

Richtlinien zur Nutzung von Wanderbooten

(speziell Barke)

- Planung einer Wanderfahrt

Individuelle Planung von Anreise / Reiseverlauf und Tour / Bestimmung eines verantwortw. Fahrtenleiters.

Einsetzmöglichkeiten planen bzw. vorab klären (z.B. Google-earth, www.rudern.de / Rubrik Gewässerkatalog)

Anmeldung der WF beim Wanderruderwart mittels telefonischer Meldung zur Eintragung in den WF Kalender der RCA Homepage und schriftlicher Meldung mittels Meldeformular (auch auf der Homepage hinterlegt) bis mindestens 14 Tage vor Fahrtbeginn.

Ab der Saison 2013 müssen mindestens 2 Teilnehmer einer WF den Übungskurs „Barkenworkshop“ einmal absolviert haben.

Hinterlegung der Kautions von 500 Euro in bar, Scheck, Überweisung an den Wanderruderwart.

Gegebenenfalls Zahlung der Gebühren für Gästeruderer ebenfalls direkt beim Wanderruderwart.

Übergabe der Schlüssel und Fahrzeugpapiere nur gegen Erfüllung sämtlicher Meldungs- und Zahlungsverpflichtungen aus vorgenannten Punkten

- allgemeiner Versicherungsschutz

Die Wanderboote des RCA sind für Eigenschäden durch unsere Wassersportversicherung Vollkasko versichert. Die bestehende Selbstbeteiligung von 500,00 Euro pro Schaden kann auf die jeweilige Mannschaft weitergereicht werden. Die Deckung erstreckt sich auch auf Transportschäden (z.B. Umstürzen des Trailers auf der Autobahn..)

Für Schäden an Fremdmaterial (Boote) und Personen besteht Versicherungsschutz durch einen Rahmenvertrag des HSB mit einer Deckungssumme von 2.600.000 Euro

Für die Trailer des RCA besteht eine Teilkaskoversicherung (Brand, Diebstahl, Blitzschlag etc.) sowie eine Haftpflichtversicherung. Diese deckt Schäden ab die allein vom Trailer (ohne Zugmaschine) verursacht werden. (z.B. der Trailer wird von Hand gegen ein geparktes Auto geschoben / der Trailer steht im Halteverbot und wird so schuldhaft in einen Unfall verwickelt usw.)

Achtung !!! für alle Schäden die durch den Trailer im Rahmen des Gespannfahrens mit der Zugmaschine verursacht werden haftet immer allein die PKW-Haftpflichtversicherung des Zugmaschinenhalters !!!! (z.B. rückwärts gegen ein geparktes Auto rangiert / beim Abbiegen Fremdkontakt im Schwenkbereich usw..)

Achtung !! Zur Erlangung des vollen Versicherungsschutz muß eine WF ordnungsgemäß gemeldet sein und als Clubveranstaltung ausgeschrieben sein. (Dazu dient die Meldung und Veröffentlichung im Rahmen des WF Kalenders auf unserer Homepage.

-
- **Selbstbeteiligung bei Schäden**

Für Schäden an Booten / Trailern und Zubehör haftet die jeweilige Rudergruppe stellvertretend durch Ihren gemeldeten Fahrtenleiter mit bis zu 500 Euro. Die Ermittlung der Schadenshöhe erfolgt im Einzelfall durch Begutachtung durch den Wanderruderwart / Bootsmeister / sonstigen Sachverständigen.

Eine Weiterreichung des Schadens an die persönliche Haftpflichtversicherung obliegt den individuellen Vertragsmodalitäten und kann hier nicht generell beantwortet werden.

- **Allgemeine Daten / Abmessungen**

Länge (Trailer) : 10,50m-12,00m je nach Position der Lichtleiste

Breite (Trailer) Allemania : 2,25m Messina III : 1,82m

Leergewicht Trailer Allemania : 500-600kg Messina III : 750kg

Bootsgewichte : jeweils ca. 750 kg

Zulässige Gesamtgewichte (Trailer / Boot) Allemania : 1700kg Messina III : 1500kg

Elektrik : 12 V Kupplungsstecker 13 polig

Wert : Boot ca. je 40.000 Euro, Riemen / Zubehör : 7.000 Euro Trailer : 13.000 Euro = **60.000 Euro !**

- **Übernahme der Boote :**

Standort der Barken : Sandwich 39, HH-Moorfleet, blaue Halle auf Hofgelände, (Einfahrt bei zwei Fahnenmasten)

Standort der Wandervierer (Philipshänger / Kehrwieder / Schmidtke / Müritz): Uelzen ??

Kontrolle bei Übernahme von Boot und Trailer, insbesondere die korrekte Laschung des Bootes, Befestigung der Bootsplane, fester Sitz der Lichtleiste sowie Überprüfung aller Leitungen und Steckkontakte auf Funktion und Scheuerwirkung (Kabelbaum). Hochfahren des Stützrades, Aufnahme und sicheres Einrasten möglicher Hemmschuhe. Abgleich bzw. ggf. Protokollierung von Vorschäden auf dem Schadensformular

Eventuell von WF Teilnehmern in der Halle geparkte PKW dürfen die Nutzbarkeit und Rangierfähigkeit des zweiten Trailers nicht behindern oder sogar verhindern !!!

- **Bootstransport generell**

Generell gilt für Fahrzeuge im Anhängerbetrieb eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 80km/h.

Bei einer möglichen Zulassungserweiterung auf 100km/h für einen Trailer, obliegt die Kontrolle der relevanten Kriterien dem jeweiligen Fahrer. Die 100 km/h Erweiterung ist **keine** generelle Zulassung sondern in Abhängigkeit vom Gewichtsverhältnis zwischen Zugmaschine und Trailer, sowie Reifenalter beim Trailer und individueller Ausstattungsmerkmale des Zugfahrzeugs. (Stabilitätsprogramme usw.). Die Haftung hierbei obliegt allein dem Halter des Zugfahrzeugs.

Eventuell aufgenommenes Zusatzgepäck ist im vorderen Bootsbereich (Bugkästen) zu lagern. Die Trimmung des Gespanns darf unter keinen Umständen hecklastig sein. Der Bootsanker gehört aufgrund seines Gewichtes während der Fahrt unbedingt in den Bugkasten. Für einen sicheren Anhängetrieb ist eine korrekte Stützlast für den Kugelkopf unabdingbar. Hierbei ist auf die Maximallast von ca. 80kg zu achten.

Es ist dringend anzuraten für den Bootstransport einen Fahrer mit Erfahrung im Anhängetrieb zu wählen sowie die Beistellung von erfahrenem Begleitpersonal für eventuelle Einweisungsmanöver !!!

- **Vorbereitung an Land**

Vor der Wässerung an einer geeigneten Slipanlage sind folgende Punkte zu beachten :

Generell !!!!: Ruhe am und im Boot ! Klare Kommandos und Aufgabenverteilung seitens der Fahrtenleitung / technischer Stab sind dem Mannöver und somit dem schonenden Umgang mit dem Material wesentlich zuträglicher als ein wildes Durcheinander hochmotivierter „Ahnungsloser“....

1. Lösen und Rückbau der Bootsplane. Bei deren Verstauung darauf achten das die Innenseite nicht mit Sand oder sonstigem später auf dem Deck kratzenden Material verunreinigt wird.
2. Lösen der Elektriksteckverbindung zum Zugfahrzeug / der hinteren Lichtleiste und deren Abbau nach lösen der Sicherungsschrauben / Bolzen. Die Leiste ist nach dem Abbau sicher zu lagern und vor Beschädigung zu schützen.
3. Lösen und entfernen der Zurrgurte. Diese sind möglichst trocken und vor Verschmutzung geschützt sicher zu lagern.
4. Lösen der Haltegummis für die Riemen und sorgfältige Entnahme dergleichen. Die Ablage erfolgt nur auf sauberem Untergrund, insbesondere die Manschette ist vor Dreck zu schützen. Blatt und

Griff sind sorgsam zu behandeln und besonders bei Ablage auf dem Boden vor Trittbeschädigungen zu schützen.

5. Kontrolle der Lenzschrauben vor der Steuermannsbank
6. Je nach Stegsituation Ausbringen von Fendern für eine sichere, materialschonende Verholung nach dem Slippen.
7. Anbringen der nötigen Leinen, Bug / Heck, ggf. beidseitig unter Beachtung der Strömungsverhältnisse beim Aufschwimmen des Bootes
8. Umlagerung des Ankers von der Transportposition (vorderer Bugkasten) in die Nutzposition an Bord (Heckkasten)

- **Slippen des Bootes**

Grundsätzlich ist der Trailer nur mit dem (bremsenden) Zugfahrzeug auf die Slipanlage zu fahren. (Keine Mannschaft hält per Hand ein 1,5to schweres Gespann welches auf einer abschüssigen Slipanlage ins rollen gerät !!) In entsprechender Position ist die Seilwinde zu lösen und das Boot ggf. mit leichtem Handschub unterstützend vom Trailer abzufahren. Ganz wichtig !!! : Dabei ist auf eine korrekte horizontale Ausrichtung des Bootes zu achten. Das Boot muß sauber auf den Lagerrollen abgleiten können und darf nicht verkanten. Dieses gilt auch insbesondere wenn das Heck des Bootes in eventuell vorhandenen Strom gerät. Hier sind absichernde Leinen vorzuhalten. Es ist teilweise ratsam 1 Person (ruhig)an Bord vorzuhalten die gegebenenfalls mit Bootshaken oder Paddel stabilisierend einwirken kann.

Nach Absetzen des Bootes ist die Seilwinde wieder einzuziehen bzw. das Stahlseil in gespannter Position abgerollt einzuklinken. An Land ist die Lichteiste wieder korrekt zu montieren und zu sichern.

Sollte der Trailer ohne Zugfahrzeug abgestellt werden ist das Stützrad auszufahren, der Trailer gegen Wegrollen zu sichern und der Kupplungsstecker durch einen **eingewiesenen** Teilnehmer sicher zu entfernen. Die Kupplung sollte durch das vorhandene mitgelieferte Kupplungsschloss gegen Diebstahl gesichert werden. Eventuell genutzte Bootskästen und darin verstautes Bootszubehör ist ebenfalls mittels Schloss zu sichern.

Noch einmal : !!!! : der Kupplungsstecker (Elektrik) ist nur von Leuten zu bedienen die damit umgehen können !!!

- **Vorbereitung des Einstiegs und des Ablegens**

Generell !!! : in der Ruhe liegt auch hier die Kraft !!

Jeder kennt die Bilder von 10-12 hochmotivierten Ruderern die bepackt mit Individualgepäck und diverser allgemeiner Reiseausstattung wild das Boot stürmt und schaukelnd ein chaotisches Packen und Kramen beginnt wobei das Boot mehr oder weniger unkontrolliert am Steg und an der Bordwand schrammt, auf Riemen getreten wird und Rollsitze und Schienen unter Kilogewichten malträtiert werden...

Dieses Szenario ist unbedingt zu vermeiden !!!!

Während das Boot noch Stegkontakt hat sollten möglichst wenige Personen an Bord die allgemeine Beladung und Rudervorbereitung durchführen. Dabei sollten sich diese Personen allein mittig im Laufgang bewegen und somit ein unnötiges Schaukeln vermeiden. Die Beladung sollte über Bug oder Heck vorgenommen werden um die Stabilität des Bootes zu halten. Auf den Rollschienen hat **niemand** etwas zu suchen.

Ausklappen der Ausleger. Die selbstsichernden Muttern auf den Auslegerbolzen sind ausdrücklich **nicht** anzuziehen. Der Ausleger liegt allein durch sein Eigengewicht sicher im Lager und ist somit in Gefahrensituationen (Schleuse) schnell einzuklappen.

An den beiden Bugauslegern sind die Abweiserstangen zu montieren.

Nach entsprechender Vorbereitung sollte die Restmannschaft das Boot über Bug oder Heck in Ruhe nacheinander betreten und seinen Platz einnehmen. Das Stehen im Boot schafft außerordentlich ungünstige Hebelverhältnisse die zum Schlingern und Reiben an der Stegkante führen können. Also : **zügig Platz einnehmen !!**

Beim Betreten des Bootes ist eine Verschmutzung und daraus resultierende Verkratzung durch unsaubere Schuhe unbedingt zu vermeiden. Die bootseigenen Fußmatten sind zu nutzen wobei deren Unterseite bei Ablage auf dem Deck frei von Dreck sein müssen.

Nach dem Ablegen sollte kurzfristig in einer Ruderpause das entsprechende „Feintuning“ im Boot vorgenommen werden.

- **Verhalten an Bord / auf See**

Während der Fahrtenleiter gegenüber dem RCA in Bezug auf eine mögliche Selbstbeteiligung haftet, ist seerechtlich und zivilgerichtlich allein der Steuermann für eine korrekte Umsetzung der Wasserstraßenordnung und eventueller Gefährdungen verantwortlich.

Daher ist es bei aller Geselligkeit an Bord unablässig dass das Kommando des Steuermannes zu **jeder** Zeit auch bis in die vorderen Ruderreihen Gehör findet.

Den Anweisungen des Steuermannes ist unbedingt Folge zu leisten, wobei diese daraus resultierend natürlich auch für diese Funktion geeignet sein sollen.

Insbesondere beim Anfahren von potentiellen Gefahrensituationen (Schiffsverkehr / Schleusen / Anlegemanövern usw.) herrscht Ruhe im Boot und Manövriertauglichkeit. Die Anweisungen des Steuerpersonals sind klar und laut zu äußern und stellen in diesem Moment keine Diskussionsgrundlage für die Mannschaft dar.

Ein Verlassen der Ruderplätze darf nur in eindeutig ungefährlichen Situationen auf dem Wasser erfolgen. Eine kurzfristige Aufnahme der Manövriertauglichkeit muß jederzeit gewährleistet sein.

Generell : Allemann pinkeln nicht vom Boot oder in mitgebrachte Urinbecher !!!! Zum Vergleich : **Ein Hund pinkelt auch nicht in sein Körbchen !!**

Bei Bewegung im Boot gilt stets : Die Rollschienen werden nicht betreten. Kisten und Deckel im Boot werden schonend befüllt und genutzt.

Anlegemanöver sind unter Berücksichtigung der Strömungs- und Tiefenverhältnisse vorausschauend anzufahren. Es gelten klare Kommandos seitens des Steuermannes und einer möglichen Einteilung über Aufgaben beim Anlegen.

Achtung !!!! : Geschwindigkeit beachten !!! stets gegen den Strom anlegen !!

- **Anlegen und Vertäuen / Anker des Bootes**

Beim Anlegemanöver herrscht absolute Ruderdisziplin !

Das Manöver ist mit Minimalgeschwindigkeit (möglichst gegen den Strom) auszuführen.

Je nach Situation ist ein **rechtzeitiges** Ruder lang, herausnehmen der Riemen oder sogar Einklappen der Ausleger nötig. Hierfür sind klare Kommandos zu erteilen.

Das Boot ist beim Anlaufen des Steges unbedingt vor übermäßigem Kontakt zu schützen. Hierfür können Fender, Bootshaken oder Landpersonal hinzugezogen werden. Ruckartige Bewegungen oder sogar ein Hinterhaken von Ausleger oder Boot sind unbedingt auszuschließen.

Alternativ : Anker :

Bei fachgerechter Anwendung stellt die Nutzung des Ankers eine sehr schonende Möglichkeit der Bootsverholung dar. Hierbei wird der Anker in entsprechender Entfernung vom Ziel rechtzeitig bei langsamer Fahrt über Heck ausgeworfen. Die Bootsspitze wird stumpf auf den Anlegepunkt gerichtet und kurz vor Kontakt abgestoppt. Die Mannschaft verlässt über den Bug das zwischen Bugleine und Anker gespannte Boot. Bei korrekter Belegung auf den Klampen schwimmt das Boot völlig frei und ohne gefährdenden Kontakt zum Steg.

Der Wiedereinstieg erfolgt analog in umgekehrter Reihenfolge wobei man das Boot an der Ankerleine wunderbar hinausziehen kann.

Achtung !!!!! : das Aufziehen des Ankers muß jederzeit frei von der Bordwand geschehen. Insbesondere wenn das Boot zuletzt senkrecht über dem Anker treibt darf die Bordwand auf keinen Fall durch den Kettenvorläufer oder sogar den Hauptanker beschädigt oder zerkratzt werden.

Die Lagerung des Ankers (Kette) darf nur in bereitstehenden Kisten oder Auflagen erfolgen und keinesfalls ungeschützt auf dem Bootsdeck gelagert werden (Kratzgefahr !!!)

Generell gilt : Die Bootslagerung im Wasser, insbesondere über Nacht, darf nur in gesicherten und geschützten Anlegestellen vorgenommen werden. Das Boot soll mittels Leinen / Anker möglichst frei von schrammenden Einflüssen liegen und durch Fender ausreichend gegen Wellenschlag geschützt sein.

Ob in der Schleuse oder am Anleger, Ausleger und Bordwände sind stets in geeigneter Weise vom Festland bzw. Steg dauerhaft abzuhalten. Gleiches gilt für die Blätter der Riemen die lediglich für den reinen Wasserkontakt gedacht sind und nicht als „Bootsstake“ oder Abstoßriemen gedacht sind.

- **Ausnehmen / Slippen des Bootes**

Das Ausnehmen des Bootes erfolgt analog zum Einsetzen des Bootes in umgekehrter Reihenfolge.

Die Entladung des Bootes sollte von möglichst wenig Personen an Bord durchgeführt werden, Die Übergabe von Gepäck usw. sollte aus Stabilitätsgründen über Bug / Heck erfolgen.

Die entnommenen Riemen sind geschützt vor Trittschädigungen zwischenzulagern.

Der Trailer wird als Gespann auf den Slip gebracht, dabei muß unbedingt die Lichtleiste demontiert sein und die Elektrik vom Zugfahrzeug getrennt sein.

Das unbeladene Boot wird in geeigneter Weise (Leinen / einzelne Paddler an Bord) dem Trailerheck mittig zugeführt und an der Stahltrasse eingeklinkt. Beim Einziehen der Seilwinde ist auf einen mittigen Sitz des Bootes auf den Laufrollen sowie eine korrekte horizontale Ausrichtung zu achten.

Das Boot ist bis zum oberen Anschlaglager am Seilwindenbaum aufzuziehen.

- **Reinigung / Transportvorbereitung**

Zum Abschluss einer jeden Wanderfahrt (auch Tagestouren / Hochzeitsfahrten usw..) ist das Boot umfangreich und gründlich zu reinigen !!!

Die im Rumpfbereich vor der Steuermannsbank befindliche Lenzschraube ist zu lösen.

Es sind sämtliche lose Teile des Bootes wie Zubehör, Rollsitze, Stemmbretter und Bodenbretter auszubauen und sicher zu lagern. Das Boot ist mit sauberem, schlamm- und sandfreiem Wasser ausgiebig zu spülen. Dabei ist es ratsam das Bootsgespann noch auf dem abschüssigen Slip zu postieren um ein natürliches Gefälle zur Lenzschraube zu gewährleisten. Sämtliche Flächen des Bootes sind mit Lappen / Schwämmen zu reinigen und klar zu spülen. Rollschienen sind von Öl und Abrieb mit Papier / Lappen zu reinigen.

Erst nachdem sich keinerlei stehendes Wasser mehr im Bootsrumpf befindet ist die Leckschraube manuell **handfest** zu schließen und anzuziehen. Das Gewinde ist vorher mittels silikonfreiem Schmiermittel (WD 40) einzufetten und muß unbedingt frei von Verunreinigungen sein.

Wiederholung !! : Die Leckschraube ist allein von Hand handfest anzuziehen. Kein Zangeneinsatz !!

Die beweglichen Teile sind entsprechend Ihrer Position wieder einzusetzen. Die Bodenbretter tragen eine durchgehende Nummerierung die die Position eindeutig festlegt.

Rollsitze sind wenn möglich auf der Bahn mittels Gummizug zu arretieren oder aber umgedreht im jeweiligen Gepäckkasten zu lagern.

Der Anker ist unbedingt im vorderen Bootskasten zu lagern.

Die beiden Schlösser der Bootskästen sind an der Innenseite der Bootsluken (Seillasche) einzuhängen.

Die Riemen werden sorgsam in Ihre Lagerposition im Boot gebracht und mit den Gummibändern fest verzurt. Die korrekte Position der beiden querliegenden Holztraversen ist dabei einzuhalten. Diese werden jeweils auf die Auslegerpaare der Positionen 7/8 und 5/6, also vor der Steuermannsbank montiert.

Die Ausleger werden eingeklappt und nötigenfalls mit Unterlagen gesichert.

Das Boot ist mit jeweils zwei Zurrgurten an den grün gemarkten Positionen des Trailers zu laschen. Der Zurrgurt verläuft jeweils **außen** um das Trailergestänge. Die Ratsche des Gurtes muß mittig über dem Laufgang des Bootes liegen und darf keinerlei Kontakt mit dem Bootsholz haben. Die Auflage der Gurte an der Bordwand muß mit Teppich / Lederlappen unterfüttert sein. Nach Straffung des Gurtes (auch hier gilt : nach fest kommt ab...) wird der Ratschengriff über seinen Freilauf in eine anliegende Position gebracht (parallel zum Gurt).

Das Planengestänge ist entsprechend seiner Nummerierung einzusetzen. Dieses ist generell jeweils von 2 gegenüberstehenden Personen zu tun um ein Kratzen des freien Endes an der Bordwand zu vermeiden.

Die sandfreie Plane (Innenseite) ist von 2 Personen abrollend über das Boot zu bringen und die Sicherungsleinen an den Holmen des Trailers straff zu verknoten.

Die Lichtleiste des Trailers ist einzusetzen und mit den Schrauben bzw. Splinten zu sichern. Die Elektrik ist anzuschließen und zu kontrollieren.

Im Rahmen der allgemeinen Reinigung und Ordnung der Zubehörteile ist die Inventarliste abzugleichen und etwaige Schäden zu protokollieren !!!

- **Rückgabe / Rückmeldung des Bootes**

Trailer und Boot sind soweit nicht anderslautend abgesprochen wieder in der Halle Sandwich abzuliefern.

In der Lagerposition in der Halle ist die Plane entweder im Bug und Heckbereich oder halbseitig auf ganzer Länge zurück zu schlagen um eine gleichmäßige Belüftung und Endtrocknung zu erreichen.

Die beiden Bootsluken sind zur Belüftung mindestens handbreit durch eine geeignete Unterlage zu öffnen (Schwamm / Lappen..)

Das jeweils zum Boot gehörende Kupplungsschloss ist auf der Deichsel anzusetzen. Achtung : **bei Nutzung beider Boote : es muß dringend das mit Namen gekennzeichnete zum jeweiligen Boot passende Schloss verwendet werden. Ein Vertauschen bedeutet für den nächsten Nutzer dass er mit dem falschen Schlüssel am Boot steht !!!!!**

Achtung !!!!! auf keinen Fall die Handbremse des Trailers in der Halle

anziehen. !!! diese setzt sich durch entsprechende Feuchtigkeit in der Trommel fest und blockiert den Trailer nach einiger Zeit der Nichtnutzung !!!! Schäden und Aufwand die durch Missachtung dieser Regel entstehen fallen unter den Punkt Haftung und Selbstbeteiligung auch nach Beendigung der WF.

Boot und Trailer sind kurzfristig beim Wanderruderwart zurückzumelden. Schlüssel, Papiere, die abgeglichene Inventarliste sowie eventuell eine Schadensmeldung sind dem Wanderruderwart persönlich kurzfristig zu übergeben.

Eine Hinterlegung oder Weiterreichung darf nur nach vorheriger erfolgter Absprache geschehen. Die ordnungsgemäße Rückgabe stellt eine Grundbedingung für die Freigabe der Sicherheit dar.

Der Wanderruderwart prüft kurzfristig die gemeldeten Umstände und entscheidet danach über die Freigabe der Sicherheit.

- **Allgemeingültigkeit**

Die hier verfassten Richtlinien zur Bootsnutzung sind auf alle Boote der Wanderbootflotte des RCA anzuwenden. Sofern übertragbar sind diese Vorgaben auch auf die Wandervierer oder sonstige Wanderboote anzuwenden.

Alle Teilnehmer von Wanderfahrten mit RCA Booten sind zur besonderen Sorgfalt und Umsicht mit dem leihweise überlassenen Material aufgefordert.

Der verantwortliche benannte Fahrtenleiter erklärt mit seiner unterschriebenen Fahrtenmeldung die Einhaltung und Umsetzung dieser Richtlinien.

Hamburg, April 2012