DAS KLEINE RUDERHANDBUCH

EIN LEITFADEN FÜR ANFÄNGER UND BREITENSPORTLER DER RG HANSA

RUDER-GESELLSCHAFT HANSA | JULI 2020

Diesen grandiosen Blick auf die Alster gibt es nur einmal in Hamburg!
Herzlich willkommen zur einzigartigen Event-Location im traditionsreichen Clubhaus der Rudergesellschaft HANSA.

Idyllisch an der Außenalster gelegen, können Sie hier Ihre Veranstaltung auf rund 300 Quadratmetern austragen.
Sie sitzen im Wintergarten oder auf der großzügigen Sommerterrasse und genießen die schönsten Sonnenuntergänge mit Blick auf Wasser, Segelboote und auf Hamburgs Skyline.
Hamburg kann so schön sein! Buchen Sie noch heute.

BUCHEN SIE UNS:
Nordlichtgastronomie
Schöne Aussicht 39
22085 Hamburg
Tel: 040-22 37 58
Fax: 040 - 20 00 43 25
info@nordlichtgastronomie.de
www.nordlichtgastronomie.de

Nordlicht Gastronomie

Gemeinsam stark!

Mit dieser kleinen Einführung wollen wir euch für den Rudersport begeistern und für die RG HANSA gewinnen. Wir sind stolz auf unseren Verein: Die Ruder-Gesellschaft HANSA gibt es seit 1872, und heute ist die HANSA ein moderner, leistungsorientierter Sportverein, der sich weiterhin der Tradition verpflichtet fühlt – ein Ruderverein mit Herz!

Als einer der ältesten deutschen Rudervereine legt die Ruder-Gesellschaft HANSA großen Wert auf eine qualifizierte Ausbildung ihrer Mitglieder – im Leistungssport wie auch im Breitensport. Mit diesem *Kleinen Ruderhandbuch* möchten wir neue Mitglieder über das Rudern in Hamburg informieren, die Gepflogenheiten in der HANSA erläutern sowie Tipps fürs richtige Rudern geben. Denn ihr solltet Spaß auf dem Wasser haben!

Dieser Leitfaden wurde im Mai 2019 begonnen und wird jährlich Aktualisiert. Er bietet auch langjährigen Mitgliedern die Möglichkeit, ihre Ruderkenntnisse aufzufrischen und zu vertiefen. Wer will, kann also hier verschiedene Themen von Bootsmaterial bis Ruderleitbild noch einmal ganz in Ruhe nachlesen.

In diesem Sinne laden euch ein, auf technisch hohem Niveau mit Spaß und Genuss das einzigartige Ruderrevier mitten in Hamburg zu entdecken! Solltet ihr Fragen haben, zögert nicht, andere Mitglieder anzusprechen. Wir sind ja schließlich alle für einander da.

Viel Freude beim Lesen wünscht das Trainerteam mit Achim, Ina, Martin und Jean-Marc sowie Stefan, Reinhard, Melanie, Martin, Michaela, Sönke und Christiane. ▪

INHALT

DIE HANSA-AUSBILDUNG
04 Rudern lernen in der HANSA

SICHER UNTERWEGS
06 Hinweise für die Ausfahrt

RICHTIG ABLEGEN
09 Wie legt man im Skiff vom Steg ab?

KLEINE BOOTSKUNDE
10 Vom Einer bis zum Achter: die verschiedenen Bootsklassen

BOOTSTEILE ERKLÄRT
14 Bootsteile und Ruderpositionen im Boot

BEFEHLE UND KOMMANDOS
18 Die Ruderbefehle

RICHTIG ANLEGEN
21 Wie man am Steg ankommt

REGELN UND SCHUTZ
22 Ablegen, Ankommen und Abschließen – Regeln für alle

EINSTELLUNGEN
26 Die richtige Einstellung

DIE RUDERTECHNIK
28 Der perfekte Schlag

FEHLER UND KORREKTUREN
32 Nobody is perfect!

LETZTER SCHLAG
34 Wie geht es weiter?
36 Impressum

Rudern lernen in der HANSA

Die RG HANSA sorgt für eine qualifizierte Ausbildung ihrer Mitglieder und bietet Anfängern und Neumitgliedern mehrere kostenpflichtige Einsteigerkurse an, die in derRegel Ende April starten.

Zur Ausbildung der HANSA gehört das Rudern im Einzel- wie auch im Mannschaftsboot. So sollen „Frischlinge“ – so heißen die Ruderanfänger bei uns – bereits zu Beginn die Vielfalt des Rudersports kennenlernen. Der Anfängerkurs beinhaltet einige wichtige Themen:

- das Ruderrevier der Alster,
- die unterschiedlichen Bootsklassen und -typen,
- das Rudern im Trimmi und später im Skiff (Einer),
- die Bootseinstellungen,
- den Ruderschlag,
- die Ruderbefehle,
- Ausfahrten im Großboot,
- Pflichten und Verantwortung der Steuerleute und des Obmanns,
- Pflege und Tragen der Boote,
- verschiedene Übungen und Korrekturen,
- Kentern und Einsteigen.

Die Ruder-Gesellschaft HANSA ist am 21. März 1920 durch die Zusammenlegung der Ur-Vereine Fidelio und Fortuna entstanden. Als Gründungstag gilt der 15. August 1872. Damit wird die HANSA in 2022 150 Jahre alt. Sie zählt zu den ältesten und traditionsreichsten Rudervereinen in Deutschland.

Ziel der Anfängerausbildung

Um sicherzustellen, dass alle Frischlinge am Ende des Anfängerkurses sicher und gefahrlos im Einer auf der Alster rudern können, werden sie in der letzten Lektion geprüft. Dort soll jeder eine praktische Übung im Einer absolvieren. Gefordert werden dabei die wichtigsten Rudermanöver, die notwendig sind, um sicher rudern zu können:

- Ablegen ohne Hilfe,
- Boot auf Kurs halten,
- richtiges Verhalten im Boot,
- Wendemanöver Backbord und Steuerbord,
- richtig Anlegen.

Nach der praktischen Prüfung auf dem Wasser folgt noch eine kleine theoretische Prüfung an Land. Diese beinhaltet Fragen rund ums Rudern, zur Bootspflege und zu den Bootbestandsteilen. Es empfiehlt sich, für diese Prüfung das Ruderhandbuch vorab zu lesen. Bei Fragen stehen die Ausbilder und das Trainerteam gerne zur Verfügung. ▪

Bei sonnigem Aprilwetter fahren die Teilnehmer erstmals im Vierer raus (oben). Schon der erste Kurs 2019 ist ausgebucht (rechts).

Bevor es auf die Skiffs (Einer) geht, üben die Frischlinge im Trimmi. Das ist viel stabiler.

WIE WAR DAS MIT DEN FRAUEN FRÜHER IN DER HANSA?

Auf der Hauptversammlung am 29. Februar 1972, fast 100 Jahre nach Gründung der HANSA-Stammvereine RC Fidelio und RC Fortuna, wurde der „progressive“ Vorschlag gemacht, den HANSA-Damen den Besuch im Bootshaus zu gestatten. Dies sollte erst einmal an einem Dienstagabend stattfinden. Vorher war der Zutritt nur für Herren gestattet.

Auf der Versammlung wurde der Vorschlag ohne Gegenstimmen angenommen. Obwohl die Leitung der Versammlung ausdrücklich darum bat, dass auch eventuelle „Opponenten“ sich zu Worte melden sollten, meldete sich nicht ein Hanseat der „opponieren“ wollte. Das war der Beginn des gemischten Vereins und der Anfang vom Ende des Herren-Klubs alten Schlages.

Einige Jahre später war es dann so weit: Als erster Ruderverein an der Außenalster nahm die HANSA 1978 Frauen als vollwertige und gleichberechtigte Mitglieder auf. Sie durften nicht nur zu Besuch kommen, sondern auch rudern. Heute ist das längst selbstverständlich, und die HANSA ist für ihre aufgeschlossene Vereinskultur bekannt.

Hinweise für die Ausfahrt

Damit sich alle HANSA-Mitglieder im Ruderrevier der Alster und ihren Außenkanälen sowie auf der Elbe orientieren können, gilt es, einige Regeln zu beachten.

Die Außenalster erscheint auf den ersten Blick recht groß. Aber wo dürfen Ruderboote eigentlich fahren? Gibt es Einschränkungen oder Regeln, die wir als Ruderer beachten müssen?

Tatsächlich haben sich die Rudervereine an der Außenalster seit vielen Jahren auf eine „gedachte Wasserstraße“ für Ruderer geeinigt. Sie verläuft entlang des Westufers.

- Die südwärts (also Richtung Kennedybrücke) fahrenden Boote halten sich dicht am Ufer (mit rund 10 bis 20 Meter Abstand).
- Die nordwärts fahrenden Boote (Richtung Krugkoppelbrücke) lassen genug Platz für die südwärts fahrenden Boote (rund 30 bis 40 Meter Abstand zum Ufer).

Schäden
Sollte das Boot durch eine Kollision Schaden erleiden, zum Beispiel beim Zusammenstoß mit einem Segelboot, einem Ruderboot, einer Boje, dem Steg oder einem Brückenpfeiler, muss das unbedingt im Fahrtenbuch eingetragen und beim Ruderwart bzw. Bootswart gemeldet werden.

Achtung: Diese inoffizielle Regelung gilt ausschließlich unter den Rudervereinen. Das bedeutet, dass sich Segelboote und Alsterdampfer nicht unbedingt daran halten. Also, Augen auf und Rücksicht nehmen!

Wer hat Vorfahrt?
Auf der Alster (Binnenalster, Außenalster, Alsterlauf) und ihren Kanälen gilt rechts vor links, auch gegenüber Segelbooten. Berufsschifffahrt hat darüber hinaus stets Vorfahrt!

- Überholende müssen immer ausweichen. Für den Überholten gilt: Kurs halten!
- Vorsicht vor Freizeitpaddlern und Stand-up-Paddlern: Sie kennen häufig keine Vorfahrtsregeln! Das gilt auch für viele Freizeitsegler.

EINIGE WICHTIGE SICHERHEITSHINWEISE

Unfälle im Ruderboot passieren oft durch Kollisionen mit anderen Booten oder Hindernissen im oder auf dem Wasser. Sicherheitsregeln sollen dazu beitragen, dass Unfälle vermieden, zumindest aber die Auswirkungen und Folgen gemindert werden.

- Die erste Sicherheitsregel: Alle, die ins Boot einsteigen, müssen auch schwimmen können.
- In der HANSA ist der vollständige Eintrag in das elektronische Fahrtenbuch vor Antritt der Fahrt obligatorisch. Die Teilnehmer und der Obmann werden mit Vor- und Nachnamen gespeichert. Ebenso wird die geplante Route sowie die Uhrzeit des Ablegens eingetragen.
- Die besonderen Fahrregeln auf der Alster und der Elbe müssen Ruderern und Steuerleuten erklärt werden. Das gilt vor allem fürs Rechtsfahrgebot. Auf der Elbe gelten weitere wichtige Regeln.
- Da die Steuerleute häufig den Bereich vor dem Bug nicht einsehen können (toter Winkel), bitten sie die Bugleute, sich in den Kanälen und Fleeten umzudrehen und Bescheid zu geben.
- Im unwahrscheinlichen Falle einer Kenterung, müssen alle Mitglieder grundsätzlich am Boot bleiben (Hinweise zu Rettungswesten auf S. 23). Als Schwimmkörper bleibt das Boot oben und dient der Mannschaft als Rettungsanker.

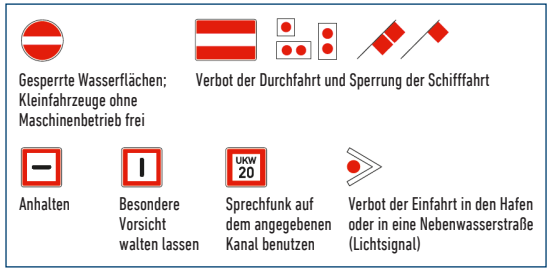
Auf der Elbe gelten andere Regeln. Hier dürfen nur erfahrene Steuerleute die Wanderboote führen.

Regeln für den Alsterkanal und die anderen Stichkanäle:

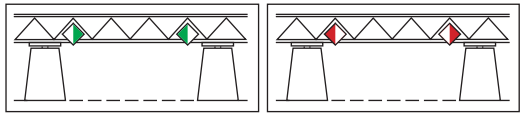
- Es wird immer in Fahrtrichtung rechts gefahren.
- Die stromabwärts fahrende Boote haben Vorfahrt vor stromaufwärts fahrenden Booten (die Alster fließt von Ohlsdorf in Richtung Kennedybrücke).
- An Brücken ist die zu benutzende Einfahrt (meist mittlere Brückenbogen) durch rot-weiße Rombenschilder (Schifffahrtszeichen) gekennzeichnet, wobei die weißen Dreiecke die Durchfahrt kennzeichnen.
- Bei Gegenverkehr muss das ausweichpflichtige Boot warten.

An folgenden Stellen aufpassen:

- An Stichkanal-Einmündungen, wenn man aus dem Stichkanal auf den Alsterkanal einbiegen will.
- Vor Brücken auf Gegenverkehr achten.
- Bei Anlegern schauen, ob ein Dampfer angerauscht kommt.
- Am Ufer auf Angelschnüre achten.



Feste Brücken



Schiffahrtszeichen Eine Übersicht der Sichtzeichen und Schallsignale lässt sich hier herunterladen: http://bit.ly/alsterzeichen

- Nach Sturm und Unwetter stets auf Äste im Wasser achten.

Schallsignale der Alsterdampfer

- Einmal lang: Achtung!
- Einmal kurz: Ich fahre nach Steuerbord.
- Zweimal kurz: Ich fahre nach Backbord.
- Dreimal kurz: Fahre rückwärts! ■

NUR FÜR FORTGESCHRITTENE: WIE VERHALTEN WIR UNS BEI EINER SCHLEUSUNG?

Fahrten zur Elbe dürfen nur von erfahrenen Steuerleuten mit geeigneten Booten nach Anmeldung beim Wanderruderwart durchgeführt werden.

Auf der Tour wird zwei Mal geschleust. Der Schleusenmeister richtet die Schleusungen nach der Berufsschifffahrt und zieht Personenschiffe vor

Wichtg vor der Schleuse: Keinesfalls über das Stoppschild hinaus an die Schleuse heranfahren. Bevor das Schleusen möglich ist, bleiben die Boote vor dem Schild liegen oder machen am Ufer fest, damit die Schifffahrt nicht behindert wird.

Was die Ampel anzeigt:

- **Zwei rote Lichter übereinander:** Diese Schleusenkammer ist außer Betrieb.
- **Zwei rote Lichter nebeneinander:** Jetzt keine Einfahrt.
- **Ein rotes Licht erlischt oder ein Licht ist rot, ein Licht ist grün:** Noch keine Einfahrt, Schleusung wird vorbereitet. Achtung: Es kann noch ein Schiff herauskommen.
- **Zwei grüne Lichter nebeneinander:** Einfahrt frei! Niemals vor der Berufsschifffahrt einfahren. Hinter Schiffen auch nur dann, wenn die Möglichkeit besteht, das Boot in ganzer Länge an Bug und Heck mit Paddelhaken oder ähnlichem zu halten.

So werden die Boote ausgerichtet:

- Wenn ausreichend Platz ist, Boote nicht nebeneinander legen, sondern hintereinander an den Schleusenwänden anlegen.
- Auf gelbe, senkrechte Striche an beiden Schleusenwänden nahe am Obertor achten: So weit einfahren, dass auch das Steuer über diese Markierung hinweg ist.
- Das Boot während der Schleusung an Bug und Heck mit Paddelhaken an einer Leiter oder Stange an der Schleusenwand halten.
- Dabei ist darauf zu achten, dass die Ausleger genügend Abstand zur Schleusenwand halten, um ein Verhaken mit in der Schleusenwand befindlichen Leitern und Löchern zu verhindern.
- Bei der Zahlung der Schleusengebühr steigt meistens ein Mannschaftsmitglied aus. In Hamburg reicht der Schleusenwart einen Korb an einer Stange herab.
- Es wird stets „bergauf“ bezahlt, Richtung Alster nur an der Schaartorschleuse (hier inklusive der Gebühr für die Rathausschleuse).
- Die Ausfahrt darf erst erfolgen, wenn die Ampel grünes Licht zeigt. Nacheinander ausfahren.
- Grundsätzlich sind (Wander-)Fahrten außerhalb des bekannten Alsterruderreviers beim Wanderruderwart anzumelden/zu genehmigen – siehe dazu Ruderordnung der RG HANSA.

Richtig Ablegen

In der Anfängerausbildung erklären wir, wie man sein Skiff zum Rudern vorbereitet und wie das Ablegen vom Steg funktioniert. Thomas Dobbert macht es vor.

01. Skiff liegt im Wasser; Skulls werden landseitig eingelgt.

02. Dolle wird geöffnet und das Skull richtig eingelegt.

03. Skull wird wasserseitig eingelegt; Dollen schließen.

04. Fertigmachen zum Ablegen; Skull wird bis zur Dolle geschoben.

05. Beide Skulls werden in einer Hand festgehalten.

06. Ausleger freimachen und vom Steg abschieben.

07. Auf dem Rollsitz niederlassen und mit der freien Hand abstützen.

08. Stabilisieren und die Füße in die Rennschuhe bringen.

09. Aus den Armen gegenrudern und sich vom Steg entfernen.

Vom Einer bis zum Achter

Klassische Ruderboote lassen sich in die Kategorien Einer (Skiff), Zweier, Vierer, Sechser und Achter einteilen. Sie unterscheiden sich auch nach Bauweise, Antriebsform und darin, ob sie mit oder ohne Steuermann gerudert werden. Ein Überblick.

Beim Rudern gibt es unterschiedliche Bootsklassen. Sie haben nichts zu tun mit den einfachen Ruderbooten, die es auf der Alster zum Ausleihen gibt. Doch welche Bootsklassen gibt es?

- Rennboote für Wettkämpfe: Diese Boote sind für Könner und Fortgeschrittene ausgelegt und so etwas wie die Formel-1 des Rudersports. Sie sind besonders leicht und schmal gebaut.
- Sogenannte Gig-Boote (Gigs) werden vor allem von Breitensportlern für ihre Touren, für Wanderfahrten und oft auch für die Anfängerausbildung genutzt. Sie sind schwerer und breiter als Rennboote und liegen damit stabiler im Wasser.
- Wanderruderboote sind spezielle Boote für Fahrten außerhalb des täglichen Ruderreviers. Dazu zählen auch sogenannte Inrigger, die seetauglich und für küstennahes Rudern ausgelegt sind.
- Beim Coastal Rowing nutzt man Boote, bei denen das Wasser aus dem Heck fliessen kann. Die wendigen und dynamischen Coastal Boote (nicht im Bootspark) liegen extrem stabil im Wasser und sind durch ihre Bauweise unsinkbar.
- Eine Barke ist ein Großboot für acht Ruderer, die in zwei Reihen zu viert hintereinander sitzen. Im Heck ist Platz für bis zu drei Personen, darunter ein Steuermann. Barken werden hauptsächlich beim Wanderrudern oder bei speziellen Anlässen eingesetzt.

Welches Boot?
In der HANSA hängt ein so genannter Bootsberechtigungsplan in jeder Halle sowie bei der Efa (elektronisches Fahrtenbuch) aus. Darauf sind die Boote, deren Gewichtsklasse sowie deren Nutzungsberechtigung festgelegt.

Rennrudern
Jährlich finden Weltmeisterschaften und Europameisterschaften statt. Seit 1997 wird ebenfalls jährlich der Ruder-Weltcup an drei verschiedenen Stationen ausgetragen. Rudern gilt auch als olympische Sommersportart. Alle vier Jahre finden also Wettkämpfe in den 14 olympischen Bootsklassen statt.

Die Antriebsform

- Skullen: Dabei hat man in jeder Hand ein Ruder (Skull) für die Fortbewegung.
- Riemen: Dabei benutzt man ein Ruder (Riemen), das mit beiden Händen gehalten wird.

Um deutlich zu machen, dass ein Boot mit Skulls gerudert wird, wird bei Skullbooten (bis auf den Einer) das Wort „Doppel“ vorangestellt. Beispiel: im Doppelvierer skullen vier Ruderinnen oder Ruderer.

Mit und ohne Steuer

- Gesteuerte Boote: Hier hält eine Steuerfrau oder ein Steuermann das Boot auf dem richtigen Kurs.
- Ungesteuerte Boote: Der Begriff ist etwas irreführend, denn diese Boote werden ohne Steuermann gerudert, aber trotzdem mit einem Fußsteuer vom Schlagplatz aus gesteuert. Ausnahme: der Doppelzweier.

Check: Im elektronischen Fahrtenbuch (Efa) sind immer die Boote vermerkt, die wegen Reparatur gesperrt sind.

Doppelzweier mit HANSA-Leistungsathlet Henrik Runge und seinem Ruderpartner Ruben Steinhardt.

Die häufigsten Bootsklassen:

- Einer (Skiff) (1X)
- Doppelzweier (2X)
- Zweier ohne Steuermann (2-)
- Zweier mit Steuermann (2+)
- Doppelvierer (4X)
- Vierer ohne Steuermann (4-)
- Vierer mit Steuermann (4+)
- Achter (8+)

Der Renneiner (1x)
Der Einer oder Renneiner gilt neben dem Achter als Königsdisziplin des Rudersports und ist seit 1900 eine olympische Bootsklasse.

Beim Rennrudern spielt der Einer auch im Training eine große Rolle: Er wird dort zur Schulung der individuellen Rudertechnik, zur ruderspezifischen Verbesserung der körperlichen Leistungsfähigkeit und zur Vorbereitung auf Teilnahmen bei Ruderregatten in Mannschaftsbooten genutzt.

In der RG HANSA trainiert Tim Ole Naske, Deutscher Meister 2017 und 2018, im Einer. 2017 wurden zwei HANSA-Athleten in Krefeld Meister und Vize-Meister im Einer. Diese Sensation gelang keinem Verein seit 84 Jahren.

Rennboote Maße und Gewichte:
Einer: 8,0 Meter und 14 Kilo
Zweier: 10 Meter und 30 Kilo
Vierer: 12 Meter und 60 Kilo
Vierer m. Stm: 13,5 Meter und 65 Kilo
Achter: 17,5 Meter und 65 Kilo.

Der Doppelzweier (2x)
Im Olympischen Programm stellte der Doppelzweier lange die größte Bootsklasse im Skullbereich dar, denn der größere Doppelvierer wurde erst ab 1976 gefahren. Der geskullte Zweier war 1904 und ist seit 1920 bis heute durchgehend in den Männerklassen ein Teil der Olympischen Ruderregatta.

Der Frauen-Doppelzweier ist seit 1976 mit der Einführung der Frauen-Rennen ebenfalls olympisch. Zu den Spielen von Atlanta 1996 folgen zusätzlich die Leichtgewichts-Doppelzweier beider Geschlechter.

Der Riemenzweier (2-)
Der Zweier-ohne ist die technisch anspruchvollste Bootsklasse im Rudersport – es ist besonders schwer, das Gleichgewicht zu halten (Ruderboote werden durch die Riemen im Gleichgewicht gehalten). Im Riemenzweier ist jeder Ruderer allein für eine Seite verantwortlich und muss daher besonders gut mit seinem Partner harmonieren.

Der Doppelvierer (4x)
Seit 1976 ist der Doppelvierer Teil der Olympischen Ruderregatta bei Männern und Frauen. Nach dem Riemen-Achter ist der Doppelvierer (ohne Steuermann) als größtes Mannschaftsboot im Skullbereich die zweitschnellste Bootsklasse im Rudersport. Auch als Leichtgewichts-Version ist der Doppelvierer heute von Bedeutung.

Der Riemenvierer (4-)
In 2020 wird es 14 olympische Bootsklassen geben. Im olympischen Programm gilt der Männer-Vierer seit langem als wichtige Bootsklasse. Der Frauen-Vierer war nur im Jahr 1992 olympisch, wird jedoch ab 2020 erneut bei den Spielen vertreten sein.

Riemenachter mit Steuermann (8+)
Es ist das bekannteste Rennboot, das auch beim Traditionsrennen der Universitäten Oxford und Cambridge mit über 350.000 Zuschauern ausgefahren wird. Diese Bootsklasse gilt neben dem Einer als Königsklasse des Rudersports. Sie ist auch die schnellste aller Bootsklassen im Rudern. Der Achter ist seit 1900 eine olympische Bootsklasse und existiert außerdem als nicht-olympische Leichtgewichts-Variante. Im Achter sind die Deutschen traditionell führend und halten seit zwei Jahren die Weltbestzeit aller Zeiten. ■

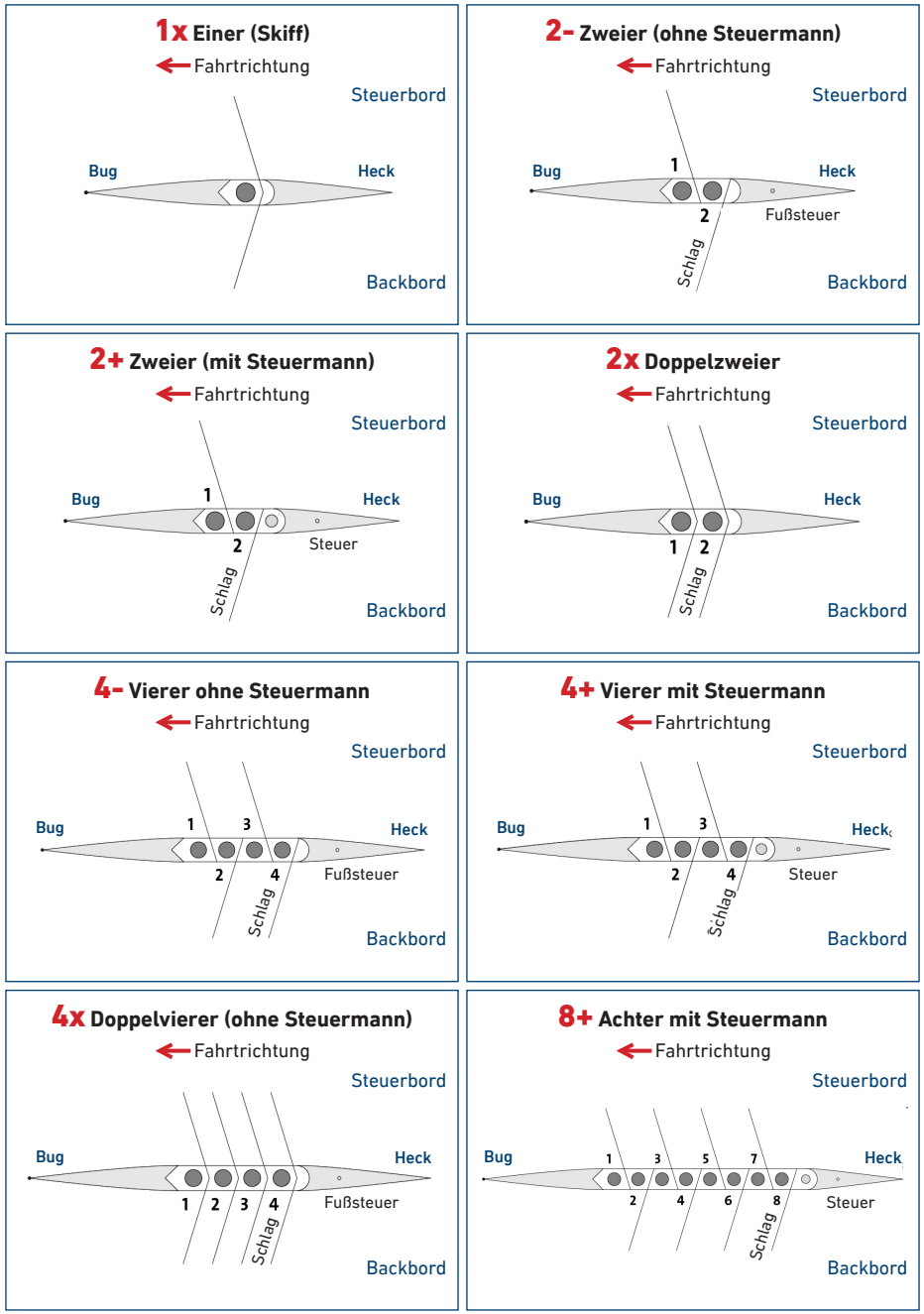
Sprint-Profis: Die HANSA-Frauen der Ruderbundesliga sind Spezialisten für die Kurzstrecke.

KLASSISCHE DISTANZEN

Sprintstrecken
- 350 m: Kurze Sprintstrecke, die zum Beispiel auf der Ruderbundesliga gefahren wird.
- 500 m: Ist die am häufigsten auf Regatten gefahrene Sprintstrecke.

Normaldistanz
- 1000 m: für 13-/ 14-Jährige oder Jüngere (Kinder), sowie Männer, Frauen und Masters.
- 1.500 m: für 15/16-jährige (ab B-Junioren)
- 2.000 m: Olympische Distanz, und für Ruderer ab 17 Jahren (ab A-Junioren).

Wettkämpfe und Altersklassen
- Kinder
- Junioren B (ab 15 Jahre)
- Junioren A (ab 17 Jahre)
- Senioren B (ab 19 Jahre)
- Senioren A (ab 23 Jahre)
- Masters (ab 27 Jahre)



Wanderruderfahrt: Für Anfänger und Fortgeschrittene geeignet, und ein ganz besonderes Erlebnis.

Bootsteile und Ruderpositionen

Ein Ruderboot besteht aus vielen Einzelteilen und ist übrigens recht teuer. Ein Gig-Achter zum Beispiel kostet rund 30.000 Euro. Wir erklären die wichtigsten Teile eines Ruderbootes. Außerdem: Die Positionen im Boot und ihre Aufgaben.

Von Bug bis Heck – ein Ruderboot hat viele Bestandteile:

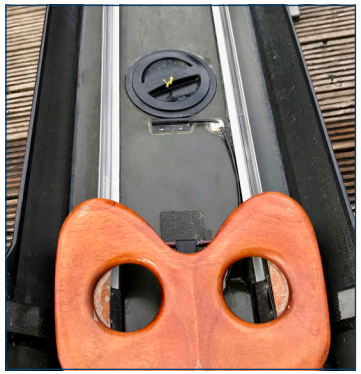
- Bug: Vorderteil des Bootes (in Fahrtrichtung betrachtet). Er trägt auch den auffälligen Bugball aus Kunststoff, der bei Kollision vor allem Schäden an Menschen reduzieren soll.

Der Bugball, der manchmal auf der Ziellinie zwischen Sieg oder Niederlage entscheidet.

- Heck: Hinterer Teil des Bootes (in Fahrtrichtung betrachtet). Gigboote sind häufig mit einer Aufnahme (Bohrung) für die Vereinsflagge versehen.
- Stemmbrett: Das so genannte Stemmbrett nimmt den Beinstoß auf. Damit der Ruderer darauf Halt findet, sind auf diesem Stemmbrett Fußlaschen und Riemen angebracht.

Fixierte Schuhe sind im Rennboot Standard. Wichtig sind Hackenriemen zum schnellen Lösen.

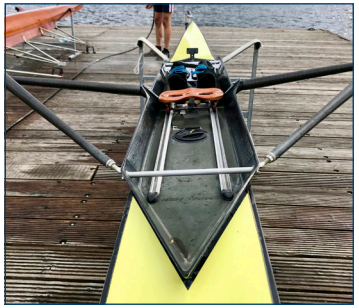
- Feste Schuhe: In Rennbooten werden spezielle Ruderschuhe auf dem Stemmbrett fixiert. Diese Schuhe bzw. Fußriemen halten die Füße des Ruderers, damit der Schwung im Endzug über das Stemmbrett abgefangen werden kann. Beim Anrollen werden die fixierten Schuhe bzw. Riemen zum Heranziehen genutzt. Die Position des Stemmbrettes wird zu Beginn jeder Rudereinheit vom Ruderer individuell eingestellt. Die Position richtet sich vor allem nach Gewicht und Körperlänge des Ruderers.



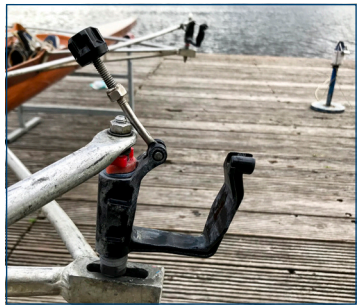
Rollsitz aus Holz mit Rollschienen.

- Rollsitz und Rollbahn: Ein auf Bahnen geführter Sitz ermöglicht es dem Ruderer, in eine Hockstellung (die Auslage) zu gehen. Rollsitze werden sowohl mit angeschraubten Sicherungswinkeln als auch mit Gummibändern geliefert. Sie verhindern, dass der Rollsitz beim Drehen, zu Wasser bringen oder beim Kentern herausfällt.
- Rollschienen: Der Rollsitz bewegt sich auf der sogenannten Rollbahn. Sie besteht aus zwei parallel montierten Schienen. Die Schienen können bei Bedarf (abhängig von der Beinlänge) bug- oder heckwärts justiert werden.
- Ausleger: Die Ausleger ragen seitlich über die Bordwand hinaus. Die Konstruktion dient als Dollenträger, das auch die Riemen oder Skulls führt. Der Ausleger ist deshalb fest mit dem Bootskörper verschraubt. Er nimmt die beim Durchzug oder Stoppen entstehenden Kräfte auf und überträgt sie auf das Boot. Die Ausleger können aus einer Aluminiumlegierung, aus Kohlenstoff-Faser oder Stahlrohr sein.

Die Ausleger sind hier im Einer gut zu sehen.



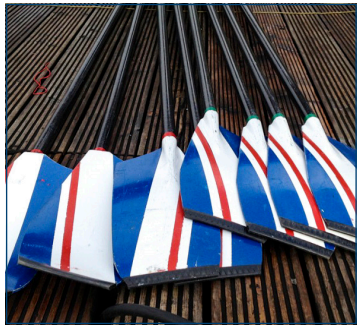
- Dolle: Bei den Dollen unterscheidet man zwischen: Riemendollen, Skulldollen, und Doppeldollen. Skull- und Riemendollen bei Rennbooten haben immer einen Sicherungsbügel, mit dem die Dollen von oben geschlossen werden. Die richtige Neigung der Dolle ist entscheidend für ungetrüb-



Dolle mit geöffneten Dollenstift.

ten Ruderspaß – sie wird vom Trainer eingestellt und passt zu den jeweiligen Skulls oder Riemen des Bootes.

- Skull: Skulls ragen beidseitig von jedem Ruderplatz über die Bordwand. Die mit einer Hand zu bewegenden Schäfte mit Ruderblättern sind kürzer als die einseitig zu bedienenden Riemen.



Riemen werden mit so genannten Big Blades ausgestattet.

- Riemen: Riemen mit so genannten Big Blades ragen einseitig von jedem Ruderplatz über die Bordwand und werden mit beiden Händen bewegt. Riemen sind deutlich länger als Skulls.

Steuerbord (Grün markiert)
Als „Steuerbord“ wird die vom Steuermann aus in Fahrtrichtung rechte Seite bezeichnet (Skulls grün).

Backbord (Rot)
Befindet sich in Fahrtrichtung links. Die Skulls sind rot markiert.

Die Mannschaft
In allen Booten (mit Ausnahme des Einers) sind alle Plätze im Boot vom Bug zum Heck durchnummeriert. Das heißt, der Bugmann sitzt auf Platz eins, der Schlagmann auf dem Platz mit der höchsten Nummer (Bild rechts).

Die Heckfinne ist empfindlich. Daher dürfen Rennboote und Einer nie über die Rolle ins Wasser gelassen werden.

Aufgaben im Boot
Neben diesen Plätzen haben bestimmte Mannschaftsmitglieder im Boot auch besondere Aufgaben. Der Schlagmann oder Frau sitzt im Heck des Bootes, von der Mannschaft aus gesehen an der ersten Position.

Er oder sie gibt die Schlagfrequenz vor. Die anderen Ruderer folgen dem Takt, damit gleichmäßig gerudert wird. Die Schlagperson hat damit die Aufgabe, eine möglichst konstante Schlagfrequenz zu halten und im Rennen den Start und die Spurts vorzugeben.

In einigen Rennbooten ohne Steuermann kann der Schlagmann/-frau über ein Fußsteuer das Boot lenken. Im 2x (ohne Fußsteuer) gibt der Bugmann/-frau Steuerbefehle und achtet auf andere Boote im Weg. Die Eins (im Bug) muss sich von Zeit zu Zeit herumdrehen, um dem Schlagmann rechtzeitig Bescheid zu geben, in welche Richtung das Boot gemeinsam gelenkt werden soll.

Kleinere Korrekturen der Fahrtrichtung in Skullbooten kann die Bugposition zum Beispiel durch stärkeres Ziehen auf einem Skull auch selbst korrigieren.

Einige Bootsgattungen besitzen einen eigenen Steuermann:

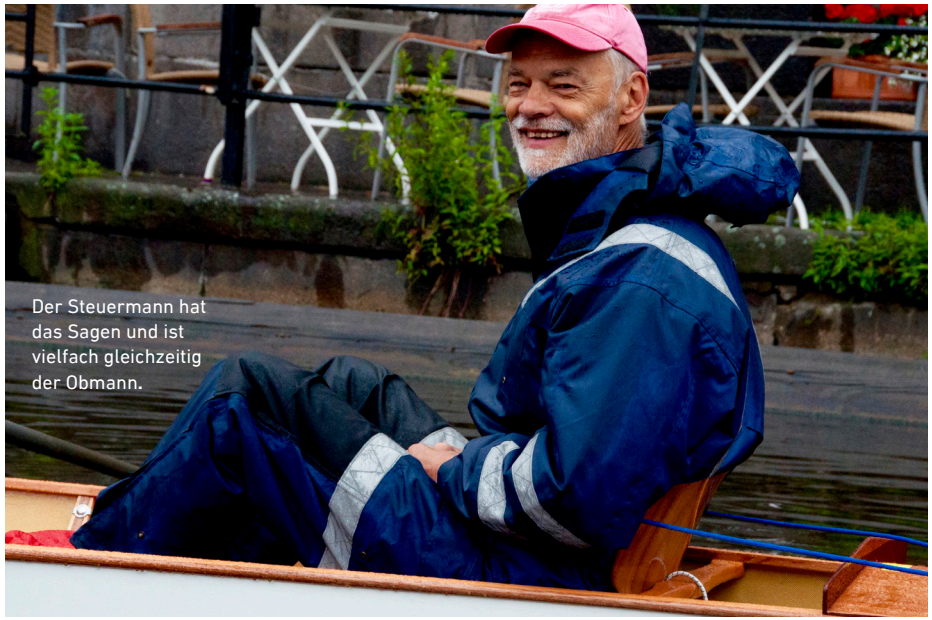
- Zweier mit Steuermann
- Vierer mit Steuermann
- Doppelvierer mit Steuermann
- Sechser mit Steuermann (diese drei nur im Breitensport).
- Achter (immer mit Steuermann, hier entfällt der Hinweis).

Der Steuermann ist im Boot die einzige Person, die nicht rudert. Er liegt entweder im Bug des Bootes oder er sitzt aufrecht im Heck. Der Steuermann lenkt das Boot über eine Steuerleine, jedes Ende ist an einer Seite des Steuers befestigt.

Steuermann gleich Obmann
Beim Eintrag ins elektronische Fahrtenbuch wird der Steuermann automatisch auch als Obmann festgelegt. Das lässt sich aber bei Bedarf ändern.

Der Steuermann (oft auch der Obmann) gibt auch als Einziger im Boot Steuer- und Ruderbefehle. Damit ist er als Obmann auch gesamtverantwortlich fürs Boot! Das ist unter anderem wichtig bei Versicherungsfragen. Ist der Steuermann gleichzeitig auch Obmann, steuert er das Boot und ist verantwortlich für das Wohlergehen der Mannschaft.

Manchmal sind diese beiden Funktionen jedoch getrennt, dann gibt es einen Steuermann wie auch einen Obmann. Achtung: In diesem Fall sind ausschließlich die Befehle des Obmanns ausschlaggebend. Im Notfall hat nur er das Sagen! ▪



Der Steuermann hat das Sagen und ist vielfach gleichzeitig der Obmann.

Die Ruderbefehle

Ein wichtiger Bestandteil des täglichen Ruderns sind die Ruderbefehle. Sie sollen der Mannschaft möglichst genau sagen, was vorbereitet und gemacht werden soll. So weiß jeder was er zu tun hat, und kann schnell reagieren.

„Über Kopf“: Hier wird der Achter über Kopf getragen und gleich ins Wasser gelegt.

Ruderbefehle bestehen aus einem Ankündigungs- und einem Ausführungsteil. Nach der Ankündigung sollte soviel Pause eingelegt werden, dass sich die Mannschaft auf das konzentrieren kann, was gleich danach zu tun ist. Bei einigen Befehlen muss die Mannschaft zunächst die Stellung für die Ausführung einnehmen.

Hier werden die gängisten in der HANSA genutzten Ruderbefehle erklärt, gegliedert nach Situation – vom Tragen bis zum Anlegen. ▪

KOMMANDOS BEIM BOOTTRAGEN	
Mannschaft ans Boot – Boot geht hoch – Boot ab	Der Befehl „Boot geht hoch“ wird nur gegeben, wenn die am Boot versammelte Mannschaft insgesamt kräftig genug ist, das Boot sicher zu tragen und zu drehen.
Boot drehen: Kiel Innenstadt oder Kiel Krugkoppel – hoch! (Rumpf immer gegen den Wind)	Die Ruderer der einen Seite ergreifen über das Boot die andere Bootskante, die Ruderer der Gegenseite fassen von unten und greifen im Drehen in die Gondelleiste. Achtung: Die Ausleger und Dollen dürfen nicht den Boden berühren.
KOMMANDOS BEIM EINSTEIGEN	
Mannschaft fertig zum Einsteigen – steigt ein! **Oder: Fertig zum Ablegen – Ausleger frei! – Abstoßen!**	Bei „steigt ein“ ergreifen die Ruderer mit der Hand zur Wasserseite beide Griffenden der Skulls oder den Riemengriff. Sie treten mit dem Fuß zur Wasserseite auf das Einsteigbrett. Bei „abstoßen“ stoßen sich die Ruderer mit dem „Stegbein“ vom Steg ab und setzen sich ins Boot.
KOMMANDOS AUF DEM WASSER	
Alles Gegen – Gegen los! – Gegen halt!	Bei der Ankündigung: Innenhebel zum Körper, Blätter flach auf dem Wasser. Ausführung: Entgegengesetzt zum Vorwärtsrudern Blatt aufdrehen, Durchzug rückwärts beim Vorrollen, dann Blatt abdrehen beim Zurückrollen in die Rücklage.
Bauen – Fertigmeldungen vom Bug!	Nach dem Ablegen, wenn die Strömung es zulässt, darf gebaut werden. Jeder Ruderer sagt, ob er/sie ruderfertig ist (vom Bug aus).
Alles vorwärts – Blätter stecken oder fertig ! – los!	Nach der Ankündigung rollt die Mannschaft in die Auslage und legt die Blätter flach aufs Wasser. Bei der Ausführung werden die Blätter senkrecht gedreht und der Durchzug beginnt.
In die Rücklage! – Blätter stecken – los!	Bei Ankündigung rollt die Mannschaft in die Rücklage und legt die Blätter flach aufs Wasser. Bei der Ausführung werden die Blätter senkrecht gedreht, dann in die Auslage gehend über Wasser geführt.
Backbord (Steuerbord) über!	Durchzug einseitig, das andere Blatt wird abgedreht mitgeführt.
Ruder - halt!	Ankündigung beim Blatteinsatz, Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs.
Blätter – ab!	Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.
Stoppen – stoppt!	Die Blätter werden ins Wasser gedrückt und soweit der Druck es zulässt vorsichtig aufgedreht. Achtung: Bei zu starkem Druck halten die Dollen nicht, da sie für Druck in diese Richtung nicht gebaut sind. Oder der Innenhebel drückt den Ruderer aus dem Boot.
Backbord (Steuerbord) stoppen – stoppt!	Einseitiges Stoppen. Wenn alle stoppen, kommt das Boot schnell zum Stehen und der Bug lässt sich zur Seite bringen, wenn beispielsweise in Fahrtrichtung ein Hindernis auftaucht.

KOMMANDOS AUF DEM WASSER	
Wende über Backbord (Steuerbord) – Wende los!	Ankündigung: Wie zum Rückwärtsrudern Innenhebel am Körper, Blatt flach auf dem Wasser. Ausführung: Zunächst auf der in der Ankündigung genannten Seite rückwärts rudern, das andere Ruder beim Vorrollen leicht angeschrägt über Wasser mitführen, mit diesem dann aus der Auslage vorwärts rudern und dabei das zuerst benutzte Ruder über Wasser mitführen.
Backbord (Steuerbord) überziehen!	Ohne Tempowechsel auf der angekündigten Seite sehr kräftig, auf der anderen Seite mit wenig (ggf. ohne) Kraft rudern.
Halbe Kraft!	Ohne Tempowechsel mit wenig Druck auf den Blättern rudern.
KOMMANDOS BEIM ANLEGEN	
Halbe Kraft!	Druck herausnehmen und Vorbereiten auf das Stoppen.
Ruder Halt! Backbord (Steuerbord) achten!	Riemen oder Skulls werden stegseitig hochgehalten.
Steuerbord stoppen - stoppt!	Die Riemen oder Skulls wasserseitig leicht einsetzen und stoppen; bringt das Boot meist parallel zum Steg auf.
Mannschaft fertig zum Aussteigen – steigt aus!	Ankündigung: Wasserseitige Dolle öffnen, im Skullboot ergreift die wasserseitige Hand beide gegeneinanderstehenden Skullgriffe. Bei „steigt“ wasserseitiger Fuß auf das Trittbrett. Ausführung: Aufstehen und mit dem stegseitigen Fuß zuerst auf den Steg treten, dabei die Ruder der Wasserseite gleichzeitig flach aus der Dolle ziehen.
SONSTIGE KOMMANDOS	
Skulls (Riemen) – lang!	Vorher entweder „Ruder halt!“ oder Hinweis an die Mannschaft, welche Situation bevorsteht. Wenn das Kommando beim Rudern kommt: Ankündigung während des Einsetzens. Ausführungsbefehl am Ende des Durchzugs. Die Skulls werden beiderseits oder nur auf der angekündigten Seite parallel zum Boot genommen und dabei festgehalten.
Skulls (Riemen) – vor!	Ruder aus der Längsrichtung in die Grundstellung senkrecht zum Boot führen.
Hochscheren!	Die Blätter beim Vorrollen besonders hoch über Wellen hinweg führen.
Frei weg!	Nach Überziehen, Hochscheren oder Halbe Kraft wieder normal weiterrudern.

WEGFAHREN UND WIEDERKOMMEN
Die Bilder rechts sowie auf Seite 09 zeigen das richtige Ablegen und Anlegen.

Richtig Anlegen

Wer im Skiff unterwegs ist, muss auch mal wieder zurück. Das richtige Anlegen ist vor allem Übungssache. Thomas Dobbert zeigt, wie das geht.

01. Das Wichtigste: 30 bis 45 Grad Winkel zum Steg ankommen.

02. Skull stegseitig heben, Gegenseite bremst, Boot dreht ein.

03. Dollenstifte wasserseitig lösen und die Dolle öffnen.

04. Fertigmachen zum Aussteigen, Skull wasserseitig wird gehalten.

05. Aussteigen und Skull wasserseitig mitziehen.

06. Boot aus dem Wasser heben. Geübte stehen im Ausleger.

07. Boot wird leicht schräg auf die Schulter balanciert.

08. Boot wird in den Schlaufenböcken Kiel nach oben abgelegt.

09. Boot reinigen, abwischen, dann drehen und Rollschienen säubern.

Bereit zur Ausfahrt: Der Rennvierer setzt sich vom Steg ab.

Ablegen, ankommen und abschließen – für alle.

Hier geht es um wichtige Regeln rund um eine Ausfahrt im Einer oder im Mannschaftsboot. Sie dienen der eigenen Sicherheit, und ihre Einhaltung ist wichtig und notwendig.

Der Schutz der Boote genießt in der HANSA hohe Priorität: Jeder Kratzer, Delle oder Loch kostet Geld. Bootsschäden, die sich trotz aller Umsicht ereignet haben, müssen im Fahrtenbuch sorgfältig dokumentiert werden. Doch wie funktioniert generell der Ablauf, wenn man im Skiff oder Großboot rudern will?

Was vor dem Rudern zu tun ist:

- Auf Sichtbarkeit achten: Bei Dunkelheit müssen HANSA-Mitglieder im Boot für eine ausreichende Beleuchtung sorgen und die Bootslampe am Bug anbringen (wird im Schrank der Rennboothalle aufbewahrt). Auch wenn die Tour vor der Dämmerung endet, sollten die Boote beleuchtet sein.
- Die Wettervorhersage beachten: Bei Gewitter, Sturm und Nebel sowie bei Eisgang ist das Rudern verboten!
- Bei Eis kein Ruderbetrieb: Bei Eis auf der Alster werden die Hallentore soweit abgeschlossen, dass jeweils nur noch ein Flügel als Notausgang benutzt werden kann. An den Hallentoren werden Hinweisschilder angebracht, dass die Tore wegen Eisgang verschlossen sind und der Ruderbetrieb auf der Alster untersagt ist.
- Rettungswesten tragen: Will jemand bei kalten Temperaturen unter 15 Grad Wassertemperatur im Skiff oder im Doppelzweier rudern, sind Rettungswesten dringend angeraten. Für Jugendliche unter 18 Jahren, ohne direkte Begleitung vom Trainer, sind Westen ohnehin vorgeschrieben. Sie befinden sich bei der Werkstatt im Schrank bei den Bootslampen.
- Für den Notfall: Wir empfehlen die Mitnahme eines Handys.

Lange lebe das Boot!
Die Boote sind nach jeder Rudereinheit zu pflegen! Manchmal erscheint das als lästig und überflüssig, doch es ist unbedingt notwendig.

Welches Boot darf ich nutzen?

Der Bootsbenutzungsplan hängt an den Hallentoren und beim Fahrtenbuch aus. Er ist für alle verbindlich.

- Weiß: Boote mit weißer Lagerbeschriftung unterliegen keiner Nutzungseinschränkung.
- Gelb: Bei gelber Lagerbeschriftung ist die Einschränkung gemäß Benutzungsplan zu beachten.
- Rot: Bei roter Lagerbeschriftung ist die Nutzung auf einzelne Gruppen beschränkt. Grundsätzlich sind bei allen Booten die jeweiligen Gewichtsbeschränkungen zu beachten (Trainer fragen).
- Boot checken: Zunächst kurz überprüfen, ob das Boot und seine Skulls bzw. Riemen in Ordnung sind.
- Eintrag in das Fahrtenbuch (Efa): Eingetragen werden der Namen des Bootes, der Name des Steuermanns und der Mannschaft sowie Abfahrtszeit und Ziel. Das ist aus Versicherungsgründen notwendig, und man kann jede Fahrt nachvollziehen. Ferner werden die Kilometer bei Bedarf für Fahrtenabzeichen sowie dem HANSA-Kilometerpreis ausgewertet.

Rolle nutzen
Schwere Gig-Boote und Boote mit Aussenkiel sollten immer über die Rolle ins Wasser gelassen werden. Bitte hier auch mit Umsicht vorgehen.

So kommt das Boot ins Wasser

- Skulls rausbringen: Zuerst werden die Skulls oder Riemen (sowie für Gigboote das Steuer) auf den Steg gebracht.
- Skulls richtig ablegen: Die Ruder werden mit den Blättern nach vorn getragen und so abgelegt, dass die konvexe Seite (Blattrücken) nach oben zeigt. Die Blätter werden zur Mitte des Steges gelegt, damit niemand aus Versehen darauf tritt (nie über die Kante).
- Richtig anfassen: Das Boot wird grundsätzlich an der Bordwand (Dollbord) außerhalb des Auslegerbereichs (und nicht an den Auslegern) getragen.
- Wie viele Träger? Es gibt keine zu schweren Boote, sondern höchstens zu wenig Helfer. Faustregel: Jedes Boot sollte in entsprechender Mannschaftsstärke getragen werden. Es kann aber gerne auch Hilfe geholt werden.

Der Achter wird über Kopf getragen und an der Stegseite oder am Steganfang über die Rolle zu Wasser gebracht.

- Achtung Ausleger: Diejenigen, die in der Nähe der Ausleger stehen, tragen Verantwortung, dass diese nirgendwo anecken.
- Skiffs tragen: Skiffs sollten zu zweit getragen werden. Beide fassen etwa auf halbem Weg zwischen Dolle und Bootende an. Sie achten besonders darauf, dass beim Herausheben des Bootes aus dem Lager die Dollen nicht andere Boote beschädigen. Die Skiffs hängen unter der Decke oder liegen platzsparend dicht übereinander im Skiff-Lager. Hier passieren die meisten Bootsbeschädigungen!
- Skiff zu Wasser lassen: Das Skiff wird parallel zum Steg ins Wasser gelegt. Die empfindliche Finne am Heck des Bootes darf den Steg nicht berühren. Anschließend muss das Skiff sofort durch Einlegen des landseitigen Skulls vor dem Kentern oder Abtreiben gesichert werden.
- Über Kopf tragen: Rennboote werden nie über die Rolle zu Wasser gelassen. Sie werden über Kopf getragen und parallel zum Steg (Schuhspitze an die Stegkante) zu Wasser gelassen.
- Boot vorbereiten: Skull bzw. Riemen zuerst landseitig in die Dolle einlegen, dann wasserseitig einsetzen. Die Dollennase zeigt dabei immer ins Heck. Luftkastendeckel schließen.
- Tor schließen: Bootshallen schließen, sofern keiner vor Ort ist.

Ereignisse auf einer Fahrt

- Was tun bei Kollision? Bei einem Unfall mit Beteiligung Dritter müssen die Daten des Unfallgegners aufgenommen werden. Bei Streitfällen bitte unbedingt die Wasserschutzpolizei Außenstelle Alster benachrichten. Sie ist am besten mobil unter +49 160 6618635 zu erreichen.
- Schäden melden: Bei Rückkehr den Schaden begutachten und ins Fahrtenbuch eintragen (auch Schadensformular ausfüllen, hängt neben der Efa). So erhalten Ruderwart und Bootsbauer eine Meldung und können alles begutachten. Das Boot wird je nach Schaden aus der Liste der verfügbaren Boote entfernt.

Doppelt hält besser: Skiffs und Doppelzweier lassen sich gut zu zweit tragen. Aber Achtung: Beim Herausnehmen und Hereintragen passieren die meisten Beschädigungen.

Historie

Das sportliche Rudern hat seinen Ursprung in England. Ein Wettkampf, der sich auf lange Traditionen beruft und noch heute Zehntausende Zuschauer an die Ufer der Themse lockt, ist der Kampf der Achtermannschaften der Uni Oxford gegen Cambridge, erstmals 1829. Damals siegte die Universität Oxford.

Wie lege ich richtig an?

- Anlegen am Steg: Immer Strömung und Wind beachten. Fahrt herausnehmen, eventuell nur mit den Armen rudern und im 30- bis 45-Grad-Winkel heranfahren und stegseitig die Skulls aus dem Wasser nehmen. Wasserseitig leicht stoppen und rechtzeitig parallel zum Steg drehen (siehe Skizze rechts und Bildfolge auf Seite 21).

Zurück am Steg

- Boot sichern: Skulls/Riemen aus den Dollen nehmen und mit den Blättern zur Mitte auf den Steg ablegen, Dollenbügel verschließen. Gegebenenfalls Rollsitze mit den Gummibändern befestigen.
- Auf die Böcke: Skiffs und sonstige Rennboote werden parallel herausgehoben und auf speziellen Gurt-Böcke kieloben abgelegt. Sie müssen so gesichert sein, dass Windböen die leichten Boote nicht aus den Böcken wehen. Bei starkem Wind ist das Boot zusätzlich zu sichern.
- Sauber machen: Rollschienen mit Papiertuch reinigen. Anschließend von außen mit dem Wasserschlauch abspritzen und mit feuchtem Bootslappen wischen. Auf der Alster befindet sich meist ein feiner Film mit Staub, Schmutz und Blütenpollen, der sich am Rumpf festsetzt. Wenn man den Schmutz nicht sofort abwischt, können sich die Substanzen im Lack festsetzen. Luftkästen aufmachen.
- Auf Schäden achten: Beim Wischen der Oberfläche achtet man auf Kratzer und Beschädigungen, die ins Fahrtenbuch eingetragen werden müssen.
- Boot in die Halle bringen: Das Boot muss richtig ins Bootslager gelegt werden: Der Bugball zeigt in die Halle! Entsprechende Lagerpfeile am Boden beachten.
- Fahrt abschließen: Boot und Teilnehmer werden aus dem Efa ausgetragen: Kilometerangaben anpassen. Eventuell Schäden eintragen mit Art und Ort.
- Steg säubern und abschließen: Böcke und Pflegeutensilien wegstellen. Seid ihr die Letzten, bitte die Schwanenleinen aufstellen, Materialien vom Steg räumen, Motorboote in die Halle schieben, die Hallentore schließen, das Licht geht automatisch aus. ■

Die Tradition der RG HANSA

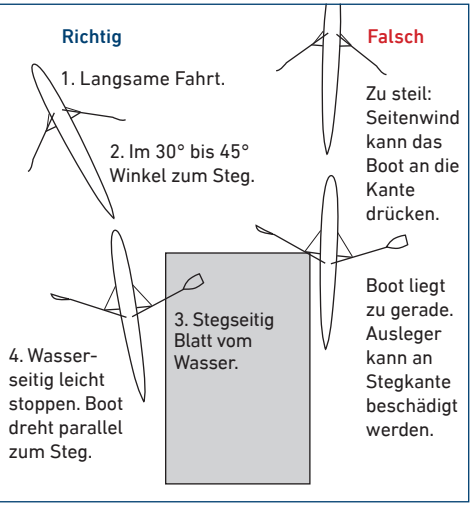
Die RG HANSA von 1872 ist das Ergebnis von Fusionen einiger Hamburger Ruderclubs in der Gründerzeit. Als Gründungstag des Vereins gilt der 15. August 1872. Sie ist damit einer der ältesten Rudervereine in Deutschland.

ACHTUNG BEIM ANLEGEN!

Die HANSA hat einen eigenen Steg, der auf drei Seiten wasserseitig offen ist. Zur Orientierung dienen zwei Leuchten, die an den beiden vorderen Ecken installiert sind. Hier schwimmt auch jeweils eine Boje, welche die Stegkante markieren sollen.

Bei Wind und Strömung ist allerdings das Anlegen schwierig, da die Großboote, die auf der Seite der Bootsrolle anlegen müssen, sehr häufig abgetrieben werden. Wird das Boot nicht ordentlich hineingesteuert, können Rumpf oder Ausleger am Steg beschädigt werden.

Bei starkem Wellengang und Wind, empfiehlt es sich daher, an der Stirnseite anzulegen, und das Boot nach dem Aussteigen vorsichtig mit einer Leine auf die Rollenseite umzuschiffen.



Die richtige Einstellung

Anfänger werden angeleitet, ihre individuelle Stemmbretteinstellung im Boot vorzunehmen. Wer nicht richtig eingestellt ist, wird sich schnell über die schwierige Technik wundern. Eine kleine Anleitung.

Stemmbrett und Rollschienen

- Mit der Stemmbretteinstellung lässt sich der einzelne Ruderplatz auf die Beinlänge individuell einstellen.
- Die Daumen sollten im Endzug gerade noch die unteren Rippenbögen berühren (Westentasche).
- Der Stemmbrettwinkel lässt sich in Gig-Booten häufig nicht verstellen. Er weicht etwa zwischen 42 und 45 Grad von der Waagerechten ab.
- Die Fersenkappen und der Stemmbrettwinkel sollten im Übungsbetrieb so eingestellt sein, dass ein bequemes Erreichen der Auslage mit senkrechtem Unterschenkel möglich ist.
- In Booten für Jugendliche und Erwachsene sollten Rollschienen etwa 65 bis 70 cm lang sein. Sie sind nicht waagerecht eingebaut, sondern steigen zum Bug um etwa 1,5 cm an.
- Die Schienen werden in der Grundeinstellung so eingerichtet, dass die Enden maximal 5 cm heckwärts und 65 cm bugwärts stehen (ab der Dolle ausgehend).

Stemmbrett ist zu weit heckwärts:

- Der Zugwinkel im Endzug ist nicht optimal.
- Endzug wird durch den Oberkörper verhindert.

Grundstellung
Bei Ausfahrten mit Gig-Booten wird die Einstellung am Stemmbrett meist erst auf dem Wasser vorgenommen.

- Das Ausheben der Blätter wird erschwert

Stemmbrett ist zu weit bugwärts:

- Der Zugwinkel im Endzug ist nicht optimal
- Der Auslagewinkel wird kleiner, der Ruderschlag kürzer.
- Im Endzug wird eventuell am Oberkörper vorbeigezogen.

Stemmbrett, der Winkel ist zu klein („zu flaches Stemmbrett“):

- Die Füße werden in der Rücklage überstreckt.
- Aber: Auslage ist sehr bequem.

Stemmbrett, der Winkel ist zu groß („zu steiles Stemmbrett“):

- Die Fersen lösen sich beim Vorrollen sehr früh vom Stemmbrett
- Das Erreichen der Auslage ist viel schwerer.

Die Fersenkappe ist zu tief:

- Die Stoßrichtung der Beine geht zu sehr nach oben. Bei Druckerhöhung kann man leicht vom Rollsitz fallen.
- Waden können im Endzug an den Rollschienen anstoßen.

Die Fersenkappe ist zu hoch:

- Man kommt nicht mehr in die maximale Auslage mit senkrechtem Unterschenkel.

Eine Frage der Einstellung: Bei den Profis werden die Rennboote akribisch und genau auf den Athleten eingestellt. Da kommt es buchstäblich auf jeden Zentimeter auf Steuerbord und Backbord an wie hier beim Start des Fraueneiners in Luzern gut zu sehen ist (Foto: DRV).

Die Dollenhöhe einstellen:
Die Dollenhöhe ist definiert als der senkrechte Abstand der Auflagefläche des Ruders in der Dolle zum tiefsten Punkt des heckwärts gerollten Rollsitzes.

- Die Dollenhöhe sorgt dafür, dass das volleingetauchte Blatt in einer geradlinigen Bewegung zu den unteren Rippenbögen gezogen werden kann.
- Und umgekehrt: Beim Vorrollen sorgt die richtig eingestellte Dollenhöhe dafür, dass wir die Blätter ohne Wasserkontakt in die Auslage führen können.
- In Deutschland wird beim Skullen die rechte Hand (Backbord) tiefer als die linke geführt.
- Daher stellen wir im allgemeinen die Dollenhöhe auf Backbord einen Zentimeter tiefer ein als auf Steuerbord.

Mannschaftsboot
Im Großboot ist wichtig, dass die Einstellungen bei jedem richtig sind, aber auch insgesamt fürs Boot passen. Manchmal sind Kompromisse nötig.

Die Dollenhöhe ist abhängig:

- vom Gewicht der Mannschaft,
- gegebenenfalls vom Gewicht der zusätzlichen Beladung (etwa bei Ruderwanderfahrten).
- vom Körperbau (zum Beispiel die Oberschenkeldicke),
- von der Tauchtiefe des Bootes; Skiffs sind zum Beispiel für bestimmte Gewichtsklassen gebaut.
- von den Wasserverhältnissen, etwa der Wellenhöhe.

Dollenhöhe zu hoch:

- Die Lage des Bootes wird instabil.
- Arme und Schultern ermüden.
- Blätter werden im Endzug zu früh aus dem Wasser gezogen.

Dollenhöhe zu niedrig:

- Das senkrechte Ausheben der Blätter wird erschwert.
- Das Vorführen der Blätter im Freilauf wird erschwert. ■

Schönes Dreieck: HANSA-Athlet Henrik Runge geht weit in die Auslage und kann damit das Boot kräftig beschleunigen.

Der perfekte Schlag

Rudern gehört zu den zyklischen Bewegungsformen. Ein Zyklus wird Ruderschlag genannt. Was jedoch so leicht und elegant aussieht, ist technisch anspruchsvoll.

Ein Ruderschlag besteht aus zwei Phasen, die durch das Einsetzen und Aushebeln verbunden werden:

- Durchzug: die Blätter werden zum Bug aufgedreht im Wasser „verankert", und das Boot wird daran vorbeigezogen,
- Freilauf: die Blätter werden abgedreht durch die Luft oder – bei Anfängern – über das Wasser schleifend in die Auslage gebracht.

In der Praxis ist die Ruderbewegung flüssig und harmonisch. Die Teilbewegungen gehen ineinander über.

Video
Eine Minute schönes und perfektes Rudern. Henrik Runge und sein Ruderpartner Ruben Steinhardt zeigen im Trainingslager, wie elegant ein Rennzweier aussehen kann: **http://bit.ly/henrikrunge**

Denn jede ruckartige Bewegung des Körpers hindert den Vortrieb und Durchlauf des Bootes.

Starten in der Rücklage:

- Die Beine sind gestreckt, der Oberkörper ist leicht nach hinten geneigt, die Blätter sind flach gestellt, die Skullenden am Körper.

Vorrollen in die Auslage:

- Ohne Bewegungspause führen wir die Hände vom Körper weg in derselben Geschwindigkeit wie sie zum Endzug kamen (nicht ruckartig), Arme strecken.
- Zeitgleich mit dem Vorführen der Hände erfolgt die Vorbereitung des Oberkörpers. Das heißt, der Oberkörper wird aus der Rücklage nach vorne geneigt.
- Der Oberkörper folgt der Bewegung der Arme und kippt ab der Hüfte in Richtung Auslage. Erst jetzt beginnt die Rollphase.
- Wenn die Hände die Knie passiert haben, beginnt mit gleichbleibender Geschwindigkeit das ruckfreie Anrollen.
- Wir stürzen nicht ins Stemmbrett. Alle Bewegungen sollen flüssig sein, Pausen in der Bewegung vermeiden.
- Im letzten Drittel des Vorrollens werden die Blätter aufgedreht, damit das Blatt aufgedreht in der Auslage ankommt.
- In der Auslageposition steht der Unterschenkel senkrecht. Die Schultern sind locker, ein weites Ausholen erhöht die Schlagweite.
- Die Hände gehen in der Auslage weit auseinander.

Gefährdetes Gleichgewicht
Nur über die Skulls halten wir das Gleichgewicht im Boot. Wenn man die Skulls loslässt, um sich krampfhaft am Bootsrand zu halten, fällt man garantiert ins Wasser.

Wasserfassen, Blätter setzen:

- Wenn wir vorne angekommen sind, sind die Blätter schon fürs Setzen gedreht.
- Jetzt werden die Hände leicht angehoben, die Blätter fallen wie von allein senkrecht ins Wasser.
- Wenn das Wasserfassen mit der richtigen Blattgeschwindigkeit geschieht, spritzt das Wasser senkrecht nach oben (nicht heck- oder bugwärts).
- Wir setzen ganz sanft, ohne ins Wasser zu hacken. Beim Setzen entsteht nur ein leises Geräusch.

Blätter durchziehen:

- Wenn wir das Wasser spüren, stemmen wir zu Beginn ausschließlich mit den Beinen und lassen unbedingt die Arme noch gerade. Wir ziehen die Blätter flach durchs Wasser. Es ist so, als ob wir an einer Eisoberfläche kratzen.Die Knie werden beim Stemmen fest durchgedrückt.
- Nach dem Druckaufnehmen im Wasser wird die Zuggeschwindigkeit gesteigert.
- Der gesamte Körper treibt die Blätter mit zunehmender Beschleunigung durch das Wasser. Erst sanft, dann immer schneller.
- In der Mitte etwa schwingen wir zusätzlich den Oberkörper nach hinten (Hüftwinkel öffnen) und ziehen jetzt den Endzug mit den Armen.

Tim Ole Naske, Deutscher Meister 2018 im Einer, demonstriert das perfekte Setzen der Blätter.

Er zieht flach durchs Wasser, die Knie werden durchgedrückt, der Oberkörper nach hinten geneigt.

Von der Seite sieht man, wie lang der Wasserweg der Skulls ist, und sie kommen perfekt heraus.

- Wir neigen uns am Ende wieder leicht nach hinten, und der Schlag endet mit den Griffen am Körper.
- Die Handführung ist dabei links über rechts.
- Faustregel: Die rechte Hand ist immer näher am Körper.

Endzug und Ausheben:

- Nach dem Ausschieben der getauchten Blätter heben wir sie senkrecht mit anschließendem Flachdrehen heraus. Das Aushebeln entsteht durch die Senkung der Unterarme am Ellenbogen.
- Beim Abhebeln kommt das ganze Blatt in einer Bewegung aus dem Wasser heraus und berührt es nicht mehr.

Wichtiges zu beachten:

- Anfänger greifen die Skullenden oft zu fest. Die Griffe immer locker anfassen.
- Das Auf- und Abdrehen der Blätter erfolgt aus den Fingern, nicht aus der ganzen Hand (die Skulls rollen an den Fingern).

Die Riemen-Technik:

Der Bewegungsablauf des Riemens ist dem Skullen ähnlich:

- Beide Hände umschließen den Griff, die Daumen liegen unten.
- Bei der „Außenhand" (= die dollenfernere Hand) liegt der kleine Finger außen davor und drückt leicht in Richtung Dolle.
- Zwischen den beiden Händen ist zwei Handbreit Platz.
- Das Abdrehen der Blätter erfolgt in erster Linie durch die „Innenhand", die „Außenhand" führt das Blatt horizontal über Wasser.

Video
Tim Ole Naske übt hier im Video an seiner Technik. Sehenswert: http://bit.ly/tolenaske

Deutscher Meister im Einer: 2017 und 2018 ist Tim Ole Naske Meister im Einer geworden. Eine herausragende Leistung.

- Beim Vorrollen wird das „Außenknie" leicht nach außen gebeugt (Knie öffnen!).
- Der Schultergürtel sollte im Freilauf parallel zum Innenhebel verlaufen. Dies erfolgt vor dem Eindrehen im Brustwirbelbereich.

Wie wird gewendet?

Zum Wenden sollte das Boot zunächst vollständig gestoppt haben.

Wende Backbord (Steuerbord)

- Wende beginnt in der Rücklage.
- Das Backbord-Blatt wird 180 Grad im Wasser aufgedreht, das Steuerbord-Blatt liegt abgedreht flach auf dem Wasser.
- Wir gehen in die Auslage und drücken Backbord.
- In der Auslage wird das Steuerbord-Blatt aufgedreht und ins Wasser gesetzt. Gleichzeitig wird das Backbord-Blatt angekantet.
- Wir ziehen Steuerbord und gehen erneut in die Rücklage.

Rückwärtsrudern

- Das Rückwärtsrudern beginnt in der Rücklage.
- Die Blätter auf Backbord und Steuerbord liegen 180 Grad aufgedreht im Wasser.
- Wir gehen in die Auslage und drücken beide Blätter durch das Wasser.
- Achtung: In der Auslage werden beide Blätter leicht angekantet.
- Wir gehen in die Rücklage. ▪

Mehr zum aktuellen Leitbild des Deutschen Ruderverbands:
rudertechnik.de/artikel/drv-leitbild
rudertechnik.de/artikel/leitbild-riemen

01. In der Rücklage erfolgt das Ausheben mit anschließendem Flachdrehen der Blätter.

02. Ohne Bewegungspause werden die Hände weggeführt. Oberkörper geht langsam in die Vorlage.

03. In der Auslage sind die Unterschenkel senkrecht, die Schultern locker, weit ausgreifen.

04. Wir setzen aus der Rollbewegung heraus, schnell, senkrecht, am weitesten Auslagepunkt.

05. Dier Blätter werden kurz vor Erreichen der Auslage aufgedreht, locker und schnell setzen.

06. Die Blattoberkante begrenzt die Tauchtiefe, sie bleibt während des Durchzugs konstant flach.

07. Nach dem Ausschieben der Blätter werden sie senkrecht herausgehoben und flachgedreht.

08. Der nächste Schlag wird vorbereitet, die Hände gehen ohne Pause wieder nach vorne.

Nobody is perfect!

Am Anfang ist das Rudern ungeheuer kompliziert. Da muss man auf so viele Dinge achten. Die zehn häufigsten Fehler – und wie man sie korrigiert.

01. Probleme beim Einsetzen: Wer beim Einsetzen die Innenhebel zu sehr ins Boot drückt, macht „einen Adler". Dann setzt man zu spät ein und im Vorderzug wird ein Luftschlag gemacht. Meist liegt es daran, dass die Griffe regelrecht „heruntergedreht" werden.

➤ *Korrektur:* Helfen kann ein aktives „nach Oben drehen" der Griffe. Es hilft, die Blätter einfach ins Wasser fallen zu lassen. Der Abstand zwischen Blatt und Wasser soll eine halbe Blattbreite betragen.

02. Zu kurze Auslage: Eine kurze Auslage führt automatisch zu kurzen Durchzügen und damit zu einer ineffektiven Wasserarbeit. Das könnte unter anderem an einer falschen Stemmbretteinstellung (zu weit bugwärts) liegen, oder an eine zu aufrechte Oberkörperhaltung. Manchmal ist man auch einfach unsicher in der Balance (zu kippelig).

➤ *Korrektur:* Hier sollte man zunächst auf mehr Sicherheit setzen und mit schleifenden Blättern fahren. Darauf achten, dass die Hände der Kreisbahn der Griffe nach außen folgen, locker halten.

Geduld haben
Bewegungsabläufe, die in jedem Schlag falsch ausgeführt werden, brauchen oft eine erhebliche Zeitspanne zur Veränderung. Damit es klappt, muss man bewusst und aktiv den „eingeschliffenen" Fehler jedes Mal aufs Neue korrigieren.

03. Blätter nicht aufdrehen: Ein häufiger Fehler bei Anfängern, der zum Wegtauchen der Blätter im Durchzug (Krebs) führt und zu Problemen beim Aushebeln. Liegt meist daran, dass man den Griff zu fest hält, oder die Hand greift beim Auf- und Abdrehen ganz um.

➤ *Korrektur:* Zu feste Griffhaltung korrigieren, indem man beim Vorrollen die Hände bewusst offen lässt (Klavierspielen).

04. Handgelenk-Knick: Führt beim Durchzug zu einer hohen Beanspruchung der Muskulatur und der Sehnen. Außerdem kann es zu Problemen bei der Blattführung kommen. Usache ist normalerweise eine zu feste Griffhaltung.

➤ *Korrektur:* Bewusst die Griffe locker fassen und auf eine gerade Linie zwischen Hand, Handgelenk und Unterarm achten.

05. „Kiste Schieben": Hierbei gibt der Oberkörper beim Beinstoß nach. Der Po wird zuerst nach hinten geschoben. Die Beinkraft verpufft und wird nicht auf die Ruder übertragen.

➤ *Korrektur:* Neben Krafttraining zur Rumpfstabilisierung hilft hier eine Live-Demo auf dem Ergo. Außerdem: Oberkörper aktiv im ersten Teil des Zuges mitnehmen.

06. Zu frühes Beugen der Arme, häufig bei der Druckaufnahme: Die angewinkelten Arme müssen die Kraft des Zuges tragen und ermüden schnell. Meist stellt man sich fälschlicherweise vor, dass man den Einsatz und den Zug hauptsächlich aus den Armen machen muss und dabei die Beine vergisst. Hier hilft die Probe auf dem Ergo (am besten vor einem Spiegel).

➤ *Korrektur:* Die Rolle der Beine muss betont werden, und die Reihenfolge kann durch Zuruf unterstützt werden („Beine-Arme").

Übung 1: Schlagaufbau
Zunächst nur „aus den Armen" (ohne Einsatz von Oberkörper und Beinen) rudern mit ganz wenig Kraft. Danach Stück für Stück zunächst den Oberkörper und dann die Rollbahn mit einsetzen. Faustregel: Erst den Schlag aufbauen, dann den Druck.

07. „Über den Berg ziehen": Die Griffe werden nicht gerade in einer Höhe gezogen, sondern die Zugrichtung geht am Anfang nach oben, am Ende nach unten. Die Blätter sind im Mittelzug zu tief im Wasser und rutschen am Ende heraus.

➤ *Korrektur:* Ohne Kraft rudern, natürliche Schwimmlage der Blätter im Wasser erfühlen lassen.

08. Zu weite Rücklage: Man legt sich zu weit nach hinten, das lässt den Bug tief eintauchen und verlangsamt die hintere Umkehr.

➤ *Korrektur:* Ohne Schuhe rudern lassen, also die Füße aus den Stemmbrettschuhen herausnehmen und locker auf das Stemmbrett aufsetzen. Hierdurch wird ein Gefühl für die richtige Sitzposition im Endzug vermittelt.

09. Balance im Boot hält nicht: Zur Schulung der Balance eignet sich das Rudern mit geschlossenen Augen.

➤ *Korrektur:* Hier werden die Ruderer gezwungen, auf die Rückmeldungen von Gehör und Gleichgewichtssinn zu achten.

Übung 2: Blattlage erfühlen
Sitzen im Boot, Blätter liegen zunächst flach auf dem Wasser, Skulls auf- und abdrehen, zunächst einseitig dann beidseitig. Skulls fallen dann beim Auf- und Abdrehen der Blätter von alleine richtig in die Dolle.

10. Boot stabilisieren. Das Rudern mit senkrechten Blättern eignet sich gut zur Verbesserung der Balance.

➤ *Korrektur:* Es wird normal weitergerudert, die Blätter jedoch nach dem Ausheben nicht abgedreht. Durch die senkrecht vorgeführten Blätter verringert sich der Spielraum zwischen Blatt und Wasser. Das Team wird zu einer sehr genauen Ausführung gezwungen. ■

Wie geht es weiter?

Wer den Einsteigerkurs erfolgreich absolviert hat und jetzt mit der neuen Sportart durchstarten will, ist bei der HANSA bestens aufgehoben. Wir wünschen viele Ruderkilometer und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Alles beginnt mit einem Ziel. Das ist tatsächlich der erste Schritt: Genau zu wissen, was du erreichen willst. Vielleicht nur zum Spaß rudern? Oder doch ambitionierter bei Regatten mitmachen? Geht es um eine bessere Technik, mehr Kondition, oder auch nur darum, nette Leute kennenzulernen?

- Bleib dran! Leistung entwickelt sich nicht als gerade Linie, die stets nach oben zeigt. Mal ist man besser, mal schlechter. Wichtig ist: üben, üben, üben!

Bleib auf dem Laufenden
Melde dich für den Newsletter der HANSA an: *rghansa.de/hawe/newsletter*

TIPP: Melde dich für eine ausgeschriebene Wanderruderfahrt an. Für Anfänger gibt es keinen besseren Einstieg!

- Suche dir Hilfe! Orientiere dich an denen, die schon lange rudern und eine gute Technik haben. Frage nach Tipps und versuche mit ihnen gemeinsam zu rudern. Und denk daran: Alle haben einmal klein angefangen!
- Geh zum Training! Montags und Donnerstags gibt es im Sommer ein betreutes Training für Breitensportler. Nutze das Angebot.
- Mach was du kannst! Rudern heißt, neu lernen, sich neu einfühlen. Probier alles aus, das wird deinen Blick sehr erweitern. ■

Nationale Förderer

Lufthansa · Deutsche Bank · T · Deutsche Post

Deutsche Sporthilfe

IMPRESSUM

Herausgeber
Ruder-Gesellschaft HANSA e.V. Hamburg, gegr. 1872
Schöne Aussicht 39, 22085 Hamburg
www.rghansa.de

V.i.S.d.P.: Katharina von Kodolitsch, Vorsitzende der RG HANSA
Konzept und Redaktion: Jean-Marc Göttert (pressewart@rghansa.de)
Layout und Illustrationen: Bruni Davenport
Alle Fotos: Jean-Marc Göttert; DRV (Seite 12; 27)

Quellen: Volker Grabow: Grundkurs Rudern (2003); Sven Carstens: Der Blau-Rote Faden (2011); Ruderhandbuch HANSA (2011); DRV Material (2017).

Druck und Versand: copy-druck GmbH
Neumann-Reichardt-Str.27-33,
22041 Hamburg
E-Mail: info@copy-druck.de

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Ruderhandbuchs darf ohne schriftliche Genehmigung vervielfältigt oder verbreitet werden.

© 2020, RG HANSA e.V.