



**Papenburger Ruderclub e.V.
gegründet 1949**

Sicherheitshandbuch

des

Papenburger Ruderclub e.V.



Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Vorwort..... | 3 |
| Auszug aus der Ruderordnung..... | 4 |
| Rudern bei Dunkelheit | 6 |
| Nutzungsordnung Rettungswesten | 6 |
| Notfallkette | 7 |
| Sicherheit im Bootshaus..... | 7 |
| Sicheres Bootsmaterial | 7 |
| Verantwortung einzelner Personen und Aufgabenträger | 9 |
| Ruderkommandos | 11 |
| Allgemeine (ergänzende) Sicherheitshinweise | 14 |
| Bootsanhänger beladen | 15 |
| Ausrüstung für Wanderfahrten | 20 |



Vorwort

Viele Unfälle geschehen aufgrund von unüberlegten Entscheidungen vor Beginn einer Fahrt bzw. vor dem Verlassen des Bootshauses. Wetter- und Wasserbedingungen, Tageszeit, Ausrüstung und Aufsicht sind für ein sicheres Rudern nach Kenntnis und Fähigkeit der eigenen Person und Mannschaft zu berücksichtigen.

Um möglichst viele Gefahren von Menschen und Boot abzuhalten sowie jedem einzelnen Mitglied möglichst weitreichende Freiheiten zu gewähren, gibt es dieses Sicherheitshandbuch.

Es soll das Zusammenleben positiv beeinflussen und allen Vereinsmitgliedern eine Hilfe im Vereinsalltag sein. Dazu ist es aber unerlässlich, dass wir uns alle an diese Spielregeln halten, auch wenn sie einem persönlich unbequem erscheinen.

Erfahrungen werden regelmäßig in das Sicherheitshandbuch eingearbeitet.

Soweit in diesem Sicherheitshandbuch die männliche Bezeichnung eines Amtes, einer Organ- oder Gremienfunktion gebraucht wird, sind Männer, Frauen und Menschen diversen Geschlechts immer in gleicher Weise gemeint.

Der Vorstand



Auszug aus der Ruderordnung

Die vollständige Ruderordnung liegt in Ihrer aktuellen Fassung im Bootshaus aus und wird regelmäßig aktualisiert. Bei Fragen, Anmerkungen und Anregungen wendet Euch gerne an den Vorstand.

Einfaches Hausrevier (es gilt die NHafenO):

- Hafengewässer bis zu der Seeschleuse
- Hafengewässer bis zu den Kanälen in Richtung Innenstadt

Erweitertes Hausrevier:

- WSV Dörpen bis zum Yachtclub Surwold

Außenrevier:

- Alle anderen Gewässer

Die Verantwortung für Boot und Besatzung auf den Gewässern tragen die Bootsobleute. Auf dem Hausrevier gelten die im elektronischen Fahrtenbuch (Efa-System) eingetragenen Steuerleute als bestimmende Bootsobleute, sofern dies nicht explizit anders eingetragen wird. Im erweiterten Hausrevier bzw. auf Wanderfahrten sind die Bootsobleute vor Fahrtbeginn zu bestimmen. Die Eignung zum Bootsobmann bzw. Steuermann setzt entsprechende Kenntnisse/ Erfahrungen voraus.

Niemand sollte sich selbst oder andere auf dem Wasser einem Risiko aussetzen.

Jede Fahrt muss vor Beginn ins Fahrtenbuch eingetragen werden bzw. beim Vorstand angezeigt werden.



Die Bootsbestandsliste (für Ruderboote und Kanus) regelt die Nutzung der Boote. Die als „Rennboot“ markierten Boote sind ausschließlich für das Regattatraining bestimmt und dürfen nur von Ruderern, die an Regatten teilnehmen, gerudert werden. Die Erlaubnis zur Benutzung der Rennboote und Einer erteilt der Sportwart Rudern.

Einer dürfen nur von Obleuten oder von Ruderern unter Aufsicht eines erfahrenen Obmannes benutzt werden.

Ausbildungsfahrten in Rennbooten müssen grundsätzlich begleitet werden, idealerweise von dem Motorboot, alternativ von einem Mannschaftsboot, das im Notfall unterstützend eingreifen kann.

Ohne Schwimmkenntnisse darf nicht in Vereinsbooten gerudert werden. Kinder (bis 14 Jahre) müssen mindestens ein Schwimmabzeichen „Bronze“ vorweisen können. Dies wird bei Aufnahme ins Kinder- / Jugendtraining durch die Erziehungsberechtigten (oder einen von Ihnen) per Unterschrift bestätigt.

Ruderfahrten bei Eisgang, Nebel und Lufttemperaturen unter 0°C sind grundsätzlich verboten.

Jugendliche dürfen nur dann rudern oder paddeln, wenn zu dieser Zeit ein, volljähriger Obmann die Verantwortung für den Rudertermin übernimmt und die Einhaltung der Ruderordnung gewährleistet. Die Regelungen dieser Ruderordnung gelten sinngemäß für die Jugendlichen und den Obmann.

Alkohol und Drogen: Unter Einfluss von sämtlichen Drogen darf nicht gerudert werden.

Entstandene oder entdeckte Bootsschäden (Mängel) sind direkt zu beheben oder im Fahrtenbuch zu vermerken und, wenn möglich, dem Bootswart direkt mitzuteilen.

Unfälle mit Personen, Booten oder anderem Material sind von den am Vorfall beteiligten Personen umgehend zu melden (siehe Notfallkette).

Jeder Ruderer, Steuermann oder Obmann ist für die Einhaltung dieser Regelungen verantwortlich.



Rudern bei Dunkelheit

Fahrten bei Dunkelheit sind Ruderern im Papenburger Hafengebiet nur gestattet, wenn diese vom Vorstand über die besonderen Regelungen und die einzuhaltenden Sicherheitsvorschriften belehrt wurden. Diese Belehrung wird vom Ruderer schriftlich bestätigt. Bei minderjährigen Ruderern ist eine Unterschrift der Erziehungsberechtigten erforderlich.

Bei Dunkelheit müssen grundsätzlich Rettungswesten getragen, ein Mobiltelefon mitgeführt und eine Beleuchtung an Bug und Heck angebracht werden. Es dürfen nur die für Nachtfahrten vorgesehenen und ausgerüsteten Boote benutzt werden, ein Steuermann ist zwingend erforderlich (keine ungesteuerten Boote). In jedem Boot muss ein volljähriger Obmann anwesend sein. Fahrten außerhalb des Papenburger Hafengebietes sind bei Dunkelheit grundsätzlich verboten.

Nutzungsordnung Rettungswesten

Um in der kalten Jahreszeit die Sicherheit für Leib und Leben auf dem Wasser zu erhöhen, wurde für den Ruderbetrieb folgende Nutzungsordnung beschlossen:

Bei Wassertemperaturen unter 10°C (analog zu der Empfehlung des DRV) sind im Papenburger Hafengebiet (einfaches Hausrevier) in allen Einern sowie in allen Rennbooten von allen Ruderern und Steuerleuten Rettungswesten über der Ruderbekleidung zu tragen. Bei Fahrten im Dunkeln ist dies das ganze Jahr über verpflichtend.

Für ein ordnungsgemäßes Tragen der Rettungswesten ist jede/jeder Aktive selbst verantwortlich; Verschlüsse sind richtig zu verschließen, vorhandene Gurte sind anzulegen und stramm zu ziehen.



Notfallkette

Unfälle mit Personen, Booten oder anderem Material sind von den am Vorfall beteiligten verantwortlichen Personen (Fahrtenleiter, Obmann oder Trainer) umgehend an eine der folgenden Personen zu melden.

Vorstand

- Vorsitzender
- zweiter Vorsitzender
- Sportwart Rudern

Allen Mannschaften auf allen Ruderfahrten wird das Mitführen eines wasserdicht verpackten Handys empfohlen. Im Falle eines jugendlichen Obmanns ist das Mitführen Pflicht.

Im Notfall kann so die **Rettungsleitstelle** über **112** informiert werden oder bei einem **Schiffsunfall** die **110** (Polizei / Wasserschutzpolizei – Unfallmeldung).

Wenn nach einem Unfall alle Ruderer gesichert wurden, sollte die Rettungsleitstelle ebenfalls verständigt werden, um unnötige Rettungseinsätze, die durch „Dritte“ ausgelöst wurden, wieder zurückgerufen werden können.

Sicherheit im Bootshaus

Ein Erste-Hilfe-Kasten befindet sich in der Bootshalle, neben der Zugangstür zum Treppenhaus.

Sicheres Bootsmaterial

Zur Sicherheit aller müssen das gesamte Bootsmaterial und alle weiteren Ausrüstungsgegenstände sorgfältig behandelt und durch Wartung/Pflege im guten Zustand gehalten werden.



Auf folgende Details sollte besonders geachtet werden:

Bugball

Jedes Boot sollte mit einem Bugball aus Gummi oder ähnlichem Material ausgerüstet sein. Der Durchmesser sollte nicht kleiner als 4 cm sein. In Fällen, in denen durch den Bootsriß der Bug selbst richtig geschützt ist oder von ihm keine Verletzungsgefahr ausgeht, kann auf einen Bugball verzichtet werden.

Stembretter

In allen Booten mit festen Schuhen müssen Fersenbänder und Schnellauslösemechanismen einwandfrei funktionsfähig sein. Die Fersenbänder sollen so einstellt sein, dass die Fersen nicht mehr als 5 cm anhebbar sind.

Skulls und Riemen

Skulls und Riemen sollen regelmäßig überprüft werden. Insbesondere sollten die Klemmringe auf ihren sicheren und richtigen Sitz kontrolliert werden. Skulls und Riemen mit nicht reparierten Beschädigungen am Schaft sollten nicht benutzt werden (Bruch- und somit Verletzungsgefahr).

Bootsauftrieb

Das Boot sollte so konstruiert sein, dass es als eigenständiger Auftriebskörper funktioniert. D. h. in einem vollbesetzten, mit Wasser gefüllten Boot sollte sich beim Rudern die Rollsitoberkante maximal 5 cm unter der statischen Wasserlinie befinden. Ältere Boote, die aufgrund ihrer Konstruktion nicht diesen Anforderungen genügen können, sollten mit Auftriebskörpern nachgerüstet werden.

Bootsbeleuchtung

Beim Rudern in Dämmerung und Dunkelheit müssen die Boote mit der von den örtlichen Schifffahrtsbehörden vorgeschriebenen Beleuchtung ausgerüstet sein.



Verantwortung einzelner Personen und Aufgabenträger

Vorstand

Der Vorstand ist das Vertretungsorgan des Vereins. Er vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich.

Sicherheitsbeauftragter

Seine Aufgabe ist es, die Beachtung der Sicherheitsrichtlinien sicherzustellen, dazu gehören u.a. das Sicherheitshandbuch, die stichprobenartige Kontrolle des Fahrtenbuches, sowie bei Fragen und Anregungen helfend zur Seite zu stehen.

Ruderer und Steuerleute

Jeder Ruderer und jeder Steuermann, der auf das Wasser hinausfährt, ist verantwortlich für die vollständige Beachtung aller örtlichen Vorschriften. Ruderer und Steuermann sollten in angemessener gesundheitlicher Verfassung sein und für die herrschenden und möglichen Wetterbedingungen richtig gekleidet sein.

Ruderwart, Trainer und Betreuer

Betreuer (Übungsleiter) und Trainer sind für die Teilnehmenden ihrer Übungs-/Trainingseinheit verantwortlich. Sie sollten sicherstellen, dass sie selbst und die Teilnehmenden über Sicherheitsvorkehrungen- und Maßnahmen informiert sind und diese befolgen. Sie müssen die vorherrschenden örtlichen Bedingungen abwägen und entscheiden, ob es für Ruderer sicher genug ist, sich auf das Wasser zu begeben.

(Wander-)Fahrtenleiter

Der zuständige Ruderwart benennt den Fahrtenleiter. Der Fahrtenleiter ist auf der Fahrt für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen verantwortlich. Er informiert sich vor der Fahrt über Besonderheiten (Streckensperrungen, Gefahrenstellen, Schleusen etc.) und über die Wetterlage. Er setzt die Obleute ein und informiert diese über Besonderheiten auf der Ruderstrecke.



Obmann

Die Verantwortung für Boot und Besatzung auf den Gewässern trägt der Bootsobmann. Ebenso ist der Obmann für die Einhaltung sämtlicher vereinsinternen und gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Der Obmann ist vor jeder Fahrt zu bestimmen. Den Anweisungen der Obleute ist von den Ruderern Folge zu leisten.



Ruderkommandos

Hier die offiziellen Ruderkommandos des Deutschen Ruderverbandes auf einen Blick!
Ruderbefehle bestehen grundsätzlich aus zwei Teilen:
Dem Ankündigungs- und dem Ausführungsteil:

„Mannschaft ans Boot" - „hebt auf!"

Vorher sind Skulls und Zubehör zum Steg gebracht worden.

„Boot drehen" – „Wasserseite (o.ä.) hoch!"

Unbedingt darauf achten, dass die Ausleger den Boden nicht berühren.

„Fertigmachen zum Einsteigen" – „steigt ein!"

Alle Ruderer/Ruderinnen haben ein Bein auf dem Einsteigebrett und das andere zum Abstoßen bereit auf dem Bootssteg.

„Klarmeldung!"

Am Bug beginnend melden die Sportler, sobald sie ruderbereit sind („1 fertig!", „2 fertig!", „3 fertig!", ...).

„Alles vorwärts" – „los!"

In die Auslage gehen – Blätter senkrecht drehen und Durchzug.

„Ruder" – „halt!"

Ankündigungskommando erfolgt beim Vorderzug, Ausführungskommando beim Endzug, Sportler nehmen Orthogonalstellung ein.

„Blätter" – „ab!"

Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.

„Stoppen" – „stoppt!"

Durch dosiertes Gegenkanten der flach liegenden Blätter schneiden diese langsam unter Wasser. Die gegengekanteten Blätter werden mit gestreckten Armen bis zur Senkrechten weitergekantet.



„Alles rückwärts" – „los!"

Aus der Rücklage, Blattstellung entgegengesetzt wie beim Rudern. Volle Benutzung der Rollbahn. Ankanten der Blätter während des Luftweges.

„Wende über Backbord" – „los!"

(Steuerbord entsprechend) Aus der Rücklage, Blattstellung Backbord 180° aufgedreht, Steuerbordblatt flach, volle Rollbahn; in der Auslage Backbordblatt ankanten, Steuerbordblatt aufdrehen, Zug.

„Kurze Wende über Backbord" – „los!"

(Steuerbord entsprechend) Backbordholm am Körper (Blatt 180° aufgedreht), Steuerbordholm in Armauslage (Blatt aufgedreht), ohne Rollbahn. Entgegengesetzte gleichzeitige Wasserarbeit auf beiden Bordseiten, Blätter beim Luftweg senkrecht.

„Skulls (Riemen)" – „lang!"

„Backbord" – „lang!" (Steuerbord entsprechend) Ankündigung in der Auslage, Ausführung nach dem Ausheben der Blätter. Die Holme werden in der Hand behalten.

„Skulls (Riemen)" – „vor!" Aus der Längsseitslage in die Orthogonalstellung führen.

„Fertigmachen zum Aussteigen" – „steigt aus!"

Steuermann/-frau ist vorher ausgestiegen und hält das Boot in der Mitte fest. Der „wasserseitige" Fuß steht auf dem Einsteigebrett. Beim Aussteigen wird das „wasserseitige" Ruder mit herausgenommen.

„Backbord überziehen!"

(Steuerbord entsprechend) Das Steuerbord–Ruder wird nicht soweit in die Auslage gebracht. Auf Backbord wird besonders kräftig gezogen.

„Hochscheren!"

Im Freilauf werden die Innenhebel tief ins Boot gedrückt (z.B. bei hohen Wellen).

„Halbe (ohne) Kraft!"

Es wird mit wenig (nahezu ohne) Kraft durchgezogen.



„Frei weg!“

Dieses Kommando wird gegeben, um „Überziehen“, „Hochscheren“, „Halbe Kraft“, u.ä. wieder aufzuheben.



Allgemeine (ergänzende) Sicherheitshinweise

Auch in unserem Hafengewässer gelten die Vorschriften der Binnen-Schiffahrts-Straßen-Ordnung („kurz“ BinSchStrO).

Grundsätzlich gilt ein **Rechtsfahrgebot**.

Berufsschiffahrt hat grundsätzlich Vorfahrt und dazu ein stark eingeschränktes Sichtfeld, davon abgesehen zieht das Ruderboot unter Garantie den Kürzeren, im Falle einer Kollision. Daher: **Ausweichen lohnt sich**. Bei Binnenschiffen oder Lastenschiffen gibt es neben der reinen Kollision noch weitere Gefahrenquellen. Während der Fahrt sorgt die Schiffsschraube für eine starke und meist unvorhersehbare (Unter-) Strömung. Eine Kollision ist potenziell tödlich, also unbedingt ausreichend Abstand halten.

Bei den Ab- und Anlegemanövern nutzen die Kapitäne zumeist die sogenannten Bugstrahlruder, hierbei handelt es sich im Prinzip um große Unterwasserturbinen, die ein Ruderboot innerhalb von Sekunden vom Kurs abringen und im schlimmsten Fall versenken können.

Binnenschiffe setzen zudem Lichtzeichen ein. Ein **weißes** Licht bedeutet, dass das Schiff vor Anker liegt. Ein **weißes** Licht an Bug und Heck und zusätzliches Licht an Backbord (**rot**) und Steuerbord (**grün**) bedeutet, dass sich das Schiff bewegt.

Aufgrund der geringen Breite des Hafens und den nahezu überall vorhandenen Spundwänden können bereits kleine Motorboote und geringe Windgeschwindigkeiten für hohe Wellen sorgen. Wenn ihr Euch nicht sicher seid, ob ihr die Welle frontal nehmen könnt, dann stoppt das Boot und legt Euch parallel zu der Welle.



Bootsanhänger beladen

Vor jeder Fahrt mit einem Bootsanhänger sollte sich jede Fahrtenleitung Gedanken machen, was alles verladen werden soll. Anhand dieser Überlegungen kann entschieden werden, welche Anhängergröße genommen werden soll. Hilfreich ist das Erstellen eines Verladeplans.

Auch über das Gewicht der zu transportierenden Boote und des Materials sollte sich Gedanken gemacht werden. Ein überladener Anhänger stellt im Straßenverkehr eine nicht zu unterschätzende Gefahr da. Gewichte:

| | |
|---|--------|
| Rennachter (inkl. Rollsitze und Riemen) | 120 kg |
| Rennvierer mit Steuermann (inkl. Rollsitze und Skulls/Riemen) | 80 kg |
| Gigvierer mit Steuermann (inkl. Rollsitze und Skulls/Riemen) | 120 kg |
| Rennzweier (inkl. Rollsitze und Skulls/Riemen) | 45 kg |
| Gigzweier mit Steuermann (inkl. Rollsitze und Skulls/Riemen) | 90 kg |
| Skiff (inkl. Rollsitz und Skulls) | 15 kg |
| Skull | 2 kg |
| Riemen | 3 kg |
| Bierzeltgarnitur (Tisch + 2 Bänke) | 45 kg |
| Fahrrad | 10 kg |
| Gurtbock | 5 kg |
| 6-Pack Wasser (1,5l Flaschen) | 9 kg |

(Alle Gewichte sind ca.-Angaben/Durchschnittswerte und nur als Anhaltspunkte zu verstehen)

Um nicht unnötigen Ballast durch die Welt zu fahren, sollte nur das mitgenommen werden, was auch benötigt wird. Der Vorbenutzer hat den Anhänger aufzuräumen!

Ein Anhänger ist immer so zu beladen, dass die zulässige Stützlast eingehalten wird.

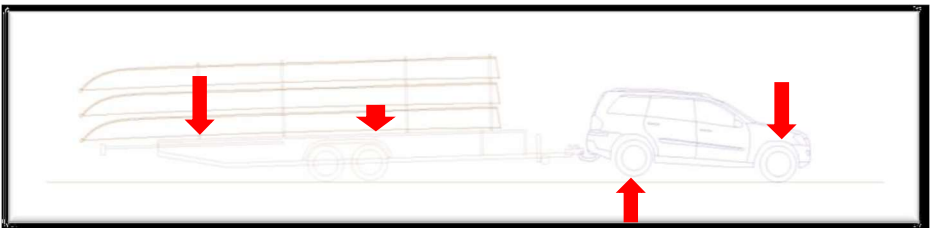




Ist die vorhandene Stützlast am Anhänger zu groß, ist der Anhänger zu buglastig beladen worden. Die zu große Stützlast drückt dabei das Zugfahrzeug auf der Hinterachse nach unten und entlastet die Vorderräder. Dieses kann im schlimmsten Fall zum Verlust der Lenkfähigkeit führen.



Ist die vorhandene Stützlast am Anhänger zu gering, ist der Anhänger zu hecklastig beladen worden. Im ungünstigsten Fall hebt der Anhänger das Heck des Zugfahrzeugs an. Dadurch kann die Haftung der Hinterräder mit der Straße verringert werden und das Zugfahrzeug kann übersteuern.



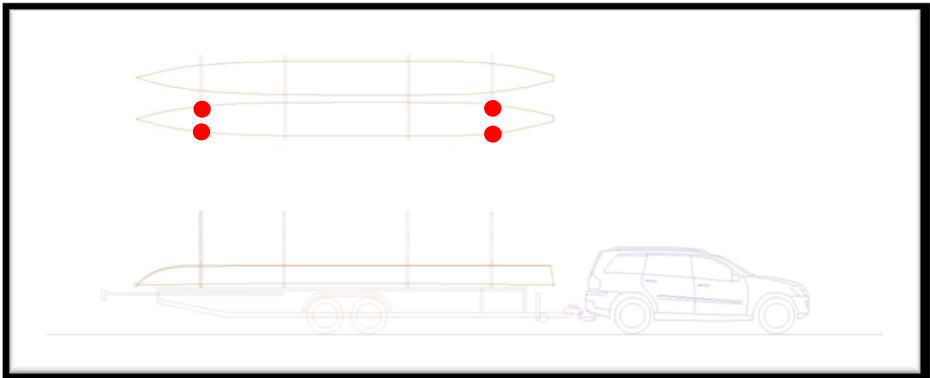
Wenn möglich, sollte alles, was schwer ist, möglichst weit unten gelagert werden. Der Höhenschwerpunkt des Bootsanhängers sollte möglichst tief gehalten werden. Ein beladener Anhänger mit einem hohen Höhenschwerpunkt neigt eher zum seitlichen Schaukeln als ein Anhänger mit tiefem Höhenschwerpunkt.

Ein Bootsanhänger ist keine starre Konstruktion, auch wenn er aus Stahl besteht. Es kann sich in alle möglichen Richtungen bis zu einem gewissen Grad verwinden. Dieses schützt die gesamte Konstruktion vor der Zerstörung.



Verzurren

Boote sollten immer nur auf VIER Punkten gelagert werden und mit ZWEI zugelassenen und unbeschädigten Spanngurten an den vier Auflagerpunkten gesichert werden. Die Bootsmitte sollte immer frei liegen. Dies verhindert mögliche Beschädigungen des Rumpfes durch die Bewegungen (Biegung) des Anhängers. Das Freiliegen des Rumpfmittelstücks kann durch Unterlegen von Unterleghölzern erreicht werden.



Unterleghölzer oder Keile müssen immer zusätzlich gesichert (z. B. mit Klebeband oder Kabelbindern) werden. Sich bei der Fahrt lösende Hölzer und Keile können die Boote beschädigen, aber auch für den nachfolgenden Verkehr zur tödlichen Gefahr werden!

Alles lose Material ist so zu verstauen, dass es nicht zur Gefahr für andere werden kann und nicht beschädigt wird.

Bei Bootsanhängern mit einer Abdeckplane über der Transportwanne ist diese immer sorgfältig zu schließen. Hat die Transportwanne keine Abdeckung, müssen die darin befindlichen Gegenstände anderweitig gegen das Herausfallen gesichert werden. Dies kann entweder mit Spanngurten oder einem Transportnetz geschehen.

Sollen Riemen und Skulls verladen werden, kommen die Riemen nach unten. Ordentlich aneinandergelegt können sie dann nicht mehr verrutschen. Auch ist darauf zu achten, dass keine schweren Gegenstände auf den Skulls/Riemen transportiert werden.



Rollsitze sollten immer aus dem Boot entfernt und gesondert transportiert werden. Stembretter immer kontrollieren und gegebenenfalls festziehen oder ausbauen. Stembrettschuhe sollten geschlossen werden.

Verschließbare Öffnungen wie Luftkästen immer verschließen.

Bei Auslegern sollen die Dollen immer verschlossen werden. Beim Einsortieren ist darauf zu achten, dass die Ausleger ordentlich verstaut werden, Dollenstifte zeigen nach oben. Die Drucktreben und Ausleger am besten zusammenbinden und als Päckchen verladen.

Bug oder Heck zur Anhängerkupplung?

Ist bootstechnisch völlig egal und sollte so gemacht werden, wie das Boot am besten gelagert werden kann. In der Regel werden aber Rennboote mit dem Heck zur Lichtleiste, Gigboote mit dem Bug zur Lichtleiste gelagert.

Überlänge

Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,50 m nicht nach vorn über das Zugfahrzeug hinausragen. Darüber darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Zugfahrzeug betragen.

Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,50 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20,75 m sein.

Ragt das äußere Ende der Ladung mehr als 1 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens:

- eine hellrote, nicht unter 30x30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne oder
- ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder
- einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm.



Geschwindigkeitsregel 80 km/h oder 100 km/h

Grundsätzlich gilt für Gespanne Tempo 80. Wer mit einem Anhänger schneller unterwegs sein möchte, muss sich dies durch die zuständige Behörde/TÜV genehmigen lassen. Eine Genehmigung erkennt man am 100-Schild am Anhänger.

Technische Voraussetzungen für eine 100-Zulassung:

- das Zugfahrzeug ist mit ABS ausgestattet
- Massenverhältnis Zugfahrzeug-Anhänger
- der Anhänger ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geeignet
- die Anhängerreifen sind für 120 km/h ausgelegt und haben wenigstens den Geschwindigkeitsindex L
- die Reifen sind jünger als sechs Jahre

Soll ein anderes, als das im Antrag zum 100 Schild genannte Fahrzeug eingesetzt werden, muss neben dem Vorhandensein von ABS auch auf das Masseverhältnis zwischen Anhänger und Zugfahrzeug geachtet werden.

Ist die zulässige Gesamtmasse des Anhängers (Feld „F.1“ in der Zulassungsbescheinigung) höher als das Leergewicht des Zugfahrzeuges (Feld „G“ in der Zulassungsbescheinigung, das mit einem definierten Faktor (hängt von der technischen Ausrüstung des Anhängers ab), im PRC-Fall 1,1 multipliziert wird, gilt 80 km/h als Höchstgeschwindigkeit. Unabhängig davon, ob der Anhänger ein 100-Schild hat!

Bremsseil

Das Bremsseil muss mit dem Zugfahrzeug fest verbunden sein



Ausrüstung für Wanderfahrten

Boot

- Sichtkontrolle vor Abfahrt, Hinweise im Fahrtenbuch zum Boot beachten
- Bug- und Heckleine, gerne auch weitere zugfeste Seile zur Sicherung der Boote
- Bootshaken
- Min. ein Mobiltelefon pro Boot
- Revierangepasstes Material: Abdeckungen auf Unterweser, Unterelbe, Rhein etc.; ggfs. breitere Boote bevorzugen

Nach Reviercharakteristik:

- Schöpfkelle(n)
- Auftriebskörper
- Elektrische- oder Handpumpe

Zusatz

- Tape
- Kl. Werkzeugsatz
- Schwamm

Persönliche Ausrüstung

- Verbandskissen klein
- Mobiltelefon – wasserdicht verpackt-
- Wechselkleidung im Winter
- Rettungsweste nach Jahreszeit und Revier
- Wasserschuhe auf Wanderfahrt (im Winter ggfs. Gummistiefel)
- Regenzeug
- Sonnencreme, Sonnenhut im Sommer