

Souverän und Sicher im Ruderboot

Tipps für Steuerleute



Wozu dieses Dokument?

Wir haben beim RVE das große Glück, eines der schönsten Ruderreviere der Welt nutzen zu können. Aber wir rudern auch auf einer der meistbefahrenen Wasserstraßen Europas. Da ist es wichtig, einige grundlegende Regeln zu kennen.

Mit diesem Dokument wollen wir dazu beitragen, sicher und souverän beim Führen eines Ruderboots zu werden. Und somit den Spaß am Rudern zu erhöhen.



Inhalte

	Seite
1. Verantwortung im Boot	2
2. Steuern und manövrieren	3
• Verhalten auf Flüssen	3
• Achtung Binnenschiffe	3
• Sogwirkung kennen	3
• Bühnen erkennen und ausweichen	4
• Wasserwirbel vermeiden	4
• Fähren haben Vorfahrt	4
• Vorfahrtsregeln	5
• Wellen der Schifffahrt	5
• An- und Ablegen	6
• Wenden	6
• Treiben in der Strömung	6
• Verhalten bei Hochwasser	7
• Verhalten bei Niedrigwasser	7
• Wetter und Dunkelheit	7
3. Unser Ruderrevier	8
Anhang	
• Ruderkommandos	9
• Schifffahrtszeichen	11
• Knoten	12
• Quellen und weiterführende Links	13

Dieses Dokument wendet sich nicht nur an erfahrene Ruderer, sondern vor allem auch an solche, die es werden wollen.

Es ist zum Selbststudium gedacht.

Im Sommer vertiefen wir die Inhalte in Praxiskursen auf dem Wasser.

Dabei werden wir auch diejenigen ausbilden, die sich am Fußsteuern versuchen wollen.



Günther Illert

Sebastian Hoffmann

1. Verantwortung im Boot

Der Rhein ist eine Binnenschiffahrtsstraße. Für alle darauf betriebenen Fahrzeuge, also auch für Ruderboote, gilt die Schifffahrtsordnung. Was müssen wir dazu wissen?



- Für Ruderinnen und Ruderer ist kein Führerschein erforderlich.
 - Die notwendigen praktischen und theoretischen Kenntnisse wie etwa die Bootskunde werden im Anfängerkurs vermittelt.
 - In diesem Dokument gehen wir nicht näher darauf ein.
- Für jedes Ruderboot ist ein **Bootsobmann** (= Schiffsführer) einzuteilen.
 - Er 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.
- Der **Steuermann**
 - setzt die Anweisungen des Bootsobmannes um
 - erteilt die Ruderkommandos
 - wählt den Kurs und steuert
 - beobachtet die Verkehrslage

Immer gilt:

- Wir fahren stets aufmerksam, vorausschauend und rücksichtsvoll und nur da, wo es erlaubt ist.
- Wir achten auf Zeichen, Töne und Lichter.
- Wir fahren nur mit Booten und Ausrüstung, die in Ordnung sind.
- Wir achten auf zweckmäßige Kleidung und Ausrüstung, evtl. Rettungsweste.
- Wir informieren uns über Besonderheiten auf fremden Strecken.
- Die Mannschaft muss komplett und fit sein.
- Bei einem Alkoholpegel von $> 0,5$ Promille kann gegen den Steuer-/Obmann ein Strafverfahren eingeleitet werden, der Führerscheinentzug droht.

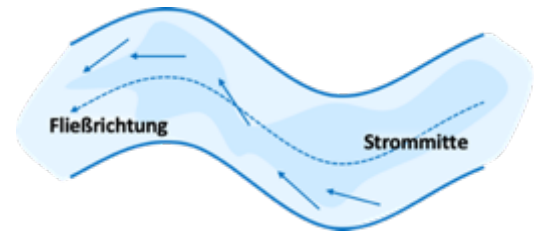


2. Steuern und manövrieren

Verhalten auf Flüssen

Strömung kann beim Rudern nützlich sein aber auch gefährlich. Daher muss man wissen, wie man sich auf Flüssen verhalten muss, wie sich die Berufsschiffahrt verhält und wo die Gefahren liegen, damit man ihnen ausweichen kann.

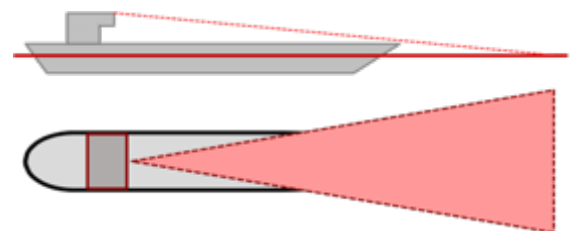
- Den Bereich der stärksten Strömung auf einem Fluss nennt man **Stromstrich**. In geraden Abschnitten liegt er in der Flussmitte, in Kurven immer in der Außenkurve.
- Rudert man mit der Strömung (=Talfahrt), so bleibt man immer im Stromstrich.
- Rudert man gegen den Strom (=Bergfahrt), so bleibt man in der Regel nahe dem Ufer und steuert das Boot von Innenkurve zu Innenkurve. Dieses gilt aber nur auf Flüssen ohne Schiffsverkehr, auf Flüssen mit Schiffsverkehr gilt meist das Rechtsfahrgebot (durch Schilder ausgewiesen). Außerdem darf die Strömung nicht gefährlich stark sein.
- Achtung auf Schiffsverkehr! Die Berufsschiffahrt verhält sich genauso: Talfahrer suchen die Strömung, Bergfahrer meiden sie. Insbesondere auf Flussabschnitten ohne Rechtsfahrgebot führt das zu einigen Kurskreuzungen. Da ein Ruderboot der Schiffsfahrt ausweichen muss, verlässt der Steuermann seine Ideallinie, sobald Schiffe vorn oder hinten auftauchen.



Achtung Binnenschiffe

Berufsschiffe können, wenn sie in Fahrt sind, aufgrund ihrer Masse, nicht sofort stehen bleiben (aufstoppen). Der Anhalteweg kann mehrere hundert Meter betragen.

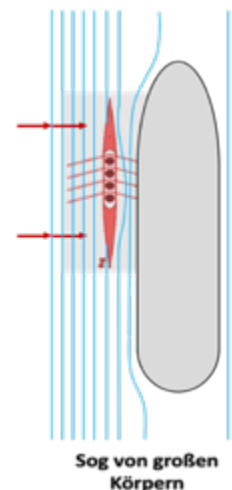
- Vorsicht beim Queren der Fahrrinne!
- Niemals zwischen zwei Berufsschiffe geraten!
- Der Tote Winkel ist der durch den Kapitän oder den Rudergänger nicht einsehbare Bereich. Niemals in diesen einfahren!



Sogwirkung kennen

Kleines Schiff an großes Schiff! Ein Ruderboot, das in der Strömung an einem Schiff vorbeifährt, wird in Richtung Schiff gezogen.

- Ruderboote fahren in der Strömung nicht nahe an Schiffe, Personenschiff-Anleger, Bagger, Brückenpfeiler und anderes heran!
- Das Heck eines langen Berufsschiffes oder Schubverbandes kann in einer engen Kurve in Richtung Ufer auswandern und den Weg versperren. Durch den Sog kann der Wasserspiegel erheblich sinken. Gefahr des Trockenfallens!
- Motorschiffe saugen große Mengen Wasser zur Schraube hin an und werfen es als wirbelndes Kielwasser hinten beschleunigt heraus. Ruderboote halten Abstand vom Schiff und vom flachen Ufer.

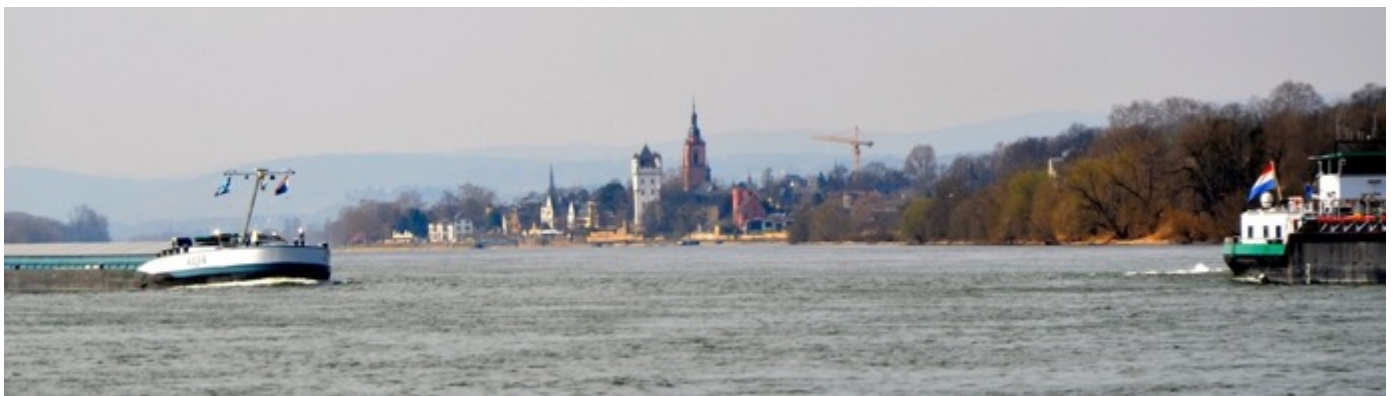


Buhnen erkennen und ausweichen

Buhnen sind Landzungen, die quer zur Strömung angelegt sind. Sie reichen weit und oft flach ins Wasser hinein. Teilweise, wie etwa zwischen Eltville und Walluf, sind sie nur schwer zu erkennen.



- Es besteht die Gefahr, auf eine Buhne aufzufahren.
- Zwischen den Buhnen gibt es eine Strömungsumkehr (=Neerstrom), sie läuft im Kreis und damit teilweise auch flussaufwärts.
- Beim Anlegen zwischen zwei Buhnen, etwa beim Hofgut Langenau, wird gegen den Neerstrom angelegt.



Wasserwirbel vermeiden

Wasserwirbel entstehen an Flusseinigungen und Hindernissen mit scharfen Kanten. Ebenso hinter Tonnen

- Abstand halten und Wasserwirbeln ausweichen. Im Zweifel „Ruder Halt“ und Boot stabilisieren
- Abstand zu Einlaufgittern halten, z.B. an Kraftwerken und Industrieanlagen hinter der Rettbergsaue, wo Kühlwasser abgesaugt oder eingepumpt wird

Fähren haben Vorfahrt

Wann legt die Fähre ab? Wo kann ggf. gewartet oder sogar angelegt werden, bis die Fähre übersetzt hat? Wieviel Zeit ist nötig, um den Fährweg zu passieren?



- Den Fährbetrieb immer beobachten!
- Nur hinter der Fähre her, nie vor einer Fähre vorherfahren, wenn sie abgelegt hat oder sich anschickt abzulegen.
- Gegebenenfalls lässt der Steuermann frühzeitig halten – bei Talfahrt notfalls auch wenden und stromauf rudern.
- Nicht frei fahrende Fähren können nicht stoppen, wenn sie einmal in Fahrt sind!



Vorfahrtsregeln

Berufsschifffahrt hat Vorfahrt vor Kleinfahrzeugen. Berufsschiffen sind Frachtschiffe, Schubverbände, Schlepper, Fähren, Personenschiffe, oder Ausflugsdampfer. Kleinfahrzeuge hingegen sind kürzer als 20m, z.B. Sportmotorboote, Yachten, Segelboote, Ruderboote, Paddelboote.



- Kleinfahrzeuge haben kein Recht auf eigenen Kurs.
- Kleinfahrzeuge, die unter Segel fahren (= Segelboot, Surfbrett oder Kitesurfer) haben vor allen anderen Kleinfahrzeugen Vorfahrt (Windkraft vor Muskelkraft). Ruderboote weichen aus!
- Ruderboote weichen einander nach rechts/ Steuerbord aus.
- Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb haben Vorfahrt vor solchen mit Maschinenantrieb. Motorboote weichen Ruderbooten aus!
- Frühzeitig das eigene Verhalten anzeigen.
- Beim Überholen von Kleinfahrzeugen muss sich der Überholende vergewissern, dass dieses Manöver ohne Gefahr ausgeführt werden kann. Der Vorausfahrende muss das Überholen, soweit dies notwendig und möglich ist, erleichtern.
- Stellen Bootsobleute oder Steuerleute fest, dass das Vorfahrtsrecht des eigenen Bootes nicht beachtet wird, müssen sie versuchen, im letzten noch möglichen Augenblick, das Ruderboot so zu steuern, dass es nicht zu einem Unfall kommt.
- Insbesondere bei Standup-Paddlern und Gelegenheits-Kanuten kann nicht davon ausgegangen werden, dass Regeln und Vorschriften zum Fahren auf dem Wasser bekannt sind.
- Im Sommer ist im Althrein auf Schwimmer zu achten. Bei hohem Betrieb in der Aue rudern wir in der Regel handgesteuert.

Wellen der Schifffahrt

Oft sind es die Sportboote, die die heftigsten Wellen verursachen. Auch bei Niedrigwasser sind die Wellen in unserem Ruderrevier oft höher als sonst

- Kleine Wellen:
 - senkrecht oder bis zu 30° ansteuern und durchschneiden
 - Kommando „Wellen! / Hoch abscheren!“
 - Gegebenenfalls mit verminderter Fahrt rudern
- Höhere Wellen:
 - Kommando „Ruder / Halt“
 - Boot parallel zu den Wellen legen
 - Boot mittels Innenhebel gegen die Wellen ankippen
 - Ggfs. durch Anrollen der Mannschaft nach Bug oder Heck gegen die Wellen entlasten
 - Auf Abstand vom Ufer achten



An- und Ablegen

Das An- und Ablegen erfolgt grundsätzlich gegen die Strömung.

- Das obere Drittel des Stegs in einem Winkel von ca. 30° ansteuern.
- Boot parallel zum Steg drehen.
- Skulls Stegseite hoch.
- Landseitige Skulls auf den Steg.
- In der Regel steigt die Mannschaft gemeinsam ein und aus. Grundsätzlich sollte man darauf achten, dass die Bugleute am kräftigsten abstoßen und die Heckleute nicht so viel Kraft aufwenden, damit das Boot gleich auf Kurs weg vom Ufer gebracht wird.



Wenden

Zum Wenden muss das Boot in Bewegung sein. Der Steuermann nutzt die Strömung bei jeder Wende aus.

- Fährt man stromauf und will wenden, richtet man mit Steuern und einseitig Stoppen den Bug in die Strömung. So gelingt die Wende manchmal sogar ohne Wende-Kommando.
- Will man aus der Talfahrt wenden, um beispielsweise einen Steg anzusteuern, richtet man den Bug aus der Hauptströmung heraus. Der stärkere Strömungsdruck auf das Heck unterstützt die Mannschaft bei der Wende.
- Wendekommandos (Bsp. Wende über Steuerbord):
 - Steuern nach Steuerbord, "Ruder / Halt!"
 - "Steuerbord Stoppen / Stopp!"
 - „Wende über Steuerbord / Los!“ (Steuerbord gegen, Backbord an, ...), „Wende / Halt!“
 - „Alles vorwärts / Los!“ [„Auslage, Boot geht / ab!“]
- Oberhalb von Hindernissen (z.B. Brückenpfeilern, Tonnen) wird nicht gewendet!

Treiben in der Strömung

Wir müssen aufmerksam sein, wenn das Boot nicht gerudert wird und im Strom treibt. Ein Ruderer im Bug muss stets ruderbereit sein. Dann kann man sofort anfahren, wenn das Boot zu nah ans Ufer gerät, oder wenn ein Schiff bzw. Hindernis auftaucht.

- Achtung auf Fahrwassermarkierungstonnen.
- Treibt das Boot mit dem Stromstrich entlang der Außenkurve, sollte der Bug ein wenig in Richtung Innenkurve gerichtet ist.
- Das Boot darf nicht treiben, wo Seitenströmung zu erwarten ist (Mündung eines Neben-flusses, am Auslauf von Wasserkraftwerken, unterhalb von Schleusen, Einfahrt in strömende Gewässer). Hier Fahrt aufnehmen, damit das Boot gesteuert werden kann.
- Niemals durch eine Enge treiben. Quer treiben vor einer Enge ist äußerst gefährlich.

Verhalten bei Hochwasser

Bei Hochwasser ist die Strömung deutlich erhöhte und teils gefährlich.

- Ab einem Pegelstand in Mainz über 450cm darf nicht mehr gerudert werden.
- Sobald die Buhnen im Hafen Budenheim überflutet sind (Pegelstand ab ca. 330cm), wird vor dem Hafen gewendet.
- Nie die Fläche vor einem Wehr befahren. Lebensgefahr!



Verhalten bei Niedrigwasser

Unter einem Pegelstand von 160cm in Mainz darf beim RVE nicht mehr gerudert werden.

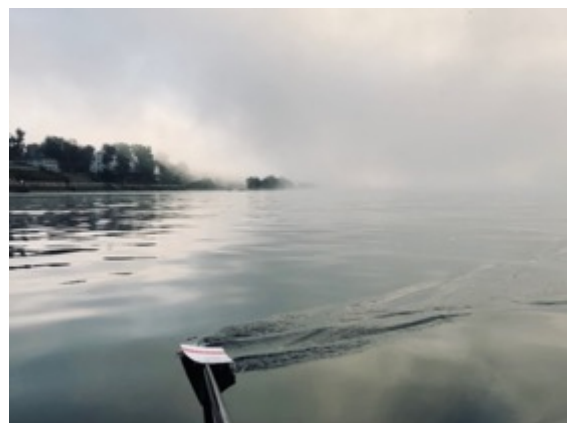
- Stromstrich nutzen, Innenkurven meiden.
- Wasserstand prüfen, Vorsicht Steine und Untiefen.
- Untiefen (ehemalige Buhnen) zwischen Walluf bis zu Flusskilometer 510,7 weitläufig umfahren. Kurz unterhalb der roten Tonnen steuern.



Wetter und Dunkelheit

Die Verantwortung beginnt bei der realistischen Einschätzung der Ruderbedingungen. Wetter, Wind, Niederschlag und Wellengang, aber auch die Wassertemperatur sind entscheidend.

- Bei Gewitter darf nicht mehr gerudert werden. Die Wasseroberfläche ist schnellstens zu verlassen.
- Bei starken Wellen (i.d.r. Westwind <math><20\text{km/h}</math>, Schaumkronen) sollte nicht gerudert werden.
- Bei starkem Nebel darf nicht gerudert werden, weil andere Schiffe und wir als Ruderer nicht gesehen werden.
- Wird man von einer Nebelwand überrascht, sehr vorsichtig und auf Gehör fahren.
- Jede Fahrt endet vor Einbruch der Dunkelheit.
- Im Winter und bei kalter Wassertemperatur sind Rettungswesten zu tragen.



3. Unser Ruderrevier

Die typische Altrheinrunde geht in die Eltviller bzw. Königsklinger Aue bis zum Bootshafen Budenheim und zurück. Sie umfasst 10 km und man benötigt rund eine Stunde

Ambitionierte Ruderer umrunden auch gerne die Mariannenaue (im Foto oben). Die direkte Umrundung umfasst 14 km und benötigt bei kräftigem Zug der Mannschaft etwa 1:20 Stunden.



Für Abwechslung sorgt die Fahrt in den Schiersteiner Hafen. Je nachdem, wie viele Runden man im Hafen dreht, kommt man auf 12-14 km.



Anhang

Sofort den richtigen Befehl — Ruderkommandos des DRV

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. Dazu muss er auch stets parat haben, mit welchem Kommando die beste gewünschte Wirkung zu erzielen ist.

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.

„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.

„Boot drehen - Wasserseite (Bootshausseite o.Ä.) - hoch!“

Die Ruderer der einen Seite ergreifen über das Boot die andere Bootsseite, die Ruderer der Gegenseite fassen von unten und greifen im Drehen in die Gondelleiste. Die Ausleger und Dollen dürfen nicht den Boden berühren.

„Fertig zum Einsteigen - steigt - ein!“

Wenn die Kante des entlasteten Stegs unter die Ausleger schlagen kann, wird dieses Kommando nur für jeweils einen der Mannschaft gegeben. Alle steigen nur gleichzeitig ein, wenn der Steuermann sicher ist, dass diese Mannschaft mit dem Einsteigen auch sicher ablegen wird.

Bei „steigt“ ergreift jeder Ruderer mit der Hand zur Wasserseite beide Griffenden der Skulls gegeneinandergestellt oder den Riemen-Griff von oben und tritt mit dem Fuß zur Wasserseite noch ohne volle Belastung auf das Einsteigbrett. Bei „ein“ nimmt er den anderen Fuß vom Steg ins Boot zum Stembrett und setzt sich. Beim gemeinsamen Einsteigen der Mannschaft wird mit dem „Steg-Bein“ das Boot aufs Wasser hinausgedrückt

„Alles vorwärts - los!“

Nach der Ankündigung Mannschaft etwas vorgerollt, Blätter flach auf dem Wasser. Ausführung: Blätter senkrecht drehen und Durchzug.

„Backbord (Steuerbord) vorwärts - los!“

Durchzug nur auf einer Seite, das andere Blatt wird abgedreht mitgeführt.

„Ruder-halt!“

Ankündigung beim Blätter-Einsetzen, Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs. Nach dem Schlag werden die abgedrehten Blätter über Wasser so weit bugwärts geführt, bis die Ruder etwa rechtwinklig zu der (nur gedachten) Linie Bug-Heck stehen.

„Blätter-ab!“

Die Blätter werden flach aufs Wasser gelegt.

„Stoppen - stoppt!“

Die Blätter werden in die Wasserfläche hinein gedrückt und - soweit der Druck es zulässt - aufgedreht. Zu starkem Druck halten entweder die Dollen nicht aus, die für Druck in dieser Richtung nicht gebaut sind, oder die Blätter brechen ab, oder aber der Innenhebel hebt den Ruderer aus dem Boot.

„Backbord (Steuerbord) stoppen - stoppt!"

„Nummer 4 - Backbord (Steuerbord) stoppen - stoppt!"

Stoppen einseitig. 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.

„Nummer 1 - Backbord (Steuerbord) vorwärts - los!"

Bugmann allein einseitig rudern: Der Bug wird wirkungsvoll in die gewünschte Richtung gebracht.

„Alles rückwärts - los!"

Ankündigung: Innenhebel zum Körper, Blatt flach auf dem Wasser. Ausführungsbefehl: Entgegengesetzt zum Vorwärtsrudern Blatt aufdrehen, Durchzug rückwärts (eher Durchdrücken) beim Vorrollen, dann Blatt abdrehen beim Zurückrollen.

„Wende über Backbord (Steuerbord) -los!"

Ankündigung: wie zum Rückwärtsrudern Innenhebel am Körper, Blatt flach auf dem Wasser. Ausführung: zunächst auf der in der Ankündigung genannten Seite rückwärts rudern, das andere Ruder beim Vorrollen über Wasser mitführen, mit diesem anderen Ruder dann aus der Auslage vorwärts rudern und dabei das zuerst benutzte Ruder über Wasser mitführen. Und so fort.

„Kurze Wende über Backbord (Steuerbord) - los!"

Die das Boot stark beanspruchende Wende auf dem Teller. 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. Die Blätter werden flach aufs Wasser gelegt.

„Fertig zum Aussteigen - steigt - aus!"

Ankündigung: wasserseitige Bügeldolle öffnen, im Skullboot ergreift die wasserseitige Hand beide gegeneinanderstehenden Skullgriff-Enden von oben. Auf „steigt" wasserseitiger Fuß auf das Einstiegsbrett. Ausführungsbefehl: Aufstehen und mit dem stegseitigen Fuß zuerst auf den Steg treten. Ruder der Wasserseite gleichzeitig aus der Dolle ziehen.

„Riemen (Skulls) - 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.

„Riemen (Skulls)-vor!"

Ruder aus der Längsrichtung in die Grundstellung senkrecht zum Boot führen.

„Backbord (Steuerbord) - überziehen!"

Ohne Tempo-Änderung auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig Kraft rudern.

„Hochscheren!"

Die Blätter beim Vorrollen besonders hoch über Wellen hinweg führen.

„Halbe Kraft!"

Ohne Tempo-Änderung mit wenig Druck auf den Blättern rudern.

„Frei-weg!"

Nach Überziehen, Hochscheren oder Halbe Kraft wieder normal rudern.

Schifffahrtszeichen

Rechte Seite der Fahrinne (stromab)

Fahrrinnenspaltung

Gefährliche Stellen

Linke Seite der Fahrinne (stromab)

Gesperrte Wasserfläche

Vorfahrt Hauptwasserstraße
Das Ruderboot hat aber NIE!
Vorfahrt vor dem Berufsschiff!

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

Verbot der Ein-/Durchfahrt
Ruderboote fahren nicht über das
Schild hinaus!

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 Ein-/Durchfahrt		
Ankerverbot	Festmacherverbot	Stillliegeverbot	Vorgeschriebene Fahrtrichtung	Schallzeichen geben	Anhalten	Besondere Vorsicht walten lassen	Begegnungsverbot an Engstellen	Überholverbot für alle Fahrzeuge

Schallzeichen geben
Wo Schiffe Schallzeichen geben müssen, kann ein Ruderboot in eine schwierige Situation kommen!

Besondere Vorsicht walten lassen!

Engstelle
Rechtzeitig Ausschau halten, ob sich Berufsschiffe nähern und ggf. Ausweichstellen ansteuern!

Fähre
Wann legt die Fähre ab? Wo kann ggf. gewartet oder sogar angelegt werden bis die Fähre übergesetzt hat? Wieviel Zeit ist nötig, um den Fährweg zu passieren?

Empfehlende und Hinweiszeichen

Erlaubnis zur Durchfahrt	Wehr	Nicht frei fahrende Fähre	Wasserskistrecke	Segelsurfen erlaubt	Wassermotorradfahren erlaubt	Vorfahrt Hauptwasserstraße	Hochwassermark II, Einstellung der Schifffahrt

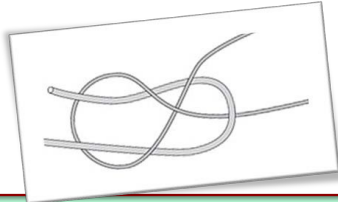
Wehr / Staustufe
Wo geht es zur Bootsschlepe, Bootsgasse, Schleuse, zum Steg fürs Umtragen? Lichtzeichenanlage? Einweisung von Anfängern im Boot?

Wasserskistrecke
Sind Raser mit Anhang zu sehen? Wellengang? Weiß der Motorbootfahrer, dass er ausweichen muss? Das Ruderboot weicht dem Surfer aus!

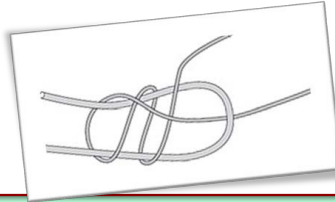
Vorfahrt Hauptwasserstraße
Das Ruderboot hat aber NIE!
Vorfahrt vor dem Berufsschiff!

Knoten

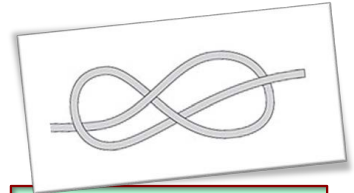
- Knoten sollen einfach und schnell zu schlagen sein und viel halten.
- Knoten werden in der Seemannssprache nicht geknüpft, sondern geschlagen. Gute Knoten halten fest und lassen sich doch leicht wieder lösen, auch dann, wenn sie nass geworden sind.
- Nur wer Knoten regelmäßig übt, kann sie bei Bedarf schnell und sicher schlagen.
- Wenigstens der Steuermann muss Bugleinen so belegen können, dass die entstehenden Knoten (Schläge, Steks) schnell gelegt sind und sicher halten.



Einfacher **Schotstek** dient zum Zusammenstecken von zwei Leinen, insbesondere von solchen unterschiedlicher Stärke. Die Dünneren Leine wird immer durch die Bucht der dickeren gesteckt.

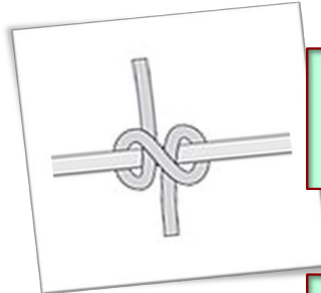


Doppelter **Schotstek** wird wie ein einfacher Schotstek verwendet, er ist jedoch insbesondere beim Zusammenstecken sehr unterschiedlich starker Leinen zu empfehlen.

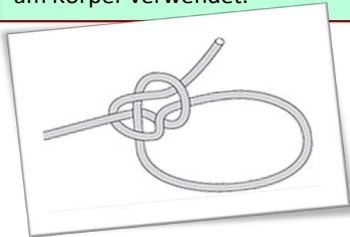


Achtknoten verhindert das Ausrauschen eines Endes durch einen Block.

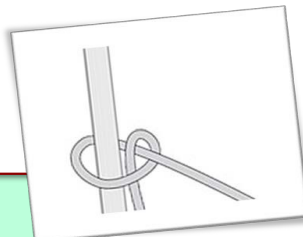
Palstek dient der Herstellung eines Auges, das sich nicht zusammenzieht und wird unter anderem zum Überlegen einer Festmacheleine auf einem Poller an Land, aber auch zum Umlegen einer Sicherheitsleine am Körper verwendet.



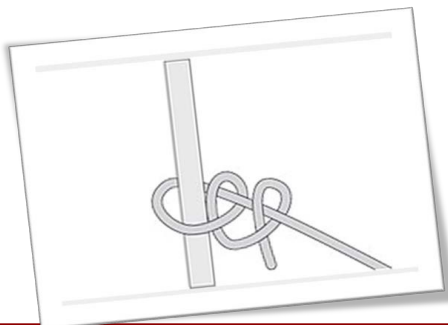
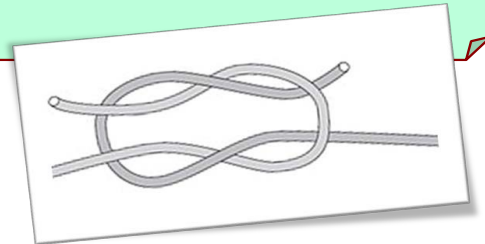
Webeleinstek dient zum Anstecken eines Endes an einer waagerechten oder senkrechten Leine, z. B. am Handlauf, an der Reling oder zum Festmachen an Pollern.



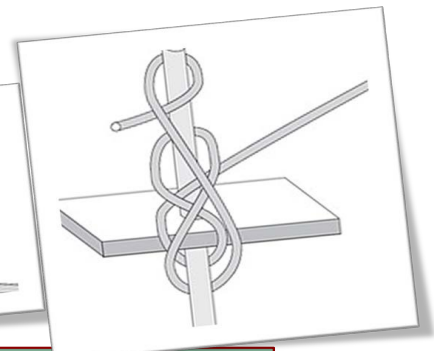
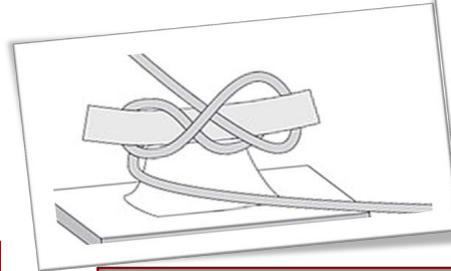
Halber Schlag dient zum festigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt.



Kreuzknoten dient zum Zusammenstecken von zwei gleich starken Leinen.



Zwei halbe Schläge dienen zum Befestigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt. Mit dem zweiten halben Schlag soll das Aufgehen des Knotens vermieden werden.



Belegen von Enden mit **Kreuz- und Kopfschlag**: Das Ende der Leine wird achtförmig um die Klampe oder den Belegnagel gelegt, wobei zunächst mit einem Rundtörn begonnen wird, der sich nicht selbst bekneifen darf, damit das Ende der Leine gefiert werden kann. Der letzte Kreuzschlag wird zur Sicherung mit einem Kopfschlag versehen.

Quellen und weiterführende Links

Fotos, sofern nicht explizit genannt, von Günther Illert

DRV zu Sicherheit:

- <https://www.rudern.de/sicherheit>
- <https://www.rudern.de/sites/default/files/downloads/drv-sicherheitshandbuch-2020-auszug.pdf>
- https://www.rudern.de/sites/default/files/downloads/drv_steuer-und-obleute_pruefungsfragen_loesungen_01.pdf

Lernkompendium des NWRV

- http://rudern.sams-server.de/uploads/b53ef894-8d52-4a94-b48d-c487019c5af0/2020-Steuerleute_Steuern.pdf

Steuermannkurs des RWB

- https://rgwb.de/userfiles/files/handout_stm_kurs.pdf

Ruderverband Schleswig Holstein

- <https://www.rish.de/rudern/bootsobleute/steuerleute/>

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit haben wir auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich/weiblich/divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.



Schiff ahoi!
Allzeit gute und sichere Fahrt