

RUDERN

im



Leitfaden

zum

selbständigen Rudern

und zum Erwerb des Ruderfertigungsabzeichens

Inhalt:

- Ruderordnung des Kitzinger Rudervereins
- Verhalten und Gefahren auf dem Wasser
- Unser Ruderrevier
- Ein- und Aussteigen, Tragen des Bootes
- Fahrordnung

Abschnitt 1: Ruderordnung

Kitzinger Ruderverein v. 1897 e.V.

Ruderordnung



Vorwort

Der Main, im wesentlichen unser Ruderrevier, ist eine Bundeswasserstraße. Auf ihr gelten die Regeln der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung – dies auch für Kleinfahrzeuge.

Diese Vorschriften sind, soweit sie den Ruderbetrieb betreffen, in die nachfolgende Ruderordnung eingearbeitet.

Kitzingen, November 2012
Kitzinger Ruderverein v. 1897 e. V.

Allgemeines

1. Die Ruderordnung ist bindend für alle Mitglieder bei Ausübung des Rudersports. Den ausübenden Mitgliedern stehen die vereinseigenen Boote und Gerätschaften lt. Bootsordnung zur Verfügung.
Die den Rudersport ausübenden Mitglieder müssen des Schwimmens kundig sein (mindestens 15 Minuten frei schwimmen).

2. Alle rudertechnischen Angelegenheiten unterstehen den Anordnungen des Sportleiters.
Zu seiner Unterstützung stehen die Übungsleiter zur Verfügung. Sie teilen die Mannschaften und die Boote ein.
Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten.

3. Die jährlich festgelegten Übungszeiten sind einzuhalten. Die Einteilung des Ruderbetriebes ist im Bootshaus ausgehängt.
Ausnahmen sind nur in Abstimmung mit den Übungsleitern möglich.
Die Ruderfahrten beschränken sich im allgemeinen auf die Strecke zwischen den Schleusen Kitzingen und Dettelbach. Fahrten über diese Schleusen hinaus gelten als Tages- oder Wanderfahrten.

4. Die Mannschaften haben in einwandfreier, sauberer Sportkleidung zu rudern.
Die festgelegte Vereinskleidung ist weiß/blau.
Sie ist zu offiziellen Anlässen zu tragen.
Aus Sicherheitsgründen ist im Trainingsbetrieb das Tragen eines weit sichtbaren, am besten weißen Sporthemdes vorgeschrieben.

5. Die Mitnahme von Nichtmitgliedern ist nur mit Genehmigung des Übungsleiters erlaubt.

Fahrordnung

6. Für das Benutzen der Boote und der dazugehörigen Ruder ist die Bootsordnung verbindlich.

7. Vor Beginn einer jeden Fahrt hat sich die Mannschaft zu überzeugen, dass das Boot und die Ruder in fahrbereitem Zustand sind. Evtl. festgestellte Schäden sind dem Übungsleiter bzw. Bootswart zu melden. Fahrten in beschädigten Booten sind untersagt. In keinem Fall dürfen gesperrte Boote benutzt werden.

8. Jedes Boot darf nur in voller Besetzung und mit vollständiger Ausrüstung gefahren werden. Ausnahmen sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Übungsleiters zugelassen.

9. Jede Fahrt ist vor Antritt von der Mannschaft in geeigneter und festgelegter Form, (elektronisch oder schriftlich) einzutragen. Die Eintragung hat sauber und ohne Verbesserungen, die die ursprüngliche Eintragung fälschen oder unkenntlich machen, zu erfolgen. Die Eintragung entspricht einer Urkunde.

Es sind einzutragen:
Nummer der Fahrt,
Datum,
Name des Bootes,
Name der Ruderer,
Name des Steuermanns,
Abfahrtszeit und u. U. Ziel,
nach Rückkehr Ankunftszeit und Kilometerzahl.

10. Der Name des Bootsführers ist an erster Stelle einzutragen oder zu unterstreichen. Wird kein Bootsführer genannt, gilt der Steuer- oder Schlagmann als Verantwortlicher.
Der Bootsführer trägt in erster Linie die Verantwortung sowohl während der Fahrt als auch an Land. Seinen Anordnungen ist Folge zu leisten. Der Bootsführer hat für Ruhe und Ordnung im Boot zu sorgen.

11. Für die Fahrt gelten folgende Regeln:
 - Es gilt die ausgehängte Fahrordnung.
 - Einem direkt entgegenkommenden Boot ist nach Steuerbord (in Fahrtrichtung rechts) auszuweichen;
 - Bedingen Strömung, Raum, Wind oder Wasserstand ein anderes Steuern, entscheidet darüber der Bootsführer;
 - Das Strom auffahrende Boot hat in Ufernähe zu fahren;
 - Grundberührung durch Ruder und Boot sollen ausgeschlossen sein;
 - In Biegungen soll in der Innenkurve gefahren werden. Auf Gegenverkehr ist zu achten und notfalls anzuhalten;
 - Vorfahrt hat in jedem Fall die Berufsschiffahrt;
 - Das Befahren von Altwässern ist untersagt.
 - Beim Überholen weicht das langsamere Boot aus.

12. Bei Booten ohne Steuereinrichtung soll der steuernde Ruderer im Bug (Nr. 1) sitzen.

13. Riemen und Skulls sind gezeichnet und dürfen nur dementsprechend benutzt werden. Jeder Ruderer trägt höchstens zwei Riemen oder zwei Paar Skulls in den Händen, mit dem Blatt nach vorne.

14. Die Boote müssen von der vollzähligen Mannschaft so transportiert werden, dass Schäden vermieden werden. Wenn eine Mannschaft das Boot nicht alleine tragen kann, hat sie für entsprechende Hilfe zu sorgen. Der Steuermann geht beim Hinaustragen am Heck des Bootes, beim Hineintragen am Bug. Ist der Steg durch an- oder abliegende Boote belegt, so ist **außerhalb** des Steges zu warten bis der Steg frei ist.
15. Die Boote werden am Steg mit der Breitseite ins Wasser gesetzt. Ausgenommen davon sind Gig-Boote, die über die Rolle zu Wasser gelassen werden. Falls erforderlich, soll hierfür Hilfe geholt werden, um Bootsschäden zu vermeiden. Sinngemäß gilt dasselbe für das Herausheben der Boote.
16. Im Falle eines Kenterns oder Vollschielens des Bootes soll die Mannschaft nach Möglichkeit an den Auslegern bleiben und so Mannschaft und Boot in Sicherheit bringen. Grundsätzlich gilt jedoch: Mannschaft vor Boot.
17. Nach jeder Ausfahrt ist das Boot außen und innen gründlich zu reinigen.
18. Tages- oder Wanderfahrten bedürfen der Absprache mit dem Sportleiter und dem Wanderruderwart. Sie sind möglichst schriftlich – Wanderfahrten über mehrere Tage mindestens eine Woche vorher – mit Angabe der Mannschaft und des Fahrtenleiters zu melden.
19. Bei Tages- und Wanderfahrten ist am Boot (Heck) stets die Vereinsflagge zu führen.
20. An fremdem Platz ist der Fahrtenleiter bzw. Bootsführer für sicheres Befestigen des Bootes verpflichtet und hat für geeignetes Überwachen zu sorgen.

Einschränkungen:

21. Im Boot sind verboten:
 - Rudern mit eingeschränktem Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen (z.B. Alkoholgenuss),
 - Überladung,
 - eigenmächtiges Umsetzen,
 - Baden vom Boot aus,
 - Rauchen im Boot,
 - lautes und lärmendes Verhalten, jede Art von Unfug.

22. Sämtliche Boote müssen mit Eintritt der Dämmerung im Bootshaus bzw. an Land sein. Lässt sich eine so genannte „Nachtfahrt“ nicht vermeiden, ist für eine vorgeschriebene Beleuchtung zu sorgen.
23. Bei gesperrter Schifffahrt ist auch der Ruderbetrieb eingestellt. Bei Hochwasser oder starker Strömung dürfen Boote nur mit besonderer Erlaubnis des Sportleiters oder der Übungsleiter gefahren werden. Es sind in diesen Fällen qualifizierte Ruderer zum Steuern einzuteilen. Das Fahren Main abwärts über die Nürnberger Eisenbahnbrücke hinaus ist bei Hochwasser oder starker Strömung in jedem Falle untersagt.
Bei Nebel, Gewitter, Unwetter oder Eisgang dürfen keine Fahrten unternommen werden.

Schäden

24. Schäden an Boot und Ruder, die während der Fahrt aufgetreten sind bzw. festgestellt wurden, sind ebenfalls in das Fahrtenbuch einzutragen. Größere Schäden sind außerdem dem Bootswart bzw. dem Übungsleiter zu melden. Bei grob fahrlässig verschuldeten Schäden bleibt Regress vorbehalten.
25. Bei Beschädigungen an Boot und Ruder haftet zunächst der Bootsführer dem Verein bei Fahrlässigkeit, Vorsatz und grobem Unfug. Wenn ein nicht genehmigtes oder gesperrtes Boot gefahren wird, liegt auch bei einer unverschuldeten Bootsbeschädigung grobe Fahrlässigkeit vor.
26. Kommt nach einer Bootsbeschädigung eine Einigung über die Schuldfrage oder die Höhe des zu ersetzenden Schadens zwischen dem Verein und der Mannschaft nicht zustande, entscheidet über beide Punkte ein Schiedsgericht, zunächst unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges. Das Schiedsgericht setzt sich zusammen aus dem Vorsitzenden, dem betreffenden Bootsführer und dem Sportleiter. Bei Nichteinigung kann der Rechtsweg beschritten werden.

Die wichtigsten Ruderkommandos

vom Deutschen Ruderverband in den „Ruderbefehlen“ verbindlich festgelegt.

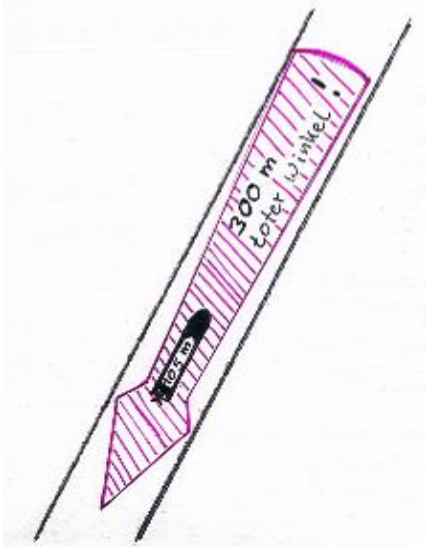
Das Kommando gilt für die ganze Mannschaft, wenn nicht der einzelne Ruderer genannt wird.

1. **Alles vorwärts – los** halbe Auslage, Blätter auf Wasser; auf „los“ Blätter senkrecht stellen, anziehen.
2. **Alles rückwärts – los** in Grundstellung Blätter senkrecht kehrt stellen, auf „los“ anfahren, mit Rollsit; Blätter in der Luft flach drehen.
3. **Ruder – halt!** „Ruder“ auf den Einsatz; „halt“ auf Hände weg; danach Grundstellung einnehmen.
4. **Alles (oder Bb., Stb.) stoppen – stoppt.** Blätter schneiden in Fahrtrichtung ein; bei „stoppt“ werden die Blätter gegen die Fahrt senkrecht gestellt.
(Kommando wird nach Ruder – halt gegeben)
5. **Lange Wende über Backbord (Stb.) – los** Grundstellung; Bb.-Blatt senkrecht rückwärts. Stb.-Blatt flach; auf los beginnt Bb. rückwärts im Wechsel mit Stb. vorwärts.; mit Rollbahn.
6. **Kurze Wende über Backbord (Stb.) – los** Grundstellung; Bb.-Skull am Körper, Stb.-Arm ausgestreckt; auf „los“ geht Bb. rückwärts, gleichzeitig Stb. vorwärts; Blätter in der Luft flach drehen; keine Rollbahn.
7. **Bb.- (Stb.-) Skull (Riemen) lang** Innenhebel werden am Körper vorbei nach Bug geführt bis parallel zum Boot; in der Hand behalten, Blätter in der Luft.
8. **Bb.- (Stb.-) Skulls (Riemen) vor!** Aufhebung von 7.
9. **Bb. (Stb.) halbe Kraft** Rudern mit verminderter Kraft, bei unübersichtlichem Fahrwasser; wichtige Steuerhilfe.
10. **Hochscheren** Blätter höher als gewöhnlich in die Luft.
11. **Frei – weg!** Aufhebung von 9 und 10.
12. **Achtung auf Bb.- (Stb.) Skulls (Riemen)** Ruderer beobachtet die Blätter, setzt sie vorsichtig ein oder notfalls mit einem Schlag aus.
13. **Bb. (Stb.) anpaddeln** Dient zur seitlichen Versetzung des Bootes. Blätter (Rücken nach außen) der lang genommenen Ruder werden zum Boot gedrückt.
14. **Bb. (Stb.) abpaddeln** Blätter (Rücken zum Boot) werden vom Boot weggedrückt.
15. **Alles an- (ab-)paddeln** Beide Seiten arbeiten nach 13 und 14 gleichzeitig auf das Ziel hin.

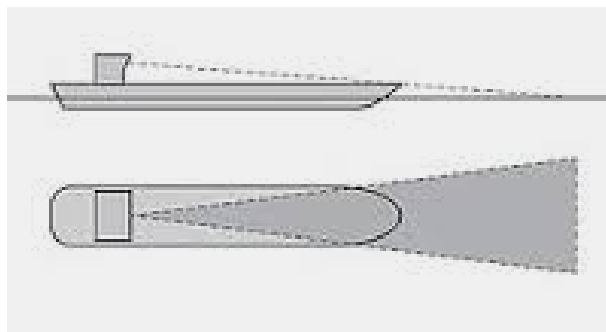
Abschnitt 2: Verhalten und Gefahren auf dem Wasser

Die **Grundregel für das Verhalten auf dem Wasser** lautet: Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert und belästigt wird.

Kleinfahrzeuge müssen der Berufsschifffahrt ausweichen. Diese hat gegenüber den Kleinfahrzeugen immer Vorfahrt! Ferner brauchen die Führer von Fahrgastschiffen, Fähren und Schubverbänden ihren Kurs nicht nach Sportbooten zu richten. Sportboote müssen sich aus dem Kurs dieser Schiffe entfernen, und ihre Steuerleute müssen sich nach dem Kurs dieser Schiffe richten.



Dabei ist auch der **tote Winkel** eines Schiffes zu beachten.

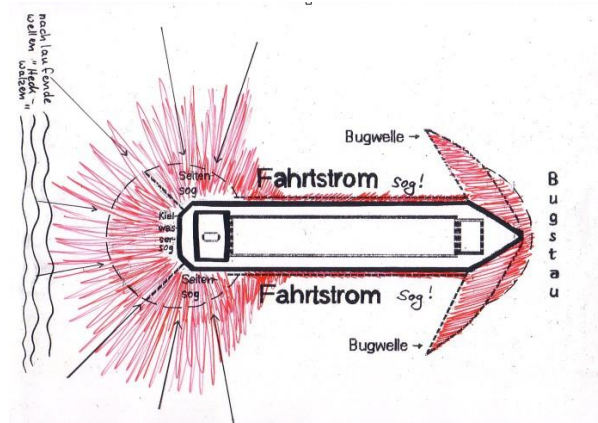


50m –300m toter Winkel /Sichtschatten
Wenn der Ruderer die Unterkante des Fensters des Steuerhauses sehen kann, wird auch er gesehen.

Druck und Sog
den oben
außerdem ein

halten. Durch
Schiffsrumpfes
besteht bei

höchste
verboten, sich
Motorbooten)
hierdurch die
Ruderbootes



am fahrenden Schiff Zu
genannten Schiffen ist
genügend großer
Sicherheitsabstand zu
die Sogwirkung des
und der Schiffsschraube
Nichteinhalten dieses
Sicherheitsabstandes
Lebensgefahr. Es ist
von solchen Schiffen (auch
ziehen zu lassen, da
Manövrierfähigkeit des
stark beeinträchtigt wird.

Wellenschlag

Bei flacheren Wellen kann man die Welle „abreiten“, d.h. nicht im 90Grad Winkel, sondern parallel zur Welle stehen. Bei hohen Wellen im 90Grad Winkel stehen und lieber das Boot voll schlagen lassen als zu kentern.

Windkraft vor Muskelkraft vor Motorkraft.

Alle Kleinfahrzeuge, die sich mit Motorkraft fortbewegen, müssen den mit Muskel- oder Windkraft fortzubewegenden Booten ausweichen.

Das heißt:

- Ruderboote müssen Segelbooten und Surfern ausweichen
- Sportboote müssen Ruderbooten ausweichen

Ausweichbewegungen müssen frühzeitig erkennbar sein und in der Regel nach Steuerbord erfolgen. Der Steuermann eines Ruderbootes sollte sich jedoch stets überlegen, ob die Motorbootsführer diese Regeln auch kennen, denn der Ruderer sitzt im kraftmäßig unterlegenen Boot.

Schwimmer - Der Ruderer ist immer mitverantwortlich!

Die wichtigsten Signale der Berufsschifffahrt

Akustische Signale / Schallzeichen der Berufsschifffahrt

Ein langer Ton (–) dauert etwa vier Sekunden, ein kurzer (°) etwa eine Sekunde.

- Achtung
- ° Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord
- ° ° Ich richte meinen Kurs nach Backbord

Verbots- und Hinweisschilder



Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt



Fährstelle für freifahrende Fähren



Fährstelle für nichtfreifahrende Fähren (Fähre am Seil)



Hinweis auf ein Wehr (Staustufe, Wasserfall)

Fahrrinnen werden durch Bojen und Markierungsstangen (rot = Backbord, grün = Steuerbord) abgegrenzt.



Auf Flüssen mit Schiffsverkehr gilt meist das Rechtsfahrgebot. Bei Vorbeifahrt an der Steuerbordseite (entgegen des normalen Rechtsfahrgebotes) hellblaue Flagge bzw. Schild auf der Steuerbordseite des Schiffes mit einem hellen weißen Blinklicht.

Schwimmende Geräte sind grundsätzlich an der rot-weiß gekennzeichneten Seite zu passieren, auf keinen Fall an der rot gekennzeichneten Seite. Besondere Vorsicht ist geboten bei Schildern wie "Baggerkette" oder "Ankerkette".

Verhalten auf Flüssen

An-/Ablegen erfolgt auf Flüssen gegen die Strömung.

Wenden. 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 und einseitig Stoppen den Bug in die Strömung, bleibt aber mit dem Heck im ruhigen Wasser.

Will der Steuermann aus der Talfahrt wenden, um z.B. einen Steg anzusteuern, richtet er 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. Eine Wende mit langen Booten gegen diese Regel wäre eine unnötige Beanspruchung des Bootsmaterials.

Gefahrenstellen

Fähren Fähren haben immer Vorfahrt!

Nach dem Hinweisschild "Fähre" (siehe Kapitel Hinweisschilder) ist besondere Vorsicht geboten. Bei Fähren, die an einem Führungsseil laufen (gibt es auf unserem Mainabschnitt nicht), muss man besonders auf dieses Seil achten, da es oft knapp unter der Wasseroberfläche verläuft.

Das Anlegen in der Nähe von Fähren ist verboten.

Verhalten beim Schleusen Schleusen bergen für Ruderer immer eine Gefahr. Daher ist hier besondere Aufmerksamkeit gefordert. >>> Wanderrudern

Staustufen (Wehre) stellen ist eine große Gefahr dar, weshalb man nicht zu dicht heranrudert.

Verhalten in Notsituationen Sollte man sich in "Not" befinden und Hilfe brauchen, gilt immer die folgende Reihenfolge:

1. versuche zunächst an Land zu kommen
2. sichere das Boot
3. hole Hilfe (z.B. am Bootshaus, benachbarte Häuser).

Wenn man nicht mehr an Land kommen sollte (z.B. auf Seen), sollte man bei Tag einen geeigneten Gegenstand (z.B. ein Shirt) im Kreis schwenken.

Niemals Gegenstand hin- und herschwenken oder winken, denn das könnte als Gruß aufgefasst und deshalb ignoriert werden!

Abschnitt 3: Unser Ruderrevier

1. Allgemein

- Entfernungsangaben gelten ab Bootshaus.
- An allen Uferöffnungen (Altwässer, Sandgruben etc.) starke Strudel und Sog bei Schiffsverkehr möglich.

2. Flussaufwärts

- Ab 600 m am Etwashäuser Ufer Steinschüttungen, teils auch unter Wasser. Sog bei Schiffsverkehr. Achtung: Keine Durchfahrt hinter den Inseln möglich!!

- 1000 m (Fluss-KM 288): am Kitzinger Ufer Flachstellen bei Niedrigwasser; am Etwashäuser Ufer Steinschüttungen. Sogwirkung bei Schiffsverkehr! Beginn der Wasserkistrecke
- ab 1500 m enge Kurve: Flachstellen in der Innenkurve = bei Schiffsverkehr evtl. höhere Wellen bzw. Sog; wenig Platz bei Schiffsverkehr. Anschließend mehrere Uferöffnungen.
- ca. 2100 m (Fluss-KM 289,1): rote Boje in der Außenkurve
- ca. 2300 m: in der Innenkurve Öffnung in die Sandgrube = evtl. starker Strudel/Sog bei Schiffsverkehr
- ca. 2400 m: rote Boje in der Außenkurve
- 2800 m: Ende der Wasserkistrecke
- 3000 m: Fluss-KM 290: Öffnung Sandgrube; enge Kurve beginnt – wenig Platz bei Schiffsbegegnung.
- KM 290,6: Mainstockheim – Albertshofen: Achtung!! Fähre – hat immer Vorfahrt!
- Fähre bis Autobahnbrücke: immer wieder Öffnungen am Mainstockheimer Ufer = Strudel/Sog bei Schiffsbegegnungen möglich.
- KM 294,3: Dettelbach – Mainsondheim: Achtung!! Fähre, hat immer Vorfahrt!
- KM 295,5: Staustufe Dettelbach; bei KM-Schild wenden.

3. Flussabwärts

- KM 287: gegenüber Bootshaus grüne Tonne
- Alte Mainbrücke: bei stärkerer Strömung starke Strudel hinter den Pfeilern
- 500 m: Anlegestelle für große Fahrgastschiffe; keine Einfahrt hinter die Schwimmbadinsel erlaubt.
- 800 m (KM 286,2): grüne Tonne nach der Neuen Mainbrücke (Konrad-Adenauer-Brücke)
- Abwärts bis Eisenbahnbrücke: Achtung Angler!!
- Ca. 1900 m Eisenbahnbrücke: Schiffe benutzen nicht immer die üblichen Durchfahrten
- 2000 m (Fluss-KM 285): bei stärkerer Strömung hier wenden. Beginn Hafengelände: ankernde und an-/ablegende Schiffe!!
- 2500 m Fluss-KM 284,5: spätestens am 500 m-Kreuz wenden (Staustufe/Wehr)!

Abschnitt 4: Ein- und Aussteigen, Tragen des Bootes

Einsteigen

Im KRV: „Mannschaft fertig machen zum Einsteigen – auf die Bretter – steigt ein.“

Ankündigung: stegseitige Bügeldolle schließen, wasserseitige Hand ergreift beide Griffe, wasserseitigen Fuß auf das Trittbrett. Ausführungsbefehl: Einsteigen und wasserseitige Dolle schließen.

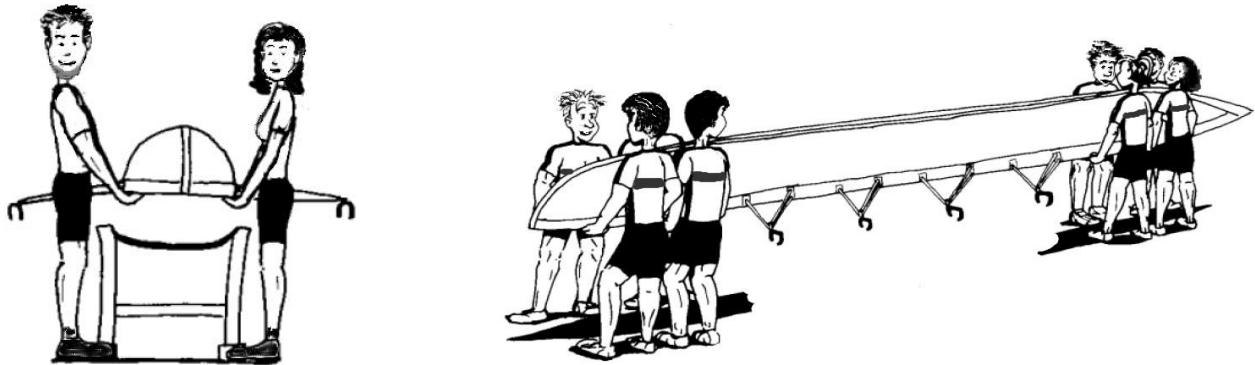
Aussteigen

Im KRV: „Mannschaft fertig machen zum Aussteigen – auf die Bretter – steigt aus.“

Ankündigung: wasserseitige Bügeldolle öffnen, wasserseitige Hand ergreift beide Griffe, wasserseitigen Fuß auf das Trittbrett. Ausführungsbefehl: Aufstehen und mit dem stegseitigen Fuß zuerst aussteigen. Ruder der Wasserseite flach durchziehen und aus der Dolle nehmen.

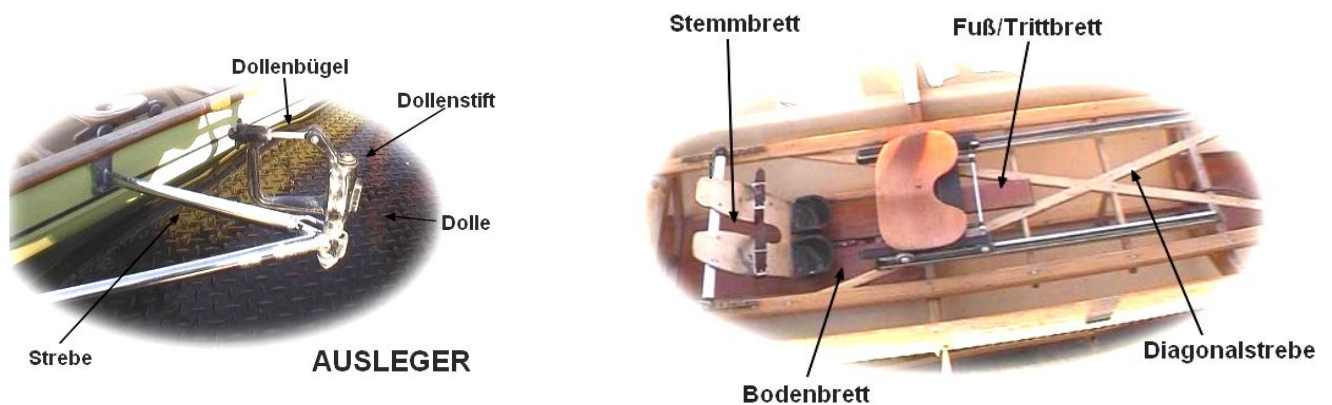
Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen falls erforderlich (z.B. Verletzung o.ä.)!!

Beim **Tragen der Boote** kieloben fasst man nur am Dollbord bzw. an der Abschlussleiste an und **niemals an den Auslegern**. Kielunten werden die Boote an der Gondelleiste, Querlagern oder speziellen Tragehilfen getragen. Die Diagonalverstreibungen sind hierfür zu schwach und brechen sofort. Gigs, die über Kiel ins Wasser geschoben oder auch vor dem Bauch abgesetzt werden, trägt man nur außerhalb der Ausleger am Bug- und Heckraum.



Aus: Volker Grabow, Grundkurs Rudern, Uni Dortmund

Die wichtigsten Teile des Bootes



Abschnitt 5: Fahrtordnung des KRV

>>> siehe Skizzen

Legende:



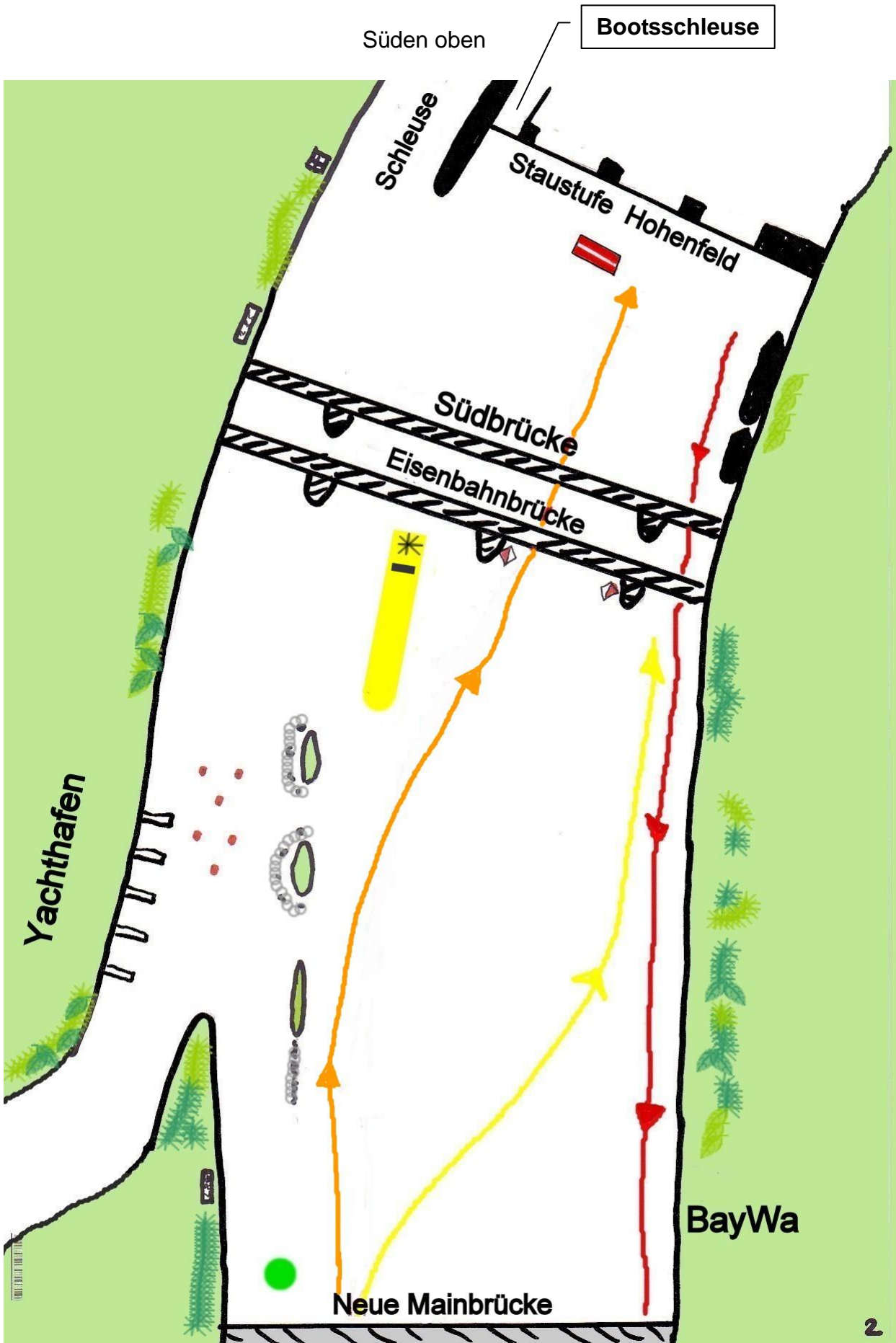
flussaufwärts



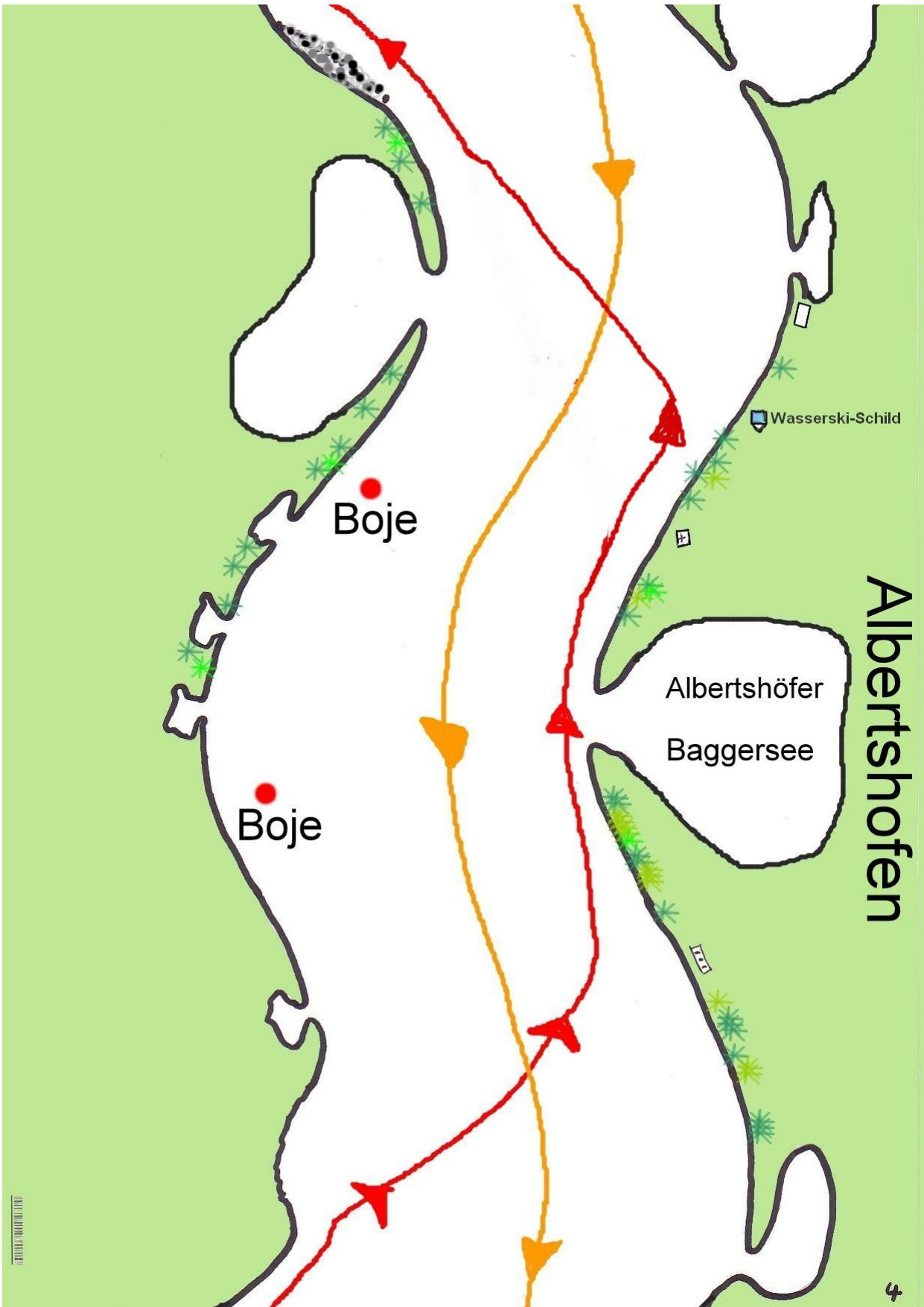
flussabwärts



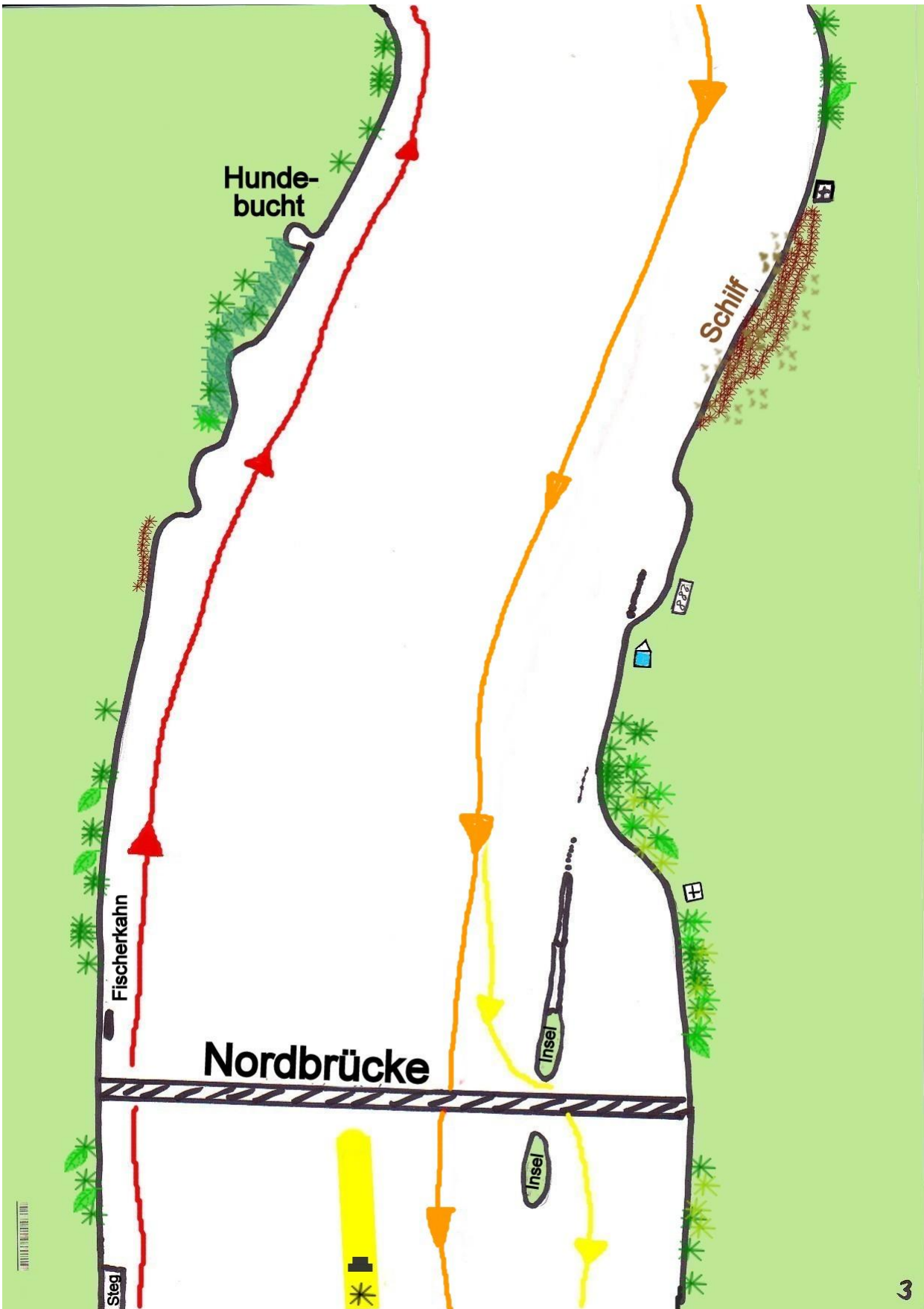
Fahrtrichtung falls ein Schiff kommt



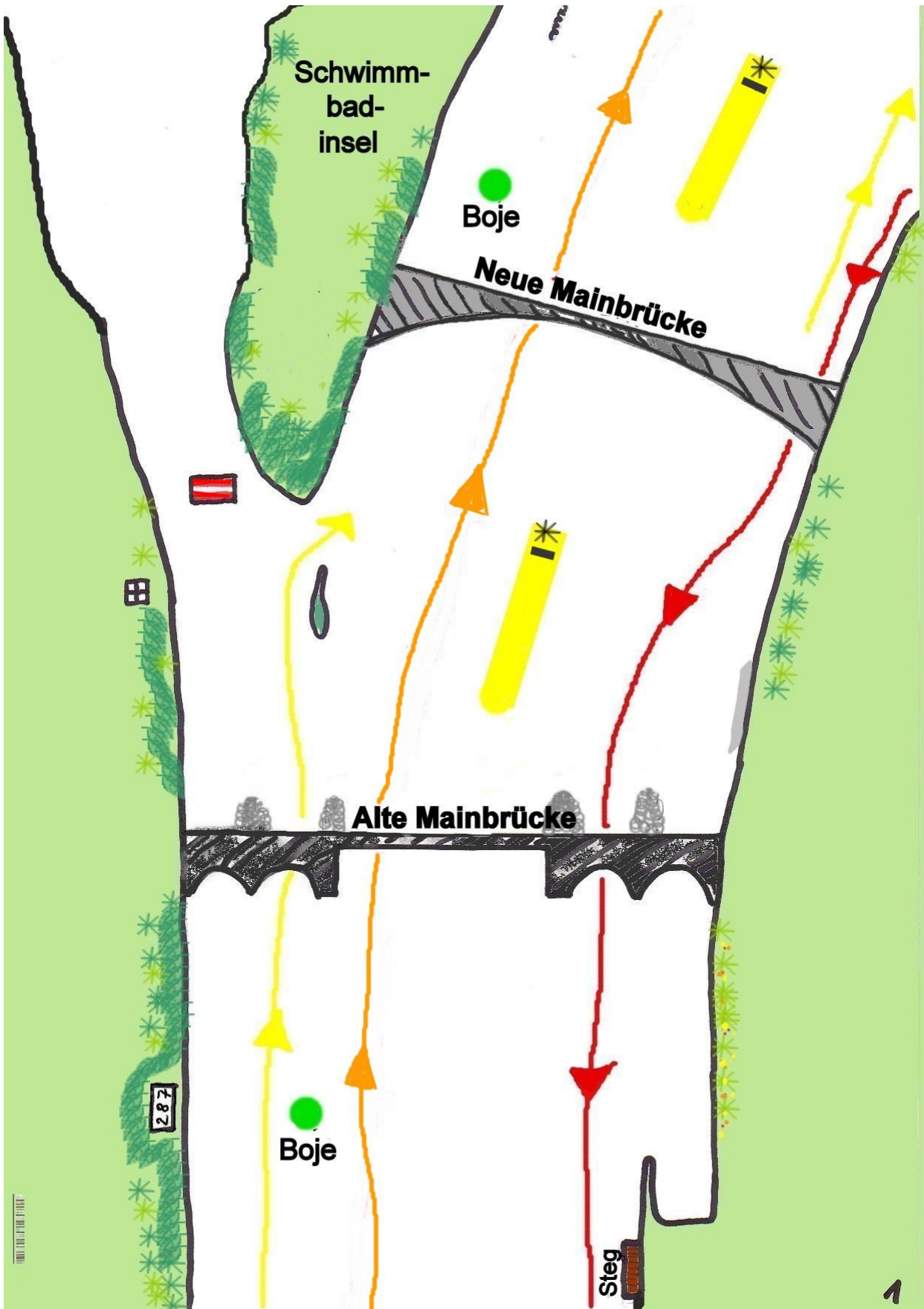
Norden oben

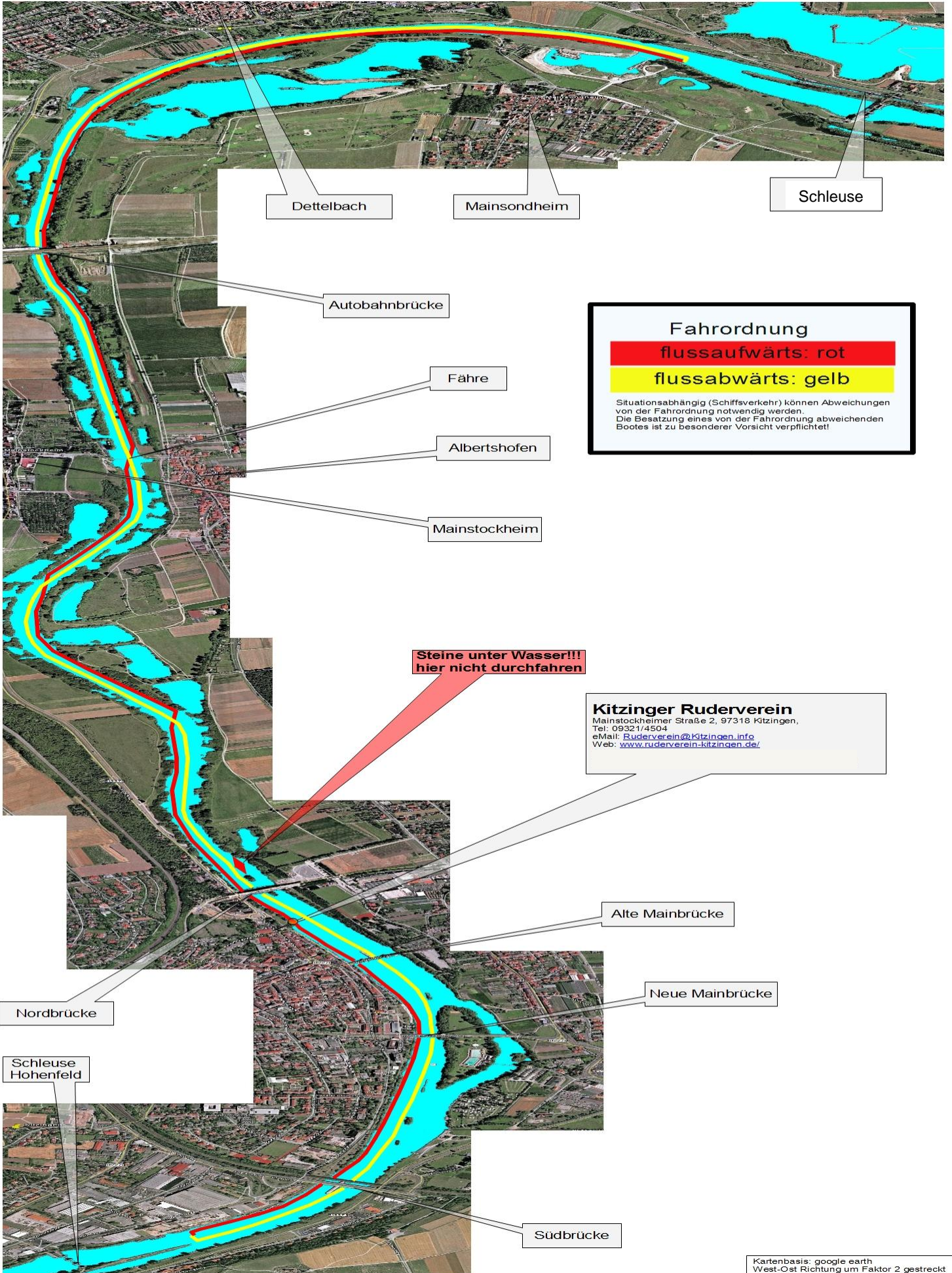


Norden oben



Süden oben





Dettelbach

Mainsondheim

Schleuse

Autobahnbrücke

Fähre

Albertshofen

Mainstockheim

Fahrordnung
flussaufwärts: rot
flussabwärts: gelb

Situationsabhängig (Schiffsverkehr) können Abweichungen von der Fahrordnung notwendig werden. Die Besatzung eines von der Fahrordnung abweichenden Bootes ist zu besonderer Vorsicht verpflichtet!

**Steine unter Wasser!!!
hier nicht durchfahren**

Kitzinger Ruderverein
 Mainstockheimer Straße 2, 97318 Kitzingen,
 Tel: 09321/4504
 eMail: Ruderverein@Kitzingen.info
 Web: www.ruderverein-kitzingen.de/

Alte Mainbrücke

Neue Mainbrücke

Nordbrücke

Schleuse Hohenfeld

Südbrücke