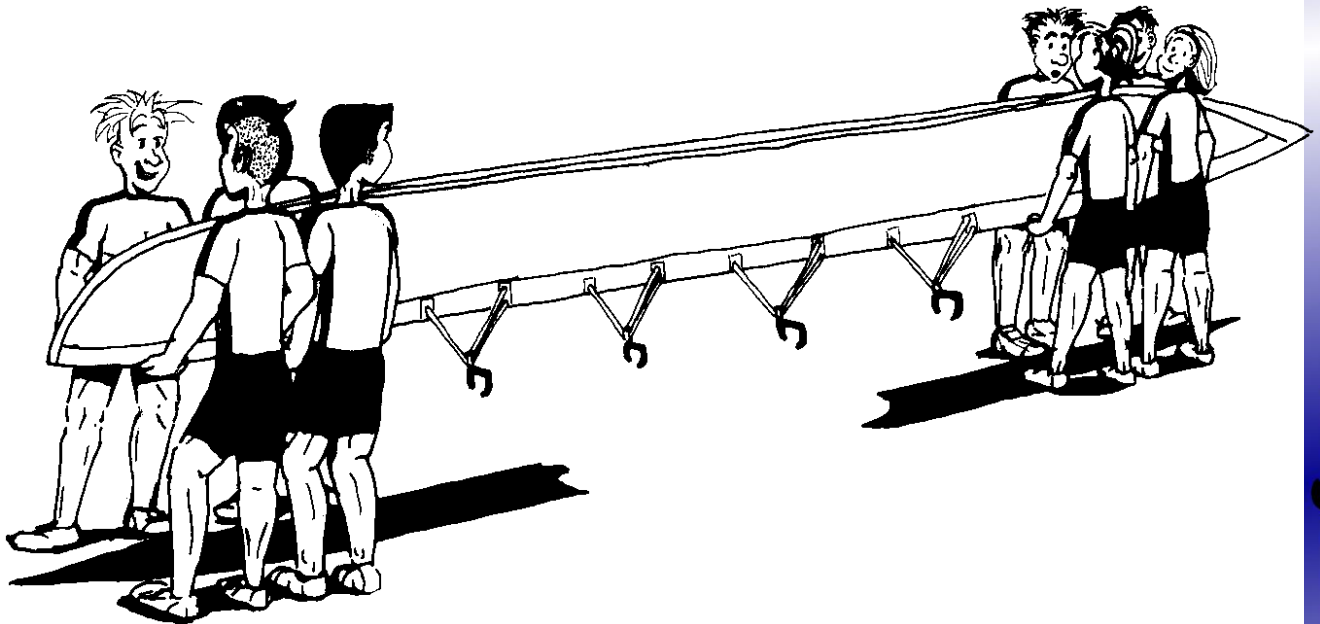
Transport, Lagerung und Pflege der Boote und des Zubehörs

Vor Antritt einer Fahrt wird diese zunächst im Fahrtenbuch (falls vorhanden) vermerkt. Bevor das Boot zu Wasser gelassen wird, bringt man zuerst die Ruder (Skulls oder Riemen), das Steuer (nur bei Gig-Booten) und eventuell sonstiges Zubehör (z.B. eine Flagge) zum Steg.

Die Ruder werden mit den Blättern nach vorn getragen und so abgelegt, dass die konvexe Seite oben ist. Bitte darauf achten, dass die sehr empfindlichen Blätter so liegen, dass niemand aus Versehen darauf treten kann.

Beim Transport des Bootes ist die Bauweise desselben sowie die Kondition der Mannschaft entscheidend. Es gibt eigentlich keine zu schweren Boote sondern höchstens mal zuwenig Helfer. RuderlehrerINNEN sollten darauf achten, dass gerade das Tragen der Boote nicht als unangenehme Last empfunden wird. Die richtige Körperhaltung beim Tragen schwerer Lasten kann beim Rudern sehr gut vermittelt werden. Die schweren Gig-Boote der UniDortmund haben zu der Regel geführt: **„Zweier mindestens zu viert, Vierer mindestens zu acht tragen!“** Einige

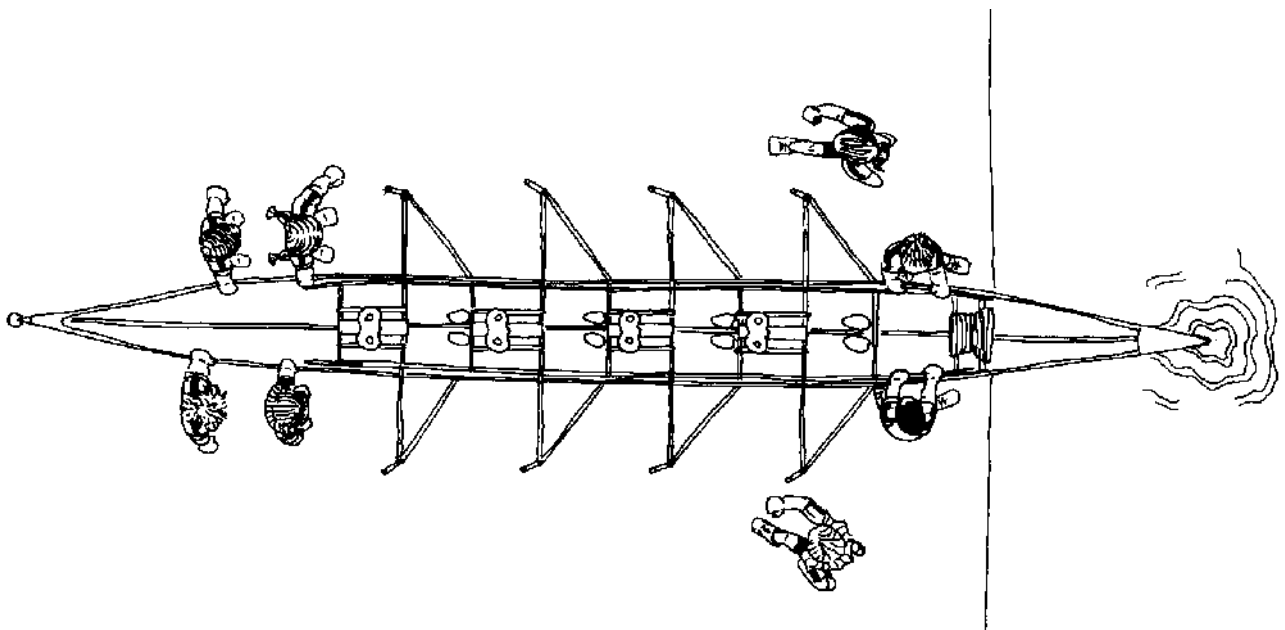
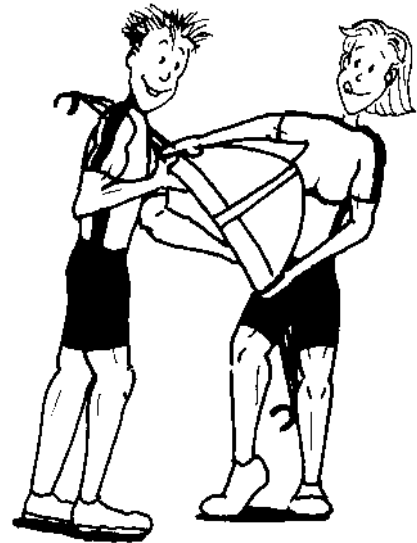
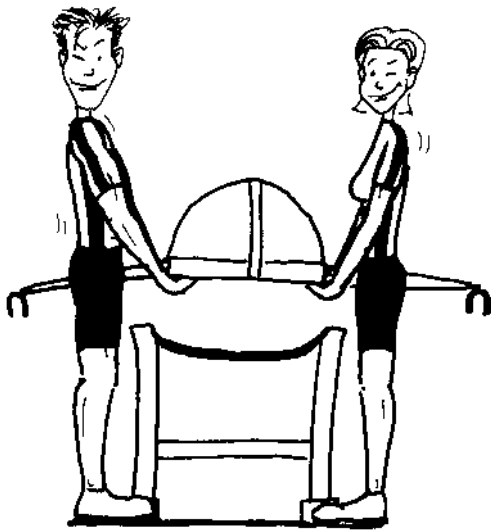
Vereine haben Bootswagen, um ggf. Boote über weitere Wege zwischen Bootshaus und Steg zu transportieren.



Das Boot wird grundsätzlich am Dollbord außerhalb des Auslegerbereichs getragen. Diejenigen, die in der Nähe der Ausleger stehen, tragen Verantwortung, dass diese nirgends anecken. Die weiter Außenstehenden achten auf Bug und Heck.

Rudern ist ein klassischer Mannschaftssport. Damit das Rudern selbst, sowie der Transport der Boote reibungslos funktionieren, gibt es die sogenannten „Ruderbefehle“. Diese bestehen grundsätzlich aus einem **Ankündigungskommando** und einem **Ausführungskommando**, welches nur dann gegeben wird, wenn alle in der Mannschaft die richtige Ausgangsstellung eingenommen haben.

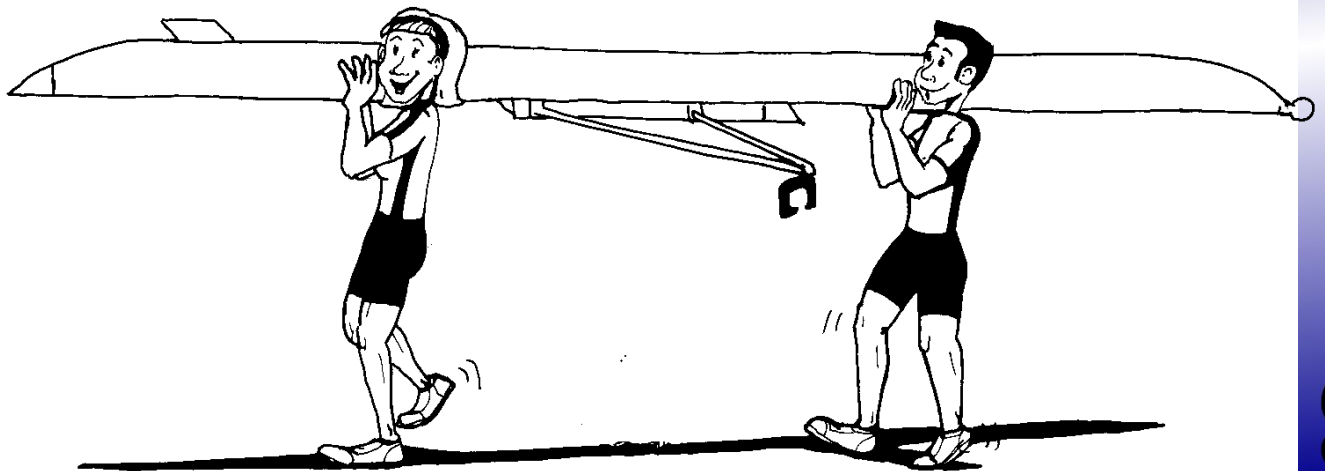
| <u>Ankündigung</u> | | <u>Ausführung</u> | |
|------------------------------|---|------------------------------|--|
| Mannschaft ans Boot ! | Alle fassen am Dollbord an | Hebt auf ! | Alle heben gemeinsam mit geradem Rücken an |
| Boot drehen ! | Alle bleiben stehen | Bootshausseite hoch ! | Das Boot wird mit den Oberschenkeln abgesichert, so dass die Dollen nicht den Boden berühren |
| Boot zum Wasser ! | Das Boot wird je nach Zugang zum Steg mit dem Heck voran oder parallel über die Zugänge zum Steg getragen | Ab ! | Das Boot soll den Steg nicht berühren |



Anschließend wird das Boot **runderfertig** gemacht:

- Die Ruder werden eingelegt:
 - Backbord und Steuerbord auf die richtige Seite!
 - zuerst werden die landseitigen Ruder eingelegt!
 - die Ruderplatz-Nummer beachten!
 - die Dollen zeigen heckwärts!
 - die landseitigen Ruder werden so eingelegt, dass die Blätter mit der konvexen Seite nach oben zeigen! Das Steuer wird eingehängt: -
Anschließend wird die Steuerleine ohne Überkreuzung zum Steuerplatz geführt.

Einige **Besonderheiten beim Skiff:**



Skiffs werden grundsätzlich zu zweit getragen. Die Beiden fassen etwa auf halbem Weg zwischen Dolle und Bootende an. Sie achten insbesondere darauf, dass beim Herausheben des Bootes aus dem Lager die Dollen nicht andere Boote beschädigen. Da die Skiff-Lager meistens sehr platzsparend dicht übereinanderliegen, passieren hier die meisten Bootsbeschädigungen!

Das Skiff wird parallel zum Steg ins Wasser gelegt. Dabei beachten, dass die empfindliche Finne am Heck des Bootes den Steg nicht berührt. Anschließend muss das Skiff sofort durch Einlegen des landseitigen Skulls vor dem Kentern oder Abtreiben gesichert werden.

12 Schritte einer Trainingsfahrt

Vorab bitte den Steg säubern. Exkremete von Wasservögeln haften an den Schuhen und verschmutzen das Bootsinnere und das Clubhaus.

1. Eintragung in das Fahrtenbuch

Vor Beginn der Fahrt

2. Böcke aufstellen

Möglichst ebenerdig, damit sie nicht kippen können

3. Skulls/Riemen zum Steg bringen

- Beim Tragen sind die Blätter nach vorne gerichtet, um diesen empfindlichen Teil im Blick zu haben
- Jeder trägt nur zwei Skulls, bzw. einen Riemen

- Am rechten Rand des Holzsteges mit den Blättern zur Wasserseite bruchssicher lagern

4. Boot tragen

- Das Boot darf nur am Dollbord, der Gondelleiste oder ggf. an vorhandenen Griffen getragen werden, jedoch nicht am Ausleger. Dieser kann sich verziehen.
- Mannschaftsboote werden außerhalb der Ausleger an Bug und Heck getragen. Wenn man zwischen den Auslegern steht, besteht beim Drehen des Bootes Verletzungsgefahr.
- Skiffs werden nach Möglichkeit zu zweit getragen. Nicht an den Enden tragen, damit das Boot nicht durchschwingen kann. Das gilt auch für andere Rennboote.

5. Boot zu Wasser bringen

- Gig-Boote werden über Kiel ins Wasser geschoben. Dabei verteilt sich die Mannschaft gleichmäßig seitlich und stabilisiert das Boot, um Kratzer auf der Außenwand zu vermeiden!
- Rennboote mit einem Schwert werden parallel zur Stegkante ins Wasser gebracht. Dabei dicht an die Stegkante treten und das Boot weit ausstellen.
- Luftkästen schließen

6. Skulls einlegen

- Landseitige Dolle öffnen und das Skull zur Stabilisierung des Bootes am Steg einlegen. Die Dolle zeigt hierbei zum Heck. Skull an einer schmalen Stelle des Schaftes einlegen und mit dem Klemmring bis zur Dolle führen. Die Blattwölbung zeigt nach oben (Konvexe Seite), damit das Blatt auf dem Steg nicht zerkratzt. Dann wird die Dolle zugeschraubt
- Wasserseitiges Skull einlegen und bis zum Einsteigen quer über die Bootswände legen, damit das Boot stabil am Steg liegt.

7. Steuer einlegen

- Steuerleine ohne Überkreuzen am Steuerplatz ablegen
- Die Steuerleine bleibt unter den Knien

8. Einsteigen

- Handelt es sich um ein Boot mit Steuermann, hält der Steuermann das Boot in der Mitte fest und gibt das Kommando zum gemeinsamen Einsteigen

- Wasserseitiges Skull bis zum Klemmring in die Dolle schieben
- Rollsitze Richtung Bug schieben
- Wasserseitigen Fuß beim Einsteigen auf das Trittbrett stellen, hierbei befindet sich der Rollstuhl hinter der Ferse.
- Die wasserseitige Hand umfaßt beide Skulls an den Griffen
- Mit der landseitigen Hand am Dollbord festhalten
- Einsteigen

9. Stemmbrett einstellen

- Stemmbrett so einstellen, dass die Hände in Richtung Schultergelenk ziehen. Die Daumen berühren gerade noch den unteren Rippenbogen. In der Rückenlage soll das Skull am Oberkörper vorbei parallel zum Bootsrumppf gelegt werden können.
- In der Rückenlage soll noch ungefähr ein Daumen breit Platz auf der Rollbahn sein.

10. Anlegen

- Ruderer ohne Steuermann legen rückwärts etwa in einem Winkel von 30° auf der windzugewandten Seite (Luv) des Steges an.
- Landseitiges Skull mit der Wölbung nach oben auf dem Steg ablegen. Das Skull bleibt zunächst bis zum Klemmring in der Dolle.

11. Aussteigen

- Handelt es sich um ein Boot mit Steuermann, steigt dieser zuerst aus, hält das Boot in der Mitte fest und gibt das Kommando zum gemeinsamen Aussteigen
 - Wasserseitige Dolle öffnen.
 - Wasserseitigen Fuß auf das Trittbrett setzen, mit der wasserseitigen Hand die Griffe beider Skulls umfassen,
- mit der landseitigen Hand am Dollbord festhalten und aussteigen. Wasserseitiges Skull herausziehen.

12. Nach der Fahrt

- Landseitiges Skull ebenfalls herausnehmen und die Skulls ins Lager bringen. Vorher Griffe reinigen. Eine Person bleibt am Boot!

- Gigboot über Kiel herausziehen. Die Mannschaft verteilt sich rechts und links gleichmäßig und stabilisiert!
- In die Böcke legen
- Dollen schließen
- Luftkastendeckel öffnen
- Boot innen und außen gründlich reinigen

Dabei besonders beachten:

- Lappen vor und nach Gebrauch gut spülen. Schmutzreste führen zum Zerkratzen der Bootsoberfläche
- Rollbahnen mit gesondertem Lappen putzen
- Fußkappen am Stemmbrett auswischen
- Fahrt im Fahrtenbuch austragen. **Ggf. Schäden vermerken und dem Vorstand melden. Falls es sich um einen Versicherungsschaden muss dieser unverzüglich der Versicherung gemeldet werden.**

Das Trimmen von Booten

Im Rudern versteht man unter Trimmen die Einrichtung des Ruderplatzes auf die individuellen Verhältnisse des jeweiligen Ruderers / der Ruderin (insbesondere Körpergröße, -gewicht, Kondition).

Man kann ein Boot auch für bestimmte Anforderungen trimmen, z.B. für Rudern bei hohen Wellen oder Rudern mit viel Gepäck an Bord.

Im Rahmen des Grundkurses Rudern werden nur die wichtigsten Verstellmöglichkeiten beschrieben und erläutert. Hiermit sollen die fortgeschrittenen Ruderanfänger in die Lage versetzt werden, etwa ab der 5. Unterrichtseinheit einen Ruderplatz selbstständig zu vermessen und zu trimmen.

Eine falsche Trimmung kann das Rudern schnell verleiden bzw. das Rudern-Lernen erschweren oder behindern. Gerade deshalb gehören die Grundsätze des Trimmens in die Ruderausbildung zumindest von Jugendlichen und Erwachsenen. Hierzu ist im Anhang ein Messblatt „Trimmen eines Ruderbootes“ vorgesehen. Hiermit können 2 fortgeschrittene Anfänger im Rahmen einer praktischen Theorievertiefung „ihr Boot“ einmessen und dokumentieren.

Als **Werkzeug und Hilfsmittel** braucht man (Grundausrüstung):

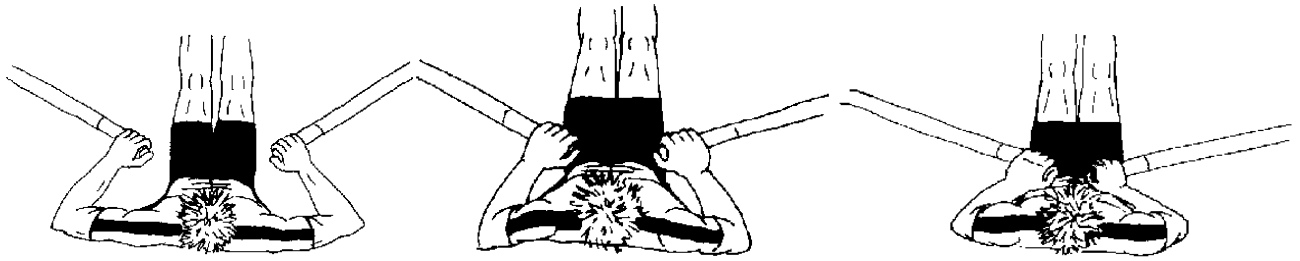
- Maulschlüssel 10, 13, 17, 19
- Verschiedene Schraubendreher
- 1 kurze Wasserwaage, 1 1m-Wasserwaage, Zollstock
- 1 Anlage-Messgerät
- 1-2 Schraubzwingen und 1-2 Dachlatten
- 1 Hammer, eine Kombizange

- Unterlegscheiben für M6 und M8

Stemmbrett und Rollschienen

Die Stemmbretteinstellung ermöglicht die Einstellung des Ruderplatzes auf die Beinlänge. Die Stemmbretter werden in Längsrichtung so eingestellt, dass die Hände im Endzug genau Richtung Schultergelenk ziehen (beim Riemen gilt dies nur für die Außenhand am Ende des Griffes).

Nur so sind eine funktionale Körperhaltung und optimale Kraftentfaltung möglich. **Die Daumen sollten im Endzug gerade noch die unteren Rippenbögen berühren.**



Links: Stemmbretteinstellung zu weit bugwärts

Mitte: Stemmbretteinstellung richtig

Rechts: Stemmbretteinstellung zu weit heckwärts

Der Stemmbrettwinkel lässt sich in Gig-Booten häufig nicht verstellen. Er beträgt etwa 42° – 45° Abweichung von der Waagerechten.

Die Fersenhöhe lässt sich in älteren Booten häufig auch nicht verstellen. Gegebenenfalls kann man die Fersenkappen ummontieren. Dies geht im Allgemeinen problemlos. Die Fersenkappen und der Stemmbrettwinkel sollten im Übungsbetrieb so eingestellt sein, dass ein bequemes Erreichen der Auslage mit senkrechtem Unterschenkel möglich ist.

In Booten für Jugendliche und Erwachsene sollten Rollschienen etwa 65-73cm lang sein. Sie sind nicht waagerecht eingebaut, sondern **steigen zum Bug um ca. 1,5 cm an.** Die Schienen werden in der Grundeinstellung so eingerichtet, dass die Enden maximal 8 cm heckwärts und **65 cm bugwärts** der Anlagefläche der Dolle stehen.

Konsequenzen beim Verstellen des Stemmbrettes und der Rollschienen:

Stemmbrett zu weit heckwärts:

- Der Zugwinkel im Endzug ist nicht optimal
- Der Oberkörper behindert den Endzug

- Das Ausheben der Blätter wird erschwert

Stemmbrett zu weit bugwärts:

- Der Zugwinkel im Endzug ist nicht optimal
- Der Auslagewinkel wird kleiner, der Ruderschlag kürzer

Stemmbrett – Winkel zu klein („zu flaches Stemmbrett“):

- Die Füße werden in der Rücklage überstreckt
- Dafür ist die Auslage sehr bequem

Stemmbrett – Winkel zu groß („zu steiles Stemmbrett“):

- Die Fersen lösen sich beim Vorrollen sehr früh vom Stemmbrett
- Das Erreichen der Auslage wird behindert bzw. erschwert

Fersenkappe zu tief:

- Die Stoßrichtung der Beine geht zu sehr nach oben mit der Konsequenz, dass man bei Druckerhöhung leicht vom Rollsitze fallen kann
- Eventuell stoßen die Waden im Endzug an den Rollschienen an

Fersenkappe zu hoch:

- Man kommt nicht mehr in die maximal Auslage mit senkrechtem Unterschenkel
- Für das Vorrollen muss mehr Kraft aufgewendet werden.

Dollenhöhe

Die Dollenhöhe ist definiert als der senkrechte Abstand der Auflagefläche des Ruders in der Dolle zum tiefsten Punkt des heckwärts gerollten Rollsitzes.

Die Dollenhöhe gewährleistet, dass das volleingetauchte Blatt in einer geradlinigen Bewegung zu den unteren Rippenbögen gezogen werden kann. Beim Vorrollen sorgt die richtig eingestellte Dollenhöhe dafür, dass die Blätter ohne Wasserkontakt in die Auslageposition geführt werden können. Da in Deutschland beim Skullen die rechte Hand (Backbord) etwas tiefer als die linke geführt wird, stellen wir im Allgemeinen die **Dollenhöhe Backbord 1 cm tiefer ein als Steuerbord.**

Die **Dollenhöhe ist abhängig**: 1. vom Gewicht der Mannschaft

2. gegebenenfalls vom Gewicht der zusätzlichen Beladung (z.B. bei Ruderwanderfahrten)
3. vom Körperbau (Oberschenkeldicke)
4. von der Tauchtiefe des Bootes (Skiffs sind z.B. immer für bestimmte Gewichtsklassen gebaut)
5. von den Wasserverhältnissen (Wellenhöhe).

Die vielfache Abhängigkeit der Dollenhöhe von äußeren Faktoren verbietet die Angabe einer optimalen Dollenhöhe im Ruderboot. Als **Richtwert** bei Booten für Jugendliche und Erwachsene gilt:

- Dollenhöhe im Skullboot:
15 cm
- Dollenhöhe im Riemenboot: 16 cm

Konsequenzen beim Verstellen der Dollenhöhe:

Dollenhöhe zu hoch:

- Die Lage des Bootes wird instabil
- Arme und Schultern ermüden frühzeitig
- Blätter werden im Endzug zu früh aus dem Wasser gezogen

Dollenhöhe zu niedrig:

- Das senkrechte Ausheben der Blätter wird verhindert bzw. erschwert
- Das „wasserfreie“ Vorführen der Blätter im Freilauf wird verhindert bzw. erschwert

Messen der Dollenhöhe

Für das Messen der Dollenhöhe gibt es spezielle Messgeräte. Es geht aber auch mittels zweier Wasserwaagen und eines Zollstocks. Und zwar schnell und sehr genau (siehe Abb. 210).

Zunächst einmal muss das Boot in Querrichtung waagrecht gelegt werden. Hierzu legt man es offen (Kiel unten) in Gurtböcke und richtet es mittels einer kleinen Wasserwaage aus. Diese legt man senkrecht zur Längsachse über das Dollbord, die Gondelleiste oder die Rollschienen (sicherheitshalber sollte man das Ergebnis an mehreren Stellen im Boot kontrollieren). Am einfachsten arretiert man anschliessend das Boot durch ein oder zwei Dachlatten o.ä., die man mittels Schraubzwingen am Ausleger in Dollennähe befestigt. Nun legt man die 2. Wasserwaage (1m lang!) in die Dolle und führt sie mit dem anderen Ende über den heckwärts positionierten Rollsitze. Mittels des Zollstocks bestimmt man die Differenz von der Unterkante der Wasserwaage bis zum tiefsten Punkt des Rollsitze (bei Rollsitzen mit Löchern nimmt man einen Punkt direkt neben einem Loch). Zur Veranschaulichung diene Abbildung 2-10.

Eine einfachere Messung im Skullboot geschieht mit einer ca. 165 cm langen geraden (!) Dachlatte oder ähnlichem. Diese wird in Höhe der unteren Auflageflächen der Dollen z.B. an der Dolle (bugwärts) angelegt. Der Abstand von der Dachlatte zum heckwärts gerollten Rollsitze ist dann die mittlere Dollenhöhe.

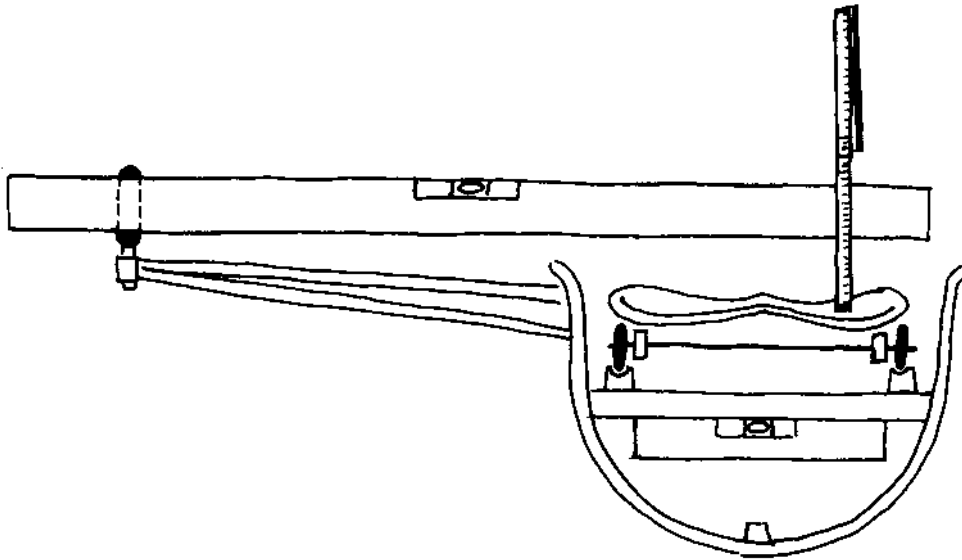


Abbildung 2-10: Messen der Dollenhöhe

Verstellmöglichkeiten:

Es gibt **3 Möglichkeiten, die Dollenhöhe** zu verändern:

1. Lochkombination am Ausleger (selten an älteren Gigbooten)
2. Distanzscheiben am Dollenstift
3. Unterscheiben zwischen Dollbord und Ausleger

Die dritte Möglichkeit hat den großen Nachteil, dass die lotrechte Ausrichtung des Dollenstiftes hierdurch verändert wird. Die Methode ist allerdings sehr wirkungsvoll, sprich: mit einigen Millimetern an Unterscheiben kann man die Dollenhöhe um etliche Zentimeter verändern. Gerade bei Kollisionen auf dem Wasser (z.B. bei Ruderwanderfahrten), bei denen häufig der Ausleger und seine Trimmung arg in Mitleidenschaft gezogen wird, kann man durch die 3. Methode das Boot wieder flottbekommen. Mit einer Dollenhöhe von z.B. 8 cm lässt sich einfach überhaupt nicht rudern. Da kann man dann besser den nicht senkrecht stehenden Dollenstift in Kauf nehmen (dieser verändert die Anlage (s. Kap. 2.4.4) während des Durchzuges). Nach Beendigung der Tour sollte man allerdings den Ausleger richten oder schweißen.

Dollenabstand

Unter Dollenabstand versteht man den horizontalen Abstand von Mitte Dollenstift zu Mitte Dollenstift im Skullboot und von der Bootsmitte zu Mitte Dollenstift im Riemenboot.

Zusätzlich sollte auch im Skullboot der Dollenabstand von der Mitte des Bootes getrennt nach Backbord und Steuerbord kontrolliert werden. Er muss in einem Boot

auf allen Plätzen gleich sein. Der Dollenabstand bewegt sich im Übungsbetrieb in einem sehr engen Rahmen. Als Richtwert bei Booten für Jugendliche und Erwachsene gilt:

- Dollenabstand im Skullboot: 156 - 162 cm
- Dollenabstand im Riemenboot: 81- 87 cm Es gilt: je schneller das Boot (Vierer gegenüber Einer), umso kleiner wird der Dollenabstand gewählt. Die Veränderung des Dollenabstandes korrespondiert mit der Innenhebellänge. Zusammen bestimmen sie das Übersetzungsverhältnis, s. Kap. 2.4.5. Die richtige Einstellung des Dollenabstandes gewährleistet bei unterschiedlichen Innenhebel-Längen (je nach Bootsklasse und Anforderung) eine optimale Handführung beim Rudern. Beispiel: Wenn man bei einer Tour mit starkem Gegenwind rechnen muss, kann man das Übersetzungsverhältnis verkleinern („1 Gang runterschalten“, s. Kap. 2.4.5), indem man die Außenhebel verkürzt (die Innenhebel verlängert) und den Dollenabstand vergrößert. Ansonsten bekäme man einen extremen „Übergriff“ (Überlappen der Hände im Durchzug), der durch Vergrößern des Dollenabstandes wieder kompensiert wird.

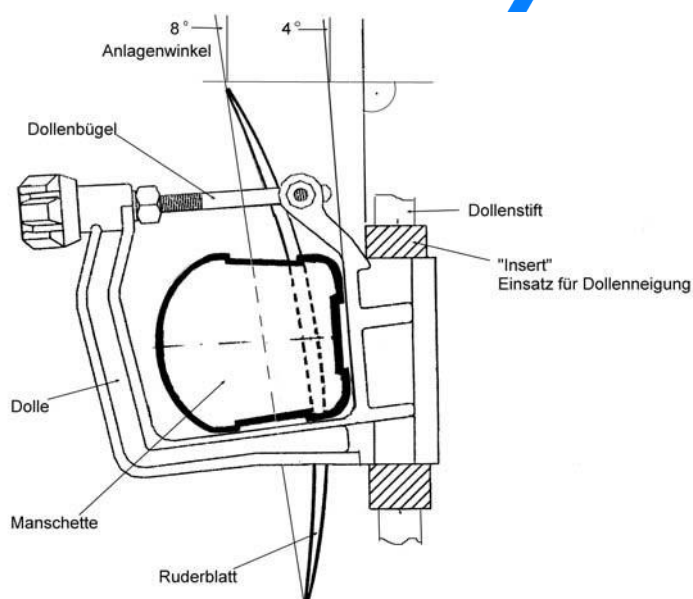
Anlage

Die Anlage bezeichnet die Abweichung des aufgedrehten Blattes von der Senkrechten. Der Normwert für die Anlage beträgt etwa 6-7°, d.h. das Blatt ist beim Durchzug mit der Blattoberkante ca. 6-7° heckwärts geneigt.

Die Manschette des Ruders (dicke schwarze Linie) liegt sowohl in der aufgedrehten Lage (Blatt vertikal, s. links), als auch in der abgedrehten Lage (Blatt horizontal) an der vertikalen bzw. horizontalen Anlagefläche der Dolle an.

Es gibt hauptsächlich 4 „Dollenarten“, um die Anlage an der Dolle zu verändern:

1. Dolle mit Gelenk am Dollenstift
2. Exzenterdolle
3. Wechselkeildolle
4. Insert Dolle (s. Abb. links)



Hierzu einige kurze theoretische Hintergründe:

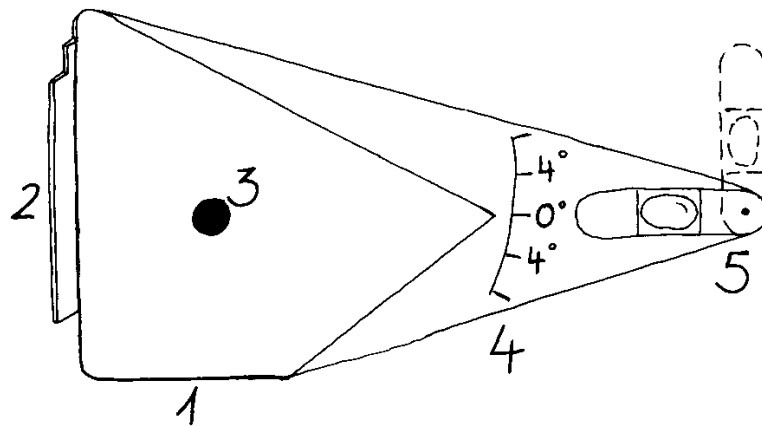
Wenn man ein Ruderblatt mit exakt senkrechter Stellung durch das Wasser ziehen würde, träten starke vertikale Kräfte auf. Das Blatt würde „absaufen“. Diese Kräfte vermindern verständlicherweise den Vortrieb des Bootes (den bringen lediglich die horizontalen Anteile). Dreht man nun das Blatt mit der Oberkante heckwärts, so gibt es an genau einer Stelle den Punkt, wo die vertikalen Kräfte im Durchzug gleich „0“ sind. Dieser Punkt hängt insbesondere von der Blattform und der Dollenhöhe ab. Er liegt etwa bei 6-7°. Dieser Winkel heißt **Anlagewinkel**. Dreht man das Blatt weiter heckwärts, treten wiederum vertikale Kräfte auf, die dazu führen, dass das Blatt „auswäscht“, d.h. aus dem Wasser kommt.

Die gleiche Anlage sorgt dafür, dass die Blätter in der Freilaufphase bei Wasserkontakt nicht unterschneiden (die Bugseite liegt höher als die Heckseite). Man kann und sollte fortgeschrittenen Ruderanfängern dieses unbedingt mal an einem Boot demonstrieren welches am Steg liegt (ein Riemenboot ist hierzu ideal).

Die Anlage setzt sich zusammen aus 2 Teilwinkeln von jeweils ca. 4° an der Dolle und 4° an der Manschette der Ruder (Riemen bzw. Skulls). Die beiden Winkel addieren sich nicht zu 8°, da die Ruder nicht waagrecht in der Dolle liegen. Je schräger das Ruder in der Dolle liegt, desto geringer wird der resultierende Anlagewinkel am Blatt.

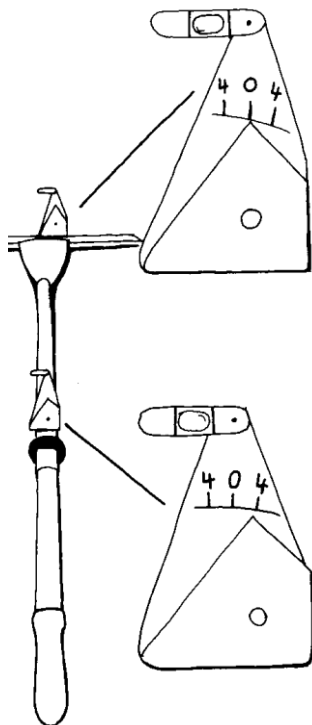
Es gibt eine Möglichkeit, die Anlage direkt am Blatt (mit eingelegtem Ruder) zu messen, aber davon möchte ich abraten. Da die Ruder hierzu in einem exakten Winkel schräg in der Dolle gehalten werden müssen, führt diese Methode im allgemeinen zu sehr schlecht reproduzierbaren Werten.

- | | |
|---|-------------------------|
| 1 | waagerechte Seite |
| 2 | senkrechte Anlagefläche |
| 3 | Feststellschraube |
| 4 | Skala für Anlage-Winkel |
| 5 | Libelle (verstellbar) |



Viel leichter geht es, wenn man die Anlagen zunächst an den Rudern misst:

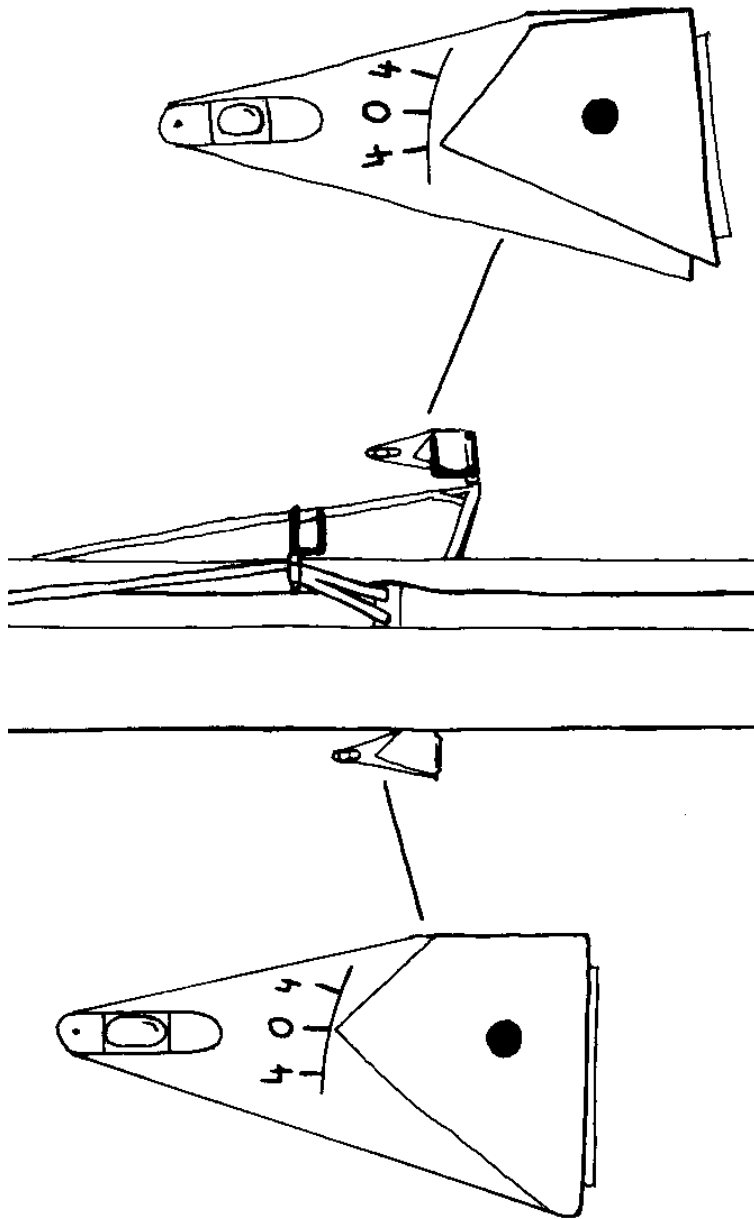
Hierzu gibt es ein spezielles **Anlagemessgerät** (siehe Abbildung 2-12):



Man legt 1 Ruder mit der gewölbten Seite nach oben mit der Blattaussenkante auf eine gerade Leiste und misst den Winkel zwischen der Leiste und dem Winkel an der Manschette in der Nähe des Klemmrings.

Er wird werkseitig etwa mit 3-4 ° gebaut (siehe Abbildung 2-13). Selbstverständlich müssen die Winkel bei Steuerbord- und Backbordrudern gegenläufig sein. Die gemessene Gradzahl sollte man unbedingt auf die Manschette des Ruders schreiben.

Danach misst man den Winkel an der Anlagefläche der Dolle (siehe Abbildung 2-14). Hierzu muss das Boot in Querrichtung waagrecht liegen. Es muss nicht in Längsrichtung waagrecht liegen; am Anlagemessgerät kann man die Libelle zusätzlich einstellen.



Zunächst sucht man sich eine waagerechte Stelle im Boot (waagrecht, wenn es im Wasser läge). Die sicherste Stelle ist der Kiel in der Mitte des Bootes (siehe Abb. 214). Den senkrecht stehenden Teil des Anlagemessgerätes legt man nun in der Dolle an, verschiebt die Winkelskala, bis die Libelle die Waage anzeigt. Der abzulesende Winkel entspricht der Anlage an der Dolle.

Sollte ein Ruder eine von 4° abweichende Anlage besitzen, so sollte das an der Dolle korrigiert werden. Hierzu gibt es für verschiedene Dollentypen momentan **4 Möglichkeiten**, die im Text zu Abb. 2.11 genannt sind. Selbstverständlich muss so etwas auch einmal „händisch“ ausprobiert werden.

An den Rudern ist das Ändern der Anlage aufwendiger, da hierzu die Manschette abgelöst werden muss.

Abschließend seien nochmals die **Auswirkungen einer falschen Anlage** erwähnt:

Zu kleiner Anlagewinkel: Entweder **das Blatt säuft ab**, oder (bei richtiger Handführung) wird das Boot leicht nach unten in das Wasser gedrückt.

Zu großer Anlagewinkel: Entweder **das Blatt wäscht aus** (rutscht aus dem Wasser), oder (bei richtiger Handführung) wird das Boot leicht nach oben aus dem Wasser gehoben.

Ganz entscheidend ist, dass die Anlage auf Backbord und Steuerbord übereinstimmt.

Das Übersetzungsverhältnis

Bis vor einigen Jahren hatten Skulls und Riemen eine fixe Länge. Heutige Ruder können zumindest im Wettkampfbereich in ihrer Länge verstellt werden. Die **üblichen Längen** liegen für Jugendliche und Erwachsene bei:

| | | | | | | | | |
|---------------------|--------------|---------|--------------|------------|---------|--------------|---------|--------------|
| Maconblatt: Skulls: | 295 – 302 cm | Riemen: | 378 – 386 cm | Big-Blade: | Skulls: | 287 – 293 cm | Riemen: | 370 – 378 cm |
|---------------------|--------------|---------|--------------|------------|---------|--------------|---------|--------------|

Durch Verschieben des Klemmrings kann man das Verhältnis vom Innenhebel zum Außenhebel verändern. Wir Ruderer nennen das **das Übersetzungsverhältnis**:

Je länger der Außenhebel ist, desto höher ist bei gleicher Durchzugsgeschwindigkeit der Druck.

Das heißt: Den Druck leichter (härter) stellen bedeutet, den Innenhebel (den kann man leichter messen, da kürzer als 2 m) verlängern (verkürzen).

Die Standard-Innenhebellängen sind bei Maconblatt und Big-Blade etwa identisch. Sie liegen beim:

- Skullen bei ca. 87 cm (Einer) – 85 cm (Doppelvierer)
- Riemen bei ca. 117 cm (Zweier-ohne) – 113 cm (Achter)

Wenn man das Übersetzungsverhältnis ändert, z.B den Druck bei starkem Gegenwind leichter stellt, sollte man, wenn technisch möglich, den Dollenabstand nachkorrigieren:

Skullboot: Dollenabstand = (Innenhebellänge – 7 cm) x 2
Riemenboot: Dollenabstand = Innenhebellänge – 30 cm

Beispiel: Wenn man in einem Skullboot den Innenhebel um 2 cm vergrößert (den Druck leichter stellt), sollte man den Dollenabstand um 4 cm vergrößern.

Die Ruderbewegung

Das Kapitel Ruderbewegung beschreibt zunächst den Bewegungsablauf des Skullens und des Riemens sowie Besonderheiten bei den Manövern. Hierauf aufbauend werden methodische Hinweise gegeben, d.h. welche Möglichkeiten des Ruder-Lernens und – Lehrens es gibt. Schließlich werden typische Bewegungsfehler im Anfängerbereich beschrieben (z.T. mit Zeichnungen), mögliche Ursachen benannt und Korrekturmöglichkeiten gegeben.

Die vorrangige Zielstellung sollte es sein, eine Technik zu vermitteln, die: □ **geringstmöglichen Energiebedarf** erfordert (Bewegungsökonomie)
□ **keinerlei gesundheitliche Überlastungsschäden** provoziert.

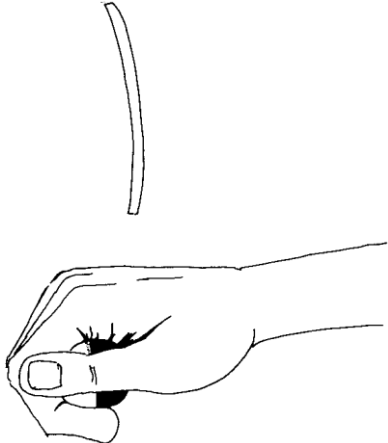
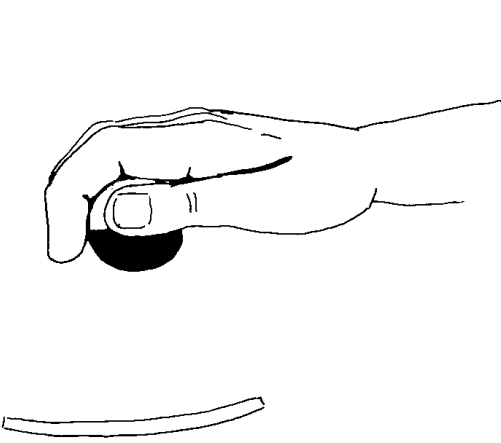
Diese beiden Ziele gelten für den Breitensportler genauso wie für den Weltklasse-Ruderer. Selbstverständlich sollte berücksichtigt werden, dass es individuelle Stilmerkmale in Abhängigkeit vom Körperbau und Entwicklungsstand gibt. Die Notwendigkeit eines Technikleitbildes ergibt dabei nicht nur durch die beiden o.g. Ziele sondern auch durch die Charakteristik des **Mannschaftssports Rudern**. Nur durch die Verständigung auf einheitliche wichtige Merkmale der Bewegung ist ein zufrieden stellendes Miteinander im Mannschaftsboot möglich.

Die Rudertechnik

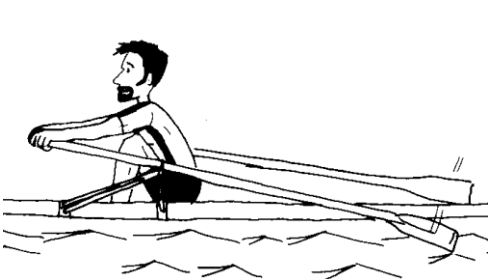

Rudern gehört zu den zyklischen Bewegungsformen. Ein Zyklus wird Ruderschlag genannt. Die **Schlagzahl** gibt an, wie viele Schläge pro Minute gerudert werden.



Ein Ruderschlag besteht aus zwei Phasen:


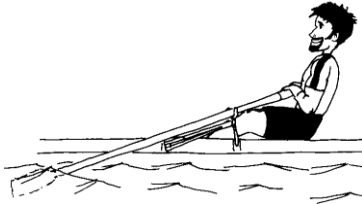
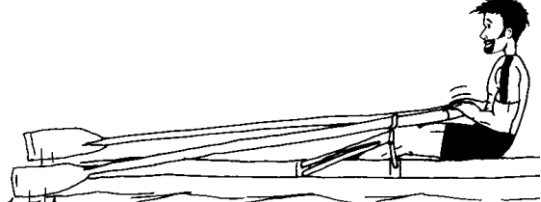
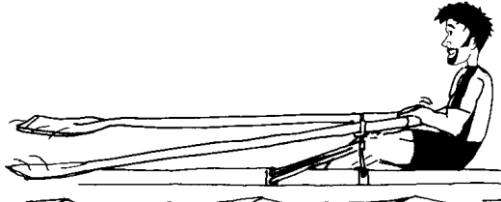
- **Durchzug** die **Blätter** werden **aufgedreht** im Wasser „verankert“ und das Boot wird daran vorbeigezogen,
- **Freilauf** die **Blätter** werden **abgedreht** durch die Luft oder – bei Anfängern – über das Wasser schleifend in die Auslage geführt.


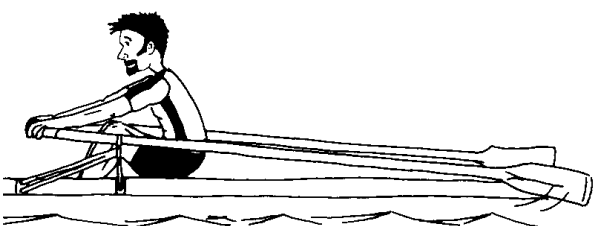
| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>Handhaltung beim Durchzug (Skullen)</p> | <p>Handhaltung in der Freilaufphase (Skullen)</p> |

3.1.1 Bewegungsbeschreibung des Skullens

| | |
|--|---|
|  |  |
| <p>Auslage</p> | <p>Anriss</p> |
| <p>Die Unterschenkel stehen senkrecht bzw. nahezu senkrecht. Der Oberkörper berührt die Oberschenkel. Die Arme sind locker gestreckt. Die Schultern sind nach vorn gestreckt Die Blätter sind senkrecht aufgedreht</p> | <p>Wasserrassen und erster Teil des Durchzugs (Vorderzug) durch :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heben der Hände • Schultereinsatz • Beinstreckung • Hüftstreckung |

| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>Vorderzug</p> | <p>Mittelzug (Orthogonalstellung)</p> |
| <p>Der Vorderzug geschieht durch kontinuierliches und gleichzeitiges:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecken der Beine, • Oberkörperückschwung | <p>Beinstreckung und Oberkörperückschwung gehen kontinuierlich weiter. Der Oberkörper bleibt leicht gebeugt und ist in dieser Phase annähernd senkrecht</p> |

| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>Skullen: Beginn Endzug</p> <p>Die Beugung der Arme beginnt, wenn die Hände die Knie passieren. Die Beine sind in dieser Phase noch nicht vollständig durchgedrückt.</p> | <p>Skullen: Rücklage</p> <p>Der Endzug erfolgt durch Arm-, Schulter- und Oberkörpereinsatz bei gleichzeitiger Streckung der Beine (Oberkörper ca. 30° bugwärts geneigt). Die Hände werden während des gesamten Schlages auf einer Höhe zu den unteren Rippenbögen gezogen</p> |
|  |  |
| <p>Rücklage (senkrecht ausheben)</p> | <p>Rücklage (Abdrehen)</p> |
| <p>Durch Absenken der Hände werden die Blätter senkrecht aus dem Wasser gehoben</p> | <p>Nach dem Ausheben der Blätter werden diese abgedreht (flach gestellt). Dies geschieht durch Beugung des Handgelenks und Öffnen der Hand („Luft an den Handteller“, vgl. Abb. 3-2)</p> |

| | |
|---|--|
|  |  |
| <p>Freilauf (Orthogonalstellung)</p> | <p>Freilauf (Aufdrehen der Blätter)</p> |
| <p>Bis zur Orthogonalstellung werden Hände und Oberkörper zügig aber nicht ruckartig zurückgeführt (Hände über den Knien, Oberkörper etwa senkrecht und leicht gebeugt)</p> | <p>Wenn die Hände die Knie passiert haben, beginnt das ruhige und gleichmäßige Vorrollen in die Auslage. Wenn die Hände die Fußspitzen passieren werden die Blätter aufgedreht</p> |

Handführung beim Skullen:

Das ist ja alles schön und gut, wäre da nicht das Überkreuzen der Hände beim Durchzug und in der Freilaufphase.

Um Probleme mit unterschiedlichen Handführungen in Mannschaftsbooten zu vermeiden hat der Deutsche Ruderverband verbindlich festgelegt:

Sowohl im Durchzug als auch in der Freilaufphase befindet sich die rechte Hand immer näher am Körper. Sie sollte darüber hinaus etwas tiefer als die linke geführt werden.

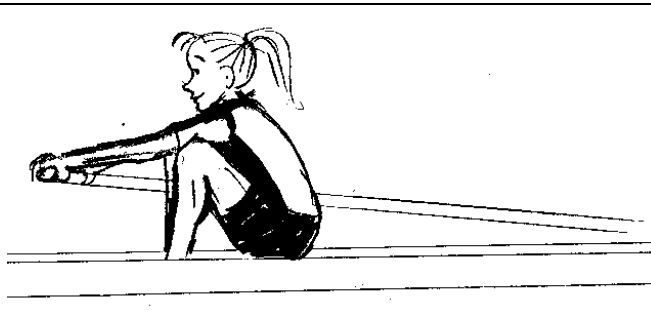
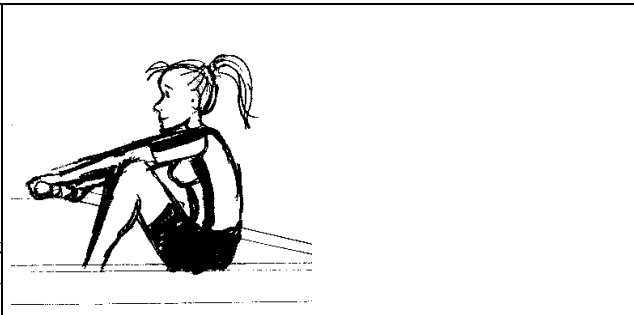
Anzustreben ist, dass in der Orthogonalstellung der Knöchel des rechten Mittelfingers den Puls der linken Hand berührt.

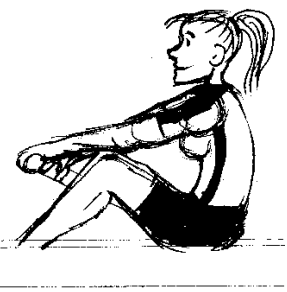
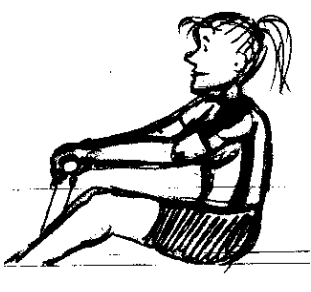
Bewegungsbeschreibung des Riemens

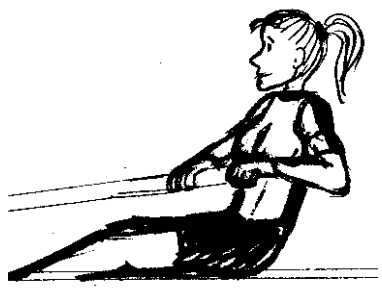
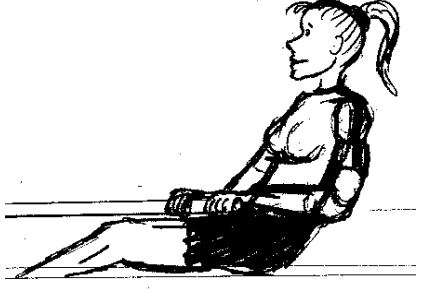
Der Bewegungsablauf des Riemens ist dem Skullen sehr ähnlich. Unterschiede ergeben sich Gerät bedingt bei der **Handhaltung**:

- Beide Hände umschließen den Griff so, dass die Daumen unten liegen,
- Bei der „Außenhand“ liegt der kleine Finger außen davor und drückt leicht Richtung Dolle
- Zwischen den beiden Händen ist 2 bis 3 handbreit Platz.

Im Folgenden bedeutet „Außen“ die dollenferne Seite, das ist bei Abb. 3-13 z.B. die uns zugewandte Seite. Die andere Seite wird mit „Innen“ bezeichnet.

| | |
|--|---|
|  |  |
| <p>Auslage</p> <p>Die Unterschenkel stehen senkrecht bzw. nahezu senkrecht. Der Oberkörper berührt die Oberschenkel. Die Arme sind beide! locker gestreckt. Die notwendige Verwirrung geschieht im Bereich der Hüfte und der Schultern Das Blatt ist senkrecht aufgedreht</p> | <p>Anriss</p> <p><u>Wasserfassen</u> und erster Teil des Durchzugs (Vorderzug) durch :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heben der Hände • Schultereinsatz • Beinstreckung • Hüftstreckung |

| | |
|---|--|
|  |  |
| Vorderzug | Mittelzug (Orthogonalstellung) |
| Der Vorderzug geschieht durch kontinuierliches: <ul style="list-style-type: none"> • Strecken der Beine, • Oberkörperückschwung | Beinstreckung und Oberkörperückschwung gehen kontinuierlich weiter. Der Oberkörper bleibt leicht gebeugt und ist in dieser Phase annähernd senkrecht |

| | |
|---|---|
|  |  |
| Riemen: Rücklage | Abdrehen |
| Der Endzug erfolgt durch Arm-, Schulter- und Oberkörpereinsatz bei gleichzeitiger Streckung der Beine (Oberkörper ca. 30° bugwärts geneigt). Die Hände werden während des gesamten Schlages auf einer Höhe bis zu den unteren Rippenbögen gezogen | Nach dem senkrechten Ausheben des Blattes wird dieses abgedreht (flach gestellt). Dies geschieht in erster Linie durch die „Innenhand“, die „Außenhand“ unterstützt etwas |

| | |
|--|---|
|  |  |
| Riemen: Freilauf, Orthogonalstellung | Freilauf, Aufdrehen |
| Bis zur Orthogonalstellung werden Hände und Oberkörper zügig aber nicht ruckartig zurückgeführt (Hände über den Knien, Oberkörper etwa senkrecht und leicht gebeugt) | Wenn die Hände die Knie passiert haben, beginnt das ruhige und gleichmäßige Vorrollen in die Auslage. Wenn die Hände die Fußspitzen passieren wird das Blatt aufgedreht |

Eine Besonderheit ergibt sich beim Riemen, wenn die Knie beim Vorrollen die Handführung behindern. Das ist bei den sogenannten „Sitz-Zwergen“ der Fall (hier sind die Beine im Verhältnis zum Oberkörper sehr lang):

Beim Vorrollen wird das „Außenknie“ leicht nach außen gebeugt (Knie öffnen!), aber bitte nur soweit, dass das Außenknie in der Auslage den Kontakt zum Oberarm hält (s. Abb. 3-13)

Bewegungsbeschreibung der Manöver

Zu den technischen Fertigkeiten im Rudern (Skull und Riemen) gehört auch das sichere Beherrschen der sogenannten **Manöver**:

- **Ablegen** □ **Anlegen** □ **Stoppen** □ **Wenden** □ **Rückwärtsrudern** □ **Kurs halten, steuern**

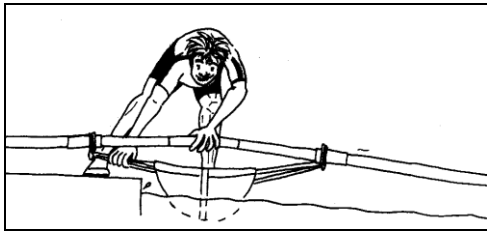
Auf eine Schwierigkeit sei vorweg hingewiesen: Die für das Rudern notwendige Anlage sorgt im Freilauf dafür, dass die Blätter sinnvoller Weise nicht im Wasser unterschneiden: **Die bugseitige Blattkante ist höher als die heckseitige.** Bei den beiden Manövern **Wenden** und **Rückwärtsrudern** müssen die Blätter für die Manöver um 180° gedreht durch das Wasser (bugwärts) gedrückt werden, um anschließend wieder (heckwärts) durch die Luft zurückgeführt zu werden. Hier sorgt die Anlage für ein „in das Wasser schneiden“ der Blätter.

Deshalb gilt bei Manövern, bei denen Blätter um 180° gedreht werden müssen:

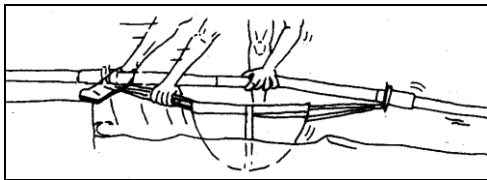
- Beim Zurückführen der Blätter (heckwärts) durch die Luft müssen diese **an gekantet werden** (so dass die heckwärtige Blattkante höher liegt als die bugseitige)

Ablegen

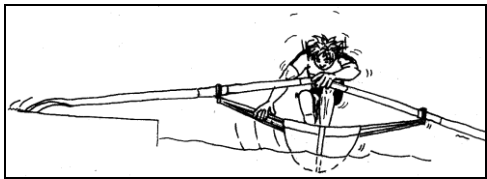
Sowohl beim Ablegen als auch beim Anlegen ist darauf zu achten, dass die Blätter auf der „Landseite“ mit der gewölbten Fläche nach oben über den Steg gezogen werden (sonst zu hoher Verschleiß!)



Zum Ablegen umschließt die wasserseitige Hand beide Skullgriffe.
Die andere Hand stützt sich am Ausleger oder Dollbord ab.
Das Körpergewicht lastet vollständig auf dem wasserseitigen Bein.

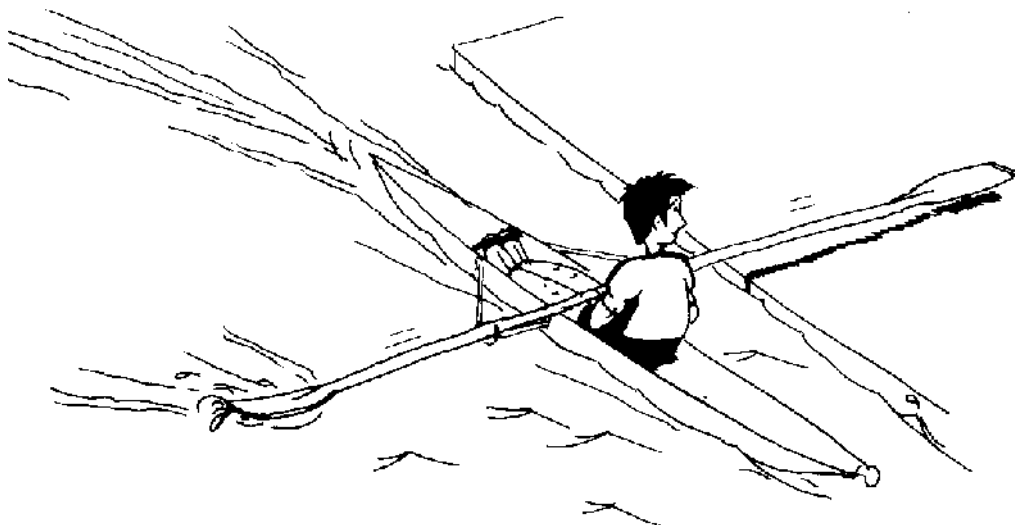


Abstoßen von der Stegkante.
Mittels der Führung der Innenhebel halten die Blätter Kontakt zum Land/ zur Wasseroberfläche



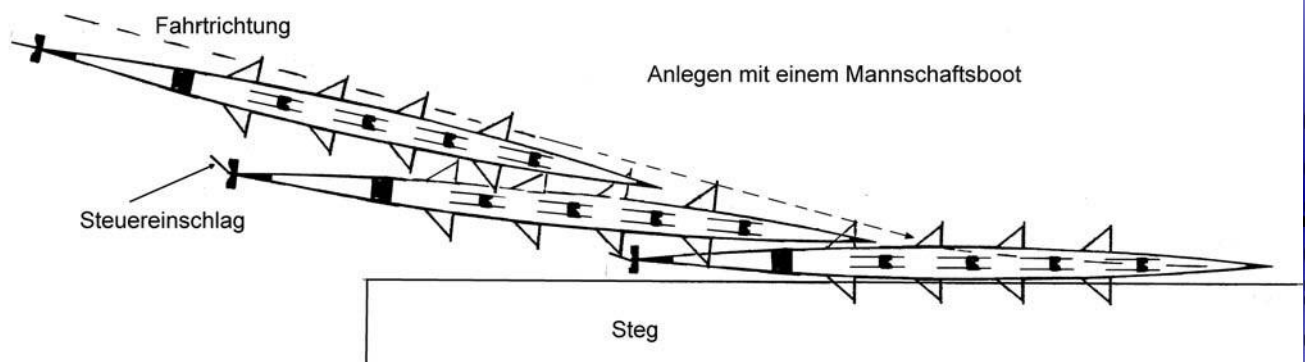
Hinsetzen auf den zur Ferse gerollten Rollstuhl.
Der landseitige Fuß wird sofort auf das Stembrett gesetzt

Anlegen



Man fährt gegen die Strömung bzw. gegen den Wind auf den Steg zu (Optimaler Winkel: etwa 30°). Etwa eine Bootslänge vom Steg entfernt bleibt man in Orthogonalstellung der Ruder (die Hände berühren die Oberschenkel),

- legt sich etwas zur „Wasserseite“, das landseitige Blatt kommt ohne Stegberührung über den Steg,
- schaut über die Schulter zur „Landseite“
- stoppt das Boot einseitig auf der „Wasserseite“ ab, bis es parallel zum Steg liegt
- und man mit der „landseitigen Hand“ den Steg berühren kann.



Anlegen im Mannschaftsboot

Der häufigste Anfängerfehler ist ein zu schnelles Heranfahren an den Steg! Bitte immer gegen die Strömungsrichtung anlegen! Mit langsamer Fahrt und einem Winkel von ca. 30° steuert man den Bug auf den Punkt des Steges zu, an dem man später festmachen möchte.

Nach dem Kommando „Ruder halt!“ wird das Boot mit dem Steuer parallel zum Steg geführt.

Bitte bedenke, dass durch Steuerausschläge das **Heck** des Bootes beeinflusst wird: **Steuerausschlag nach links bedeutet: das Heck geht nach rechts (nicht der Bug nach links!).**

Die Steuer- bzw. Bremswirkung kann durch kontrolliertes Stoppen auf der stegabgewandten

Seite verstärkt werden. Die Rudermannschaft sollte unbedingt angehalten werden, den

Steuerleuten zu vertrauen und sich nicht Richtung Steg umzudrehen. Andernfalls kippt das Boot sehr häufig zur Stegseite und Blätter oder Ausleger berühren den Steg, bevor das Boot steht.

Das kann unterstützt werden durch das Kommando: „Bitte alle zur Wasserseite legen!“

Steuerregeln

- Eine Richtungsänderung mit dem Steuer ist nur möglich, wenn das Boot schneller als das umgebende Wasser ist
- Steuern ist immer mit Geschwindigkeitsverlust verbunden. Deshalb so wenig wie möglich steuern.

- Nur an der Steuerleine ziehen, wenn die Blätter außerhalb des Wassers sind. Die Steuerwirkung ist bei im Wasser befindlichen Blättern 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 mit den Händen an der Bordwand festgehalten und sollte ständig gespannt sein. Dies gilt besonders fürs Rückwärtsrudern.
- Bei langen und hohen Wellen muss das Boot parallel zu den Wellen gelegt werden. Die Ruder nehmen Orthogonalstellung ein, bis die Wellen abgeritten sind.
- Nicht direkt vor Berufsschiffahrt die Seite wechseln. Die Schiffe haben meist einen toten Winkel von 300m.
- Immer gegen die Strömung an- und ablegen

Stoppen

Durch dosiertes Gegenkanten der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weitergekantet. Im Skiff sollte man diese Technik nur in Notsituationen anwenden. Besser ist es hier, die Blätter nicht gegenzukanten sondern aufzudrehen und durch Heben der Hände in das Wasser zu drücken.

Wenden

Zum Wenden sollte das Boot zunächst vollständig gestoppt haben. Im Folgenden wird die so genannte **lange Wende über Backbord** beschrieben. Es ist die Standard-Wende für Ruderboote. Die Körperarbeit sieht genauso aus wie beim Rudern, die einzige Unterscheidung liegt in der jeweiligen Blattstellung:

- Die Wende beginnt in der Rücklage,
- Das Backbord-Blatt ist 180° aufgedreht im Wasser, das Steuerbord-Blatt liegt abgedreht auf dem Wasser
- wir gehen in die Auslage (**Backbord drückt!**)
- In der Auslage wird das Steuerbord-Blatt aufgedreht und liegt im Wasser. Das Backbord-Blatt wird **angekantet** (s.o.).
- Wir gehen in die Rücklage (**Steuerbord zieht!**)

Daneben gibt es noch die **kurze Wende**, die weniger im Skiff als im Mannschaftsboot eingesetzt wird. Hierbei wird gleichzeitig „nur aus den Armen“ einseitig gerudert und gegengleich (Blatt 180° aufgedreht) rückwärts gerudert.

Rückwärtsrudern

Auch bei diesem Manöver sieht die Körperarbeit genauso aus wie beim Rudern, die Unterscheidung liegt wiederum in der jeweiligen Blattstellung:

- Das Rückwärtsrudern beginnt in der Rücklage

- Die Blätter auf Backbord und Steuerbord sind 180° aufgedreht im Wasser
- Wir gehen in die Auslage und drücken beide Blätter durch das Wasser
- In der Auslage werden beide Blätter **angekantet** (s.o.)
- Wir gehen in die Rücklage

Kurs halten, steuern

In „ungesteuerten Booten“ (Boote ohne Steuermann/ -frau) müssen sich Bugmann /-frau regelmäßig versichern, dass das Fahrwasser im gewählten Kurs frei ist. Dies geschieht durch einen kurzen Blick über die Schulter.

Wenn der Kurs korrigiert werden muss, wir nennen das **steuern**, geschieht das durch Vergrößerung der Auslage auf der Gegenseite:

Beispiel: Wenn man ein Skiff nach Backbord steuern möchte, geht man mit dem Steuerbordskull etwas weiter, mit dem Backbordskull etwas kürzer in die Auslage. Danach zieht man auf der Steuerbordseite stärker durch, so dass der Schlag auf beiden Seiten im Endzug gleichzeitig beendet werden kann.

„ungesteuerte“ Ruderboote kann man am ökonomischsten im Vorderzug steuern!

Wanderrudern

Zu einer Wanderfahrt gehört mindestens eine gemeinsame Übernachtung. Neben Wochenend-Fahrten (2-3 Tage) sind selbstverständlich auch längere Touren möglich.

Nicht-Wassersportler sind immer wieder überrascht, wie viele Wasserwege es allein in Deutschland gibt, eine große Vielzahl von ihnen sehr natürlich belassen, mit hübschen Orten und auch größeren Städten an den Ufern. Nur ein Beispiel sei an dieser Stelle genannt: Vor einigen Jahren ruderten wir von unserem Uni-Bootshaus in Witten an der Ruhr mit 15 Studentinnen und Studenten nach Amsterdam (bis mitten in die City) – über insgesamt 14 ausgesprochen unterschiedliche Gewässer und 305 km Streckenlänge. Wir haben an wunderschönen Stellen gezeltet und abschließend eine Grachtenfahrt gemacht, mit „unseren Booten“, die inzwischen so etwas wie ein zweites Zuhause geworden waren.

Eine solche Fahrt nennt man **Zielfahrt**, die natürlichste Art zu reisen: man entfernt sich kontinuierlich vom Ausgangspunkt und kommt zum Zielpunkt. Weitere Möglichkeiten sind die **Sternfahrt** (man kehrt jeden Abend zum Ausgangspunkt zurück) oder **Rundfahrt** (man kehrt am Ende der Tour wieder zum Ausgangspunkt zurück), hierbei hat man allerdings nicht so ausgeprägt das Gefühl, sich fortzubewegen.

Vorbereitung einer Ruder-Wanderfahrt

Zunächst einmal wird der **Fahrtenleiter** (so heißt der gesamtverantwortliche Leiter der Exkursion) versuchen herauszufinden, wo die persönlichen Erwartungen und Bedürfnisse der Teilnehmer liegen. Gut ist es natürlich, wenn die Teilnehmer selbst Informationen einholen und Vorschläge für das zu erkundende Gewässer machen. In jedem Fall wird die Gruppe sich Gedanken machen müssen über:

- Streckenlänge und vorhersehbare Risiken (z.B. starke Strömungen, Untiefen, viel Schiffsverkehr, Wellen auf Seen, schwierige Umtragestellen, ...),
- Transportmöglichkeiten für Teilnehmer und Boote (sog. **Bootstransport**),
- Art und Kosten für Unterkunft und Verpflegung,
- Stellenwert von „Natur“ und „Kultur“,
- Versicherungs-, Aufsichts- und Rechtsfragen.

Informationen erhält man durch Erfahrungsaustausch in den Vereinen, an Schulen, an Universitäten und zusätzlich durch Fahrtenberichte im WWW. Empfehlenswert ist der Gewässerkatalog des Deutschen Ruderverbandes (<http://gewaesser.rudern.de/>).

Ich möchte im Folgenden für die „**Natur-Fahrt**“ werben (kein Landdienst, Übernachtung in Zelten, möglichst in der freien Natur, Selbstkochen) und diese versuchen, stichpunktartig zu umreißen:

Streckenlänge: Auf strömungsarmen Gewässern kann man ca. 25 – 35 km täglich ansetzen. Solch eine Fahrt ist sportlich, setzt aber keine umfangreichen ruderischen Vorbereitungen voraus. In den letzten Wochen vor der Fahrt sollte man mindestens 1x/Woche rudern, um der Schwielenbildung an den Händen und eventuellen Sitzbeschwerden vorzubeugen. In Einzelfällen kann sogar jemand als absoluter Neuling während einer Wanderfahrt das Rudern erlernen.

Wasserqualität: Natürliche Gewässer können nicht keimfrei sein (dafür leben zu viele Tiere darin und darum). Aber die Gewässergüte hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verbessert. Vielerorts kann man problemlos baden.

Sämtliches Gepäck ist in den Booten: Bei der hier propagierten „Natur-Fahrt“ begleitet uns kein Fahrzeug; wir sind ganz auf uns gestellt.

Beim Gepäck unterscheiden wir das Team-Gepäck, das persönliche Gepäck und das persönliche Handgepäck. Letzteres beinhaltet all die Dinge, die man „über Tag“ braucht (an das persönliche Gepäck, welches nicht immer im eigenen Boot mitgeführt werden kann, kommt man im Allgemeinen erst wieder nach Anlanden am Abend).

Zum Teamgepäck gehören neben der zusätzlichen Ausrüstung der Boote (s.u.): Mannschaftszelte, Kocher, Kochzubehör, Verpflegung und Getränke (s.u.) für ca. 1 Tag.

Das persönliche Gepäck sollte wasserdicht verpackt sein. Es gibt preiswerte wasserdichte Packsäcke, deren Anschaffung bzw. Ausleihe eine lohnende Investition sind. Am Abend kann man herrlich bequem auf ihnen sitzen. Hinein kommt: ein Schlafsack (der auch mal etwas Feuchtigkeit verzeiht), eine Isomatte (Thermarest, o.ä.), Funktionskleidung (immer auch an Regen und kühle Witterung denken), persönliche Apotheke, Toilettenartikel, Handtuch, Becher, tiefer Teller,

Besteck, und ein „kleiner Ausgehanzug“ (wenn man/frau vorhat, zivilisierte Stätten zu erkunden).

Das Handgepäck sollte auch zumindest spritzwassergeschützt sein (z.B. große Plastiktüte) und am Ruderplatz liegen. Darin sollten nützliche Dinge sein, wie: eine zweite Sportgarnitur bei Regenwetter, Schuhe für Ausstieg im Wasser, Badezeug (manche rudern gleich damit), kleines Handtuch, Taschentücher, Sonnenbrille und Sonnenschutz, Tagesverpflegung, evtl. Fotoapparat).

Für sonstige Wertsachen der Teilnehmer führen wir immer eine wasserdichte unsinkbare Tasche mit, in der alle Schlüssel, Ausweise, Geld, Handys verwahrt werden.

Bei der „Naturfahrt“ bemühen wir uns selbstverständlich um umweltkonformes Verhalten. Der Deutsche Ruderverband unterstützt als Mit-Entwickler die 10 Goldenen Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur (s. Kap. 5.3). Wir nehmen Rücksicht auf Tiere und Pflanzen und berücksichtigen die Tränken von Rindern und Pferden. Kompostierbaren Abfall entsorgt man durch Vergraben, sonstige Abfälle im nächsten Ort oder an Schleusen/Häfen. Für Toilettengänge benutzt man und frau grundsätzlich einen Spaten. Für Lagerfeuer verwendet man möglichst altes Bruchholz. An der Feuerstelle wird die Grasnarbe abgetragen und am nächsten Morgen mit viel Wasser wieder aufgebaut.

Als Nachtquartier kann man selbstverständlich auch Bootshäuser (Rudern oder Kanu) wählen; zahlreiche aber längst nicht alle Gewässer verfügen über die entsprechende Infrastruktur. Wenn man einen Campingplatz ansteuert, der zweifelsohne über den Komfort sanitärer Einrichtungen verfügt, sollte man bedenken, dass diese Plätze auch und überwiegend von Erholungssuchenden aufgesucht werden. Als Sportgruppe hat man allerdings am Abend (trotz Erschöpfung) den Wunsch zu reden und zu lachen und das stößt mit sicherer Regelmäßigkeit auf verständliche Kritik der anderen Nutzer. Darüber hinaus darf man auf Campingplätzen normalerweise kein Lagerfeuer entzünden.

Verpflegung und Getränke werden jeweils für einen Tag eingekauft, dazu gehört auch Trinkwasser (ca. 3l/Person); mehr kann man in den Booten im Allgemeinen nicht mitnehmen. Zum Frühstück bereitet man sich auch die „Tagesverpflegung“ und verpackt diese im Handgepäck. Das Abendessen sollte schmackhaft mit mehreren Gängen sein (Salat, Quark, Hauptgang kohlehydratreich). Gegen mäßigen Alkoholgenuss am Abend bestehen bei erwachsenen Teilnehmern keine Einwände, er ist aber beileibe keine Pflicht. Auf dem Wasser sollte man sich den Blick für die Natur nicht „vernebeln“, gegen Weinschorlen mit geringem Alkoholgehalt (o.ä.) ist kaum etwas zu sagen.

Bootsmaterial inklusive Wanderfahrt-Ausrüstung: Die breiteren A-, D- und E-Gigs können sehr viel mehr Gepäck aufnehmen als die Boote vom Typ B und C. Beim Kommando „Ruderlang“ (in Schleusen) sind sie zudem sehr viel lagestabiler. Deshalb sollte man bei einer „Natur-Fahrt“ gerade im Grundkurs-Bereich

zumindest einen Teil breitere Boote wählen. Bei einer Ruder-Exkursion gehört folgendes Material zur zusätzlichen Ausrüstung:

- Jeweils 1 Bootshaken im Bug und im Heck,
- Jeweils 1 Bug- und Heckleine
- Wasserkarten bzw. Info-Material und optional „wichtige Wasser-Verkehrs-Zeichen“ (s. Kap. 5.2) an jedem Steuerplatz,
- Schwimmwesten (falls das Gewässer es verlangt, z.B. beim Schleusen auf der Ruhr).

Zusätzlich für das gesamte Team:

- Ersatzteile für alle Boote (Dollenstifte inkl. Dollen, 1 Rollsitze für jede Spurweite, diverse Ersatzschrauben),
- Entsprechende Werkzeuge und wasserfestes Klebeband, mit dem man ein kurzfristig leckgeschlagenes Boot fahrtüchtig machen kann.
- Mindestens 1 Fahrten-Apotheke für alle Teilnehmer (mit Pflaster, Leukoplast, elastischen Verbänden, Haut-Desinfektionsmittel, Wundcreme, Mitteln gegen Insektenstiche, Mitteln gegen Magen-Darm-Problemen, Schere, Pinzette, sterilen Lanzetten, Papiertaschentüchern, Fieberthermometer)

Durchführung einer Ruder-Wanderfahrt

Auch wenn es einen gesamtverantwortlichen Fahrtenleiter auf jeder Ruder-Exkursion gibt, ist es sinnvoll eine Vielzahl von Aufgaben zu delegieren. Es macht den Teilnehmern auch viel mehr Spaß, wenn sie direkt mitverantwortlich sind für das Gelingen der Tour. Die Fahrtenleitung sollte allerdings rechtzeitig vor Beginn der Exkursion Rückmeldungen über den Stand der Vorbereitungen einholen.

Folgende Posten werden immer wieder gerne vergeben (an 1-2 Personen):

- Routenplaner(in)-Strasse: Sucht die beste Strecke für den Transport der Boote und der Teilnehmer, vervielfältigt das Material ausreichend oft.
- Routenplaner(in)-Wasser: Vervielfältigt die Wasserkarten und ergänzt notwendige Informationen wie Schleusenzeiten, Einkaufsmöglichkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten,
- Apotheker(in): Ergänzt die Apotheke, entsorgt Medikamente nach Ablaufdatum, ist immer zur Stelle, wenn es auf der Tour etwas zu „verarzten“ gibt.
- Bootswart(in): Sorgt dafür, dass Ersatzteile und Werkzeug an Bord sind und erledigt kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten (Schrauben nachziehen, quietschende bewegliche Teile fetten, ...).
- Küchenschef(in): achtet darauf, dass alle zum Kochen notwendigen Gebrauchsgegenstände vorhanden und funktionstüchtig sind.
- Wasserwart(in): Kümmert sich darum, dass immer genügend Trinkwasser gebunkert wird und dass sparsam damit umgegangen wird.
- Zeltwart(in): überprüft die Zelte vor Abfahrt und koordiniert den Auf- und Abbau der Zelte während der Tour.

- Feuerteufel(in): kümmert sich am Abend darum, dass alle an einem flackernden Lagerfeuer sitzen können, dessen Standort man am nächsten Morgen nicht mehr erkennen kann.
- Verlademeister(in): Koordiniert das Beladen der Boote am Morgen; weiß immer, wo bestimmte Sachen verstaut sind.

Ansonsten hat es sich gut bewährt, die Bootsmannschaften jeweils morgens beim Frühstück durch Los zu bestimmen. Dabei wird jeder Bootsplatz täglich neu vergeben. Der Fahrtenleiter wird lediglich zu Beginn der Tour dafür sorgen, dass in jedem Boot möglichst ein „alter Hase“ sitzt, der das Vertrauen seines ihm zugewiesenen Teams genießt. Dieses Lossystem sorgt dafür, dass in dem einen Gesamtteam täglich neue kleine Teams gebildet werden: die Teilnehmer lernen sich hierdurch sehr gut kennen und es wird einer zu starken Cliquen- aber auch Pärchen-Bildung entgegengewirkt.

Zusätzliche Aufgaben können mit der Auslosung der Bootsplätze verknüpft werden (z.B.: die Steuerleute sind jeweils für die Getränke ihres Teams zuständig, oder: die Mannschaft eines vorher bestimmten Bootes ist für den täglichen Einkauf zuständig, etc.), der Phantasie sind da kaum Grenzen zu setzen.

Morgens nach dem Frühstück gibt es „Captains Infos“, die so genannte Obleutebesprechung: Jeweils ein Verantwortlicher pro Boot (normalerweise Steuermann/-frau) erhält genaue Informationen zur geplanten Strecke inklusive Besonderheiten (Schleusen, Abzweigungen, kritische Stellen). Es sollte auch festgelegt werden, wo der nächste Sammelpunkt geplant ist.

Am letzten Tag wird ein Teil der Gruppe die Fahrzeuge und den Bootsanhänger „nachziehen“. Hierzu müssen sie irgendwie zum Startpunkt kommen (eine immer wieder aufregende Erfahrung). Hilfsmittel können dabei sein: Eisenbahn, Bus, Mietwagen, „zufällige“ Bekannte, die man gerade getroffen hat. Der Rest der Gruppe bringt die Boote auf Vordermann (Grundreinigung) und bereitet ein leckeres Essen für die „Fahrer(innen)“.

Sicherheit und Verhalten auf dem Wasser

Als Ruderinnen und Ruderer haben wir uns auf Binnenschiffahrtsstrassen an die Verkehrsvorschriften zu halten. Wir werden dort als **Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb** bezeichnet. Selbstverständlich gibt es bei uns auch immer einen **Schiffsführer** an Bord. Die folgenden Kapitel behandeln die für Rudersportler wissenswerten Aspekte.

Fahrregeln auf Binnengewässern

Ausweichen und Verkehrsverhalten

Ruderboote gehören, nach den Rechtsvorschriften, zu den Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb auf dem Wasser, und diese Kleinfahrzeuge müssen der Berufsschiffahrt ausweichen. Die Berufsschiffahrt hat gegenüber den Kleinfahrzeugen immer die Vorfahrt. Sportboote über 20 Metern Länge sind wie Berufsschiffe zu sehen, d.h. Ruderer sind diesen Fahrzeugen gegenüber ausweichpflichtig.

Aus dem üblichen Sprachgebrauch der Ruderer findet man im folgenden die Worte Schiffahrt und Schiffe, wo Berufsschiffahrt gemeint ist, und die Worte Sportboote, Ruderboote für Kleinfahrzeuge.

Die Führer der Berufsschiffahrt brauchen ihren Kurs nicht nach Sportbooten zu richten, die sich auf dem Wasser bewegen. Vielmehr müssen Sportboote diesen Schiffen rechtzeitig und klar erkennbar ausweichen.

Allgemeine Sorgfaltspflicht

Dafür gibt es in der BinSchStrO die Grundregel für Verkehrsverhalten auf der Wasserstraße die der für den Straßenverkehr ähnelt:

Jeder Verkehrsteilnehmer auf Binnenschiffahrtsstraßen hat alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schiffahrt gebieten, um insbesondere

- die Gefährdung von Menschenleben,
- die Beschädigung anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, der Ufer, der Regelungsbauwerke sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße oder an ihren Ufern,
- die Behinderung der Schiffahrt zu vermeiden und
- jede vermeidbare Beeinträchtigung der Umwelt zu verhindern.

Als Verkehrsteilnehmer ist hier nicht nur die Berufsschiffahrt sondern auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser angesprochen. Jeder also der sich auf einem solchen Gewässer befindet ist Verkehrsteilnehmer. Es ist unerheblich

ob das Wasserfahrzeug über einen Maschinenantrieb verfügt oder nicht. Demnach gelten die Vorschriften auch für die Bootsobmänner und Steuermänner.

Der Schifffahrt ausweichen

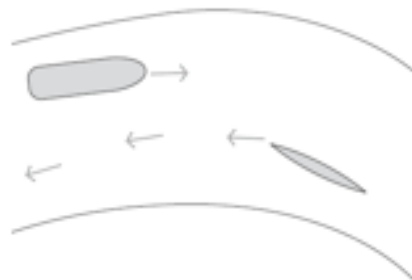
Wer der Schifffahrt aus dem Weg rudern soll, muss wissen, wie die Schiffe sich bewegen. Nur auf einigen wenigen Flussstrecken gilt das Rechtsfahrgebot für die Schifffahrt. Aus der Verkehrsregel, dass Schiffe im Begegnungsverkehr den anderen an Backbord vorbeifahren lassen und eine blaue Tafel an Steuerbord zeigen, wenn es ausnahmsweise anders sein soll, lässt sich aber ableiten: Überwiegend wird bei der Berufsschifffahrt rechts gefahren.

Auf Kanälen

Für Kanäle ergibt das eine Regel für den Steuermann im Ruderboot: Rechts fahren und nur abweichen, wenn ein entgegenkommendes Schiff deutlich links, auf der Seite des Ruderbootes fährt. Für breite Gewässer, wo links, rechts und in der Mitte gefahren wird: Ruderboote bleiben am Rande des Fahrwassers oder fahren auch knapp außerhalb, wenn dort keine Flachstellen und keine Unterwasserhindernisse zu erwarten sind.

Zur Innenkurve ausweichen

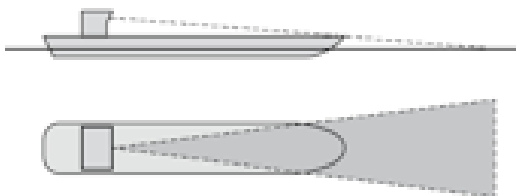
Auf Flüssen fährt ein Schiff meistens im Stromstrich, also von einer Außenkurve zur nächsten. Der Steuermann weicht mit dem Ruderboot deshalb in Richtung nächste Innenkurve aus.



Der Steuermann muss frühzeitig ausweichen, um den Rudergänger auf dem Schiff zu zeigen, welchen Kurs das Ruderboot nehmen will.

Nie in den toten Sichtwinkel

Dieser Rudergänger hat womöglich einen mehrere hundert Meter langen toten Sichtwinkel vor sich (z. B. Containerschiffe oder Schubverbände). Über den weit entfernten Bug hinweg sieht er weit voraus, aber nichts, was sich auf einer breiten und enorm langen Wasserfläche vor dem Bug abspielt. Ein Ruderboot darf niemals in diesen toten Winkel geraten. Der Steuermann darf die Schiffsgeschwindigkeit und die seines Bootes nicht unterschätzen. Er darf aber auch das Tempo, das er zum Ausweichen mit einigen harten Schlägen erreichen kann, nicht überschätzen.



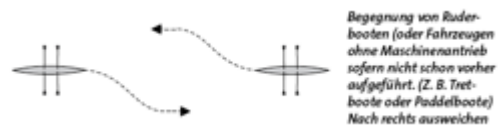
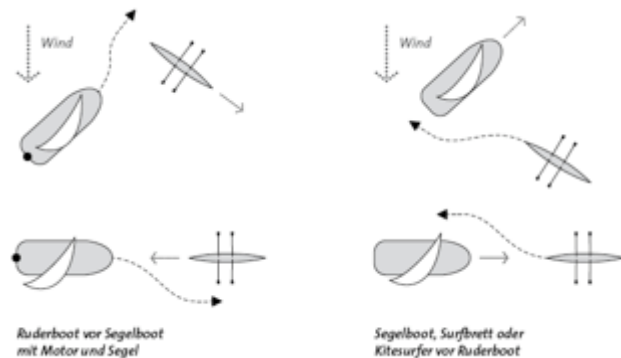
Fahrverhalten von Berufsschiffen

Zur eigenen Sicherheit beim Befahren von Binnenschiffahrtstraßen sollte man wissen, dass Berufsschiffe fahrtechnisch nicht wie Kleinfahrzeuge zu sehen sind. Unter anderem sind die nachfolgend beschriebenen physikalischen Besonderheiten zu beachten:

- 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 entsteht 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.

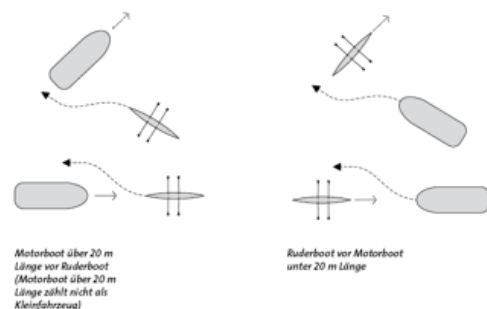
Kleinfahrzeuge miteinander – Ausweichen

Für den Bootsobmänner und Steuermänner ist es auch wichtig zu wissen wie andere Sportboote mit und ohne Motor untereinander ausweichen müssen und welche generellen Vorfahrtsregeln es dort gibt, um den eigenen Kurs rechtzeitig und klar einzuschlagen zu können. Kleinfahrzeuge müssen den anderen Wasserfahrzeugen ausweichen. Wenn sich aber Kleinfahrzeuge begegnen oder ihr Kurs sich kreuzt, gelten Regeln die zusammengefasst besagen:



Windkraft vor Muskelkraft vor Motorkraft

Alle Muskelkraft-Boote fahren beim Begegnen mit der Backbordseite an der Backbordseite des anderen vorbei (also wie beim Ausweichen nach Steuerbord gehen). Im Kreuzungsverkehr gilt rechts vor links wie im Straßenverkehr: Nicht in den Kurs eines Ruderbootes, Kanus oder



Paddelbootes fahren, das man an Steuerbord hat, warten oder gegebenenfalls auch wieder nach Steuerbord ausweichen.

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.

Kenntnis der Ausweichregeln

Nicht alle Fahrzeugführer kennen die vorgeschriebenen Ausweichregeln, obwohl sie diese nach den gültigen Rechtsvorschriften kennen müssten. Hier sind beispielsweise nur einige Problemgruppen angeführt: Führer von Tretbooten, Paddelbooten oder Ruderbooten die diese nur stundenweise mieten. Führer von führerscheinfreien Motorboote (Sportboote unter 5 PS) oder Führer anderer Fahrzeuge die nur selten sich mit diesen auf dem Wasser bewegen.

Manöver des letzten Augenblicks

Stellt der Bootsobmann oder der Steuermann fest, dass das Vorfahrtsrecht des eigenen Bootes nicht beachtet wird, so ist er verpflichtet um einen Unfall zu verhindern, ein Manöver des letzten Augenblicks zu fahren. Er muss also versuchen, im letzten noch möglichen Augenblick, das Ruderboot so zu steuern, dass es nicht zu einem Unfall kommt.

Verkehrsvorschriften

Auf den *Binnenschiffahrtsstraßen* Rhein, Mosel, Donau und dem Bodensee gelten aus

Gründen der Zuständigkeit internationaler Stromkommissionen die Bestimmungen der

- Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
- Moselschiffahrtspolizeiverordnung
- Donauschiffahrtspolizeiverordnung
- Bodensee-Schiffahrtsordnung

Auf den übrigen Binnenschiffahrtsstraßen, die Bundeswasserstraßen sind (z.B. Main, Neckar, Saar, Elbe, Weser, Kanäle), gilt die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung.

Auf den bayerischen Seen, mit Ausnahme des Bodenseeteiles gilt eine Schiffahrtsordnung, die stark an die Bodensee-Schiffahrtsordnung angelehnt ist. **Auf den Berliner Gewässern** gilt auch die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung mit einigen Sonderbestimmungen.

Vor Befahrung aller übrigen Gewässer sollte man sich nach etwaigen Sonderbestimmungen erkundigen.

Die Bestimmungen dieser Verkehrsvorschriften haben weitgehend den gleichen Inhalt. Es gilt der Grundsatz, dass der Schiffsführer alle Maßnahmen zu treffen hat, die die allgemeine

Sorgfaltspflicht sowie die berufliche und die wassersportliche Übung gebieten, um

- die Gefährdung von Menschenleben,
- die Beschädigung von Fahrzeugen, Schifffahrtszeichen, Ufer- und Strombauwerken und
- die Behinderung der Schifffahrt zu vermeiden.

Die Texte der einzelnen Verkehrsverordnungen können über den Buchhandel, vom Deutschen Bundesverlag GmbH oder vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Postfach 130 140, 47119 Duisburg, bezogen werden.

5.1.1 Verhalten auf dem Wasser

Die Grundregel für das Verhalten auf dem Wasser lautet: Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten,

- dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und
- dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert und belästigt wird.

5.1.2 Fahrregeln

Führer von (Wasser-)Sportfahrzeugen auf Binnenschifffahrtsstraßen müssen folgende für alle Fahrzeuge geltenden Fahrregeln beachten:

- Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.
- Überholmanöver dürfen erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können.
- Kurs und Geschwindigkeit dürfen nicht so geändert werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht.
- In Unwissenheit des Gewässers sollte man im ausgetonnten Fahrwasser bleiben. In Stromrichtung ist das Fahrwasser begrenzt: auf der rechten Seite mit roten (oben abgeflachten), auf der linken Seite mit grünen (oben spitzen) Bojen. Manchmal wird das Fahrwasser nur zu einer Seite begrenzt.

Für Sportfahrzeuge, die Kleinfahrzeuge sind (weniger als 20 m Höchstlänge), gelten außerdem noch besondere Fahrregeln:

- Kleinfahrzeuge müssen Großfahrzeugen ausweichen.
 - Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen anderen Kleinfahrzeugen ausweichen.
 - Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb (z.B. Ruderboote) müssen den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen.
 - Zwei Kleinfahrzeuge (mit oder ohne Maschinenantrieb) müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren.
-
- Boote müssen vor Badeufern sowie an ausgelegten Angel- und Fischereigeräten und an Anlegestellen so vorbeifahren, dass weder Personen noch Anlagen gefährdet werden (s. auch Ruderordnung)

Daraus ergibt sich die bekannte Grundregel: Windkraft vor Muskelkraft vor Motorkraft

Im Einzelnen ist insbesondere Folgendes zu beachten:

Vorfahrt

Vorfahrt haben insbesondere Fahrzeuge im Fahrwasser gegenüber Fahrzeugen, die

- in das Fahrwasser einlaufen
- das Fahrwasser queren
- im Fahrwasser drehen und
- ihre Anker- und Liegeplätze verlassen.

Dabei muss rechtzeitig durch das Fahrverhalten zur erkennen gegeben werden, dass man warten wird.

Fahr- und Überholverbote

- Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen haben für bestimmte Wasserflächen außerhalb des Fahrwassers Fahrverbote erlassen.
- Auf Seeschiffahrtsstraßen besteht für Motor-, Segel- und Ruderboote ein absolutes Fahrverbot bei Nacht und verminderter Sicht, wenn sie die nach der SeeStrO und SeeSchStrO vorgeschriebenen Lichter nicht führen können.
- Außer an Stellen, die durch Überholverbotszeichen gekennzeichnet sind, besteht ein Überholverbot grundsätzlich
 - in der Nähe von in Fahrt befindlichen, nicht freifahrenden Fähren
 - an Engstellen
 - in unübersichtlichen Krümmungen
 - in Schleusenbereichen

Anker-, Anlege- und Festmachverbote

Wassersportfahrzeuge müssen ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es ihr Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse zulassen; sie dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern. Die Fahrzeuge müssen so sicher verankert oder festgemacht werden, dass sie ihre Lage nicht in einer Weise verändern können, die andere Fahrzeuge gefährdet oder behindert.

Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge

Sportfahrzeuge müssen bei der Fahrt auf den *Binnenschiffahrtsstraßen* ein amtliches Kennzeichen führen. Sportfahrzeuge von Mitgliedern eines einem anerkannten Wassersportverband angehörenden Wassersportvereins sind jedoch von dieser Art der Kennzeichnung befreit. An ihrem Fahrzeug ist jedoch der abgekürzte Vereinsname und der Name des Fahrzeugs oder eine Unterscheidungsnummer anzubringen und die Flagge des Verbandes zu führen. Ein Mitglied der Besatzung muss zusätzlich einen Lichtbildausweis und das „Internationale Verbands-Zertifikat für Wassersportfahrzeuge“ oder einen sonstigen Ausweis bei sich führen, aus dem sich die Vereinszugehörigkeit und die Mitgliedschaft zum Verband ergibt.













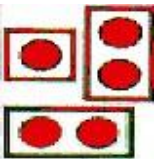
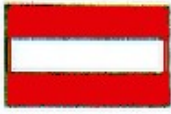

Lichterführung

Auf *Binnenschiffahrtsstraßen* sind bei Nacht und bei unsichtigem Wetter die vorgeschriebenen Lichter zu führen. Jeder Sportbootführer sollte dazu die Bestimmungen der Verkehrsvorschriften beachten. An Ruderbooten ist ein helles weißes Rundumlicht (1 Meter über der Wasseroberfläche) zu führen. Zusätzlich sollte der Bootsführer eine helle Taschenlampe jederzeit einsatzbereit bei sich führen.

Verkehrszeichen (Sicht und Schallzeichen)

Die beiden folgenden Seiten mit Verkehrszeichen sollten bei Fahrten auf Binnenschiffahrtsstraßen (wasserfest verpackt) an jedem Bootsführerplatz (i.a. Steuerplatz) vorhanden sein.

Wichtige Gebotszeichen (roter Rand = Einschränkungen), Schallzeichen

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| Vorsicht | Pfeilrichtung einschlagen | Wendeverbot | Wassertiefe begrenzt | Höhe begrenzt |
|  |  |  |  |  |
| Liegeverbot (auf 500 m) | 40 m Abstand vom Ufer halten | Ankerverbot | Für motorisierte Boote verboten | oder |
|  |  |  |  |  |
| Festmachen Schallsignal abgeben | vorgeschriebenes beschränktes (hier: Ton ca. 1sec.) | Geschwindigkeitsverboten | Für alle Sportboote verboten | Für Ruderboote Verboten |
|  |  |  |  |  |
| Hier warten, bis Weiterfahrt freigegeben | Ueberholen verboten | Begegnen u. Überh. verb. | Durchfahrt verb. (Lichter) | Durchfahrt verboten (Tafel) |
|  |  | | | |
| Durchfahrt Verboten (Flaggen) | Wenn rotes Licht an rechts abbiegen verboten | | | |

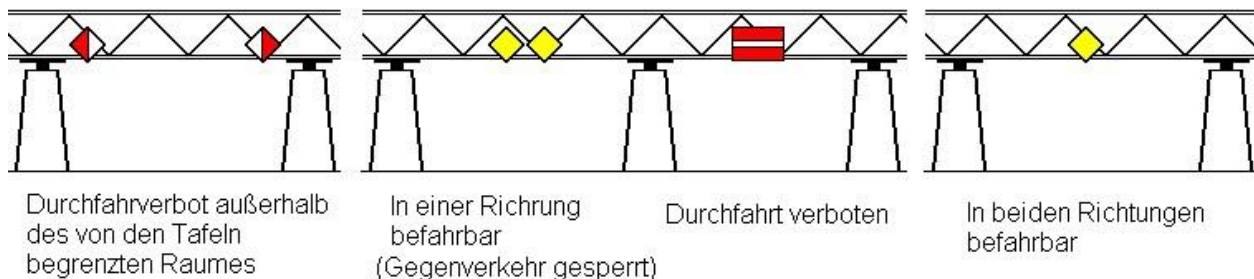
Schallsignale (● etwa 1 Sekunde Dauer — etwa 4 Sekunden Dauer)

| | |
|----------------------------------|---|
| — Achtung | — ● Ich wende über Steuerbord |
| ● Ich will nach Steuerbord | — ● ● Ich wende über Backbord |
| ● ● Ich will nach Backbord | — — ● Ich will an Steuerbordseite überholen |
| ● ● ● Meine Maschine geht rückw. | — — ● ● Ich will an Backbordseite überholen |
| ● ● ● ● Ich bin manövrierunfähig | — — — Ich will überqueren * |

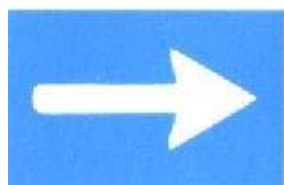
| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| ●●●●● Man kann mich nicht überh. | — — — ● Ich will nach Steuerbord * |
| ●●●●● Gefahr der Kollision | — — — ●● Ich will nach Backbord * |

*) Bei Ein- und Ausfahrt in und von Häfen und Nebenwasserstraßen

Beschilderung an Brücken, Empfehlungs- und Hinweiszeichen



Empfehlungs- und Hinweiszeichen - blauer Rand -



Empfehlung in die Richtung zu fahren



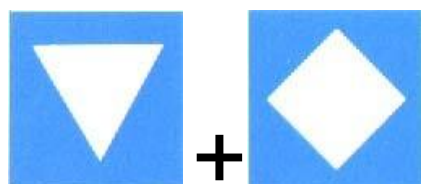
Wendeplatz



Ankern erlaubt



Festmachen erlaubt



Liegeplätze auch für Kleinfahrzeuge



Nicht frei fahrende Fähre



Frei fahrende Fähre



Verbots-/ erlaubt Gebotsende



Wehr



Wasserskistrecke



Stillliegen

Zehn goldene Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

Helfe mit, die Lebensmöglichkeiten von Pflanzen und Tierwelt in Gewässern und Feuchtgebieten zu bewahren und zu fördern. Auch bei uns in Mitteleuropa sind viel zu viele Pflanzen und Tierarten bereits in ihrem Bestand gefährdet.

Die Bemühungen für den Schutz der Natur kommen letztlich auch dem Menschen zugute, denn er ist nicht nur Teil der Natur, sondern benötigt für sein Wohlergehen eine intakte Umwelt. Beachte insbesondere die folgenden Regeln:

Die 10 goldenen Regeln im Einzelnen

1. Meide das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Ufergehölze und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meide darüber hinaus Kies-, Land- und Schlammflächen (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln). Meide auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
2. Halte einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Ufergehölzen – auf großen Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter. Halte einen ausreichenden Mindestabstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 Meter.
3. Befolge in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, zumindest aber zeitweilig völlig untersagt oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Wildwasserfahrer dürfen unter keinen Umständen das Flussbett verändern, etwa durch Ausräumen störender Felsbrocken.
4. Nehme in „Feuchtgebieten internationaler Bedeutung“ bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
5. Benutze beim Landen die dafür vorgesehenen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann. Benutze für Toilettengänge einen Spaten und lasse hinterher nichts zurück. Kompostierbare Abfälle können selbstverständlich vergraben werden.
6. Nähere Dich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen und diese zu gefährden.
7. Laufe im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um die Tiere nicht zu stören oder zu vertreiben. Halte mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen. Bleibe hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers.
8. Beobachte und fotografiere die Tiere nur aus der Ferne.
9. Helfe mit, das Wasser sauber zu halten. Abfälle gehören nicht ins Wasser. Abfälle können z.B. in bestehenden Sammelstellen der Häfen oder Schleusen abgegeben werden
10. Informiere Dich vor der Fahrt über die im Fahrtgebiet bestehenden Bestimmungen und Sorge dafür, dass diese Kenntnisse und das eigene vorbildliche Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und an nichtorganisierte Wassersportler weitergegeben wird.

Verhalten bei Unfällen

Grundsätzlich:

- Alle Ruderer bleiben beim Boot
- Rennbootfahrer versuchen wieder in das Boot einzusteigen
- Es kann versucht werden mit dem Boot schwimmend das Ufer zu erreichen
- Obmann muss unmissverständliche Anweisungen geben

Verhalten bei kaltem Wasser (weniger als 15°C)

- in Renneiner und Rennzweier sind Rettungswesten zu tragen
- Renneiner und Rennzweier sind immer mit zwei Booten in Rufweite zu fahren
- Kinder und Jugendliche dürfen nur in Begleitung eines Motorbootes in Rennbooten aufs Wasser
- Bei Kenterung
 - + Rettungsweste betätigen
 - + Versucht Euch auf das Boot zu ziehen, es sollten möglichst viele Körperteile aus dem Wasser sein
 - + Still halten, möglichst nicht schwimmen. Schwimmen ist mit erhöhtem Wärmeverlust verbunden
 - + Gesicht aus dem Wasser halten
 - + Mit dem Rücken zu den Wellen drehen

Gefahren bei Unterkühlung

Unterkühlung tritt ein, wenn der gesamte Körper auf eine sehr viel niedrigere als die normale Körperkerntemperatur abgekühlt wurde, z. B. unter 35 °C verglichen mit der normalen Körperkerntemperatur von 37 °C. Dies sollte unter allen Umständen vermieden werden.

Mit der Auskühlung wird die Muskulatur schnell steifer und ab 28 °C Körperkerntemperatur ist keine Kontraktion mehr möglich. Die freie Schwimmstrecke ist drastisch eingeschränkt, wenn der Wasserunfall in erschöpftem oder ermüdetem Zustand erfolgt. Deshalb ist generell der Verbleib am Boot oder die Nutzung einer Schwimmhilfe sicherer. Plötzliches Eintauchen in kaltes Wasser kann eine Schockwirkung auslösen. Folgeerscheinungen können sein:

- Unterbrechung der normalen Atemtätigkeit - Atemstillstand;
- Herzrhythmusstörungen
- Unfähigkeit schwimmen zu können selbst bei geübten Schwimmern;
- Verwirrung und die Unfähigkeit, auf einfache Anweisungen zu reagieren.

Offizielle Ruderkommandos des Deutschen Ruderverbandes

Beherrschung durch Steuerfrau / Steuermann entscheidend für sicheres Steuern des Bootes

Ruderkommando = Ankündigungs- und Ausführungsteil

| KOMMANDO | AUSFÜHRUNG |
|--|---|
| Mannschaft ans Boot - hebt auf | Vorher sind Skulls/Riemen und weiteres Zubehör zum Steg gebracht worden |
| Boot drehen - Wasserseite o.ä. hoch | Darauf achten, dass die Dollen nicht den Boden berühren |
| Fertig machen zum Einsteigen - steigt ein | Alle Ruderer/Ruderinnen haben einen Fuß auf dem Trittbrett und das andere Bein auf dem Steg |
| Klarmeldung | Am Bug beginnend melden die Sportler sobald sie ruderbereit sind („1 fertig“, „2 fertig“,..) |
| Alles vorwärts - los | In die Auslage gehen - Blätter senkrecht drehen und Durchzug |
| Ruder - halt | Ankündigungskommando erfolgt beim Vorderzug, Ausführungskommando beim Endzug |
| Blätter - ab | Die Blätter werden flach aufs 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 |
| Alles rückwärts - los | Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Rudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankanten der Blätter während des Luftweges |
| Wende über Backbord - los | Aus der Rücklage, Blattstellung backbord 180° aufgedreht, Steuerbordblatt flach, |

| | |
|--|--|
| | volle Rollbahn; in der Auslage Backbordblatt ankanten, Steuerbordblatt 180° aufdrehen, Zug |
| Kurze Wende über Backbord - los (Kurze Wende über Steuerbord Entsprechend entgegengesetzt) | Backbordholm am Körper (Blatt 180° aufgedreht), Steuerbordholm in Armauslage (Blatt aufgedreht), ohne Rollbahn. Entgegengesetzte gleichzeitige Wasserarbeit auf beiden Bordseiten. Blätter beim Luftweg senkrecht |
| Skulls/Riemen - lang - Backbord/Steuerbord - lang | Ankündigung in der Auslage, Ausführung nach dem Ausheben der Blätter. Die Holme werden in der Hand behalten |
| Skulls/Riemen - vor | Aus der Längsseitslage in die Orthogonalstellung führen |
| Fertigmachen zum Aussteigen – steigt aus | Steuermann/-frau ist vorher ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte fest. Die Dollen- bündel werden gelöst. Der wasserseitige Fuß steht auf dem Einsteigebrett. Beim Aussteigen wird das/der wasserseitige Skull/Riemen mitgezogen |
| Backbord überziehen (Steuerbord entsprechen) | Das Steuerbordruder wird nicht so weit in die Auslage gebracht. Auf Backbord wird besonders kräftig gezogen |
| 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 |