

GRV Obleutelehrgang

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Seite
• I. Einleitung	2
• II. Gesetzliches	3
• III. Ruderbefehle	5-6
• IV. Schifffahrtszeichen	7-9
• V. Schallzeichen	9
• VI. Vor und Nach der Fahrt	10
• VII. Steuerkunde	11
• VIII. Kurs	11
• IX. Besondere Steuermanöver	12-14
• X. Überwindung von Staustufen	14-16
• XI. Spezielle Umgebungsbedingungen	16
• XII. Bootskunde	17-18
• XIII. Unfälle	18-19
• XIV. Abschließendes	19

Zusätzlich:

- Die Ruderordnung des GRV
- Bootskundematerial
- Bundeswasserstraßenkarte



Verfasser: Fabian Wenner, 2007

GRV Obleutelehrgang

I. Einleitung

Begriffsbestimmungen, Bedingungen

Der „Obmann“ ist im offiziellen Sprachgebrauch des Deutschen Ruderverbandes (DRV) die Person, die in einem Ruderboot die Verantwortung für Mannschaft und Boot trägt und die Befehle gibt. Auch in der Satzung des GRV wird vom „Obmann“ gesprochen. Hingegen besteht in einigen Ruderclubs die Tradition, den Obmann als „Steuermann“ zu bezeichnen, obwohl streng genommen der Steuermann aber nur derjenige ist, der in einem gesteuerten Ruderboot auf dem Steuerplatz sitzt und die Steuerleine führt. Daneben existiert noch die Bezeichnung „Schiffsführer“, die in den Verordnungen über die Verkehrsordnung auf Wasser verwendet wird. Um Klarheit zu schaffen verwenden wir daher den Begriff „Obmann“. (nachfolgend ist mit Obmann der Einfachheit halber auch die Obfrau gemeint). Der Lehrgang ist speziell für den Rhein und die GRV-Gegebenheiten geschrieben. Für die Teilnahme an der Obleuteausbildung gibt es kein Mindestalter.

Um im GRV Obmann zu werden sind einige Vorbedingungen zu erfüllen. Hier ein Schaubild über die Ruder Kategorien im GRV:

Kategorie	Voraussetzungen	Rechte & Pflichten
Anfänger	<ul style="list-style-type: none"> Jugendschwimmabzeichen in Bronze oder gleichwertige Schwimmbefähigung 	<ul style="list-style-type: none"> Rudern in den Ihnen zugewiesenen Booten mit dem Ihnen zugewiesenen Obmann Schwimmwesten auf dem Rhein angebracht
Ausgebildete Anfänger	<ul style="list-style-type: none"> Grundlegende Ruderausbildung (Befehle, Technik) durch einen Obmann 	<ul style="list-style-type: none"> Rudern in allen freigegebenen Booten außer Skiffs, Einer, Rennboote Steuern, wenn der Obmann es erlaubt
Ruderer	<ul style="list-style-type: none"> 150 Stegkilometer auf dem Rhein Ausreichende Ruderkenntnisse 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe „Anfänger“ Skiffen, Einer- oder Rennboot fahren unter Aufsicht und mit Erlaubnis von Protektor, Vorsitzendem oder Ruderwart
Hilfsobleute	<ul style="list-style-type: none"> Zuvor bereits „Ruderer“ Erfolgreiches Absolvieren einer theoretischen Prüfung 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe „Ruderer“ Sie können auf Wanderfahrten - wenn zu wenig Obleute vorhanden sind - als solche unter Aufsicht eines anderen Obmanns, der nebenher fährt, eingesetzt werden.
Obleute	<ul style="list-style-type: none"> 1000 Gesamt-Ruderkilometer vor der praktischen Prüfung Erfolgreiches Absolvieren einer praktischen Prüfung Kenntnisse in Lebensrettungsmaßnahmen (DLRG-Rettungsschwimmerschein Bronze) Ernennung durch den Vorstand 	<ul style="list-style-type: none"> Auf eigene Verantwortung in allen freigegebenen Booten (außer Skiffs, Einer u. Rennboote) rudern Mit Erlaubnis von Protektor, Vorsitzendem oder Ruderwart Skiff, Einer oder Rennboot fahren Die Aufsicht über Skiff-, Einer- od. Rennbootfahrer übernehmen
Obleute für Einer, Skiff u. Rennboot	<ul style="list-style-type: none"> Ausreichende Ruderfähigkeiten im Skiff / Einer / Rennboot Ernennung durch den Vorstand 	<ul style="list-style-type: none"> Auf eigene Verantwortung in den genannten Booten rudern

GRV Obleutelehrgang

II. Gesetzliches

Die Verordnungen zu Wasser, Definitionen, die Pflichten eines Obmanns

Die Regelungen für den Verkehr auf Wasser sind in der **Binnenschiffahrtsstraßenordnung** (BinSchStrO) festgehalten. Für einige Internationale Gewässer, wie Rhein, Mosel, Donau und Bodensee gelten allerdings noch besondere Zusatzvorschriften, die in den sogenannten „Schiffahrtspolizeiverordnungen“ geschrieben stehen. Die für den Rhein finden sich demnach in der **Rheinschiffahrtspolizeiverordnung** (RheinSchPV). Die Befolgung dieser Vorschriften überwacht die **Wasserschutzpolizei** (WaSchuPo) und die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** (WSV) mit ihren Außenstellen, den **Wasser- und Schifffahrtsämtern** (WSA). Uns am nächsten liegt das WSA Köln, dieses ist auch für unseren Rheinabschnitt zuständig. Die genaue Wiedergabe aller Paragraphen macht wenig Sinn, der Inhalt der für Ruderbootsobleute Wichtigen sei deshalb hier aufgeführt:

- Als **Fahrzeug** wird all das bezeichnet, was sich auf Wasser befindet und sich fortbewegen kann.
- Diese Fahrzeuge unterteilen sich in **Binnenschiffe, Seeschiffe, Fähren, schwimmende Geräte** (z.B. zum Ausbaggern der Fahrrinne) und **Sportfahrzeuge** (alle Fahrzeuge die zu Sport- oder Erholungszwecken verwendet und nicht kommerziell genutzt werden, also auch unsere Ruderboote)
- Oft wird innerhalb dieser Gruppen der Fahrzeuge noch zwischen Groß- und Kleinfahrzeugen unterschieden. **Kleinfahrzeuge** sind unter 20 Meter lang.
- Jedes Fahrzeug, also auch jedes Ruderboot, muss unter der **Führung einer hierfür geeigneten Person** stehen. Geeignet ist man, wenn man auf Frachtschiffen das Schifferpatent, auf Motor- oder Segelbooten den Sportbootführerschein besitzt. Einzig für **muskelkraftbetriebene Boote** (Ruderboote und Kanus) ist laut Gesetz jeder geeignet, der eines besitzt und es sich zutraut. Da aber der GRV Eigentümer der Boote ist, darf auch „er“ entscheiden, wer eines „seiner“ Boote fahren darf. Diese Entscheidung übernimmt der Vorstand für den Verein.
- Steht vor Fahrtantritt nicht fest, wer Obmann ist, so muss eine befähigte Person dazu bestimmt werden, denn es darf pro Boot zwar mehrere Personen mit einer Obmannsberechtigung geben, aber nur **einen**, der wirklich der Obmann ist.

Soviel zu den Definitionen der einzelnen Begriffe in den Vorschriften. Über die Aufgaben, Pflichten und Rechte, die ein Bootsobmann zu tragen hat, liest man unter anderem dort folgendes:

- Der Obmann muss während der Fahrt immer **an Bord** sein. (Schwimmen gehen aus dem Boot vergesst ihr am besten ganz schnell, im Rhein sowieso meist verboten ...)
- Alleine der Obmann ist für die **Befolgung der Vorschriften** verantwortlich. Selbst wenn er andere Ruderer im Boot z.B. zum Steuern delegiert, so kann er sich, wenn diese Fehler begehen, dennoch nicht seiner Verantwortung entziehen.
- Der Obmann darf **nicht übermüdet** sein oder unter **Einwirkung von Drogen** stehen. Die Blutalkoholkonzentration darf maximal 0,5 Promille betragen.
- Die Besatzung hat den **Anordnungen des Obmanns Folge zu leisten**, soweit dies zur Einhaltung der Vorschriften nötig ist. Er sollte sich gegenüber der Mannschaft durch Wissen, Können und Durchsetzungskraft Respekt verschaffen. Er sollte stets **Beherrschung der Situation** vermitteln.
- Der Bootsobmann hat vor Antritt der Fahrt sicherzustellen, dass die ihm anvertraute Mannschaft nach **Zahl und Eignung ausreicht**, die Sicherheit an Bord unter Befolgung der Vorschriften zu gewährleisten. Sollte dies nicht der Fall sein, kann der Obmann es ablehnen, für diese Fahrt die Verantwortung zu übernehmen.
- Wie auch viele andere Vereine hat der GRV eine **Ruderordnung**, die der Obmann wie auch die Mannschaft zu kennen und zu befolgen hat. Auf sie wird im weiteren Verlauf noch eingegangen.

GRV Obleutelehrgang

Auf Wasser muss der Obmann bei allem, was er tut oder anordnet, beachten dass...

- **Menschenleben**, insbesondere die der eigenen Mannschaft nicht gefährdet werden
- Der **Schiffsverkehr**, insbesondere der Berufsschiffahrt nicht unnötig beeinträchtigt wird
- Andere **Fahrzeuge oder Schwimmkörper** (Bojen, Stege, ...) nicht beschädigt werden
- Die **Umwelt** nicht in unvermeidbarem Maße verschmutzt wird.

Bei **unmittelbar drohender Gefahr** jedoch muss er alle Maßnahmen treffen, die Gefahr abzuwenden, auch wenn er dadurch gezwungen ist, von den oben genannten Vorschriften abzuweichen. Er hat also einen **vorausschauenden Kurs** zu fahren, um auf eventuelle Hindernisse wie entgegenkommende Fahrzeuge vorbereitet zu sein. Er muss die **Schwächen und Stärken** der einzelnen Ruderer frühzeitig erkennen und einschätzen können um rechtzeitig Pausen einlegen zu können oder den Steuermann auszuwechseln, sodass das Boot in Gefahrensituationen von einer komplett einsatzbereiten Mannschaft gerudert werden kann.

Es ist **verboten** auf Wasser zu gehen oder die Fahrt fortzusetzen...

- **bei Nacht**
- **Nebel**
- **heftigem Regen oder Schneefall**, der die Sicht stark beeinträchtigt oder ähnliche Umstände (sogenanntes „unsichtiges Wetter“)
- **Gewitter** (Gefahr des Blitzschlags)
- **Sturm** und heftiger Wind (Sobald sich Schaumkronen bilden, Fahrt abbrechen oder gar nicht erst starten)
- die Ruderordnung des GRV sieht außerdem vor, dass nicht mehr gerudert werden darf, wenn die **Hochwassermarkte I** überschritten ist (6,00 Meter Bonner Pegel). Den aktuellen Pegelstand erfährt man im Internet z.B. auf der GRV-Homepage.

Ausnahmen sind nur auf Wanderfahrten gestattet, und auch wirklich nur dann, wenn keine andere Möglichkeit besteht.

Vor dem **Befahren fremder Gewässer** sollte sich ein Obmann über dieses entweder bei erfahrenen Obleuten oder in einem Gewässerführer **erkundigen**, damit er die dort möglichen Fahrverbote für bestimmte Teile der Wasserflächen und Gefahrenstellen kennt. Auf Wanderfahrten sorgt der Ruderwart meist für diese Fahrtenbeschreibungen.

GRV Obleutelehrgang

III. Die Ruderbefehle

Die offiziellen Befehle des Deutschen Ruderverbandes

Ruderbefehle werden durch den Obmann **laut und deutlich** angegeben. Die meisten Befehle bestehen aus einem **Ankündigungsteil** (z.B. „Alles voraus“), nach dem die Ruderer bereits wissen, welcher Befehl nun folgt und sich entsprechend auf das Kommando vorbereiten können, und einem **Ausführungsteil** („Los“). Beide Teile eines Befehls können mit zeitlicher Verzögerung zueinander ausgesprochen werden.

Alles voraus - Los!	Beim Ankündigungskommando „Alles voraus“ werden die Beine gebeugt und die Arme nach vorn gestreckt; Bei „Los!“ drehen alle die Skulls/Riemen auf (senkrecht zum Wasser) und beginnen mit dem Durchziehen.
Ruder halt!	Die Ankündigung „Ruder“ erfolgt beim Einsetzen der Skulls ins Wasser, „Halt!“ beim Ausheben der Blätter. Die Rudertätigkeit wird damit beendet.
Nur Backbord / Steuerbord !	Es wird nur an der entsprechenden Seite gerudert.
Backbord / Steuerbord über!	An der entsprechenden Seite wird stärker gezogen als an der anderen.
Halbe Kraft!	Mit verminderter Kraft weiterrudern.
Freiweg!	Ein beschränkendes Kommando wird aufgehoben.
(Backbord / Steuerbord) streichen!	Die Skulls werden flach auf das Wasser gedrückt um Geschwindigkeit zu reduzieren. Kann auch nur auf einer bestimmten Seite erfolgen.
(Backbord / Steuerbord) stoppen - Stoppt!	Die Skulls werden mit den Blättern verkehrtherum aufgedreht über das Wasser gehalten, um sie bei „Stoppt“ ins Wasser zu drücken. Dadurch wird die Fahrt gebremst. Dies kann auch nur auf einer bestimmten Seite erfolgen.
Alles zurück - Los!	Beim Ankündigungskommando „Alles zurück“ werden die Beine gestreckt, die Griffe an den Körper herangezogen, die Blätter liegen flach auf dem Wasser. Auf „Los!“ rollt man nach vorne und drückt dabei die Skulls / Riemen mit den Blättern falsch herum durch das Wasser.
Wende über Backbord / Steuerbord - Los!	Es wird abwechselnd auf einer Seite rückwärts (Bei Wende über Backbord z.B. die Backbordseite) gerudert, auf der anderen vorwärts. Befinden sich Anfänger im Boot ist es sinnvoll, nach „Wende über Backbord“ ein erläuterndes „Backbord rückwärts beginnt“ einzufügen.
Ruder/Backbord/Steuerbord lang!	Die Skulls/Riemen werden parallel zum Boot gelegt, und zwar mit den Blättern zum Heck. Dies ist manchmal an Engstellen oder generell beim Anlegen nötig. Das Kommando ist auch nur für eine Seite möglich.
Breithalten!	Um dem Boot mehr Stabilität zu verschaffen, ist es manchmal nötig, die Skulls auszustrecken und beide Griffe mit einer Hand festzuhalten, mit den Blättern flach aufs Wasser. Dies wird durch „Breithalten“ angekündigt.
Achtung auf Backbord / Steuerbord!	Auf der entsprechenden Seite befindet sich ein Hindernis, dass beim Rudern beachtet werden soll. (Z.b. Treibgut)

GRV Obleutelehrgang

Hochscheren!	Dieses Kommando wird bei hohem Wellengang gegeben. Beim Vorrollen drückt die Mannschaft dabei die Griffe besonders tief ins Boot, um nicht mit den Blättern in den Wellen hängen zu bleiben.
In Vorlage!	Alle Ruderer rollen auf ihren Rollbahnen ganz nach vorne (in die Auslage), vergleichbar mit „Alles voraus“. Dieser Befehl kann z.B. bei senkrecht herannahenden Wellen nützlich sein, um durch die Gewichtsverlagerung im Boot den Bug anzuheben.

Einige Befehle sind speziell für das Ein- und Aussteigen sowie den Transport des Bootes zum Steg und zurück gedacht.

Mannschaft macht sich fertig zum Einsteigen - stößt ab und steigt ein!	Auf „Mannschaft macht sich fertig zum Einsteigen“ steigt jeder Ruderer mit einem Fuß auf das Einstiegsbrett, der andere befindet sich (noch) auf dem Steg. Dabei muss sich der Rollstuhl hinter dem Fuß befinden. Eine Hand ist am Griff des wasserseitigen Skulls, welches bis zum Klemmring in die Dolle hineingedrückt wird. Bei „stößt ab und steigt ein“ stoßen sich alle mit dem verbleibenden Fuß vom Steg ab und setzen sich direkt auf den Rollstuhl.
Mannschaft schraubt Backbord/Steuerborddolle auf - macht sich fertig zum Aussteigen - steigt aus und nimmt Backbord/Steuerbordskull mit.	Wenn das Boot durch den Steuermann am Steg befestigt ist, schrauben die Ruderer, sofern das Boot nicht mit offenen Dollen versehen ist, auf „Mannschaft schraubt Backbord/Steuerborddolle auf“ die jeweilige Dolle auf. Bei „macht sich fertig zum Aussteigen“ stellt die Mannschaft den wasserseitigen Fuß auf das Einstiegsbrett und steigt bei „steigt aus und nimmt Backbord/Steuerbordskull mit.“ auf den Steg, wobei das jeweilige Skull aus der wasserseitigen Dolle herausgenommen und auf den Steg gelegt wird.
Ans Boot!	Die Mannschaft wurde vom Obmann sinnvoll am Boot verteilt (Ausgeglichene Kräfte am besten Diagonal) und greift ans Dollbord.
Boot geht in die Hände - Hoch!	Auf „Hoch“ heben alle Mitrunderer das Boot gleichzeitig an. Liegt es auf dem Boden, so sollte es aus den Knien, nicht aus dem Rücken heraus angehoben werden!
Boot geht vorsichtig ab!	Das Boot wird langsam zu Boden oder in die Stellage gelassen.
<Seite> dreht (hoch)!	Eine bestimmte Seite des Bootes, die anhand der Umgebung bestimmt wird (z.B. „Ufer dreht hoch“) wird angehoben, die gegenüberliegende Seite wird dabei abgesenkt. Die Mannschaftsmitglieder auf der hochdrehenden Seite stützen das Boot mit den Knien und greifen unter dem Boot durch an das Dollbord der anderen Seite, worauf sie das Boot herumdrehen.
Boot geht auf die Schultern / über die Köpfe / unter die Achseln / in die Hände ab!	Will man das Boot über/auf einen hohen Gegenstand heben, so kann man je nach Höhe „Boot geht auf die Schultern“, „Boot geht über die Köpfe“ oder „Boot geht unter die Achseln“ verwenden. Das Boot wird dabei von allen auf Schulterhöhe angehoben. Auf „Boot geht in die Hände ab“ wird es wieder auf normale Tragehöhe hinuntergelassen.

GRV Obleutelehrgang

IV. Schifffahrtszeichen

Schilder auf den Wasserstraßen

Wie auch an Land gibt es auf Wasser Schilder. Diese sind, um Verwechslungen zu vermeiden, fast immer viereckig, während Straßenschilder an Land dreieckig oder rund sind. Man unterscheidet zwischen festen Schifffahrtszeichen (Schilder, Lichter), Schifffahrtszeichen auf Wasser (Bojen, Stangen, etc.) und optische Bezeichnung von Fahrzeugen. Zunächst einmal soll es um die festen Schifffahrtszeichen gehen: (Auf unrelevante Zeichen wurde verzichtet) Rote Zeichen bedeuten immer Ge- bzw. Verbot, Blau signalisiert eine Empfehlung. Mit einem * versehene Schilder gelten zwar nur für die Großschifffahrt, es ist aber trotzdem immer sinnvoll sie zu kennen um zu Wissen wie sich andere Schiffe hier verhalten werden.

	Durchfahrt verboten. Manchmal mit weißem Dreieck an einer Seite, Vorsicht!		* Durchfahrt gestattet, mit Gegenverkehr rechnen
	Fahren außerhalb der angezeigten Begrenzung (weiße Markierung) verboten		* Durchfahrt gestattet, kein Gegenverkehr
	Durchfahrt für Fahrzeuge unter Muskelkraft verboten		Durchfahrt für Fahrzeuge unter Muskelkraft empfohlen
	Durchfahrt für alle Sportfahrzeuge verboten (also auch Ruderboote)		Durchfahrt für alle Sportfahrzeuge empfohlen
	* Überholverbot		* Überhol- und Begegnungsverbot
	Verbot für alle Fahrzeuge außer Muskelkraftbetriebene (für Ruderer also erlaubt)		* Schallsignal geben (Für Muskelkraftbetriebene nicht zwingend, aber auf Schallsignalen anderer achten)
	Anhalten (z.B. vor Schleusen)		Vorsicht!
	Pfeilrichtung einschlagen		Empfehlung in Pfeilrichtung zu fahren

GRV Obleutelehrgang

	Einschränkung, z.B. der Durchfahrtshöhe, Geschwindigkeit, ... (oft auf zusätzlicher Tafel angegeben)		Ende eines Verbots, eines Gebots oder einer Einschränkung
	Frei fahrende Fähre		Nicht frei fahrende Fähre (z.B. an Seil befestigt), selten aber wichtig!
	Einmündende Wasserstraße		Wehr!
	Durchfahrt verboten (Lichter, an Schleusen), Siehe auch Kapitel VIII. „Signale an Schleusen“		Fahrwasserteilung (Rot-Grün gestreifte Boje)
	Fahrwasserabgrenzung linke Flussseite (grüne Bojen / Pfeiler)		Fahrwasserabgrenzung rechte Flussseite (rote Bojen / Pfeiler)

Optische Bezeichnung von Fahrzeugen

Es gibt Lichter und Tafeln an Wasserfahrzeugen, wie sie vielfältiger nicht sein könnten. Hier sind einmal die drei wichtigsten Schiffsgattungen aufgeführt, weggelassen sind die äußerst seltenen Schleppverbände. Obwohl man nicht bei Dunkelheit rudern sollte, sind die Beleuchtungen der Schiffe bei Nacht trotzdem gut zu wissen.

Fahrzeug	Kennzeichnung bei Nacht	Verhalten
Motorschiff	<ul style="list-style-type: none"> • Weißes Rundum-Topplicht (Wenn länger als 110 Meter: 2 Lichter) • Seitenlichter: Steuerbord grün, Backbord rot • Weißes Hecklicht 	Ausweichen
Schubverband	<ul style="list-style-type: none"> • Drei weiße Topplichter in Form eines Dreiecks • Seitenlichter wie Motorschiff • Drei weiße Hecklichter in einer waagerechten Linie 	Ausweichen. Fahrzeug ist meist sehr breit und lang!
Mit Segel- oder Muskelkraft betriebenes Schiff	<ul style="list-style-type: none"> • Weißes Rundum-Topplicht 	
Stillliegendes Schiff, Steg	<ul style="list-style-type: none"> • Weißes Rundum-Topplicht 	Ankerketten!

GRV Obleutelehrgang

Ein Segelboot mit einem schwarzen Zylinder am Mast zählt als Motorboot, da es den Motor eingeschaltet hat.

Wenn flussaufwärts fahrende Schiffe an ihrem Steuerhaus eine blaue Tafel mit weißem Licht in der Mitte ausklappen, wollen sie einem anderen, flussab fahrenden Schiff signalisieren, dass sich beide jeweils auf ihrer Steuerbordseite anstatt auf ihrer Backbordseite begegnen sollen. (Normalerweise begegnen sich alle Schiffe, wie auch auf normalen Straßen an Land die Autos, an Backbord = Rechtsverkehr). Hat das flussab fahrende Schiff die Absicht des flussauf fahrenden Schiffes erkannt und stimmt ihr zu, so klappt es ebenfalls seine blaue Tafel auf Steuerbord heraus. Ruderboote müssen sich zwar nicht an die durch die blaue Tafel vorgeschriebene Begegnungsweise halten, es hilft aber bei der Abschätzung des Kurses eines Schiffes, wenn man die Bedeutung der Tafel kennt.

Polizei, Feuerlöschboote, Wasserrettung, Zoll und Bundespolizei führen im Einsatz ein blaues Blinklicht.

An manchen Schiffen befinden sich außerdem untereinander angeordnet blaue Kegel, mit der Spitze nach unten. Bei Nacht sind die blauen Kegel durch blaue Rundumlichter ersetzt.

	Fracht	Mindestabstand beim Stillliegen
1 Kegel	Leicht Entzündliche Stoffe	10 Meter
2 Kegel	Gesundheitsschädliche Stoffe	50 Meter
3 Kegel	Explosive Stoffe	100 Meter

[Daneben gibt es noch sogenannte Vorrangschiffe, sie führen einen dreieckigen roten Wimpel. In Schleusen, engen Durchfahrten, etc. sind sie vorzulassen.]

V. Schallzeichen

Die wichtigsten der Schallzeichen (um sie deuten zu können)

- Ein kurzer Ton 1 Sekunde
- Ein langer Ton 4 Sekunden

–	Achtung
• • • •	Ich bin manövrierunfähig
• – • – • – • –	Bleib-Weg-Signal (Z.b. es tritt Gas aus), ca. 15 Min lang
• • • • • • • • (Folge kurzer Töne)	Zusammenstoß droht
[• / • •	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord / Backbord]
[– • / – • •	Ich wende über Steuerbord / Backbord]
[– – • / – – • •	Ich will an Ihrer Steuerbordseite / Backbordseite überholen]
[– – –	Ich will überqueren (Bei Ein- und Ausfahrten z.B. in Häfen)]
[– – – • / – – – • •	Ich will meinen Kurs nach Steuerbord / Backbord richten (")]
[• • •	Meine Maschine geht rückwärts]
[• • • • •	Man kann mich nicht überholen]
3 Mal 3 Töne in unterschiedl. Höhe	Ich fahre nur nach meinem Radarschirm, nicht nach Sicht. <i>Unbedingt ausweichen! Ruderboote erscheinen nicht auf Radarschirmen!</i>

GRV Obleutelehrgang

VI. Aufgaben des Obmanns an Land (Vor und Nach der Fahrt)

Drumherum

Vor der Fahrt müssen folgende Maßnahmen erfolgen, am besten auch in dieser Reihenfolge:

- **Erster Eintrag ins Fahrtenbuch.** Dieser hat zu enthalten: Fahrtennummer, Datum, Zeit der Abfahrt, Nachnamen der Mannschaftsmitglieder, Kennzeichnung des verantwortlichen Obmanns und des Steuermanns sowie, soweit dies feststeht, das Fahrtziel. Hier reicht es oft, nur die beabsichtigte Fahrtrichtung anzugeben (also flussauf oder flussab). *Das Fahrtenbuch ist ein Dokument, es ist von versicherungstechnischer Relevanz und wird benötigt um die Kilometerstatistik zu erstellen. Daher hat dieser Eintrag gut lesbar und vollständig zu sein.* Hinter den Namen schreibt man bei Alten Herren oder Alten Damen ein „(AH)“ oder „(AD)“, bei Gästen ein „(G)“ und bei Anfängern ein „(A)“.
- **Skulls/Riemen, Rollsitze, Steuermannssitz, Steuer, Abdeckungen und sonstiges Zubehör** zum Steg bringen. Dabei das Material auf Schäden überprüfen!
- **Boot zum Steg** bringen. Dabei kann der Bootswagen benutzt werden. Auch hierbei ist auf Schäden am Boot zu achten.
- Die (vom Ruderwart zugeteilte) **Mannschaft auf die Ruderplätze verteilen.** Dabei ist besonders auf die Eignung Rücksicht zu nehmen.
- **Dollen öffnen, Bugleine lösen.**
- **Das Boot zu Wasser lassen:** Entweder über eine am Steg angebrachte Rolle oder parallel zum Steg. Bei ersterem Boot an der Bugleine neben den Steg ziehen (abhalten!) und am oberen Stegende festhalten oder festhalten lassen. Bei Wellen das Boot lieber noch etwas auf dem Steg liegen lassen und abwarten, bis sich das Wasser beruhigt hat!
- **Zubehör einlegen.** Bei ungeübten Ruderern nicht vergessen alles zu **überprüfen!**
- Bei Wellengang zu mehreren das Boot vom Steg **abhalten**, um Schäden zu vermeiden.
- Den **Bootswagen** nicht auf dem Weg stehen lassen, sondern ihn auf den Steg stellen, um zu verhindern, dass jemand ihn mitnimmt.
- Sind alle **Tore verschlossen bzw. angelehnt?** Hat jemand einen **Schlüssel** für das Bootshaus dabei?

Nun kann mit dem Ablegevorgang (siehe Kapitel IX.) begonnen werden.

Nach dem Anlegen geht man am Besten so vor:

- Material und Boot zum **Bootshaus bringen, reinigen** und an die **vorgesehenen Plätze bringen.**
- **Fahrtenbucheintrag** vervollständigen: tatsächliches Fahrtziel, Ankunftszeit, Ruderkilometer und Bemerkungen über aufgetretene Schäden oder besondere Vorkommnisse eintragen.
- Alle **Tore schließen.** Befinden sich der **Bootswagen** oder die **Böcke** noch draußen?
- **Mannschaft entlassen**

Bitte beachte auch den Abschnitt „Wann ist es verboten auf Wasser zu gehen“ (Kapitel II)

GRV Obleutelehrgang

VII. Steuerkunde

Benutzung des Steuer, Bestimmung des Kurses eines Bootes

Man unterscheidet zwischen aktivem und passivem Steuern. Beim **passiven Steuern** zieht entweder der auf dem Steuersitz sitzende Steuermann oder der am Fußsteuer, also auf Ruderplatz 1 Sitzende Ruderer an der Steuerleine und führt so durch einseitiges Bremsen des Bootes eine Kursänderung herbei. Kommt das Boot in eine Situation, in der passives Steuern alleine nicht ausreicht, so wird der Obmann, der durch seine Ruderbefehle das **aktive Steuern** kontrolliert, eine Kursänderung des Bootes durch einseitig stärkeres Durchziehen der Ruder bewirken. In Booten ohne Steuer ist aktives Steuern die Regel. Der Obmann sitzt dabei am besten auf Platz 1, wo er den besten Überblick, aber auch die beste Kraft-Wirkungsrelation an seinen Skulls hat.

- Passives Steuern ist fahrthemmend, da man auf einer Seite bremst. Deshalb sollte das Steuer generell möglichst wenig gebraucht werden. Wenn es doch nötig ist, das Steuer zu bedienen, dann um rechtzeitig, kleine Kurskorrekturen anzubringen.
- Das Steuer wird nur bedient, wenn die Skulls oder Riemen frei von Wasser sind, die Ruderer also gerade vorrollen.
- Das Steuer immer nur leicht betätigen, da sonst das Boot aus dem Gleichgewicht gerät.
- Eine Fahrtrichtungsänderung durch passives Steuern ist nur möglich, wenn das Boot auch wirklich fährt, und nicht zusammen mit dem Wasser, auf dem es schwimmt, treibt.

Beim **Rückwärtsrudern** die Steuerleine stramm halten, da sonst das Steuerblatt quer zur Fahrtrichtung gedrückt wird und die Fahrt bremst.

VIII. Kurs

Wo man am besten fährt

Geht es um den besten Kurs eines Ruderbootes, so hat man insbesondere auf dem Rhein zwei Fälle zu unterscheiden, nämlich ob man flussauf- oder abwärts fährt.

- Beim **Aufwärtsfahren** sollte in der Regel **so nah wie möglich am Ufer**, und zwar in der **Innenkurve** eines Flusses gefahren werden, da hier die Strömung am schwächsten und der Fluss flacher ist, weshalb auch die Fahrrinne für die Großschiffahrt meist nicht hier liegt. Keine Regel ohne Ausnahme: Ist die Außenkurve nur sehr kurz - lohnt es sich also nicht zu kreuzen um sie zu umfahren - oder ist die Innenkurve durch Kribben o.Ä. verbaut, kann man auch die Außenkurve zum hochfahren benutzen.
- Beim **Umfahren von Stegen** flussaufwärts nähert man sich zunächst dem Hindernis bis ca. zu dem Punkt, wo der Steg mit einem Seil am Ufer befestigt ist, auf normalem Uferabstand. Dann fährt man heraus bis der Uferabstand ausreicht um das Hindernis zu passieren, um unmittelbar danach wieder an das Ufer heranzufahren.
- Nähert sich beim Flussaufwärtsfahren nahe dem Ufer ein ebenfalls flussaufwärts fahrendes, schnelleres Ruderboot, so weicht man ins schlechtere Fahrwasser (d.h. weiter raus) aus und lässt dem herannahenden Boot den Kurs nahe dem Ufer, um den **Überholvorgang** zu beschleunigen.
- Fährt man **flussabwärts**, möchte man natürlich die Strömung ausnutzen, und fährt dementsprechend nicht mehr nah am Ufer, sondern mehr in Flussmitte. Dabei bleibt man jedoch immer noch in der Innenkurve, z.B. außerhalb der Fahrrinne entlang der Bojenreihe, es sei denn man ist mit dem Gewässer bestens vertraut oder das Ziel befindet sich in einer Außenkurve.
- Egal ob beim Hoch- oder Herunterfahren: In der Fahrrinne hält man sich in der Regel also nur so kurz wie möglich und nur beim Wechsel von einer Innenkurve in die Andere auf („**Kreuzen**“).

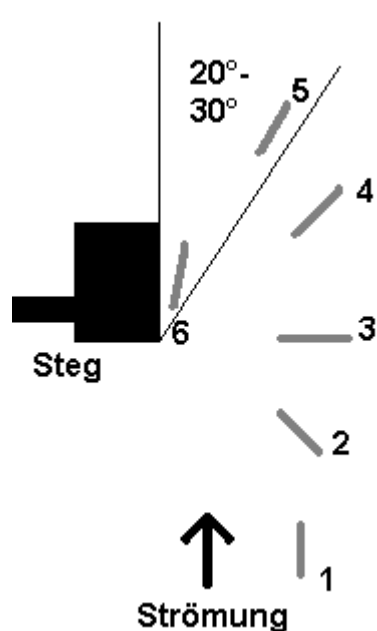
GRV Obleutelehrgang

IX. Die Steuermanöver im Einzelnen / Besondere Situationen

Anlegen, Ablegen, Kribben, Schiffe

1. Das Ablegen

Zu Beginn des Ablegemanövers wird das Boot mit der Bugleine am oberen Stegende festgehalten. Der Obmann hat sich vergewissert, dass der beabsichtigte Kurs frei von Schiffen ist. Liegt ein Schiff vor dem Steg, geht er dazu noch einmal auf die Promenade hoch. Herrscht Schiffsverkehr vor dem Steg wird gewartet und abgehalten, wenn nötig. Zunächst lässt man den Steuermann (soweit vorhanden) einsteigen, die restliche Mannschaft steigt mit einem Fuß auf das Einstiegsbrett und hält das Boot so gleichzeitig fest, die Bugleine kann gelöst werden, die restliche Mannschaft steigt zusammen ein. Bei wackeligen Booten, ungeübter Mannschaft oder einem Schiff, das vor dem Steg liegt, kann man auch nacheinander einsteigen lassen und auf Abstoßen verzichten. Stattdessen die Einstellungen während sich die Mannschaft noch mit einer Hand am Steg festhält vornehmen. Bei erfahrener Mannschaft oder herannahenden Wellen direkt abstoßen und die Einstellungen auf Wasser zwischen GRV- und BPS-Steg, wo Strömung und Wellen minimal sind, nachholen. Hierbei sollte immer ein Mannschaftsmitglied fahrbereit sein. Am Heck eines eventuell vor dem Steg liegenden Schiffes langsam in Richtung Flussmitte vorbeistasten, sobald wie möglich erneut Überblick über die Schifffahrt verschaffen. Die Durchfahrt zwischen der Rampe unterhalb des Rheinpavillons und dem Heck des Personenschiffs ist strömungsarm, die Strömung erfasst das Boot danach schlagartig! Auch ist sie bei Niedrigwasser manchmal so schmal, dass es tatsächlich sinnvoll sein kann, verkehrtherum abzulegen, um das Heck besser umfahren zu können. Auf der Beueler Seite angekommen, lässt man die Mannschaft noch einmal „nachstellen“.



2. Das Anlegen

Das Anlegen erfolgt auf strömenden Gewässern immer gegen die Strömung, auf wenig bis gar nicht strömenden Gewässern (Otto-Maigler-See, Mosel, ...) gegen den Wind. Die Ausgangsposition für ein Anlegemanöver ist eine Position, bei der der Winkel zwischen Stegkante und Boot ungefähr 20°-30° beträgt (5), bei schwacher Strömung / schwachem Wind eventuell weniger. Um in diese Position zu gelangen, ist häufig (z.B. auch wenn man sich dem GRV Steg von flussauf her nähert) noch eine Wende nötig, in diesem Fall über Backbord. (1-4) Eine Wende erfolgt immer mit der Strömung des Flusses, d.h. das Ende des Bootes, das mit Hilfe der Strömung gedreht werden soll, wird in die Strömung hinein gebracht. Diese muss rechtzeitig erfolgen, lieber zu früh als zu spät beginnen! Richtpunkt für den Beginn kann am GRV der Steg der Bonner Personenschiffahrt sein. Ist das Wasser vor dem Steg durch Wellen aufgewühlt, empfiehlt es sich vor dem Anlegen das Boot eine Zeit lang auf der Stelle zu halten, und ruhigeres Wasser abzuwarten. Nun kann das eigentliche Anlegemanöver beginnen: Der Steuermann oder aktiv steuernde Obmann fährt mit der Bugspitze auf das obere

Drittel des Steges zu. Die Geschwindigkeit des Bootes wird den Gegebenheiten angepasst, bei Bedarf also „halbe Kraft“ rudern. Bevor sich das Boot dem Steg soweit genähert hat, dass der Durchzug der Skulls/Riemen auf Stegseite behindert wird, „Ruder halt“ und den Befehl, die Skulls/Riemen auf der Stegseite lang zu machen, geben. Wenn die Bootsspitze sich kurz vor dem Steg befindet, zieht der Steuermann kräftig an der Steuerleine auf die dem Steg entgegengesetzte Seite (6). Dadurch legt sich das Boot parallel zum Steg. Diese Bewegung kann auch dadurch erreicht werden, dass die Ruderer auf der dem Steg abgewandten Seite stoppen. Nun steigt zuerst der Steuermann aus und

GRV Obleutelehrgang

hält das Boot am oberen Stegende fest, während sich die Mannschaft noch am Gitter des Steges festhält. Ist das Boot fest, wird mit den Befehlen zum Aussteigen fortgefahren. Bei schwacher Strömung und wechselndem Wind (Maiglersee) eventuell nicht nur den Bug, sondern auch das Heck am Ufer befestigen (z.B. mit der Steuerleine).

3. Begegnungen mit der Schifffahrt

Großschiffe üben eine **Sogwirkung** aus, daher nicht zu nah an oder hinter sie fahren! An einer flachen, aber normalerweise zum Rudern ausreichend tiefen Stelle können Großschiffe durch diese Sogwirkung in Höhe ihres Bugs das „**Wasser wegziehen**“, sodass ein Ruderboot auflaufen kann. Wenn die Bugwelle das Ufer erreicht, steigt der Flusspegel jedoch sehr plötzlich wieder, und kann ein Ruderboot auf das Ufer drücken.

Bevor man die Schifffahrtsrinne kreuzt, muss man sicherstellen, dass sich keine Schiffe nähern. Ihr **toter Winkel**, also der Bereich vor dem Schiff in dem der Kapitän nicht sehen kann was sich auf dem Wasser befindet, kann bis zu 300 Meter betragen! Besonders die Geschwindigkeiten von Talfahrern sind leicht zu unterschätzen! Nicht mit Ausweichmanövern von Großschiffen rechnen, da diese sehr träge auf Steuermanöver reagieren und ihr Bremsweg bis zu 3 Kilometer beträgt. Es gilt: **Immer rechtzeitig ausweichen und den nötigen Raum zum Manövrieren lassen!**

Vorfahrtsregel: Berufsschifffahrt vor Segel vor Muskelkraft vor Motorboot

Weiterhin gilt:

- An Flussmündungen und Hafeneinfahrten besondere Vorsicht walten lassen! Man beachte den Verkehr in oder aus diesen Einmündungen sowie Wendemanöver der Großschifffahrt. Auch Schallzeichen können hier hilfreich sein (Siehe Kapitel V.)!
- Besondere Aufmerksamkeit muss auch an- oder ablegenden Personenschiffen und Fähren geschenkt werden. Hat man das bevorstehende Schiffsmanöver durchschaut, rasch passieren oder rechtzeitig anhalten, wenden, auf der Stelle halten und abwarten. Hilfreich ist es, bei Fähren Blickkontakt zum Schiffsführer herzustellen, und per Handzeichen o.Ä. auszumachen, wer zuerst fährt. Vorsicht: Nicht alle Schiffe legen, wie wir, gegen die Strömung an!
- Das Verhalten anderer Schiffe zueinander beachten (Begegnung, Überholen, etc.) und rechtzeitig darauf reagieren. (Siehe auch „blaue Tafel“, Kapitel IV.)
- Vorbeifahrt an Arbeitsfahrzeugen und ankernden Schiffen besonders an der gesperrten Seite nur unter Vorsicht (Ankerketten, Sog, ...). Manche am Ufer vor Anker liegende Schiffe haben zur Kennzeichnung ihrer Ankerkette eine gelbe Boje ausgeworfen. Nicht zwischen dieser und dem Schiff hindurchfahren!

Manche Schiffe erzeugen Wellen. Ob und wie stark sie dies tun, hängt von sehr vielen unterschiedlichen Faktoren wie Flussgrundbeschaffenheit und Alter des Schiffsmotors ab.

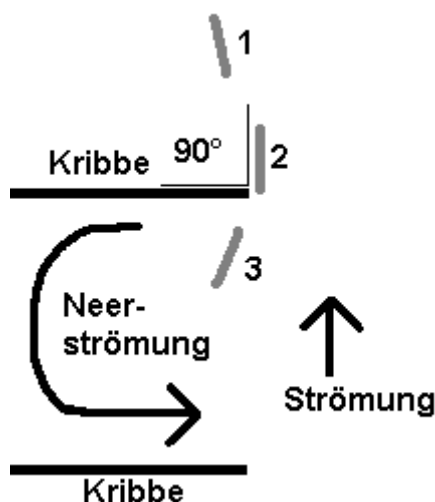
Sind die **Wellen** nur klein oder in großem Abstand zueinander (große Wellentäler), sind sie mit Ruderbooten gefahrlos in jedem Winkel zu passieren. Zu großen bzw. in kurzem Abstand aufeinander folgenden Wellen sollte man dagegen parallel gehen und diese annehmen. Wenn man Wellen senkrecht passiert, kann es je nach Situation klug sein, „Halbe Kraft“ oder „Ruder halt“ zu geben sowie die Mannschaftsmitglieder auf ihren Rollbahnen bis ganz nach vorn rollen zu lassen (in die Auslage/Vorlage), sodass durch die entstehende Gewichtsverlagerung der Bug etwas aus dem Wasser gehoben wird und dadurch das Boot besser vor Wellen geschützt ist. Zwischen zwei sich begegnenden oder überholenden Schiffen entstehen gefährliche **Kreuzwellen**, deshalb niemals dort hindurchfahren!

Generell ist auch der Befehl „Hochscheren“ oft sinnvoll, wenn außerhab des Bootes kleine bis mittlere Wellen das Vorrollen und damit Vorziehen der Skulls behindern.

GRV Obleutelehrgang

4. Kribben fahren

„Kribben“ - manchmal auch „Buhnen“ genannt - sind schmale Landzungen, die an Flüssen errichtet werden um die Fließgeschwindigkeit zu erhöhen und eine Versandung der Fahrrinne zu verhindern. Die nächsten Kribben von uns aus befinden sich einmal ca. 1 km flussabwärts auf unserer (Bonner) Seite, dann auf Höhe der Kaimauer auf Oberkasseler Seite und zwischen der Godesberger Fähre und dem Rheinhotel Dreesen wiederum auf unserer linken Rheinseite. Das Besondere an Kribben ist, dass



sich zwischen ihnen eine sogenannte „Neerströmung“ bildet. Während der Fluss zum großen Teil einfach an der Kribbe vorbeifließt, trifft ein kleiner Teil des Wassers auf die Spitze der Kribbe und wird dann zum Land hin gedrängt. Von dort fließt dieses Wasser am Ufer entlang aufwärts(!) bis zur nächsten Kribbe oberhalb und an ihr entlang wieder zum Fluss. Die Neerströmung ist also eine flussaufwärts gerichtete Gegenströmung, die für uns Ruderer Gefahren, aber auch Vorteile mit sich bringt: Flussaufwärts fahrende Boote können die Neerströmung ausnutzen, indem sie sich von unten in einem fast-90°-Winkel der Kribbenspitze nähern (1), und sobald diese erreicht ist hart in Richtung des Zwischenraumes der Kribben steuern oder dorthin überziehen, allerdings nicht zu weit in die Kribbe hinein! (2) Die Neerströmung nimmt das Boot dann flussaufwärts mit (3) und man spart sich etwas Anstrengung. Das Gefährliche dabei ist der Punkt,

bei dem das Boot die Kribbenspitze passiert. Ist der Anfahrtswinkel erheblich kleiner als 90°, erfasst die Strömung das Boot und zieht es weit hinaus in den Fluss, kann es sogar herumdrehen. Ist der Winkel dagegen zu groß, besteht die Gefahr, auf die Kribbe aufzufahren. Hier ist also Vorsicht angebracht - nur Übung macht den Meister!

5. Stromschnellen und Wildwasser

Jeder sollte wissen, dass Stromschnellen kein geeignetes Ruderrevier sind. Sollte man allerdings z.B. auf Wanderfahrten trotzdem damit konfrontiert werden, gilt es, folgende Regeln zu befolgen:

- Die Mannschaft sollte immer darauf gefasst sein, bei einem Auflaufen schnell auszusteigen, um weiteren Schaden an den Booten zu verhindern
- Halbe Kraft rudern
- Boot parallel zum Ufer halten, sonst kann die starke Strömung es umtreiben, und man steuert so unter Umständen direkt auf das Ufer zu
- Dort fahren, wo das Wasser sich nicht kräuselt, meist eine Stelle im Fluss, an dem das Wasser in Form eines V mit der Spitze nach vorn relativ ruhig ist.

6. Durchfahren von engen Stellen

An bestimmten Stellen kann eine Durchfahrt zu schmal sein für ausgebreitete Skulls oder Riemen. Sind diese Durchfahrten nur kurz, so nimmt man vorher genügend Fahrt auf und passiert die Engstelle mit langgenommenen Skulls / Riemen. Auf längeren Engstrecken muss man die sogenannten „Schleusenschläge“ benutzen. Diese sind nichts anderes als die normalen Skull- und Riemenbewegungen beim Vorwärts- oder Rückwärtsfahren, nur dass sie parallel zum Boot und nicht mit ausgebreiteten Skulls ausgeführt werden.

GRV Obleutelehrgang

X. Das Überwinden von Staustufen

Verhalten an Schleusen und Bootsgassen

Man begann Anfang des vorletzten Jahrhunderts damit, Flüsse mit Staustufen auszurüsten, um den Wasserpegel zu heben und damit Schiffsverkehr möglich zu machen, später um durch Wasserkraftwerke Strom zu gewinnen. Damit Schiffe diese kleinen „Staudämme“ überwinden können, baute man Schleusen, die sicherlich bequemste Art eine Staustufe zu überwinden. Des Weiteren bestehen die Möglichkeiten des Umtragens, der Benutzung einer Bootsschleppe oder einer Bootsgasse.

1. Schleusen

Es gibt verschiedene Arten von Schleusen: Bootsschleusen zur Selbstbedienung und Schiffahrtsschleusen für die Großschiffahrt, die von Schleusenwärtern bedient werden.

Bei der Schleusenankunft ist folgendes zu beachten:

- Rechtzeitig vor dem Halteschild oder Lichtsignal stoppen und am Ufer / an der Mole anlegen.
- Wehre erzeugen Sog! Abstand halten, nicht heranfahren!
- Schiffahrtsschleuse: Wenn Schleuse geschlossen, an Land zum Haus des Schleusenmeisters gehen und anfragen bzw. dort anrufen, auf Lichtzeichen warten
- Bootsschleuse: Ist die Schleusenammer geleert, zunächst das Untertor verschließen und die Kammer mit Wasser füllen, indem die Schotten geöffnet werden. Ist die Kammer fertig gefüllt, Obertor öffnen. Dies alles geschieht je nach Schleuse mit Handkurbeln oder elektrischem Antrieb.

Signale an Schleusen

Gelangt man an eine Schleuse, so kann man folgende Lichter antreffen. Während kleine Schleusen (z.B. an der Lahn) nur ein rotes Licht zur Verfügung haben, können andere Schleusen unterschiedliche Signale geben:

Ein bzw. zwei grüne Lichter	Einfahrt in die Schleusenammer gestattet
Ein rotes Licht bzw. zwei rote Lichter übereinander	Schleuse außer Betrieb
Ein rotes Licht bzw. zwei rote Lichter nebeneinander	Warten, Schleuse beschäftigt
Ein rotes und ein weißes bzw. grünes Licht	Vorbereitung zur Einfahrt treffen, Erlaubnis zur Einfahrt ist jederzeit zu erwarten

Schleuseneinfahrt:

- Weisungen des Schleusenpersonals beachten (Nicht Bootsschleuse)
- Immer nach der motorisierten Schiffahrt einfahren, nicht neben große Schiffe legen
- An der Wand mithilfe von Piddelhaken festhalten.

Beim Schleusen:

- Obertor schließen, Schotten am Untertor öffnen, warten bis die Kammer geleert ist, dann das Untertor öffnen. (Nicht an Schiffahrtsschleusen)
- Bei Talfahrten auf die Kennzeichnung des Sockels am Obertor („Drempel“) an den Seitenwänden achten (gelbe Markierung). Hier kann man aufsetzen, wenn der Wasserspiegel fällt! Es kann vorkommen, dass die Markierung verwittert ist, daher immer mit einem Drempel rechnen!
- Darauf acht geben, dass das Boot nicht in Nischen oder an Leitern z.B. mit einem Ausleger hängenbleibt.
- Da die meisten Bootsschleusen nur auf der Talfahrt benutzt werden, ist es freundlich die Schleuse wieder zu füllen bevor man weiterfährt.

GRV Obleutelehrgang

Schleusenausfahrt:

- In der Regel in derselben Reihenfolge ausfahren, in der man eingefahren ist, nicht drängeln!
- Auf Strömungen achten, die durch größere Schiffe verursacht werden können

2. Bootsgassen

In Bootsgassen kann man mit dem gesamten beladenen Boot und der Besatzung wie in einer Wasserrutsche eine Staustufe überwinden oder das Boot an einer Leine nach unten lassen („treideln“, für Vorsichtige). Es gibt sie in verschiedenen Größen, manche sind nur für Kanus geeignet, andere auch für Ruderboote (sog. „Universal-Bootsgassen“, 2,30m breit). Die Bootsgassen sind teilweise ständig durchströmt, oder aber man muss durch ziehen einer Leine ein Tor öffnen, worauf die Gasse für einige Minuten geöffnet ist. Das Tor schließt dann von selbst wieder, immer nur ein Boot pro Öffnung des Tores! Während der Durchfahrt durch die Gasse Skulls langnehmen und festhalten, über Kiel sitzen, keine hektischen Bewegungen machen (Nicht umdrehen). Die Gassen sind so gebaut, das sich das Boot von selbst in der Mitte der Gasse hält und nicht anstößt, *deshalb auf keinen Fall das Steuer betätigen während der Durchfahrt!* Eventuell das Steuer vor der Durchfahrt sogar herausnehmen. Man beachte die Anweisungen zur Bedienung der Gassen, die oft an Land am Oberwasser angebracht sind. Unmittelbar nach Ausfahrt muss man in der Lage sein schnell zu reagieren! Anfänger eventuell für die Dauer der Durchfahrt aussteigen lassen.

3. Bootsschleppen

Hier gibt es verschiedene Varianten. Meist steht ein Wagen zur Verfügung, der im Ober- und Unterwasser bis ins Wasser hinein gerollt werden kann. Das Boot zieht man dort mit Hilfe der Bugleine auf den Wagen und rollt das Boot über Land zum Ober- bzw. Unterwasser. Das Boot sollte dabei nicht mehr beladen sein, Skulls und Zubehör kann man jedoch separat mit dem Wagen über die Staustufe befördern.

XI. Rudern unter besonderen Bedingungen

Hochwasser, Niedrigwasser, Wind

1. Hochwasser

Wie schon bekannt, darf laut Ruderordnung nur bis Hochwassermarken I (6,00 Meter Bonner Pegel) gerudert werden. Doch auch bei hohem Wasserstand unter dieser Marke bestehen besondere Gefahren für Ruderboote. Insbesondere ist die viel stärkere Strömung bei allen Manövern zu berücksichtigen. Talfahrende Großschiffe sind viel schneller als bei normalem Wasserstand. Es kann auch passieren, das schonmal ein ganzer Baum am Stück als Treibgut den Fluss hinunterkommt, neben unzähligen kleinen und mittleren Ästen und einer ganzen Menge anderem Zeug. Besondere Aufmerksamkeit ist also angebracht!

2. Niedrigwasser

Niedrigwasser kann einem Ruderboot im Vergleich zum Hochwasser weniger gefährlich werden. Dennoch gibt es auch hier ein Paar Dinge auf die man achten muss: In erster Linie natürlich die Untiefen, die durch den niedrigen Wasserstand entstehen. Des öfteren nachschauen ob der Grund zu sehen ist oder einen Skullschlag extrem tief durchziehen (vorsichtig!), um den Grund eventuell mit dem Blatt zu berühren und herauszufinden, wie tief es ist. Von Niedrigwasser kann ab ca. 2 Meter Bonner Pegel gesprochen werden. Auch hier erhöhte Aufmerksamkeit!

GRV Obleutelehrgang

XII. Bootskunde

Namen der Bootstypen, Bezeichnungen der Bootsteile und des Zubehörs

Es gibt zwei grundsätzliche Arten des Ruderns:

- **Skull:** Jeder Ruderer hält in jeder Hand ein Ruder. Ein Skull ist ca. 3 Meter lang.
- **Riemen:** Jeder Ruderer hält in beiden Händen zusammen nur ein Ruder, jeweils ein Ruderer für Steuerbord, der folgende für Backbord. Es gibt deshalb nur Riemen-2er, -4er, etc. aber keine 3er. Riemen sind schwerer und länger als Skulls. Ein Riemen ist ca. 4 Meter lang.

Skulls und Riemen werden komplett aus Holz, aus Holz mit Kunststoffblättern oder auch ganz aus Carbon hergestellt. Eine besondere Art der Skulls sind die „Big Blades“, deren Blätter eckig und größer sind als die, die wir bei uns verwenden. Der Schaft setzt nicht in der Mitte der Blätter, sondern am oberen Rand an.

Man unterscheidet zwei Bootsbauweisen:

- **Klinkerbauweise** ist die Ältere der beiden Bauweisen. Dabei besteht die Außenhaut des Bootes aus Holzstreifen (Planken), die durch Kupfernieten verbunden sind. Spanten sind von innen auf die Planken aufgesetzt und verbinden die Außenhaut. Das Boot besteht also aus vielen kleinen Holzstücken.
- Daneben gibt es eine Bauweise, bei der das gesamte Boot entweder aus einem Stück Holz gefertigt ist (**Sperrholz**), oder bei der die Bootsschale komplett aus **Kunststoff** gefertigt ist, wie es heutzutage der häufigste Fall ist. Während Rennboote meist zu 100% aus Kunststoff bestehen, haben Gigboote aus Kunststoff meist noch einen Innenausbau aus Holz. Kunststoffboote haben eine Menge Vorteile gegenüber denen aus Holz: Sie sind leichter zu bauen, zu reparieren, zu pflegen und zu warten. Zudem sind sie stabiler und verzeihen auch schon Mal ein versehentliches Auflaufen. Natürlich sind sie auch viel leichter als Holzboote. Allerdings haben sie eine geringere Lebensdauer.

Man unterteilt die Gesamtheit der Ruderboote in mehrere Gruppen:

- **Rennboote**, aus besonders hochwertigen Materialien und in leichter Bauweise gebaut, sind für Regatten gedacht. Sie werden den Anforderungen dieser Bootsrennen gerecht, indem sie keinen Außenkiel besitzen, nur einen Innenkiel, und indem sie schmal sind und somit weniger Wasser verdrängen. Renn-Einer nennt man „**Skiff**“
- **Gigboote** sind breiter und haben eine größere Wasserverdrängung als Rennboote, allerdings kann man sie dafür mit viel Gepäck beladen. Diese Boote sind also gemacht für Wanderfahrten. Charakteristisch für sie ist der Außenkiel und das durchgezogene Dollbord. Gigs selber sind wiederum unterteilt in A-Gigs bis E-Gigs, die sich durch Länge, Breite und Gewicht unterscheiden.

Art	Ausführung	Breite [cm]		Länge [m]		Gewicht [kg]	
		2er	4er	2er	4er	2er	4er
A-Gig	Holz, Klinker	90	100	8,25	10,5	85	110
B-Gig	Holz, Klinker	78	78	8,5	11	75	100
C-Gig	Kunststoff / Sperrholz	78	78	8,5	11	60-85	75-100
D-Gig	Kunststoff / Sperrholz	90	100	8,25	10,5	70-90	90-125
E-Gig	Holz, Klinker und Kunststoff	-	90	-	11	-	80-90

GRV Obleutelehrgang

- **Seegigs** sind extra breite Gigboote, die für Fahrten auf dem Meer gebaut sind. Sie besitzen keine Ausleger und sind immer Riemenboote. Die Ruderer sitzen nicht in einer Reihe hintereinander, sondern abwechselnd am linken Dollbord und rechten.
- **Barken** sind ausgesprochene Freizeitboote, bei denen die Ruderplätze jeweils paarweise nebeneinander angeordnet sind, dabei rudern alle Ruderer Riemen.

Auch die Rollsitze lassen sich in zwei Gruppen einteilen:

- Sogenannte „**Schlittenrollsitze**“ besitzen unter dem eigentlichen Sitz ein „Schlitten“, sodass sich die Querachsen in Kielrichtung frei beweglich sind. Bei kurzen Rollbahnen verlängert sich so die Gesamt-Rollstrecke und der Ruderer kann weiter vor- und zurückrollen.
- **Rollsitze mit starren Achsen** sind robust und rollen stabil, der Ruderer hat aber insgesamt eine kürzere Rollstrecke zur Verfügung.

Außerdem gibt es Rollsitze in verschiedenen Größen, von denen die Häufigsten die Schmalspurrollsitze, (16,5 cm Radabstand) die in Skiffs verwendet werden und die Mittelspurrollsitze, die in den meisten unserer Boote vorkommen (23 cm) sind.

XIII. Unfälle

Was tun in Notsituationen

Notzeichen bei Tag: Ein roter Gegenstand, der im Kreis geschwenkt wird

Notzeichen bei Nacht: Ein Licht, das im Kreis geschwenkt wird

Grundsätzlich gilt: Nicht panisch, sondern ruhig und besonnen handeln.

Vollgeschlagenes Boot: Das Boot ausschöpfen. (Schwamm, Schuhe, Hände, Plastiktüte, ...) Im Boot bleiben, denn auch ein vollgeschlagenes Boot trägt noch, ist jedoch nicht mehr manövrierfähig. Im Winter Notzeichen geben. Droht eine Kenterung, Gewicht verlagern, z.B. Mannschaft auf den Rollbahnen alle nach vorn Rollen lassen.

Kentern: Wenn das eigene Boot einmal kentert, sollte der Obmann die Mannschaft grundsätzlich am Boot halten, denn ein gekentertes Boot mit Personen wird von der Schifffahrt eher gesehen als einzelne Schwimmer. Ausnahmen: Wenn unmittelbar Gefahr droht überfahren zu werden, dann allerdings nur zusammen vom Boot entfernen und nur auf Anweisung des Obmanns! Treibt man auf ein Wehr zu, befindet sich dort meist eine Leine quer über den Fluss gespannt, an der man sich festhalten kann, das Boot selbst ist aber verloren. Im Sommer die Skulls oder Riemen aus den Dollen nehmen und mit dem restlichen treibenden Bootsmaterial und Gepäck unter das kieloben gedrehte Boot legen. Dann versuchen, mit dem Boot als Schwimmhilfe das Ufer zu erreichen. Andere Möglichkeit: Das Boot drehen und ein Mannschaftsmitglied hineinsetzen, das rudert - der Rest schwimmt (siehe „vollgeschlagenes Boot“). Im Winter nicht um Material und Gepäck kümmern, sondern schnellstmöglich versuchen mit Hilfe des Bootes zum Ufer zu gelangen und Notzeichen geben!

GRV Obleutelehrgang

Jeder, auch Kapitäne der Großschifffahrt sind verpflichtet, einem in Not geratenen Fahrzeug zu helfen. Bei Unfällen Fremder fährt man mit Bug oder Heck dicht an die Unfallstelle heran. Verunglückte bei Bedarf ins Boot aufnehmen. Hier zählt sich die Erfahrung aus dem Rettungsschwimmer-Kurs Bronze des DLRG aus - Hat man diesen Kurs belegt, kann man auch zur Rettung Verunglückter ins Wasser gehen, allerdings nur, wenn Eigengefährdung ausgeschlossen ist. Gegebenenfalls nach Verunglückten tauchen. Ist ohne fremde Hilfe keine Rettung möglich, Hilfe über Handy bei 112 anfordern, Passanten am Ufer auffordern zu helfen!

Bei Unfällen der Großschifffahrt den Unfallbereich meiden (Ausnahme: Rettung Ertrinkender). Auf blaue Kegel und Schallzeichen der verunglückten Schiffe achten! (siehe IV. Schifffahrtszeichen und V. Schallzeichen)

XIV. GRV-Kunde

Was man über den GRV und das Heimatrevier wissen sollte

- Der GRV-Steg liegt bei Rhein-KM 654,3!

Eine der wichtigsten Eigenschaften eines Obmanns ist die Revierkenntnis! Unser heimisches Ruderrevier wie die Westentasche zu kennen, kann unter Umständen sinnvoller sein als über alle einzelnen Steuerregeln bescheid zu wissen. Daher kann nur regelmäßiges und häufiges Rudern, vor wie nach der Prüfung, die Obmannsausbildung vervollständigen!