



F- und W-Führerschein

- 1.1 „F-Führerschein“ für die Hausstrecke
- 1.2 Impressionen Bundeswasserstraßen, Küste und Binnenseen
- 1.3 Unfälle auf den Bundeswasserstraßen und Binnenseen
- 1.4 „W-Führerschein“ für Bundeswasserstraßen und Binnenseen

Obmann, Steuermann, Kommandos

- 2.1 Verantwortung im Boot, Obmann, Steuermann
- 2.3 Obmann, Steuermann im Elektronischen Fahrtenbuch
- 2.4 Ruderkommandos (Ankündigung, Pause, Ausführung)
- 2.5 Ruderkommandos beim An- und Ablegen
- 2.6 Ruderkommandos allgemein
- 2.7 Ruderkommandos für Wenden und Kurskorrekturen
- 2.8 Ruderkommandos bei Notfällen

Boote Steuern und Führen

- 3.1 Boote mit dem Steuer steuern
- 3.2 Boot vom Bug aus mit den Rudern steuern, Treiben
- 3.3 Boote mit den Rudern steuern
- 3.4 Not-Stopp für nicht routinierte Mannschaften
- 3.5 Not-Stop für eingespielte Mannschaften
- 3.6 Schneller Fahrtrichtungswechsel bei drohender Kollision
- 3.7 Wenden stromab mit der Strömung (Anlegen am Steg)
- 3.8 Wenden stromauf gegen die Strömung
- 3.9 Uferwechsel in Fließgewässern

Ab- und Anlegen, Brückendurchfahrt

- 4.1 Ablegen in der „Rush Hour“
- 4.2 Ablegen durch Wegschieben mit dem Ruder
- 4.3 Aktives Ablegen
- 4.4 Anlegen am Steg
- 4.5 Anlegen am Steg (Zeitpunkt des Uferwechsels)
- 4.6 Brückendurchfahrt, Vorfahrtsregeln (Gefahrenstelle)
- 4.7 Brückendurchfahrt donauabwärts
- 4.8 Brückendurchfahrt donaufwärts

Rechtsfahrgebot

- 5.1 Rechtsfahrgebot, Fahrbahnen, „Parkplatz“ für Pausen
- 5.2 Rechtsfahrgebot, Überholen
- 5.3 Rechtsfahrgebot, Freizeitkapitäne, andere Ruderreviere

Gefahrenstelle der Hausstrecke

- 6.1 Seitenströmung
- 6.2 Gierfahre
- 6.3 Niedrigwasser
- 6.4 Staustufe KWBH
- 6.5 Speergebiet vor dem KWBH

Verhalten bei

- 7.1 Dunkelheit
- 7.2 Sturm, Gewitter, Nebel, Eis
- 7.3 Hoch- und Niedrigwasser
- 7.4 Schäden, Schadensmeldung, -bericht

Verhalten beim

- 8.1 Kentern und Vollschiagen
- 8.2 Notruf, Hilfeleistung durch andere Boote
- 8.3 Rudern im Winter, Überlebenszeit, Rettungswesten

Bootschleusen

- 9.1 Schleusen, Drempel, Schwenkbereich des Untertores
- 9.2 Strömungen beim Schleusen
- 9.3 Sicherung der Boote beim Schleusen
- 9.4 Verhalten während des Schleusens

Nice to know

- 10.1 Boots-Klassen, C-Gig
- 10.2 Renn-Gig, Rennboote
- 10.3 Fließgewässer, Prall-, Gleithang, Stromstrich
- 10.4 Prall-, Gleithang, Stromstrich in der Hausstrecke
- 10.5 Messung des Wasserstandes
- 10.6 Entfernungstabelle auf der Hausstrecke



1.1 „F-Führerschein“ für die Hausstrecke

Hausstrecke zwischen Kraftwerk Böfing Halde und Donaukraftwerk Wiblingen (FiHei)



Merkmale der Hausstrecke

- Kein Schiffsverkehr
- Keine von Schiffen verursachte Wellen
- Viele Freizeitkapitäne und Schwimmer
- Steile, kurze Abflusswellen (Iller)

Der „F-Führerschein“ gilt nur für die Hausstrecke

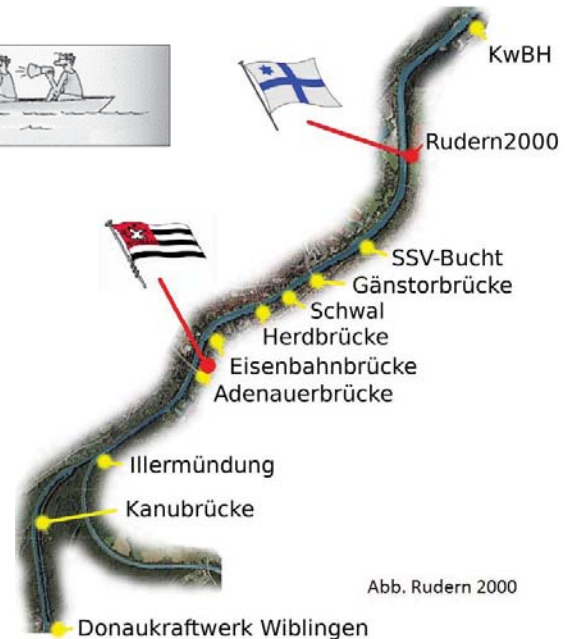
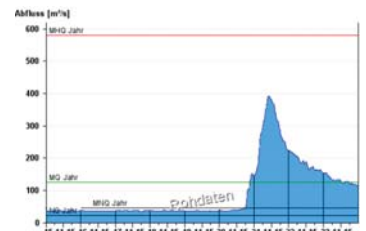


Abb. Rudern 2000





1.2

Bundeswasserstraßen, Küsten und Binnenseen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Teilweise dichter Schiffsverkehr
 - Wellen von den Schiffen
 - Wellen durch Wind
 - Zum Teil sehr starke Strömung
- <http://www.schiffbilder.de/>



Rhein
hinter Bingen



Schubverband mit 2 Leichtern
194 m, 17 m, 10 000 t



5 Container-Lagen, 135 m, 17 m, 5200 t



1.3

Unfälle auf den Bundeswasserstraßen und Binnenseen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Mit den F-Kenntnissen auf dem Rhein oder an der Küste loszufahren könnte gefährlich werden. Wer dort rudern will, sollte sich jemanden suchen, der dort Erfahrung hat, und ihn auch steuert oder an speziellen Lehrgängen teilnehmen. (Sicher rudern, DRV, S.32)



2018, Düsseldorf, Dreier nach Kollision mit Boje gekentert



2018 Köln-Mühlheim Dreier nach Kollision mit Tanker gekentert



2013, Bodensee, Sturmwarnung Katamaran gekentert

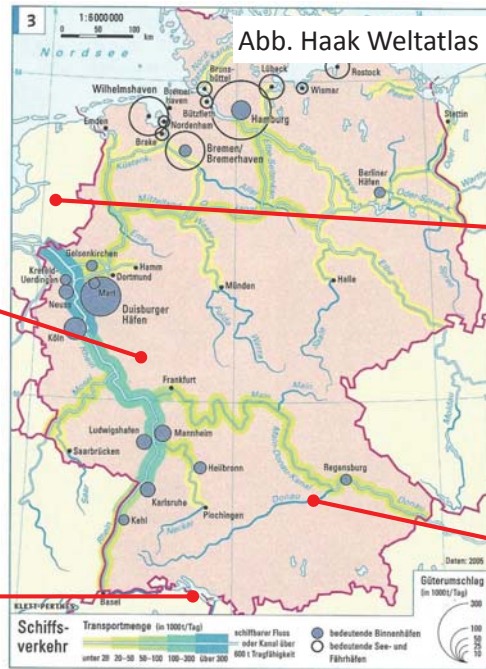


2015 Wiesbaden, 4 Vierer im Wind gekentert



1.4

„W-Führerschein“ für Bundeswasserstraßen und Binnenseen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Ruderreviere ohne Berufsschiffahrt sind z.B. Lahn, Donau bis Kehlheim, Spree
 Ruderreviere mit geringerem Schiffsverkehr z.B. Weser, Elbe, Havel, Oder, Ruhr, Main-Donau-Kanal, Neckar, Mosel
 z.B. (Main-Donau-Kanal etwa 10 Schiffe pro Tag)
 Typisches Schiff auf Neckar, Main, Mosel, Donau mit zwei Leichtern, Länge 110 m, Breite 11 m, 2800 t
 Für diese Ruderreviere ist ein „W-Führerschein“ notwendig.



2.1

Verantwortung im Boot, Obmann, Steuermann

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Bootsobmann (= Kapitän = Schiffsführer)

- Der Bootsobmann hat die Verantwortung, das Kommando an Bord und trifft wesentliche Entscheidungen auch dann, wenn er nicht steuert. (z.B. Fahrtabbruch bei Unwetter)
- Er muss entweder selber steuern oder einen geeigneten Steuermann an das Steuer setzen.
- Der Obmann ist ggf. schadensersatzpflichtig oder bei fahrlässiger Körperverletzung strafrechtlich haftbar.



Steuermann

- Wenn der Obmann einen geeigneten Steuermann die Verantwortung dafür überträgt, wählt dieser den richtigen Kurs und gibt die dazu erforderlichen Kommandos.
- Lässt der Obmann jemanden ohne Erfahrung steuern, so muss er diesen laufend anweisen.

Strafen, Schadensersatz

- Mit 0,5 Promille Alkohol im Blut, darf man das Boot nicht führen oder steuern. Gleiches gilt für Übermüdung, Krankheit, Drogen oder andere berauschende Mittel.
- Kommt es zu einem Bootunfall bei dem die Fahruntüchtigkeit nachgewiesen wird, zahlt die Haftpflichtversicherung nicht!
 Bsp. Köln 2018: Der Obmann "müsse sich nun wegen fahrlässiger Körperverletzung verantworten"
- Wer Fahrten auf anderen Gewässern durchgeführt, muss man sich vor Fahrtbeginn über die dort geltenden Vorschriften und mit den örtlichen Besonderheiten vertraut machen.



2.3

Obmann, Steuermann im Elektronische Fahrtenbuch

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Für Rudervereine ist das Führen eines Fahrtenbuches gesetzlich vorgeschrieben.
- Jede Fahrt muss **vor** Fahrtritt ins elektronische Fahrtenbuch eingetragen werden.
- Der Obmann ist dafür verantwortlich, dass die Eintragung vollständig ist. (Mannschaft, Ziel, Ruderkilometer, ggf. Schadensmeldung)
- Die Mannschaft muss vor Antritt der Fahrt wissen, wer Obmann ist. Unter Umständen kommen Ruderbefehle von ihm, auch wenn er nicht am Steuer sitzt. Die Befehle des Obmanns haben Vorrang vor jeder Ansage des Steuermannes



Lfd. Nr.:	476	
Datum:	23.03.2018 (Freitag)	+ Enddatum
Boot:	Venus -A (94)	
Steuermann:	Seehofer	Obmann: Nummer 3
Mannschaft 1:	Söder	
2:	Dobrint	
3:	Merkel	
4:	Schulz	
Abfahrt:	14:25	
Ziel / Strecke:	KWBH	
Gewässer:		
Bemerkungen:		
Fahrtart:	normale Fahrt	

Bitte eingeben: <Bootsname>

Bootsschaden melden



2.4.

Ruderkommandos (Ankündigung, Pause, Ausführung)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- **Laute und deutliche** Befehle Sicher rudern, DRV, S. 82 ÷ 85
- Ruderbefehle bestehen aus einem **Ankündigungs-** und einem **Ausführungsteil**. Dazwischen muss soviel **Pause** eingelegt werden, dass sich die Mannschaft auf das vorbereitet, was gleich danach zu tun ist.

z.B. „**Alles vorwärts ----- los!**“

Nach der **Ankündigung** rollt die Mannschaft in die Auslage und legt die Blätter flach aufs Wasser. Bei der **Ausführung** werden die Blätter senkrecht gedreht und der Durchzug beginnt.

Blitzschnell das richtige Kommando

Als A-Ruderer führt man die Kommandos aus, als Obmann muss man die Kommandos schnell, laut und zweifelsfrei geben. Das setzt voraus, dass man die Kommandos und deren Auswirkungen kennt, um in Gefahrensituationen nicht erst überlegen zu müssen, sondern blitzschnell mit den richtigen Kommandos reagiert. (Sicher rudern, DRV, S.37)



2.5

Ruderkommandos beim An- und Ablegen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

1. **„Mannschaft ans Boot ----- hebt auf!“**
Vorher sind Skulls (Riemen) und weiteres Zubehör zum Steg gebracht worden. Der Ausführungsbefehl wird nur gegeben, wenn die am Boot versammelten Mannschaft insgesamt kräftig genug ist, das Boot sicher zu tragen und zu drehen.
2. **„Boot drehen ----- Offene Seite Wasser (Land) hoch!“**
Unbedingt darauf achten, dass die Ausleger den Boden nicht berühren.
3. **„Fertigmachen zum Einsteigen ----- steigt ein!“**
Alle Ruderer/bzw. Ruderinnen haben ein Bein auf dem Einsteigebrett und das andere zum Abstoßen bereit auf dem Bootssteg.
4. **„Klarmeldung!“**
Am Bug beginnend melden die Sportler, sobald sie ruderbereit sind („1 fertig!", „2 fertig!", ...).
5. **„Fertigmachen zum Aussteigen ----- steigt aus!“**
Steuermann/-frau ist vorher ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte fest. Der „wasserseitige" Fuß steht auf dem Einsteigebrett. Beim Aussteigen wird das „wasserseitige" Ruder mit herausgenommen.



2.6

Ruderkommandos allgemein

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

1. **„Alles vorwärts ----- los!“**
Nach der **Ankündigung** rollt die Mannschaft in die Auslage und legt die Blätter flach aufs Wasser. Bei der **Ausführung** werden die Blätter senkrecht gedreht und der Durchzug beginnt.
2. **„Alles rückwärts" ----- los!“**
Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Rudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankanten der Blätter während des Freilaufs (Luftweges).
3. **„Ruder ----- halt!“**
Ankündigung beim Blatteinsatz, **Ausführungsbefehl** am Ende des Durchzuges.
Nach dem Schlag werden die abgedrehten Blätter über das Wasser so weit bugwärts geführt, bis die Ruder senkrecht zum Boot stehen. (Bitte nicht „Noch drei Schläge“)
4. **„Blätter ----- ab!“**
Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.
5. **„Halbe (ohne) Kraft!“**
Es wird mit wenig (nahezu ohne) Kraft durchgezogen.
6. **„Hochscheren!“**
Bei hohen Wellen werden die Innenhebel im Freilauf tief ins Boot gedrückt.
7. **„Frei weg!“**
Dieses Kommando wird gegeben, um „Hochscheren“, „Halbe Kraft“ usw. wieder aufzuheben.
8. **„Skulls (Riemen) ----- vor“**
Ruder aus der Längsrichtung in die Grundstellung senkrecht zum Boot führen.



2.7

Ruderkommandos für Wenden und Kurskorrekturen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 20181. **„Wende über Backbord (Steuerbord) ----- los!“**

Ankündigung: wie beim Rückwärtsrudern Innenhebel am Körper, Blatt flach auf dem Wasser.

Ausführung: zunächst auf der der in der Ankündigung genannten Seite rückwärtsrudern, das andere Blatt beim Freilauf über das Wasser mitführen, mit diesem dann aus der Auslage vorwärtsrudern und dabei das zuerst genutzte Ruder über Wasser mitführen.

2. **„Kurze Wende über Backbord (Steuerbord) ----- los!“**

Die das Boot stark beanspruchende Wende auf der Stelle

Ankündigung: In der 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.

Kurskorrekturen

1. **„Nummer 1 – Backbord (Steuerbord) vorwärts ----- los!“**

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

2. **„Backbord (Steuerbord) vorwärts ----- los!“**

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

3. **„Backbord (Steuerbord) ----- überziehen!“**

Ohne Tempowechsel auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig (ggf. ohne) Kraft rudern.



2,8

Ruderkommandos bei Notfällen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 20181. **„Backbord (Steuerbord) stoppen ----- stoppt!“**

Einseitiges stoppen. Alle stoppen: größte Wirkung, das Boot zum Stehen und auch den Bug zur Seite zu bringen, wenn genau in Fahrtrichtung ein Hindernis auftaucht.

2. **„Stoppen ----- stoppt!“**

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

3. **„Skulls (Riemen) ----- lang!“**

„Backbord (Steuerbord) ----- lang!“

Vorher entweder „Ruder ----- halt“ oder Hinweise an die Mannschaft, welche Situation bevorsteht.

Ankündigung während des Einsetzens, **Ausführungsbefehl** am Ende des Durchzuges.

Die Ruder werden beidseits oder nur auf der angekündigten Seite parallel zum Boot genommen und dabei festgehalten.



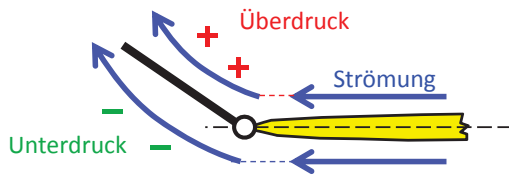
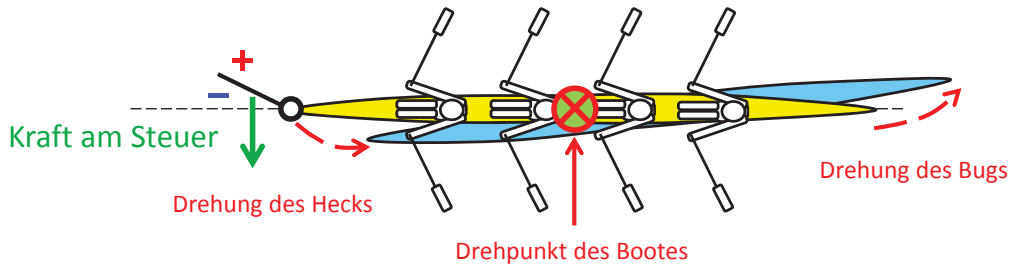


3.1

Boote mit dem Steuer steuern

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Um den Bug des Bootes mehr nach Backbord oder nach Steuerbord zu richten, zieht der Steuermann an der Steuerleine. Das Wasser umströmt das Steuer und erzeugt einen Über- und Unterdruck und dadurch eine Kraft, die den Bug des Bootes um den Drehpunkt nach Backbord oder nach Steuerbord dreht.



Der Bug dreht sich in die gewünschte Richtung, das Heck in die entgegengesetzte Richtung. →→

Strömungsgeschwindigkeit am Steg
(190 cm, 125 m³/s) etwa 4 km/h
(210 cm, 166 m³/s) etwa 5 km/h



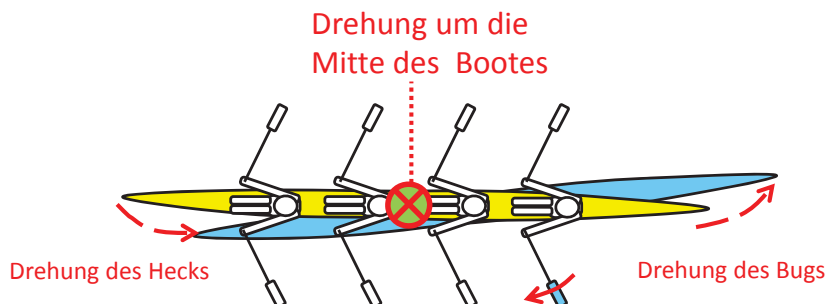
3.2

Boot vom Bug aus mit den Rudern steuern (Treiben)

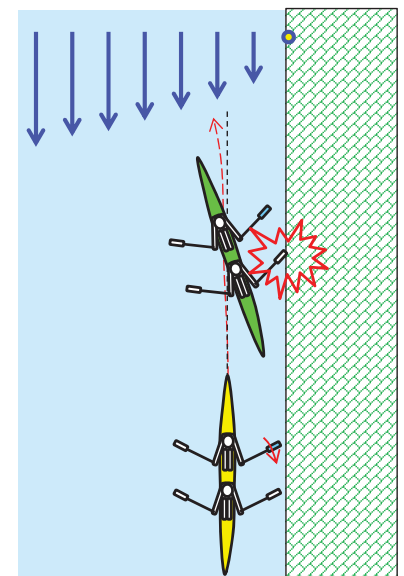
F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Wenn der **Steuermann im Bug** sitzt, hat das zwei Vorteile.

- Einmal kann er mit Kopfwenden leichter Kursabweichungen und Gefahren feststellen
- Andererseits kann er, ohne Kommandos geben zu müssen, alleine mit einseitig verstärktem Rudern den Kurs korrigieren



Bsp. Wenn der Abstand zum Ufer zu klein ist, kann das Heck durch das Überziehen zu nah ans Ufer kommen!



Wenn ein Boot im Wasser treibt, wird das Steuer nicht umströmt. Es entsteht keine Steuerkraft, so dass das Boot beim Treiben mit dem Steuer nicht manövriert werden kann!

Ein treibendes Boot kann nur mit einseitigem Rudern in die gewünschte Richtung gebracht werden. z.B.:

„**Nummer 1 – Steuerbord (Backbord) vorwärts** ----- los!“

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



3.3

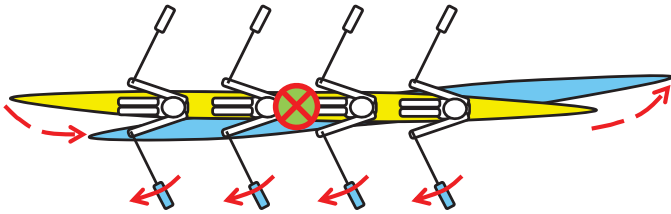
Boote mit den Rudern steuern

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Im Boot ohne Steuer befiehlt der Steuermann einseitig verstärkte oder vermindertes Rudern und bringt damit den Bug in die gewünschte Richtung. Im Notfall kann er einseitiges Stoppen befehlen.

„Steuerbord (Backbord) ----- überziehen!“

Ohne Tempowechsel auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit weniger ggf. ohne Kraft rudern.



Ohne Tempowechsel kräftiger rudern

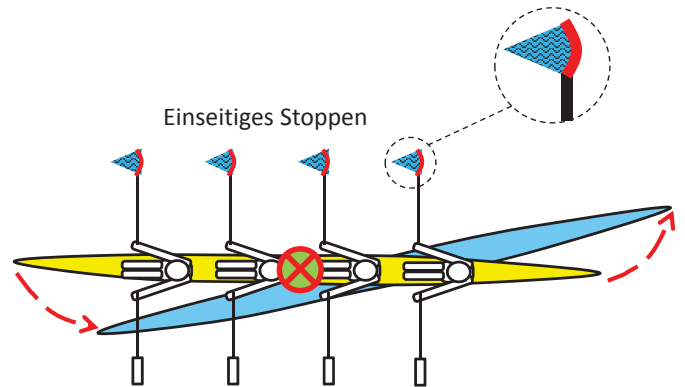
Sollte die Kursänderung mit dem Kommando „überziehen“ nicht ausreichen, kann man die Wirkung durch folgende Befehle verstärken:

„Nur Steuerbord!“

d.h. die Backbordblätter werden nur mit geführt

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

Einseitiges stoppen. Alle stoppen: größte Wirkung, das Boot zum Stehen und auch den Bug zur Seite zu bringen, wenn genau in Fahrtrichtung ein Hindernis auftaucht.



Einseitiges Stoppen



3.4

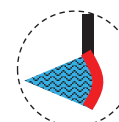
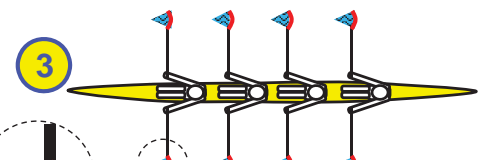
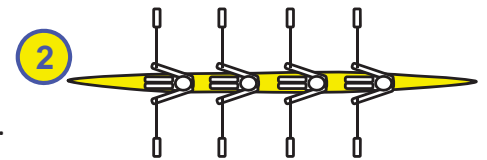
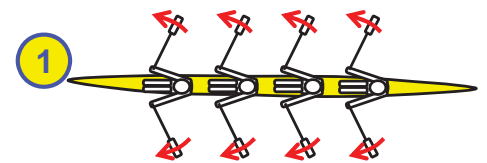
Not-Stopp mit aufgedrehten Blättern

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Wer auf ein Hindernis zufährt und nicht mehr ausweichen kann, sollte ein **Not-Stopp** beherrschen. Ein Fünfer wiegt mit der Mannschaft etwa eine halbe Tonne, die abgebremst werden will!

1. Ausgangssituation: Boot in voller Fahrt
2. **"Ruder ----- halt"**
 - Beim Not-Stopp wird aus voller Fahrt Ruder halt gemacht.
 - Die Ruder stehen anschließend querab zum Boot
 - Die Blätter liegen flach auf dem Wasser.
3. **„Stoppen ----- stoppt!“**
 - Der Rudergriff wird gegen die leicht angewinkelten Knie gedrückt.
 - Jetzt wird das Blatt **vorsichtig aufgedreht**, sodass die Blattrückseite gegen die Fahrtströmung drückt.
 - Wer das Blatt sofort ganz aufdreht läuft in Gefahr, dass ihm das Wasser das Blatt aus der Hand reißt und er ins Wasser fällt.

Fahrtenordnung S.31, Steuermannkurs Stuttgart Rudergesellschaft



Blatt flach auf dem Wasser

Blatt aufdrehen

Blatt voll aufgedreht



Kraft ca. 90 kg
bei 10 km/h



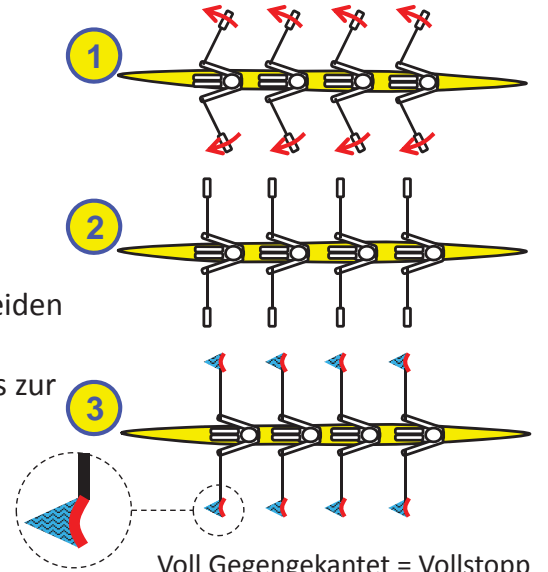
3.5

Not-Stop mit gegengekanteten Blättern

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Im Skiff sollte man diese Technik nur in Notsituationen anwenden. Besser ist es hier, die Blätter nicht gegenzukanten sondern aufzudrehen und durch Heben der Hände in das Wasser zu drücken. (Grabow)

1. Ausgangssituation: Boot in voller Fahrt
2. **"Ruder ----- halt"**
 - Beim Not-Stopp wird aus voller Fahrt Ruder halt gemacht.
 - Die Ruder stehen anschließend querab zum Boot
 - Die Blätter liegen flach auf dem Wasser.
3. **„Stoppen ----- stoppt!"**
 - Durch dosiertes **Gegenganten** der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser.
 - Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weitergekantet. (Sicher Rudern DRV S.83)



Blatt flach auf dem Wasser



Dosiertes Gegenganten



Voll Gegengekantet = Vollstopp



3.6

Schneller Fahrtrichtungswechsel bei drohender Kollision

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Wenn genau in Fahrtrichtung ein Hindernis z.B. Baumstamm, Ruderboot, Schlauchboot, Boje oder Schiff, auftaucht, muss der Kurs möglichst schnell gewechselt werden.

Kollisionen im URCD: 2011 mit Boje, 2015 mit Schlauchboot, 2017 mit AHA-Achter mit Vierer

1. **"Ruder ----- halt"**
2. **„Backbord (Steuerbord) stoppen ----- stoppt!"**
3. **„Alles vorwärts ----- los!"**

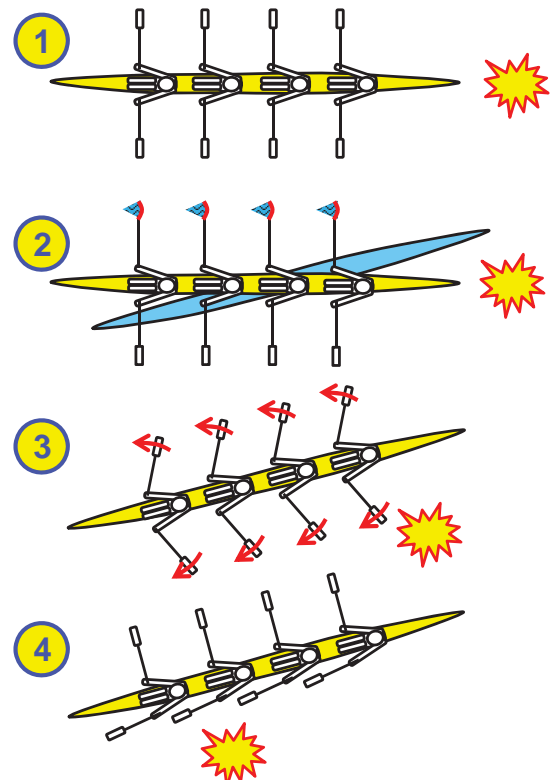
Kann die Kollision nicht ganz verhindert werden ggf.

4. **„Steuerbord (Backbord) ----- lang!"**

Das Kommando „Ruder ----- halt“ wird bei voller Fahrt gegeben und unmittelbar danach das Kommando zum einseitigen Stoppen. Durch das einseitige Stoppen, dreht der Bug zur Seite, gleichzeitig verliert das Boot aber an Fahrt.

Um die Gefahrenzone zu verlassen, muss deshalb sofort danach das Kommando „Alles vorwärts ----- los!“ gegeben werden.

Die Abfolge der drei Befehle erfolgt sehr schnell hintereinander. Dieses Notfallmanöver setzt somit eine eingespielte, erfahrene Mannschaft voraus und sollte daher regelmäßig geübt werden.



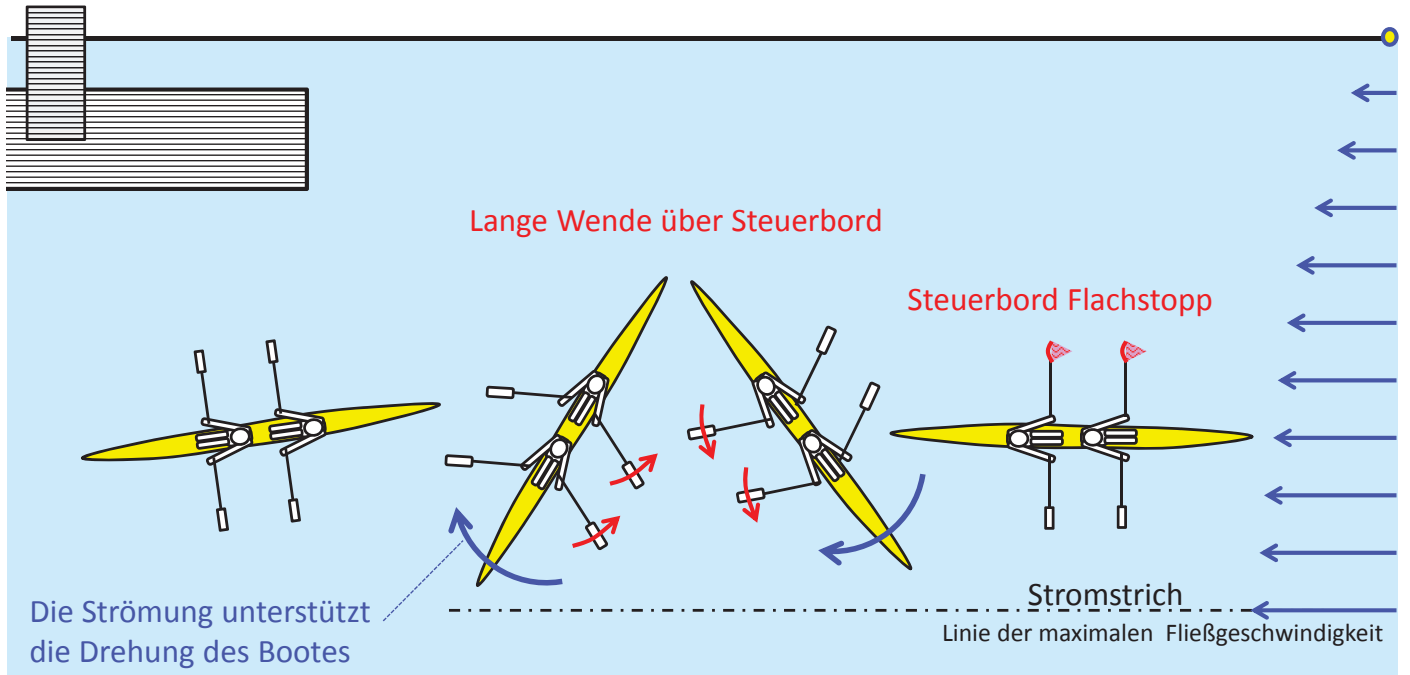


3.7

Wenden stromab mit der Strömung (Anlegen am Steg)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Will der Steuermann aus der Talfahrt wenden, um beispielsweise einen Steg anzusteuern, richtet er umgekehrt den Bug aus der Hauptströmung heraus – aber nicht zu nahe an Land -, wobei das Heck im Stromstrich bleibt. Der stärkere Strömungsdruck auf das Heck unterstützt die Mannschaft bei der Wende.

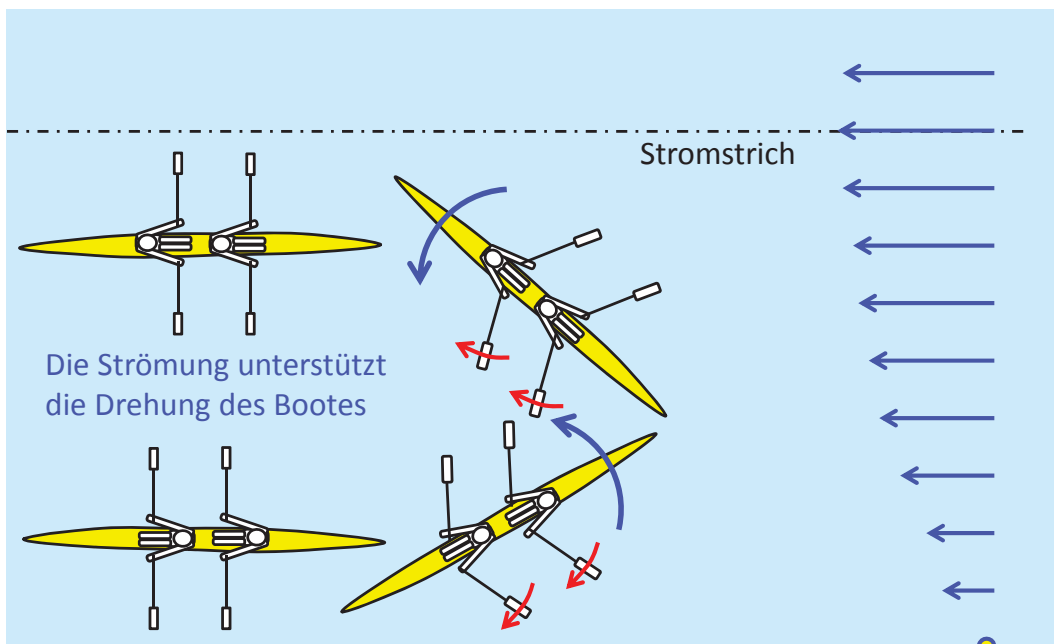


3.8

Wenden stromauf gegen die Strömung

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Besonders in langen Booten nutzt der Steuermann die Strömung bei jeder Wende aus. Fährt er am Ufer entlang stromauf und will umkehren, so richtet er mit Steuern oder den Rudern den Bug in die Strömung, bleibt aber mit dem Heck im ruhigen Wasser.



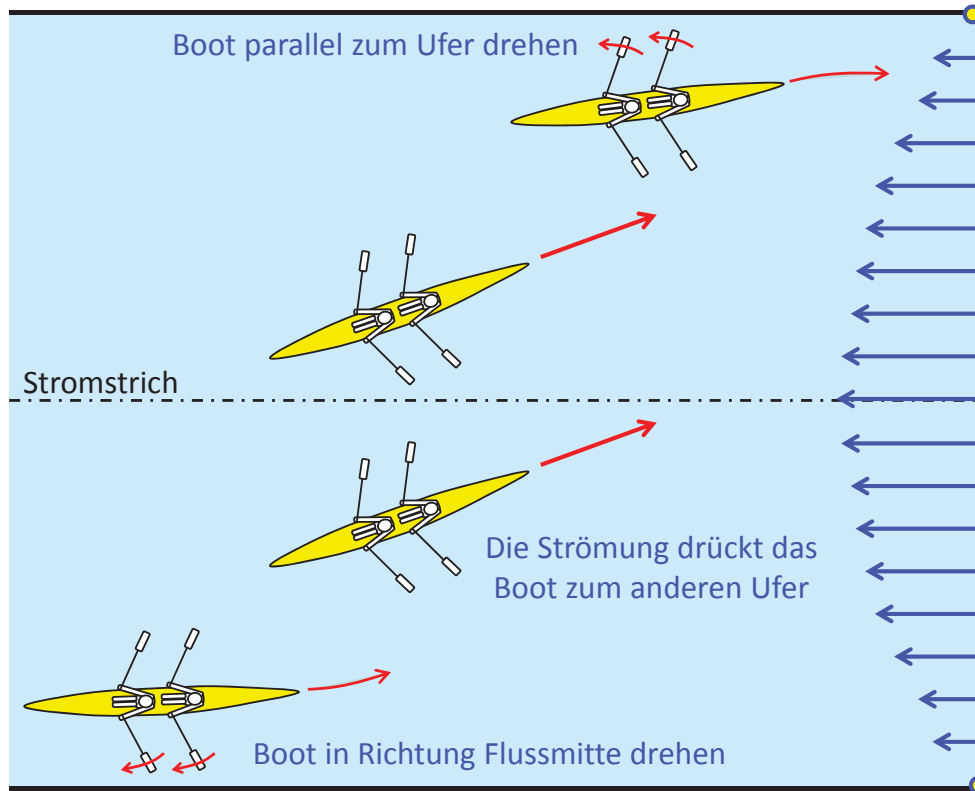


3.9

Uferwechsel in Fließgewässern

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Beim Uferwechsel wird der Bug in Richtung Flussmitte gedreht. Die Strömung drückt das schräg ausgerichtete Boot zum anderen Ufer rüber. Am anderen Ufer wird das Boot wieder parallel zum Ufer gedreht.

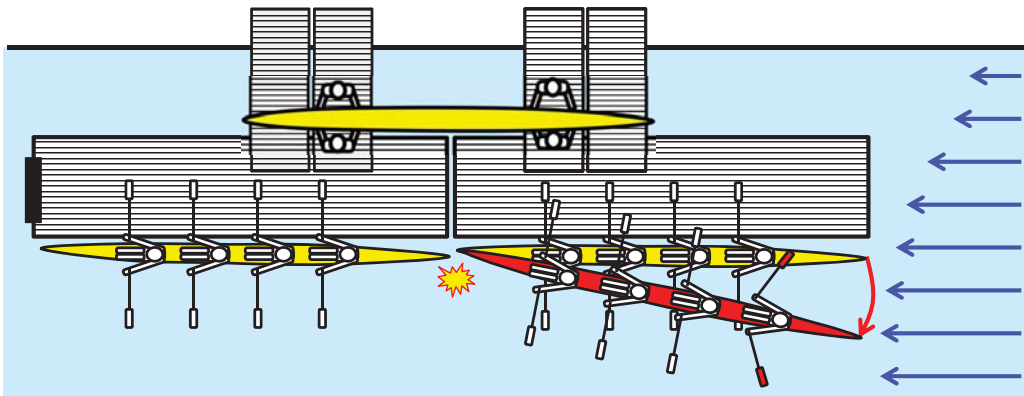


4.1

Ablegen in der „Rush Hour“

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Boote mit Außenkiel sollten vorzugsweise über die Rolle zu Wasser gelassen werden, weil das rückenschonender ist. (Achtung Boot mittig auf der Rolle halten)
- Wenn das Boot seitlich ins Wasser abgelassen wird, muss man auf das Steuer bzw. die Finne achten, die beim Einsetzen an den Steg stoßen können und dabei abbrechen können.
- Beim Ablegen muss der Bug des Bootes so in die Strömung gebracht werden, dass der Bugmann durch erste Ruderschläge das Boot vom Steg wegbringen kann.



Möglichkeiten das Boot vom Steg weg zu bringen ohne mit dem stromabliegenden Boot zu kollidieren.

In strömenden Gewässern wird grundsätzlich Bug stromaufwärts abgelegt

1. Ein nettes Mitglied schiebt das Boot mit dem Backbordruder des Heckmannes hinaus.
2. Das Boot wird mit den Händen vom Steg weggestoßen. Der Bugmann schiebt mit seinem Backbordruder das Boot weiter hinaus.
3. Der Bugmann setzt das Boot aktiv ab.



4.2

Ablegen durch Wegschieben mit dem Ruder

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Der Bugmann kann durch ein „Aktives Ablegen“ den Bug vom Steg wegdrücken.



← Mannschaft schiebt das Boot mit den Händen vom Steg weg.



← Der Bugmann schiebt das Boot mit dem Skull weiter hinaus.

Der Bugmann macht sich ruderbereit und bringt das Boot aktiv vom Steg weg →



Sowohl beim Ablegen als auch beim Anlegen ist darauf zu achten, dass die Blätter auf der „Landseite“ mit der **gewölbten Fläche nach oben** über den Steg gezogen werden.



4.3

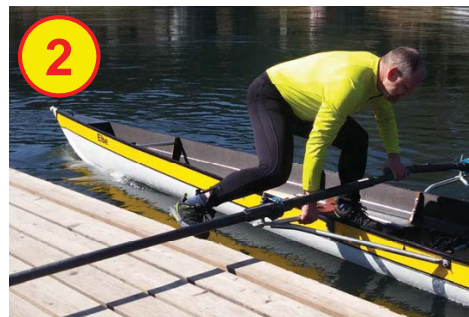
Aktives Ablegen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Der Bugmann kann durch ein „Aktives Ablegen“ den Bug vom Steg wegdrücken.



← Zum Ablegen umschließt die wasserseitige Hand beide Skullgriffe.
← Die andere Hand stützt sich am Ausleger oder Dollbord ab.
← Das Körpergewicht lastet vollständig auf dem wasserseitigen Bein.



← Abstoßen von der Stegkante.
← Mittels der Führung der Innenhebel halten die Blätter Kontakt zum Land/ zur Wasseroberfläche

Ständiges
Üben
erforderlich



Hinsetzen auf den zur Ferse gerollten Rollsitze. →
Der landseitige Fuß wird sofort auf das Stembrett gesetzt. →

Sowohl beim Ablegen als auch beim Anlegen ist darauf zu achten, dass die Blätter auf der „Landseite“ mit der gewölbten Fläche nach oben über den Steg gezogen werden.

Quelle: Grabow S.29



4.4

Anlegen am Steg

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Auf fließenden Gewässern wird in der Regel in einem Winkel von 30° von Unterstrom angesteuert, dann nach „Ruder—halt“ das Boot parallel zum Steg gedreht – wenn nötig durch wasserseitiges Stoppen.
- Der Steuermann muss darauf achten, dass die landseitigen Ruderblätter über dem Steg in der Luft sind. Ggf. muss sich die Mannschaft zur Wasserseite lehnen und dabei auf wasserseitigen Blättern abstützen.

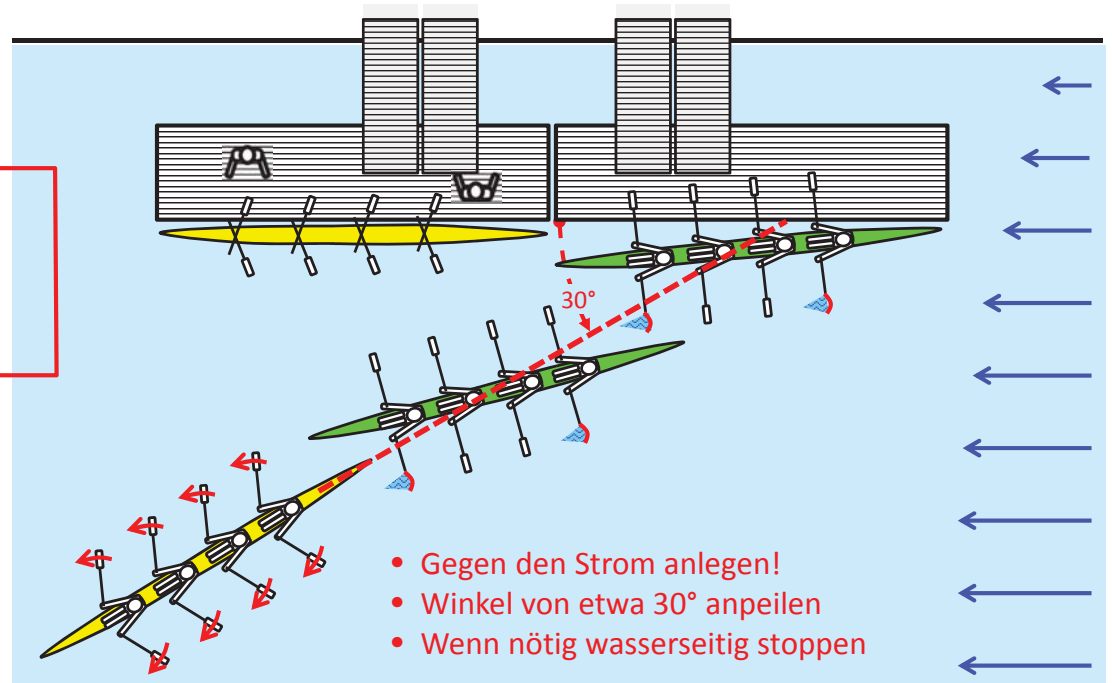
Kommandos:

- Halbe (Ohne) Kraft
- Ruder halt
- Backbord Skulls hoch
- Backbord Skulls drehen
- Nach Steuerbord lehnen
- Ggf. Steuerbord stoppen



Übungsmöglichkeiten an den Stegen vom

- URCD
- Rudern 2000
- SSV-Bucht

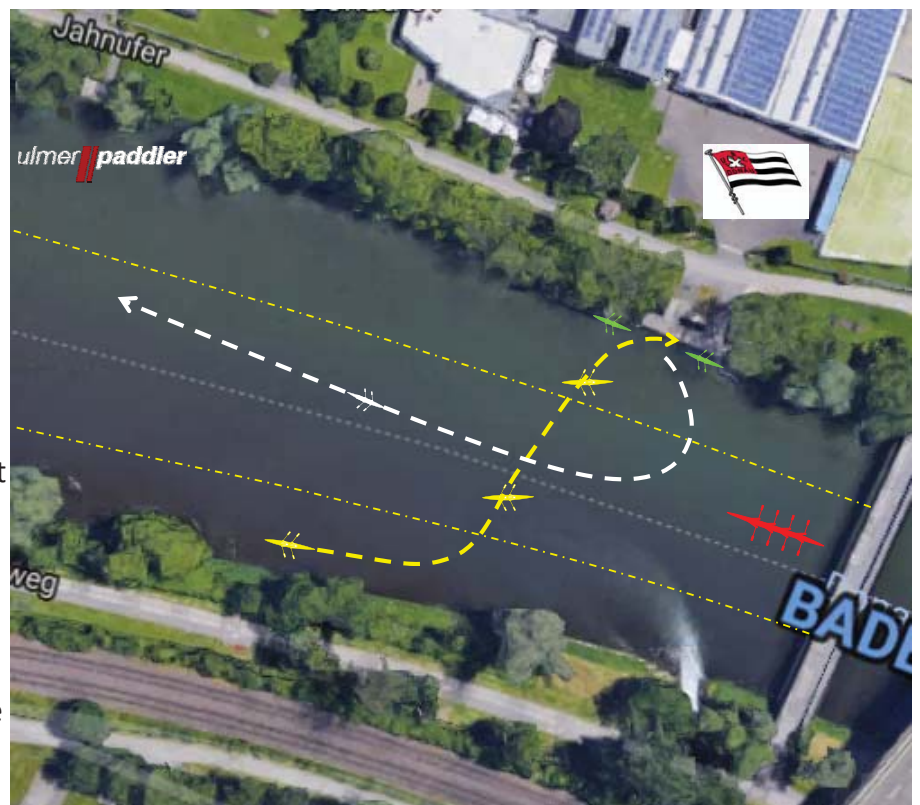


4.5

Anlegen am Steg (Zeitpunkt des Uferwechsels)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- In der Rush Hour herrscht an den Stegen sehr starker Ruderbetrieb; Boote legen an oder ab, wieder andere wenden, um donauabwärts zu fahren, andere treiben donauabwärts auf den Steg zu und wollen anlegen, dazwischen die Freizeitkapitäne, Schwimmer, Paddler und Surfer.
- Diejenigen die aus Richtung Ulm kommen, sollten die Donau erst queren, wenn sie die Situation am Steg überblicken und einschätzen können.
- Ggf. müssen sie auf Ulmer Seite mit halber Kraft rudern und die Position halten, respektive warten.
- Das Uferwechsel sollte nicht zu früh erfolgen, weil man dann als „Geisterfahrer“ BY-seitig donauaufwärts rudern muss.
- Ein Uferwechsel in Höhe des Steges ist vollkommen ausreichend.
- Diejenigen die aus Richtung FiHei kommen, müssen die Wende rechtzeitig einzuleiten, damit der Steuermann die Situation am Steg einschätzen kann. ggf. muss man auf der Stelle rudern und warten.





4.6

Brückendurchfahrt, Vorfahrtsregeln (Gefahrenstelle)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

In unserem Ruderrevier gilt für URCD Boote die folgende vereinsinterne Festlegung:

1. Flussabwärts fahrende Boote benutzen die zweite Durchfahrt auf Neu-Ulmer Seite
2. Flussaufwärts fahrende Boote benutzen die mittlere Durchfahrt
3. Flussaufwärts durch die zweite Durchfahrt auf Ulm Seite ist wegen der Querströmung ungünstiger.



Brückenfundament unter dem Wasseroberfläche

- Den Freizeitkapitänen ist diese vereinsinterne Regelung nicht bekannt. Flussabwärts treibende Schlauchboot bevorzugen meist die mittlere Durchfahrt (2). Ihnen ist unbedingt Vorfahrt zu gewähren!
- Sollten zwei Boote die gleiche Durchfahrt benutzen, hat grundsätzlich das flussabwärtsfahrende Vorfahrt!
- Flussaufwärts fahrende Boote müssen sich rechtzeitig einen Überblick verschaffen.

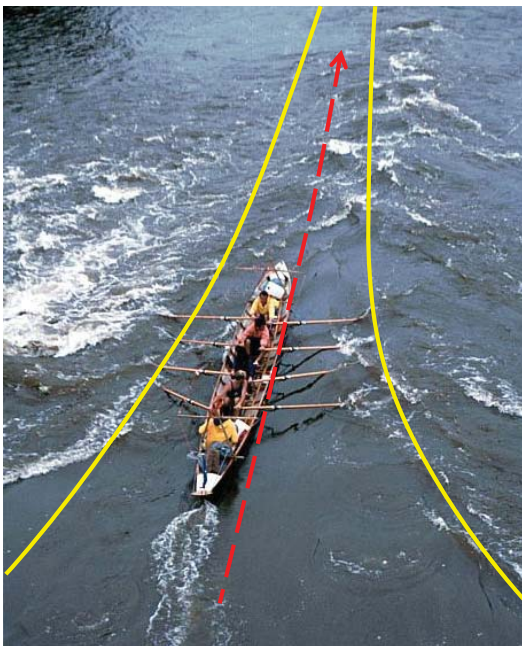


4.7

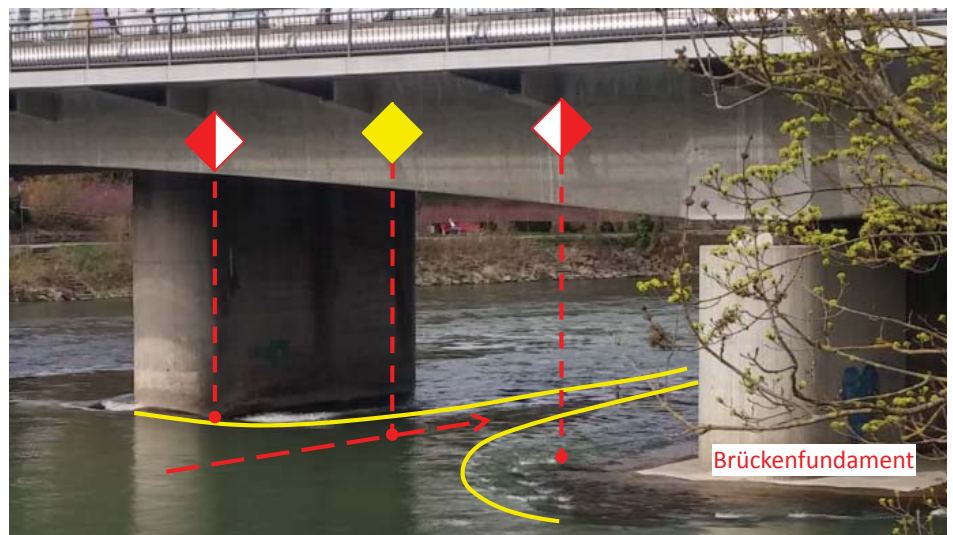
Brückendurchfahrt donauabwärts (Stromschnelle, Enge)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Bei Stromschnellen richtet man den Bug auf die Mitte der Stromschnelle aus und lässt mit wenig Kraft rudern, so dass das Boot steuerbar bleibt und genau in der stärksten Strömung gehalten werden kann.



- Bug auf die Mitte der Stromschnelle ausrichten
- **Boot steuerbar halten indem man rudert**
- Boot in der stärksten Strömung halten (Sicher rudern, DRV S.51)



Die Brückenfundamente liegen bei einem Wasserstand von 165 cm nur knapp unter der Wasseroberfläche.

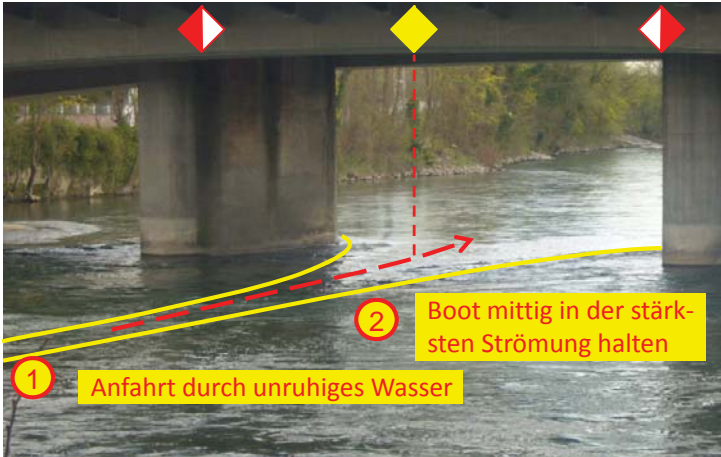


4.8

Brückendurchfahrt donaufwärts (Stromschnelle, Enge)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Vergewissern, dass kein Gegenverkehr durch die Brückendurchfahrt von oben kommt
- Mit der Anfahrt in Höhe der Doppeltreppe auf der Ulmer-Seite beginnen
- Bug auf die Mitte der Stromschnelle ausrichten
- Boot in der stärksten Strömung (ruhiges Fahrwasser) halten, ggf. durch Überziehen auf Kurs halten
- Sollte das Boot bei der Anfahrt nicht den richtigen Kurs haben, die Anfahrt abbrechen, runter treiben lassen und neu anfahren.



Das KwBH hat im Frühjahr 2018 die dynamisierte Stauhöhe (+ 50 cm) erreicht! Der Wasserspiegel zwischen den Brückenpfeilern ist dadurch bei gleichem Abfluss um etwa 12 cm angestiegen. Dementsprechend ist die Strömungsgeschwindigkeit zwischen den Pfeilern geringer und die Brückendurchfahrt einfacher geworden.



5.1

Rechtsfahrgebot, Fahrbahnen, Parkplatz für Pausen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

In **unserem Ruderrevier** gilt für Boote des URCD das Rechtsfahrgebot,

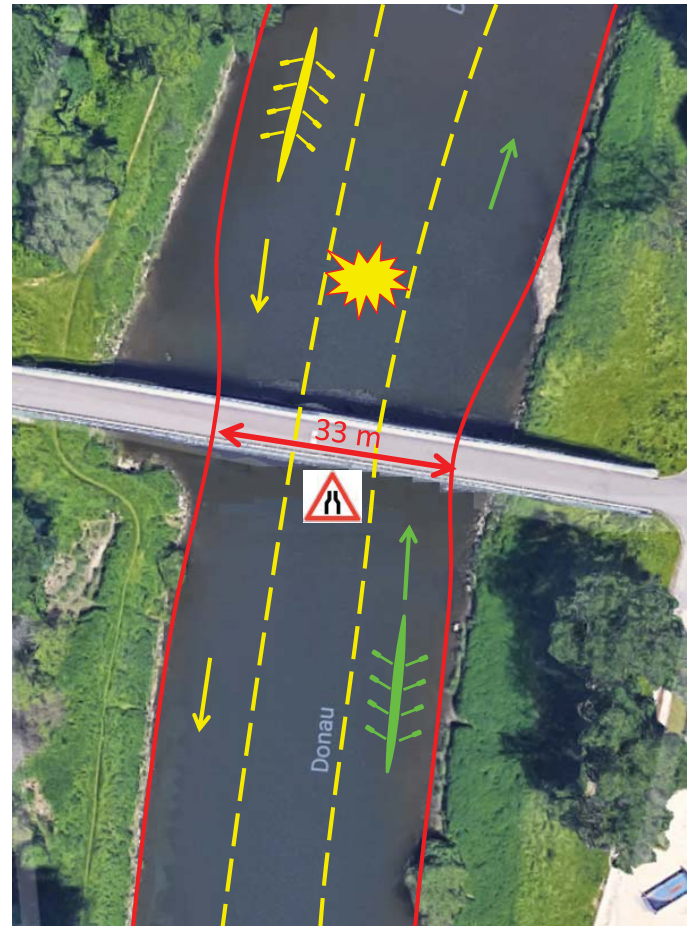
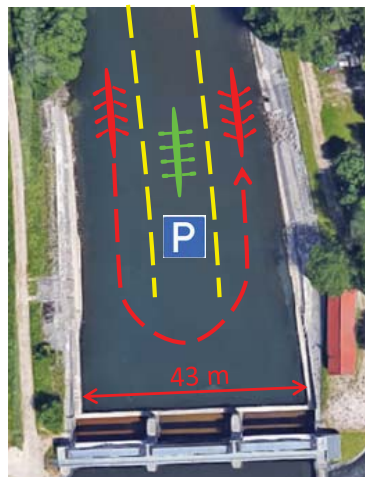
- Flussabwärts wird auf der Neu-Ulmer Seite,
- Flussaufwärts auf Ulmer Seite gerudert.

Teilt man z.B. die „obere Donau“ in drei Fahrbahnen auf, muss jedes Boot unbedingt innerhalb seiner Fahrbahn bleiben. Der Bugmann muss sich durch häufiges Umdrehen vergewissern, ob die Fahrbahn frei ist.

2017 ist ein Vierer mit einem Achter vor der Kanubrücke in der Flussmitte kollidiert, weil beide Boote ihre Spur nicht eingehalten haben.

Die Engstelle an der Kanubrücke ist zum Überholen ungeeignet!

„In der Regel sollte ein Boot zum Parken (Pause) in die Flussmitte gesteuert werden.“
(Fahrtenordnung S.26)





5.2

Rechtsfahrgebot, Überholen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Beim Überholen weicht das langsamere Boot dem schnelleren rechtzeitig in Richtung Strommitte in die mittlere Fahrbahn aus (1). Der Überholvorgang wird schneller beendet, wenn dort mit halber Kraft gerudert wird (2). Nach dem Überholen wechselt das Boot wieder in die rechte Fahrspur zurück (3).

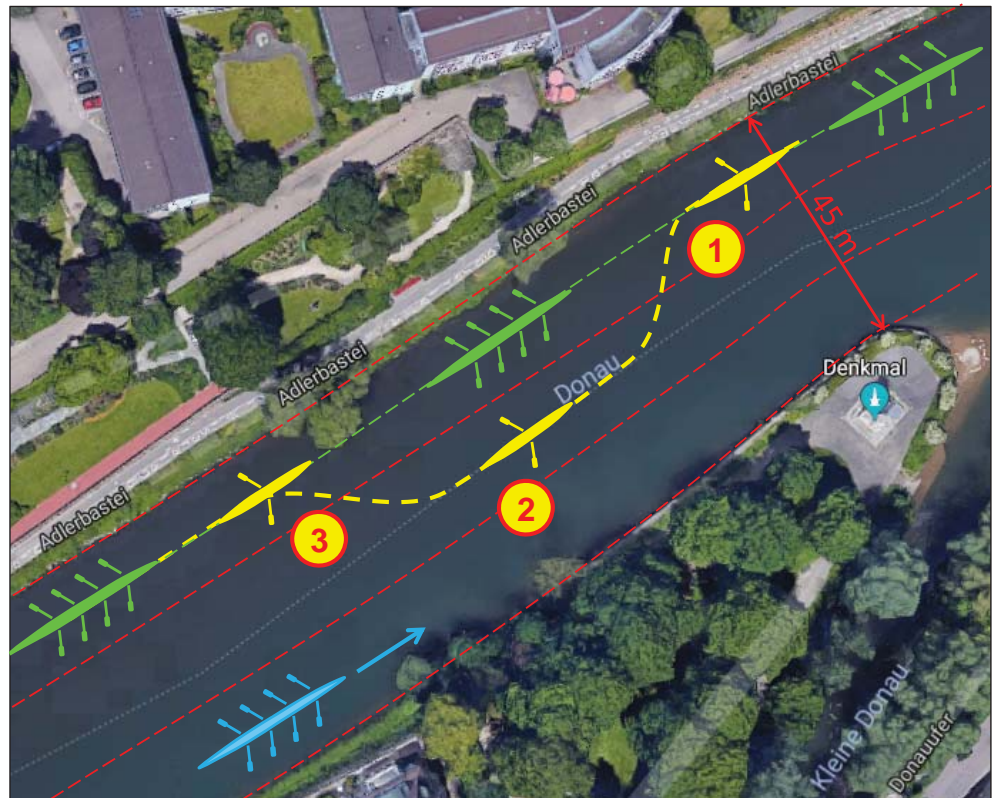
Breite

- einer Regattabahn ≈ 15 m
- eines Skullbootes ≈ 6 m
- eines Riemenbootes ≈ 8 m

Breite der Donau

- Kanubrücke 33 m
- Illereinmündung 28 m
- URCD-Steg 63 m
- Denkmal 45m
- Friedrichsaubrücke 85 m

<https://www.google.de/maps/place/Ulm/>



5.3

Rechtsfahrgebot, Freizeitkapitäne, andere Ruderreviere

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

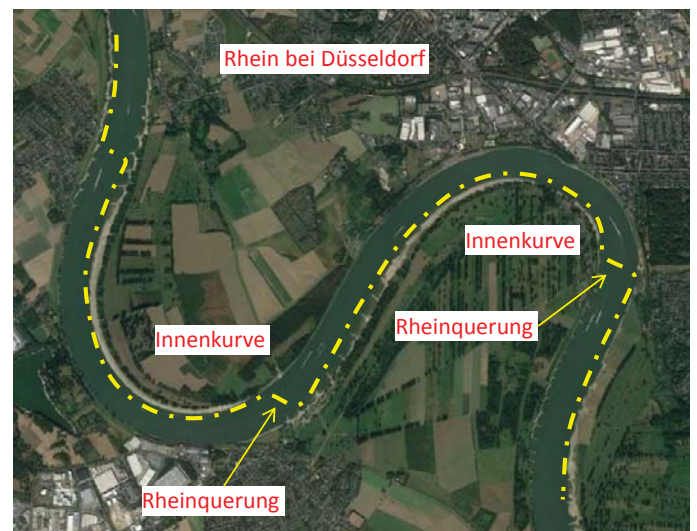
Das Rechtsfahrgebot ist den Freizeitkapitänen (Paddler, Kanuten, Schwimmer, Stand up Paddler, Schlauchbootfahrer) in der Regel nicht bekannt. Sie fahren daher häufig abweichend von unserem Rechtsfahrgebot wo sie wollen. Der Verkehr um sie herum, kümmert sie häufig nicht. Einige sind als „Geisterfahrer“ unterwegs – und dürfen das rechtlich auch!

Der Bugmann muss sich durch häufiges Umdrehen vergewissern, ob die Fahrbahn frei ist.

Bei Kollisionsgefahr hilft nur:

- Lautes Zurufen, um den Freizeitkapitän zum Kurwechsel oder zum Stoppen zu bringen.
- Man leitet selbst das Ausweichmanöver ein oder beginnt mit dem Not-Stop.

Das Rechtsfahrgebot gilt in anderen Ruderrevieren nicht unbedingt z.B. muss auf dem Rhein wegen der Schifffahrt in der Innenkurve gerudert werden.





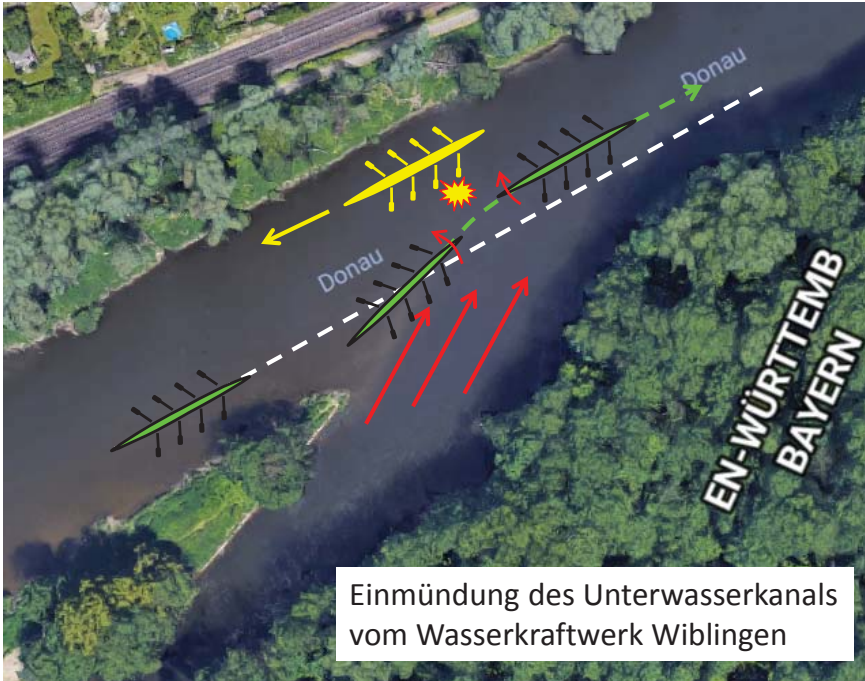
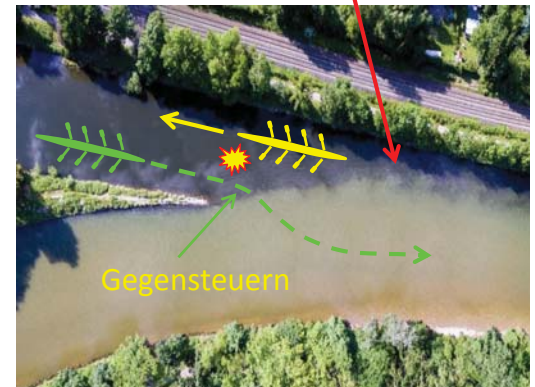
6.1

Seitenströmung (Gefahrenstelle der Hausstrecke)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Bei Seitenströmungen wird das Boot gedreht, wenn der Bug in die neue Strömung kommt, das Heck aber noch im alten Fahrwasser ist. Um einen möglichst gradlinigen Kurs zu fahren, kann man schon bevor das Boot von der „neue Strömung“ gedreht wird, gegensteuern.

Seitenströmungen bei der Einmündung des Unterwasserkanals vom Wasserkraftwerk Wiblingen (links) und bei der Einmündung der Iller in die Donau (rechts).

Verwirbelungen des
Iller- und Donauwassers

Engstelle ca. 30 m



Gefahr von Kollisionen



6.2

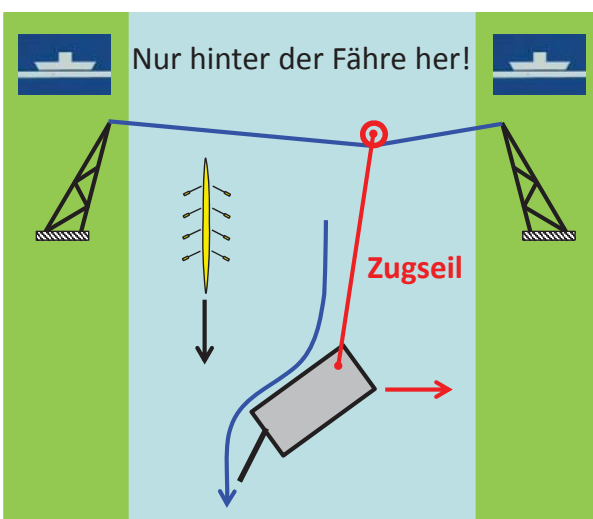
Gierfähre (Gefahrstelle der Hausstrecke)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Die Gierfähre hängt mit ihrem Zugseil an dem von zwei Pylonen hoch über der Donau gespanntes Stahlseil. Sobald die Fähre ablegt, läuft das am Bug der Fähre befestigt Zugseil über eine Rolle entlang dem Stahlseil.

Gierfähren können nicht stoppen oder einem Boot ausweichen. Kollidiert ein Ruderboot mit der Fähre, wird es von der Strömung gegen die Fähre bzw. unter die Fähre gedrückt, was lebensgefährlich ist. Ein Ruderboot sollte niemals vor der Fähre herfahren sondern immer hinter der Fähre herfahren. (Sicher Rudern DRV S.43)

Das Zugseil, das knapp über dem Wasser oder dicht unter der Wasseroberfläche hängt, ist es nur schwer zu erkennen. Deshalb dürfen Gierfähren nur mit **entsprechendem Abstand** passiert werden! (Ruderordnung)





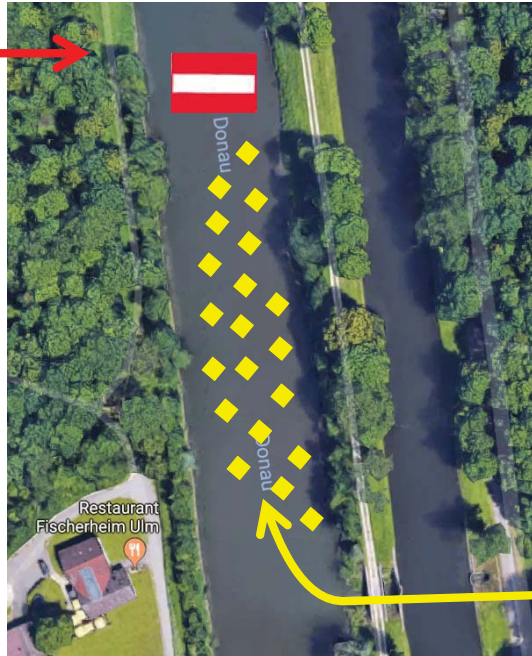
6.3

Niedrigwasser (Gefahrstelle der Hausstrecke)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Beginnendes Niedrigwasser: Ab einem Abfluss unter $100 \text{ m}^3/\text{s}$ (176 cm) sollte donau**abwärts** gerudert werden (Empfehlung der Ruderordnung).
- Bei Abflüssen unter $100 \text{ m}^3/\text{s}$ (176 cm) sollte man 200 m unterhalb des Fischerheims an der Baumgruppe (BW-seitig) nicht weiter aufwärts rudern, weil die Weihung, die gegenüber dem FiHei in die Donau mündet, dort viel Kies die Donau gespült hat und man somit schnell Grundberührung haben kann.
- Mittleres Niedrigwasser: Unter $80 \text{ m}^3/\text{s}$ (163 cm) ist das Rudern donauaufwärts absolut verboten.

Baumgruppe
BW-seitig



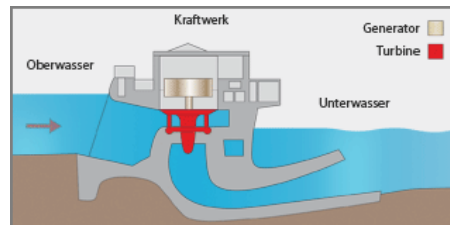
← Weihung



6.4

Staustufe KWBH (Gefahrstelle der Hausstrecke)

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018



Bonner Ruder-Verein, Notfallschulung



1. Am Einlauf zum Wasserkraftwerk strömt das Wasser mit etwa 2 km/h, so das auch ein gut trainierter Schwimmer von der Strömung unweigerlich gegen den Rechen gedrückt wird. Es besteht Lebensgefahr.
2. Ab einem Wasserstand von 195 cm strömt das Wasser, das die Turbinen nicht mehr verarbeiten können, über die Schütze 7 m tief ins Unterwasser. Ein Blinklicht weist auf die geöffneten Schütze hin. Es besteht Lebensgefahr. (DRV S.55) Bsp. 2008 stürzte in Leipzig ein Doppelvierer mit Stm. über das tosende Wehr 4m in die Tiefe. Ein 12 Jähriger starb, ein 11 Jähriger ist heute schwerstbehindert.



6.5

Speergebiet vor dem KWBH

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Auf der Fahrt zum Wehr kommt man an verschiedenen Hinweis-, Gebots- und Verbotsschildern vorbei. Etwa 200 m vor der Wehranlage fängt das Sperrgebiet an.

Schilder auf der Seite des Wasserkraftwerkes



- ← 1. **Hinweis**
Wehranlage



- ← 2. **Gebot**, auf die rechte Fahrwasserseite hinüber zu wechseln!

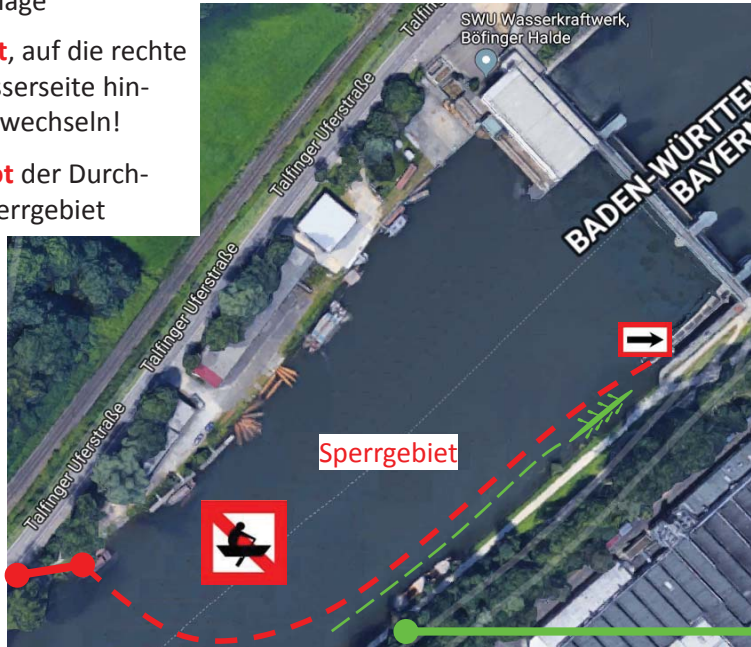


- ← 3. **Verbot** der Durchfahrt Sperrgebiet



Lebensgefahr!

Zufahrt zur Schleuse nur dicht am rechten Ufer Sperrgebiet für Wassersport!



Schilder auf der Schleusenseite



- ← 1. **Einschränkung** für den Fahrbetrieb



- ← 2. **Gebot** Rechts zu fahren



7.1

Verhalten bei Dunkelheit

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

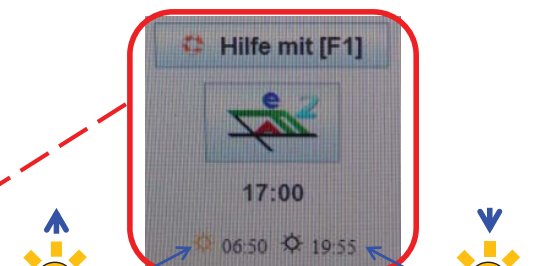
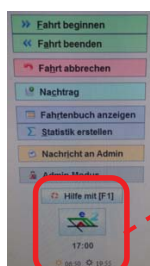


Bsp. Ulm am 11.4.2018

- 06:06 Morgendämmerung
- 06:39 Sonnenaufgang
- 20:03 Sonnenuntergang
- 20:37 Abenddämmerung

Zwischen dem Sonnenuntergang, wenn die Sonnenscheibe am Horizont verschwindet, und der „bürgerlichen Abenddämmerung“ kann man im Freien ohne künstliches Licht noch den meisten Aktivitäten nachgehen. Die Dämmerung dauert in Ulm etwa 30 Minuten.

- Alle Ruderfahrten sind zeitlich so einzurichten, dass diese spätestens **bei einbrechender Dunkelheit** beendet sind. (Fahrtenordnung URCD).
- Eine Ausfahrt endet vor Eintritt der Abenddämmerung (bzw. beginnt nicht vor der Morgendämmerung). Sobald man Ufer, Bojen und Schwimmer **nicht mehr deutlich sieht, bricht der Obmann die Fahrt ab.** (SR, DRV S.50)



Sonnenaufgang

Sonnenuntergang

Äpp

Pegelstand: 179 cm
 Wassertemperatur: 10.9 °C
 Abflußmenge: 105.0 m³/s
 Wochentag: Mittwoch
 Datum/Zeit: 11.04.2018 11:48
 Morgendämmerung: 06:06
 Abenddämmerung: 20:37



7.2

Verhalten bei Sturm, Gewitter, Nebel, Eis

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Bei Sturm, Nebel, Gewitter, Eis und Unwettern wird grundsätzlich nicht gerudert.



Sturm



Nebel



Eis



Gewitter



Unwetter

← 2015 sind in Wiesbaden vier Boote im aufkommenden Wind vollgeschlagen und gekentert

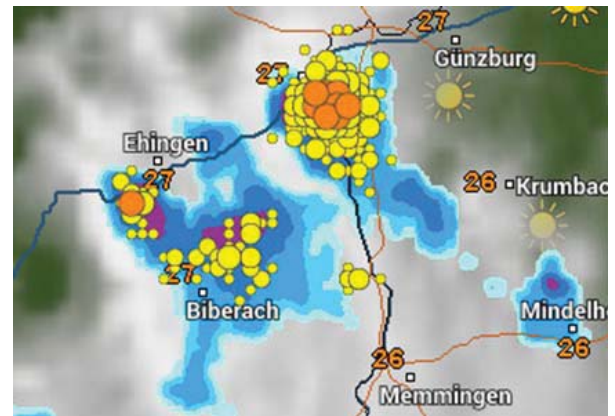
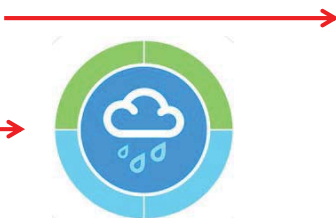
Um erst gar nicht in schlechtes Wetter zu geraten, empfiehlt es sich vor Antritt der Fahrt einen aktuellen Wetterbericht einzuholen und im Zweifelsfall die Fahrt erst überhaupt nicht durchzuführen. (Sicher Rudern DRV S.49)

Gewitter- und Unwetterwarnung:

<http://www.unwetterzentrale.de/>

RainToday:

Echtzeit-Regenwarnungen



7.6

Verhalten im Schadensfall, Schadensmeldung, -bericht

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Schäden/Defekte an Boot, Skulls bzw. Riemen und Steuer sind nach Fahrtende unter der Rubrik „Bootschaden melden“ im Fahrtenbuch einzutragen.
- Zusätzlich ist ein Formular im Reparaturbuch auszufüllen und ein Schild „Gesperrt“ gut sichtbar am Boot anzubringen. (Fahrtenordnung URCD)

Lfd. Nr.: 476
 Datum: 23.03.2018 (Freitag) + Enddatum
 Boot: Venus -A (94)
 Steuermann: Seehofer Obmann: Nummer 3
 Mannschaft 1: Söder
 2: Dobrindt
 3: Merkel
 4: Schulz
 Abfahrt: 14:25
 Ziel / Strecke: KWBH
 Gewässer:
 Bemerkungen:
 Fahrtart: normale Fahrt

Bitte eingeben: <Bootsname>

Bootschaden melden

Bootschaden für Venus

Beschreibung: Rollsitz kaputt, Dolle gebrochen, Skull gebrochen
 Schwere des Schadens: --- bitte wählen ---
 gemeldet am: 23.03.2018
 gemeldet von: Seehofer

Speichern

- Grundsätzlich gilt: Die Boote des Ulmer Ruderclubs sind versichert. Bei einem Schadensfall trägt die Versicherung die Reparaturkosten abzüglich einer Eigenbeteiligung von 500€ pro Schadensfall.
- Voraussetzung für die Schadensregulierung ist ein **schriftlicher Schadensbericht der beteiligten Mitglieder inklusive Fotos an das Ressort Boote & Material** (Olaf Behrend Frank Scherber)



7.3

Verhalten bei Hoch- und Niedrigwasser

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Bei steigenden Abflüssen empfiehlt es sich die „12 Stunden Vorhersage“ der Pegel-Messtation Bad Held abzufragen, ob die Fahrt überhaupt durchführbar ist.

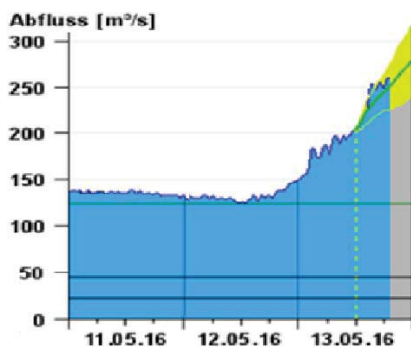
Die Fahrtenordnung regelt - wer - bei welchem Abfluss - wo - rudern darf.

Stand: 13.05.2018

Bezeichnung	Einschränkungen des Ruderbetriebes	Abfluss	Wasserstand	Strömung
Hochwasser	Absolutes Ruderverbot in beiden Richtungen	über 340 m ³ /s	über 275 cm	am Steg
Mittleres Hochwasser	Nur noch kraftausdauernde, erfahrene Ruderer/-innen	über 260 m ³ /s	über 252 cm	7 km/h
Beginnendes Hochwasser	A- und F nur noch donauaufwärts in gesteuerten Booten	über 190 m ³ /s	über 221 cm	5 km/h
Normaler Wasserstand	Unbeschränkt in beiden Richtungen befahrbar	100 ÷ 190	176 ÷ 220	4 km/h
Beginnendes Niedrigwasser	Empfehlung donauabwärts zu rudern	unter 100 m ³ /s	unter 176 cm	3 km/h
Mittleres Niedrigwasser	Absolutes Ruderverbot donauaufwärts	unter 80 m ³ /s	unter 163 cm	

Die Turbinen des KWBH können nicht mehr als 160 m³/s „schlucken“, d.h. ab einem Abfluss von 160 m³/s strömt das überschüssige Wasser über das Wehr. Aus Sicherheitsgründen wird dann auch der Betrieb der Bootschleuse eingestellt.

Abfluss am KWBH: <https://m.hnd.bayern.de/pegel.php?pgnr=10028855>



8.1

Verhalten beim Kentern und Vollschiagen


F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Beim Kentern oder Vollschiagen **hält der Obmann die Mannschaft am Boot**. Der Obmann muss auch in Notsituationen laute unmissverständliche Anweisungen geben. (Sicher Rudern DRV S.98)



- Alle bleiben am Boot! (Auftrieb, Sichtbarkeit, gegenseitige Hilfe)
- Alle bleiben zusammen (Obmann behält Überblick, Mannschaft komplett?, Leichtere Rettung!)
- Das Boot wird nur bei unmittelbarer Gefahr z.B. Schiff, Wehr, Brücke **gemeinsam** verlassen.
- **Menschenrettung vor Sachwerten aber, Eigenschutz geht vor.**
- Bei normalen Wasser- und Lufttemperaturen versuchen alle mit dem Boot schwimmend das Ufer zu erreichen. (Notfallschulung, Bonner-Ruder-Verein 1882, Nov 2011)



	8.2 Notruf, Hilfeleistung durch andere Boote	F-Grundkenntnisse URCD Stand: 21. August 2018
---	--	---


Der Ersthelfer, der den Notruf 112 absetzt, soll folgendes dem Rettungsdienst mitteilen

Wo ist es passiert	Ein Boot ist auf der Donau in Höhe von ? auf BW / BY Seite gekentert
Was ist passiert	Die Ruderer treiben mit dem gekenterten Boot im eiskalten Wasser und kommen aus eigener Kraft nicht mehr ans Ufer.
Wie viele Verletzte	Vier Ruderer
Welche Art der Verletzung liegt vor	Akute Ertrinkungsgefahr, Unterkühlung, Kälteschock
Warten auf Rückfragen	Auf jeden Fall so lange am Telefon warten, bis man von der Leitstelle gesagt bekommt, dass man auflegen kann. Man bleibt an der Einsatzstelle und lotst gegebenenfalls die Einsatzkräfte zur Unfallstelle.

Nach einem Notruf dauerte es durchaus 15 min bis Hilfe (DLRG, Feuerwehr) eintrifft!



Jeder ist bei einem Unfall zur Hilfeleistung verpflichtet! Bei Fremdufällen muss der Obmann, dessen Boot einsatzfähig ist, schwimmende Personen ins Boot aufnehmen, soweit das **ohne Gefahr für die eigene Mannschaft** möglich ist. Bei beiderseits abstützenden Ruderblättern zieht man die Schwimmenden am Heck oder am Bug, nicht zwischen den Auslegern ins Boot. (Sicher Rudern, DRV S.98)

	8.3 Rudern im Winter, Überlebenszeit, Rettungswesten	F-Grundkenntnisse URCD Stand: 21. August 2018
--	--	---

Bei Wassertemperaturen unter 10 Grad wird dringend empfohlen, im Einer und Zweier - **vor allem in Rennbooten** - nur in Begleitung und mit geeigneten Rettungsweste zu rudern. (Sicher Rudern DRV. S.21)
Man sollte ein **Handy mitnehmen** um ggf. den Notruf absetzen zu können!

- **Faustformel für die Überlebenszeit:** „Eine Minute Überleben pro Grad Wassertemperatur, also zum Beispiel: 5 Minuten bei 5 Grad. Danach lässt die muskuläre Lähmung den Betroffenen im Wasser verschwinden, wenn er keine Rettungsweste trägt.“ (Rudersport 10/2017)
- Das Tragen einer Rettungsweste hilft, das Gesicht aus dem Wasser zu halten. Sie ermöglicht es stillzuhalten und eine Körperhaltung einzunehmen, die den Wärmeverlust reduziert.
- Sie vergrößert eindeutig die Überlebenschancen, ist aber keine Garantie

Bei einer Kentern sollte prinzipiell beim Boot geblieben und Hilfe gerufen werden, denn die eigene Rettung durch das Schwimmen ist eher unwahrscheinlich. (URCD)

„Die freie Schwimmstrecke ist drastisch eingeschränkt, wenn der Wasserunfall in erschöpften oder ermüdeten Zustand erfolgt. Deshalb ist generell der Verbleib am Boot oder die Nutzung einer Schwimmhilfe sicherer. Möglichst viele Körperteile sollten über dem Wasser sein, ebenso sollte bei einer Kentern das sofortige Wiedereinstiegen ins Boot erfolgen.“ (Sicher Rudern DRV S.22)

Weitere Informationen zum Thema „Rudern im Winter“ siehe:

- <https://ulmer-ruderclub.de/rudern/der-einstieg/winter.html>
- <http://www.rish.de/download/kalteswasser.pdf>
- <http://www.schiffergilde-berlin.de/inhalt/download/Ueberleben.pdf>
- <http://www.sicher-rudern.de/41330.html>





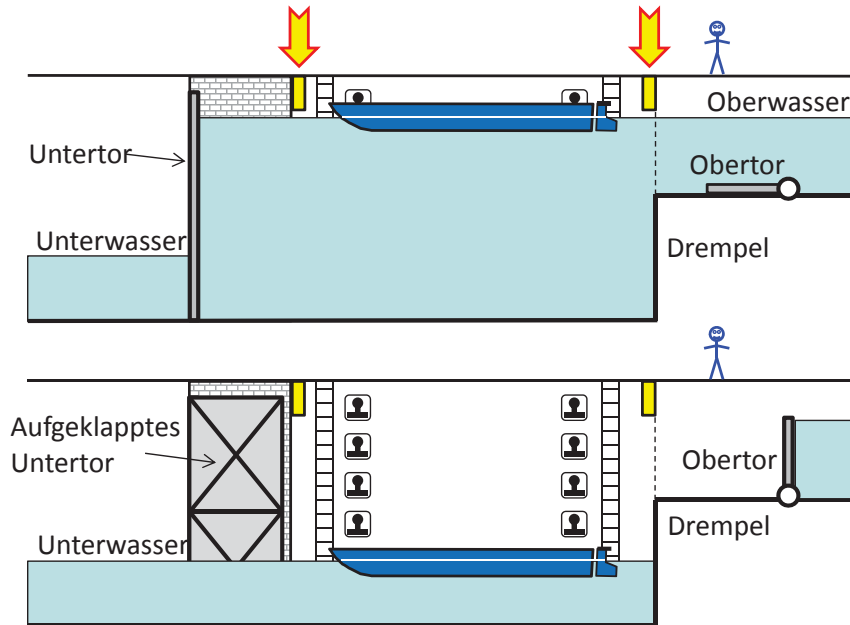
9.1

Schleusen, Drempel, Schwenkbereich des Untertores

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Der für das Schleusen nutzbare Bereich zwischen Ober- und Untertor liegt innerhalb der Markierungen.

- Die gelben senkrechten Striche an den Schleusenwänden am Untertor markieren den Schwenkbereich des Untertores. Beim Aufgehen klappen die Flügel des Untertores bis zu dieser Linie in die Wand hinein. Der Bug darf also nicht über die gelbe Markierung hinausreichen.
- Die gelben Striche am Obertor markieren die Lage des Dremfels, der beim Absinken des Wasserspiegels aus dem Wasser auftaucht. Beim Abwärtsschleusen muss das Ruderboot so weit in die Schleusenkammer einlaufen, dass es beim Ablassen des Wassers nicht auf dem Dremfel aufsitzt.

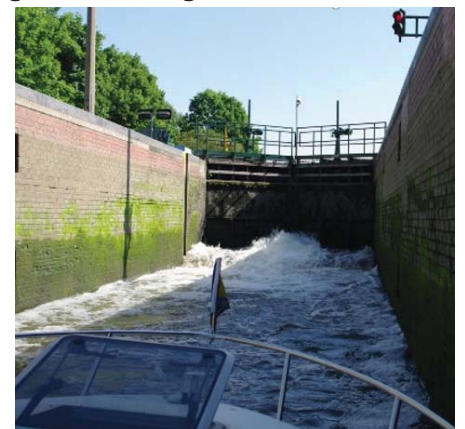
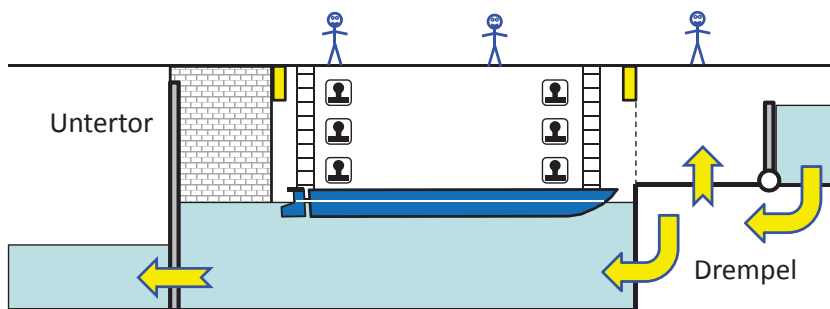


9.3

Strömungen beim Schleusen

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Je nach Bautyp strömt das Wasser durch das Schleusentor direkt in die Schleuse oder über Kanäle um das Tor herum ein. Bei automatischen Schleusen kann die einströmende Wassermenge nicht dosiert werden. Insbesondere beim Aufwärtsschleusen kann es zu Wasserwirbeln und kräftigen Strömungen in der Schleusenkammer kommen!



Wasserablass vor dem Untertor



Damit das Boot durch die Strömung nicht abdriftet ist es durch erfahrene Wanderruderer beim **Aufwärtsschleusen am Bug** und beim **Abwärtsschleusen am Heck** zu sichern!

Wassereinlass



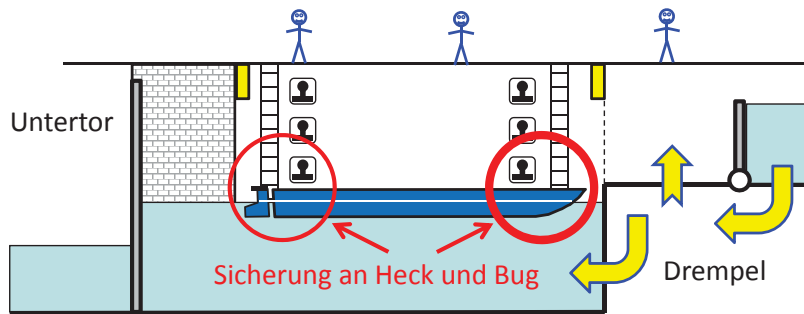


9.4

Sicherung der Boote beim Schleusen

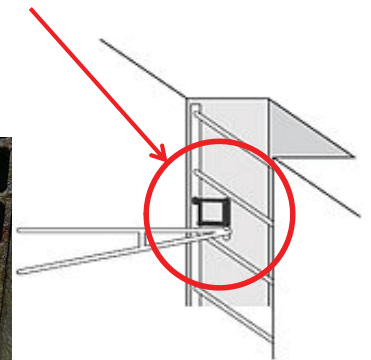
F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

In der Schleusenmauer sollte das Boot mit Paddelhaken möglichst an einer Leiter, sonst an Ringen, Kreuzen, Klampen oder senkrechten Stangen festgehalten werden, wenn möglich immer an Bug und Heck.



Beim Schleusen müssen die Paddelhaken mit sinkendem (steigendem) Wasser immer tiefer (höher) eingehakt werden. Dabei ist ständig darauf zu achten, dass **die Ausleger nicht in Leitern oder anderen Nischen** in der Schleusenwand hängen bleiben!

Seile müssen immer so genutzt werden, dass sie jederzeit schnell gelöst werden können. Sie dürfen nur um Poller oder Stangen **gelegt** bzw. durch den Ring oder die Leiter **gezogen** werden. Das Seilende muss immer in das Boot zurückgenommen werden, es darf auf keinen Fall festgeknotet werden, sonst hängt das Boot beim Absinken an der Schleusenwand oder wird beim Aufschleusen unter Wasser gezogen und kentert. Die Seillänge ist dem veränderten Wasserstand anzupassen.



9.5

Verhalten während des Schleusens

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

- Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, Boote nicht nebeneinander legen, sondern hintereinander an den Schleusenwänden festmachen.
- Nur dann einfahren, wenn das Boot in ganzer Länge am Bug und am Heck mit Paddelhaken an Leitern oder ähnlichem an der Schleusenwand fest gehalten werden kann.
- Wenn möglich, Ruder zur Wasserseite ausfahren, die Griffe immer in der Hand behalten und das Boot stabilisieren.
- Wenn Boote nebeneinander liegen müssen, ist darauf zu achten, dass die Ausleger nicht ineinander verhaken. Die Boote müssen jederzeit schnell voneinander frei kommen können.
- Das Schleusen ist für eine Essenspause im Boot ungeeignet. Es erfordert ständige Reaktionsbereitschaft
- Je ein erfahrener Ruderer bzw. erfahrene Ruderin im Bug und im Heck reichen für den Schleusenvorgang aus; **es muss nicht zwingend die komplette Mannschaft mitschleusen**
- In einigen Schleusen sind Rettungswesten vorgeschrieben.



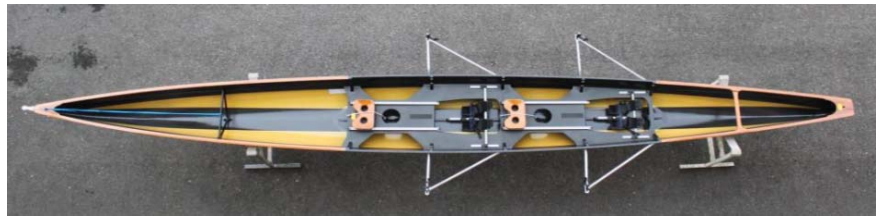


10.1 Info: Boots-Klassen, C-Gig

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

C-Gig-Boot

- Durchlaufendes Dollbord
- Außenkiel
- Glatter Rumpf aus GFK, Carbon-Kevlar
- Sehr gute Querstabilität
- Breite: Einer = 55 cm
Vierer = 78 cm
- Seht gut geeignet für:
 - Anfängerausbildung
 - Breitensport
 - Wanderfahrten
- ca. Preise / Länge / Gewicht:
 - Einer 5 000 € / 7 m / 25 kg
 - Zweier 10 000 € / 8 m / 60 kg
 - Vierer 15 000 € / 11 m / 90 kg
 - Achter 40 000 € / 18 m / 150 kg
- Bug- und Heckraum sind in der Regel nicht abgedeckt



<http://www.schellenbacher.com/0>

<http://www.ruderklub-flensburg.de/klassen.htm#Bootsklassen>

<http://www.schellenbacher.com/wp-content/uploads/2017/10/pdf-zusammengefasst.pdf>

<http://www.ruderwerkstatt.de/upload/9597605-Preisliste-C-Line--2017.pdf>



10.2 Info: Boots-Klassen, Renn-Gig, Rennboote

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Renn-Gigs sind schmäler als C-Gigs und deshalb querempfindlicher als die C-Gig-Boote.

Deutlich ist die schmalere Form im Bild unten zu erkennen. Die Renn-Gig ist 20 cm länger und 11 cm schmäler als die C-Gig. (Baumgarten, C2x- / B2x-)



Rennboote

- Dollbord nicht durchlaufend
- Keinen Außenkiel
- Glatte Außenhaut, GFK oder Kevlar
- Bug- und Heckraum sind abgedeckt und gegen den Mannschaftsraum wasserdicht abgeschottet
- Breite:
 - Skiff ≈ 30 cm
 - Zweier ≈ 33 cm,
 - Vierer ≈ 43 cm.
- ca. Preise / Länge / min. Renngewicht
 - Einer 7 000 € / 8 m / 14 kg
 - Zweier 9 000 € / 10 m / 30 kg
 - Vierer 14 000 € / 13 m / 55 kg
 - Achter 40 000 € / 17 m / 100 kg





10,3

Fließgewässer, Prall-, Gleithang, Stromstrich

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Wenn das Gefälle eines Flusses zu gering ist, lagern sich Sand, Kies und Sedimente ab, das der Fluss nicht mehr transportieren kann. Der Fluss mäandriert aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

<https://www.planet-schule.de/>

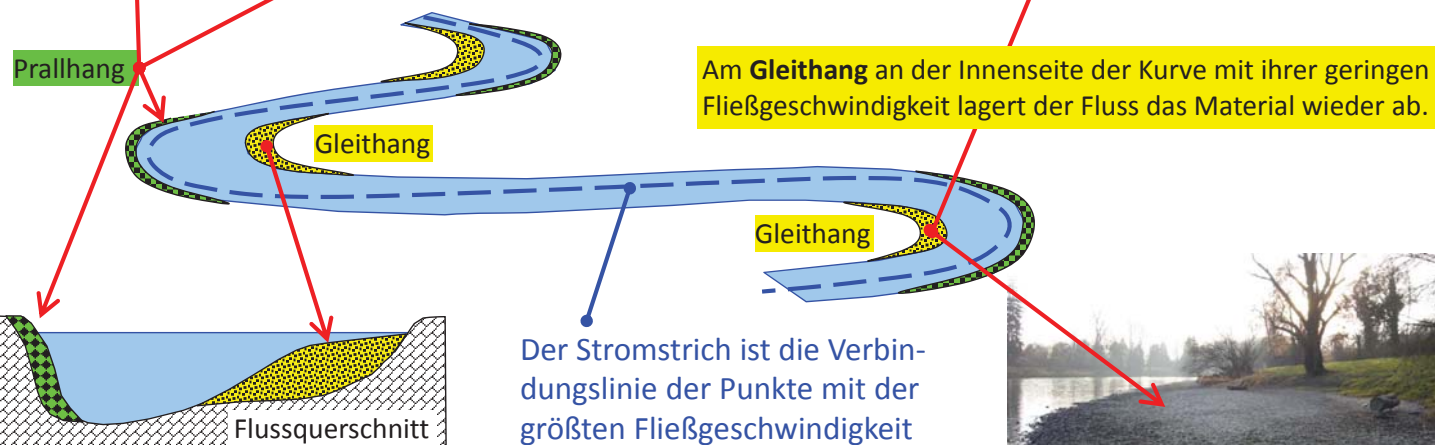
Am **Prallhang**, an der Außenseite einer Kurve, trägt der Fluss durch die höhere Strömungsgeschwindigkeit Material ab.



Mäandrierenden Donau nahe Pondorf



Prallhang

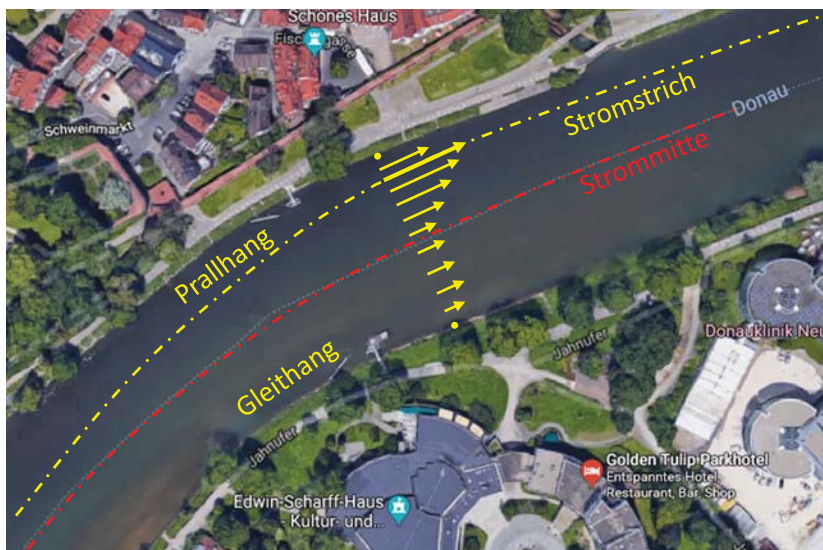


10.4

Prall-, Gleithang, Stromstrich in der Hausstrecke

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Unterhalb der Eisenbahnbrücke wirkt sich die Aufstauung des Wasserkraftwerkes Böfingen aus. Da die Fließgeschwindigkeit sinkt, lagert sich der Kies aus der Iller in der Innenkurve ab.



Prallhang am Warmwässerle

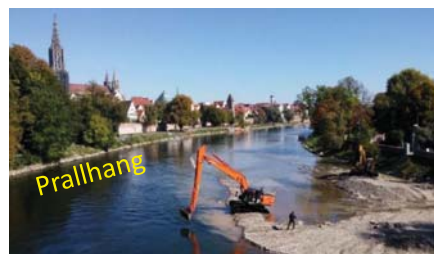
Stromstrich

Illereinmündung
Foto: Christian Aschoff



Prallhang

Gleithang mit
Kiesbank 2017



Prallhang

Durch die **Flussbegradigung** mäandriert die Donau in unserer Hausstrecke nur wenig.

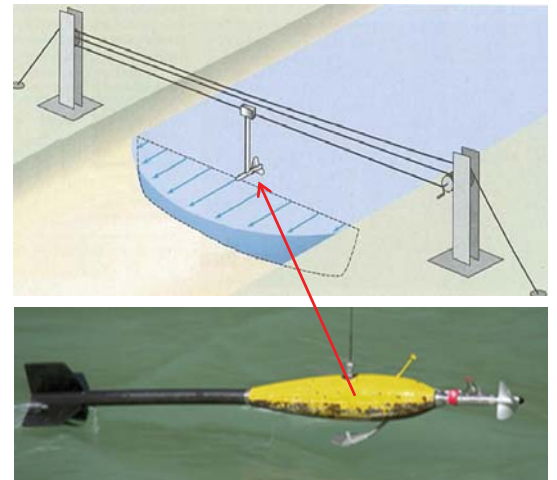
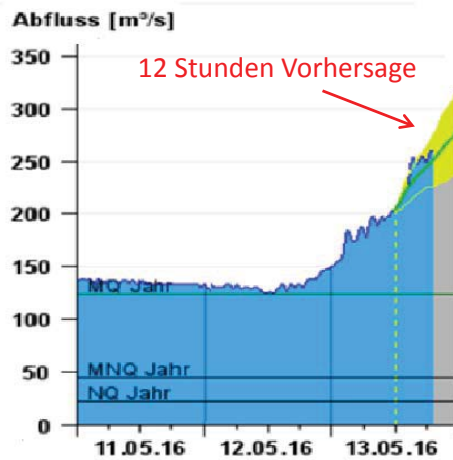


10.5

Info: Messung des Wasserstandes

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

An der Pegel-Messstation Bad-Held wird der Wasserstand mit u.a. einer an der Brücke montierten Radarsonde gemessen. Der Wasserstand, die 12 Stunden Vorhersage und der 2 Tage-Trend stehen im Internet. Der Abfluss (m^3/s) wird mit der Abflusstafel aus dem Wasserstand (cm) berechnet! (Eichung monatlich)



https://www.hnd.bayern.de/pegel/donau_bis_kelheim/neu-ulm-bad-held-10026301

Um aus dem Wasserstand den Abfluss berechnen zu können, muss zuvor die Fließgeschwindigkeit an verschiedenen Stellen im Flussquerschnitt gemessen werden. Mit Hilfe des quer über die Donau gespannten Seils, einer Laufkatze und einer Seilwinde wird der Geschwindigkeitsmesser an den einzelnen Messstellen in der Donau platziert. https://www.lfu.bayern.de/wasser/wasserstand_abfluss/abfluss/index.htm
Die Abflusskurve wird alle vier Wochen kalibriert. Wegen der Beeinflussung von KWBH kommt noch ein Geschwindigkeitsmesser hinzu)



10.6

Info: Entfernungstabelle auf der Hausstrecke

F-Grundkenntnisse
URCD
Stand: 21. August 2018

Wehranlage des KWBH	5,1 km	----	----	----
Sperrzone vor dem KWBH	4,9 km	3,4 km	2,7 km	1,9 km
Hafen (BW)	4,2 km	2,7 km	2,0 km	1,7 km
Musterhaus Ulm (BW)	4,0 km	2,5 km	1,8 km	1,0 km
Rudern 2000 (BY)	3,3 km	1,8 km	1,1 km	0,3 km
Friedrichsaubrücke	3,0 km	1,5 km	0,8 km	0
SSV Bucht	2,2 km	0,7 km	0	
Gänstorbrücke	1,6 km	0,1 km		
Steg Solarboot	1,5 km	0		
Schwal, Denkmal (BY)	1,3 km			
Herdbrücke	1,0 km			
Eisenbahnbrücke	0,3 km			
URCD	0			
Illerspitze	1,5 km	2,0 km		
Einmündung des KW-Kanals Wiblingen	1,9 km	1,6 km		
Kanubrücke, Kraftwerk Wiblingen	2,5 km	1,0 km		
Baumgruppe BW-seitig vor Fischerheim	3,3 km	0,2 km		
Einmündung der Weihung, Fischerheim	3,5 km	0		
Wehranlage des KW-Wiblingen	3,7 km	-----		

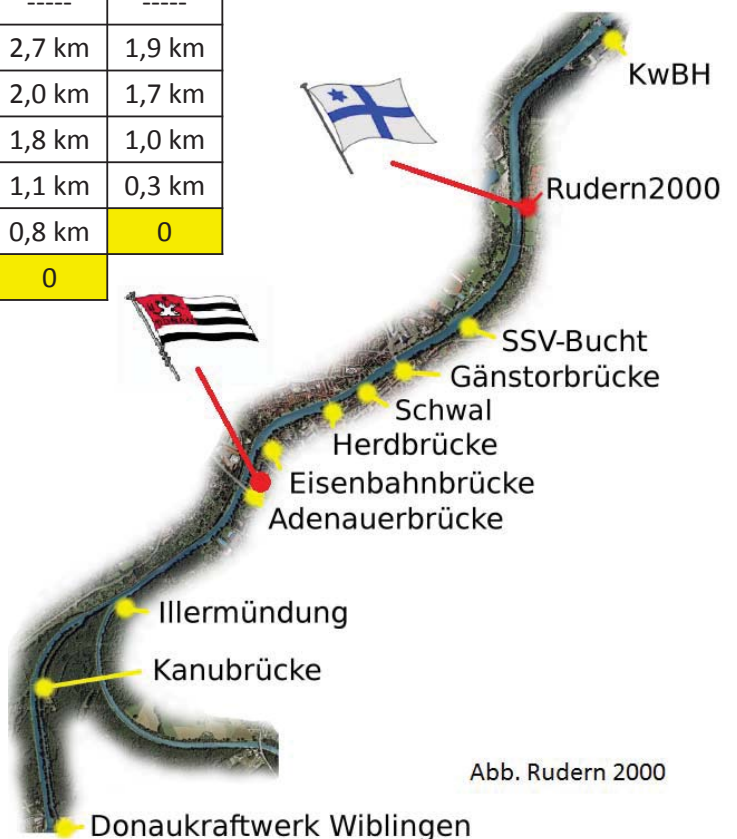


Abb. Rudern 2000

Entfernungen nach Google Maps