



Steuerlehrgang

Inhalte

Allgemeine Informationen	2
Ruderspezifische Informationen	2
Kommandos	2
Wichtigste Ruderbefehle in Deutsch und in Englisch.....	3
Wichtigste Ruderbegriffe in Deutsch und in Englisch	4
Wetter und Umwelt	5
Steuern im Ruderboot.....	7
Boote mit Steueranlage.....	7
Boote ohne Steueranlage mit Fußsteuer	7
Boote ohne Steueranlage und ohne Fußsteuer	7
Binnenschifffahrt.....	8
Regeln, Beschilderung und Betonung im Binnenbereich.....	8
Bezeichnung der Fahrrinne	8
Vorfahrtsregeln	8
Zu beachtende Schilder und Hinweistafeln.....	9
Sichtzeichen an Bewegliche Brücken und Sperrwerken	10
Sichtzeichen an Schleusen.....	10
Schallzeichen der Binnenschifffahrt	10
Quellen	12
Platz für Notizen.....	13

Allgemeine Informationen

Rudern ist ein sehr geselliger Mannschaftssport. Sofern man keine ungesteuerten Bootsklassen fährt, werden die meisten Boote mit einem Steuermann besetzt. Der Steuermann wird vor Fahrtantritt bestimmt. Es ist möglich und teilweise auch sinnvoll, den Steuermann während einer Fahrt zu tauschen. Aber auch bei ungesteuerten Bootsklassen muss es eine Person geben, die die „Führung“ übernimmt. Daher sollten auch aktive Ruderer Grundkenntnisse über bestehende Binnenschiffverkehrsregeln verfügen.

Rudern ohne Steuermann ist nicht möglich. Er ist mindestens genauso wichtig wie ein Schlagmann. Selbst ein Einer-Fahrer ist Schlag- und Steuermann in einer Person.

Steuermann zu sein ist keine einfache Aufgabe und wird häufig unterschätzt. Man sollte sich davor aber auch nicht scheuen. Ein guter Steuermann muss wachsen. Er hat meist langjährige Rudererfahrung und einen guten Instinkt. Fehler sind kein Weltuntergang, sie dürfen durchaus gemacht werden, denn nur so lernt man. Mit Fehlern lernt man viel schneller und intensiver den richtigen Umgang mit Hindernissen, der Umwelt und anderen Verkehrsteilnehmern. Leider ist Steuern meist eine undankbare Aufgabe, die viel mehr geschätzt und gedankt werden sollte. Die Arbeit der Anderen sieht man nicht und so sollte man doch seinem Steuermann hin und wieder dankbar sein, dass er die Mannschaft in Ruhe Rudern lässt und die Navigation übernimmt.

Ruderspezifische Informationen

Kommandos

Damit in Mannschaftsbooten jeder weiß, was er zu tun hat, welche Aktionen als nächstes ausgeführt werden und wohin welches Boot wie getragen oder gefahren wird, gibt es einheitliche Kommandos. Sie erfüllen den Zweck mit wenigen Worten gezielt agieren zu können. Diese Kommandos sind über Landesgrenzen hinaus gültig und können zum Teil direkt übersetzt werden.

Die Mannschaft fühlt sich umso wohlig und gut aufgehoben, je besser der Steuermann geltende Kommandos beherrscht und diese laut und deutlich seiner Mannschaft vermitteln kann. Die Mannschaft soll **nicht angebrüllt** werden, dennoch so **laut angesprochen** werden, dass auch auf Position 1, bzw. auf Schlag, alle Anweisungen verstanden werden. Hin und wieder sind in Booten auch Lautsprecher installiert. Mittels eines Mikrofons kann der Steuermann so stimmschonend Kommandos weitergeben.

Mal darüber nachdenken: Während des Ruderns bildet die Mannschaft eine Einheit. Wenn jeder die gleichen Bewegungen zur gleichen Zeit ausübt, läuft das Boot sauber und ruhiger im Wasser. Es scheint förmlich zu schweben. Für Außenstehende ergibt es ein vollkommen harmonisches Bild. Wenn nun vor Beginn der Fahrt und während des Ein- bzw. Aussteigens die Mannschaft wie ein Tausendfüßler um das Boot wackelt, sieht es dann immernoch nach einer harmonischen Mannschaft aus?

Auf den Folgenden Seiten sind die wichtigsten Kommandos (Vom Ausheben aus der Ablage bis zum Aussteigen) sowie Bootsteile in Deutscher und in Englischer Sprache aufgelistet.

Ulrike Kurze

Juli 2014

Alle Angaben ohne Gewähr

Wichtigste Ruderbefehle in Deutsch und in Englisch, sowie die jeweilig durchzuführende Aktion

Mannschaft ans Boot - hebt auf!	<i>Hands on – are you ready? - lift!</i>	Boot aus der Bootsablage heben
Boot drehen – Wasserseite!	<i>Turn the boat – Waterside up! – turn!</i>	Boot in den Händen drehen.
Boot ins Wasser – setzt ab!	<i>Boat into the water – put it down!</i>	Das Boot zu Wasser lassen
Setzt das Boot – Ab!	<i>Put the boat down – down!</i>	Das Boot in die Bootsablage absetzen
Boot auf die Rolle setzen – gerade halten!	<i>Lower the boat onto the roller – keep it level!</i>	Das Boot auf dem Steg über die Rolle hineinlassen
Mannschaft fertig machen zum Einsteigen – Mannschaft steigt – ein! <i>Oder</i> Mannschaft fertig machen zum Einsteigen – Ausleger frei – Stößt ab!	<i>Get ready to get into the boat – one foot in – in together - push!</i>	Mannschaft einsteigen lassen
Klarmeldung!	<i>Count down!</i> <i>answer: „Bow ready“, „two ready“, „...“, „stroke ready“</i>	Vom Bug aus geben die Ruderer dem Steuermann Fertigmeldung
Alle in die Auslage - fertig – los!	<i>Come forward to row, are you ready? - Row!</i>	In die Auslage gehen, Blätter sind senkrecht im Wasser, Arme gestreckt
Ruder – halt!	<i>Easy oars!</i>	Ruder halt. Das Kommando „Ruder“ beginnt beim Durchzug und das Kommando „Halt“ beim Ausheben der Skulls.
Blatt – ab!	<i>Blades down – drop!</i>	Blätter flach aufs Wasser legen.
Stoppen – stoppt!	<i>Stop!</i>	Durch sacht einlaufen lassen der Blätter das Boot stoppen
Fertig machen zum Gegenrudern – Los! <i>Oder</i> Fertigmachen zum Streichen – Los!	<i>Reverse rowing – go!</i>	Mannschaft rudert gegen/streicht.
Wende über Backbord – Los! Wende über Steuerbord – Los!	<i>Turn over red – go!</i> <i>Turn over green – go!</i>	Über die jeweilige Seite wenden. Bei Backbord: Backbord gegen/streichen, Steuerbord vorwärts. Bei Steuerbord: Steuerbord gegen/streichen, Backbord vorwärts
Skull lang!	<i>Oars long!</i>	Skulls in Blickrichtung parallel zum Boot stellen.
Backbord überziehen! Steuerbord überziehen!	<i>Stronger/ more on red/ strokeside!</i>	Einseitig kräftiger ziehen.
Blätter hoch!	<i>Oars high!</i>	Innenhebel tief ins Boot drücken, sodass die Blätter nach oben gehoben werden.
Halbe Kraft!	<i>Half Power!</i> <i>Light Rowing!</i>	Mannschaft rudert mit verminderter Durchzugskraft weiter (Bsp. Zum Anlegen)
Frei weg!	<i>Straight!</i>	Alle vorherigen Kommandos (Bsp.: Überziehen, halbe Kraft) sind aufgehoben.
Fertigmachen zum aussteigen – Steigt – aus!	<i>Get ready to get out – get out!</i>	Mannschaft steigt gleichzeitig aus.

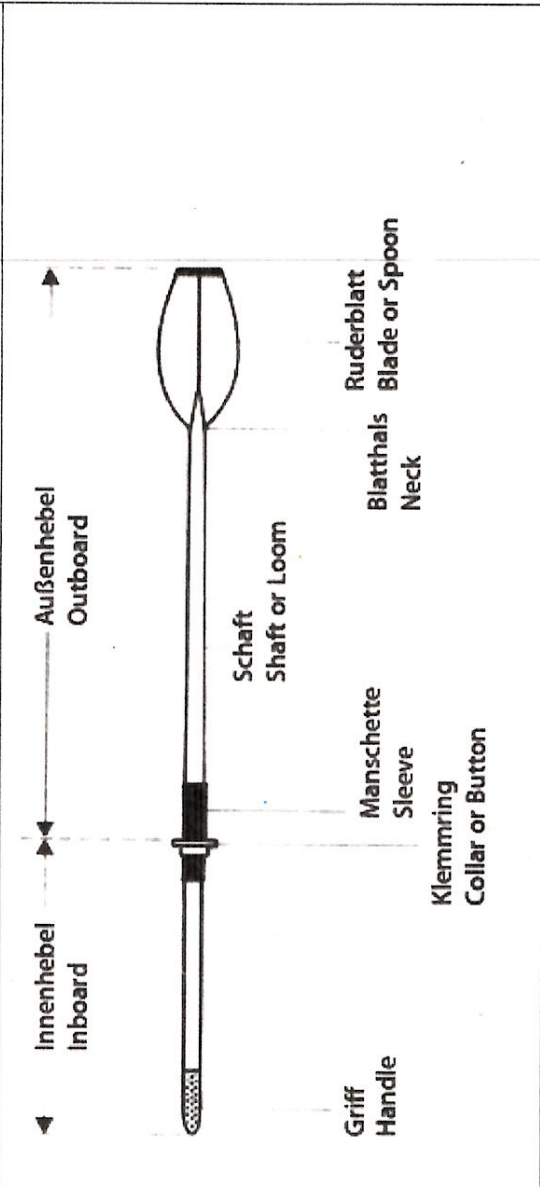
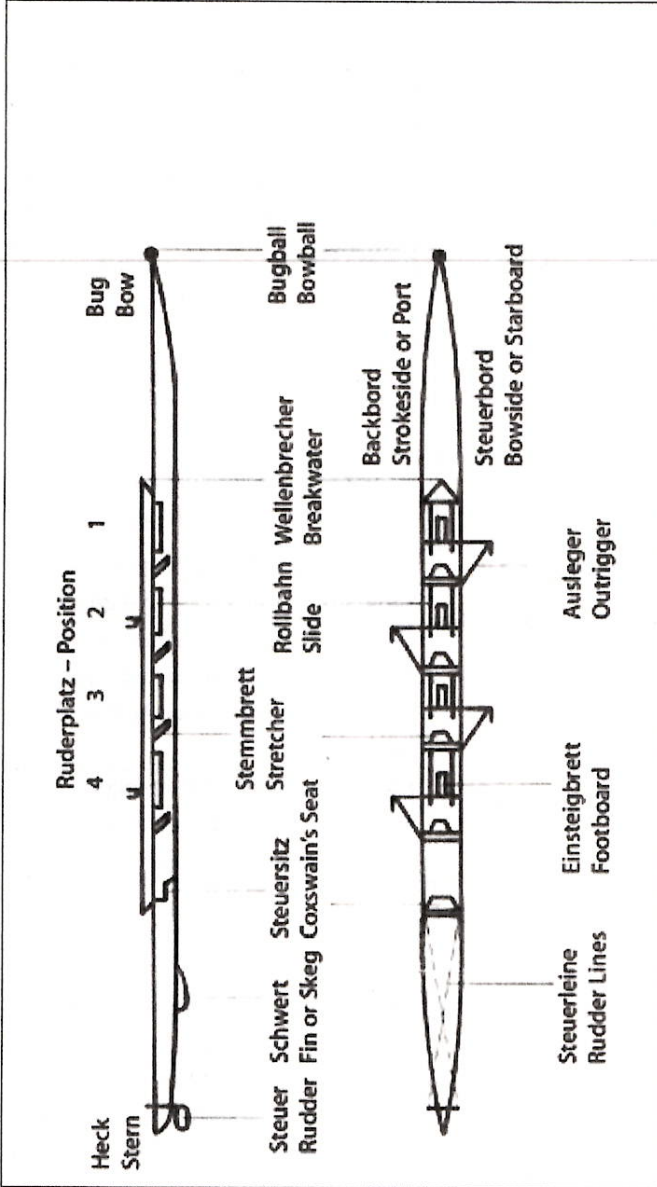
Ulrike Kurze

Juli 2014

Alle Angaben ohne Gewähr

Wichtigste Ruderbegriffe in Deutsch und in Englisch

Backbord	Strokeside / Port
Steuerbord (Lager-) Bock	Bowside / Starboard
Heck	Trestle
Bug	Stern
Bugball	Bow
Steuer (Ruder)	Bobble / bowball
Steuerplatz	Rudder
Steuerleine	Coxswains seat
Finne / Schwert	Rudder line
Aussenhaut / Bootshaut	Fin / skeg
Stemmbrett	Shell
Trittbrett (Einsteigbrett)	Foot stretcher / Stretcher
Rollsitz	Footboard
Rollbahn	Sliding seat
Ausleger	Slide
Dolle	Outrigger
Dollenstift	Swivel / Oarlock / Rowlock
Skull	Pin
Riemen	Oar / Scull
Innenhebel	(Sweep) oar
Aussenhebel	Inboard
Griff	Outboard
Klemmring	Handle
Blatt	Collar / Button
Schaft	Blade / Spoon
Manschette	Loom / Shaft
	Sleeve



Wetter und Umwelt

Man sollte sich, frühestens beim Einsteigen der Mannschaft und spätestens nach dem Ablegen, über das aktuelle Wetter ein paar Gedanken machen. Es hilft Gefahrensituationen zu vermeiden und in bestimmten Situationen sinnvoller agieren zu können.

Bei folgenden Manövern/Situationen spielt das Wetter/die Umwelt eine Neben- bzw. Hauptrolle:

Anlegen/ Ablegen

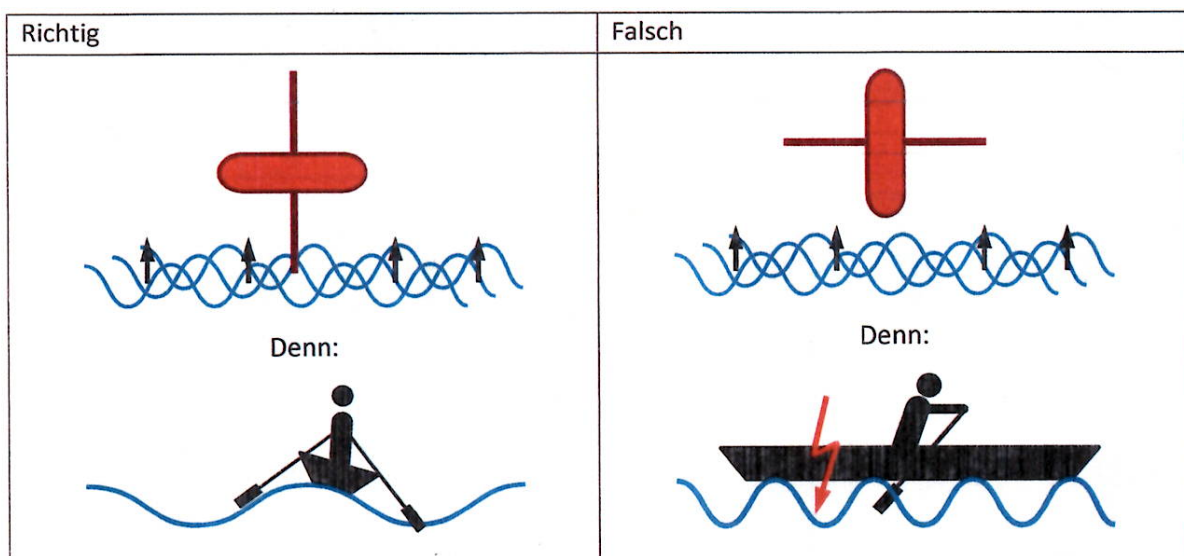
- Man legt immer **gegen die Strömung** (auf Flüssen) und **gegen den Wind** (auf Seen) *ab*. Und: Man legt immer **gegen die Strömung** (auf Flüssen) und **gegen den Wind** (auf Seen) *an*. Grund: Das Boot ist besser manövrierfähig. Die Strömung bzw. der Wind bremst das Boot, sodass man mit geringerer Geschwindigkeit am Steg ankommt.

Ruderbetrieb allgemein – Wetter

- Kommen dunkle Wolken auf einen zu, sollte man Augen und Ohren spitzen. Beim leisesten Anzeichen von Blitzen und/oder Donnerrollen sofort das Wasser verlassen. Auf dem Wasser ist ein Boot immer der höchste Punkt im Umkreis von mehreren Metern.
- „Prasselt“ die Sonnen auf einen hernieder so sollte man öfter Trinkpausen einlegen. Der Steuermann sollte seine Mannschaft auch auf das Tragen von Kopfbedeckungen und Sonnenschutzmittel (lange Kleidung, Sonnencreme, etc.) aufmerksam machen.

Ruderbetrieb allgemein – Berufsschiffahrt und andere Verkehrsteilnehmer

- Wird man von einem größeren Schiff überholt, müssen die erzeugten Wellen beobachtet werden. Die großen Tanker der Berufsschiffahrt führen meist eine große Bugwelle vor sich her, die eine starke „Ansaugströmung“ erzeugt. Die Heckwelle bildet meist große Wellen aus. Je nach Art der Schiffsschraube und Art der Schiffsförm können die Wellen größer oder kleiner ausfallen. Wellen werden immer *parallel zum Boot* passiert! Die Blätter liegen dabei flach auf dem Wasser und werden locker von Hand geführt. Werden Wellen Senkrecht zum Boot passiert, kann das Boot zwischen zwei Wellenbergen brechen. Zudem kann so viel Wasser ins Boot laufen, dass es dadurch sinken kann.



- Weiterhin ist es eine ganz schlechte Idee zusammen mit einem motorisierten Boot eine Brücke zu passieren. Die auftretenden Wellen können das Boot gegen die Pfeiler versetzen.

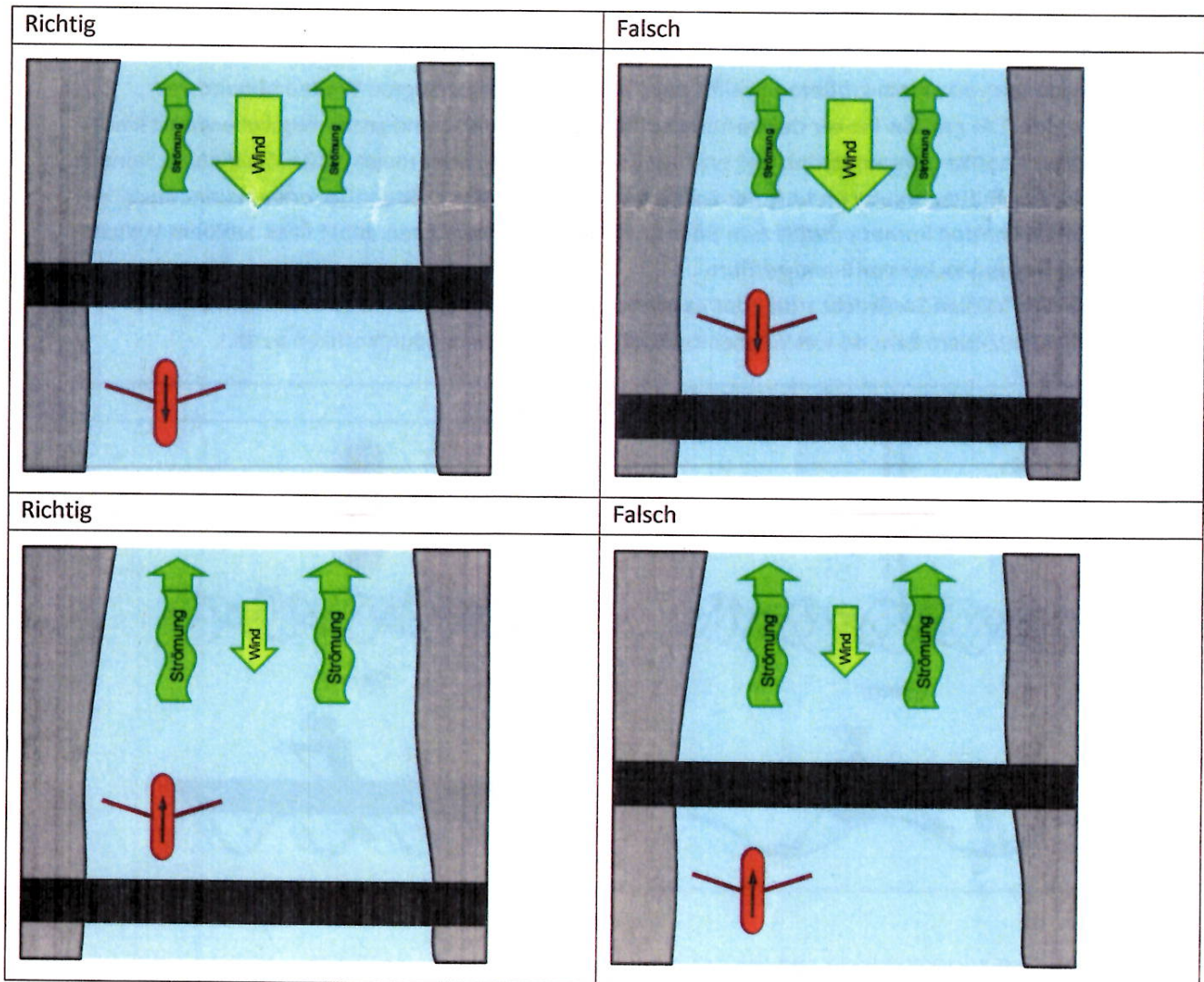
Ulrike Kurze
Juli 2014
Alle Angaben ohne Gewähr

- Begegnet man einem anderen Boot auf Kollisionskurs, so kann das andere Boot durch Rufzeichen aufmerksam gemacht werden.
 Bsp. 1: Uns begegnet ein Vierer, so ruft man „Achtung der Vierer!“
 Bsp. 2: Uns begegnet ein Zweier, so ruft man „Achtung der Zweier!“
 Bsp. 3: Uns begegnet ein Segelboot und wir haben keinen Platz zum Ausweichen, „Achtung das Segelboot!“

- Ab Hochwasserwarnstufe 1 müssen alle Boote ohne Radar und Sprechfunkanlage die Fahrt unverzüglich einstellen. Also haben auch Ruderboote nichts mehr auf dem Wasser zu suchen.

Pausen/ Wenden in der Nähe einer Brücke

- Pausen im Brückenbereich sind generell zu vermeiden. Hier ist es besonders wichtig im Vorfeld auf den Wind und die Strömung zu achten. Es gilt, das Boot so vor, oder hinter, einer Brücke zu platzieren, dass der Wind oder die Strömung das Boot *von der Brücke weg* treiben lässt. An Brückenpfeilern herrschen meist Strömungen und Wirbel, die von außen nicht gesehen werden. Diese können das Boot so beeinflussen, dass eine Kollision mit Brückenpfeilern möglich ist. Verschätzt man sich mit der Einschätzung über Wind und Strömung, kann so weit weg gerudert werden, dass die Brücke keine Gefahr mehr darstellt.
- Wenn im Brückenbereich gewendet werden soll, gelten die gleichen Anhaltspunkte



Ulrike Kurze

Juli 2014

Alle Angaben ohne Gewähr

Steuern im Ruderboot

Boote mit Steueranlage

Hier gibt es einen Steuermann, der nicht aktiv rudert. Er schaut immer in Fahrtrichtung. Der Steuerplatz kann im Heck (sitzend) oder im Bug (liegend) angebracht sein. Da der Steuermann nicht rudert, kann er sich voll und ganz auf das Manövrieren des Bootes konzentrieren.

Boote ohne Steueranlage mit Fußsteuer

In dieser Kategorie ist der Steuermann ein aktiver Ruderer und sitzt mit dem Rücken zur Fahrtrichtung. Entweder **man dreht sich jeden zweiten Schlag um**, oder man hat eine Mütze mit Spiegel. Die zweite Option ist gewöhnungsbedürftig und bedarf Erfahrung.

Das Umdrehen erfolgt am sinnvollsten während des Durchzuges. Da alle Skulls im Wasser sind, ist hier das Boot am stabilsten gegen kippen.

Das Fußsteuer soll unterstützend wirken. Meist ist das Fußsteuer auf Position 1 angebracht. Dabei ist ein Fuß im Stemmbrett drehbar gelagert. Dreht man den Fuß nach Backbord, so fährt auch das Boot nach Backbord.

ACHTUNG folgende Hinweise sollte man beherzigen:

- Bei schweren Booten reagiert auch das Steuer dementsprechend schwerfällig. Das Boot reagiert möglicherweise nicht gleich beim ersten Schlag, sondern erst beim zweiten oder dritten Schlag.
- Je mehr man einlenkt, desto schwerfälliger reagiert das Boot.
- Kleine „Schwenker“ sind meist sinnvoller als das komplette Verdrehen des Fußes

Sollte das Fußsteuer nicht ausreichen, kann die Mannschaft mit einbezogen werden. Bsp.: Backbord oder Steuerbord überziehen.

Boote ohne Steueranlage und ohne Fußsteuer

Auch hier ist der Steuermann ein aktiver Ruderer und muss sich **jeden zweiten Schlag umdrehen**. Ein unterstützendes Fußsteuer ist nicht angebracht. In diesem Fall muss die Mannschaft auf jeden Fall mit einbezogen werden (Backbord oder Steuerbord überziehen).

Binnenschifffahrt

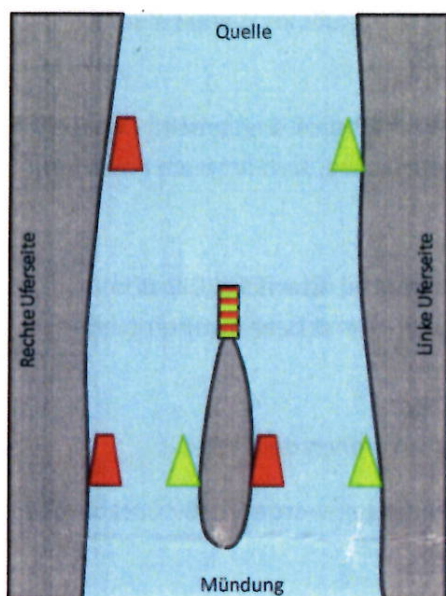
Regeln, Beschilderung und Betonung im Binnenbereich

Definition Binnengewässer: Als Binnengewässer (von niederdeutsch: binnen = „innen“ [...]) werden alle Gewässer bezeichnet, die von Landmassen umschlossen sind und die keine Meere oder Teile von Meeren sind.

Demnach ist der Main ebenfalls eine Binnenschifffahrtsstraße, auf der die geltenden Binnenschifffahrtsstraßenverordnungen einzuhalten sind. Für den Rudersport wichtige und wissenswerte Regeln, Beschilderungen und Betonung werden nachfolgend aufgelistet:

>> Auf allen Binnenschifffahrtsstraßen gilt das Rechtsfahrgebot. <<

Bezeichnung der Fahrrinne



Die Bezeichnung der linken und der rechten Fahrrippenseite, sowie deren farbliche Kennzeichnung durch Tonnen oder Stangen, erfolgt immer(!) von der Quelle zur Mündung. Innerhalb dieser Tonnen werden bestimmte Tiefen und Breiten angestrebt.

Die **rechte Fahrrippenseite** wird mit **roten Stumpftonnen** und die **linke Fahrrippenseite** mit **grünen Spitztonnen** gekennzeichnet. Fahrzeuge, die länger als 20m sind, müssen diese Tonnen an vorgeschriebener Seite passieren. Ruderboote sind von dieser Regel ausgenommen und müssen nur Acht geben nicht mit diesen zu kollidieren.

Eine Fahrrippenspaltung (Vorbeifahrt an jeder Seite gestattet) wird durch rot-grüne Stangen gekennzeichnet.

Bergfahrer = Ein Boot, das von der Mündung zur Quelle fährt
Talfahrer = Ein Boot, das von der Quelle zur Mündung fährt

Vorfahrtsregeln

- Ruderer sind leider immer im Nachteil.

Bei der Kleinschifffahrt (Boote mit weniger als 20m Länge) gilt die Faustregel:

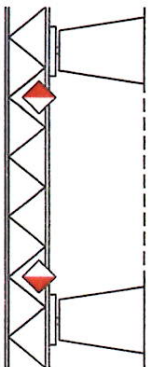


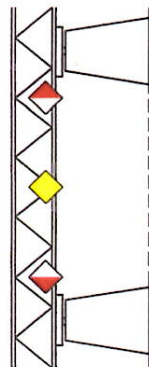


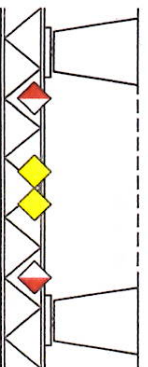


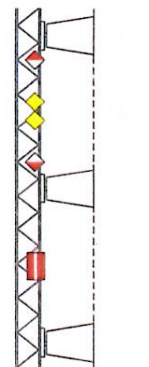


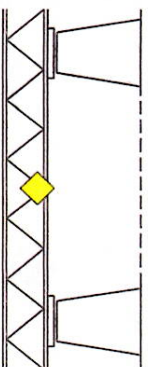


Wind vor Motor vor Kraft

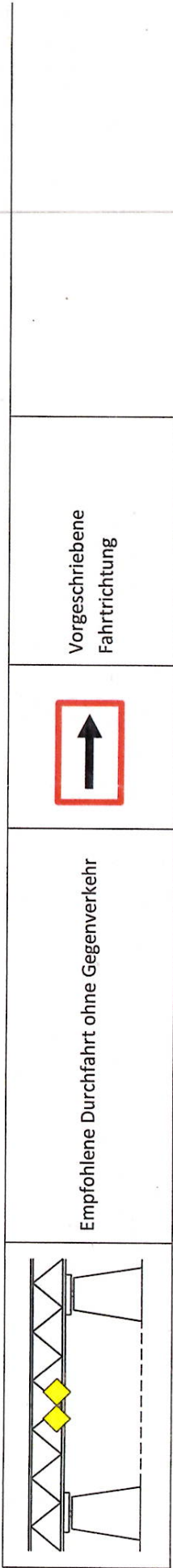
- Ein Motorboot kann viel schneller reagieren als ein Segelboot und ein Ruderboot kann viel schneller reagieren als ein Motorboot. Falls ein Ruderboot einem Segelboot nicht ausweichen kann, so muss das Segelboot durch Rufzeichen (bitte nicht pöbeln) gewarnt werden.
- Die Berufsschifffahrt hat immer Vorrang! Falls ein Ruderboot in dessen Kurs gerät, so hupt es einmal. Wer sich dann nicht aus dem Weg macht, hat Pech. Solche Kollisionen gehen leider immer tödlich aus. Mit Umsicht und klarem Menschenverstand können solche Unfälle vermieden werden. Ausreichend Abstand halten und nicht gemeinsam durch eine Brücke fahren (Auch wenn man eine andere Brückenöffnung wählt) sind die wichtigsten Regeln.

Ulrike Kurze

Juli 2014











Alle Angaben ohne Gewähr

Zu beachtende Schilder und Hinweistafeln, die auch Ruderer kennen sollten (kleiner Auszug)					
	Durchfahrtsverbot außerhalb der Markierung. (Fahrzeuge unter 12m Länge ausgenommen)		Durchfahrt verboten, Sperrung einer Teilstrecke		Wehr
	Empfohlene Durchfahrt mit Gegenverkehr und seitlicher Begrenzung der Brückenöffnung		Durchfahrt verboten, ausgenommen sind Kleinfahrzeuge (Länge von 20m oder weniger) ohne Maschinenantrieb		Nicht frei fahrende Fährre
	Empfohlene Durchfahrt ohne Gegenverkehr und seitlicher Begrenzung der Brückenöffnung		Fahrverbot für Fahrzeuge die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren		Frei fahrende Fährre
	Bsp. Rechte Seite empfohlene Durchfahrt ohne Gegenverkehr mit seitlicher Begrenzung der Brückenöffnung, linke Seite Durchfahrt gesperrt.		Liegeverbot		Fahrerlaubnis für Fahrzeuge die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren
	Empfohlene Durchfahrt mit Gegenverkehr		Gebot, besondere Vorsicht walten lassen		Fahrerlaubnis für Sportboote



Sichtzeichen an Bewegliche Brücken und Sperrwerken		Sichtzeichen an Schleusen					
	Keine Durchfahrt (Brücke ist in Bewegung)		Keine Durchfahrt (Brücke ist geschlossen)	 Oder 	Einfahrt / Ausfahrt verboten (Schleuse geschlossen)		Freigabe wird vorbereitet
	Brücke geschlossen. Durchfahrt frei, wenn die Durchfahrtshöhe dies mit Sicherheit zulässt.		Keine Durchfahrt. Brücke gesperrt.	 Oder 	Einfahrt / Ausfahrt erlaubt (Schleuse geöffnet)		Einfahrt verboten; Öffnung der Schleuse wird vorbereitet
	Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden)		Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden. Durchfahrt frei, wenn die Durchfahrtshöhe dies mit Sicherheit zulässt		Auf Einweisung warten		
	Durchfahrt frei (Brücke geöffnet)						

Schallzeichen der Binnenschifffahrt	
	Achtung!
	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord
	Ich richte meinen Kurs nach Backbord

	Maschine geht rückwärts		Überholen an Backbord des Vorausfahrenden
	Ich bin manövrierunfähig		Man kann mich nicht überholen
	Gefahr eines Zusammenstoßes (mehr als 5 sehr kurze Töne)		An Einfahrten und Mündungen, Kurs nach Steuerbord richten
	Bleib-weg-Signal (mind. 15 Min.)		An Einfahrten und Mündungen, Kurs nach Backbord richten
	Notsignal (Wiederholt lange Töne oder Gruppen von Glockenschlägen)		Überqueren

Quellen

<http://www.rish.de/rudern/boote>

<http://passthrough.fw-notify.net/download/094919/http://www.scansail.de/service-downloads/naut-grundwissen.pdf>

<https://www.elwis.de/Freizeitschiffahrt/Verkehrsvorschriften/allgemein/Sichtzeichen-und-Schallsignale-Binnen.pdf>
