

Was man
Mit Sicherheit
im Ruderboot
wissen sollte



Inhalt

Inhalt	2
Unser Heim	3
Ruder Lexikon	4
Kleines Steuer 1x1	7
Vor der Fahrt.....	7
Ablegen und während der Fahrt.....	7
Manöver mit der Steuerleine	7
Gefahrenstellen	8
Anlegen und nach der Fahrt	9
Ruderbefehle	9
Besondere (Gefahren-) Situation.....	9
Normaler Ruderbetrieb	10
Verhaltensweisen	11
Berufsschiffahrt und Segelboote haben immer Vorfahrt.....	11
Rechtsfahrgebot – nur Ausnahme	11
Boote weichen aus	11
Ausweichmanöver	11
Überholmanöver... ..	12
Schleusen.....	12
Seen	12
Ungeeignete Äußere Bedingungen.....	13
Hoch- und Niedrigwasser	13
Schlechte Wetterbedingungen und Sicht	13
Verhalten im Notfall	13
Auflaufen auf Grund oder Hindernis	13
Kentern	14
Vollschlagen des Bootes	14
Schiffahrtszeichen	15
Verbote / Gebote.....	15
Hinweise	16
Fahrwasserkennzeichnungen	16
Schallsignale	17
Illustrationen	18
Das Material.....	18
Boot	18
Skull	18
Die Ruderbewegung	19
Spannungsphase.....	19
Entspannungsphase.....	19
Knoten	21
Kreuzknoten:	21
Schotstek:	21
Slipstek:	21
Palstek:	21
Kopf-/ Kreuzschlag:.....	21
Webeleinstek:.....	21
Weiteres Material und Quellen	21

Unser Heim

Ruder-Verein Nienburg



Der Ruder-Verein Nienburg liegt im Zufluss des Steinhuder Meerbachs in die Weser. Daraus ergeben sich besondere Verhältnisse, die beim Ab- und Anlegen zu beachten sind. Weitere Interessante Information über unseren Verein kannst Du auf unserer Website nachlesen:

www.rv-nienburg.de

und Aktuelles erfährst Du als Mitglied über die E-Mail-Adresse, die Du dem Verein bekannt gemacht hast.

Hinweis zum Inhalt:

1. Im Inhalt dieser Broschüre wird wegen der Lesbarkeit auf das sog. ‚Gendern‘ verzichtet. Es ist z.B. gleichbedeutend, ob ein Obmann also tatsächlich eine Frau oder ein Mann ist, denn zum Glück sind wir weder Frauen- noch Männer-Ruderverein
2. Diese Broschüre wendet sich vornehmlich an (angehende) Steuer-/Obleute. Für alle anderen Ruderer soll sie als Nachschlagewerk dienen.

Ruder Lexikon

Abdrehen	Durch Drehen des Innenhebels erzielte Drehbewegung des Blattes , in die Waagerechte für das Vorrollen
Ablegen	Verlassen des Stegs , Anlegers oder Ufers
Absaufen	Eindringen von Wasser in das Boot bis zur Waschbordhöhe , durch Leck oder Wellenschlag. Gefährliche Notsituation .
Anlage	Senkrechte Fläche der Dolle , an der das Ruder im Durchzug anliegt.
Anleger	Meist schwimmende Vorrichtung, zum Anlegen und Ablegen , Einsetzen und Herausnehmen der Boote. Achtung: Belastbarkeit beachten – zu viele Sportler können Anleger zum Abtauchen bringen
Anlegen	Fahrt des Bootes zum Steg , Anleger oder Ufer
Aufdrehen	Durch Drehen des Innenhebels erzielte Drehbewegung des Blattes , in die Senkrechte für den Durchzug
Aushebeln	Endzeitpunkt des Durchzugs bei dem das noch aufgedrehte Blatt durch vertikal nach unten gerichtete Innenhebel bewegung aus dem Wasser gehoben wird
Aushebeln	Folgt dem Durchzug und ist der Umkehrpunkt der Bewegung zwischen Durchzugs und Vorrollen , gleichzeitig der Beginn des Abdrehens
Auslage	Position des Ruderers in der vordersten Ruderbewegung, s. Einsatz
Ausleger	Stangenkonstruktion , die es ermöglicht den Drehpunkt des Ruders, die Dolle in geeignetem Abstand außerhalb des Bootes zu halten.
Außenhebel	Teil des Ruders vom Klemmring zum Blattende
Backbord	Links in Fahrtrichtung, rot, d.h. der Ruderer hält den Backbord Skull in seiner rechten Hand
Big Blade	Moderne Blattform , die wegen ihrer daran erinnernden unsymmetrischen Form auch salopp als Hackebeil bezeichnet wird. Üblich sind auch Bezeichnungen wie Schaufel, oder nur Blades
Blatt	Großflächiger Teil des Ruders , der durch das Wasser bewegt wird. Aktuelle sind zwei Blattformen weit verbreitet: Big Blade und Macon
Bodenbrett	Stabile Fläche im unteren Bootsbereich , schützt die Bootschaut beim Betreten
Bojen	Kleiner Schwimmkörper, der niemals ein Schifffahrtszeichen ist, häufig zur Bootsbefestigung oder Kennzeichnung von Ankerplätzen.
Bootsgasse	Schmäler Kanal zur Überwindung von Staustufen . Das Boot wird mit oder ohne Mannschaft (Anleitung beachten) in den Kanal gesetzt und häufig mit einem Wasserschwall den Kanal nach unten gespült.
Bootshaken	Stange mit Haken zum Festhalten und Abstoßen, bei Ruderern meist als Paddelhaken gebräuchlich
Bootsobmann	Schiffsführer im Sinn der BinSchStrO , Mannschaftsmitglied mit Entscheidungskompetenz. Seinen Ruderbefehlen ist unvermittelt Folge zu leisten. In der Regel ist das der Steuermann , auf Wanderfahrten sitzt er/sie aber häufig auf Platz 1 (Bugmann). Ohne Obmann darf kein Boot auf Wasser. Er hat die besondere Verantwortung für seine Mannschaft, Aufsichts- und Fürsorgepflicht. Details zum Bootsobmann regelt das Sicherheitskonzept des RVN .
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bug	Bootsspitze , vorne
Bugmann	Ruderer auf Platz 1, nutzt seine freie Sicht in Fahrtrichtung um dem Steuermann Hinweise zu geben und ist deshalb häufig auch Obmann
Buhnen	Meist steiniger Teil einer Uferbefestigung, der viele Meter in Flussläufe ragt und beachtenswerte Gegenströmungen auslösen kann.
Dämmerung	Zeitspanne der Dunkelheit nach Sonnenuntergang bzw. vor Sonnenaufgang. In der Dämmerung müssen Mannschaft und Boot durch geeignete Maßnahmen zur Sichtbarkeit beitragen Astronomische Dämmerung – 90-60 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang Nautische Dämmerung – 60-30 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang Bürgerliche Dämmerung – 30-0 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang
Dolle	Drehpunkt, Auflage und Halt für das Ruder am Ende des Auslegers , meist mit einem Sicherheitsbügel (Dollenbügel / Falle) gesichert
Dollenbügel	Teil der Dolle, s. ‚ Falle ‘
Dollbord	Verstärkter, oberer Rand des Ruderbootes , auch als Waschbord bezeichnet
Drempel	Gefährliches, weil bei Talfahrt unter Wasser unsichtbares Teil des Bauwerkes im Schleusen-kammerbereich . Der Drempelbereich ist durch eine gelbe Linie gekennzeichnet



– Sicherheit im Ruderboot – RVN (V.20220727)

DRV	Dachverband aller Rudervereine / - Klubs: Deutscher Ruderverband
Durchzug	Arbeitsphase in der Ruderbewegung , bei der die Blätter durch das Wasser gezogen werden, zunächst durch Beindrücken, dann Rückenbewegung und abschließend Armzug.
Einsatz/Einsetzen	Auch ‚Wasser fassen‘: Startzeitpunkt des Durchzugs in der Ruderbewegung . Das bereits aufgedrehte Blatt wird vertikal mit nach oben gerichtete Innenhebelbewegung ohne Spritzen in das Wasser eingesetzt.
Endzug	Arbeitsphase in der Ruderbewegung , bei der die Beine bereits gestreckt sind und die mit dem Aushebeln beendet wird
Falle	Verschraubbarer Bügel, mit dem die Dolle nach oben verschlossen wird, damit das Ruder nicht nach oben aus der Dolle springen kann. Die Fallen müssen immer vor dem Einsteigen fest verschraubt sein.
Fersenhalter – kappe	Bügel oder Kappe am Stemmbrett , die verhindert, dass die Füße des Ruderers nach unten aus dem Stemmbrett rutschen.
Gegenkanten	Bringt das Blatt im Wasser durch Drehen des Innenhebels langsam aus der flachen Lage in die Senkrechte
Heck	Bootsende , häufig der Ort des Steuers, hinten
Innenhebel	Teil des Ruders vom Griff bis zum Klemmring
Kanal	Künstliches Gewässer, meist zur Verbindung zweier anderer Gewässer angelegt
Kentern	Umschlagen des Bootes im Wasser, Boot schwimmt mit Kiel oben. Für Mannschaft und Ruderboot gefährliche Notfall Situation .
Kleinfahrzeug	Wasserfahrzeug , dessen Schiffskörper ohne Ruder und Bugspriet eine Länge von weniger als 20 m aufweist (§ 1.01 BinSchStrO)
Klemmring	Mit Schrauben am Ruder befestigter Ring, der dem Ruder sicheren Halt an der Dolle gibt
Kollisionskurs	Fahrtverlauf zweier Wasserfahrzeuge in direkter Richtung aufeinander zu
Krebs fangen	Hängen bleiben eines Ruder beim Durchzug im Wasser, meist in Folge eines unvollständigen Aufdrehens, sodass das Blatt zu tief unter die Wasseroberfläche geriet
Kreuzwellen	Kreuzwellen entstehen bei einer Reflexion von Wellen. Die z.B. an Spundwänden zurück geworfenen Wellen überlagern sich mit den einlaufenden zu teilweise sehr hohen und nicht vorhersehbaren Wellenbergen. Auch Wind kann diese Wellen verursachen
Leck	Loch in der Bordwand unterhalb der Wasserlinie, das zum Absaufen führen kann.
Lenzen	Entfernen von Wasser aus dem Boot, das durch Leck, Wellenschlag oder Starkregen eingedrungen ist. Hilfsmittel sind saugfähige Materialien, Hohlkörper oder Lenzpumpe
Macon	Bezeichnung für die von Karl Adam entwickelte und auf der EM 1959 im französischen Mâcon eingeführte, symmetrische Blattform mit deutlichem breiterem Blatt, als dem davor üblichen.
Motorboot	Motorbetriebenes Kleinfahrzeug – muss dem Ruderboot ausweichen, tut es aber häufig nicht.
Paddel	Salopp falsche Bezeichnung für ein Ruder . Ein Paddel wird nicht unter Verwendung des Hebelmechanismus‘ über Ausleger/Dolle eingesetzt. In engen Gewässern können Ruder aber als Paddel eingesetzt werden, häufig in Form des Stakens.
Paddelhaken	Bootshaken , der zusätzlich eine Paddelfläche zum behelfsmäßigen Fortbewegen des Bootes besitzt
Pinself	Saloppe Bezeichnung für Ruder , Riemen oder Skull
Riemen	Ruder mit dem ein Riemen-Ruderer mit beiden Händen an dem einen Riemen die Ruderbewegung ausführt. Riemen-Ruderer sind meist spezialisiert, entweder auf Backbord - oder auf Steuorbord -Riemen.
Rollsitz	meist anatomisch ungeeignet geformte Sitzschale, die mit Rollen in der Rollschiene einen langen Durchzug ermöglicht. Obwohl durch Bügel unterwärts beweglich an die Rollschiene gebunden, müssen Rollsitze vor Bootstransport gesichert oder entfernt werden. Viele Ruderer beschaffen sich zur Entlastung der Sitzfläche ein Ruderkissen
Rollschiene	ca. 80-90cm lange Schienen, längs zur Bootsrichtung, die den Rollsitz führen
Rücklage	Position des Ruderers beim Aushebeln
Ruder	Riemen oder Skull – der RVN besitzt nur Skullboote
Ruderbefehl	... oder auch -Kommando gibt der Steuermann , in seltenen Fällen auch der Bootsobmann , wenn für die Ruderer Handlungsbedarf besteht. Das gilt für den normalen Ruderbetrieb oder für Notfälle
Rudergänger	Mitglied der Besatzung, das im Sinne der BSchStrO ein Wasserfahrzeug mit dem Ruder steuert, im Ruderboot sind das die Obleute.
Ruderkissen	Dem Rollsitz ähnlich geformtes Polster aus Schaumstoff oder mit Gel gefüllt
Schiff	Wasserfahrzeug über 20m Länge, dem Ruderboote ausweichen müssen



– Sicherheit im Ruderboot – RVN (V.20220727)

Schlagmann	Ruderer vor dem Steuermann, der für alle anderen den Rudertakt vorgibt
Schleusen	1. Vorrichtung zum Überwinden starker Höhenunterschiede von Gewässern, meist verbunden mit Staustufen 2. Der Vorgang des Abwärtsfahren (in Talfahrt), oder Aufwärtsfahren (Bergfahrt), vorbei an einer Staustufe Schleusen erfordern das Einhalten besonderer Regeln (s.u.) und ein hohes Maß an Aufmerksamkeit der ganzen Mannschaft.
Segelboot	Mit Windkraft angetriebenes Sportboot. Segelboote haben Vorfahrt vor Ruderbooten.
Sicherungsbügel	Teil der Dolle, siehe: Falle
Skull	Das Ruder aus einem Paar, mit dem ein Ruderer (Skuller) gleichzeitig tätig ist. Ein Skuller benötigt immer Backbord- und Steuerbord-Skull. Ein Riemen-Ruderer rudert dagegen mit einem einzigen, größeren.
Spant	Strebe zur Stabilisierung der Bootschaut . Viele Spanten sind nicht stabil genug zum Tragen eines Bootes
Sportboot	Nicht kommerziell genutztes Kleinfahrzeug
Spundwand	Senkrechte Uferbefestigung aus Profilstahl, häufig an Hafen- und Kaianlagen zu beobachten. Spundwände erzeugen für Ruderboote gefährliche Wellensituationen (Kreuzwellen)
Staken	Fortbewegung des Ruderbootes durch Verwendung der Ruder oder eines Bootshakens , wenn sie in engem Gewässer der Dolle entnommen, wie eine Stange zum Abdrücken am flachen Gewässerboden oder dichten Ufer eingesetzt werden.
Staustufen	Regeln den Wasserstand vieler Gewässer. Sie stellen allgemein eine Gefahrenstelle für alle Boote dar, wenn die besonderen, für sie geltenden Regeln und Verkehrszeichen nicht eingehalten werden. Boote können Staustufen mit besonderen Bauwerken überwinden: <ul style="list-style-type: none"> • Schleusen • Umtragen: ein Steg/Anleger ermöglicht das Aussteigen oberhalb und das Einsteigen unterhalb der Staustufe, häufig mit Tragehilfen die noch häufiger defekt sind. • Bootsgassen: s.o.
Steg	Anlagevorrichtung, gebräuchlicher alternativer Ausdruck für Anleger
Stemmbrett	Schräg montiertes und verstellbares Brett mit Schuh oder Riemen zum Halt des eigenen Schuhs, zum Auffangen des Beinstoßes im Durchzug , zum Abfangen des Schwunges im Endzug und zum Vorziehen beim Vorrollen . 
Steuerbord	Rechts in Fahrtrichtung, grün, d.h. der Ruderer hält den Steuerbord Skull in seiner linken Hand
Steuermann (Steuerleute)	Rudergänger im Sinne der BinSchStrO, ist ein Mitglied der Bootsbesatzung. Steuerleute geben die erforderlichen Kommandos und führen das Boot mit der Steuereinrichtung. Wenn nicht anders benannt, sind sie gleichzeitig Obmann und tragen für die Sicherheit von Mannschaft und Boot Sorge. Details zum Steuermann regelt das Sicherheitskonzept des RVN , insbesondere, dass die Befähigung zum Steuermann auch die Wahrnehmung der Funktion eines Obmannes erlaubt.
Tonnen	Farblich gekennzeichnete Fahrwassermarkierungen
Treideln	Ziehen des Bootes an langem, zum Ufer führenden Seil durch Fußgänger, z.B. in Bootsgassen
Unter Land fahren	Einen Kurs in der Nähe des Ufers fahren. ‚Hart unter Land‘ so dicht am Ufer fahren, dass Manövrierfähigkeit auch bei Wellenschlag noch gerade möglich ist
Vorderzug	Teil der Ruderbewegung , Beginn des Durchzugs nach dem Einsetzen
Vorrollen	Freilauf- / Erholungsphase in der Ruderbewegung , mit dem Ziel der Auslage
Waschbord	s. ‚ Dollbord ‘
Wasser fassen	Siehe: Einsatz
Wasserfahrzeug	Oberbegriff für ein Fahrzeug, das ausschließlich oder überwiegend auf oder in Gewässern unterwegs ist. Die BinSchStrO legt Regeln für Wasserfahrzeuge fest, wie die Straßenverkehrsordnung für Verkehrsteilnehmer an Land
Wasserlinie	Trennlinie an der Bordwand zwischen Wasser und Luft
Wind	Dem Ruderboot üblicherweise entgegengerichtete Luftbewegung, die häufig unangenehme Wellen verursacht. Nur in seltenen Fällen kann Wind zum Antrieb genutzt werden (Befehle ‚Blatt hoch‘ – ‚Aufdrehen‘). In solchen Fällen ist das Ruderboot nicht als Segelboot zu betrachten.

Kleines Steuer IxI

Wie oben beschrieben ist die Aufgabe der Steuerleute entweder im Auftrag des Bootsobmannes oder weil sie es gleichzeitig selber sind, über Kommandos und mit Hilfe der Steuervorrichtung, die Richtung des Bootes zu bestimmen. Damit müssen sie auch für seine Sicherheit sorgen und noch mehr für die Sicherheit der Mannschaft.

Vor der Fahrt

Aus dem Kreis der Ruderer werden Steuer- und Obmann bestimmt. Den dafür in Frage kommenden Personenkreis zeigt die entsprechende Liste im Bootshaus. Das kann auch die gleiche Person sein. Deshalb steht im Folgenden immer **Steuermann**, auch wenn im Einzelnen ggf. eine Ausführung durch den Obmann möglich ist.

Die Steuerleute haben vor der Fahrt folgende Aufgaben:

1. Eintragung der Fahrt im RVN-Fahrtenbuch
2. Prüfung der Vollständigkeit des Materials
3. Verteilung der Mannschaft auf die Ruderplätze unter Berücksichtigung des Gewichts und der Erfahrung/Qualifikation
4. Mit fremden Ruderern sicherstellen, dass die Kommandos bekannt sind
5. Prüfung der Bootsvorbereitung:
 - a. Richtiges Einsetzen der Ruder und der Rollsitze
 - b. Schließung der Sicherheitsbügel (Falle) an der Dolle
 - c. Sicher verstautes Gepäck
6. Vor dem Ablegen kontrolliert der Steuermann die richtige Lage der Steuerleine (s. Illustrationen):
 - a. Die backbordseitig am Steuer befestigte Leine gehört in die linke Hand, die steuerbordseitig befestigte Leine in die rechte Hand des Steuermannes. Jede Kreuzung der Leine ist unzulässig.
 - b. Die Leine darf nicht um den Körper herumgeführt sein, damit jederzeit schnelles Aussteigen gewährleistet ist.

Ablegen und während der Fahrt

Auf strömenden Gewässern wird nur grundsätzlich gegen die Strömung ab- und angelegt. Eine der wenigen Ausnahmen dieser Regel gilt für den Anleger des RVN auf Grund seiner besonderen Lage. Wir starten mit Bug in Richtung Weser, unabhängig von den Strömungsverhältnissen im Steinhuder Meerbach.

Zum Ablegen achtet der Steuermann auf die Bereitschaft der Mannschaft und stellt ggf. das Kommando zum Einsteigen sicher. Spätestens nach dem Einsteigen wird der Mannschaft Gelegenheit gegeben, die Anlage geeignet einzustellen. In welcher Nähe zum Anleger das geschieht, entscheidet der Steuermann.

Erst nach vollständiger Fertigmeldung der Mannschaft ist das Boot voll manövrierfähig und die Fahrt kann beginnen.

Leichte Kurskorrekturen werden mit dem Steuer ausgeführt, starke unter Einbeziehung der Mannschaft

Manöver mit der Steuerleine

(Wir betrachten hier nicht die Besonderheiten von Booten ohne Steuermann oder solche von Rennbooten, da diese nur von besonders ausgebildeten Ruderern betrieben werden.)

Im Boot wird die Leine auf beiden Seiten immer weitgehend stramm gehalten und unter dem Körper.

Zum Steuern des Bootes zieht der Steuermann an der Steuerleine an der Seite, zu der er fahren möchte. Er sucht sich in möglichst großer Entfernung in Fahrtrichtung ein Objekt, zu dem er bis zur nächsten Kursänderung die Richtung hält.

Folgende Eigenschaften muss ein Steuermann bei Nutzung der Steuerleine beachten:

- Eine Richtungsänderung durch das Steuer ist nur möglich, wenn das Boot im Bezug zum umgebenden Wasser eine Vorwärtsgeschwindigkeit hat. Das Boot treiben zu lassen ist deshalb nur an übersichtlichen Stellen zulässig und erfordert grundsätzlich immer einen Ruderer in Bereitschaft.
- Steuern in Rückwärtsfahrt ist nahezu unmöglich, weil das Steuer dabei in der Regel umklappt. In Rückwärtsfahrt müssen Kurskorrekturen durch die Ruderer, also geeignete Anweisungen des Steuermannes erfolgen. Der Steuermann bemüht sich indes durch straffe Leinenführung das Steuer vor dem Umklappen zu bewahren.
- Jede Steuerbewegung bremst das Boot und destabilisiert. Deshalb sollte die Steuerleine so viel wie nötig und so wenig, wie möglich, gleichmäßig, ohne Rucken gezogen werden:
 - geringe Kursabweichungen gleich korrigieren,
 - den Zug an der Steuerleine rechtzeitig abbrechen (bevor der Bug in die gewünschte Richtung zeigt), da die Steuerbewegung meist nachwirkt.
- Die Steuerwirkung ist in der Vorrollphase der Ruderer am größten, weil es dann am schnellsten ist und die Blätter im Wasser das Boot in jeder Weise stabilisieren.
- Besonders bei Wenden ist zu beachten, dass Gewässerströmung für Richtungsänderungen genutzt werden kann, wenn die Strömung den Bug in geeigneter Weise erfasst.
- Kleine Wellen, die unterhalb der Ausleger durchlaufen werden, können in stumpfem Winkel (45° - 90°) durchfahren werden. Der Steuermann lässt die Ruderer dabei ‚[Hochscheren](#)‘.
- Große Wellen muss der Steuermann rechtzeitig erkennen, um das Boot in eine Lage parallel zu den Wellen zu bringen. Die Wellen werden in Ruhestellung mit ‚Blatt ab‘ zur Stabilisierung abgewartet. Mit leichtem Kippen des Bootes in Gegenrichtung der einlaufenden Wellen durch Hochziehen der Innenhebel auf dieser Seite und ggf. gleichzeitige Neigung der Körper in die Gegenrichtung kann ggf. dem Überschlagen von Wellen begegnet werden. Dabei ist strikt darauf zu achten, dass die Blätter flach auf der Wasseroberfläche bleiben.

Gefahrenstellen

1. Jede Schiffs- und Bootsbegegnung kann Gefahr bedeuten und der Steuermann muss rechtzeitig den Kurs anderer Verkehrsteilnehmer bewerten
2. Der Wellenschlag durch andere Verkehrsteilnehmer bedeutet in der Regel keine Gefahr, jedoch ist das Verhalten der begegnenden Fahrzeuge zu bewerten:
 - a. wie hoch werden die zu erwartenden Wellen sein
 - b. Welche Richtung nehmen die Wellen
 - c. Gibt es Ufermerkmale, die zusätzliche Gefahr erzeugen können, wie
 - i. Flaches Ufer, das die Wellen verändert oder besonders vor der Bugwelle zur Untiefe wird.
 - ii. Kaimauern, die Wellen reflektieren und gefährliche, nicht mehr gerichtete [Kreuzwellen](#) bewirken.
3. Engstellen verändern und verstärken Strömungen, sodass sich die Steuerwirkung verändert oder sogar ausfällt. Im schlimmsten Fall bewirken sie z.B. das Verkanten und Umschlagen des Bootes.
4. Fähren ändern in ihrer direkten Umgebung den Strömungsverlauf. [Schilder](#) geben Auskunft über die Art der Fähre, die unbedingt zu beachten ist (gibt es quer verlaufende Seile oder Ketten?). Auf keinen Fall darf versucht werden, den Weg einer ablegenden oder in Fahrt befindlichen Fähre in ihrer Fahrtrichtung zu kreuzen.
5. Im Heckwasser von Schiffen sind
 - starke Wirbel, die unsichere Ruderer ‚Krebse fangen‘ lassen und eine Gefahr für das Kentern des Bootes darstellen.
 - sehr lange und langanhaltende, teilweise tiefe Wellentäler, die gerne über die [Waschbord](#) laufen und das eigene Boot absaufen lassen, die empfindliche Boote sogar schon zerbrochen haben

Anlegen und nach der Fahrt

Grundsätzlich legen Ruderboote gegen Strömung an. Beim RVN erfolgt das Anlegen aber immer in Richtung Meerbachstau/-Brücke, direkt aus Richtung der Weser. Dabei ist zu beachten, dass sich das Richtungsverhalten des Bootes schlagartig ändert, wenn die Spitze in das stehende Wasser des Meerbachzuflusses gerät.

- Beim Anlegen wird immer die in Fahrtrichtung vordere Ecke des Anlegers in spitzem Winkel angesteuert.
- Die Kommandos ‚Halbe Kraft‘, ‚Ruder Halt‘ und ‚Steuerboot Pinsel hoch‘, zum richtigen Zeitpunkt gegeben, sorgen dafür, dass der Steuermann das Boot langsam und sicher an den Steg führen kann.
- Der Steuermann steigt dann als erstes aus und
- gibt die weiteren Kommandos zum Aussteigen der Mannschaft und
- zum Transport des Bootes zum Bootslagerplatz.
- Der Steuermann beaufsichtigt das Reinigen und Einräumen allen Materials
- Zum Schluss beendet der Steuermann die Eintragung zur Fahrt im Fahrtenbuch und meldet ggf. bemerkte Schäden.

Ruderbefehle

Was soll ich tun, wenn der Steuermann das ansagt?

Der Steuermann muss in jeder Situation laut und deutlich den angemessenen Befehl geben, ohne dass er lange überlegen muss, wie der Wortlaut für die gewünschte Wirkung ist. Und damit das auch auf Fahrten mit Ruderern klappt, die aus unterschiedlichen Vereinen kommen, hat der DRV eine Liste der wichtigen Kommandos herausgegeben.

Diese Ruderbefehle bestehen aus einem Ankündigungs- und einem Ausführungsteil. Dazwischen steht im folgenden Druck ein Gedankenstrich '–' .

Wer Ruderbefehle erteilt, muss nach dem Ankündigungsteil so viel Pause einlegen, dass die Mannschaft sich auf das konzentrieren kann, was gleich danach zu tun ist. Bei einigen Ruderbefehlen muss die Mannschaft nach der Ankündigung zunächst die Stellung für die Ausführung einnehmen. In Gefahrensituationen wird gelegentlich auf den Ankündigungsteil verzichtet.

Besondere (Gefahren-) Situation

„Stoppen – stoppt!“	Durch dosiertes Gegenkanten der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weiter gekantet.
„Skulls (Riemen) – lang!“ „Backbord – lang!“ (Steuerbord entsprechend)	Ankündigung in der Auslage, Ausführung nach dem Ausheben der Blätter. Beide Ruder oder nur die Ruder der bezeichneten Seite werden in Längsseitslage gebracht. Die Griffe bleiben fest in der Hand gehalten.
„Skulls (Riemen) – vor!“	Aus der Längsseitslage in eine Stellung senkrecht zur Bordwand führen.

Normaler Ruderbetrieb

„Mannschaft ans Boot, hebt – auf!“	Vorher sind Skulls (Riemen) und weiteres Zubehör zum Steg gebracht worden.
„Boot drehen, Wasserseite (o.ä.) – hoch!“	Unbedingt darauf achten, dass die Ausleger den Boden nicht berühren. Im RVN: „Weser hoch!“ oder „Theater hoch!“
„Setzt – ab!“ „Auf Kiel halten!“ Boot - schiebt in das Wasser!“ „Boot geht auf die Schulter“ – „hoch“	weitere Befehle beim Boot Tragen zum Einsetzen des Bootes: wenn das Boot in ein hohes Lager zu legen ist.
„Fertigmachen zum Einsteigen, Mannschaft steigt – ein!“	Alle Ruderer/bzw. Ruderinnen haben ein Bein auf dem Einsteigebrett und das andere zum Abstoßen bereit auf dem Bootssteg.
„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.
„Halbe / ohne Kraft“ (– „los“) ----- „Backbord halbe / ohne Kraft“ (– „los“) (Steuerbord entsprechend)	Der Durchzug wird mit reduziertem Krafteinsatz ausgeführt, entweder beidseitig, typischerweise bei Anlegemanöver, oder ----- nur auf der bezeichneten Seite in Kurvenfahrt Das Kommando kann während der Fahrt gegeben werden, ohne den „los“ - Kommandoteil
„Backbord überziehen“ (– „los“) (Steuerbord entsprechend)	Entspricht dem Kommando „Steuerbord halbe Kraft
„Ruder – halt!“	Ankündigungskommando erfolgt beim Vorderzug, Ausführungskommando beim Endzug, Sportler nehmen Orthogonalstellung ein.
„Blätter – ab!“	Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.
„Blätter – hoch!“	Der Innenhebel wird nach unten gedrückt, die Blätter werden flach, so weit wie möglich über dem Wasser gehalten.
„Wende über Backbord – los!“ (Steuerbord entsprechend) ----- „Kurze Wende über Backbord – los!“ (Steuerbord entsprechend)	Aus der Rücklage, Blattstellung Backbord 180° aufgedreht, Steuerbordblatt flach, volle Rollbahn; in der Auslage Backbordblatt ankannten, Steuerbordblatt aufdrehen, Zug. ----- Backbordgriff am Körper (Blatt 180° aufgedreht), Steuerbordgriff in Armauslage (Blatt aufgedreht), ohne Rollbahn, entgegengesetzte gleichzeitige Wasserarbeit auf beiden Bordseiten, Blätter beim Luftweg senkrecht.
„Alles rückwärts – los!“	Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Rudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankannten der Blätter während des Luftweges.
„Fertigmachen zum Aussteigen, steigt – aus!“	Steuermann/-frau ist vorher ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte fest. Der „wasserseitige" Fuß steht auf dem Einsteigebrett. Beim Aussteigen wird das „wasserseitige" Ruder mit herausgenommen.
„Backbord überziehen!“ (Steuerbord entsprechend)	Das Steuerbord–Ruder 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.

Verhaltensweisen

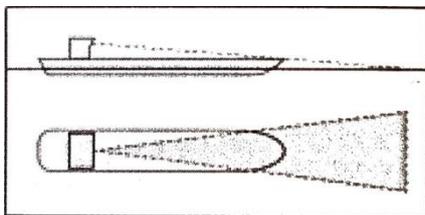
- das macht man, das lässt man – Sicherheit hat Vorfahrt

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.

Berufsschiffahrt und Segelboote haben immer Vorfahrt

Ruderboote müssen der Berufsschiffahrt und unter Segel fahrenden Fahrzeugen ausweichen ([§ 6.02a BinSchStrO](#)). Sportboote über 20 Metern Länge sind wie Berufsschiffe zu sehen, d.h. Ruderer sind auch diesen Fahrzeugen gegenüber ausweichpflichtig. Segelboote erfordern besondere Aufmerksamkeit, weil sie dem Wind folgend unvorhergesehene Manöver fahren.

Kleinfahrzeuge müssen vorfahrtsberechtigten Schiffen rechtzeitig und klar erkennbar ausweichen.



Für Binnenschiffe mit großem totem Winkel heißt das, eine Klärung der Situation in mindestens 300m Abstand: Der Steuermann muss frühzeitig

und deutlich ausweichen, um dem Rudergänger auf dem Schiff zu zeigen, welchen Kurs das Ruderboot nehmen will.

Er sollte dabei unbedingt eine eventuell gesetzte blaue Flagge oder Tafel (s.u.) beachten, weil diese anzeigt, dass es zu einer Begegnung zweier Schiffe kommen wird.



Rechtsfahrgebot - nur Ausnahme

Generell gibt es kein Rechtsfahrgebot. Für einige Gewässer regelt die BinSchStrO allerdings Ausnahmen, Rechtsfahrgebote für Kleinfahrzeuge. Beim Befahren fremder Gewässer sollte deshalb in jedem Fall entsprechende Information eingeholt werden.

Unabhängig von eventuellem Rechtsfahrgebot gibt es für alle Gewässer klare Regeln für das Ausweichen und Passieren anderer Verkehrsteilnehmer.

Boote weichen aus

Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.,

Beim Begegnen oder Überholen ([§ 6.03 BinSchStrO](#)) ...

1. müssen Fahrzeuge jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen.
2. Dürfen Fahrzeuge ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit nicht in einer Weise ändern, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte

Ausweichmanöver ...

1. Ein ausweichpflichtiges Kleinfahrzeug muss beim Begegnen auf gerader Strecke seinen Kurs rechtzeitig nach Steuerbord richten, sodass es an der Backbordseite des anderen vorbeifährt (§6.02a BinSchStrO).
2. Ruderboote weichen Schiffen in Kurven immer hart unter Land zur Innenseite der Kurve aus.
3. Wenn sich der Kurs zweier Boote kreuzt, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat;

Überholmanöver...

4. ...dürfen nur begonnen werden, wenn sicher ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können. ([§6.09 BinSchStrO](#)).
5. ... muss der Vorausfahrende – soweit erforderlich und möglich – erleichtern und dazu falls nötig auch seine Geschwindigkeit verringern.
6. ... werden auf der Backbordseite des Überholten, also der eigenen Steuerbordseite ausgeführt
7. Im Schleusenbereich ist das Überholen verboten.

Schleusen

- Jedes neu im Schleusenbereich eintreffende Fahrzeug muss bei der Schleusenaufsicht zur Feststellung des Schleusenranges angemeldet werden: wenn möglich die Schleusung telefonisch oder über die Sprechanlage vor Ort anmelden. (s. Aushang im Bootshaus).
- Anweisungen des Schleusenpersonals über Lautsprecher und Lichtzeichenanlage ist Folge leisten.
- Es darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.
- Klein- und Sportfahrzeuge dürfen erst nach den Fahrzeugen der Großschifffahrt und nach Aufforderung der Schleusenaufsicht in die Kammer hineinfahren.

Ist die Schleuseneinfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge durch besondere Signallichter geregelt, dürfen sie auch erst nach Freigabe der Einfahrt durch die Lichter einfahren.

- Über das am Ufer aufgestellte Halteschild darf ausschließlich zur Einfahrt in die Schleusenkammer hinausgefahren werden.
- Gelbe Linie an der Schleusenmauer kennzeichnen einen Bereich, in dem sich kein Boot aufhalten darf. Sie kennzeichnet den Schleusentorbereich oder einen Dremmel, beim Abwärtsschleusen unter Wasser, auf dem das Boot aufsetzen würde. Nach dem Einfahren in die Schleusenkammer immer genügend Abstand zu den gelben Linien halten.
- Im Schleusenbereich ist das Überholen verboten.
- Möglichst großen Abstand zu mitschleusenden Binnenschiffen halten. Sie erzeugen beim Start gefährliche Wasserströmungen und Wirbel.
- Wer nicht schleusen will, darf im Schleusenbereich nur stillliegen, wenn es allgemein zugelassen oder von der Schleusenaufsicht im Einzelfall erlaubt ist.
- Während des Schleusenvorgangs muss das Fahrzeug ausreichend befestigt sein, in einer Weise, die dem beständig sich ändernden Wasserstand Rechnung trägt. Das Boot wird im Bereich des Steuermanns mit geeigneter Leinenführung oder Bootshaken lose an den Leitern gehalten. Damit trägt man der Strömungsrichtung Rechnung.
- Das Boot nie festbinden oder fest einhaken. Kann die Befestigung nicht gelöst werden, droht das Umschlagen (Kentern) oder Absaufen des Bootes.



Seen

Seen sollten nur am Ufer befahren werden. Die kürzere, direkte Überquerung kann aufgrund von Wind, Wellen und Wetterverhältnissen (z.B. plötzlicher Nebel, dichter Regen oder Schnee) sehr gefährlich werden.

Ungeeignete Äußere Bedingungen

Details zu äußeren Bedingungen, die das Rudern einschränken, regelt die [Ruderordnung des RVN](#)

Hoch- und Niedrigwasser

Bei Hoch- und Niedrigwasser entscheidet der Obmann, ob gerudert werden darf. Eine Schifffahrtssperre ist in jedem Fall vorrangig zu beachten.

- Bei zu niedrigem Wasserstand kann das Boot durch Untiefen, Steine, Sandbänke oder andere Unterwasser- Hindernisse Schaden nehmen.
- Bei Hochwasser können starke Strömung, Wasserwirbel oder Treibgut Boot und Mannschaft gefährden.

Schlechte Wetterbedingungen und Sicht

Bei Nebel, Sturm, Gewitter, Starkregen, starkem Schneefall oder Eisgang darf keine Fahrt begonnen werden bzw. muss eine Fahrt gegebenenfalls umgehend abgebrochen werden. Die Entscheidung dazu liegt beim Obmann.

In der Dunkelheit, 30 min nach Sonnenuntergang (Beginn der Nautischen Dämmerung) und bis 30 min vor Sonnenaufgang (Beginn der Bürgerlichen Dämmerung) darf keine Fahrt durchgeführt werden. Spätestens mit Beginn der Dämmerung hat sich die Mannschaft durch reflektierende Warnwesten und das Boot durch weißes Rundumlicht besser erkennbar zu machen.

Für Nachtfahrten gibt es Ausnahmen mit geeigneter Ausrüstung, die der Vorstand genehmigen kann.

Verhalten im Notfall

Generell:

1. Ruhe bewahren, Atmung kontrollieren
2. Bergung: Mensch vor Material (Boot und Gepäck)

Auflaufen auf Grund oder Hindernis

Wenn das Boot unvermittelt abbremst und/oder trotz Ruderschlag nicht voran zu bringen ist, liegt der Verdacht nahe, dass es auf ein Hindernis unter Wasser getroffen ist. In dem Fall:

1. Ruhe bewahren
2. Dem Steuer-/Obmann Alle Beobachtungen melden, wie Sichtung eines Hindernisses unter der Wasserlinie, Geräusche, Eindringen von Wasser.
3. Wenn kein Wasser eindringt, versuchen, durch Rückwärtsbewegung des Bootes vom Hindernis frei zu kommen
4. Beim Eindringen von Wasser muss der Steuer-/Obmann entscheiden,
 - a. Ob ein Fremdkörper durch die Bootshaut eingedrungen ist und eventuell Befreiungsversuche verhindert und das Boot weiter zerstören könnte
 - b. ob das Boot durch Aussteigen einzelner Mannschaftsmitglieder zu entlasten ist. Dabei ist die Ufernähe, Wassertiefe und -Temperatur, die Schwimmqualifikation und Kleidung der Mannschaft zu berücksichtigen.
 - c. Eine Chance bestehen wird das Boot zu [lenzen](#) oder / und das Leck abzudichten
 - d. Das Boot an Land zu verbringen ist, um einfache Reparaturversuche auszuführen.

Kentern

1. Ruhe bewahren – auf Atmung achten, auch in kaltem Wasser ruhig atmen.
2. Gefährdung beurteilen:
 - a. Annäherung von Fahrzeugen auf Kollisionskurs
 - b. Gefährliche Objekte in Strömungsrichtung
 - c. Sind alle Mannschaftsmitglieder an der Wasseroberfläche?
 - d. Wassertemperatur
 - e. Schwimmqualifikation der Mannschaftsmitglieder
 - f. Entfernung vom Ufer
3. Entsprechend der Gefährdung handeln:
 - a. Fehlende Mannschaftsmitglieder suchen, unter dem Boot befreien,
 - b. Mannschaft bleibt am Boot, um dessen Schwimmfähigkeit zu nutzen. Auch ein vollgelaufenes oder gekentertes Boot bietet der Mannschaft im Wasser hinreichend Auftrieb um sie vor dem Ertrinken zu bewahren.
 - c. Gegebenenfalls Befreiung von schweren Kleidungsstücken: Schuhe, Baumwollkleidung
 - d. Versuchen, das Boot wieder in Position mit Kiel unten zu bringen. Dazu ggf. Die Skulls von den Auslegern entfernen. Wenn das gelungen ist, kann u.U. ein kleiner Teil der Mannschaft, höchstens die Hälfte, das Boot vorsichtig in Ufernähe rudern. Der Rest der Mannschaft bleibt beim Boot (Schwimmhilfe).
 - e. Mit dem Boot zum nächsten Ufer schwimmen
 - f. Das Boot verlassend, sich an das nächste Ufer retten oder aus Kollisionskurs entfernen, ggf. Schwimmhilfen wie Bodenbretter oder Skulls nutzen.
4. Gegebenenfalls Notruf absetzen.
5. Konnte das Boot zum Ufer gebracht werden, ist durch vorsichtiges Anheben einer Seite ein Großteil des Wassers zu entfernen, sodass das Boot wieder ruderbar wird. Dazu dreht man das Boot im Wasser liegend, durch Anheben der uferseitigen Ausleger.
6. An flachem Ufer kann man das Boot auch sehr vorsichtig (Bruchgefahr!) mit Bug zum Ufer senkrecht am Bug anheben und das Wasser zum Heck ausströmen lassen.

Vollschlagen des Bootes

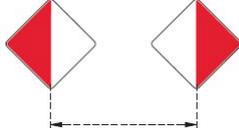
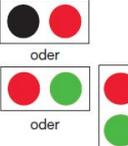
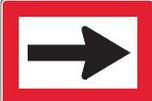
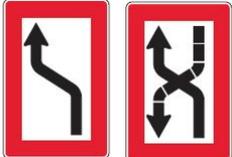
1. Sobald Wellen größere Mengen Wasser in ein Boot gebracht haben, wird es für weitere Wellen immer anfälliger
2. Ruhe bewahren
3. der Steuer-/Obmann muss entscheiden,
 - a. ob das Boot durch Aussteigen einzelner Mannschaftsmitglieder zu entlasten ist. Dabei ist die Ufernähe, Wassertiefe und -Temperatur, die Schwimmqualifikation und Kleidung der Mannschaft zu berücksichtigen.
 - b. Eine Chance bestehen wird, das Boot zu lenzen, z.B. am Ufer
 - c. Das Boot, ggf. durch die Mannschaft nebenher schwimmend, an Land zu verbringen ist, um eine Entleerung auszuführen.
 - d. Das Boot durch einen Teil der Mannschaft entlastet, in sicheren Bereich für weitere Maßnahmen gerudert werden kann.
4. Je nach Lage,
 - a. das Boot im Wasser lenzen, sodass es wieder ruderbar wird und die Mannschaft wieder einsteigen kann
 - b. Zum Entleeren des Bootes am Ufer, siehe die Beschreibung oben zum Kentern
 - c. ist das Boot hinreichend gelenzt werden die Skulls eingelegt und
 - I. im Wasser befindlich steigt die Mannschaft durch Hochziehen an Bug oder Heck ein. Das Einsteigen über die Seite eines Gig-Bootes ist möglich, wenn der Rest der Mannschaft das Boot stabilisieren kann.
 - II. Am Ufer steigt die Mannschaft nach und nach ein, darauf achtend, dass die Kielleiste und erst recht die Bordwand keine Grundberührung hat.



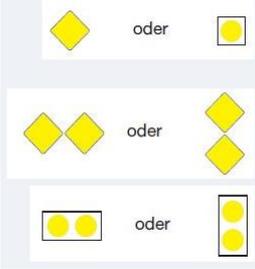
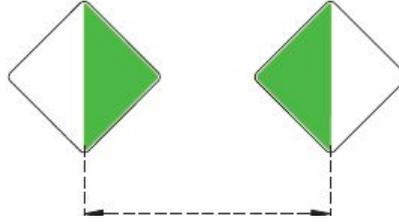
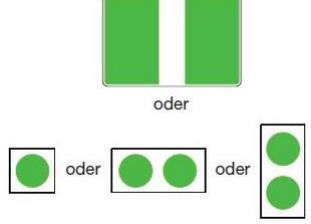
Schiffahrtszeichen

www.gesetze-im-internet.de/binschstro_2012/anlage_7

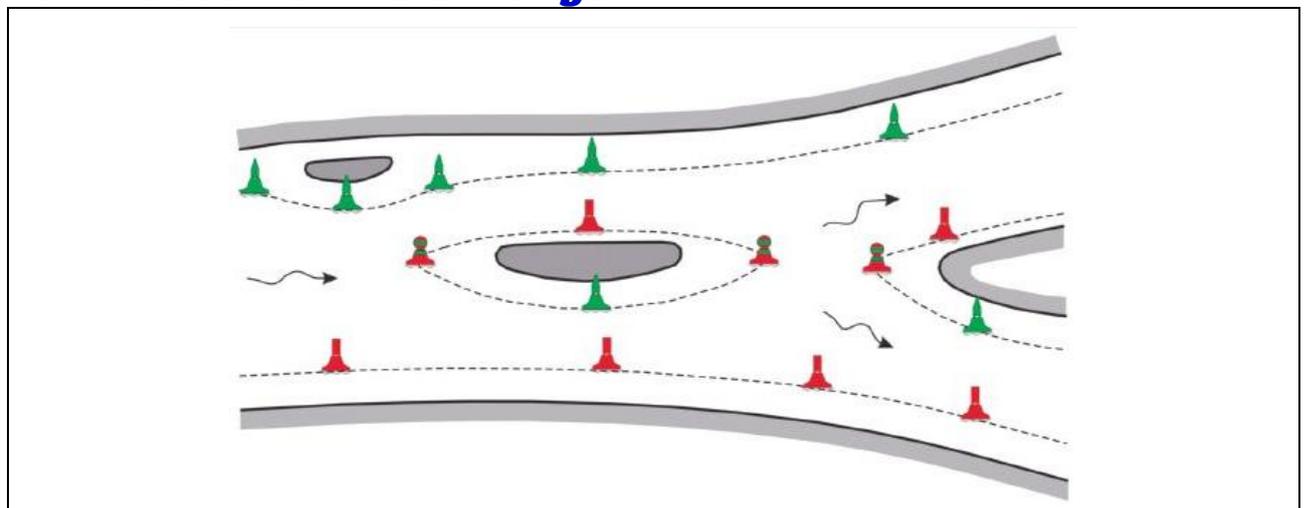
Verbote / Gebote

<p>Tafel: </p> <p>Der zusätzliche Pfeil gibt an, dass das Durchfahrtsverbot für die linke Seite gilt</p>	<p>Lichter: </p> <p>Durchfahrt verboten -u.U. Lebensgefahr</p>	<p>Flaggen </p>
<p></p> <p>Gesperrte Wasserflächen; jedoch für Ruderboote befahrbar</p>	<p></p> <p>Verbot, außerhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren</p>	<p>Dieses rote Licht ist erloschen </p> <p>Verbot der Einfahrt, Vorbereitungen zur Fortsetzung der Fahrt sind zu treffen</p>
<p></p> <p>Fahrverbot für ein Sport- bzw. Ruderboot</p>	<p></p> <p>Festmach- bzw. Stillliegeverbot am Ufer auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht</p>	<p></p> <p>Bade- und Schwimmverbot</p>
<p></p> <p>Allgemeines Überholverbot</p>	<p></p> <p>Verbot des Begegnens und Überholens</p>	<p></p> <p>Wendeverbot</p>
<p></p> <p>Gebot, die durch den Pfeil angezeigte Richtung einzuschlagen</p>	<p></p> <p>Gebot, auf die Fahrwasserseite auf Backbord hinüberzufahren (Steuerbord entsprechend)</p>	<p></p> <p>Gebot, die auf der Backbordseite des Fahrzeugs liegende Seite zu halten (Steuerbord entsprechend)</p>
<p></p> <p>Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen</p>	<p></p> <p>Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten</p>	<p></p> <p>Beschränkung der Geschwindigkeit gegenüber dem Ufer (in km/h)</p>
<p></p> <p>Die Fahrwassertiefe ist begrenzt.</p>	<p></p> <p>Die lichte Höhe über dem Wasserspiegel ist begrenzt.</p>	<p></p> <p>Die Breite der Durchfahrtsöffnung oder des Fahrwassers ist begrenzt.</p>
<p></p> <p>Die Beschränkung auf ergänzendem Schild ist zu beachten</p>	<p></p> <p>Das Fahrwasser ist am rechten Ufer eingengt; die Zahl auf dem Zeichen gibt den einzuhaltenden Abstand in Metern an. (Links entsprechend)</p>	<p></p> <p>Hier muss ein Schiff Schallzeichen geben. Allgemein gilt: Wenn Schiffe Schallzeichen geben, besteht für Ruderboote Gefahr</p>

Hinweise

 <p>Empfohlene Durchfahrtsöffnung</p>	 <p>Empfohlener Raum für Durchfahrt</p>	 <p>Erlaubnis zur Durchfahrt</p>
 <p>Empfehlung, in die Richtung des Pfeils zu fahren</p>	 <p>Hinweis auf ein Wehr</p>	 <p>Kreuzung bzw. Einmündung von Neben- und Hauptwasserstraße(n)</p>
 <p>Kreuzung einer Hochspannungsleitung</p>	 <p>Nicht frei (an Seil oder Kette) fahrende Fähre</p>	 <p>Frei fahrende Fähre</p>
 <p>Hinweis auf eine Wendestelle</p>	 <p>Ende eines Ge- oder Verbots oder einer Einschränkung, in einer Verkehrsrichtung</p>	 <p>Fahrerlaubnis für ein Sport- bzw. Ruderboot, links mit dem Hinweis der Gültigkeit für die linke Seite</p>
 <p>Blaue Flagge oder üblicher, Tafel mit Funklicht; auf Steuerbord von Binnenschiffen gesetzt, kennzeichnet das vom Normalen abweichende Passieren zweier Schiffe auf Steuerbord. Sieht ein Ruderer das Schild, muss er mit gefährlichem Begegnungsverkehr rechnen</p>		

Fahrwasserkennzeichnungen



		Abzweigung, Einmündung, Hafeneinfahrt: Rechte Seite der durchgehenden Fahrinne/linke Seite der abzweigenden (umgekehrte Seite, umgekehrte Farben entsprechend)
Bezeichnung der Fahrinne, stromab rechte Seite	Bezeichnung der Fahrinne, stromab linke Seite	
Schwimmendes Hindernis		

Schallsignale

Da Ruderboote generell in der oben beschriebenen Art auszuweichen haben, sind Schallsignale, unabhängig von ihrer eigentlichen Bedeutung, generell ein Hinweis auf besondere Gefahr für uns durch die Begegnung mit Schiffen.

Ein durchgängig ca. 4 Sek. Gegebener Ton ist als Achtungssignal jedoch eine besondere Warnung,

Vier weitere Signale durch einen oder mehrere **kurze Töne** liefern auch für Ruderboote verständliche Information über den Kurs von Schiffen:

■	1 Ton	„Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“	■■■■	4 Töne	„Ich bin manövrierunfähig“
■■	2 Töne	„Ich richte meinen Kurs nach Backbord“	■■■■...■	Folge sehr kurzer Töne	Gefahr eines Zusammenstoßes
■■■	3 Töne	„Meine Maschine geht rückwärts“	—...—...—	Wiederholte, lange Töne	Notsignal

In der Berufsschiffahrt gibt es viele weitere Schallsignalen, die besonders bei Überholungen und im Begegnungsverkehr eine Rolle spielen. Viele davon können wir alleine deshalb nicht verstehen, weil für uns unklar ist, welches Schiff welches Signal abgab. Für uns Ruderer bedeuten diese Signale aber immer: Achtung, aufgepasst.

Bei dem Passieren zweier Schiffe gibt die u.U. gesetzte [blaue Tafel, bzw. bei Dunkelheit das weiße Funkellicht](#) (Periode ca. 1 Sek) einen wichtigeren Hinweis, als Details der Schallsignale.

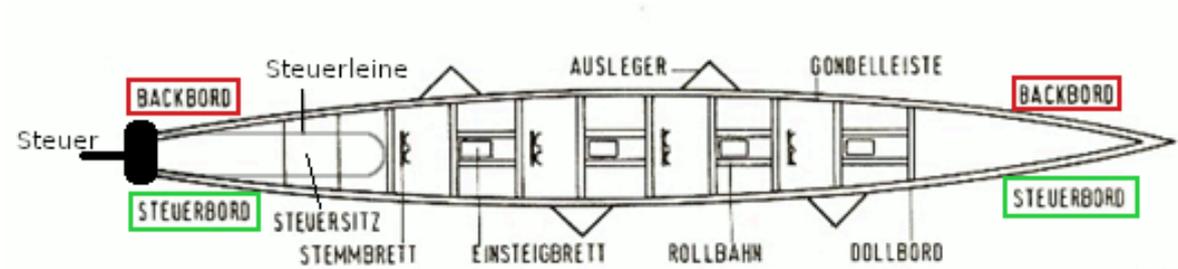
Alle Schallsignale und ihre Bedeutung liefert die [BinSchStrO, Anl. 6](#).

Illustrationen

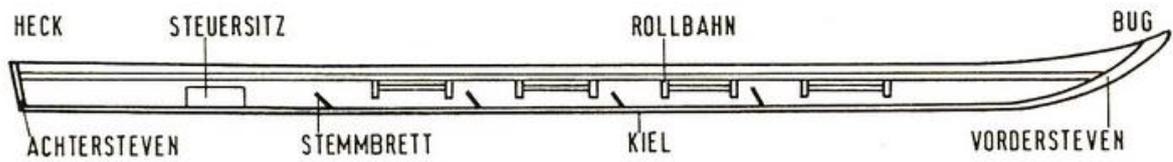
Das Material

Boot

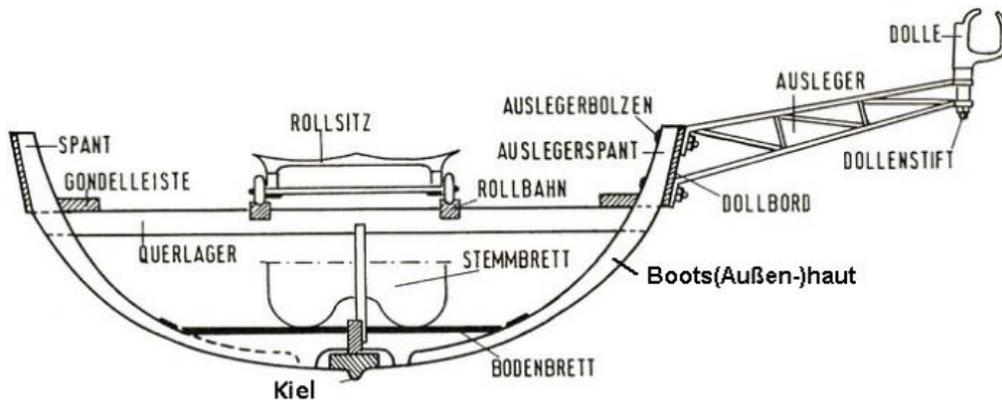
Quelle: <https://rg-speyer.de/rudern/rudertechnik/bootsaufbau>



Boots Aufsicht

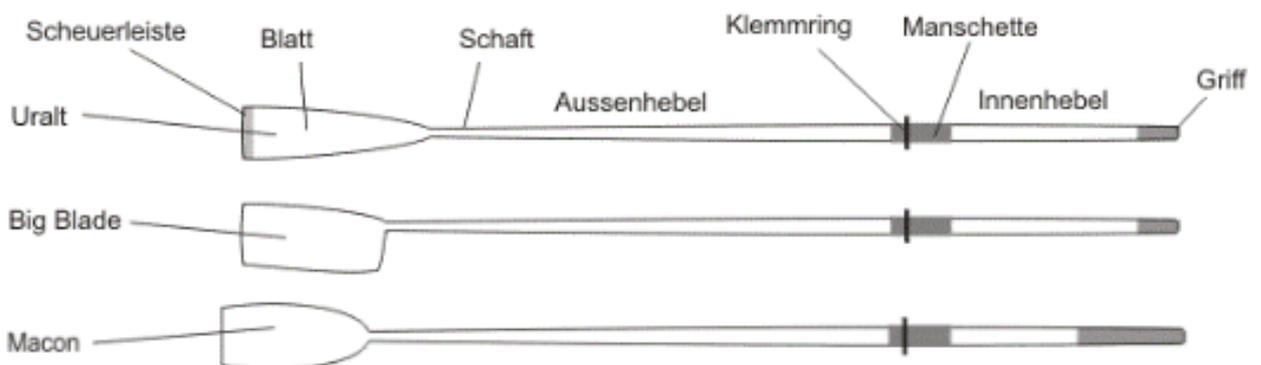


Boots Längsschnitt



Boots-Querschnitt

Skull



Ruderformen

Die Ruderbewegung

Spannungsphase



Einsatz:

- Beine 90° zum Boot
- Arme bilden ein lockeres 'V'
- Rücken ist gerade, ca. 30° zum Heck



Mittelzug

- Beine fast gestreckt
- Oberkörper richtet sich auf
- Arme sind gestreckt



Aushebeln

- Beine gestreckt
- Rücken ist gerade, ca. 30° zum Bug
- Arme sind mit Ellbogen am Körper vorbei (nicht nach außen)

Entspannungsphase



Beginn:

- Arme bewegen sich nach vorne
- Arme bilden ein lockeres 'V'
- Rücken und Beine behalten Position

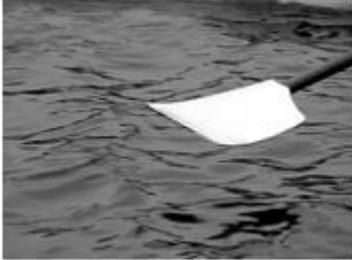


- Mitte
- Beine noch gestreckt
- Oberkörper richtet sich auf
- Innenhebel wird in gleichbleibender Geschwindigkeit und Höhe nach Vorne gebracht



Vorrollen

- Rücken und Arme sind in Auslage: Rücken ist gerade, ca. 30° zum Heck, Arme bilden ein lockeres 'V'
- Der Rollsitzen nähert sich Einsatzposition
- Innenhebel in gleichbleibender Höhe dreht das Blatt in Einsatzposition

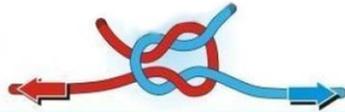
Durchzug		vordere Umkehr	Freilauf	hintere Umkehr
←				
				
Hände im Bereich der Knie – Armzug beginnt		Arme gestreckt Unterschenkel senkrecht Hüftwinkel geschlossen	Rücken sofort in die Vorlage	Rücklagewinkel zwischen 15 und 35 Grad
				
Rechte Hand näher am Bauch und eng unter der linken Hand		Handgelenke gerade	Rechte Hand näher am Bauch und eng unter der linken Hand	
				
Skull am Ende angefasst Daumen an den Außenseiten				Hände auf gleicher Höhe

Knoten

Der richtige Knoten für den jeweiligen Zweck, leicht zu binden, sicher im Halt und leicht zu lösen:

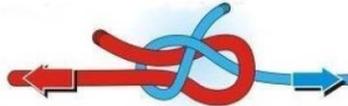
Kreuzknoten:

Verbindung zweier gleich starker Seile.
Wichtig: die beiden kurzen Enden müssen **auf der gleichen Seite** liegen



Schotstek:

Verbindung zweier ungleich dicker Seile.
Wichtig: Das stärkere Seil bildet stets die Bucht



Slipstek:

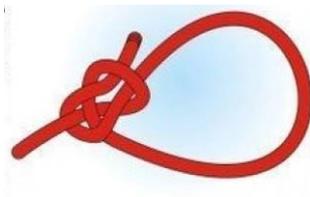
Vorrübergehende Befestigung. Das Lösen des Knotens erfolgt durch Ziehen am kurzen Ende



Palstek:

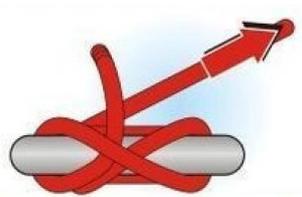
Auge, das sich nicht zuzieht, zum Festmachen oder als Sicherheitsleine.

Wichtig: Das kurze Ende liegt außerhalb des Auges



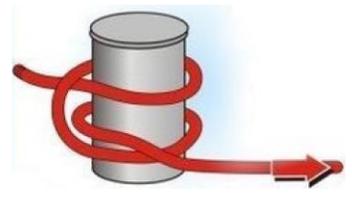
Kopf- / Kreuzschlag:

Festmachen an einer Klampe



Webeleinstek:

Stabile Befestigung, unterscheidet sich vom Slipstek nur durch die fehlende Schlaufe am kurzen Ende



Weiteres Material und Quellen

- *Ruderordnung des RVN*
https://rv-nienburg.de/_cm4all/uproc.php/0/Dokumente/RVN-Sicherheitskonzept%26Ruderordnung.pdf
- *Offizielle-Ruderkommandos-des-DRV*
http://www.sportpraxis.com/wp-content/uploads/2015/09/Offizielle-Ruderkommandos-des-DRV_online.pdf
- *Knoten an Bord*
https://www.weltbild.de/artikel/buch/knoten-an-bord-info-tafel_16543127-1
- *Rudertechnik*
<https://www.youtube.com/watch?v=xZ0UNq01Kmo>
<https://www.rish.de/download/basisliste-skullen.pdf>
https://rudern.sams-server.de/uploads/57327c7f-1d10-4bea-8e87-3b75bad8a8b8/Ruderfehler2020_CardsNWRV.pdf

Alles ums Boot

<https://rg-speyer.de/rudern/rudertechnik/bootsaufbau>
https://rvneptun.de/dokumente.html?file=files/dokumente/downloads/knowhow/Rund_ums_Boot.pdf

- *Für Steuer- und Bootsobleute*
[BinSchStrO - Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung](#)
[Steuermannskurs](#)
[Steuer- und Obleute Prüfungsfragen](#)