

DANSK FORENING FOR ROSPORT **STEUERMANNMAPPE** **2025**



14. Ausgabe, Februar 2025 – Deutsche Ausgabe

Basierend auf der ursprünglichen Ausgabe von 1995

Einige Abschnitte sind im Januar 2025 aktualisiert worden, um Änderungen in Gesetzen und Bekanntmachungen sowie der generellen Entwicklung der Teilbereiche und der Informationszugänglichkeit im Internet nachzukommen.

VORWORT

In unseren dänischen Inriggern auf Wanderfahrt (Langtur) zu gehen, ist für uns eine große Leidenschaft, die wir mit diesem Kurs (Langturstyrmandskurs) an die deutsche Rudergemeinschaft weitergeben wollen. Mit einem erfolgreich absolvierten Kurs erhält man - mit Zustimmung des Heimat-Rudervereins - die Möglichkeit in dänischen Rudervereinen Inrigger-boote ausleihen zu können.

Ihr werdet bereits als Obmänner und -frauen über viele Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, die für diesen Kurs wichtig sind, aber ihr werdet sicher auch viel Neues lernen und entdecken.

Dieses Kursmaterial ist die Grundlage für angehende Langtursteuereute, die im Folgenden als LStm abgekürzt werden. Die Mappe ist aber auch gedacht als Nachschlagewerk vor und während Langture (Wanderfahrten). Wir hoffen und wünschen, dass wir mit diesem Kursmaterial einerseits ein gutes Fundament und Verständnis für die Arbeit eines Langturstyrmanns geben, und andererseits das gute Gefühl vermitteln, was es bedeutet, ein guter Langturstyrmann zu sein.

Die komplette Mappe wird beim LStm-Kurs als Papierausgabe ausgegeben. Sie kann unter <https://roning.dk/app/uploads/2023/01/L-mappe-som-bog-2023-WEB.pdf> heruntergeladen werden. Wir erwarten, dass Ihr euch im Vorfeld einen Überblick über das Material gemacht habt und besonders die Teile lest, die euch unbekannt sind.

Wir versuchen, das Material ständig zwischen den LStm-Kursen zu aktualisieren, damit so weit möglich alles korrekt und zeitgemäß bleibt und gefundene Fehler korrigiert werden.

Weitere Informationen zum Thema findest du auf dänisch unter:

<https://roning.dk/om-dffr/sikkerhed/langtursroning/>

Daher werden alle interessierten Rudernden aufgefordert, mit Informationen, Illustrationen und eventuellen nützlichen Links im Internet beizutragen, damit die LStm-Mappe für euch eine gute Hilfe für das Rudern in dänischen Gewässern ist. Bitte schickt das Material an das Sekretariat des DFfR an dffr@roning.dk

Ein großer Dank an alle, die Material, Zeit und Arbeit beigesteuert haben.

DFfR, Lehrausschuss, Januar 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1. Die Organisation des Ruderns in Dänemark.....	Seite 3-5
2. Verantwortung und Reglement.....	Seite 6-13
3. Das Material: Inrigger und Zubehör.....	Seite 14-25
4. Die Planung einer Wanderfahrt (Langtur).....	Seite 26-34
5. Steuertechnik.....	Seite 35-46
6. Wind, Wetter und Wellen.....	Seite 47-53
7. Seesicherheit.....	Seite 54-60
8. Schadesvorbeugung und Erste Hilfe.....	Seite 61-66
9. Umweltschutz und Übernachten in der Natur.....	Seite 67-72
10. Kollisionsverhütungsregeln.....	Seite 73-81
11. Seekarte.....	Seite 82-88
12. Kompass und GPS.....	Seite 89-95
13. Seezeichen.....	Seite 96-105
14. Tauwerk und Knoten.....	Seite 106-109
15. Hebe- und Tragetechniken.....	Seite 110-112

DIE ORGANISATION DES RUDERNS IN DÄNEMARK

1.1 Ziel

Das Ziel dieses Kapitels ist es, darüber zu informieren, wie Rudern in Dänemark aus Vereins-, Netzwerk- und Verbandsebene organisiert ist. Darüber hinaus soll auch über die verschiedenen Möglichkeiten der Wanderfahrten informiert werden.

1.2 Einleitung

Der Dänische Ruderverband - allgemein als DFfR bezeichnet - vereint mehr als 15.000 Ruderer und Ruderinnen in 150 Rudervereinen im ganzen Land.

Das Ziel (oder die Mission) des Verbandes ist es, den dänischen Rudersport zu fördern und ihn in unserer Gesellschaft zu verbreiten. Darüber hinaus haben wir die Vision, den dänischen Rudersport zu stärken und zu vereinen und die Freude am Rudern als Sport zu steigern.

Der DFfR besteht aus den Rudervereinen in Dänemark und ihre Mitgliedern.

Der DFfR entwickelt und bietet Aktivitäten und Kurse an und stellt den Rudervereinen Werkzeuge und Wissen zur Verfügung. Bei den Aktivitäten kann es sich um Regatten, Fahrten, Kurse und Versammlungen handeln. Darüber hinaus stellt der DFfR Hilfsmittel und Wissen in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Ausbildung und Vereinsentwicklung zur Verfügung.

Die Rudervereine sind unabhängige Organisationen mit eigenen Satzungen, Hauptversammlungen und Vorständen.

Die Übersicht zeigt den organisatorischen Aufbau des DFfR (2012).

Das Rudern ist in Dänemark auf drei Ebenen organisiert: auf der lokalen Ebene (Rudervereine und -klubs), der regionalen Ebene (Rudernetzwerke) und der landesweiten Ebene (DFfR/ Dansk Forening for Rosport).

Als LStm ist es von Bedeutung, die einzelnen Ebenen nicht nur zu kennen, sondern auch die geltenden Statuten und Vorschriften zu beachten.

1.3 Mitgliedschaft in einem Ruderverein

Als Mitglied eines Rudervereins ist man verpflichtet, die geltenden Statuten und Vorschriften einzuhalten. Statuten und Vorschriften werden im Allgemeinen bei der Anmeldung ausgehändigt. Die Mitgliedschaft eröffnet auch die Möglichkeit, die vielen Aktivitäten des DFfR zu nutzen. Darunter sind sowohl Jugendrudern, Regatten, Fitnessrudern, als auch alle Möglichkeiten, sich innerhalb des Rudersports weiter bei Kursen des DFfR und DIF (Danmarks Idrætsforbund, Dänischer Sportverband) auszubilden.

1.4 Der Vorstand eines Rudervereins

Der Vorstand hat die Interessen des Vereins und somit auch die seiner Mitglieder zu vertreten. Dazu werden die Statuten des Vereins, des DFfRs und der jeweiligen Landesgesetze zu Grunde gelegt. Der Vorstand wird von der Jahreshauptversammlung gewählt, die somit oberste Autorität innehat. Als Mitglied eines Rudervereins bist du verpflichtet, die Satzung und die Ordnungen des Vereins einzuhalten. Die Satzungen und Ordnungen werden in der Regel beim Eintritt ausgehändigt.

Der Vereinsvorstand beurteilt, ob du für die Teilnahme an einem der LStm-Kurs des DFfR qualifiziert bist. Es ist auch der Vorstand des Vereins, der dein LStm-Zertifikat bestätigt, wenn du den Kurs bestanden hast.

Der Vereinsvorstand muss also sicherstellen, dass du in der Lage bist, die Aufgaben und Verantwortungen eines LStm zu erfüllen - nicht du selbst oder der DFfR kann dies bestätigen

1.5 Die Verantwortlichen für die Wanderfahrten des Vereins

Der Verein trägt als Reeder in Übereinstimmung mit den dänischen Gesetzen eine übergeordnete Verantwortung. Im Verein gibt es einen oder mehrere Verantwortliche, die für die Zuteilung der LStm-Berechtigung, der Planung und der Genehmigung von Wanderfahrten zuständig sind.

1.6 Die Netzwerke

Die Rudervereine sind in Rudernetzwerken organisiert. Der DFfR in Dänemark verfügt über insgesamt zehn Rudernetzwerke und jeder Ruderverein ist einem dieser Netzwerke zugeordnet. Im Rudernetzwerk werden gemeinsame Aktivitäten angeboten und es findet ein enger Informationsaustausch statt.

Übrige Richtlinien für die Rudernetzwerke legt der Vorstand des DFfR fest. Weitere Informationen über die Rudernetzwerke kann man hier auf Dänisch finden:

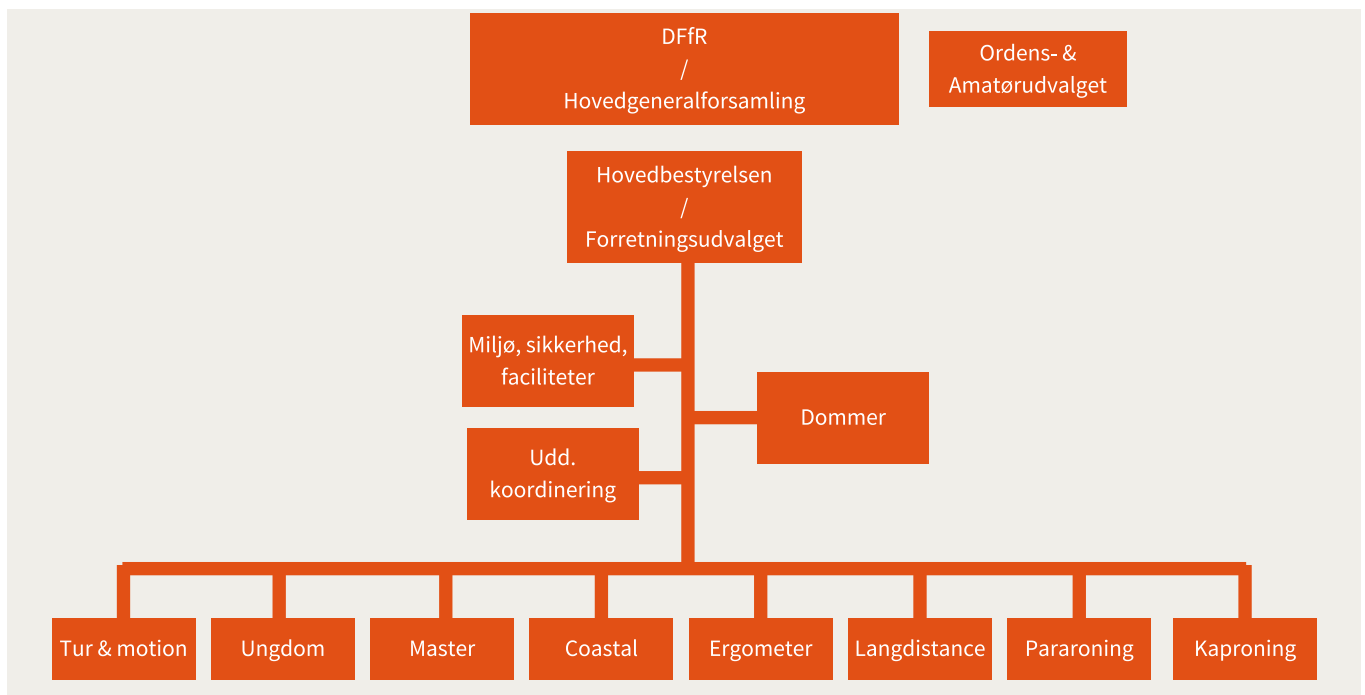
<https://roning.dk/om-dffr/ronetvaerk/om-netvaerkene/>

1.7 Dänischer Ruderverband (DFfR)

Oberste Autorität im DFfR ist die Jahreshauptversammlung (JHV).

Die JHV wird jedes Jahr im März abgehalten und jeder Verein des DFfRs hat das Recht (je nach Größe) eine bestimmte Anzahl von Repräsentanten zur JHV zu senden. Es werden dort sieben feste Posten für den Hauptvorstand gewählt, sowie Vorsitzende für die Ausschüsse des DFfRs. Der Vorstand nimmt die politischen Interessen des DFfRs wahr, während sich das Sekretariat des DFfRs um die administrativen Aufgaben kümmert.





1.8 Kursangebote des Dänischen Ruderverbandes (Dansk Forening for Rosport)

Der DFfR bietet eine Vielzahl von Kursen an, u.a. die Langturstyrmands-Kurse. In Dänemark muss man als Ruderer oder Ruderin vor der Ausbildung zum LStm eine sogenannte Ausbildung zum Kortturstyrmand (KStm) durchgehen. Diese führen die lokalen Rudervereine selbstständig durch. Außerdem soll der Ruderer/die Ruderin bereits an diversen Wanderfahrten teilgenommen haben, bevor man die LStm-Ausbildung beginnt. Da es in Deutschland keine entsprechende Ausbildung gibt, dürfen deutsche Ruderer und Ruderinnen bereits ohne eine KStm-Ausbildung an der LStm-Ausbildung teilnehmen. Erfahrung mit Wanderfahrten wird trotzdem vorausgesetzt. Ziel des Langturstyrmandskurses ist es, ein Boot zu steuern und Wanderfahrten nach den geltenden Regeln zu leiten, sowie die entsprechende Verantwortung für Boot und Mannschaft in einem unbekannten Ruderrevier zu übernehmen.

1.9 Turangebot des Dänischen Ruderverbandes

Der DFfR bietet über den Tur- og Motionsausschuss für seine Mitglieder regelmässige Wanderfahrten sowohl in Dänemark als im Ausland an. Siehe auch: <https://roning.dk/kerneydelsel/bredderoning/dffr-ferielangture/>



Außerdem gibt es in einigen dänischen Klubs Ruderboote des DFfRs, die für Wanderfahrten über den folgenden Link angemietet werden können <https://roning.dk/kerneydelsel/bredderoning/lej-en-udstationeret-baad/>



Wenn man Boote direkt in einem lokalen Klub mieten möchte oder dort übernachten will, so finden sich die Adressen der dänischen Rudervereine hier: <https://roning.dk/om-dffr/ronetvaerk/om-netvaerkene/>



VERANTWORTUNG UND REGLEMENT

2.1 Ziel

Das Ziel dieses Kapitels ist es, das Langturreglement zu vermitteln. Dabei geht es um die Verantwortung und Pflichten, die jeder LStm gegenüber der Mannschaft, dem Boot und dem eigenen Verein hat.

Begriffsklärung: Der Begriff „Langturstyrmann“ entspricht im juristischen Sinne dem des Fahrzeugführers oder in der deutschen Rudersprache des Obmanns eines Ruderbootes.

2.2 Einleitung

Mit dem Erwerb des Steuermannsrechts - sowohl Kurz- als auch Langtour - übernimmst du eine Menge Verantwortung und Pflichten. Das sollte niemanden abschrecken, da es viele spannende Herausforderungen gibt und es Freude macht, etwas zu erreichen und die Steuerberechtigung zu erwerben. Vergiss nicht, dass Wissen immer mit Respekt begegnet werden wird.

2.3 Verantwortung und Pflichten

Die Haftung ist im internationalen Seerecht, den Statuten des DFfR und den Statuten des Vereins definiert.

Der DFfR macht hier deutlich darauf aufmerksam, dass diese Übersetzung nicht von einem professionellen Übersetzer verfasst wurde, und dass wir hiermit keine Haftung für eventuelle Übersetzungsfehler aus dem Seerecht übernehmen.

Strafrechtliche Verantwortung

Bei Unglücksfällen kann der LStm nach dem Seerecht oder Strafrecht, wie jeder andere Fahrzeugführer auch, belangt werden. Es gibt einige Fälle, in denen Ruderer oder Ruderinnen verurteilt wurden.

Denken Sie daran: Unkenntnis des Gesetzes ist keine Entschuldigung für die Nichteinhaltung des Gesetzes.

Versicherungen

Als Mitglied eines DFfR-Vereins bist du in Kombination mit deiner eigenen privaten Haftpflichtversicherung gut versichert. Die deutsche Sportversicherung über die Landessportverbände weist hier einen geringeren Versicherungsschutz auf.

Personenschäden:

Deine eigene private Haftpflichtversicherung deckt Personenschäden ab. Wenn es beim Rudern zu einem Personenschaden kommt, muss dieser deiner eigenen Versicherung gemeldet werden. Wenn im Rahmen einer Vereinsveranstaltung ein Personenschaden eintritt, wende dich an den DFfR bzw. über deinen deutschen Verein an die Sportversicherung. Es besteht dann die Möglichkeit einer Deckung, aber es ist wichtig zu betonen:

Der DFfR empfiehlt immer, dass alle Ruderer eine eigene Privathaftpflichtversicherung haben, was besonders wichtig ist, wenn Du der verantwortliche Steuermann bist.

2.3

Sachschäden:

Der DFfR hat eine kollektive Haftpflichtversicherung abgeschlossen, die Sachschäden an fremden Booten und Ausrüstungen abdeckt, wenn Du mit den Booten deines Vereins ruderst. Die Versicherung gilt für alle Rudernden in dänischen Rudervereinen und umfasst Sachschäden.

Die Sportversicherung über die Landessportverbände versichert für die deutschen Vereine im jeweiligen LSV auch Sachschäden an fremden Booten (einschließlich geliehenen) im Rahmen von Vereinsveranstaltungen, allerdings nur mit geringen Versicherungssummen (Sportversicherung Schleswig-Holstein aktuell bis EUR 31.000).

Strafrechtliche
Verantwortung

Bei den privaten Haftpflichtversicherungen sind standardmäßig Schäden an und mit Booten nur bis zu einer Bootslänge von 5,5 m versichert. Die Boote, in denen ihr rudert, sind regelmäßig länger als 5,5 m. Überprüfe daher deine Versicherung, ob Boote mit mehr als 5,5 m Länge versichert sind. Ansonsten solltest du den Versicherungsumfang entsprechend erweitern.

Beachte, dass wenn du Boote in einem dänischen Verein leihst, diese Boote über deinen Verein und nicht über den dänischen Verein, dem die Boote gehören, versichert sind (Reederprinzip). Schäden an diesen geliehenen Booten im Rahmen von Veranstaltungen des deutschen Vereins sind über die Haftpflichtversicherung der deutschen Sportversicherung mit geringen Versicherungssummen versichert. Schäden an eigenen Booten (des deutschen Vereins) sind sogenannte Kaskoschäden, die nicht unter die Haftpflichtversicherung des Vereins fallen. Die Kaskoversicherung in der Sportversicherung deckt bei weitem nicht mögliche Schäden ab. Wenn der Verein keine eigene Kaskoversicherung abgeschlossen hat, haftet für den Schaden der verantwortliche Steuermann. Auch hier die starke Empfehlung, dich über eine ausreichende private Haftpflichtversicherung (einschließlich Schäden mit Wasserfahrzeugen über 5,5 m Länge und Geltung im Ausland) abzusichern.

Transportschäden:

Schäden am privaten Zugfahrzeug während des Bootstransports (Trailer) sollten durch eine gesonderte Transportversicherung, die als kostenpflichtige Ergänzung der Vereinssportversicherung angeboten wird, versichert werden, da ansonsten nur die private Kaskoversicherung des Fahrzeugeigentümers mit den vereinbarten Selbstbehalten eintreten würde.



Der LStm ist verpflichtet:

Pflichten

- das Material zu kontrollieren, ehe die Tour beginnt
- sich zu vergewissern, dass die Mannschaft über die für die Tour erforderlichen Qualifikationen verfügt
- die Fahrt nach den Regeln des Vereins im Fahrtenbuch zu vermerken und somit die Verantwortung für Boot und Mannschaft zu übernehmen
- dafür zu sorgen, dass das Rudern nach den geltenden Bestimmungen durchgeführt wird.
- über die aktuellen Wetterverhältnisse informiert zu sein
- mit den Seefahrtsregeln und der Steuertechnik vertraut zu sein
- dafür zu sorgen, dass die Mannschaft sich korrekt benimmt, auch an Land
- dafür zu sorgen, dass das komplette Material entsprechend der Vereinsregeln nach der Fahrt gereinigt und zurückgeräumt wird
- den Zeitpunkt der Beendigung der Fahrt zu protokollieren und den Vereinsregeln entsprechend evtl. Schäden am Material oder an fremdem Eigentum zu melden
- eine Verspätung dem Verein und evtl. Angehörigen zu melden
- dafür zu sorgen, dass ein liegengebliebenes Boot schnellstmöglich wieder in den entsprechenden Verein zurückkommt

Moralische Verpflichtung

Während der Fahrt darf kein Zweifel darüber aufkommen, dass der LStm der Fahrzeugführer ist und seinen Anweisungen von den anderen Ruderern gefolgt werden müssen. Allerdings muss der LStm dafür sorgen, dass auf der Tour Rücksicht auf den Schwächsten genommen wird. Falls die Mannschaft sich Verfehlungen schuldig macht, liegt es im Ermessen des Steuermannes, dies dem Vorstand zu melden, der dann nach den Regeln des Vereins oder des DFfR handelt.

2.4 Verantwortung während der Fahrt

Es liegt in der Verantwortung des jeweiligen Fahrzeugführers, dafür zu sorgen, dass die geltenden Segelregeln (Seeregeln, Regeln für das Fahren in bestimmten dänischen Gewässern oder Regeln für einen bestimmten Wasserabschnitt) eingehalten werden.

Stellen die Behörden einen Verstoß gegen die geltenden Vorschriften fest, kann die verantwortliche Person strafrechtlich verfolgt und mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe belangt werden. Unter erschwerenden Umständen kann das Recht als Fahrzeugführer für einen bestimmten Zeitraum oder dauerhaft entzogen werden.

Du bist verantwortlich, auch wenn Du keine formale Ausbildung hast.

Nach § 3 Absatz 1 des Schiffsbesetzungsgesetzes muss jedes Schiff einen Fahrzeugführer haben. Diese Vorschrift ist unabhängig von der Größe des Schiffes und gilt im Prinzip auch für eine Segeljolle oder ein Ruderboot. Der Fahrzeugführer kann für Verstöße gegen die Schifffahrtsordnung haftbar gemacht werden.

Die Tatsache, dass die Behörden nicht verlangen, dass die betreffende Person ein spezielles Schulungsprogramm absolviert, entbindet niemanden von seiner Verantwortung. Hier wie auch in anderen Bereichen ist die Unkenntnis der geltenden Vorschriften keine Entschuldigung.

Die Vorschriften des Seeschifffahrtsgesetzes gelten für größere Schiffe, bei denen der Kapitän das Kommando an einen Nautiker weitergibt und sich nicht auf der Brücke befindet.

Für Ruderboote nach DFfR bedeutet dies, dass die Verantwortung beim Steuermann liegt, der im Ruderprotokoll eingetragen ist - unabhängig davon, wo er im Boot sitzt. Bei mehrtägigen Fahrten muss ein Wechsel des Steuermanns vermerkt werden. Der aktuelle Steuermann ist auch derjenige, der für Schäden haftbar gemacht werden kann

Schifffahrts ordnung

Veröffentlichung der Schifffahrtsordnung:
LBK Nr. 1505 von 29.06.2023 (gültige Fassung)

Den kompletten Text der Schifffahrtsordnung findet man auf:
<https://www.retsinformation.dk/eli/ita/2023/1013> aber nur auf Dänisch.



Sicherheit auf See

Veröffentlichung des Gesetzes über Sicherheit auf See:
LBK nr. 1629 vom 17.12.2018 (gültige Fassung)

Den kompletten Text der Schifffahrtsordnung findet man auf:
www.retsinformation.dk/eli/ita/2018/1629 aber nur auf Dänisch.



Änderungen werden in der "Efterretninger for søfarende" veröffentlicht - die jede Woche erscheint. Die Schifffahrtsordnung und Änderungen dazu findet man auch in Handbüchern für Segler, wie z.B. "Den danske Lods" og "Den danske Havnelods".



Im Folgenden werden die Abschnitte der Schifffahrtsordnung, die Fragen der Verantwortung bei Übertretung der Schifffahrtsordnung berühren, wiedergegeben.

Kap. 6

Veröffentlichung der Schifffahrtsordnung LBK Nr. 1505 vom 17.12.2018

- über den Fahrzeugführer

§ 131 Vor Antritt der Reise hat sich der Fahrzeugführer zu vergewissern, dass sich das Schiff in einem seetüchtigen Zustand befindet; dazu gehört, dass es ausreichend bemannt, ausgerüstet und versehen ist und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand für die Aufnahme, Beförderung und Lagerung der Ladung befindet. Der Fahrzeugführer hat sich zu vergewissern, dass die Ladung ordnungsgemäß verstaut ist, dass das Schiff nicht überladen ist und dass es eine ausreichende Stabilität aufweist, und er hat sich zu vergewissern, dass die Luken ordnungsgemäß geschlossen und verstaut sind, sofern die Umstände nichts anderes zulassen.

Absatz 2. Während der Reise hat der Fahrzeugführer alles in seiner Macht Stehende zu tun, um das Schiff in seetüchtigem Zustand zu erhalten. Ist das Schiff auf Grund gelaufen oder ist etwas anderes geschehen, von dem angenommen werden kann, dass es einen Schaden verursacht hat, so hat der Fahrzeugführer zu prüfen, ob das Schiff noch seetüchtig ist.

§ 132. Der Fahrzeugführer hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in einer Weise gesteuert und behandelt wird, die der guten Seemannschaft entspricht.

Absatz 2. Der Fahrzeugführer hat sich, soweit möglich, im Voraus mit den Anordnungen und Vorschriften vertraut gemacht, die für die Schifffahrt in den Gewässern, die das Schiff befährt, und an den Orten, die das Schiff anläuft, gelten.

§ 135. Befindet sich das Schiff in Seenot, so hat der Fahrzeugführer alles in seiner Macht Stehende zu tun, um die an Bord befindlichen Personen zu retten und das Schiff und die Ladung zu erhalten. Der Fahrzeugführer hat dafür zu sorgen, dass die Bücher und Papiere des Schiffes erforderlichenfalls gesichert werden. Er hat ferner, soweit dies möglich ist, für die Bergung des Schiffes und der Ladung zu sorgen. Er darf das Schiff nicht verlassen, solange eine begründete Aussicht auf Rettung besteht, es sei denn, es besteht ernste Gefahr für sein eigenes Leben.

Kap. 7

- geht es um Verantwortung

§ 151. Der Schiffseigner haftet für Schäden, die durch Verschulden oder Fahrlässigkeit des Fahrzeugführers, der Mannschaft, des Lotsen oder anderer Personen, die im Dienst des Schiffes tätig sind, verursacht wurden.

Unterabsatz 2. Der Schiffseigner kann von der Person, die den Schaden verursacht hat, Schadenersatz verlangen.

Bitte bemerken: Es gibt einen Unterschied zwischen dänischer und deutscher Schifffahrtsordnung – In Dänemark hat der Reeder eine größere Verantwortung, und deshalb ist der Mieter eines Ruderbootes immer der Ruderverein, und nicht der Steuermann (Carterparti) und übernimmt damit die Reederverantwortung.

Kap. 21

- handelt von Bestrafung

§ 513. Die Bestimmungen dieses Kapitels über den Kapitän gelten auch für die Person, die an die Stelle des Kapitäns getreten ist.



Die Sanktionen sind in den Abschnitten 29 und 30 des dänischen Gesetzes über die Sicherheit im Seeverkehr (LBK Nr. 1629 vom 17.12.2018) festgelegt.

2.5 Langtursreglement

§ 1 Grundsätzliches für Wanderfahrten (Langtur)

1. Diese Regeln gelten für alle Vereine, die im DFfR Mitglied sind, und jeder einzelne Vorstand ist dem DFfR gegenüber verpflichtet, diese einzuhalten.
2. Diese Regeln gelten als Minimum. Der Vorstand ist verantwortlich dafür, dass eine Ergänzung zum Wanderfahrtenreglement erstellt wird, mit Inhalten wie: Antragstellung und Bewilligung einer Wanderfahrt, Gebrauch der Rettungsweste, evtl. verschärfte Schwimmbefähigungen, Festlegung des täglichen Ruderreviers, Beschreibung der entsprechenden Bootstypen, die für eine Wanderfahrt benutzt werden dürfen usw.
3. Laut geltendem Seerecht hat jeder Vereinsvorstand als Reeder die Verantwortung für Ausbildung, Sicherheit, Ausrüstung und Instandhaltung des Bootsmaterials.
4. Sowohl das DFfR- als auch das Vereinsreglement sollten für alle Mitglieder zugänglich sein (Schwarzes Brett, Homepage).

§ 2 Definition einer Wanderfahrt

1. Jede Tour, die über das tägliche Ruderrevier hinausgeht, ist eine Langtur (Wanderfahrt).
2. Das tägliche Ruderrevier muss in den allgemeinen Satzungen eines Vereins festgelegt sein.
3. DFfR kann den einzelnen Vereinen die Änderung des täglichen Ruderreviers auferlegen.

§ 3 Ausbildung und Qualifikationen

1. Jeder Verein hat durch Ausbildung seiner Mitglieder für ein hohes Sicherheitsniveau bei Wanderfahrten zu sorgen.
2. Jeder Teilnehmer einer Wanderfahrt muss dem Verein gegenüber belegen, dass er/sie mindestens 300 m ohne Pause schwimmen und wassertreten kann. Die Schwimmprüfung muss mindestens alle drei Jahre erneuert werden.
3. Außerdem muss jeder Teilnehmende einer Wanderfahrt dem Vorstand zeigen, dass er/sie sich eine Rettungsweste im Wasser anlegen kann, wenn diese nicht während des Ruderns getragen wird. Rudernde, die eine automatische Weste verwenden, sollen mit dieser vertraut sein. Diese Weste muss beim Rudern immer getragen werden.
4. Die Erlaubnis, LStm zu sein, darf nur Mitgliedern erteilt werden, die einen entsprechenden Kurs belegt haben, der gemäß den Richtlinien des DFfR durchgeführt worden ist. Das Recht, LStm zu sein, kann nur vom Vorstand deines Vereins erteilt werden.

§ 4 Durchführung einer Langtur

1. Jeder Vereinsvorstand ist dafür verantwortlich, dass der Fahrzeugführer das LStm-Recht besitzt.
2. Der Fahrzeugführer (LStm) ist zu jeder Zeit dafür verantwortlich, dass die Regeln, Seeregeln und Seegesetze eingehalten werden.
3. Jede Rudermannschaft, die sich außerhalb des täglichen Ruderreviers, also auf Wanderfahrt befindet, muss sich über die speziellen Verhältnisse und Regeln eines Gewässers informieren, in dem gerudert wird.
4. Jedes Boot darf nur mit der Anzahl Personen bemannt sein, für die das Boot gebaut ist. Es dürfen keine Passagiere mitgenommen werden und das Boot darf nicht überbelastet werden.
5. Das Führen von Segeln ist verboten.
6. Ein Boot, das sich auf einer Wanderfahrt befindet, muss der Küstenlinie folgen, sofern es die Untergrundverhältnisse erlauben und es darf sich nicht weiter von der Küste entfernen, als dass die Mannschaft sich und das Boot bergen kann.
7. Der Fahrzeugführer hat die Pflicht, an Land zu steuern, wenn auch nur ein Mannschaftsmitglied dies verlangt und das Manöver zu verantworten ist.
8. Es ist erlaubt, Buchten, Sunde und Förden zu überqueren, wenn die Fahrt ansonsten unverhältnismäßig verlängert würde. Doch darf der maximale Abstand zur Küste 2,5 km nicht überschreiten. Solche Überfahrten dürfen nur dann durchgeführt werden, wenn die gesamte Mannschaft einverstanden ist. Wenn auch nur ein Mitglied der Mannschaft Bedenken gegen die Überfahrt hat, darf sie nicht durchgeführt werden. Der Fahrzeugführer hat in jedem Fall die volle Verantwortung.

§ 5 Material

1. Für das Wanderrudern dürfen nur Boote verwendet werden, die den Richtlinien der „Typenbeschreibung für Wanderfahrtboote“ des DFfR entsprechen. Diese Verpflichtungen entfallen auf dänischen Seen und Flüssen.
2. Wanderfahrtboote müssen immer mit einer Rettungsweste pro Person bestückt sein. Der Rettungswestentyp muss von einer relevanten Behörde der EU genehmigt sein – zusammen mit mindestens einer Schöpfkelle/einem Ösfass.
3. Jede Wanderfahrt im Ausland kann in den Booten vorgenommen werden, die im entsprechenden Land zugelassen sind.

§ 6 Ausnahmen

1. Der DFfR-Vorstand kann auf Antrag des Wanderfahrtausschusses Ausnahmen vom vorstehenden Reglement erlassen.
2. Fahrzeugführer oder Vereinsvorstand werden nicht durch eine Ausnahme von den vorstehenden Bestimmungen von ihrer Verantwortlichkeit befreit.

Überarbeitet im September 2020

Homepage

<https://roning.dk/om-dffr/viden/dffrs-love/>

Hier kann das Reglement als PDF-Datei heruntergeladen werden.



2.6 Typbeschreibung von Booten für Wanderfahrten

Typbe-
schreibung

Typbeschreibung von Booten zur Benutzung für Wanderfahrten für Rudervereine im DFfR

Typgeprüfte Boote für Wanderfahrten sind die bisherigen bekannten 2+ und 4+Wanderruderboote aus Holz oder Kunststoff unter der Voraussetzung, dass sie die folgenden Bestimmungen erfüllen:

- Bug und Heck müssen immer mit einem wasserdichten Schott versehen sein. Der Schott darf keine Keile haben (Entenschnabel), es sein denn, diese sind effektiv festgeleimt
- die Dollenstiftmitte darf höchstens 4cm außerhalb der Außenseite des Dollbords sein. die "Nordischen Langtursboote" sind davon jedoch ausgenommen
- die inwendige Höhe - gemessen an der tiefsten Stelle auf einer waagerechten Linie zwischen dem Dollbord auf Back- und Steuerbord an der Dolle Nr. 1 - muss mindestens 37 cm betragen.
- die Breite des Bootes - gemessen über die Außenseiten des Dollbords bei Dolle Nr. 1 - muss mindestens 100 cm betragen

Zusätzlich zu den obengenannten Bootstypen ist das Coastal Boot der Typen 1X, 2X, 4X+ und 4+ ein Bootstyp, den man auch für Wanderfahrten benutzen kann. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die FISA COASTAL REWING REGULATIONS, Departures from FISA Rules of Racing an related Bye Laws - TEIL IV - BOOTE UND DEREN KONSTRUKTION eingehalten werden - jedoch nicht die Bedingung des Mindestgewichtes für die drei Bootstypen.

Mindestgewicht 1X ohne Ergänzungsgewicht: 35 kg

Mindestgewicht 2X ohne Ergänzungsgewicht: 55 kg

Mindestgewicht 4X+/4+ ohne Ergänzungsgewicht: 140 kg

Obengenannte Typenbeschreibung entlässt den Verein nicht aus der Verantwortung für das Wanderrudern § 1, in dem steht:

Laut geltendem Seerecht hat jeder Vereinsvorstand eine Reederverantwortung, das heißt, Verantwortung für Ausbildung, Sicherheit, Ausrüstung und Instandhaltung des Materials.

Es können andere oder verschärfte Anforderungen für Boote im Regattareglement gelten.

Die originale Typenbeschreibung ist vom Wanderfahrtsausschuss ausgearbeitet (Oktober 1989).

- überarbeitete Fassung vom MTU, Januar 2008 (geändert von Typgenehmigung zu Typbeschreibung)
- neueste Überarbeitung von MTU bei Jahreshauptversammlung DFfR, März 2009 (Änderung betraf Wanderfahrtreglement) 16.01.2010
- redigierte Typenbeschreibung von Booten, die von Rudervereinen unter DFfR für Wanderfahrten benutzt werden können im Zusammenhang mit der Implementierung der Coastal Boote in DFfR-Regie
- beschlossen und akzeptiert vom Hauptvorstand November 2011
- redigierte Typbeschreibung von Booten, die von Rudervereinen unter DFfR für Wanderfahrten benutzt werden können im Zusammenhang mit der Implementierung der Coastal Boote in DFfR-Regie
- konkretisierung des Minimalgewichtes für alle drei Bootstypen, das sich an den aktuellen Gewichten der Typen 1X, 2X und 4X+ orientiert - alle beim Euro Diffusions (F) gebaut
- akzeptiert vom Hauptvorstand 20.02.2012

DAS MATERIAL: INRIGGER UND ZUBEHÖR

3.1 Zielsetzung

Die Vermittlung der korrekten Handhabung des Materials.

3.2 Einleitung

Der wichtigste Teil des Materials ist selbstverständlich das Boot.

Der LStm trägt die Verantwortung dafür, dass das Boot auf der gesamten Tour seetüchtig ist. Deshalb ist es notwendig, Kenntnisse über Vorbereitung, Transport und Notreparaturen zu haben.

Des Weiteren muss die restliche Ausrüstung, wie z.B. Zelte und Kochutensilien, ebenfalls geprüft werden.



3.3 Der Aufbau des Bootes

Der grundlegende Aufbau eines Inriggers geht aus den nachfolgenden Beschreibungen hervor. Aufgrund unterschiedlicher Bauweisen können Abweichungen bei Booten vorkommen. So gibt es Unterschiede zwischen Kunststoffbooten und Holzbooten. Die letzteren können wiederum entweder genietet oder geleimt sein. Dennoch ist der Aufbau der gängigsten Boote wie unten beschrieben.

Kiel und Kielschwein

Der Rumpf des Bootes besteht aus Kiel und Kielschwein, worauf die Spanten angebracht sind. Die Spanten sind mit der Außenhaut beplankt. Die unterste Planke heißt auch Kielplanke, die oberste Planke ist die Dollbordplanke. Darüber befindet sich wiederum die Reling, an der außen eine Scheuerleiste angebracht ist.

Planken

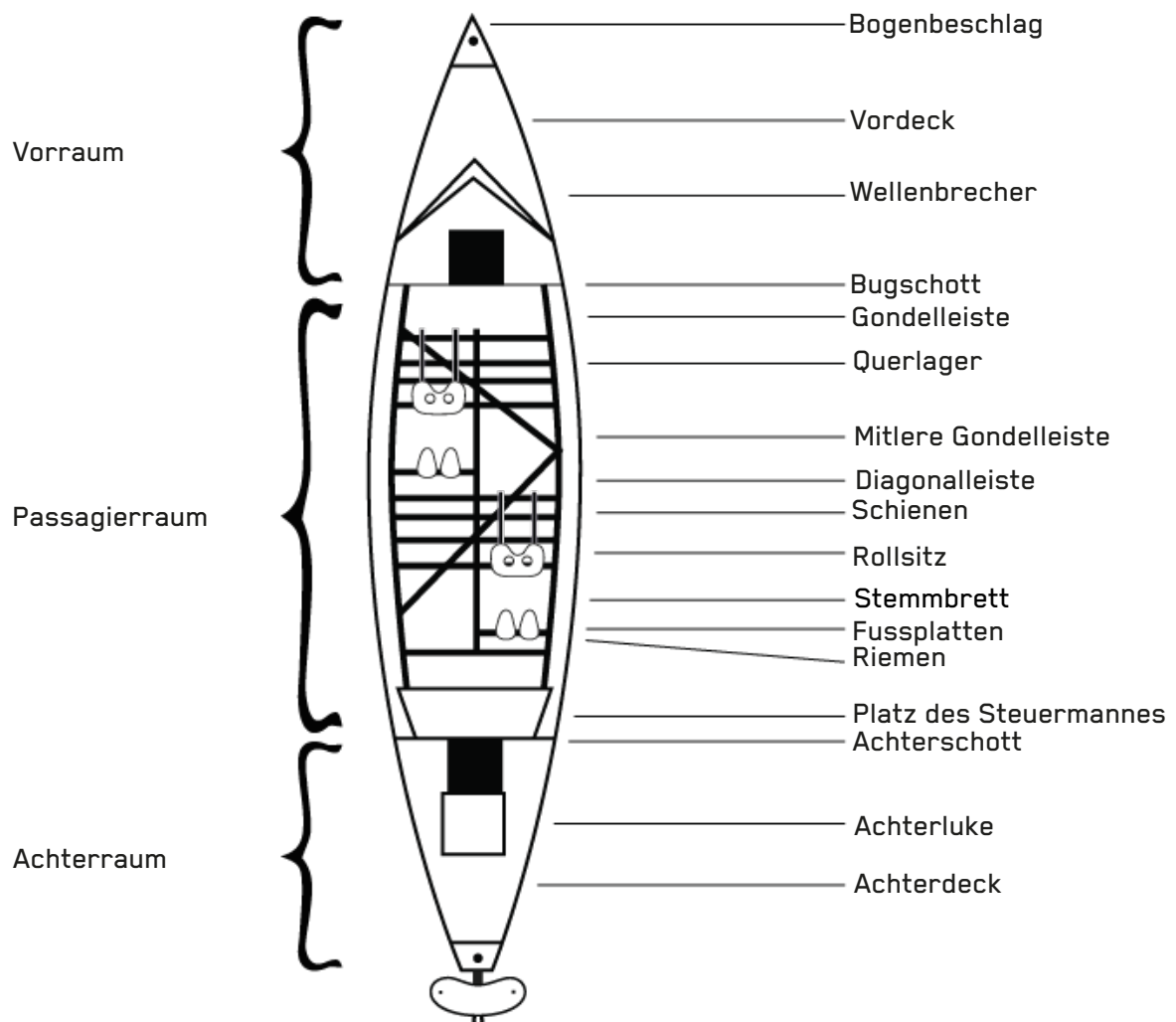
Um die Planken weiter zu versteifen, sind zwischen den Spanten Stringer (dünne Leisten) angebracht. Geleimte Boote haben keinen Stringer. Bei den Dollen sind besonders stabile Spanten eingebaut, um die Kraft aus den Riemen besser aufnehmen zu können.

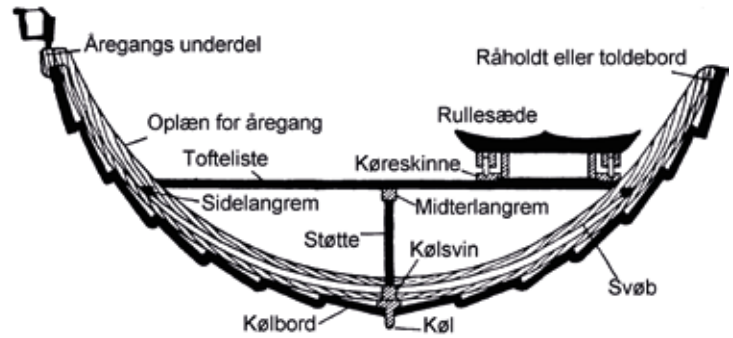
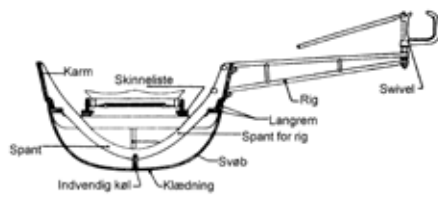
Räume

Die Boote sind in drei Abteilungen aufgeteilt; Vorraum, Sitzraum (Passagierraum) und Achterraum. Vor- und Achterraum werden vom Sitzraum durch wasserdichte Schotten getrennt.

Deck

Vor- und Achterdeck bestehen aus Kunststoff- oder Baumwollstoff oder Furnier. Flaggen- und Standerbuchsen müssen richtig befestigt sein, sodass kein Wasser in Vor- und Achterraum eindringen kann.





Inspektionsluke

Die Inspektionsluke ist zur inneren Kontrolle des Achterraumes.

Luken

Vor- und Achterluke müssen immer funktionstüchtig sein. Sie müssen des weiteren wasserdicht sein und verriegelt werden können

Wellenbrecher

Der Wellenbrecher verhindert, dass Wasser in Vor- und Passagierraum gelangt.

Gondelleisten

Die Gondelleisten (sidelangrem) geben dem Boot Steifigkeit und werden zum Heben des Bootes genutzt.

Mittlere Gondelleiste

Die mittlere Gondelleiste gibt dem Boot gleichermaßen Steifigkeit. Des weiteren bietet sie der Mannschaft einen sicheren Tritt. Die mittlere Gondelleiste ist nicht auf allen Booten durchgehend.

Querlager

Querlager und Diagonalleisten geben dem Boot weitere Steifigkeit und Stabilität.

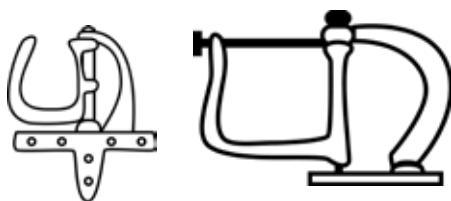
Sitze

Die Sitzanordnung besteht aus Rollstuhl und -bahnen. Die Schienen können aus rostfreiem Stahl oder Kunststoff sein.



Dollen

Die Riemen liegen in den sogenannten Dollen. Diese sind heutzutage meist aus Kunststoff, ältere Modelle sind jedoch aus Messing.



Riemen

Der Riemen wird in den Griff, den inneren Schaft, den äußeren Schaft, den Hals und das Blatt eingeteilt. Der Riemen ruht auf der Manschette zwischen dem inneren und dem äußeren Schaft in der Dolle.

Die Manschette schützt den Riemen an der Stelle, an der er in der Dolle aufliegt. Ein Klemmring sorgt dafür, dass der Riemen an seinem Platz bleibt.



Früher waren alle Riemen aus Holz, aber mittlerweile ist die Mehrzahl der Riemen aus Kohlefaser, hauptsächlich, weil Kohlefaserriemen wesentlich leichter sind.

Kohlefaserriemen dürfen nur in Verbindung mit Kunststoffdollen verwendet werden, niemals mit Metaldollen, welche die Riemen beschädigen. Dollen sind allerdings wesentlich kostengünstiger als Riemen.

Nutzt man Kohlefaserriemen in Kunststoffdollen ist Fett nicht nötig, es schadet nicht, bringt jedoch auch keinen Vorteil. Auf langen Touren bleibt oft Sand am Fett kleben und steigert den Verschleiß erheblich.

Braucht man die Riemen als Schwimmhilfe, können zwei Holzriemen drei Personen tragen, selbst wenn die Riemen Risse aufweisen.

Intakte Kohlefaserriemen schwimmen auch, haben aber weniger Auftrieb als Holzriemen. Haben Kohlefaserriemen allerdings einen Riss, sodass Wasser eindringen kann, verlieren sie ihren Auftrieb. Kohlefaserriemen gibt es in vielen Varianten, Macon und Big-Blades sind die gängigsten. Es ist jedoch wichtig, dass die Riemen zu dem jeweiligen Boot passen. Des Weiteren müssen Riemen und Trimmung an die Rudernden angepasst werden.

Das Steuer Das Steuer besteht aus Steuerblatt, dem Ruderjoch und der Steuerleine. Das Steuer wird mit Hilfe der Steuerbeschläge und dem Steuernadel am Boot befestigt.



Festmacherleinen Die Vorder- und Achterleine werden zum Festmachen des Bootes genutzt. Sie müssen richtig dimensioniert und lang genug sein (mindestens 3 Meter).

Ablassschraube Um Wasser aus dem Boot zu entfernen, verfügen die Abteilungen über je eine Ablassschraube.

3.4 Zubehör

Rettungswesten Die Rettungsweste muss von einer autorisierten Institution innerhalb der EU typengeprüft sein. Es werden aufblasbare Westen sowie Feststoffwesten benutzt. Da es sich bei den Rettungswesten um Sicherheitsausrüstung handelt, sind sie mit Sorgfalt zu behandeln. Fragt immer bei dem Verein, in dem ihr Boot leih wie die Rettungswesten funktionieren und getragen werden oder nehmt eure eigenen Rettungswesten mit.



Flaggen und Ständer	Klubstander und DffR-Flagge werden am Bug und am Heck an den dafür angebrachten Buchsen befestigt.
Bootshaken	Der Bootshaken sollte am Boot befestigt werden.
Pütz	Die Pütz (Schöpfkelle) sollte am Boot befestigt werden. Eine zweite Pütz ist empfehlenswert.
Lanterne	Gemäß den Kollisionsverhütungsregeln muss eine Lampe mitgeführt werden, wenn nach Sonnenuntergang gerudert wird. Mancherorts ist es jedoch Vorschrift eine weiße Rundumlaterne zu führen. Dies gilt z.B. im Kopenhagener Hafen wie auch auf allen deutschen Seeschiffahrtsstraßen.
Fender	Zwei Fender sind sinnvoll auf jeder Langtur. Sie verhindern eine Menge Kratzer, wenn das Boot bei einer Brücke festgemacht wird und eignen sich hervorragend zum Unterstützen des Bootes an Land.
Bootsrollen	Bootsrollen können viele Situationen erleichtern, in denen korrektes Heben des Bootes schwierig ist, insbesondere bei Landgängen an einem Strand. Darüber hinaus kann sie als Sicherheitsausrüstung verwendet werden. Eine Rolle kann ohne Probleme eine oder mehrere Personen im Wasser an der Oberfläche halten.
Anker	Ein 2½ bis 4 kg schwerer Anker ist eine hilfreiche Sache. Er ermöglicht es das Boot bei ruhigem Wetter, während der Mittagspause am Strand, im Wasser zu lassen. Dies erspart es einem das Boot an Land zu tragen und erspart dem Boot viele Kratzer.



Strandanker Manche Clubs verwenden Strandanker, um das Boot bei ruhigem Wetter am Strand zu verankern.

3.4 Tägliche Handhabung und Wartung

Der LStm überprüft die Ausrüstung zusammen mit seiner Mannschaft. Mängel werden soweit möglich unverzüglich behoben. Schäden und Mängel, die nicht sofort repariert werden können, müssen den Vereinsregeln entsprechend registriert werden.

Rollen	Kontrolle der Rollsitze: Reinigung der Rollen, Achsen und Bahnen. Bei Bedarf muss die Achse geschmiert werden.
Bahnen	Die Rollbahnen sollten nach jeder Tour gereinigt werden, die Bahnen dürfen jedoch niemals geschmiert werden . Die Enden der Rollbahnen dürfen keine scharfen Kanten aufweisen, da diese die Rudernden verletzen können.
Stemmbrett	Regelmäßig saubermachen, und den Beschlag fetten
Ablass-schrauben	Die Ablassschrauben (bundpropper) sollten ohne Mühe einzuschrauben sein. Das Gewinde sollte gereinigt und bei Bedarf geschmiert werden.
Dollen und Riemen	Messingdollen dürfen keine scharfen Kanten aufweisen, da diese die Riemen beschädigen können. Verschlossene Dollen, die aufgrund des Verschleißes den Riemen nicht mehr halten können, müssen zusammengebogen werden. Kunststoffdollen werden auf Verschleiß und Mängel an den Bügeln kontrolliert. Bei Verwendung von Messingdollen werden die Riemen immer am Klemmring vor der Tour gefettet. Die Dollen und Riemen sollten nach jeder Tour von Riemenfett gereinigt werden. Stelle sicher, dass der Klemmring festsitzt.
Deck	Die Decks werden auf Löcher hin überprüft und bei Bedarf mit Gewebeband repariert.

Luken	Bedenke, dass die Luken ein Teil der Sicherheitsausrüstung sind und deshalb zu jeder Zeit funktionsfähig und wasserdicht sein müssen.
Steuer	Inspiziere das Steuer auf eventuelle Risse. Die Steuerleine und der Steuerbeschlag müssen fest am Steuer sitzen.
Festmacherleinen	Die Leinen müssen korrekt am Boot angebracht sein. Stelle sicher, dass die Enden der Leinen nicht ausfransen.
Rettungswesten	Die Rettungswesten werden auf Löcher, Risse und defekte Nähte kontrolliert. Gurte und Schnallen werden überprüft. Bei aufblasbaren Rettungswesten muss auch die Gaspatrone kontrolliert werden
Richtiges Heben	Es ist wichtig zu beachten, dass die Boote nur an den Gondelleisten, sowie vorn und achtern unterm Kiel angehoben werden dürfen. Ein Inrigger ist dafür konstruiert, Wasserdruck von außen standzuhalten. Heben wir ein Boot, so wirken ganz andere Kräfte und man kann dem Boot dabei sehr schaden, wenn man es an den falschen Stellen anfasst. Ein Inrigger kann unter dem Kiel angehoben werden, dies macht man häufig, wenn ein Boot verladen wird oder es in ein höheres Regal gelegt wird. Wird ein Boot einfach von A nach B getragen, so sind mindestens 3 Personen nötig, besser sind aber noch mehr. Ein Ruderer trägt die Spitze, die anderen beiden greifen rechts und links am Steuersitz die Gondelleisten. Diese Verteilung ist sinnvoll, da die Boote hinten viel schwerer sind als vorne. Weitere Träger greifen ebenfalls die Gondelleisten möglichst weit hinten. Über rückenfreundliches Tragen informiert Kapitel 14.
Unterstützung	Wenn ein Boot an Land abgelegt wird, muss es an den Schotten abgestützt werden. Es darf niemals allein auf der Mitte des Kieles liegen! Wenn ein Boot in einen Bootswagen gelegt wird, liegt es auf den Schotten auf. Man unterstützt das Boot mit den Materialien, die man zur Verfügung hat. Es eignen sich Fender oder auch die Bodenbretter, die man unter den Dollen befestigen kann.
Weste trocknen	Nach jeder Tour muss die Ausrüstung an ihren Platz zurückgebracht werden. Sind die Rettungswesten nass geworden, müssen diese an einem dafür geeigneten Platz getrocknet werden.

3.6 Sicherheit und Kontrolle vor der Tour

Der Steuermann hat die Pflicht vor Antritt der Tour den Zustand des Materials zu kontrollieren.

- Sitze und Schienen werden auf Verschleiß kontrolliert, mangelhaftes Material wird ersetzt.
- Es lohnt sich immer Trimmung und Zustand der Riemen zu kontrollieren.
- Die Steuerleine muss so lang sein, dass der Steuermann sie leicht bedienen kann.
- Die Festmacherleinen müssen ordnungsgemäß am Boot befestigt sein.
- Die Länge sollte mindestens 3m betragen. Das Tauwerk muss korrekt dimensioniert sein und darf keine nennenswerten Beschädigungen aufweisen. Das Ende muss betakelt oder verschmolzen sein, um Ausfransen zu vermeiden.
- Verfügt das Boot über eine Inspektionsluke, muss diese dicht sein.
- Vorder- und Achterluke müssen zu jeder Zeit wasserdicht und voll funktionsfähig sein. Die möglichen Inspektionsluken sind verschlossen.
- Die Schotten und Decks werden auf Dichtigkeit geprüft.
- Das Ösfass (gerne auch zwei) ist am Boot befestigt.
- Beschläge, Schrauben usw. sind angezogen.
- Riemen und Boot werden auf Schäden geprüft.
- Die Rettungswesten werden kontrolliert.
- Denkt an eine Laterne.

Beispiele für Mängel, die die Seetüchtigkeit des Bootes beeinträchtigen.
Diese Mängel können die Ursache dafür sein, dass die Luke unbeabsichtigt aufgeht, oder bei einer Kenterung verschwindet.



Defekter Sperrkeil



Der alte Flügelbeschlag muss nachgespannt werden.
Diese sind oft zu lose.

3.7 Transport des Bootes

Korrektes Tragen des Inriggers: Dies wird in Kapitel 15 erläutert, bitte unbedingt lesen!

Zum Transport von Booten empfiehlt sich ein Bootsanhänger.

Je nach Anhängervariante müssen die Boote entweder hängend oder liegend, Kiel oben oder aufrecht festgezurt werden. In jedem Fall ist es wichtig, dass die Boote genügend Auflagefläche haben und ausreichend festgezurt werden.

Während des Transportes darf kein Gepäck oder Ähnliches im Boot aufbewahrt werden!

Transport
auf dem Kiel

Wird das Boot auf dem Kiel stehend transportiert, muss es an den Schotten aufliegen. Auf keinen Fall darf das Gewicht des Bootes nur auf der Mitte des Kieles ruhen.



Alle losen Teile (Bodenbretter, Steuer, Rettungswesten, Stemmbretter, Flagge, Ständer, u. a.) werden in Vor- und Achterraum verstaut, wonach die Luken geschlossen werden.

Lose Luken (Luken ohne Schiene), sollten mit Gewebefixierung gesichert werden, sodass sie sich während des Transportes nicht lösen können.

Rollsitze werden mit den Stemmbrettriemen oder einfach mit Kabelbinder festgemacht, sodass sie sich nicht bewegen können.

Bewegliche Dollen werden gleichermaßen mit einem Stück Schnur oder Tape befestigt. Die Riemen werden im Seitenraum festgezurt oder separat im Trailer transportiert.

Die Ablassschrauben werden entfernt, sodass sich im Falle eines Regenschauers kein Wasser im Boot sammeln kann.

Das Boot wird mit Spanngurten am Trailer befestigt. Notfalls eignen sich Festmacherleinen oder anderes Tauwerk zum Befestigen des Bootes.

Es empfiehlt sich das Boot an vier Punkten zu befestigen. So sollte man die Gurte an der Gondelleiste beim Vor- und Achterschott befestigen. Die Gurte sollten so am Trailer angebracht sein, dass die Last rechtwinklig zur Auflage ist.

Aus Sicherheitsgründen sollte ein weiterer Gurt, der am hinteren Teil des Trailers und am vorderen Ende des Bootes befestigt wird, angebracht werden. Die Aufgabe dieses Gurtes ist es, das Verrutschen des Bootes bei einer Bremsung zu verhindern.

Die Kiel oben

Soll das Boot Kiel-oben transportiert werden, geschieht dies im Großen und Ganzen auf die gleiche Weise wie oben beschrieben. Jedoch ist zu beachten, dass lose Gegenstände nicht in Vor- und Achterraum verstaut werden dürfen, da sie ansonsten das Deck beschädigen könnten. Gleichermäßen sollten die Riemen nicht im Boot sondern direkt am Trailer befestigt werden.



Kontrolle unterwegs

Gelegentliche Kontrollen während des Transportes sind unumgänglich, da Gurte und Tauwerk durch die Belastung recken. Des Weiteren können Gurte verrutschen und sich durch Bewegung während der Fahrt losarbeiten.

Alle losen Enden müssen vor der Abfahrt befestigt werden. Des Weiteren ist es wichtig sicherzustellen, dass Gurte und Taue nicht am Boot scheuern. Schwämme und Lappen eignen sich als Unterlage, um Schäden zu vermeiden. Werden mehrere Boote auf dem Trailer transportiert, muss gewährleistet sein, dass sich die Boote nicht gegenseitig beschädigen, auch hier wirken ein paar alte Lappen Wunder.

Allgemein

Der Anhänger muss in einem guten Zustand sein. Bremsen, Lichter, Kupplung und Reifen sowie Reifendruck sollten überprüft werden. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob für die transportierten Boote eine geeignete Versicherung vorliegt.

Original- papiere

Ist ein Anhängerführerschein erforderlich, ist dieser mitzunehmen. Bei einer Fahrt im Ausland sind die originalen Zulassungspapiere (Kopien werden nicht akzeptiert) und die Versicherungspapiere mitzunehmen. Es ist wichtig, vor Antritt der Fahrt herauszufinden, welche Papiere erforderlich sind. B/E: Bei Fahrten mit Trailer sind die Regeln bezüglich des Anhängerführerscheins (Klasse B/E) und die hiermit verbundenen Gewichtsbeschränkungen zu beachten. Es ist wichtig zu beachten, dass Anhängertransport nichts für Anfänger ist!

Stützlast

Der Anhänger muss korrekt beladen werden, d.h. die Boote müssen so platziert werden, dass die Stützlast korrekt ist (50kg – max. 100kg).

Der Transport muss zu jeder Zeit in Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen geschehen, im Zweifelsfall sollte die Polizei zu Rate gezogen werden.

Ersatzrad und Wagenheber sollten unbedingt mitgenommen werden.

3.8 Andere Transportarten

In manchen Fällen steht kein Anhänger zur Verfügung. Dies kann z.B. der Fall sein, wenn eine Tour aufgrund von Schäden oder schlechtem Wetter abgebrochen wird.

In solchen Situationen kann der Rudernde auf andere Transportmittel, wie LKW, Motorboot oder Ähnliches, angewiesen sein, um sein Boot zu bewegen. Hier gelten jedoch die gleichen Regeln wie beim Transport auf einem Anhänger: Das Boot muss genügend Auflagefläche haben und gründlich festgespannt werden.



Da weiteres Rudern aufgrund des kräftigen Windes unmöglich war, musste ein "Taxi" angeheuert werden, um das Boot zurück zum Festland zu bekommen

3.9 Unterwegs

Während der Tour ist es wichtig, das Boot auf Schäden hin zu untersuchen. Des Weiteren muss das Boot gesäubert, Bodenbretter müssen von Sand und Dreck befreit und Abfall muss entfernt werden.

Nasse Rettungswesten und Flaggen sollten getrocknet werden. Werkzeuge und Ersatzteile sind unbedingt mitzunehmen!

So kann man es machen.

Hier hat das Boot eine passende Werkzeugtasche mit den nötigen Ersatzteilen und Werkzeugen.



Werkzeug

Hat das Boot keine passende Werkzeugtasche, empfiehlt es sich folgende Werkzeuge mitzunehmen:

- Wasserfestes Gaffa-Tape
- Kabelbinder
- Hammer
- Schraubendreher in unterschiedlichen Größen
- Kreuzschlitzschraubendreher in unterschiedlichen Größen
- Engländer
- Ahle
- Taschenmesser
- Eine kleine Säge
- Araldit (2-Komponenten-Leim)
- Glasfaser Reparaturset, wenn man in einem GFK-Boot unterwegs ist
- Schmierfett für Holzriemen
- Schmiergelpapier

Ersatzteile

Des Weiterem empfiehlt sich die Mitnahme ausgewählter Ersatzteile auf Mehrtagestouren

- Rollen
- Dollen
- Splinte
- Klemmringe
- Leinen
- Fußriemen
- Sitz
- Schrauben, Bolzen und Muttern
- Extra Ablassschraube in der richtigen Größe
- Draht
- Eine kleine Dose Lack und ein Pinsel
- Etwas Schleifpapier
- Schnur

Gute Ratschläge:

- Es ist wichtig, dass der LStm mit den gängigsten Reparaturen, wie z.B. dem Auswechseln einer Dolle, einer Rolle oder eines Klemmrings, vertraut ist.
- Als Grundregel sollte man Land anlaufen, bevor eine Reparatur vorgenommen wird.
- Gibt es Probleme mit einer Dolle, kann der Riemen provisorisch mit einer Leine befestigt werden.
- Löcher in Vor- und Achterdeck werden mit Gewebepapier geflickt, kleine Löcher oder Risse in der Beplankung können ebenfalls mit Gewebepapier abgedichtet werden.



Der Riss ist lokalisiert



Ein Stück Pappe, Holz oder der Teil eines Fahrradschlauches wird zum Abdecken des Risses verwendet.



Die Ecken werden mit Gewebepapier fixiert.



Die gesamte Reparatur wird mit Gewebepapier abgedeckt.



Von innen wird der Riss gleichermaßen mit Gewebepapier zugeklebt.

3.10 Das Boot an Land

Es ist wichtig zu beachten, dass die Boote nur an den Gondelleisten, sowie vorn und achtern am Kiel angehoben werden dürfen.

Möchte man das Boot alleine lassen, wird es vorher an Land gebracht. Hierbei ist zu beachten, dass das Boot so weit vom Wasser entfernt liegen muss, dass es selbst bei Hochwasser nicht vom Wasser erreicht werden kann (Spülsaum).

Lose Gegenstände werden in Vor- und Achterraum verstaut.

(Ständer, Flagge, Rettungswesten, Bootshaken, Steuer, möglicherweise Sitze und Stemmbretter).

Damit Regenwasser ablaufen kann, werden die Ablassschrauben entfernt.

Muss das Boot für einen längeren Zeitraum unbeaufsichtigt bleiben, ist es ratsam, einen Zettel zu hinterlegen. Es sollten Verein, Kontaktperson, Adresse und Telefonnummer sowie der Grund, weshalb das Boot zurückgelassen wurde, angegeben werden.

Das Boot muss an den Schotten mit Fendern oder anderen vorhandenen Gegenständen gestützt werden und darf niemals nur mit der Mitte des Kiels aufliegen.

Es muss gewährleistet sein, dass das Boot während der Abwesenheit der Mannschaft niemanden stört.

3.11 Gemeinsame Ausrüstung

Der Tourleiter hat des Weiteren die Verantwortung für die gemeinsame Ausrüstung, die während der Tour benutzt wird.

Die gemeinsame Ausrüstung kann alles sein, von einem Zelt, Gaskocher oder Trangia, Töpfen, Pfanne, Wasserkarister, Verbandskasten, Proviantkasten bis hin zum kleinen Pfadfinderspaten.

Gaskocher oder Trangia sowie andere Kochutensilien sollten vor Antritt der Tour kontrolliert werden.

Es ist zu beachten, dass defekte Kocher gefährlich sein können. Unbedingt die Sicherheitshinweise des Herstellers beachten!

Zelte sollten vor der Tour auf Schäden hin überprüft werden. Die Anzahl der Heringe und Stangen sollte überprüft werden. Es ist eine gute Idee, Zelte vorher einmal aufzubauen.

Wasserbehälter müssen vor Antritt der Tour gereinigt werden, sie dürfen niemals zum Aufbewahren giftiger Flüssigkeiten (Benzin, Spiritus, etc.) verwendet werden.

Gleichermaßen sollte das Mischen zuckerhaltiger Getränke nicht im Wasserkarister vorgenommen werden, da sich sonst leicht Schimmel bilden kann.

Der Wasserkarister ist kein Sitz! Die meisten Exemplare halten das Gewicht einer Person nicht über einen längeren Zeitraum aus.

Es ist wichtig, Wasserbehälter als Teil der Sicherheitsausrüstung zu sehen, da Wassermangel an einem heißen Sommertag zum Hitzschlag oder Sonnenstich führen kann. Im schlimmsten Fall kann dies sogar zum Tode führen.

Der Verbandskasten muss auf seine Vollständigkeit hin überprüft werden. Zu beachten ist auch das Haltbarkeitsdatum des Inhalts. Da der Verbandskasten wasserdicht sein muss, ist auch der äußere Zustand des Kastens von Bedeutung. Ein Kintersack kann zum Aufbewahren eines nicht wasserdichten Kastens verwendet werden.

3.12 Heimkehr

Boot und Bodenbretter werden gereinigt, gespült und abgetrocknet. Das Boot wird mit offenen Luken und Inspektionsluken auf seinen Platz gestellt. Riemen werden gesäubert und auf ihren Platz gelegt, Holzriemen werden darüber hinaus von Fett befreit.

Zelte und Rettungswesten werden zum Trocknen aufgehängt.

Eventuelle Schäden werden unmittelbar nach der Ankunft repariert, ist dies nicht möglich muss der Schaden nach den Regeln des Vereins gemeldet werden.

Wurden unterwegs Teile des Verbandskastens oder des Ersatzteillagers gebraucht, muss der Inhalt aufgestockt werden.



DIE PLANUNG EINER WANDERFAHRT

4.1 Zielsetzung

Den Teilnehmenden das Wissen zu vermitteln, wie eine Wanderfahrt zu planen und durchzuführen ist.

4.2 Einleitung

Wenn du an den Begriff Wanderfahrt, oder eine neue Wortschöpfung – Erlebnisfahrt, denkst: Was stellst du dir darunter vor, und wie willst du gerne rudern?

Magst du lieber traditionelle Wanderfahrten mit Zelt und Gaskocher etc., oder lieber eine Erlebnisfahrt, bei der ihr weit rudert und doch offen seid für diverse Abenteuer in der Natur oder lieber auf einem Kanal in einer Großstadt?

Es könnte auch sein, dass ihr lieber an einer Marathonregatta teilnehmen möchtet. Diese werden seit 2020 an verschiedenen Orten im Land organisiert. Mehr darüber findest du auf roning.dk. Vielleicht wäre eine Gemeinschaftsfahrt mit mehreren Booten eher etwas für dich? Das kann auch sehr schön sein.

Falls Du doch mehr zum Extremen neigst, kannst Du es ja mal mit Marathonrudern versuchen. Das ganz extreme ist dann eine Atlantiküberquerung, die allerdings nicht unter DffR Regie durchgeführt wird.

Vielleicht ist es auch dein Ziel, Dänemark mit einem Ruderboot zu umrunden? Oder vielleicht doch nur ein wenig über dein tägliches Ruderrevier hinaus rudern.

Eine Wanderfahrt kann einfach zu organisieren sein. Im Allgemeinen ist es nur erforderlich, dass drei Personen ein Boot nehmen und außerhalb des täglichen Ruderreviers rudern. Ganz einfach, doch auch hier hat man schon ein Boot gewählt, eine Mannschaft zusammengestellt, einen Treffpunkt vereinbart, Verhältnisse im Ruderrevier unter Berücksichtigung des Wetters eingeschätzt und vielleicht sogar an Verpflegung gedacht.

Der Bedarf für eine detaillierte und durchgängige Planung steigt mit der Komplexität der Tour. Die Erfahrung und Wünsche der Mannschaft, Besonderheiten des Ruderreviers, Zeitpunkt in der Saison, Größe der Gruppe, Dauer der Fahrt und Entfernung und auch der Wunsch nach Flexibilität sind Faktoren, die Bedeutung haben.

4.3 Wünsche, Finanzen, Fertigkeiten

Wie bereits erwähnt, musst du mit dir und der Mannschaft herausfinden, was ihr wollt, was ihr euch vorstellt, wie die Finanzlage ist und wie es um eure Fähigkeiten bestellt ist.

Miteinander
funktionieren

Nachdem ihr entschieden habt, wo ihr hinfahren wollt und was es kosten soll, solltet ihr herausfinden, ob ihr als Mannschaft überhaupt zusammenpasst. Das könnt ihr anhand einer Tages- oder Wochenendtour überprüfen. Dazu sollte das Wetter nicht zu gut sein, da das wahre Wesen eines Menschen vermutlich erst dann zutage tritt, wenn es regnet, windig und ein wenig kalt ist.



Vieles kann man bei gutem Wetter ertragen, doch Situationen verändern sich schnell, wenn das Wetter schlechter wird. Wenn es bei einer solchen Fahrt klappt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass sie später auch bei einer Urlaubsfahrt funktioniert.

Respekt und Freundschaft Viele haben erkannt, wie wichtig es ist, dass die ganze Mannschaft im Hinblick auf Psyche, Temperament usw. einigermaßen zusammen passt. Aber man kann mit gegenseitigem Respekt vieles erreichen und viele Rudernde haben Freundschaften fürs Leben geschlossen.

Arbeitsteilung, Rollen und Verantwortung Der verantwortliche LStm muss vorher benannt werden. Wer ist Fahrtenleiter, falls mehrere Boote unterwegs sind? Wie sollen die anderen Aufgaben aufgeteilt werden z.B. Kochen und Zeltaufbau? Wer kümmert sich um Dinge wie Reservierungen, Bezahlung, Vereinbarungen etc.?

Planung, Fakten sammeln Sobald du herausgefunden hast, mit wem du rudern möchtest, dann plane die Fahrt mit der Mannschaft. Findet heraus, wie ihr dort hinkommt, wo ihr beginnen möchtet und in welchem Ruderrevier ihr rudern wollt. Informiert euch über das Gebiet anhand von See- und Landkarten, touristischen Broschüren, dem Internet und vielleicht auch Reisebeschreibungen von anderen Ruderern.

Toleranz und Grenzen Bedenke, dass eine Wanderfahrt mit Boot und Zelt eine sehr intime Form des Urlaubs darstellt, und man sich sehr nahekommt. Hier wird deine Toleranzgrenze getestet. Das ist natürlich auch von der Dauer der Fahrt abhängig.

4.4 Unterkunftsmöglichkeiten

Überlege vor der Tour, ob ihr euch für eine Unterkunft in einem Haus oder im Freien entscheiden wollt. Eine Unterkunft in einem Haus bietet mehr Komfort, weniger Zeit für den Aufbau des Lagers und einen schnelleren Start am Morgen. Diese Faktoren sind besonders wichtig für Touren in der Nebensaison und wenn langen Tagesausflügen geplant sind. In stadtnahen Gebieten kann es schwierig sein, Zeltplätze zu finden, so dass auch in diesem Fall die Möglichkeit einer überdachten Unterkunft in Betracht gezogen werden muss. Im Sommer wird die überwiegende Mehrheit der Fahrten mit einer Kombination von Unterkunftsarten durchgeführt - Ruderclubs/Sommerhäuser, Campingplätze und Naturcampingplätze.

Rudervereine Auf roning.dk findet ihr eine Übersicht über die Websites der dänischen Rudervereine. Die Kontaktinformationen sind nicht immer auf dem neuesten Stand, daher ist es ratsam, den Ruderverein vor Antritt der Reise zu kontaktieren. Es kann auch sein, dass die genannte Person während des Zeitraums im Urlaub ist. Oft kann auch die Kontaktperson vor Ort mit Informationen weiterhelfen.

Auch wenn man nicht damit rechnet, in einem Ruderklub zu übernachten, ist es doch immer besser zu wissen, wo der nächste sich befindet. Es kann auch sein, dass man Zugang zu einer Werkstatt braucht, um kleine Reparaturen durchzuführen.

Im Ausland kann man entsprechende Informationen über <http://maps.google.com> finden (suche nach „Boathouses“).

Zelt- und Campingplätze Informationen über Naturcampingplätze findet ihr auf der Website der dänischen Naturschutzbehörde naturstyrelsen.dk. In der Beschreibung wird angegeben, ob der Platz von der Wasserseite aus zugänglich ist. Zusammen mit einer topografischen Karte (Karte mit Tiefenangaben) könnt ihr feststellen, wie man von der Wasserseite aus herankommt. Evtl. ist der Platz nur für Seekajakas geeignet.

Viele Campingplätze geben auf ihren Homepages die GPS-Koordinaten an, die das Auffinden der Plätze vereinfachen.

Der dänische Hafenlotse gibt Auskunft über Parkplätze und ob die Häfen ggf. einen Platz haben, wo man sein Zelt aufschlagen darf. Der Hafenlotse deckt auch einen Teil Schwedens und Norddeutschlands ab.

Außerhalb bebauter Flächen können Kartenstudien hilfreich sein, um mögliche Übernachtungsmöglichkeiten zu finden. In den Schären sollte man z.B. nach geschützten Buchten ohne Terrainerhebungen suchen, gern mit Schilf, da dort die Boote geschützt liegen. In Dänemark sollte man vor allem darauf achten, dass es einen Strand zum Anlanden gibt, der weit genug von bebauten Flächen entfernt ist.

Will man seine Reise sehr flexibel gestalten, dann sammelt man alle diese Informationen auf einer Karte, die mit einer Liste mit diversen Kontaktpersonen komplettiert wird.

Denkt in Schweden daran, dass das "Allemandsretten" nur für kleine Gruppen gilt, fragt also unbedingt vor Ort nach.



4.5 Boote

Vor der Fahrt muss die Leihe der Boote entweder mit dem eigenen Klub, dem Gastverein oder DFfR abgesprochen werden. Informationen über die ausgelagerten Boote des DFfR findet man unter roning.dk.

Außerdem haben "Die Dänemarkfahrer" ausgelagerte Boote in Dänemark und Norddeutschland. Siehe Homepage: <http://www.daenemarkfahrer.de>

Transport der Boote

Sollen die Boote transportiert werden, muss man nicht nur ein geeignetes Auto mit Anhängerkupplung beschaffen, sondern auch einen Trailer. Ihr solltet auch überprüfen, ob das Fahrzeug für das Gesamtgewicht des Bootsanhängers einschließlich der Boote zugelassen ist und ob der Fahrer den entsprechenden Führerschein besitzt. Die gesetzlichen Vorschriften für das Fahren mit Anhängern und den Führerschein für Anhänger sind zu beachten. Für den Bootstransport sollte eine Transportversicherung abgeschlossen werden. (Anm. d. Übersetzers – Generell ist zu klären, wie die Boote versichert sind und ob Transportschäden ggf. mitversichert sind. – Dies ist z.B. bei Versicherungen der Fa. Fester der Fall). Bootstransporte müssen immer mit dem Verein, dem das Boot gehört, abgesprochen werden, einschließlich der Höhe der Versicherungssumme für das Boot. Siehe dazu auch den Abschnitt über Versicherungen im Kapitel 2.3.

Fast alle östlichen Länder verlangen, dass Zolldokumente auf den Booten mitgeführt werden, und einige Länder, wie die Ukraine, verlangen, dass die Boote ein offizielles Bootspapier (Registrierung) haben. Der DFfR kann euch dabei helfen, dafür zu sorgen, dass dies ausreichend offiziell aussieht (Anm. d. Übers. s.a. <https://skipper.adac.de/bootskennzeichen/>). Wenn ihr in speziellere Länder reist, ist es eine gute Idee, die Bescheinigung offiziell zu beantragen. Das Beladen eines Anhängers ist in Abschnitt 3.7. beschrieben.

4.6 Ausrüstung

Hier geht es sowohl um das persönliche Equipment als auch um gemeinsam genutzte Ausrüstungsgegenstände wie Werkzeug, Ersatzteile, Erste-Hilfe-Kasten und evtl. Campingausrüstung. Ein guter Tipp ist es, die Sachen in kleine Taschen zu packen, anstatt große Taschen und Rucksäcke. Kleine Taschen sind im Ruderboot leichter zu verstauen. Es ist auch eine gute Idee, Kleidung, Schlafsack o.ä. in sog. Dry-Bags, die es in verschiedenen Größen gibt, wasserdicht zu verpacken.

Das Boot
beladen

Beim Beladen des Bootes achtet man darauf, dass das Boot im Gleichgewicht bleibt. Der Bug sollte nicht zu tief in die Wellen eintauchen. Deshalb werden leichte Gegenstände wie Schlafsäcke und Isomatten oft im Bugraum verstaut. Gegenstände, die eher benötigt werden, wie Wasserschuhe, Regenkleidung und Essgeschirr, sollten leicht zugänglich sein.

Es kann eine gute Idee sein, einen gefüllten Wasserkarner als "Gegengewicht" einzusetzen. Dieser Karner sollte leicht zugänglich sein, damit man bei wechselnden Winden und Wellen den zusätzlichen Ballast leicht im Boot verschieben kann.

4.7 Route und Entfernungen

Grundlegend unterscheidet man zwischen folgenden Arten von Fahrten:

- A-B-(A)
- Rund um "etwas"
- Boote tauschen
- Standquartier
- Hier und da
- Luxusfahrten

Diese verschiedenen Arten haben alle ihre Vor- und Nachteile, die zusammen mit den Informationen über Wind und Wetter im entsprechenden Revier mitbestimmen, wie die Tour verläuft.

A-B-(A)

Eine klassische Tour, bei der man auf Hin- und Rückfahrt die gleiche oder fast die gleiche Strecke rudert. Während der Tour wird man oft die Unterkunft wechseln. Falls man nicht die ganze Strecke wieder zurückrudern möchte, kann man natürlich auch nach Hause „trailern“.

Daher ist es gut, wenn man weiß, wo man einen entsprechenden Trailer inkl. Fahrer und Auto leihen kann, auch dann, wenn man ursprünglich nicht geplant hatte, zu „trailern“.

Rund um
"Etwas"

Falls man es schafft, ganz um etwas herum zu kommen, kann man sicher sein, dass man täglich neue Aussichten genießt und wenn Ausgangs- und Zielort ein Ruderverein sind, entfällt auch jeglicher Bootstransport. Ein Nachteil ist, wie bei den A-B-Fahrten, dass man oft die Unterkunft wechselt und Zeit braucht, um die Boote zu be- und entladen. Falls man nicht mehr weiterkommt, ist man auf einen Bootstransport angewiesen.

Boote
tauschen

Eine Variante der klassischen Tour ist, dass jeder von seinem Verein aus startet, man sich in der Mitte trifft, und dann die Boote getauscht werden. Danach setzt man die Fahrt fort und jedes Boot kehrt in "seinen" Verein zurück. Falls ihr diese Variante wählt, spricht bitte mit den jeweiligen Vereinen, damit die entsprechenden Leute Bescheid wissen, dass die verantwortlichen LStm wechseln.

Standquartier

Da man immer am gleichen Ort übernachtet, entfällt das ständige Wechseln der Unterkunft und somit auch das Be- und Entladen. Da man kein bestimmtes Ziel erreichen muss, kann man auch die Tagesetappen flexibler planen.

Hier und da,
wie der Wind
weht.

Das ist eine sehr flexible Form der Wanderfahrt meist mit nur einem Boot, damit man spontanere Entscheidungen treffen kann. Man nutzt die sich bietenden Gelegenheiten und nimmt die Dinge, wie sie kommen. Man besucht Restaurants, besichtigt Sehenswürdigkeiten übernachtet an den schönen Orten oder rudert nur bei Rückenwind und Sonnenschein. Je besser man die Gegend kennt, desto einfacher ist es, flexibel und spontan zu sein um die Fahrt unterwegs an die Verhältnisse anpassen zu können.

Luxus- oder
Komfort-
fahrten
Tagesdi-
stanzen

Eine Wanderfahrt kann auch so organisiert werden, dass man ausschließlich in Rudervereinen, Jugendherbergen, Hotels usw. übernachtet.

Die Vorstellung über die optimale Tagesstrecke ist von Person zu Person unterschiedlich je nachdem, wie sehr das Rudern im Vordergrund steht oder evtl. Besichtigungen und Aktivitäten an Land. In Dänemark kann man als Ausgangspunkt für eine Tagesdistanz ca. 6 km. pro Stunde zu Grunde legen. Dazu rechnet man 2 Stunden für die Mittagspause, falls man diese an Land verbringt. In der Regel wird die Mittagspause dann eingeplant, nachdem man die Hälfte der geplanten Strecke zurückgelegt hat. Eine Tagesstrecke von 30 Kilometern bedeutet: $30/6 + 2 =$ ein 7-stündiger Ruhe-(Arbeits-)Tag. Das ist nur eine Annäherung, die sowohl Zeit zum Umziehen, Zeit für leichten Gegenwind und – Wellen mit einkalkuliert, so dass die Wahrscheinlichkeit groß ist, innerhalb der vorgesehenen Zeit anzukommen. Bei einer größeren Fahrt sollte ein Ruhetag einplant werden, vorzugsweise am dritten oder vierten Tag, wenn sich eine gewisse Müdigkeit eingestellt hat. In jeder Hinsicht ist es gut, einen extra Tag zu haben, falls die Wetterverhältnisse eine Weiterfahrt nicht zulassen.

4.8 Rudern bei Nacht

Zwei Gründe für das Rudern bei Nacht:

Der eine Grund ist, dass ihr dazu gezwungen seid: Tagsüber gab es zu viel Wind und jetzt bei Nacht herrscht Flaute oder die Bewältigung der Ruderstrecke hat länger gedauert als erwartet.

Der zweite Grund ist, dass ihr Lust dazu habt: Rudern bei Nacht ist möglich, und in einer schönen Sommernacht auf dem Wasser zu sein, ist ein tolles Erlebnis. Es könnte eine Fahrt auf eurem örtlichen Gewässer sein, vielleicht eine Mondscheinfahrt. Es könnte auch eine Fahrt entlang der Küste sein, wenn ihr das Glück habt, in einem der Rudervereine zu sein, die in einem Gebiet mit vielen kleinen Häfen ansässig sind. Vielleicht rudert ihr in einem Revier in der Nähe einer größeren Stadt: die Küste bei Nacht vom Meer aus zu sehen ist etwas Besonderes. Oder macht eine Fahrt auf einem der vielen Seen und Flüsse Dänemarks. Auch die Morgendämmerung zu erleben und zu sehen, wie die Natur erwacht ist großartig.

Sei dir darüber im Klaren, dass das nächtliche Rudern besondere Anforderungen stellt.

Lichterführung

Boot und Mannschaft müssen für andere sichtbar sein, daher brauchen Sie Licht am Boot. Nach den Regeln der KVR müssen wir, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ein weißes Licht gebrauchsfertig zur Hand haben und zur Vermeidung eines Zusammenstoßes rechtzeitig zeigen. An einigen Orten (Anm. d. Übers.: im Geltungsbereich der SeeSchStrO.) gibt es strengere Anforderungen für eine fest installiertes weißes Rundumlicht, mit einer Tragweite von 2 Seemeilen (1 Seemeile = 1,852 km). Man benötigt auch noch zusätzlich Licht, um z.B. die Karte zu lesen.

Karte und
Kompass/GPS

Ob aus dem einen oder anderen Grund, Nachtrudern muss sorgfältig mit Karte und Kompass/GPS geplant werden. Ihr müsst wissen, wie ihr navigiert. Die meisten von euch werden feststellen, dass ihre Sinne in der Nacht geschärft sind. Ihr werdet feststellen, dass es in der Nacht schwieriger ist, Entfernungen zu beurteilen.

Wind der Nacht In der Regel lässt der Wind in der Nacht nach, und beim Nachtrudern kann man einige Ruderkilometer wieder aufholen. Bei Wind ist es keine gute Idee, nachts zu rudern. Es ist schwierig, die Wellen in der Dunkelheit zu beurteilen.

Nachtsicht Die beste Nachtsicht liegt etwa 5 bis 20 Grad außerhalb des Zentrums. Das liegt daran, dass die Netzhaut schwaches Licht am Rande des Gesichtsfelds am besten in Nervenimpulse umsetzt. Wenn man nachts kein künstliches Licht verwendet, lernt man ganz einfach, Objekte zu sehen, indem man leicht zur Seite oder 5 bis 20 Grad vom Sehzentrum entfernt schaut. Künstliches Licht wirkt sich sofort auf die Netzhaut aus und beeinträchtigt vorübergehend die Nachtsicht, daher sollte die Stirnlampe beim Rudern so wenig wie möglich benutzt werden. Das Boot reflektiert immer noch andere Lichtquellen, was die Sicht auch beeinträchtigt. Selbst das schwache Umgebungslicht beeinträchtigt die Netzhaut bereits nach 1 bis 2 Sekunden. Lerne, ein Objekt in der Nacht zu sehen, indem du nicht nur ein wenig daneben schaust, sondern auch ständig dem Kopf bewegst und den Blickwinkel unter der du das Objekt betrachtest änderst. Dadurch werden die Auswirkungen auf die Netzhaut verringert und du kannst nachts gut sehen. Die Beurteilung von Entfernungen bei Nacht oder bei anderen schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel ist manchmal sehr schwierig. Geringes Umgebungslicht lässt Objekte weiter entfernt erscheinen. Verlasse dich daher bei der Navigation in der Nacht auf den Kompass und nicht auf dein fehlerbehaftetes Nachtsehen. Die Beurteilung der Entfernung bei Nacht ist ein wichtiger Aspekt der Navigation bei Nacht. Es ist nicht einfach, bei Nacht die Entfernung zu einem festen Licht, z. B. einem Hafenleuchtturm, zu bestimmen. Es ist unmöglich zu sagen, ob ein Licht 500 Meter oder 2 Kilometer entfernt ist.

In Kapitel 13 findest du die Beschreibungen der Fahrwassermarkierungen bei Tag und bei Nacht.

Abstand bestimmen

- Halte eine Fingerspitze direkt unter das Licht. Schließ ein Auge. Dreh den Kopf nach links und rechts.
- Beweg deine Fingerspitze nicht, sondern halte sie in einer festen Position in Bezug auf das Licht. Wenn das Licht nahe ist, hat man das Gefühl, dass es sich nicht viel bewegt. Je weiter das Licht entfernt ist, desto mehr scheint es sich zu bewegen. Mit etwas Übung wird man die Entfernungen bei Nacht besser einschätzen können. Das ist eine Übung, die man auch an Land machen kann.

4.9 Verpflegung

Einkaufsmöglichkeiten Einen wesentlichen Teil der Vorbereitung nimmt die Proviantierung von sowohl Lebensmitteln als auch Wasser ein. Wenn es Teilnehmer gibt, die man nicht gut kennt, sollte man sich erkundigen, ob es besondere Unverträglichkeiten oder Essgewohnheiten gibt, damit man z. B. auf Lebensmittelallergien oder vegane Ernährung eingehen kann. Wenn ihr nur ein kleines Budget zur Verfügung habt, ist es wichtig, dass ihr euren Speiseplan genau einhalten.

Darüber hinaus solltet ihr folgendes bedenken:

Wie oft wollt ihr einkaufen Tägliche Einkäufe bedeuten, dass man davon abhängig ist, zu bestimmten Uhrzeiten in Geschäften zu sein und selbstverständlich kosten Einkäufe Zeit.

Lebensmittel von Zuhause mitnehmen	Das spart eine Menge Zeit und macht die Planung einer Tour flexibler. Hier besteht die Herausforderung in Haltbarkeit und Abwechslung. Selbst an heißen Tagen kann man Essen für die ersten Abende im Vorhinein kochen, es sollte dann nur tiefgefroren sein. Im Ausland gilt, dass die lokalen Spezialitäten einen Teil des Charmes der Tour ausmachen. Warum sollte man in Italien Schwarzbrot mit Leberpastete essen, wenn es dort noch ganz andere Möglichkeiten gibt?
Selbst Essen kochen	Im Ausland kann das Essen in Restaurants so billig sein, dass es sich nicht lohnt, selbst zu kochen. Selbst in Dänemark kann es eine willkommene Abwechslung und möglicherweise ein freier Abend für den Koch sein.
Lunchpakete	Eine schnelle und flexible Lösung sind Lunchpakete, die im Boot oder an Land verzehrt werden können. Das Mittagessen aus der Kühltasche nimmt Zeit in Anspruch und kann aber die Fahrt auch gemütlicher machen.
Notproviant	Egal wie gut die Fahrt organisiert ist: es kann immer passieren, dass die geplanten Einkäufe nicht getätigt werden können. Daher ist es immer gut eine Reservemahlzeit zu haben. Ebenso dürfen Nüsse, Kekse und Schokolade bei einer Fahrt nicht fehlen.

4.10 Spezielles für größere Gruppen und längere Fahrten

Größere Gruppen haben nicht die gleiche Flexibilität wie kleinere Gruppen. Je größer die Gruppe ist, desto wichtiger ist es, dass die Unterkunft vorher festgelegt und reserviert wird. Gleichzeitig sind bei großen Gruppen oft mehrere Personen dabei, die keine große Erfahrung mit Wanderfahrten haben oder es nicht gewohnt sind, gemeinsam zu rudern.

Dies bedeutet, dass in diesem Sinne auch das Revier weniger anspruchsvoll sein sollte. Die Durchführung der Fahrt darf nicht zu wetterabhängig sein. Fahrten mit größeren Gruppen finden daher oft auf Kanälen, Flüssen, in den Schären oder in anderen geschützten Gewässern statt.

Landdienst	Bei größeren Wanderfahrten ist es üblich, dass alle Teilnehmer einmal Landdienst machen. Der Landdienst kümmert sich um Einkauf und Transport des Gepäcks. Aber noch wichtiger ist, dass der Landdienst als Reserve für müde und erschöpfte Ruderer dient, die so geschont werden können. Es ist daher ein Vorteil, wenn die starken Ruderer zuerst den Landdienst machen, und die schwächeren Ruderer erst später die Möglichkeit zur Erholung erhalten. Einige Vereine ziehen es vor, dass sich Landdienst und Ruderende zur Mittagszeit an Land treffen. Dies bietet die Möglichkeit ggf. die Mannschaft auszuwechseln und frischen Proviant zu bekommen. Der Nachteil hierbei, ist die Tatsache, dass sowohl Landdienst als auch Ruderer voneinander abhängig sind und dass die Mittagspause nur dort gemacht werden kann, wo sowohl Autos als auch Boote hinkommen können.
Bootseinteilung	Auf kurzen Strecken oder an Tagen, an denen man es sich aussuchen kann, wie weit man rudern möchte, können die Boote ohne besondere Überlegung eingeteilt werden. Bei langen oder schweren Etappen sollte man darauf achten, dass die Boote kräftemäßig gleich besetzt sind. Die Fahrtenleitung kann auch bestimmen, dass eine bestimmte, starke Mannschaft vorausrudert, um später den Schwächeren an Land zu helfen oder um evtl. schon mal das Essen vorzubereiten. Man kann schon zuhause die Bootseinteilung und den Landdienst vorplanen. Wenn man sich dafür entscheidet, diese dann zu veröffentlichen, ist es wichtig zu betonen, dass diese Änderungen unterworfen sein kann.

Vorläufige Bootseinteilung und Landdienst für die Donau-Fahrt 2005

Liebe Teilnehmer. Ihr seid herzlich Willkommen, Wünsche zu äußern. Wir behalten uns das Recht vor, je nach Wetterlage Änderungen vorzunehmen. Außerdem übernehmen wir keine Gewähr für Rechtschreibfehler oder andere Irrtümer. NB: Donnerstag ist ruderfrei.

	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Freitag	
	Raika - Kimle	Kimle - Gyor	Gyor - Komarom	Komarom- Ezstragon	Ezstragon - Ruhetag	- Buda
km in etwa	32	52	46	49	47	30
LStm	Laurits	Niels	Laurits	Laurits	Laurits	Laurits
Boot: Buda	Pia	Pia	Pia	Niels	Niels	Niels
Pest	Anne	Laurits	Henrik	Karina	Heike	Rasmus
Landdienst	Niels	Mads	Jakob	Pia	Bjørn	Søren

Werkzeug- boot

In der Regel befindet sich kein kompletter Werkzeugkasten in jedem Boot. Ein beschädigtes Boot wird nicht in der Lage sein, andere Boote einzuholen. Deshalb sollte das Werkzeugboot im hinteren Feld zu finden sein. Das Werkzeugboot sollte kräftemäßig und von der Kompetenz her stark besetzt sein. Da die Wenigsten es als angenehm empfinden, Schlusslicht zu sein, sollte diese Aufgabe Reihum gehen.

Alle Boote sollten mit Gaffa tape und Kabelbindern ausgestattet sein.

Andere Aufgaben

Über das Rudern hinaus müssen auch die anderen Arbeiten delegiert werden, die da sind: Zelte aufbauen, Essen kochen, Abwaschen. Die Einweisung der LStm sollte am Morgen stattfinden. Diese sollten dann nicht gerade mit anderen Arbeiten beschäftigt sein.

Um Wartezeiten am Morgen zu vermeiden, sollten alle umgezogen sein und ihr persönliches Gepäck vor dem Frühstück fertig gepackt haben. Nach dem Frühstück kann ein Team schnell die gemeinsame Ausrüstung zusammenpacken, während ein anderes Team die Boote vorbereitet.

Es gibt verschiedene Modelle für die Zusammensetzung der Gruppe die in einem Zelt übernachtet. Auf großen DFfR-Fahrten bilden sechs Personen eine "Familie", die entsprechend mit Zelten und Küchenutensilien ausgestattet wird. Das ist insbesondere dann ein gutes Modell, wenn man sich nicht besonders gut kennt. Ihr könnt auch ein Modell wählen, bei dem die Zelt- und Bootsteams des Tages zusammenfallen. Auf diese Weise lernen sich die Teilnehmenden während des Tages kennen und können mit dem Aufbau des Zeltes beginnen, sobald man mit Rudern fertig ist. Kleinere Gruppens sind natürlich auch in der Lage, selbst ihre Zeltübernachtung zu organisieren.

4.11 Nach der Fahrt

Die Fahrt wird gemacht, die Ideen werden verwirklicht und Erfahrungen werden gesammelt. Denkt daran ein Reisetagebuch zu führen und Fotos zu machen. Außerdem solltet ihr das Planungsmaterial für dieses Gebiet aktualisieren, damit andere auch noch etwas davon haben. Beiträge in den sozialen Medien und ein kurzer Artikel für die Clubzeitschrift können ebenfalls dazu beitragen, das Interesse an Wanderfahrten zu wecken. Beim nächsten Mal werdet ihr dann bestimmt zahlreicher sein.

4.12 Checklisten

Überlegungen

- Wünsche und Fähigkeiten im Verhältnis zu Zielen und Zeitdauer
- Art der Fahrt (Natur, Abenteuer, Stadt, primitiv, Luxus, usw.)
- Leihboote oder Bootstransport
- Versicherungen
- Unterkünfte, z. B. Campingplätze und Rudervereine
- Einkaufs- und Transportmöglichkeiten
- Beschaffenheit der Küste und Anlandemöglichkeiten
- andere Bedingungen, z. B. Vorschriften wie Naturschutzgebiet usw.
- Jahreszeit/Wassertemperatur
- Sehenswürdigkeiten
- Aufgabenverteilung

Preise und Einkaufen

- Finanzieller Rahmen – stellt ein Budget auf
- Preisniveau vor Ort
- Dinge, die besser Zuhause oder vor Ort eingekauft werden

Ausrüstung und Material

- Vorbereitung des Bootes und des Zubehörs wie Rettungswesten und Beleuchtung (siehe 3.4)
- Spezialausrüstung einschließlich Werkzeugkasten und Ersatzteilen (siehe 3.10)
- gemeinsame Ausrüstung, einschließlich Erste-Hilfe-Kasten und Campingausrüstung (siehe 3.12)
- Seekarten und alle anderen Karten

Packliste für eine Woche Diese Liste ist nur als Empfehlung zu sehen, beruht aber auf jahrelanger Erfahrung.

- | | |
|--|--|
| • Zwei flexible Taschen für Kleidung ca. 50 cm lang, oder Kentersäcke für Kleidung, Länge ca. 50cm | • Badesachen |
| • kleine Handtasche und Minirucksack o.ä. | • Fotoapparat/Video in wasserdichten Taschen |
| • Schlafsack in einem Kentersack | • Pässe und Geld |
| • Luftmatratze oder Isomatte (eventuell ein aufblasbares Kopfkissen) | • Mobiltelefon mit Ladegerät/Powerbank |
| • Sitzkissen (und evtl ein Miniklappstuhl) | • Tasche mit Besteck, 2 Tellern, Tassen, Geschirrtüchern |
| • 2-3 Sätze Kleidung (kurze/lange Hosen) | • Taschenmesser mit Korkenzieher, falls erforderlich |
| • T-Shirts (kurz/lang) | • Kompass, GPS, Fernglas, Mini-Funkgerät, eventuell Stirnlampe |
| • Regenkleidung | • 1 oder 2 Toilettenpapierrollen und Handdesinfektionsmittel |
| • Kappe/Sonnenhut und Sonnenbrille | • zusätzliche große und kleine Plastiktüten, |
| • Unterwäsche - möglichst atmungsaktiv | • Werkzeug zum Nähen und Flickern, Wäscheklammern |
| • Socken und ein Paar warme, dicke Socken | |
| • einen warmen Pullover, z. B. aus Fleece | |
| • winddichte Jacke | |
| • Eventuell ein Satz Ausgeklamotten | |
| • Ruderschuhe und je nach Reise eventuell Wanderschuhe/Gummistiefel/Sandalen | |
| • Wasserschuhe | |
| • Kulturtasche mit Sonnencreme, Blasenpflaster und eventuellen Medikamenten | |
| • Handtuch, z. B. schnelltrocknende Mikrofaser | |

STEUERTECHNIK

5.1 Zielsetzung

Erlangung des theoretischen Wissens über das Steuern eines Ruderbootes.

5.2 Einleitung

Es ist wichtig für die Sicherheit der Mannschaft und der des Bootes, dass der LStm in allen Situationen den Überblick über die Bewegungen des Bootes und über die Umgebung behält; egal ob er nun steuert oder selber rudert. Es erfordert einiges an Erfahrung, ein Boot zu steuern und in allen Situationen korrekt zu reagieren. Ab und zu wird man mehrere Möglichkeiten haben, ein Boot zu manövrieren, andere Male gibt es nur eine richtige Wahl.

Es gibt viele Situationen, wo es wichtig ist, dass der LStm genau weiß wie man ein Boot steuert. Auf den folgenden Seiten sind einige von diesen Situationen beschrieben, aber es ist wichtig zu betonen, dass sich jeder einzelne LStm Wissen und Fähigkeiten in der Praxis selber aneignen muss.

5.3 Die Steuermöglichkeiten

Die Riemen sind die wichtigsten Hilfsmittel zum Steuern eines Bootes. Sie werden verwendet, um größere Kurskorrekturen durchzuführen und wenn das Steuer außer Funktion ist.

Wenn man die Riemen richtig einsetzt, kann man das Boot mit ihnen auf der Stelle drehen.

Bei rauer See wird das Heck des Bootes öfters aus dem Wasser gehoben und die einzige Möglichkeit, das Boot unter Kontrolle zu halten, sind die Riemen.

Das Steuer wird hauptsächlich für kleinere Kurskorrekturen angewandt. Die Wirkung des Ruders ist abhängig von der Geschwindigkeit des Bootes im Verhältnis zum umgebenden Wasser.

Wenn das Boot gute Fahrt macht, weil eine Strömung von achtern das Boot schiebt, wird das Steuer keinen großen Effekt haben.

Erst wenn das Boot eine gewisse Geschwindigkeit erlangt hat, bekommt das Steuer eine Wirkung. Dies muss man auch bedenken, wenn man sich in Hafenanlagen bewegt. Das Steuer kann man nicht beim Rückwärtsrudern verwenden.

Beim Rudern verursacht das Steuer ein Ungleichgewicht im Boot. Darum sollte das Steuer nur dann verwendet werden, wenn die Riemen aus dem Wasser sind.

5.4 Manövrieren auf See

Meistens haben Wellen und Wind dieselbe Richtung, aber ab und zu kann es vorkommen, dass die Wellen aus einer anderen Richtung kommen. Genauso kann es passieren, dass das Boot von Wellen aus mehreren Richtungen getroffen wird, z.B. wenn Wellen von Hafenanlagen reflektiert werden. Der LStm muss immer aufmerksam sein und die ganze Zeit beurteilen, ob der gewählte Kurs sicher ist. Wenn man Wellen beurteilt, muss man darauf achten, dass man Wellen, die man von hinten sieht, oft unterschätzt.

Außer der Höhe der Wellen hat auch die Form eine wichtige Bedeutung für das Manövrieren. Die verschiedenen Wellentypen erfordern verschiedene Steuertechniken, und manchmal ist es erforderlich, dass die Ruderfrequenz dem Wellengang angepasst wird.

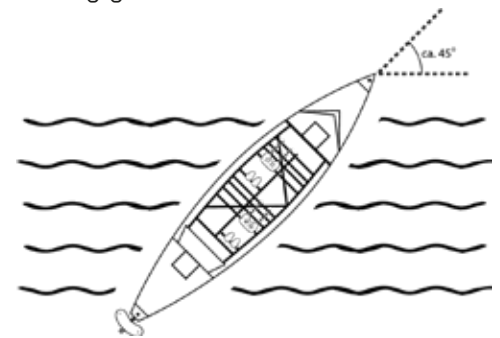
Es ist eine Sache der Erfahrung, wie sich ein Boot in Verhältnis zu den Wellen steuern lässt, da es stark vom Bootstyp abhängig ist.

Wenn du auch nur den kleinsten Zweifel hast, ob du, das Boot oder die Mannschaft die Wetterlage beherrschen können, solltet ihr an Land bleiben. Wenn nötig sollte man umkehren, wenn sich die Wetterlage ändert oder Boot bzw. Mannschaft nicht dafür geeignet sind.

Wellen, die sich in Richtung Land bewegen, werden irgendwann vom Grund gebremst, hierbei brechen die Wellen. Bei starkem Wind können Wellen bereits auf hoher See brechen. An den Küstenlinien kann es zu Brandungen kommen, hier vermischt sich Wasser mit Luft, wodurch das Wasser weniger Auftrieb für das Boot hat. Darum kann eine Passage durch die Brandung gefährlich sein, aber nicht immer unmöglich.

Wellen von
Vorne

Die Bauform eines Inriggers bedeutet, dass sich der Bug bei gegenlaufenden Wellen über die Wellen hebt. Bei Gegenwind und kleinen kabbeligen Wellen von vorne kann man den Kurs direkt in die Wellen richten. Damit hat man weniger Windwiderstand und man kommt schneller vorwärts. Die Wellen können in bestimmten Fällen auch zur Stabilität des Bootes beitragen.



Boot 45 ° zur Welle

Wenn die Wellen größer werden, beginnt das Boot zu stampfen. Deshalb muss man fast immer kreuzen, so dass die Wellen wechselweise von Back- und Steuerbord kommen. Kreuzen bedeutet, dass man im Zick-Zack Kurs durch die Wellen rudert, so dass man einen Winkel von ca. 45° zu den Wellen hat.



Boot wieder in die Welle stellen

Welchen Winkel man beim Kreuzen nehmen muss, hängt vom Bootstyp und der Bootslänge ab. Außerdem spielen Wellenlänge und -höhe ebenfalls eine Rolle. Man kann fühlen, wenn das Boot den richtigen Winkel zu den Wellen hat, dann stampft das Boot nicht mehr und es hat ein gutes Gleichgewicht. Der ganze Kiel muss immer im Wasser sein, und der Bug darf sich nie ins Wasser bohren. Der richtige Winkel kann sich jederzeit ändern. Der Steuermann muss ständig bereit sein, das Boot abfallen zu lassen, wenn eine besonders große Welle anrollt. Abfallen bedeutet, dass man das Boot eher parallel zu den Wellen legt. Wenn die Welle vorbei gerollt ist, wird das Boot wieder stärker in die Welle gestellt. Wenn eine besonders hohe Welle kommt, z. B. vom Kielwasser eines Schiffes, kann man das Boot parallel zu den Wellen legen, die Riemen flach aufs Wasser legen und die Welle annehmen.



Abfallen

Das Kreuzen

Wenn die Wellen so hoch sind, dass man kreuzen muss, dann sollte man darauf achten, dass Wellen meist in Gruppen kommen: Zwischen diesen Gruppen gibt es ruhige Perioden, in denen man die Richtung kann. Wenn man das Boot wendet, wird es kurzfristig parallel zu den Wellen liegen, darum muss man die Wende so schnell wie möglich durchführen, damit man kein Wasser ins Boot bekommt. Auf Wanderfahrten mit z.B. mit deutschen Wanderbooten muss man dran denken, dass man in Gig-Booten niemals direkt in die Wellen rudern darf, sondern immer etwas schräg zu den Wellen liegen muss.

Rudern bei Wellen von Achtern erfordert immer hohe Aufmerksamkeit und kann sogar gefährlich sein.

Wellen von Achtern

Das Heck des Bootes hat in Unterschied zum Bug keinen Wellenbrecher. Darum können Wellen von Achtern ungehindert ins Boot kommen.

Bei Wellen von Achtern kann es dazu kommen, dass die Wellen das Boot gleichzeitig vorwärts und gleichzeitig in ein Wellental schieben. Dabei kann das Boot schnell so gedreht werden, dass es parallel mit den Wellen liegt, und dann kann Wasser ins Boot laufen.

Vom Steuermannsplatz aus kann es schwierig sein, die Wellen im Auge zu behalten, darum müssen die Ruderenden bereit sein, auf Eigeninitiative das Boot wieder auf Kurs zu bringen.

Beim Rudern mit Wellen von Achtern muss der LStm beurteilen, ob die Mannschaft im Boot optimal verteilt ist. Das Rudern mit Wellen von der Seite kann anstrengend sein, da das Boot die ganze Zeit rollt. Hier kann man auch gut kreuzen.

Hier muss man auf Sandbänke aufpassen, wo die Wellen brechen und ein Risiko besteht, dass Wasser an Bord kommt.

Fig. 5.1 Rudern bei Wellen von Achtern

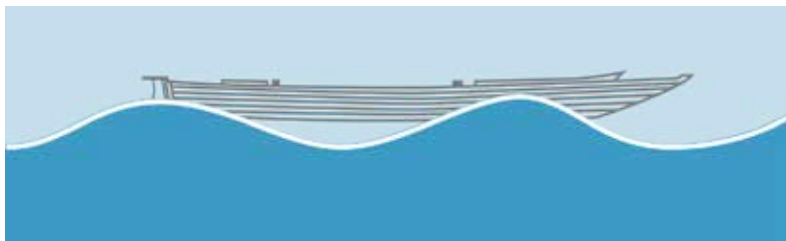


Fig. 5.2 Das Boot wird nach vorne und ins Wellental gedrückt



Fig. 5.3 Rudern bei Wellen von der Seite



5.5 Allgemeine Verhältnisse

Rudern in schwerer See kann dazu führen, dass man keine Gelegenheit hat, die Plätze zu wechseln. Dies kann dazu führen, dass es dem Steuermann kalt wird. Selbst wenn es nicht möglich ist, einen normalen Wechsel durchzuführen, ist es meistens möglich, dass Steuermann und Schlagmann den Platz wechseln; das ist ein so genannter „kurzer Wechsel“. Wenn man nicht kreuzt, muss die eine Seite härter rudern als die andere Seite, um den richtigen Kurs zu halten. Diese Tatsache muss der LStm bedenken, wenn er die Plätze besetzt. Wenn nötig, muss man die Plätze unterwegs wechseln.

Ablandiger
und
auflandiger
Wind

Als LStm muss man immer auf die Windrichtung und Windstärke aufmerksam sein. Außerdem muss man auf die Küstenverhältnisse achten, da diese einen Einfluss auf die Windverhältnisse haben können. Gleichzeitig können Windmühlen, Schornsteine oder Fahnen einen guten Hinweis darauf geben, wie die Windverhältnisse sind.

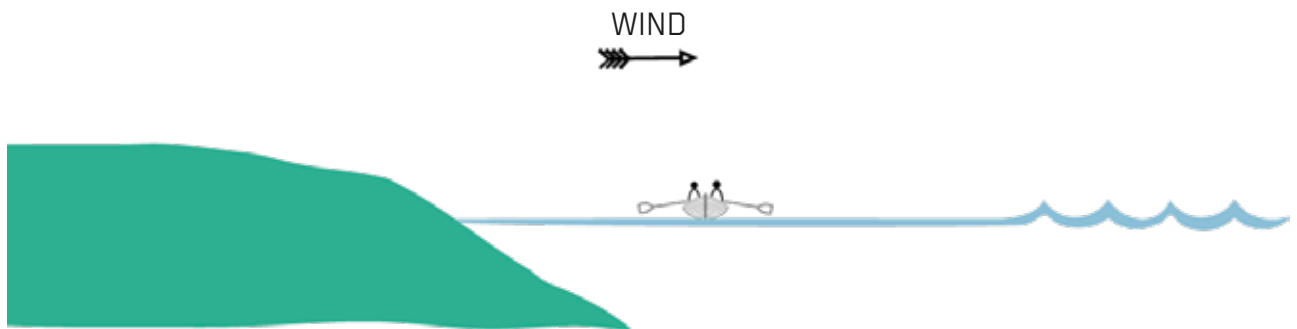


Fig. 5.7 Bei ablandigem Wind sollte man so dicht wie möglich am Ufer rudern. Das Risiko auf Grund zu laufen ist gering, und sollte es doch zu Unglück kommen ist es nicht weit bis zum Ufer.

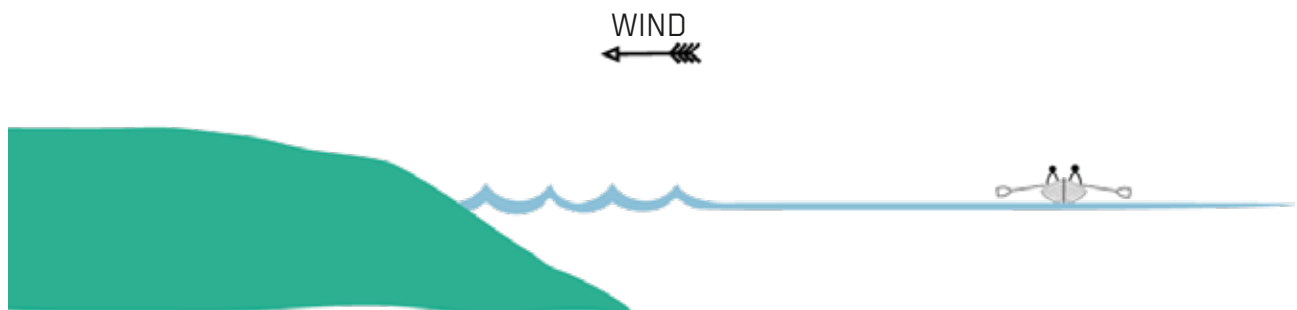


Fig. 5.8 Bei auflandigem Wind sollte man in einem gewissen Abstand vom Ufer rudern, jedoch nicht weiter als dass man noch an Land schwimmen kann. Das Risiko aufgrund von Windböen auf Grund zu laufen ist größer, auf der anderen Seite wird der Wind, sollte es doch zum Unglück kommen, das Boot an Land treiben.

Hindernisse

Der Steuermann muss die ganze Zeit auf Hindernisse im Wasser achten. Größere Hindernisse sind meistens schon von weitem sichtbar, wie Bojen, Seezeichen und vor Anker liegende Schiffe. In der Regel sollte man vermeiden, dicht an solchen Hindernissen vorbeizurudern, da hier unerwartete Strömungsverhältnisse auftreten können.

Außerdem muss der Steuermann auf Gegenstände im Wasser achten, die schwer zu sehen sind, wie Treibgut, Steine oder Abwasserrohre.

Steine

Die am häufigsten auftretenden Hindernisse für Ruderboote sind Steine.

Beim Rudern im Gewässer mit Steinen sollte man deshalb die Geschwindigkeit senken und aufmerksam sein.

Normalerweise sollten die Ruderenden auf Platz eins und zwei jeweils das Wasser an ihrer Seite beobachten. Die Person auf Platz eins kann sich evtl. ab und zu mal umdrehen. Oft sieht man nicht den eigentlichen Stein, sondern wie sich das Wasser an der Oberseite des Steines bricht, oder aber man sieht Vögel, die auf den Steinen stehen. Manche LStm ziehen es vor, dicht an bekannten Steinen vorbeizurudern, um zu vermeiden, dass man in Gewässer kommt, wo man die Positionen der Steine nicht kennt.



Der Einer hält Ausschau

Wenn man mit mehreren Booten unterwegs ist, ist es deshalb wichtig, dass man nicht nur blind folgt, sondern die ganze Zeit das Wasser und die Seekarte im Auge zu behält.

Fischernetze

Die Passage von Netzen und Leinen zum Fangen von Fischen erfordert extra Aufmerksamkeit, da sich diese am Boot verfangen können und so Schaden verursachen können. Im Prinzip muss zwischen dem innersten Pfahl und dem Ufer freie Passage sein. Aber es halten sich nicht alle Fischer daran, außerdem kann das Wasser hier auch zu flach zum Rudern sein.

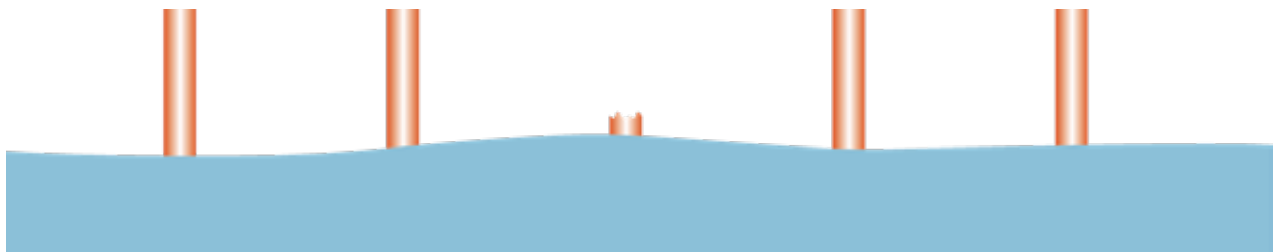


Fig. 5.9 Wenn keine Netze ausgelegt sind, kann man dort durchrudern, wo der Abstand der Pfähle regelmäßig ist. Eine breitere Passage deutet oft drauf hin, dass ein Pfahl unter der Wasseroberfläche abgebrochen ist. Sollte man doch über ein ausgelegtes Netz rudern, so muss das sehr vorsichtig geschehen, und sollte sich doch etwas verfangen, kann man es evtl. nach der Passage des Netzes entfernen. Besser: Man rudert um die Netze herum!

Rudern auf Flüssen

Beim Rudern auf Flüssen sollte man auf Treibgut achten. Außerdem sollte man darauf gefasst sein, dass es auf Flüssen eine stärkere Strömung geben kann, als man es aus Dänemark gewohnt ist.

Abflussrohr

An vielen Stellen an der dänischen Küste liegen Abflussrohre, die Regenwasser ins Meer leiten. Diese sind normalerweise auf der Karte eingezeichnet und durch Bojen markiert, allerdings man kann nicht immer davon ausgehen. Wenn sich das Wasser um etwas Längliches herum kräuselt, könnte es ein solches Abflussrohr sein.

Strömung

Außer Wellen und Wind hat auch die Strömung einen Einfluss darauf, wie man Rudern kann. Die Richtung der Strömung kann man am leichtesten beobachten, indem man auf Gegenstände im Wasser achtet, wie Pflanzen, Bojen und andere schwimmende Gegenstände. Die Küstenform hat auch einen wesentlichen Einfluss auf die Stärke und Richtung der Strömung, z.B. Landzungen, Molen und Flussausläufe.

Ebbe und Flut: In Dänemark ist einer der wichtigsten Gründe für Strömungen der Wechsel zwischen Ebbe und Flut. Darum muss man sich immer über die Gezeiten informieren, insbesondere wenn man im Wattenmeer rudert, z.B. beim DMI.

Strömung von hinten: Hierbei kann man versuchen, die Strömung auszunutzen, indem man da rudert, wo die Strömung am stärksten ist, unter der Voraussetzung, dass man nicht zu dicht ans Ufer kommt. Hierbei hat das Steuer nur geringe Wirkung. Beim Anlegen sollte gegen die Strömung angelegt werden.

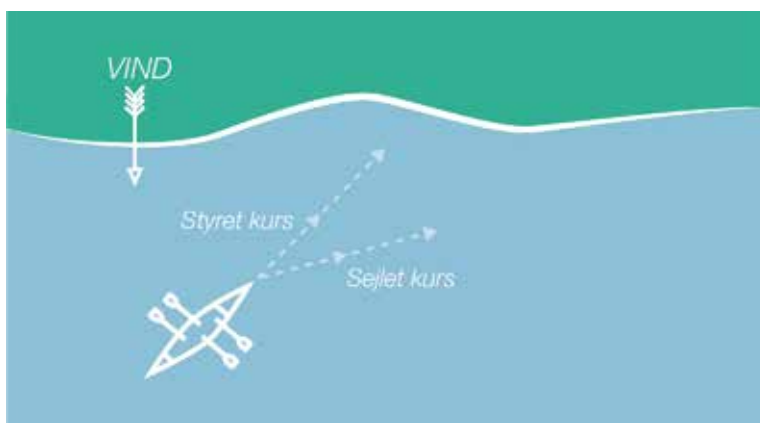
Strömung von vorne: Hier kann man gut in flacheren Gewässern rudern, weil die Strömung hier meistens geringer ist.

Abdrift

Der kombinierte Effekt von Wind, Wellen und Strömung nennt sich Abdrift. Bei Abdrift muss man den Kurs so anpassen das der real geruderte Kurs der kürzeste ist.



In Buchten und dergleichen kann es zu reißenden Strömen kommen. Eine reißende Flut ist eine schwächere Strömung in einem Fluss, die in die entgegengesetzte Richtung zur Hauptströmung fließt. Das Phänomen tritt häufig in Küstennähe auf, wo die geringere Wassertiefe aufgrund der Reibung zu Wirbeln führt, die einen Teil des Wassers in die entgegengesetzte Richtung schicken. Der Lillebælt ist vor allem für seine Gezeitengewässer bekannt, wo einige Meter an manchen Stellen den Unterschied zwischen flussaufwärts und flussabwärts ausmachen können. In Lillebælt zum Beispiel kann man im Stehen gehen, auch wenn man mit voller Kraft rudert. Aber auch in weniger dramatischen Gewässern lohnt es sich, auf ruhendes Wasser zu achten. Es kann leicht ein Geschwindigkeitsunterschied von +/- 2 km/h vorkommen.



Drift:
Der geruderte Kurs ist die Summe aus dem gesteuerten Kurs und der durch Wind und Strömung verursachten Abdrift

Wechsel

Beim Wechseln muss man starken Wind, hohe See und starke Strömung berücksichtigen. Man sollte überlegen, ob ein Wechsel unter diesen Bedingungen notwendig ist oder ob man später wechseln kann.

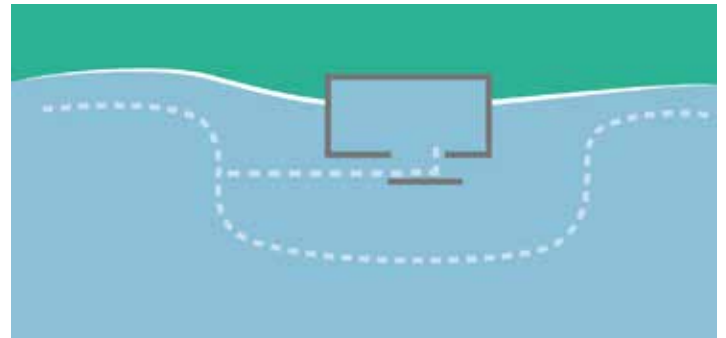
5.6 Das Anlegen an Brücken und in Hafenanlagen

Häfen

Beim Anlaufen und Anlegen in Häfen muss der LStm natürlich extra aufmerksam auf andere Schiffe und Boote sein, und die geltenden Gesetze respektieren.

Übersicht: Es ist wichtig, einen guten Abstand zu Molen und Hafenmündungen zu halten, da es für andere Schiffe oft sehr schwer ist, ein Ruderboot zu sehen.

Darum muss der LStm auf andere Verkehrsteilnehmer, auf Seezeichen und Bojen achten und die Bewegungen der Masten im Hafen beobachten. Wenn man beim Einfahren in einen Hafen einem betonnten Fahrwasser folgen muss, sollte man sich so weit möglich nach Steuerbord halten, das gleiche gilt auch beim Herausrudern.



Passage des Hafens: Die gestrichelte Linie zeigt den Kurs für die Einfahrt in einen Hafen bzw. die Durchfahrt durch einen Hafen.

Tips zum Manövrieren im Hafen

Wenn man den Befehl "Riemen/Blätter achten" gibt, weil man dicht an einem Hindernis ist, sollte die andere Seite mit halber Kraft rudern, damit man nicht noch dichter ans Hindernis kommt.

Wenn man den Befehl "Stoppt" für die eine Seite gibt, sollte man darauf gefasst sein, dass sich das Gleichgewicht des Bootes ändert. Dies muss der Steuermann ausgleichen.

Das Kommando "Riemen/Blätter achten" kann nur begrenzt eingesetzt werden, da Rudernde sich nur die Strecke für die nächsten drei Züge merken können, wenn man den Befehl zu früh gibt, muss man ihn zu oft wiederholen.



Es ist immer Platz für ein Ruderboot.

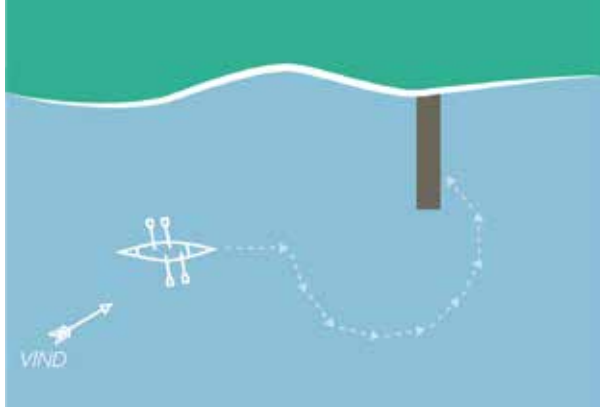
Am Steg anlegen

Der Steuermann leitet das Manöver ein, indem er ansagt, mit welcher Seite das Boot anlegt, ob man mit dem eingezogenen Riemen, Riemen längs oder Riemen hochgestellt anlegt. Kennt man die Höhe der Brücke (des Stegs) nicht, ist es am sichersten, dass man mit hochgestellten Riemen anlegt.

Dann nähert man sich der Brücke mit einer angemessenen niedrigen Geschwindigkeit und einem Winkel von 30-45°. Es ist wichtig, dass das Boot beim Anlegemanöver stets unter Kontrolle ist. D.h. es dürfen weder Wind oder Wellen vorhanden sein, die das Boot an den Steg drücken.

Deswegen wird soweit möglich immer im Windschatten und gegen den Strom an einem Steg angelegt.

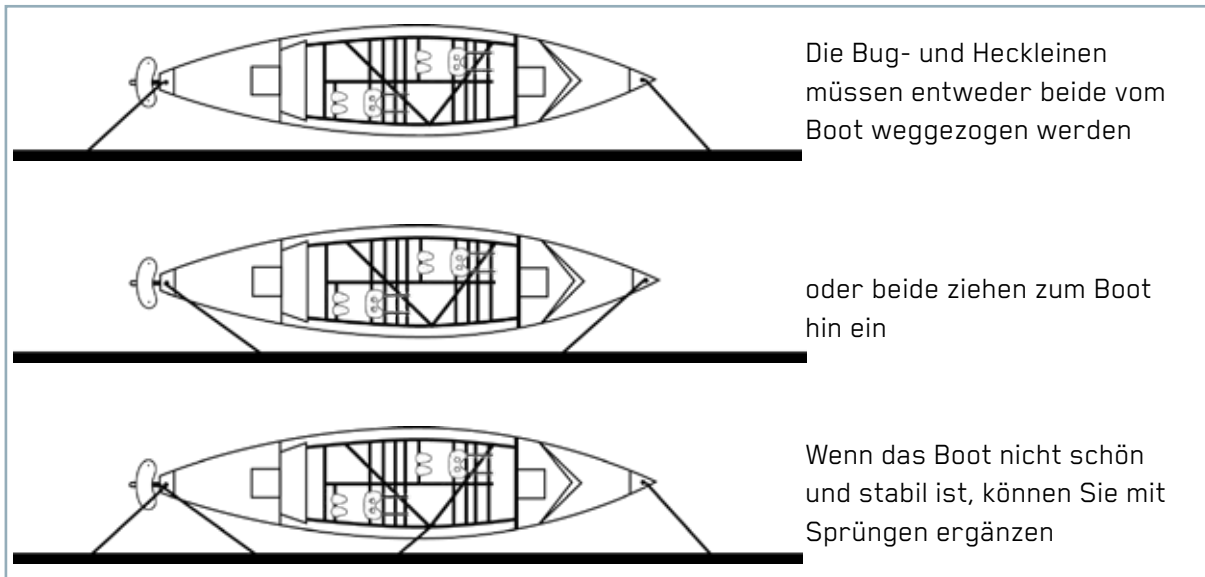
Rudert man in einer starken Strömung mit der Strömung, wird so angelegt, dass man zuerst an der Anlegestelle vorbeirudert, dann das Boot wendet und gegen die Strömung anlegt.



Anlaufen einer Brücke (Steg)

Tipps an Stegen und Pontons

- Keine festen Regeln für Geschwindigkeit, Fixpunkt und Winkel, diese sind abhängig von:
 - Wind, Strömung und Wellen
 - Länge des Steges oder Ponton
 - Mannschaft, Boot, LStm (Erfahrung mit der eigenen Reaktion und der der anderen; klären, mit welcher Kraft gerudert wird)
- Immer moderate Geschwindigkeit zum Anlegen und nie so schnell, dass einem beim Stoppen des Bootes die Arme abgerissen werden.
- Wenn man zu parallel anlegt und dann das Boot mit dem Befehl „Stoppen / Stoppt“ abstoppt, wird der Bug nach außen gedreht und das Heck wird gegen den Ponton gedrückt.
- Ist der Winkel beim Anlegen zu stumpf riskiert man, dass das Boot mit dem Bug gegen den Steg stößt und weder die Rudernden noch der Steuermann den Steg erreichen können.
- Normalerweise nie auf die Spitze eines Pontons zusteuern
- Das Boot vorher gut abstoppen, wenn man in einer Box anlegt, da selten Platz ist die Riemen draußen zu haben.
- Beim Anlegen an einen Ponton kann man die Riemen bei Bedarf ein wenig einziehen. Die veränderte Balance im Boot hilft, dieses zu drehen und man verhindert Unaufmerksamkeit. Das Boot gerät dann nicht aus dem Gleichgewicht, wenn die Rudernden vermeiden wollen, ein Hindernis zu berühren.
- Denke an die Technik, dich vom Bollwerk bei auflandigem Wind wegzudrehen (d.h. das Heck wird fixiert, die Außenseite rudert rückwärts, bis das Boot einen Winkel von ca. 45° zum Bollwerk erreicht hat. Achte auf das Steuer.
- Das Ablegen kann sich mit aufgestellten Riemen und offenen Dollen bewähren, da man die Riemen so besser einlegen kann und schneller ruderbereit ist.



Bevor man ein Boot festmacht, muss der Steuermann sich versichern, dass es an einem Platz gelagert wird, wo es nicht beschädigt wird oder im Weg liegt.

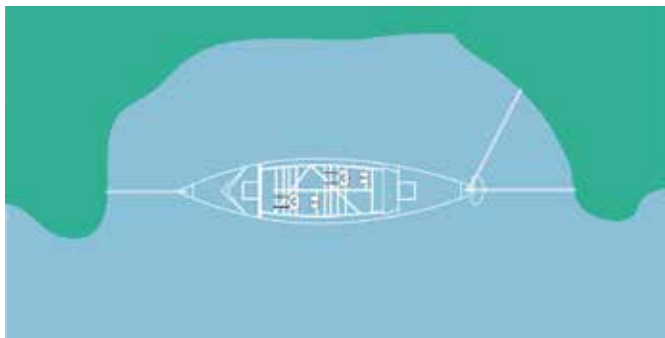
Wellen: Besonders sollte darauf geachtet werden, dass keine Beschädigungen durch Wellen entstehen, u.a. von vorbeifahrenden Booten. Lieber einen Fender zu viel als zu wenig anbringen.

Gezeiten: Änderungen im Wasserstand müssen auch in Betracht gezogen werden, z.B. Gezeiten, aber auch große Schiffe, die in den Hafen einlaufen, können den Wasserpegel ändern (Vorsicht in der Nähe von Fähranlegern).

Leinen: Das Boot wird mit Festmacherleinen befestigt. Es ist von Vorteil wenn diese lang sind. Die Vorder- und Achterleine können mit extra Leinen ergänzt werden. (siehe oben)

Fender: Es ist immer gut, Fender auf einer Tour mit dabei zu haben. Hat man keine, kann man auch Schuhe oder Sitze benutzen, aber niemals Rettungswesten.

Steuer: Das Steuer sollte ordentlich festgebunden werden und immer so, dass es vom Bollwerk oder dem Steg „weg zeigt“. Wenn das Boot länger liegen bleibt, dann sollte man das Steuer herausnehmen.



Wenn es nicht möglich ist, das Boot an Land zu bringen und es keine benutzbare Brücke gibt, können Sie es mit einer langen Leine festmachen, wie hier gezeigt, so dass Boot quer liegt.

Einige Gefahren, die beim Passieren einer Schleuse vom LStm beachtet werden sollten: Bevor man in die Schleusenkammer rudert, muss man Licht- oder Schallsignale beachten. In der Schleusenkammer sind Wasserverwirbelungen durch ein- und ausströmendes Wasser sowie Schifffahrt zu beachten. Deshalb sollten die Boote nicht direkt vor den Schleusentoren liegen. Während des Schleusens darf das Boot nicht in der Schleuse festgebunden sein. Stattdessen hält man das Boot mit Bootshaken. Evtl. kann man extra Seile benutzen, die von Helfern an Land festgehalten werden. Die Helfer ziehen oder lassen die Seile langsam los, abhängig davon, ob die Schleuse gefüllt oder geleert wird.

Eine gute Idee ist es ein Bodenbrett als Paddel zu benutzen oder ein Paddel mitzunehmen, da selten Platz für die Riemen ist (Paddelhaken).

In den Schleusen muss man darauf achten, hinter die gelbe Markierung zu fahren. In den Schleusen gibt es einen Drempel. Liegt das Boot dort auf, kann es bei der Talschleusung kentern, bzw. kann das Steuer beschädigt werden.

5.7

Generell

Offene See

Wähle die Stellen, um an Land zu gehen, sorgfältig aus. Gib früh genug Bescheid, so dass alle Zeit haben, Bekleidung und Schuhe zu wechseln.

Bei Zweifeln sofort aussteigen. In alten Ratgebern steht: Die Ruderer müssen davon ausgehen von oben bis unten nass zu werden.

Normaler
Landgang

Leicht schräge Strände:

Die Ruderer nenden auf eins und zwei steigen als erstes aus, halten das Boot fest und ziehen es an Land, bevor der Rest aussteigt. So hat man zwei Personen, um das Boot zu halten und sichert es gleichzeitig davor, aus der Balance zu geraten.

Steiler Strand:

Die Person auf Ruderplatz eins steigt aus, hält das Boot fest und zieht es an Land. Die Person auf Platz zwei bleibt in der Mitte des Bootes sitzen, um es auszubalancieren.

- Dann steigen alle anderen aus, sie können evtl. an dem mittleren Gondelleiste entlang gehen und vorne aussteigen, wo es nicht so tief ist.

Boot ausladen:

- Arbeitsverteilung:
 - Wie viele halten das Boot?
 - Wer packt aus?
 - Wer nimmt das Steuer raus?
 - Wer nimmt die Riemen?
 - Die Verteilung hängt von Wind, Wellen und Strömung ab. Bei vielen Wellen und starkem Wind müssen viele das Boot halten.
- Bei starkem Wind wird der Bug beim Ausladen in die Wellen gehalten.
- Es ist von Vorteil, wenn die Person die das Boot hält, an der Landseite des Bootes platziert ist, dann kann sie den Körper (Hüfte) benutzen, um das Boot zu halten. Steht man an der Außenseite vom Boot, mit dem Rücken zur See, sind es hauptsächlich die Arme, die man zum Halten benutzt
- Das Beste wäre es, wenn derjenige, der das Boot festhält, am Ruderplatz zwei oder Steuernmannsplatz steht, da man das Boot von hier aus am besten kontrollieren kann.

Platzierung und Unterstützung:

- Lege die Riemen so hin, dass kein Sand auf die Manschette kommt.
- Bevor das Boot hochgetragen wird, muss darauf geachtet werden, dass die Leute richtig verteilt sind, also die meisten am Heck beim Steuernmannsitz, da das Boot hier am schwersten ist.
- Wenn das Boot an Land liegt, muss es an den Schotten unterstützt sein. Test: drücke die Spitze hinunter; schaukelt das Boot ist die Unterstützung nicht korrekt.
- Bei Zweifeln: Erwinnere dich daran, wie die Boote in der Bootshalle gestützt werden.
- Lege Fender unter das Boot damit es nicht umkippt

Boot nach der Tour klarmachen:

- Ist man mehrere Tage unterwegs und die Tagesetappe ist beendet, so ist es wichtig das Boot wieder klarzumachen. Das bedeutet: Müll aufräumen, den Sand von den Bodenbrettern spülen, die Rettungswesten trocknen und wieder verstauen und am Boot nach eventuellen Schäden Ausschau halten.

Benutze niemals eine Rettungsweste zum Unterstützen

Anlanden bei schwerer See

Das Anlanden bei Brandung birgt ein hohes Risiko für das Material. Deshalb sollte das an Anlanden in so einer Situation so gut wie möglich vermieden werden. Denke daran, dass die Wellen das Boot einholen, sobald es stoppt, und man riskiert, dass die Wellen übers Heck ins Boot spülen. Man riskiert auch, dass das Boot unkontrolliert an den Strand geworfen wird.

Deshalb unterscheidet sich das Anlanden bei Brandung von der normalen Anlandung:

- Das Boot wird senkrecht zur Brandung an Land gesteuert.
- Alle steigen aus und schwimmen mit dem Boot an Land.
- Wenn man den Strand erreicht, sollte man das Boot so weit wie möglich hochtragen, damit verhindert wird, dass die Wellen übers Heck spülen.
- Das Boot wird so weit hochgetragen, bis die Wellen es nicht mehr überspülen können, dann wird es wie sonst auch ausgepackt. Ist das Boot weit genug an Land können die Ablassschrauben gelöst werden.
- Ist es nicht möglich das Boot zu leeren bevor es überspült wird, wird das Boot wie gewohnt ausgepackt. Beachte, dass die Wellen nicht in die Gepäckräume spülen.
- Es gibt verschiedene Möglichkeiten das Boot an Land zu ziehen. Aber diese können sehr belastend für den Rücken sein. Eine andere Methode ist es, dass Heck hoch gegen die Brandung zu halten, während ein anderer erst die schweren und dann die leichteren Sachen auspackt.

Ablegen von der Küste

Die umgekehrte Vorgehensweise wird beim Ablegen durchgeführt

- Das Boot wird ins Wasser getragen, mit dem Bug in die Wellen zeigend, bis zu einer passenden Wassertiefe. Das Steuer ist noch nicht montiert.
- Das Boot wird beim Beladen festgehalten. Das Steuer wird montiert, wenn das Boot still liegt, oder während der Fahrt, nachdem man eine eventuelle Brandung passiert hat.
- Wenn es möglich ist, nehmen die Rudernden Platz, während der Steuermann das Boot festhält
- Der Steuermann schiebt das Boot raus und springt ins Boot.
- Es wird aus der Brandung gerudert. Wenn man so weit gefahren ist, dass keine Gefahr mehr besteht in die Brandung zurückzutreiben, wird das Wasser aus dem Boot geschöpft und die Mannschaft zieht sich trockene Kleidung an (in der Zwischenzeit kann der Steuermann das Steuer montieren, wenn dies nicht schon vorher passiert ist)

Der Gebrauch von Bootsrollen

Bei der Nutzung von Bootsrollen müssen die Rudernden nicht so schwer heben, dafür aber schieben und ziehen. Früher haben die Segler Baumstämme benutzt, um ihre Boote an Land zu ziehen. Diese Methode wird an einigen Orten immer noch praktiziert. Heutzutage benutzt man hauptsächlich aufblasbare Bootsrollen. Die nehmen keinen Platz weg, wenn sie zusammengerollt sind und sind sehr effektiv im aufgeblasenen Zustand. Die Bootsrollen müssen eine Mindesttragkraft von 250 kg pro Rolle haben. Es gibt auch Rollen mit 500 kg und mehr. Die stärkeren Rollen können Landgänge auf einem Strand mit kleineren Steinen, gut überstehen. Aber es ist immer besser, wenn eine Rolle kaputt geht, als dass das Boot beschädigt wird oder sich ein Mitglied der Mannschaft verletzt.

Mit folgender Methode kann man das Boot sofort an Land bringen.

- Die Bootsrollen (es sollten bestenfalls drei mindestens zwei sein) werden schon auf dem Wasser aufgeblasen, so dass sie zum Gebrauch fertig sind.
- Wie vorher erwähnt, steigen wieder alle aus. Jetzt geht aber alles ganz schnell, deshalb muss jeder genau wissen, was er zu tun hat.
- Wenn das Boot an der Wasserkante angekommen ist, nimmt eine Person den Bug, eine platziert die beiden Bootsrollen. Eine dritte Person hält das Boot über den Wellen.
- Die Person, die den Bug hält, zieht das Boot auf die Rollen, die anderen halten das Boot und helfen mit es an Land zu ziehen.
- Sobald die Bootsrollen beim Heck raus rollen, nimmt man sie und legt sie wieder vorne unter den Bug.

So kann man sogar ein vollbeladenes Boot an Land ziehen und das sehr schnell. Ist das Boot an Land gezogen, kann man in aller Ruhe auspacken und das Wasser ausschöpfen.

Auch physisch nicht so belastbare Ruderer und Ruderinnen können mit dieser Methode ihre Boote rückschonend an Land bringen.

Beim Ablegen in offene Gewässer kann man auch Bootsrollen benutzen, wenn man aus verschiedenen Gründen trotz Brandung losfahren muss und nicht auf besseres Wetter warten kann.

Hier die Verfahren:

- Die Bootsrollen (am besten 3) werden aufgeblasen und unter das Boot gelegt, an jedem Schott eine Rolle und eine in der Mitte. Dies sollte so dicht wie möglich an der Wasserkante und senkrecht zur Küste passieren.
- Einer sichert das Boot während zwei andere es beladen.
- Wenn alles gepackt ist und die Riemen im Boot sind, wird das Boot ins Wasser geschoben. Einer schiebt am Bug, die anderen halten die Balance im Boot und helfen, es ins Wasser zu ziehen. Schwimmt das Boot, wird die Luft aus den Bootrollen gelassen und sie werden wieder zusammengerollt und verstaut. Ist hierfür keine Zeit, aufgrund der Brandung, müssen sie so wie sie sind, ins Boot beim Steuermannssitz gelegt werden. Hauptsache, sie sind den Rudernden nicht im Weg.
- Dann gilt es schnell ins Boot zu springen, die Riemen zu greifen, Geschwindigkeit zu bekommen und das Boot über den Wellen zu halten. Zum Schluss springt der Steuermann ins Boot und steuert das Boot durch die Brandung.
- Wenn die Verhältnisse es zulassen, wird das Steuer schon an Land montiert, ansonsten sobald man durch die Brandung gerudert ist.

Ankern

Wenn man nur kurz an Land will, z.B. um eine Mittagspause zu machen und das Wetter schön ruhig ist, kann man den Anker werfen, anstatt das Boot an Land zu ziehen. Der Anker, oder ein anderer schwerer Gegenstand (15-20 kg), wird als Verlängerung der Heckleine festgebunden und ins Wasser nach achtern geschmissen. Die vordere Leine wird an Land oder an einen anderen Anker festgebunden.

Die Leinen werden so strammgezogen, dass das Boot nicht auf Grund treiben kann oder gegen andere Boote oder Steine stößt.

Das Boot darf nicht ohne Aufsicht gelassen werden, da Wellen durch Schiffe oder ein aufkommender Wind die Verankerung lösen könnten.

WIND, WETTER UND WELLEN

6.1 Ziel

Vermittlung von grundlegendem Wissen über Wind und Wetter und die Zeichen der Veränderungen in der Natur, auf die man aufmerksam sein sollte. Verständnis, wie man Wettermeldungen deutet, und was Wind und Wetter für die Mannschaft und die Tour, auf der sie sich befindet oder auf die sie sich vorbereitet, bedeuten.

6.2 Einleitung

Das Wetter hat großen Einfluss darauf, wie eine Wanderfahrt verlaufen wird. Daher ist es eminent wichtig, zu klären, wie das Wetter ist, ehe man die Tour beginnt. Damit kann man einschätzen, ob es zu verantworten ist, die Tour überhaupt zu beginnen. Man muss sich auch einen Überblick verschaffen, wie sich das Wetter im Zeitraum der Tour entwickeln wird.

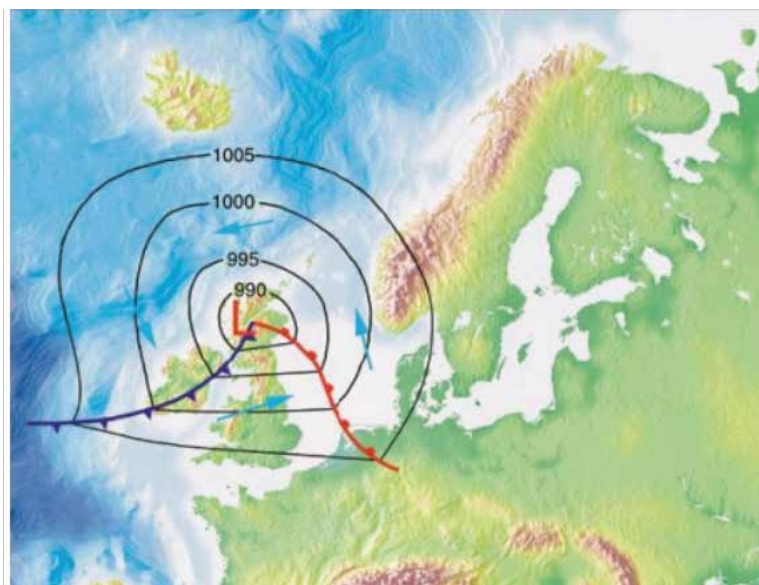
Ihr findet auf soesport.dk weitere Informationen.

<https://soesport.dk/publikationer-arkiv/vejr-og-boelger>



6.3 Wettermeldungen - Frontsysteme

Wenn man eine Wettervorhersage sieht oder hört, werden oft Kalt- oder Warmfronten erwähnt. Die Symbole sind hier auf der Wetterkarte zu sehen.

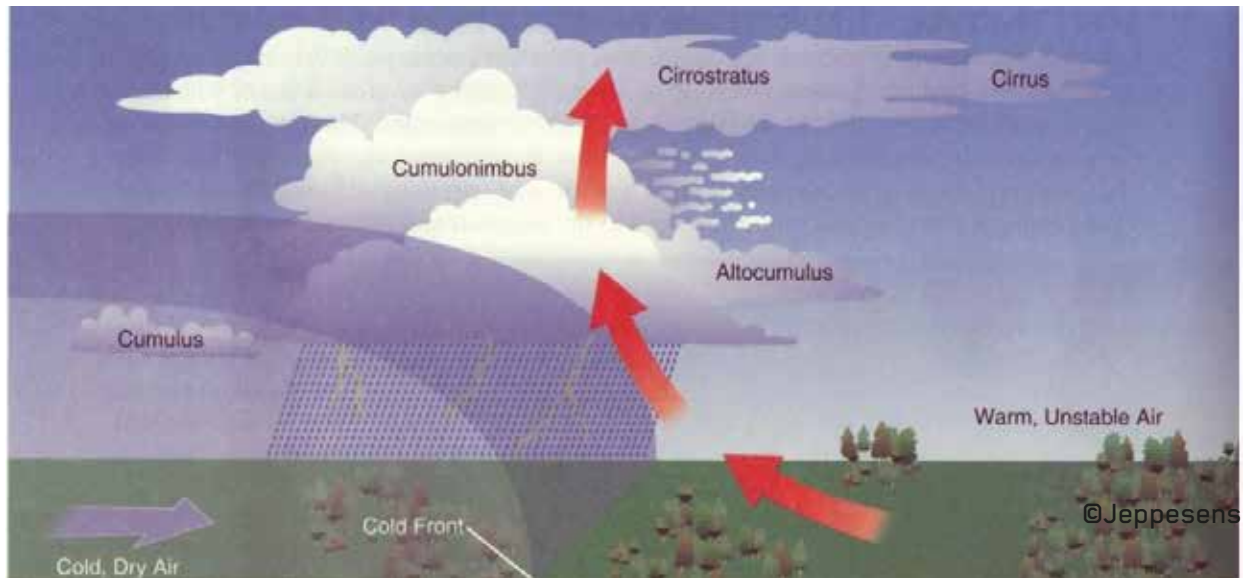


Die blaue Linie ist eine Kaltfront, die rote eine Warmfront. Die schwarzen Linien sind die Isobaren.

6.4 Kaltfront

Für Rudernde sind im Besonderen Kaltfronten von Interesse. Wenn diese durchziehen, bedeutet dies, dass das Wetter sich schnell ändern kann und heftige Winde, hohe Niederschlagsmengen und Temperaturstürze gefährlich werden können.

Ein schematischer Durchgang eine Kaltfrontpassage wird hier in der Darstellung gezeigt (die Front zieht von links nach rechts durch). Der Wetterverlauf ist folgendermaßen:



Hinter der Front:

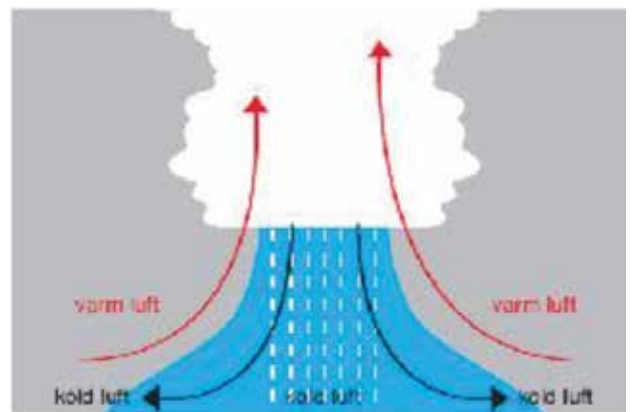
Steigender Luftdruck, Wind ist immer noch stark aus NW, jedoch abflauend. Es wird wolkenlos aber kühl und kleine Wolken können vorkommen.

Unter der Front:

Der Luftdruck steigt rasch an und der Wind dreht nach rechts. Gewaltige Windböen in Sturmstärke. Kräftiger Regen hört langsam auf und es könnte aufklaren.

Vor der Front:

Der Luftdruck fällt. Linksdrehender, zunehmender Wind, Wolken türmen sich schnell, es beginnt zu regnen, eventuell Gewitter.

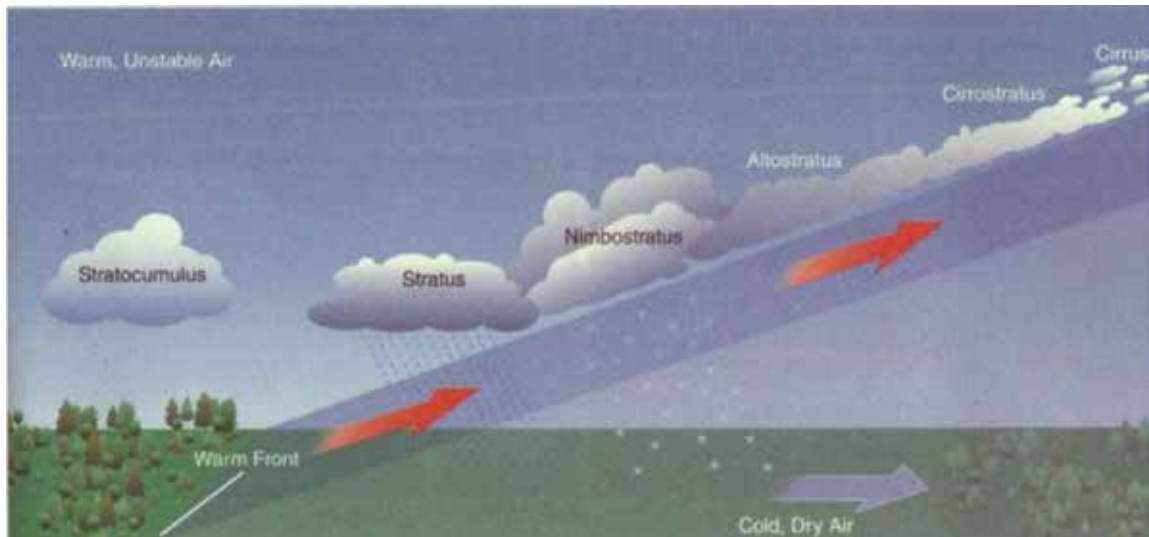


Wenn eine Regenwolke (Cumulonimbus) in Verbindung mit einer Kaltfront durchzieht, wird man sehen können, dass der Wind plötzlich zunimmt, wenn man sich der Wolke nähert. Das liegt daran, dass fallender Regen kalte Luft mit hinabzieht. Diese Wolkenformation geht meistens mit Gewitter einher.

Als Ruderer sollte man sich vom Gewitter fernhalten und sofort in Ufernähe fahren, oder noch besser in der Nähe von sicheren Gebäuden an Land gehen.

6.5 Warmfront

Bei der Passage einer Warmfront verhält sich die Wetterveränderung friedlicher, aber doch mit kräftigen Niederschlägen und nachfolgendem Temperaturanstieg. Langsam abnehmende Niederschlagsmenge und die Bewölkung lockert auf. Im Sommer verteilen sich die Wolken und verschwinden oft ganz. Ein schematischer Durchzug einer Warmfront wird hier in der Abbildung gezeigt (die Front zieht von links nach rechts durch). Der Wetterverlauf ist folgendermaßen:



@Jeppesens

c) Hinter der Front:

Frische Winde, weiter leicht rechtsdrehend. Die Bewölkung lockert auf und das Wetter wird wärmer und feuchter.

b) Unter der Front:

Der Luftdruck fällt noch, der Wind dreht nach rechts und frischt auf ab. Anhaltender Regen, Sicht wird schlechter.

a) Vor der Front:

Der Luftdruck beginnt zu fallen, Wind verstärkt sich und wird linksdrehend. Cirruswolken (Federwolken) verdichten sich und werden dicker und dunkler (Altostratus), Sonne scheint nur noch als blasse Scheibe durch (Halo Effekt). Es beginnt zu regnen.

6.6 Wolken



Stratus



Cirrus

Cumulus

Wolken, die wie eine konturlose graue Masse ohne blauen Himmel dazwischen, aussehen, nennen wir Stratus. Aus Stratus kann es regnen, doch wenn sie so dünn sind, dass man die Sonne sehen kann, regnet es normalerweise nicht.

Die weißen, federgleichen Wolken, die sehr hoch in der Atmosphäre liegen, werden Cirrus genannt. Es regnet nie aus Cirrus, doch sie können anzeigen, dass es demnächst regnen wird.

Kleine Schönwetterwolken, aus denen es nicht regnet.

Hochreichende Cumulus können das Vorstadium von Schauern und Gewittern sein (Cumulonimbus).

Normalerweise ergeben Cumulus-Wolken hohe Niederschlagsmengen und kräftige Winde, wenn sie selbst höher sind als der Abstand von der untersten Kante zum Erdboden.

6.7 Windstärke

Wind entsteht aus dem Zusammenspiel mit Wärme/Kälte, Licht/Dunkelheit und der Erdrotation (Corioliskraft). Für den Rudernden ist es wichtig zu wissen, wie stark der Wind wehen wird, wenn man unterwegs ist. Es kann keine eindeutige Antwort geben, wann es noch verantwortlich ist, eine Fahrt durchzuführen, da es immer auch Ermessenssache ist. Ein paar Bilder sollen dies verdeutlichen:

Die Windstärke wird in Beaufort gemessen und beginnt bei 0 (Windstille) und geht bis 12 (Orkan). Für das Rudern sind die Windstärken 2, 3 und 4 die Bedeutendsten.

Windstärke 2

Bei Windstärke 2 weht es zwischen 1,6 und 3,3 m/s (oder 4-6 Knoten). Das nennen wir eine leichte Brise (schwacher Wind). Die Wellen sind klein, kurz und ausgeprägt. Die Wellen haben ein glasartiges Aussehen und brechen nicht. Es gibt keine Schaumkronen. Die Wellenhöhe beträgt ca. 0,2 m.



Windstärke 3

Bei Windstärke 3 weht es zwischen 3,4 und 5,4 m/s (oder 7-10 Knoten). Diese Windgeschwindigkeit nennt man schwache Brise (schwacher Wind). Die Wellen sind kräftige Kleinwellen, an der die Spitze zu brechen beginnt. Es entsteht glasartiger Schaum. Die Wellenhöhe kann bis zu 0,6 m betragen.



Windstärke 4

Bei Windstärke 4 weht es zwischen 5,5 und 7,9 m/s (oder 11-16 Knoten). Diese Windgeschwindigkeit nennt man mäßige Brise (mäßiger Wind). Die Wellen haben recht häufig Schaumkronen und die Wellenhöhe beträgt ca. einen Meter bei einer Wirkdauer von 6h bei einem Windwirkungsweg (Fetch) von ca. 50km.



6.8 Wellen

Kein Wind, keine Wellen!

Wellen entstehen durch das Überstreichen des Windes über die Wasseroberfläche.



Die Höhe der durch den Wind erzeugten Welle ist abhängig von Windwirkweg (Fetch), Windstärke und Wirkdauer des Windes.



Beim Brechen der Welle wird die Oberflächenspannung am Wellenkamm überwunden und aus der Wellenkontur austretendes Wasser fällt in den Vorderhang.



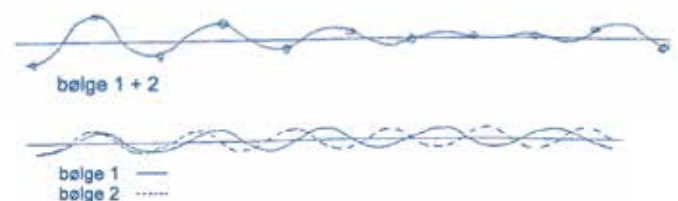
Bewegen sich Wind und Strömung in die gleiche Richtung, werden es lange, runde Wellen.



Haben Wind und Strömung in gegensätzliche Richtungen, werden die Wellen kabbeliger und die Gefahr ist groß, dass die Wellen brechen.



Falls sich zwei Wellen treffen, wird ihre Höhe die Summe der beiden Wellenhöhen sein.



Links sehen wir, dass ein Wellentyp von unten, vom Kleinen Belt und ein anderer Wellentyp aus dem Vejle Fjord kommt. Wo sie sich treffen, werden die Wellen sehr unterschiedlich sein, von fast flach bis meterhoch (Summe der Wellen).

Hier rechts sieht man ein häufiges Phänomen (Reflexion) an Molen und Spundwänden. Eine Welle trifft auf eine Mole und wird zurückgeworfen. Auf dem Weg zurück vermischt sie sich mit den anderen Wellen. Das Resultat sind auch hier wieder sehr unruhige und überraschend hohe Wellen.

6.9 Informationen über das Wetter

Informationen über das Wetter findet man an unzähligen Stellen, jedoch mit sehr unterschiedlicher Qualität.

Gute
Prognosen

Je kurzfristiger, desto genauer sind die Wettervorhersagen. Sie werden immer unpräziser, je längerfristig sie sind. Daher ist es immer am besten, die aktuelle Wettervorhersage kurz vor Beginn der Wanderfahrt zu nehmen.



Radio und
TV

Kurze Wettermeldungen können in Verbindung mit den Nachrichten im Radio und Fernsehen gehört werden.

Mobil mit
Netz

Den Seewetterbericht mit Wind- und Wellenprognosen kann man beim dänischen Wetterdienst DMI dmi.dk abrufen.

Sejl sikkert

Im Zusammenarbeit zwischen der Tryg-Stiftung, dem Wasser- und und Schifffahrtsamt, dem Wassersportsicherheitsrat und dem DMI wurde die APP sejl sikkert entwickelt, die man im App Store herunterladen kann. Hier können kurzfristige Prognosen für Strömungen, Wellen, Wind und Messungen für Strömungen, Wasserstände und – Temperaturen eingeholt werden. Außerdem gibts es aktuelle Warnungen und Informationen über aktuelle Schießübungen usw.

6.10 Das Internet

Es gibt viele Homepages im Internet mit meteorologischen Informationen. Für Segler gibt es auch etliche Seiten, und es kommen laufend neue dazu.

Die Homepages, die im Folgenden genannt werden, sind nur einige davon. Das Gute an den Wetterinformationen im Internet besteht darin, dass man nicht nur die neuesten Informationen bekommt, sondern auch, dass sie sowohl betextet als auch bebildert sind und dass man insgesamt Übersichten, Beobachtungen und Prognosen bekommt.

DMI

DMI (Dänische Meteorologische Institut) hat eine Homepage mit einer Unzahl von guten Infos über Wetter und See. Man findet sie unter den Adressen:



www.dmi.dk oder www.ocean.dmi.dk

Eine dritte gute Wetterseite ist
FCOO (<https://ifm.fcoo.dk>)



Hier kann der Ruderende sowohl Übersichten als auch Vorhersagen für die entsprechenden Gewässer als Text bekommen. Außerdem gibt es Prognosekarten für Wind, Wellen, Strömungen und Temperatur für den nächsten Tag. Als speziellen Service für Wassersportler gibt es eine druckfreundliche Seite mit Karten für den kommenden Tag, die ausgedruckt mit in das Boot genommen werden kann.

Schweden: www.smhi.se, Norwegen: www.met.no (evtl. www.yr.no), Deutschland: www.dwd.de (evtl. www.wetterzentrale.de), Frankreich: www.meteo.fr

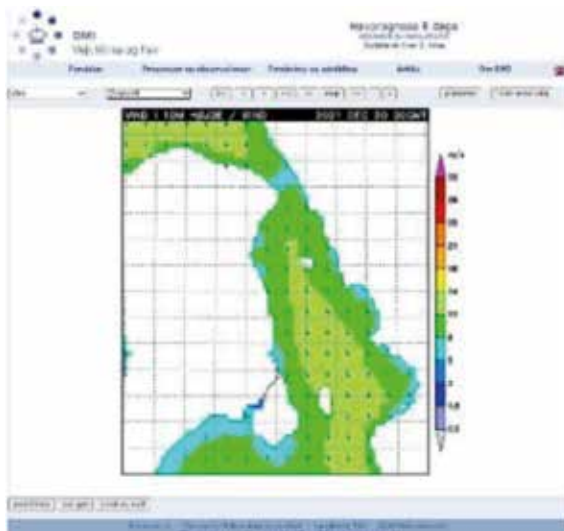
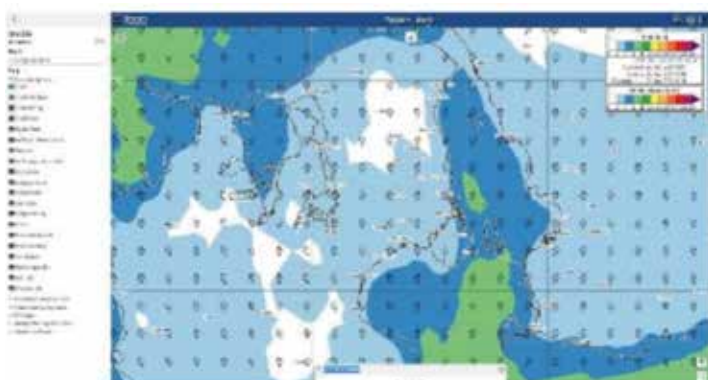
Info: Die meisten Wetterdienste decken mehr als nur die eigene Nationalität ab.



Nedbørradar



Satellitbilleder



SEESICHERHEIT

7.1 Zielsetzung

Vermittlung von Wissen über die Verhältnisse, welche Einfluss auf das sichere Fortbewegen auf dem Wasser haben können.

7.2 Einleitung

Es ist unvermeidlich, dass im Zusammenhang mit dem Rudersport immer wieder Unfälle und Pannen passieren, sowohl auf lokalen Gewässern als auch auf Langturen. Aber durch gute Vorbereitung, einen kühlen Kopf und schnelles Handeln in gefährlichen Situationen lassen sich viele Unfälle vermeiden.

Der dänische Rat für Seeverkehrssicherheit hat eine Reihe von Broschüren über Touren auf See veröffentlicht. Du findest sie hier: soesport.dk

Im Internet gibt es mehrere Lehrvideos, zum Beispiel über das Kentern. Hier ist ein Link zu einer Anleitung auf roning.dk: <http://tinyurl.com/27ttz3uh>



In Deutschland gibt das Bundesministerium für Verkehr die Broschüre "Sicherheit auf dem Wasser" mit wichtigen Regeln und Tipps für Wassersportler Kostenlos heraus. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/sicherheit-auf-dem-wasser-2018.html>

7.3 Alarmierung

ALARMIERUNG:

112 wählen,
"søulykke" melden

Unfälle auf See: (24-
Stunden-Besetzung)
Kontakt JOC.
Telefon: 0045 72812300
FKO-JOC@mil.dk

7.4 Verhütung eines Unfalls

Was kann man tun, um Unfälle auf See zu verhindern oder zu minimieren? Auf Wanderfahrten fordert der DFfR, dass Regeln, dass alle Rudernde mindestens 300 Meter schwimmen können und die Rettungsweste im Wasser anziehen können, außerdem wird noch gefordert, dass man zwischen zwei Riemen schwimmen kann.

Es ist aber genauso wichtig, dass die Boote, Rettungswesten und alle anderen Ausrüstungsgegenstände in einem guten Zustand sind, dass die Mannschaft und der LStm sich vernünftig verhalten, ihren Kopf gebrauchen, nicht übermütig werden und sich mit den lokalen Gegebenheiten vertraut machen. Des Weiteren sollte man sich über seine eigenen physischen- wie psychischen Grenzen sowie die der Mannschaft bewusst sein. Man muss die Wetterlage korrekt einschätzen, auf besondere lokale Verhältnisse wie zum Beispiel Strömungen, die Wassertemperatur, und Wellen achten, und immer wissen, wo man sich befindet.

Die meisten Unfälle in Verbindung mit dem Rudersport passieren auf Tagestouren und meistens im eigenen Revier.

Ganz egal in welchem Gewässer man sich befindet; sollte man seinen Kopf gebrauchen. In vielen Situationen ist das genug um Schlimmeres verhindern. Wir fordern alle dazu auf, auch auf kurzen Fahrten in bekannten Gewässern niemals auf die Rettungsweste zu verzichten. Die Wahrscheinlichkeit für eine Notsituation ist hier genauso hoch wie auf Wanderfahrten. Der Ertrinkungstod ist nicht nur den langen Touren vorbehalten.

In allen Notsituationen ist das Wichtigste, die Ruhe zu bewahren, einen Überblick über den Zustand seine Mannschaft zu bekommen und schnell, aber nicht panisch seinen Kammeraden erklären, was jetzt passieren muss und warum.

7.5 Wenn eine Notsituation eintrifft

Es wurde häufig diskutiert ob man in einer Notsituation - wie zum Beispiel, wenn das Boot vollgelaufen ist, einer Kenterung oder einer Kollision mit einem anderen Boot - beim Boot bleiben oder versuchen sollte, an Land zu schwimmen.

Die meisten Vorteile hat man, wenn man bei seinem eigenen Boot bleibt. Begründung:

- Es ist leichter, das Boot mit Mannschaft zu finden als jeden für sich.
- Das Ruderboot kann als Rettungsinsel verwendet werden.
- Kann man das Boot wenden und sind die Wellen nicht zu hoch, kann man das Boot auslehren und an Land rudern.
- Auflandiger Wind und Strömungen können Boot und Mannschaft zum Land treiben.
- Unbekannte Gewässer machen das Schwimmen zu gefährlich.
- Es wird dunkel – es wird schwer sich zu orientieren.
- Eine oder mehrere Rettungswesten sind verschwunden.

Sollte man sich doch dafür entscheiden an Land schwimmen zu wollen, sollte man sich über folgende Punkte bewusst sein:

- Ist man dicht an Land?
- Ist das Fahrwasser bekannt?
- Sind alle einer guten körperlichen Verfassung?
- Ist es unwahrscheinlich, Hilfe von einem Klub oder vom JOC zu erhalten?
- Sind alle unverletzt und sind alle einverstanden, damit es nicht zur Panik kommt?

An Land
schwimmen?

Wenn man die Wahl trifft, an Land zu schwimmen, ist es sehr wichtig, dass man zusammenbleibt und dass alle eine Rettungsweste tragen. Man sollte zwischen den Riemen schwimmen, mit dem schwächsten Schwimmer in der Mitte. Wenn man schwimmt, sollte man in die Richtung des Ufers schwimmen, wo man die besten Chancen hat, das Ufer zu erreichen. Dies muss nicht unbedingt, abhängig von Wind und Strömung, das dichteste Ufer sein. Darum ist es so wichtig, dass der LStm immer weiß, wo man sich befindet, wie weit es zum Ufer ist und ob Wetteränderungen vorhergesagt sind. Leider sind schon mehrere Ruderer bei dem Versuch an Land zu schwimmen umgekommen, weil ihre physische Form zu schlecht war, wegen Panik und weil man die Orientierung verloren hat.

Beim Boot
bleiben?

Sollte es doch zum Unglück kommen, ist es sehr wichtig, dass man sich einen Überblick über die Situation verschafft, die Situation analysiert und keine übereilten Entscheidungen trifft, aber auch nicht zu lange wartet. Der Sicherheitsrat für Wassersport ist der Auffassung, dass die Wahrscheinlichkeit, gefunden zu werden, höher ist, wenn man am Boot bleibt. Aber es ist eine schwierige Entscheidung, die vom LStm getroffen werden muss.

7.6 Unglücksstatistik

Die Statistik auf dieser Seite spricht für sich selbst. Die Zahlen stammen aus dem Archiv des DFfR und zeigen alle Unfälle und Umgekommenen in der Geschichte des dänischen Ruderverbandes (von 1892 bis 2012, seitdem gab es keine tödliche Ruderunfälle mehr in der Geschichte des DfFRs).

Bevor 1915 die Vorschriften für Langstreckenfahrten eingeführt wurden, gab es 22 Todesopfer. Nachdem die Verwendung von Rettungswesten in den 1960er Jahren üblich wurde, gab es nur noch 9 Todesopfer:

Saison des Jahres	Anzahl der Unfälle	Anzahl der Todesopfer
März-April	2	6
Mai	6	18
Juni	5	13
Juli	2	7
August	4	7
September	3	7
insgesamt	22	58

Von den 22 Unfällen passierten 20 in Situationen, in denen Wellen und Wind von achtern kamen.

Unfälle auf Grund von Wind in Verbindung mit starker Strömung:	9
Unfälle auf Grund von defekter Ausrüstung:	9
Unfälle auf Grund fehlender Erfahrung:	9

Unfall Verteilung in Bezug auf deren Länge:

- Tagesturen: 15
- Wochenendturen: 4
- Ferienturen: 3

7.7 Mehr Informationen zum Thema Sicherheit

Trygfondens Website Sejlsikkert ist vollgepackt mit Informationen über die Sicherheit im Seeverkehr.

Der DRV gibt ein Heft zum Thema Sicherheit heraus, man kann es hier bestellen.



7.8 Checklisten

Die folgenden Listen können entweder als kurze Zusammenfassung dieses Kapitels verwendet werden oder als Beispiel, wie man in verschiedenen Notsituationen reagieren kann.

Sicherheitsausrüstung des Boot:

- Schott (Bug und Achter)
- Dæk (Bug und Achter)
- Festmacherleinen (Bug und Achter)
- Riemen (als Schwimmhilfe bei einer eventuellen Kenterung)
- Pütz (festgemacht mit einer langen Leine)
- Rettungswesten (im Wasser getestet)
- Signalraketen
- Lampen/Laternen bei Nachtfahrten
- evt. eine Pumpe

Die Riemen:

Riemen aus Glasfiebermaterialien müssen heil sein, z.B. ohne Risse. Diese Riemen können eine geringere Tragkraft haben als Riemen aus Holz. Wenn Riemen aus Fiebermaterialien beschädigt sind, ist die Tragkraft fast null. Ein beschädigter Riemen aus Holz behält jedoch fast seine ganze Tragkraft.

Gefahren auf einer Rudertur:

- Klippen und Steine unter der Wasseroberfläche
- Fischereinetze
- Wraks
- Andere Schiffe
- Schleusen
- Brücken und Bollwerke
- Schlechtes Material
- Kranke und/oder untrainierte Mannschaftmitglieder
- Unerfahrene oder leichtsinnige Ruderer
- Das Wetter:
 - Wasser und Lufttemperatur
 - Wind
 - Welle
 - Strömungen
 - Regen
 - Donner und Blitz
 - Nebel

Im Falle von Wassereinbruch:

1. Die Ruhe bewahren.
2. Die Rettungswesten anziehen.
3. Das Wasser aus dem Boot holen:
4. Falls Ruderer über Bord gegangen sind:
die Mannschaft in das Boot holen, sobald es genügend Auftrieb hat.
5. Das Boot in die Wellen halten.
6. So schnell wie möglich Richtung Land rudern.
7. Herausfinden, was an Ausrüstung fehlt.
8. Die Behörden informieren.

Im Falle einer Kenterung:

1. Die Mannschaft zusammenhalten, die Ruhe bewahren.
2. Rettungswesten anziehen.
3. Die Riemen ans Boot binden.
4. Das Boot wenden.
5. Das Wasser aus dem Boot holen, die Mannschaft in das Boot holen, sobald es genügend Auftrieb hat.
6. Das Boot in die Wellen halten.
7. So schnell wie möglich Richtung Land rudern.
8. Herausfinden, was an Ausrüstung fehlt.
9. Die Behörden informieren.

Im Falle einer Kollision mit einem Unterwasserhindernis:

1. Die Mannschaft ins Wasser (falls man festsitzt).
2. Rettungswesten anziehen.
3. Das Boot frei bekommen.
4. Wieder ins Boot.
5. Den Schaden untersuchen (ist alle Ausrüstung vorhanden – die Behörden informieren)
6. Den Schaden reparieren, bevor die Fahrt fortgesetzt wird.

Im Falle einer Kollision mit einem anderen Schiff:

1. Vom anderen Schiff entfernen.
2. Versuche nach unten zu tauchen
(und damit die Schraube des anderen Schiffes zu vermeiden).
3. Die Ruhe bewahren.
4. Wrackteile finden und diese als Schwimmhilfe verwenden.
5. Zusammen bleiben und auf Hilfe warten.

7.9 Kenterungsübungen

Es ist eine gute Idee in regelmäßigen Abständen Kenterungsübungen durchzuführen. Einige Vereine haben es als festen Bestandteil in der Ausbildung für neue Steuerleute gemacht, eine solche Kenterungsübung einzubauen. Andere Vereine haben es als Teil der Ruderurse.

Wenn ein Verein eine Kenterungsübung durchführt, sollte die Polizei benachrichtigt werden, wann und wo diese Übung abgehalten wird, weil Passanten es für eine Notsituation halten können.

Das Boot, welches für die Übung verwendet werden soll, sollte von allen losen Gegenständen geräumt werden, nur die Rettungswesten und die Pütz bleiben natürlich an Bord. Dies ist eine Maßnahme, um spätere Fehlalarme zu vermeiden, wenn ein Ausrüstungsgegenstand an Land gespült wird.

Alle Teilnehmenden müssen genau über den Verlauf der Übung informiert werden, so dass keiner Zweifel hat, wer das Kommando hat, und wie die Übung abläuft.

Um zu verhindern, dass jemand einen Riemen an den Kopf bekommt, oder aber die Dollen kaputt gehen, sollten die Riemen vorher ins Wasser geworfen werden.

Die folgenden Bilder beschreiben die verschiedenen Phasen einer solchen Übung.

Die Bilder stammen aus dem Video "Kæntningsøvelse i Skovshoved Roklub 2001".



Bild 7.1 Das Boot wird gekentert. Es ist schwerer als man glaubt ein Boot zu kentern, darum müssen alle im Takt wippen und die Reling gut festhalten, um das Boot nicht an den Kopf zu bekommen.



Bild 7.2 Nach der Kenterung verschafft sich der LStm einen Überblick und sorgt dafür, dass alle eine Rettungsweste anbekommen. Es kann vorkommen, dass eine Weste unter dem Boot liegt.



Bild 7.3 Die Riemen werden geholt und an den Leinen an Bug und Heck festgebunden. Abhängig von Wind und Wetter kann es sein, dass man ein Stück schwimmen muss, um die Riemen einzufangen. Die zwei Stärksten schwimmen je einem Riemen hinterher, während der dritte am Boot bleibt.



Bild 7.4a. Das Boot und die Mannschaft sind bereit, um das Boot zu wenden. Die zwei Stärksten werden an Bug und Heck platziert, während der dritte, in der Mitte des Bootes ist und versucht das Boot zu wenden, indem er am Kiel zieht.



Bild 7.4b Auf das Kommando vom LStm versuchen die beiden an Bug und Heck, das Boot aus dem Wasser zu heben, während der Dritte das Boot wendet. In der Praxis werden die beiden ins Wasser gedrückt, aber mit kräftiger Beinarbeit und den Auftrieb der Rettungswesten wird das Boot leicht angehoben.

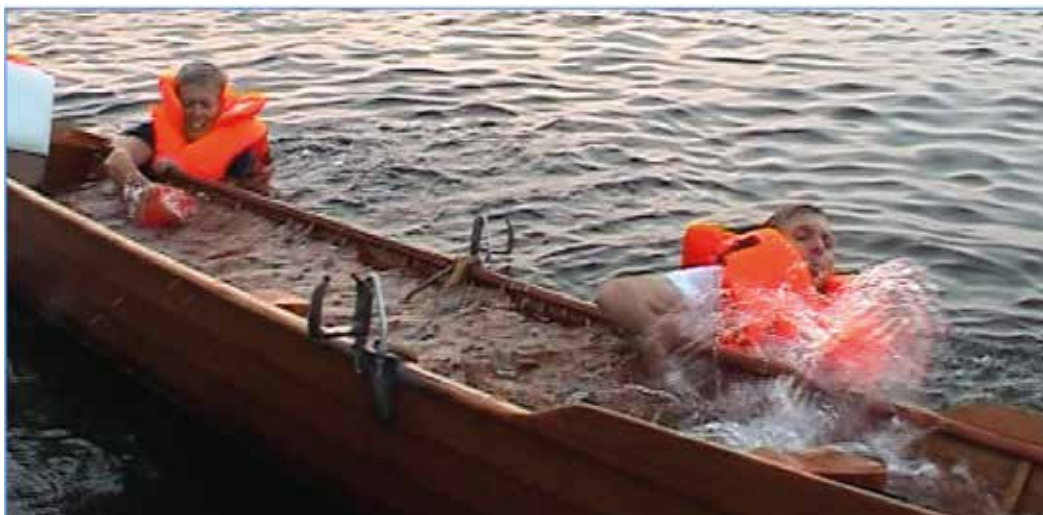


Bild 7.5 Das Boot wird mit allen vorhandenen Mitteln von Wasser gelehrt. Sollte es Wellen geben wird, die Bordwand, die in Richtung der Wellen ist, höher gehalten.



Bild 7.6. Sobald genug Wasser aus dem Boot ist, klettern die Ruderer an Bord. Der Steuermann holt die Riemen und gibt sie der Mannschaft. Sobald die Riemen festgemacht sind, wird das Boot in die Wellen gedreht, und der Steuermann klettert an Bord.

SCHADESVORBEUGUNG UND ERSTE HILFE

8.1 Zielsetzung

Ziel ist es, grundlegendes Wissen zur Ersten Hilfe zu vermitteln, das für Rudernde wichtig sind.

8.2 Einleitung

Rudernde, und vielleicht speziell Wanderrudernde, können vielen Gefahren ausgesetzt sein, was sowohl das Wetter aber auch Personenschäden angeht. Es ist einfacher vorzubeugen als zu heilen, deshalb wird in diesem Kapitel viel Wert auf Prävention gelegt.

Der DfFR weist darauf hin, dass die neusten Kenntnisse über Erste Hilfe natürlich nicht Gegenstand des LStm Kurs sind, sondern dass man diese bei regelmässig stattfindenden Erste Hilfe Kursen von kompetente Fachpersonal vermittelt bekommen kann. Hier soll es vor allen Dingen darum gehen, auf mögliche Gefahren und den Umgang damit hinzuweisen:

Erste Hilfe bedeutet in diesem Kapitel:

- dass man sich schon zu Hause auf Notfälle vorbereitet, um Schäden zu vermeiden und vorzubeugen.
- dass man kleine Schäden behandeln und für professionelle Hilfe bei größeren Schäden sorgen kann.

8.3 Vorbereitung/Schadensbegrenzung

Viele Schäden und Unfälle lassen sich umgehen, indem man sich schon zu Hause gut vorbereitet.

Physisches
Training

Es ist wichtig, physisch gut in Form zu sein, damit man die Tour gut bewältigen kann und es ein schönes Erlebnis wird, aber auch damit man sich im Falle eines Unfalls zu helfen weiß.

- Trainiere langsam für bessere Ausdauer und Belastbarkeit (dem Körper wird bei einer langen Strecke über mehrere Tage viel abverlangt).
- Übe und verwende eine korrekte Hebetechnik (um Rückenschäden zu entgehen).
- Übe und verwende eine korrekte Rudertechnik (um Rückenschäden zu umgehen).

Schwimm-
prüfung

Lege eine Schwimmprüfung ab, eine jährliche Wiederholung ist zu empfehlen. Schwimmen ist ein gutes physisches Training.

Kenterungsü-
bung

Übe das Kentern und zwischen zwei Riemen zu schwimmen. Übe außerdem wie man eine Rettungsweste im Wasser anzieht oder trage konsequent einen Halbautomaten. Kenterungsübungen siehe Kaitel 7.9.

Die regelmäßige Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs ist nützlich. Vielleicht kannst du einen Kurs über deine Arbeit genehmigt bekommen.

Hier sind einige Links zu Anbietern von Erste-Hilfe-Kursen.

<http://www.notfallmedizin.de/ldb/index.php?id=4>



<http://www.malteser-kurse.de/>



<http://www.rotekreuz.at/kurse-aus-weiterbildung/erste-hilfe/>



<http://www.johanniter.de/aus-und-weiterbildung/erste-hilfe-kurse/>



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



In Dänemark werden inzwischen über den DfFR spezielle Erste-Hilfe-Kurse für Rudernde angeboten.

8.4

Kleidung

Überlegungen bevor man auf Wanderfahrt geht

Die Kleidung soll vor Wind, Wetter, Wasser, Kälte und Sonne schützen und trotzdem angenehm zu tragen sein.

- Die Kleidung sollte aus mehreren Schichten bestehen (3-Lagen-Prinzip):
- Die untere Schicht sollte schweißtransportierend sein (Unterwäsche), in der Mitte eine thermische Schicht (wärmeisolierend und ventilierend) und darüber eine vor Wasser und Wind schützende Schicht.
- Benutze atmungsaktives Material.
- Benutze bequeme und nicht zu enge Kleidung.

Badeschuhe

Wasserschuhe sind sinnvoll, sodass die Füße vor spitzen Gegenständen beim Aussteigen im Wasser geschützt sind.

Son-
nenschutz

Auf dem Wasser brennt die Sonne extrem stark und der Wind kühlt den Körper aus, ohne dass man es bemerkt. Deshalb sollten folgende Sachen mitgenommen und benutzt werden (auch wenn der Himmel nicht wolkenlos ist):

- leichte lange Kleidung als Schutz gegen die Sonne
- wasserfeste Sonnencreme mit einem hohen Sonnenschutzfaktor
- Hut und Sonnenbrille
- versuche möglichst die Mittagssonne zu meiden
- viel trinken (Wasser)

Krankheiten

Kenntnisse über eventuelle Krankheiten/Leiden der Mannschaft z.B. Diabetes, Asthma, Allergien etc. sind wichtig, sodass du im Falle von Krämpfen, Anfällen oder einem Allergieschock richtig handeln kannst.

Impfungen

Vergewissere dich, dass deine Impfungen aktuell sind.

8.5 Schäden unterwegs

Hitzschlag/- Symptome: Kopfschmerzen, Benommenheit, Verwirrtheit, roter Kopf, Übelkeit, plötzliche Sonnenstich Bewusstlosigkeit

Ist die Person bei Bewusstsein:

- Platziere die Person im Schatten, gebe ihr kalte Umschläge um Handgelenke und Füße (Eis darf nicht direkt auf die Haut).
- Kalte Getränke (12°-15°C).

Ist die Person bewusstlos:

- wende Erste Hilfe an
- stabile Seitenlage
- lockere enge Kleidung
- Notruf, die Person muss schnellstmöglich zum Arzt
- Mit kaltem (Trink-)Wasser abspülen (12° – 15°C)
- entferne lose Kleidung über der Verbrennung
- mindestens eine halbe Stunde mit Wasser kühlen oder bis der Schmerz vorbei ist
- zum Arzt gehen, wenn die Verbrennung größer als eine Faust ist
- erhöhtes Schock-Risiko

Kälte

Hier wird auf die dänische Broschüre
"Sicherheit aus dem Wasser" verwiesen.

<https://soesport.dk/publikationer-arkiv/kulde-og-beklaedning>



Auf Deutsch hat die DLRG eine Handlungsempfehlung für den Umgang mit Unterkühlungen herausgegeben, du findest sie hier: <https://tinyurl.com/4vnhcphs>

Es ist selten angenehm, lange in dänischen Gewässern zu schwimmen.

(Durchschnittstemperaturen im Mai ca. 9,5°C, 17,5° im August und ca. 11,5°C im Oktober)



Leidet eine Person an Unterkühlung, ist es wichtig, dass die Wärme von innen nach außen kommt. Das bedeutet, dass man:

- die Person einpacken sollte, dazu kann man z.B einen großen Müllsack benutzen
- der Person gerne etwas Warmes zu Trinken geben darf (z.B. Kakao), aber niemals Alkohol
- niemals Arme und Beine warmrubbeln! Dabei kann kaltes Blut zum Herzen gelangen, was zum Tode führt!

Blasen

- Blasen dürfen nicht geöffnet werden, da die Haut das kaputte Gewebe vor Infektionen schützt
- Störende Blasen können mit einer sterilen Nadel oder Schere geöffnet werden. Sorge möglichst dafür, dass die ganze Flüssigkeit herauskommt und dabei die Haut erhalten bleibt.
- Schmiere die bloßgelegte Unterhaut mit einer Fettcreme ein, um Sie vor dem Austrocknen und spröde werden zu bewahren (das kann sehr schmerzhaft sein)
- Nach ein paar Tagen kann die lose, trockene und harte Haut weggeschnitten werden, mit schrägen Kanten, so dass sich keine neuen Blasen bilden.
- Benutze evtl. Blasenpflaster.
- Blasen können getaped werden- frag eure Leistungsruderer.

Hautschrammen

- säubere die Wunde mit Seife und sauberem Wasser
- entferne den ganzen Schmutz (verhindert Entzündungen)
- mit einem Pflaster oder Verband abdecken

Schnittwunden

- indem man die Ränder zusammenhält, wird die Blutung gestillt
- oft muss genäht oder geleimt werden (Arzt)
- benutze evtl. ein Schmetterlingspflaster, bevor die Person zur Notaufnahme kommt

Quetschungen

- unregelmäßig, oft tief
- ärztliche Hilfe ist notwendig

Stichwunden

- sehen harmlos aus, können aber versteckte, tiefliegende Entzündungen und Schäden hervorrufen
- ärztliche Hilfe ist erforderlich

Bei Verstauchungen die PECH-Formel beachten: Pause, Eis, Compression, Hochlagerung

- Pause: Bewegung sofort unterbrechen. Verletztes Gelenk ruhigstellen und nicht mehr belasten, auf Wunsch vom Betroffenen eingenommene Schonhaltung unterstützen.
- Eis: Möglichst schnell mit Kühlung der betroffenen Körperregion beginnen: kalte Umschläge, in ein Tuch eingeschlagene (Sofort-)Kältekompressen oder Eisbeutel. Kühlung anhaltend (30–45 Min) durchführen. Merke: kein Eis direkt auf die Haut
- Compression: Anlegen eines Kompressionsverbandes unterstützt den verletzten Bereich, dient der Entlastung und somit der Schmerzreduktion. Kann auch zum Befestigen der Kühlelemente dienen.
- Hochlagerung: Zur Unterstützung der Blutstillung (Verletzungen kleiner Blutgefäße führen zu Hämatombildung und Schwellung des betroffenen Bereichs) und Entlastung soll der verletzte Körperteil anhaltend hoch gelagert werden.
- Arztbesuch/Notruf 112.
- Betroffenen zudecken.

- Bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes beruhigen, betreuen, trösten und beobachten.

Bei Verdacht auf einen Bruch suche ärztliche Hilfe.

Mücken, Bienen und Wespen:

- meist ungefährlich
- entferne den Stachel
- kühlen
- reibe den Stich mit lokal betäubender Creme ein: z.B. mit Fenistil
- einige Menschen reagieren extrem allergisch auf Bienenstiche. Rufe sofort den Notarzt!
- bei Stichen im Mund oder der Kehle sollten möglichst schnell eiskalte Getränke eingenommen werden, um die Schwellung zu mindern. Rufe sofort einen Notarzt
- Bringe evtl. Antihistamin bei allergischen Reaktionen mit.

Hier kann man sehen, wie die Stiche von verschiedenen Insekten aussehen.

<https://www.hohenzollern-apotheke.de/service/wissenswertes/insektenstiche/>



Humlebi



Honningbi



Myg



Stor Gedeams



Alm. Gedeams



Klæg

Feuerqualle

Quallen haben lange Fangarme mit Nesseln

- Rasiere die Fäden mit Rasierschaum und klinge oder mit einem stumpfen Messer ab.
- den Saft von frischen Zwiebeln drauf reiben
- die Hautirritationen werden wie Bienenstiche behandelt



Kreuzotter

Kreuzottern sind normalerweise nur für Allergiker gefährlich

- die Stelle ruhigstellen
- wenn möglich kühlen
- IMMER zum Arzt gehen



Petermännchen

“Kreuzotter der Meere”

- normalerweise an der Ostküste Nordjytlund anzutreffen und bei Anholt und Læsø. Kann aber auch vereinzelt woanders vorkommen.
- schwimmt im Sommer im Flachwasser
- Giftstachel auf der Rückenflosse und an den Kiemendeckeln
- gefährlich für Kinder und ältere Menschen
- sehr schmerzvoller Stich, starke Schwellung
- die Wunde sollte in möglichst warmes Wasser gehalten werden, so wird das Gift abgebaut
- (Leckerer Speisefisch!)



8.6 Erste Hilfe

Im Falle eines Notfalls, z.B. Herzinfarkts u.ä. ist es wichtig, die lebensrettenden Sofortmaßnahmen der Ersten Hilfe zu kennen (je mehr man übt desto besser sitzen sie)

1. Absichern & Eigenschutz
2. Notruf 112 & Sofortmaßnahmen
WO ist der Unfall geschehen?
WAS ist passiert?
WIE viele Verletzte gibt es?
WELCHE Art von Verletzungen haben sie?
WARTEN auf Rückfragen der Notrufzentrale?
3. weitere Erste Hilfe: Herz-Lungen-Wiederbelebung, Blutstillung, Schockbekämpfung, stabile Seitenlage, Ruhigstellen von Brüchen, Anlegen von Verbänden usw.
4. Vor allem: Ruhe bewahren

Erste Hilfe Kasten

Kenne den Inhalt des Erste-Hilfe-Koffer

- Fülle den Erste-Hilfe-Koffer nach Gebrauch immer wieder auf.
- Behalte den Erste-Hilfe-Koffer unterwegs immer in Reichweite.
- Sorge dafür, dass der Erste-Hilfe-Koffer wasserdicht ist.
- Wähle einen Erste-Hilfe-Koffer mit passender Auswahl. Setze dich mit dem Inhalt des Erste-Hilfe-Koffer auseinander.

Denke daran den Erste-Hilfe-Koffer nachzufüllen.

Die meisten Erste-Hilfe-Koffer enthalten viel mehr, als du (hoffentlich) brauchen wirst.



Mögliches Zusatzequipment für Rudernde im Erste-Hilfe-Koffer:

- schmerzstillende und fiebersenkende Medizin (einige sind gegen Acetylsalicylsäure (Aspirin) allergisch)
- Lippenbalsam, schützt und verhindert trockene Haut, keine heilende Wirkung, gibt es auch mit Sonnenschutzfaktor
- fettige Hautcreme z.B. Vaseline für trockene und rissige Haut. Heilende Wirkung, kann austrocknen
- Aftersun, zum Eincremen bei schon verbrannter Haut, kühlt und macht die Haut weich, niemals vor dem Sonnenbaden benutzen, da die Creme betäuben kann
- Seife, neutral und unparfümiert zur Wundreinigung
- flüssiges Pflaster, wird aufgesprayt, Vorsicht mit Druckflaschen in der Sonne!
- Blasenpflaster in verschiedenen Größen. Teuer – aber gut!
- Handcreme
- lokalbetäubende Creme

UMWELTSCHUTZ UND ÜBERNACHTEN IM FREIEN

9.1 Zielsetzung

Ein Verständnis für die Natur vermitteln, in der wir und andere sich aufhalten.

9.2 Einleitung

In Dänemark sichern Gesetze und andere Vorschriften (Durchführungsverordnungen, Rundschreiben usw.), in einem gewissen Umfang unseren Zutritt in die Natur.

Außerdem wurden auf dem Meer viele neue Schutzgebiete eingerichtet. Diese sollen der Tierwelt im und auf dem Wasser Ruhe und einen besseren Schutz gewähren. Außer von diesen gesetzlichen Bestimmungen müssen wir auch die privaten Besitzumsverhältnisse berücksichtigen.

9.3 Naturschutzgesetz

Naturschutzgesetz

§ 1. Das Gesetz soll dazu beitragen, die Natur und die Umwelt des Landes zu schützen, damit die Entwicklung der Gesellschaft auf einer nachhaltigen Grundlage unter Berücksichtigung der menschlichen Lebensbedingungen und der Erhaltung der Tier- und Pflanzenwelt erfolgen kann.

Stck. 2. Das Gesetz regelt hauptsächlich (neuere Version LBK nr 1986 af 27/10/2021

- Prävention und Bekämpfung von verunreinigter Luft, Wasser, Boden und Untergrund, sowie Erschütterungen und Lärm
- begründete Regeln für den Umweltschutz aufstellen
- die Anwendung und Verschwendung von Rohstoffen minimieren
- die Anwendung von umweltfreundlicher Technologie fördern
- die Probleme im Zusammenhang mit Müll zu reduzieren

Quelle: LBK nr 1218 af 25/11/2019

Link: <https://www.retsinformation.dk>

Als Rudernde nutzen wir die Natur. Deshalb haben wir ihr gegenüber Verantwortung. Das gilt vor allem in der Nähe von Naturschutzgebieten.

Naturschutzgebiete, darunter auch Brutschutzgebiete und Robbenschutzgebiete, werden nach dem Naturschutzgesetz errichtet. Ziel ist es, wilde Tiere und Pflanzen samt deren Lebensraum zu schützen. Um den Bestand von Vögeln und Säugetieren ausreichend zu sichern, ist es notwendig, diese Arten vor Unruhe an den Brutplätzen zu bewahren. Deshalb wurden in dänischen Gewässern, in der Nähe von Inseln, Riffen und küstennahen Gebieten, Brutreservate für Küstenvögel und Robben errichtet.

Für Rudernde gilt es auch außerhalb der Schutzgebiete Rücksicht zu nehmen. Deshalb vermeidet, Euch in der Nähe von Inseln mit Vogelkolonien aufzuhalten und geht von April bis Juli nicht an unbewohnten Inseln an Land.

Robbenschutzgebiete umfassen außer Riffen und Sandbänken auch größere Wasserflächen. Der Grund hierfür; die Robben flüchten, sobald man sich auf weniger als 300m nähert. Erkundige dich vor deiner Tour, wo die Reservate sind und wann der Zutritt verboten ist.

9.4 Vorschriften über Jagd- und Naturregelungen

Nach den Jagd- und Naturverwaltungsgesetzen wurde eine Reihe von Wildschutzgebieten errichtet. Das Ziel ist es, den Bestand von wildlebenden Vögeln und Säugetieren zu vermehren. In Dänemark gibt es ca. 100 Wildschutzgebiete, das Wattenmeer ist das größte von ihnen. Mehr als 80% der eingerichteten Schutzgebiete sind Feuchtgebiete. Die Schutzgebiete für Wasservögel sind Erweiterungen von bereits bestehenden Vogelschutzgebieten in der dänischen Landschaft.

Es gibt Ruhezeiten, wo Vögel sich ausruhen und Nahrung suchen können

Wenn man rudert, nimmt man Rücksicht auf Wasservögel. Vögel sind da, wo es Ruhe, Windschatten und Nahrung gibt. Ihr Erscheinen ist generell mit der Nahrungssuche oder mit der Vorbereitung auf längere Flugstrecken verbunden. Im August kann man oft große Schwärme von Schwänen auf den dänischen Gewässern beobachten, besonders in Flachwassergebieten. Während der Mauser sind die Schwäne sehr gefährdet, weil sie vorübergehend flugunfähig sind.

Rudere deshalb niemals auf einen Schwarm von Schwänen zu, der auf Futtersuche ist.

9.5 Vorschriften auf Wasserstraßen

Bekanntmachung

4. Fließgewässer, die mehrere Besitzer haben an denen keine gesonderten Eigentumsrechte bestehen, stehen der Allgemeinheit für die Schifffahrt mit nicht motorisierten Kleinfahrzeugen zur Verfügung, sofern dadurch das Fließgewässer oder Fischerei und Jagd oder Schilfernte nicht beeinträchtigt werden.

Stck. 2: Wer eine solche Schifffahrt rechtmäßig blockiert, muss einen anderen Zugangsweg über sein Eigentum zur Verfügung stellen.

Stck 3: Die Gewässeraufsicht kann nach §7, Absatz 1 Beschränkungen des Schifffahrtsrechts anordnen und das Befahren der öffentlichen Gewässer mit anderen als den in Absatz 1 genannten Fahrzeugen zulassen.

3. Die Gewässeraufsicht kann eine Gebühr für die Unterhaltung des Fließgewässers für größere oder motorbetriebenen Fahrzeuge auf öffentlichen Fließgewässern festlegen.

Quelle: LBK nr. 1217 af 25/11/2019

Link: <https://www.retsinformation.dk>

Naturschutzgebiete sind Zufluchtsorte, an denen sich Vögel ausruhen und in Ruhe nach Nahrung suchen können. Beim Rudern ist es wichtig, auf die Vögel auf dem Wasser Rücksicht zu nehmen. Vögel sind dort, wo es Schutz, Ruhe und Nahrung gibt. Im Allgemeinen sind sie auf Nahrungssuche oder mästen sich, bevor sie zu längeren Wanderungen aufbrechen. Im August sehen wir oft große Schwärme von Schwänen in dänischen Gewässern, vor allem in flachen Gebieten. Zu dieser Zeit wechselt der Schwan seine Schwanzfedern und hat daher Schwierigkeiten beim Fliegen.

Informationen zu den Einschränkungen gibt es bei den lokalen Rudervereinen, den Kommunen (Regionalverwaltung) oder bei Naturstyrelsen.

9.6 Landgang und Übernachtung

Veröffentlichung von Naturschutzgesetzen Kap. 4 (Zusammenfassung)

§22 Strände und andere Küstengebiete, zwischen der täglichen Niedrigwasserlinie und der zusammenhängenden Landvegetation, sind für Spaziergänge, kurzfristige Aufenthalte und Baden freigegeben. Es ist auch erlaubt, Ruderboote am Strand für kurze Zeit auf dem Strand zu lagern. Diese Regelung gilt jedoch nicht für militärische Sperrgebiete, Hafenanlagen, Gebiete, die vor 1916 als Garten angelegt wurden, und für Grundstücke von Gewerbeunternehmen. An Privatstränden darf in einem Umkreis von 50 m zum Wohngebäude nicht gebadet werden.

§23 Wälder sind für Fußgänger freigegeben.

In Privatwäldern darf nur auf angelegten Wegen und Straßen gegangen werden. Der Zutritt ist nur von morgens um 6:00 bis Sonnenuntergang erlaubt und der Aufenthalt in einem Umkreis von 150 m vom Wohn- oder Betriebsgebäude ist nicht gestattet.

Ist der Wald jedoch kleiner als 5 ha, darf der Besitzer mit Hilfe von Schildern den Zutritt verbieten.

§24 Landwirtschaftliche Flächen sind für Fußgänger freigegeben, wenn ein regulärer Zugang zu ihnen besteht. Besitzer dürfen den Zutritt im Falle von Jagd oder intensiven landwirtschaftlichen Arbeiten verbieten. Es gelten die gleichen Zugangsbedingungen wie für Privatwälder, jedoch nicht, wenn ein Gebiet eingezäunt ist oder das Gebiet an ein Gewässer angrenzt, welches nach dem Wasserschutzgesetz nicht genutzt werden soll.

§25 Naturschutzgebiete in den Dünen sind für Fußgänger zugänglich und ein kurzer Aufenthalt ist erlaubt, wenn es reguläre Zugänge zu ihnen gibt. In Naturschutzgebieten, die sich auf Privateigentum befinden, ist der Aufenthalt in einem Umkreis von 50 m um Wohngebäude nicht erlaubt.

§26 Wege und Pfade sind freigegeben. Der Besitzer kann den Zugang jedoch untersagen, wenn es die gewerbliche Nutzung des Eigentums eingeschränkt, wenn die Privatsphäre in besonderem Maße beeinträchtigt wird oder wenn Tiere und Pflanzen geschützt werden sollen.

§28 Keinen Abfall in die Natur

§29 Das Umweltministerium kann Vorschriften für die nichtgewerbliche Schifffahrt und der sonstige Verkehr auf den Hoheitsgewässern erlassen. (betr. Vogelreservate oder ähnliches)

Quelle: LBK nr 240 af 13/03/2019

Link: <https://www.retsinformation.dk>

Welche Regeln gelten? Das Küstenmeer (Ozean):

- ist für jedermann frei zugänglich,

Seen und Bäche:

- Abschnitt 4 des Wasserlaufgesetzes sichert den Zugang zu Seen und Wasserläufen
- ABER es müssen mehrere Eigentümer der Landes vorhanden sein, bevor wir Zugang erhalten können.

Mancherorts kann es Naturschutzbestimmungen geben, die das Rudern einschränken oder ausschließen. Gebiete können auch für kurze Zeit für den Zugang gesperrt werden, z. B. für die Jagd. Informationen über Beschränkungen erhält man von den örtlichen Rudervereinen. Oder informiere dich bei der Gemeinde oder der Naturschutzbehörde.

**Kläre vor Tourbeginn, ob das Rudern auf einem Fluss oder See genehmigt ist.
Auf dem Langsø zum Beispiel ist eine Sondergenehmigung erforderlich.**

Die Gesetze zum Naturschutz werden fortlaufend angepasst und geändert, deshalb sollte man sich vor einer Fahrt umfassend informieren. Informationen gibt es beim örtlichen Touristenbüro oder man fragt die lokalen Rudervereine.

Der öffentliche Zugang zur Natur ist in Kapitel 4 des Naturschutzgesetzes definiert oder kann auf naturstyrelsen.dk (dänische Naturbehörde) nachgelesen werden. Das Kapitel enthält die geltenden Gesetze und Vorschriften, aber darüber hinaus müssen wir - genau wie auf dem Wasser - die besonderen Schutzgebiete kennen (informiere dich sich bei den örtlichen Ausschüssen des dänischen Naturschutzbundes oder dem örtlichen Ruderverein).

Camping

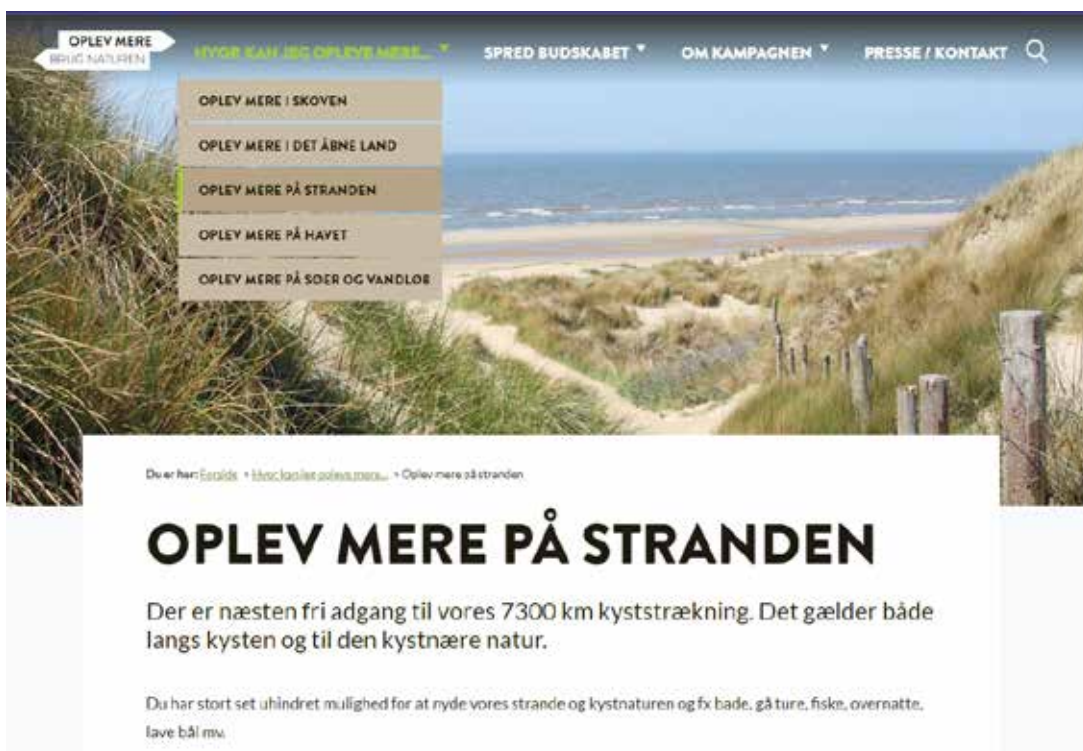
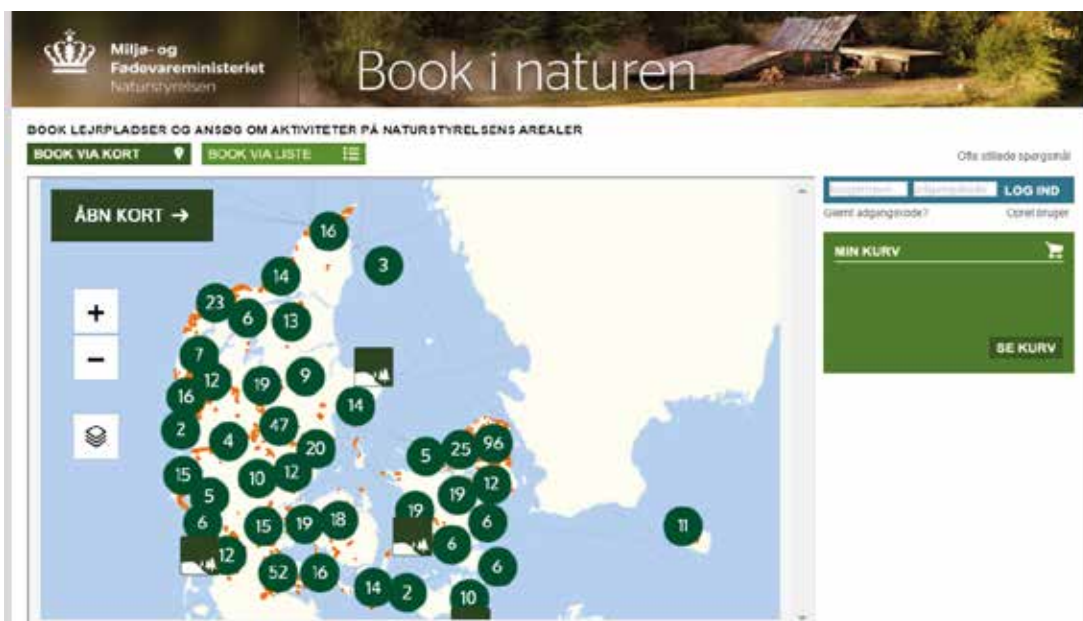
Auf staatlichem Grund und Boden ist das Zelten nach vorheriger Genehmigung erlaubt. Unter booking.naturstyrelsen.dk findest du Karten und man kann Campingplätze und Schutzhütten für Gruppen buchen. In den Staatswäldern gibt es auch eine Reihe von einfachen Übernachtungsplätzen für Wandernde, Radfahrende und Wanderrudernde. Plätze ohne Reservierung können z. B. von Langstreckenrundernden für eine einzelne Übernachtung genutzt werden, wenn die Unterkunft von Wetter und Wind abhängt. Über udinaturen.dk können Sie auch Camping- und Unterkunftsplätze in ganz Dänemark buchen. Prüfen Sie, ob Sie ein offenes Feuer benutzen dürfen, z. B. ein Lagerfeuer machen.

Auf Privatgrundstücken ist das Zelten nur mit Genehmigung des Eigentümers erlaubt.

- deshalb: um Erlaubnis bitten und gut benehmen
- wir wählen einen Übernachtungsplatz, auf dem die Vegetation, die Tierwelt und die Landschaft nicht beschädigt werden

Unterkunft am Strand

Ein Boot ohne Motor kann für einen kurzen Aufenthalt am Strand vertäut werden. Ein Kurzaufenthalt darf nicht länger als einen Tag dauern, kann aber auch nachts stattfinden. Die Übernachtung am Strand ist unter einem primitiven Unterstand oder unter freiem Himmel erlaubt, jedoch nicht in einem Zelt oder ähnlichem. Weitere Informationen findet man hier: oplevelmere.nu
Bei Privatstränden muss ein Mindestabstand von 50 Metern zum Wohnsitz des Eigentümers eingehalten werden.



9.7 Naturschutz

Es werden ständig neue Schutzbestimmungen geändert und die Gesetze werden regelmäßig überarbeitet.

Wenn du erfährst, dass eine Änderung bevorsteht, prüfe, ob dies eine Einschränkung der Möglichkeiten für Ruderer und Ruderinnen bedeutet. Ist dies der Fall, muss das DFfR informiert werden. Das DFfR ist Mitglied des dänischen Outdoor-Rates und kann Einfluss auf ein Naturschutzverfahren nehmen, damit das endgültige Naturschutzverfahren so formuliert wird, dass Rudernde nicht vollständig von einem Gebiet ausgeschlossen werden.

Wenn wir uns nicht an die Regeln halten, können wir plötzlich große Gebiete oder andere Dinge verlieren, wo vielleicht feste Fahrtrouten, saisonale Beschränkungen usw. ausgereicht hätten, um die Intentionen des Naturschutzes zu erfüllen,

9.6 Abfall

Abfall schadet der Umwelt. Wir sollen alle dafür sorgen, dass man Abfall vermeidet und diesen jeden Fall richtig entsorgt.

Es darf kein Abfall umherschwimmen oder hinterlassen werden.

- Wenn bereits Abfall am Lagerplatz liegt, sollte man dort nicht übernachten oder aber die Beseitigung des Mülls übernehmen – bringt den Müll zum nächsten Hafen.
- Natürlich sollten wir selbst auch keinen Abfall hinterlassen.
- Als Fahrtenleitung kann man für den Müll verantwortlich gemacht werden und muss ggf. eine mögliche Aufräumaktion bezahlen.
- Fäkalien sind zu vergraben.

Müllsammelak-
tion

Wir alle können etwas bewirken, indem wir Müll aufsammeln. Denke daran, wenn du die Tour von deinem Verein, von einem Ruderverein in einem anderen Land oder von dem Ort, an dem du ruderst, beginnst.

Versuche zum Beispiel, eine Mülllangtour in Ihrem örtlichen Rudergebiet zu organisieren. Wenn möglich, bringe mehrere Leute zusammen. Mache eine Veranstaltung daraus.

Und nutze die sozialen Medien, um zu zeigen, dass wir Ruderer und Ruderinnen etwas bewirken.

Die Kampagne havmiljøvogter wurde 2006 ins Leben gerufen. Hilf, Meeresmüll an Stränden im ganzen Land einzusammeln. Melde dich als Meeresumweltschützer an, lade die App Stop the Oil herunter und setze dich für die dänischen Gewässer ein. Für die Müllsammlung kann man Meeresmüllsäcke erhalten. In Deutschland gibt es ähnliche Müllsammelaktionen, z.B. den Coastal clean up Tag.

**HAV
MILJØ
VOGTER**

KOLLISIONSVERHÜTUNGSREGELN

10.1 Zielsetzung

Kenntnisse über die Schifffahrtsordnungen vermitteln, insbesondere die, die für Ruderboote relevant sind.

10.2 Einleitung

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) gelten auf allen Meeren und für alle Schiffe, und sie haben nur einen Zweck:

Vermeidung von Schiffskollisionen auf See.

Es gibt jedoch nationale Verkehrsregeln, die die Regeln an einem bestimmten Ort ändern, z. B. kann die Strömung die Vorfahrt verändern - in einem solchen Gebiet gelten die internationalen KVR nicht.

Deshalb ist es immer wichtig, sich vor einer Wanderfahrt mit den örtlichen Vorschriften vertraut zu machen.

Die KVR (Søvejsreglerne) erscheinen in Dänemark mit einem amtlichen Kommentar, in Deutschland gibt es kommentierte Ausgaben von privaten Autoren.



Die KVR sind auf Deutsch verfügbar unter:

<http://tinyurl.com/4nxsxedb>

In Deutschland gibt das Bundesministerium für Verkehr die Broschüre

„Sicherheit auf dem Wasser“ mit wichtigen Regeln und Tipps

für Wassersportler kostenlos heraus. Download unter: <http://tinyurl.com/y2mzejs3>



10.3 Ausguck

Regel 5:

„Jedes Fahrzeug muss jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.“

Der Begriff "Ausguck" stammt aus der Zeit der Segelschiffe, bevor Radar, Funk usw. erfunden wurden, aber das Konzept existiert immer noch und ist im Seerecht enthalten. Die Regel besagt, dass der LStm seine Augen, Ohren und technischen Hilfsmittel benutzen muss, um sich über das Geschehen auf See zu informieren und Kollisionen zu vermeiden.

Für Rudernde bedeutet dies, dass die Mannschaft Augen und Ohren offenhalten muss. Der Ruderer auf dem Steuermannsitz schaut nach vorne und die Rudernden nach hinten, so dass sie gemeinsam den gesamten Horizont überblicken können. Der LStm erklärt der Mannschaft, was es heißt, Ausguck zu halten.

10.4 Sichere Geschwindigkeit

Regel 6:

„Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, sodass es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und innerhalb einer Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, die den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht.“

Die Regeln zur sicheren Geschwindigkeit beruhen darauf, nicht schneller zu fahren, als man rechtzeitig reagieren kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Außerdem musst du "mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren", d. h. deine Geschwindigkeit an das Wasser, das Wetter, die Sicht und den Verkehr anpassen. Für Rudernde bedeutet dies in erster Linie, die Geschwindigkeit dem Wasser und dem Verkehr anzupassen, d. h. in Häfen, Kanälen und engen Gewässern, in denen der gesamte Verkehr "zusammengequetscht" ist, die Geschwindigkeit anzupassen. Dies gilt auch für das Regattarudern auf See, nicht aber auf Seen und Kanälen. Hier gelten besondere Regeln.

10.5 Gefahr eines Zusammenstoßes

Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, kann ein Fahrzeugführer zwei Dinge tun: den Kurs ändern oder langsamer fahren.

Für welches Manöver du dich auch entscheidest, es ist wichtig zu zeigen, dass du die KVR kennst und dich daran halten wirst.

Man sollte rechtzeitig mit einem klaren und deutlichen Manöver aus dem Weg gehen.

"Insbesondere ist zu betonen, dass es nicht ausreicht, wenn man in dem einen Schiff das Gefühl hat, alles unter Kontrolle zu haben. Jeder Nautiker (LStm) sollte sich ständig Gedanken machen, wie die Situation vom anderen Schiff aus aussieht und deshalb u.a. überlegen, ob die kleine Kursänderung von 5°-10°, die die Situation scheinbar gerade noch beherrscht, nicht eher eine starke Kursänderung von 40°-50° sein sollte, die vom anderen Schiff aus schnell und deutlich zu erkennen ist" Kommentar zu Regel 8

10.3 Kollisionsgefahr

Regel 7:

„Die Möglichkeit einer Kollisionsgefahr „ist anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Fahrzeug sich nicht merklich ändert.“

Regel 8:

„Bei Kollisionsgefahr muss das ausweichpflichtige Fahrzeug rechtzeitig, deutlich und mit ausreichendem Abstand ausweichen, so dass das andere Fahrzeug erkennen kann, dass die Ausweichpflicht erfüllt wird.“

Regel 17:

„Das Fahrzeug, das nicht ausweichen muss („Kurshalter“), muss Kurs und Fahrt beibehalten. Nur wenn das ausweichpflichtige Fahrzeug allein die Kollision nicht mehr verhindern kann, muss der Kurshalter so manövrieren, dass der Zusammenstoß vermieden werden kann.“

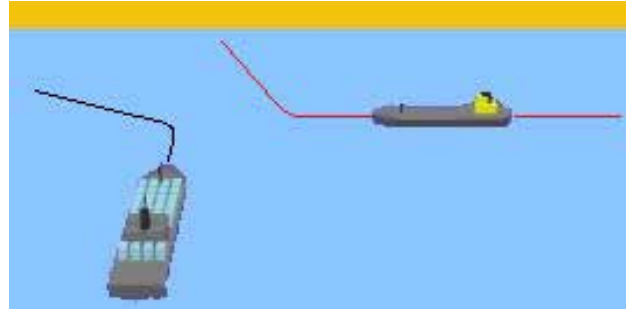
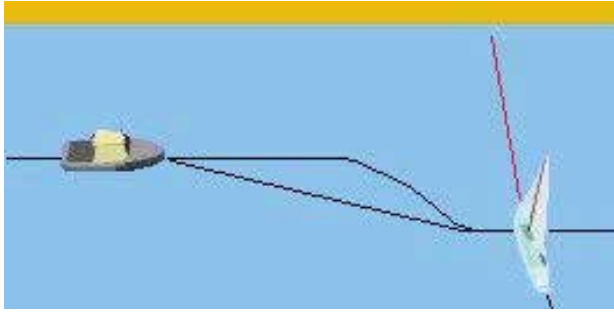
Wenn sich die Kurse zweier Schiffe kreuzen, kann die Gefahr eines Zusammenstoßes bestehen. Indem du prüfst, ob sich die Richtung des anderen Schiffes ändert, kannst du herausfinden, ob die Gefahr real ist.

Was machst du als Rudernde?

In einer Situation, in der die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das Schiff, das die Ausweichpflicht hat, rechtzeitig ein deutliches Manöver durchführen, so dass das andere Schiff keinen Zweifel daran hat, dass es ausweichen wird.

Das Schiff, das keine Ausweichpflicht hat, muss Kurs und Geschwindigkeit beibehalten.

Wenn man nicht sicher ist, wer die Ausweichpflicht hat oder ob das andere Schiff ausweichen wird, kann man manövrieren, um Zusammenstöße zu vermeiden.



10.7 Ausweichregeln für Segelschiffe

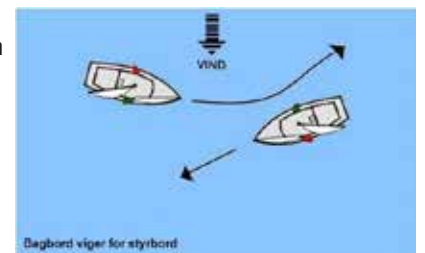
Die Windrichtung ist eine Einschränkung der Manövrierfreiheit eines Segelschiffs. In den KVR für Segelschiffe wird unterschieden, ob der Wind von der gleichen Seite oder von der anderen Seite kommt. Das nennt man "auf dem gleichen Bug" und "auf dem gegenüberliegenden Bug".

Regel 12 a.:

- i. Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das eine dem anderen wie folgt ausweichen:
- ii. Wenn man den Wind nicht von derselben Seite hat, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen;
- iii. wenn man den Wind von derselben Seite hat, muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen; wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sieht und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem anderen ausweichen.

Das heißt:

Wenn zwei Schiffe auf **entgegengesetztem Bug** auf sich kreuzenden **Kursen** fahren und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das Schiff mit dem Wind von Backbord dem Schiff mit dem Wind von Steuerbord Vorfahrt gewähren.



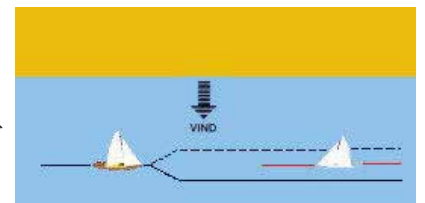
Dies kann auch folgendermaßen ausgedrückt werden:
„**Steuerbordbug**“ weicht „**Backbordbug**“.

Das Schiff, das ausweicht, muss das andere Schiff achtern umfahren.

Das gelbe Schiff (links) muss dem blauen Schiff (rechts) ausweichen, indem es dies achtern umfährt.



Wenn zwei Segelschiffe auf **entgegengesetztem Bug** **direkt aufeinander** zufahren, muss das Schiff, das den Wind auf seiner Backbordseite hat, ausweichen - entweder auf die Steuerbord- oder die Backbordseite des anderen Schiffes.



Es gehört zur guten Seemannschaft, sich in den Windschatten (Lee) des Schiffes zu begeben, dem man ausweicht.

Wenn zwei Segelschiffe auf **demselben Bug** aufeinander zufahren, muss das Schiff, das am nächsten am Wind liegt, dem am weitesten vom Wind entfernten Schiff ausweichen.



Man sagt auch:
Luv weicht Lee

Das gelbe Schiff (rechts) weicht dem blauen (links) aus, indem es nach achtern fährt.



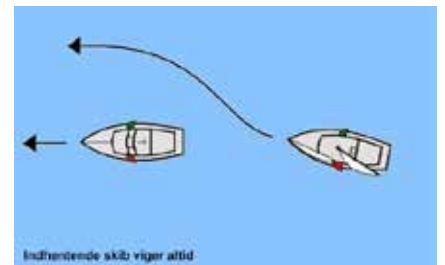
10.8 Überholen

Regel 13:

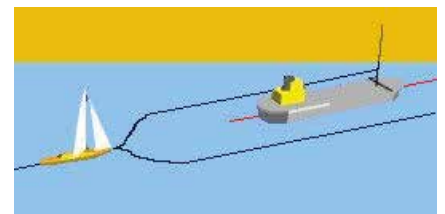
„Das überholende Fahrzeug muss beim Überholen dem anderen ausweichen. Das überholte Fahrzeug soll Kurs und Fahrt beibehalten.“

Wenn ein Schiff ein anderes einholt, muss das einholende Schiff immer ausweichen.

Es gibt keine Vorschrift darüber, ob das überholende Schiff das andere Schiff an Steuerbord oder Backbord passieren muss. Das überholende Schiff darf jedoch nicht unmittelbar nach dem Überholen ein Manöver durchführen, das sein Schiff auf einen kreuzenden Kurs mit dem anderen Schiff bringt. Als „Überholer“ darf man dem anderen nicht die Vorfahrt nehmen.



Der Überholte soll "Kurs und Geschwindigkeit beibehalten", d. h. er darf kein Manöver durchführen, dass das Überholen gefährlich macht.



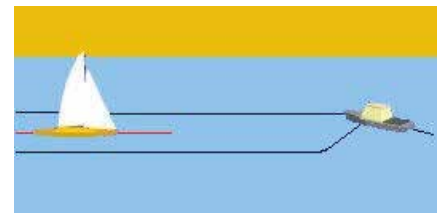
Als Rudernde gilt das auch für die Regatta auf dem Meer. Deshalb wird bei Regatten oft betont, dass man das überholte Boot nicht behindern soll, auch wenn dies bedeutet, eine schlechtere Platzierung zu riskieren.

10.9 Motorschiffe und Ruderboote

Motorschiffe müssen Segelschiffen Vorfahrt gewähren. Aber Freizeitschiffe sollen immer Rücksicht auf gewerbliche Schiffe nehmen.

Regel 14:

„Wenn zwei Maschinenfahrzeuge sich auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen einander so nähern, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren.“

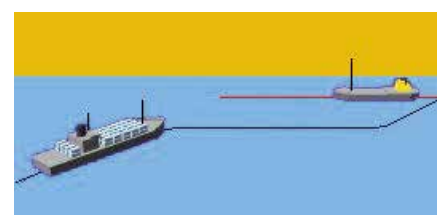


Fahren zwei motorgetriebene Schiffe direkt oder fast direkt aufeinander zu, müssen beide nach Steuerbord wenden.



Regel 15:

„Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es zulassen, muss es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.“



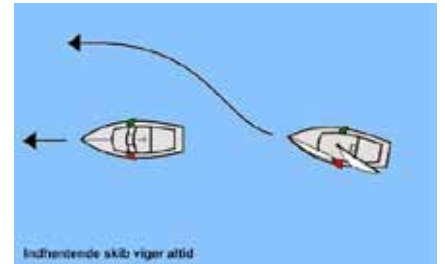
Wenn zwei motorgetriebene Schiffe auf sich kreuzenden Kursen fahren und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das Schiff, das das andere an der Steuerbordseite hat, ausweichen (Ausweichen nach rechts).

10.10 Motor weicht Segel!

Die Grundregel lautet, dass ein motorgetriebenes Schiff einem Segelschiff Platz machen muss. Es wird auch gesagt, dass der Motor dem Segel Platz macht.

Ruderboote werden in den Regeln nicht direkt erwähnt, aber die wichtigsten Grundsätze sind, dass das Boot mit der größten Manövrierfähigkeit ausweichen muss.

Ruderboote sind leicht zu manövrieren ("Brotmotor").



Für Ruderboote gelten die gleichen Regeln wie für alle anderen Wasserfahrzeuge!

Beim Überholen eines Ruderbootes gelten die Regeln für das Überholen nach Regel 13. Aber gute Seemannschaft ist das A und O bei Reisen auf See, deshalb ist wichtig:

Alle Freizeitschiffe (Lust) weichen Handelsschiffen (Brot) aus.

10.11 Schiffsbeleuchtung

Die Regeln für Schiffslichter sind sehr umfangreich. Sie nehmen in den KVR allein 42 Seiten ein, aber nur einige wenige sind für Rudernde von Interesse. Das heißt aber nicht, dass man als verantwortungsbewusster LStm die anderen nicht kennen muss, denn das Seerecht macht in dieser Hinsicht keine Ausnahmen für Ruderende.

Topplicht

Topplichter werden auf allen motorgetriebenen Schiffen mitgeführt. Die obere Laterne leuchtet weiß in einem Winkel von 225°.

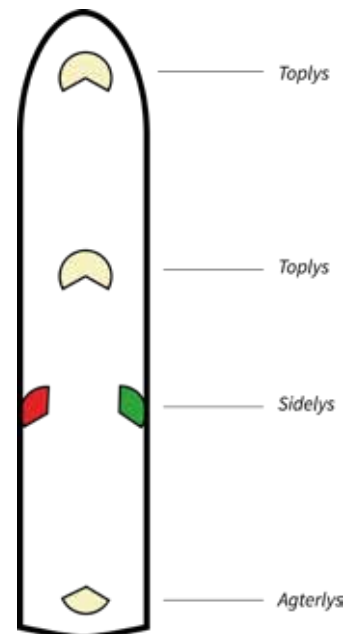
Seitenlichter

Seitenlichter sind auf allen Schiffen vorhanden. Die Seitenlichter leuchten rot nach Backbord und grün nach Steuerbord in einem Winkel von 112½°.

Hecklicht

Hecklichter sind auf allen Schiffen vorhanden. Das Rücklicht leuchtet weiß in einem Winkel von 135°.

Im Prinzip müssen alle Schiffe diese Lichter tragen, aber die Vorschriften berücksichtigen die Größe und die technischen Möglichkeiten der Schiffe.



10.12 Lichter auf kleineren Schiffen

Die Schiffsbeleuchtung sollte von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden. Die Seeverkehrsvorschriften erlauben es, kleinere Schiffe mit technisch weniger anspruchsvollen Schiffslichtern auszurüsten, aber die Anforderungen an Farben und Leuchtwinkel sind die gleichen.

Segelschiffe Große Jollen und Segelschiffe unter 20 Metern Länge haben Seiten- und Hecklichter. Rotes Licht kann auch über grünem Licht im Mastkopf mit 360° sichtbarem Licht angezeigt werden. Motorisierte Segelschiffe müssen wie motorisierte Schiffe beleuchtet sein.



Motorisierte Boote Motorisierte Boote müssen führen: Topplicht, Seitenlichter und Hecklicht.

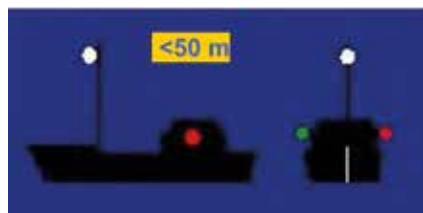


Kleine Beiboote Kleine Beiboote tragen ein weißes 360° sichtbares Licht

10.13 Größere motorgetriebene Schiffe

KVR 23 lesen Bei größeren motorgetriebenen Schiffen unterscheiden die Vorschriften zwischen Schiffen unter und über 50 Metern Länge.

Maschinengebtrieben unter 50 Meter Wenn das Schiff unter 50 Meter lang ist, muss es ein Topplicht, Seitenlichter und Hecklicht tragen.



Maschinengebtrieben über 50 Meter Wenn das Schiff über 50 Meter lang ist, muss es zwei Topplichter tragen, wobei das vordere niedriger als das hintere sein muss.

Meter



10.14 Ruderboote und Schiffslichter

KVR 25 lesen Ruderboote werden in den Regeln für Schiffslichter ausdrücklich erwähnt. Die Vorschrift schreibt nicht vor, dass Ruderboote traditionelle Schiffslichter tragen müssen, sondern lediglich eine Laterne oder Taschenlampe, die rechtzeitig eingeschaltet werden kann, um Kollisionen zu vermeiden.

Für die Navigationslichter eines Ruderbootes gibt es lokale Vorschriften. So müssen Ruderboote innerhalb von Kopenhagen und auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen mit einem Hecklicht ausgestattet sein, das rund um den Horizont sichtbar ist.

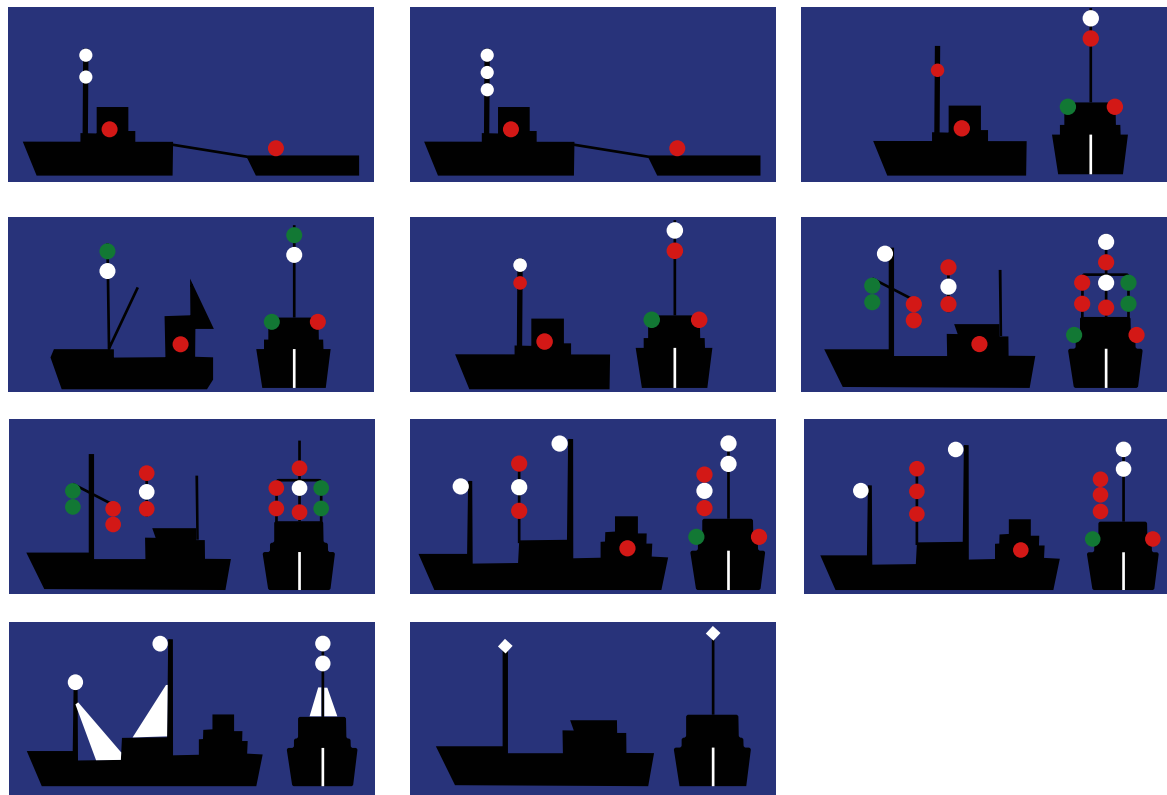
Regel 25(D)(ii):

... ein Schiff unter Rudern kann die in dieser Regel für Segelschiffe vorgeschriebenen Lichter zeigen; ist dies nicht der Fall, so muss es eine elektrische Laterne oder eine beleuchtete Laterne mit weißem Licht zur Hand haben, die so rechtzeitig gezeigt werden muss, dass ein Zusammenstoß vermieden wird

10.15 Alle anderen Lichter

Man kann mehr unter dem Link in 10.2 in den "KVR" lesen

Lies die
anderen
Regeln in
Kapitel C der
KVR



10.16 Sichtbarkeit des Schiffes

Die Anforderungen an die Sichtbarkeit von Schiffslichtern hängen von der Länge des Schiffes ab:

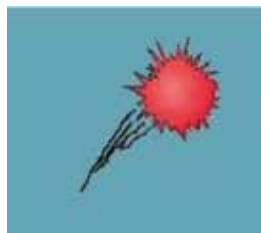
Schiff	Topplicht	Seitenlichter	
Über 50 Meter	6 nautische Meilen	3 nautische Meilen	3 nautische Meilen
20 - 50 m	5 nautische Meilen	2 nautische Meilen	2 nautische Meilen
12 - 20 m	3 nautische Meilen	2 nautische Meilen	2 nautische Meilen
Unter 12 Meter	2 nautische Meilen	1 nautische Meile	2 nautische Meilen

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Hecklaterne des Ruderbootes eigentlich bis zu einer Entfernung von 2 Seemeilen (ca. 3,6 km) sichtbar sein müsste.

10.17 Notfallsignale

In den KVR sind auch einige international anerkannte Formen von Notsignalen festgelegt. Mit Ausnahme der funkgestützten Notsignale sind die folgenden Notsignale für Rudernde praktisch.

Arme	Langsames Heben und Senken der ausgestreckten Arme.
Rauchsignal	Orangefarbenes Rauchsignal.
Rakete	Rote Fallschirmrakete. Eine nach der anderen abfeuern
Leuchtpistole	Rote Leuchtkugeln oder rote Handfackel. Eine nach der anderen abfeuern.
SOS	Das SOS-Morsesignal, das mit Licht oder Ton gegeben wird. Möglicher Dauereinsatz von Horn oder Pfeife
Flaggen	Eine quadratische Flagge zusammen mit einem Ball bedeutet Not. Du kannst den Ball über oder unter der Flagge platzieren.



10.18 Manövrier- und Aufmerksamkeitssignale

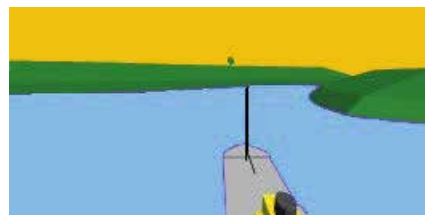
Manövrier- und Warnsignale werden verwendet, wenn sich Schiffe in Sichtweite befinden - um jeden Zweifel darüber zu vermeiden, wie das andere Schiff manövrieren wird. Die Regeln gelten für motorgetriebene Schiffe und ebenso für Ruderboote. Schiffe unter 12 Metern Länge müssen jedoch keine spezielle Ausrüstung für Manövrier- und Aufmerksamkeitssignale haben. Die Signale müssen aber dennoch wirksam gegeben werden können. Im Einzelnen sind die Signale in Teil D der KVR (Regel 32 bis 37) geregelt.

Zweifel am Manöver	Ein Schiff, das Zweifel daran hat, wie ein anderes Schiff manövrieren wird und ob es sein Vorfahrtsrecht beachten wird, kann seine Zweifel mit einem Warnsignal anzeigen:
--------------------	---

- **Fünf kurze Töne:** "Ich verstehe Deine Absichten oder Manöver nicht" bzw. „Ich mache Dich auf deine Ausweichpflicht aufmerksam“.



Warnsignal	Wenn sich ein Schiff einer Kurve in einer Fahrrinne oder anderen Gewässern nähert, in denen andere Schiffe versteckt sein könnten, kann das Schiff einen langen Ton als Warnsignal geben. Ein anderes Schiff, das in eine Kurve einfährt und das Signal hört, antwortet mit demselben Signal: einem langen Ton.
------------	---

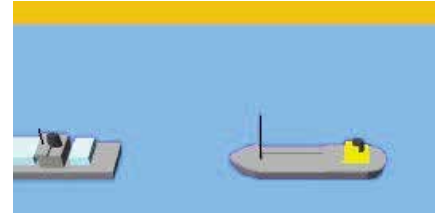


- Ein langer Ton



Manövrieren

Bevor ein motorgetriebenes Schiff wendet oder wenn es sich in Sichtweite eines anderen Schiffes befindet, muss es das Manöver mit Ton- und Lichtsignalen anzeigen:



- **Ein kurzer Ton:** "Ich drehe nach Steuerbord." 
- **Zwei kurze Töne:** "Ich drehe nach Backbord." 
- **Drei kurze Töne:** "Ich fahre mit der Maschine rückwärts". 

Nebel

Ein motorgetriebenes Schiff, das Fahrt durchs Wasser macht, muss mindestens alle zwei Minuten einen langen Ton abgeben.

Wenn das Schiff gestoppt ist, sollte es zwei lange Töne im Abstand von höchstens zwei Minuten geben. Schiffe, die keine Motorschiffe sind, müssen einen langen und zwei kurze Töne in Abständen von höchstens zwei Minuten geben. Alle Schiffe mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit müssen dieses Signal ebenfalls verwenden.

Kleine Beiboote

Schiffe, die vor Anker liegen, müssen jede Minute fünf Sekunden lang die Schiffsglocke läuten. Auf großen Schiffen verwendet man die Schiffsglocke am Bug - und dann einen Gong am Heck des Schiffes für fünf Sekunden. Man kann das Signal mit einem kurzen, einem langen und einem kurzen Ton ergänzen. Ein Schiff, das auf Grund gelaufen ist, verwendet das normale Ankersignal, fügt aber drei deutliche Töne der Glocke kurz davor und kurz danach hinzu.

Bei Schiffen im Schlepptau ertönt ein langer Ton, gefolgt von drei kurzen Tönen mit einem Abstand von maximal zwei Minuten.

Lotsenboote können vier kurze Töne nacheinander absetzen.

Signale und Ruderboote

Wie bereits erwähnt, müssen Ruderboote keine besondere Ausrüstung mitführen, um diese Signale zu geben. Der Ruderer und die Ruderin muss in der Lage sein, die Signale zu verstehen und richtig zu reagieren, wenn sie von anderen motorgetriebenen Schiffen untereinander verwendet werden.

Auch wenn die Regeln vorschreiben, dass motorgetriebene Schiffe, die sich in Sichtweite befinden, z.B. ein Manöversignal (Ich wende nach Steuerbord) geben müssen, gibt es in der Praxis wahrscheinlich keine großen motorgetriebenen Schiffe, die entweder ausweichen oder ein Signal geben, wenn sie einem Ruderboot begegnen.

Ebenso hat man wahrscheinlich noch nie gesehen oder gehört, dass zwei Ruderboote Manöversignale verwenden, um sich gegenseitig über ihre Absichten zu informieren.

Auf jeden Fall sollten LStm für den Fall der Fälle eine Trillerpfeife dabei haben.

Am wichtigsten ist, dass man als verantwortungsbewusster LStm das Boot immer so manövriert, dass andere deine Absichten verstehen.

Und sollte es zu einem Rechtsstreit kommen, weil ein Ruderboot die genannten Signale nicht benutzt hat, werden wahrscheinlich die Auslegung der "guten Seemannschaft" und die "besonderen Umstände des Falles" ins Spiel kommen.

SEEKARTE

11.1 Zielsetzung

Die Vermittlung des Wissens, mit Hilfe von Seekarten Wanderfahrten zu planen und Seekarten während der Tour verwenden zu können.

11.2 Einleitung

Bei einer Wanderfahrt in fremden Gewässern ist die Seekarte genauso wichtig wie ein Kompass. Die Seekarten in Dänemark sind für die Navigation mit dem Kompass aufgebaut, die durch die Seezeichen unterstützt wird. Für Wanderfahrten sind die Gebiete nah am Ufer von größerem Interesse, da man selten auf offener See rudert. Aber wenn man Fahrrinnen kreuzt, Fahrten an der Schärenküste oder in Gebieten mit vielen Inseln durchführt, muss man alle Zeichen auf einer Seekarte verstehen und einen Kurs danach berechnen können.

11.3 Der Aufbau der Seekarte

Eine Karte ist eine flache Wiedergabe eines Teils der runden Erde – und natürlich kann man keine genaue flache Wiedergabe von einem runden Körper herstellen, so dass diese maßstabsgetreu ist. Man muss also eine Art Projektion benutzen.

Mercator

In Dänemark werden alle Seekarten, mit Ausnahme der Polarkarten, mit der sogenannten „Mercatorprojektion“ hergestellt, die oft auch die „wachsende Projektion“ genannt wird. Der Vorteil dieser Projektion ist, dass die Kompasslinien senkrecht wiedergegeben werden können. Seekarten werden in viereckige Felder eingeteilt, die aus den Nord-Süd-Meridianen und den von Ost nach West verlaufenden Breitengraden bestehen. Man muss wissen, dass Meridiane auf der Seekarte parallel verlaufen, sich aber auf der Erdoberfläche im Nord- und Südpol treffen.

Seemeilen

Weil ein Teil der Seefahrenden den Abstand in Kilometern misst, wie z.B. Rudernde, sind Seekarten auch mit einer Kilometerskala ausgestattet. Die meisten anderen Seefahrenden benutzen die traditionelle Seemeile (= 1852 m), wonach die Seekarte in Grad und Minuten eingeteilt ist. Die ungerade Zahl kommt daher, dass die 10.000 km vom Äquator zum Nordpol in 90° eingeteilt, und jeder Grad in 60 Minuten eingeteilt wird. Sollte die Kilometerskala mal fehlen, z.B. weil man die Seekarte in DIN A4 Größe zugeschnitten hat, muss man sich nur merken, dass eine Breitenminute = 1 Seemeile = ca. 2 km sind.

Alter und Revision

Es ist wichtig, dass man das Alter und die Revision einer Karte kontrolliert, sie darf nicht zu alt sein. Besonders bei ausländischen Seekarten kann es passieren, dass die neueste Version nur in dem entsprechenden Land zu bekommen ist. Man kann immer „Geodatastyrelsen“ in Kopenhagen kontaktieren, um genaue Informationen zu bekommen.

Maßstab

Seekarten werden in verschiedenen Maßstäben hergestellt, abhängig davon, wie und wo sie angewendet werden sollen. Eine Sonderkarte hat z.B. 1:25.000; also ist jeder Kilometer 4 cm auf der Karte. Damit kann man hier viele Details erkennen. Auf der anderen Seite gibt eine Seekarte mit einem großen Maßstab einen guten Überblick über das gesamte Gebiet. Zum Rudern sollte man eine sehr detaillierte Karte vorziehen, weil man darauf auch erkennen kann, wo man an Land gehen kann, und man kann einzelne große Steine und andere kleine Hindernisse erkennen. Wenn man sich aber in einem Gebiet mit z.B. vielen Inseln bewegt, ist es von Vorteil auch eine Karte mit großem Maßstab mitzuführen, um einen Kurs legen zu können. Viele benutzen eine Landkarte als Übersichtskarte, aber man sollte nie ganz auf eine Seekarte verzichten.

Zeichen

In der Seekarte sind alle Informationen, die man braucht, um sich auf dem Wasser zu bewegen, wie z.B. Wassertiefen, Steine, Seezeichen, Leuchttürme und gesperrte Gebiete gekennzeichnet. Eingezeichnet sind auch Gebäude, die vom Wasser als Orientierungshilfe benutzt werden können, so wie Wälder und Steilhänge. Alles wird nach einem festen System in die Karte eingezeichnet, so dass alles ein eigenes Symbol hat. (siehe auch 11.4).

Tiefen

Die Wassertiefen werden in Meter (m) angegeben, und entsprechen dem Wasserstand bei mittlerem Pegelstand. Andere Länder können andere Referenzwerte benutzen, z.B. den Wert, wenn das Niedrigwasser wieder anfängt zu steigen. Diese wird auch in Dänemark an der Westküste von Jütland verwendet, wo der Gezeitenunterschied angezeigt wird. Wenn also an einem Punkt 0,3m steht, bedeutet es nicht, dass es an diesem Punkt immer 0,3m tief ist.

Für weitere Informationen sind in den meisten Karten Tiefenkurven eingezeichnet, die Gebiete mit gleichen Tiefen markieren, d.h. Linien durch Stellen mit derselben Tiefe, z.B. 2-4-6-10m. In Seekarten, die blau unterlegt sind, ist diese meistens bis 6m Wassertiefe eingezeichnet, bei einigen wenigen bis 4m. Die blaue Farbe zeigt also flaches Wasser an. Wenn es uns Rudernden in Booten mit geringem Tiefgang nicht egal ist, ob das Wasser 1 oder 6 Meter tief ist, dann liegt es zum einen daran, dass sich der Charakter der Wellen bei schnellen Änderungen der Wassertiefe und in flachen Gewässern verändert und zum anderen daran, dass Steine zur Gefahr werden können und wir Informationen über die Wassertiefe gebrauchen können, um Möglichkeiten für einen Landgang zu erkennen.

Es würde zu weit führen, alles zu erläutern, was man aus einer Seekarte lesen kann. Alle Abkürzungen und Symbole sind aber auf der "Karte 1" verzeichnet.

Die Notwendigkeit, eine Seekarte auch zum Rudern zu verwenden, sieht man deutlich am Beispiel von Fåborg Fjord. Wenn man aus Osten kommt (z.B. aus Svendborg), sind das "Katterød Rev" und "Gryderne" beide mit Wassertiefen von 30cm ein gefährliches Gewässer, auch für Ruderboote, so dass man hier durch die markierte Fahrrinne rudern muss. Und auf Wanderfahrten bewegt man sich ja häufig in unbekannten Gewässern, wo man die notwendigen Informationen nur durch die Seekarte erlangen kann.

11.4 Seekartensignaturen (Auszug aus Karte 1)

Die Signaturen auf den neueren dänischen Seekarten sind nach dem internationalen Standard erarbeitet, die in dem Heft „Karte 1“ beschrieben ist (auf Dänisch und Englisch), welches unter <https://gst.dk/seekort> für private Nutzung heruntergeladen werden kann.

Die in diesem Abschnitt besprochenen Zeichen wurden aus den vielen Zeichen in Heft 1 und nach deren Bedeutung für Rudernde ausgewählt. Manche ältere dänischen Karten sind noch mit anderen nationalen Zeichen versehen. Es erfordert Zeit, die alten Karten zu revidieren.



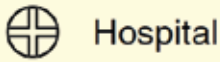
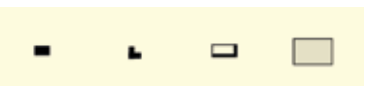
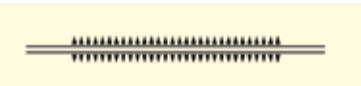
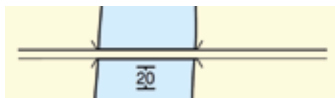
Das Heft "Kort 1", herausgegeben von "Geodatastryelsen" kann auf www.gst.dk heruntergeladen werden



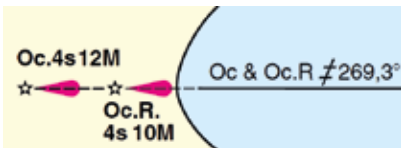
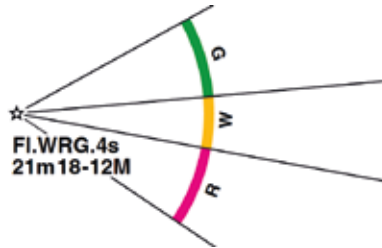
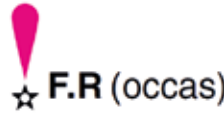
Hindernisse und Abgrenzungen

	Steine über Wasser
	Steine, nur sichtbar bei Niedrigwasser
	Steine im Niveau mit dem Karten (Datum)
	Steine unter Wasser mit unbekannter Tiefe
	Steine mit bekannter Wassertiefe
	Wrack oder Mast an der Wasseroberfläche
	Gefährliches Wrack an der Wasseroberfläche (a: <20 m. b: >20m)
	Wrack mit bekannter Mindesttiefe von 25m
	Andere Hindernisse mit unbekannter Tiefe
	Unreiner Boden, ungefährlich für Boote mit geringem Tiefgang.
	Grenze für militärisches Übungsgebiet
	Abfallplatz für chemische Abfälle
	Grenze für Naturhabitat (aller Arten)

Landschaftsformen, Gebäude und andere Zeichen

	Küste, vermessen		Hafenkontor
	Küste, nicht vermessen		Krankenhaus
	Steilwand, Klippen		Post
	Sandstrand	  Ch	Kirche
	Wald	 Tr	Turm
	Gebäude		Windmühle
	Kiesweg		Einfarbige Bojen, grün oder schwarz
	Damm		Einfarbige Boje, andere Farbe als grün oder schwarz
	Brücke mit Höhenangabe		Mehrfarbige Bojen
	Überlandleitung mit Höhenangabe		Topzeichen nach dem IALA-System
	Slipanlage (Hafen)		Barken

Leuchtturm und Lichtsignale

		Große Leuchttürme, kleinere Leuchttürme, Leuchttürme	
		Boje mit Lichtsignalen	
		" Objekte übereinander, Peilung in ganzen und 1/10 Gradzahlen angegeben	
		Winkelleuchtturm, mit verschiedenen Farben	
		Leuchtturm, der nur bei bestimmten Gelegenheiten leuchtet (zum Beispiel Anlauf von Fähren)	
Vi	Violett (Violet)	W	Weiß (White)
Bu	Blau (Blue)	Am	Bernstein (Amber)
G	Grün (Green)	Y	Gelb (Yellow)
R	Rot (Red)		

Beispiele für Lichtzeichen		
Abkürzungen auf der Karte	Lichtzeichen	Illustration
F	Konstantes Licht	
Fl	Blinkend	
Fl(3)	In Gruppen blinkend	
Fl(2+1)	Zusammengesetztes Gruppenblinken	
Q	Schnelles Blinken	
Q(3)	Schnelles Gruppenblinken	
VQ	Sehr schnelles Blinken	

Eigenschaften des Untergrundes					
S	Sand	P	Kleine Steine	so	Weich
fS	Feiner Sand	St	Steine	h	Hart
mS	Mittelfeiner Sand	Cb	Halbgroße Steine	sm	Klein
cS	Grober Sand	R	Große Steine	st.	Groß
M	Schlamm	Ck	Kreide	str.	Gestrichelt
Si	Schlick	Wd	Seetang	pr.	Gepunktet
Cy	Lehm	f	Fein	Bd	Boden
G	Kies	c	Grob	t	Trocken

11.5 Sichtbarkeit auf dem Wasser

Wenn man sich eine Seekarte ansieht, ist es unglaublich, wie viel man sehen sollte. Die Wirklichkeit ist aber eine andere, wenn man in einem kleinen Ruderboot knapp über der Wasseroberfläche sitzt. Zum Beispiel verschwindet eine 3m hohe Boje, die in einem Abstand von 10km schwimmt, durch die Erdkrümmung hinter dem Horizont (Siehe Fig. 11.2).

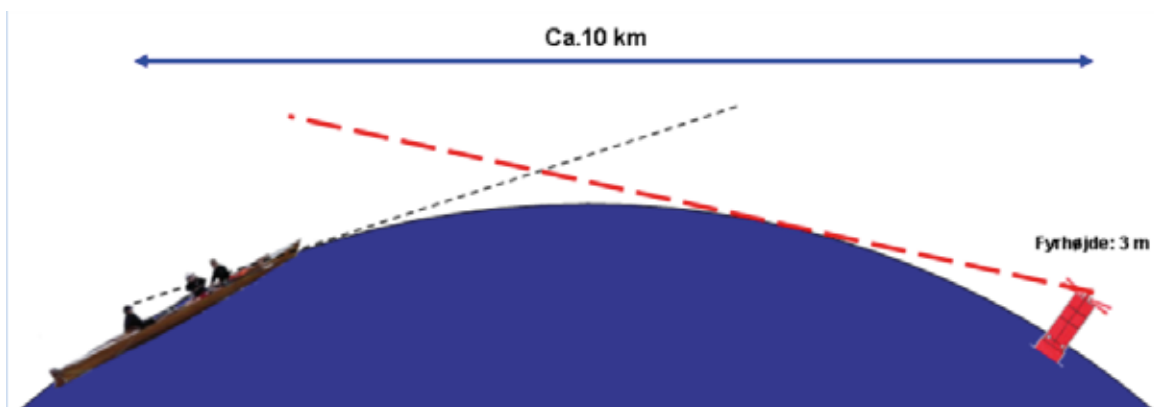


Fig. 11.2. Die Erdkrümmung begrenzt die Reichweite des Blickes

Am Abend wird es wirklich dunkel. Kleinere, beleuchtete Bojen haben - mit wenigen Ausnahmen - nur eine Reichweite von 1 – 2 Seemeilen (1,9 – 3,7 km) in den inneren Gewässern. Die farbigen Markierungen haben eine noch geringere Reichweite.

Ein Leuchtturm muss weder ein großes, auffallendes Gebäude (Turm) sein, oder eine große Leuchtstärke haben. Viele Leuchttürme in Dänemark und besonders in Schweden und Norwegen haben nur lokale Bedeutung.

Ein Beispiel für eine Leuchtturmkenzeichnung ist der auf Skjoldnæs auf Ærø südlich von Fünen: Auf der Karte hat der Leuchtturm die Bezeichnung:

Fl.30s32m22M

Das bedeutet:

Fl. = Blinkender Leuchtturm (eng. flashing)

30s = Ein Blitz alle 30 Sek. periodisch

32m = Das Licht befindet sich 32m über der Wasseroberfläche.

22M = Das Licht hat eine Reichweite von 22 Seemeilen (ca. 40,7 km)

Der Radius, in dem der Leuchtturm gesehen werden kann, ist nur 14 Seemeilen, was ca. 4 Ruderstunden entspricht.

Inseln können ein Problem darstellen. Auf einer Karte kann jeder eine Insel von Festland unterscheiden, aber aus einem Boot heraus verschmelzen Inseln oft mit dem Hintergrund oder dem Festland.

Schau dir die Strecke, die du rudern möchtest, genau an und mach dich mit ihr vertraut.

Die Seekarte
gebrauchen

In Zusammenarbeit zwischen "Søsportens Sikkerhedsråd", "Søfartsstyrelsen", "Dansk Sejlunion", "Farvandsvæsenet" und "Geodatastyrelsen" ist die "Det Levende Søkort" (Die lebendige Seekarte) entstanden, die hier erworben werden kann: <http://tinyurl.com/42d4e697>

Auch die app „Krak til søs“ bietet Seekarten fürs Handy an.



KOMPASS UND GPS

12.1 Zielsetzung

Die Zielsetzung in diesem Kapitel ist es den Aufbau und den Gebrauch eines Kompasses zu verstehen und den Gebrauch des GPS für Wanderfahrten zu erläutern.

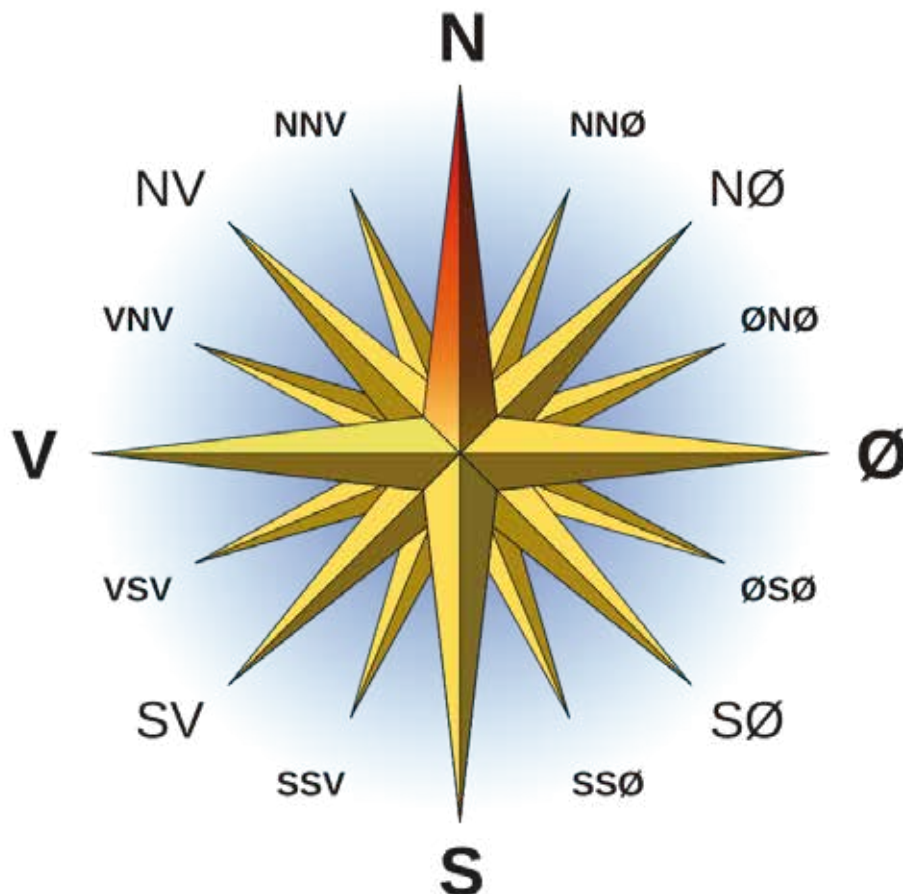
12.2 Einleitung

Auf jeder längeren Fahrt ist ein Kompass ein Muss. Der LStm soll in der Lage sein, ihn sicher und korrekt zu benutzen. Einen Kompass bekommt man in vielen verschiedenen Preisklassen und Qualitäten. Silva og Suunto sind zwei Beispiele für Hersteller mit vernünftiger Qualität.

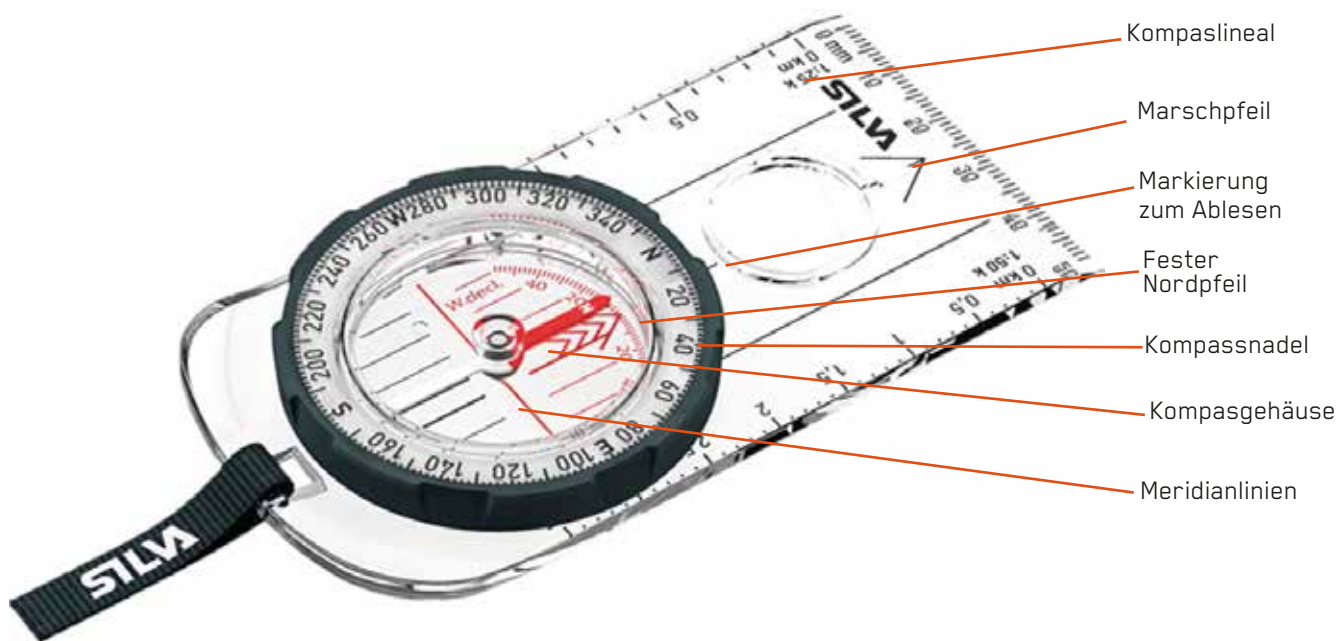
Ein GPS kann helfen, den Standort zu bestimmen und euren Kurs anzuzeigen.

GPS-Geräte sind teuer und wenn sie auch Karten anzeigen müssen, ist der Preis sowohl für das GPS als auch für die Karten etwas höher.

Seit der Zeit der alten Segelschiffe werden die Richtungen wie auf der unten abgebildeten Kompassrose verwendet:



Heute verwendet man Kompassrosen mit einer Gradeinteilung.



12.3 Die Teile eines Kompasses

Das Bild oben zeigt einen für das Rudern geeigneten Kompass, welchen man in Verbindung mit einer Karte im Boot verwenden kann.

Die rot-weiße Kompassnadel ist frei drehbar im Gehäuse gelagert. Das rote Ende der Kompassnadel zeigt immer in Richtung Norden.

Das Gehäuse ist mit einer Flüssigkeit gefüllt, die Bewegungen dämpft. Das Gehäuse ist durchsichtig und lässt sich drehen. Es ist wie ein Zirkel in 360° eingeteilt und auf dem Boden befinden sich ein fester Nordpfeil und die parallelen Meridianlinien.

Der Boden des Kompasses ist aus durchsichtigem Plastik. Es sind mehrere Hilfslinien eingezeichnet, die parallel mit der langen Seite des Kompasses verlaufen, und ein Richtungspfeil in der Mitte, der die Richtung angibt, in die das Boot sich bewegen soll. Da die Kompassnadel immer in Richtung Norden zeigt, besteht die Möglichkeit, die Richtungen zu bestimmen.

Richtung Norden hat die Bezeichnung 0° bekommen, Ost ist 90°, Süd 180° und West 270°, die Gradeinteilung kann auf dem Kompass abgelesen werden.

Deklination Die Deklination vom Kompass

Der magnetische Nordpol ist ständig in Bewegung. Der Messfehler oder auch Deklination eines Kompasses entsteht durch den Unterschied der Richtung zwischen dem geografischen - und magnetischen Nordpol. Dieser ist ständig in Bewegung. etwa +4 Grad (2020), so dass es nicht notwendig ist, den Fehler auszugleichen.

Die Abweichung variiert je nachdem, wo Sie sich befinden. Eine Abweichung von einem Grad bringt Sie pro 1,5 km Ruderstrecke etwa 30 Meter vom Kurs ab.

Je weiter nördlich man kommt, desto größer ist die Irreführung. In Dänemark hat sie keine praktische Bedeutung. Eine Abweichung von einem Grad würde dazu führen, dass man auf einer Länge von 1,5 km ca. 30m vom Kurs abkommt. Je höher man nach Norden kommt, desto größer wird die Deklination. In Dänemark hat sie also so gut wie keine Bedeutung, aber wenn man in Nordnorwegen rudert, ist der Fehler ca. 11°. Wenn man an einer solchen Stelle nach einem Kompasskurs rudern soll, muss man den Fehler korrigieren. Eine Ungenauigkeit von 10° würde bedeuten, dass man über eine Distanz von 6 km ca. 1200 Meter neben dem Ziel landet. Die Deklination wird auf dem Kompass an der Gradeinstellung eingestellt, nachdem der Kompasskurs festgelegt wurde. Wenn die Abweichung nach Osten gerichtet ist, wird die Gradzahl abgezogen, nach Westen wird sie addiert.

Einflüsse auf dem Kompass

Metallische Gegenstände in der Nähe des Kompasses haben einen großen Einfluss auf die Kompassnadel. Deshalb halte den Kompass von Eisen und Nickel fern. Solche magnetischen Störungen können auch durch natürliche Ursachen im Untergrund vorkommen.

Dieses kann man z.B. in Norwegen, Schweden oder auf Bornholm erleben. Ein Hinweis auf der Seekarte warnt davor.

Der Gebrauch des Kompasses

- Lege den Kompass so auf die Karte, dass die lange Seite des Kompasses von dem Punkt, an dem du dich befindest, zu deinem Zielpunkt zeigt.
- Danach dreht man das Kompassgehäuse so, dass das „N“ in die gleiche Richtung zeigt wie Nord auf der Karte ist. Dies kann man kontrollieren, indem man schaut, ob die Linien auf dem Boden des Kompassgehäuses parallel mit den Meridianlinien auf der Seekarte sind.
- Danach legt man den Kompass ins Boot (auf Metallegenstände achten) mit dem Marschpfeil in Richtung Bug und parallel mit der Längsachse des Bootes. Jetzt dreht man das Boot so, dass die Rote Spitze der Kompassnadel auf „N“ im Kompassgehäuse zeigt. Der Kompass spielt, so sagt man.
- Der Richtungspfeil auf dem Kompass zeigt nun die richtige Richtung an, jetzt sucht man sich eine markante Stelle im Zielgebiet aus und hält Kurs auf diese.



Kurs Richtung Küste

- Diese Methode erfordert keine Seekarte und kann angewendet werden, wenn plötzlicher Nebel aufzieht.
- Man peilt mit dem Marschpfeil in Richtung Küste, da wo man sie zuletzt beobachtet hat
- Das Kompassgehäuse wird so gedreht, dass die Kompassnadel nach Norden zeigt. Der Kompass spielt nun.
- Danach legt man den Kompass ins Boot, den Marschpfeil parallel mit dem Boot.
- Danach dreht man das Boot so dass die Kompassnadel auf "N" zeigt. Den Kurs hält man und rudert so in Richtung Küste

Man sollte sich in der Anwendung des Kompasses bei klarem Wetter und in bekanntem Gewässer üben.

Kreuzpeilung

Wenn man seine Position auf der Karte nicht kennt und klares Wetter herrscht, kann man mit Hilfe der Kreuzpeilung seine Position bestimmen:

- Man sucht sich zwei markante Punkte im Gelände, die auch auf der Karte verzeichnet sind. Sie sollten nicht zu dicht liegen, 90° Abstand wäre gut.
- Man richtet den Richtungspfeil des Kompasses auf eine der markanten Stellen und dreht das Kompassgehäuse so, dass die Kompassnadel auf "N" zeigt.
- Hiernach legt man den Kompass auf die Karte, so dass der Nordpfeil im Kompassgehäuse parallel zu den Meridianen der Karte liegt.
- Jetzt zieht man den Kompass so, dass das Lineal des Kompasses die markante Stelle trifft, und man zieht einen Bleistiftstrich an der Kante des Kompasses.
- Man wiederholt dies mit der zweiten markanten Stelle.
- Die Stelle, an der sich die beiden Bleistiftlinien kreuzen, ist die Position, an der Sie sich befinden.

Beachte, dass die Peilung ein hohes Maß an Genauigkeit erfordert, um präzise zu sein. Eine genaue Position kann auch mit Hilfe von GPS ermittelt werden.

12.4 GPS

Global Positioning System ist ein Satellitensystem zur Positionsbestimmung, welches von den USA gratis zur Verfügung gestellt wird. Mit Hilfe von drei oder mehr Sattelitensignalen ist das Gerät in der Lage, seine Position zu bestimmen. Die Position wird in Längen- und Breitengraden angegeben.

Wenn Sie das GPS in Verbindung mit einer Karte verwenden, soll das GPS wie folgt eingestellt sein:

- Positionsformat - das Format, in dem die Position angezeigt wird:
N 57° 01.167'
E 9° 54.211' (nördliche Breite 57 Grad 1.167 Minuten und Osten Länge 9 Grad 54,211 Minuten).
- Kartenbezugspunkt (das Koordinatensystem, in dem die Karte aufgebaut ist): WGS 84. Einige ausländische Karten verwenden möglicherweise ein anderes Positionsformat und/oder Kartendatum.

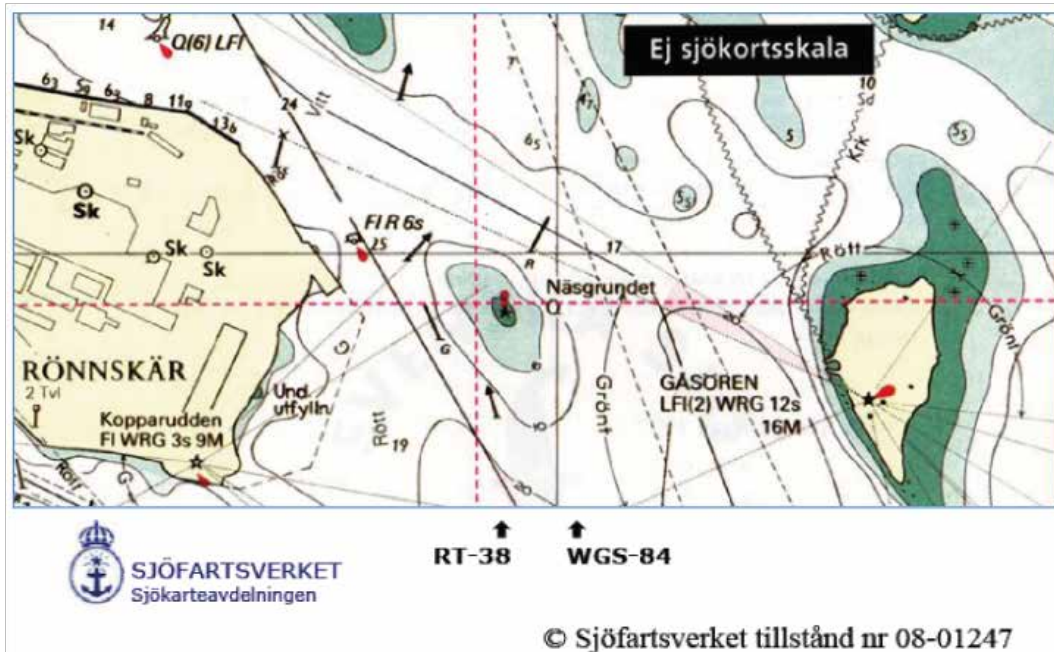
Die Genauigkeit hängt von der Anzahl der Satelliten und deren Standort ab. Die Satelliten befinden sich in einer nach Süden ausgerichteten Umlaufbahn. Positioniere das GPS daher mit freier Sicht nach Süden. Obwohl das GPS wasserdicht ist, kann bei starkem Wellengang Feuchtigkeit eindringen. Einige Modelle können auch dann noch messen, wenn sie sich in einer durchsichtigen Plastiktüte befinden.



Tipps beim Kauf eines GPS

Das Modell sollte folgende Eigenschaften haben

- wetterfest
- wasserdicht
- lange Batterielebensdauer
- austauschbare Batterien
- kleines Gerät mit großem Bildschirm
- gerne mit farbigem Bildschirm



Standort

Der große Vorteil eines GPS-Gerätes ist, dass es immer weiß, wo man sich befindet und wie weit man gerudert ist. Das gilt auch für die primitiveren GPS-Geräte, wie sie in Armbanduhren zu finden sind. An einer Küste mit wenigen Orientierungspunkten kann die Angabe der geruderten Strecke schnell Aufschluss darüber geben, wo man sich befindet, oder zumindest klären, wie viel von der Tagesstrecke noch fehlt.

Mit einem "echten" GPS können Sie die abgelesenen Koordinaten auf der Karte "einzeichnen" und - hoffentlich - bestätigen, wo Sie sich befinden.

Waypoints

Planung von Wegpunkten

Man kann den aktuellen Standort als Wegpunkt zum GPS hinzufügen.

So kann das GPS-Gerät später den Kurs und den Abstand zum Ursprungspunkt bestimmen.

Von zu Hause aus können Sie eine Rudertour planen und Wegpunkte als Route hinzufügen. Das GPS-Gerät kann dann den aktuellen Kurs und die Entfernungen entlang der Route anzeigen. Der leichteste Weg, die Koordinaten der gewünschten Orte zu finden, ist die Verwendung der digitalen Karte. Alternativ kann man die Koordinaten auf der Karte ablesen und sie selbst in das GPS-Gerät eingeben. Letzteres kann recht zeitaufwändig sein, deshalb sollte man es bereits zu Hause vorbereiten. Das GPS-Gerät kann dann den aktuellen Kurs und die Distanzen bis zum nächste Waypoint immer anzeigen.

Normalerweise sind Waypoints Bestimmungspunkte, die man erreichen will, aber man kann sie auch verwenden, um Positionen zu bestimmen die man gerne vermeiden möchte, wie gefährliche Untiefen. So kann man sicher gehen, dass man immer genügend Abstand einhält. Dieses ist besonders ratsam im „Skærgården“.

Die meisten GPS-Geräte haben mehrere Ansichtsoptionen, grundsätzlich kann man zwischen Karten-, Reise- und Kompassansicht wählen. Normalerweise kann man einstellen, welche Informationen man auf dem Display angezeigt haben möchte.

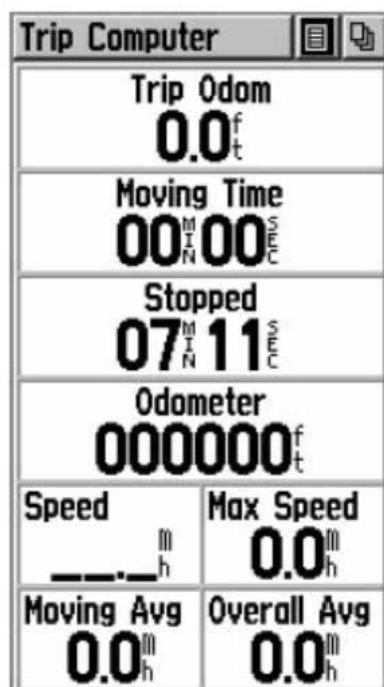
Karte

Die Qualität der Karte hängt natürlich davon ab, was für eine Karte man gekauft hat. Man muss nicht unbedingt eine digitale GPS-Karte kaufen, aber man kann eine Übersichtskarte ergänzend benutzen, die nur die Umrisse der Küstenlinie und der größeren Städte enthält.

Außerdem kann man in den lokalen Rudervereinen nachfragen, welche Karten sinnvoll sind.

Der Kompass

Man sollte sich nicht nur auf den integrierten Kompass in einem GPS-Gerät verlassen, sondern ihn als Zusatz verwenden. Erstens können die Batterien von einem GPS leer werden, aber wichtiger ist, dass man ohne ein GPS man öfters aus dem Boot schaut.



Hier sind die *Trip Computer Page* und die *Navigation Page* mit einem Kompass.

Unten stehen einige Informationen, welche ein GPS Gerät anzeigen kann:

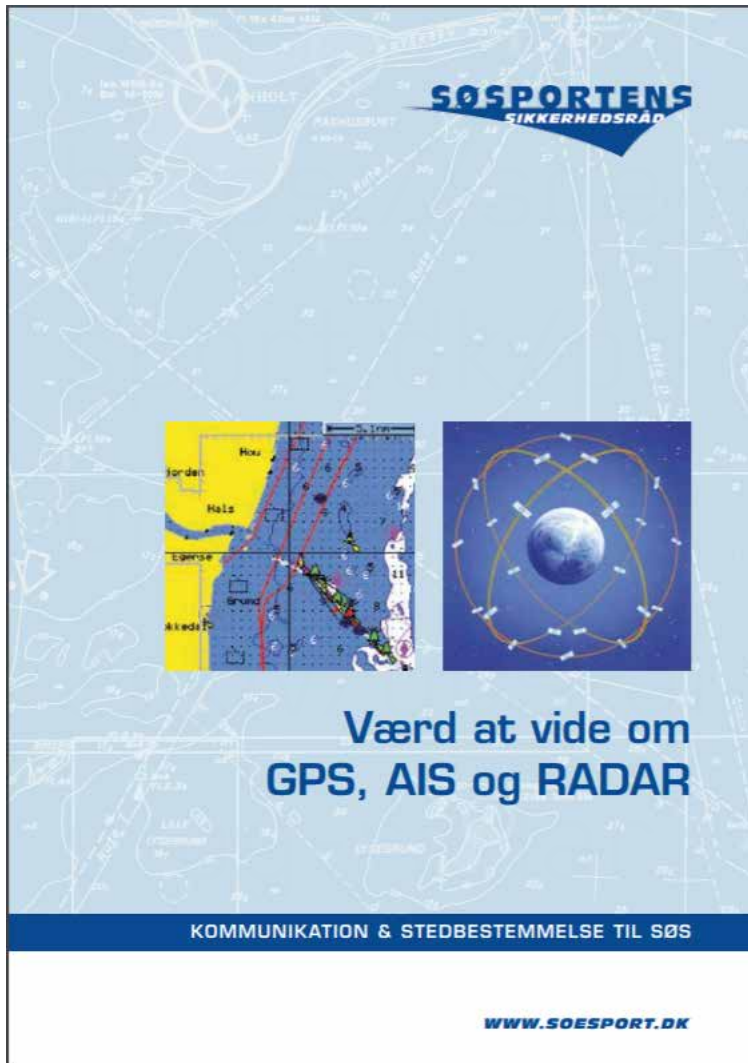
- Entfernung insgesamt
- Entfernung vom letzten Waypoint
- Abstand zum nächsten Waypoint oder aber zum Ziel.
- Geschwindigkeit
- Durchschnittsgeschwindigkeit
- erwartete Ankunftszeit
- Uhr
- geplanter Kurs (von Start zum Ziel oder von Waypoint zu Waypoint)
- korrigierter Kurs (von der aktuellen Position zum Ziel)
- richtung

Nachbehandlung

Wenn das GPS-Gerät während der Tour angeschaltet ist, zeichnet das Gerät eine Route auf, die man sich später auf dem Monitor ansehen kann. Die Route kann dazu verwendet werden, um die gleiche Route wieder zurück zu rudern. Wenn man das Gerät an einen PC anschließen kann, kann man seine Strecke auf zum Beispiel GoogleMaps <http://maps.google.dk/maps> verfolgen.

Das GPS gibt auch viele andere Informationen z.B. Distanz und Geschwindigkeit.

Ist man auf einer längeren Tour, sollte man das Gerät so einstellen das es die aktuelle Position nur alle 100m abspeichert. Es hat auf die Ausarbeitung der Route keinen großen Einfluss, spart aber viel Speicherplatz.



Der dänische Rat für die Sicherheit im Seeverkehr hat eine ausgezeichnete Broschüre mit dem Titel "Wissenswertes über GPS, AIS und RADAR" herausgegeben, die von seiner Website heruntergeladen werden kann: <https://soesport.dk/publikationer-arkiv/gps-ais-og-radar>

FAHRWASSERZEICHEN

13.1 Zielsetzung

Die Vermittlung allgemeiner Kenntnisse über Schifffahrtszeichen. Dazu gehören Bojen, Baken und Leuchttürme. Der Fokus liegt auf den Markierungen, die für Rudernde eine besondere Bedeutung haben. Darüber hinaus wird über Verhalten beim Zusammentreffen mit Tauchern aufgeklärt.

13.2 Einleitung

Die sogenannten Schifffahrtszeichen sind ein integrierter Teil der Seekarte. Die Hauptgruppen sind:

- schwimmende Schifffahrtszeichen (Bojen)
- Baken
- Leuchtzeichen

Da viele Schiffe international verkehren, ist es essentiell, dass die Schifffahrtszeichen so weit wie möglich dieselben sind.

Die dänische Kennzeichnung entspricht der internationalen Praxis, die von der IALA in unserem Teil der Welt (Region A) empfohlen wird:

„grün“ für Steuerbord und „rot“ für Backbord, wenn ein Schiff in den Hafen einlaufend ist.

Ausführliche Informationen findet man in der Broschüre „Marking of Danish waters“ der dänischen Schifffahrtsbehörde. In dieser Broschüre werden alle Arten von Markierungen detailliert beschrieben, sie kann also als Nachschlagwerk dienen.



Eine kürzere Version ist die so genannte „Sejlsadsvejledning“ von Tryg Fonden (A4-Seite, beidseitig bedruckt), mit „Afmærkning af danske farvande - IALA System A“. Auf der Rückseite befinden sich Schiffslichter und Verkehrsregeln usw.



Ausführliche Beschreibungen der Schifffahrtszeichen des IALA-Systems in deutscher Sprache gibt es auch im Heft „Sicherheit auf dem Wasser“ das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr herausgegeben wird:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/sicherheit-auf-dem-wasser-2018.html>

Außerdem hat auch der Deutsche Ruderverband ein Buch herausgegeben, das man hier erwerben kann: <https://www.rudern.de/sicherheit>



In diesem Abschnitt (Abschnitt 13) geht es in erster Linie um die Markierungen, die für uns Rudernde am wichtigsten sind und wie wir damit umgehen.



13.3 Regeln im Ausland

In Nachbarländern wie Schweden und Norwegen hat man – zusätzlich zu IALA – einige nationale Schifffahrtszeichen beibehalten. Selbstverständlich gilt dies primär in den kleinen Fahrwassern, aber genau dort sind wir als Rudernde unterwegs. Deshalb muss man sich über die aktuellen Verhältnisse informieren.

Für die europäischen Binnenwasser gelten verschiedene nationale Regeln. Unter den internationalen Schifffahrtsregeln unter IMO besteht die Möglichkeit, dass Staaten eigene Regeln haben können – zum Beispiel die Deutsche „Binnenschifffahrtsstrassenordnung“. Aber auch in Holland, Belgien, Frankreich und Österreich gibt es eigene Regeln.

Offensichtlich war dies der Sicherheit nicht förderlich, so dass auf Ersuchen der UNO nun ein gemeinsames Übereinkommen (CEVNI) mit einheitlichen Regeln für z.B. Markierung, Verkehrsregeln, Schiffslichter und Signale ausgearbeitet wurde. Die fünf oben genannten Länder haben es derzeit in ihre nationalen Rechtsvorschriften aufgenommen.

Ruderboote können aufgrund ihres geringen Tiefgangs in der Regel außerhalb des Fahrwassers fahren. Aber besonders auf Kanälen kommt man großen Schiffen nah, und es ist sehr wichtig, dass man die Regeln kennt, um seiner eigenen Sicherheit willen und um die Berufsschifffahrt nicht zu stören.

13.4 Fahrwasserbegrenzung: Seitenbezeichnungen

Das System mit der Fahrwasserbegrenzung beinhaltet zwei der für uns Rudernde wichtigsten Bojen – die rote Backbordtonne und die grüne Steuerbordtonne.

Diese Tonnen geben die Grenze für segelbares Wasser an, entweder auf Grund der Wassertiefe (z.B. bei seichtem Wasser), oder weil die Behörden möchten, dass die Schifffahrt einer bestimmten Route folgen soll (z.B. Fahrrinnen bei Brücken). Die Tonnen geben daher NICHT eine bestimmte Tiefe in Meter an. Aber da alle Tonnen auf der Seekarte eingezeichnet sind, kann man die Wassertiefe in der nächsten Umgebung einer gegebenen Tonne auf die Karte finden. Die Figuren rechts geben die Farben und verschiedene Ausgaben der Tonnen an.

Die besondere Markierung für abzweigende und einmündende Fahrwasser wird verwendet, wenn eine Hauptfahrrinne und eine Nebenfahrrinne zusammenlaufen oder sich trennen (z.B., wenn eine größere Fahrrinne sich in kleinere, aber noch fahrbare Fahrrinnen teilt). Dort, wo die Haupt- und Nebenfahrrinne sich treffen, kann es nötig sein, eine Tonne zu setzen.

Wenn die Tonne Backbord in der Hauptfahrrinne angeben soll, aber sie gleichzeitig die Steuerbordseite der Nebenfahrrinne ist, sollte die Tonne „mehr“ einer Backbordtonne ähneln – das heißt mit der Form und Farbe ähnelt sie der Backbordtonne, sie hat aber einen grünen Streifen in der Mitte (vgl. die zwei äußersten Tonnen rechts in der Figur).

Das Prinzip der Fahrwasserabgrenzungen beruht auf folgendem Prinzip: Wenn man einlaufend in einen Hafen fährt, hat man die Backbordtonne auf seiner Backbordseite (die linke Seite in die Segelrichtung) und die Steuerbordtonne auf seiner Steuerbordseite (die rechte Seite in die Segelrichtung). Wenn man auslaufend fährt, ist es natürlich umgekehrt. Deswegen muss man wissen, wann man einlaufend ist und wann man auslaufend. Generell bedeutet „einlaufend“, wenn man in Richtung Hafen und in Förden hineinfährt. Übergeordnet ist man in den inneren dänischen Fahrwassern einlaufend, wenn man vom Skagerrak im Norden bis in die Ostsee im Süden fährt.

Doch wechselt diese „einlaufende Richtung“ an fünf Orten in Dänemark, weil man von beiden Seiten in das Fahrwasser einsegeln kann. Das gilt im:

- Wattenmeer vor Esbjerg
- Limfjord bei Aalborg
- Bøgestrømmen (zwischen Sjælland und Møn) an der Königin Alexandrines Brücke (Mønbrücke)
- Südlich von Fünen bei Frederikssøen (Friedrichsinsel) im Svendborgsund.
- Im Als Sund bei der Alssundbrücke.

Diese Orte sind auf die Figur 13.4 angegeben. Die Figur zeigt auch die generellen Richtungen für einlaufende Fahrt in den inneren dänischen Fahrwassern an.

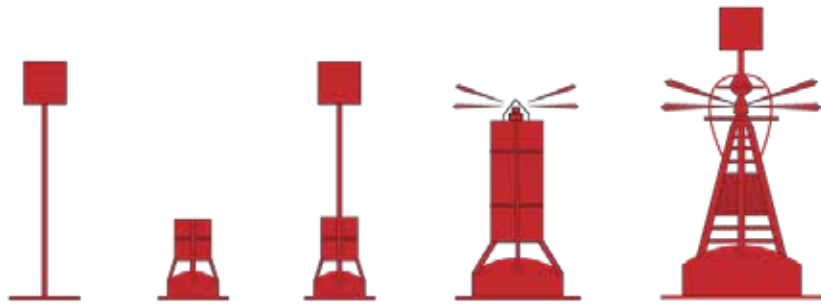


Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Backbordbojen

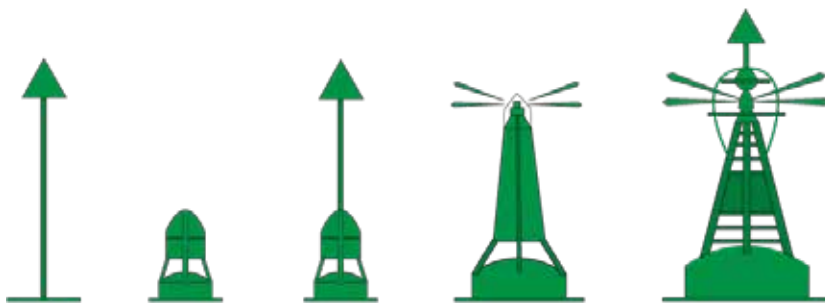


Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Steuerbordbojen

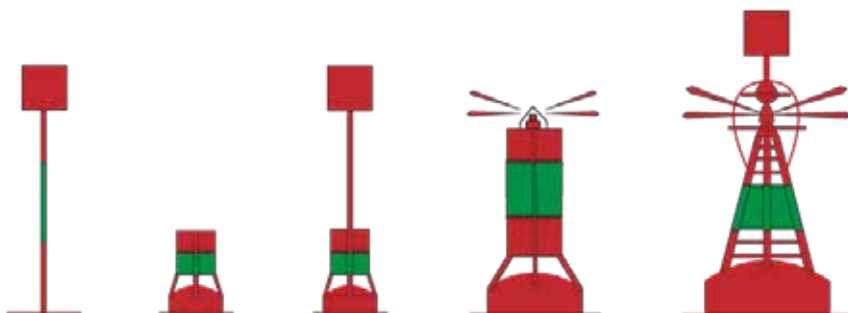


Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Abzweigpunktsbojen.

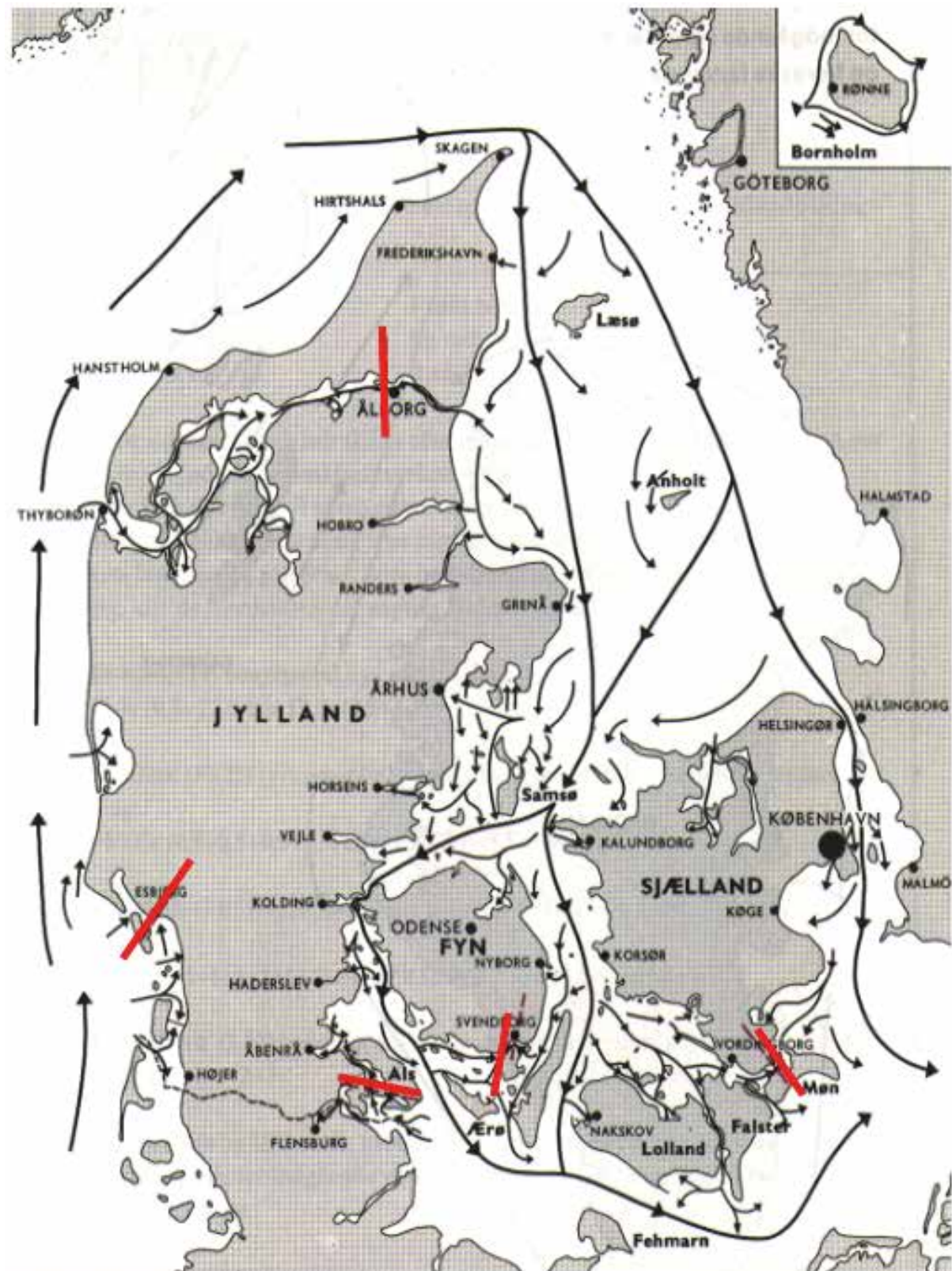


Fig. 13.4 Die Richtungen für einlaufenden Kurs in den inneren dänischen Fahrwassern. Die roten Linien zeigen die fünf Stellen, an denen die Fahrwasserrichtung wechselt.

Die seitlichen Markierungen sind nicht immer paarweise angebracht, da davon ausgegangen wird, dass der LStm die Seekarte benutzt, um sich über die Verhältnisse in der näheren Umgebung der Tonne zu orientieren und so eine sichere Fahrt gewährleistet.



Fig. 13.5 Beispiel für paarweise Platzierung von Seitenbezeichnungen

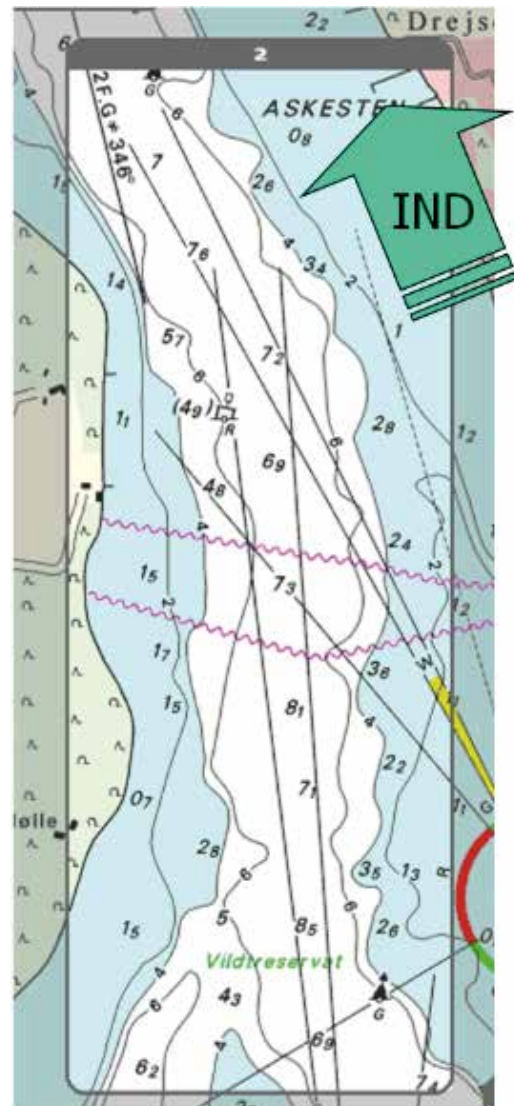


Fig. 13.6 Beispiel für einzelne Platzierungen der Seitenbezeichnungen

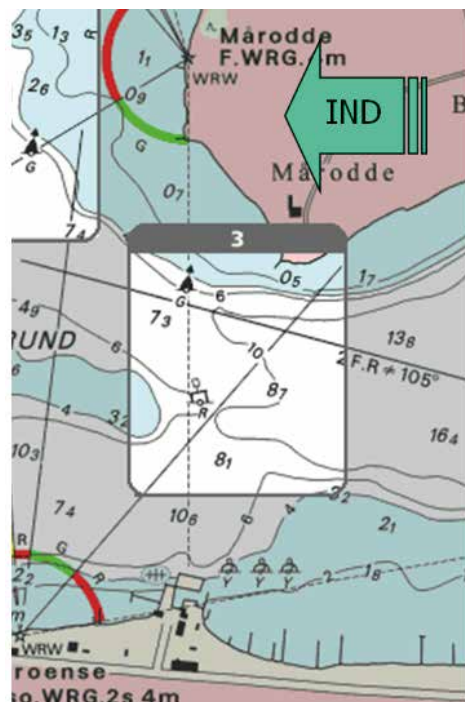


Fig. 13.7 Paarweise Platzierung von Seitenbezeichnungen in der Hauptfahrrinne im Svendborgsund

Wie man auf den Ausschnitten der Seekarten sieht, ist das Wasser für ein Ruderboot oft tief genug, um auf der "falschen" Seite der Fahrwasserbegrenzung zu rudern. Deswegen können wir als Ruderende mit Vorteil auf der "falschen" Seite rudern, weil wir uns fern der größeren Schiffe halten. Das darf natürlich nur mit Kenntnissen der Seekarte und mit großer Aufmerksamkeit geschehen, damit das Ruderboot nicht auf Grund oder auf einen Stein läuft. Man kann so die Fahrwassertonnen benutzen, um andere Schiffe zu meiden, wenn man in Fahrrinnen, Häfen und schmalen Förden ein- und ausrudert.

13.5 Kardinalzeichen: Bezeichnung von Untiefen und Hindernissen nach Himmelsrichtung

Eine andere wichtige Art der Schifffahrtszeichen für Rudernde sind die Kardinalzeichen (auch „Untiefetonnen“ genannt). Sie besteht aus vier Bojen, eine für jede Himmelsrichtung, Nord, Süd, Ost und West. Die Bojen markieren ein Segelhindernis, das sicher passiert wird, wenn man in der durch die Boje angegebenen Himmelsrichtung an der Boje vorbeisegelt/rudert:
Nördlich einer Nordboje - südlich einer Südboje, usw.

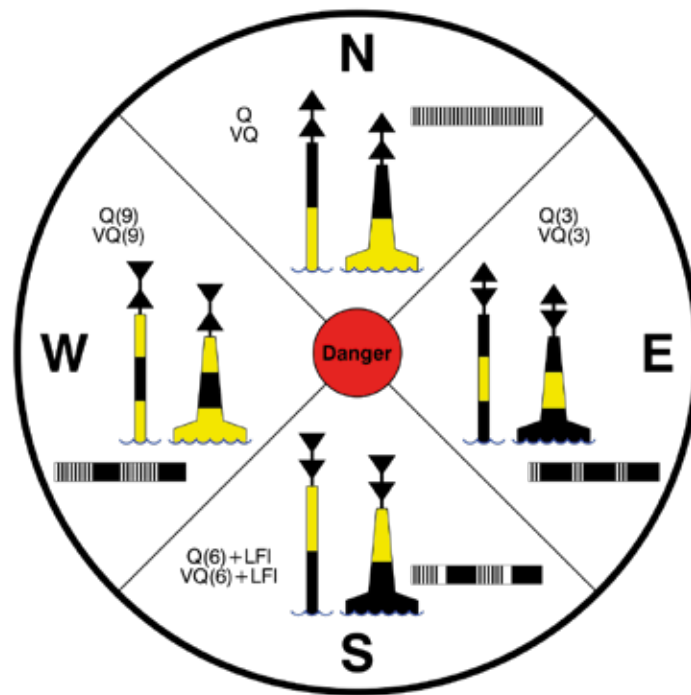


Fig. 13.8 Die vier Arten von Kardinalzeichen nach Himmelsrichtung. Das Hindernis, das die Tonnen anzeigen, liegt in der Mitte der Figur.

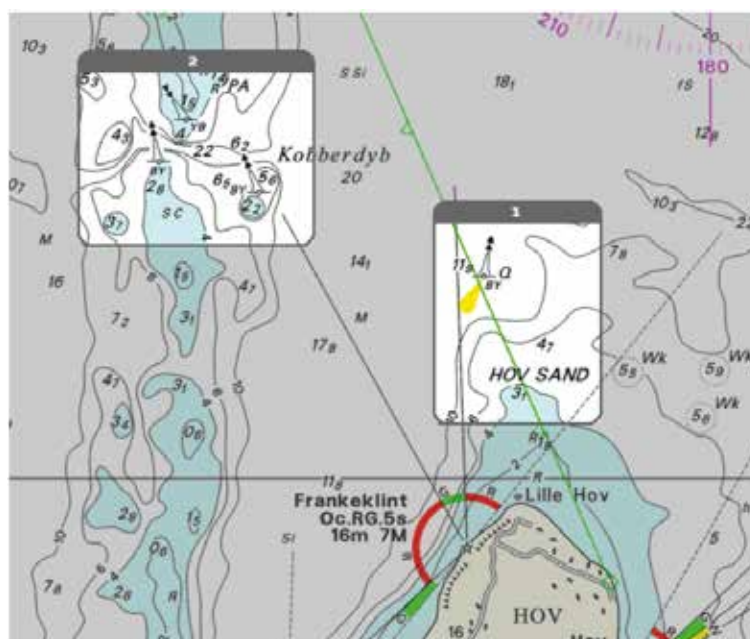


Fig. 13.8 Die vier Arten von Kardinalzeichen nach Himmelsrichtung. Das Hindernis, das die Tonnen anzeigen, liegt in der Mitte der Figur.

13.6 Sondertonnen und Sperrgebietstonnen

Die gelben Sondermarkierungen gehören wahrscheinlich auch zu den Bojen, die wir Rudernde am besten kennen. Diese sind oft in küstennahen Gebieten ausgesetzt. Der Zweck der Sondermarkierungen ist nicht die direkte Lenkung des Schiffsverkehrs, z.B. zur Vermeidung von Grundberührungen. Sie zeigen hingegen besondere Gebiete wie Schießplätze, Rennstrecken, Mülldeponien, Sperrgebiete (Reservate) an. Sie werden auch zur Markierung von Kabeln und Rohrleitungen (Abflussrohre) verwendet, eventuell zusammen mit Baken.

Als Rudernde sollten wir die Warntonnen als ein Aufmerksamkeitssignal betrachten und uns mit Hilfe der Seekarte näher informieren.

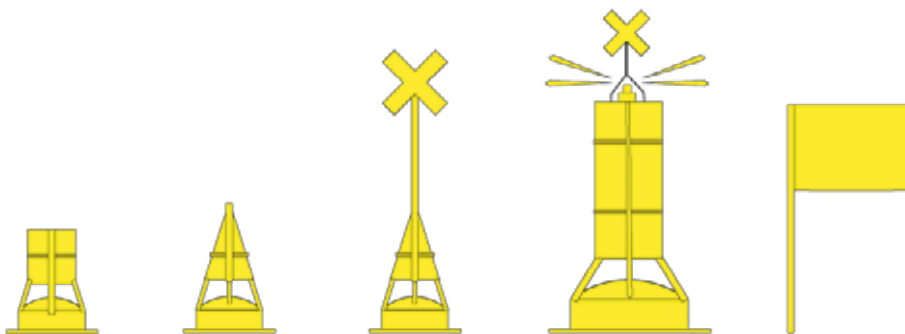


Fig. 13.10 Sondertonne

13.7 Übrige IALA Schifffahrtszeichen

Es gibt ein paar IALA-Schifffahrtszeichen, die wir als Rudernde relativ selten sehen. Das sind die Fahrwassermittetonne und die alleinstehende Einzelfahrensstelle. (siehe Figuren 13.11 und 13.12). Einzelheiten zu diesen Bojen findet man hier: <http://tinyurl.com/3z322phf>

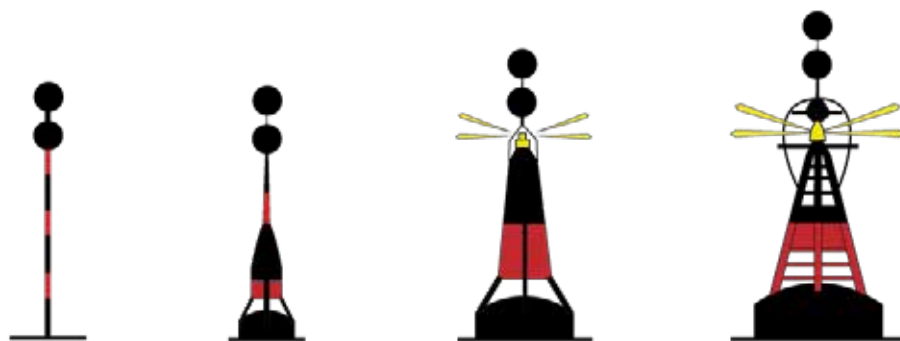


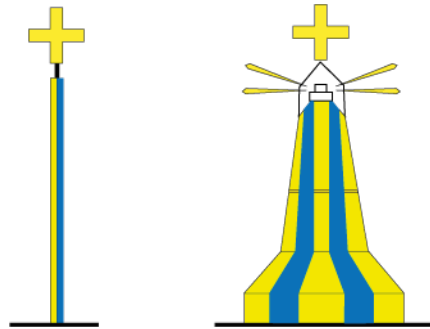
Fig 13.12 Alleinstehende Gefahrenbezeichnung

13.8 Vorübergehende Kennzeichnung von Wracks

Im September 2009 führte die dänische Schifffahrtsbehörde einen neuen Typ von Bojen zur Wrackmarkierung ein, der von der IALA empfohlen wurde.

Die neue Art der Markierung ist blau und gelb und leuchtet abwechselnd gelb und blau. Diese Art der Markierung ist für eine schnelle Reaktion gedacht und wird wieder entfernt, sobald die normale Wrackmarkierung (Kardinaltonne) angebracht wurde oder das Wrack entfernt wurde.

Die neue Beschilderung besteht aus Kunststoff und wird durch Solarzellen betrieben.



13.9 Baken

Baken sind Bezeichnungen, die an Land oder in flachem Wasser stehen und Richtungen bezeichnen wie z.B. Fahrwassermitte, Grenzverlauf, Kabel und Rohrleitungen.

Baken sind immer im Paar aufgestellt, das aus einer Vorderbake und einer Hinterbake besteht. Die Vorder- und Hinterbaken sind mit einem gewissen Abstand gesetzt, so dass es von der Wasserseite aussieht, als würden die zwei Baken sich im Verhältnis zueinander bewegen, wenn man vorbeirudert.

Wenn es scheint, dass Vor- und Hinterbaken genau übereinanderstehen (vom Meer gesehen), befindet man sich genau auf der Linie, die die Baken angeben.

Einige Baken haben Leuchten montiert und die Vorder- und Hinterbaken funktionieren dann in der Nacht als Richtfeuer.

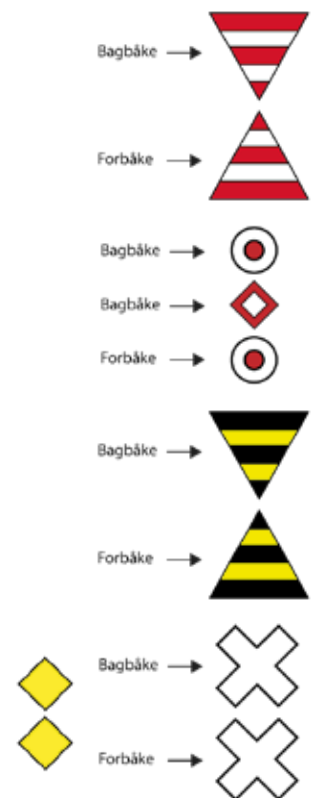


Fig. 13.13 Baken

13.10 Leuchtfeuer

Die Leuchtfeuer im dänischen Fahrwasser bestehen aus festen Leuchttürmen, Moleleuchttürmen, Leitfeuern/Richtfeuern und Winkelleuchttürmen.

Die festen Leuchttürme sind Leuchtfeuer, die eine Untiefe oder eine Landspitze markieren oder als Orientierung für die Schifffahrt aufgestellt. Ihr Licht ist definiert durch ihre Leuchtkennung. Dies kann gleichmäßiges oder in verschiedenen Intervallen blinkendes Licht sein.

Moleleuchttürme sind auf Molen von Häfen platziert, um den Hafeneinlauf zu markieren. Sie stehen oft in Paaren als Steuerbord- und Backbordleuchtfeuer (grünes und rotes Licht).

Leitfeuer werden ähnlich wie Seitenbojen gebraucht, um in engen Fahrrinnen oder im Hafeneinlauf die Fahrlinie anzugeben.

13.11 Taucherflagge

Die Taucherflagge gibt an, dass Taucher im Wasser sind. Als Rudernde treffen wir meistens auf Freizeittaucher, wenn wir entlang der Küste rudern. Deren Taucherflagge ist deswegen oft am Strand gesetzt, kann aber auch auf dem Taucherboot gehisst sein. Als Rudernde müssen wir besonders aufmerksam sein, weil unserer Riemer gefährlich für die Taucher sein können.

Man muss deswegen ohne Kraft rudern oder ganz mit dem Rudern aufhören, bis der LStm ganz sicher ist, dass keine Taucher mehr in der Nähe des Bootes sind.

Auszug aus: <http://www.dyk.nu/pages/signalflag.htm>



Fig. 13.14 Taucherflagge
Internationale Signalflagge A



Fig. 13.15 Amerikanische Taucherflagge wird in
vielen Teilen der Welt gebraucht, aber nicht in Europa

Gemäß dem internationalen Signalbuch bedeutet die Buchstabensignalflagge A: „Ich habe Taucher im Wasser. Haltet Abstand und fahrt langsam“.

Außerdem geht aus der internationalen Schifffahrtsordnung, Regel 27 zusammen mit Regel 3 hervor, dass ein Taucherboot als ein Schiff zu betrachten ist, das in seiner Manövrierfähigkeit begrenzt ist. Gemäß der Schifffahrtsordnung (Regel 3) sollen andere Schiffe deswegen gut Abstand von so einem Schiff halten.

Zusätzlich gibt es in den dänischen Bestimmungen über die Fahrt in dänischem Fahrwasser (Erlass Nr. 779 von 18. August 2000 § 7) die folgenden Regeln: Wo ein Taucher im Wasser ist, sollen Schiffe mit besonderer Vorsicht passieren und Motorschiffe mit Schraube wenn möglich anhalten. Abs. 2: Wenn ein Taucher im Wasser ist, soll dies markiert sein – an die Stelle, wo es am besten gesehen wird – indem die internationale Signalflagge A gezeigt wird (in Form einer Tafel oder einer ausgebreiteten Flagge mit einer Höhe von mindestens 1 m). In der Nacht soll die Tafel oder Flagge beleuchtet sein.

Søsportens Sikkerhedsråd (Dänische Rat für Seesicherheit) hat ein Heft über die Sicherheit beim Freizeittauchen herausgegeben. Weder die Schifffahrtsordnung, noch das Tauchergesetz erwähnen etwas über Signalflaggen. Das Tauchergesetz sagt, dass die Arbeit sicherheitsmäßig und gesundheitsmäßig verlässlich ausgeübt werden soll und das Nichtbefolgen mit Geldstrafe oder Gefängnis gestraft werden kann.

Es gibt keine festen Regeln, wieviel Abstand Schiffe von dem Taucherschiff oder der Taucherlagge halten müssen, da dies natürlich individuell von Schiff zu Schiff unterschiedlich und somit z.B. von der Größe des Schiffes, Antriebskraft und Geschwindigkeit ist.

Die Søfartsstyrelsen (dänische Schifffahrtsbehörden) empfiehlt, dass Taucher, die sich in der Nähe der Oberfläche befinden, sich nicht länger als 30 Meter von der Signalflagge entfernen und dass vorbeipassierende Fahrzeuge einen Sicherheitsabstand von mindestens 50 Meter zu Booten und Bojen mit Taucherflaggen halten.

Der Ausschuss bezüglich Freizeittauchen hat sich in Zusammenarbeit mit den Taucherorganisationen darauf festgelegt, dass der Sicherheitsabstand mindestens 50 Meter betragen soll. Das setzt voraus, dass man die Flagge von einem passenden größeren Abstand sehen kann. Im Fahrwasser, wo allein Freizeitfahrzeuge anwesend sind, müssen es wohl mindestens Minimum 200 m sein, in anderen Fahrwassern wesentlich mehr.

In der Praxis bedeuten die Regeln, dass Taucher eine Taucherflagge oder eine Tafel mit einer aufgemalten Flagge benutzen müssen. Die Flagge soll beim Tauchen von einem Boot über einer Länge von 12 Metern 1 Meter hoch und 1,2 Meter breit sein. Beim Tauchen von kleineren Booten und vom Strand soll die Flagge so groß wie möglich sein. Wenn kein Boot anwesend ist, ist es eine gute Idee, ein oder mehreren 1-Meter-Flaggen am Strand zu benutzen, diese mit eine oder mehrere großen Flaggenbojen im Wasser zu ergänzen und selbstverständlich auch eine handgehaltene Oberflächenboje für jedes Taucherpaar zu gebrauchen.

Es wird nicht empfohlen, Bojen und Bezeichnungen mit der amerikanischen Taucherflagge zu verwenden. Keine europäische Schifffahrtsausbildung unterrichtet in dieser Flagge. Fast alle glauben, dass die Flagge eine Fischerei-Bezeichnung ist und da die Köpfe der Taucher aussehen wie Seehunde, können leicht Probleme entstehen. Hast du eine amerikanische Flagge auf deiner Boje, dann ist es besser, diese auszuwechseln, bevor du das nächste Mal tauchen gehst.

Es hat mehrere strafrechtliche Prozesse gegeben, wo Freizeittaucher die Benutzung der Taucherflagge unterlassen haben, beziehungsweise wo Schiffe zu nah an die Taucherflagge gefahren sind. Unterlassung von Benutzung der Taucherflagge hat typisch eine Geldstrafe in Größe von 500 bis 1000 Kronen zur Folge.

Es ist recht gewöhnlich, dass Rudernde in Dänemark Taucher antreffen. Dies geschieht oft dort, wo verschiedene Taucherschulen und Taucherklubs ihre Trainingsgebiete für neue Taucher haben. Deswegen ist es eine gute Idee, beim Rudern in ungewohnten Fahrwassern im Voraus die lokalen Vereine zu fragen, ob es längst der Küste Orte gibt, wo Taucher trainieren.



Taucherflagge an der Küste

ANHANG 1: TAUWERK UND KNOTEN

14.1 Zielsetzung

Eine kurze Einführung über Taue geben und Beispiele für übliche Knoten zum Vertäuen von Booten u.a. zeigen.

14.2 Einleitung

Ruderer denken normalerweise nicht an das Tauwerk in ihrem Boot, dennoch ist es ein wichtiger Teil der Ausrüstung. Aber wer kann sich vorstellen, ein Boot in hohen Wellen ohne Steuerleine zu lenken? Oder wer hat schon Lust auf der Brücke zu sitzen, um das Boot zu halten, während die Mannschaft an Land zum Essen ist, weil Taue fehlen oder zu kurz sind?

14.3 Tauwerk

Es gibt mehrere Arten von Tauwerk, z.B. geflochtenes, gewebtes oder geschlagenes Tauwerk. Allen gemeinsam ist, dass sie aus mehreren Fasern bestehen. Das Fasermaterial kann in zwei Hauptgruppen eingeteilt werden: Pflanzenfasern und synthetische Fasern. Ruderer nutzen fast ausschließlich synthetisches Tauwerk.

Generell ist synthetisches Tauwerk stärker als Tauwerk aus Naturfasern. Das liegt unter anderem daran, dass Naturfasern eine begrenzte Länge haben, während synthetische Faser in der gewünschten Länge produziert werden kann.

Tauwerk aus synthetischen Fasern ist leichter als das aus Naturfasern, es hat eine höhere Bruchfestigkeit und ist widerstandsfähiger gegen Wasser und Verwesung. Die meisten synthetischen Fasern sind elastischer als Naturfasern und können daher plötzlichen Belastungen besser widerstehen.

Synthetisches Tauwerk kann jedoch bei Reibung und Belastung an scharfen Kanten schmelzen. Einige Arten des synthetischen Tauwerkes werden durch Sonnenlicht recht schnell zersetzt, besonders wenn sie nicht mit Farbstoffen gegen UV-Licht geschützt werden.

Um das Ausfransen der Tauwerksenden zu verhindern, werden diese verschmolzen oder getakelt.



Synthetisches geflochtenes Tauwerk



Synthetisches 3-geschlagenes Tauwerk

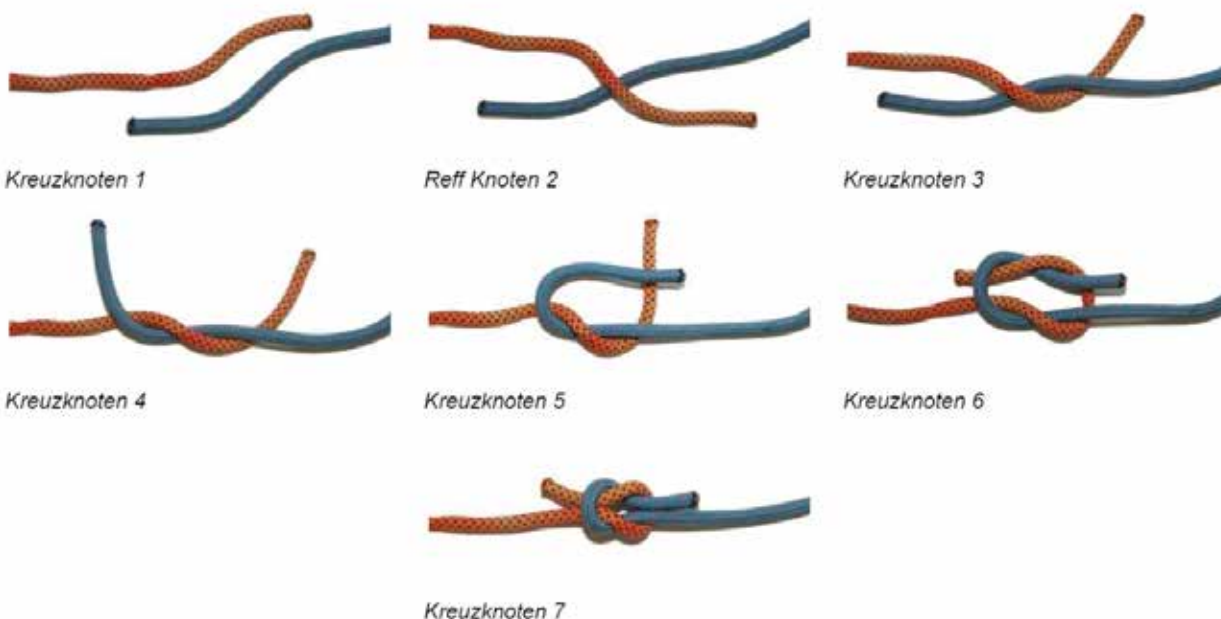
14.4 Knoten und Stek

Siehe auch <http://www.knotentraining.de/> und <https://www.animatedknots.com/complete-knot-list>



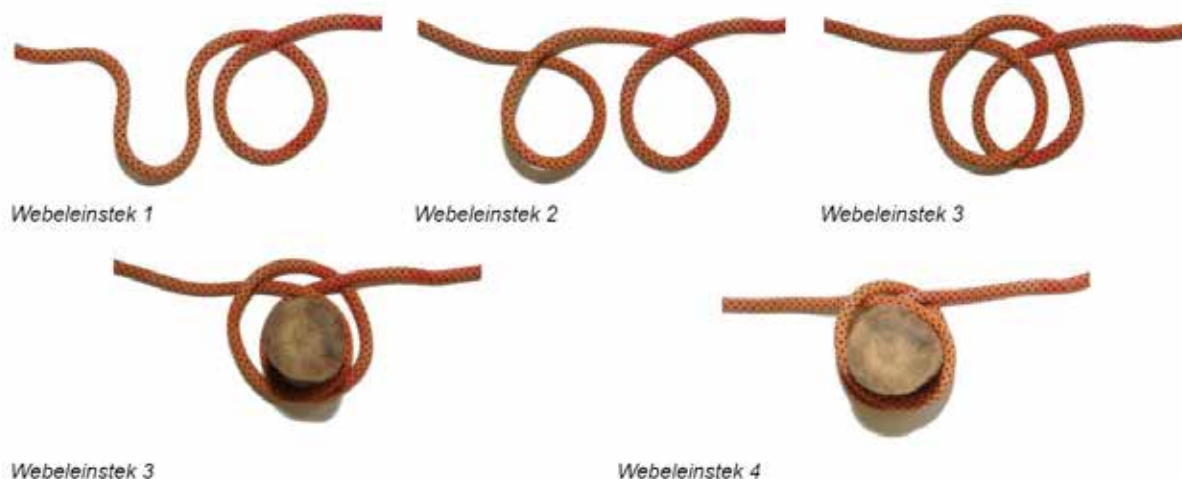
Kreuzknoten Der Kreuzknoten wird verwendet, um zwei Tæe gleicher Dicke und aus gleichem Material zusammenzufügen.

Nehme beide Enden und kreuze diese. Achte darauf, dass dasselbe Ende wieder oben ist, wenn du sie erneut kreuzt. Nun stramm ziehen. Der fertige Knoten muss ganz symmetrisch sein, sonst hast du einen Knoten geknþft, der wieder aufgeht.



Webeleinstek Der geworfene Webeleinstek (Mastwurf) ist gerne benutzt. Er ist leicht zu binden und wird zum vorübergehenden Vertæuen an einem festen Pfahl verwendet. Jedoch ist er nicht sicher bei ungleicher Zugbelastung.

Mache einen halben Schlag, und danach noch einen in der gleichen Richtung, sodass beide gleich sind. Lege den zweiten über den ersten und dann den ganzen Knoten über den Pfahl.



Der Webeleinstek kann auch um einen Pfahl gebunden werden, indem man das Tauende um den Pfahl führt.



Webeleinstek 1



Webeleinstek 2

Der Webeleinstek kann mit einem Rundtörn verstärkt werden.



Webeleinstek mit Rundtörns 1



Webeleinstek mit Rundtörns 2

Rundtörns
mit zwei
halben
Schlägen



Rundtörn 1



Rundtörn 2



Rundtörn 3



Rundtörn 4



Rundtörn 5

Palstek

Zum Festmachen am Poller oder Pfahl und zum Retten von Personen



Palstek 1



Palstek 2



Palstek 3



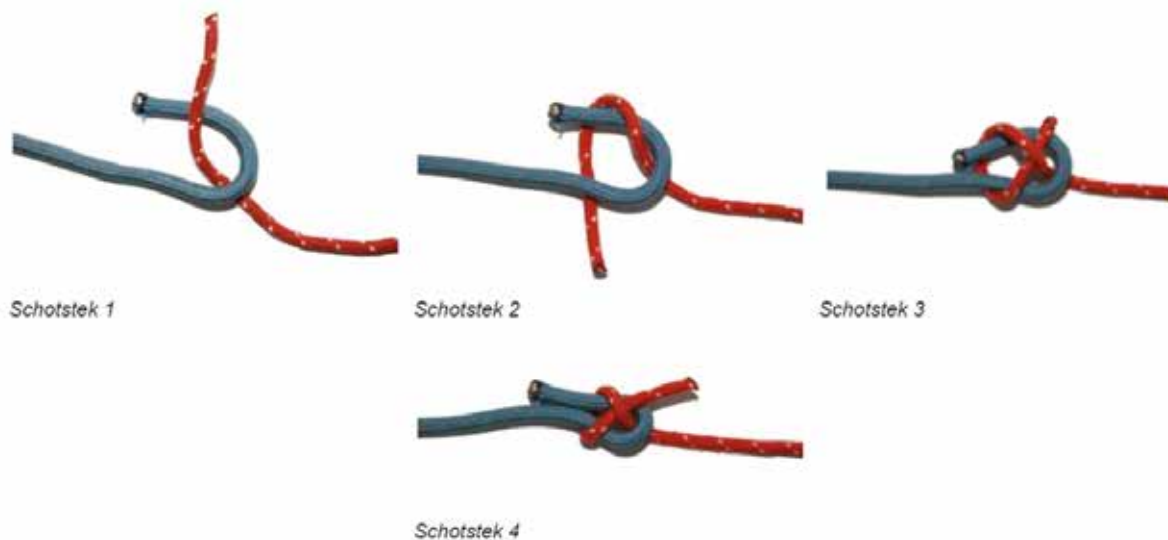
Palstek 4



Palstek 5

Schotstek und Doppelter Schotstek

Den Schotstek verwendet man, um zwei Tæe unterschiedlicher Dicke zu verbinden. Mache mit dem dickeren Tau eine Bucht und halte es in der einen Hand. Führe das dünnere Tau von unten durch die Bucht und dann um die Bucht. Immer zuerst um das kurze Ende, danach um das längere. Zum Schluss geht das dünne Tau unter sich selbst um den Schotstek zu vollenden.



Wenn sich die Dicke der Tæe sehr unterscheidet, kann man das dünne noch ein zweites Mal um die Bucht legen. (Doppelter Schotstek)



Achterknoten

Achterknoten oder Endacht wird verwendet, um zu verhindern, dass ein Tauende aus einem Auge rutscht. Der Achtknoten eignet sich zum Beispiel zur Befestigung der Steuerleine am Ruderjoch. Mache eine Öse dicht am Ende des Taus. Führe das Ende um den langen Part und dann von unten durch die Öse. Nun stramm ziehen.



ANHANG 2: HEBE- UND TRAGETECHNIKEN

15.1 Zielsetzung

Erlernen der richtigen Hebe- und Tragetechniken, da das Rudern oft das schwere Heben von Booten in ungewohnter Umgebung und das Hantieren mit Ausrüstung und Gepäck erfordert.

15.2 Einleitung

Als Rudernder muss man auf die richtigen Hebe- und Tragetechnik achten. Oftmals müssen schwere Boote unter ungünstigen Verhältnissen gehoben werden, wie bei Müdigkeit oder auf unbekannten Untergrund bzw. unbekannten Terrain.

Mit ein paar einfachen Faustregeln kann man den Rücken vor dauerhaften Schäden durch Überlastung schützen.

Der LStm muss daher auf die richtige Hebetechnik achten.

15.3 Die Wirbelsäule

Um die Wirbelsäule gegen Schäden und Überlastungen zu schützen, ist es wichtig, eine besondere Technik für das Heben und Tragen zu erlernen.

Die wichtigste Funktion der Wirbelsäule ist es, die Nervenverbindungen zwischen dem Gehirn und dem restlichen Körper zu schützen. Die Wirbelsäule ist eine komplexe Struktur aus 24 knöchernen Wirbeln, die durch Knorpelscheiben voneinander getrennt sind. Jeder Wirbel versorgt einen Bereich des Körpers mit Nerven. (siehe Bild).

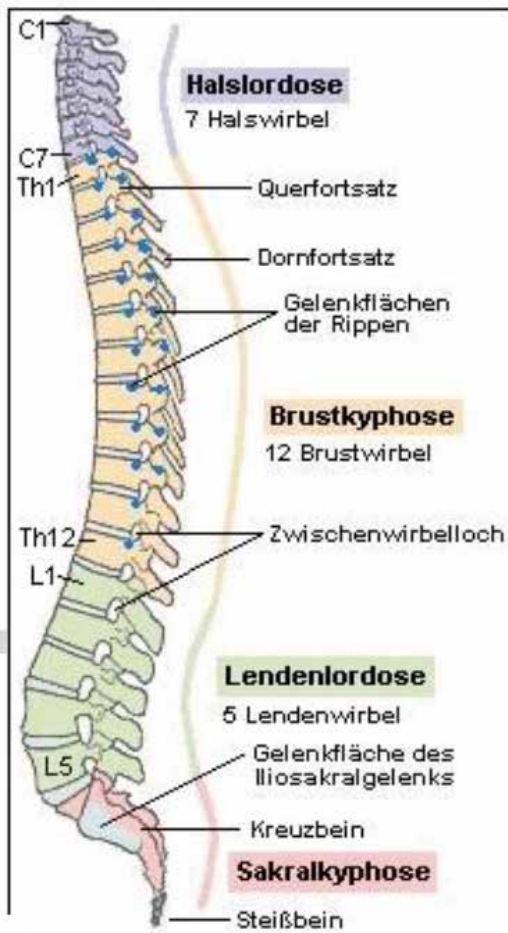
Daher ist es wichtig, die Wirbelsäule IMMER gerade zu halten und die Muskelspannung ständig aufrecht zu erhalten, wenn wir heben.

Nutze die
Beine

Die Hebearbeit wird hauptsächlich von den Beinen ausgeführt. Die Beine können schweren Lasten standhalten, weil sie aus drei starken Gelenken - Hüfte, Knie und Knöchel - und kräftigen Muskelgruppen bestehen. Gleichzeitig muss aber auch das Muskelkorsett um die Wirbelsäule, d. h. die Rücken-, Bauch- und Beckenmuskeln, angespannt werden, um die Knochen im Rücken zu schützen. Auch die Entfernung des Objekts vom Körper ist wichtig, denn je weiter das Objekt entfernt ist, desto größer ist die Belastung für die Wirbel, vgl. Hebelgesetz.

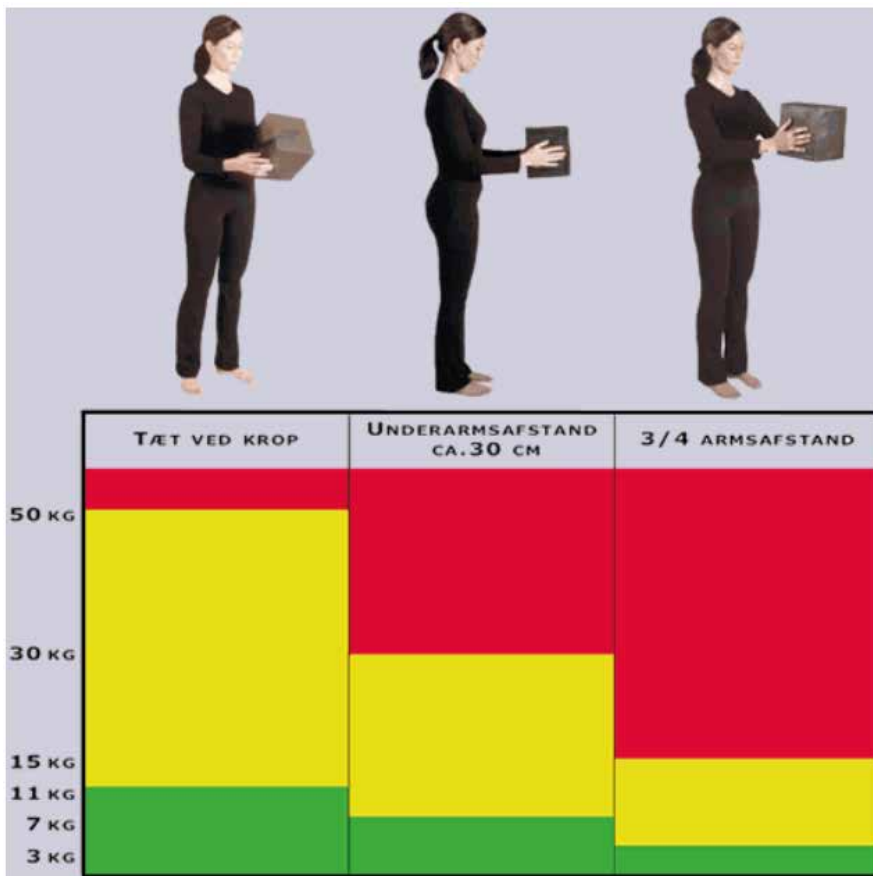
Das Heben
von Ruder-
booten

Wenn ein Inrigger angehoben werden soll, vergessen viele die richtige Hebeposition einzunehmen. Sie heben aus dem Rücken und nicht mit den Beinen, besonders wenn man seitlich zum Boot steht. Der LStm muss daher darauf achten, dass alle korrekt stehen, bevor das Kommando zum Heben gegeben wird. Es ist wichtig, dass alle das Boot gleichzeitig heben und wieder absetzen, sodass niemand zusätzlich belastet wird. Ist man als LStm unsicher, ob alle die korrekte Hebetechnik beherrschen, ist es eine gute Idee, diese vor Beginn der Fahrt zu üben, und evtl. bereits zu verabreden, wer an welcher Stelle hebt. Nicht jeder ist gleich stark, und einige vielleicht besser auf einer bestimmten Seite.



Aufbau der Wirbelsäule – von der Seite gesehen.

Quelle: <http://www.medizininfo.de>



Die Abbildung zeigt die Wirkung des Hebens auf die Wirbelsäule in Verhältnis zum Abstand vom Körper (untrainierte Person).

Quelle:

www.maskinkorekort.dk

Grüner Bereich = keine oder geringe Einwirkung.

Gelber Bereich = mäßiger bis große Einwirkung. Kräftige Muskelanspannung und gute Körperbau notwendig.

Roter Bereich = sehr starke Einwirkung. Grosse Risiko für Schäden an den Wirbelsäule.

15.4 Hebe- und Trageregeln

Allgemein, wenn etwa von einer Stelle zur anderen bewegt werden soll, dann denke dran:

- Hebe und trage nie, wenn auch auch gezogen oder geschoben werden kann.
- Benutze Hilfsmittel wie Gurte, Stangen oder ähnliches.
- Benutze Bootsrollen, wenn ein Boot auf kürzerer Entfernung bewegt werden soll, statt es zu heben.

Wenn eine Last gehoben wird, sollte folgendes beachtet werden:

1. Trete dicht an die Last heran.
2. Sorge für eine gute Balance z.B. Füße stehen schulterbreit.
3. Muskelanspannung aufbauen und danach heftige Bewegungen in der Wirbelsäule vermeiden.
4. Die Last, wenn möglich, oberhalb der Knie greifen.
5. Das Gewicht der Last einschätzen.
6. Die Last möglichst auf beide Arme verteilen, und dabei die Arme so wenig wie möglich bewegen.
7. Beim Heben mit einem Arm, den freien Arm auf ein Knie abstützen.
8. Wenn Mehrere heben sollen, stellen sie sich nach Körperhöhe auf und heben zusammen auf Kommando – „Mannschaft ans Boot- hebt auf“
9. Beim Heben Gewichtverlagerung verwenden
10. Bei Absetzen: Erst in Knie und Hüfte beugen, IMMER den Rücken unbeweglich halten.

PRINZIPIEN:

- Hebe mit unbeweglichem Rücken
- Nutze die Beine und die Gewichtverlagerung

Ergänzende Trageregeln:

11. Halte die Last nahe der Mittellinie des Körpers
12. Bei schweren Lasten: Gehe mit kleinen, breiten Schritten und halte dabei die Knie leicht gebeugt
13. Wenn kein symmetrisches Heben möglich ist, wechsele häufig die Seite.
14. Mache häufig Pausen, um Ermüdung zu vermeiden.

PRINZIPIEN:

- Trage die Last mit unbeweglichem Rücken
- Trage die Last dicht am Körper
- Trage die Last symmetrisch an der Mittellinie des Körpers.

Instruktion

Bei der Unterrichtung anderer muss man beachten, dass viele Personen das Heben nicht kennen. Außerdem entstehen Verletzung beim Heben am ehesten bei ungenügendem Aufwärmen, Müdigkeit und schlechter Kondition.

Deshalb ist es unerlässlich genau abzusprechen, wie das Boot gehoben werden soll und welche Kommandos dazu gegeben werden.