

Steuerleute und Obleute

im Osnabrücker Ruder-Verein



Inhaltsverzeichnis

Einige Worte voraus	Seite	3
Zu Ihrem und unserem Schutz	Seite	4
Bootsgattungen	Seite	5
Rudern in der kalten Jahreszeit	Seite	5
Wie kannst Du dich schützen?	Seite	6
Rettungswesten	Seite	7
Der Osnabrücker Stichkanal	Seite	8
Lichtsignale der Schleuse	Seite	11
Kleine Steuerkunde	Seite	12
Strömung	Seite	13
Backbord - Steuerbord	Seite	14
Die Anlage	Seite	15
Ruderbefehle des DRV	Seite	15
Skizze - Stichkanal Osnabrück	Seite	16
Das Fahrtenbuch	Seite	18
Umgang mit dem Material	Seite	19
Der Umgang mit Skiffs	Seite	19
Versicherungsfragen	Seite	20
Einen Schaden melden	Seite	21
Verkehrsvorschriften	Seite	22
Verkehrszeichen am Stichkanal	Seite	23
Die Berufsschiffahrt	Seite	24
Schallsignale der Binnenschiffahrt	Seite	25
Der "tote Winkel"	Seite	26
Die Prüfung für Steuerleute	Seite	27
Sicherheitsprüfung im Skiff	Seite	28
Testfragen	Seite	29
Literatur	Seite	30
Ruderbrille	Seite	31
ORV-Shop	Seite	32

Herausgegeben vom Osnabrücker Ruder-Verein von 1913 e. V.
Ausgabe 2013

Einige Worte voraus

Liebes Neumitglied,

der Vorstand und die Mitglieder des Osnabrücker Rudervereins begrüßen Sie herzlich in unserem Verein. Die Ausbilder und die Mitglieder, die mit Ihnen rudern werden, freuen sich, dass Sie zu uns gekommen sind. Damit Sie und Ihre Ruderkameraden viel Freude am gemeinsamen Sport haben, müssen Sie die richtige Rudertechnik erlernen. So beugen Sie Beschwerden durch falsche Haltung vor.

Zu den Veranstaltungen unseres Vereins sind Sie herzlich eingeladen. Bitte kommen Sie, damit die Akteure, die mit Freude und Mühe eine Veranstaltung organisieren, merken, dass sich Ihre Mühe gelohnt hat.

Rudern im ORV als Leistungs- oder Fitnesssport ist ein Ganzjahresangebot. Es wird gerudert, solange das Wasser eisfrei ist. In dem Wetter angepasster Kleidung ist Rudern immer möglich und nach dem Sport wartet die warme Dusche!

Wie nur wenige Sportarten kann Rudern bis ins hohe Alter betrieben werden. Der ganze Körper ist bei unserem Sport in Bewegung. Die Belastung kann gut dosiert werden. Rudern kann auch zur Rehabilitation betrieben werden. Rudern ist ein Sport im Sitzen und die Landschaft zieht doch an uns vorüber. Die Luft auf dem Wasser ist staubarm und immer gut befeuchtet.

In den Statistiken unterschiedlicher Sportarten über gesundheitliche Wirkungen und Verletzungshäufigkeit hat Rudern seit jeher beste Benotungen. Presseberichte und Fernsehübertragungen berichten von einem erfolgreichen, sauberen und fairen Sport.

Nicht nur bei Eisgang und unwirtlichem Wetter stehen den Mitgliedern die Ruderergometer und Spinningräder vor der großen Spiegelwand zur Verfügung. Das Gymnastikangebot in den Wintermonaten bietet Bewegung pur in der großen Gymnastikhalle.

Die Bootswerkstatt im ORV ist ständig bemüht, die Boote im Topzustand zu halten, Verschleiß zu beheben und ideale Boote nebst Zubehör nach unseren finanziellen Möglichkeiten zu beschaffen.

Die Gig-Boote können mit Hilfe von Drehgurt und passendem Transportwagen zu Wasser gebracht werden, damit unser Körper (Wirbelsäule, Gelenke, etc.) und die Boote geschont werden. Der richtige Umgang mit dem Material muss dazu jedoch richtig gelernt werden. Fragen Sie einfach Ihre Ausbilder

oder Ruderkameraden, wenn Ihnen etwas unklar ist.

Es liegt im wohlverstandenen Eigeninteresse jedes Mitgliedes, die Ausbildungsangebote zu nutzen und das richtige Rudern zu erlernen. Dieses Lehrheft ist für die Fahrten auf unserer Hausstrecke geschrieben. Die "Große Fahrt" wird in weiterführenden DRV-Broschüren und Lehrbüchern beschrieben und wird in regelmäßig angebotenen Steuermannskursen vermittelt.

Diese Broschüre ist für alle Mitglieder gedacht. Damit der Text lesbar bleibt, schreiben wir im Folgenden nur in der männlichen Form, die Ausführungen beziehen sich aber genauso auf unsere weiblichen Mitglieder.

Wenn wir Ihnen nun unser "*RIEMEN UND DOLLENBRUCH*" zurufen, dann möchten wir Sie in Wahrheit davor bewahren!

Zu Ihrem und unserem Schutz

Das Miteinander im Verein ist durch Satzung und Ruderordnung geregelt. Alle Paragraphen dieser Bestimmungen sind lesenswert und in bestimmten Situationen wichtig. Folgende Teile unserer Ruderordnung sollen hier besondere Erwähnung finden:

Es ist die Pflicht eines jeden aktiven Mitglieds, sich die notwendigen Kenntnisse zur Führung eines Ruderbootes anzueignen und die Boote entsprechend dem Ausbildungsstand zu benutzen. Jeder Ruderer hat sich mit den Bestimmungen über den Verkehr auf öffentlichen Schifffahrtsstraßen vertraut zu machen. Der Osnabrücker Ruder-Verein bietet allen Mitgliedern eine qualifizierte Ausbildung an.

In jedem Ruderboot muss grundsätzlich eine für die Führung des Bootes geeignete Person an Bord sein. Die Eignung ist in der Regel durch die Prüfung zum Steuermann nachzuweisen. Die Prüfung zum Steuermann kann jedes Mitglied ablegen, das das 14. Lebensjahr vollendet hat.

Im ORV gibt es keine steuermannslosen Boote! Wenn sich in einem Ruderboot kein in Fahrtrichtung schauender Steuermann befindet, sitzt der Bootsführer und Rudergänger am besten im Bug. Wir Ruderer sagen: Obmann und Steuermann.

Da der rudernde Steuermann nicht in Fahrtrichtung schaut, muss er sich regelmäßig umsehen, um sicherzugehen, dass er nicht mit anderen Booten oder Schiffen kollidiert und den Kurs hält. Die bessere Alternative zum Umschauen ist die Benutzung eines Ruder-Spiegels, der quasi der Rückspiegel des Ruderers ist und an der Brille, Mütze oder am Stirmband

befestigt wird. Dadurch hat der Ruderer jederzeit die optimale Sichtmöglichkeit und trägt so mit dazu bei, dass Unfälle und Schäden an Booten und Material vermieden werden.

Im Jahr 2011 wurden der Ausbau und die Verbreiterung des Stichkanal Osnabrück für den Einsatz von größeren und längeren Schiffen abgeschlossen, so dass sich nun zwei Schiffe begegnen können. Dadurch haben wir nun ebenfalls deutlich mehr Platz auf dem Kanal, gleichzeitig müssen wir damit rechnen, dass sich zwei Frachtschiffe begegnen und wir der Berufsschifffahrt ausweichen müssen.

Die Anfahrt an den Steg mit buggesteuerten Booten erfolgt oft mit zu hohem Tempo, so dass zunächst der Bug, dann die die landseitigen Ausleger, Riemen und Skulls am Steg entlang schrappen und Schaden nehmen. Buggesteuerte Boote fahren den Bootssteg deutlich sicherer in Rückwärtsfahrt an, da dann der rudernde Steuer- und Obmann den Steg direkt vor Augen hat und bei Problemen jederzeit aktiv die Rückwärtsfahrt in Vorwärtsfahrt ändern kann und den Steg dann erneut und besser ansteuern kann. Bei wenig Platz am Steg im Hochbetrieb ist mit Rückwärtseinparken, ähnlich wie im Straßenverkehr, eine kleine Parklücke noch ausreichend.

In Gigbooten kann mit längs ans Boot (mit den Blättern zum Heck) genommenen Skulls ab- bzw. angepaddelt werden. Dies ist eine elegante Methode, um auf engem Raum an- oder abzulegen und die Ruderblätter als empfindliche Teile vor Beschädigung zu schützen.

Bootsgattungen

Wir haben im ORV die Bootsgattungen Einer (1x), Zweier (2x, 2-, 2x+), Dreier (3x), Vierer (4x, 4x+, 4-, 4+), Fünfer (5x) und Achter (8+). Das + hinter den Bootsgattungen steht für einen Steuermann, der in Fahrtrichtung schaut. Dies bedeutet auch höhere Sicherheit für die Ruderer, da permanent jemand sieht, was vor dem Boot geschieht.

Wenn das + fehlt, dann darf das natürlich nicht zu Lasten der Sicherheit gehen. Steuermann sind dann die rudernden Bugleute, die auch Obleute sind im Boot. Das x steht für das Rudern mit Skulls, bei dem man zwei Ruder hat und das auch als "Doppel" bezeichnet wird, während man beim Riemenrudern, durch das - gekennzeichnet, nur ein Ruder mit beiden Händen führt.

Rudern in der kalten Jahreszeit

Rudern ist eine der sichersten Sportarten, die man ausüben kann. Allerdings

wollen wir Euch auch auf die Gefahren von kaltem Wasser aufmerksam machen, denn wer bei niedrigen Wassertemperaturen ins Wasser fällt hat ohne Rettungsweste schlechte Karten.

Ein Kentern kann, auch mit bestem Material, jederzeit durch Materialschaden an Dolle, Skull oder Riemen sowohl bei Anfängern als auch bei Weltklasseruderern passieren. Im Wasser schwimmende Gegenstände oder einfach die fehlende ruderische Perfektion können in einem Sekundenbruchteil zum Sturz in das eiskalte Wasser führen. Ein Vollschlagen von Renn- und Gig-Großbooten aufgrund hohen Wellengangs kann Mannschaften ins kalte Wasser zwingen.

An Unterkühlung sterben nur gut ein Drittel der tödlichen Verunglückten. Studien ergaben, dass die meisten Ertrinkungsfälle in den ersten 15 Minuten nach dem ins Wasser fallen passieren. Der Großteil der Opfer ging in einem Abstand von unter 15 Metern vom Ufer unter. Viele waren nicht im Stande die letzten zwei Meter zum Ufer zu schwimmen. Der Grad der Fähigkeit einer Person, im warmen Wasser zu schwimmen, erlaubt keine Voraussage über das Verhalten in eisigem Wasser.

Bei Wassertemperaturen von weniger als 10°C sollte man im Einer (1x) und Zweier (2x und 2-) eine Rettungsweste tragen oder größere Bootseinheiten fahren. Für Jugendliche unter 18 Jahren besteht bei Temperaturen unter 10°C im Einer und (Doppel-)Zweier Rettungswestenpflicht! Bei diesen Wassertemperaturen ist die Fahrt in Richtung Haste auf gar keinen Fall durch den Steinhafen in 1x und 2x/2- zu unternehmen, da es nicht möglich ist an der hohen Spundwand aus dem Wasser zu kommen und der Weg zum Flachufer möglicherweise nicht geschafft wird.

Wie kannst Du Dich schützen?

I. Vorbeugung:

- Check der eigenen Fähigkeiten und von Wetter, Bootstyp, Material.
- Die eigene Rettung vor jeder Fahrt mental planen (Wie will ich mich retten?)
- Bei Kälte immer eine Automatik-Rettungsweste tragen
- Ruderjacke und Mütze tragen, enganliegende Hosen und eine hoch atmungsaktive wasserdichte Regenjacke (bildet eine Isolierschicht), wasserdichte Socken
- dicht am Ufer rudern und nicht allein fahren, die Partner holen Hilfe!
- In jedem Boot ein Handy in wasserdichter Hülle mitnehmen

II. Verhalten im Wasser

Nach dem Kentern den Kopf über Wasser halten und die Atmung in den Griff bekommen (Schocküberwindung kann einige Minuten dauern). Die Situation einschätzen, zusammen am Boot bleiben, so schnell wie möglich den eige-

nen Körper aus dem Wasser bekommen. Mindestens den Oberkörper auf das Boot legen! Skulls/Riemen als Schwimmhilfe nehmen. Hilfe herbeirufen - warten - und positiv denken. Die Rettung kommt bestimmt! Mütze aufsetzen und Energie sparen. Die Entscheidung zur Selbstrettung durch schwimmen ans Ufer sollte ausdrücklich nur der letzte Ausweg wegen Gefahrenstellen wie Wehren und Staustufen sein, weil sie am wenigsten Aussicht auf Erfolg hat.

Wenn es notwendig wird, sollte ein Retter so langsam wie möglich ins Wasser gleiten. Er sollte erst mit Schwimmbewegungen beginnen, wenn die Atmung unter Kontrolle ist. Dann allerdings ohne zögern.

Rettungswesten

Der Osnabrücker Ruder-Verein stellt seinen Mitgliedern für Vereins- und Wanderfahrten kostenlos Rettungswesten zur Verfügung. Diese hängen in den Umkleiden bereit.

Die Westen sind speziell für Ruderer und Kanuten hergestellt, um die Bewegungsfreiheit im Boot zu gewährleisten. Sofern man ins Wasser fällt, löst die Weste nach ein paar Sekunden automatisch aus.



Die Rettungsweste bläst sich nach wenigen Sekunden automatisch auf.



Mit der aufgeblasenen Weste kann man nicht untergehen. Im kalten Wasser ist das Schwimmen zum Ufer sehr schwierig und eine Rettung durch andere Menschen ist notwendig! Fahrt deshalb immer in Begleitung!!

Der Osnabrücker Stichkanal

Der Osnabrücker Stichkanal beginnt in der Nähe von Bramsche als Abzweigung des Mittellandkanals und endet im Osnabrücker Hafen. Das fünf Kilometer lange Teilstück zwischen der Schleuse Hollage (km 7,2) und der Schleuse Haste (km 12,5) dient den Osnabrücker Ruderern als Trainings- und Hausstrecke.

Nachfolgend werden die Gefahrenstellen des Stichkanals, welche die besondere Aufmerksamkeit des steuernden Ruderers erfordern, beschrieben.

Die Zahlen in Klammern verweisen auf die Zahlen in der Abbildung in der Mitte der Broschüre.

Die Hollager Schleuse (1)

Die Hollager Schleuse begrenzt unsere Hausstrecke in Richtung Mittellandkanal. Das Befahren des Stichkanals unterhalb der Schleuse ist möglich, jedoch in der Regel nur in Gigbooten. Jugendliche sollten hier nur mit Zustimmung des Sportwartes, des Jugendleiters oder des Wanderruderwartes außerhalb unserer Hausstrecke rudern. Der Schleusenbereich sollte gemieden werden, da die Schleusungen Sogwirkungen verursachen.

Das Betreten der Schleusenanlage ist verboten!

Der Sportbootanleger (2)

An der Steuerbordseite, gegenüber dem Schleusenhäuschen, befindet sich ein Sportbootanleger. (Steuerbord ist von See kommend rechts) Hier ist zum Umtragen ein Bootswagen stationiert. Es darf auch mit Skiffs angelegt und ausgestiegen werden, jedoch muss das Boot im Wasser bleiben, da keine Lagermöglichkeit vorhanden ist. Bei Schiffsverkehr, mit dem immer gerechnet werden sollte, darf das Boot nicht mit dem Ausleger auf dem Steg liegen (das Schiff zieht Wasser weg) und muss festgehalten werden.

Der Kilometer 7,5 (3)

Der km 7,5 ist in der Regel der Wendepunkt vor der Hollager Schleuse. Beim Wenden ist auf nachfolgende Ruderboote zu achten. Bei Pausen nicht in der Kanalmitte liegen bleiben und nicht unmittelbar am Wendepunkt, sondern Steuerbord. So wird der übrige Ruderbetrieb nicht unnötig behindert!

Unser Hausgewässer (4)

Nach den Kanalausbauten 1987 und 2010 ist der gesamte Kanalabschnitt zwischen Hollager Schleuse (km 7,2) und Haster Schleuse (km 12,5) zweischiffig ausgebaut. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 12 km/h. Mit einer Begegnung der Großschifffahrt untereinander müssen Steuerleute immer rechnen. Das heißt: Der Kurs eines Ruderbootes ist immer so zu legen, dass die Berufsschifffahrt zu keiner Zeit behindert wird, da Ruderboote immer ausweichpflichtig sind.

Die Pyer Brücke (5)

Die Pyer Brücke ist ein Engpass, da sich der Kanal hier in beiden Fahrrichtungen verengt. Eine Begegnung mit der Berufsschifffahrt sollte unter der Brücke sowie 100m davor und dahinter vermieden werden.

Der Große Bogen (6)

Zwischen der Pyer Brücke und der Römer Brücke verläuft der Kanal in einer langgezogenen Kurve. In dem "Großen Bogen" ist unbedingt das Rechtsfahrgebot einzuhalten, um Kollisionen zu vermeiden.

Römerbrücke (7)

Einfahrt zum Wassersportzentrum (8)

Eisenbahnbrücke (9)

Zwischen der Römerbrücke und der Eisenbahnbrücke befindet sich zwischen den Brücken die Einfahrt zum Osnabrücker Wassersportzentrum mit dem Wassersportverein Osnabrück (WSV), dem Osnabrücker Kanu-Club (OKC), den Schülerruderriegen und dem Osnabrücker Ruder-Verein (ORV).

Bei der Ausfahrt muss unbedingt auf den Schiffs- und Sportbootverkehr auf dem Kanal geachtet werden! Zunächst langsam an den Kanal heranfahren, bis die Strecke weit genug eingesehen werden kann, dann zügig das Boot in die gewünschte Fahrtrichtung bringen. Im Notfall (z.B. schnellfahrendes Schiff oder Rennboot in der Trainingsfahrt) muss sicher gestoppt und in Rückwärtsfahrt in den Bootshafen zurückgerudert werden.

Auch im Bootshafen gilt das Rechtsfahrgebot. Besondere Rücksicht ist auf Anfänger im Kanu oder im Ruderboot zu nehmen, da diese nur bedingt manövrierfähig sind. Zum Anlegen muss gemäß Ruderordnung zunächst bis zum Stichende gefahren, gewendet und der Steg von hier aus angefahren werden. Nur so werden ablegende Boote nicht behindert und Kollisionen mit anderen Ruderbooten verhindert. Bei der Einfahrt in den Bootshafen muss besonders auf den Steg der Kanuten geachtet werden.

Der Piesberger Hafen (10)

Die Einfahrt zum Piesberger Hafen (aus Richtung Hollage kommend) ist, wie auch die Karte erkennen lässt, die engste Kurve in diesem Teilstück des Stichkanals. Die Weite der Wasserfläche des Piesberger Hafens täuscht über den engen Kurvenradius hinweg. Ein Schiff aus Hollage kommend, wird aus diesem Bogen sich zur Hafenummitte hinbewegen. Dem Ruderer wird empfohlen dieses Schiff im Hafen abzuwarten, wobei die Manöver und auch Schallsignale aufmerksam beobachtet werden müssen. (Will das Schiff anlegen oder weiterfahren?)

Zwischen dem Piesberger Hafen und der Haster Schleuse ist die Strecke ausgebaut worden. Die Backbordseite ist durchgehend gespundet und dient als Anleger. Es muss hier mit liegenden Schiffen und verstärkter Wellenbildung gerechnet werden.

Steinverladung (11 und 12)

Im Piesberger Hafen befinden sich zwei Verladestellen für Steine in Frachtschiffe. Die Schiffe werden dabei nicht festgebunden am Ufer, sondern werden zum gleichmäßigen Beladen mit Motorkraft vor- und zurückbewegt. Dabei entstehen Strömungen, die Ruderboote vom Kurs abbringen können. Näheres hierzu findest Du im Abschnitt "Strömungen".

Die Haster Schleuse (13)

Die Haster Schleuse begrenzt die Hausstrecke zum Osnabrücker Hafen. Der Hafen oberhalb der Schleuse wird von Ruderbooten nicht befahren. Der Bereich unterhalb der Schleuse soll von Ruderern gemieden werden. Beim Schleusenbetrieb entstehen hier, durch aus der Schleusenammer auslaufendes Wasser, Wellen und starke Strudel.

Für gekenterte Ruderer besteht hier Lebensgefahr.

Vor der Schleuse befinden sich auf der Steuerbordseite mehrere Dalben (14), denen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Bei einer Kollision mit einem dieser Dalben ist vor einigen Jahren ein Vierer mit Steuermann stark beschädigt worden.

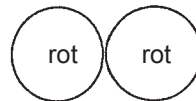
Auf der Backbordseite befindet sich der sogenannte Ölhafen (15). Er ist durch eine Spundwand vom Kanal abgetrennt und besitzt in der Einfahrt eine Druckluft-Ölsperre.

Die Einfahrt in den Ölhafen ist verboten!

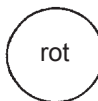
Lichtsignale an der Schleuse



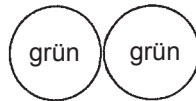
Schleuse
außer
Betrieb



Schleuseneinfahrt
gesperrt



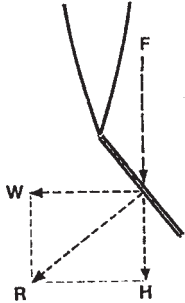
Schleuse wird zur
Öffnung
vorbereitet



Schleuse geöffnet
Einfahrt freigegeben

Kleine Steuerkunde

Wasser setzt einem Druck großen Widerstand entgegen. Dieser Widerstand ist es, der seitliche Abweichungen vom geraden Lauf eines Bootes durch das Wasser ermöglicht.



Beim Steuerausschlag wird einseitig dem Fahrstrom (F) ein Widerstand entgegengesetzt. Dieser wird zur Resultante (R) senkrecht zum Steuerblatt und zerlegt sich in eine Hemmungskomponente (H) und eine Wendekomponente (W). (siehe Abb.)

Daraus folgt:

1. Steuerausschläge kosten immer Bootsgeschwindigkeit, sie bremsen! Deshalb ist der beste Steuermann derjenige, der mit rechtzeitig angesetzten, kleinen, weichen Steuerkorrekturen das Ziel erreicht.
2. Erst weicht immer das Heck zur Gegenseite aus! Das Boot wird um einen Drehpunkt (D) gewendet und dadurch bekommt der Bug die gewünschte Richtung. (siehe Abb.)



Ausscheren des Bootes beim Steuern (Passivsteuern)

Neben diesem Passivsteuern haben Steuermann und Steuerfrau noch das wirkungsvolle Aktivsteuern zur Hand. Einseitiges Stoppen oder Überziehen können sie mit Ruderkommandos von allen Mannschaftsmitgliedern gemeinsam oder auch einzeln einfordern. Wichtiges Ziel unserer Ruderausbildung ist, die Ruderschüler in die Lage zu versetzen, dass sie als Steuerleute die Kommandos situationsgerecht geben und als Ruderer präzise ausführen können. Manöversichere Ruderer und Ruderinnen meistern Notsituationen ohne Hektik, weil sie wissen, was sie wollen und tun, was sie können.

Strömung

Unser Hausgewässer hat keine Wasserströmung, dennoch können durch Wind, Wellen, Schiffe und Schleusen Strömungen auftreten, mit denen wir umgehen müssen, um Unfälle und Schäden zu vermeiden.

Ruderboote, die nicht durch Ruderschläge vorwärtsbewegt werden, sind bei Seitenwind nicht steuerbar, werden unweigerlich auf die Ufer getrieben und können durch die Uferbefestigung beschädigt werden! Ruderboote mit zu geringer Entfernung zum Ufer können an den Skulls und Riemen Schäden erleiden.

Wenn ein Schiff in der Haster Schleuse aus dem Stadthafen heruntergeschleust wird, strömt Wasser aus der Schleusenkammer in den Steinhafen und erzeugt vor der Schleuseneinfahrt eine Strömung, die ein dort liegendes Ruderboot gegen die Dalben oder dort liegende andere Boote treiben kann.

Eine Querströmung tritt an den Steinverladungen (11) und (12) auf: Bei der Steinverladung im Piesberger Hafen werden die Frachtschiffe mit Schraubkraft in Fahrtrichtung vorwärts und rückwärts an der Verladepier verholt und mit Querab-Schraubtrieb an die Pier gedrückt und festgelegt.

Wenn ein Ruderboot mit dem Bug in die Querströmung einfährt, wird der Bug vom Frachtschiff weggedrückt. Je nach Stärke der Querströmung und der Schnelligkeit des Ruderbootes trifft die Querströmung mittschiffs auf das Ruderboot und kurz darauf auf das Heck. Richtig reagiert und weitergerudert ist nach diesem Manöver das Ruderboot wieder in Fahrtrichtung, nur seitlich versetzt. Kein Problem also.

Problematisch wird es jedoch, wenn mehr als ein Ruderboot, zusätzlich noch mit Gegenverkehr und womöglich weitere Großschiffe dort unterwegs sind. Dann wird das Boot in den Gegenverkehr gedrückt. So ist es schon einmal zu einer Kollision gekommen, zu der auch die Wasserschutzpolizei gerufen wurde.

Der Verladelärm kündigt die mögliche Gefahr an. Die Ruderboote sollten hintereinander und möglichst ohne Gegenverkehr den ladenden Frachter passieren. Die Mannschaft ist darauf aufmerksam zu machen weiterzurudern und nicht einfach unkontrolliert das Rudern einzustellen.

Auf dem Abschnitt zwischen Pyer und Römerbrücke, dem großen Bogen, entsteht Seitenwind, wenn starker Westwind in die Nord-Süd Ausrichtung weht. Daher ist bei Wind ausreichend Abstand zum Ufer zu halten und das Boot durch Rudern steuerbar zu halten. Hier sind besonders mit noch wenig Schub fahrende Boote mit Rudereinsteigern gefährdet auf die Steinschüttung am Ufer gedrückt zu werden.

Backbord - Steuerbord

Die rechte Seite des Bootes ist die Steuerbordseite, die grüne Seite. Wir fahren grundsätzlich, wie im Straßenverkehr, auf der rechten Seite.

Die Bordbezeichnungen kann man sich leicht merken, wenn man folgendes weiß: Bei den Ruderschiffen des Mittelalters war das Steuerruder nicht wie heute in der Längsachse des Bootes drehbar am Heck angebracht, sondern es war seitlich außenbords rechter Hand des Steuermanns, in einer Hanfshlinge aufgehängt.

So erhielt die rechts vom Steuermann befindliche Seite den Namen Steuerbord. Da der Steuermann beim Bedienen des Ruders der anderen Bordseite den Rücken zuwandte, erhielt diese Seite die Bezeichnung Backbord. Diese Bezeichnung kommt, wie viele Begriffe aus der Seefahrt, aus dem Englischen: Back = Rücken.

Die Anlage

Der Anlagewinkel des Ruderblattes

Das Ruderblatt wird in aufgedrehtem Zustand *nicht* senkrecht durch das Wasser gezogen und es streicht in abgedrehtem Zustand *nicht* waagrecht durch die Luft, sondern in einem Anlagewinkel von 8° . Davon sind 4° in die Dolle eingearbeitet und 4° in den flachen Anlagekeil des Skulls, bzw. Riemens. - Warum? - Der Zugansatz unserer Schultern liegt bei der Ruderbewegung höher als die ziehenden Hände. Daher würde ein senkrecht stehendes Blatt immer die Tendenz haben, abzusaufen, d.h. zu tief ins Wasser zu geraten. Beim Vorrollen sorgt diese Winkelstellung dafür, dass das Ruderblatt bei Wasserkontakt nicht einschneidet und von der Wasserfläche hochgewiesen wird.

Die Anlagewinkel sind in allen Booten gleich eingerichtet. Der Ruderschüler muss nur mit lockerer, unverkrampfter Handhaltung der "Anlage" die Möglichkeit geben an-zu-liegen, dann hat das Blatt sowohl beim Durchzug als auch beim Vorrollen immer die richtige Stellung.

Beim Stoppvorgang müssen wir, ebenso wie zum einseitigen Rückführen der Blätter bei der Wende, die Anlage herausnehmen zum lockeren "Wasserstreichen".

Alles klar? - Wenn nicht, dann fragt uns.

Die DRV-Ruderbefehle



Ruderbefehle bestehen aus einem Ankündigungs- und einem Ausführungsteil. Wer Ruderbefehle erteilt, muss nach dem Ankündigungsteil soviel Pause einlegen, dass die Mannschaft sich auf das konzentrieren kann, was gleich danach zu tun ist. Bei einigen Ruderbefehlen muss die Mannschaft nach der Ankündigung zunächst die Stellung für die Ausführung einnehmen.

Vorwärtsrudern

Alles vorwärts — los! Aus bequemer (nicht extrem weiter) Vorlage mit senkrecht stehenden Blättern losrudern.

Rudern beenden

Ruder — halt! Ankündigung beim Blätter-Einsetzen, Ausführungsbefehl beim Ausheben

Abbremsen des Bootes

Blätter — ab! Blätter flach auf das Wasser legen

Stoppen — stoppt! Durch Einschneiden des Blattes ins Wasser wird die Fahrt gebremst. Dabei werden die Blätter langsam aufgedreht, bis sie senkrecht stehen.

Steuer- bzw. Backbord Stoppen - Stoppt! Einseitiges Abstoppen, zur Vorbereitung auf eine Wende.

Rückwärtsrudern

Alles rückwärts — los! Blattstellung und -drehung entgegengesetzt zum Vorwärtsrudern. Skulls entgegen der Dollenanlage halten.

Wende

Lange Wende über Backbord (Steuerbord) — los!

Aus der Rückenlage geht genannte Bordseite zunächst rückwärts. Wechselseitige Wasserarbeit, Benutzung der ganzen Rollbahn

Kurze Wende über Backbord (Steuerbord) — los!

Aus der Rückenlage *ohne Benutzung der Rollbahn*. Die genannte Bordseite rudert rückwärts, *gleichzeitig* zieht die andere vorwärts. Dieses Manöver (Tellerwende) wird in engen Gewässern benötigt.

Befehle während der Fahrt bzw. zum Anlegen

Riemen (Skulls) — lang! Backbord (Steuerbord) — lang!

Die Ruder werden beiderseits oder nur auf der angekündigten Seite parallel zum Boot (Blatt zum Heck) genommen und dabei festgehalten.

Riemen (Skulls) — vor!

Ruder aus der Längsrichtung in die Grundstellung senkrecht zum Boot führen.

Backbord (Steuerbord) — überziehen!

Ohne Tempo-Änderung auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig Kraft rudern.

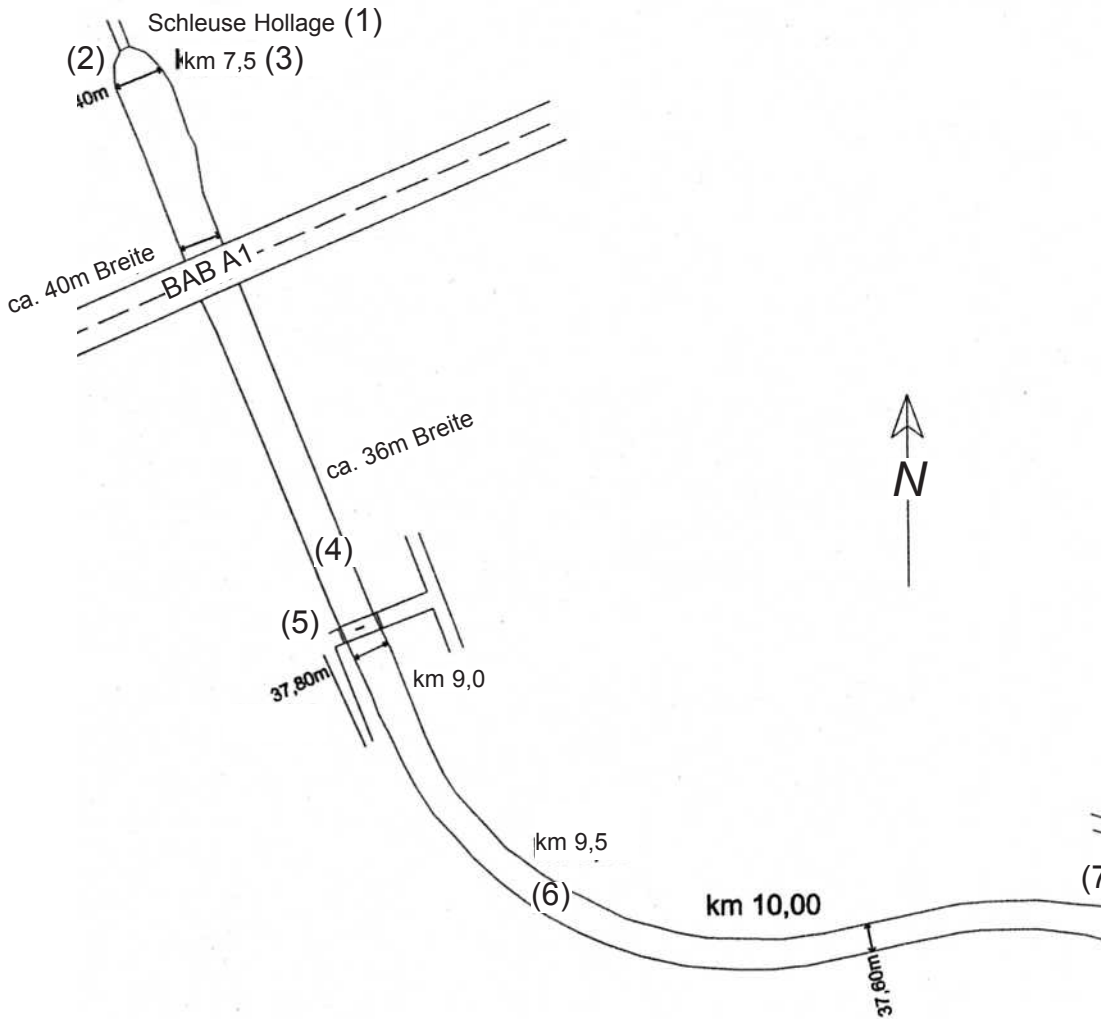
Hochscheren!

Bei Wellen Griffe tief ins Boot drücken beim Vorrollen.

Halbe Kraft!

Frei — weg!

Aufhebung der vorhergehenden Befehle

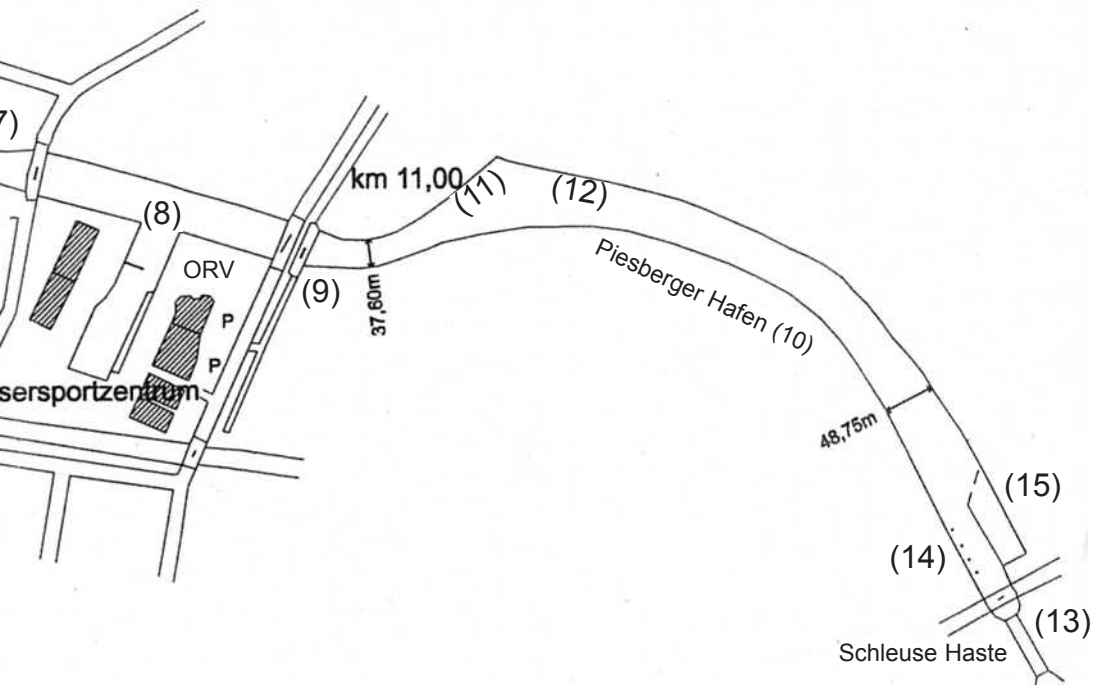


Stichkanal

Osnabrück
ohne Maßstab



- 1 Schleuse Hollage
- 2 Sportbootanleger
- 3 Der Kilometer 7,5
- 4 Unser Hausgewässer
- 5 Die Pyer Brücke
- 6 Der "große Bogen"
- 7 Römerbrücke
- 8 Einfahrt zum Wassersportzentrum
- 9 Eisenbahnbrücke
- 10 Piesberger Hafen
- 11 Steinverladung
- 12 Steinverladung
- 13 Schleuse Haste
- 14 Dalben zum Festmachen
- 15 Ölhafen mit Ölsperre



Das Fahrtenbuch

Die Eintragung in das Fahrtenbuch dient nicht nur statistischen Zwecken, sondern ist auch eine versicherungstechnische Notwendigkeit und Vorschrift der Wasserschutzpolizei. Das Fahrtenbuch hat den Status einer Urkunde.

Der Osnabrücker Ruder-Verein setzt ein elektronisches Fahrtenbuch ein, das auf dem PC in der Bootshalle installiert ist.

Vor der Fahrt wird ein verfügbares Boot ausgewählt und die Namen der Ruderer bzw. Ruderinnen, das Ziel der Fahrt und die Art der Fahrt eingetragen. Auch Wanderfahrten sind vor der Fahrt einzutragen. Der Name des Obmanns - nicht der Name des Steuermanns - wird besonders hervorgehoben.

Der Obmann hat die Verantwortung für Boot und Mannschaft und ist auch für die Eintragung im Fahrtenbuch verantwortlich. Obmann sollte immer der erfahrenste Ruderer sein.

Nach der Fahrt werden die Ankunftszeit, das Fahrtziel und die geruderten Kilometer eingetragen.

Schäden am Boot sind dem Bootswart durch eine Notiz am Meldepult vor der Werkstatt zu melden. Beschädigte Teile sollten ausgebaut und vor die Werkstatttür gelegt werden. Falls das Boot nicht mehr ruderbar ist, ist ein "Gesperrt" Schild anzubringen.

Bootsunfälle sind umgehend schriftlich, möglichst auch telefonisch (Kontaktdaten hängen am Geschäftszimmer aus) dem stellvertretenden Vorsitzenden Breitensport unter Angabe des Unfallhergangs, der entstandenen Schäden und der beteiligten Personen zu melden.

Umgang mit dem Material

Die Ruderboote des Vereins sollen allen Mitgliedern möglichst lange zur Verfügung stehen. Ein sorgsamer und pfleglicher Umgang mit dem Vereinseigentum spart Kosten und sorgt dafür, dass die Mitgliedsbeiträge erschwinglich bleiben.

Achte bitte beim Einsteigen ins Boot darauf, dass kein Sand von den Schuhen in die Rollschienen fällt und sich in den Rollschienen befindet. Dieser wird beim Rudern in die Rollbahn gedrückt. Dann rumpelt der Rollsitze zum einen, zum anderen ist es so, als ob man mit grobem Sandpapier die Rollschienen schleift. Diese werden dadurch uneben und müssen ausgetauscht werden.

Ihr könnt den Sand ganz einfach mit einem feuchten Taschentuch aus der Rollschiene wischen.

Nach dem Rudern sollten die Rollschienen Eures Bootes mit einem Lappen ausgewischt werden, um den Dreck zu entfernen. Lappen hierfür sind in der Bootshalle vorhanden.

Folgende Tätigkeiten sind nach dem Rudern zu erledigen:

- Das Boot vor der Halle waschen und abledern
- Nach jedem Rudern die Rollschienen auswischen
- Alles Zubehör vom Steg in die Bootshallen bringen
- Bälle auf die Dollenstifte aufstecken
- Dollen schließen
- Luftkastendeckel öffnen (Bei Rennbooten)

Der Umgang mit Skiffs

Die Einer und Zweier, die im ORV für die Ausbildung eingesetzt werden, sind aus Kunststoff. Diese sind gegenüber Holzrennbooten unempfindlicher und stabiler.

Die beschriebene Unempfindlichkeit der Kunststoffboote hat allerdings auch ihre Grenzen. In der Regel bestehen die Boote aus glasfaserverstärktem Polyester. Polyester ist Kunststoff, der nicht UV-beständig ist. Die Boote sollten daher nicht in der Sonne gelagert werden. Die neuere Generation der Kunststoffboote besteht aus Kevlar, einem Aramidfasergewebe und Epoxidharz. Sie sind noch UV-empfindlicher und erhalten deshalb einen Gel-Coat mit UV-Stahlen reflektierender Farbe.

Alterungsprozesse sowie mechanische Einwirkungen können an den Booten zu Haarrissen führen, durch die das Glasfasergewebe Wasser aufsaugen

kann. Das Gewebe quillt auf und das Boot wird schwerer. Abhilfe kann hier durch einen neuen Anstrich geleistet werden, nachdem man das Boot gründlich hat austrocknen lassen.

Gravierende Schäden entstehen an den Kunststoffskiffs häufig im Sommer, wenn sie als Badeboote missbraucht werden. Immer wieder sieht man, dass auf den Luftkästen zusätzlich Schwimmer sitzen. Das Boot biegt selbstverständlich bei so einer Belastung durch. Das Oberdeck, das mit dem Bootsrumpf verklebt ist, beginnt sich zu lösen, so dass die gesamte Stabilität des Bootes verloren geht. Diese Schäden sind nicht zu beheben und vollkommen überflüssig.

Jeder Ruderer und jede Ruderin, die in einem Skiff fahren, muss selbstverständlich die Verkehrsregeln auf dem Wasser kennen, eine Sicherheitsprüfung bestanden haben und verantwortlich mit dem Bootsmaterial umgehen. Für die eigene Sicherheit hat sich das Tragen einer Ruderbrille bewährt. Sie verschafft die Möglichkeit der freien Sicht in Fahrtrichtung und damit Kurssicherheit.

Eine eigene Ruderbrille sollte bei Skifffahrern selbstverständlich sein! Für Jugendliche ist zudem das Tragen einer Rettungsweste Pflicht!

Versicherungsfragen

Ein Boot wird durch jemanden beschädigt. Wer muss für einen Schaden zahlen?

Jeder, der schuldhaft einen Schaden einem Dritten gegenüber verursacht, muss die Kosten für die Schadenbeseitigung tragen. Das gilt im Ruderverein genauso wie im sonstigen Leben auch. Beschädigt also jemand Eigentum des Vereins, z.B. ein Ruderboot, Skull, Ausleger oder eine Fensterscheibe im Bootshaus, so handelt es sich hier um einen Schaden einem Dritten gegenüber und der Verursacher muss die Reparaturkosten selbst tragen, es sei denn er hat eine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen, die den Schaden für ihn bezahlt. Die Versicherung zahlt jedoch nur, wenn sie Versicherungsschutz gewährt hat und der Schaden nicht absichtlich herbeigeführt wurde.

Versicherungsschutz gewähren heißt: berechnigte Ansprüche erfüllen und unberechnigte abwehren. Wer einen Schaden absichtlich herbeigeführt hat, muss den Schaden (logischerweise) auch selbst bezahlen.

Zu beachten ist außerdem, dass einige Gesellschaften z.B. Schäden an und von Ruderbooten (oder grundsätzlich vereinseigenen Sportgeräten) ausschließen. Besonderheiten können unter Umständen für Leistungsrunderer gelten. Informationen hierzu können beim Versicherer erfragt werden.

Es ist ausschließlich Sache des Vereinsmitgliedes eine Versicherung abzuschließen und für sich den Versicherungsschutz geltend zu machen, also

gegenüber der Versicherung durchzusetzen, dass diese Versicherungsschutz für den Schadensfall zu gewähren hat. Hinweise hierzu können bei Bedarf beim Vorstand nachgefragt werden.

Wir, der Vorstand, empfehlen daher jedem Mitglied:

Sofern Ihr noch keine Privathaftpflichtversicherung habt, solltet Ihr im eigenen Interesse schnellstens eine abschließen! Die private Haftpflichtversicherung ist die wichtigste Versicherung von allen! Der Beitrag liegt bei den meisten Versicherungen unter 100 Euro im Jahr und bewahrt Euch vor hohem finanziellem Risiko.

Bei bestehender Versicherung: Schaut Euch Eure Versicherungspolice genau an und fragt im Zweifelsfall bei Eurer Versicherung nach, ob Schäden mit (Vereins-) Ruderbooten versichert sind. Bei einigen kann man das Risiko durch einen Zusatzbeitrag versichern oder durch einen neuen Vertrag mit einschließen.

Jugendliche sind in der Regel bis zum Ende ihrer Ausbildung bei ihren Eltern beitragsfrei mitversichert.

Sinnvoll ist (auch für Jugendliche) der Abschluss einer Unfallversicherung die bei Unfällen in der Freizeit aufkommt.

Einen Schaden melden:

Ich habe einen Schaden verursacht/ jemand hat mein Boot beschädigt/ ich bin bei einer Kollision verletzt worden! Was muss ich tun?

Kleine Schäden sind nach wie vor an den Bootswart zu melden, damit das Boot repariert wird.

Für jeden sonstigen Schadensfall, an dem ein Vereinsboot oder ein Vereinsmitglied beteiligt ist, gilt:

1. Zeit, Ort, Hergang, beteiligte Personen insbes. Bootsführer schriftlich festhalten
2. Skizzen und Fotos sind hilfreich
3. Sofortige Schadensmeldung an den Vorsitzenden Sport. Sowohl schriftlich als auch telefonisch, damit schnell die nächsten Maßnahmen besprochen und in die Wege geleitet werden können. Der Eintrag ins Fahrtenbuch ist nicht ausreichend! Sollte der Vorsitzende Sport nicht erreichbar sein, so ist ein anderes Vorstandsmitglied zu informieren. Außerdem ist eine Info an den Bootswart zu geben, damit er den Schaden repariert.

Bei eigener Schuld: Der Privathaftpflichtversicherung innerhalb von einer Woche den Schaden melden. Den genauen Hergang muss man der Versicherung auf Fragebögen schildern, die Euch zugeschickt werden. Wichtig ist, dass die Versicherung erfährt, dass ein Schaden entstanden ist.

Verkehrsvorschriften

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es keine für alle Gewässer einheitlich geltende Verkehrsordnung. Die schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen sind vielmehr in zahlreichen Vorschriften des Bundes, der Länder, der Kreise und der Gemeinden enthalten.

Auf dem Osnabrücker Stichkanal gilt die Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung. Für den Ruderer ist es notwendig folgende, vereinfacht dargestellte, Verkehrsregeln zu kennen und zu befolgen.

Jeder Verkehrsteilnehmer auf Binnenschiffahrtsstraßen hat alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht gebieten, um insbesondere

- die Gefährdung von Menschenleben,
- die Beschädigung anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, der Ufer, der Regelungsbauwerke sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße oder an ihren Ufern,
- die Behinderung der Schifffahrt zu vermeiden und
- jede vermeidbare Beeinträchtigung der Umwelt zu verhindern.

- Auf dem Kanal gilt (wie im Straßenverkehr) das Rechtsfahrgebot.

- Die Berufsschifffahrt hat unbedingt Vorfahrt und ist nicht zu behindern. Es gibt Schiffsführer, die von ihrem Recht gnadenlos Gebrauch machen!

- Bei den Sportbooten haben die Segelboote, wenn sie nicht unter Motor fahren, Vorfahrt vor Paddel- und Ruderbooten, diese wiederum vor Motorbooten. Auf andere Wassersportler und Angler ist in jedem Fall Rücksicht zu nehmen.

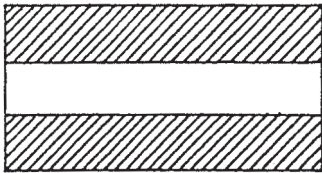
- Manöver sind eindeutig zu fahren. Bei der Begegnung mit Berufsschiffen ist der grosse tote Winkel mit einzurechnen.

- Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.

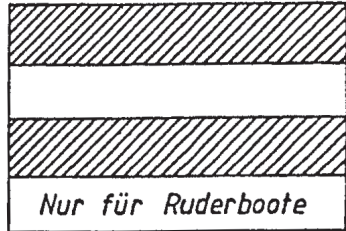
- Überholmanöver dürfen erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können.

- Kurs und Geschwindigkeit dürfen nicht so geändert werden, dass die Gefahr eines Zusammenstosses besteht.

Verkehrszeichen am Stichkanal



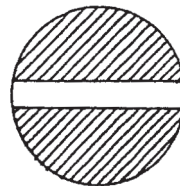
Die Durchfahrt durch diese Brückenöffnung ist für alle Fahrzeuge gesperrt.



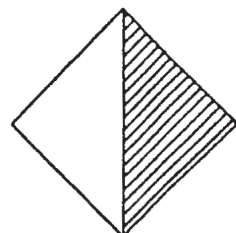
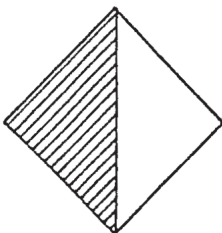
Die Durchfahrt durch diese Brückenöffnung ist nur für Ruderboote gesperrt.



Besondere Vorsicht walten lassen!



Wasserfläche gesperrt!
Ausgenommen Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb



Die Brückenöffnung darf nur zwischen diesen Zeichen durchfahren werden.

////// rot

Die Berufsschifffahrt

Die Berufsschifffahrt stellt für den Ruderer auf dem Kanal eine besondere Gefahr dar. Es ist deshalb wichtig zu wissen, wie einem Lastkahn zu begegnen ist und wie der Schiffsführer den Ruderer sieht.

In den Abbildungen auf S. 26 wird deutlich, wie groß der tote Winkel ist, d.h. der Bereich, welcher vom Schiffsführer nicht eingesehen werden kann. Schon lange bevor der Ruderer dem Lastkahn begegnet, verschwindet er aus dem Sichtfeld des Schiffsführers und taucht erst wieder auf, wenn er schon fast am Schiff vorbei ist. Deshalb ist es notwendig, schon frühzeitig das richtige Ausweichen durch eindeutige Manöver (Rechtsfahren) anzuzeigen.

Nur in sicherer Entfernung darf vor einem Großschiff gewendet und die Kanalseite gewechselt werden. Dieses Manöver sollte nicht im "toten Winkel" gefahren werden! - Aus Sicht des Ruderers befindet sich dieser im toten Winkel des Schiffes, wenn der Ruderer den Rudergänger, den Mann am Steuer des Schiffes, nicht sehen kann.

Bei der Begegnung mit einem Schiff ist es außerdem sehr wichtig, das strömungsmechanische Verhalten des fahrenden Schiffes zu kennen.

Zunächst schiebt das Schiff eine meist nicht allzuhohe Bugwelle vor sich her. Dieses gilt besonders auf unserem Stichkanal. - Auf Flüssen und breiten Gewässern haben schnellfahrende Schiffe oftmals eine Bugwelle, die so hoch ist, dass Ruderboote vollschlagen können, wenn man nicht entsprechend reagiert! - Neben dem Schiff wird das Wasser weggezogen, was deutlich sichtbar ist. In diesem Bereich besteht ein mehr oder weniger starker Sog zum Schiff hin. Am Ende zieht das Schiff eine Heckwelle neben sich her, die uns Ruderern die größten Schwierigkeiten bereitet. Ist zwischen einem schnellfahrenden Schiff und dem Ufer wenig Platz, so ist die Heckwelle besonders hoch und steil. Hinter dem Schiff ist das Wasser dann wellig und es können Querströmungen, bzw. kleine Strudel auftreten. Auch hier ist besondere Vorsicht geboten.

Zunehmend befahren Schubereinheiten den Stichkanal, die sehr lang sind.

Wichtig ist es, die Situation schnell zu erkennen - daher eine Ruderbrille in Booten ohne Steuermann!

Schallsignale der Binnenschifffahrt

Damit Schiffe sich untereinander unmissverständlich über ihre Absichten des evtl. Kurswechsels verständigen können, gibt es Schallsignale. Sie bestehen aus verschiedenen Kombinationen kurzer (•) und langer (—) Töne.

Allgemeines

- Achtung
- Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord
- Ich richte meinen Kurs nach Backbord
- Meine Maschine geht rückwärts

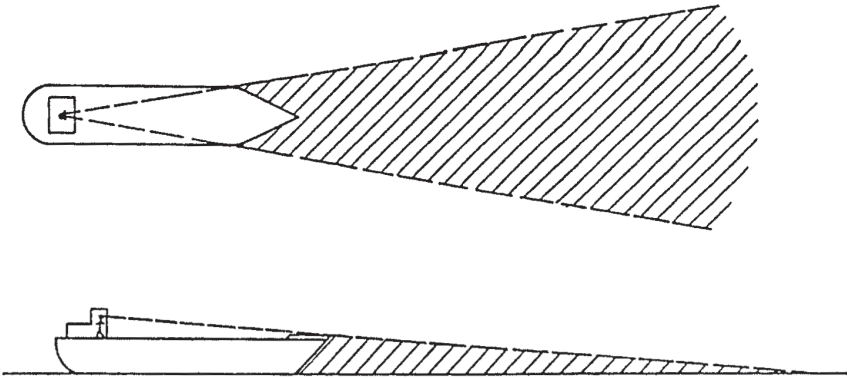
Gefahr

- Ich bin manövrierunfähig
- (Folge sehr kurzer Töne) Gefahr eines Zusammenstosses
- — • — • — • — • — • — Bleib weg!

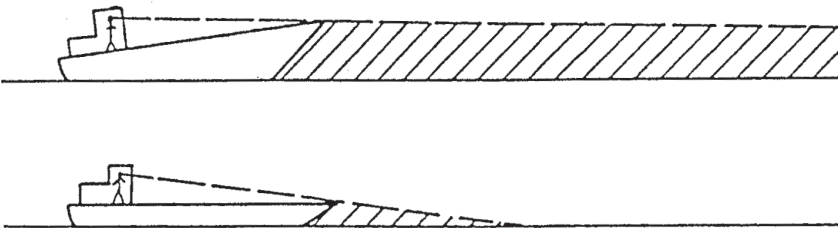
Wenden

- • Ich wende über Steuerbord
- •• Ich wende über Backbord

Der „Tote Winkel“



Die Abbildung zeigt in der Draufsicht und Seitenansicht den "toten Winkel" eines Schiffes. Der schraffiert dargestellte Bereich ist vom Schiffsführer nicht einzusehen und wird deshalb "toter Winkel" genannt.



Der "tote Winkel" ist abhängig von der Beladung des Schiffes. Deutlich wird, dass unter Umständen der "tote Winkel" mehrere Schiffslängen betragen kann. Kann der Ruderer den Schiffsführer am Steuer des Schiffes nicht mehr sehen, muss er davon ausgehen, dass er vom Schiffsführer auch nicht gesehen wird.

Die Prüfung für Steuerleute im Ruderboot und für das Rudern in Booten ohne Steuermann

- in Theorie und Praxis -

Voraussetzungen :

- Vollendung des 14. Lebensjahres
- Bei Jugendlichen unter 18 Jahren Einwilligung der Eltern.
- Jugendschwimmabzeichen in Silber
- Empfohlen: Rettungsschwimmerschein der DLRG

Die Einerfahrt gehört ganz selbstverständlich zur Ruderausbildung im ORV. Genauso selbstverständlich möchte man danach ohne Aufsicht auf unserem Hausgewässer, der Bundeswasserstrasse „Osnabrücker Stichkanal“ rudern.

Vorher sollte man jedoch eine Prüfung ablegen, die für unsere jugendlichen Mitglieder, bis zu 18 Jahren, zwingend notwendig ist. Auch unsere erwachsenen Mitglieder sollten, zu ihrem eigenen Schutz, an der Prüfung teilnehmen.

In der *theoretischen Prüfung* soll der Ruderer zeigen, dass er sich der Gefahren, welche die Berufsschiffahrt mit sich bringt, bewusst ist und auch weiß, wie er diesen begegnen muss.

In der *praktischen Prüfung* soll der Ruderer beweisen, dass er das Sportgerät „Ruderboot“ sicher beherrscht und alle Manöver fahren kann.

Bei der Prüfung zum Steuermann im Ruderboot müssen die richtigen Ruderkommandos gegeben werden und in verschiedenen Situationen angewendet werden können. Dabei soll das Boot sowohl vom Steuersitz, in Fahrtrichtung blickend, als auch vom Bugplatz aus, über den Ruderspiegel, gesteuert werden.

Sicherheitsprüfung im Skiff

Die praktische Sicherheitsprüfung umfasst folgende Manöver, die je nach den gegebenen Verhältnissen gefahren werden müssen. Die Prüfung wird von zwei, vom Vorstand autorisierten, Mitgliedern abgenommen und protokolliert.

1. Zu-Wasser-Bringen des Bootes
2. Ablegen und Anlegen
3. „Ruder - halt“ — „Stoppen“
 - aus langsamer Fahrt
 - aus schneller Fahrt
4. „Lange Wende“ / „kurze Wende“
 - über Backbord
 - über Steuerbord
5. „Skull - lang“
6. Ausfahrt aus dem Bootshafen
7. Rudern mit verschieden hoher Schlagzahl
8. Fahren gemäß Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung
 - Abstand zum Ufer
 - Kurs halten
 - Umschauen während des Ruderns
bzw. Benutzung eines Ruderspiegels
 - Verhalten an Brückendurchfahrten
 - Kurvendurchfahrten
 - Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern
 - Frachtschiffe
 - Sportmotorboote
 - Ruderboote und Kanus
 - Schwimmer und Schlauchboote
 - Verhalten bei Treibgut im Wasser und
bei Kollision mit Treibgut
9. Reaktion auf Schallsignale

Testfragen

1. Bei km 10,5 befinden sich mehrere Schwimmer im Kanal.
- Wie verhältst Du Dich?
2. Bei einer Ausfahrt tauchen vor Dir zwei Schlauchboote auf.
- Womit musst Du rechnen?
3. Du willst aus dem Sportboothafen rudern. Bei der Einfahrt in den Kanal bemerkst Du, dass aus Richtung Hollage ein Rennachter in schneller Fahrt auf die Einfahrt zukommt.
- Wie verhältst Du Dich?
4. Du kommst von einer Ausfahrt zurück und willst anlegen. Im Bootshafen befinden sich mehrere Anfänger im Skiff und einige ungeübte Kanufahrer.
- Beschreibe den Anlegevorgang. - Was musst Du beachten?
5. Dir kommt im „großen Bogen“ ein Gig-Vierer entgegen.
- Wie verhältst Du Dich?
6. Was ist Backbord - was ist Steuerbord?
7. Was versteht man unter dem „toten Winkel“ eines Schiffes?
- Zeige an Beispielen, wie groß der "tote Winkel" sein kann!
8. Warum ist es wichtig, den „toten Winkel“ eines Schiffes zu kennen?
- Wie groß kann dieser sein?
9. Nenne die Fahrtregeln die ein Ruderer, laut Binnenschiffahrtsordnung, auf dem Osnabrücker Stichkanal unbedingt kennen muss!
10. Welches Verhalten schreibt die Binnenschiffahrtsordnung einem Ruderer auf dem Stichkanal vor?
11. Wie kannst Du erkennen, ob Du Dich im „toten Winkel“ eines Frachtschiffes befindest?
12. Wie kann einer Begegnung mit einem Frachtschiff an engen Stellen ausgewichen werden? - Was ist dabei unbedingt zu beachten?

13. Nenne folgende Schallsignale:

- Ich wende über Steuerbord
- Meine Maschine geht rückwärts
- Ich richte meinen Kurs nach Backbord
- Achtung!

14. Du kommst zur Haster Schleuse. Das Lichtsignal an der Schleuse zeigt ein rotes Licht.

- Welche Rückschlüsse kannst Du ziehen?

15. Wer ist für ein Ruderboot und die Mannschaft verantwortlich?

- Der Steuermann oder der Obmann?

16. Warum dürfen Skiffs nicht als „Badeboote“ verwendet werden?

Literatur:

- Eberhard Bondick/Marco Feitgen: Motorboot-Führerschein in Frage und Antwort /Binnen 10. Auflage; Busse Seewald

- Deutscher Ruderverband: Handbuch für das Wanderrudern
Philler-Verlag

- Sicherheit auf dem Wasser - Leitfaden für den Wassersportler
herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr

- Walter Schröder: Rudern
rororo

- Deutscher Ruderverband: Wanderrudern - Fahrtleiter und
Wanderruderwart

- Wolfgang Fritsch: Handbuch für den Rudersport; Meyer & Meyer Verlag

- Deutscher Ruderverband: Bootsobleute und Steuerleute, 2010

Unfälle und Bootsschäden lassen sich vermeiden,

Clevere Ruderer nehmen Rück-Sicht!

Rückspiegel machen das Rudern in steuermannslosen Booten sicherer, vermeiden die Unterbrechung des Rhythmus beim Rudern und den Gewichtsausgleich beim Umdrehen. *Nützlich auch beim Radfahren, Paddeln und Inline-Skaten* zur Beobachtung des nachfolgenden Verkehrs. Unsere Spiegel sind alle verzerrungsfrei und haben splittersicheres Glas. Die Spiegel lassen sich durch Gelenke in alle Richtungen justieren.



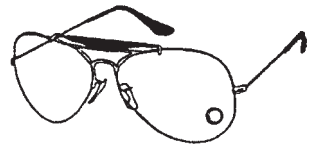
Brillenrückspiegel

- Einfach an eine Brille klippen.
- Großes Sichtfeld
- Paßt an fast alle Brillen, nicht für Brillen mit runden, dünnen oder sehr starken Bügeln

Mikro-Rückspiegel

- Einfach mit beiliegendem Klebeplättchen innen in die Brille kleben, dadurch vor Regen geschützt
- Großes Sichtfeld

Hinweis: Nicht geeignet bei Fernfehsichtigkeit

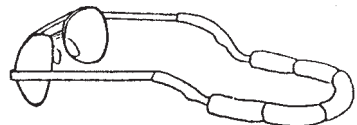


Cap-Rückspiegel

- Großer Spiegel
- Von der Halteplatte abnehmbar
- Mit Befestigungsmöglichkeit an Caps, Stirnbändern, Sonnenschildern, Mützen oder Fahrradhelmen

Brillenband mit Schwimmer

Verschiedene Ausführungen u. Farben



ORV-Shop



ORV-Einteiler

Hersteller: JL Design
Schwarze Hose, weißes Oberteil mit gelb abgesetzten Trägern
Rückenaufdruck: Osnabrücker Ruder-Verein

ORV-Weste

Hersteller: JL Design
Schwarz/Weiße Weste, vorne mit ORV Flagge
Rückenaufdruck: Osnabrücker Ruder-Verein

ORV-Shirt (Kurzarm und Langarm)

Hersteller: JL Design
Weißes Shirt, vorne mit ORV Flagge
Rückenaufdruck: Osnabrücker Ruder-Verein

ORV-Ruderhose, lang

Hersteller: JL Design
Schwarze enganliegende Hose, ORV Flagge

Nicht vorrätig!
Bestellung jeweils im Winter.

- FLAGGE ZEIGEN -
Klubkleidung tragen!