

Die Bootsobmann-Schulung

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
3. ... ist es den Bootsführer auf die theoretische Bootsobmannprüfung vorzubereiten

Viel Erfolg.

Anregungen und Fragen bitte an folgende Adresse:

eric.hartmann@uerc.de

Relevante Fragen im Test

Mit diesem Zeichen wird angezeigt, dass es sich um Fragen für den Bootsführertest handelt.



Inhalt



1. Kriterien für die Festlegung des UERC-Bootsobmannes durch den Vorstand
2. Ruderbefehle
3. DRV-Sicherheitsregeln
4. Wichtige Regeln der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
5. Gefahren im Revier (Rhein / Hafen)
6. Prüfungsfragen

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

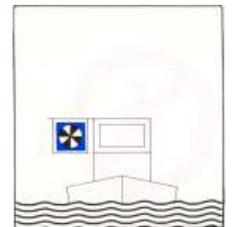
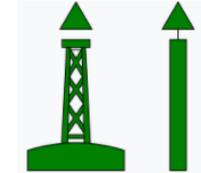
Bergfahrt:

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.



Geltende Vorschriften & Regeln



Der Bootsführer muss sich in den wesentlichen Regeln und Vorschriften der folgenden drei Ordnungen auskennen.

Die folgenden Seiten fassen die wesentlichen Punkte zusammen.

- Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)
- Die Binnenschiffahrtstraßenordnung (BinSchStrO)
- Die Ruderordnung des UERC

Quellen



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Diese Präsentation nutzt die folgenden Datenquellen:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ([WSV](#))
- Online-Serviceangebot der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ([ELWIS](#))
- Wikipedia ([Link](#))
- Sicherheitshandbuch des DRV ([Link](#))
- Ruderbefehle – ([DRV](#))

ELWIS

Elektronische Wasserstraßen-
Informationsservice der deutschen
Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung des Bundes



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



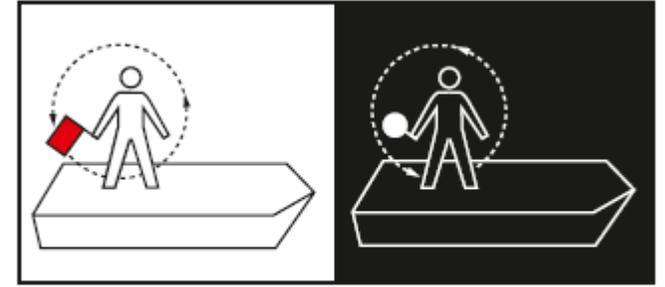
Vorsicht ist keine Feigheit, Leichtsinns kein Mut!

- 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 ruderische 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
Muskelkrampf, 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

Gefahren beim Rudern auf Binnenwasserstraßen

- [Video 1](#)
- [Video 2](#)



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



- Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sind im Aushang (Bootshaus zu finden) oder können auf der Homepage heruntergeladen werden.
- Quelle: [Wikipedia](#) / [Elwis](#)



Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt



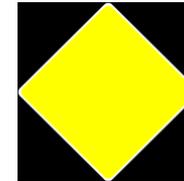
Gesperrte Wasserflächen; jedoch für ein Kleinfahrzeug ohne Antriebsmaschine befahrbar.



Fahrverbot für ein Sportboot



Fahrverbot für ein Fahrzeug, das weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fährt



Empfohlene Durchfahrtsöffnung für Verkehr in beide Richtungen



Erlaubnis zum Stillliegen auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Zeichen steht



Fahrerlaubnis für ein Fahrzeug, das weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fährt



Alkohol



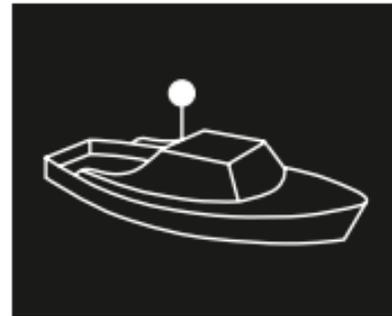
- Der Bootsführer und die Personen an Bord, die vorübergehend selbstständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein
- Ab 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut,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



Lichterführung



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

[Quelle: Lichterführung – Wikipedia](#)

Wichtige Informationen für den Rhein

Wasserschutzpolizeistationen:

- Düsseldorf 0211 / 86203511
 - Duisburg 0203 / 800770
 - Allgemein 110 / 112
-
- RHEIN – RADAR – ATLAS
(Angaben zum / Achtung: immer Update beachten)



Das Ruderrevier (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)



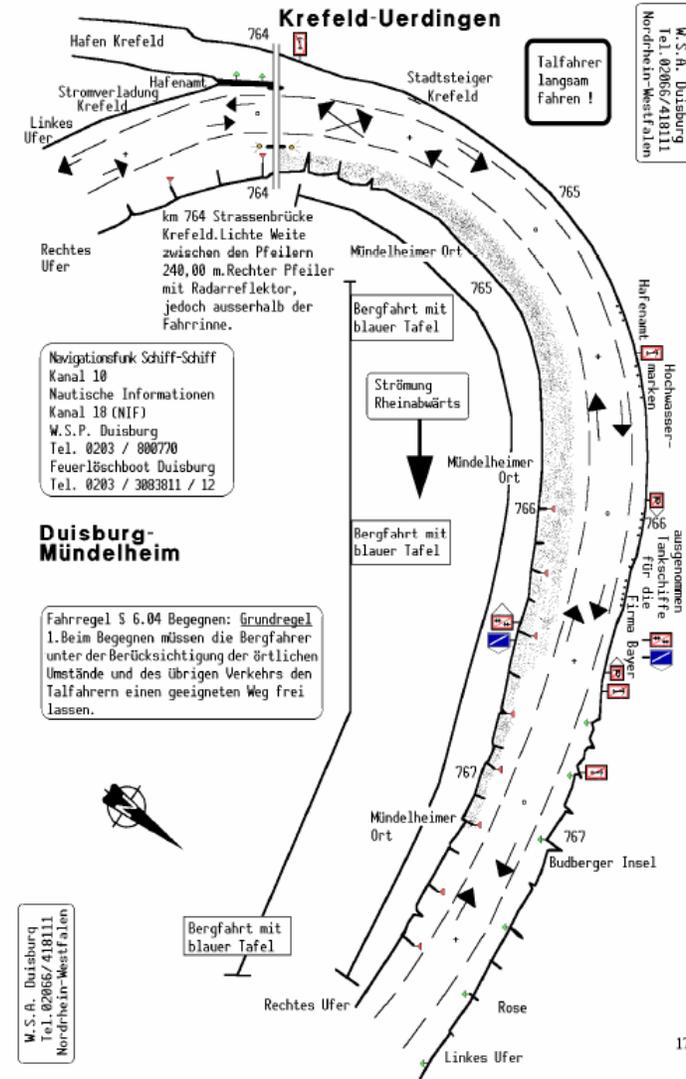
- Der Pegel für das Revier wird vor der Fahrt hier abgelesen und die Gefahren besprochen
- Mit der App – „RiverApp“ kann man auch den Pegel „Ruhrort“ abrufen. Zwischen dem Pegel Krefeld-Hafen und Ruhrort (Duisburg) liegen
- ca. 40 .. 50cm.
Beispiel:
Krefeld-Hafen: 2,30m
Ruhrort: 2,70m
- Ab einem Pegel 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) - 1

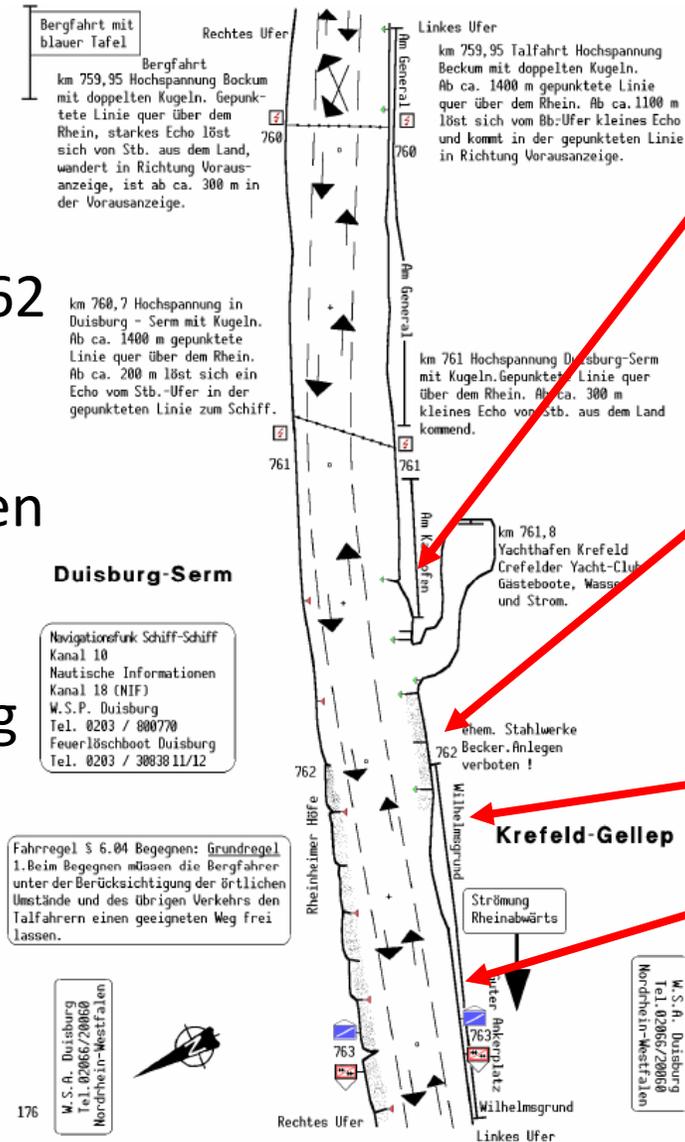
- An-/Ablegen
- Einfahrende Berufsschifffahrt beobachten und Vorfahrt gewähren
- Bei Einfahrt in den Rhein den Beginn der Strömung beachten.
- Vorfahrt der Berufsschifffahrt gewähren





Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 2

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

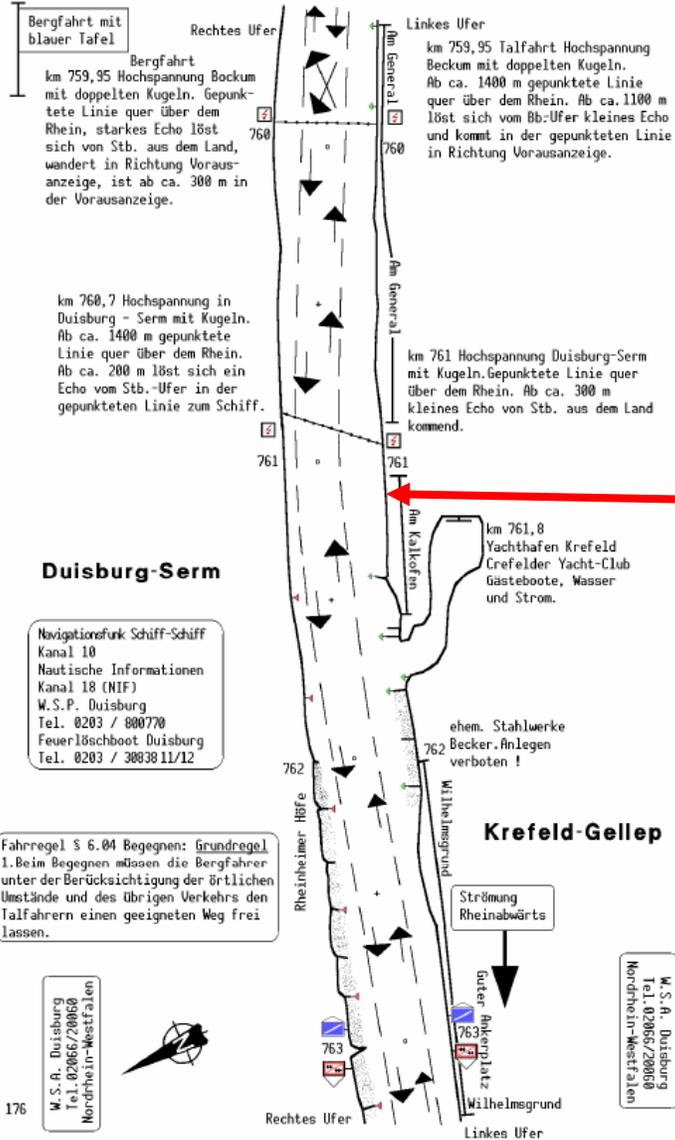


Bootshaus CRC - Bataverstrasse





Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 3



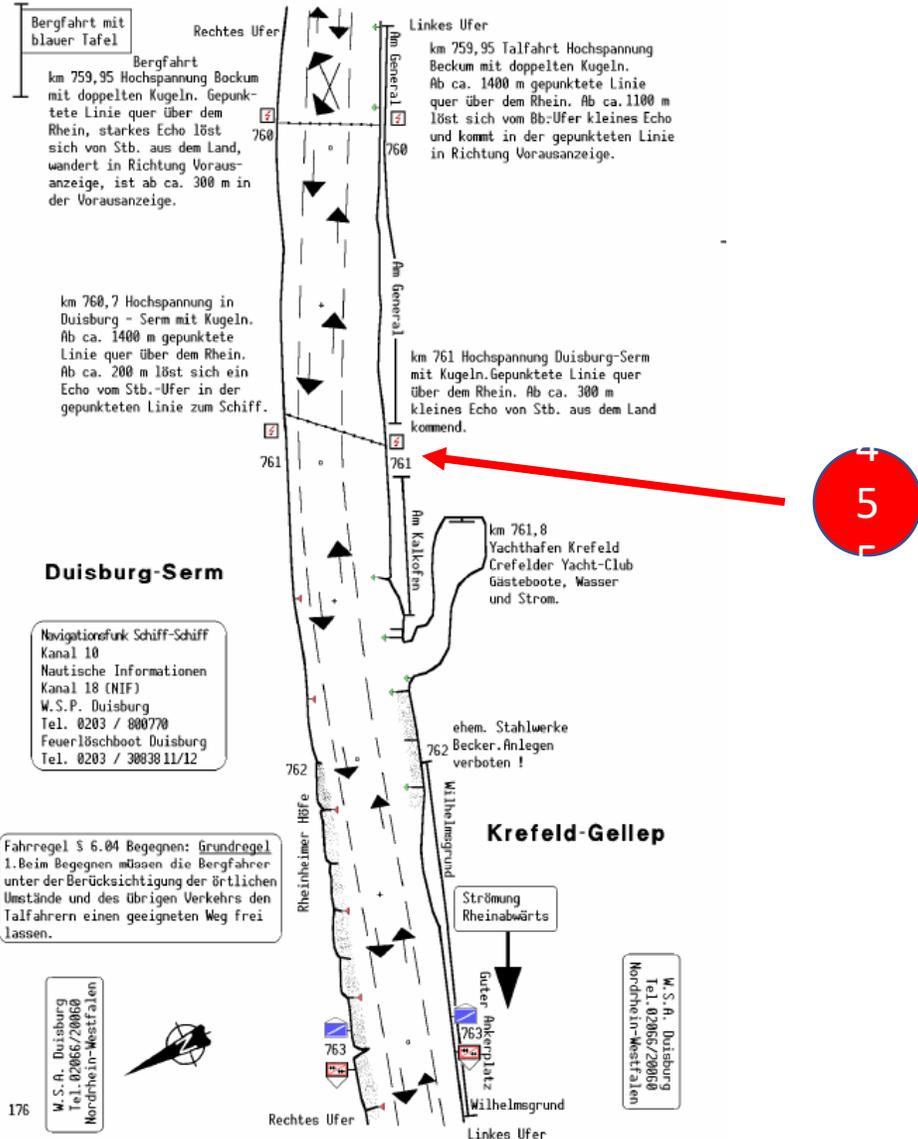
4

4. Vor km 761 – alter Kribbe am ersten Hochspannungsmast





Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 4

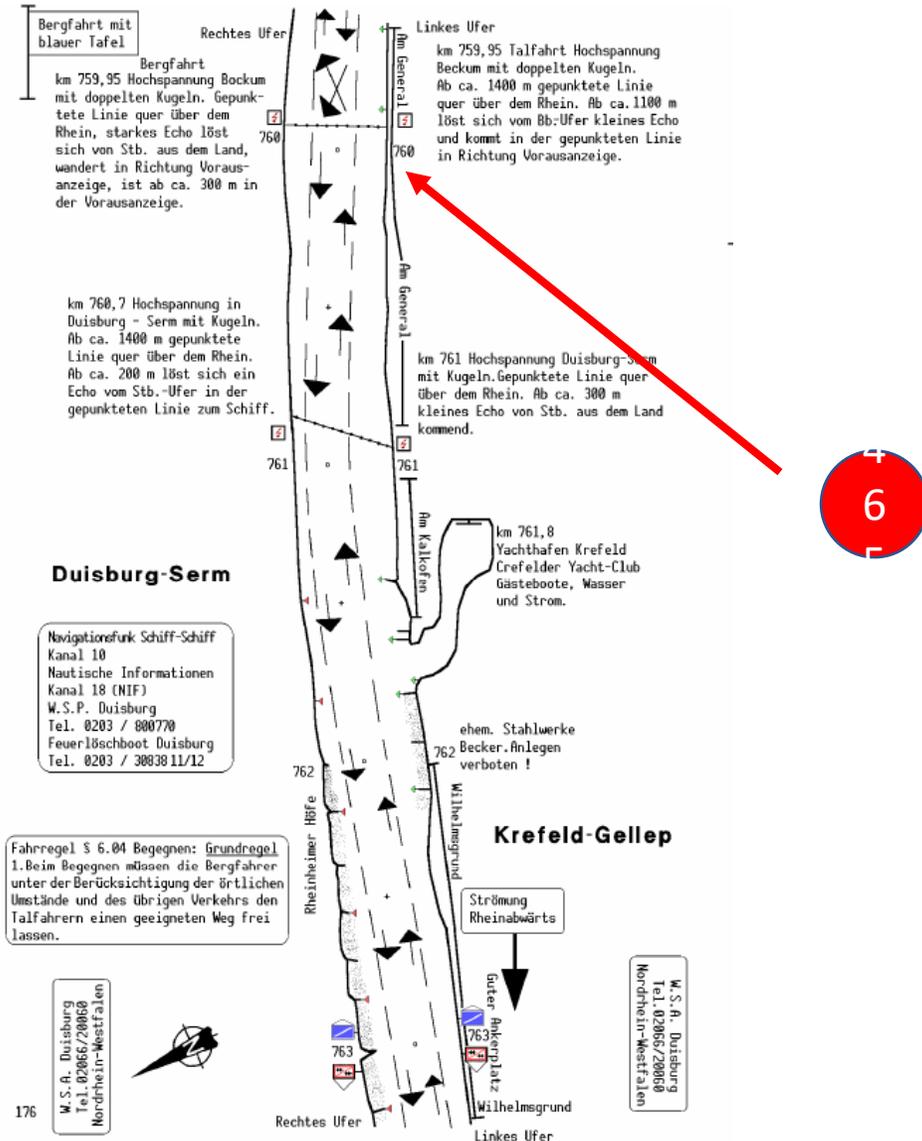


5. km 761 – in Höhe des ersten Hochspannungsmastes





Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 5

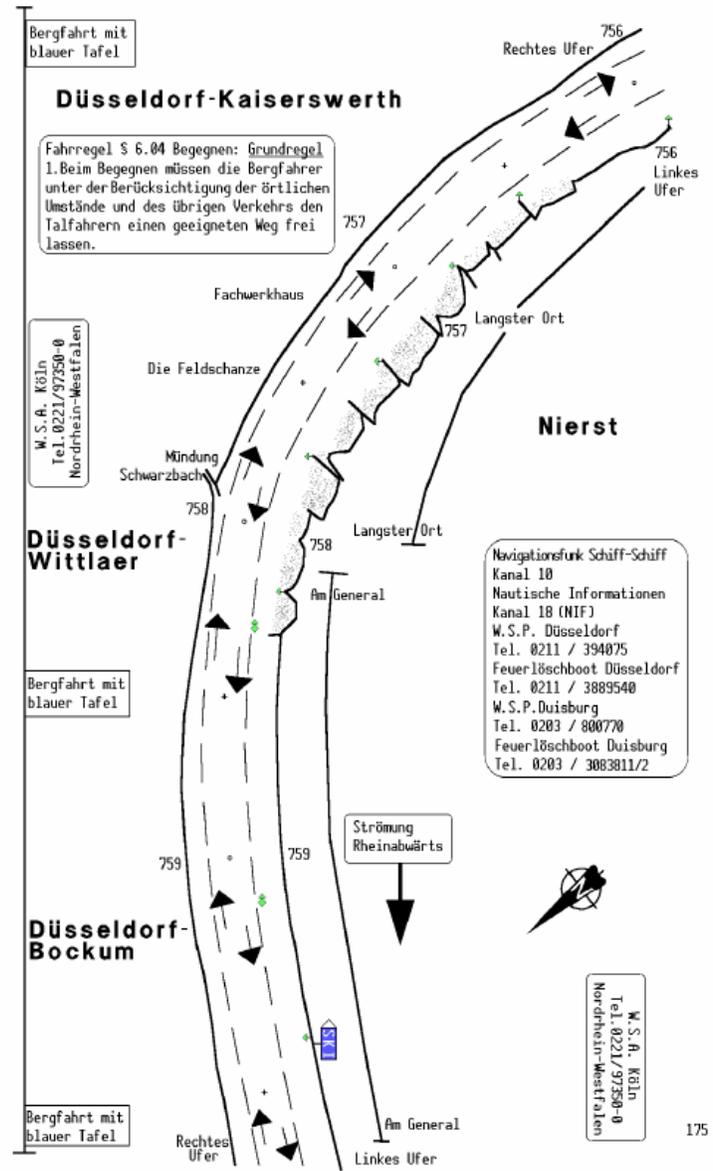


6. Gefahren durch flaches Wasser vor dem zweiten Hochspannungsmast km 760



Gefahren im Ruderrevier (Rhein) - 3

- Generelle Vorsicht zwischen den Kribben





Vielen Dank & Fragen?