

Dansk Forening for Rosport

Steuermannsmappe 2020



12. Ausgabe, Februar 2020 – Deutsche Ausgabe

Basierend auf der ursprünglichen Ausgabe von 1995

Bestimmte Abschnitte sind wegen Änderungen in den Statuten und Bekanntmachungen, sowie der generellen Entwicklung der Fachgebiete und Informationszugänglichkeit im Internet, bis zum 2020 aktualisiert worden.



Vorwort

Dieses Kursus Material sollte Inspiration für kommende Kurtur- und Langtur-Steuer Männer(frauen), im Folgenden K- und L- Steuer Männer(frauen) genannt, sein. Es kann sowohl auf Kurtursteuermannskursen als auch auf Langtursteuermannskursen verwendet werden.

Die komplette Mappe wird beim L- Steuermannskursus ausgegeben und es wird erwartet, dass kommende L- Steuer Männer(frauen) Kenntnis des gesamten Stoffes des K- Steuermannskurses haben.

Es ist gedacht, dass das Material ständig zwischen den L- Kursen aktualisiert wird, so weit möglich alles korrekt und zeitgemäß bleibt und gefundene Fehler korrigiert werden.

Daher werden alle interessierten Ruderer aufgefordert, mit Informationen, Illustrationen und eventuellen nützlichen Links im Internet beizutragen, die somit den Unterrichtswert der Steuermannsmappe erhöhen. Schicke das Material an das Sekretariat des DFfR auf dffr@roning.dk

Wir hoffen und wünschen, dass wir mit diesem Kursus Material einerseits ein gutes Fundament und Verständnis für die Arbeit eines Steuer Mannes(frau) geben, und andererseits das gute Gefühl vermitteln, was es bedeutet, ein Langtursteuer Mann(frau) zu sein. Weiterhin hoffen wir, dass diese Mappe auch als Nachschlagewerk gebraucht wird.

Ein großer Dank an alle, die Material beigesteuert haben.

DFfR, Lehrausschuss, Januar 2010



Inhaltsverzeichnis

1. Das Organisieren des Ruderns in Dänemark
2. Verantwortung und Reglement
3. Das Material
4. Das Planen einer Wanderfahrt(Langtur)
5. Steuertechnik
6. Wind, Wetter und Wellen
7. Sicherheit auf See
8. Schadensprophylaxe und Nothilfe
9. Umweltschutz und Lagerkultur
10. Seerecht
11. Seekarte
12. Kompass und GPS
13. Gewässermarkierungen
14. Hebe- und Tragetechnik am Strand
15. Tauwerk und Knoten

Dänemarks Ruderorganisation

1.1 Ziel

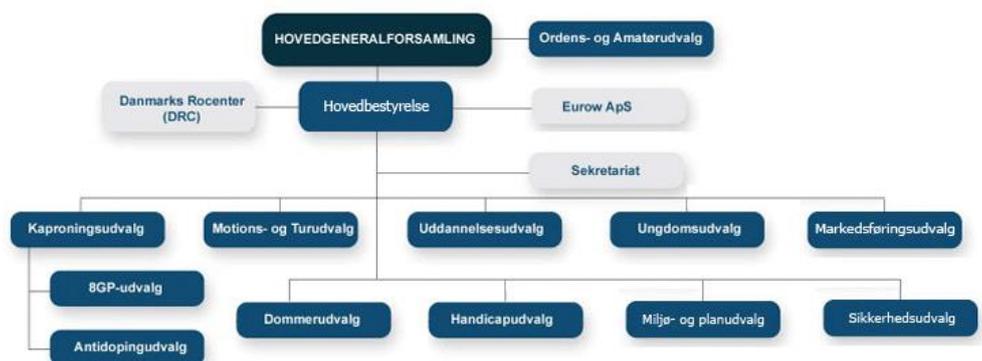
Das Ziel dieses Kapitels ist es, darüber zu informieren, wie Rudern in Dänemark organisiert ist, sowohl auf Vereins-, Kreis- und DFfR- Ebene. Darüber hinaus soll auch über die verschiedenen Möglichkeiten der Wanderfahrten informiert werden.

1.2 Einleitung

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

Der organisatorische Aufbau des DFfR (2012)



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. Der Verein sollte die Mitglieder in regelmäßigen Abständen über solche Kurse informieren, entweder durch die Vereinszeitung, Homepage oder durch Informationen am Schwarzen Brett. Auf www.roning.dk werden auch Einladungen und Informationen über die vielen verschiedenen Angebote veröffentlicht.



Das aktuelle Kursangebot kann auf der Homepage von DIF www.dif.dk unter der Rubrik „For Foreningene“ und danach „Kurser“, und der DFfR-Homepage www.roning.dk unter der Rubrik „Uddannelse“, eingesehen werden.

Hier ist es möglich, sich das Kursmaterial als PDF-Datei herunterzuladen. Die Teilnahme an einem Kurs muss mit dem Verein abgesprochen werden und die Anmeldung kann dann online erfolgen.

1.4 Der Vorstand

Der Vorstand hat die Interessen des Vereins und somit auch die der Mitglieder zu vertreten. Dies hat im Zusammenwirken mit den Statuten des Vereins, des DFfR

und der Landesgesetze zu geschehen. Der Vorstand wird von der Jahreshauptversammlung gewählt, die somit die oberste Autorität innehat.

1.5 Die Verantwortlichen für die Wanderfahrten des Vereins

Der Verein trägt als Reeder in Übereinstimmung mit den dänischen Gesetzen eine übergeordnete Verantwortung. Dies hat zur Folge, dass der Verein einen oder mehrere Verantwortliche(n) für die Zuteilung der Steuermannsberechtigungen, Planung und Genehmigung der Fahrten hat. Der Verein hat die Möglichkeit, die Ehrennadel des DFfR für Wanderfahrten

an verdiente Steuermänner zu verleihen. Diese Ehrennadel wird im Allgemeinen Ruderern verliehen, die sich in mehreren Jahren für die Arbeit und Verbreitung des Wanderfahrtgedankens verdient gemacht haben. Informationen hierzu gibt es bei www.roning.dk oder können im Sekretariat eingeholt werden.

1.6 Die Netzwerke

Die Rudervereine sind in Rudernetzwerken organisiert. Jeder Ruderverein ist einem Netzwerk zugeordnet. Der Ausgangspunkt für die Rudernetzwerke sind Aktivitäten und Tätigkeiten, und die Rudernetzwerke nehmen in erster Linie die nahen Interessen des Rudervereins wahr und konzentrieren sich auf Aktivitäten und Tätigkeiten, Wissensaustausch und Koordinierung. Die Rudernetzwerke vertreten in ihren Gebieten selbständig die Interessen des Rudervereins entsprechend den Statuten, Vorschriften und Beschlüssen des DFfR.

Der DFfR in Dänemark spannt über insgesamt zehn Rudernetzwerke. Jeder Ruderverein ist einem Netzwerk zugeordnet. Die Rudernetzwerke unterliegen gemäß dem Statut des DFfR §§ 7-8 Minimumsregeln, so dass allein generelle Prinzipien durch Statuten bestimmt werden. Andere wesentliche Verhältnisse werden durch Entschlüsse der Rudernetzwerke geregelt, die durch die Generalversammlung des DFfR mit einfacher Mehrheit beschlossen wird.

Übrige Richtlinien für die Rudernetzwerke legt der Vorstand des DFfR fest.

1.7 Dänischer Rudersportverband (DFfR)

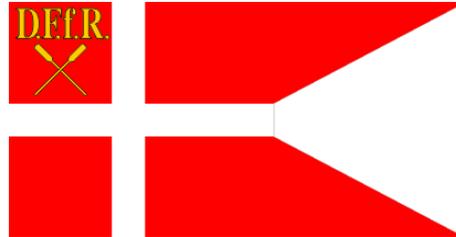
Oberste Autorität im DFfR hat die Jahreshauptversammlung (JHV). Die JHV wird jedes Jahr im März abgehalten und jeder Verein des DFfR hat das Recht, eine Anzahl Personen zu schicken, um den Verein zu repräsentieren. Die Anzahl der Personen ist abhängig von der Vereinsgröße. Die Repräsentanten wählen

jedes Jahr sieben Personen für sieben feste Posten im Hauptvorstand, die da sind: Erster Vorsitzender, Zweiter Vorsitzender (national), Zweiter Vorsitzender (Ökonomie) sowie Vorsitzende der folgenden Ausschüsse: Jugend, Ausbildung, Regatta und Fitness- und Wanderfahrten. Diese Personen nehmen die



obersten politischen Interessen des DFfR wahr. Um die administrativen Aufgaben

kümmert sich das Sekretariat, welches sich am Bagsværd See befindet.



1.8

Kursangebote des Dänischen Rudersportverbandes (*Dansk Forening for Rosport*)

Innerhalb des Bereichs der Wanderfahrten bietet der Ausbildungsausschuss zur Zeit Ausbildungen zum Langtursteuermann und einen praktischen Turleiterkurs an. Darüber hinaus gibt es eine Reihe anderer Kurse wie Materialkunde, Vereinstrainer-, Jugendleiter- und Jugendtrainerkurse.

Ziel des Langtursteuermannskurses ist es, die Mitglieder zu befähigen, ein Boot zu steuern und eine Wanderfahrt nach geltenden Regeln zu leiten und Verantwortung in einem unbekanntem Ruderrevier zu übernehmen. Man kann nur als Langtursteuermann (L-Steuermann) ausgebildet werden, wenn man bereits ausgebildeter Kurztursteuermann (K-Steuermann) ist und an diversen Wanderfahrten an verschiedenen Orten teilgenommen hat.

(Beachte: In Deutschland gibt es keine national anerkannte Kurztursteuer-

mannausbildung. Deswegen fällt dieser Anspruch für deutsche Ruderer weg, die an einem Langtursteuermannskurs teilzunehmen wünschen.)

Die Ausbildung von K-Steuermännern findet in den jeweiligen Vereinen statt, da diese in den jeweiligen heimischen Gewässern zu verantwortlichem Handeln ausgebildet werden sollen. Die Vereine übernehmen die Verantwortung für die Ausbildung von K-Steuermännern.

Ab und zu hält der DFfR Seminare für K-Steuerleute ab, die als Erfahrungsaustausch und Wegweiser für die Lehrer der K-Steuermannskurse dienen. Ziel ist es, ein hohes Ausbildungsniveau garantieren, unter anderem auch im Hinblick auf die verlangten Voraussetzungen, um am Langtursteuermannskurs des DFfR teilnehmen zu können.

1.9

Turangebot des Dänischen Rudersportverbandes

Der Fitness- und Wanderfahrtenausschuss hat unter anderem zur Aufgabe, gemeinsame Wanderfahrten und Marathonregatten zu organisieren. Ihm obliegt ebenfalls die Verantwortung für das ausgelagerte Wanderfahrtenmaterial, das jeder L-Steuermann, nach Beantragung beim jeweiligen Ausschuss, mieten kann. Der Antrag kann bei [DFfR](http://www.dfir.dk) heruntergeladen werden.

DFfR hat, wie eben erwähnt, einige Wanderfahrtboote an verschiedenen Orten in Dänemark und in Oslo, Norwegen, ausgelagert. Eine Liste über diese Orte, inklusive der entsprechenden Adressen sämtlicher Rudervereine und der jeweiligen Vorstände, befinden sich auf DFfR's Homepage – www.roning.dk



75 års jubilæum
med naturoplevelser i udstationerede langtursbåde

Dansk Forening for Rosports både:
finder du i
Skiive (2) - Sønderborg (2) - Svendborg (2) - Rudkøbing (1) - Nykøbing S; (2) - Vordingborg (2) - Nakskov (2)
Blanket til leje af udstationerede både hentes på www.roning.dk - under Roaktiviteter.
Priser 2015: kr. 185,- pr. dag / kr. 825,- pr. uge. Til alle både hører forpænt sikkerhedsudstyr.

VEJLE BÅDVÆRFT
110-115 FØRÅRENS BRUGSREPERATIONER
REPARATIONER - LUSSELE
GÅRDSBÅLVE - 110-115 FØRÅRENS

C2Shop.dk

Grejsdalens Inriggerværft
110-115 FØRÅRENS BRUGSREPERATIONER
REPARATIONER - LUSSELE
GÅRDSBÅLVE - 110-115 FØRÅRENS

Verantwortung und Reglement

2.1

Ziel

Das Ziel dieses Kapitels ist es, den Kursteilnehmern das Langtursreglement zu vermitteln und Verständnis zu wecken für die Verantwortung und Pflichten, die jeder Steuermann gegenüber der Mannschaft, dem Boot und dem Verein hat.

2.2

Einleitung

Jeder Ruderer, der die Steuerberechtigung zuerteilt bekommt, sowohl Kurz- als auch Langtursteuerberechtigung, muss sich darüber im Klaren sein, dass er sich einer großen Verantwortung und einigen Pflichten annimmt. Das sollte niemanden

abschrecken, da es viele spannende Herausforderungen gibt und es Freude macht, etwas zu erreichen und sich die Steuerberechtigung anzueignen. Vergiss nicht, dass Wissen immer mit Respekt begegnet werden wird.

2.3

Verantwortung und Pflichten

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

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

Strafrechtliche Verantwortung

Bei Unglücksfällen kann der Steuermann nach dem Seerecht oder Strafrecht, wie jeder andere Schiffsführer auch, belangt

werden. Es gibt einige Fälle, in denen Ruderer verurteilt wurden. Denk daran, dass Unwissenheit nicht vor Strafe schützt.

Pflichten

Der Steuermann hat folgende Pflichten:

- Materialkontrolle, ehe die Fahrt beginnt.
- Sich zu vergewissern, dass die Mannschaft über die für die Tur 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.
- Vertraut zu sein mit den Seefahrtsregeln und der Steuertechnik.
- Dafür zu sorgen, dass die Mannschaft sich korrekt benimmt, auch an Land.
- Dafür zu sorgen, dass das komplette Material nach der Fahrt gereinigt und zurückgeräumt wird, entsprechend den Regeln des Vereins.
- Den Zeitpunkt der Beendigung der Fahrt zu protokollieren und evtl. Schäden am Material oder an fremdem Eigentum zu melden, den Regeln im Verein entsprechend.
- 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, wer der Leiter der Fahrt ist Steuermann, da dieser das entscheidende Wort zu sprechen hat. Dafür hat der Steuermann allerdings zu sorgen, dass auf der Fahrt 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 DFR handelt.



2.4

Verantwortung während der Durchführung der Fahrt

Die Verantwortung dafür, dass die gültige Schifffahrtsordnung (Seefahrtsregeln, Regeln für das Befahren bestimmter dänischer Gewässer oder Abschnitten davon) eingehalten wird, liegt beim einzelnen Schiffsführer und/oder dem diensthabenden Navigator oder Seemann.

Im Falle dass eine staatliche Behörde eine Verletzung der gültigen Regeln feststellt, kann gegen den Verantwortlichen eine Anzeige ergehen, in deren Folge ein Bußgeld oder eine Haftstrafe verhängt werden kann. In besonderen Fällen kann das Gericht auch das Recht, Dienst auf einem Schiff als Schiffsführer oder Steuererkmann zu leisten, auf Zeit oder dauerhaft aberkennen.

Es muss beachtet werden, dass man verantwortlich ist, auch wenn man keine

formelle Ausbildung erhalten hat. Ein jedes Schiff muss nach dem Gesetz zur Bemannung eines Schiffes § 3, Abs. 1, einen Schiffsführer haben. Dies gilt unabhängig von der Größe des Schiffes, also im Prinzip auch für Segeljollen und Ruderboote. Der Schiffsführer und ein möglicher diensthabender Navigator können bei einer Übertretung der Schifffahrtsordnung zur Verantwortung gezogen werden.

Der Umstand, dass keine bestimmte Ausbildung des Einzelnen durch den Gesetzgeber vorgeschrieben wird, entbindet niemanden von seiner Verantwortung. Hier, wie in anderen Dingen gilt, dass Unwissenheit nicht vor Strafe schützt.

Schifffahrtsordnung

Veröffentlichung der Schifffahrtsordnung:

LBK Nr. 856 von 01/07/2010 (gültige Fassung)

Den kompletten Text der Schifffahrtsordnung findet man auf:
www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=132734 aber nur auf Dänisch.

Sicherheit auf See

Veröffentlichung des Gesetzes über Sicherheit auf See:

LBK nr. 654 von 15/06/2010 (gültige Fassung)

Den kompletten Text des Gesetzes findet man auf:
www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=132469 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. "Fiskeriårbogen" "Den danske Lods" og "Den danske Havnelods".

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

Veröffentlichung der Schifffahrtsordnung LBK Nr. 856 von 01/07/2010 (Gültige Fassung)

Kap. 6

– über den Schiffsführer

§ 131. Der Schiffsführer muss vor der Fahrt sicherstellen, dass das Schiff in seetüchtigem Zustand ist, darunter dass das Schiff ausreichend bemannt, verproviantiert und ausgerüstet ist, und sich in einem Zustand befindet, der es ermöglicht, die Ladung sicher aufzunehmen, befördern und verstauen zu können. Der Schiffsführer trägt Sorge dafür, dass

die Ladung sicher verstaut, das Schiff nicht überlastet und die Stabilität gewährleistet ist. Er trägt ebenfalls Sorge dafür, dass die Luken sicher verschlossen und verriegelt sind, wenn es die Verhältnisse erfordern.

Abs. 2. Während der Fahrt muss der Schiffsführer alles in seiner Macht stehende tun, um das Schiff in seetüchtigem Zustand zu halten. Ist das Schiff auf Grund gegangen, oder ist anderes geschehen, von dem angenommen werden kann, dass ein Schaden am Schiff entstanden ist, muss er untersuchen, ob das Schiff noch seetüchtig ist.

§ 132. Der Schiffsführer muss dafür Sorge tragen, dass das Schiff, in Übereinstimmung mit guter Seemannsart, gesteuert und behandelt wird.

Abs. 2. Der Schiffsführer muss soweit möglich sich im Vorhinein mit den Vorschriften und Regeln bekannt machen, die für die Schifffahrt in den Gewässern gelten, die befahren werden bzw. in den Häfen gelten, die angelaufen werden.

§ 135. Kommt ein Schiff in Seenot, muss der Schiffsführer alles was in seiner Macht steht tun, um die an Bord befindlichen Personen zu retten, und das Schiff und die Ladung zu sichern. Er muss dafür sorgen, dass die Schiffspapiere und -bücher, falls erforderlich, in Sicherheit gebracht werden. Ebenso muss er, so weit möglich, dafür sorgen, dass Schiff und Ladung geborgen werden. Wenn nicht Gefahr für das eigene Wohl und Weh besteht, darf er das Schiff nicht verlassen, soweit noch die Möglichkeit auf Bergung besteht.

Kap. 7

– über Verantwortung

§ 151. Der Reeder haftet für Schäden, die im Dienst durch den Schiffsführer, Mannschaft, Lotse oder andere, die für das Schiff arbeiten, durch Fehler oder Versäumnissen entstehen.

Abs. 2. Wird der Reeder hierdurch in Haftung genommen, kann er Schadensersatz von dem verlangen, der den Schaden verursacht hat.

Bitte bemerken: Es gibt einen Unterschied zwischen dänischer und deutscher Schifffahrtsordnung – Im 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

– über Strafen

§ 513. Was in diesem Abschnitt über den Schiffsführer geschrieben wird, gilt auch für den der an seine Stelle tritt.

Der Strafrahmen ist in der "Bekendtgørelse af lov om sikkerhed til søs § 29 og 30 (BEK Nr. 654 von 15/06/2010 (gültige Fassung))" veröffentlicht.



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).

§ 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 belang der 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.
3. Außerdem muss jeder Teilnehmer einer Wanderfahrt dem Vorstand zeigen, dass er/sie sich eine Rettungsweste im Wasser anlegen kann.
Ruderer, die zum ersten Mal eine selbstaufblasende Weste verwenden, sich mit dieser zuerst an Land und dann im Boot vertraut machen. Diese Weste muss beim Rudern immer getragen werden.

4. Die Erlaubnis, Langtursteuermann zu sein, darf nur Mitgliedern erteilt werden, die einen entsprechenden Kurs belegt haben, der gemäß den Richtlinien des DFfR durchgeführt worden ist. Das Recht, Langtursteuermann zu sein, kann nur vom Vorstand erteilt werden.

§ 4

Durchführung einer Langtur

1. Jeder Vereinsvorstand ist dafür verantwortlich, dass der Bootsführer das Langtursteuermannsrecht besitzt.
2. Der Bootsführer 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 eines Gewässers informieren, das überquert werden soll.
4. Jedes Boot darf nur mit der Anzahl Ruderer 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 Bootsführer 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 Bootsführer 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. Bootsführer oder Vereinsvorstand werden nicht durch eine Ausnahme von den vorstehenden Bestimmungen von ihrer Verantwortlichkeit befreit.

Überarbeitet im August 2019

Homepage

<http://www.roning.dk/~media/Foundry/Sites/roning/Filer/Om%20DFfR/Vedtaegter%20og%20reglementer/Langtursreglement.ashx> Hier kann das Reglement als PDF-Datei heruntergeladen werden.

2.6

Reglement für Langdistanceregatten

Das Reglement für Langdistanceregatten ist ein besonderes Regelwerk für Langdistanceregatten beim DFfR. Es beinhaltet in erster Linie Regeln für das Abhalten solcher Wettkämpfe, und legt jedoch fest, dass nach den geltenden Wanderfahrtregeln in Booten gleicher Typbestimmung (siehe Punkt 2.7) gerudert werden muss.

Homepage

http://www.roning.dk/~media/Foundry/Sites/roning/Filer/Om%20DFfR/Vedtaegter%20og%20reglementer/Langdistancekaproningsreglement_marts2014.ashx
Hier kann auch das Marathonregattareglement als PDF-Datei heruntergeladen werden. (nur Danisch)

2.7 Typbeschreibung von Booten für Wanderfahrten

Typbeschreibung Typbeschreibung von Booten zur Benutzung für Wanderfahrten für Rudervereine unter 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 3 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, verschärfte Anforderungen gelten für Boote im Regatta- oder Wanderruderreglement.

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 Minimalgewichts für alle 3 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

3.1 Zielsetzung

Dem Kursisten Kenntnisse über die korrekte Handhabung des Materiales zu vermitteln.

3.2 Einleitung

Der wichtigste Teil des Materiales ist selbstverständlich das Boot.

Der Steuermann 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.

Desweiteren darf man nicht vergessen, dass die restliche Ausrüstung, wie z.B. Zelte und Kochutensilien, ebenfalls in Ordnung sein muss



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 Spannten angebracht sind. Die Spanten sind mit der Außenhaut Beplankt. Die unterste Planke, (1. Planke) heißt auch Kielplanke, die oberste Planke ist die Dollbordplanke. Darüber befindet sich wiederum die Reling, an die Außen eine Scheuerleiste angebracht ist.

Planken

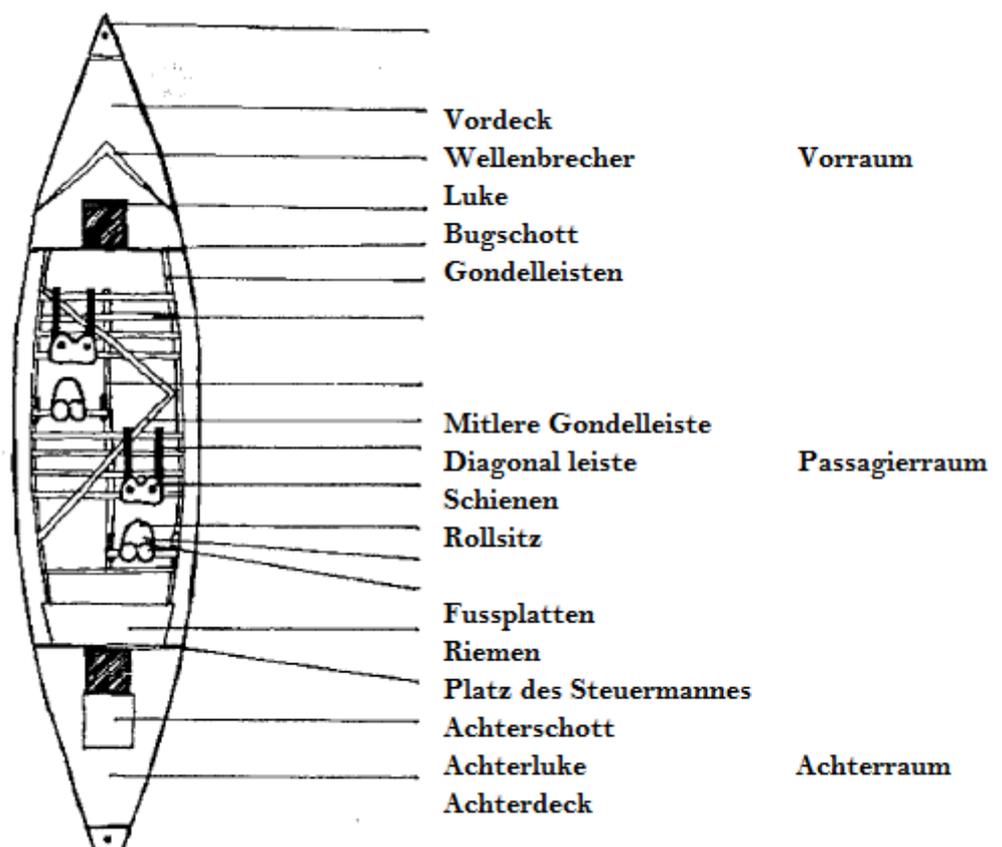
Um die Planken weiter zu Versteifen sind zwischen den Spanten Stringer (dünne Leisten) angebracht. Geleimte Boote haben keinen Stringer. Bei den Dollen sind besonders stabile Spanten eingebaut um die Kraft aus den Riemen besser aufnehmen zu können.

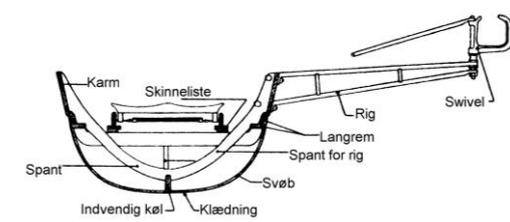
Räume

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

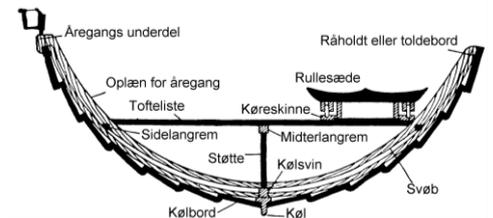
Deck

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





Schnitt durch ein Gigboot



Schnitt durch einen Inrigger

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 das Wasser in Vor- und Passagierraum gelangt.

Gondelleisten

Die Gondelleisten 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 durchgehen.

Reiter

Reiter und Diagonalleisten geben dem Boot weitere Steifigkeit und Stabilität.

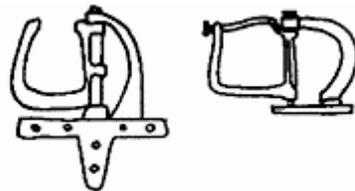
Sitze

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



Dollen

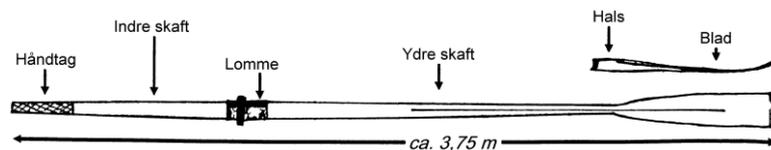
Die Riemen arbeiten in den sogenannten Dollen. Diese sind heutzutage meist aus Kunststoff, ältere Modelle sind jedoch aus Messing.



Riemen

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

Die Manschette beschützt 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 Metalldollen, 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 die Riemen und der Trimm an die Ruderer angepasst werden.

Das Ruder

Das Ruder besteht aus Ruderplatte, dem Ruderkopf und der Steuerleine. Das Ruder wird mit Hilfe der Ruderbeschläge und dem Ruderbolzen am Boot befestigt.



Fangleinen

Die Fangleinen 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. Mehr Infos unter:

<http://www.rudern.de/sportart/bootsobleute-steuerleute/rettungswesten/>



Flaggen und Stander

Klubstander und DffR-Flagge werden Vorn und Achtern an den dafür angebrachten Buchsen befestigt.

Bootshaken

Der Bootshaken sollte am Boot befestigt werden.

Pütz

Der Pütz sollte am Boot befestigt werden. Ein zweites ist empfehlenswert.

Laterne

Gemäß den Kollisionsverhütungsregeln muss eine Lampe mitgeführt werden, wenn nach Einbruch der Dunkelheit gerudert wird. Mancherorts ist es jedoch Vorschrift eine Weiße Rundumlaterne zu Führen. Dies gilt z.B. in der Kopenhagener Hafen.

Fender

Zwei Fender können hilfreich sein, wenn man nicht genau weiß, wo man landet. Sie verhindern eine Menge Kratzer, wenn das Boot bei einer Brücke festgemacht wird und eignen sich hervorragend zum unterstützen des Bootes an Land.



Bootsrollen

Eine Bootsrolle kann viele Situationen vereinfachen, 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 Person 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.

Speere

Manche Clubs verwendet 2 Speere (besonders lange Heringe) um das Boot bei Ruhigem Wetter am Strand zu Verankern.

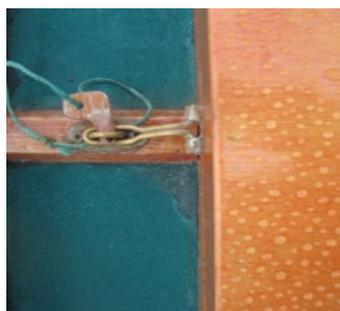
3.5

Sicherheit vor der Tour

Der Steuermann hat die Pflicht vor Antritt der Tour den Zustand des Materialien zu Kontrollieren.

- Sitze und Schienen werden auf Verschleiß kontrolliert, mangelhaftes Material wird ersetzt.
- Es lohnt sich immer Trimm und Zustand der Riemen zu kontrollieren
- Die Steuerleine muss so lang sein, dass der Steuermann sie leicht bedienen kann.
- Die Fangleinen 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.
- Das Deck ist auf Löcher und Risse hin zu untersuchen, da es unterwegs wasserdicht sein muss. Gaffatape/Gewebeband eignet sich um eine vorläufige Reparatur durchzuführen.
- Verfügt das Boot über eine Inspektionsluke muss diese dicht sein.
- Vor- und Achterluke müssen zu jeder Zeit wasserdicht und voll funktionsfähig sein. Es muss gewährleistet sein, dass die Luken sich nicht von alleine öffnen können. Die Luken sind ein Teil der Sicherheitsausrüstung an Bord und sollten daher mit Sorgfalt behandelt werden.

Beispiele für Mängel, die die Seetüchtigkeit des Bootes beeinträchtigen.





Defekter Sperrkeil

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

Diese Mängel können die Ursache dafür sein, dass die Luke unbeabsichtigt aufgeht, oder bei einer Kenterung verschwindet.

3.6 Tägliche Handhabung und Wartung

Der Steuermann hat die Pflicht den Zustand der Ausrüstung zu kontrollieren. In Verbindung mit dem Täglichen Rudern müssen die Boote laufend gewartet werden.

Rollen	Kontrolle der Rollsitze: Reinigung der Rollen, Axeln und Schienen. Bei Bedarf müssen die Axel geschmiert werden.
Schienen	Die Rollschienen sollten nach jeder Tour gereinigt werden, die Schienen dürfen jedoch niemals Geschmiert werden . Die achtern Enden der Rollschienen dürfen keine scharfen Kanten aufweisen, da diese die Waden der Ruderer verletzen können.
Stembrett	Regelmäßiger saubermachen, und ein bisschen Fett an die Haken und der Split.
Ablassschrauben	Die Ablassschrauben sollten ohne Mühe rein zuschrauben sein. Das Gewinde sollte gereinigt und bei Bedarf geschmiert werden.
Dollen	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. Die Dollen sollten nach jeder Tour von Riemenfett gereinigt werden.
Riemen	Holzriemen werden mit Riemenfett an der Flachen Seite der Manschette beim Klemmring vor jeder Tour eingefettet. Nach dem Rudern wird das restliche Fett entfernt. Stelle sicher, dass der Klemmring festgespannt ist.
Deck	Die Decks werden auf Löcher hin überprüft und bei Bedarf mit Gewebepband repariert.
Luken	Wenn die Luken schwergängig sind, können die Schienen geschmiert werden. Bedenke, dass die Luken ein Teil der Sicherheitsausrüstung sind und deshalb zu jeder Zeit funktionsfähig und wasserdicht sein müssen.
Ruder	Inspiziere das Ruder auf eventuelle Risse. Die Ruderleine und der Ruderbeschlag müssen fest am Ruder angebracht sein.
Fangleinen	Die Fangleinen 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 die Aufblasbar Rettungsweste muss auch die Gaspatron kontrolliert werden



Der Steuererinn überprüft die Ausrüstung zusammen mit seiner Mannschafft. Mängel werden soweit möglich unverzüglich behoben. Schäden und Mängel die nicht sofort repariert werden können, müssen nach den Regeln des Clubs registriert werden.

Richtiges Heben

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

Unterstützung

Wenn ein Boot an Land abgestellt wird, muss es an den Schotten gestützt werden. Es darf niemals alleine auf der Mitte des Kieles liegen!

Weste trocknen

Nach jeder Tour muss die Ausrüstung an ihren Platz zurückgebracht werden. Sind die Rettungsweste nass geworden, müssen diese an einem dafür geeigneten Platz getrocknet werden.

3.7

Vorbereitung des Bootes

Langstreckenrudern darf nur in Booten stattfinden, die nach den Langstreckenregeln des DFfR hierfür zugelassen sind. (Gem. Langtursreglement § 5)

Die Vorbereitung des Bootes beinhaltet eine Inspektion, die der täglichen Kontrolle und Wartung entspricht.

- Kontrolliere den Rumpf auf Risse, Lackschäden werden ausgebessert.
- Inspiziere die Schotten sowie das Vor- und Achterdeck. Löcher werden geflickt.
- Bewegliche Teile wie z.B. Rollsitze und Dollen werden kontrolliert und geschmiert.
- Tauwerk wird inspiziert (Fangleinen, Ruderleine, Leine zur Befestigung des Pütz, etc.)
- Beschläge und Schrauben werden kontrolliert und nachgezogen
- Die Riemen werden auf Risse und Lackschäden kontrolliert. Der Trimm sollte überprüft werden.
- Rettungsweste werden kontrolliert (Nähte, Gurte, Schnallen, Pfeife).
- Wichtig: Laterne/Lampe!

3.8

Transport des Bootes

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, Ruder, Rettungswesten, Stembretter, Flagge, Ständer, u. a.) werden in Vor- und Achterraum verstaut, wonach die Luken geschlossen werden. Lose Luken (Luken ohne Schiene), sollten mit Gewebband gesichert werden, sodass sie sich während des Transportes nicht lösen können.

Rollsitze werden mit den Stembrettriemen 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.

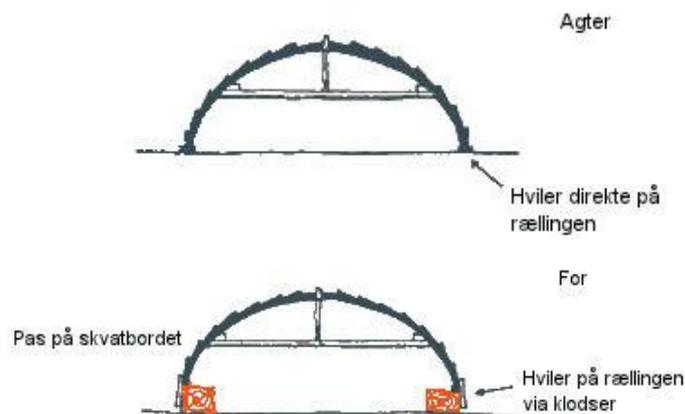
Das Boot wird mit Spanngurten am Trailer befestigt. Notfalls eignen sich die Fangleinen oder anderes Tauwerk zum Befestigen des Bootes.

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. Gleichmaßen sollten die Riemen nicht im Boot sondern direkt am Trailer befestigt werden.



Kontrolle unterwegs

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

Alle losen Enden müssen vor der Abfahrt befestigt werden. Desweiteren ist es wichtig sicherzustellen, dass Gurte und Tauen nicht am Boot scheuern. Schwämme und Lappen eignen sich als Unterlage um Schamfilen 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. Desweiteren muss eine genehmigte Transportversicherung vorhanden sein.

Original Papiere

Ist ein Anhängerführerschein erforderlich, ist dieser mitzunehmen. Bei einer Fahrt im Ausland sind die originalen Zulassungspapiere (Kopien werden nicht akzeptiert) und die Versicherungspapier mitzunehmen. Es ist wichtig vor Antritt der Fahrt herauszufinden, welche Papiere erforderlich sind.

Stützlast

Der Anhänger muss korrekt beladen werden, d.h. die Boote müssen so platziert werden, dass die Stützlast ausreichend 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.

B/E

Bei Fahrten mit Trailer sind die Regeln bezüglich des Anhängerführerscheins (Klasse B/E) und die hiermit verbundenen Gewichtsbegrenzungen zu Beachten.

Ersatzrad und Wagenheber sollten unbedingt mitgenommen werden. Eine Transportversicherung (kann im Sekretariat des DFfR abgeschlossen werden) sollte auf keinen Fall fehlen!



Es ist wichtig zu beachten, dass Anhängertransport nichts für Anfänger ist!

3.9 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 Ruderer 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

3.10 Unterwegs

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

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:

- Hammer
- Schraubendreher in unterschiedlichen Größen
- Kreuzschlitzschraubendreher in unterschiedlichen Größen
- Engländer in unterschiedlichen Größen
- Flachbohrer
- Ahle
- Ein kleiner Akkubohrer kann eine gute Idee sein
- Taschenmesser



- Eine kleine Säge
- Wasserbeständiges Reparaturtape (Gaffa-tape/Gewebeband)
- Araldit (2-komponenten-leim)
- Glasfaser Reparaturset, wenn man in einem GFK-Boot unterwegs ist
- Schmierfett für Holzriemen

Ersatzteile

Desweiteren empfiehlt sich die Mitnahme ausgewählter Ersatzteile

- Rollen
- Messingdollen
- Kunststoffdollen
- Ruderbolzen
- Splinte
- Klemmringe
- Fangleine
- Riemen
- Sitz
- Schrauben, Bolzen und Muttern
- Stembrettriemen
- Extra Ablassschraube in der richtigen Größe
- Kabelbinder
- Draht
- Eine kleine Dose Lack und ein Pinsel
- Etwas Schleifpapier
- Schnur

Auf Mehrtagesturen sollte man zum Boot passende Schrauben, Bolzen, Muttern und andere Ersatzteile (z.B. Dollen, Klemmringe), sowie Werkzeug mitnehmen.

Auf Tagesturen reicht weniger, z.B. eine Rolle Gewebeband, ein Multitool sowie ein paar Schrauben, Muttern und Bolzen.

Letztgenanntes ist es eine Temperamentfrage, wie viel man mit sich rumschleppen möchte, insbesondere wenn man eine Tagestour im nächstgelegenen Rudergebiet macht.

Gute Ratschläge:

- Es ist wichtig, dass der Steuermann mit den gängigsten Reparaturen, wie z.B. dem Auswechseln einer Dolle, einer Rolle oder eines Klemmringes, 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 Fangleine befestigt werden.
- Löcher in Vor- und Achterdeck werden mit Gewebeband geflickt, kleine Löcher oder Risse in der Beplankung können ebenfalls mit Gewebeband abgedichtet werden.

Reparaturen

Der Riss ist lokalisiert

Ein Stück Pappe, Holz oder der Teil eines Fahrradschlau-
ches wird zum abdecken des
Risses verwendet.

Die Ecken werden mit Gewe-
beband fixiert.

Die gesamte Reparatur wird
mit Gewebeband abgedeckt.

Von innen wird der Riss
gleichermaßen mit Gewebe-
band zugeklebt.



3.11

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 verlassen, wird es vorher an Land gebracht. Hierbei ist zu beach-
ten, dass das Boot soweit vom Wasser entfernt liegen muss, dass es selbst bei Hoch-
wasser nicht vom Wasser erreicht werden kann (die grüne Kante am Strand).

Lose Gegenstände werden in Vor- und Achterraum verstaut.

(Ständer, Flagge, Rettungswesten, Bootshaken, Ruder, möglicherweise Sitze und
Stemmbretter)

Damit Regenwasser ablaufen kann, werden die Ablassschrauben entfernt.

Muss das Boot für einen längeren Zeitraum verlassen werden, ist es ratsam einen Zet-
tel zu hinterlegen. Es sollten Club, Kontaktperson, Adresse und Telefonnummer sowie
der Grund, weshalb das Boot zurückgelassen wurde, angegeben werden.

Das Boot muss an den Schotten mit Federn oder anderen vorhandenen Gegenstän-
den 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.

3.12

Gemeinsame Ausrüstung

Der Steuerer hat desweiteren 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, Wasserkanister, Verbandskasten, Proviantkasten bis hin zum kleinen Pfadfinderspaten.

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

Es ist zu beachten das 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.

Wasserbehältnisse 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 Wasserkanister vorgenommen werden, da sich sonst leicht Schimmel bilden kann.

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

Es ist wichtig Wasserbehältnisse als Teil der Sicherheitsausrüstung zu sehen, da Wassermangel an einem heißen Sommertag zum Hitzeschlag 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 auf Teilen des Inhaltes. Da der Verbandskasten wasserdicht sein muss, ist auch der äußere Zustand des Kastens von Bedeutung. Ein stabiler Plastikbeutel kann zum Aufbewahren eines nicht wasserdichten Kastens verwendet werden.

3.13

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 Clubs gemeldet werden.

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



DAS PLANEN EINER WANDERFAHRT

4.1

Ziel

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

Eine Wanderfahrt kann ganz einfach zu organisieren sein. Im Allgemeinen ist es nur erforderlich, dass 3 Personen ein Boot nehmen und außerhalb des täglichen Ruderreviers rudern. Ganz einfach, doch auch hier hat man schon ein Boot gewählt, eine Mannschaft zusammengestellt, Treffpunkt vereinbart, Gewässerverhältnisse in Verbindung mit dem

Wetter eingeschätzt und vielleicht sogar an Esswaren gedacht.

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

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 rudern?

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

Es könnte auch sein, dass ihr lieber eine Wanderfahrtregatta, oder auch Marathonregatta genannt, möchtet. Diese werden jedes Jahr an 5 verschiedenen Orten im Land organisiert. Mehr darüber bei:

www.roning.dk



Vielleicht wäre eine größere Fahrt mit mehreren Booten von einem Klub, dem Kreis oder dem DFfR organisiert, eher etwas für dich? Das kann auch sehr schön sein.



Mag man doch das Extreme, kann Marathonrudern oder Sea Challenge-Wettkampf, das Richtige sein. Hier kann auch eine Atlantikregatta eine Alternative sein (wird nicht vom DFfR organisiert.)

Du könntest auch in den neuen Coastal Rowing Booten rudern, die im Ausland weit verbreitet sind und langsam auch in Dänemark Akzeptanz finden.

Vielleicht ist es auch dein Ziel, Dänemark mit einem Ruderboot zu umrunden? Oder vielleicht doch nur ein wenig weiter als das tägliche Ruderrevier.

4.3 Wünsche, Finanzen, Fertigkeiten

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

Miteinander funktionieren

Es ist sehr wichtig, wenn du/ihr herausgefunden habt, wo ihr hin wollt und was das kostet, dass ihr herausfindet, 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 Ferienfahrt funktioniert.



Toleranz und Grenzen

Bedenke, dass eine Wanderfahrt mit Boot und Zelt eine sehr intime Form von Ferien darstellt, und man sich sehr nahe kommt. Hier wird deine Toleranzgrenze getestet. Das ist natürlich auch von der Dauer der Fahrt abhängig.

Respekt und Freundschaft

Es erscheint komisch, dass diese Sachen hier angesprochen werden, doch viele mussten einsehen, dass es sehr wichtig ist, dass die ganze Mannschaft im Hinblick auf Psyche, Temperament usw. einigermaßen zusammenpasst. Aber man kann mit gegenseitigem Respekt vieles erreichen und viele Ruderer haben Freundschaften fürs Leben gefunden.

Arbeitsteilung und Verantwortung

Es ist immer eine gute Idee, wenn man von Anfang an abmacht, wer der verantwortliche Langtursteuermann ist (falls mehrere im Boot sein sollten), wer Koch ist und wer Mädchen für Alles, wer das Zelt aufstellt etc. Wer ist Fahrtenleiter, falls mehrere Boote unterwegs sind? Ihr müsst auch bedenken, wann wer was macht? Bestellung, Reservierung, Bezahlung, Abmachungen etc.

Planung, Daten 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. Findet Informationen über das Gebiet, wie See- und Landkarten, Touristenbroschüren und Reisebeschreibungen.

4.4 Übernachtungsmöglichkeiten

Ehe man die Fahrt beginnt, sollte man entscheiden, ob man im Freien übernachten will oder nicht. Häusliches Übernachten bietet natürlich einen höheren Komfort und man benötigt weniger Zeit, um einen Lagerplatz herzurichten und man kommt morgens schneller weg. Das sind Faktoren, die insbesondere in der Vor- oder Nachsaison oder auf Fahrten, die mit großen Tagesentfernungen geplant sind, von Bedeutung. In urbaner

Rudervereine

Mit dem Link des DFfR <http://www.roning.dk/Klubber/Links%20til%20klubber.aspx> kann man die dänischen Rudervereine finden und als Liste herunterladen. Es ist aber nicht sicher, dass die Informationen aktualisiert sind, daher ist es unerlässlich, die Vereine vorher zu kontaktieren, vielleicht ist der Betreffende Kontaktmensch auch nur in Urlaub? Meistens wird die örtliche Kontaktperson mit Informationen über Schlafmöglichkeiten helfen können.

Zelt- und Campingplätze

Auf der Wald- und Forstamthomepage <http://www.skovognatur.dk/> kann man verschiedene Informationen über Lagerplätze finden. Aus der Beschreibung, meistens eine topografische Karte mit Tiefenangaben, wird hervorgehen, wie man von der Wasserseite aus herankommt. Evt. ist der Platz nur für Seekajaks geeignet.



Auf vielen Campingplatzhomepages kann man GPS-Koordinaten finden, die das Auffinden der Plätze vereinfacht. Darüberhinaus schaut man beim www.danskehavnelods.dk, ob die Häfen einen Park- oder Trockenplatz haben,

Nähe kann es außerdem schwer sein, einen geeigneten Zeltplatz zu finden, so dass es in vielen Fällen notwendig ist, die Übernachtung im Freien zu umgehen.

Im Sommer werden die meisten Fahrten mit einer Kombination von Übernachtungsformen versehen. Abwechslungsreich von Rudervereinen/Ferienhäuser bis zu Camping- und Naturlagerplätzen.

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 ihrer Werkstatt braucht, um kleine Reparaturen auszuführen.

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

wo man evt. sein Zelt aufschlagen darf. Diese Homepage deckt auch einen Teil Schwedens und Norddeutschlands. Außerhalb der bebauten Flächen können Kartenstudien hilfreich sein, potentielle Übernachtungsmöglichkeiten zu finden. In den Schären sollte man z.B. nach geschützten Buchten ohne Terrainerhebungen suchen, gern mit Schilf, da dort die Boote geschützter liegen. In Dänemark sollte man sich im Allgemeinen vergewissern, dass es dort einen Strand gibt, der weit von bebauter Fläche entfernt ist, wo die Boote an Land liegen können. Wünscht man sich eine sehr flexible Fahrt, dann sammelt man alle diese Informationen auf einer Karte, die mit einer Liste mit diversen Kontaktpersonen komplettiert wird.

In Schweden muss man daran denken, dass das sog. „allemandsret“ nur kleine Gruppen bis 6 Personen umfasst.

4.5

Boote

Vor der Tour muss das Bootemieten entweder mit dem eigenen Klub, dem anderen Klub oder DFfR abgesprochen werden. Informationen über die ausgelagerten Boote des DFfR findet man hier: www.roning.dk/ Außerdem haben "Die Dänemarksfahrer" ausgelagerte Boote in Dänemark und Norddeutschland. Siehe Liste:

<http://www.daenemarkfahrer.de/8018.html>

Transport der Boote

Sollen die Boote transportiert werden, muss man nicht nur ein adäquates Auto mit Anhängerkupplung beschaffen, sondern auch einen Trailer. Außerdem muss man sehen, ob man mit diesem Auto einen beladenen Trailer ziehen darf und dass der Fahrer die entsprechende Fahrerlaubnis hat. Die Gesetze darüber sind verschieden und sollen immer in Verschiedene Staaten untersucht werden. Im Zusammenhang mit Boottransport muss eine Transportversicherung abgeschlossen werden. Das Formular

findet sich bei:

<http://www.roning.dk/DFfR/Blanketter.aspx>

Ein Boottransport muss immer mit dem Klub abgesprochen werden, der das Boot besitzt, dazu gehört auch, wie hoch das Boot versichert sein soll.

Fast alle östlichen Länder verlangen, dass man Zollpapiere an Bord hat. Bestimmte Länder, wie die Ukraine, verlangen ein Registrierungsattest. DFfR hilft, die Papiere einigermaßen offiziell aussehen zu lassen. Will man in speziellere Länder sollte man den Attest lieber offiziell beantragen.

4.6

Ausrüstung

Hier kommt die Ausrüstung, sowohl das persönliche Equipment als auch Werkzeuge, Ersatzteile, Erste-Hilfe-Kasten und evt. Campingausrüstung.

Merkzettel

Macht euch einen Merkzettel, damit ihr nichts vergesst, doch passt auf, dass ihr nicht zuviel mitnehmt. Das kann bei den



ersten Fahrten durchaus passieren.

Während der Planung muss abgesprochen werden, wer was mitnimmt, damit ihr nicht 3 Korkenzieher und keinen Topf habt.

Persönliches Equipment

Ein guter Hinweis ist es, die Sachen in kleine Taschen zu packen, anstatt große Taschen und Rucksäcke. Kleine Taschen sind leichter zu verstauen. Es ist immer auch eine gute Idee, Kleidung, Schlafsack o.ä. in sog. Dry-Bags, die es in versch. Größen gibt, trocken zu verpacken.

Das Boot verstauen

Beim Beladen des Bootes achtet man darauf, dass das Boot im Gleichgewicht bleibt. Das Heck darf nie übermäßig in das Wasser gedrückt werden. Gleichzeitig sollen die Dinge, die eher benötigt werden, leicht zugänglich sein.

Es könnte eine gute Idee sein, einen gefüllten Wasserkanister als "Gegengewicht" einzusetzen. Dieser Kanister 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 Tourtypen:

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

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

A-B-(A)

Eine klassische Tour, in der man die gleiche Strecke hin und Zurück zurücklegt. Falls man nicht die ganze Strecke wieder zurück rudern 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“. Darüberhinaus wechselt man vermutlich öfter mal den Lagerplatz.

Boote tauschen

Eine Variante der klassischen Tour ist, dass jeder von seinem Klub 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" Klub zurück. Falls ihr diese Variante wählt, sprecht bitte mit den jeweiligen Klubs, damit die entsprechenden Leute Bescheid wissen, dass die verantwortlichen L-Steuermänner wechseln.



Rund um "Etwas"

Falls man es schafft, ganz herum zu kommen, kann man sicher sein, dass man täglich neue Aussichten genießt und wenn der Ausgangs- und Zielort ein Ruderverein ist, entfällt auch jeglicher Bootstransport. Ein Nachteil ist, wie bei den A-B-Fahrten, dass man Zeit braucht, um die Boote zu be- und entladen.

Sternfahrt

Da man immer am gleichen Ort übernachtet, entfällt das ständige Lager aufschlagen müssen und somit auch das Be- und Entladen. Falls man auch kein ganz bestimmtes Ziel hat, ergibt dies die größtmögliche Flexibilität der Fahrtlänge und Tagesdistanzen.

Hier und da, wie der Wind weht.

Das ist eine sehr flexible Form der Fahrt und normalerweise nur mit **einem** Boot, da es Platz hat für impulsive Entscheidungen.

Man nimmt die Möglichkeiten und alles andere, wie es kommt. Besucht die guten Essplätze (Hot-Doghav), seht die Sehenswürdigkeiten, Übernachten an den schönsten Orten oder nur bei Mitwind rudern.

Man muss nur bedenken, je besser man die Gegend kennt, desto einfacher ist es, flexibel und impulsiv zu sein und die Fahrt unterwegs justieren zu können.

Luxus- oder Komfortfahrten

Wanderfahrer können auch ausschließlich in Rudervereinen, Jugendherbergen, Hotels usw. übernachten.



Tagesdistanzen

Die Auffassung, was eine passende Tagesdistanz für eine Person ist, variiert, je nachdem, wie sehr Rudern im Vordergrund steht oder evt. Sightseeing etc. an Land.

In Dänemark kann man als Ausgangspunkt für eine Tagesdistanz ca. 6 km. pro Stunde zu Grunde legen. Dazu kann man 2 Stunden für Mahlzeiten rechnen, falls man diese an Land zu sich nimmt.

Normalerweise wird eine Mittagspause innerhalb der ersten Hälfte der Fahrt gemacht. Eine Tagesdistanz wäre somit: $30/6+2=$ einen Ruder(arbeits)Tag mit sieben Stunden.

Das ist natürlich nur eine Annäherung, die sowohl Zeit gibt zum Umziehen, Zeit für Gegenwind und – Wellen beinhaltet und hat doch eine große Wahrscheinlichkeit dafür, dass man es in dieser Zeit schafft.

Plant man eine größere Fahrt, sollte man am 3. oder 4. Tag einen Ruhetag einbauen, da sich sonst eine gewisse Mattheit ausbreitet. In jeder Hinsicht ist es natürlich gut, einen extra Tag zu haben, denn auch das Wetter könnte sich verschlechtern und man kommt dann nicht weiter.

4.8

Verpflegung

Einkaufsmöglichkeiten.

Einen wesentlichen Teil der Vorbereitung nimmt die Proviantierung von sowohl Esswaren als auch Wasser ein.

Bei Fahrten mit nicht bekannten Menschen, kann es sein, dass Rücksicht wegen Essgewohnheiten oder evt. Allergien genommen werden muss.

Habt ihr ein knapp kalkuliertes Budget, dann seid sorgfältig mit den Esswaren.

Darüberhinaus solltet ihr folgendes bedenken:

Wie oft wollt ihr einkaufen

Tägliche Einkäufe bedeuten, dass man davon abhängig ist, zu bestimmten Uhrzeiten in Städten zu sein und selbstverständlich kosten Einkäufe Zeit. Bei einer gemütlichen Fahrt kann das sicher eine schöne Abwechslung sein, doch auch wenn man ein ehrgeiziges Ziel hat?

Esswaren von Zuhause mitnehmen

Das spart natürlich eine Menge Zeit und macht die Planung einer Tour flexibler. Hier besteht die Herausforderung in Haltbarkeit und Abwechslung.

Im Ausland gilt, dass die lokalen Spezialitäten einen Teil des Charmes des Gebietes ausmachen.

Man lebt doch nicht von Schwarzbrot mit Leberpastete wenn man in Italien ist und es noch ganz andere Möglichkeiten gibt.

Wollt ihr im Vorhinein Essen machen

Auch an warmen Tagen kann man Essen für die ersten Abende im Vorhinein machen, es muss dann nur tiefgefroren sein.

Tipps zum Einfrieren: Ein paar Liter tiefgefrorene Orangensaftpackungen fungieren als Gefrier-elemente.

Darüber hinaus ist es auch möglich Sachen zu kühlen, wenn man sie mit einem feuchten Handtuch bedeckt und in die Sonne stellt. Das klingt paradox, wirkt aber.

Selbst Essen kochen

Im Ausland kann es günstig sein, im Restaurant zu essen, dann lohnt das Selbstkochen nicht. Sogar in Dänemark kann es eine liebe Abwechslung sein und einen freien Abend für den Koch dazu.



Notproviant

Egal wie gut die Fahrt organisiert ist, kann es 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 zur Fahrt nicht fehlen.

Mittag

Beim Mittagessen müsst ihr wieder überlegen, wie viel Zeit ihr habt. Brotbüchsen, die im Boot geleert werden, sind schnell und flexibel aber ein schönes Abendessen an Land kann sehr motivieren.

4.9

Spezielles für längere Fahrten

Größere Gruppen sind weniger flexibel als kleinere. Je größer die Gruppe, desto wichtiger ist es, dass Schlafplätze fest eingeplant sind. Außerdem ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass weniger erfahrene Personen dabei sind. Dies bedeutet, dass in diesem Sinne auch die Gewässer weniger anspruchsvoll sein sollten und die Durchführung der Tour sollte nicht zu sehr wetterabhängig sein. Daher werden solche Fahrten meistens auf Flüssen, Kanälen, in Schären oder anderen geschützten Gewässern durchgeführt.

Landdienst

Bei dieser Sorte Fahrt hat man wechselnde Crew und dabei eine Mannschaft an Land.

Die Mannschaft an Land kümmert sich um Einkauf und Transport des Gepäcks, doch was viel wichtiger ist, die Mannschaft an Land ist eine Reserve für müde und erschöpfte Ruderer.

Es ist daher ein Vorteil, wenn die starken, erfahrenen Ruderer zuerst die Mannschaft an Land sind, um später die müden und unerfahrenen Ruderer zu ersetzen.

Einige Vereine ziehen es vor, dass die beiden Mannschaftsteile sich zur Mittagzeit an Land treffen. Das ermöglicht

dann Rudererwechsel und das Auffüllen evt. Reserven. Der Nachteil hierbei, ist die Tatsache, dass sowohl der eine als auch der andere Teil der Mannschaften voneinander abhängig sind und dass Mittag nur dort gemacht werden kann, wo sowohl Autos als auch Boote Platz haben.

Bootsmannschaft

Auf kurzen Entfernungen oder an Tagen, an denen man es sich aussuchen kann, wie weit man rudern möchte, gibt es keine Vorschriften, wie man eine Mannschaft zusammenstellen sollte. Bei langen oder schweren Etappen sollte man darauf achten, dass die Kräfte gleichmäßig verteilt werden. Die Tourleitung kann natürlich auch bestimmen, dass eine bestimmte, starke Crew vorausrudert, um später den Schwächeren an Land zu helfen oder um evt. schon mal das Essen vorzubereiten.

Es ist eine gute Idee, schon zuhause eine Schablone einer Mannschaftsaufstellung über Boots- bzw. Landmannschaft zu machen, und wenn man es z.B. im Internet veröffentlichen will, sollte betonen, dass es sich nur um eine Schablone handelt, die jederzeit geändert werden kann.

Vorläufige Grobskizze für Boots- und Landmannschaft auf der Donau-Fahrt 2005

Verehrte Teilnehmer. Ihr seid Herzlich Willkommen, Wünsche zu äußern. Wir behalten uns das Recht vor, Änderungen nach Wetterlage vorzunehmen. Außerdem übernehmen wir keine Gewähr für Druckfehler oder Ruderschäden. Donnerstag ist frei.

	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Freitag	
	Raika – Kimle	Kimle – Gyor	Gyor – Komarom	Komarom- Ezstragon	Ezstragon - pause	- Buda
Km in etwa	32	52	46	49	47	30
Steuermänner						
Båd: Buda	Laurits	Niels	Laurits	Laurits	Laurits	Laurits
Pest	Pia	Pia	Pia	Niels	Niels	Niels
Landhold	Anne	Laurits	Henriette	Karina	Heike	Rasmus
	Niels	Mads	Jakob	Pia	Bjørn	Søren

Werkzeugboot

Im Allgemeinen befindet sich kein kompletter Werkzeugkasten in jedem Boot. Ein beschädigtes Boot wird nicht andere Boote überholen können, sodass es zweckmäßig ist, dass das Werkzeugboot im hinteren Feld zu finden ist. Das Werkzeugboot sollte kräftemäßig und von der Kompetenz her überlegen sein. Da die Wenigsten es als angenehm empfinden, Schlusslicht zu sein, sollte diese Aufgabe Reihum gehen.

Ganz egal, ob ihr ein **Werkzeugboot** habt, sollten alle das Notwendigste an Werkzeug dabei haben. Z.B Gaffatape

Andere Aufgaben

Über die Rudergruppe hinaus müssen auch die anderen Arbeiten delegiert



werden, die da sind: Zelt aufschlagen, Essen kochen, Abwaschen. Briefing der Langtursteuermänner sollte am Morgen stattfinden. Da ist es natürlich am besten, wenn diese nicht gerade mit anderen Arbeiten beschäftigt sind. Um Wartezeiten am Morgen zu vermeiden, sollten alle umgezogen sein und fertig gepackt haben, ehe sie zum Frühstück erscheinen. Nach dem Früh-

stück können die gemeinschaftlichen Dinge schnell zusammen gepackt und die Boote vorbereitet werden.

Es gibt verschiedene Modelle für Zeltgruppen. Auf großen DFfR-Fahrten bilden sechs Mann eine "Familie", die die entsprechenden Gepäckstücke dabei haben. Das ist insbesondere dann ein gutes Modell, wenn man sich nicht besonders gut kennt. Man kann natürlich auch die verschiedenen Gruppen zusammenwürfeln, dann lernt man sich "über Kreuz" kennen. Danach kann man sich immer noch in Gruppen aufteilen.

Auf keinen Fall sollten die Gruppen zu groß sein, sonst sollte die Tourleitung die Verantwortung für die Zeltgruppe übernehmen.

4.10

Nach der Fahrt

Die Fahrt wird gemacht, die Ideen und Fantasien werden ausgelebt. Vielleicht ist es eine gute Idee, ein Tourtagebuch zu führen und Bilder zu machen. Außerdem solltet ihr das Planungsmaterial für dies Gebiet aktualisieren, damit andere auch noch etwas davon haben. Schreibt

ihr evt. einen Artikel für das Vereinsblatt und weckt das Interesse für Wanderfahrten auch bei Anderen. Beim nächsten Mal werdet ihr dann bestimmt zahlreicher sein.

4.11

Merkliste

Überlegungen:

- Wünsche
- Fähigkeiten
- Ziel und Dauer
- Tour-Typ(Natur, Erlebnisse, Stadt, primitiv, luxus, osv.)

- Karte über das Gebiet
- Bestimmte Verhältnisse in diesem Gebiet(Regeln)
- Lager- und Proviantierungsmöglichkeiten
- Aufgabenverteilung

Ausrüstung und Material

- persönliches Equipment
- Gemeinsame Ausrüstung
- Spezielle Ausrüstung
- Material bereitstellen
- Bootstransport

Preise und Einkaufen

- Ökonomische Rahmendbedingungen – stellt ein Budget auf
- Preisniveau vor Ort
- Versicherungen
- Dinge, die besser von Zuhause aus mitgenommen werden



Bei der Planung zu beachten

- Lagerplätze
- Evt. Rudervereine zur Übernachtung
- Proviantierungsmöglichkeiten
- Ausgelagerte Boote
- Transportmöglichkeiten
- Sehenswürdigkeiten
- Jahreszeit/Wassertemp.

- Küsten- und Anlandeverhältnisse
- Untergrundverhältnisse
- Dinge, die die Ökonomie beeinflussen

Packliste für eine Woche

- Zwei Taschen für Kleidung ca. 50 cm lang. Evt. Dry Bag für Kleidung
- Handtasche und Minirucksack
- Zelt, wenn man will?
- Miniklappstuhl

- Evt. Gummistiefel
- Watstiefel
- Turnschuhe/Ruderschuhe
- Schlafsack im DryBag
- Aufblasbares Kopfkissen

- Luftmatratze oder aufblasbare Liegefläche
- Necessaire
- Kamera/Video in wasserdichten Behältnissen
- Pass
- Bargeld
- Miniradio, Handy
- 1 oder 2 Klorollen
- Pflaster und Salbe gegen Blasen
- Sonnencreme
- Kompass und GPS
- Sonnenbrille
- Fernglas
- Große und kleine Plastiktüten
- Nadel und Faden
- Gepolsterter Rudersitz
- Tüte mit Besteck und 2 Tellern, Becher und Küchenhandtücher
- Korkenzieher
- Taschenmesser
- Seekarte
- Erste-Hilfe-Kasten
- Lampe
- Werkzeugkiste
- Wasserfestes Klebeband(Gaffatape)
- Minispaten
- 2-3 Fender pro Boot
- Aufblasbare Rettungsweste
- Leichte Persenning
- Anker
- Heringe
- Minigrill

Kleidungs-vorschlag für eine Woche

- 2 Trainingsanzüge 2-3 Ruderhosen
- Entsprechend Unterwäsche
- Badekleidung
- Evt. schweißabsorbierende Unterwäsche
- Socken und sehr dicke, warme Socken
- Entsprechende T-Shirts
- Warmer Pullover
- Windabweisende Jacke
- Mütze
- Regenkleidung, Lafschuhe

Dies Merkliste ist natürlich nur als Wegweiser zu sehen, basiert aber auf jahrelanger Erfahrung.



Steuertechnik

5.1 Zielsetzung

Die Zielsetzung in diesem Kapitel ist es dem Kursisten ein theoretisches Wissen über das Steuern eines Ruderbootes zu geben.

5.2 Einleitung

Es ist wichtig für die Sicherheit der Mannschaft und der des Bootes, dass der Steuermann in allen Situationen den Überblick über die Bewegungen des Bootes und über die Umgebung behält. Egal ob nun steuert oder an den Riemen sitzt. 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 das der Steuermann genau weiß wie man ein Boot steuert. Auf den Folgenden Seiten sind einige von diesen Situationen beschrieben, aber es ist wichtig zu betonen dass jeder einzelnen Steuermann sich 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 durch zu führen, und wenn das Ruder außer Funktion ist.

Wenn man die Riemen richtig anwendet kann man das Boot mit ihnen auf der Stelle drehen, als ob man auf einem Teller dreht.

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

Die Ruder wir hauptsächlich für kleinere Kurskorrekturen angewandt. Die Wirkung des Ruders ist abhängig von der Geschwindigkeit des Bootes in Verhältnis zu dem Wasser dass es umgibt.

reißt, wird das Ruder keinen großen Effekt haben.

Erst wenn das Boot eine gewisse Geschwindigkeit erlangt hat, bekommt das Ruder eine Wirkung. Dieses muss man auch bedenken wenn man sich in Hafenanlagen bewegt. Das Ruder kann man nicht beim Rückwärts Rudern verwenden.

Beim Rudern verursacht das Ruder ein Ungleichgewicht im Boot. Darum sollte das Ruder nur dann verwendet werden, vorausgesetzt es ist genug Platz, wenn die Riemen aus dem Wasser sind.

Wenn das Boote gute Fahrt macht, weil eine Strömung von achtern das Boot mit

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. Genau so kann es passieren dass das Boot von Wellen aus mehreren Richtungen getroffen wird, z.B. wenn Wellen von Hafenanlagen reflektiert werden. Der Steuermann 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 Wellen Typen erfordern verschiedene Steuer Techniken, und manchmal ist es erforderlich dass die Ruderfrequenz den Wellengang angepasst wird.

Manche Wetterprognosen beinhalten auch Informationen über Wellenhöhe und Richtung, z.B. bei [FCOO](#)

Es ist eine Sache der Erfahrung wie sich ein Boot in verhältniss zu den Wellen Steuern lässt, da es stark abhängig vom Boots Typ ist.

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

Wellen die sich in Richtung Land bewegen, werden irgendwann von Grund gebremst, hier bei werden die Wellen brechen. Bei hartem Wind können Wellen auch Kaputt geblasen werden, so dass es auch auf hoher See dazu kommt kann das Wellen 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 Achtern

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

Rudern bei Wellen von Achtern erfordern darum immer höhere Aufmerksamkeit, und kann sogar gefährlich sein. Vom Platz des Steuermannes kann Schwer sein die Wellen im Auge zu behalten, darum müssen die Ruderer bereit sein auf Eigeninitiative das Boot wieder auf Kurs zu bringen.

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

Beim Rudern mit wellen von Achtern, muss der Steuermann beurteilen ob die Mannschaft im Boot optimal verteilt ist.

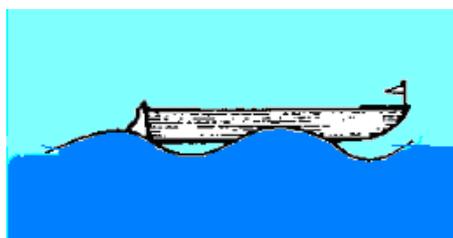


Fig. 5.1 Rudern bei Wellen von Achtern

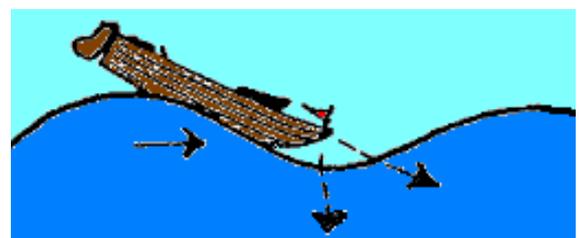


Fig. 5.2 Das Boot wird nach vorne und Runter

Wellen von der Seite



Fig. 5.3 Rudern bei Wellen von der Seite

Wellen von Vorne

Bei Wind von Vorne und wenn die Wellen die von Vorne kommen kann man gut den Kurs in die Wellen halten. Damit hat man weniger Windwiderstand und man kommt schneller ans Ziel. Unter bestimmten Umständen können die Wellen dem Boot auch extra Stabilität

Auf Wanderfahrten mit z.B. Deutschen Wanderbooten muss man dran denken dass man in Gig- Booten niemals direkt in die Wellen rudern darf, sonder immer etwas parallel zu den Wellen liegen muss.

Wenn die Wellen größer werden muss man fast immer Kreuzen, so dass die Wellen wechselweise von Back und Steuerbord kommen.

Welchen Winkel man nehmen muss beim Kreuzen hängt ganz vom Bootstypen ab, hier unter auch die Länge des Bootes, und die Wellen Länge und Höhe. Man kann es fühlen wenn das Boot den Richtigen Winkel zu den Wellen hat, dann hakt 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 die ganze Zeit ändern. Der Steuermann muss ständig bereit sein das Boot abfallen zu lassen wenn eine besonders große Welle anrollt. Abfallen bedeutet das man das Boot so steuert, das es eher Parallel zu den Wellen steht.

Wenn die Welle vorbei gerollt ist, wird das Boot wieder aufgerichtet. Wenn eine besonders scharfe Welle kommt, z. B. vom Kielwasser eines Schiffes kann man das

Das Kreuzen

Wenn das Boot "hackt" oder Wasser ins Boot läuft muss man Kreuzen. Kreuzen

gedrückt.

In solchen Situationen kann ab und zu ein Vorteil sein zu kreuzen, dass heißt im ZIG-ZAG sich zu bewegen.

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 das Wasser an Bord kommt.

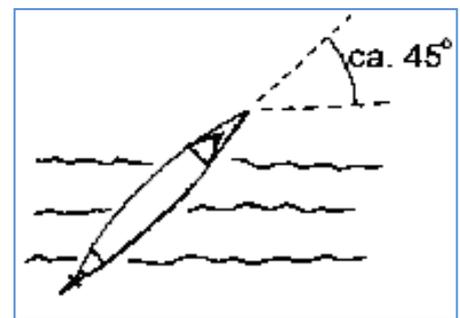


Fig. 5.4 Steuern 45 Grad in die Wellen

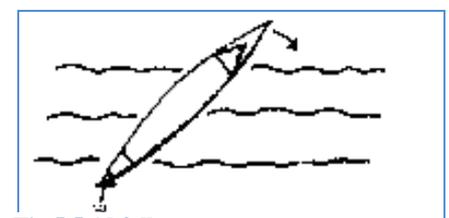


Fig 5.5 Abfallen

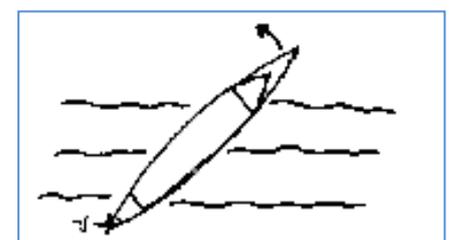


Fig 5.6 Aufgerichtet

Boot parallel zu den Wellen stellen die Riemen flach aufs Wasser legen, und die Welle vorbei rollen lassen.

bedeutet dass man im Zig-Zag Kurs durch die Wellen rudert, so dass man einen Winkel von ca. 45° zu den Wellen hat.

Wenn die Wellen so hoch sind das Mann kreuzen muss, dann sollte man aus nutzen das Wellen in Gruppen kommen. Zwischen diesen Gruppen sind ruhige Perioden wo man das Boot drehen kann. Wenn man das Boot dreht wird kurzfristig parallel zu den Wellen liegen, darum muss man die Wende so schnell wie möglich durch führen, damit man kein Wasser ins Boot bekommt.

Die Befehle:

Z.B: Wende über Backbord:

Backbord: Ruder halt
Steuerbord: Überziehen
Backbord: Ruder - Stopp.

--- Steuermann korrigiert das Gewicht

Backbord: Ruder halt
Bereit für Freiweg, Freiweg.

5.5 Allgemeine Verhältnisse

Ruder in Schwerer See kann dazu führen dass man keine Gelegenheit hat die Positionen zu wechseln. Dieses kann dazu führen dass es dem Steuermann kalt wird. Selbst wenn es nicht möglich ist einen normalen wechsel durch zuführen, ist es meistens möglich das der Steuermann und der Schlagmann den Platz

wechseln, 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 Steuermann bedenken wenn der Steuermann die Plätze besetzt. Wenn nötig muss man die Plätze unterwegs wechseln.

Abländiger und
Aufländiger Wind

Als Steuermann muss man immer auf die Windrichtung und Windstärke aufmerksam sein. Und man muss auf die Küstenverhältnisse im Auge behalten, da diese einen Einfluss auf die Windverhältnisse haben können. Gleichzeitig

können Gegenstände an Land einen guten Hinweis darauf geben wie die Windverhältnisse sind, z.B. Windmühlen oder Fahnen.

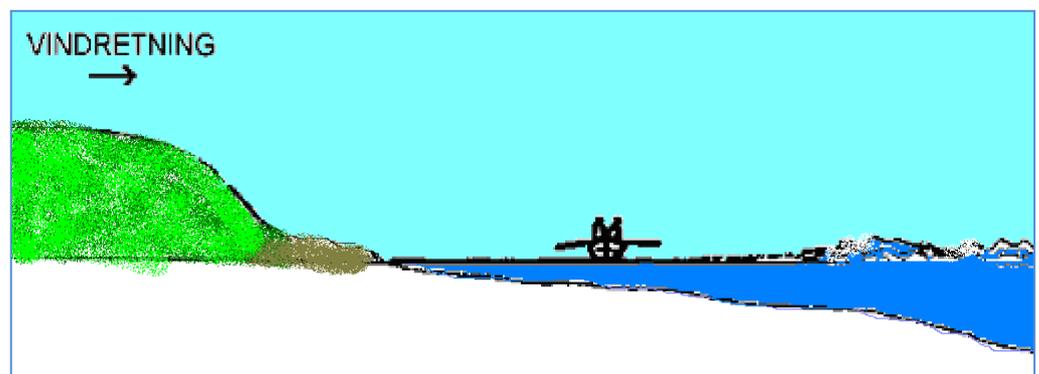


Fig. 5.7 Bei ablandigen Wind sollte man so dicht wie möglich am Ufer rudern. Das Risiko auf Grund zu laufen ist gering, und sollte es doch zu Unglück kommen ist es nicht weit bis zum Ufer.



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

Hindernisse

Der Steuermann muss die ganze Zeit auf Hindernisse im Wasser achten. Größere Hindernisse sind meistens auf langem Abstand sichtbar, wie Bojen, Seezeichen und vor Anker liegende Schiffe. In der Regel sollte man vermeiden dicht

an solchen Hindernissen vorbei zu rudern, da hier unerwartete Strömungsverhältnisse auf treten können. Außerdem muss der Steuermann auf Gegenstände im Wasser achten die schwerer zu sehen sind, wie Treibgut Steine oder Abwasserröhrer.

Seine

Die am häufigsten auftretenden Hindernisse für Ruderer sind Steine. Beim Rudern im Gewässer mit Steinen sollte man deshalb die Geschwindigkeit senken und extra Aufmerksamkeit auf das Wasser lenken. Normal sollten der Einer und Zweier jeweils das Wasser bei deren Relling beobachten. Der Ruderer auf dem vordersten Platz 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 Steuermänner ziehen es vor dicht an bekannten Steinen vorbei zu Rudern, um zu vermeiden das man in Gewässer kommt wo man die Positionen der Steine nicht kennt. 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 behalten.

Fischernetze

Die Passage an Stellen wo netzt und Leinen zum fangen von Fischen ausgelegt sind, erfordert extra Aufmerksamkeit, da diese sich im 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

Wie tief die Netze sind, ist davon abhängig wo nach gefischt wird, darum ist es eine gute Idee die Einheimischen zu fragen.

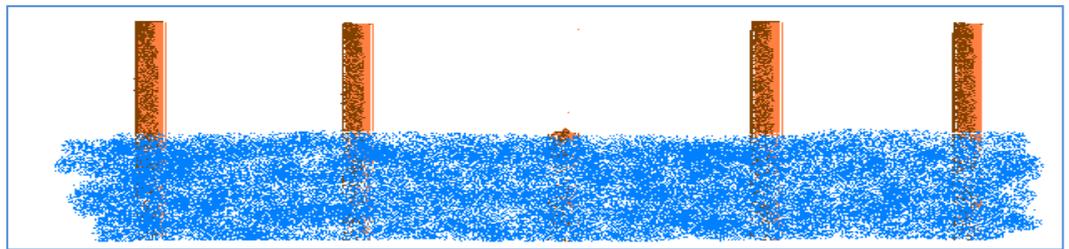


Fig. 5.9 Wenn keine Netze ausgelegt sind, kann man da durch rudern wo der Abstand regelmäßig ist, da eine breitere Passage oft drauf hindeutet das ein Pfahl unter der Wasseroberfläche abgebrochen ist. Sollte man doch über eine Stelle rudern wo ein Netzausgelegt ist, muss das sehr vorsichtig machen, und sollte sich doch was Verfangen kann man es evtl. unter der Tour wieder abnehmen.

Rudern auf Flüssen

Beim Rudern auf Flüssen muss man auf Treibgut achten, welches ein Hinweis auf Sandbänke und andere Hindernisse im Wassergeben kann. Außerdem sollte

man darauf gefasst sein dass es auf Flüssen eine kräftigere Strömung geben kann, als man es aus Dänemark gewöhnt ist.

Abflussrohr

An vielen Stellen an der Dänische Küste sind Abflussrohre die Regenwasser ins Meer leiten. Diese sind normalerweise auf der Karte eingezeichnet und durch

Bojen markiert, aber 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 da rauf wie man Rudern kann. Die Richtung der Strömung kann man am leichtesten beobachten in dem man auf Gegenstände im Wasser achtet, wie Pfälzen, 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 haben Einfluss auf die Strömung worauf der Steuerer vorbereitet sein muss.

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 rudern, z.B. bei [DMI](#).

Strömung von hinten: Hier bei kann man versuchen Strömung auszunutzen, in dem man da rudert wo die Strömung am Kräftigsten ist, aber doch unter der Voraussetzung dass man nicht zu dicht ans Ufer kommt. Hierbei hat das Ruder nur geringe Wirkung. Darum ist es am besten beim Anlegen umzukehren und gegen die Strömung zu arbeiten.

Strömung von Vorne: Hier kann man gut in flacheres Gewässer Rudern, weil die Strömung hier meistens geringer ist.

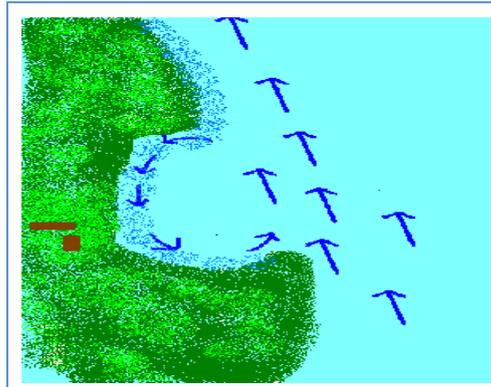


Fig. 5.10: Neerstrom: Bei Buchten kann man erleben dass das Wasser sich einmal wie in einem kleinen Strudel dreht. Dann kommt es einen vor als würde man plötzlich die Strömung aus der anderen Richtung haben. Rudert man gegen sie Strömung, kann man diese Stellen ausnutzen um Kräfte zu sparen.

Abdrift

Der kombinierte Effekt, von Wind, Wellen und Strömung nennt sich Abdrift. Bei Abdrift muss man den Kurs so anpassen

das der real geruderter Kurs der kürzeste ist.

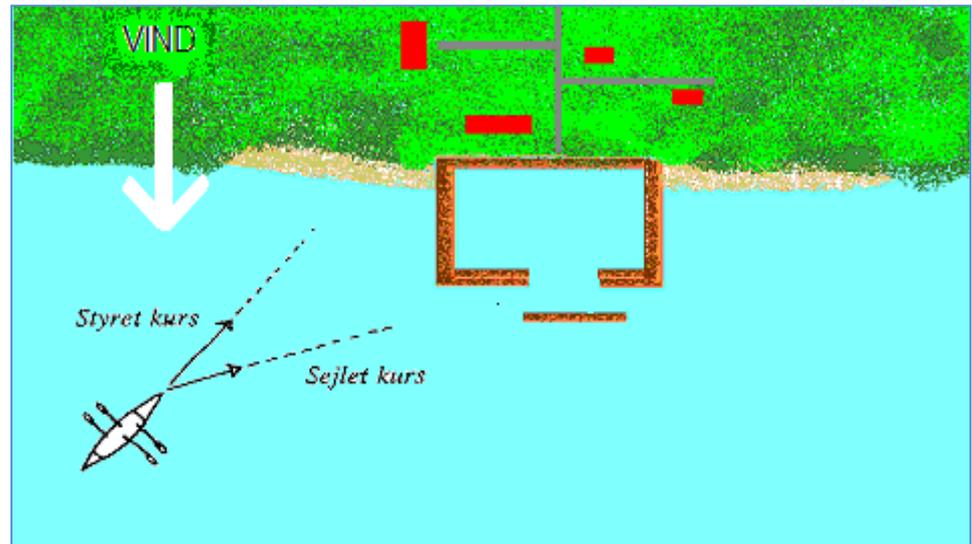


Fig. 5.11 Abdrift: Der geruderte Kurs ist die Kombination aus dem gesteuerten Kurs, und den Einfluss von Wind, Wellen und Strömung.

5.6

Häfen

Das Anlegen an Brücken und in Hafenanlagen

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

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

Darum muss der Steuermann auf andere Verkehrsteilnehmer achten, auf Seezeichen und Bojen achten, und die Bewegungen der Masten im Hafen beobachten. Wenn man beim einfahren in einen Hafen einem markiertem Kurs folgen muss, muss man sich so weit möglich nach Steuerbord halten, das gleiche gilt auch bei raus rudern.

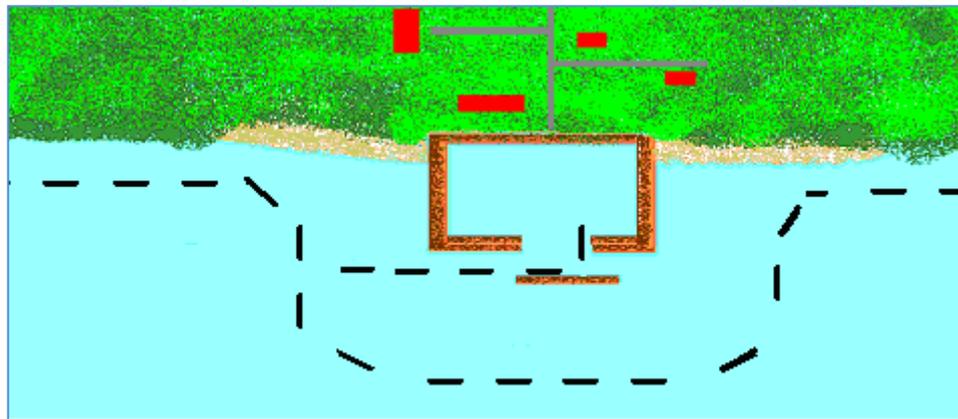


Fig. 5.12. Passage von einem Hafen. Die gestrichelten Linien zeigen den Kurs, einmal in den Hafen und einmal um den Hafen herum.

Tips zum manövrieren im Hafen

- Wenn man den Befehl "Achtung auf Riemen" gibt, weil dicht an einem Hinderniss ist, sollte die andere Seite mit halber Kraft rudern, damit man nicht noch dichter ans Hinderniss kommt.
- Wenn man den Befehl "Ruder – halt" für die eine Seite gibt, sollte man darauf gefasst sein das sich das Gleichgewicht des Bootes ändert, das muss der Steuermann ausgleichen.
- Das Kommando "Achtung auf Riemen" kann nur begrenzt eingesetzt werden, da Ruderer sich nur die Strecke für die nächsten drei Züge merken können, wenn man den Befehl zu früh gibt, muss man ihn zu oft wiederholen.



Fig. 5.13. Es ist immer Platz für ein Ruderboot.

Am Steg anlegen

Der Steuermann leitet das Manöver ein, indem er erzählt, mit welcher Seite das Boot anlegt, ob man mit dem Riemen quer, hoch oder senkrecht anlegt. Kennt man die Höhe der Brücke nicht ist es am sichersten dass man mit dem Riemen hoch 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 anfahren stets unter Kontrolle ist. D.h. es dürfen weder Wind oder Wellen 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 kräftigen Strömung mit der Strömung, wird so angelegt das man an der Anlegestelle vorbeirudert, das Boot wendet und gegen die Strömung anlegt.

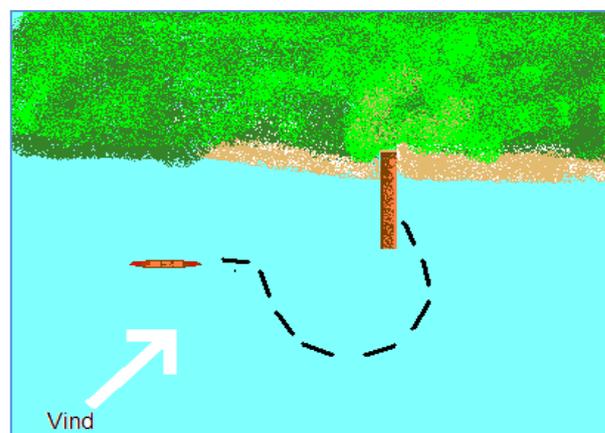


Fig. 5.14. Anlaufen einer Brücke

z.B. Z.B. anlegen an der Backbord Seite

- Ruder- halt!
- Backbord Riemen lang/Riemen hoch
- Steuerbord Riemen-stoppt!
- Steuerbord Riemen- stoppt kräftig!
- Steuerbord- Ruder halt

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, Bott, Steuermann (wie viel Erfahrung hat man mit der eigenen und der Reaktion der anderen, dann mit welcher Kraft wird gerudert)
- Immer Steuergeschwindigkeit und niemals Karl Smart spielen wo die Arme fast beim Anhalten des Bootes abgerissen werden.
- Legt man zu parallel an wird die Spitze nach außen gedreht und man rammt das Heck in den Steg
- wenn das Boot angehalten wird, in dem man den Befehl "Ruder Halt" gibt, riskiert man dass das Boot mit dem Heck gegen den Ponton schlägt.
- Ist der Winkel beim Anlegen zu stumpf riskiert man, dass das Boot mit dem Bug gegen den Steg stößt und weder die Ruderer noch der Steuermann den Steg erreichen können
- Normalerweise nie auf die Spitze eines Pontons zusteuern
- Das Boot gut abbremsen wenn man in einer Box anlegt, da selten Platz ist die Riemen draußen zu haben.
- Beim Anlegen an einen Ponton ist es besser das Kommando „Riemen Quer“ als „Achtung auf Riemen“
- Die veränderte Balance im Boot hilft dieses zu drehen und man verhindert Unaufmerksamkeit. Und das Boot gerät nicht aus der Balance, wenn die Ruderer verhindern wollen an ein Hindernis zu stoßen
- Denke an die Technik dich vom Bollwerk bei Gegenwind wegzudrehen (d.h. das Heck wird angehalten und fixiert, die Außenseite wendet bis das Boot einen Winkel von ca. 45° zum Bollwerk erreicht hat. Achte auf das Steuer.
- Gehe mit hohen Riemen und offenen Dollen, da man die Riemen so besser an seinen Platz bekommt und man schneller parat zum Rudern ist

Das Vertäuen

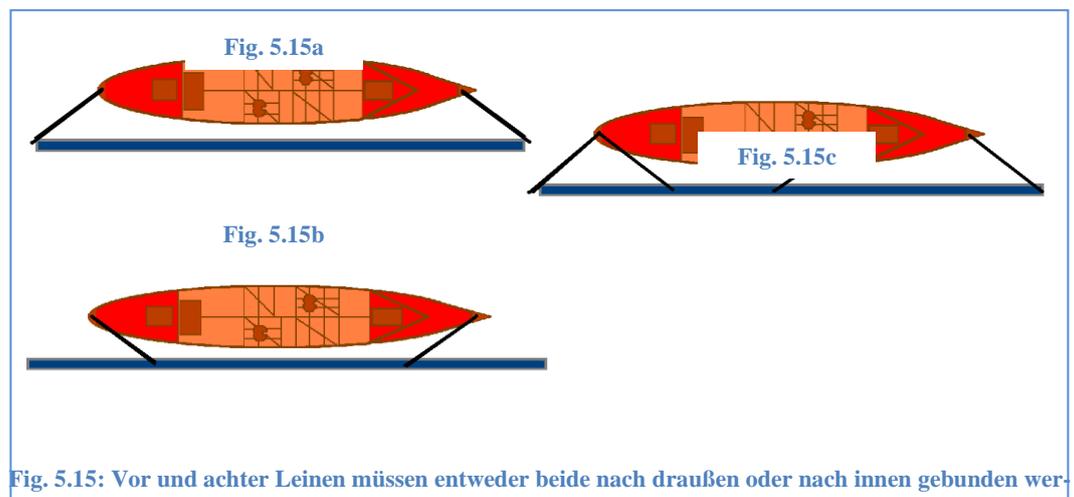


Fig. 5.15: Vor und achter Leinen müssen entweder beide nach draußen oder nach innen gebunden werden. Wenn das Boot so nicht gut liegt, kann man extra Leinen gebrauchen (5.15c).

Bevor man ein Boot festmacht, muss der Steuermann sich versichern das 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 ein Fender zu viel als zu wenig

Gezeiten: Änderungen im Wasserstand müssen auch in Betracht gezogen werden, z.B. durch die 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 Fangleinen befestigt, es ist von Vorteil wenn diese lang sind. Die Bug und Heckbefestigungen 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 fest gebunden werden und immer so dass es vom Bollwerk oder dem Steg „weg zeigt“. Wenn das Boot länger liegen bleibt, dann sollte man das Steuer abmontieren.

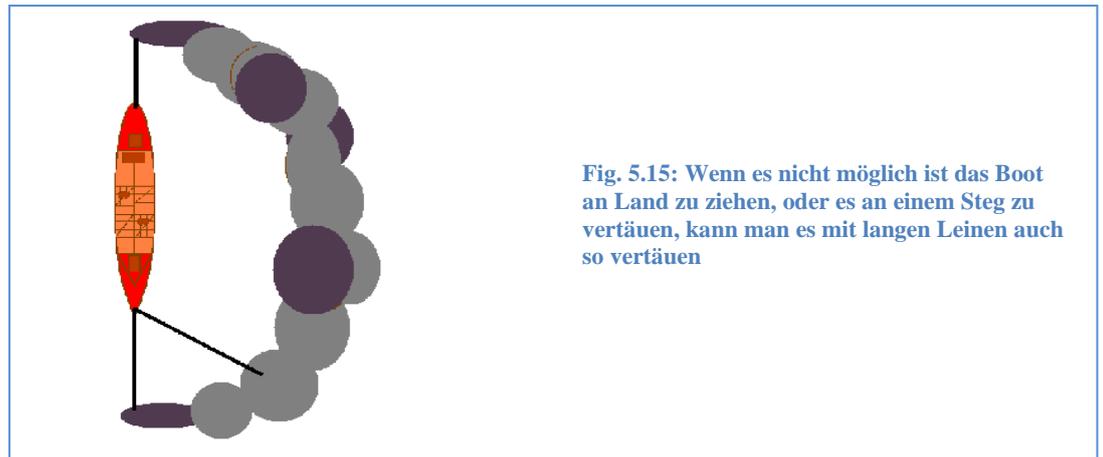


Fig. 5.15: Wenn es nicht möglich ist das Boot an Land zu ziehen, oder es an einem Steg zu vertäuen, kann man es mit langen Leinen auch so vertäuen

Schleusen

Ein Paar Gefahren die beim passieren einer Schleuse vom Steuermann beachten sollte: Bevor man in die Schleusenkammer rudert, muss man Licht- oder Lautsignale respektieren. In der Schleusenkammer sind Wirbel vom raus und rein strömenden Wasser, die beachtet werden sollten. Deshalb die Boote nicht direkt vor den Schleusentoren anbringen. Wenn sich der Wasserstand in der Schleuse ändert, darf das Boot nicht festgebunden sein. Stattdessen hält man das Boot mit Bootshaken fest. Evtl. kann man extra Fangleinen benutzen, die von Helfern an Land festgehalten werden.

Die Helfer ziehen oder lassen die Fangleinen langsam los, abhängig davon ob die Schleuse gefüllt oder geleert wird.

Eine gute Idee ist es ein Bodenbretter oder ein Paddel mit zunehmen, da selten Platz für die Riemen ist.

In den tiefen/hohen Sportboot Schleusen muss man darauf achten weit genug in die Schleuse zu fahren (es gibt eine Markierung). Auf halber Höhe ist eine Betonkante, beim runter schleusen kentert das Boot, wenn es mit nur wenigen cm auf der Kante aufliegt. Dabei ist das Risiko groß, dass auch das Steuer beschädigt wird.

5.7

Offene See

Generell

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

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

Normaler Landgang

Leicht schräge Strände:

- Die ersten Beiden 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
- Es ist von Vorteil, wenn die Person die das Boot hält, an der Innenseite 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

Steiler Strand:

- Die erste Person steigt aus, hält das Boot fest und zieht es an Land. Die Zweite bleibt in der Mitte des Bootes sitzen um es auszubalancieren.
- Dann steigen alle anderen aus, sie können evtl. an dem mittleren entlang gehen und vorne aussteigen, wo es nicht so tief ist
- Das Beste wäre es, wenn derjenige, der das Boot festhält, am Zweier oder Steuermannsplatz steht, da man das Boot von hier am besten kontrollieren kann.

Platzierung und Unterstützung:

- Lege die Riemen so hin, dass kein Sand auf das Riemenleder kommt.
- Bevor das Boot hoch getragen wird, muss darauf geachtet werden, dass die Leute richtig verteilt sind, also die meisten am Heck beim Steuermannsitz, 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: Erwähne dich daran wie die Boote in der Bootshalle gestützt werden.
- Lege Fender unter das Boot damit es nicht umkippt
- Benutze **niemals** eine Rettungsweste zum unterstützen

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.
-

Tipp:
Mit Bootsrollen kann das Boot sofort an Land gezogen werden

Instand setzen des Bootes

- Ist man mehrere Tage unterwegs und die Tagestour ist zuende, ist es wichtig das Boot

wieder in Stand zu setzen. Das bedeutet Müll aufräumen, den

Sand von den Bodenbrettern spülen, die Rettungswesten trocknen und wieder verstauen und an dem Boot nach eventuellen Schäden Ausschau halten.

Landgang in schwerer See

An Landgehen bei Brandung bringt ein hohes Risiko für das Material. Deshalb sollte das an Landgehen in so einer Situation so gut wie möglich verhindert werden. Denke daran, dass die Wellen das Boot einholen, sobald man es anhält, und man riskiert das die Wellen übers Heck ins Boot spülen, rein in die Seitenkammern. 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 soweit möglich hochheben, damit verhindert wird, dass die Wellen übers Heck spülen, sobald das Boot anhält
- Das Boot wird so weit angehoben, bis die Wellen es nicht mehr überspülen können, dann wird es wie sonst auch ausgepackt. Ist das Boot weit genug an Land können die Bodenschrauben gelöst werden
- Ist es nicht möglich das Boot zu leeren bevor es überspült wird, wird das Boot wie gewohnt ausgepackt, beachte das die Wellen nicht in die Kammern spülen
- Es gibt so viele verschiedene Möglichkeiten das Boot an Land zu ziehen. Aber sie können sehr schwer 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 wieder Ablegen durchgeführt

- Das Boot wird wieder ins Wasser getragen, mit dem Bug in den Wellen, bis zu einer passenden Wassertiefe. Das Steuer ist noch nicht montiert
- Das Boot wird beim wieder einpacken und abfahrbereit machen 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 Ruderer Platz, während der Steuerer das Boot fest hält
- Der Steuerer schiebt das Boot raus und springt aufs Boot
- Es wird aus der Brandung gerudert. Wenn man so weit gefahren ist, dass keine Gefahr mehr besteht in die Brandung zurück zu strömen, wird das Wasser raus geschöpft und die Ruderer ziehen sich trockene Kleidung an (in der Zwischenzeit kann der Steuerer das Steuer montieren, wenn dies nicht schon vorher passiert ist)

Der Gebrauch von Bootsrollen

Bei der Nutzung von Bootsrollen müssen die Ruderer 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 aufgepusteten Zustand. Mit folgender Methode kann man das Boot sofort an Land bringen.

- Die Bootsrollen (es sollten mindestens 2 sein 3 sind am besten) werden schon auf dem Wasser aufgepustet 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 dem Bug wieder an

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 können mit dieser Methode ihre Boote Rücken schonend an Land bringen.

Die Bootsrollen müssen eine mindest Tragkraft von 250 Kg pro Rolle haben. Es gibt auch welche mit 500 Kg und mehr. Die stärkeren Rollen können das an Land gehen 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 ein Mitglied der Mannschaft sich verletzt.

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 werden aufgepustet 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 winkelrecht zur Küste passieren.
- Einer sichert das Boot während zwei andere es beladen
- Wenn alles gepackt und die Riemen im Boot sind, dann 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 geholt und sie werden wieder zusammengerollt und verstaut. Ist hierfür keine Zeit, aufgrund der Brandung, müssen sie so wie sie sind ins Boot beim Steuerermannssitz geschmissen werden. Hauptsache sie sind den Ruderern nicht im Weg.
- Dann geht es darum schnell ins Boot zu springen, die Riemen zu greifen, Geschwindigkeit zu bekommen und das Boot über den Wellen zu halten. Inzwischen springt der letzte beim Steuerermannssitz rauf 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 gefahren ist

Ankern

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

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

Das Boot darf nicht ohne Aufsicht hinterlassen werden, da Wellen durch Schiffe oder einen Plötzlichen Wind die Verankerung lösen könnten.



Der Einer halt die Ausschau

Wind, Wetter und Wellen

6.1 Ziel

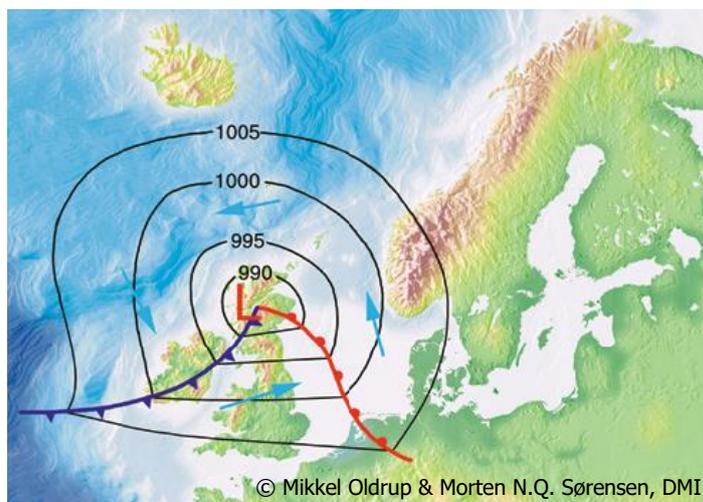
Grundlegendes Wissen über Wind und Wetter und die Zeichen der Veränderungen in der Natur, auf die man aufmerksam sein sollte, zu vermitteln. Zu verstehen, wie Wettermeldungen zu deuten sind und was Wind und Wetter für die Mannschaft und die Tour, auf der sie sich befindet oder auf die sie sich vorbereitet, bedeuten.

6.2 Einleitung

Das Wetter hat großen Einfluss darauf, wie eine Wanderfahrt verlaufen wird. Daher ist es eminent wichtig, sich klar zu machen, wie das Wetter ist, ehe man die Tour beginnt und somit einzuschätzen, ob es zu verantworten ist, sie zu beginnen. Man muss sich auch einen Überblick verschaffen, wie sich das Wetter im Zeitraum der Tour entwickeln wird.

6.3 Wettermeldungen - Frontsysteme

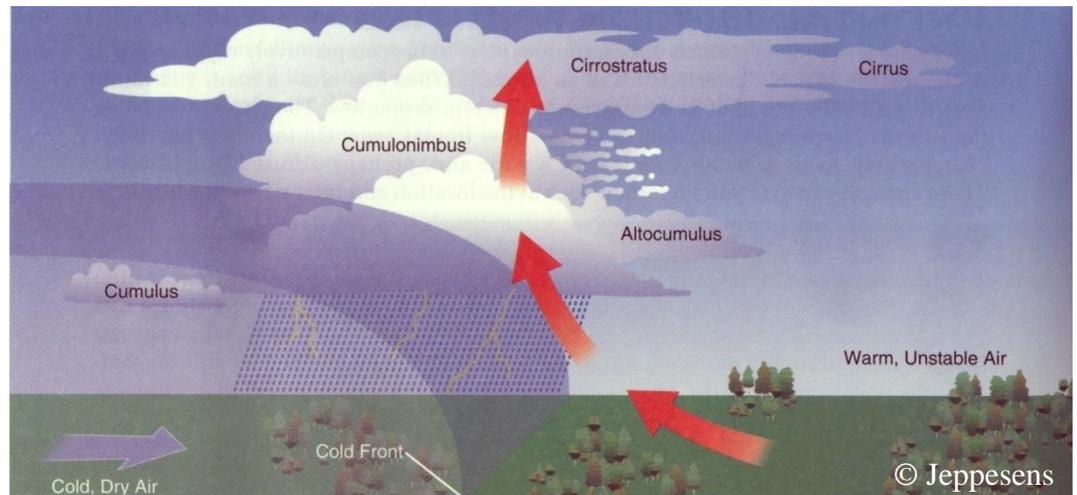
Wenn man eine Wettervorhersage sieht oder hört, werden oft Kalt- oder Warmfronten erwähnt. Die Signaturen sind hier auf der Wetterkarte zu sehen.



Die blaue Linie ist die Kaltfront, die Rote die Warmfront. Die Schwarzen sind die Isobaren

6.4 Kaltfront

Das Interessanteste für Ruderer ist, wenn eine Kaltfront das Gebiet in dem er sich befindet, durchzieht. Es bedeutet, 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:



Vor der Front:

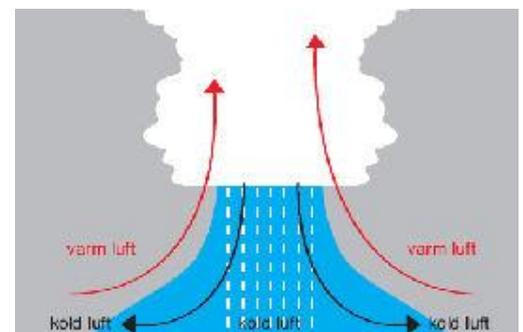
Barometer fällt. Linksdrehender, zunehmender Wind, Wolken türmen sich schnell, es beginnt zu regnen, eventuell Gewitter.

Unter der Front:

Das Barometer steigt plötzlich und der Wind dreht nach rechts. Gewaltige Windböen in Sturmstärke. Kräftiger Regen hört langsam auf und es könnte aufklaren.

Hinter der Front:

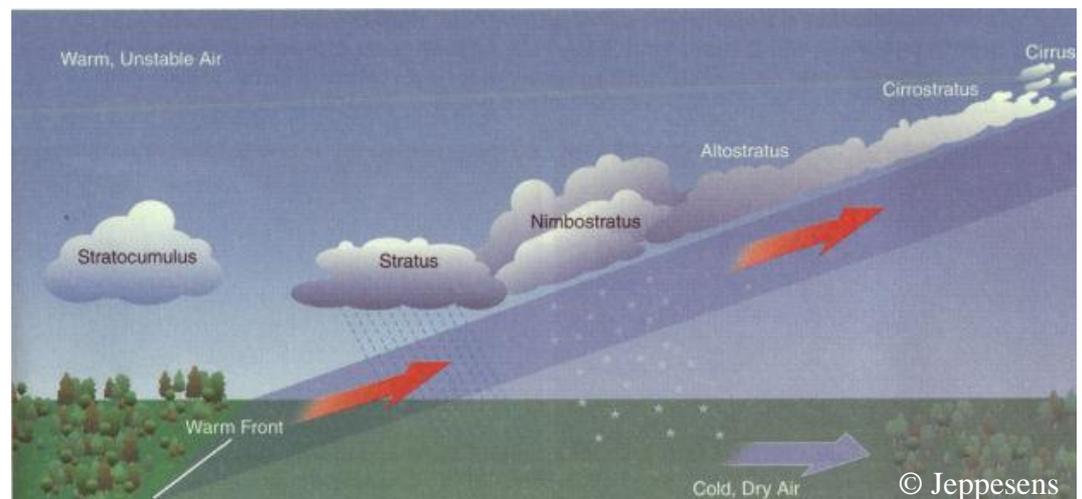
Steigendes Barometer, Wind ist immer noch stark, jedoch abflauend. Es wird wolkenlos aber kühl und kleine Wolken können vorkommen.



Wenn eine Regenwolke(Cumulo-Nimbus) 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 fernhalten, gerne die Nähe von Land suchen, noch besser an Land gehen.

6.5 Warmfront

Bei der Passage einer Warmfront verhält sich die Wetterveränderung friedlicher, aber doch mit kräftigen Niederschlägen nachfolgend von Temperaturanstieg. Langsam abnehmende Niederschlagsmenge und die Wolken werden dünner. Im Sommer verteilen sich die Wolken und verschwinden oft ganz. Ein schematischer Durchgang einer Warmfrontpassage wird hier in der Darstellung gezeigt (Die Front zieht von links nach rechts durch). Der Wetterverlauf ist folgendermaßen:



Vor der Front:

Das Barometer fällt, Wind verstärkt sich und wird linksdrehend. Federwolken verdichten sich und werden dicker und dunkler, und ein paar Stunden, ehe die Front durchzieht, fängt es zu regnen an.

Unter der Front:

Das Barometer stabilisiert sich, der Wind dreht nach rechts und nimmt ab. Der Regen hört auf und wird von Dunst oder Nieselregen abgelöst.

Hinter der Front:

Stabile, mäßige bis auffrischende Winde. Die Wolkendecke dünnt aus und das Wetter wird wärmer und feuchter.

6.6 Wolken



Stratus

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.

Cirrus

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.

Cumulus

Kleine Schönwetterwolken, aus denen es nicht regnet.

Oder große Cumuluswolken, die sich zu Cumulonimbus entwickeln. Normalerweise ergeben diese 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). Wichtig für den Ruderer ist die Tatsache, wie kräftig es wehen wird, wenn man unterwegs ist. Es kann keine ganz eindeutige Antwort geben, wann es noch verantwortlich ist, eine Tour zu machen, da es immer auch Ermessenssache ist. Ein paar Bilder unterstützen vielleicht die Einschätzung:

Die Windstärke wird in Beaufort gemessen und beginnt bei 1 (schwächster) bis 12 (Orkan). Für das Rudern sind aber 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 schwachen Wind. Die Wellen sind klein, kurz und gut zu definieren. Die Wellen haben ein glasartiges Aussehen und brechen nicht. Die Wellen ähneln fast Hühnerdraht. 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 leichter 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 starker Wind. Die Wellen haben recht häufig Schaumkronen und die Höhe der Wellen beträgt ca. einen Meter, wenn der Wind Platz genug hat, sie so hoch zu türmen.



6.8

Wellen

Kein Wind, keine Wellen!



Wellen entstehen durch das Darüberstreichen des Windes über die Wasseroberfläche.



Je größer die Abstände sind und je mehr Zeit der Wind hat, die Wellen zu machen, desto höher werden sie.



Irgendwann hat sich das Wasser so weit aufgetürmt, dass es sich selbst nicht mehr tragen kann und es bricht die Spitze.

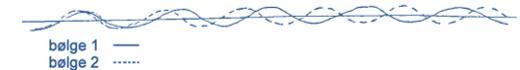
Bewegen sich Wind und Strömung in die gleiche Richtung, werden es lange, runde Wellen.



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

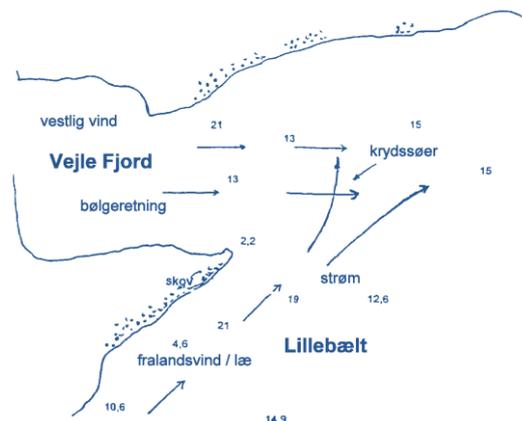


Falls sich zwei Wellen treffen, wird ihre

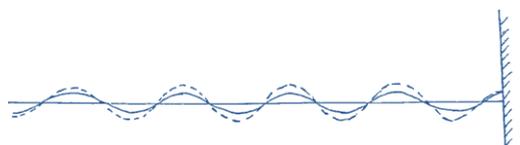


Höhe die Summe der beiden Wellenhöhen sein.

Zwei Beispiele für sich treffende Wellen



Links sehen wir, dass ein Wellentyp von unten, vom Kleinen Belt und ein anderer Wellentyp von der Vejle Förde 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 an Stegen und belebten Häfen. Eine Welle trifft auf eine Mole und wird zurück geworfen. 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 aktuellste Wettervorhersage kurz vor Beginn der Tour zu nehmen.



Tlf. 1853

Hier kannst du hören: Fahrwasservorhersagen, Wetterobservationen, örtliche Wettervorhersagen und Wetter für die kommenden Tage.

Radio

„Große“ Wettervorhersage auf Programm 6(Radio) mit Fahrwasservorhersagen, Warnungen und Observationslisten werden täglich auf Mittelwelle 1062 kHz.gesendet.

Daglig sendeplan for P6	
05:45 Vejmelding	
06:00 Radioavis	
08:30 Krop og bevægelse	
08:45 Vejmelding	
09:00 Radioavis	
11:45 Vejmelding	
12:00 Radioavis	
17:45 Vejmelding	
18:00 Meddelelser til skibsfarten	

Radio und TV

„Kleinere“ Wettermeldungen können in Verbindung mit den Nachrichten im Radio und Fernsehen gehört werden.

Mobil mit Netz

Eine Federgewichtsausgabe der Fahrwasseraussichten mit Wind- und Wellenprognosen kann auch über **mobil.dmi.dk** geholt werden, falls das Mobiltelefon Internetfähig ist.

Wasser und Schiffahrt Amt

Das Wasser und Schiffahrt Amt(Farvandvæsenet) bietet auch SMS zu marktüblichen Preisen an. Hier können kurzfristige Prognosen für Strömungen, Wellen, Wind und Messungen für Strömungen, Wasserstände und – Temperaturen eingeholt werden. Außerdem aktuelle Warnungen und Informationen über aktuelle Schießübungen für den Morgen und dem restlichen Tag.



SMS

Schicke frv eine SMS an **1231** mit **Gewässergebiet** und **Typ**.
(Die Prognosen sind nicht stabil für Smålandsgewässer, Fynen und Limfjord)

Farvandsområde	Abkürzung
Sundet	sun
Smålandsfarvandet	små
Storebælt	sto
Fyn, farvandet syd for	fyn
Lillebælt	lil
Kattegat	kat
Limfjorden	lim
Skagerak	ska
Nordsøen	nor
Østersøen	øst

Type	Abkürzung
Prognoser	p
Farvandsefterretninger	a
Målinger	m

Eksempel:

Farvandsefterretninger, Sundet

Send frv sun a til 1231

6.9

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.



[Veirkort](#)



[Nedbørradar](#)



[Satellitbilleder](#)

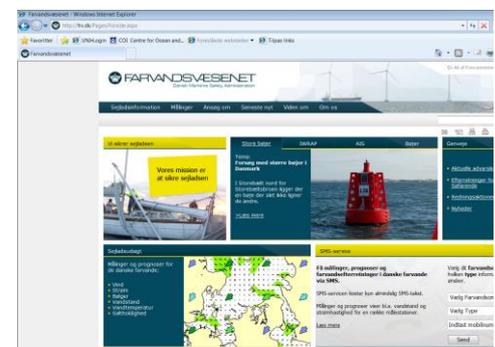
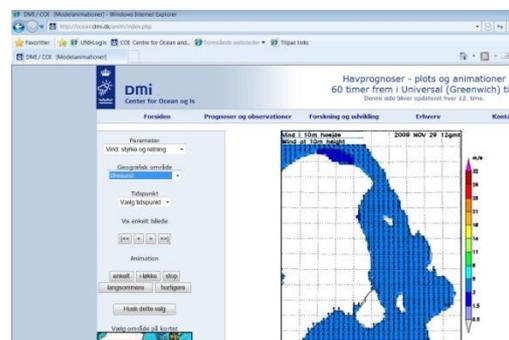
DMI

DMI (Dänische Meteorologische Institut) hat eine Homepage mit einer Unzahl von guten Infos über Wetter und See. Man findet sie auf den Adressen www.dmi.dk eller på ocean.dmi.dk.

Wasser und
Schiffahrts Amt

Eine dritte gute Seite ist FCOO

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



Ausschnitte aus den Homepages
www.dmi.dk, www.fcoo.dk og ocean.dmi.dk



Klik på kortet eller nedenfor for at få farvandsudsigst og prognoser for vind, bølger, dønninger, strøm, vandtemperatur og saltholdighed.



Ausländische Wettervorhersagen

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.

Seesicherheit

7.1 Zielsetzung

Die Zielsetzung in diesem Kapitel ist es den Kursteilnehmern Wissen über die Verhältnisse zu vermitteln, welche Einfluss auf das sichere bewegen auf dem Wasser haben können.

7.2 Einleitung

Es ist kaum zu vermeiden dass es ab und zu, zu Unglücken und Unfällen in Verbindung mit dem Rudersport kommt. Aber in den man in bedrohlichen Situationen die Ruhe behält und schnell reagiert, und in dem man sich gründlich vorbereitet hat, kann man viele Unglücke in Verbindung mit dem Rudersport vermeiden. Der Sicherheitsrat für Wassersport "Søsportens Sikkerhedsråd" hat einige Broschüren über das sichere bewegen auf See herausgegeben.

Im Deutschland gibt das Bundesministerium für Verkehr die Broschüre "Sicherheit auf dem Wasser" mit wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler kostenlos heraus. Bestellung per E-Mail : buengerinfo@bmvbs.bund.de oder über Internet http://www.bmvbs.de/DE/Service/Publikationen/publikationen_node.html

7.3 Alarmierung

In den dänischen Gewässern ist es "Søværnets Operative Kommando (SOK)" welche Such- und Rettungsaktionen leitet und durchführt. Wenn es zum Unglück gekommen ist, muss SOK über den allgemeinen Notruf Tlf. 112 alarmiert werden. Ausser den Normalen Informationen muss man beim Notruf daran denken zuerwähnen das es sich um einen Unfall auf See handelt "søulykke".

Und bitte dran denken, man ruft niemals zum Spaß an. Es ist eine sehr teure Prozedur die SOK bei einer

ALARMIERUNG:
112 wählen,
"søulykke" melden

Kontakt mit SOK.
Tlf: 89 43 30 99
Fax:89 43 32 30

Unfall auf See:
(Tag und Nacht)
Telefon: 89 43 30 99
Fragen sie nach dem
Wachhabenden im
Operationsraum

E-mail: jrcc@sok.dk

Alarmierung in Gang setzt. Bei Missbrauch und grober Fahrlässigkeit kann der Alarmierende an den Kosten der Rettungsaktion beteiligt werden. Darüber hinaus kann eine Falsche Alarmierung Menschenleben in Gefahr bringen, ganz abgesehen von der Verschwendung enormen Ressourcen.

Wenn sie einen Notruf an 112 über das Handy absetzen ist es wichtig zu wissen wo man sich befindet, darum sollte man sich immer orientiert halten wie die aktuelle Position ist.

7.4 Vorbeugen eines Unfalls

Was kann man tun um Unfälle auf See zu verhindern? Auf Wanderfahrten fordert DFfR's Regeln, dass alle Ruderer mindestens 300 Meter schwimmen können, und die Rettungsweste im Wasser anziehen können, außerdem wird noch

gefordert das man zwischen 2 Riemen schwimmen kann.

Es ist aber genauso wichtig dass die Boote, Rettungswesten und alle anderen Ausrüstungsgegenstände i einem guten Zustand sind, dass die Mann-

schaft und der Steuermann sich vernünftig verhalten und ihren Kopf gebrauchen, nicht übermütig werden, und sich mit den lokalen Gegebenheiten vertraut machen. Desweiteren sollte man sich über seine eigenen Physischen- wie Psychischen grenzen, so wie die der Mannschaft, bewusst sein. Man muss die Wetterlage korrekt erkennen können, auf besondere lokale Verhältnisse, wie zum Beispiel Strömungen, die Wassertemperatur, und Wellen achten, und dabei immer die Orientierung behalten, so dass man immer weiß wo man sich befindet.

Die meisten Unfälle in Verbindung mit dem Rudersport passieren auf Eintages Wanderfahrten und meistens im Heimatfahrwasser. Es ist als ob viele denken hier ist man Zuhause und benehmen

sich wie sie wollen, doch das ist falsch gedacht.

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

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

7.5

Wenn eine Notsituation eintritt

Es wurde häufig diskutiert ob man in einer Notsituation, wie zum Beispiel wenn das Boot vollgelaufen ist, einer Kenterung oder einer Kollision mit einem anderem Boot, beim Boot bleiben sollte oder versuchen sollte an Land zu schwimmen. Die meisten Vorteile hat man wenn man bei seinem eigenen Boot bleibt, wie zum Beispiel:

- Es ist leichter das Boot mit Mannschaft zu finden, als jeden für sich.
- Das Ruderboot kann als Rettungsinsel verwendet werden
- Kann man das wenden, und sind die Wellen nicht zu hoch, kann man das 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 von SOK 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 zusammen bleibt und dass alle eine Rettungsweste anhaben. 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, dieses muss nicht unbedingt, abhängig von Wind und Strömung, das naheste Ufer sein. Darum ist es so wichtig das der Steuermann immer weiß wo man sich befindet,

wie weit es zum Ufer ist und ob Wetteränderungen vorhergesagt sind. Leider sind schon mehrere Ruder bei dem Versuch an Land zu schwimmen umge-

kommen, 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 ist höher wenn man am Boot bleibt. Aber es ist eine schwierige Entscheidung die vom Steuermann getroffen werden muss.

7.6

Unglücksstatistik

Die Statistik auf dieser Seite spricht für sich selber. Die Zahlen stammen aus dem Archiv des DFfR, und zeigen alle Unfälle und Umgekommenen in der Geschichte des dänischen Ruderverbandes:

Jahreszeit:	Anzahl Unfälle	Anzahl Umgekommenen
Märts-April	2	6
Mai	6	18
Juni	5	13
Juli	2	7
August	4	7
September	3	7
Gesamt	22	58

Von den 22 Unfällen passierten 20 in Situation 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 Checklisten

Die folgenden Listen können als auf der einen Seite als kurze Zusammenfassung dieses Kapitels verwendet werden, und auf der anderen Seite als Beispiel was man in verschiedenen Notsituationen machen kann.

Sicherheitsausrüstung des Boot:

- Schott (Bug und Achter)
- Dæk (Bug und Achter)
- Fangleinen (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 im Seitenraum

Die Riemen:

Riemen aus Fiebermaterialien muss ganz und 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
 - Wellen
 - Strömungen
 - Regen
 - Donner und Blitz
 - Nebel

Im Falle von einem Wasser Einbruch:

1. Die Ruhe bewahren
2. Die Rettungswesten anziehen
3. Das Wasser aus dem Boot holen, die Mannschaft in das Boot sobald es genügend auftrieb hat.
4. Das Boot in die Wellen halten
5. So schnell wie möglich Richtung Land Rudern.
6. Herausfinden was an Ausrüstung fehlt.
7. Die Behörden informieren.

Im Falle einer Kenterung:

1. Die Mannschaft zusammen halten, 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 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 Gegenstand unter Wasser:

1. Die Mannschaft ins Wasser
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 Schiff weg treten.
2. Schreck nach unten tauchen (versuchen die Schraube zu vermeiden).
3. Die Ruhe bewahren
4. Wrackteile finden und diese als Schwimmhilfe verwenden.
5. Zusammen bleiben und auf Hilfe warten.

7.8

Kenterung Übungen

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

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 der Pütz bleiben natürlich an Bord. Diese Maßnahme ist um spätere Fehlalarme zu vermeiden wenn ein Ausrüstungsgegenstand an Land gespült wird.

Alle Teilnehmer 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 das 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.¹



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 Steuermann einen Überblick und sorgt dafür dass alle eine Rettungsweste anbekommen. Es kann vorkommen dass eine Weste unter dem Boot liegt. Sollte eine Weste fehlen, ist es der Steuermann der ohne auskommen muss.



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

¹ Die Bilder Stammen aus dem Video "Kæntningsøvelse i Skovshoved Roklub 2001".



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 Bot zu wenden an dem er am Kiel zieht.



Bild 7.4b Auf das Kommando vom Steuermann versuchen die beiden an Bug und Heck das Boot aus dem Wasser zu heben, während der dritte das Bot wenden. In der Praxis werden die Beiden ins Wasser gedrückt, aber mit kräftiger Beinarbeit und den Auftrieb der Rettungswesten wird das Boot leicht angeho-

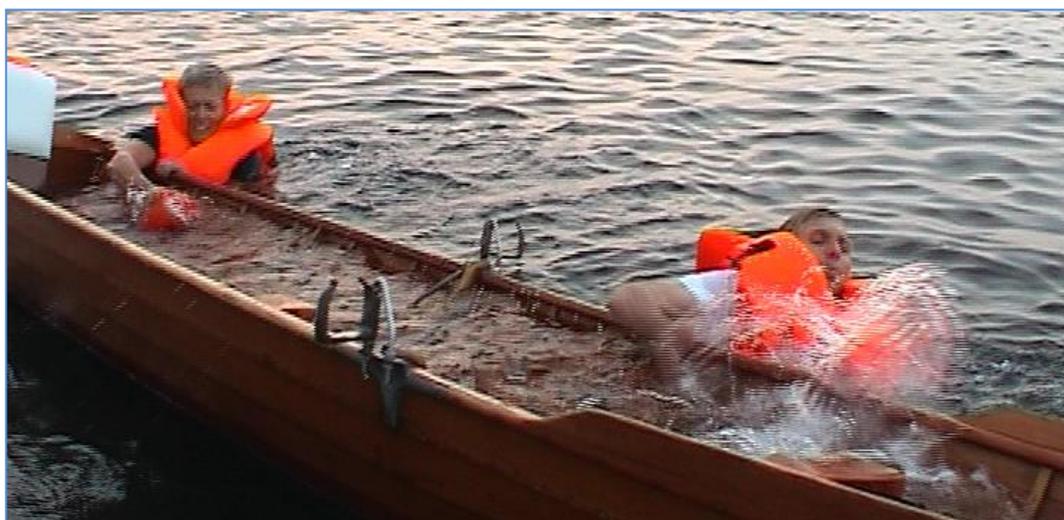


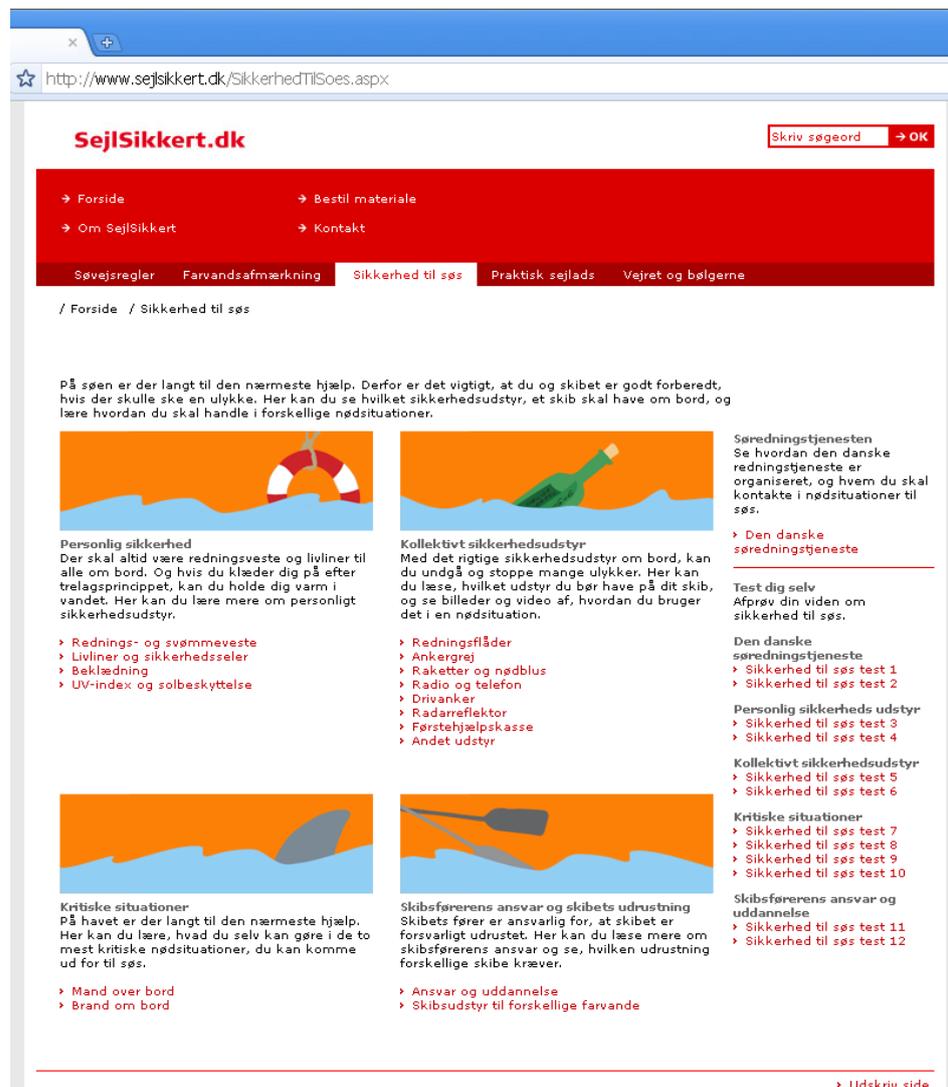
Bild 7.5 Das Boot wird mit allen vorhandenen Mitteln von Wasser gelehrt. Sollten es Wellen geben wird die Bordwand die in Richtung der Wellen ist höher gehalten.



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.

7.9 Seesicherheit im Internet

Trygfondens Homepage [sejsikkert](http://www.sejsikkert.dk) hat jede Menge Informationen über Seesicherheit. Einfach mal auf die Seite gehen, die verschiedenen Themen durch lesen und sein Wissen mit den 12 Test erproben.



Sejsikkert.dk Skriv søgeord → OK

→ Forside → Bestil materiale
→ Om Sejsikkert → Kontakt

Søvejsregler Farvandsafmærkning **Sikkerhed til søs** Praktisk sejlads Vejret og bølgerne

/ Forside / Sikkerhed til søs

På søen er der langt til den nærmeste hjælp. Derfor er det vigtigt, at du og skibet er godt forberedt, hvis der skulle ske en ulykke. Her kan du se hvilket sikkerhedsudstyr, et skib skal have om bord, og lære hvordan du skal handle i forskellige nødsituationer.



Personlig sikkerhed
Der skal altid være redningsveste og livliner til alle om bord. Og hvis du klæder dig på efter trelagsprincippet, kan du holde dig varm i vandet. Her kan du lære mere om personligt sikkerhedsudstyr.

- Rednings- og svømmeveste
- Livliner og sikkerhedsseler
- Beklædning
- UV-index og solbeskyttelse



Kollektivt sikkerhedsudstyr
Med det rigtige sikkerhedsudstyr om bord, kan du undgå og stoppe mange ulykker. Her kan du læse, hvilket udstyr du bør have på dit skib, og se billeder og video af, hvordan du bruger det i en nødsituation.

- Redningsflåder
- Ankergrøj
- Raketter og nødblus
- Radio og telefon
- Drivanker
- Radarreflektor
- Førstehjælpskasse
- Andet udstyr

Søredningstjenesten
Se hvordan den danske redningstjeneste er organiseret, og hvem du skal kontakte i nødsituationer til søs.

→ Den danske søredningstjeneste

Test dig selv
Afprøv din viden om sikkerhed til søs.

Den danske søredningstjeneste
→ Sikkerhed til søs test 1
→ Sikkerhed til søs test 2

Personlig sikkerhedsudstyr
→ Sikkerhed til søs test 3
→ Sikkerhed til søs test 4

Kollektivt sikkerhedsudstyr
→ Sikkerhed til søs test 5
→ Sikkerhed til søs test 6

Kritiske situationer
→ Sikkerhed til søs test 7
→ Sikkerhed til søs test 8
→ Sikkerhed til søs test 9
→ Sikkerhed til søs test 10

Skibsførerens ansvar og uddannelse
→ Sikkerhed til søs test 11
→ Sikkerhed til søs test 12



Kritiske situationer
På havet er der langt til den nærmeste hjælp. Her kan du lære, hvad du selv kan gøre i de to mest kritiske nødsituationer, du kan komme ud for til søs.

- Mand over bord
- Brand om bord



Skibsførerens ansvar og skibets udrustning
Skibets fører er ansvarlig for, at skibet er forsvarligt udrustet. Her kan du læse mere om skibsførerens ansvar og se, hvilken udrustning forskellige skibe kræver.

- Ansvar og uddannelse
- Skibsudstyr til forskellige farvande

→ Udskriv side

Schadens Vorbeugung und Erste Hilfe

8.1 Zielsetzung

Ein Grundlegendes Wissen in der elementaren Erste Hilfe, die als notwendig für Ruderer erachtet werden.

8.2 Einleitung

Ruderer und vielleicht speziell Wanderruderer, werden auf einen Ausflug, vielen Ereignissen Ausgesetzt, 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.

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 könne selbst etwas unternehmen um Schäden zu vermeiden und Unfälle zu umgehen, indem sie sich schon zu Hause gut vorbereiten.

Physisches Training

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

- Trainiere langsam 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).

Schwimmprüfung

Lege eine Schwimmprüfung ab, am besten DLRG Silber, da werden auch Basics des Rettungsschwimmens geprüft. Eine jährliche Wiederholung ist zu empfehlen. Schwimmen ist ein gutes physisches Training.

Kenterungsübung

Übe das kentern und übe gleichzeitig zwischen zwei Paddeln zu schwimmen, übe außerdem wie man eine Rettungsweste im Wasser anzieht.

Erste Hilfskursus

Es ist eine gute Sache an einem Erste Hilfe Kurs teilzunehmen. Dies sollte ein autorisierter Erste Hilfe Kurs sein. Vielleicht kannst du einen Kurs über deine Arbeit genehmigt bekommen.
Du mit deinem Wissen andere Bereichern und von Anderen durch ihr Wissen bereichert werden.

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

8.4 ÜBERLEGUNGEN BEVOR MAN AUF TOUR GEHT

Kleidung

Kleidung für alle Wetterlagen mitnehmen. Die Kleidung sollte so sein, dass sie aus mehreren Schichten besteht (das 3-lagen-Prinzip):

- Die untere Schicht sollte ein schweißtransportierendes Hygieneteil sein (Unterwäsche)
- In der Mitte eine termische Schicht (wärmeisolierend und ventilierend)
- Außen eine Wasser und Windschützende Schicht.

Die Haut kann dadurch atmen, die Kleidung sollte bequem sein und nicht zu eng anliegen.

Die Kleidung schützt vor Wind, Wetter, Wasser, Kälte und Sonne und ist trotzdem angenehm zu tragen.

„Wasser“-Schuhe

Schuhe fürs Wasser, so dass die Füße vor spitzen Gegenständen beim aus dem Boot steigen geschützt sind.

Sonnenschutz

Auf dem Wasser brennt die Sonne extra stark und der Wind kühlt den Körper aus, ohne dass man es bemerkt. Deshalb nehme folgende Sachen mit und benutze sie (auch wenn der Himmel nicht Wolkenlos ist):

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

Krankheiten

Mannschaftskennnisse: über eventuelle Krankheiten/Leiden z.B. Diabetes, Asthma, Allergien etc. sind wichtig, so dass 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/Sonnenstich

Symptome: Kopfschmerzen, Benommenheit, Verwirrtheit, roter Kopf, Übelkeit, plötzliche 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

Verbrennung

Mit kaltem Wasser abspülen (12° – 15° C)

- entferne **lose** Kleidung über der Verbrennung



Abschnitt 8

- mindestens eine halbe Stunde mit Wasser kühlen oder bis der Schmerz vorbei ist.
- Bei schlimmerem als Schrammen zum Arzt gehen
- erhöhtes Schock-Risiko

Kälte

Kälte: hier wird auf die Broschüre "*Sicherheit aus dem Wasser*" verwiesen.
Es ist selten angenehm sich über einen längeren Zeitraum in dänischen Gewässern aufzuhalten
(Durchschnittstemperaturen im Mai ca. 9,5°C, 17,5° im August und ca. 11,5°C im Oktober)

Solltest du ins Wasser fallen, dann schwimme / bewege dich erst, wenn du deine Atmung unter Kontrolle hast, das Risiko zu ertrinken ist dann kleiner.

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 kaltes zu Trinken geben darf (z.B. Kakao).
- 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 raus kommt 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 mit Vorteil getappt werden– frag die Rennruderer des Klubs

Wundbehandlung

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
- 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

Verstauchungen

Bei Verstauchungen das RICE Prinzip:

- **Rest:** Ruhe und Entlastung
- **ICE:** Eis/ kaltes Wasser, abkühlen, Schwellung begrenzen
Merke: kein Eis direkt auf die Haut
- **Kompression:** Kompression. Elastischer Verband
- **Elevation:** halte die Verletzung über Herz höhe

Bei Verdacht auf einen Bruch, suche ärztliche Hilfe

Insektenstich

Mücken, Bienen und Wespen:

- meist ungefährlich
- entferne den Stachel
- benutze ein Stück Zucker um das Gift raus zu saugen
- kühlen
- reibe den Stich mit lokal betäubender Creme ein
- 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.



Humlebi



Honningbi



Myg



Stor Gedeham



Alm. Gedeham



Klæg

Quallen

Quallen haben lange Fangarme mit Nesseln

- rasiere die Fäden mit Rasierschaum und klinge ab oder mit einem stumpfen Messer
- den Saft von frischen Zwiebeln drauf reiben
- Werden ansonsten wie Bienenstiche behandelt



Alm. rød brandmand

Kreuzotter

Kreuzotter sind normalerweise nur für Allergiker gefährlich

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



Hugorm

Petermännchen

Kreuzotter der Meere“

- normalerweise an der Ostküste Nordjytland anzutreffen und bei Anholt und Läsö. 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!)



Fjæsing

8.6

Erste Hilfe

Im Falle eines Notfalls, z.B. Herzinfarkts u.ä. ist es wichtig, die 4 Hauptpunkte der Ersten Hilfe zu kennen (je mehr man übt desto besser sitzen sie)

1. Stoppe den Notfall
2. wende lebensrettende Erste Hilfe an
3. Notruf: 112 (eins-eins-zwei)
 - wie viele sind zu Schaden gekommen?
 - wo ist es passiert?
 - was ist passiert?
 - von wo wird angerufen? (Telefonnr.)
4. gebe weitere Erste Hilfe

Vor allem:

Ruhe bewahren

Erstehilfekasten

Kenne den Inhalt des Koffers

- Fülle den Koffer nach Gebrauch immer wieder auf
- Behalte den Koffer unterwegs immer in Reichweite
- Sorge dafür das der Koffer Wasserdicht ist
- Wähle einen Koffer mit passender Auswahl. Setze dich mit dem Inhalt des Koffers auseinander.
- Bewahre evtl. das am ehesten gebrauchte dicht bei dir auf

Denke daran den Koffer Nachzufüllen

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



Ruderapotheke

Zusatz Equipment für den Erste Hilfe Koffer:

- Schmerzstillende und Fiebersenkende Medizin (einige sind gegen Acetylsalicylsäure 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 betäubt
- Seife, neutral und unparfümiert zur Wundreinigung
- flüssiges Pflaster, Wird aufgesprayt, Vorsicht mit Druckpflaster in der Sonne!
- Blasenpflaster in verschiedenen Größen. Teuer – aber gut!
- Handcreme
- Lokalbetäubende Creme

Umweltschutz und Lagerkultur

9.1 Zielsetzung

Den Kursteilnehmern ein Verständnis für die Natur zu vermitteln, in der wir und Andere sich aufhalten.

9.2 Einleitung

In Dänemark sichern einige Naturschutzgesetze, Wasserlaufgesetze und Veröffentlichungen in einem gewissen Umfang unseren Zutritt in die Natur.

Außerdem wurden auf dem Meer viele neue Schutzgebiete gegründet. Diese sollen der Tierwelt im und auf dem Was-

ser, Ruhe und einen besseren Schutz gewährleisten. Ausser von diesen gesetzlichen Bestimmungen, hängen unsere Möglichkeiten die Natur zu benutzen von dem guten Willen der Grundbesitzer ab.

9.3 Naturschutzgesetz

Naturschutzgesetz

§ 1. Das Gesetz soll dazu beitragen die Umwelt und Natur im Land zu schützen, so dass eine gesellschaftliche Entwicklung, mit Respekt vor den menschlichen Lebensumständen und dem Erhalten der Tier- und Pflanzenwelt stattfinden kann.

Stk. 2. Gesetz sagt hauptsächlich

- 1) die Natur mit ihren wilden Tieren und Pflanzen, inklusive deren Lebensräumen und deren landschaftlichen, kulturhistorischen, naturwissenschaftlichen und unterrichtsspezifischen Werten
- 2) Verbesserung, Wiederherstellung oder Anlegung von Gebieten, die für wilde Tiere und Pflanzen und für naturwissenschaftliche und kulturgeschichtliche Interessen von Bedeutung sind und
- 3) Der Bevölkerung die Erlaubnis erteilen sich in der Natur zu bewegen und aufzuhalten, wie auch die Möglichkeiten Aktivitäten an der frischen Luft zu optimieren

Stk. 3. Bei der Administration des Gesetzes muss auf die Bedeutung eines Gebietes auf Grund seiner Lage für die Allgemeinheit Wert gelegt werden.

Quelle: LBK nr 933 af 24/09/2009 Gældende

Link: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127104&exp=1>

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

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 die 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 Ruderer gilt es auch außerhalb der Schutzgebiete Rücksicht zu nehmen

verhindere Schifffahrt in der Nähe von Inseln mit Vogelkolonien und

gehe von April bis Juli nicht an unbewohnten Inseln an Land.

Veröffentlichung von Naturschutzgesetzen Kap. 4 (Zusammenfassung)

§22 Strände und andere Küstengebiete, zwischen der Flachwasserlinie und der zusammenhängenden Landvegetation, ist für den Fußmarsch und kurzes Baden freigegeben, es ist auch erlaubt Ruderbote am Strand liegen zu haben. Diese Zutritts Regeln gelten jedoch nicht für Militärische Bereiche, Hafenanlagen, Gebiete die vor 1916 als Garten angelegt wurden und für Grundstücke von Erwerbsunternehmen. Auf Privatstränden darf in einem Umkreis von 50m zum Wohngebäude nicht gebadet werden.

§23 Wälder sind für den Fußweg freigegeben. In Privatwäldern darf nur auf angelegten Wegen und Straßen gegangen werden. Der Zutritt ist von Morgens um 7:00 bis Sonnenuntergang erlaubt und Aufenthalt darf nicht dichter als 150m vom Wohn- oder Betriebsgebäude stattfinden.

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

§24 Auch abgewirtschaftetes Land ist für den Fußweg freigegeben. Besitzer dürfen aber den Zutritt im Falle von Jagd oder intensiver Feldarbeit verbieten. Es gelten die gleichen Zutrittsbedingungen wie für Privatwälder, jedoch nicht wenn ein Gebiet eingezäunt ist oder das Gebiet an einem See / Wasserlauf angrenzt, welche nach dem Wasserschutzgesetz brach liegen.

§25 Naturschutzgebiete in den Dünen sind für Fußgänger zu gängig und kurzer Aufenthalt ist erlaubt wenn der Zutritt generell erlaubt ist. Aufenthalt ist nicht erlaubt in einem Umkreis von 50m um Gebäude.

§26 Wege und Pfade sind freigegeben. Der Besitzer kann den Zugang jedoch verbieten wenn es den betrieblichen nutzen des Eigentums, den Privaten Frieden stört oder wenn Tiere oder Pflanzen geschützt werden sollen

§28 kein Abfall in der Natur

§29 Der Umweltminister kann Regeln für Schifffahrt und Betrieb auf See festlegen. (Ang. Vogelschutzhabitate u. a.)

Quelle: LBK nr 933 af 24/09/2009 (Gældende)

Link: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127104>

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 wo die Reservate sind und wann der Zutritt verboten ist.

9.4

Vorschriften über Jagt- 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 ausgelegten Schutzgebiete sind Nassgebiete. Die neuen Schutzgebiete für Wasservögel sind Erweiterungen von bereits bestehenden Netzwerken aus Vogelschutzgebieten in der dänischen Landschaft.

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

Wenn man rudert ist es wichtig, dass man Rücksicht auf die Vögel auf dem Wasser nimmt. Vögel sind da wo es Ruhe, Windschatten und Nahrung gibt. Ihre Erscheinung ist generell mit der Nahrungssuche, oder mit der Vorbereitung auf längere Flugstrecken beschäftigt sind begründet. Im August kann man

oft große Schwärme von Schwänen auf den dänischen Gewässern beobachten, besonders in Flachwassergebieten. In diesem Zeitraum wechseln die Schwäne ihre Schwungfedern und können deshalb fliegen.

Rudere deshalb niemals auf einen Schwarm von Schwänen zu

9.5

Vorschriften auf Wasserstraßen

Bekanntmachung

§ 4. - Wasserläufe die mehrere Uferbesitzer haben und die keinem besonderem Eigentumsrecht unterliegen, sind für die Allgemeinheit und für Schifffahrt zugänglich, die klein und nichtmotorisiert ist. Das recht darf nicht auf Kosten des Wasserlaufes, oder der Fischerei und Jagd benutzt werden

1. Jemand der Rechtsschaffend so einen Schifffahrtweg sperrt muss einen anderen Weg über sein Grundstück angeben
2. Die Wasserstraßenbehörden können das Schifffahrtsgesetz begrenzen und in öffentlichen Wasserläufen andere Fahrzeuge zulassen, als jene die in Stck 1 genannt wurden
3. Die Wasserstraßenbehörden können eine Gebühr für die Aufrechterhaltung des Wasserlaufes von größeren oder motorbetriebenen Fahrzeugen auf öffentlichen Wasserläufen.

Kilde: LBK nr. 927 af 24/09/2009 (Gældende)

Link: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127082>

Welche Regeln gelten auf dem Wasser?

Seegebiete:

- Sind für jeden zugänglich

Seen und fließende Gewässer

- wird vom fließende Gewässer-Gesetz geregelt
- gewährt uns Zugang zu Seen und Flüssen
- Einschränkungen: Für Seen und fließende Gewässer gilt das mehrere Grundbesitzer vorhanden sein müssen

Bei Zweifeln kann zuständige Wasseraufsichtsbehörde kontaktiert werden

Die Ämter haben die Verantwortung über die Regulation auf den fließenden Gewässern. In vielen wird es Verbote oder Einschränkungen der Befahrbarkeit geben

An anderen Orten kann man Ruhebestimmungen einhalten müssen, die unsere Möglichkeiten dort zu rudern einschränken oder ausschließen. Dann können Gebiete noch für kürzere Zeiträume z.B. in der Jagdzeit o.ä. gesperrt sein.

Als Ruderer muss man sich vor einer Tour erkundigen dass der Zutritt auf den Flüssen und Seen auch erlaubt ist.

Informationen zu den Einschränkungen gibt es bei lokalen Rudervereinen, die Kommunen oder den Äm-

tern (Regionalverwaltung Gemeindeverwaltung) oder bei Skov - og Naturstyrelsen

9.6

Auf dem Festland

Der Zutritt der Öffentlichkeit wurde im Naturschutzgesetz festgelegt Kap. 4 (siehe Ausschnitt im vorherigen Kapitel)

Es ist erlaubt auf Gebieten zu lagern die Staatseigentum sind, vorausgesetzt das vorher eine Genehmigung der zuständigen Forstverwaltung eingeholt wurde. Die Bewerbung muss mindestens 14 Tage vorher eingereicht werden. Spätestens 8 Tage danach schickt der Förster dann eine Kopie mit Genehmigung zum Absender.

Außer Lageplätzen für Organisationen gibt es für Radfahrer, Wanderer und

Wanderruderer auf staatseigenen Gebieten eine Reihe von einfachen Übernachtungsmöglichkeiten. Diese Zeltplätze sind in dem Buch "Overnatning i det fri" aufgezeichnet.

Diese Plätze können u.a. von Wanderruderern für eine einzige Übernachtung genutzt werden. Der Übernachtungsort hängt vom Wetter ab. Es wird kein Genehmigung für diese Plätze benötigt

Auf Privatgrundstücken ist es erlaubt sich niederzulassen wenn man eine Erlaubnis des Landbesitzers hat, aber

In Ruhegebieten ist es Verboten sich zu lagern

Befriedete Gebiete

I Ruhegebiete: im Faltblatt "Die Natur kann wir betreten, aber - trete behutsam" fra miljøministeriet og Skov- og Naturstyrelsen werden aktuelle Gesetze und Regeln wieder gegeben, außerdem sollten wir auf

dem Wasser auf spezielle Ruhegebiete achten. Informationen gibt es beim örtlichen Touristenbüro oder fragt die lokalen Rudervereine.

Es darf kein Abfall umher schwimmen

Abfall

Hinterlässt einen schlechten Eindruck und die Konsequenz ist evtl. dass die nächsten Wanderrunderer keine Übernachtungsgenehmigung bekommen

- Wenn bereits Abfall am Lagerplatz liegt, fährt zum nächsten, es sei denn ihr wollt den Müll Aufräumen, dann nimmt es mit zum nächsten Hafen.
- Natürlich gilt es auch selbst keinen Abfall zu hinterlassen

Denke daran immer eine Genehmigung für das Lagerfeuer zu bekommen

Camping

Es ist also unser eigenes Verhalten, das entscheidend für unsere Campiermöglichkeiten ist. Da es keine gesetzlichen Vorschriften gibt,

Es gibt nur einen Weg vorwärts:

- um Erlaubnis fragen
- gutes Benehmen
- Vekalien vergraben
- Einen Platz zu Campen aussuchen der die Landschaft und Vegetation nicht beschädigt
- Einen Platz zum Campen wählen der die Tierwelt nicht stört

Ein Fahrtleiter kann für eventuelle Aufräumkosten ökonomisch zur Verantwortung gezogen werden

Nutze als alternative evtl. auf der Tour liegende Klubhäuser der Rudervereine, deren Sommerhäuser/Plätze, Campingplätze oder offizielle Naturlagerplätze Oma zur Übernachtung.

9.7

Naturschutz

Es gibt laufend neue Naturschutzangelegenheiten und die Gesetze werden regelmäßig erneuert. Es ist von Bedeutung dass alle Ruderer, die erfahren dass ein Naturschutz auf dem weg ist, sich informieren, ob diese die Möglichkeiten der Ruderer beeinträchtigt. Ist dies der Fall muss DFfR darüber informiert werden. DFfR kann als Mitglied des Freiluftsportverbands eine Naturschutzangelegenheit an einen Natur-

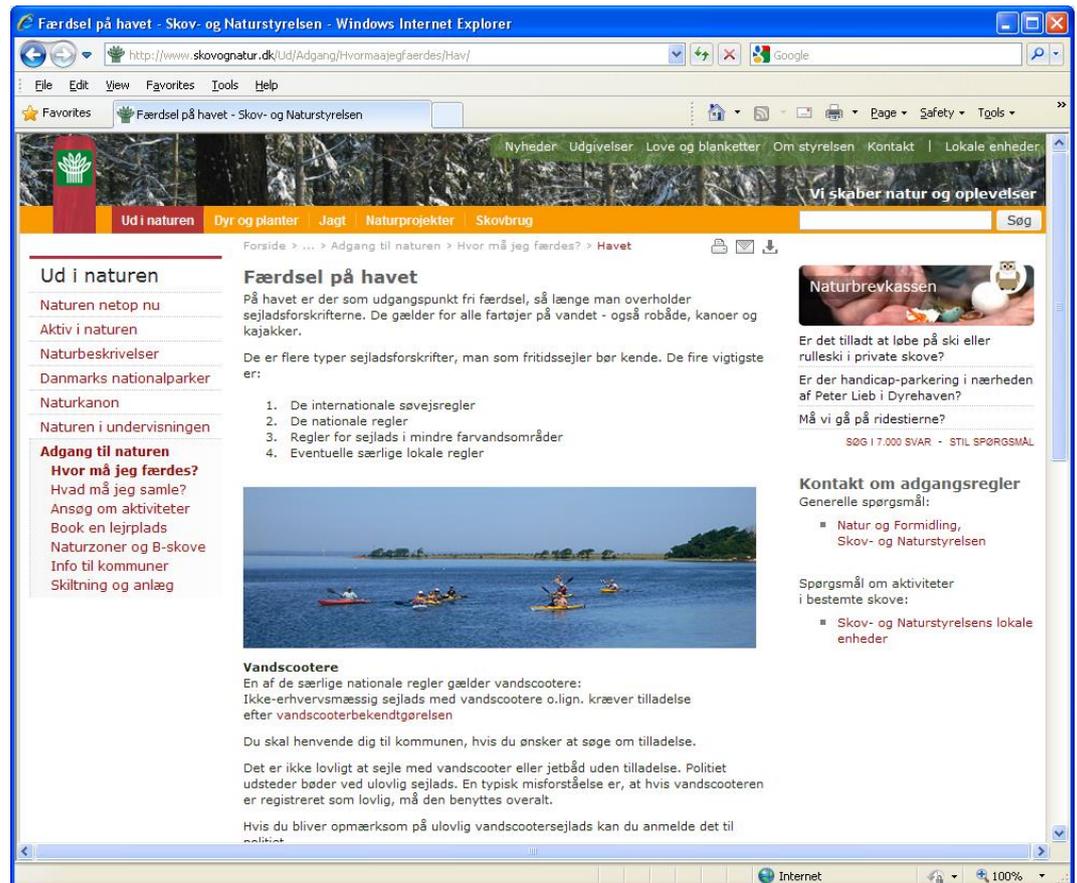
schutz beeinflussen, so dass die letztendlich Naturschutz so ausfällt, dass die Ruderer nicht ganz von ihren Rudergebietten ausgeschlossen werden

Passen wir nicht auf, dann riskieren wir den plötzlichen Verlust großer Gebiete, in denen vielleicht schon feste Fahrrouten, Jahreszeiten, Begrenzungen o. ä gereicht hätten, um die Intensionen der Naturschutz zu erfüllen.

9.10 Mehr Informationen

Angehend dem Aufenthalt in der Natur wird auf die umfangreichen Webseiten der Skov og Naturstyrelsen hingewiesen. Leiter ist die Webseite noch nur in Dänisch, aber es ist geplant eine englischer Version zu machen.

www.skovognatur.dk



The screenshot shows a web browser window with the URL <http://www.skovognatur.dk/Adgang/Hvormaajegfaerdes/Hav/>. The page is in Danish and is titled "Færdsel på havet - Skov- og Naturstyrelsen". The main content area is titled "Færdsel på havet" and contains the following text:

På havet er der som udgangspunkt fri færdsel, så længe man overholder sejladsforskrifterne. De gælder for alle fartøjer på vandet - også robåde, kanoer og kajaker.

De er flere typer sejladsforskrifter, man som fritidssejler bør kende. De fire vigtigste er:

1. De internationale søvejsregler
2. De nationale regler
3. Regler for sejlad i mindre farvandsområder
4. Eventuelle særlige lokale regler

Below the list is a photograph of several people kayaking on a body of water. The text continues with a section titled "Vandscootere" (water scooters) and explains that there are special national rules for them. It states that it is not allowed to use a water scooter or jetboat without a permit. The text also mentions that if you are registered as a water scooter, you must use it everywhere. Finally, it says that if you become aware of illegal water scooter use, you should report it to the police.

The sidebar on the left contains navigation links such as "Ud i naturen", "Natur netop nu", "Aktiv i naturen", "Naturbeskrivelser", "Danmarks nationalparker", "Naturkanon", and "Naturen i undervisningen". The right sidebar contains a "Naturbrevkassen" (Nature Mailbox) section with questions like "Er det tilladt at løbe på ski eller rulleski i private skove?" and "Er der handicap-parkering i nærheden af Peter Lieb i Dyrehaven?".

www.skovognatur.dk übers Ruder auf dem Wasser

KOLLISIONSVERHÜTUNGSREGELN

10.1

Ziel

Den Kursteilnehmer Kenntnis über die Seeverkehrsregeln zu vermitteln, die besondere Bedeutung für Ruderboote haben.

10.2



Søvejsregler
9. udgave

Einleitung

Die Kollisionsverhütungsregeln gelten für alle Fahrzeuge auf hoher See, und haben nur ein Ziel:

Kollisionen von Schiffe auf See zu verhindern.

Zusätzlich gibt es nationale und regionale Seeverkehrsregeln, die von den internationalen Regeln abweichen können.

Deshalb ist es wichtig, sich mit lokal geltenden Regeln bekannt zu machen, bevor man sich auf Wanderfahrt begibt.

Die Kollisionsverhütungsregeln (Søvejsreglerne) erscheinen in Dänemark mit einem amtlichen Kommentar, in Deutschland gibt es kommitierte Aufgaben von privaten Autoren.

Im Deutschland gibt das Bundesministerium für Verkehr die Broschüre "Sicherheit auf dem Wasser" mit wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler kostenlos heraus. Bestellung per E-Mail : buengerinfo@bmvbs.bund.de oder über Internet http://www.bmvbs.de/DE/Service/Publikationen/publikationen_node.html

10.3

Ausguck

Regel 5:

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

Kommentar: Der Steuermann ist für den Ausguck verantwortlich, und kann Mitglieder der Mannschaft dafür einteilen.

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.“

10.5

Kollisionen vermeiden

Am besten ist es, durch frühzeitige Kursänderung oder Fahrtverminderung Abstand von anderen Fahrzeugen ins besonders der Berufschiffahrt zu halten, bevor eine direkte Kollisionsgefahr entsteht.

10.6 Kollisionengefahr

Regel 7:

Eine Kollisionengefahr ist anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Fahrzeug sich nicht merklich ändert

Regel 8:

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

Regel 8:

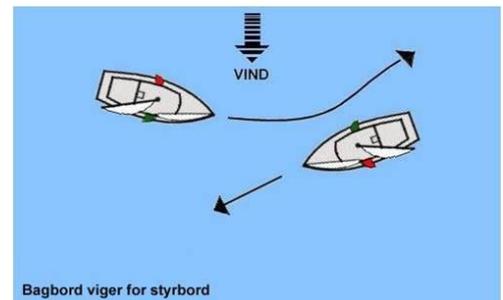
Das Fahrzeug das nicht ausweichen muss, muss Kurs und Fahrt beibehalten. Nur wenn das ausweichpflichtige Fahrzeug alleine die Kollision nicht mehr verhindern kann, muss es mithelfen den Schaden abzuwenden.

10.7 Ausweichregeln für Segelfahrzeuge

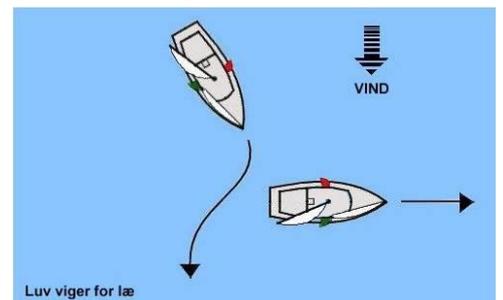
Regel 12:

Wenn zwei Segelfahrzeuge auf Kollisionskurs liegen, muss das eine dem anderen wie folgt ausweichen.

„Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen“



„Wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen.“

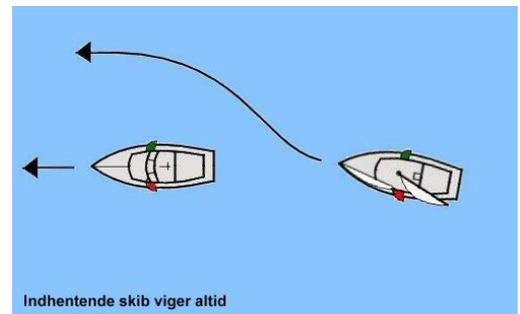


10.8

Überholen

Regel 13:
Jedes Fahrzeug muss beim Überholen dem anderen ausweichen.

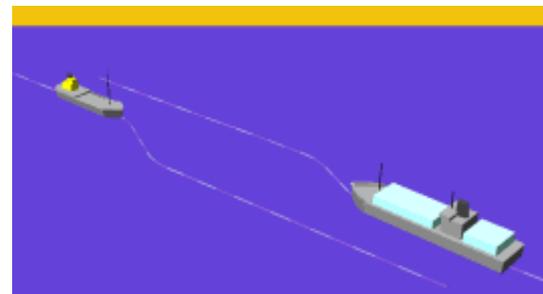
Das Fahrzeug das überholt wird, soll Kurs und Fahrt beibehalten.



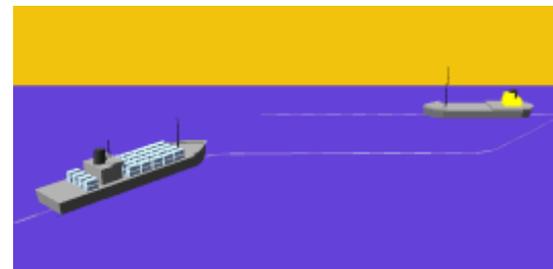
10.9

Maschinenfahrzeuge (und Ruderboote)

Regel 14:
„Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, dass sie einander an Backbordseite passieren.“



Regel 15:
„Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, dass die Möglichkeit der 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.“



10.10

Verantwortlichkeit der Fahrzeuge untereinander

Regel 18a: „Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muss ausweichen:

1. Einem manövrierunfähigen Fahrzeug
2. Einem manövrierbehinderten Fahrzeug
3. Einem fischenden Fahrzeug
4. Einem Segelfahrzeug“

Regel 18b: „Ein Segelfahrzeug in Fahrt muss ausweichen:

1. Einem manövrierunfähigen Fahrzeug
2. Einem manövrierbehinderten Fahrzeug
3. Einem fischenden Fahrzeug“

Das Ausweichen von Fahrzeugen unter Rudern wird weder in Regel 18 noch an anderer Stelle in den KVR erwähnt. In der dänischen Ausgabe der KVR (Søvejsregler) gibt es einen Kommentar zu Regel 18 der mit Bezug auf Regel 2 den Schluss zieht, dass nach guter Seemannschaft Maschinenfahrzeuge und Segelfahrzeuge einem Ruderboot aus-

weichen sollen (der Stärkere weicht dem Schwächeren). Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass Ruderfahrzeuge sich von Schifffahrtswegen und Fahrwassern wo andere Schiffe fahren fernhalten soll. (Regel 2 besagt, dass auch bei Einhaltung der KVR niemand von den Folgen befreit ist die durch unzureichende Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falls erfordern).

In Deutschland gibt es diese Aussage amtlicherseits nicht. In einem Lehrbuch für Seefahrtsschulen findet sich ebenfalls mit Hinweis auf Regel 2 KVR als Beispiel, dass es gute Seemannschaft sei einem Fahrzeug unter Rudern auszuweichen (Hanno Weber, Handbuch Nautik), dies bezieht sich aber in erster Linie auf Maschinenfahrzeuge. Bei der Begegnung zwischen Segelfahrzeugen und Fahrzeugen unter Rudern kommt es eben auf die besonderen Umstände des Falles an.

Auf deutschen Binnenschifffahrtsstraßen gilt, dass Ruderboote den Segelfahrzeugen ausweichen müssen während sie vor Maschinenfahrzeugen Wegerecht haben.

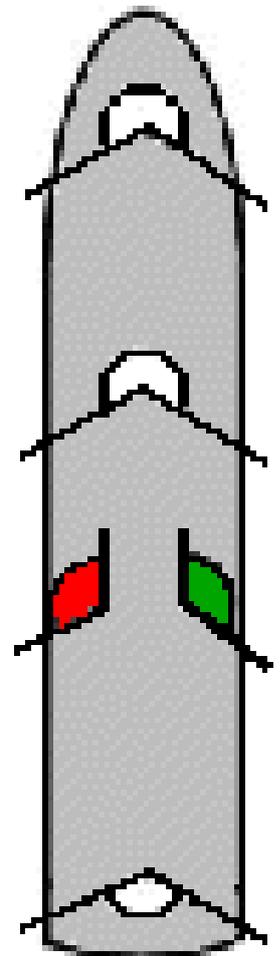
10.11

Navigationslichter

Bei Nacht sowie bei verminderter Sicht sind von den Fahrzeugen Lichter zu führen. Diese zeigen Lage und Fahrtrichtung an. Außerdem gibt es besondere Lichter um bestimmte Fahrzeuggruppen (manövrierunfähige, manövrierbehinderte, fischenden Fahrzeuge usw.) zu kennzeichnen denen auch Ruderboote ausweichen müssen.

Maschinenfahrzeugen führen:

Ein Toplicht (über 50 m Länge 2)	
Weiß	225°
Eine Steuerbordseitenlaterne	
Grün	112,5°
Eine Backbordseitenlaterne	
Rot	112,5°
Eine Hecklaterne	
Weiß	135°



10.12 Segelfahrzeuge / Ruderboote

Segelfahrzeuge führen nur Seitenlichter und Hecklicht welche als 3-Farbenlaterne zusammengefasst sein dürfen wenn das Fahrzeug unter 20 m lang ist.

Fahrzeuge unter Rudern dürfen dieselben Lichter führen wie Segelfahrzeuge, anderenfalls müssen sie eine weiße Handlampe bereit halten und bei Annäherung anderer Fahrzeuge zeigen. (im Hafengebiet von Kopenhagen und in deutschen Küstengewässern muss diese Lampe jedoch fest angebracht geführt werden).

10.13 Zusätzliche Lichter und Signalkörper für besondere Fahrzeuggruppen

	Bei Nacht	Bei Tag
Manövrierunfähige F.	2 rote Rundumlaternen	2 schwarze Bälle
Manövrierbehinderte F.	übereinander rot weiß rot	Ball, Rhombus, Ball
Fischende F.	rot über weiß	Stundenglas
Fischende mit Schleppnetz	grün über weiß	
Tiefgangbehinderte F.	3 rote übereinander	Zylinder

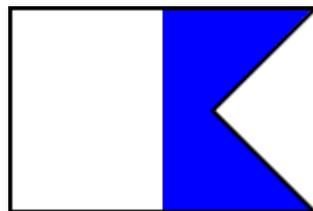
(weiteres z.B. in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“)

10.14 Ankerlieger

Zeigen bei Tage einen schwarzen Ball und bei Nacht ein weißes Rundumlicht, ab 50m Länge zweites weißes Rundumlicht am Heck

10.15 Taucherflagge

Abstand halten – langsam fahren – auf Taucher achten



10.16 Sichtbarkeit der Lichter

Je nach Größe der Fahrzeuge ist festgelegt, wie weit die Lichter zu sehen sein müssen. Das Rundumlicht eines Ruderfahrzeugs unter 12m soll noch 2 Seemeilen weit sichtbar sein

10.17

Notsignale: In der KVR finden sich auch die internationalen Notsignale

Hier ist eine Auswahl von Notsignalen welche auch auf Ruderbooten verwendet werden können:

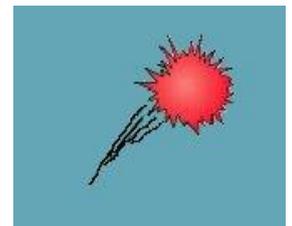
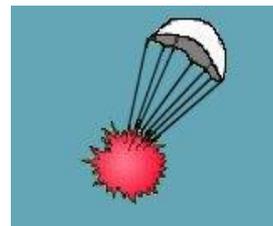
Langsames Heben und Senken der ausgestreckten Arme.

Orangefarbener Rauch.



Rote Fallschirmraketen.

Rote Leuchtkugeln.



SOS-Signal (3 kurz – 3 lang – 3 kurz) mit Licht oder Ton

Ein Ball über oder unter einer Flagge.



10.18

Manöver und Warnsignale

Kurzer Ton – 1 Sekunde

langer Ton – 4 bis 6 Sekunden

Fahrzeuge unter 12m Länge sind nicht verpflichtet die offiziellen Signale zu geben. Es muss aber mit einem Gerät zur Abgabe eines kräftigen Schallsignals versehen sein.

Ein langer Ton bedeutet
Ein langer + vier kurze
Fünf kurze
wie
Ein kurzer
Zwei kurze
Drei kurze

Achtung
Gefahr
Aufforderung dem anderen klar zu zeigen,
man manövrieren will
Kursänderung nach Steuerbord
Kursänderung nach Backbord
Maschine arbeitet rückwärts

Schallsignale bei Nebel:
Maschinenfahrzeuge
Wenn Maschine gestoppt

alle 2 Minuten einen langen Ton
alle 2 Minuten zwei lange Töne



Segelfahrzeuge, manövrierunfähige, manövrierbehinderte, tiefgangbehinderte, schleppende und fischende Fahrzeuge geben alle 2 Minuten einen langen und zwei kurze Töne.

Fahrzeuge unter 12m Länge müssen alle 2 Minuten irgendein kräftiges Schallsignal geben.

DIE SEEKARTE

11.1

Zielsetzung

Ziel dieses Kapitels ist es, dem Leser das Wissen zu vermitteln, das er braucht um mit Hilfe von Seekarten Wanderfahrten planen und Seekarten während der Tour verwenden zu können.

11.2

Einleitung

Bei einer Wanderfahrt in fremden Gewässern ist die Seekarte ein genau so wichtiger Teil der Ausrüstung 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 gerade wiedergegeben werden können, und dass die Karte winkelrecht ist. Seekarten werden in

viereckige Felder eingeteilt, die aus den Nord-Süd-Meridianen und den von Ost nach West verlaufenden Breitengraden besteht. 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. Ruderer, sind Seekarten auch mit einer Kilometerskala ausgestattet. Die meisten anderen Segelnden benutzen die traditionelle Seemeile (= 1852 m), wo nach 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 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, z.B. 1:25.000, ist jeder Km 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 da 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 die Informationen die man braucht, um sich auf dem Wasser zu bewegen, wie z.B. Wassertiefen, Steine, Seezeichen, Leuchttürme, Seezeichen und gesperrte Gebiete. 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 mittlerer 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.

der Wassertiefe und in flachen Gewässern verändert, zum anderen, dass Steine zur Gefahr werden können und zum dritten, dass wir Informationen über die Wassertiefe gebrauchen können, um Möglichkeiten für Landgang zu erkennen.

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

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 Ruderern 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 drastischen Änderungen

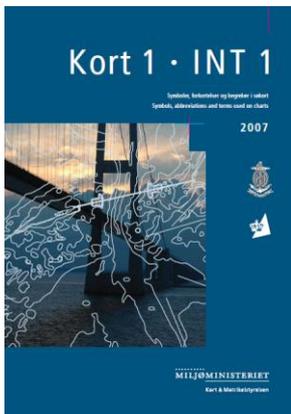
Die Notwendigkeit eine Seekarte auch zum Rudern zu verwenden, sieht man deutlich am Beispiel von Fåborg Fjord. Wenn man aus Osten kommt (z.B. aus Svendborg), sind das "Katterød Rev" und "Gryderne" beide mit Wassertiefen von 30cm ein gefährliches Gewässer, auch für Ruderboote, so dass man hier durch die markierte Fahrinne rudern muss. Und auf Wanderfahrten bewegt man sich ja häufig in unbekanntem 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 www.gst.dk für private Nutzung heruntergeladen werden kann. Der direkte Link ist <http://gst.dk/media/2838239/kort1.pdf>

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



Das Heft "Kort 1", herausgegeben von "Geodatastyrelsen" 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
a: b: Mast	Wrack oder Mast an der Wasseroberfläche
a: b:	Gefährliches Wrack an der Wasseroberfläche (a: <20 m. b: >20m)
Wk Wk	Wrack mit bekannter min. Tiefe von 25m
Obstn Obstn	Andere Hindernisse mit unbekannter Tiefe
Foul #	Unreiner Boden, ungefährlich für Boote mit geringem Tiefgang.
	Grenze für militärisches Übungsgebiet
Dumping Ground For Chemical Waste	Abfallplatz für chemische Abfälle



Landschaftsformen, Gebäude und andere Zeichen			
	Küste, vermessen		Hafenkontor
	Küste, nicht vermessen	Hospital	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			
	Lt Lt Ho		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)
<i>Vi</i>	<i>Violett (Violet)</i>	<i>W</i>	Weiß (White)
<i>Bu</i>	<i>Blau (Blue)</i>	<i>Am</i>	Bernstein (Amber)
<i>G</i>	<i>Grün (Green)</i>	<i>Y</i>	Gelb (Yellow)
<i>R</i>	<i>Rot (Red)</i>		

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 glaubt sehen zu können, oder auch nicht? Die Wirklichkeit ist aber eine andere, wenn man in einem kleinen Ruderboot knapp über der Wasseroberfläche sitzt.

Wie viele denken schon dran, dass eine 3m hohe Boje, die in einem Abstand von 10km schwimmt, durch die Erdkrümmung, hinter dem Horizont verschwindet? (Siehe fig. 11.2).

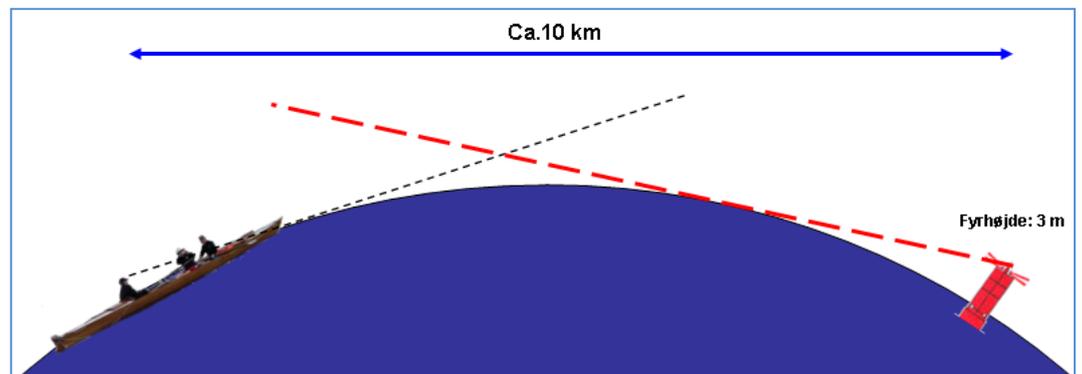


Fig. 11.2. Die Erdkrümmung begrenzt die Reichweite des Blickes

Am Abend wird es wirklich dunkel. Die Lichtstärke der kleineren Bojen ist, mit wenigen Ausnahmen, nur 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 einen solchen Leuchtturm 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)
 Hier muss man bemerken, dass der Radius, in dem der Leuchtturm gesehen werden kann, nur 14 Seemeilen beträgt, was ca. 4 Ruderstunden entspricht.



Inseln können ein Problem darstellen. Auf einer Karte gesehen kann jeder eine Insel von Festland unterscheiden, aber aus einem Boot heraus verschmelzen

Inseln oft mit dem Hintergrund/ dem Festland.

Die Seekarte gebrauchen

Schau dir die Strecke, die du dir zu rudern vorgenommen hast, genau an, und mach dich mit ihr vertraut. In Zusammenarbeit zwischen "Søsportens Sikkerhedsråd", "Søfartsstyrelsen", "Dansk Sejlunion", "Farvandsvæsenet" og "Geodatastyrelsen" ist die CD-ROM

"Det Levende Søkort" (Die lebendige Seekarte) entstanden, zusammen mit einem kleinen Handbuch. Sowohl Computerprogramm und Buch kann eine gute Hilfe beim Planen seiner Tour sein, und ist, wenn man einen Computer mit hat, auch während der Tour ein hilfreicher Begleiter.

KOMPAS UND GPS

12. Zielsetzung

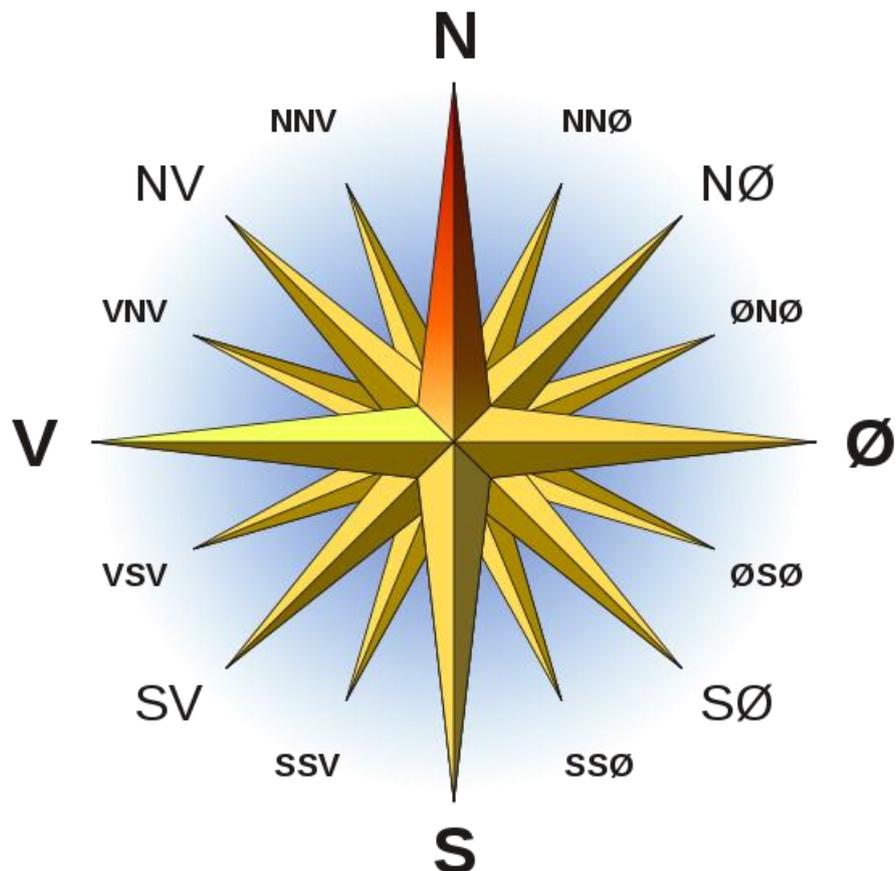
Die Zielsetzung in diesem Kapitel ist es den Aufbau und den Gebrauch eines Kompasses zu verstehen, samt den Gebrauch des GPS's für Wanderfahrten zu erläutern.

12.2 Einleitung

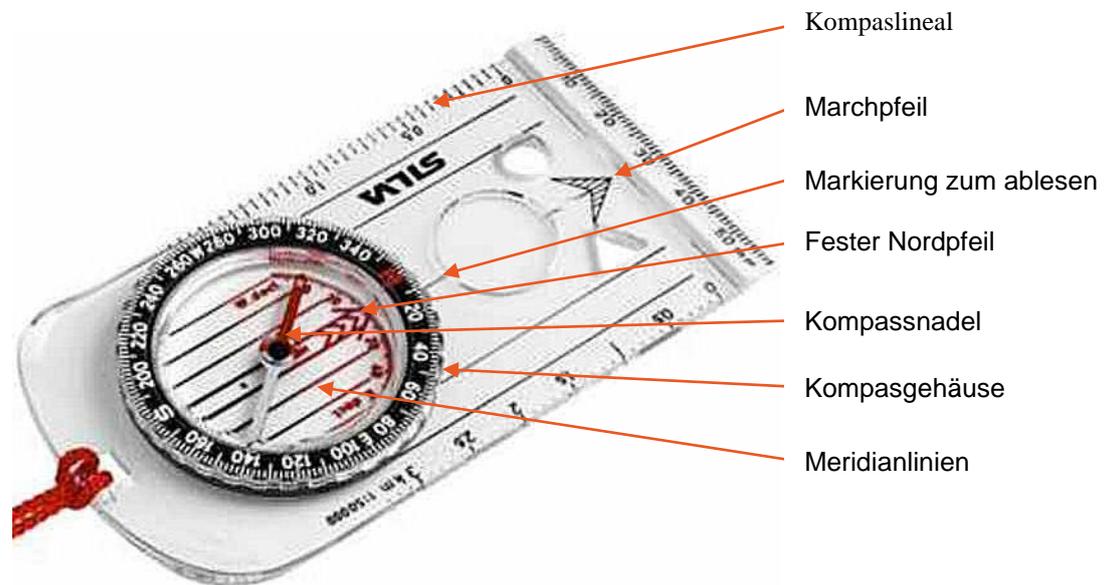
Auf jeder etwas längeren Tour sollte es selbstverständlich sein dass ein Kompass an Bord ist, und natürlich sollte man auch wissen wie man ihn anwendet. Ein GPS kann dabei helfen die Position und einen Kurs zu bestimmen.

Einen Kompass bekommt man in vielen verschiedenen Preisklassen und Qualitäten. **Silva** og **Suunto** sind zwei Beispiele

für Hersteller mit vernünftiger Qualität und kosten ab 110 – 500 kr. Ein GPS kostet etwas mehr. Ohne Kartenmaterial kostet einer ab 600 kr. Mit der Anzeige von Kartenmaterial kosten diese ab 1200 kr, und das Kartenmaterial selbst kostet noch mal 1200 kr. Auf den alten Segelschiffen hatte man andere Hilfsmittel um die Richtung anzugeben, wie die Kompassrose unten.



Heute verwendet man Kompassrosen mit einer Gradeinteilung.



12.3

Die Teile eines Kompasses

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

Die rot/weiße Kompassnadel ist frei drehend 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 sind ein fester Nordpfeil und einige Medianlinien eingezeichnet.

Der Boden des Kompasses ist aus durchsichtiges Plastik. Es sind mehrere Hilfslinien eingezeichnet die parallel sind mit den langen Seiten des Kompasses und einen 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 Richtung fest zulegen. 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 mess Fehler, oder auch Deklination eines Kompasses entsteht durch den unterschied der Richtung zwischen den Geografischem- und Magnetischem Nordpol. Der ist ständig in Bewegung. In Dänemark beträgt die Deklination zurzeit ca. - 2° (2008), also besteht kein Grund um die Ungenauigkeit zu kompensieren. Abhängig davon wo man sich befindet verändert sich auch die mess Ungenauigkeit. Ein Fehler von einem Grad würde dazu führen dass Mann 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 so gut wie keine Bedeutung, aber wenn man in Nord Norwegen rudert, ist der Fehler ca. 11 Grad. Wenn man an einer solchen Stelle nach einem Kompass Kurs 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, nach-

dem der Kompass Kurs bestimmt ist.
Wenn die Deklination Östlich ist wird sie

abgezogen, bei einer westlichen Fehl-
zeige werden sie dazu gerechnet.

Deviation

Einflüsse auf dem Kompass

Metallische Gegenstände in der Nähe
des Kompasses haben einen großen
Einfluss auf die Kompassnadel. Solche
Irritationen können auch durch natürliche
Ursachen im Untergrund vor kommen.

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

Der Gebrauch

Der Gebrauch vom Kompass

Man legt den Kompass auf die Karte, so
dass die lange Seite des Kompasses da
anliegt wo man sich befindet, und in die
Richtung zeigt in die man gerne möchte.
Danach dreht man das Kompassgehäuse
so das „N“ in die gleiche Richtung zeigt
wie Nord auf der Karte ist. Dies kann
man kontrollieren, in dem schaut ob die
Linien auf dem Boden des Kompassge-
häuses parallel mit den Meridian Linien
auf der See-Karte sind.

Danach legt man den Kompass ins Boot
(auf Metall Gegenstände achten) mit dem

Marchpfeil in Richtung Bug und Parallel
mit der längen Achse des Bootes. Jetzt
dreht man das Boot so dass die Rote
Spitze der Kompassnadel auf „N“ im
Kompassgehäuse zeigt.

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

Kurs Richtung Küste

Diese Methode erfordert keine Seekarte
und kann angewendet werden wenn
plötzlicher Nebel aufzieht.

Man peilt mit dem Marchpfeil in Richtung
Küste, da wo man sie zuletzt observiert
hat, so dass die Kompassnadel nach
Norden zeigt. Danach dreht man das
Kompassgehäuse so dass die Kompass-
nadel auf „N“ zeigt.

Danach legt man den Kompass ins Boot,
den Marchpfeil 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 Küs-
te.

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

Peilung

Kreuzpeilung

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

Man tut wie folgt:

Man sucht sich zwei markante Stellen in der Umgebung aus die auch auf der Karte verzeichnet sind, am besten mit einer Verteilung von 90°.

Man zielt mit dem Richtungspfeil des Kompasses auf eine der markantesten Stellen und dreht das Kompassgehäuse so das die Kompassnadel auf "N" zeigt.

Hiernach legt man den Kompass auf die Karte, so dass der Nordpfeil im Kompassgehäuse Parallel mit dem Meridianen der Karte liegt.

Jetzt zieht man den Kompass so das das Linienall des Kompasses die markante Stelle trifft, und man zieht einen Bleistiftstrich an der Kante des Kompasses.

Die gleiche Procedur macht man mit der zweiten markanten Stelle.

Da wo sich beide Linien überschneiden, befindet man sich.

Man muss sich bewusst sein das eine solche Peilung einer großen Präzision erfordert um genau zu sein. Eine Genaue Position bekommt man wenn man ein GPS verwendet.

Tips beim Kauf eines GPS

Das Modell sollte folgende Eigenschaften haben

- Wetterfest
- Wasserdicht
- Lange Batterilebensdauer
- Austauschbare Batterien
- Kleines Gerät mit großem Bildschirm
- Gerne mit farbigem Bildschirm



12.4

GPS

Global Positioning System ist ein Satelliten System zur Positionsbestimmung, welches von den USA gratis zur Verfügung gestellt wird. Mit Hilfe von 3 oder

mehr Satellitensignalen ist man in der Lage seine Position zu bestimmen Die Position wird in Längen und Breitengraden angegeben

Die Position wird z.B. so angegeben: N 38° 51.395' W 94° 47.951' (N informiert uns darüber das es sich um den nördlichen Breitengrad 38 Grad und 51 Minuten und 395 Sekunden, W bedeutet das es um den Westlichen Längengrad 94

Grad, 47 Minuten und 951 Sekunden handelt.) Auf der Seekarte kann man seine Position mit einer Genauigkeit von ca. 3 – 10 m bestimmen.

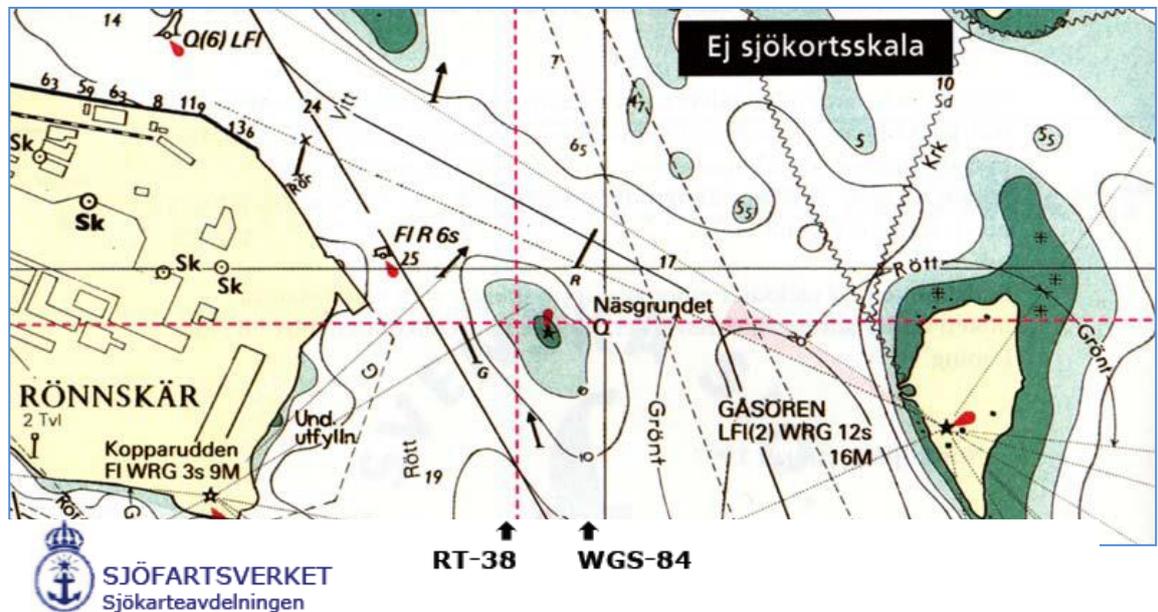
Die Genauigkeit ist abhängig davon auf wie viele Satelliten man zugreifen kann, und deren Position. Die Satelliten befinden sich in einer Umlaufbahn in Richtung Süden, darum sollte man sein GPS gerät nach Süden ausrichten. Obwohl ein GPS Wasserdicht ist, können kräftige Wellen Feuchtigkeit in das Gerät pressen. Manche Modelle können auch dann noch messen wenn sie in einer klaren Plastiktüte sind.

Datum

Einstellung des Datums

Um einen Punkt auf der Erdoberfläche auf eine flache Karte überführen zu können, benutzt man ein mathematisches Modell für die Krümmung der Erdoberfläche, ein Sogenanntes Datum. Um die richtige Position zu bekommen, ist es Wichtig das richtige Modell zu verwenden. Auf Karten die nach dem Jahr 2000 her raus gegeben sind wird das Modell „World Geodetic System 1984, WGS 84“ verwendet. Wenn man Positionen in ein Gerät eingibt muss es also immer auf WGS 84 eingestellt sein. Wenn ein verkehrtes Datum verwendet wird, kann zu

einem Fehler von mehreren 100m führen. Das folgende Beispiel von der Schwedischen Sjöfartsverket zeigt wie groß der Fehler sein kann. Hier hat man in eine klassische Seekarte eingefügt, einmal gemessen mit dem Schwedischen RT-38 (Rot) und einmal mit den Internationalen WGS-84 (Schwarz). Der Unterschied beträgt 600m. Mit dem RT – 38 wäre man auf Grund gelaufen, wo man mit dem WGS-84 in der Fahrrinne liegen würde.



© Sjöfartsverket tillstånd nr 08-01247

Waypoints

Planung von waypoints

Man die Position auf der man sich gerade befindet als Waypoint auf dem GPS speichern. So kann das GPS Gerät spä-

ter den Kurs und den Abstand zum Ursprungspunkt bestimmen.



Vor einer Tour ist es möglich verschiedene Waypoints in das Gerät zu programmieren und so eine Tour vorzubereiten. Das GPS Gerät kann dann den aktuellen Kurs und die Distanzen bis zum nächste Waypoint immer anzeigen. Am leichtesten ist es die Gewünschten Waypoints auf der digitalen Seekarte zu finden. Alternativ kann man die gewünschten Positionen auch manuell auf einer Seekarte ablesen und selbst ein programmieren. Das zuletzt erwähnte kann sehr mühsam sein, besonders dann wenn viele Kursänderungen vor genom-

Die Position

Der große Vorteil eines GPS ist dass es immer die aktuelle Position kennt und weiß wo man bisher gerudert ist, dieses gilt auch für die einfacheren Geräte, wie zum Beispiel jene die in einer Armbanduhr sitzen. An einer Küste ohne markante Gelände Merkmale, kann das Wissen

Die Anzeige

Die meisten GPS Geräte können die Daten auf Verschieden Arten anzeigen, aber fast alle Geräte haben eine Karte, Trip und Kompass anzeige. Normalerweise kann man einstellen welche Informationen man auf dem Display angezeigt haben möchte.

Die Karte:

Die Qualität der Karte hängt natürlich davon ab was für eine Karte man gekauft hat. Man muss nicht unbedingt in

men werden, und sollte deshalb von zuhause aus vorbereitet sein.

Normalerweise sind Waypoints Bestimmungspunkte die Mann erreichen will, aber man 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 ein hält. Dieses ist besonders Ratsam im „Skærgården“.

über die zurück gelegte Distance einen guten Hinweis darauf geben wo man sich befindet. Mit einem „richtigen“ GPS kann man seine Koordinaten auf eine Karte überführen, um die Position zu bestätigen.

eine Übersichtskarte kann sehr hilfreich sein.

Der Kompass

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



Trip Computer Page



Navigation Page

Hier sind zwei Beispiele für die Anzeige eines GPS-Gerätes, einmal Trip und einmal Kompass. Unten stehen einige Informationen, welche ein GPS-Gerät anzeigen kann:

- Distance
- Distance 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

Spur

Nachbehandlung

Wenn das GPS-Gerät während der Tour angeschaltet ist, zeichnet das Gerät eine Spur auf, die man sich später auf dem Monitor ansehen kann. Die Spur kann dazu angewendet werden, um die gleiche Route wieder nach Hause zu Rudern. Wenn man das Gerät an einen PC anschließen kann, kann man seine Spur auf zum Beispiel Google Maps <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, dass es die aktuelle Position nur alle 100m abspeichert. Es hat auf die Aufarbeitung der Route keinen großen Einfluss, spart aber viel Speicherplatz.

FESTE UND SCHWIMMENDE SEEZEICHEN

13.1

Ziel

Die Kursteilnehmer sollen allgemeine Kenntnisse über Fahrwasserbezeichnungen, hierunter Baken und Leuchttürme erlangen - besonderer Fokus aber wird auf die Seezeichen gelegt, die besondere Bedeutung für Ruderer haben. Außerdem soll über die Verhältnisse orientiert werden, wenn man im Wasser auf Taucher trifft.

13.2

Einleitung

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

- Schwimmende Seezeichen (Bojen)
- Baken
- Leuchtzeichen

Viele Schiffe fahren international, und deshalb gibt es ein natürliches Interesse daran, dass die Seezeichen so weit wie möglich dieselben sind.

Heute folgen die dänischen Seezeichen der internationalen Praxis, die von IALA für unseren Teil der Welt empfohlen ist (Region A), mit „grün“ für Steuerbord und „rot“ für Backbord, wenn ein Schiff einlaufend ist.

Als zusätzliches Material für diesen Kurs dient die sogenannte „Sejladsvejledning“ von TrygFonden (eine beidseitig bedruckte A4-Seite mit Seezeichen in dänischen Gewässern („Afmærkning af danske farvande -“) () IALA System A“. Neben den Seezeichen sind auf der Rückseite Laternen und Kollisionsverhütungsregeln abgebildet.).

Ausführliche Beschreibungen der Seezeichen unter den IALA-System gibt es

auch im Heft „Sicherheit auf dem Wasser“, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegeben wird. Man kann das Heft auf rudern.de herunterladen.

Dieses Kapitel wird sich hauptsächlich mit den Seezeichen beschäftigen, die mehr Relevanz für Ruderer haben, sowie damit, wie man sich zu dazu verhalten sollte.



„Sejladsvejledning“
von TrygFonden



13.3 Regeln im Ausland

In mehreren Ländern sowie Schweden und Norwegen hat man – zusätzlich zu IALA – einige nationale Seezeichen beibehalten. Selbstverständlich gilt dies primært in den kleinen Fahrwassern, aber das ist ja auch oft dort, wo wir als Ruderer fährden. Deshalb muss man die aktuellen Verhältnisse untersuchen.

Für die europäischen Binnenwasser gelten verschiedene nationale Regeln. Unter den internationalen Schifffahrtsregeln unter IMO besteht die Möglichkeit, dass die Staaten „binnen offener See“ eigene Regeln haben können – zum Beispiel die Deutsche „Binneschifffahrtsstrassenordnung“. Aber auch in Holland, Belgien, Frankreich und Österreich hatten eigene Regeln. Das war natürlich nicht fördernd für die Sicherheit und auf Veranlassung

des UNO hat man jetzt eine Konvention ausarbeitet (CEVNI) mit standardisierten Regeln für Seezeichen, Kollisionsverhütungsregeln, Laternen und Signalen. Die genannten fünf Staaten haben jetzt alle die Konvention in ihre nationalen Gesetze integriert.

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

13.4 Seitenbezeichnungen

Das System mit Seitenbezeichnungen (auch das Lateralsystem genannt) beinhaltet zwei der für uns Ruderer wichtigsten Bojen – die rote Backbordtonne und die grüne Steuerbordtonne.

Diese Tonnen geben die Grenze für segelbares Wasser an, entweder aus Gründen veränderter Wassertiefe (z.B. bei seichtem Wasser), oder weil die Behörden es wünschen, dass die Schifffahrt einer bestimmten Route folgen soll (z.B. Fahrinnen 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 „Abzweigpunkttonne“ wird verwendet, wenn eine Hauptfahrinne und eine Nebenfahrinne zusammenläuft (z.B. wenn eine grössere Fahrinne sich in kleinere aber noch fahrbare Fahrinnen teilt). Dort, wo die Haupt- und Nebenfahrinne sich treffen, kann es nötig sein, eine Tonne zu setzen.

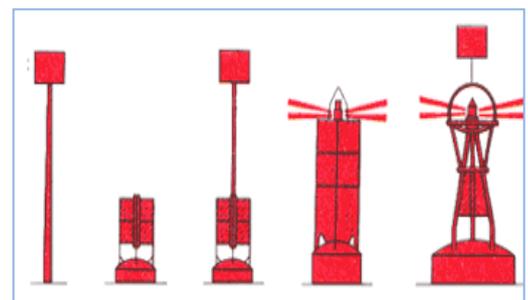


Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Backbordbojen

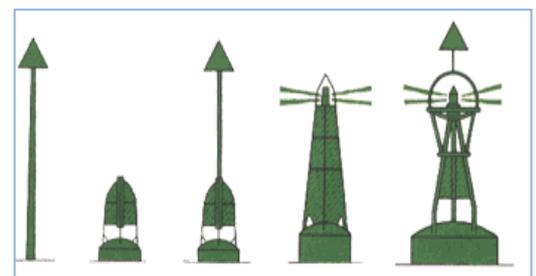


Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Steuerbordbojen

Wenn die Tonne backbord in der Hauptfahrinne angeben soll, aber sie gleichzeitig die Steuerbordseite der Nebenfahrinne ist, sollte die Tonne „mehr“ o einer Backbordtne ähneln - das heisst mit der Form und Farbe der Backbordtonne, aber mit einem grünen Streifen in der Mitte (vgl. die zwei äussersten Tonnen rechts in der Figur).



Fig. 13.1 Verschiedene Arten von Abzweigpunktsbojen

Das Prinzip der Seitenbezeichnungen beruht darauf, dass, wenn man einlaufend fährt, man sich in segelbarem Wasser befindet, wenn man die Backbordtonne auf seine Backbordseite hat (die linke Seite in die Segelrichtung) und die Steuerbordtonne auf seine Steuerbordseite (die rechte Seite in die Segelrichtung). Wenn man auslaufend fährt, ist es natürlich umgekehrt. Deswegen muss man wissen, wann man „ein“ fährt (einlaufend ist) und wann man „aus“ fährt (auslaufend ist). Generell bedeutet „einlaufend“, wenn man in Richtung Hafen und in Förden reinfährt. Übergeordnet ist man in den inneren dänischen Fahrwassern einlaufend, wenn man vom Skagerak 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 Frederiksøen (Friedrichsinsel) im Svendborgsund.
- Im Als Sund bei die 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.

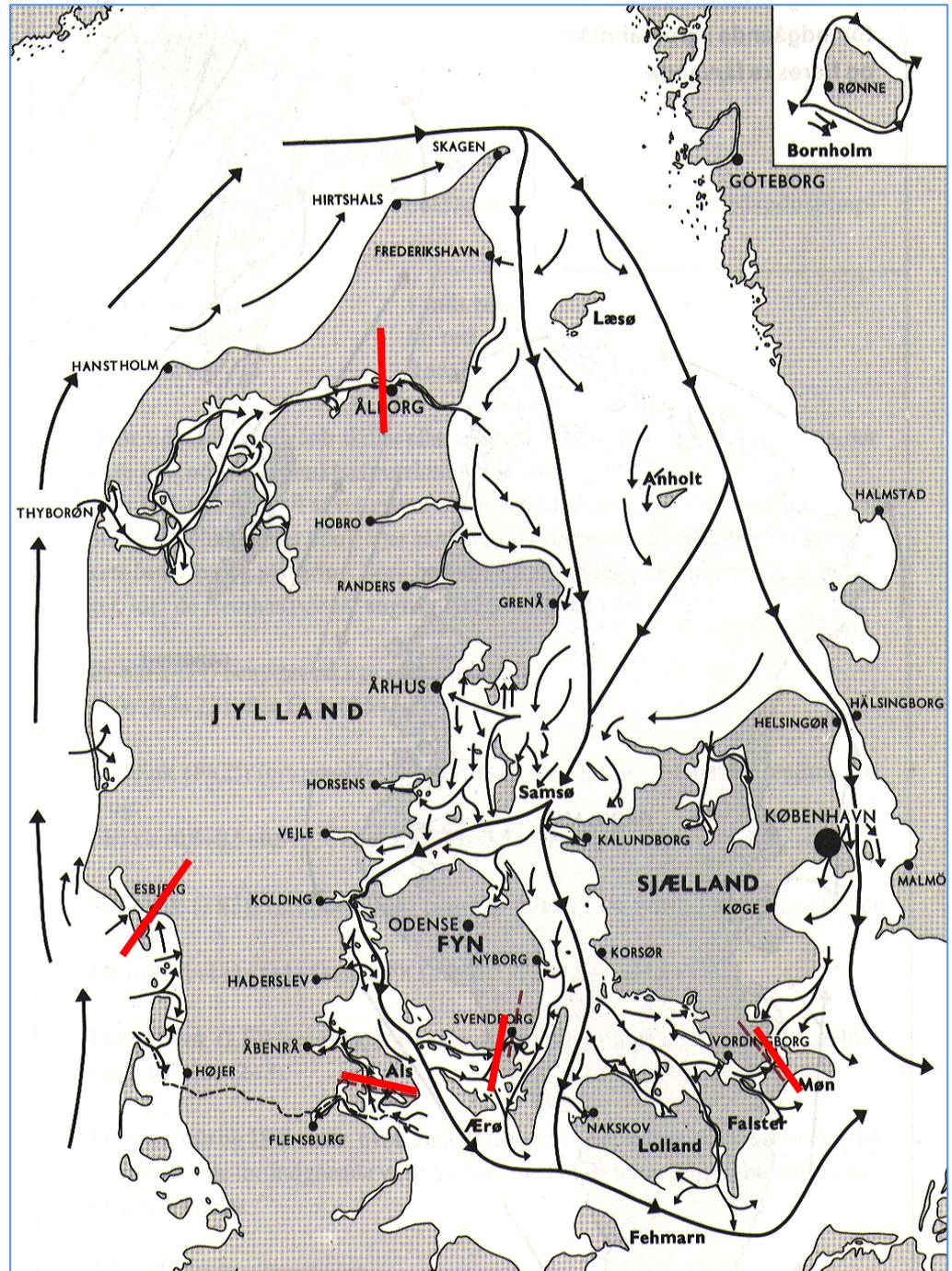


Fig. 13.4 Die Richtungen für einlaufenden Kurs in den inneren dänischen Fahrwassern.

Die rote Linien zeigen die fünf Stellen, wo die Fahrwasserrichtung wechselt.

Die Seitenbezeichnungen sind nicht immer paarweise angegeben, weil man damit rechnet, dass der Steuermann seine Seekarte benutzt, um sich über die Verhältnisse in der nächsten Umgebung der Tonne zu orientieren und dabei eine sichere Fahrt zu sichern.

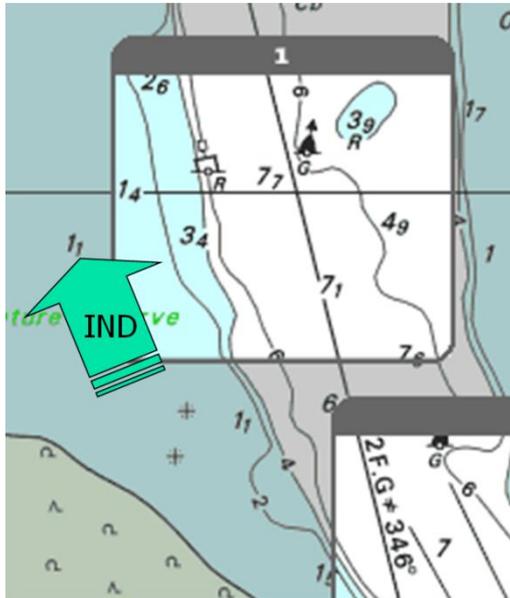


Fig. 13.5 Beispiel für paarweise Platzierung von Seitenbezeichnungen

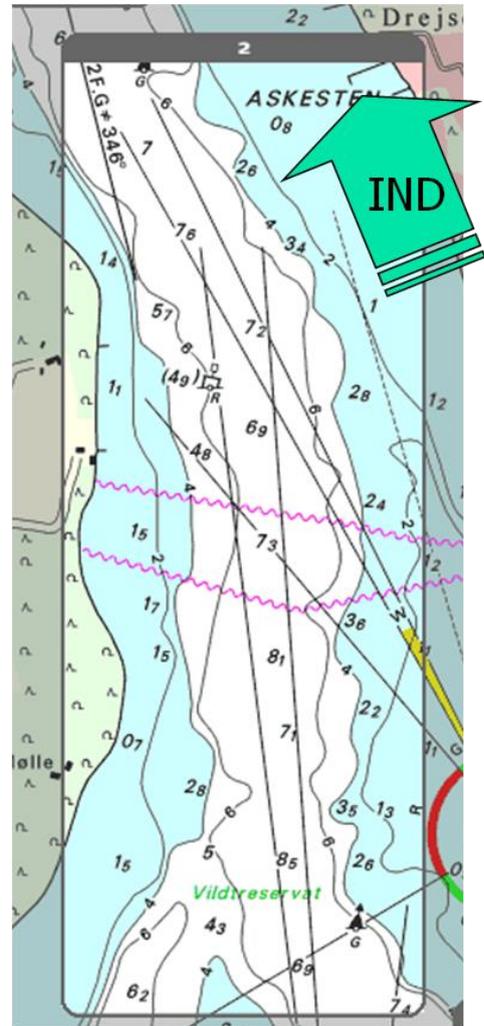


Fig. 13.6 Beispiel für einzelne Platzierungen der Seitenbezeichnungen

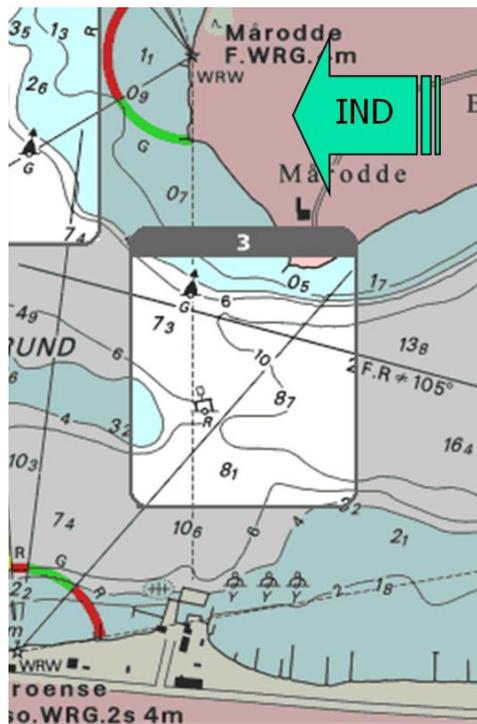


Fig. 13.7 Paarweise Platzierung von Seitenbezeichnungen in der Hauptfahrinne im Svendborgsund

Wie man auf den Ausschnitten der Seekarten sieht, ist das Wasser für ein Ruderboot oft tief genug auf der „falschen“ Seite der Seitenbezeichnungen. Deswegen könne wir als Ruderer mit Vorteil auf der „falschen“ Seite rudern, weil wir uns damit ausserhalb des Segelgebietes der grösseren Schiffe halten.

Das darf natürlich nur mit der Seekarte in der Hand geschehen und mit grosser Aufmerksamkeit, damit das Ruderboot nicht auf Grund oder auf einen Stein läuft. Man kann auf diese Weise die Seitenbezeichnungen benutzen, um zu vermeiden, anderen Schiffen im Weg zu liegen, wenn man in Fahrrinnen, Häfen und schmalen Förden ein- und ausrudert.

13.5 Bezeichnung von Untiefen und Hindernissen nach Himmelsrichtung

Eine andere wichtige Art der Seezeichen für Ruderer sind die Kardinaltonnen (auch „untiefetonnen“ genannt) Jeder Hauptrichtung (N, O, S, W) ist eine Kardinaltonne zugeordnet. Die Tonnen markieren ein Hindernis im Wasser, welches man sicher passieren kann, wenn man die Tonne an der Seite passiert, die die Tonne anzeigt, d.h. nördlich von eine Nordtonne, südlich von eine Südtonne usw. Figur 13.8 zeigt die vier Tonnen.

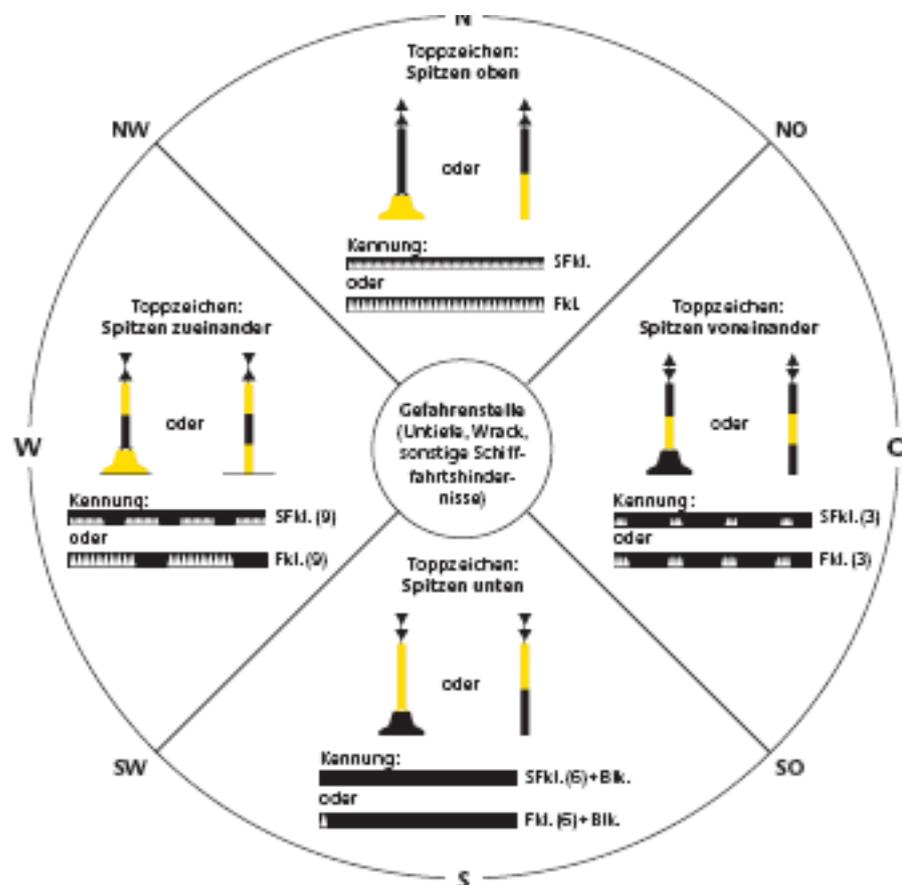


Fig. 13.8 Die vier Arten von Warntonnen nach Himmelsrichtung. Das Hindernis, das die Tonnen anzeigen, muss man sich vorstellen, liegt in der Mitte der Figur

Der Grundanstrich ist gelb. Als Topzeichen trägt jede dieser Warntonnen zwei schwarze Kegel, welche bei der Nordtonne beide nach oben, bei der Südtonne beide nach unten zeigen, bei der Westtonne ein liegendes W ergeben und auf der Osttonne ein O formen.

Auf dem gelben Grundanstrich sind schwarze Farbflächen dort, „wo es die Kegelspitzen zeigen“, also die Nordtonne ist oben schwarz, die Südtonne unten, die Westtonne in der Mitte und die Osttonne oben und unten.

Befeuerung (weiß) richtet sich in etwa nach dem Zifferblatt einer Uhr:

Osttonne	(3 Uhr)	3 Blitze
Südtonne	(6 Uhr)	6 Blitze + 1 Blink (= längerer Lichtschein)
Westtonne	(9 Uhr)	9 Blitze
Nordtonne	(12 Uhr)	nicht 12, aber ununterbrochene Folge von Blitzen

Figur 13.9 zeigt ein Ausschnitt der Seekarte über das Fahrwasser nördlich von Langeland, wo die Sandbank Hov Sand sich eine Seemeile von Land ausbreitet und wo das schmale Tief Kobberdyb markiert ist. Die Hindernisse sind in diesem Fall seichte Gebiete. Aber man sieht deutlich, dass die Wassertiefe einem Ruderboot leicht erlaubt, die Tonnen in der „falschen“ Himmelsrichtung zu passieren. Noch einmal können wir als Ruderer die Tonnen gebrauchen, um nicht den größeren Schiffen in den Weg zu kommen.

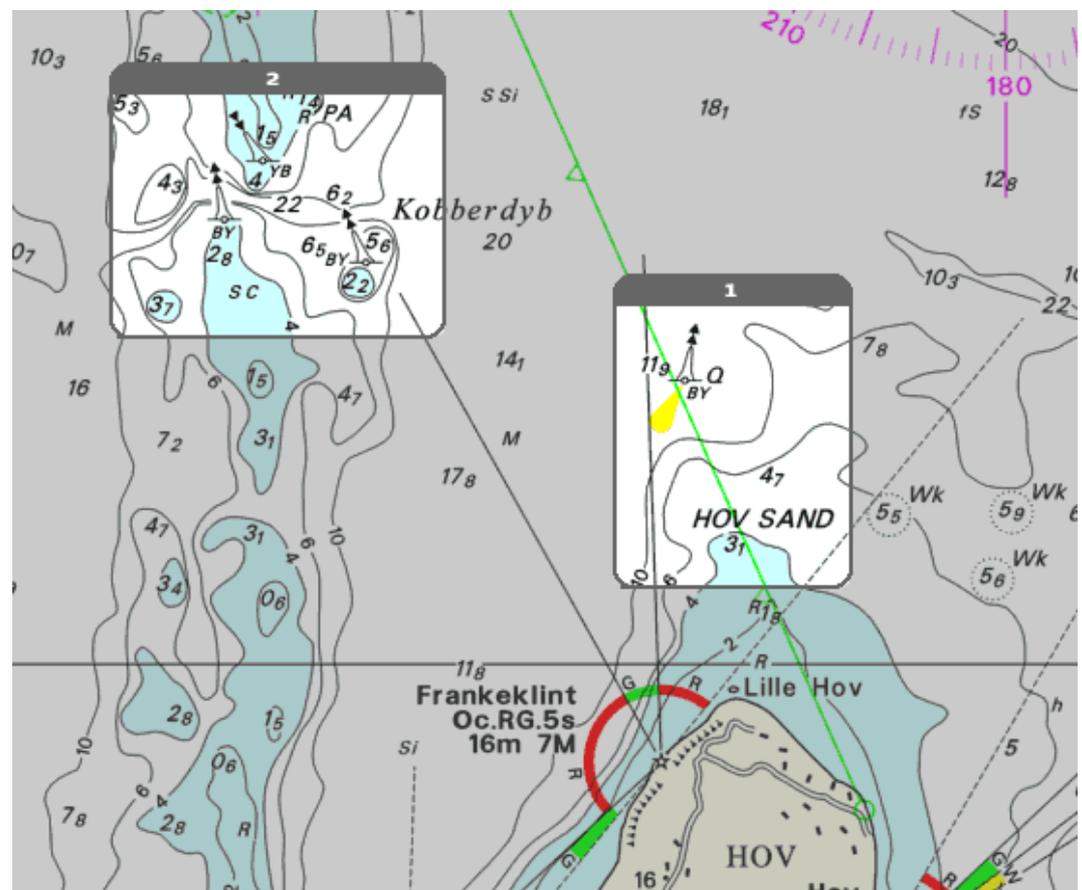


Fig. 13.9 Ausschnitt der Seekarte, die die Plazierung einer Warntonne zeigt, um die Schifffahrt um die seichten Gebiete herumzuleiten

13.6 Sondertonnen und Sperrgebietstonnen

Die gelben Sondertonnen gehören auch zu den Typen von Tonnen, die wir als Ruderer oft sehen. Diese sind oft in küstennahen Gebieten ausgesetzt. Die Absicht mit den Sondertonnen ist nicht, die Schifffahrt direkt im Schiffsverkehr zu leiten und z.B. zu vermeiden, auf Grund zu laufen. Sie bezeichnen vielmehr besondere Gebiete auf dem Meer sowie militäre Schießgebiete, Segelgattabahnen, Mülldeponien, Naturschutzgebiete und andere abgesperrte Gebiete. Sie werden auch zum Markieren von Kabeln, Rohrleitungen und Abzugskanälen gebraucht, eventuell zusammen mit Baken.

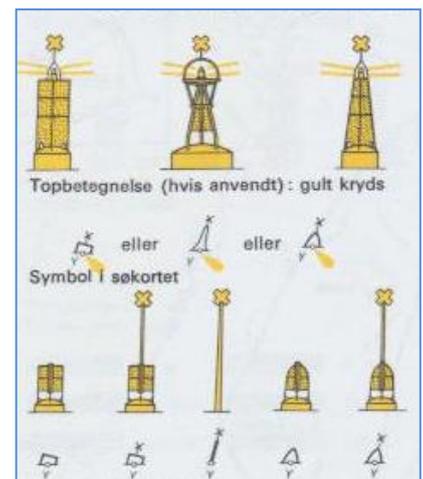


Fig. 13.10 Sondertonne

Als Ruderer sollten wir die Warntonnen als ein Aufmerksamkeitssignal betrachten, und auf der Seekarte dann sehen, was genau sie uns in diesen Fall erzählen soll.

13.7 Übrige IALA Seezeichen

Es gibt noch ein Paar IALA-seezeichen, die wir als Ruderer relativ selten sehen. Das sind die Fahrwassermittetonne und die alleinstehende Gefahrbezeichnung. Sieh Figuren 13.11 und 13.12



Fig. 13.11 Fahrwassermittetonne



Fig. 13.10 Alleinstehende Gefahrbezeichnung

13.8

Baken

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

Baken sind immer in einem Satz von zwei aufgestellt, der aus einer Vorbake und einer Hinterbake besteht. Die Vor- und Hinterbaken sind mit einem gewissen Abstand gesetzt, so dass es von der Seeseite aussieht, als würden die zwei Baken sich im Verhältnis zueinander bewegen, wenn man vorbeirudert.

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

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

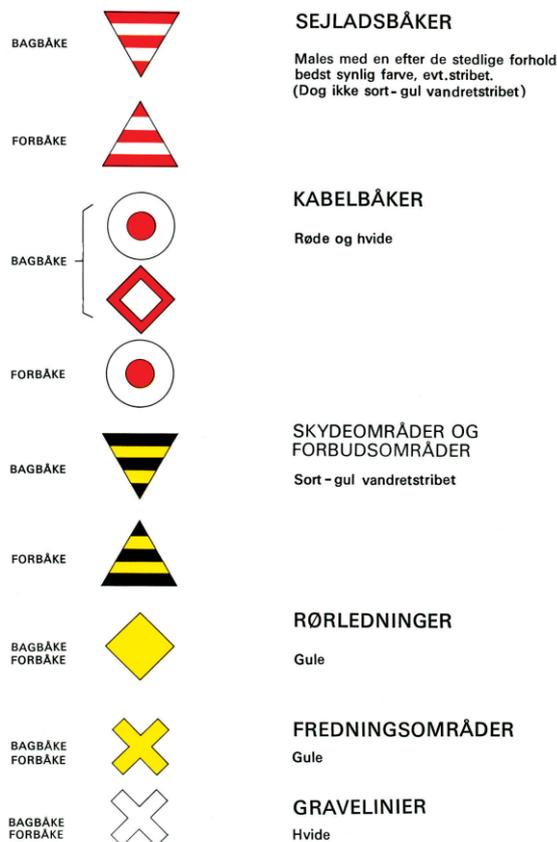


Fig. 13.13 Baken

13.9

Leuchtfeuer

Die Leuchtfeuer im dänisches Fahrwasser bestehen aus festen Leuchttürmen, Molefeuern, Leitfeuern/Richtfeuern und Winkelfeuern.

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

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

Leitfeuer werden ähnlich den Baken gebraucht, um in engen Fahrinnen oder im Hafeneinlauf die Fahrlinie anzugeben.

13.10

Taucherflagge

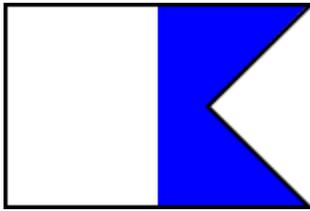


Fig. 13.14 Taucherflagge
Internationaler Signalfolge A

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

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

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

Gemäß des internationalen Signalbuches bedeutet die Buchstabensignalfolge A: „Ich habe Taucher im Wasser. Haltet Abstand und langsam fahren“. Außerdem geht es 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 Dänische Bestimmungen über Fahrt in dänische Fahrwasser (Erlass nr. 779 von 18. August 2000) § 7 die folgenden Regeln: Wo ein Taucher im Wasser ist, sollen Schiffe passieren mit besonderer Vorsicht und Motorschiffe mit Schraube anhalten, wenn möglich. Abs. 2: Wenn ein Taucher im Wasser ist, soll dies markiert sein – an die Stelle wo es am besten gesehen wird – indem die internationale Signalfolge 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 oder das Tauchergesetz erwähnen etwas über Signalfolgen. 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 der Taucherschiff/-flagge halten müssen, da es natürlich individuell von Schiff zu Schiff ist, wie die Größe des Schiffes, Antriebskraft und Geschwindigkeit Parameter sind.

Søfartsstyrelsen (Dänische Schifffahrtsbehörden) empfiehlt, dass Taucher, die sich in der Nähe der Oberfläche befinden, sich nicht länger als 30 Meter von der Signalfolge zu entfernen und dass vorbeipassierende Fahrzeuge einen Sicherheitsabstand von Minimum 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, muss es wohl minimum 200 m sein. In anderen Fahrwassern wesentlich größer.

In der Praxis bedeuten die Regeln, dass Taucher eine Bezeichnung anwenden sollen, normalerweise eine Taucherflagge oder eine Tafel mit einer aufgemalten Flagge. 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 und diese mit ein oder mehreren großen Flaggebojen im Wasser zu ergänzen, und selbstverständlich auch eine handgehaltene Oberflächeboje in jedem 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 Freizeitssegler glauben, dass die Flagge eine Fischereiabezeichnung 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 Sachen 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 Rudern 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 zu fragen, ob langs der Küste Orte gibt, wo Taucher oft trainieren.



Fig. 13.15 Amerikanische Taucherflagge ist in grossen Teilen der Welt gebraucht, aber nicht in Europa



Taucherflagge auf die Küste

13.11

Vorübergehende Wrackbezeichnung

Die Fahrwasserbehörden führten in 2009 eine neue Art von Wrackbezeichnung ein (emergency wreck marking buoy), die von IALA empfohlen ist. Diese neue Art von Tonne ist blau und gelb und leuchtet abwechselnd mit blauem und gelbem Licht.

Diese Tonne ist bestimmt für ein schnelles Ausrücken und wird wieder eingezogen, wenn eine normale Wrackbezeichnung (Warntonnen nach Himmelsrichtung) ausgesetzt sind oder das Wrack entfernt ist. Diese neue Bezeichnung ist aus Plastik und wird durch Sonnenzellen betrieben

Licht: wechselnd gelbes und blaues Licht.

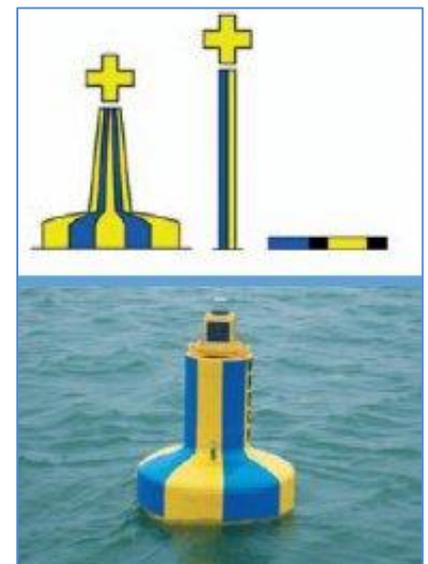


Fig. 13.16 Emergency Wreck Marking Buoy (Vorübergehende Wrackbezeichnung)

HEBE- UND TRAGETECHNIK

14.1

Ziel

Die korrekte Hebe- und Tragetechnik aufzuzeigen, da beim Rudern oft schwere Boote in unbekannter Umgebung gehoben werden müssen, sowie der normaler Umgang mit Ausrüstung und Gepäck.

14.2

Einleitung

Die meisten Erwachsenen wissen heutzutage überraschend wenig, wie sie mit einfachen Regeln ihre Wirbelsäule gegen dauerhafte Schäden durch Überlastung schützen können.

Als Ruderer muss man auf die richtigen Hebe- und Tragetechnik achten, da

oftmals schwere Boot unter, aus der Sicht des Rücken, ungünstigen Verhältnissen, wie Müdigkeit und unbekannter Untergrund bzw. unbekanntes Terrain.

Der Steuermann muss daher auf die richtige Hebeteknik achten.

14.3

Die Wirbelsäule

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

Die wichtigste Funktion der Wirbelsäule ist es die Nervenverbindungen zwischen dem Gehirn und dem restlichen Körper zu schützen. Die Wirbelsäule besteht aus 24 Wirbeln die durch die Band-

scheiben voneinander getrennt sind. Von jedem Wirbel gehen Nervenverbindungen in bestimmte Teile des Körpers ab. Abb. 16.1

Daher ist es wichtig die Wirbelsäule IMMER geraden zuhalten und die Muskelspannung ständig aufrecht zu erhalten, wenn wir heben

Nutze die Beine

Es ist hauptsächlich die Beine, die die Hebearbeit machen. Die Beine können große Belastungen aushalten, da es aus 3 soliden Teilen – Hüfte, Knie und Füße, sowie großen Muskelgruppen besteht. Aber gleichzeitig muss die Muskulatur bei der Wirbelsäule – Rücken-, Bauch- und Becken Muskulatur angespannt

sein, um die Knochen im Rücken zu schützen.

Auch der Abstand des Gegenstandes vom Körper ist von Bedeutung, den je weiter der Gegenstand vom Körper ist, desto größer ist die Belastung der Rückenwirbel. (Hebelgesetz) Abb. 16.2 zeigt diese.

Das Heben von Ruderbooten

Wenn ein Inrigger angehoben werden soll, vergessen viele die richtige Hebestellung einzunehmen. Sie heben aus dem Rücken, nicht mit den Beinen, besonders wenn man seitlich zum Boot steht. Der Steuermann muss daher da-

rauf achten, dass alle korrekt stehen, bevor das Kommando zum Heben gegeben wird. Es ist wichtig, dass alle da Boot gleichzeitig heben und wieder absetzen, sodass niemand zusätzlich belastet wird. Ist man als Steuermann un-

sicher ob alle die korrekt Hebetechnik beherrschen, ist es eine gute Idee diese vor Beginn der Fahrt zu üben, und evtl. Bereits zu verabreden, er an welcher

Stelle hebt. Nicht jeder ist gleich stark, und einige vielleicht besser auf einer bestimmten Seite.

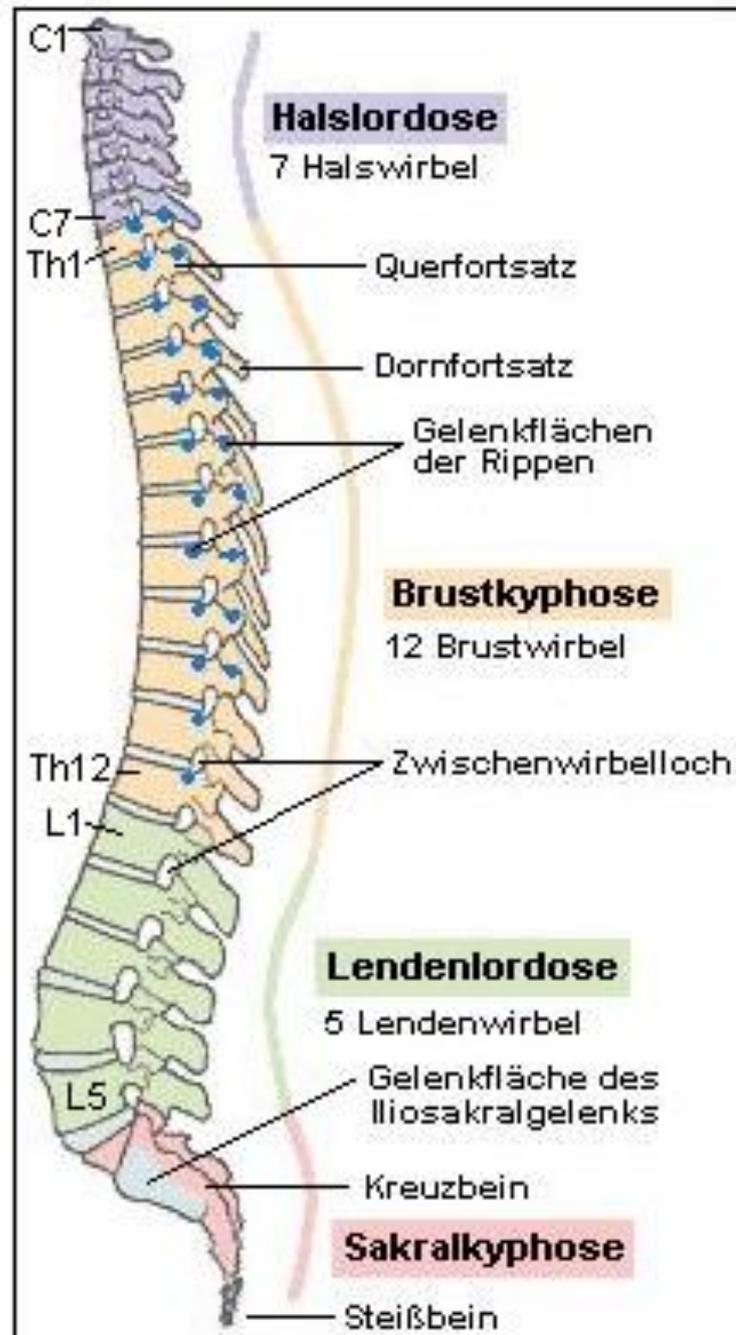


Abb. 14.1. Aufbau der Wirbelsäule – von der Seite gesehen.
Quelle: <http://www.medizininfo.de>

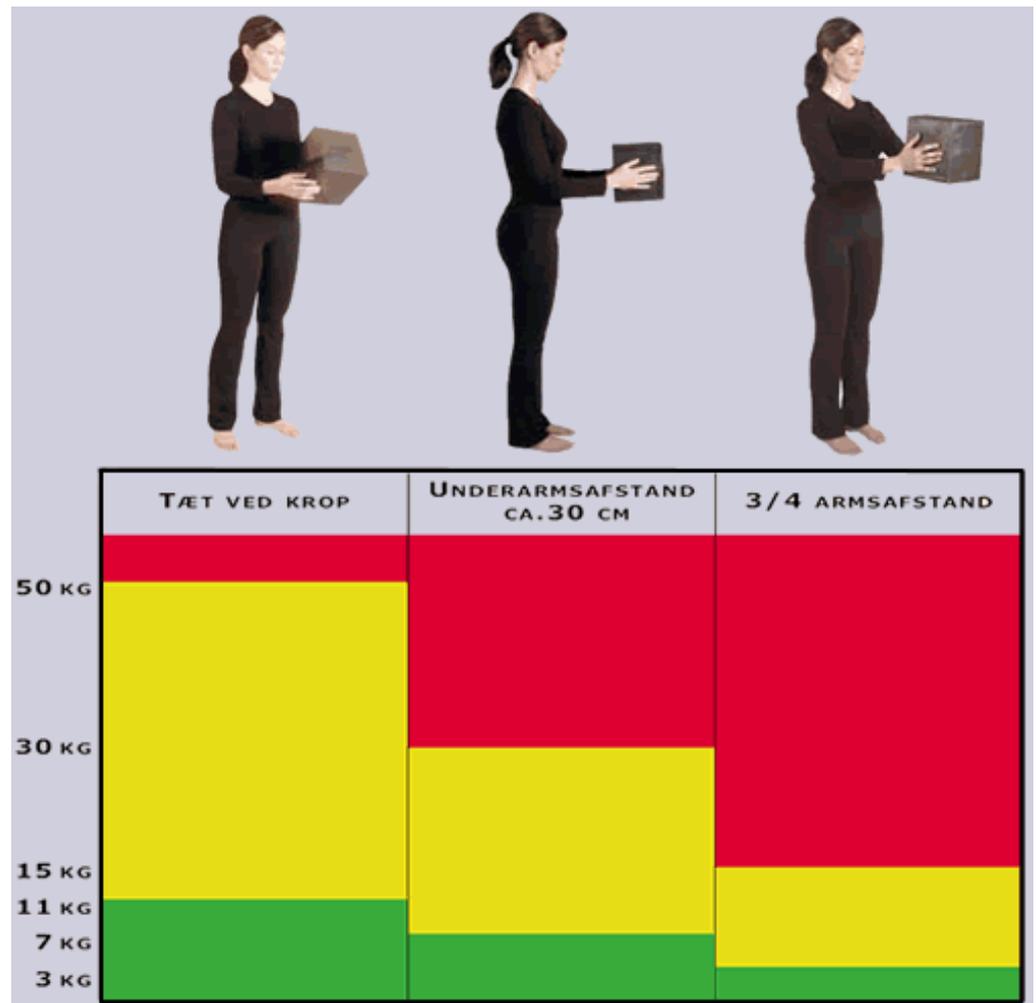


Abb. 14.2. die Abbildung zeigt die Wirkung des Hebens auf die Wirbelsäule in Verhältnis zum Abstand vom Körper (untrainierte Person). Quelle: www.maskinkorekort.dk

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.

14.4 Hebe- und Trageregeln

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

1. Hebe und trage nie, wenn es auch gezogen oder geschoben werden kann.
2. Brauche Hilfsmittel wie Gurte, Stangen oder ähnliches.
3. Brauche Bootsrollen wenn ein Boot auf kürzer Entfernung bewegt werden sollte, statt 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 1 Arm, den freien Arm auf ein Knie abstützen
8. Wenn Mehrere heben sollen, stellen sie sich nach Körperhöhe auf und heben zusammen auf Kommando – „Fassen und Auf“
9. Beim Heben – Gewichtsverlagerung 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 kleine, breiten Schritten und halte dabei die Knie leicht gebeugt
13. Wenn kein symmetrisches Heben möglich ist, wechsele häufig die Seite.
14. Halte häufig Pausen, im Ermüdung zu vermeiden.

PRINZIPIEN:

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

Instruktion

Bei der Unterricht anderer, muss man beachten, dass viele Personen das Heben nicht kennen.

Außerdem entstehen Verletzung bei Heben, am ehesten bei ungenügendem Aufwärmen, Müdigkeit und schlechter Kondition.

TAUWERK UND KNOTEN

15.1

Zweck

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

15.2

Einleitung

Rudere denken normalerweise nicht über das Tauwerk in ihren Boot nach, dennoch sind sie ein wichtigere Teil der Ausrüstung. Sie sind einfach da. Aber wer kann sich Vorstellen ein Boot in hohen Wellengang ohne die Steuerleinen 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?

15.3

Tauwerk

Es gibt mehrere Arten von Tauwerk, z.B. geflochtenes, gewebtes oder geschlagenes Tauwerk. An gemeinsam ist dass sie aus mehreren Fasern bestehen. Das Fasermaterial kann in 2 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 bestimmte Länge haben, während synthetische Faser in der gewünschten Länge produziert werden können.

Tauwerk aus synthetischen Fasern ist leichter als das aus Naturfasern, es hat

eine höhere Bruchfestigkeit und ist Widerstandsfähiger gegen Wasser und Verwesung. Die meisten Arten 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 der synthetisches Tauwerk werden durch Sonnenlicht schneller zersetzt, 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

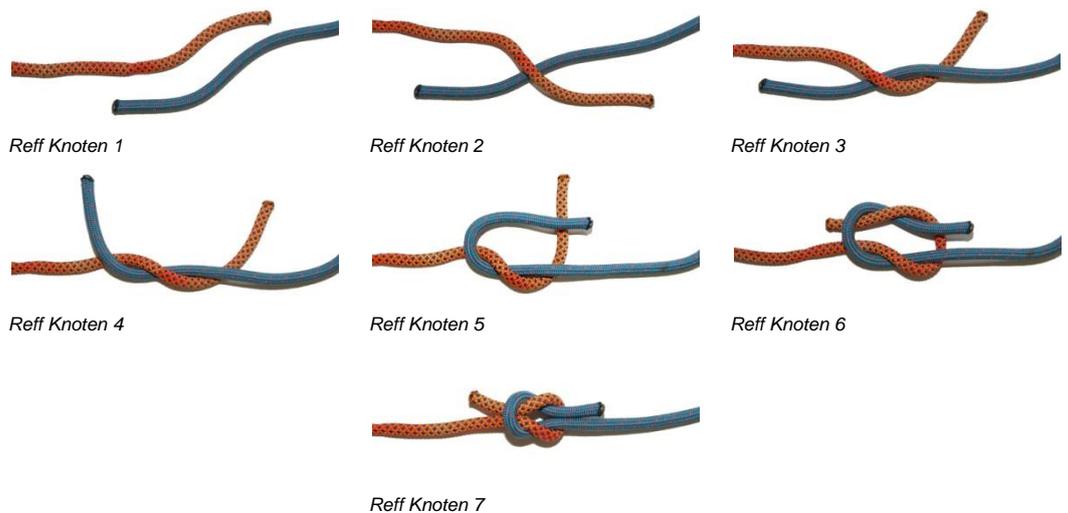
Siehe auch diesen Link <http://www.knotentraining.de/>

15.4 Knoten und Stek

Reff Knoten

Der Reff Knoten (Kreuzknoten) wird verwendet um zwei Tau gleicher Dicke und aus gleichem Material zusammen zufügen.

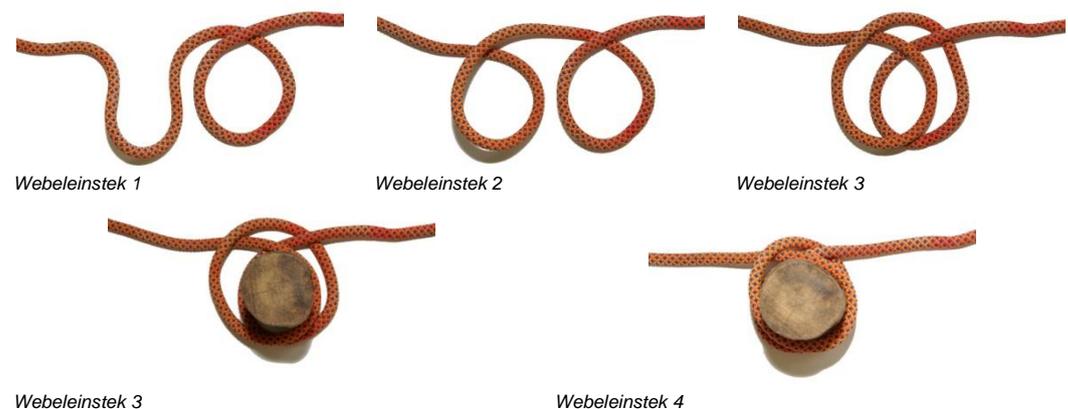
Nehme beide Enden und kreuze diese. Achte darauf, dass dasselbe Enden wieder oben ist, wenn du sie erneut kreuzt. Nun stramm ziehen. Der fertige Knoten muss ganz symmetrisch sein, sonst hast du einen „Weiberknoten“ geknüpft, der wieder aufgeht.



Webeleinstek

Der geworfene Webeleinstek (Mastwurf) ist gerne benutzt. Er ist leicht zu binden und wird zu vorübergehender vertäuen 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, in dem man das Tauende um den Pfahl führt.



Webeleinstek 1



Webeleinstek 2

Der Webeleinstek kann mit einem Rundtörn verstärkt werden.



Webeleinstek mit Rundtörn 1



Webeleinstek mit Rundtörn 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

Schlotstek und Doppelter Schlotstek

Den Schlotstek verwendet man um zwei Tau 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 Schlotstek zu vollenden.



Schlotstek 1



Schlotstek 2



Schlotstek 3



Schlotstek 4

Wenn sich die Dicke der Taue sehr unterscheidet, kann man das dünnen noch ein zweites Mal um die Bucht legen. (Doppelter Schlotstek)



Doppelter Schlotstek

Achterknoten

Achterknoten oder Endacht verwendet man um zu verhindern, dass ein Tauende aus einem Auge rutscht.

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. Der Achterknoten eignet sich besonders um die Steuerleine am Ruder zu befestigen.



Achterknoten 1



Achterknoten 2



Achterknoten 3