

Was man über

# Sicherheit im Ruderboot

wissen sollte ...



# Inhalt

<b>Inhalt</b> .....	<b>2</b>
<b>Unser Heim</b> .....	<b>3</b>
Ruder-Verein Nienburg.....	3
<b>Hinweis zum Inhalt:</b> .....	<b>4</b>
<b>Ruder Lexikon</b> .....	<b>4</b>
<b>Kleines Steuer 1 x 1</b> .....	<b>8</b>
Vor der Fahrt.....	8
Tragen der Skulls und des Bootes.....	8
Ablegen und während der Fahrt.....	9
Manöver mit der Steuerleine .....	9
Gefahrenstellen .....	10
Anlegen und nach der Fahrt .....	10
<b>Ruderbefehle</b> .....	<b>11</b>
Besondere (Gefahren-) Situation.....	11
Normaler Ruderbetrieb .....	12
<b>Verhaltensweisen</b> .....	<b>13</b>
Berufsschiffahrt und Segelboote haben immer Vorfahrt.....	13
Fähren.....	13
Angetriebene Seil- und Kettenfähren .....	13
Gierseilfähren .....	14
Rollenfähren .....	14
Rechtsfahrgebot – nur Ausnahme .....	14
Boote weichen aus .....	14
Ausweichmanöver .....	14
Überholmanöver .....	15
Staustrufen.....	15
Schleusen.....	15
Bootsgassen.....	16
Seen .....	17
Ungeeignete Äußere Bedingungen.....	17
Hoch- und Niedrigwasser .....	17
Schlechte Wetterbedingungen und Sicht .....	17
<b>Verhalten im Notfall</b> .....	<b>17</b>
Auflaufen auf Grund oder Hindernis .....	17
Kentern .....	18
Kentern im Skif .....	18
Vollschlagen des Bootes .....	19
<b>Schiffahrtszeichen</b> .....	<b>20</b>
Verbote / Gebote.....	20
Hinweise .....	22
Fahrwasserkenzeichnungen .....	23
Schallsignale .....	24
<b>Illustrationen</b> .....	<b>25</b>
Das Material.....	25
Boot .....	25
Skull .....	25
Die Ruderbewegung .....	26
Spannungsphase.....	26
Entspannungsphase.....	26
Knoten .....	28
Kreuzknoten: .....	28
Schotstek: .....	28
Slipstek: .....	28
Palstek: .....	28
Kopf-/ Kreuzschlag:.....	28
Webeleinstek:.....	28
<b>Weiteres Material und Quellen</b> .....	<b>29</b>

# 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](http://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. Zum Beispiel bezeichnet der Begriff [Obmann](#) tatsächlich eine Frau oder einen Mann in dieser Rolle.
2. Diese Broschüre wendet sich vornehmlich an (angehende) Steuer-/Obleute. Für alle anderen Ruderer kann sie als Nachschlagewerk dienen.
3. Im Ruder-Verein Nienburg ist beim Sportbetrieb grundsätzlich die [Ruderordnung](#) zu beachten und einzuhalten. Da hier auf Wiederholung ihrer Inhalte verzichtet wird, muss die Ruderordnung unbedingt zusätzlich studiert werden.
4. In dieser Broschüre sind viele Stichworte (blau) mit Hyperlinks, also Sprungzielen zu weiteren Fundorten hinterlegt. Nutze diese Hilfe, wenn Du sie am Computer, dem Tablet oder auf dem Handy liest.

## Ruder Lexikon

<a href="#">Abdrehen</a>	Durch Drehen des <a href="#">Innenhebels</a> erzielte Drehbewegung des <a href="#">Blattes</a> , in die Waagerechte für das <a href="#">Vorrollen</a>	
<a href="#">Ablegen</a>	Verlassen des <a href="#">Stegs</a> , <a href="#">Anlegers</a> oder Ufers	
<a href="#">Absaufen</a>	Eindringen von Wasser in das Boot bis zur <a href="#">Waschbordhöhe</a> , durch <a href="#">Leck</a> oder Wellenschlag. Gefährliche <a href="#">Notsituation</a> . Synonym: Untergehen	
<a href="#">Anlage</a>	Senkrechte Fläche der <a href="#">Dolle</a> , an der das Ruder im <a href="#">Durchzug</a> anliegt.	
<a href="#">Anleger</a>	Meist schwimmende Vorrichtung, zum <a href="#">Anlegen</a> und <a href="#">Ablegen</a> , Einsetzen und Herausnehmen der Boote. <b>Achtung:</b> Belastbarkeit beachten – zu viele Sportler können Anleger zum Abtauchen bringen	
<a href="#">Anlegen</a>	Fahrt des Bootes zum <a href="#">Steg</a> , <a href="#">Anleger</a> oder Ufer	
<a href="#">Aufdrehen</a>	Durch Drehen des <a href="#">Innenhebels</a> erzielte Drehbewegung des <a href="#">Blattes</a> , in die Senkrechte für den Durchzug	
<a href="#">Aushebeln</a>	Endzeitpunkt des <a href="#">Durchzugs</a> , Umkehrpunkt der Bewegung zwischen <a href="#">Durchzug</a> und <a href="#">Vorrollen</a> , bei dem das noch aufgedrehte <a href="#">Blatt</a> durch vertikal nach unten gerichtete <a href="#">Innenhebel</a> bewegung aus dem Wasser gehoben wird, gleichzeitig der Beginn des <a href="#">Abdrehens</a> .	
<a href="#">Auslage</a>	Position des Ruderers in der vordersten Ruderbewegung, s. <a href="#">Einsatz</a>	
<a href="#">Ausleger</a>	<a href="#">Stangenkonstruktion</a> , die es ermöglicht den Drehpunkt des Ruders, die <a href="#">Dolle</a> in geeignetem Abstand außerhalb des <a href="#">Bootes</a> zu halten.	
<a href="#">Außenhebel</a>	Teil des <a href="#">Ruders</a> vom <a href="#">Klemmring</a> zum <a href="#">Blattende</a>	
<a href="#">Backbord</a>	Links in Fahrtrichtung, rot: Ruderer halten den Backbord Skull in der rechten Hand	
<a href="#">Barke</a>	Ca. 2,5m breites, gesteuertes Ruderboot. Meist acht Ruderer, jeder rudert mit einem <a href="#">Riemen</a> , sitzen vor 2 Steuerleuten, paarweise nebeneinander..	
<a href="#">Big Blade</a>	Moderne <a href="#">Blattform</a> , die wegen ihrer daran erinnernden unsymmetrischen Form auch salopp als Hackebeil bezeichnet wird. Üblich sind auch Bezeichnungen wie Schaufel, oder nur Blades	
<a href="#">Blatt</a>	Großflächiger Teil des <a href="#">Ruders</a> , der durch das Wasser bewegt wird. Aktuelle sind zwei <a href="#">Blattformen</a> weit verbreitet: <a href="#">Big Blade</a> und <a href="#">Macon</a>	
<a href="#">Bodenbrett</a>	Stabile Fläche im unteren <a href="#">Bootsbereich</a> , schützt die <a href="#">Bootschaut</a> beim Betreten	
<a href="#">Bojen</a>	Kleiner Schwimmkörper, der niemals ein <a href="#">Schiffahrtszeichen</a> ist, häufig zur <a href="#">Bootsbefestigung</a> oder Kennzeichnung von Ankerplätzen. <a href="#">Gelbe Bojen</a> markieren Gefahrenstellen	
<a href="#">Bootsgasse</a>	Schmalere <a href="#">Kanal</a> zur Überwindung von <a href="#">Staustrufen</a> . Das Boot wird mit oder ohne Mannschaft (Anleitung beachten) in den Kanal gesetzt und häufig mit einem Wasserschwall den Kanal nach unten gespült.	
<a href="#">Bootshaken</a>	Stange mit Haken zum Festhalten und Abstoßen, bei Ruderern meist als <a href="#">Paddelhaken</a> gebräuchlich	
<a href="#">Bootsobmann</a>	Schiffsführer im Sinn der <a href="#">BinSchStrO</a> , Mannschaftsmitglied mit Entscheidungskompetenz. Seinen <a href="#">Ruderbefehlen</a> ist unvermittelt Folge zu leisten. In der Regel ist das der <a href="#">Steuermann</a> , auf Wanderfahrten sitzt er/sie aber häufig auf Platz 1 ( <a href="#">Bugmann</a> ). Ohne Obmann darf kein Boot auf Wasser. Er hat die besondere Verantwortung für seine Mannschaft, Aufsichts- und Fürsorgepflicht. Details zum <a href="#">Bootsobmann</a> regelt das <a href="#">Sicherheitskonzept des RVN</a> .	
<a href="#">Bootsschleppe</a>	Möglichkeit, Wehre mit Hilfe eines Bootswagens auf Schienen zu umgehen. Erfordern Geschick und Muskelkraft, aber weniger als <a href="#">Umtragen</a> .	
<a href="#">BSH</a>	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	
<a href="#">Bug</a>	<a href="#">Bootsspitze</a> , vorne	

– Sicherheit im Ruderboot – RVN (V.20250929)


<b>Bugmann</b>	Ruderer auf Platz 1, nutzt seine freie Sicht in Fahrtrichtung um dem Steuermann Hinweise zu geben und ist deshalb häufig auch <a href="#">Obmann</a>
<b>Buhnen</b>	Meist steiniger Teil einer Uferbefestigung, der viele Meter in Flussläufe ragt, auch gefährlich unter Wasser und beachtenswerte Gegenströmungen auslösen kann.
<b>C-Gig</b>	Bootsform für Ausbildung und Wanderrudern, s. <a href="#">Gigboote</a>
<b>Dämmerung</b>	Zeitspanne der Dunkelheit nach Sonnenuntergang bzw. vor Sonnenaufgang. In der Dämmerung müssen Mannschaft und Boot durch geeignete Maßnahmen zur Sichtbarkeit beitragen <b>Astronomische Dämmerung</b> – 90-60 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang <b>Nautische Dämmerung</b> – 60-30 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang <b>Bürgerliche Dämmerung</b> – 30-0 Minuten vor Sonnenaufgang / nach Sonnenuntergang
<b>Dolle</b>	Drehpunkt, Auflage und Halt für das Ruder am Ende des <a href="#">Auslegers</a> , meist mit einem Sicherungsbügel ( <a href="#">Dollenbügel / Falle</a> ) gesichert
<b>Dollenbügel</b>	Teil der Dolle, s. ‚ <a href="#">Falle</a> ‘
<b>Dollbord</b>	Verstärkter, oberer Rand des <a href="#">Ruderbootes</a> , auch als <a href="#">Waschbord</a> bezeichnet
<b>Drempel</b>	Gefährliches, weil bei Talfahrt unter Wasser unsichtbares Teil des Bauwerkes im <a href="#">Schleusen-kammerbereich</a> . Der Drempelbereich ist durch eine gelbe Linie gekennzeichnet
<b>DRV</b>	Dachverband aller Rudervereine / - Klubs: Deutscher Ruderverband
<b>Durchzug</b>	Arbeitsphase in der <a href="#">Ruderbewegung</a> , bei der die Blätter durch das Wasser gezogen werden, zunächst durch Beindrücken, dann Rückenbewegung und abschließend Armzug.
<b>Einsatz/Einsetzen</b>	Auch ‚Wasser fassen‘: Startzeitpunkt des Durchzugs in der <a href="#">Ruderbewegung</a> . Das bereits aufgedrehte Blatt wird vertikal mit nach oben gerichtete Innenhebelbewegung ohne Spritzen in das Wasser eingesetzt.
<b>Einsteigbrett</b>	s. <a href="#">Trittbrett</a>
<b>Endzug</b>	Arbeitsphase in der <a href="#">Ruderbewegung</a> , bei der die Beine bereits gestreckt sind und die mit dem <a href="#">Aushebeln</a> beendet wird
<b>Falle</b>	Verschraubbarer Bügel, mit dem die <a href="#">Dolle</a> 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.
<b>Fähren</b>	Zählen zur Berufsschifffahrt, auch, wenn sie der Größe nach den Booten zugeordnet werden müssten. Es gibt frei und an Seilen oder Ketten fahrende Fähren (Gier- oder Rollenfähre)
<b>Fersenhalter – kappe</b>	Bügel oder Kappe am <a href="#">Stembrett</a> , die verhindert, dass die Füße des Ruderers nach unten aus dem Stembrett rutschen.
<b>Gegenkanten</b>	Bringt das <a href="#">Blatt</a> im Wasser durch Drehen des <a href="#">Innenhebels</a> langsam aus der flachen Lage in die Senkrechte
<b>Gierfähre</b>	Fähre, die durch ein im Wasser verankertes, nahe der Oberfläche verlaufendes Seil im Strom geführt wird.
<b>Gig(boot)</b>	Deutscher Ruderbootstyp mit Außenkiel für das Wanderrudern und die Ruderausbildung mit einer Breite zwischen 47 cm und 115 cm. Man unterscheidet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• A-Gig: älteste Bauform, ca.1m breit, geklinkert aus Mahagoni- oder Zedern-Planken</li> <li>• B- Gig: wie A-Gig, ca. 80 cm breit</li> <li>• C- Gig: wie B-Gig, aber mit glatter Außenhaut, Holz oder Kunststoff</li> <li>• D- Gig: wie A-Gig, aber mit glatter Außenhaut, Holz oder Kunststoff</li> <li>• E- Gig: Stummelausleger, Bordwand im Mannschaftsraum durchgängig 90 cm breit.</li> </ul> Außerdem gibt es See Gigs, die bei uns keine Rolle spielen.,
<b>Hart unter Land</b>	Dicht am Ufer entlang – sehr weit ‚ <a href="#">Unter Land</a> ‘
<b>Heck</b>	<a href="#">Bootsende</a> , häufig der Ort des Steuers, hinten
<b>Innenhebel</b>	Teil des <a href="#">Ruders</a> vom Griff bis zum Klemmring
<b>Kanal</b>	Künstliches Gewässer, meist zur Verbindung zweier anderer Gewässer angelegt
<b>Kentern</b>	Umschlagen des Bootes im Wasser, Boot schwimmt mit Kiel oben. Für Mannschaft und Ruderboot gefährliche <a href="#">Notfall Situation</a> .
<b>Kleinfahrzeug</b>	<a href="#">Wasserfahrzeug</a> , dessen Schiffskörper ohne <a href="#">Ruder</a> und Bugspriet eine Länge von weniger als 20 m aufweist (§ 1.01 BinSchStrO)
<b>Klemmring</b>	Mit Schrauben am <a href="#">Ruder</a> befestigter Ring, der dem <a href="#">Ruder</a> sicheren Halt an der Dolle gibt
<b>Kollisionskurs</b>	<a href="#">Fahrtverlauf</a> zweier <a href="#">Wasserfahrzeuge</a> in direkter Richtung aufeinander zu
<b>Krebs fangen</b>	Hängen bleiben eines <a href="#">Ruder</a> beim Durchzug im Wasser, meist in Folge eines unvollständigen Aufdrehens, sodass das Blatt zu tief unter die Wasseroberfläche geriet
<b>Kreuzwellen</b>	Kreuzwellen entstehen bei einer Reflexion von Wellen. Die z.B. an <a href="#">Spundwänden</a> zurück geworfenen Wellen überlagern sich mit den einlaufenden zu teilweise sehr hohen und nicht vorhersehbaren Wellenbergen. Auch <a href="#">Wind</a> kann diese Wellen verursachen



– Sicherheit im Ruderboot – RVN (V.20250929)

<b>Leck</b>	Loch in der <a href="#">Bordwand</a> unterhalb der Wasserlinie, das zum <a href="#">Absaufen</a> führen kann.	
<b>Lee</b>	die windabgewandte Seite eines Objekts, d.h. Lee ist die Seite, die vom Wind weg zeigt.	
<b>Lenzen</b>	Entfernen von Wasser aus dem Boot, das durch Leck, Wellenschlag oder Starkregen eingedrungen ist. Hilfsmittel sind saugfähige Materialien, Hohlkörper oder Lenzpumpe	
<b>Luv</b>	die dem Wind zugewandte Seite.	
<b>Macon</b>	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.	
<b>Motorboot</b>	Motorbetriebenes Kleinfahrzeug – muss dem Ruderboot ausweichen, tut es aber häufig nicht.	
<b>Obmann</b>	Kurzform für <a href="#">Bootsobmann</a>	
<b>Paddel</b>	Salopp falsche Bezeichnung für ein <a href="#">Ruder</a> . Ein Paddel wird nicht unter Verwendung des Hebelmechanismus' über Ausleger/Dolle eingesetzt. In engen Gewässern können <a href="#">Ruder</a> aber als Paddel eingesetzt werden, häufig in Form des Stakens.	
<b>Paddelhaken</b>	<a href="#">Bootshaken</a> , der zusätzlich eine Paddelfläche zum behelfsmäßigen Fortbewegen des Bootes besitzt	
<b>Pinself</b>	Saloppe Bezeichnung für <a href="#">Ruder</a> , Riemen oder <a href="#">Skull</a>	
<b>Riemen</b>	<a href="#">Ruder</a> mit dem ein Riemen-Ruderer mit beiden Händen an dem einen Riemen die <a href="#">Ruderbewegung</a> ausführt. Riemen-Ruderer sind meist spezialisiert, entweder auf <a href="#">Backbord</a> - oder auf <a href="#">Steuerbord</a> -Riemen.	
<b>Rollfähre</b>	Fähre, die durch ein an Ufermasten befestigtes, in mehreren Metern Höhe über den Fluss verlaufendes Seil im Strom geführt wird.	
<b>Rollsitz</b>	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	
<b>Rollschiene</b>	ca. 80-90cm lange Schienen, längs zur Bootsrichtung, die den Rollsitz führen	
<b>Rücklage</b>	Position des Ruderers beim <a href="#">Aushebeln</a>	
<b>Ruder</b>	<a href="#">Riemen</a> oder <a href="#">Skull</a> – der <a href="#">RVN</a> besitzt nur Skullboote	
<b>Ruderbefehl</b>	... oder auch -Kommando gibt der <a href="#">Steuermann</a> , in seltenen Fällen auch der <a href="#">Bootsobmann</a> , wenn für die Ruderer Handlungsbedarf besteht. Das gilt für den normalen Ruderbetrieb oder für <a href="#">Notfälle</a>	
<b>Rudergänger</b>	Mitglied der Besatzung, das im Sinne der BSchStrO ein <a href="#">Wasserfahrzeug</a> mit dem <a href="#">Ruder</a> steuert, im Ruderboot sind das die Steuerleute.	
<b>Ruderkissen</b>	Dem Rollsitz ähnlich geformtes Polster aus Schaumstoff oder mit Gel gefüllt	
<b>Schaumkronen</b>	Starker Wind zerreißt Wellenkämme, sodass Schaumflächen entstehen, ggf. Gischt sprüht, typischerweise ab Windstärke 6 <a href="#">Beaufort</a> (40 bis 50 km/h)	
<b>Schiff</b>	<a href="#">Wasserfahrzeug</a> über 20m Länge, dem Ruderboote ausweichen müssen	
<b>Schiffsführer</b>	Ist die Bezeichnung gem. der für die Sicherheit und die nautische Führung des Schiffes verantwortlichen Person. Im Ruderboot ist das der <a href="#">Bootsobmann</a>	
<b>Schlagmann</b>	Ruderer vor dem Steuermann, der für alle anderen den Rudertakt vorgibt	
<b>Schleusen</b>	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.	
<b>Segelboot</b>	Mit Windkraft angetriebenes Sportboot. Segelboote haben Vorfahrt vor Ruderbooten.	
<b>Sicherungsbügel</b>	Teil der Dolle, siehe: Falle	
<b>Skull</b>	Das <a href="#">Ruder</a> aus einem Paar, mit dem ein Ruderer (Skuller) gleichzeitig tätig ist. Ein Skuller benötigt immer Backbord- und Steuerbord-Skull. Ein <a href="#">Riemen-Ruderer</a> rudert dagegen mit einem einzigen, größeren.	
<b>Spant</b>	Strebe zur Stabilisierung der <a href="#">Bootshaut</a> . Viele Spanten sind nicht stabil genug zum Tragen eines Bootes	
<b>Sportboot</b>	Nicht kommerziell genutztes <a href="#">Kleinfahrzeug</a>	
<b>Spundwand</b>	Senkrechte Uferbefestigung aus Profilstahl, häufig an Hafen- und Kaianlagen zu beobachten. Spundwände erzeugen für Ruderboote gefährliche Wellensituationen ( <a href="#">Kreuzwellen</a> )	
<b>Staken</b>	Fortbewegung des Ruderbootes durch Verwendung der <a href="#">Ruder</a> oder eines <a href="#">Bootshakens</a> , wenn sie in engem Gewässer der <a href="#">Dolle</a> entnommen, wie eine Stange zum Abdrücken am flachen Gewässerboden oder dichten Ufer eingesetzt werden.	

– Sicherheit im Ruderboot – RVN (V.20250929)

<b>Staufufen</b>	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 Staufufen mit besonderen Bauwerken überwinden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Schleusen</a></li> <li>• Umtragen: ein <a href="#">Steg/Anleger</a> ermöglicht das Aussteigen oberhalb und das Einsteigen unterhalb der Staustufe, häufig mit Tragehilfen die noch häufiger defekt sind.</li> <li>• <a href="#">Bootsgassen</a>: s.o.</li> </ul>
<b>Steg</b>	Anlegevorrichtung, gebräuchlicher alternativer Ausdruck für <a href="#">Anleger</a>
<b>Stemmbrett</b>	Schräg montiertes und verstellbares Brett mit Schuh oder Riemen zum Halt des eigenen Schuhs, zum Auffangen des Beinstoßes im <a href="#">Durchzug</a> , zum Abfangen des Schwunges im <a href="#">Endzug</a> und zum Vorziehen beim <a href="#">Vorrollen</a> . 
<b>Steuerbord</b>	Rechts in Fahrtrichtung, grün, d.h. der Ruderer hält den Steuerbord <a href="#">Skull</a> in seiner linken Hand
<b>Steuermann (Steuerleute)</b>	Rudergänger im Sinne der BinSchStrO, ist ein Mitglied der Bootsbesatzung. Steuerleute geben die erforderlichen <a href="#">Kommandos</a> und führen das Boot mit der Steuereinrichtung. Wenn nicht anders benannt, sind sie gleichzeitig <a href="#">Obmann</a> und tragen für die Sicherheit von Mannschaft und Boot Sorge. Details zum Steuermann regelt das <a href="#">Sicherheitskonzept des RVN</a> , insbesondere, dass die Befähigung zum Steuermann auch die Wahrnehmung der Funktion eines Obmannes erlaubt.
<b>Stromauf/ -ab</b>	Gegen die Strömung bzw. mit der Strömung (fahren)
<b>Tonnen</b>	Farblich gekennzeichnete <a href="#">Fahrwassermarkierungen</a>
<b>Treideln</b>	Ziehen des Bootes an langem, zum Ufer führenden Seil durch Fußgänger, z.B. in <a href="#">Bootsgassen</a>
<b>Trittbrett</b>	zwischen den Rollschienen: Darauf tritt der Ruderer beim Einstieg ( <a href="#">Einsteigbrett</a> ) / Abstoßen, (s. <a href="#">Boot</a> )
<b>Umtrage</b>	Anstrengendste Möglichkeit, Staufufen zu umgehen, lediglich ein Anleger jeweils im Ober- und Unterwasser und ein verbindender Fußweg, über den das Boot (und Gepäck) vom einen zum anderen getragen werden. Auch, wenn man hier das Boot 'schleppen' muss, sind <a href="#">Bootsschleppen</a> gegenüber Umtragen mit einem hilfreichen Wagen ausgestattet.
<b>Unter Land fahren</b>	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
<b>Untergehen</b>	s. <a href="#">Absaufen</a>
<b>Untiefe</b>	Wassergebiet, das einem Boot nicht genug Raum (Tiefe) gibt, um es unbeschadet zu überqueren
<b>Vorderzug</b>	Teil der <a href="#">Ruderbewegung</a> , Beginn des <a href="#">Durchzugs</a> nach dem <a href="#">Einsetzen</a>
<b>Vorrollen</b>	Freilauf- / Erholungsphase in der <a href="#">Ruderbewegung</a> , mit dem Ziel der <a href="#">Auslage</a>
<b>Waschbord</b>	s. ‚ <a href="#">Dollbord</a> ‘
<b>Wasser fassen</b>	Siehe: <a href="#">Einsatz</a>
<b>Wasserfahrzeug</b>	Oberbegriff für ein Fahrzeug, das ausschließlich oder überwiegend auf oder in Gewässern unterwegs ist. Die <a href="#">BinSchStrO</a> legt Regeln für Wasserfahrzeuge fest, wie die Straßenverkehrsordnung für Verkehrsteilnehmer an Land
<b>Wasserlinie</b>	Trennlinie an der <a href="#">Bordwand</a> zwischen Wasser und Luft
<b>Wind</b>	Dem Ruderboot üblicherweise entgegengerichtete Luftbewegung, die häufig unangenehme <a href="#">Wellen</a> 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 1 x 1

Steuerleute können gleichzeitig Obmann oder durch den Obmann eingeteilt sein. Die Aufgabe der Steuerleute ist, 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. Die volle juristische Verantwortung ist in jedem Fall an die Rolle des Obmanns gebunden. Obleute haften u.U. persönlich für Schäden, die durch fehlerhaftes Vorgehen auch ihrer Mannschaft entstehen.

## ***Vor der Fahrt***

Aus dem Kreis der Ruderer werden Steuer- und Obmann bestimmt. 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. Den dafür in Frage kommenden, ausgebildeten Personenkreis zeigt die entsprechende Liste im Bootshaus.

Die Steuerleute haben vor der Fahrt folgende Aufgaben:

1. Sich selbst noch einmal die Rolle des Steuermanns klar machen, auch, dass die rechte Hand jetzt auf der Steuerbordseite und nicht, wie vom Rudern gewohnt backbordseitig ist.
2. Eintragung der Fahrt im Elektronischen Fahrtenbuch (EFA)
3. Prüfung der Vollständigkeit des Materials
4. Verteilung der Mannschaft auf die Ruderplätze unter Berücksichtigung des Gewichts und der Erfahrung/Qualifikation
5. Mit fremden Ruderern sicherstellen, dass die Kommandos bekannt sind
6. Prüfung der Bootsvorbereitung:
  - a. Richtiges Einsetzen der Ruder und der Rollsitze
  - b. Schließung der Sicherungsbügel (Falle) an der Dolle
  - c. Sicher verstautes Gepäck
7. 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.

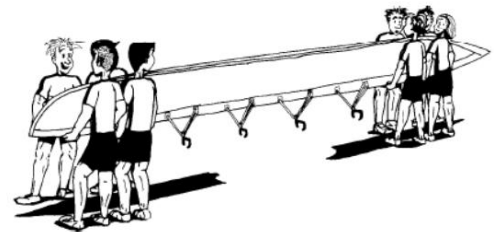


## ***Tragen der Skulls und des Bootes***

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 zu wenig Helfer.

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.

## **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 wechselnden 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 / den Knien (s.o.). Zum Steuern des Bootes zieht der Steuermann an der Steuerleine an der Seite, zu der er fahren möchte.

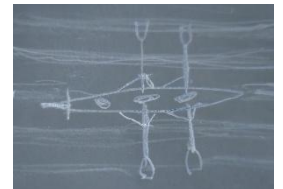
Er sucht sich in möglichst großer Entfernung in Fahrtrichtung ein Objekt, zu dem er bis zur nächsten Kursänderung die Richtung hält.

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 Vorrullphase der Ruderer am größten, weil es dann am schnellsten ist. Beim Durchzug stabilisieren die Blätter im Wasser das Boot und behindern die Steuerwirkung.
- Besonders bei Wenden ist zu beachten, dass Gewässerströmung für Richtungsänderungen genutzt werden kann, wenn die Strömung Bug und Heck unterschiedlich stark 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.




Flache Wellen



Hohe Wellen

## Gefahrenstellen

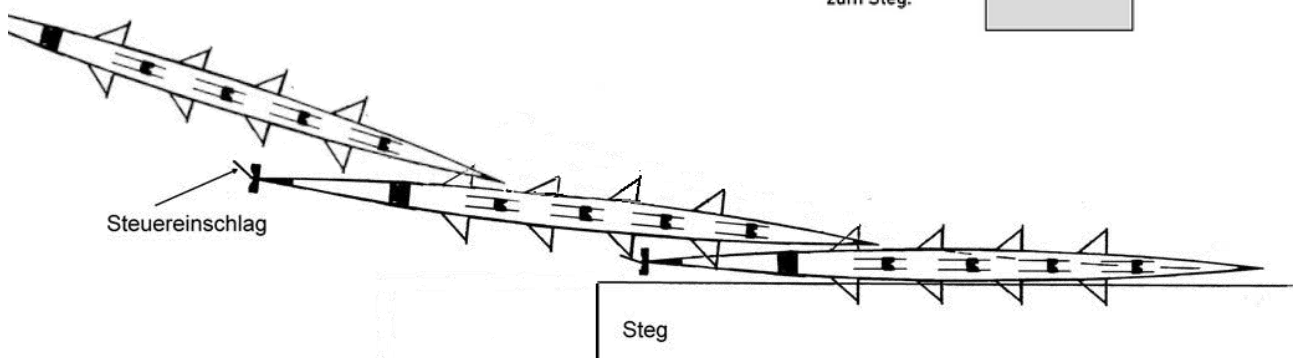
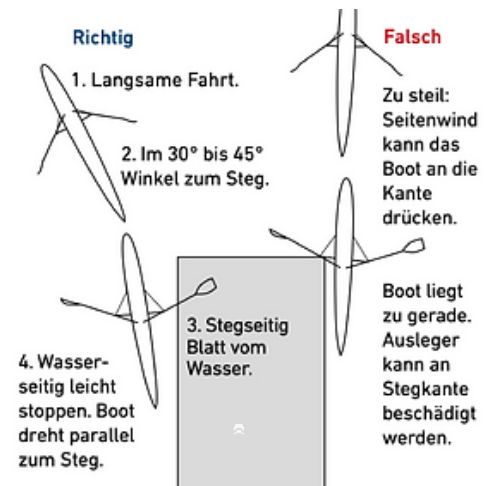
1. Jede Schiffs- und Bootsbegegnung kann Gefahr bedeuten und der Steuermann muss rechtzeitig den Kurs anderer Verkehrsteilnehmer bewerten
2. Der Wellenschlag durch andere Verkehrsteilnehmer bedeutet in der Regel keine Gefahr, jedoch ist das Verhalten der begegnenden Fahrzeuge zu bewerten:
  - a. wie 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. Buhnen verändern und verstärken Strömungen. Sie können das Boot zum Ufer oder auch in den Strom oder gegen die Buhne selbst auslenken. 
5. Fährten ändern in ihrer direkten Umgebung den Strömungsverlauf. Schilder geben Auskunft über die Art der Fährte, die unbedingt zu beachten ist (z.B.: Seilfährte mit quer verlaufenden Seilen oder Ketten?). Auf keinen Fall darf versucht werden, den Weg einer ablegenden oder in Fahrt befindlichen Fährte in ihrer Fahrtrichtung zu kreuzen.
6. 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.

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). Dann

- legt man sich etwas zur „Wasserseite“, das landseitige Blatt kommt ohne Stegberührung über den Steg,
- schauen die Ruderer 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.



Dazu ...

- steuert man immer die in Fahrtrichtung vordere Ecke des Anlegers in spitzem Winkel an.
- Gibt der Steuermann nacheinander, zum richtigen Zeitpunkt die Kommandos ‚Halbe Kraft‘, ‚Ruder Halt‘ und ‚Steuerbord Pinsel hoch‘.
- 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 (elektronischen) Fahrtenbuch (EFA) 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***

<p><b>„Stoppen – stoppt!“</b></p>	<p>Durch dosiertes <a href="#">Gegenkanten</a> der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weiter gekantet. Das Kommando Kann auch einseitig gegeben werden:</p>
<p><b>„Backbord(Steuerbord stoppen – stoppt“</b></p>	<p>Gleiches Vorgehen, wie beim ‚Stoppen – stoppt‘ aber mit den Blättern nur auf der benanntuerleineen Seite. Dadurch führt das Boot beim Abbremsen gleichzeitig eine Drehbewegung aus, mit der einem Hindernis ausgewichen werden kann.</p>
<p><b>„Skulls (Riemen / Pinsel) – lang!“</b> <b>„Backbord – lang!“</b> (Steuerbord entsprechend) <b>„Skulls (Riemen) – vor!“</b></p>	<p>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.  Aus der Längsseitslage in eine Stellung senkrecht zur Bordwand führen.</p>

## Normaler Ruderbetrieb

„Mannschaft ans Boot, hebt – auf!“ (auch: „Boot geht hoch“)	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 führen die Ruder mit abgedrehten Blättern in die Orthogonalstellung über Wasser.
„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.
„Backbord (Steuerbord) stoppen – stoppt!“	Einseitiges stoppen. Wenn nach Vorwärtsrudern und »Ruder – halt!« das Boot keine volle Fahrt mehr macht, die stärkste Wirkung zum Boot Drehen, beispielsweise für eine Wende oder in einer scharfen Gewässerkurve.
„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

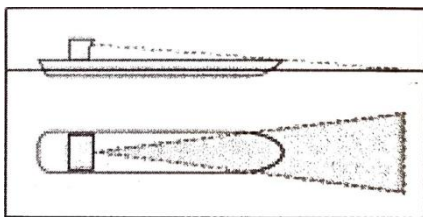
- das macht man, das lässt man – Sicherheit hat Vorfahrt

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.

## **Berufsschifffahrt und Segelboote haben immer Vorfahrt**

Ruderboote müssen der Berufsschifffahrt 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. Segelnd haben sie immer Vorfahrt

**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. In diesem Fall kann das Ruderboot hinter dem Schiff auf der Backbordseite fahren, auch in einer Außenkurve, also abweichend von der Regel '*immer durch die Innenkurve fahren*'. Der Steuermann muss auf jeden Fall rechtzeitig vor einem Schiff (s.o. 'Abstand') zur Backbordseite des Schiffes ausweichen. Da gleichzeitig Begegnung mit Kleinfahrzeugen möglich ist, muss hier sehr umsichtig vorgegangen werden.



## **Fähren**

Fähren sind Wasserfahrzeuge der Berufsschifffahrt mit allen Vorrechten gegenüber Ruderbooten. Aufgabe des Steuermannes ist, Ablegemanöver rechtzeitig zu erkennen und berücksichtigen, niemals vor einer ablegenden Fähre deren Weg über den Fluss zu kreuzen. Fähren geben in der Regel kein Signal, wenn sie ablegen. Insofern ist es immer am sichersten, wenn man eine Fähre in deren Fahrtrichtung dahinter passiert. Eine angelegte Fähre kann man sicher passieren, wenn sie noch deutlich erkennbar im Beladeverfahren beschäftigt ist.

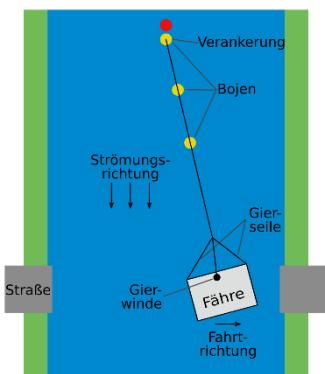
Besonderheiten sind bei Gierseil- und Rollenfähren zu beachten, sowie bei angetriebenen Seil- und Kettenfähren.

## **Angetriebene Seil- und Kettenfähren.**

Diese Fähren bewegen sich mit Hilfe verankerter Stahlseile oder Ketten über das Gewässer. Sie sind also immer fest mit beiden Ufern verbunden. Optisch sind sie für uns nicht von frei fahrenden Fähren zu unterscheiden. Nur die spezielle [blaue Tafel](#) weist uns auf diese potenzielle Gefahrenstelle des Seils oder der Kette hin, von der wir nicht erkennen können, wie tief sie unter der Wasseroberfläche liegt.

Der Unterschied zu den strömungsbetriebenen Gierfähren Fähren ist, dass Seilfähren sich mittels eigenen Antriebs an einem Seil oder einer Kette fortbewegen.

## Gierseilfähren



Eine Gierseilfähre hängt an einem langen Drahtseil, das die Fähre im Strom hält. Bei der sog. [Rollenfähre](#) ist das Seil in einiger Höhe über den Fluss gespannt. Bei der anderen Form ist das Seil im Fluss verankert und teilt sich kurz vor der Fähre in 2 Steuerseile auf. Verändert der Fährmann nun die Länge der Steuerseile zueinander, verändert sich auch der Anstellwinkel der Fähre zum Strom<sup>(W)</sup>. Der Druck des anströmenden Wassers drängt die schräg gestellte Fähre seitwärts. Das im Fluss verankerte Halteseil ist für die Schifffahrt mit gelben [Bojen](#) markiert.



Für Ruderboote ist die Zone zwischen dem Halteseil (Bojenlinie) und dem Ufer, an dem die Fähre liegt, eine gefährliche Falle. Ohne Gegenmaßnahmen der Mannschaft wird die Strömung das Boot gegen das Seil oder die Fähre drücken. Deshalb muss sich der Steuermann vor dem Passieren dieser Gefahrenstelle sicher sein, ob er die festgemachte Fähre passieren kann oder auf der sicheren Seite der Bojenlinie (des Seils) hinter der übersetzenden Fähre vorbeifahren kann. Ist das Ruderboot in die Gefahrenzone eingefahren, muss der Steuermann umgehend stoppen und wenden lassen, um sich gegen den Strom von dem Seil fern halten zu können.

## Rollenfähren

Rollfähren sind eine Variante der Gierseilfähre, bei der die Fähre nicht an einem mitten im Fluss verankerten Stahlseil hängt, sondern an einem Seil, das an einer Rolle befestigt ist, die über ein Hochseil läuft (wie bei einer [Laufkatze](#)). Das Hochseil ist von einem Ufer zum anderen gespannt – meist über Wasser an Masten. Die Höhe des Hochseils erlaubt entsprechend hohen Schiffen, die Fahrstelle flussab/flussauf zu passieren. So können Ruderboote diese Fähren in der gleichen Art passieren, wie frei fahrende Fähren, hinter der übersetzenden Fähre oder an der sicher festgemachten Fähre vorbei.

## 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.

Auf der Weser im Bereich Nienburgs steuern Ruderboote immer innen durch Kurven, die nicht mindestens 500m einsehbar sind, da die Außenkurve bei Schiffsbegegnung, gefährlich eng werden kann.

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 ...

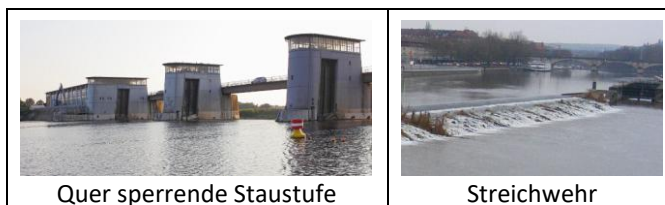
1. Ein ausweichpflichtiges [Kleinfahrzeug](#) muss beim Begegnen auf gerader Strecke seinen Kurs rechtzeitig nach Steuerbord richten, sodass es an der Backbordseite des anderen vorbeifährt (§6.02a BinSchStrO).
2. Ruderboote weichen Schiffen in Kurven immer hart unter Land zur Innenseite der Kurve aus, allerdings nicht so dicht am Ufer, dass sie durch den im Schiffsog fallenden Wasserstand auf Grund laufen können.
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.

## Staustufen

Staustufen sind gefährliche Hindernisse auf dem Weg eines Ruderbootes. Sie können sowohl quer zur Flussrichtung als auch längs (Streichwehr) verlaufen.



Das direkte Überqueren eines Wehres, selbst geringer Höhe ist für Ruderboote nicht möglich. Vom Bootsschaden bei kleinen Staustufen bis zu tödlichen Unfällen ist hier alles möglich. Es ist Aufgabe einer Fahrtenplanung solche Hindernisse auszumachen und Umgehungen in Form von [Schleusen](#), [Bootsgassen](#), [Bootsschleppen](#) oder [Umtragestellen](#) zu finden.

## 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. Die [Binnenschifffahrtszeichen](#) sind zu beachten  
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.
- Eine dicke, gelbe Linie an der Schleusenmauer kennzeichnet einen Bereich, in dem sich kein Boot aufhalten darf. In dem so gekennzeichneten Schleusentorbereich befindet sich ein [Drempel](#), beim Abwärts-schleusen 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. Ohne besondere Anweisung des Schleusenpersonals liegt das Ruderboot mit Abstand hinter Binnenschiffen.



- Wer nicht schleusen will, darf im Schleusenbereich nur stillliegen, wenn es allgemein zugelassen oder von der Schleusenaufsicht im Einzelfall erlaubt ist.
- Während des Schleusenvorgangs wird das Boot im Bereich des Steuermanns mit geeigneter Leinenführung oder Bootshaken lose an den Leitern gehalten. Die Heck-seitige Befestigung trägt der Strömungsrichtung Rechnung, die lose Befestigung, frei von der Schleusenwand, dem sich ändernden Wasserstand.
- Die Skulls (Riemen) werden beständig festgehalten, auch wenn sie lang gelegt werden.
- Das Boot nie festbinden oder fest einhaken. Kann die Befestigung nicht gelöst werden, droht das Umschlagen (Kentern) oder Absaufen des Bootes.
- Die Ausfahrt erfolgt immer hinter Binnenschiffen und nach Maßgabe des Schleusenpersonals oder durch Lichtzeichen, mit größter Vorsicht auch wegen möglicher Querströmungen aus benachbartem Wehr



## Bootsgassen

Bei der Nutzung von [Bootsgassen](#) müssen Ruderer stets die Gassenbreite und die mögliche Strömung berücksichtigen, um eine sichere und effiziente Nutzung zu gewährleisten. Die Gassenbreite sollte ausreichend sein, um das Boot zu stabilisieren. Zwischen den Auslegern und der Gassenwand sollten mehr als nur wenige Zentimeter Raum sein. Häufig sind Bootsgassen für Kanuten gut, für Ruderboote aber nicht geeignet. Die Strömung und Erfahrung von Ob- und Steuermann spielen bei der Beurteilung eine große Rolle.



Bootsgassen, die nicht durchrudert werden können (Anleitung vor Ort beachten), haben immer einen Anleger im Ober- und Unterwasser zum Aus- und Einsteigen. Ob ggf. Gepäck bei der Durchfahrt im Boot belassen wird, entscheidet der Obmann. Mit Bootshaken und Seil wird das Boot vom Ufer aus durch den Kanal geführt.



Kann eine Bootsgasse in Ruderfahrt durchquert werden, so wird sie ausschließlich von erfahrenen Steuerleuten in langsamer Fahrt mittig angesteuert, sodass er noch Steuerwasser hat. Direkt vor der Einfahrt und während der ganzen Durchfahrt werden die Skulls (Riemen) beständig festgehalten. In den meisten Gassen ist das [lang legen](#) der [Ruder](#) erforderlich. Die Mannschaft verhält sich ruhig, mit Bewegungen, die ausschließlich dem Ausbalancieren des Bootes dienen. Der Steuermann hat innerhalb der Bootsgasse keine Möglichkeit zu steuern, da das Boot heckseitig angeströmt wird, vergleichbar einer Rückwärtsfahrt.

## **Seen**

Seen sollten nur am Ufer befahren werden, möglichst der vom Wind abgeneigten Seite (Lee). 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. Schaumkronen sind z.B. ein deutliches Zeichen für zu starken Wind.

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:
  - 1 Minute Atmung kontrollieren und ruhig atmen nach dem Kälteschock.
  - 10 Minuten brauchbare Muskelkraft, um sich zu retten.
2. Gefährdung beurteilen:
  - a. Annäherung von Fahrzeugen auf Kollisionskurs
  - b. Gefährliche Objekte in Strömungsrichtung
  - c. Sind alle Mannschaftsmitglieder an der Wasseroberfläche?
  - d. Wassertemperatur  
Schon unter 15 °C Wassertemperatur ist man ungeschützt nach 5–15 Minuten in ernster Gefahr, oft lange bevor der Körper wirklich „unterkühlt“ ist. Das größte Risiko ist zunächst Kälteschock und Schwimmversagen, nicht erst die klassische Unterkühlung.
  - 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. Ist das gelungen, kann u.U. ein kleiner Teil der Mannschaft, höchstens die Hälfte, das Boot vorsichtig in Ufernähe rudern. Der Rest der Mannschaft bleibt beim Boot (als Schwimmhilfe).
  - e. Mit dem Boot zum nächsten Ufer schwimmen
  - f. Bei Kollisionskurs das Boot verlassen, sich ohne Boot an das nächste Ufer retten, 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.

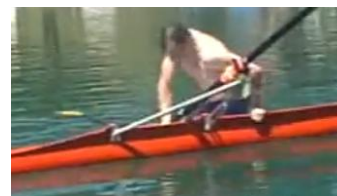
## Kentern im Skiff

**Ist man mit einem Skiff gekentert, gelten alle oben aufgeführten Regeln und Hinweise.**

Zusätzlich ist beim Einsteigen im Wasser (nicht am Ufer) zu beachten, dass man die Skulls festhält, um ein erneutes Kentern zu verhindern und sich dann vorsichtig hineinsetzt, bevor man die Füße auf dem Stembrett fixiert.

Man kann sich

- von der Seite hochstemmen/-ziehen:
  1. Eine Hand greift beide Skulls, die sicher in der Dolle liegen, die andere Hand greift über das Boot, sodass man sich am gegenüberliegenden Dollbord auf das Boot ziehen kann:  
[Aus dem Wasser in den Skiff: Seitenansicht](#)
- sich über die Spitze hoch- und hineinziehen.



Es gibt zwei kritische Punkte:

1. den Körper soweit aus dem Wasser zu ziehen, dass der Körperschwerpunkt über der Bootsmittle liegt.
2. Das Boot anschließend zu stabilisieren, indem beide Skulls wieder auf dem Wasser liegen

## ***Vollschlagen des Bootes***





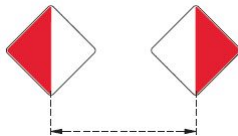
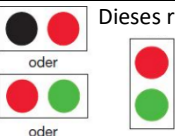























1. Sobald Wellen größere Mengen Wasser in ein Boot gebracht haben, wird es für weitere Wellen immer anfälliger
2. Ruhe bewahren
3. der Steuer-/Obmann muss entscheiden, ob
  - a. das Boot durch Aussteigen einzelner Mannschaftsmitglieder zu entlasten ist. Dabei ist die Ufernähe, Wassertiefe und -Temperatur, 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 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

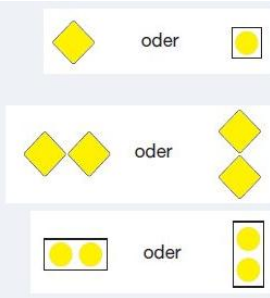
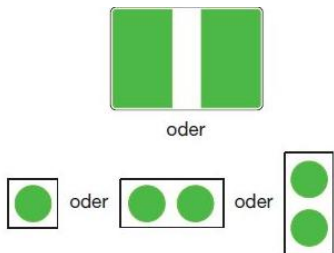
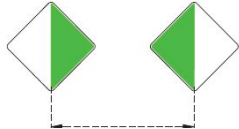











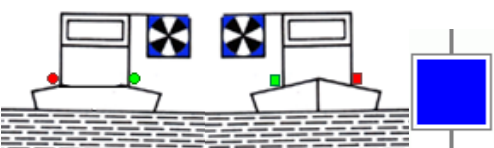



[https://www.gesetze-im-internet.de/binschstro\\_2012/anlage\\_7.html](https://www.gesetze-im-internet.de/binschstro_2012/anlage_7.html)

## Verbote / Gebote

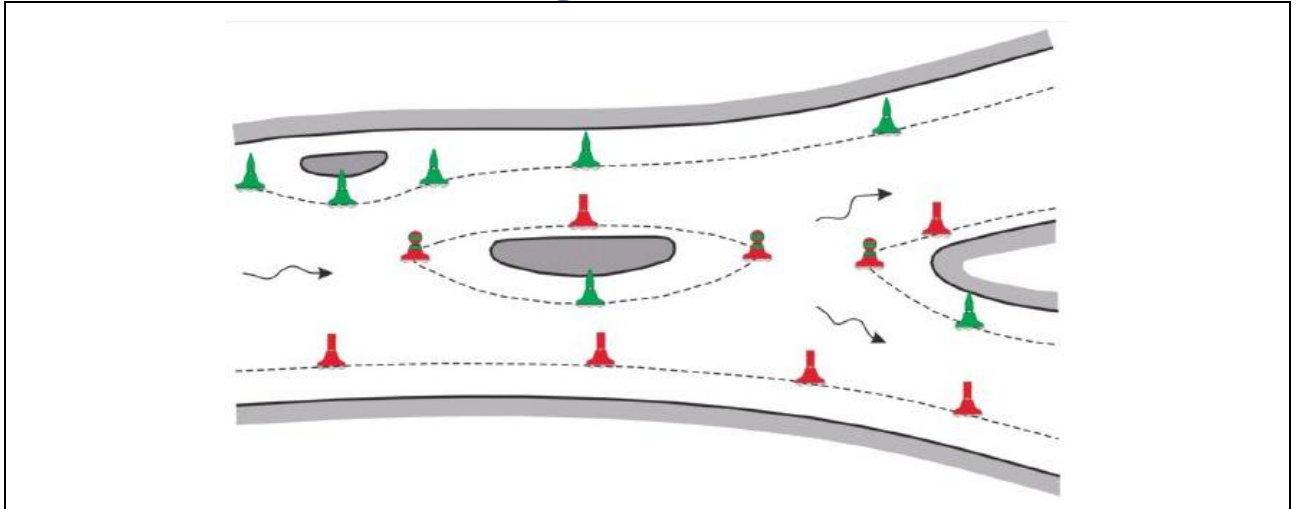
<p>Tafel: </p> <p>Der zusätzliche Pfeil gibt an, dass das Durchfahrtsverbot für die linke Seite gilt</p>	<p>Lichter: </p> <p>Durch- oder Vorbeifahrt verboten -u.U. Lebensgefahr, kann auch auf einer Seite eines Hindernisses zu sehen sein.</p>	<p>Flaggen </p>
<p></p> <p>Gesperrte Wasserflächen; jedoch für Ruderboote befahrbar</p>	<p></p> <p>Verbot, außerhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren</p>	<p></p> <p>Dieses rote Licht ist erloschen</p> <p>Verbot der <b>Einfahrt</b>, die Vorbereitungen zur Fortsetzung der Fahrt sind jedoch 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>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>
<p>  </p> <p>Verbotsschilder für Schiffe bezüglich Überholens, Begegnens und Wendens bedeuten für uns erhöhte Aufmerksamkeit</p>		
<p> </p> <p>Beim Einfahren in die Hauptwasserstraße kein Fahrzeug behindern</p>		



# Hinweise

 <p>Empfohlene Durchfahrtsöffnung, angebracht über der Brückenöffnung</p>		 <p>Erlaubnis zur Durch- oder Vorbeifahrt bei Hindernissen</p>		 <p>Empfohlener Raum für Durchfahrt</p>	
				 <p>Kreuzung bzw. Einmündung von Neben- und Hauptwasserstraße(n)</p>	
 <p>Kreuzung einer Hochspannungsleitung</p>	 <p>Hinweis auf eine Wendestelle</p>	 <p>Hinweis auf ein Wehr</p>	 <p>Frei fahrende Fähre</p>	 <p>Fahrerlaubnis für ein Segelfahrzeug</p>	 <p>Wasserskistrecke</p>
 <p>Empfehlung, in die Richtung des Pfeils zu fahren</p>	 <p>Ende eines Ge- oder Verbots oder einer Einschränkung, in einer Verkehrsrichtung</p>		 <p>Nicht frei (an Seil oder Kette) fahrende Fähre</p>	 <p>Fahrerlaubnis für ein Sport- bzw. Ruderboot, links mit dem Hinweis der Gültigkeit für die linke Seite</p>	
    <p>Blau Flagge oder üblicher, Tafel mit Funkellicht; 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



<p>Bezeichnung der Fahrrinne, stromab rechte Seite</p>	<p>Bezeichnung der Fahrrinne, stromab linke Seite</p>	<p>Abzweigung, Einmündung, Hafeneinfahrt: Rechte Seite der durchgehenden Fahrrinne/linke Seite der abzweigenden (umgekehrte Seite, umgekehrte Farben entsprechend)</p>
<p>Rot-grüne Markierungen Schwimmendes Hindernis</p>	<p>Rote Flagge oder Tafel: gesperrte Seite eines Hindernisses Rote Flagge oder Tafel über weißer: freie Seite</p>	<p>Gelbe Markierungen (Bojen) – weiße Lichter Hindernis unter Wasser</p>

## Schallsignale

### Anlage 6 BinSchStrO - Einzelnorm

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,**

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

Signal		Bedeutung	Maßnahme
—	1 langer Ton	„Achtung“	Mitte des Fahrwassers verlassen und ggf. in die Innenkurve wechseln.
■	1 Ton	„Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“	<b>Begegnung:</b> ggf. nach Steuerbord steuern <b>Überholung:</b> ggf. nach Backbord steuern
■■	2 Töne	„Ich richte meinen Kurs nach Backbord“	<b>Begegnung:</b> ggf. nach Backbord steuern <b>Überholung:</b> ggf. nach Steuerbord steuern
■■■	3 Töne	„Meine Maschine geht rückwärts“	Ggf. ungewöhnliche Bewegung des Schiffes beobachten und entsprechend reagieren
— ·	1 langer und 1 kurzer Ton	„Ich wende über Steuerbord“	Dem Schiff abgewandte Uferseite ansteuern, Flussbreite beurteilen und ggf. anhalten oder sogar wenden lassen, um nicht weiter in die Gefahrenstelle zu treiben.
— ··	1 langer und 2 kurze Töne	„Ich wende über Backbord“	

In der Berufsschiffahrt gibt es viele weitere Schallsignale, die besonders bei Überholungen und im Begegnungsverkehr eine Rolle spielen. Viele davon können wir schon deshalb nicht verstehen, weil für uns unklar ist, welches Schiff welches Signal abgab. Für uns Ruderer bedeuten diese Signale aber immer: Achtung, aufgepasst, die Mitte des Fahrwassers verlassen und ggf. in die Innenkurve wechseln.

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](#).

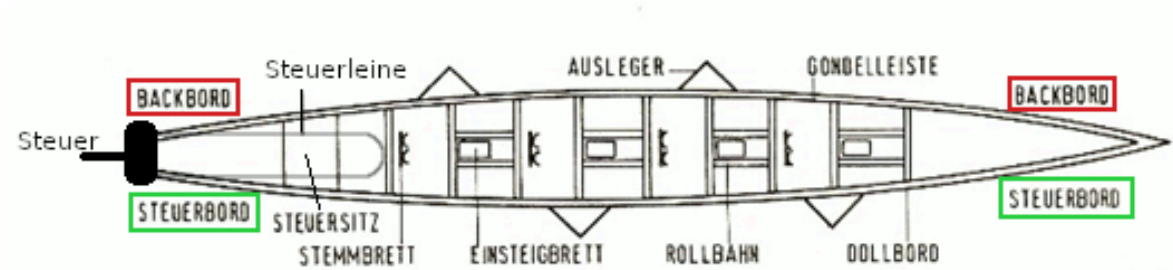
Ruderboote brauchen keine Schallsignale zu geben ([§ 4.02 BinSchStrO](#)), Gebrauch der Schallzeichen‘.

# Illustrationen

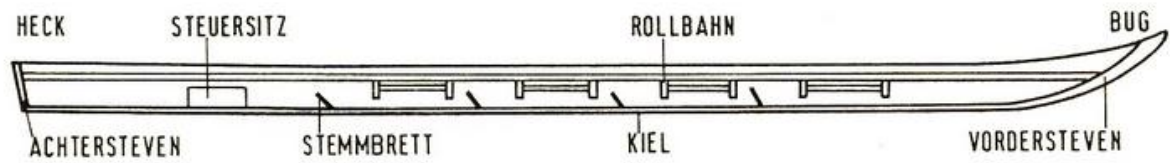
## Das Material

### Boot

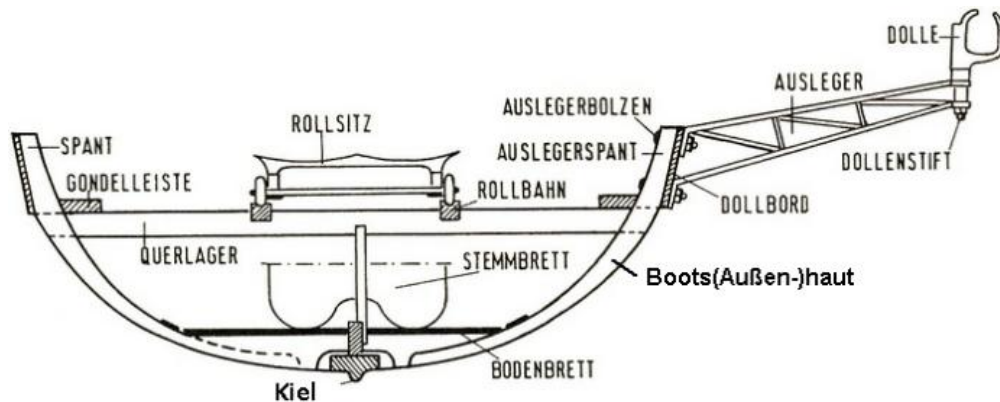
Quelle: <https://rg-speyer.de/rudern/rudertechnik/bootsaufbau>



Boots Aufsicht

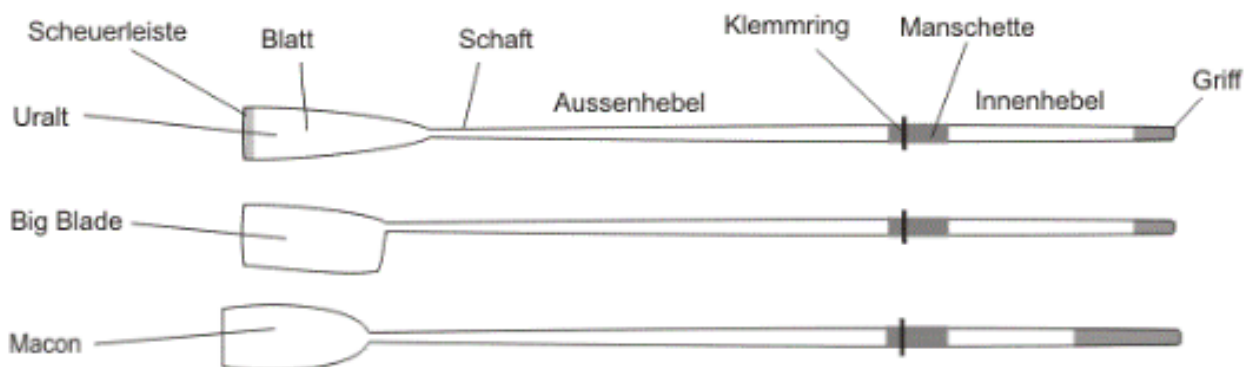


Boots Längsschnitt



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



*Endzug - 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 Rollsit nähert sich Einsatzposition
- Innenhebel in gleichbleibender Höhe dreht das Blatt in Einsatzposition

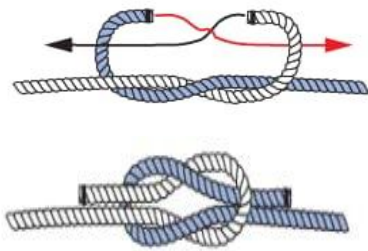
Durchzug		vordere Umkehr	Freilauf	hintere Umkehr
←				
				
Hände im Bereich der Knie – Armzug beginnt		Arme gestreckt Unterschenkel senkrecht Hüftwinkel geschlossen	Rücken sofort in die Vorlage	Rücklagewinkel zwischen 15 und 35 Grad
				
Rechte Hand näher am Bauch und eng unter der linken Hand		Handgelenke 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:

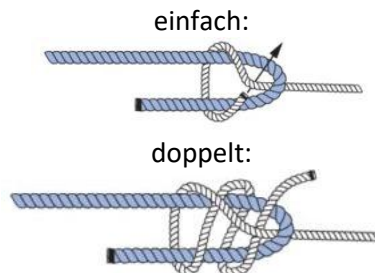
Verbindung zweier gleich starker Seile. **Wichtig:** die beiden kurzen Enden müssen **auf der gleichen Seite** liegen



## Schotstek:

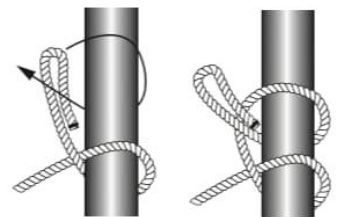
Verbindung zweier ungleich dicker Seile. es gibt ihn in einfacher und stabilerer, doppelter Ausführung

**Wichtig:** Das stärkere Seil bildet stets die Bucht.



## Slipstek:

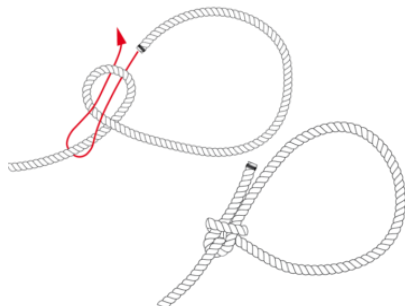
Vorrübergehende Befestigung. Das Lösen des Knotens erfolgt durch Ziehen am kurzen Ende



## Palstek:

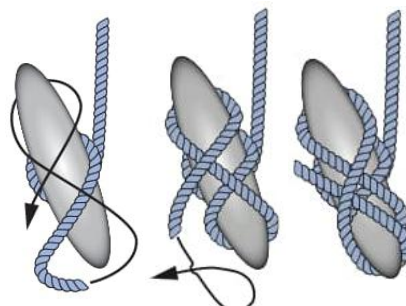
Auge, das sich nicht zuzieht, zum Festmachen oder als Sicherheitsleine.

**Wichtig:** Das kurze Ende liegt außerhalb des Auges



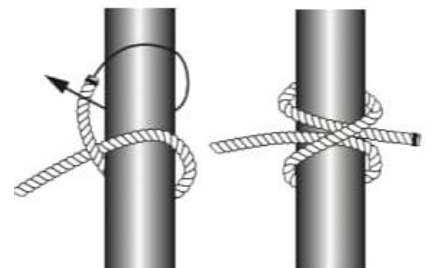
## Kopf-/ Kreuzschlag:

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](http://www.sportpraxis.com/wp-content/uploads/2015/09/Offizielle-Ruderkommandos-des-DRV_online.pdf)
  - *Knoten an Bord*  
<https://www.achtknoten.de/die-10-seemannsknoten-fuer-die-sportboot-fuehrerschein-pruefung>
  - *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](https://rudern.sams-server.de/uploads/57327c7f-1d10-4bea-8e87-3b75bad8a8b8/Ruderfehler2020_CardsNWRV.pdf)  
<https://rgwb.de/userfiles/files/anfingerscript2012.pdf>
- Alles ums Boot*  
<https://rg-speyer.de/rudern/rudertechnik/bootsaufbau>
- *Für Steuer- und Bootsobleute*  
[BinSchStrO - Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung](#)  
[Steuermannskurs](#)  
[Steuer- und Obleute Prüfungsfragen](#)
  - *Diverse Definitionen und Erklärungen*  
[Wikipedia - https://de.wikipedia.org/wiki/](https://de.wikipedia.org/wiki/)