Bootsgesundheit im Ruderclub Blauweiss

Minimalkonsens und Best Practice

Stand: Januar 2026

Ausgangslage

Der Bootspark ist unsere zentrale Infrastruktur, damit wir unseren Sport ausüben können. Nicht nur die laufende Erneuerung unserer «Bootsflotte» ist über die Jahre wichtig – mindestens genauso zentral ist der sorgsame Umgang mit unserem Material, damit es langfristig frisch, ruderbar und in hoher Qualität den Mitgliedern zur Verfügung steht. Sorgfältiges Handling der Boote, eine gemeinsame Vorstellung von Sauberkeit und Pflege sowie ein klarer Prozess im Umgang mit Schäden schont nicht nur die Clubkasse, sondern führt zu einem höheren Rudervergnügen für alle.

Zugleich haben sich über die Jahre unterschiedliche Standards etabliert, was diesem Ziel zuwiderläuft. Vor allem bei der Einführung neuer Mitglieder, aber auch im Dialog untereinander, soll dieser Minimalkonsens eine Grundlage sein. Ausgearbeitet wurde er in der Arbeitsgruppe «Bootsgesundheit», angereichert und ergänzt von den Trainer:innen-Teams beider Ruderabteilungen, vom Vorstand beschlossen.

Mit dem Minimalkonsens liegt ein «lebendes Dokument» vor – es wird und soll sich über die Zeit weiterentwickeln. Nicht nur, dass die einzelnen Aspekte beispielsweise mit Bildern ergänzt und noch besser illustriert werden können. Auch werden Erfahrungen und neue Erkenntnisse laufend einfliessen.

Die Arbeitsgruppe Bootsgesundheit und der Vorstand danken für die Kenntnisnahme, die Umsetzung in der gelebten Praxis und natürlich für den weiterhin sorgfältigen Umgang mit unserem Material.

1. In der Bootshalle / Bootslagerung

Aspekt	MUST /Basiskonsens	Best Practice	Begründung / Beschreibung der Folgen / eines möglichen Schadens
Eintragen ins Fahrtenbuch	Bei Trainings ausserhalb der offiziellen Trainings: VOR der Ausfahrt eintragen.	Immer: VOR der Ausfahrt.	Ohne Eintrag ist bei einem potenziellen Unfall nicht klar, wer die Mannschaft ist. Nachfolgemannschaften wissen nicht, wann das Boot potenziell zurück ist.
Kommando und Verantwortung	Festlegen, wer das Kommando hat. Boote nur mit klaren Kommandos aus der Halle tragen. Appell an Mithilfe und Verantwortung jedes Einzelnen.	Absprechen, auf Gefahrenpunkte vor Beginn des Handlings hinweisen (insbesondere bei unerfahrenen Ruder:innen). Üben der Kommandos. Andere um Hilfe bitten.	Wenn die Mannschaft ohne klare Kommandos das Boot aus der Halle nimmt, können eine Vielzahl von Schäden entstehen (bspw. Auslegerkollisionen).
Dollenschutz (Tennisbälle)	Auf allen nicht am Boden liegenden Booten überprüfen, dass der Schutz richtig sitzt.		Bei Kollision mit ungeschützen Dollenstiften entstehen Kratzer und Dellen in der Bootshaut von anderen Booten.
Bootslagerung	Boot darf nicht auf Ausleger, Streben, gespannten Steuerseilen, seitlicher Einfassung vom Cockpit aufliegen. Skorpion/Spaarse etc.: Boot genug weit auf die Träger legen, damit die Ausleger von hängenden Skiffs beim Runterkurbeln nicht ankommen (Kontrollblick nach oben). Markierungen auf Booten beachten.		Durch falsche Lagerung entstehen Schäden auf dem Bootsrumpf und Waschbord, Streben verbiegen, etc. Die Markierungen sind unterstützend, damit Boote beim Handling/beim Kurbeln aneinander vorbeikommen.

Boot vom Bootsträger nehmen	Bei folgenden Booten, Bootsträger nicht herausziehen, sondern Boote anheben und direkt abkippen: Skorpion, Gig-Boot unter Skorpion, Milo, Rhenania, Uff Augscht. Alternativ: oberes Boot herausziehen und so mehr Platz zum Handling schaffen. Alle Boote immer von der Schiene hochheben und herausnehmen. Nie auf dem Bootsträger rutschen (Boot in Bewegung liegt nie auf dem Bootsträger).	Keile für oberes Boot nutzen, um es höher zu setzen und Platz zu schaffen.	Beim Herausziehen der Bootslager bleibt durch enge Lagerung kein Platz zum oberen Boot. Beim Anheben kollidieren Bootshaut und der Ausleger vom oberen Boot. Kratzer auf der Bootshaut und Schäden an den Auslegern sind die Folge.
Skiffwagen / Hallentore	Bootswagen immer in der Halle versorgen und die Hallentore abschliessen (Schlüssel im Schlüsseltresor).		Die Boote auf dem Wagen können durch Aussenlagerung beschädigt werden (Wind, UV-Strahlung).

2. Auf dem Bootsplatz, Bootshandling, vor der Abfahrt

Aspekt	**MUST /Basiskonsens**	**best Practice**	**Begründung / Beschreibung der Folgen/ eines möglichen Schadens**
Tragen vom Boot			
Alle Boote	Boot nie an den Dollen/Auslegern tragen.		Ausleger verbiegen, Schäden an der Verbindungsstelle Ausleger-Boot.
Rennboot/Einer	Falls schwer zugänglicher Lagerplatz: Hilfe beanspruchen / nur Geübte tragen alleine. Bootsschale immer nach oben tragen resp. Bootsschale darf nicht auf dem	Hilfe beanspruchen.	Eingeschränktes Sichtfeld beim alleine Tragen. Ausleger können leicht andere Boote beschädigen oder selbst z.B. durch

	Schulterknochen aufliegen. Boot am Luftkasten resp. Waschbord auf der Schulter tragen.		Kollision beschädigt werden. Druckstelle können in der Bootsschale entstehen.
Rennboot/ Mannschaftsboot	Gleiches Vorgehen, wie beim Einer. Klare Kommandos von der verantwortlichen Person. Gerade aus Halle heraustragen, auf eine Schulter abgekippt, damit Ausleger nicht am Tor oder an den Auslegern anderer Boote anschlagen. Zweier/Vierer NICHT am Spitz tragen, nur am Luftkasten oder Waschbord.	Kurzes Briefing vor dem Herausnehmen zum Ablauf, dann klare Kommandos. “Rechts-Links” bedeutet: vorderste Person tritt rechts aus, dann abwechselnd links, dann rechts etc. Analog “Links-Rechts”.	Durch das Ankommen an ungeschützte Dollenstifte kann es Kratzer in der Bootshaut geben. Ausleger werden durch Kollisionen beschädigt.
Gigboot	Klare Kommandos von der verantwortlichen Person. Boot an den Tragestreben oder Bootskante tragen und niemals am Ausleger.	Kurzes Briefing vor dem Herausnehmen zum Ablauf, dann klare Kommandos.	
Passende Böcke wählen	Bootsschale liegt nur in den Schlingen, berührt das Holz/Aluminium nicht. Bei Vierern: bei gedrehtem Boot (Bootsschale nach oben) wird der Holzbock diagonal unters Waschbord gestellt. Nicht auf Steuerseile legen!		Druckstellen in der Bootshaut, wenn Kanten der Böcke ans Boot kommen/ Gewicht des Bootes auf den Kanten liegt. Steuerseil leiert aus, wenn es in den Bock gedrückt wird, Schaden an Bootshaut. Schwert verbiegt, wenn es auf den Bock gelegt wird.

mögliche Bootseinstellungen			
Stemmbrett-position	Vor jeder Fahrt an individuelle Beinlänge anpassen. Fersenbändel befestigen /prüfen.	Seine Einstellung je Boot kennen und immer gleich einstellen.	
Dollenhöhe	Vor jeder Fahrt an seine Grösse anpassen. Es werden in keinem Fall Anpassungen vorgenommen bzgl. Überhöhung der Griffe/Ruder. Grundeinstellung bleibt immer gleich.	Seine Einstellungen je Boot kennen und immer gleich einstellen.	
Rollschienen	Nicht parallele Schienen anpassen.		
Weitere Einstellungen	Nur in Rücksprache mit TrainerInnen oder Verantwortlichen aus Bootswartegruppe.		
Ruderhandling			
Tragen der Ruder	Nur so viele, wie man sicher handeln kann (maximal 4 pro Person!)	Beim Rein- und Raushängen der Ruder einander helfen. Blätter vorantragen.	Risse im Karbon, Abbrechen der Kanten, Lackschäden.
Ablegen der Ruder am Steg	Ruder legen (nicht fallenlassen). Blätter mit der Wölbung nach oben, Griffe zum Wasser. Ruder so ablegen, dass sie keine Stolperfalle werden.	Griffe auf den Asphalt, nicht im Gras.	Risse im Karbon, Abbrechen der Kanten, Lackschäden.

3. Am Steg / vor dem Ablegen

Aspekt	MUST /Basiskonsens	best Practice	Begründung / Beschreibung der Folgen/ eines möglichen Schadens
Einwassern Gigboot	Sauberes Führen auf der Rolle, Sicherstellen, dass das Boot auf der Rolle bleibt. Mit dem Heck voran das Boot über die Rolle ins Wasser lassen. Dann das Boot am Bug an den Steg führen. Abstand zum Steg beachten, mit der Bootshaut nicht am Steg ankommen.	Wer Kommandos gibt, überprüft die Lage des Bootes auf der Rolle. Mannschaft steigt auf Kommando gemeinsam ein, wenn alle parat zum Einsteigen sind.	Wenn der Bootsrumpf von der Rolle abkommt, entstehen Schäden. Wenn die Bootshaut am Steg schleift, wird sie verletzt und es entstehen Kratzer.
Einwassern Rennboot	Nahe an den Stegrand stehen (Fuss direkt an die Kante) und Boot mit genug Abstand zum Steg ins Wasser legen.		Durch Zusammenstoss mit dem Steg entstehen Dellen und Kratzer.
Trittflächen im Gigboot	Zum Ein- und Aussteigen nur auf das Trittbrett stehen, niemals in den Bootsbauch oder auf die Rollschienen.		Durch das Körpergewicht auf fragilen Stellen wird die Bootsschale beschädigt. Schuhe bringen Schmutz in die Rollschienen, die dadurch abnutzen.
Trittflächen im Rennboot	Nur auf markierte Stelle (zwischen den Rollschienen) treten.		Durch das Körpergewicht auf fragilen Stellen wird die Bootsschale beschädigt.
Ruderhandling beim Ab- und Anlegen	Gewicht auf dem Sitz wasserseitig verlagern und Ruder leicht anheben, damit sie nicht über den Asphalt schleifen. Blätter mit der Wölbung nach oben, erst im Wasser drehen.		Durch Schleifen auf dem Asphalt gibt es Kratzer am Blatt und die Vorderkante wird beschädigt.

4. Unterwegs

Aspekt	MUST /Basiskonsens	best Practice	Begründung / Beschreibung der Folgen/ eines möglichen Schadens
Anlanden in Grenzach	Klare, deutliche Kommandos von der Steuerperson. Zusammenarbeit zwischen Bug- und Steuerperson. Absolute Aufmerksamkeit aller Ruder:innen. Abbremsen und Ausrichten des Bootes. Gewicht auf dem Sitz rheinwärts verlagern um das Boot leicht zu kippen. Ausleger stegseitig anheben.	Teilnahme am Steuer- und Kommandokurs resp. Üben des Anlandemanövers mit Hilfe von erfahrenen Ruder:innen. Gewichtsverlagerung laut ansagen.	Bei zu schnellem Anlanden oder Anlanden im falschen Winkel können Bug(ball) und die Backbord-Ausleger beschädigt werden.
Bergfahrt	Regelmässige Blicke zurück (oder aufmerksames Steuern der Steuerperson) und Fahrtordnung beachten (schnellere Boote überholen uferseitig). Rücksicht auf regulär uferseitig überholende Boote.		**Bei zu nahem Kurs am Ufer:** Kollision mit Hindernissen (z.B. umgestürzten Baumstämmen) am Ufer Schnellere Boote können nicht regulär uferseitig überholen resp. Missverständnis bzgl. Fahrtordnung. Kollisionen können die Folge sein. **Bei einem Kurs zu weit in der Flussmitte:** Kollision mit talfahrenden Ruderbooten (insbesondere jene, die sehr nah am deutschen Ufer talwärts fahren).

Talfahrt	Regelmässige Blicke zurück (oder aufmerksames Steuern der Steuerperson) und Fahrtordnung beachten. Nie ans Schweizer Ufer ausweichen. Grossschiffe haben immer Vortritt.		**Bei einem Kurs zu nah am deutschen Ufer:** Kollision mit bergfahrenden Ruderbooten (insbesondere bei Überholmanövern und weit aussen bergfahrenden Booten). **Bei einem Kurs zu nah am Schweizer Ufer:** Gefahr durch Frachter. Sichtfeld um Flussbiegung und zur Schleuse ist eingeschränkt. Distanz zum deutschen Ufer (Ausweichen von bergfahrenden Frachtern) ist weit.
Kommandos und Verantwortung im Boot	Vor Ausfahrt definieren, wer das Kommando hat. Bug-/Steuerperson hat die Verantwortung, die Fahrtrichtung und potenzielle Hindernisse zu prüfen. Alle Ruder:innen beherrschen die Grundmanöver und Grundkommandos.	Steuer- und Kommandokurs (BS) besuchen. Regelmässig verschiedene Positionen im Boot rudern und aktiv Verantwortung übernehmen (und üben).	Wenn Verantwortlichkeiten nicht geklärt und Kommandos… - …unklar sind - …nicht befolgt werden - …nicht entsprechend reagiert werden kann, entstehen Gefahrensituationen

5. Am Steg / vor dem Ablegen

Aspekt	MUST /Basiskonsens	best Practice	Begründung / Beschreibung der Folgen / eines möglichen Schadens
Anlegewinkel/-geschwindigkeit	Immer gegen die Strömung anlegen. Bug darf den Steg nicht berühren. Im Schritttempo anfahren, Wind- und Strömungsgeschwindigkeit beachten.		Bei Kollision mit dem Steg wird der Bug beschädigt/verkratzt, der Bugball wird beschädigt.

6. Boot reinigen und versorgen

Aspekt	MUST /Basiskonsens	best Practice	Begründung / Beschreibung der Folgen/ eines möglichen Schadens
Reinigen des Bootes: Einmal im Jahr Grundreinigung des Bootes durch Bootsgötti/-gotten. Bootsschale und Ausleger entkalken, Boot danach mit Seife auswaschen, schwer zugängliche Stellen versuchen zu putzen, rostige Schrauben/ Unterlagscheiben/ Muttern austauschen und Rost entfernen			
Rollschienen und Rollen reinigen.	Schienen nach jeder Fahrt mit Läppchen reinigen Rennboote: Luftkästen öffnen	Rollen der Rollsitze kontrollieren und reinigen, allenfalls dazu den Sitz entfernen.	Abrieb der Rollen und Schmutz beschädigen die Rollschienen und Rollen und beschleunigen die Abnutzung.
Reinigung Bootsinnenseite	Auswischen der Bootsinnenseite. Bei Verschmutzung Trittbrett, Stemmbrett, Bootsinnenseite und verschmutzte Teile mit **speziellen Putzlappen** und Wasser reinigen.		

Abspritzen	Boot drehen (KOMMANDOS!) Im flachen Winkel Boot mit dem Wasserschlauch sanft abspritzen.		Beschädigung Bootshaut durch senkrecht aufgesetzten, harten Wasserstrahl.
Abledern/Reinigen	Bootshaut ausschliesslich mit Lederlappen in Fahrtrichtung abreiben.		Korrosion und Abrieb vom Lack durch Schmutz, Schädigung durch Kalk und Ablagerungen.
Kontrolle des Bootes auf Schäden	Schäden immer melden gemäss Standard-Prozess (falls möglich in Rücksprache mit anwesenden Trainer:innen). Während der Reinigung aufmerksam auch auf kleinere Schäden prüfen.	Bei genügend Fachkenntnis können einzelne kleine Reparaturen in Rücksprache mit anwesenden Trainer:innen selbst ausgeführt werden.	Kleinere Kratzer können an der Schale unbeachtet durch Treibholz oder ähnliches verursacht werden. Auch im Boot können Schäden entstehen oder sich zum Beispiel Fersenbändel lösen.
Skulls/Riemen versorgen			
Reinigen der Ruder(griffe)	Griffe reinigen, wenn sie mit Blut, Tape-Rückständen, Sonnencreme, etc. verschmutzt sind.	Reinigen nach jeder Ausfahrt.	
Ruder ins Rack einhängen	Blattwölbung resp. Beschriftung auf dem Holmen beachten und abwechslungsweise Back-/Steuerbord im Rack einhängen.	Paarweise und in Reihenfolge im Rack einhängen.	
Rennboote: Schuhe	Klickschuhe aus dem Boot nehmen. Klettverschlüsse schliessen.		

Boot versorgen			
Schadensmeldung	Selbst verursachten Schaden und entdeckte (evtl. noch nicht gemeldete) Schäden an schadensmeldung@rcblauweiss.ch Sollte ein Boot aufgrund eines Schadens nicht oder nur eingeschränkt ruderbar sein, dies im Fahrtenbuch eintragen und einen Zettel ans Boot kleben.	Wenn möglich, der Schadensmeldung Fotos beifügen.	Bei Booten, die beschädigt weiter gerudert werden, können kleinere Kratzer zu grossen und teuren Folgen führen (Bootshautverletzung zieht Wasser etc.)
Eintrag im Fahrtenbuch	Austragen der Fahrt resp. Nachtrag jeder Fahrt.	Fahrt wird vor Beginn eingetragen und nach der Fahrt im Fahrtenbuch ausgetragen.	Sicherheit: Es ist wichtig zu wissen, wer unterwegs ist, wenn ein Boot fehlt. Die kumulierten Ruderkilometer pro Boot sind eine wichtige Information über Bootsnutzungen im Blauweiss. Bei allfällig später entdeckten Schäden können frühere Mannschaften ausfindig gemacht werden. Individuelle Ruderkilometer werden in der Jahres- und Ewigkeitsstatistik vermerkt.