

Steuern lernen

Eine Handreichung für Steuerleute

Barbara Hilber / Juni 2023



Lernabschnitte

Schifffahrtsregeln und -
zeichen



Verantwortung im Boot
„Kurs halten“



Besondere Gefahren



Bootskunde



Steuern und manövrieren



Verantwortung im Boot

„Kurs halten“



Verhalten

Wir...

- ... fahren stets **aufmerksam, vorausschauend und rücksichtsvoll** und nur da, wo es erlaubt ist.
- ... halten uns an die **Fahrtordnung**. (=> Homepage)
- ... achten auf Beschilderung, Zeichen, Töne und Lichter.
- ... fahren nur mit Booten und Ausrüstung, die **in Ordnung** sind.
- ... informieren uns über Besonderheiten auf der Strecke
 - (z.B. Arbeitsschiffe, Veranstaltungen mit Teilsperungen).
- ... stellen sicher, dass die Mannschaft komplett und fit ist.



Binnenschifffahrtsstraßenordnung



- ... gilt auf den darin aufgezählten **Wasserstraßen** für die **Binnenschifffahrt**.
 - Auf Rhein, Mosel, Donau und Bodensee gelten eigene Schifffahrtsordnungen (z. B. die Bodensee-Schifffahrtsordnung).
- ... gilt für **alle darauf betriebenen Fahrzeuge**.
 - ... regelt / beschreibt im ersten Teil : Fahrregeln, Tag- und Nachtzeichen der Fahrzeuge und der Wasserstraßen.
 - ... enthält im zweiten Teil regionale Sondervorschriften z. B. für die Maße der Fahrzeuge und ihren Tiefgang sowie spezifische Höchstgeschwindigkeiten.
 - ... enthält im dritten Teil: Vorschriften zum Gewässerschutz und zur Abfallbeseitigung.
- Auch der Neckar ist eine Binnenschifffahrtsstraße. Zudem sagt man, der Flussabschnitt in Heidelberg sei **das am dichtesten befahrene Stück Wasserstraße in Deutschland**.



Berufsschifffahrt

- Der Neckar ist **zuerst eine Schifffahrtsstraße** (kein Freizeit-Revier)! Wir Wassersportler sind nur Mit-Nutzer.
- Viele Berufsschiffe verfügen über keinen Rückwärtsgang. Um aufzustoppen oder rückwärts zu fahren, müssen diese Schiffe den Motor abstellen und die Maschine in umgekehrter Drehrichtung erneut starten.
- Wird zur Steuerungsunterstützung das Bugstrahlruder eingesetzt entsteht im vorderen Bereich neben dem Schiff ein Sog oder Schwell.
 - Vor allem an den Anlegern der weißen Flotte ist darauf zu achten, dass man genügend Abstand einhält
- Motorschiffe saugen große Mengen Wasser zur Schraube hin an und werfen es als wirbelndes Kielwasser hinten beschleunigt heraus.
 - Beim An- und Ablegen am Steg muss man auf vorbeifahrende Schiffe achten: der Wasserspiegel sinkt kurzfristig; es entstehen auch teils kräftige Wellen: **Boot festhalten!**



Verantwortung im Boot

- Für das Führen von Ruderbooten auf der Wasserstraße ist **kein Führerschein** erforderlich, aber...
- ... auf allen Wasserfahrzeugen ist ein **Schiffsführer** einzuteilen, auch im Ruderboot. Den Schiffsführer nennt man beim Rudersport **Bootsobmann**. Dieser muss nicht gleichzeitig der Steuermann sein; er kann einen Steuermann bestimmen.
- Der **Bootsobmann** hat die Verantwortung, das Kommando an Bord und trifft Entscheidungen, auch wenn er nicht selbst steuert. Wenn nötig, korrigiert er das Kommando des eingeteilten Steuermannes. Bei Unfällen und Verstößen gegen die Binnenschiffverkehrsstraßenordnung ist er haftbar.
- Der Bootsobmann wird **beim Eintrag ins Fahrtenbuch festgelegt**. Voreingestellt ist entweder der Steuermann oder der Ruderer auf Platz 1. Reihenfolge beim Eintragen beachten!!



Verantwortung im Boot

- Mit 0,5 oder mehr Promille Alkohol im Blut darf man ein Boot nicht führen oder steuern.
- Auch wer durch Übermüdung, Krankheit, Einwirkung von Medikamenten, Drogen oder anderer berauschender Mittel, beeinträchtigt ist, darf kein Boot steuern.
- Verstöße können (wie im Straßenverkehr) ein Strafverfahren nach sich ziehen.
- Kommt es zu einem Unfall, bei dem die absolute oder die relative Fahruntüchtigkeit festgestellt wird, so haftet der Bootsobmann und / oder der Steuermann mit seinem Privatvermögen.



Fahrtordnung: Gesamtstrecke



-  Fahrtstrecken Ruderboote
-  Anlegestellen Neckarfähre Lieselotte
-  Fahrtstrecke Neckarfähre Lieselotte (Nur als Anhalt. Der Schiffsführer ist nicht an die Strecke gebunden.)

Schifffahrts- zeichen und Verkehrsregeln

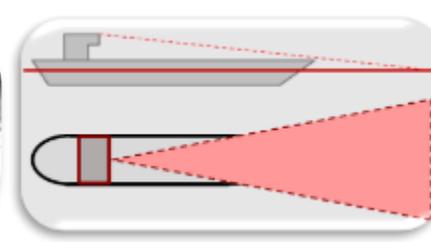


Der Kurs

- Schiffe weichen einander immer nach **Steuerbord** aus (wie im Straßenverkehr). Sie begegnen sich also auf der **Backbordseite**.
- Ausweichpflichtige Fahrzeuge richten ihren Kurs nach Steuerbord
- Wir weichen beim Überholen zur Flussmitte hin aus – wie beim Autofahren
- Wir versuchen **nie, ein Schiff zu überholen**, auch wenn wir schneller sind!
 - Vor allem beim Fahren flussabwärts kommt es hinter der Theodor-Heuss-Brücke manchmal zu Situationen, in denen die Fähre „Lieselotte“ nach dem Ablegen näher am Ufer fährt als wir. Wir versuchen so zu steuern, dass die Fähre in die Fahrrinne zurück kann und wir unseren Kurs in Ufernähe einnehmen können. Auf genügend Sicherheitsabstand achten!
- Wir geraten **nie zwischen zwei Schiffe!**



Vorfahrtsregeln



v
o
r
f
a
h
r
t

- **Binnenschiffe und Fahrgastschiffe haben Vorrang** vor allen Kleinfahrzeugen.
 - Ein Frachtschiff braucht bis zum Stillstand mehrere hundert Meter.
 - Es hat einen toten Winkel von 200m, d.h. der Kapitän sieht nichts von dem, was 200m vor seinem Bug geschieht.
- **Windkraft vor Muskelkraft vor Motorkraft**
 - Kleinfahrzeuge, die unter Segel fahren, haben vor allen anderen Kleinfahrzeugen Vorfahrt, **Ruderboote weichen aus!**
 - Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb haben Vorfahrt vor solchen mit Maschinenantrieb, **Motorboote weichen Ruderbooten** aus!
 - „Kleinfahrzeuge“ heißt: weniger als 15t Tragfähigkeit bzw. Wasserverdrängung, kürzer als **20m**, mit/ohne Maschinenantrieb oder unter Segel.
- Bei **gleichberechtigten Fahrzeugen** weicht der aus, der **leichter manövrieren** kann.
 - Achtung! **Nicht allen Wassersportlern auf dem Neckar ist diese Regel bekannt!**



Vorfahrtsregeln



- **Kleinfahrzeuge haben kein Recht auf eigenen Kurs.**
- Die Steuerleute sollen vorausschauend fahren; Unfälle müssen vermieden werden!
- Stellen Bootsobleute oder Steuerleute fest, dass das Vorfahrtsrecht des eigenen Bootes nicht beachtet wird, so sind sie verpflichtet, einen Unfall zu verhindern. Sie müssen also versuchen, das Ruderboot so zu steuern, dass es nicht zu einem Unfall kommt.
 - Gefahrensituationen entstehen zum Beispiel durch Tretboote, die direkt neben unserem Steg ablegen, keine Kenntnis der Fahrordnung haben und keinen Kurs halten (= in ihrer Fahrt unberechenbar sind)
 - Gefahrensituationen entstehen durch Segler der Segelkurse (Optis), die erstens Vorfahrt und zweitens noch nicht die volle Kontrolle über ihr Boot haben.
 - Gefahrensituationen entstehen auch durch die zunehmende Zahl der Hydrofoil-Surfer, sie sehr schnell sind und ebenfalls Vorfahrt haben.

Schifffahrtszeichen

Verbot der Durch-/Weiterfahrt
Boot wenden oder Richtung ändern,
auf keinen Fall weiter fahren!

„Wir rudern nie nach Österreich!“

Verbots-, Gebotszeichen und Einschränkungen



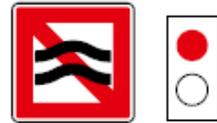
Abstand von
Tafelzeichen
halten (m)



Geschwindigkeitsbeschränkung (in km/h)



Vorfahrt der
Hauptwasserstraße beachten



Sog und Wellenschlag vermeiden



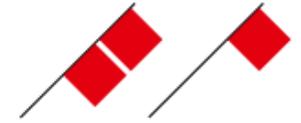
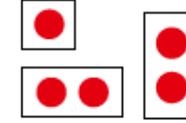
Lichte Höhe ist begrenzt



Gesperrte Wasserflächen; Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb frei



Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt



Ankerverbot



Begegnungsverbot an Engstellen



Festmacherverbot



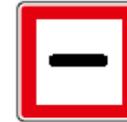
Stillliegeverbot



Vorgeschriebene Fahrtrichtung



Schallzeichen geben



Anhalten



Besondere Vorsicht walten lassen



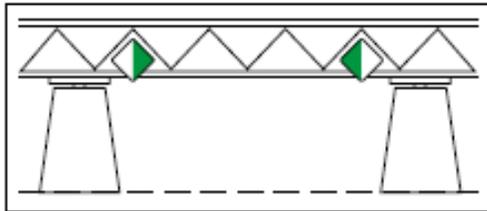
Verbot der Einfahrt in einen Hafen oder in eine Nebenwasserstraße (Lichtsignal)



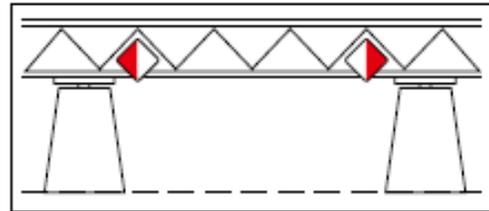
1872 e.V.

Kennzeichnung von Wasserstraßen

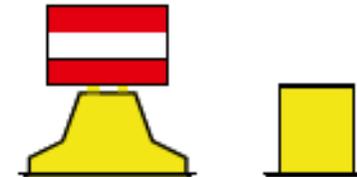
Feste Brücken



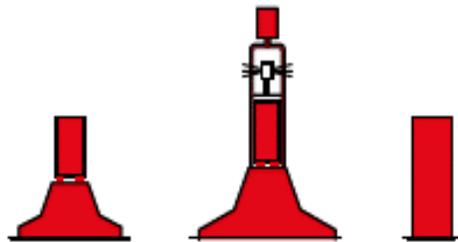
Durchfahrt innerhalb der Markierungen empfohlen



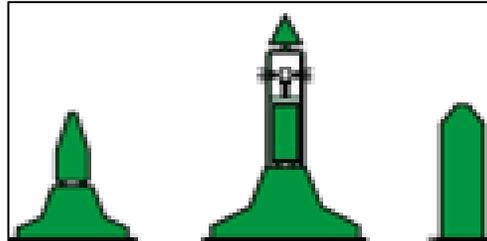
Durchfahrtsverbot außerhalb der Markierung



Bezeichnung für gesperrte Wasserflächen



rechte Seite der Fahrrinne (stromab)



linke Seite der Fahrrinne (stromab)

Quizfrage:

Wo liegen auf unserer Hausstrecke die Bojen?

Wie viele sind es insgesamt (Sommer und Winter)?

Welche der Durchfahrten hat eine rote, welche hat eine grüne Markierung?

Schallsignale

			Achtung
			Rechts! Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord
			Links! Ich richte meinen Kurs nach Backbord
			Meine Maschine geht rückwärts
			Ich bin manövrierunfähig
			Gefahr eines Zusammenstoßes (mehr als 5 sehr kurze Töne)
			Notsignal (Wiederholte lange Töne oder Gruppen von Glockenschlägen)
			
			Bleib-weg-Signal (mind. 15 Min.)

			Ich wende über Steuerbord
			Ich wende über Backbord
			Ich will auf Ihrer Steuerbordseite überholen
			Ich will auf Ihrer Backbordseite überholen
			Man kann mich nicht überholen
			Ich will meinen Kurs nach Steuerbord richten
			Ich will meinen Kurs nach Backbord richten
			Ich will überqueren

Wichtig für Ruderer:

- Warnsignal der Großschifffahrt
- Anzeigen der Richtung der Weißen Flotte / Fahrgastschifffahrt vor dem Ablegen, beim Wenden vor ihren Anlegern

Ein Boot steuern

Aufgaben und
Verantwortung des
Bootsobmanns /
Steuermanns

Kommandos vom
Ablegen bis zum Anlegen



Steuern

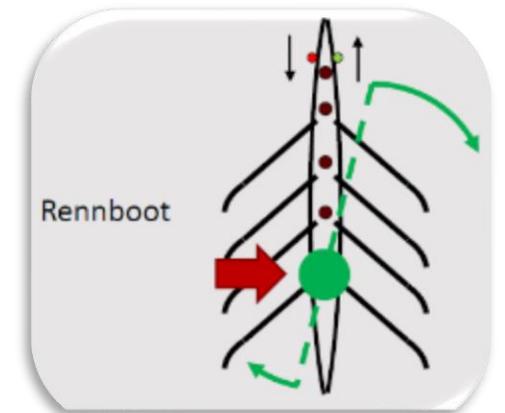
- Steuern geschieht durch **Abbremsen oder Beschleunigen** der Fahrt auf einer Seite.
- **Ein Boot kann mit dem Steuer nur gesteuert werden, wenn es Fahrt durchs Wasser macht**, denn dabei wird durch das Steuer **einseitig gebremst**.
- Wir halten die **Steuerleine** nicht vor dem Bauch oder den Beinen sondern **immer unter den Beinen!**
 - Im Fall einer Kenterung verfangen wir uns so nicht in der Leine.
- Nach dem Lockerlassen der Steuerleine dreht das Boot noch ein wenig nach.
 - Je kleiner das Boot, desto schneller reagiert es auf Steuer-Bewegungen.
- Wir fahren **vorausschauend**, dann können wir rechtzeitig steuern! Wir steuern lieber öfter wenig und weich als selten und anhaltend stark!
- Wir fahren zum Anlegen langsam und schräg an den Steg, bei ca. 1 m Abstand absteuern.
- Nach dem Anlegen steigt der Steuermann **als erster aus** und hält das Boot fest.



Steuern

Boote mit Steuermann

- Erfolgt ein **Steuerausschlag**, wird einseitig im hinteren Teil des Bootes gebremst. Das Boot bewegt den Bug in Richtung der Seite, auf der gebremst wurde.
- Die Steuerwirkung ist **am effektivsten zwischen den Ruderschlägen**, während der Freilaufphase.
- Mit Ruderbefehlen kann man die Wirkung des Steuerruders verstärken.
- Gigboote und Rennzweier haben ihr **Steuer im Heck**.
- Rennvierer und Rennachter haben ihr Steuer meist unter der Mitte bzw. am Anfang des hinteren Luftkastens. Das Heck des Bootes wird zur entgegengesetzten Seite gedrängt. Der Drehpunkt ist also nicht in der Mitte des Bootes.



Steuern

Steuermannslose Boote (Steuern von „1“ / vom Bug aus)

- Hier ist meist der **Bugmann der Obmann** und gibt die Kommandos zum einseitigen Überziehen oder Stoppen oder er steuert selbst durch Überziehen.
- **Besonders vor oder in Kurven schaut der Obmann sich alle 10 Schläge oder spätestens alle 100m um.**
- **An Gefahrenstellen erfolgt der Befehl „Ruder halt“.** Der Steuermann nimmt sich Zeit, sich gründlich zu beiden Seiten umzusehen und sich den Verkehrsfluss anzusehen.
 - Auf unserer Strecke sind diese Stellen am Steg, vor der Alten Brücke , vor dem Kanal und unter der Heuss-Brücke, bevor wir zum Anlegen kreuzen.
 - Genaueres: Siehe Karten mit Gefahrenstellen
- Die **größte Wirkung** erzielt man mit **Schlagmann einseitig stoppen**. Aus voller Fahrt lässt man mit „Steuerbord (Backbord) stoppen – stoppt!“ alle Ruderer einer Seite stoppen



Strömung

- Der Neckarabschnitt in Heidelberg ist relativ gerade und zudem gestaut. Allgemein haben wir wenig Strömung. Aber besonders nach starkem Regen ist die Strömung in der Mitte deutlich stärker als am Ufer.
 - Bei der Planung der Gesamtstrecke beachten (Erschöpfung),
 - bei den Wenden hilft die Strömung / behindert die Strömung das Wenden des Bootes
 - Beim Anlegen erzwingt die Strömung einen anderen Kurs: eher mittig auf den Steg fahren
- An- und Ablegen erfolgt auf Flüssen grundsätzlich **gegen die Strömung**.
 - Nur wenn das Steuer angeströmt wird, ist ein Boot lenkbar.
- Oberhalb von Hindernissen (z.B. Brückenpfeilern) wird nicht gewendet.
 - Die Strömung ist selbst auf dem Neckar so stark, dass man damit rechnen muss, an den Pfeiler getrieben zu werden.
 - Beim Wenden unterhalb der Brücken auf den Verkehr auf der anderen Seite der Brücke achten!!
- Beim Fahren Abstand zu angeströmten Hindernissen halten
 - Weit genug an den Brückenpfeilern und Bojen vorbei fahren, sodass das Boot nicht angesaugt wird.



Ruderbefehle

- Die Ruderbefehle sind im Wortlaut vom DRV festgelegt und sollten wenn möglich so gegeben werden.
 - In den Vereinen gibt es jedoch oft eine eigene Sprache. Solange jeder versteht, was gemeint ist und die Kommunikation im Boot funktioniert, ist das akzeptabel.
- Die Steuerleute geben **in jeder Situation laut und deutlich den richtigen Befehl**. Dazu haben sie auch parat, mit welchem Kommando die beste gewünschte Wirkung zu erzielen ist, damit sie in Gefahrensituationen nicht lange überlegen müssen.
 - typisches Beispiel: Wenn ein Hindernis vor dem Boot auftaucht (z.B. Segler oder Schwimmer oder Angelleine), muss er sofort entscheiden, ob Stoppen (beidseitig) oder aber Steuerbord/Backbord- Stoppen (einseitig) – also Bremsen allein oder aber Bremsen und zur Seite ausweichen – die aussichtsreichste Maßnahme ist.
- **Ruderbefehle bestehen aus einem Ankündigungs- und einem Ausführungsteil.**
- Wer Ruderbefehle erteilt, muss nach dem Ankündigungsteil soviel Pause einlegen, dass die Mannschaft sich auf das vorbereitet, was gleich danach zu tun ist.
- Bei einigen Ruderbefehlen hat die Mannschaft nach der Ankündigung zunächst die Stellung für die Ausführung einnehmen.



Vom Ablegen bis zum Anlegen

Bis zum Ablegen

Bevor das Boot ablegt, hat der Bootsobmann einiges zu tun oder zu veranlassen:

- Mannschaft einteilen
- Boot, Mannschaft, Strecke ins Fahrtenbuch eintragen, Name des Bootsobmanns festlegen
 - Das Fahrtenbuch legt automatisch den Steuermann oder den Bugmann als Obmann fest.
- Blinklichter einschalten
- Ruder, Steuer und das für die Fahrt benötigte Sonderzubehör zum Steg;
 - Ruder werden einzeln oder paarweise (**nicht im Bündel!**), und **mit den Blättern nach vorn** transportiert und auf den Holzbalken nebeneinander am Steg abgelegt. Das Blatt liegt mit der Kante nach unten auf dem Gras.
- Boot auf dem Lager vorholen (Achtung: Ausleger darüber liegender Boote!), Wagen bereitstellen, störende Böcke, Treppen etc. zur Seite räumen, auf genügend „Arbeitsraum“ achten



Vom Ablegen bis zum Anlegen

Befehle:

- **„Mannschaft ans Boot – hebt auf!“**
 - Der Ausführungsbefehl wird nur gegeben, wenn die am Boot versammelte Mannschaft insgesamt kräftig genug ist, das Boot sicher zu tragen und zu drehen.
 - Ruderer stehen sich paarweise am Bug und am Heck gegenüber
 - Auf ausreichend Platz zu Ergometern, Einer-Wagen, Auslegern anderer Boote usw. achten
 - **Das Heben / Drehen / Tragen der Boote an den Auslegern ist untersagt!**
- **„Boot drehen – Alte Brücke / neue Brücke hoch!“**
 - Unbedingt darauf achten, dass die **Ausleger und Dollen NICHT über den Boden** geführt werden.
 - Auf Ausleger anderer Boote achten!
 - Boot und Zubehör überprüfen, vorgefundene Schäden noch vor der Fahrt ins Fahrtenbuch;
- Boot zum Steg, wasserseitige Bügeldollen (wenn vorhanden) öffnen,
- Besondere **Vorsicht beim Überqueren der Straße!**
- Blätter einsetzen: Stegseite zuerst, dann Wasserseite. Kanten nach unten drehen.
- bei ungeübten Ruderern prüfen, ob die Ruder richtig eingelegt und die Gummis an den Sitzen gelöst sind
- bei Wellengang (u.a. vorbeifahrendes Frachtschiff) und Strömung Boot am Steg festhalten.



Vom Ablegen bis zum Anlegen

Gemeinsam einsteigen

- Der Steuermann lässt (wenn möglich) gemeinsam einsteigen. Gleichzeitig stößt die Mannschaft das Boot vom Steg ab. Der Steuermann legt mit dem Boot nur ab, wenn der beabsichtigte Kurs frei von Schiffen, Schwimmern, Treibgut ist.
- Der Steuermann nimmt die **Schlaufe der Steuerleine** nicht vor Bauch oder Beine. Sie befindet sich **immer unter seinen Beinen**, wenn er sitzt, und hinter ihm, wenn er mit der Leine in beiden Händen aufsteht.

Befehle:

- Mannschaft fertig zum Einsteigen – Mannschaft steigt ein!
 - Die Ruderer schieben den wasserseitigen Skull durch die Dolle, greifen mit der wasserseitigen Hand beide Griffenden der Skulls oder den Riemengriff und treten mit dem wasserseitigen Fuß auf das Einsteigbrett. Die landseitige Hand befindet sich am Bootsrand, so, dass man sich nicht die Finger zwischen Boot und Steg einklemmt. Bei „steigt ein“ wird mit dem landseitigen Fuß das Boot vom Steg abgestoßen.
- Backbord anholen (= gemeinsam nur aus den Armen auf Backbord kurze Schläge machen)
- Ruder – halt. Einstellen. Fertigmeldungen vom Bug (bei Großbooten).



Vom Ablegen bis zum Anlegen

Wichtig:

- Einsteigen nur über die Einstieg- oder Bodenbretter. **NIEMALS auf die Rollschienen treten!**
- Gigboote dürfen „über Kiel“ eingesetzt werden, indem man sie (Heck voraus) mit der Kielleiste über das vorgesehene Brett am Steg rutschen lässt (**Festhalten!!**), dann den Bug flussaufwärts zieht, bis das Boot am Steg liegt.
- Beim Einsetzen und Ausheben der Boote am Steg darauf achten, dass die Bootshaut (bei Rennboten auch Kiel und Schwert) nicht die Stegkante berühren.
- Beim Ablegen auf das Motorboot achten; genügend Platz lassen!
- Auf den talwärts fahrenden Verkehr achten! Beim Einstellen die Fahrrinne frei lassen bzw. Verkehr nicht behindern.
- **Vor dem Kreuzen Richtung Alte Brücke beidseitig auf den Verkehr achten - auch den, der durch die Brücke kommt!! (Frachter, Fähre, Kanuten, andere Ruderer, Tretboote)**



Vom Ablegen bis zum Anlegen

- **„Alles vorwärts – los!“**
 - Nach der Ankündigung rollt die Mannschaft in die Auslage und legt die Blätter flach aufs Wasser. Bei der Ausführung werden die Blätter senkrecht gedreht und der Durchzug beginnt.
- **„Backbord (Steuerbord) vorwärts – los!“**
 - Durchzug nur auf einer Seite, das andere Blatt wird abgedreht mitgeführt.
- **„Ruder – halt!“**
 - **Ankündigung beim Blatteinsatz, Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs.** Nach dem Schlag werden die abgedrehten Blätter über Wasser so weit bugwärts geführt, bis die Ruder senkrecht zum Boot stehen.
- **„Blätter – ab!“**
 - Die Blätter werden im 90-Grad-Winkel zum Boot flach aufs Wasser gelegt.
 - In dieser Position ist das Boot in der stabilsten Lage



Vom Ablegen bis zum Anlegen

- **„Backbord (Steuerbord) stoppen – stoppt!“**

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

- Einseitiges stoppen.

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

- **„Wende über Backbord (Steuerbord) – los!**

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



Vom Ablegen bis zum Anlegen

- **„Nummer 1 – Backbord (Steuerbord) vorwärts – los!“**
Bugmann allein einseitig rudern: Der Bug wird wirkungsvoll in die gewünschte Richtung gebracht, wenn z.B. Wind oder Strömung das Boot aus der Fahrtrichtung gedreht haben.
- **„Backbord (Steuerbord) – überziehen!“**
Ohne Tempowechsel auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig (ggf. ohne) Kraft rudern, zum Steuern des Bootes.
- **„Hochscheren!“**
Im Freilauf werden die Innenhebel tief ins Boot gedrückt (z. B. bei hohen Wellen).
- **„Frei – weg!“**
Dieses Kommando wird gegeben, um „Überziehen“, „Hochscheren“, „Halbe Kraft“ wieder aufzuheben
- **Streichen: „Alles rückwärts – los!“**
Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Vorwärtsrudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankanten der Blätter während des Freilaufs.
- **„Halbe Kraft!“ / „Ohne Kraft!“**
Rudern mit vermindertem Krafteinsatz, um die Geschwindigkeit des Bootes zu reduzieren, z.B. beim Anlegen oder wenn Hindernisse vor dem Bug sind, die in absehbarer Zeit unseren Kurs verlassen (Segler etc).
- **„Fertig 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.



Vom Ablegen bis zum Anlegen

- **„Ruder– lang!“ / „Backbord (Steuerbord) – lang!“**
 - Vorher entweder „Ruder – halt!“ oder Hinweis an die Mannschaft, welche Situation bevorsteht. Wenn das Kommando beim Rudern kommt: **Ankündigung während des Einsetzens. Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs.**
 - Die Ruder werden beiderseits oder nur auf der angekündigten Seite parallel zum Boot genommen und dabei festgehalten. Der Innenhebel / Griff wird am Körper vorbei nach hinten durchgedrückt, sodass die Blätter nach vorn parallel zum Boot kommen.
- **„Stoppen – stoppt!“**
 - „Notbremsung“
 - Durch dosiertes Gegenkanten der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weitergekantet.
- **„Kurze Wende über Backbord (Steuerbord) – los!“**
 - Wende auf der Stelle
 - Achtung: Starke Beanspruchung des Bootsmaterials!!.
 - Ankündigung: In Grundstellung Blätter senkrecht zum Boot auf dem Wasser. Rollbahn und Beine nicht benutzen. Nur mit den Armen gleichzeitig zunächst an der aufgerufenen Seite rückwärts, auf der anderen Seite vorwärts rudern. Und so wechselnd weiter.



Fahrtordnung und Gefahrenpunkte

- Siehe Dokument auf HRK-Homepage (<https://hrk1872.de/download>)



Heidelberger Ruderclub 1872 e.V.

**Fahrtordnung für Ruderboote und
Gefahrenpunkte auf dem Neckar**

Stand: Juni 2023



Besondere Gefahren

Wind und Wellen



Wind

- Wind kann auch auf gar nicht mal breiten Flüssen unangenehme bis gefährliche Wellen erzeugen.
- Stetiger und auch böiger Wind kann ein Boot aus dem angesteuerten Kurs drücken, das Boot seitlich versetzen.
- Der Steuermann muss diese Windwirkung besonders beim Anlegen vorher bedenken und dann berücksichtigen.
- Vor allem bei größeren Booten muss man ständig gegensteuern oder auf einer Seite überziehen, damit es nicht wegdreht.
- **Tipp:** „unter Land“, also möglichst nah am Ufer fahren. Da sind Wind und Wellen meist nicht so stark, und die Mannschaft muss sich weniger anstrengen als weiter in der Flussmitte.
- Wenn der Neckar „rückwärts fließt“ und Schaumkronen hat, besser nur unterhalb der Heuss-Brücke rudern (da sind dann oft weniger Wellen) oder auf das Rudern verzichten.



Wellen

- Kleine Wellen – nicht so hoch, dass sie an die Ausleger und damit ins Boot schwappen – steuert man möglichst senkrecht an und durchschneidet sie gegebenenfalls mit verminderter Fahrt (Halbe Kraft). „Hoch abscheren!“ heißt, die Innenhebel weiter ins Boot zur drücken, um beim Ausheben nicht in den Wellen hängen zu bleiben.
- Auf dem Neckar laufen die Wellen der Schifffahrt meist diagonal, sodass ein senkrecht Ansteuern kaum möglich ist. Im 45-60-Grad Winkel lassen sie sich meist gut durchfahren.
- Reflexionswellen (Rebound Waves) an Spundwänden oder Betonwänden
- Bei höheren Wellen der Schifffahrt (z.B. auch Polizeiboot, „Ritter Johann“) kommandiert der Steuermann „Ruder – halt!; Blatt - ab“ (gut festhalten!!) und legt das Boot ggf. parallel zu den Wellen. Das treibende Boot wird beiderseits mit den Blättern abgestützt, und dabei kippt die Mannschaft mittels Innenhebel wechselseitig – rauf und runter - das Boot gegen die Wellen an. Achtung: Kentergefahr!
- Hohe Wellen nicht im 90-Grad Winkel anfahren! Wenn Großboote auf 2 Wellenkämmen aufsitzen, können sie zerbrechen!
- Wenn **vom Wind aufgetürmte Wellen** sehr stark sind, ist das Boot bei der **Wende** sehr instabil, weil man rudern muss nicht und „abreiten“ kann. Mein Tipp: den Fluss leicht diagonal kreuzen und „unter Land“ eine Wende fahren. (Wind beachten, damit ihr nicht ans Ufer / ins „Gemüse“ gedrückt werdet!)



Unsichere Situationen

Gewitter

- Bei Gewitter geht man grundsätzlich nicht aufs Wasser oder bricht eine Fahrt sofort ab.
- Ist das Gewitter bereits sehr nahe, sollte man schnellstmöglich anlegen und aussteigen

Nebel

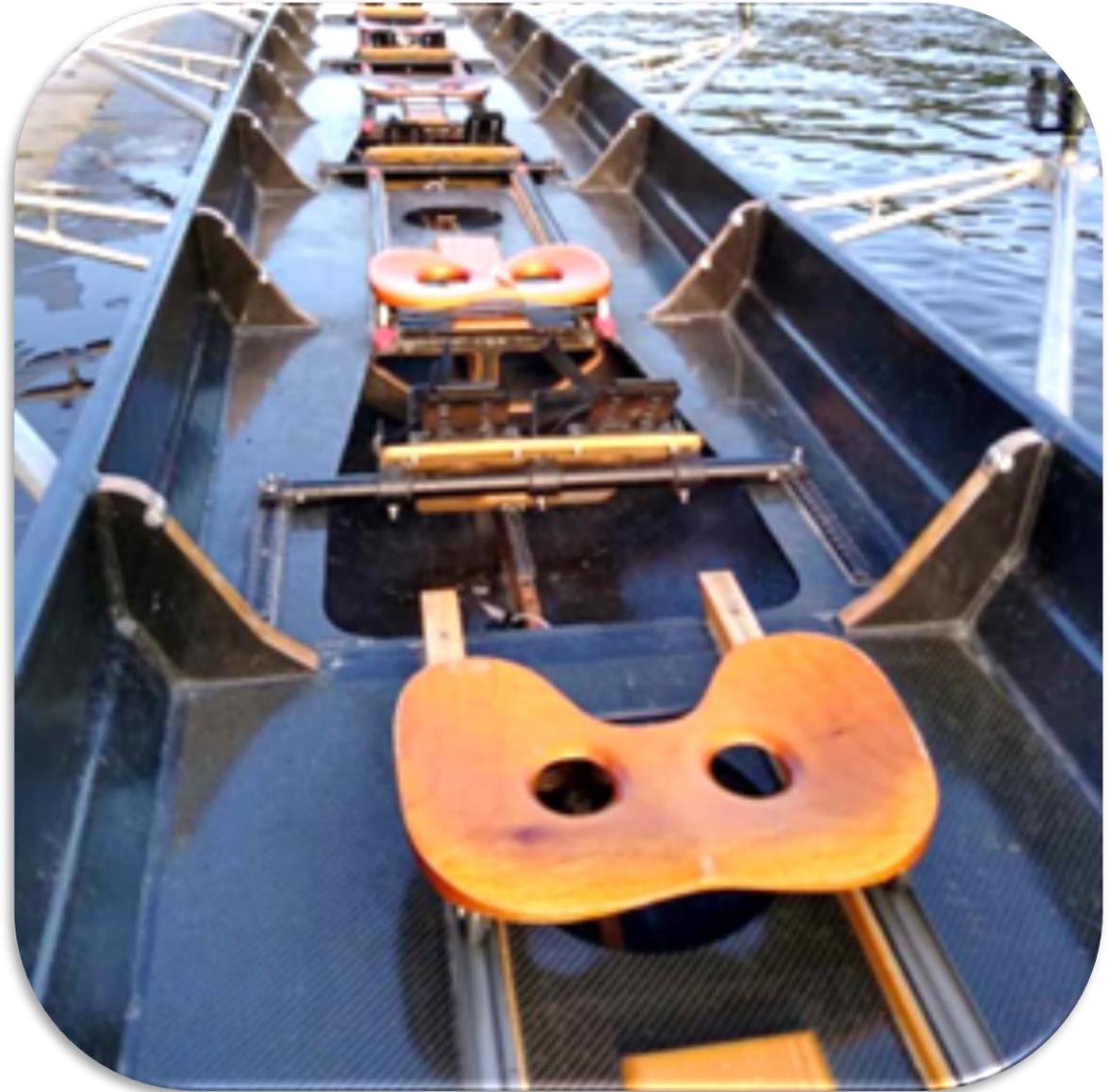
- Bei unsichtigem Wetter – darunter fällt auch **Nebel mit Sicht unter 500m und im Extremfall Schneetreiben** – wird **nicht gerudert**. Über Gewässern können Nebelbänke vor allem im Frühjahr und Herbst völlig die Sicht nehmen. Ein Ruderboot wird dann zum Hindernis für die Schifffahrt – nicht zu sehen und auch auf dem Radarschirm kaum zu entdecken. Auch Gefahren selbst können von den Ruderern bei Nebel viel zu spät erkannt werden.

Dunkelheit

- Rudern ist im HRK zwischen Sonnenauf- und –untergang erlaubt. **Jede Fahrt endet vor Eintritt der Dämmerung**. Die Wasserschutzpolizei kontrolliert das rechtzeitige Anlegen am Steg.
- Selbst wenn es theoretisch möglich wäre, mit einem weißen Rundumlicht in 1m Höhe bei Dunkelheit zu rudern, verbietet es die Vernunft und die Vereinssatzung.



Bootskunde



Bootskunde

1 Dollbord
13 Spant
2 Ausleger mit
3 Dolle mit Dollenstift, Bügel, Dollenschraube

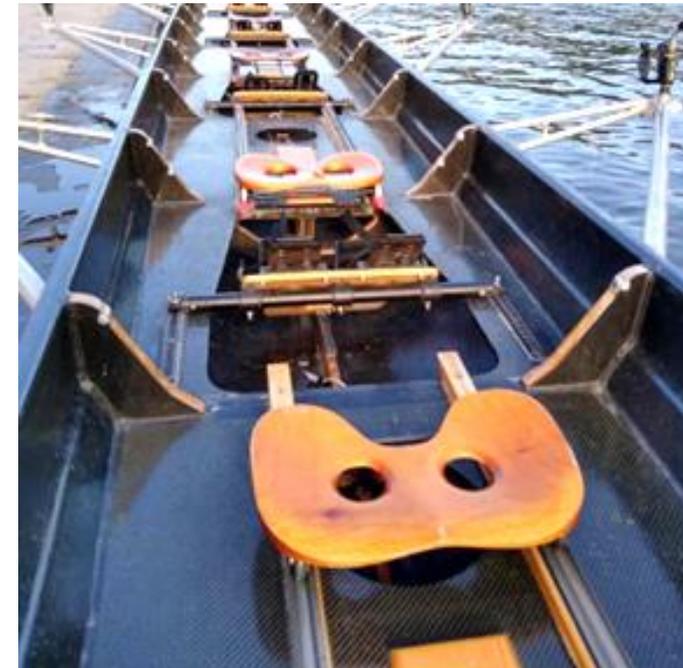
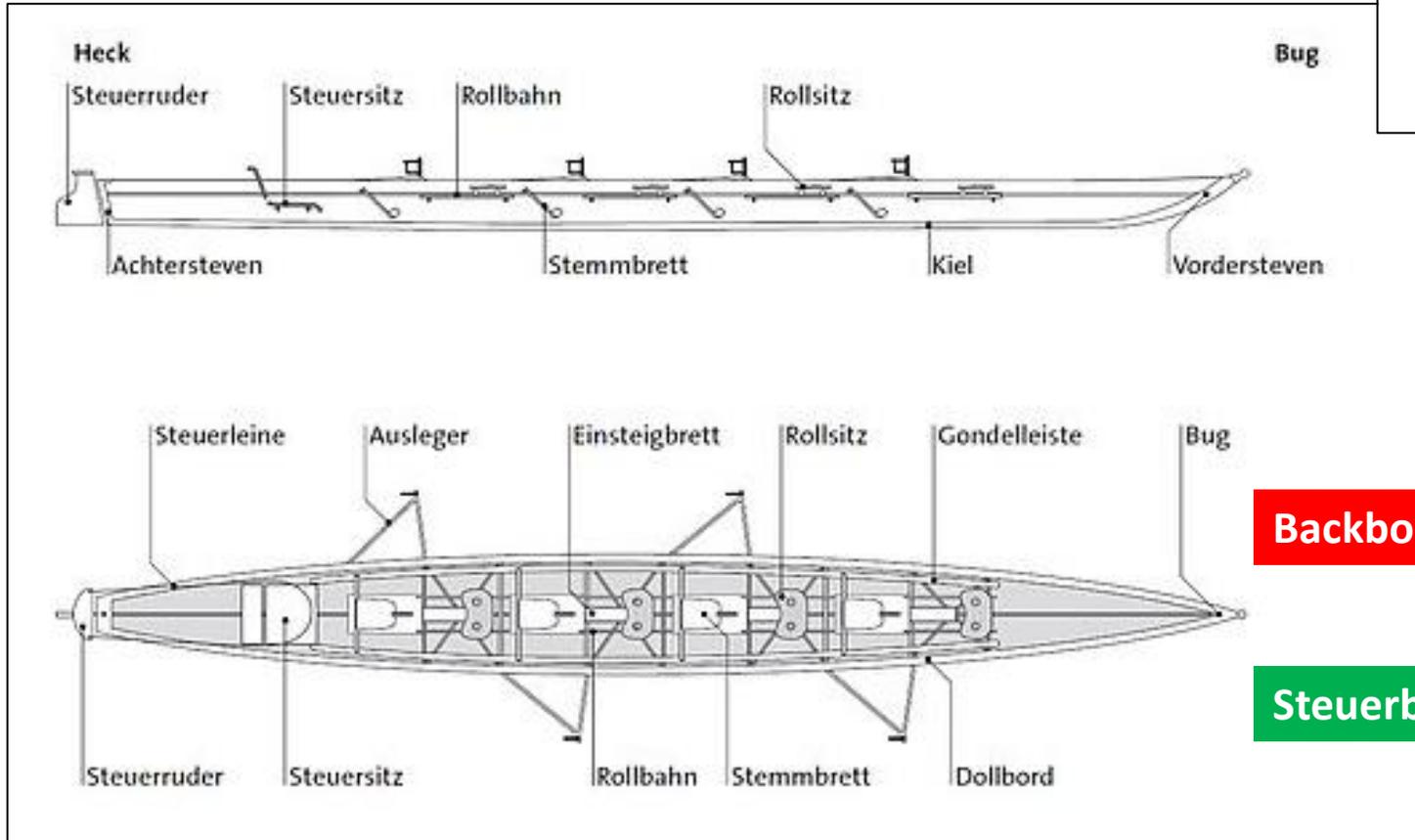
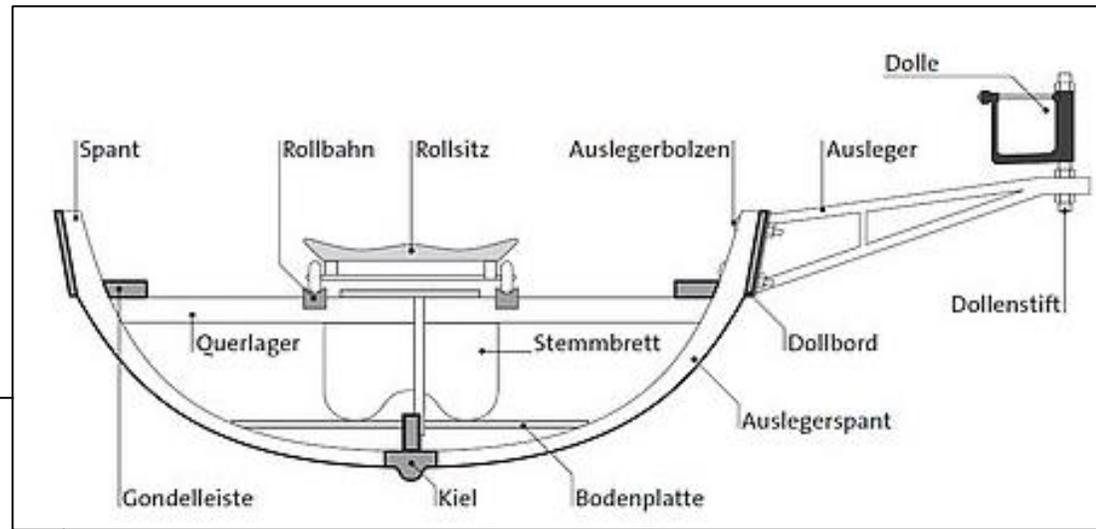
Skull / Riemen mit
4 Klemmring
5 Manschette
6 Ruderblatt
7 Außenhebel (hinter der Dolle)
8 Innenhebel (mit Griff, vor der Dolle)

Ruderplatz mit
9 Stemmbrett
10 Rollsitze
11 Rollschienen / Rollbahn

12 Luftkastendeckel



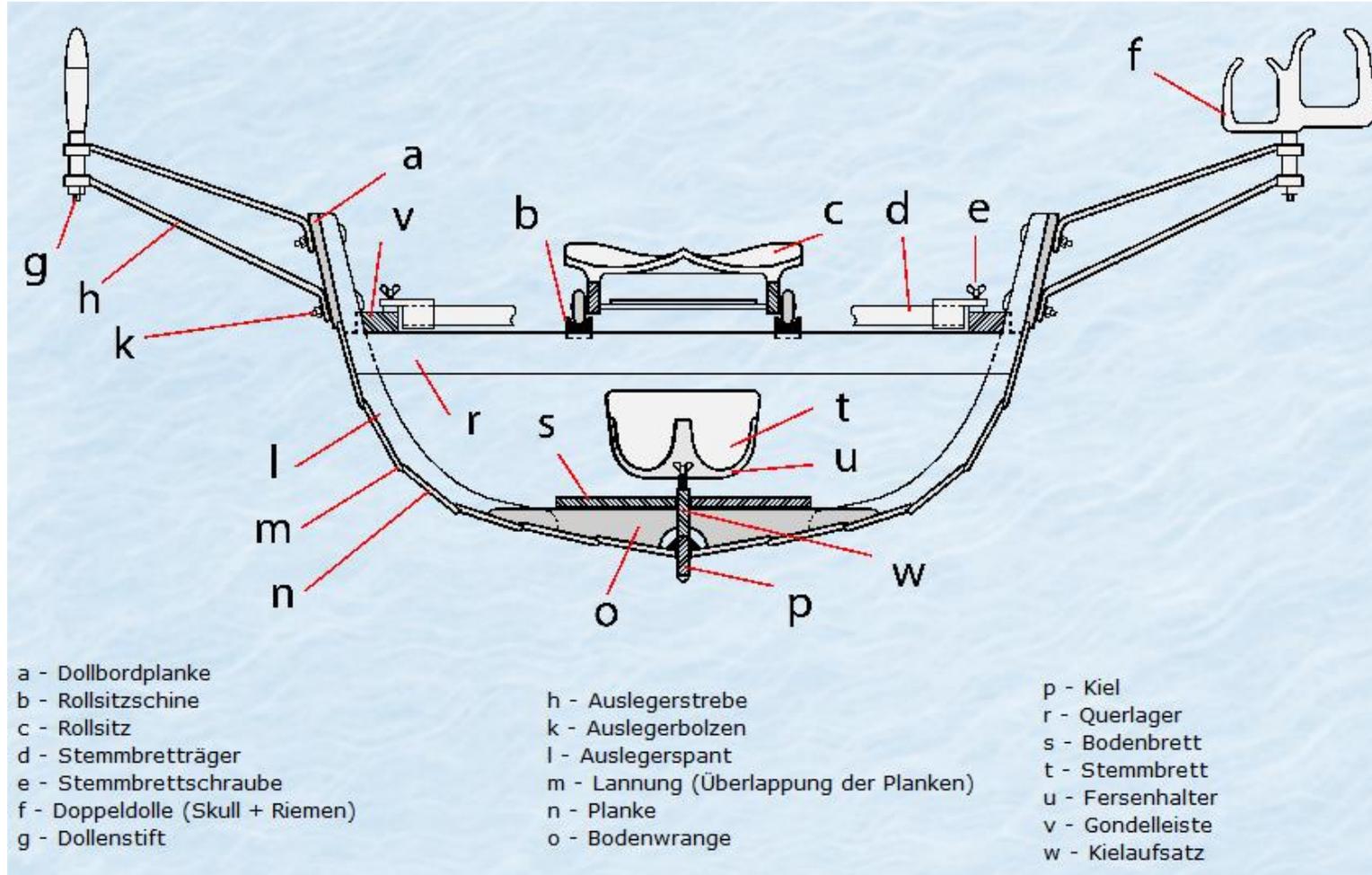
Bootskunde



Backbord

Steuerbord

Bootskunde



Sicherheitseinrichtung am Boot

- Jedes Boot muss einen Bugball haben (weißer elastischer Gummiball mit mind. 4 cm Durchmesser)
 - Jedes Boot hat feste Fersenkappen am Stemmbrett (Gigboote)
 - oder hat ein Fersenband, mit dem der Schuh oder die Ferse des Stemmbretts befestigt sein muss.
- => Der Ruderer muss sich in kürzester Zeit ohne Gebrauch der Hände selbstständig aus dem Boot befreien können.

Der „Socken-Trick“ oder: Wo ist Backbord?

- Um sich als Steuermann zu merken, wo backbord ist, kann man
 - Sich an den Klebestreifen vor dem Ruderblatt orientieren
 - Sich einen roten (backbord) und einen grünen (steuerbord) Socken anziehen

Ein uralter Kapitän eines Piratenschiffs hatte ein Ritual: Morgens nach dem Frühstück ging er in seine Kabine, schloss die Tür ab und zog die Gardinen zu. Kurze Zeit später kam er wieder heraus. Die Mannschaft wollte wissen, was er darin machte, also versuchten sie durch das Schlüsseloch zu schauen. Sie sahen, dass der Kapitän zu einer großen Schatztruhe ging, sie öffnete, etwas herausnahm, ansah, und wieder hinein legte.

Als der Kapitän gestorben war, wollte die Mannschaft wissen, was er da jeden Morgen angesehen hatte. Die Piraten öffneten die Truhe...

... und fanden ein altes, abgegriffenes Stück Pergament. Sie falteten es auseinander. Auf dem Pergament war keine Schatzkarte. Dort standen nur vier Worte:

„**Backbord links** – **steuerbord rechts**“



Bootspflege

- Beim Herausheben der Boote aus dem Lager Beschädigung durch darüber liegende Dollen oder Träger vermeiden.
- Beim zu Wasser lassen der Boote Beschädigungen durch die Steg-Kante vermeiden!
- Skulls / Riemen mit den Blättern voraus tragen, um unbeabsichtigtes Anstoßen zu vermeiden. Auf den Verkehr achten (Radfahrer, Autos)!
- Ablegen der Skulls / Riemen am Steg, Blatt auf dem Rasen, Griff über dem Holz.
- Gigboote dürfen „über Kiel“ eingesetzt werden, indem man sie mit der Kielleiste über das vorgesehene Brett am Steg rutschen lässt.
- **Das Heben / Drehen / Tragen der Boote an den Auslegern ist untersagt!**
- Einsteigen nur über die Einstieg- oder Bodenbretter. **NIEMALS auf die Rollschienen oder die Bootshaut treten!**
- Die Außenhaut ist gründlich zu reinigen und abzutrocknen.
- Schäden sind im Fahrtenbuch einzutragen, ebenso wird ein **Schadensbericht (unter dem Fahrtenbuch)** ausgefüllt. Kleinere Schäden werden direkt repariert.



Quellen:

- <https://www.rish.de/rudern/bootsobleute/steuerleute/>
- http://rudern.sams-server.de/uploads/b53ef894-8d52-4a94-b48d-c487019c5af0/2020-Steuerleute_Steuern.pdf
- <https://www.rudern.de/news/2010/ruderbefehle-sofort-den-richtigen-befehl>
- <https://hrk1872.de/sicherheit/>
 - Informationen zur Ruderordnung, zur Fahrtordnung, die DRV-Sicherheitsrichtlinien etc.
 - Das Video von dem Containerschiff, das durch Heidelberg fährt, zeigt eindrucksvoll, was ein Schiffsführer NICHT sieht.

Fotos vom HRK:

- Dank an Michael Remus, Ariane Mansouri, Sita von Berchem, Michael Nijs, Karina Junghans, u.a.

