

Sicherheit auf der Weser / Anmerkungen zur Ruder- und Fahrordnung der Ruderriege der ASS Nienburg

Ruderrevier Weserkilometer 267, 2 (Bootshaus) aufwärts bis Weserkilometer 262 Ruderrevier Weserkilometer 267, 2 (Bootshaus) abwärts bis Weserkilometer 271

Die Ruder- und Fahrordnung der RRASS ist aufmerksam zur Kenntnis zu nehmen und stets zu befolgen.

Die auf dem Pult ausliegende geltende schulische Erlasslage sowie die geltenden Grundsätze und Bestimmungen für den Schulsport sind bezüglich des Lernens auf dem Wasser strikt einzuhalten. Die ausliegende Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ ist aufmerksam zur Kenntnis zu nehmen und stets zu befolgen.

Wesentliche den Rudersport betreffende Auszüge aus der Binnenschifffahrtsordnung können im Bootshaus bzw. in der Schule eingesehen werden. Ruderlehrkräfte, Schülerinnen und Schüler, die eigenverantwortlich Ruderanfänger ausbilden, müssen sich die den Rudersport betreffenden Aspekte der Binnenschifffahrtsordnung einprägen und sie auf dem Wasser befolgen und den Anfängern weitervermitteln.

Besonderheiten zur Fahrordnung auf der Weser:

Grundsätzliches:

Die Berufsschiffahrt ist in Bezug auf Ruderboote **stets** vorfahrtsberechtigt. Muskelkraftbetriebene Kleinfahrzeuge haben allen anderen Schiffen auszuweichen (vgl. § 6.02 der Binnenschifffahrtsordnung)! Selbstverständlich hat sich die Binnenschiffahrt auch an eine allgemeine Sorgfaltspflicht zu halten (vgl. §1.04).

Die Binnenschiffe haben insbesondere in Ufernähe eine enorme Sogwirkung. Aus diesem Grunde ist immer genügend Abstand von Binnenschiffen und Ufer zu halten.

Grundsätzlich sollte bei Begegnungen von Binnenschiffen und Ruderbooten das Rudern eingestellt werden bis das Binnenschiff passieren konnte. Dies gilt insbesondere für Anfänger. Grundsätzlich kann bei geringem Wellenbild auch locker in genügendem Abstand weitergerudert werden.

Beladene Binnenschiffe die weseraufwärts (sog. Bergfahrt) fahren sind teilweise langsamer als Ruderboote. Insbesondere in ungesteuerten Booten sind Rennen mit aufwärtsfahrenden Binnenschiffen, dabei vor allem Überholmanöver verboten.

Besondere Achtsamkeit gilt unbeladenen Binnenschiffen, sie haben durch ihren hoch aufragenden Bug einen enorm großen toten Winkel von bis zu 250 m.

Zur Vermeidung von Gefahrensituationen ist stets sehr vorausschauend zu rudern, dies gilt insbesondere für Wendemanöver und die Kurvenbereiche. Dies bedeutet, dass sich in gesteuerten Booten auch der Bugmann häufig umschaute (insbesondere vor den Kurven). Ausdrücklich haben sich Einerruderer und Bugleute in ungesteuerten Booten **sehr häufig** umzuschauen. Ungesteuerte Boote können nur von erfahrenen Ruderinnen und Ruderern (Steuermannsdiplom) benutzt werden.

Vor der Fahrt ist unmissverständlich festzustellen, wer in dem Boot die Verantwortung des Bootsführers (in der Regel der erfahrenste Ruderer, die erfahrenste Ruderin) trägt. Der Rest der Mannschaft lässt sich beim Rudern vom Bewusstsein der **gemeinsamen Mitverantwortung** leiten.

Merke: Vorausschauend fahren, häufig umgucken, gemeinsame Verantwortung!

Grundsätzliches Verhalten bei einer Vorbeifahrt von Binnenschiffen und Motorjachten:

Immer wieder: In möglichst **großer Vorausschau** wird das Boot durch die entsprechenden lauten und eindeutigen Kommandos des Steuermanns in sicherer Lage parallel zu den Wellen gestellt.

Dem Binnenschiff bzw. der Motorjacht wird durch den Kurs **frühzeitig** und **eindeutig** zu erkennen gegeben, zu welcher Seite ausgewichen wird.

Wiederum: Ein ausreichend großer Abstand zum Binnenschiff und zum Ufer ist zu beachten.

Die Sicherheitsstellung (Skulls zwischen Oberkörper und Beinen – grundsätzlich ruderbereit) ist einzunehmen.

Boot liegt parallel zu den Wellen, so dass über die Wellen „gehüpft“ werden kann. Obacht bei sich brechenden Wellen - hier leichtes Verlagern der Bootslage durch leichtes Überlehnen auf die andere Seite - dem Boot Spiel geben, nicht statisch gegen die Wellen ankämpfen. Nach der Vorbeifahrt ist das durch die Schiffsschraube kabbelige Wasser abzuwarten, erst dann wird die Fahrt fortgesetzt.

Merke: Frühzeitig auf Binnenschiffe achten, eindeutigen Kurs deutlich machen, stoppen und parallel zu den Wellen legen, „kabbeliges“ Wasser der Schiffsschraube abwarten.

Rudern in ungesteuerten Booten

Die Ruderriege gestattet das Rudern auf der Weser in ungesteuerten Booten nur Ruderinnen und Ruderern mit Steuermannsdiplom, die frei Wasser rudern können und alle gängigen Bootskommandos sicher beherrschen. Ebenso können sie nach einer Kenterung sicher und schnell in ihr Boot einsteigen. Ausnahmen betrifft die Ausbildung, wenn erfahrene Ruderinnen / Ruderer mit auf dem Wasser sind. Ausnahmen sind vorab mit dem Protektor abzusprechen.

Fahrtordnung

Ruderer und Ruderinnen rudern stromaufwärts (Bergfahrt) stets unter Land und in der Innenkurve.

Binnenschiffe bevorzugen bei Talfahrten den größeren und auch tieferen Bereich der Außenkurven.

Beim Aufwärtsrudern sollte die Entfernung zum Land eine Skulllänge nicht überschreiten (Ausnahme Angler). Wind und Strömung sind dabei so zu berücksichtigen, dass das Boot beim Aufwärtsrudern keinesfalls in die Flussmitte gerät (Gefahr von Kollisionen mit Binnenschiffen und anderen talwärts fahrenden Ruderbooten).

Einzigste Ausnahmen sind, nachdem sich Mannschaft bzw. Steuermann von freiem Fahrwasser überzeugt haben, notwendige zügige Wechsel zur Innenkurvenseite. Dabei wird die Weser schräg, etwa im 45 °Winkel gequert, scharfes Einsteuern ist zu vermeiden. Bevorzugtes Rudergebiet ist dabei das stromaufwärts gelegene Ruderrevier. Für Anfänger ist dies verbindlich vorgeschrieben. Sie dürfen ausschließlich weseraufwärts rudern! Ausnahmen sind lediglich Fahrten unter Aufsicht zum Nienburger Hafen. Anfängerinnen und Anfänger sollten nicht weiter als 3 km aufwärts rudern.

Merke: Stromaufwärts unter Land und in der Innenkurve

Ruderer und Ruderinnen rudern stromabwärts (Talfahrt) stets Flussmitte mit leichter Tendenz zur Innenkurve.

Die Wasser- und z.T. Windverhältnisse in den Außenkurven sind weniger abwägbar als in den Innenkurven. Die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers in der Außenkurve ist deutlich höher, so dass Boote an Land gedrückt werden können. Dies gilt vor allem für die Außenkurven bei Weserkilometer 266 und 264 weseraufwärts und z.T. im Bereich des sogenannten Nienburger Bogens, insbesondere „mündet“ hier der „Hohewieh - Graben“ in die Weser. Auch die bergfahrenden Binnenschiffe drehen etwas in die Außenkurve, insbesondere das Heck mit der Schiffsschraube verwirbelt das sowieso schon kabbeligere Außenkurvenwasser.

Beispiel:

Einem bergfahrenden (weseraufwärtsfahrenden) Binnenschiff weicht ein talfahrender (weserabwärtsrunder) Ruderer wie folgt aus: Frühzeitiges, eindeutiges Anzeigen, dass Richtung Innenkurve ausgewichen wird. Hier in ausreichendem Abstand zum Ufer muss selbstverständlich gestoppt werden, ein Flussabwärtsrudern in der Innenkurve ist selbstverständlich verboten, Ruderer würden so mit anderen aufwärtsrundernden Ruderern kollidieren (im Bootshaus zeugt ein zerbrochener Skull davon).

Merke: Stromabwärts wird Flussmitte gerudert, nur zum Ausweichen kann in der Innenkurve gestoppt werden.

Wenden

Vor der Wende haben sich Steuermann bzw. Bootsführer und Bugmann immer davon zu überzeugen, dass der Fluss frei ist und ausreichend Zeit für ein langsames Wenden (gerade bei Anfängern) besteht.

Das Wenden der Boote zum Umkehren erfolgt immer nah unter Land – in der Regel nicht in der Flussmitte. Gewendet wird unter Berücksichtigung der Windverhältnisse aufwärts so, dass das talwärts strömende Wasser bei der Wende hilft.

Das heißt: Wende über Steuerbord, so dass das anströmende Wasser den Bug des Bootes beim Backbordvorausschlag mit herumdrückt. Es ist dabei trotzdem darauf zu achten, dass die Strömung das Boot nicht zu weit in die Flussmitte drückt, auch wenn ja abwärts Flussmitte weiter gerudert wird. Deswegen muss der Backbordschlag sanft, nicht zu stark, ausgeführt werden. Dies gilt genauso für die Wende beim Abwärtsrudern, nur das hier das Heck in die Strömung gesetzt und mit herumgedrückt wird.

Weseraufwärts rudern ab Bootshaus:

Bei der Ausfahrt aus der Aue sind die „schwierigen“ Wasserverhältnisse im Mündungsbereich stets zu vergegenwärtigen. Vor der Querung der Weser ist auf einen freien Fluss zu achten. Achtung: Der zunehmend hohe Bewuchs nimmt hier z.T. die Sicht. Es ist schräg – Bug Richtung Innenkurve in die Weser einzufahren.

Km 267: „Nienburger Bogen: Innenkurve drei (3) grüne Bojen, Fluss bei Niedrigwasser verlandet. Es muss berg- und talwärts prinzipiell unter Land an den Bojen vorbei gerudert werden.

Km 266, 5: Fluss queren. Auf der Seite des „Engländerhafens“ weiterrudern – immer erst queren, wenn freie Sicht auf Gerade zu Weserkilometer 265 möglich.

Km 266: häufig kleines Windloch, bevor die Pappelreihe beginnt – Skulls gut kontrollieren – in folgender Innenkurve bei Wind Skulls gut kontrollieren – Achtung beliebtes Anglergebiet
Ab Km 264, 7 Beginn der Bunen, Achtung vor Kehrwasser und Anglern!

Weserkilometer 264 wiederum Weser queren Richtung Innenkurve. Achtung aus der Innenkurve kommend schnelle Veränderung der Wasserverhältnisse.

Weser Km 263: Mündung Liebenauer Aue - Weser nicht queren, nach Uferrückverlegung kann die Außenkurve hier ausgefahren werden. Achtung vor kabbeligem Wasser aus der Liebenauer Aue – talwärts fahrende Schiffe achten!

Bis Weserkilometer 262 in langgezogener Außenkurve rudern.

Weiter als Weserkilometer 263 sollten Anfänger nicht rudern. Weserabwärts Flussmitte – Tendenz Innenkurve. Insbesondere in den Kurvenbereichen (263,5 / 264 und 265,5 sowie 266,5) vorausschauend und aufmerksam rudern.

Weserabwärts Nienburger Bogen: Innerhalb der drei grünen Bojen in der Innenkurve sehr langsam rudern – aufwärtsrudende Boote achten! Etwa 100m nach dem Weserkilometer 267 wird die Weser gequert, um in die Aue einzufahren. Bei Einfahrt dreht die Strömung das Heck so, dass im 45 ° Winkel am Steg angelegt werden kann. Achtung nicht zu früh in die Außenkurve und unter Land (stärkere Strömung) fahren.

Weserabwärts rudern ab Bootshaus

Richtung Weserbrücken rudern Ruderer allein erst bei größerer Erfahrung, mindestens zweijährige Erfahrung, im ungesteuerten Boot. Ausnahmen bilden betreute Fahrten zum Nienburger Hafen.

Achtung Weserkilometer 267,5 vor und unterhalb der Fußgängerbrücke häufig stehende Wellen, scharf unter Land am Weserwall rudern Achtung vor ankernden Schiffen und Anglern.

Achtung Weserkilometer 268, 3 auf Steuerbord neue Spundwand mit roter Boje. Kurz nach Weserbrücke aufwärts ebenso neue Spundwand mit Bojen.

Weserkilometer 268,5 hier Tendenz Innenkurve rudern – Abfluss Kläranlage.

Unter der Umgehungsstraßenbrücke und in der Folge Weserkilometer 270 häufig Wind und Wellen

Weserkilometer 270, 5 Tendenz Innenkurve.

Bei der Eisenbahnbrücke endet das übliche Ruderrevier. Aufwärts wird wieder unter Land / Innenkurve gerudert. Wechsel der Seiten bei 270,5 Achtung in der Folge unmerklicher Knick der Weser kurz vor Umgehungsstraße.

Wechsel der Seite erst wieder in Höhe des Nienburger Hafens (in der Folge Anlegestelle Fahrgastschiffe etc.). Jetzt Achtung neuer Anleger WSA mit Boje.

Entlang der alten Regattastrecke und unter beiden Brücken bis zum Bootshaus auf der Backbordseite rudern.

>> Vor Fahrtantritt sind Wind und Wetter sowie Funktionalität des Sportgeräts zu kontrollieren!

>> Die Fahrt und vor allem die Abfahrtszeit ist im Fahrtenbuch einzutragen!

>> Besondere Vorkommnisse / Schäden sind nach Fahrtende ebenso im Fahrtenbuch zu vermerken.

>> Die Fahrt ist gut leserlich mit Vor- und Zunamen einzutragen.

>> Die Anmerkungen zur Ruder- und Fahrtordnung der RRASS sind nicht sklavisch einzuhalten! Entscheidend ist ein Vorausschauendes der Mannschaft und dem Boot angemessenes situatives Verhalten: Selbstverständlich muss beispielsweise ein Achter etwas anders gesteuert werden als ein Vierer.

Nienburg, im August 2009

und nochmals nach Beratungen mit dem WSA Verden im März 2012 überarbeitet. Nochmals reflektiert und nach intensivem Befahren im Juni 2020 überarbeitet, im November 2024 mit Vorstand und Mitgliedern reflektiert. Jährlich neue Reflektion und Sensibilisierung.