



Anforderungen an das Führen von Booten

Grundsätzliches

Jedes Feuerwehrboot darf nur eingesetzt werden, wenn die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Es ist daher nach jedem Einsatz, beziehungsweise vor Fahrtantritt das Boot sowie die Ausrüstung auf Vollständigkeit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.



Abb. 1: Ladungssicherung? So bitte nicht !!!

Boote dürfen nur entsprechend der bootszugelassenen Zuladung beladen werden.

Darüber hinaus ist die Ladung gegen Verrutschen zu sichern.



Abb. 2: Führerschein

Wird ein Feuerwehrboot mit einem Motor angetrieben, so muss der Bootsführer gegebenenfalls dem Motortyp sowie dem Gewässer entsprechend über den notwendigen Führerschein (Bootsführerschein Binnen oder See) verfügen. Auch bei Handbetrieb muss ein Bootsführer über die dem Gewässer entsprechenden Regeln (z.B. auf Wasserstraßen) Kenntnis haben. Alle Manöver sind nach seemännischen Grundsätzen durchzuführen und der Bootsführer muss vom Unternehmer mit dem Führen von Booten beauftragt werden.

Neben dem Bootsführer mit dem notwendigen Führerschein, dürfen nur Personen auf Booten der Feuerwehr eingesetzt werden, die in die Handhabung der Boote unterwiesen wurden.

Darüber hinaus müssen sie Kenntnisse in der Rettung und Bergung aus dem Wasser verfügen sowie in Rettungsabläufe trainiert und unterwiesen sein.



Abb. 3: Unterweisung in das Boot



Abb. 4: Unterweisung in die Rettungsmittel

PSA

Bei Ausbildung, Übung sowie Einsatz auf dem Wasser ist die notwendige Schutzausrüstung zu tragen. Dabei sind gegebenenfalls landesrechtliche Regelungen zu beachten. Dieses sind z.B. Sicherheitsschuhe, ggf. Handschuhe, spezielle Helme für die Wasserrettung, sowie ein geschlossenes, ohnmachtssicheres Auftriebsmittel mit mind. 275 Newton Auftrieb.

Darüber hinaus kann, der Gefährdung entsprechend, zusätzliche Schutzausrüstung notwendig sein wie z.B. Atemschutz, Gehörschutz etc.

Hierbei ist darauf zu achten, dass sich die jeweilige PSA gegenseitig nicht negativ beeinflusst.



Abb. 5: Rettungsweste für Brandbekämpfung



Abb. 6: verschiedene Anzüge gegen Unterkühlung im Wasser und Auftriebsmittel

Vor Fahrtantritt

Vor Beginn jeder Ausbildung, Übung oder Einsatz muss die Bootsmannschaft über die örtlichen Verhältnisse sowie deren Gefährdungen informiert werden. Da im Einsatz eine Unterweisung aus zeitlichen Gründen meist zu kurz kommt, sollte hier im Rahmen von Übungen und der Objektkunde schon darauf eingegangen werden.



Abb. 7: Gewässerkunde mit Karte

Hier kommt es auch auf die vorherige Gewässerkunde an. Darüber hinaus sollten die Rettungsmittel anhand einer Gefährdungsbeurteilung für die anstehenden Aufgaben ausgelegt sein.



Abb. 8+9: Wehranlage und offenes Gewässer

Während der Fahrt

Einsätze mit Feuerwehrbooten finden nicht immer bei gutem Wetter sowie in ruhigen Gewässern statt. Einsätze unter erschwerten Einsatzbedingungen sind eher die Regel. An die Besatzungen sowie den Bootsführer werden daher hohe Anforderungen gestellt. Probleme beim manövrieren des Bootes können daher sein:

- starke Strömung
- hoher Wellengang
- Nebel
- Eisgang
- Dunkelheit
- Wind
- Regen
- andere Boote / Schiffe

Neben den genannten Herausforderungen kommen örtliche Gegebenheiten dazu wie z.B. Strudel / Wirbel, Hindernisse über wie unter Wasser, Kaianlagen, Wehre, etc.

Während einer Rettung oder der Arbeit mit den Booten muss ständig auf die Tragfähigkeit der Boote geachtet werden. Es muss immer die für das Boot entsprechend geltende Freibordgrenze eingehalten werden. Wird ein Boot beladen, ist auch auf die Stabilität sowie Trimmlage zu achten. Hier sind auch die Auswirkungen von Wind, Strömung etc. zu beachten. Auch muss die Antriebsleistung des Motors entsprechend ausgelegt sein.

Rettungsmanöver

Bevor das Rettungsmanöver beginnt, muss man sich Gedanken über den Anlaufwinkel sowie den Anlaufkurs machen. Entscheidend hier ist auch, ob es sich um ein stehendes oder ein fließendes Gewässer handelt. Ebenso kann das Wetter oder Strömung und Wellengang Einfluß haben.



Abb. 10 + 11: Retten über Bugklappe oder Seitenwand

Von der Art des Bootes hängt ab, wie die Aufnahme des Verunglückten an Bord erfolgen kann. Darüber hinaus ist ein weiterer entscheidender Punkt, ob der zu Rettende in der Lage ist bei seiner Rettung zu unterstützen oder nicht.

Bei fließenden Gewässern sollte gegen die Strömung angefahren werden. Hier darauf achten, dass die Person auch auf die retter zutreibt. Die Geschwindigkeit ist daher rechtzeitig anzupassen bzw. das Boot muss rechtzeitig gestoppt werden können.

Es muss mindestens mit zwei Personen im Boot gearbeitet werden. Die zweite Person dient als Einweiser. Gerade bei größeren Booten mit einem separaten Steuerstand, der eventuell weiter hinten liegt, kann der Bootsführer die im Wasser treibende Person nicht sehen. Hier muss der Einweiser genaue Ansagen treffen. Vor allem auch zum Abstand und der Geschwindigkeit.



Abb. 12: Anzeigen und Einweisen

Hat man die zu rettende Person erreicht, muss der Motor vom Antrieb getrennt werden (auskuppeln), damit zu rettende Personen nicht in den Propeller geraten. Das gilt in erster Linie für Antriebe ohne Propellerschutz.

Für das Herausholen aus dem Wasser empfehlen sich entweder Hilfsmittel wie z.B. Schlaufen, Bandschlingen oder das Jason Cradle. Verfügt das Boot über eine zu öffnende Bordwand (Bug- oder Heckklappe), so vereinfacht das die Rettung. Auch das Spineboard kann herangezogen werden. Vor allem bei Personen, die schonend gerettet werden müssen, ist es fast unerlässlich. Hierzu muss jedoch ggf. ein Retter ins Wasser und unterstützen. Dieser muss dann mit der entsprechenden PSA ausgerüstet sein.



Auch ist es hilfreich, wenn zwei, drei oder gar vier Personen bei der Rettung unterstützen. Zum einen kann man durch die Gewichtsverlagerung das Freibord reduzieren, zum anderen hilft der Auftrieb nur, solange die Person im Wasser ist. Weiterhin kann die Last auf mehrere Personen verteilt werden. Ist die Person aus dem Wasser, wirkt das volle Gewicht, plus die mit Wasser vollgesogene Kleidung. Zusätzlich muss ggf. ein Retter ins Wasser um zu unterstützen, vor allem bei Personen, die selber nicht bei der Rettung unterstützen können.

Soll eine Person ohne Hilfsmittel aus dem Wasser geholt werden, so hat sich bewährt, dass dieser (wenn vorhanden an der Kleidung) von oben gefasst zunächst angehoben und dann wieder eingetaucht wird. Gleich danach wird er unter Nutzung des Auftriebs wieder mit Schwung hochgeholt und in das Boot gezogen.

Bergungstod / After Drop Death

Als Bergungstod bezeichnet man den Umstand, dass Personen unmittelbar nach ihrer Rettung aus einer Notsituation sterben. Die Gründe hierfür können vielfältig sein. Im Bereich der Rettung Ertrinkender, liegt der Grund in der Regel in der Unterkühlung.

Bei Personen, die lange in kaltem Wasser waren, versucht der Körper sich zu schützen indem er die Versorgung mit warmem Blut in die Körperaußenbereiche einschränkt und vornehmlich die Körperkernbereiche versorgt. Hier kommt es nach der Rettung beim Wiederaufwärmen oder beim Bewegen der unterkühlten Person zum Temperatenausgleich, bei dem kaltes Blut zurück in den Kern fließt und dabei die Kerntemperatur noch weiter absinkt (Afterdrop). Aufgrund der Temperaturempfindlichkeit des Herzens kann es dabei zu Herzrhythmusstörungen und zum Erliegen jeglicher Herz-Kreislauffähigkeit kommen. Daher ist nach Möglichkeit eine Flachlagerung ohne abrupte Lageveränderung des Patienten sowie eine Immobilisation anzustreben. Außerdem sollten Patienten nicht aktiv erwärmt werden, da dies zum so genannten Afterdrop führen kann.



Abb. 15: Möglichst flache Lagerung nach der Bergung aus kaltem Wasser um den ADD zu vermeiden