



Bootsobmann-Lehrgang 2025

Das Ziel dieser Präsentation ...



1. ... ist eine umfassende Darstellung der verschiedenen Regelwerke zum Führen von Ruderbooten im Revier des UERC
2. ... ist es den Bootsobmann mit den wesentlichen Themengebieten vertraut zu machen

Anregungen und Fragen bitte an folgende Adresse:

eric.hartmann.mail@web.de

Inhalt



1. Kriterien für die Festlegung des UERC-Bootsobmannes durch den Vorstand
2. Ruderbefehle
3. DRV-Sicherheitsregeln
4. Hinweise zu Verordnungen
5. Gefahren im Revier (Rhein / Hafen)

Kriterien für die Festlegung des UERC-Bootsobmannes durch den Vorstand



1. Kenntnis der Ruderordnung des UERC
2. Praktische Ruderfähigkeiten, Ortskenntnis und Erfahrung
- müssen dem Vorstand bekannt sein
3. Theoretische Grundlagen

4. Hafen - / Rhein-Zulassung

Entsprechend der Einschätzung der o.g. Punkte wird durch den UERC-Vorstand eine Bootsobmann-Zulassung wie folgt festgelegt:

- a) Anfänger
- b) Hafen
- c) Rhein

Begriffe / Erklärung I

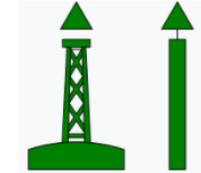
Kribbe / Buhne:

dienen der Fahrrinnenvertiefung und dem Uferschutz



Fahrwasser:

ist der Bereich, der für die durchgehende Schifffahrt bestimmt ist



Fahrrinne:

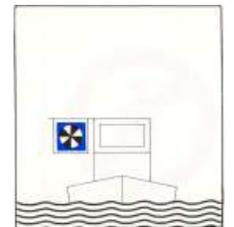
Ist der Bereich, in dem bestimmte Wassertiefen und Breiten vorgehalten werden

Bergfahrt:

Stromaufwärts (auf Flüssen);

Talfahrt:

Stromabwärts (auf Flüssen);



Hinweis: Berufsschiffe zeigen mit blauer Tafel wo die Begegnung stattfinden soll

Begriffe / Erklärung II

Bootsobmann:

auch Schiffsführer / Fahrzeugführer nach Schifffahrtstraßenordnungen
oder Bootsführer nach UERC-Ruderordnung,

ist verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und
Regeln (siehe §7 der DRV-Sicherheitsregeln weiter unten)

Auszug aus dem Sicherheitshandbuch des DRV - I



§ 7 Bootsobmann (in Schifffahrtstraßenordnungen: Schiffsführer oder Fahrzeugführer):

- 1) Er nimmt für seine Mannschaft eine Aufsichts- bzw. Fürsorgepflicht wahr.
- 2) Er überprüft in geeigneter Weise die Funktionsfähigkeit des Rudermaterials und die Eignung der Rudermannschaft
- 3) Er ist verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und des Sicherheitskonzeptes seiner Ruderorganisation
- 4) Er entscheidet – insbesondere nach Wetterlage, Wasserstand, Strömung und Ausbildungsstand ob ein sicherer Ruderbetrieb möglich ist
- 5) Er hat an Bord die Entscheidungskompetenz
- 6) Er meldet Unfälle und Schäden unverzüglich an den Vorstand seiner Ruderorganisation

Hinweis: Kann der Bootsobmann gleichzeitig die Rolle des Steuermanns übernehmen?
Ja, dies ist möglich!

Auszug aus dem Sicherheitshandbuch des DRV - II



§ 8 Ruderer und Steuerleute:

- 1) Zur Ausübung eines sicheren Rudersports bestätigen alle Ruderer sowie Steuerleute in geeigneter Weise ihre hinreichende Schwimmfähigkeit. Andernfalls tragen sie unaufgefordert im Ruderbetrieb ganzjährig ihre persönliche Rettungsweste.
- 2) Zum Rudern wird eine der Wetterlage angemessene Ruderkleidung getragen.
- 3) Alle Ruderer folgen den Entscheidungen des Bootsobmanns und weisen diesen auf mögliche Gefahren hin.

Weitere Quellen

Diese Präsentation nutzt die folgenden Datenquellen:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ([WSV](#))
- Online-Serviceangebot der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ([ELWIS](#))
- Wikipedia ([Link](#))
- Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)
- Die Binnenschifffahrtstraßenordnung (BinSchStrO)
- Die Ruderordnung des UERC
- Sicherheitshandbuch des DRV ([Link](#))
- Ruderbefehle – ([DRV](#))

Ruderkommandos - Allgemeines

Ruderbefehle bestehen aus einem:

- Ankündigungs- und einem Ausführungsteil.
Dazwischen steht ein Gedankenstrich.

Wer Ruderbefehle erteilt, muss:

- nach dem Ankündigungsteil soviel Pause einlegen, dass die Mannschaft sich auf das konzentrieren kann, was gleich danach zu tun ist.



Kommandos an Land und am Steg



Mannschaft ans Boot – hebt an!

Vorher sind die Skulls/Riemen zum Steg gebracht worden. Der Bootsführer hat die Fahrt ins elektronische Fahrtenbuch eingetragen.

Boot drehen, drehen offene Seite Land (oder Wasser) – dreht!

Die Ruderer der einen Seite greifen über das Boot die andere Bootsseite, die Ruderer der Gegenseite fassen von unten und greifen im Drehen in die Scheuerleiste, ohne dass die Ausleger den Boden berühren.

Fertigmachen zum Einsteigen – stoßt ab!

Ein Bein auf dem Trittbrett und das andere zum Abstoßen bereit auf dem Steg

Nach dem Ablegen: Fertigmeldung.

Der Bootsführer fordert: „Fertigmeldung vom Bug“ -> Antwort: „1 fertig“, „2 fertig“ ...

Kommandos auf dem Wasser I



Alles /Stb/Bb voraus – los!

Blätter am Ort senkrecht drehen und Durchzug

Stb /Bb – Schlag aufnehmen!

Ruder – halt!

Ankündigung beim Einsetzen der Blätter. Ausführung beim Ausheben.

Danach Grundstellung: Innenhebel über dem Stemmbrett, den Rollsitz 1/3 vorgerollt.

Blätter – ab!

Blätter flach auf das Wasser legen.

Stoppen – Stoppt!

Geringes Gegenkanten des flach liegenden Blattes. Blatt und ein Teil Schaftes schneiden langsam unter Wasser. Mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weiterkanten. Nicht zu hart Stoppen -> Dollen können aufbiegen.

Kommandos auf dem Wasser II



Alle Streichen – los!

Innenhebel am Rumpf, Blatt flach. Blattdrehen und Blattstellung entgegengesetzt zum Vorwärtsrudern. Volle Nutzung der Rollbahn. Flachdrehen der Blätter während des Luftweges.

Wende über Back-(Steuer)bord – los!

Kurze Wende über Back-(Steuer)bord – los!

Backbordholm am Körper (Blatt 180 Grad aufgedreht), Steuerbordholm in Armauslage (Blatt aufgedreht), ohne Rollbahn. Entgegengesetzte gleichzeitige Wasserarbeit auf beiden Bordseiten, Blätter beim Luftweg senkrecht.

Kommandos auf dem Wasser III



Ruder – lang!

Ruder längsseits legen. Kommando erfolgt plötzlich in Notfällen oder bei Hindernissen, in Schleusen.

Alles voraus – los!

Aus der Längsseitslage in die Grundstellung führen.

Fertigmachen zum Aussteigen – steigt aus!

Steuermann ist ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte am Ausleger oder an Bordkante fest. Ruderer setzen den zum Wasser zeigende Fuß aufs Trittbrett. Ausführung: aufstehen und anderen Fuß auf den Steg setzen. Ruder der Wasserseite mit herausnehmen.

Back- (Steuer)bord überziehen!

Ohne Veränderung des Tempos auf angekündigter Seite kräftig ziehen und sich mit betreffendem Fuß am Stemmbrett stärker abstützen. Auf der entgegengesetzten Seite etwas weniger. Hilft, die Steuerwirkung zu unterstützen.

Kommandos auf dem Wasser IV



Hochscheren!

Bei Wellengang die Blätter besonders hoch über das Wasser hinwegführen, damit sie nicht in den Wellen hängen bleiben.

Halbe Kraft!

Bei gleichbleibendem Tempo mit wenig oder ohne Kraft weiterrudern.

Frei weg!

Hochscheren, Überziehen oder Halbe Kraft werden aufgehoben. Normal weiterrudern, der Lauf des Bootes wird nicht angehalten.

Boot stabil halten!

Körpergewicht in der Bootsmittle halten.

Kommandos auf dem Wasser V



Wellen annehmen!

Das Kommando „Wellen annehmen“ folgt meist nach dem Kommando „Ruder – halt“ und dem Parallellegen zu den Wellen. Grundstellung wie beim Stabilisieren. Kurz vor dem Übergriff der Wellen ins Boot, wird der Innenhebel der der Welle zugewandten Seite hochgezogen und gleichzeitig der Innenhebel der der Welle abgewandten Seite in das Boot gedrückt. Hierdurch wird die zu Welle gelegene Bordkante erhöht und weniger Wasser kann ins Boot gelangen.

Nach Stb/Bb überlegen!

Körpergewicht nach Stb oder Bb verlagern, damit die andersseitige Bootswand höher aus dem Wasser kommt.

Wichtig beim Anlegen und Wellen annehmen.

Stb/Bb Blätter achten!

Wichtig bei Hindernissen im Wasser, beim Schleusen, beim Anlegen...

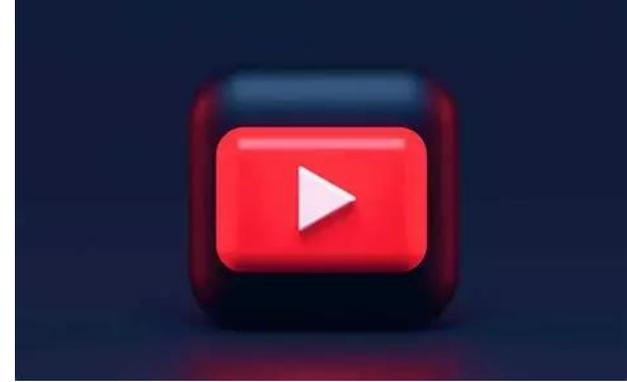
Sicherheit

Verhalten in Notfallsituationen I

[Bitte Lehrvideo](#) schauen

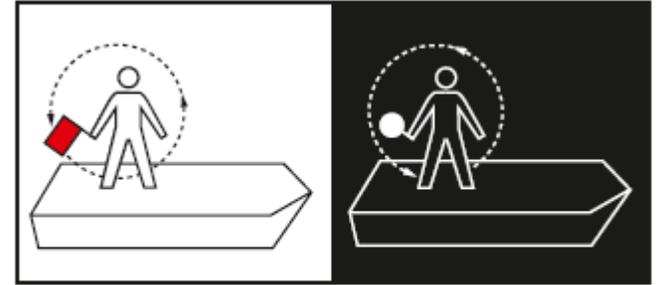
Vorsicht ist keine Feigheit, Leichtsinns kein Mut!

- 1) Das Vermeiden von Notfallsituationen ist die beste Notfallmaßnahme.
- 2) Auf alle Fälle: Ruhe bewahren, nicht überstürzt oder unüberlegt handeln!
- 3) Der Bootsobmann (wird vor Antritt der Fahrt bestimmt) entscheidet und führt das Kommando!
- 4) Die Notschwimmeigenschaften des Bootes nutzen. So lange wie möglich im Boot bleiben.



Sicherheit

Verhalten in Notfallsituationen II



Notzeichen (Vollkreis)

- 1) Nach dem Kentern sollte man grundsätzlich am Boot bleiben und versuchen, auf sich aufmerksam zu machen
- 2) Ein gekentertes Boot „aufreiten“, um mit dem Oberkörper aus dem kalten Wasser zu kommen (vorzugsweise von Bug und Heck her)
- 3) Der Rettungsdienst sucht immer zunächst beim Boot – wegen seiner potentiell besseren Sichtbarkeit und in der Hoffnung, dort die meisten zu finden
- 4) Schwenken einer roten Flagge oder eines anderen Gegenstand im Kreis
- 5) Keine Kleidungsstücke im Wasser ausziehen. Anders als man vielleicht denkt, zieht die durchnässte Kleidung einen nicht unter Wasser.

Sicherheit

Verhalten in Notfallsituationen III



Mit der Strömung versuchen ans Ufer zu gelangen

Den Bug in Richtung des Ufers drehen

Gefährdete Personen zwischen zwei Skulls schwimmen lassen

Boot im Wasser drehen, wenn das Boot nicht mit dem Kiel nach oben schwimmt, dann anheben und ans Ufer tragen

„Neusser Verfahren“ – Rudern und Retten

Der leichteste im Boot rudert vorsichtig in der Mitte des Bootes, die anderen halten sich am Boot fest, halten es aufrecht und lenken es Richtung Ufer.

Sicherheit

Unfallvermeidungsstrategien I

- 1) Bootsmaterial vor jeder Fahrt prüfen
- 2) Im Winter grundsätzlich mit Abdeckungen fahren
- 3) Kenne und beherrsche die örtlich gültigen Regeln zur Vermeidung von Kollisionen und Navigationsregeln
- 4) Prüfe den neuesten Wetterbericht und den Zustand des Wassers vor der Abfahrt – und fahre nicht raus, wenn die Bedingungen ungünstig sind oder werden, während du auf dem Wasser bist
- 5) Prüfe deine eigenen Fähigkeiten und die der Mannschaft. Verfügt die Mannschaft die ruderspezifische Erfahrung und Kondition, um die geplante Strecke zu bewältigen? Der Bootsobmann hat die Verantwortung und entscheidet auch wen er mitnimmt. Allerdings nicht nach Sympathie oder Antipathie



Sicherheit

Unfallvermeidungsstrategien II



- 1) Die Mannschaft muss kräftig genug sein, das Boot auch bei widrigen Bedingungen vorwärts zu bewegen, um es manövrierfähig zu halten
- 2) Die Einsicht dass nicht jedes Gewässer bei jedem Wetter zum Rudern geeignet ist
- 3) Rettungsweste anlegen vor allen Dingen im Winter
- 4) Nur Boote mit guten Notschwimmeigenschaften benutzen
- 5) Ältere Gig-Boote haben oft zu wenig Auftrieb, um beim Vollschiagen den Verbleib der Mannschaft zu ermöglichen.

Sicherheit

Wie kalt ist kaltes Wasser?



- 1) Binnengewässer sind allgemein im Winter kälter als das Meer
- 2) Die Temperaturen der meisten Binnengewässer in Deutschland übersteigen nur selten die 15 °C Marke, meist liegen die Temperaturen niedriger
- 3) Der Rhein ist an 180 Tagen im Jahr kälter als 15 °C. Hierbei kann es beim Eintauchen zu Kälte-Schockreaktionen kommen

Sicherheit



Die Gefahren des Eintauchens in kaltes Wasser

- 1) Eintauchreflexe und Kälteschock
Muskelkrämpfe, Herzstillstand, Atmung außer Kontrolle, Erstickten/Ertrinken (evtl. Tod innerhalb 0 – 5 Minuten)
- 2) Schwimmversagen
Verlust Muskelstreckvermögen, Muskelkraft, programmiertes Schwimmversagen (evtl. Tod innerhalb der ersten 30 Minuten)
- 3) Unterkühlung
Abkühlung der Körpertemperatur, Verlust des Bewusstseins, Zusammenbruch des Kreislaufsystems, Ertrinken (evtl. Tod nach mehr als 30 Minuten)
- 4) Kollaps nach Rettung
Kollaps des Herz- Kreislaufsystems (evtl. Tod nach Rettung).



Bei kaltem Wasser immer eine Rettungsweste tragen. Die obengenannten Risiken können durch das Tragen einer automatischen Rettungsweste um 50 % verringert werden.

Faires Verhalten



- Faires Verhalten sollte auf dem Wasser genauso selbstverständlich sein wie auf den Straßen.
- Jeder Verkehrsteilnehmer muss sich so verhalten, dass die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gewährleistet ist.
- Andere Verkehrsteilnehmer sollen nicht gefährdet, geschädigt oder mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden.

Allgemeine Vorschriften



- Auf allen Wasserstraßen ist vorgeschrieben, daß auf allen Fahrzeugen ein Schiffs-/Bootsführer an Bord ist.
- Der Bootsführer muß entweder selbst steuern oder muß einen geeigneten Rudergänger (Steuermann) steuern lassen.
- Die Mannschaft muß wissen, wer Bootsführer ist.
- Unter Umständen kommen Ruderkommandos auch von ihm, auch wenn er nicht am Steuer sitzt.

Allgemeine Fahrregeln



- Begegnen oder überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.
- Kurs und Geschwindigkeit dürfen nicht so geändert werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht (speziell für Berg-/Talfahrer)
- Überholmanöver dürfen nur begonnen werden, wenn sicher ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können
- Der Vorfahrende muss das Überholen erleichtern und dazu falls nötig auch seine Geschwindigkeit verringern
- Wenden ist nur gestattet, wenn andere Fahrzeuge nicht gezwungen werden, unvermittelt ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit zu ändern

Fahrzeuge unter 20 m Länge



- Kleinfahrzeuge müssen Großfahrzeugen den nötigen Raum lassen. Sie müssen auch Fahrzeugen ausweichen, die das blaue Funkellicht nach § 3.27 BinSchStrO zeigen
- Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb ausweichen
- Kleinfahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren - also etwa Ruderboote - müssen den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen (Kleinfahrzeuge begegnen sich immer Backbord an Backbord!)

Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 1

Verbots-, Gebotszeichen und Einschränkungen



Abstand von
Tafelzeichen
halten (m)



Geschwindig-
keitsbeschrän-
kung (in km/h)



Vorfahrt der
Hauptwasser-
straße beachten



Sog und Wellen-
schlag vermeiden



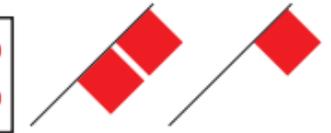
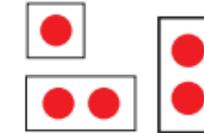
Lichte Höhe
ist begrenzt



Gesperrte Wasserflächen;
jedoch für ein Kleinfahr-
zeug ohne Antriebsma-
schine befahrbar



Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt



Ankerverbot



Begegnungs-
verbot an
Engstellen



Festmache-
verbot



Stilliegeverbot



Vorgeschriebene
Fahrtrichtung



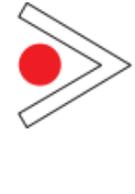
Schallschilde
geben



Anhalten



Besondere Vor-
sicht walten
lassen



Verbot der Einfahrt
in einen Hafen oder
in eine Nebenwasser-
straße (Lichtsignal)

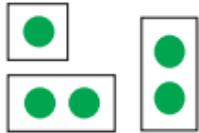
Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und Moselschifffahrtspolizeiverordnung (ohne sonstige örtliche Sondervorschriften). Quelle: [ELVIS / WSV](#)

Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 2

Empfehlende Zeichen und Hinweiszeichen



Erlaubnis zur Durchfahrt



Wehr



Nicht frei fahrende Föhre



Wasserski-strecke



Segelsurfer erlaubt



Wassermotorradfahren erlaubt

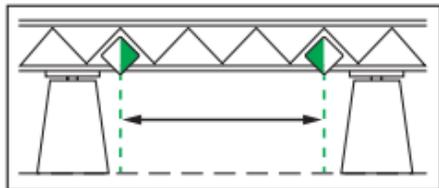


Ende Verbot, Gebot oder Einschränkung

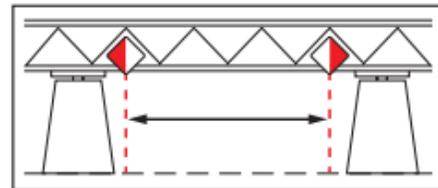


Hochwassermarke II, Einstellung der Schifffahrt

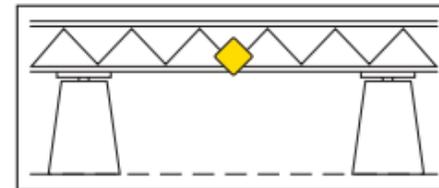
Feste Brücken



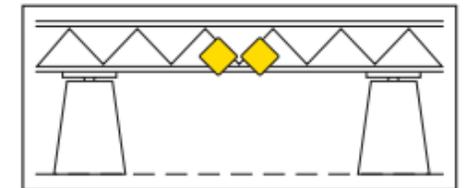
Durchfahrt innerhalb der Markierungen empfohlen



Durchfahrtsverbot außerhalb der Markierung



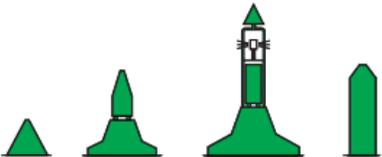
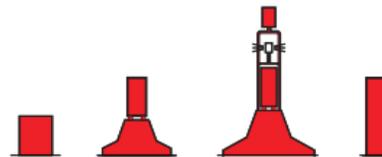
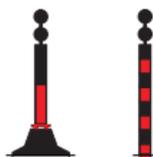
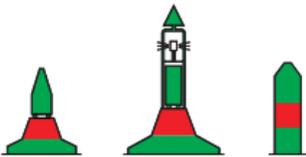
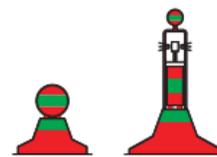
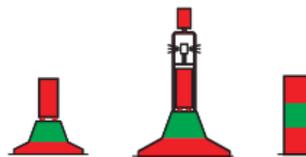
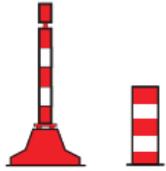
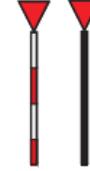
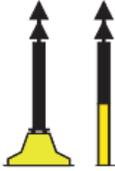
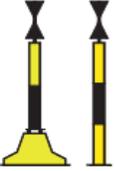
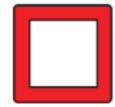
Empfohlene Durchfahrtsöffnung für Verkehr in beiden Richtungen



Empfohlene Durchfahrtsöffnung (Gegenverkehr gesperrt)

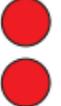
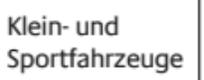
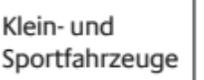
Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 3

Bezeichnung der Wasserstraße

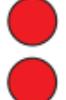
 <p>Linke Seite Fahrrinne (stromab)</p>	 <p>Mitte Fahrwasser</p>	 <p>Rechte Seite Fahrrinne (stromab)</p>	 <p>Einzelfahrzeichen</p>						
 <p>Linke Seite der durchgehenden Fahr- rinne/rechte Seite der abzweigenden oder einmündenden Fahrrinne</p>	 <p>Fahrrinnenspaltung</p>	 <p>Rechte Seite der durchgehenden Fahr- rinne/linke Seite der abzweigenden oder einmündenden Fahrrinne</p>	 <p>Bezeichnung für ge- sperrte Wasserflächen</p>  <p>Bezeichnung von Radarzielen</p>						
 <p>Hindernis linke Seite Wasserstraße</p>	 <p>Hindernis rechte Seite Wasserstraße</p>	 <p>Linke Seite</p>  <p>Spaltung</p>  <p>Rechte Seite</p>	 <p>Bezeichnung von gefährlichen Stellen und Hindernissen (Kardinalzeichen)</p> <p>Nord</p>  <p>Ost</p>  <p>Süd</p>  <p>West</p>						
 <p>Lage der Fahrrinne zum Ufer Linke Seite</p>	 <p>Linke Seite</p>	 <p>Rechte Seite</p>	 <p>Rechte Seite</p>	 <p>Übergang der Fahrrinne von einem zum anderen Ufer Linke Seite</p>	 <p>Linke Seite</p>	 <p>Rechte Seite</p>	 <p>Rechte Seite</p>	 <p>Einfahrzeichen Linkes Ufer</p>	 <p>Rechtes Ufer</p>

Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 4

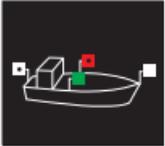
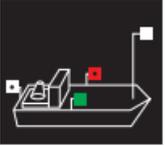
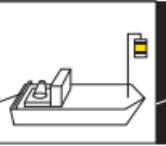
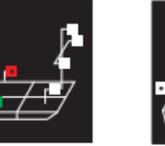
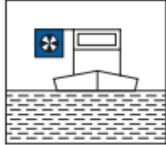
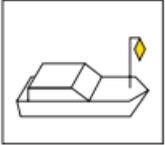
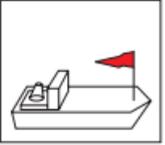
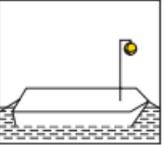
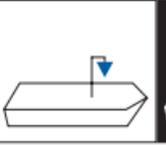
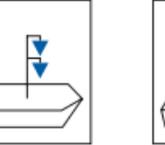
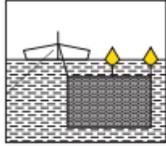
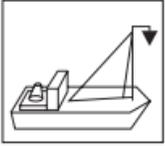
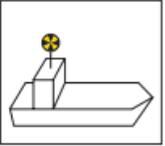
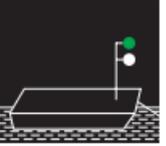
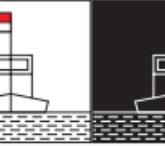
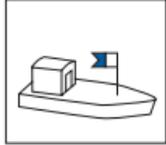
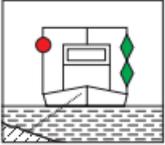
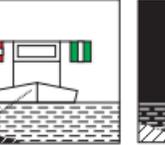
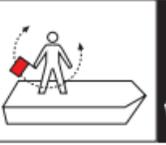
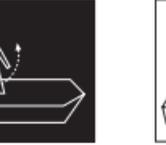
Schleusen

 oder 		 oder 					 	 
Einfahrt verboten (Schleuse geschlossen) oder Ausfahrt verboten	Außer Betrieb	Einfahrt oder Ausfahrt erlaubt	Einfahrt verboten, Öffnung der Schleuse wird vorbereitet	Bis zur Einweisung warten	Rechte Schleuse benutzen	Beide Schleusen nutzbar	Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge verboten	Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge erlaubt

Bewegliche Brücken

						
Keine Durchfahrt (Brücke in Bewegung)	Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen oder Gegenverkehr)	Brücke geschlossen oder Gegenverkehr. Durchfahrt frei, wenn die Durchfahrtshöhe dies mit Sicherheit zulässt	Keine Durchfahrt (Brücke gesperrt)	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	Durchfahrt frei (Brücke geöffnet)

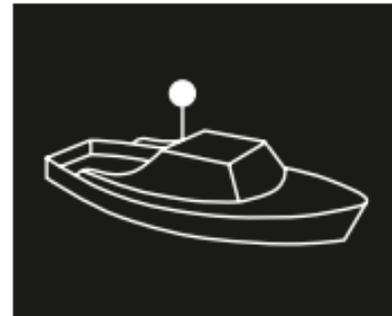
Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 5

Bezeichnung der Fahrzeuge						
						
Kleinfahrzeug weder mit Antriebsmaschine noch unter Segel fahrend	Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb	Fahrzeug mit Maschinenantrieb bis 110 m Länge	Fahrzeug mit Maschinenantrieb über 110 m Länge	Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das allein an der Spitze eines Verbandes fährt	Schubverband	Gekoppelte Fahrzeuge. Zwei Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
						
Begegnen an der Steuerbordseite	Fahrgastschiff kleiner 20 m	Fahrzeug mit Vorrang	Geschlepptes Fahrzeug	Fahrzeug mit entzündbarer Ladung	Fahrzeug mit gesundheitsschädlicher Ladung	Fahrzeug mit explosiver Ladung
						
Fischereifahrzeug mit Netzen oder Auslegern	Kleinfahrzeug unter Segel und gleichzeitig mit einer Antriebsmaschine fahrend	Fahrzeug, das Arbeiten an der Wasserstraße ausführt	Nicht frei fahrende Fähre	Schwimmendes Gerät bei der Arbeit sowie festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug; Durchfahrt frei an einer Seite	Schutz gegen Sog und Wellenschlag	
						
Einsatz von Tauchern	Schwimmendes Gerät bei der Arbeit sowie festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug; Durchfahrt frei an einer Seite			Manövrierunfähiges Fahrzeug (Halbkreis)	Notzeichen (Vollkreis)	

Lichterführung - Ruderboot



Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb und ohne Segel müssen bei Nacht und unsichtigem Wetter ein weißes gewöhnliches von allen Seiten bis 1000m sichtbares Licht führen.



Maschinen- unter 7 m (max. 7 kn) bzw.
Segelfahrzeug (auch unter Ruder) unter
12 m Länge, wenn andere Lichter nicht
geführt werden können

Wichtige Sichtzeichen / Schallsignale - 6

Schallsignale der Großschifffahrt (ohne Kleinfahrzeuge)

	Achtung		Ich wende über Steuerbord
	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord		Ich wende über Backbord
	Ich richte meinen Kurs nach Backbord		Ich will auf Ihrer Steuerbordseite überholen
	Meine Maschine geht rückwärts		Ich will auf Ihrer Backbordseite überholen
	Ich bin manövrierunfähig		Man kann mich nicht überholen
	Gefahr eines Zusammenstoßes (mehr als 5 sehr kurze Töne)		Ich will meinen Kurs nach Steuerbord richten
	Notsignal (Wiederholte lange Töne oder Gruppen von Glockenschlägen)		Ich will meinen Kurs nach Backbord richten
			Ich will überqueren
	Bleib-weg-Signal (mind. 15 Min.)		

Alkohol



- Der Bootsführer und die Personen an Bord, die vorübergehend selbstständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein
- Ab 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut, ist es den o. g. Personen verboten, den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen. Dies gilt auch für die Mitglieder der Besatzung.

Wichtige Rufnummern / Infos für den Rhein

Wasserschutzpolizeistationen:

- Düsseldorf 0211 / 86203511
- Duisburg 0203 / 800770
- Allgemein 110 / 112



Das Ruderrevier des UERC (Rheinhafen)

0 - Steg (UERC)

300m - Pegel (KR-Hafen)

650m - Drehbrücke

1650m - Guano

2750m – Hochspannung

3500m – Ende Wendebecken



Gefahren im Ruderrevier (Rheinhafen)

- Anlegen / Ablegen vom Steg
- Berufsverkehr beachten (beobachten, ausreichend Abstand halten)
- Drehbrücke in Fahrtrichtung rechts passieren
- Anlegende / ablegende Fahrzeuge beachten
- Schwell-, Sog- und Wellenschlag beachten
- Ausreichenden Abstand zu Bug-/Heckstrahlrudern lassen



Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 1

- Der Pegel für das Revier wird vor der Fahrt hier abgelesen und die Gefahren besprochen
- Mit der App – „RiverApp“ kann man auch den Pegel „Ruhrort“ abrufen. Zwischen dem Pegel Krefeld-Hafen und Ruhrort (Duisburg) liegen ca. 20cm.

Beispiel:

Krefeld-Hafen: 2,30m

Ruhrort: 2,50m

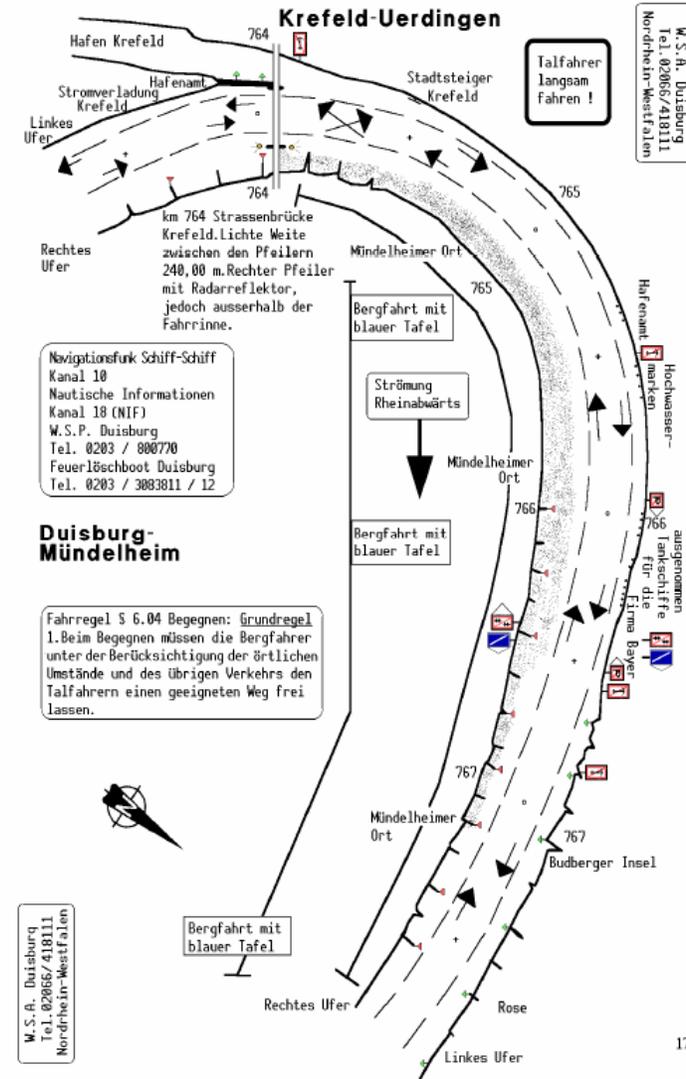


- Ab einem Pegel von kleiner 2,30m darf der Bereich zwischen den Kribben (stromauf, rechts) nicht mehr ausgefahren werden.
- Im folgenden werden die möglichen Untiefen erläutert
- Durch Hochwasser und Strömungen können sich die Gefahren natürlich auch verändern
- Der Bootsführer muss diese Gefahren kennen und muss sich während der Fahrt davon mit dem Boot freihalten.



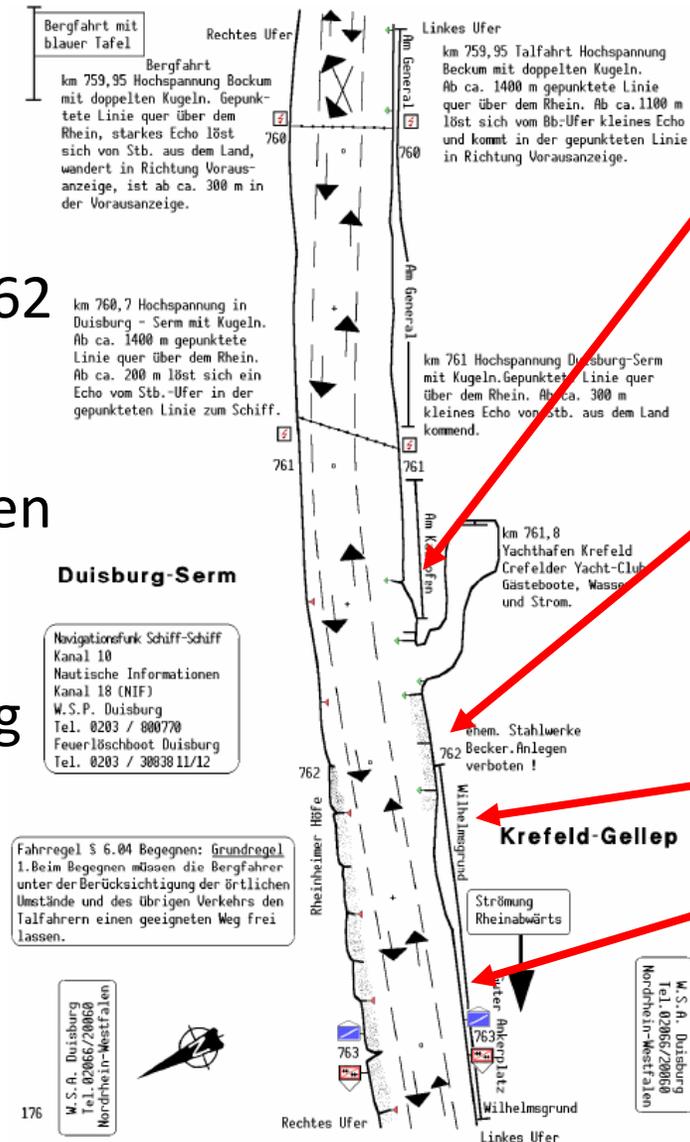
Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 2

- An-/Ablegen
- Einfahrende Berufsschiffahrt beobachten und Vorfahrt gewähren
- Bei Einfahrt in den Rhein den Beginn der Strömung beachten.
- Vorfahrt der Berufsschiffahrt gewähren



Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 3

1. Immer Sog (bis 40cm) beachten
2. Steine nach CRC (erste 3 Kribben) stromauf (km 762 / Kanubereich)
3. 2 alte Kribben nach dem Yachthafen vor dem ersten Hochspannungsmast (stromauf)
4. Das Boot muss rechtzeitig parallel zur Strömung gehalten werden



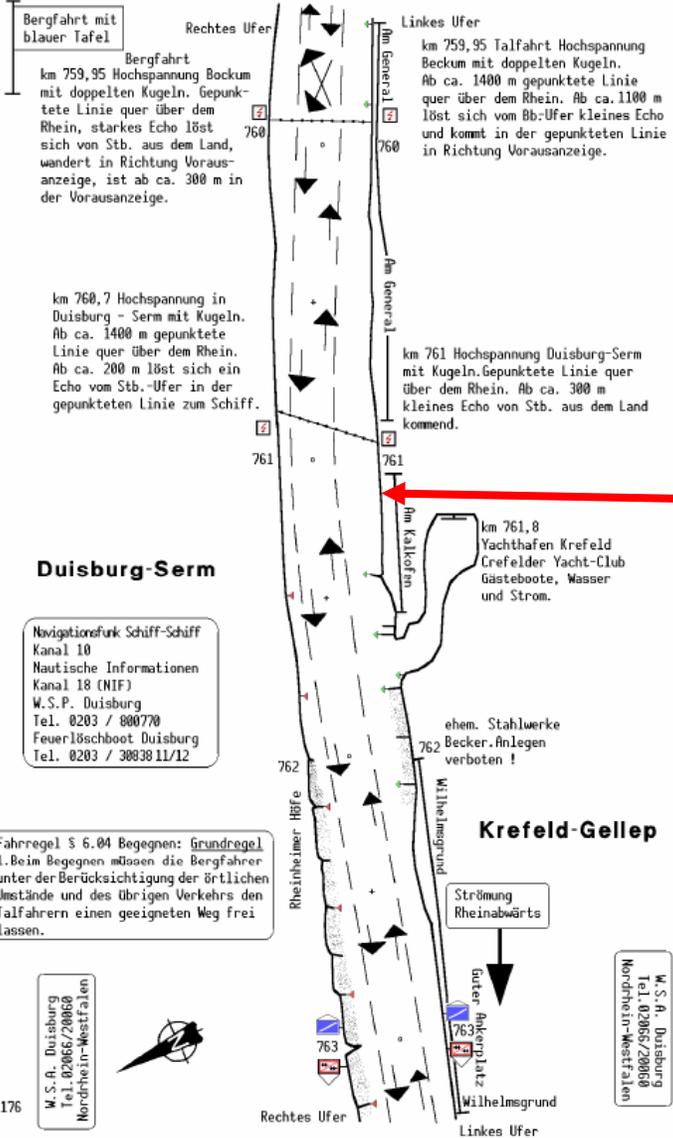
3

2

1

Bootshaus CRC - Bataverstrasse

Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 4

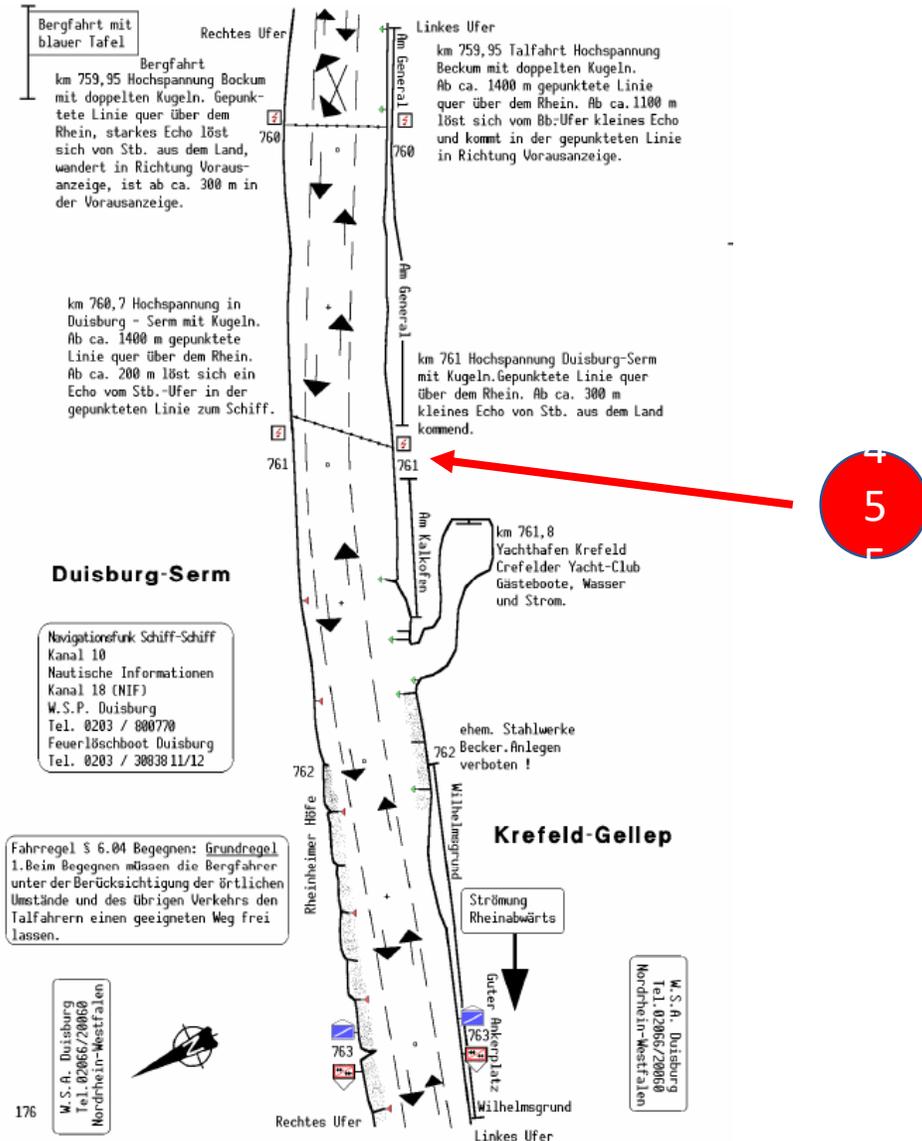


4

4. Vor km 761 – alter Kribbe am ersten Hochspannungsmast



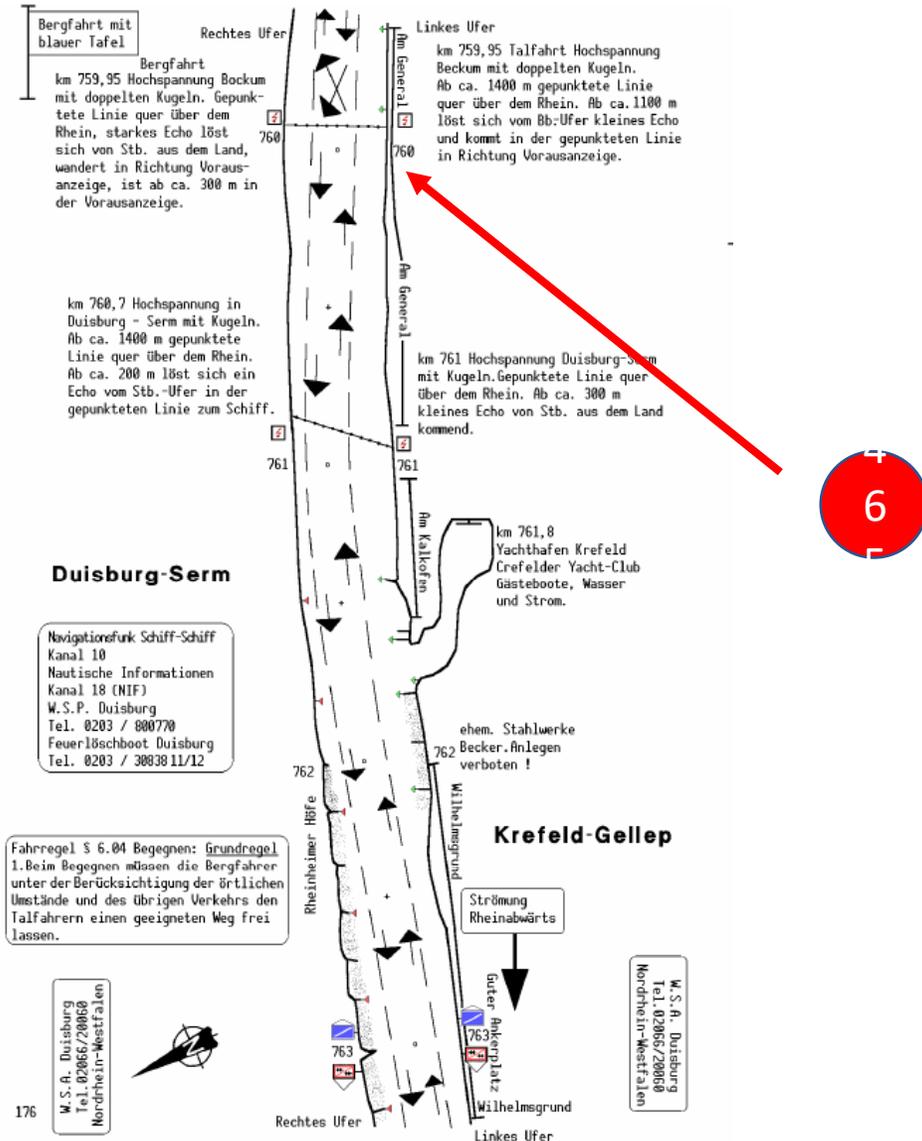
Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 5



5. km 761 – in Höhe des ersten Hochspannungsmastes



Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 6



- Gefahren durch flaches Wasser vor dem zweiten Hochspannungsmast km 760



Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 7

- Generelle Vorsicht zwischen den Kribben

