

Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband



Bestimmungen für die Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ziel der Ausbildungsprüfung	5
2. Einhaltung der Vorgaben	5
3. Die Stufen der Ausbildungsprüfung	5
4. Das Abzeichen der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“	5
4.1 Beschreibung des Abzeichens	5
4.2 Trageweise	6
5. Teilnahmebedingungen und Zusammensetzung der Besatzung	6
5.1 Persönliche Voraussetzungen	6
5.2 Zusammensetzung der Besatzung	7
5.3 Kennzeichnung der Teilnehmer	7
5.4 Gliederung der Besatzung je Stufe	8
5.5 Zugelassene Boote	8
5.6 Zugelassene Streckenabschnitte für die Abnahme der Prüfung	9
5.7 Beschränkungen bei erreichten HSW 2010	9
5.8 Antrezeitraum für die Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote	10
6. Anmeldung und Unterlagen	10
7. Persönliche Ausrüstung	10
Ausbildungsprüfung in Bronze	11
8. Durchführung	11
8.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung	11
8.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung	11
8.3 Überprüfung der Beladung	12
8.4 Inbetriebnahme	12
8.5 Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen	12
8.6 Ankern	13
8.7 Höhe halten	14
8.8 Mann über Bord	14
8.9 Beidseitiges Anlegen am Ufer	15
8.10 Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle	15
8.11 Eintragung in das Bordbuch	15
8.12 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung	16

Ausbildungsprüfung in Silber	16
9. Durchführung	16
9.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung	17
9.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung	17
9.3 Überprüfung der Beladung	17
9.4 Inbetriebnahme	18
9.5 Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen	18
9.6 Ankern der Boje	19
9.7 Mann über Bord	20
9.8 Koppeln der Feuerwehrrille	20
9.9 Verheften des Koppelverbandes an der Boje	21
9.10 Heben des Ankers und der Boje	21
9.11 Verheften der Feuerwehrrille am Ufer	21
9.12 Einlaufen in den Hafen oder Anlegestelle	21
9.13 Eintragung in das Bordbuch	22
9.14 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung	22
Ausbildungsprüfung in Gold	23
10. Durchführung	23
10.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung	23
10.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung	23
10.3 Praktische Durchführung	24
10.4 Theoretische Durchführung	24
10.4.1 Fragen	24
10.4.2 Fragen & Antworten	24
10.5 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung	24
11. Wertung	25
12. Prüfer	25
12.1 Voraussetzungen für Prüfer	25
12.2 Ernennung Hauptprüfer	25
12.3 Ernennung Prüfer	25
12.4 Kennzeichnung der Prüfer	26

Beilage A Mindestbeladung bei der Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote	27
Beilage B Lichtzeichen und Schifffahrtszeichen	29
Beilage C Fragenkatalog mit Antworten	42
Anmeldeliste zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“	51
Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“ Bronze	52
Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“ Silber	55
Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“ Gold	59

1. Ziel der Ausbildungsprüfung

Diese Ausbildungsprüfung dient dazu, die Fertigkeiten von Feuerwehrschriftführern und Bootsmännern zu festigen und zu perfektionieren. Feuerwehrmitglieder, welche diese Prüfungen absolviert haben sollen miteingebunden werden in den Ausbildungsprozess und für die nötige Breitenausbildung bei den niederösterreichischen Feuerwehren sorgen.

Dabei ist es nicht wichtig, dass dies in einer vorgeschriebenen Zeit erreicht wird, wichtig ist der Einsatzerfolg. Im Vordergrund steht das richtige und sicherheitsbetonte Arbeiten mit den Feuerwehrbooten. Jede Gefährdung der eigenen Besatzung, des Bootes oder anderer Menschen und Fahrzeuge führt zum sofortigen Abbruch der Ausbildungsprüfung.

2. Einhaltung der Vorgaben

Eine Abnahme der Prüfung darf nur bei Einhaltung aller, in diesen Bestimmungen enthaltenen, Vorgaben erfolgen um bewertbar und überprüfbar zu sein.

3. Die Stufen der Ausbildungsprüfung

Die Ausbildungsprüfung „Feuerwehrschriftführer“ kann in den Stufen

- ⇒ BRONZE
- ⇒ SILBER
- ⇒ GOLD

abgelegt werden.

4. Das Abzeichen der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ in Bronze, Silber und Gold

4.1 Beschreibung des Abzeichens



Das Abzeichen der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ hat die Form einer am Kopf stehenden Raute mit der Abbildung eines A-Bootes und Ankers.

Für jede Stufe wird das Abzeichen in der jeweiligen Farbe vergeben.

4.2 Trageweise

Es wird nur die höchste Stufe auf der rechten Brusttasche getragen.

Der erfolgreiche Abschluss der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ in der jeweiligen Stufe wird vom Hauptprüfer in den Feuerwehrpass und FDISK eingetragen. Die erfolgreich angetretene Bootsbesatzung erhält eine Urkunde. In der Stufe Gold erhält jeder Teilnehmer eine Urkunde.

5. Teilnahmebedingungen und Zusammensetzung der Besatzung

5.1 Persönliche Voraussetzungen

Für alle Teilnehmer

aktives Feuerwehrmitglied

allgemeine Einsatztauglichkeit

erfolgreich absolviertes Modul „Abschluss Truppmann“ (ASMTRM)

16 stündige Erste Hilfe Ausbildung

Stufe Silber und Gold

Schiffsführerpatent (mind. 10 m Donau)

Ausbildung Feuerwehrschriftsführer (WD50)

5.1.1 Schiffsführer

Schiffsführerpatent (mind. 10 m Donau)

Ausbildung Feuerwehrschriftsführer (WD50)

5.1.2 Bootsmann

Ausbildung Bootsmann (WD45) oder Ausbildung Feuerwehrschriftsführer (WD50)

5.1.3 Ergänzungsteilnehmer

Sind nicht genügend Teilnehmer für die entsprechende Stufe vorhanden, so können Feuerwehrmitglieder laut Tabelle eingesetzt werden und erhalten folgende Abzeichen

Besitzt	Erhält bei Antritt in Bronze	Erhält bei Antritt in Silber	Erhält bei Antritt in Gold
Keine Stufe	Bronze	Bronze	Bronze
Bronze Wartezeit nicht erfüllt	keines	keines	keines
Bronze Wartezeit erfüllt	keines	Silber	Silber
Silber Wartezeit nicht erfüllt	keines	keines	keines
Silber Wartezeit erfüllt	keines	keines	Gold
Gold	keines	keines	keines

5.2 Zusammensetzung der Besatzung

Die Besatzung setzt sich bei allen Bootstypen aus einem Feuerwehrschriftsführer und zwei Bootsmännern zusammen.

Die Besatzungen können aus Mitgliedern verschiedener NÖ Feuerwehren bestehen. Bei Teilnehmern, welche nicht aus dem Stationierungsbezirk des Bootes stammen, sind die Zustimmungen der betroffenen Feuerwehr- und Bezirksfeuerwehrkommandanten erforderlich.

5.3 Kennzeichnung der Teilnehmer

Zur Kennzeichnung der Teilnehmer werden Brusttücher (siehe Fachschriftenheft des ÖBFV Nr. 11) getragen.

Dabei entsprechen folgende Funktionen der Kennzeichnung:

Funktion:	Takt. Zeichen der Löschgruppe:
Feuerwehrschriftsführer	Gruppenkommandant
Bootsmann	Angriffstruppführer
Bootsmann	Schlauchtruppführer

5.4 Gliederung der Besatzung je Stufe

Stufe Bronze

Die Funktionen werden innerhalb der Besatzung vor der Ausbildungsprüfung festgelegt.

Stufe Silber

Die Besatzung kann frühestens zwei Jahre nach Erwerb der Stufe Bronze zur Stufe Silber antreten.

Die Wartezeit beginnt mit dem Datum der Ausbildungsprüfung Bronze und ist damit die kürzeste Frist, nach der wieder angetreten werden kann.

In Ausnahmefällen können zur Ergänzung einer Gruppe Feuerwehrmitglieder antreten, die noch in die Wartezeit fallen (sog. Ergänzungsteilnehmer, sie erhalten kein Abzeichen und keine Bestätigung siehe Punkt 5.1.3)

Die Funktionen werden gelöst.

Stufe Gold

Die Besatzung kann frühestens zwei Jahre nach Erwerb der Stufe Silber zur Stufe Gold antreten.

Die Wartezeit beginnt mit dem Datum der Ausbildungsprüfung Silber und ist damit die kürzeste Frist, nach der wieder angetreten werden kann.

In Ausnahmefällen können zur Ergänzung einer Gruppe Feuerwehrmitglieder antreten, die noch in die Wartezeit fallen (sog. Ergänzungsteilnehmer, sie erhalten kein Abzeichen und keine Bestätigung siehe Punkt 5.1.3)

Die Funktionen werden gelöst.

5.5 Zugelassene Boote

Die Ausbildungsprüfung darf mit folgenden Booten durchgeführt werden:

FRB (Feuerwehrrettungsboot)

A-BOOT

FEB (Feuerwehreinsatzboot) der FF Traismauer-Stadt

Die Boote sind zusätzlich zur Beladung laut Schiffszulassung mit der laut Beilage A (Seite 27) angegebenen Beladung, sowie einer Puppe (Mindestgewicht von 20 kg) und einem Funkgerät auszurüsten.

5.6 Zugelassene Streckenabschnitte für die Abnahme der Prüfung

Die Ausbildungsprüfung darf nur auf folgenden Streckenabschnitten der Donau durchgeführt werden

Bezeichnung	Von Stromkilometer	Bis Stromkilometer
Wallsee	2092	2094
Sarling	2056	2058
Melk	2035	2037
Krems	2001	2005
Tulln	1975	1979
Klosterneuburg – Korneuburg	1937	1940
Hainburg	1883	1886

Die Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote hat dort stattzufinden, wo das dazu verwendete Boot stationiert ist. Die ansuchende Feuerwehr kann sich mit Zustimmung des Bezirksfeuerwehrkommandanten des Stationierungsortes des verwendeten Bootes Prüfer eines anderen Bezirkes aussuchen. Bei Teilnehmern, welche nicht aus dem Stationierungsbezirk des Bootes stammen, sind die Zustimmungen der betroffenen Feuerwehr- und Bezirksfeuerwehrkommandanten erforderlich.

5.7 Beschränkungen bei erreichten HSW 2010

Sollte in einem der Streckenabschnitte wie in Punkt 5.6 beschrieben der Höchste Schifffahrtswasserstand 2010 (HSW 2010) erreicht werden so ist für Kleinfahrzeuge gem. der WVO vom 29.08.2011 Teil II. die Ausfahrt auf die Donau verboten.

Für die Feuerwehr gibt es zwar in der WVO eine Ausnahme jedoch ist aus Sicherheitsgründen eine Ausfahrt zu unterlassen.

Infos zu Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO)

https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2011_II_289/BGBLA_2011_I_289.pdf

Infos zu KWD 2010

http://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/02Infrastruktur/Dokumente/2015/KWD_2010.pdf

5.8 Antretezeitraum für die Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote

Die Abnahmen der Ausbildungsprüfung sollen im Zeitraum von 15. März bis 31. Oktober erfolgen, da die Unfallgefahr vor bzw. nach dem Zeitraum sehr hoch ist. Sollten Besatzungen in diesem Zeitraum angetreten sein kann der Antretetermin vom 31. Oktober bis 31. Dezember auf den Zeitraum September oder Oktober vorverlegt werden. Die Besatzungen, die im Jänner oder Februar angetreten sind, können ab dem 15. März die Abnahme durchführen.

6. Anmeldung und Unterlagen

Die Anmeldung zur Teilnahme an der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ hat über das zuständige Bezirksfeuerwehrkommando an das Landesfeuerwehrkommando nach Terminabsprache mit dem Hauptprüfer mit der Anmeldeliste **mindestens 14 Tage** vor dem vorgesehenen Abnahmetermin zu erfolgen.

Die Anmeldelisten für die Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ können von der Homepage des NÖ Landesfeuerwehrverbandes unter http://noelfv.noel122.at/feuerwehr/incontent/medien/ma_1/Anmeldeliste_zur_Ausbildungspruefung_FEUERWEHRBOOTE.pdf

bezogen werden.

Die Anmeldeliste ist vollständig auszufüllen. Der Feuerwehrkommandant bestätigt durch seine Unterschrift die Richtigkeit aller Eintragungen.

7. Persönliche Ausrüstung

Bekleidung lt. Dienstanweisung 1.5.3 i.d.g.F.

- Einsatzbekleidung einteilig, oder Einsatzhose und Einsatzbluse oder Poloshirt dunkelblau, oder Dienstbekleidung bestehend aus Diensthose und Dienstbluse, Dienstblouson oder Poloshirt dunkelblau
- Schutzjacke, wenn es die Witterung erfordert
- Wasserabweisende Schutzbekleidung, wenn es die Witterung erfordert

- Arbeitshandschuhe, schnittfest
- Feuerwehrstiefel
- Rettungsweste

Ausbildungsprüfung in Bronze

8. Durchführung

Die Ausbildungsprüfung in Bronze erfolgt in 9 Stationen:

- Überprüfung der Beladung
- Inbetriebnahme
- Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen
- Ankern
- Höhe halten
- Mann über Bord
- Beidseitiges Anlegen am Ufer
- Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle
- Eintragung in das Bordbuch

8.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung

Vor der Abnahme der Ausbildungsprüfung übergibt der Feuerwehrschriftsführer dem Hauptprüfer die Anmeldeliste und die Feuerwehrpässe und meldet dem Hauptprüfer die Funktionen der Besatzungsmitglieder.

8.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung

Der Feuerwehrschriftsführer meldet an Land (Steg) stehend dem Hauptprüfer: „Herr Hauptprüfer meldet: Bootsbesatzung zur Ausbildungsprüfung angetreten.“

Daraufhin gibt der Hauptprüfer den Befehl: „Ausbildungsprüfung durchführen“

Die Ausbildungsprüfung beginnt mit der Besetzung des Bootes durch die Besatzung und die Prüfer.

Beim Bootstyp FRB begibt sich nur der Hauptprüfer an Bord. Der Prüfer hat sich an Land oder in einem zweiten Boot so zu positionieren, dass er die Ausbildungsprüfung nicht behindert, aber den Ablauf (mittels Fernglas) kontrollieren kann.

Bei den anderen Bootstypen sind der Hauptprüfer und der Prüfer an Bord.
Danach sind die Stationen der entsprechenden Stufe durchzuführen.

8.3 Überprüfung der Beladung

Nach der Besetzung des Bootes erfolgt die Kontrolle der Beladung laut Beilage A (Seite 27) durch die Prüfungsteilnehmer.

Nach Abschluss der Überprüfung gibt der Feuerwehrschriftsführer den Befehl „Boot zur Ausfahrt vorbereiten“.

8.4 Inbetriebnahme

Alle nach der Überprüfung der Beladung noch nicht aufgesperrten Stauräume sind aufzusperren.

Anker und Ankergeschirr sind von den Bootsmännern vorzubereiten. Der Anker wird mit der Kette und diese mit dem Ankerseil verbunden. Das Ankerseil ist am Boot festzumachen. Kette und Anker sind im vorderen Drittel des Bootes ohne Stolperfallen abzulegen.

Währenddessen führt der Feuerwehrschriftsführer eine Sichtprüfung der Schäfte und der Propeller durch.

Anschließend erfolgt die Überprüfung der Notstoppeinrichtung. Dabei werden die Motoren, während die Schiffsschraube im Wasser ist, gestartet. Nach ca. 30 sec. Motorlauf ist die Totmanneinrichtung zu betätigen. Danach überprüft er die Beleuchtung und führt eine Funktionsprobe der Hupe durch.

Dann erklärt er dem Hauptprüfer die vorhandenen Instrumente inkl. Funkgerät und Echolot etc. und setzt mit dem Funkgerät eine Ausrückmeldung an die zuständige Alarmzentrale ab. Er befestigt die Abrissleine der Totmanneinrichtung am Körper und nimmt den Hauptmotor in Betrieb.

8.5 Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen

Ablegen von der Anlegestelle

Der Feuerwehrschriftsführer gibt das Kommando „Fertigmachen zum Ablegen“.

Daraufhin löst der Bootsmann zuerst die Heckleine und danach die Bugleine, wobei die Bugleine noch an der Klampe bis zum Kommando „Abstoßen“ gehalten wird.

Ausfahrt aus dem Hafen

Die Ausfahrt aus dem Hafen hat unter Beachtung anderer Fahrzeuge und Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit nach Einholung der Bootsfinder und Versorgung der Leinen bzw. Ausrüstungsgegenstände zu erfolgen.

Ablegen vom Steg in der Wasserstraße

Der Feuerwehrschiiffsführer gibt das Kommando „Fertigmachen zum Ablegen“.

Der Bootsmann löst zuerst die Heckleine und dann die Bugleine, wobei die Bugleine noch an der Klampe bis zum Kommando „Leinen los“ gehalten wird. Dann erfolgt das Anfahren gegen die Strömung. Die Bootsmänner versorgen Fender, die Leinen bzw. Ausrüstungsgegenstände.

8.6 Ankern

Der Hauptprüfer gibt dem Feuerwehrschiiffsführer einen markanten Punkt (Hektometerstein, markanter Baum etc.) bekannt.

Nach dem Befehl „Zum Ankern vorbereiten“, begeben sich die Bootsmänner mit Arbeitshandschuhen in den Bug des Bootes. Auf das Kommando „Anker setzen“ wird der Anker gesetzt.

Der Feuerwehrschiiffsführer lässt das Boot zurückfallen. Wenn ca. die Hälfte des Ankerseiles ausgelaufen ist, hält er Höhe und erteilt die Anweisung den Halt des Ankers zu prüfen. Wenn der Feuerwehrschiiffsführer den Auftrag erteilt, den Halt des Ankers zu prüfen, beschlägt ein Bootsmann eine der vorderen Belegklampen mit dem Ankerseil. Danach bringt der Schiffsführer die Ankerleine auf Spannung und der Bootsmann teilt dem Feuerwehrschiiffsführer das Ergebnis mit. Dabei kann er auch mit einem Griff auf die Leine prüfen, ob er Vibrationen durch das „Rutschen“ des Ankers wahrnehmen kann. Hält der Anker, so ist das Boot so zu verheften, dass der Bug gegen die Strömung steht. Hält der Anker nicht, ist weiter Seil zu geben und nochmals der Halt zu prüfen. Wenn der Anker „fest“ ist, ist so lange Seil zu geben, dass das Boot am vorgegebenen Platz zu stehen kommt. Falls der Anker nicht hält, ist ein zweiter Versuch zulässig.

Nachdem das Boot festgemacht ist, wird der Motor abgestellt und ca. 30 sec. gewartet, ob die Verankerung auch hält. (+/- eine Bootslänge)

Nach diesen 30 sec. startet der Feuerwehrschiiffsführer den Motor wieder und erteilt

das Kommando „Anker heben“. Die Bootsmänner begeben sich in den Bug und beginnen gemeinsam Ankerleine und Ankerkette aufzunehmen. Das Ankergeschirr wird anschließend versorgt.

Danach begibt sich das Boot zur nächsten Station.

8.7 Höhe halten

Dem FeuerwehrschiFFsführer wird vom Hauptprüfer ein Punkt (Hektometerstein), mit einem Abstand von ca. 50 Metern zum Ufer, vorgegeben

Der FeuerwehrschiFFsführer begibt sich auf die vorgegebene Stelle. Auf das Kommando des Hauptprüfers „Höhe halten“ muss der FeuerwehrschiFFsführer an dieser Stelle das Boot 30 sec. anhalten. (+/- eine Bootslänge)

8.8 Mann über Bord

Der FeuerwehrschiFFsführer begibt sich mit dem Boot in die Strömung und überzeugt sich, dass bei diesem Manöver kein anderes Fahrzeug behindert bzw. gefährdet wird. Auf den Befehl des FeuerwehrschiFFsführers „Puppe ins Wasser werfen“. führen die Bootsmänner die Tätigkeit aus.

Anschließend meldet ein Bootsmann „Mann über Bord“.

Nachdem die Puppe ca. 50 m abgetrieben ist fährt der FeuerwehrschiFFsführer zur Aufnahme.

Er hat dabei einen Bootsmann mit dem Auftrag, Sichtkontakt mit der Puppe zu halten einzuteilen.

Dieser gibt durch Zeichen dem FeuerwehrschiFFsführer die Lage der Puppe bis zu dem Zeitpunkt der Aufnahme bekannt.

Für die Aufnahme gibt der FeuerwehrschiFFsführer den Befehl wo (Steuerbord, Backbord, Bug oder über Bugklappe) die Puppe aufzunehmen ist. Die Puppe kann nauwärts oder gegenwärts aufgenommen werden.

Ein Bootsmann erfasst die Puppe und meldet dieses. Spätestens wenn die Puppe erfasst wurde, ist der Motor auszukuppeln.

Die beiden Bootsmänner heben die Puppe waagrecht aus dem Wasser und legen sie am Bootsboden ab.

Gelingt die erste Anfahrt nicht, so ist ein zweiter Versuch gestattet.

8.9 Beidseitiges Anlegen am Ufer

Vom Hauptprüfer wird eine Stelle (z.B. bestimmter Hektometerstein) vorgegeben, an der das Anlegen an beiden Ufern möglich ist.

Auf den Befehl des FeuerwehrschiFFsführers „Fertigmachen zum Landen am linken (rechten) Ufer“ bereitet einer der Bootsmänner eine Sondierstange vor. Mit der Sondierstange stellt er die vorhandene Wassertiefe und Beschaffenheit des Flussgrundes fest, und meldet dies dem FeuerwehrschiFFsführer. Anschließend unterstützt er das Landen mit dem SchiFFshaken (gegensetzen und anhaken).

Der FeuerwehrschiFFsführer manövriert mit richtig getrimmtem Motor, ohne Grundberührung mit Schraube oder Schaft, das Boot vorsichtig zum angegebenen Ufer.

Nachdem an einem Ufer dieses Manöver durchgeführt wurde, wird es an der gegenüberliegenden Uferseite, unter Wechsel des Bootsmannes, der die Anweisungen zum Landen vom SchiFFsführer erhält, durchgeführt.

8.10 Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle

Anschließend gibt der Hauptprüfer dem FeuerwehrschiFFsführer den Befehl „In den Hafen einlaufen“.

Der FeuerwehrschiFFsführer gibt den Bootsmännern den Befehl „Fertigmachen zum Anlegen(steuer- od. backbordseitig)“

Daraufhin bereiten diese die Heftleinen vor und setzen die Fender auf der richtigen Seite.

Der FeuerwehrschiFFsführer fährt an den vorgegebenen Liegeplatz. Die Bootsmänner verheften in der richtigen Reihenfolge das Boot (Bug- vor Heckleine). Anschließend stellt der FeuerwehrschiFFsführer den Motor ab.

Anschließend ist eine Einrückemeldung an die zuständige Alarmzentrale abzusetzen.

Dann erfolgt gemeinsam die Versorgung der Ausrüstung und Herstellung der Einsatzbereitschaft (Motor trimmen, Auftanken, Versperren der einzelnen Stauräume, Hauptschalter in Nullstellung bringen, zuplanen).

8.11 Eintragung in das Bordbuch

Das Bordbuch entspricht dem offiziellen Fahrtenbuch für Feuerwehrfahrzeuge, bzw. sind alternativ dieselben Inhalte zu erfassen und ist immer mitzuführen.

Der FeuerwehrschiFFsführer schreibt in das Bordbuch alle Vorkommnisse der

Ausfahrt ein (Zeit der Ausfahrt und Ankunft im Hafen, Schleusungen, zurückgelegte Wegstrecke, Besatzung, Betriebsstunden des Hauptmotors, Unterschrift des FeuerwehrschiFFsführers).

Die Ausbildungsprüfung endet mit der Meldung „Ausbildungsprüfung durchgeführt“ des FeuerwehrschiFFsführers an den Hauptprüfer.

Anschließend gibt der FeuerwehrschiFFsführer allen die Anweisung „das Boot zu verlassen“.

8.12 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung

Anschließend informiert der Hauptprüfer die Bootsbesatzung über das Ergebnis und übergibt bei bestandener Ausbildungsprüfung die erworbenen Abzeichen und entlässt die Teilnehmer.

Ist die Ausbildungsprüfung nicht bestanden ist ein abermaliges Antreten frühestens nach 14 Tagen möglich.

Ausbildungsprüfung in Silber

9. Durchführung

Die Ausbildungsprüfung in Silber erfolgt in 11 Stationen:

- Überprüfung der Beladung
- Inbetriebnahme
- Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen
- Ankern der Boje
- Mann über Bord
- Koppeln der Feuerwehrrille
- Verheften des Koppelverbandes an der Boje
- Heben des Ankers und der Boje
- Verheften der Feuerwehrrille am Ufer
- Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle
- Eintragung in das Bordbuch

Zusätzliche Ausrüstung

Für die Ausbildungsprüfung in Silber wird zusätzlich eine Boje (aus Metall – Mindestlänge 100 cm), ein zusätzlicher Anker mit Ankergeschirr (nicht das Ankergeschirr des Bootes) und eine Feuerwehrrille benötigt. Diese ist mit zwei Ruder und zwei Schiffshaken auszurüsten und am Ufer zu verheften. Es ist darauf zu achten, dass bei den Fahrbewegungen die Höchstlänge des Koppelverbandes nicht die im Schiffsführerpatent angegebene Länge überschreitet.

9.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung

Vor der Abnahme der Ausbildungsprüfung wird die Position des Feuerwehrschriftführers unter den Teilnehmern gelost. Anschließend übergibt der Feuerwehrschriftführer dem Hauptprüfer die Anmeldeliste und die Feuerwehrrillen. Der Hauptprüfer trägt die Funktionen der Besatzungsmitglieder in die Teilnehmerliste ein.

9.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung

Der Feuerwehrschriftführer meldet an Land (Steg) stehend dem Hauptprüfer „Herr Hauptprüfer meldet: Bootsbesatzung zur Ausbildungsprüfung angetreten“.

Daraufhin gibt der Hauptprüfer den Befehl „Ausbildungsprüfung durchführen“.

Die Ausbildungsprüfung beginnt mit der Besetzung des Bootes durch die Besatzung und die Prüfer.

Beim Bootstyp FRB begibt sich nur der Hauptprüfer an Bord. Der Prüfer hat sich an Land oder in einem zweiten Boot so zu positionieren, dass er die Ausbildungsprüfung nicht behindert, aber den Ablauf (mittels Fernglas) kontrollieren kann.

Bei den anderen Bootstypen sind der Hauptprüfer und der Prüfer an Bord.

Danach sind die Stationen der entsprechenden Stufe durchzuführen.

9.3 Überprüfung der Beladung

Nach der Besetzung des Bootes erfolgt die Kontrolle der Beladung laut Beilage A (Seite 27) durch die Prüfungsteilnehmer.

Nach Abschluss der Überprüfung gibt der Feuerwehrschriftführer den Befehl „Boot zur Ausfahrt vorbereiten“.

9.4 Inbetriebnahme

Alle nach der Überprüfung der Beladung noch nicht aufgesperrten Stauräume sind aufzusperren.

Anker und Ankergeschirr sind von den Bootsmännern vorzubereiten. Der Anker wird mit der Kette und diese mit dem Ankerseil verbunden. Das Ankerseil ist an der Boje festzumachen. Kette und Anker sind im vorderen Drittel des Bootes ohne Stolperfallen abzulegen. Die Boje kann zum Transport neben dem Boot befestigt werden oder im Boot gesichert transportiert werden.

Währenddessen führt der Feuerwehrschriftsführer eine Sichtprüfung der Schäfte und der Propeller durch.

Anschließend erfolgt die Überprüfung der Notstoppeinrichtung. Dabei werden die Motoren, während die Schiffsschraube im Wasser ist, gestartet. Nach ca. 30 sec. Motorlauf ist die Totmanneinrichtung zu betätigen. Danach überprüft er die Beleuchtung und führt eine Funktionsprobe der Hupe durch.

Dann erklärt er dem Hauptprüfer die vorhandenen Instrumente inkl. Funkgerät und Echolot etc. und setzt mit dem Funkgerät eine Ausrückmeldung an die zuständige Alarmzentrale ab. Er befestigt die Abrissleine der Totmanneinrichtung am Körper und nimmt den Hauptmotor in Betrieb.

9.5 Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen

Der Feuerwehrschriftsführer gibt das Kommando „Fertigmachen zum Ablegen“.

Daraufhin löst der Bootsmann zuerst die Heckleine und danach die Bugleine, wobei die Bugleine noch an der Klampe bis zum Kommando „Abstoßen“ gehalten wird. Die Boje befindet sich auf der Wasserseite des Bootes und ist mit einer Heftleine an einer der vorderen Belegklampen zu verheften. Die Boje kann auch im Boot transportiert werden und muss auch dort gegen verrutschen gesichert werden.

Ablegen von der Anlegestelle

Der Bootsmann löst zuerst die Heckleine und danach die Bugleine, wobei die Bugleine noch an der Klampe gehalten wird bis zum Kommando „Leinen los“. Versorgung der Leinen bzw. Ausrüstungsgegenstände.

Ausfahrt aus dem Hafen

Die Ausfahrt aus dem Hafen hat unter Beachtung anderer Fahrzeuge und Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit, nach Einholung der Bootsfinder, zu erfolgen.

Ablegen vom Steg in der Wasserstraße

Der Bootsmann löst zuerst die Heckleine und dann die Bugleine, wobei die Bugleine noch an der Klampe bis zum Kommando „Leinen los“ gehalten wird. Dann erfolgt das Anfahren gegen die Strömung. Die Bootsmänner versorgen Fender, die Leinen bzw. Ausrüstungsgegenstände.

9.6 Ankern der Boje

Der Hauptprüfer gibt dem Feuerwehrschiiffsführer einen markanten Punkt (Hektometerstein, markanter Baum etc.) bekannt.

Nach dem Befehl „Zum Ankern vorbereiten“ begeben sich die Bootsmänner mit Arbeitshandschuhen in den Bug des Bootes. Auf das Kommando „Anker setzen“ wird der Anker gesetzt.

Der Feuerwehrschiiffsführer lässt das Boot zurückfallen. Wenn ca. die Hälfte des Ankerseiles ausgelaufen ist, hält er Höhe und erteilt die Anweisung den Halt des Ankers zu prüfen. Wenn der Feuerwehrschiiffsführer den Auftrag erteilt, den Halt des Ankers zu prüfen, beschlägt ein Bootsmann eine der vorderen Belegklampen mit dem Ankerseil. Danach bringt der Schiffsführer die Ankerleine auf Spannung und der Bootsmann teilt dem Feuerwehrschiiffsführer das Ergebnis mit. Dabei kann er auch mit einem Griff auf die Leine prüfen, ob er Vibrationen durch das „Rutschen“ des Ankers wahrnehmen kann. Hält der Anker, so ist das Boot so zu verheften, dass der Bug gegen die Strömung steht. Hält der Anker nicht, ist weiter Seil zu geben und nochmals der Halt zu prüfen. Wenn der Anker „fest“ ist, ist so lange Seil zu geben, dass die Boje am vorgegebenen Platz zu stehen kommt. (+/- eine Bootslänge) Falls der Anker nicht hält, ist ein zweiter Versuch zulässig. Danach ist die Boje vom Boot zu lösen und frei schwimmen zu lassen. Hält der Anker nicht, kann er aufgenommen und nochmals gesetzt werden.

Danach begibt sich das Boot zur nächsten Station.

9.7 Mann über Bord

Der FeuerwehrschiFFsführer begibt sich mit dem Boot in die Strömung und überzeugt sich, dass bei diesem Manöver kein anderes Fahrzeug behindert bzw. gefährdet wird. Auf den Befehl des FeuerwehrschiFFsführers „Puppe ins Wasser werfen“ führen die Bootsmänner die Tätigkeit aus.

Anschließend meldet ein Bootsmann „Mann über Bord“.

Nachdem die Puppe ca. 50 m abgetrieben ist fährt der FeuerwehrschiFFsführer zur Aufnahme.

Er hat dabei einen Bootsmann mit dem Auftrag Sichtkontakt mit der Puppe zu halten einzuteilen.

Dieser gibt durch Zeichen dem FeuerwehrschiFFsführer die Lage der Puppe bis zum Zeitpunkt der Aufnahme bekannt.

Für die Aufnahme gibt der FeuerwehrschiFFsführer den Befehl wo (Steuerbord, Backbord, Bug oder über Bugklappe) die Puppe aufzunehmen ist. Die Puppe kann nauwärts oder gegenwärts aufgenommen werden.

Ein Bootsmann erfasst die Puppe und meldet dieses. Spätestens wenn die Puppe erfasst wurde, ist der Motor auszukuppeln.

Die beiden Bootsmänner heben die Puppe waagrecht aus dem Wasser und legen sie am Bootsboden ab.

Gelingt die erste Anfahrt nicht, so ist ein zweiter Versuch gestattet.

9.8 Koppeln der Feuerwehzille

Dabei nähert sich das Boot der Feuerwehzille analog dem Sondieren wie in Bronze. Das Boot legt an der Feuerwehzille oder Ufer an und koppelt die Zille an das Boot. Die Feuerwehzille wird so am Boot verheftet, dass der Bug der Feuerwehzille, mindestens aber der Kranzstock vor dem Bug des Bootes ist. Die Verheftung ist mit mindestens zwei Leinen so durchzuführen, dass sie jederzeit vom Boot aus gelöst werden kann. Der Kranzstock der Feuerwehzille darf bei gerader, voller Fahrt / Gleitfahrt keinesfalls mehr als 80 cm vom Bordrand seitlich (keine V-Bildung) entfernt sein. Vor jeder Fahrbewegung darf die Verheftung nachgespannt werden. Nach Fertigstellung des Koppelverbandes fährt dieser zur zuvor verankerten Boje.

9.9 Verheften des Koppelverbandes an der Boje

Auf das Kommando des Feuerwehrschieffsführers „Verheften“, verheftet einer der Bootsmänner den Koppelverband mit einer Festmacherleine (Heftleine) an der Boje. Dabei sind die vorhandenen vorderen Belegklampen zu verwenden. Danach ist der Motor für ca. 30 sec. abzustellen. Dabei darf sich die Höhe der Boje verändern (Toleranz eine Bootslänge durch Ketten und Seilspannung, Anker muss halten).

9.10 Heben des Ankers und der Boje

Nach dem Kommando „Anker heben“ begeben sich die Bootsmänner in den Bug. Die Boje kann auch in das Boot gezogen werden oder mit der vorgesehenen Bindeleine an der vorderen Belegklampe außerhalb des Bootes verheftet werden. Danach wird gemeinsam begonnen Ankerleine und Ankerkette aufzunehmen. Die Ankerkette wird in einem Behältnis (Kübel) abgelegt und das Drittelseil versorgt. Nachdem dies erfolgt ist, kann die Boje ins Boot hereingenommen werden und ist im Boot zu sichern. Alternativ kann die Boje auch im Wasser seitlich am Boot geschleppt werden.

9.11 Verheften der Feuerwehrrille am Ufer

Anschließend wird die Feuerwehrrille wieder an jene Stelle zurück gebracht, an welcher sie ursprünglich verheftet war. Dabei ist auch hier eine Sondierung durchzuführen. Nach der Verheftung der Feuerwehrrille begibt sich die Besatzung zur nächsten Station.

9.12 Einlaufen in den Hafen oder Anlegestelle

Anschließend gibt der Hauptprüfer dem Feuerwehrschieffsführer den Befehl „In den Hafen einlaufen“.

Der Feuerwehrschieffsführer gibt den Bootsmännern den Befehl „Fertigmachen zum Anlegen(steuer- od. backbordseitig)“.

Daraufhin bereiten diese die Heftleinen vor und setzen die Fender auf der richtigen Seite.

Der Feuerwehrschieffsführer fährt an den vorgegebenen Liegeplatz. Die Bootsmänner verheften in der richtigen Reihenfolge das Boot (Bug- vor Heckleine). Das Boot wird am eigenen Liegeplatz verheftet. Anschließend stellt der Feuerwehrschieffsführer den Motor ab.

Anschließend ist eine Einrückmeldung an die zuständige Alarmzentrale abzusetzen. Dann erfolgt gemeinsam die Versorgung der Ausrüstung und Herstellung der Einsatzbereitschaft (Motor trimmen, Auftanken, Versperren der einzelnen Stauräume, Hauptschalter in Nullstellung bringen, zuplanen).

9.13 Eintragung in das Bordbuch

Das Bordbuch entspricht dem offiziellen Fahrtenbuch für Feuerwehrfahrzeuge, bzw. sind alternativ dieselben Inhalte zu erfassen und ist immer mitzuführen.

Der Feuerwehrschiiffsführer schreibt in das Bordbuch alle Vorkommnisse der Ausfahrt ein (Zeit der Ausfahrt und Ankunft im Hafen, Schleusungen, zurückgelegte Wegstrecke, Besatzung, Betriebsstunden des Hauptmotors, Unterschrift des Feuerwehrschiiffsführers).

Die Ausbildungsprüfung endet mit der Meldung „Ausbildungsprüfung durchgeführt“ des Feuerwehrschiiffsführers an den Hauptprüfer.

Anschließend gibt der Feuerwehrschiiffsführer allen die Anweisung „das Boot zu verlassen.“

9.14 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung

Anschließend informiert der Hauptprüfer die Bootsbesatzung über das Ergebnis und übergibt, bei bestandener Ausbildungsprüfung, die erworbenen Abzeichen und entlässt die Teilnehmer.

Ist die Ausbildungsprüfung nicht bestanden ist ein abermaliges Antreten frühestens nach 14 Tagen möglich.

Ausbildungsprüfung in Gold

10. Durchführung

Die Ausbildungsprüfung in Gold erfolgt in elf praktischen Stationen

- Überprüfung der Beladung
- Inbetriebnahme
- Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen
- Ankern der Boje
- Mann über Bord
- Koppeln der Feuerwehrrille
- Verheften des Koppelverbandes an der Boje
- Heben des Ankers und der Boje
- Verheften der Feuerwehrrille am Ufer
- Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle
- Eintragung in das Bordbuch

und einer theoretischen Station „Fragen“.

Zusätzliche Ausrüstung

Es ist die Zusatzausrüstung analog der Ausbildungsprüfung in Silber mitzuführen.

10.1 Tätigkeiten vor der Ausbildungsprüfung

Vor der Abnahme der Ausbildungsprüfung wird die Position des Feuerwehrschriftführers unter den Teilnehmern gelost. Anschließend übergibt der Feuerwehrschriftführer dem Hauptprüfer die Anmeldeliste und die Feuerwehrrisse. Der Hauptprüfer trägt die Funktionen der Besatzungsmitglieder in die Teilnehmerliste ein.

10.2 Tätigkeiten während der Ausbildungsprüfung

Der Feuerwehrschriftführer meldet an Land (Steg) stehend dem Hauptprüfer: „Herr Hauptprüfer meldet: Bootsbesatzung zur Ausbildungsprüfung angetreten“.

Daraufhin gibt der Hauptprüfer den Befehl „Ausbildungsprüfung durchführen“.

Die Ausbildungsprüfung beginnt mit der Besetzung des Bootes durch die Besatzung und die Prüfer.

Beim Bootstyp FRB begibt sich nur der Hauptprüfer an Bord. Der Prüfer hat sich an Land oder in einem zweiten Boot so zu positionieren, dass er die Ausbildungsprüfung nicht behindert, aber den Ablauf (mittels Fernglas) kontrollieren kann.

Bei den anderen Bootstypen sind der Hauptprüfer und der Prüfer an Bord.

Danach sind die Stationen der entsprechenden Stufe durchzuführen.

10.3 Praktische Durchführung

Die praktische Durchführung erfolgt genauso wie in Silber nach den Punkten 9.3 bis 9.13, danach wird die Theoretische Prüfung durchgeführt.

10.4 Theoretische Durchführung

Jeder Teilnehmer 30 Karten, davon jeweils 10 Karten aus den einzelnen Themengebieten (Lichtzeichen, Schifffahrtszeichen, Fragen). Aus jedem Themengebiet müssen mindestens acht Karten richtig beantwortet werden.

10.4.1 Fragen

Die Fragen setzen sich im Wesentlichen aus Wissen im Wasserdienst, der Wasserstraßenverkehrsordnung und dem Schiffsbau zusammen.

Jeder Teilnehmer beantwortet einem Prüfer 30 Fragen aus dem Fragenkatalog. (Lichtzeichen, Schifffahrtszeichen, Feuerwehrfachlich).

10.4.2 Fragen & Antworten

Siehe Beilage B Lichtzeichen und Schifffahrtszeichen (Seite 29)

Siehe Beilage C Fragenkatalog mit Antworten (Seite 42)

10.5 Tätigkeiten nach der Ausbildungsprüfung

Anschließend informiert der Hauptprüfer die Bootsbesatzung über das Ergebnis und übergibt, bei bestandener Ausbildungsprüfung, die erworbenen Abzeichen und entlässt die Teilnehmer.

Ist die Ausbildungsprüfung nicht bestanden ist ein abermaliges Antreten frühestens nach 14 Tagen möglich.

11. Wertung

Die Ausbildungsprüfung wurde nicht bestanden wenn:

- a) Bei der praktischen Prüfung mehr als 9 Fehlerpunkte erreicht wurden, die Ausbildungsprüfung abgebrochen wurde oder nicht innerhalb einer Stunde absolviert wurde.
- b) Bei der theoretischen Prüfung einer der Teilnehmer weniger als 24 Punkte erreicht hat.

12. Prüfer

Die Abnahme der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“ erfolgt durch eine Prüfergruppe.

Die Prüfergruppe besteht aus

- ⇒ 1 Hauptprüfer
- ⇒ 1 Prüfer

Die Prüfergruppe soll aus dem jeweiligen Bezirk kommen. Sie darf jedoch nicht Teilnehmer der eigenen Feuerwehr bewerten.

Der Hauptprüfer ist dem Bezirksfeuerwehrkommandanten für die ordnungsgemäße Durchführung der Ausbildungsprüfung verantwortlich.

Die ansuchende Feuerwehr kann sich mit Zustimmung des Bezirksfeuerwehrkommandanten des Stationierungsortes des verwendeten Bootes Prüfer eines anderen Bezirkes aussuchen.

12.1 Voraussetzungen für Prüfer

Die Voraussetzungen für die Prüfer sind in der Dienstanweisung 5.3.5 i.d.g.F. geregelt

12.2 Ernennung Hauptprüfer

Der Hauptprüfer wird vom Landesfeuerwehrkommandanten über Vorschlag des Bezirksfeuerwehrkommandanten ernannt und abberufen. In jedem Bezirk können mehrere Hauptprüfer ernannt werden.

12.3 Ernennung Prüfer

Die Prüfer werden vom Landesfeuerwehrkommandanten über Vorschlag des Bezirksfeuerwehrkommandanten ernannt und abberufen.

12.4 Kennzeichnung der Prüfer

Die Prüfer sind durch folgende Armbinden, welche am linken Arm zu tragen sind, zu kennzeichnen:

- ⇒ Hauptprüfer – grün mit gelben Borten
- ⇒ Prüfer - grün

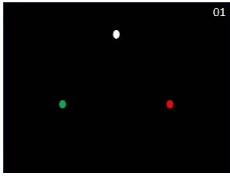
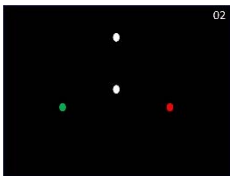
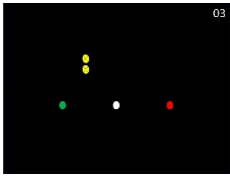
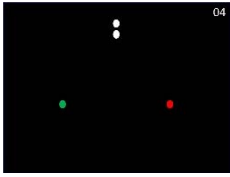
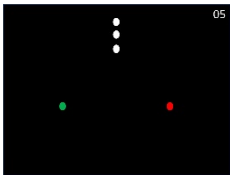
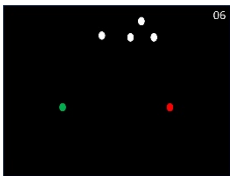
Beilage A

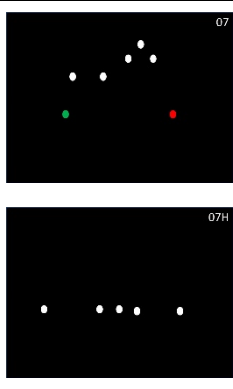
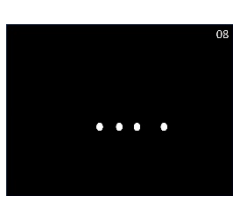
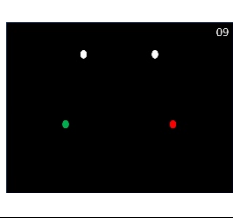
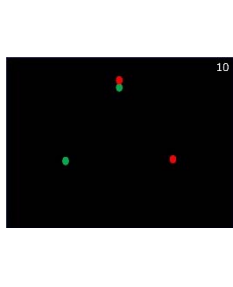
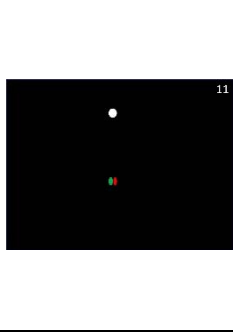
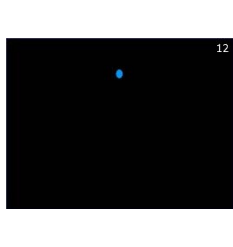
Mindestbeladung bei der Ausbildungsprüfung „Feuerwehrboote“


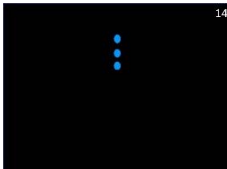
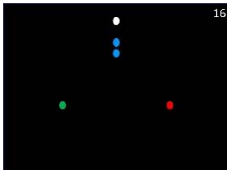
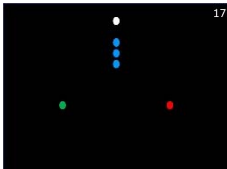
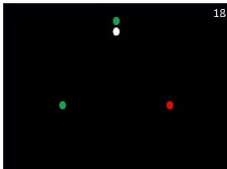
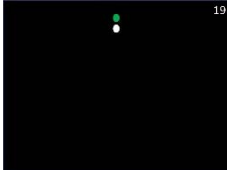
	FRB	A-BOOT alt,	A-BOOT 02, A-BOOT 08, FEB
Anker	lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.	lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.	lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.
Ankerkette, Ankerseil	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B. 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B. 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B. 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen
Drittelseil zusätzlich	nein	ja	ja
Bindeleinen	10 Stück (mind. je 5 m)	10 Stück (mind. je 5 m)	10 Stück (mind. je 5 m)
Heftleinen	4 Stück ca. 10 m	4 Stück ca. 12 m	4 Stück ca. 12 m
Kappbeil, Kappmesser	ja	ja	Ja
Rettungsring mit Leine (mind. 10 m)	ja	ja	Ja
Rettungswesten	Lt. Zulassung	Lt. Zulassung	Lt. Zulassung
Feuerlöscher	ja	ja	Ja
Fender	4 Stück	4 Stück	4 Stück

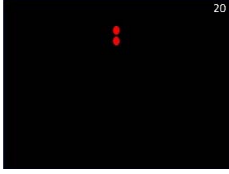
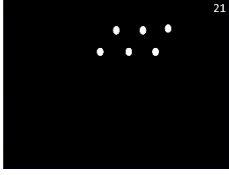
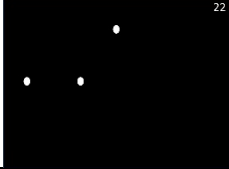
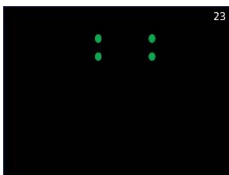
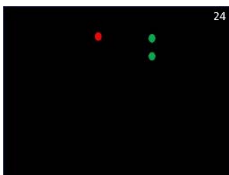
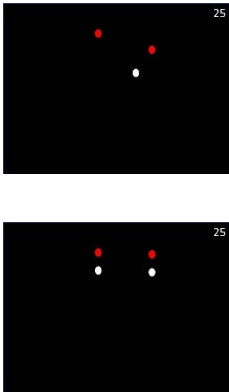
Erste Hilfe Kasten	ja	ja	Ja
Flagge rot – weiß – rot	ja	ja	Ja
Reserveschraube Hauptmotor	Ja	Ja	ja
Reserveschraube Hilfsmotor	Nein	Nein	Ja
Werkzeug zum Tausch der Schraube, Tausch von Zündkerzen m. Schraubenzieher und Zange	ja	ja	Werkzeugkasten lt. Auslieferung
Reservekanister vollgetankt	ja	ja	nein
Tank für Hilfsmotor befüllt mit mind. 5 l Treibstoff	Nein	Nein	Ja
Haupttank zumindest zu $\frac{3}{4}$ vollgetankt	Ja	Ja	Ja
Schiffshaken bzw. Bootshaken	2 Stück	2 Stück	2Stück
Ruder	Mind. 2 Stück	Mind. 2 Stück	Mind. 2 Stück
Sondierstange (es kann auch eine Schiffshakenstange als Sondierstange ausgeführt sein)	Ja	Ja	Ja
Fahrtenbuch (vollständige Eintragungen)	Ja	Ja	ja

Beilage B

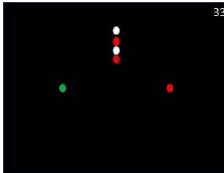
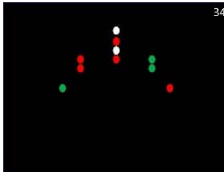
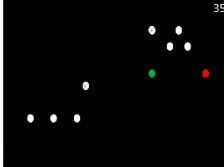
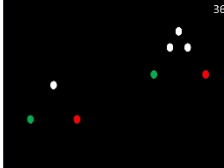
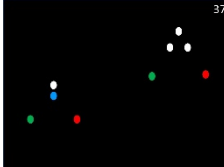
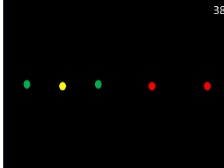
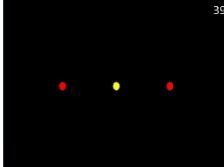
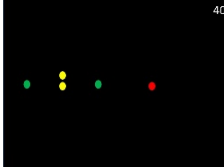
Lichtzeichen		
1.		§ 3.08 Z 1, Einzel fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb ein Topplicht, Seitenlichter, ein Hecklicht
2.		§ 3.08 Z 2, Einzel fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb mit einer Länge von mehr als 110 m: ein zweites Topplicht auf dem Hinterschiff
3.		§ 3.08 Z 4, einzel fahrendes schnelles Schiff: außer den Lichtern nach § 3.08 Z 1 müssen schnelle Schiffe in Fahrt bei Tag und bei Nacht zwei von allen Seiten sichtbare starke schnelle gelbe Funkscheinwerfer (100 – 120 Lichterscheinungen je Minute) führen.
4.		§ 3.09 Z 1, Fahrzeug mit Maschinenantrieb an der Spitze eines Schleppverbandes: zwei Topplichter übereinander, Seitenlichter, ein gelbes statt eines weißen Hecklichts
5.		§ 3.09 Z 2, jedes von mehreren Fahrzeugen mit Maschinenantrieb an der Spitze eines Schleppverbandes: drei Topplichter übereinander, Seitenlichter, ein gelbes statt eines weißen Hecklichts
6.		§ 3.10 Z 1, Schubverbände drei Topplichter in Form eines gleichseitigen Dreiecks angeordnet, erforderlichenfalls weitere Topplichter, Seitenlichter, drei Hecklichter auf dem Schubschiff

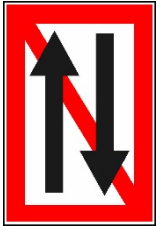





7.		<p>§ 3.10 Z 1 lit. c sublit. ii, Schubverbände mit außer dem schiebenden Fahrzeug mehr als zwei von hinten sichtbaren Fahrzeugen:</p> <p>zusätzlich ein Hecklicht auf den beiden äußeren Fahrzeugen</p>
8.		<p>§ 3.10 Z 4, Schubverbände mit 2 schiebenden Fahrzeugen</p> <p>3 Hecklichter auf dem Schubschiff, das die Hauptantriebskraft stellt, ein Hecklicht auf dem anderen Schubschiff</p>
9.		<p>§ 3.11 Z 1, Koppelverbände mit zwei Fahrzeugen mit Maschinenantrieb</p> <p>auf jedem Fahrzeug ein Topplicht und ein Hecklicht; an den Außenseiten des Verbandes Seitenlichter</p>
10.		<p>§ 3.12 Z 1 und 2, Fahrzeuge unter Segel</p> <p>Seitenlichter, die gewöhnlich statt hell sein können, ein Hecklicht und wahlweise zwei gewöhnliche oder helle von allen Seiten sichtbare Lichter übereinander, das rote über dem grünen</p>
11.		<p>§ 3.12 Z 3, Fahrzeuge unter Segel, die gleichzeitig ihre Antriebsmaschine benutzen:</p> <p>Seitenlichter, die gewöhnlich statt hell sein können, ein Hecklicht und ein Topplicht</p> <p>einen schwarzen Kegel mit der Spitze nach unten</p>
12.		<p>§ 3.21, zusätzliche Bezeichnung für stillliegende Fahrzeuge, die entzündbare Stoffe befördern</p> <p>ein von allen Seiten sichtbares gewöhnliches blaues Licht</p>

13.		<p>§ 3.21, zusätzliche Bezeichnung für stillliegende Fahrzeuge, die gesundheitsschädliche Stoffe befördern</p> <p>zwei von allen Seiten sichtbare gewöhnliche blaue Lichter</p>
14.		<p>§ 3.21, zusätzliche Bezeichnung für stillliegende Fahrzeuge, die explosive Stoffe befördern</p> <p>drei von allen Seiten sichtbare gewöhnliche blaue Lichter</p>
15.		<p>§ 3.14 Z 1, zusätzliche Bezeichnung für Fahrzeuge, die entzündbare Stoffe befördern,</p> <p>ein von allen Seiten sichtbares gewöhnliches blaues Licht</p>
16.		<p>§ 3.14 Z 2, zusätzliche Bezeichnung für Fahrzeuge, die gesundheitsschädliche Stoffe befördern</p> <p>zwei von allen Seiten sichtbare gewöhnliche blaue Lichter</p>
17.		<p>§ 3.14 Z 3, zusätzliche Bezeichnung für Fahrzeuge, die explosive Stoffe befördern</p> <p>drei von allen Seiten sichtbare gewöhnliche blaue Lichter</p>
18.		<p>§ 3.23 Z 2, frei fahrende Fähren, die im Betrieb an ihrer Anlegestelle stillliegen, ausgenommen Fähren gemäß § 3.22 Z 3: ein grünes helles Licht über einem weißen hellen Licht, beide von allen Seiten sichtbar. Bei kurzzeitigem Stillliegen ein Hecklicht und zwei Seitenlichter</p>
19.		<p>§ 3.22 Z 1, nicht frei fahrende und an ihrer Anlegestelle stillliegende Fähren, ausgenommen Fähren gemäß § 3.22 Z 3: ein grünes helles Licht über einem weißen hellen Licht, beide von allen Seiten sichtbar</p>


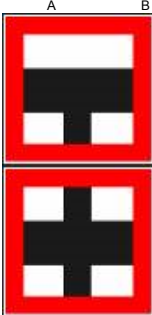

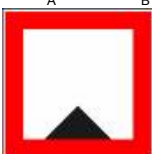
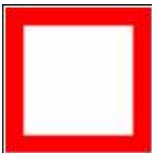
20.		<p>§ 3.18 Z 1, zusätzliche Bezeichnung: für manövrierunfähige Fahrzeuge</p> <p>ein rotes Licht, das geschwenkt wird; bei Kleinfahrzeugen kann das Licht weiß sein oder zwei rote Lichter</p> <p>eine rote Flagge, die geschwenkt wird oder: zwei schwarze Bälle</p>
21.		<p>§ 3.19, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen in Fahrt:</p> <p>eine ausreichende Anzahl weißer heller, von allen Seiten sichtbarer, Lichter</p>
22.		<p>§ 3.24, Netze und Ausleger von stillliegenden Fahrzeugen, die eine Behinderung für die Schifffahrt darstellen:</p>
23.		<p>§ 3.25 Z 1 lit. a und Z 2 lit. a, Schwimmende Geräte in Betrieb und stillliegende Fahrzeuge, die Arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen, Durchfahrt frei an beiden Seiten:</p> <p>auf beiden Seiten zwei grüne gewöhnliche Lichter oder zwei grüne helle Lichter, etwa 1 m übereinander</p>
24.		<p>§ 3.25 Z 1 lit. a und b sowie Z 2 lit. a und b, Schwimmende Geräte in Betrieb und stillliegende Fahrzeuge, die Arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen, Durchfahrt frei an einer Seite:</p> <p>auf der Seite, an der die Vorbeifahrt frei ist, zwei grüne gewöhnliche Lichter oder zwei grüne helle Lichter übereinander und auf der Seite, an der die Vorbeifahrt nicht frei ist, ein von allen Seiten sichtbares rotes gewöhnliches Licht oder ein rotes helles Licht</p>
25.		<p>§ 3.25 Z 1 lit. c und d sowie Z 4, Schwimmende Geräte in Betrieb und stillliegende Fahrzeuge, die Arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen, und die gegen Wellenschlag zu schützen sind, sowie festgefahrene oder gesunkene Fahrzeuge:</p> <p>Auf der Seite, an der die Vorbeifahrt frei ist, ein rotes gewöhnliches oder helles Licht über einem weißen gewöhnlichen oder hellen Licht und erforderlichenfalls auf der Seite, an der die Vorbeifahrt nicht frei ist, ein rotes gewöhnliches oder helles Licht, alle Lichter von allen Seiten sichtbar</p>

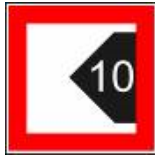
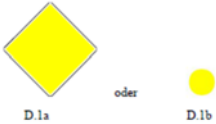
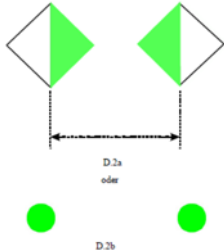
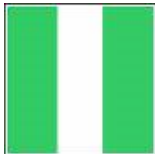






26.		§ 3.26, Fahrzeuge, deren Anker die Schifffahrt gefährden können:
27.		§ 3.26 Z 3, Beispiel für die Bezeichnung von schwimmenden Geräten, deren Kabel, Ankerketten oder Anker die Schifffahrt gefährden können:
28.		§ 3.27, zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge der Überwachungsbehörden ein blaues gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Funkelllicht, wenn es die Ausübung des Dienstes erfordert, und
29.		§ 3.27, zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge der Feuerwehr im Einsatz und Fahrzeuge der Rettung im Einsatz: ein rotes helles oder gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Funkelllicht
30.		§ 3.28, zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge in Fahrt, die Arbeiten in der Wasserstraße ausführen: ein gelbes gewöhnliches oder helles von allen Seiten sichtbares Funkelllicht
31.		§ 3.36: Zusätzliche Bezeichnung von Fahrzeugen beim Einsatz von Tauchern: eine feste, mindestens 1 m große Abbildung der Flagge „A“ des Internationalen Signalbuches an einer geeigneten, Tag und Nacht von allen Seiten sichtbaren Stelle
32.		§ 3.38: Zusätzliche Bezeichnung von Fahrzeugen im Lotsendienst: statt des Lichts nach § 3.08 Z 1 lit. a zwei übereinander angeordnete, von allen Seiten sichtbare helle oder gewöhnliche Lichter, das obere Licht weiß, das untere rot, die an der Mastspitze oder in deren Nähe angeordnet sind.

33.		<p>§ 3.34 Z 1: Zusätzliche Bezeichnung von Fahrzeugen mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit:</p> <p>drei helle oder gewöhnliche Lichter, das obere und untere Licht rot und das mittlere Licht weiß, nicht weniger als 1 m übereinander und so hoch, dass sie von allen Seiten sichtbar sind</p>
34.		<p>§ 3.34 Z 2: Zusätzliche Bezeichnung von Fahrzeugen mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit; Durchfahrt frei an einer Seite:</p> <p>zwei helle oder gewöhnliche rote Lichter, nicht weniger als 1 m übereinander und von allen Seiten sichtbar, auf der Seite an der die Vorbeifahrt gesperrt ist und zwei helle oder gewöhnliche grüne Lichter, nicht weniger als 1 m übereinander und von allen Seiten sichtbar, auf der Seite an der die Vorbeifahrt frei ist</p>
35.		<p>Schubverband zu Tal der ausgesteckt hat und ein Schubverband zu Berg der ebenfalls ausgesteckt hat</p>
36.		<p>Ein Einzelfahrer überholt einen Schubverband</p>
37.		<p>Ein Einzelfahrer überholt einen Schubverband der Einzelfahrer hat brennbare Flüssigkeiten geladen</p>
38.		<p>Brücke: Durchfahrt auf der linken Seite möglich (Verkehr in Beiden Richtungen)</p>
39.		<p>Brücke: Durchfahrt mit Verkehr in Beiden Richtungen möglich</p>
40.		<p>Brücke: Durchfahrt an der linken Seite (Verkehr in der Gegenrichtung verboten)</p>

Schifffahrtszeichen		
41.		A.1 Verbot der Durchfahrt (allgemeines Zeichen) Werden zwei Tafelzeichen, zwei Lichter oder zwei Flaggen übereinander gezeigt, bedeutet dies ein länger dauerndes Verbot
42.		A.3 Überholverbot für Verbände untereinander
43.		A.4 Begegnungs- und Überholverbot
44.		A.4.1 Verbot des Begegnens und Überholens für Verbände untereinander
45.		A.5 Stillliegeverbot
46.		A.5.1 Stillliegeverbot innerhalb der in Meter angegebenen Breite (gemessen vom Zeichen)
47.		A.6 Ankerverbot und Verbot des Schleifenlassens von Ankern, Trossen oder Ketten
48.		A.7 Verbot, am Ufer festzumachen
49.		A.8 Wendeverbot

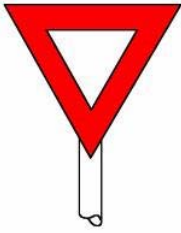
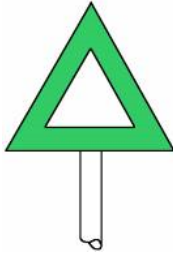
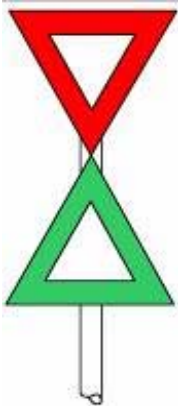
50.		A.9 Verbot, Wellenschlag zu verursachen
51.		A.14 Verbot des Wasserschiffahrens
52.		A.15 Verbot für Fahrzeuge unter Segel
53.		A.16 Verbot für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren
54.		A.12 Verbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
55.		B.1 Gebot, in die durch den Pfeil angezeigte Richtung zu fahren
56.		B.2 Gebot, auf die Fahrwasserseite hinüberzufahren, die A. an der Backbordseite des Fahrzeugs liegt B. an der Steuerbordseite des Fahrzeugs liegt
57.		B.2 Gebot, auf die Fahrwasserseite hinüberzufahren, die B. an der Steuerbordseite des Fahrzeugs liegt
58.		B.3 Gebot, die Fahrwasserseite zu halten, die A. an der Backbordseite des Fahrzeugs liegt B. an der Steuerbordseite des Fahrzeugs liegt

59.		B.3 Gebot, die Fahrwasserseite zu halten, die B. an der Steuerbordseite des Fahrzeugs liegt
60.		B.5 Gebot, entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung anzuhalten
61.		B.6 Gebot, die angegebene Geschwindigkeit (in km/h) nicht zu überschreiten
62.		B.7 Gebot, Schallzeichen zu geben
63.		B.8 Gebot zu besonderer Vorsicht
64.		B.9 Gebot, nur dann in die Hauptwasserstraße einzufahren oder sie zu überqueren, wenn dadurch die Fahrzeuge auf der Hauptwasserstraße nicht gezwungen werden, ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit zu ändern
65.		B.11 Gebot, Sprechfunk auf dem angegebenen Kanal zu nutzen
66.		C.1 Begrenzte Fahrwassertiefe
67.		C.4 Schifffahrtsbeschränkungen: Erkundigung einholen

68.		C.5 Das Fahrwasser verläuft vom re/li Ufer entfernt; die Zahl auf dem Tafelzeichen gibt den Abstand in Metern an, den die Fzg zu dem Tafelzeichen einhalten müssen.
69.		D.1 Empfohlene Durchfahrt a) für Verkehr in beiden Richtungen
70.		D.2 Empfehlung, sich in dem durch die Tafeln begrenzten Raum zu halten (in einer Brücken- oder Wehröffnung)
71.		E.1 Erlaubnis zur Durchfahrt
72.		E.2 Kreuzende Hochspannungsleitung
73.		E.3 Wehr
74.		E.4 a) Nicht frei fahrende Fähre
75.		E.4 b) Frei fahrende Fähre
76.		E 5.12 Liegestelle für alle Fahrzeuge, die keine blauen Lichter bzw. keine blauen Kegel nach § 3.14 führen müssen
77.		E.6 Erlaubnis, zu Ankern (§ 7.03) und Anker, Trossen und Ketten schleifen zu lassen

78.		E.7 Erlaubnis zum Festmachen am Ufer
79.		E.11 Ende eines Verbots oder eines Gebots, das nur in einer Fahrtrichtung gilt, oder Ende einer Einschränkung
80.		E.15 Erlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
81.		E.16 Erlaubnis für Sport- und Vergnügungsfahrzeuge
82.		E.17 Erlaubnis zum Wasserschifahren
83.		E.19 Erlaubnis für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren
84.		E.20 Erlaubnis für Segelbretter
85.		E.22 Genehmigung, Kleinfahrzeuge ins Wasser zu lassen oder herauszuheben
86.		E.23 Nautischer Informationsfunkdienst auf dem angegebenen Kanal
87.		F.1 Beginn eines Treppelweges

88.		F.2 Ende eines Treppelweges
89.		F.3.1 Radfahren erlaubt
90.		F.3.2 Radfahren verboten
91.		F.4.1 Rollschuhfahren bzw. Inline-Skaten erlaubt
92.		F.4.2 Rollschuhfahren bzw. Inline-Skaten verboten
93.		F.5 Treppelweg vorübergehend gesperrt
94.		F.6 Achtung Fußgänger
95.		Fahrwasser nahe dem linken Ufer quadratische Tafeln (die Diagonalen waagrecht und senkrecht), deren obere Hälfte grün und deren untere Hälfte weiß ist ohne Licht
96.		Fahrwasser nahe dem rechten Ufer rote quadratische Tafeln (die Seiten waagrecht und senkrecht) mit weißen waagerechten Streifen am oberen und unteren Rand ohne Licht

<p>97.</p>		<p>Gefahrenzeichen, rechte Seite</p> <p>weißes Dreieck mit rotem Rand, Spitze nach unten</p> <p>Die Zeichen zeigen Gefahrenstellen am rechten Ufer an und dienen als Hilfszeichen zur Bezeichnung verschiedener, ins Flussbett hineinragender Bauten (z.B. Bühnen, Leitwerke); sie können auch bei Hochwasser überströmte, vorspringende Punkte bezeichnen.</p>
<p>98.</p>		<p>Gefahrenzeichen, linke Seite</p> <p>weißes Dreieck mit grünem Rand, Spitze nach oben</p> <p>Die Zeichen zeigen Gefahrenstellen am linken Ufer an und dienen als Hilfszeichen zur Bezeichnung verschiedener, ins Flussbett hineinragender Bauten (z.B. Bühnen, Leitwerke); sie können auch bei Hochwasser überströmte, vorspringende Punkte bezeichnen.</p>
<p>99.</p>		<p>Gefahrenzeichen Spaltung (Vorbeifahrt an beiden Seiten möglich)</p> <p>zwei dreieckige Tafeln mit weißem Grund, die obere mit rotem Rand, die untere mit grünem Rand, Spitzen zueinander</p> <p>Die Zeichen können an Inselenden angebracht sein, an denen sich das Fahrwasser teilt, sowie an Einmündungen von schiffbaren Kanälen und Nebenflüssen.</p>

Beilage C

Fragenkatalog mit Antworten

100. Dürfen Feuerwehrboote ein Blaulicht führen?

Nein. Das Führen von Blaulicht auf Wasserstraßen ist der Schifffahrtsaufsicht vorbehalten.

101. Wie fördert der NÖ Landesfeuerwehrverband den Wasserdienst?

Durch Abhaltung von Wasserdienstmodulen, durch die Durchführung von Wasserdienstleistungsbewerben, Ausbildungsprüfungen und durch Ankauf und Förderung von Wasserfahrzeugen.

102. Was sagt Ihnen der Begriff „Ruderfahrzeug“?

Ein ausschließlich durch Muskelkraft fortbewegtes Wasserfahrzeug.

103. Wie unterstützt des NÖ LFKDO die Schiffsführerausbildung?

Schulung der FeuerwehrschiFFsführerausbilder (FSFA) bei der FeuerwehrschiFFsführerausbilder Fortbildung (SFABF), Ausbildungsprüfung Feuerwehrboote.

104. Welche Wasserfahrzeuge verwendet die Feuerwehr?

Feuerwehrzillen, Arbeitsboote, Feuerwehrrettungsboote, Arbeitsplätten, Flachwasserboote, Schlauchboote, Motorzillen, Flachwasserschubboote.
Zusätzlicher Hinweis: (zumindest 5 Nennungen)

105. Was versteht man unter Treideln?

Treideln heißt, ein Wasserfahrzeug vom Ufer aus an Treidelleinen durch Treideltrupps, Gespanne oder Kraftfahrzeuge gegen den Strom zu ziehen.

106. Wie wird ein Notsignal gegeben?

Bei Tag: Flagge oder geeigneten Gegenstand im Kreis schwenken, Bei Nacht: ein Licht im Kreis schwenken, Wiederholt lange Töne abgeben.

107. Welche Arten von Ankern gibt es?

Dannforthanker, Draggenanker, Klapp-Draggenanker, Pflugscharr-Anker, Pilzanker, Stockanker, Patentanker, Treibanker, Falt od. Klappanker.
Zusätzlicher Hinweis: (zumindest 5 Nennungen)

108. Woraus besteht ein Ankergeschirr?

Anker, Schäkel, Ankerkette, Ankerseil.

109. Wie lange soll ein Ankergeschirr sein?

Drei- bis Fünffache Länge der Wassertiefe.

110. Welche Mindestlänge soll ein Ankervorlauf haben?

5,0 m bis 7,0 m Länge.

111. Welche Urkunden müssen an Bord eines Feuerwehbootes mitgeführt werden?

Schiffsführerpatent, Zulassungsurkunde für Kleinfahrzeuge oder Zulassungsplakette.

112. Wo entnehme ich die maximale genehmigte Zuladung für ein Motorboot?

In der Zulassungsurkunde ist dies in Personen oder Tonnen angegeben.

113. Wie viele Rettungswesten sind grundsätzlich in einem Motorboot mitzuführen?

Mindestausrüstung gemäß Zulassungsurkunde – pro zugelassene Person eine Rettungsweste.

114. In welcher Verordnung ist die Mindestausrüstung für Motorboote vorgeschrieben?

In der Zulassungsverordnung

115. Welcher Feuerlöscher sollte auf einem Motorboot mitgeführt werden?

Ein tragbarer Feuerlöscher, welcher für zu mindestens die Brandklassen A und B verwendet werden kann.

116. Darf jedes Feuerwehrmitglied ein Motorboot alleine führen?

Nein, nur wenn sich ein ausgebildeter Schiffsführer an Bord befindet.

117. Aus welchen Lichtern bestehen die Positionslichter?

Topplight (weiß), Seitenlichter (Backbord rot und Steuerbord grün) sowie dem Hecklicht (weiß).

118. Wann müssen Signallichter gesetzt werden?

Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang; bei Nacht und bei schlechten Sichtverhältnissen; Irreführende Lichter dürfen nicht gesetzt werden.

119. Wie werden Wasserfahrzeuge, welche mit verschiedenen gefährlichen Stoffen Beladen sind, gekennzeichnet?

Feuergefährliche Stoffe – 1 blauer Kegel oder 1 blaues Licht,
Lebensbedrohliche Stoffe – 2 blaue Kegel oder 2 blaue Lichter,
Explosivstoffe – 3 blaue Kegel oder 3 blaue Lichter

120. Wann darf man in eine Schleuse einfahren?

Erst wenn die Anmeldung beim Schleusenmeister erfolgt ist und der Schleusenmeister die Einfahrtsgenehmigung erteilt hat.

121. Ist in Schleusen das Auftanken von Motorbooten statthaft?

Nein, auch eine Treibstoffübernahme ist verboten.

122. Was ist bei einem Motorausfall im Fahrwasser zu tun?

Möglichst schnell das Fahrwasser verlassen (Rudern, Anker schleifen).

123. Was ist bei der Ausfahrt (abstoßen) mit dem Motorboot zu beachten?

Dass die Ausrüstung komplett ist, genügend Betriebsmittel, Signal- und Rettungsmittel an Bord ist.

124. Wie sind die Fahrzeuge der Schifffahrtsaufsicht (Strommeister) gekennzeichnet?

Weißer Rhombus mit blauen Rand am Vorschiff und einem blauen Funkellicht.

125. Was müssen Wasserfahrzeuge zur allgemeinen Kennzeichnung führen?

Name und/oder Nummer an beiden Seiten und von oben sichtbar.

126. Wie wird die Linie der tiefsten Eintauchung bei Wasserfahrzeugen genannt?

Tauchwasserlinie

127. Welche Punkte umfasst der Ausbildungsnachweis für Ausbildung der Feuerwehrschiefführer in der Feuerwehr?

Fahrzeugkunde, Fahrgeschicklichkeit, Motorausfall, Nachtfahrt, Fahrtende.

128. Was ist ein Leitwerk?

Ein Leitwerk sind Längsbauten im Strom, die das Bett bei Niederwasser begrenzen, um die nötige Wassertiefe zu erhalten.

129. Was sind Grundswellen?

Grundswellen sind ganz unter Wasser liegende Querbauten, deren Krone nicht über die für die Schifffahrt zulässige Wassertiefe reichen darf.

130. Was sind Buhnen?

Buhnen sind Querbauten im Strom die zum Verlanden (als Uferschutz) dienen.

131. Was ist der Stromstrich?

Das ist die Linie der größten Wassergeschwindigkeit eines fließenden Gewässers, meist deckt sich diese Linie auch mit der größten Wassertiefe.

132. Wie bilden sich Zusammenschläge?

Durch Zusammenfluss zweier Strömungen mit verschiedenen Richtungen (z.B. Einmündung eines Flusses).

133. Welche Gefahren können am Wasser unter anderem auftreten?

Kehren, Zusammenschläge, Untiefen, Wirbel.

134. Wo treten Wirbel auf?

Wirbel treten stromabwärts von Ufervorsprüngen (Einbauten, Brückenpfeilern) unter Wasser liegenden Hindernissen (Felsen) und in der Gefahrenzone Schwelle auf.

135. Wodurch entsteht eine Sogwirkung?

Durch übermäßige Wellenbildung der Bergfahrt und Talfahrt.

136. Was versteht man unter Strömung?

Die Bewegung der Wassermassen in Flussläufen und sonstigen Gerinnen.

137. Wie wird die Strömungsgeschwindigkeit bezeichnet?

Bis 1 m / Sek: schwacher Strom;
von 1m / Sek. bis 1,5 m / Sek.: mittlerer Strom;
von 1,5 , / Sek. bis 2,5 m Sek.: starker Strom;
über 2,5 m / Sek.; sehr starker Strom

138. Wie sind Wasseruntiefen erkennbar?

Unter Wasser befindliche Hindernisse (Felsen) machen sich meist durch Wellenbildung bemerkbar. Bei nahe unter dem Wasserspiegel liegenden Hindernissen bilden die Wellen oft Schaumkronen.

139. Wo befindet sich das rechte und wo das linke Ufer bei einem fließenden Gewässer?

Wenn man in Fließrichtung sieht, ist das rechts gelegene Ufer das Rechte, das links gelegene Ufer das Linke.

140. Wie wird die Begrenzung des Fahrwassers gekennzeichnet?

Rechtes Ufer: rote Boje, Linkes Ufer: grüne Boje:

141. Mit wem hat der Einsatzleiter bei einem Einsatz auf Wasserstraße Kontakt aufzunehmen?

Mit der Schifffahrtsaufsicht (Strommeister).

142. Wodurch werden Hindernisse in der Wasserstraße (Baggerschiffe oder Havarien) gekennzeichnet?

Hindernisse in der Wasserstraße sind durch rote und weiße Tafel oder bei Nacht durch Lichter in diesen Farben gekennzeichnet.

143. Wie heißt das Fahren gegen den Strom?

Gegenwärts (bergwärts) fahren.

144. Wie heißt das Fahren mit dem Strom?

Nauwärts (talwärts) fahren.

145. Welche Arten von Schifffahrtszeichen unterscheidet man?

Zeichen zur Regelung der Schifffahrt (Verbots-, Gebots-, Beschränkungs-, Empfehlungs- und Hinweiszeichen) sowie Fahrwasserzeichen (schwimmende und Uferzeichen).

146. Welche Verordnungen enthalten einschlägige Vorschriften über Errichtung und Betrieb von Schifffahrtsanlagen?

Die Schifffahrtsanlagenverordnung

147. Wo sind besondere Beobachtungen von Schifffahrtshindernissen im Strom und Beschädigungen zu melden?

Bei der Schifffahrtsaufsicht (Strommeister).

148. Aus welchen Werkstoff können Seile oder Leinen beschaffen sein?

Natur- und Kunstfasern, Stahl

149. Worauf muss bei einem Seil, welches verknotet wurde, geachtet werden?

Seile, welche verknotet werden, weisen einen Festigkeitsverlust von 50% auf.

150. Welche Stärke sollen eine Heftleine, eine Schnürleine und ein Drittelseil haben?

Die Heftleine 8 – 10 mm,
die Schnürleine 8 – 12 mm,
das Drittelseil 14 – 16 mm.

151. Wann wird ein Weberknoten verwendet?

Der Weberknoten wird als Verbindung von zwei Seilen unterschiedlichen Durchmessers verwendet.

152. Wann wird ein rechter Knoten verwendet?

Der rechte Knoten wird zum Verbinden von zwei gleichstarken Seilen verwendet.

153. Dürfen Schiffe andere Schiffe (berg- oder talfahrend) vor dem Bug kreuzen?

Nein.

154. Welche Bootstypen werden grundsätzlich unterschieden

Verdränger und Gleitboot

155. Was bedeutet Rumpfgeschwindigkeit?

Die Rumpfgeschwindigkeit ist die Grenzgeschwindigkeit, welche sich rechnerisch aufgrund der Rumpfform ermittelt.

156. Wie lautet die Faustformel für kleine, leichte Boote bis ca. 10 m zur Errechnung des Mindestgewichtes des Ankers

Ankermasse (kg) = 1,5 x Bootslänge (m)

157. Welche Antriebsarten bei Schiffen gibt es?

Schraubenantrieb, Verstellpropeller, Ruderpropeller, Schaufelrad, Heckradantrieb, Voith-Schneider Antrieb, Wasserstrahl (Jetantrieb)
Zusätzlicher Hinweis: (zumindest 5 Nennungen)

158. Welche Antriebe kommen hauptsächlich bei Kleinfahrzeugen zur Anwendung?

Außenborder, Innenborder (L-, V- oder Z-Antrieb), Wasserstrahl – Jet

159. Erklären Sie die Funktion einer automatischen Rettungsweste?

Nässe löst eine Substanz auf und löst damit einen Schlagbolzen aus, welcher Pressluft freisetzt, die wiederum den Luftkörper der Weste füllt.

160. Warum stellen brennbare Gase an Bord von Booten ein höheres Unfallrisiko dar als zum Beispiel bei PKWs?

Brennbare Gase, welche schwerer sind als Luft, können bei einem Boot nicht nach unten entweichen und bilden explosive Gemische.

161. Was ist ein Tiefganganzeiger?

Ein vertikaler Lackstreifen mit metrischer Teilung (seitlich am Rumpf)

162. Was ist ein Luftpegel?

Er zeigt die lichte Höhe zwischen Wasserspiegel und Brückenkonstruktion an.

163. Wer kann Auskunft über die Ladung von Gefahrgut geben?

Gefahrgut muss der Schleusenaufsicht gemeldet sein, von dort ist daher Auskunft über die Ladung jederzeit möglich.

164. Was ist vor Betreten des Unterschliffes beim Transport von gefährlichen Stoffen zu beachten?

Vor dem Betreten ist die Gaskonzentration oder der Sauerstoffgehalt zu messen.

165. Was ist ein Scharbaum?

Abstützung aus Rundholz vom Schiff zum Ufer, um das Schiff von der Uferböschung abzuhalten.

166. Sind treibende Personen gegenwärts oder nauwärts aufzunehmen?

Die Strömung ist bei der Aufnahme von treibenden Personen nicht relevant, jedoch ist die Windrichtung zu berücksichtigen.

167. Welche Schleusen (Kraftwerke) gibt es auf der Donau in NÖ bei welchem Stromkilometer?

Freudenau, Greifenstein, Altenwörth, Melk, Ybbs-Persenbeug, Wallsee-Mitterkirchen.

168. Wie können Wasserfahrzeuge der Feuerwehr im Einsatz gekennzeichnet?

Durch ein rotes gewöhnliches oder ein rotes helles Funkellicht.

169. Wie wird eine längerfristige Schleusensperre angezeigt

Mit zwei übereinander liegenden roten Lichtern

170. Darf mit dem "Zehnmeterpatent" Donau auch auf Seen gefahren werden

Nein, dazu ist das Seenpatent notwendig

171. Wie wird ein Boot das Arbeiten in der Fahrrinne verrichtet gekennzeichnet

Mit einem orangefarbenen Funkellicht von allen Seiten sichtbar

172. Welche Schritte sind bei der Basisuntersuchung durchzuführen?

Bewusstseins-, Atmungs-, Kreislaufkontrolle und Beobachtung eventueller Wirbelsäulenverletzungen durch Sprünge ins flache Wasser.

173. Wie ist der Verunfallte bei Bewusstlosigkeit zu lagern?

stabile Seitenlage

174. Sie haben den Verunfallten mit Herzkreislaufstillstand gerettet – Welche Maßnahmen müssen nun getroffen werden?

Vitalfunktion überprüfen und sofortige Basisreanimation durchführen (30 Herzdruckmassagen: 2 Beatmungen)

175. Was versteht man unter dem Begriff „Bergungstod“?

Bei einem großen Temperaturunterschied zwischen Körpermitte und Körperoberfläche kann es bei der Wiedererwärmung oder bei Bewegung des Verunfallten zum Temperatúrausgleich kommen, die Temperatur des Körperkerns kann weiter absinken. Dies kann zum so genannten Bergungstod führen. (Deshalb: Tragen, nicht gehen lassen).

176. Wie soll eine zu rettende Person aus dem Wasser gezogen werden?

So waagrecht wie möglich, wenn die Möglichkeit einer Unterkühlung besteht..

177. Welche Leine wird beim Ablegen vom Bootssteg als erstes gelöst?

Heckleine

178. Welche Leine wird beim Ablegen vom Bootssteg als letzte auf Slip gehalten?

Bugleine

179. Was muss gemacht werden, wenn die zu rettende Person erfasst wird?

Leerlauf einlegen

Anmeldeliste zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“

Stufe Bronze **Silber** **Gold**

Abnahme- Nr.: _____ (vom Hauptprüfer auszufüllen)
Nr. FF-Nr. Jahr

FF/BTF 1 / (Nummerstampiglie): _____

Eingesetztes

FF/BTF 2 / (Nummerstampiglie): _____
(Wenn auch andere FF/BTF Mitglieder antreten)

Feuerwehrboot:

FF/BTF 3 / (Nummerstampiglie): _____
(Wenn auch andere FF/BTF Mitglieder antreten)

Bezirk: _____

Vorgesehener Hauptprüfer:

Ort der Abnahme: _____

Tag der Abnahme: _____

Funktion	Funktion Silber Gold	Vor- und Zuname	Geboren am	Dienstgrad	StbNr.	FF 1 / 2	Abz. B S G	ETN.
FSF								
BOOTSMANN 1								
BOOTSMANN 2								

Funktion Silber Gold → Eintragung durch Hauptprüfer
 Voraussetzungen
 bestätigt:

Die Richtigkeit vorstehender Angaben und
 gemäß den derzeit gültigen Bestimmungen

Abz. = Abzeichen beantragt → Stufe B S G eintragen
 ETN. = Ergänzungsteilnehmer

.....
 Der Feuerwehrkommandant:

Achtung! Ab hier von den Prüfern auszufüllen !

Zeitmessung mit der Stoppuhr: Minuten

Fehlerpunkte Bewertungsblatt HP:

Fehlerpunkte Bewertungsblatt P1:

Summe der Fehlerpunkte:

Ausbildungsprüfung bestanden
 nicht bestanden

Hauptprüfer **Prüfer**
 Unterschrift Unterschrift
 NAME NAME

Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“

Stufe Bronze



Abnahme-Nr.:

Feuerwehr:

Tag der Abnahme:

Ort der Abnahme:

Inbetriebnahme

	Fehlerpunkte	
Kasten bleibt versperrt.	2	
Ankerseil nicht am Boot verheftet. Kette und Ankerseil nicht im vorderen Drittel des Bootes abgelegt. Kette und Seil sind Stolperfallen	2	
Keine augenscheinliche Prüfung der vorhandenen Motoren. Sichtprüfung der Schäfte und der Propeller	3	
Starten des Motors, während die Schraube nicht im Wasser ist. Totmanneinrichtung funktioniert nicht ordnungsgemäß, Ausfall des Kühlsystems	Abbruch	
Nichtfunktionieren eines Lichtes je Fall	1	
Kein akustisches Signal	1	
Ausfall einer Anzeige oder eines Gerätes	1	

Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen

	Fehlerpunkte	
Fehlende Ausrücke Meldung bei der Alarmzentrale	1	
Fehlendes Kommando beim Ablegen	1	
Bugleine wird zuerst gelöst	Abbruch	
Überschreitung der erlaubten 5 km bei Ausfahrt aus Hafen Nichteinholen der Fender	1	
Nichtbeachtung anderer Fahrzeuge.	1	
Boot legt in der Strömung rückwärts ab; Nicht einholen der Fender	2	
Herumliegende, nicht gesicherte Gegenstände	2	

Ankern

	Fehlerpunkte	
Bootsmänner tragen keine Handschuhe Während des Auslaufens wird in die Kette gegriffen. Stehen bleiben im „Kettenlauf“	Abbruch	
Nicht jene Höhe, welche vorher vom Schiffsführer bekannt gegeben wurde (± 10 m)	2	
Nach 2. Ankerversuch	Abbruch	
Ankerseil nicht zur Sicherung am Boot verheftet. Bootsleute „ziehen das Boot“ Nur ein Bootsmann nimmt Kette und Anker herein	3	
Arbeiten ohne Handschuhe	Abbruch	

Höhe halten

	Fehlerpunkte	
Schiffsführer fährt zum falschen Hektometerstein	3	
Nicht in der angegebenen Höhe angehalten. (± 1 Bootslänge)	Abbruch	

Mann über Bord

	Fehlerpunkte	
Kreuzen anderer Fahrzeuge Herbeiführen einer Gefährdung für das eigene Boot	Abbruch	
Fehlende Kommandos, Zeichen	Je Fall 1	
Überfahren der Puppe Motor nicht ausgekuppelt (sobald ein Bootsmann die Puppe erfasst hat)	Abbruch	
Heben der Puppe so waagrecht wie möglich. Nichteinhaltung der Anweisung des Schiffsführer (Steuerbord anstatt Backbord)	3	
Zwei Fehlversuche bei Personenrettung	Abbruch	

Beidseitiges Anlegen am Ufer

	Fehlerpunkte	
Bootsmann sondiert nicht richtig. Keine/mangelhafte Anweisungen an den Schiffsführer	3	
Schiffsführer trimmt Motor nicht richtig; hält das Heck nicht vom Ufer weg;	3	
Grundberührung mit Schraube oder Schaft	Abbruch	

Einlaufen in den Hafen/Anlegestelle

	Fehlerpunkte	
Geschwindigkeit nicht angepasst, nicht auf auslaufende Fahrzeuge achten, nicht auf Windrichtung geachtet	2	
falsche Leine (Drittelseil)	1	
Nicht erreichen der vorgegebenen Liegestelle oder zu heftige Landung	3	
Verkehrte Reihenfolge beim Befestigen der Festmacherleinen (Bug vor Heck)	Abbruch	
Motor abgestellt, bevor das Boot verheftet ist.	Abbruch	
Motor nicht getrimmt; Gerät ist nicht am vorgesehenen Platz	2	
Keine Einrückmeldung bei der Alarmzentrale	1	

Eintragung in das Bordbuch

	Fehlerpunkte	
Kein Bordbuch	2	
Unvollständige Angaben	1	

Allgemeines

	Fehlerpunkte	
Abrissleine nicht angelegt	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Gefährdung des eigenen Bootes bzw. anderer Beteiligter	Abbruch	

Hauptprüfer

Prüfer

Unterschrift

Unterschrift

NAME

NAME

Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“

Stufe Silber



Abnahme-Nr.:

Feuerwehr:

Tag der Abnahme:

Ort der Abnahme:

Inbetriebnahme

	Fehlerpunkte	
Kasten bleibt versperrt.	2	
Ankerseil nicht am Boot verheftet. Kette und Ankerseil nicht im vorderen Drittel des Bootes abgelegt. Kette und Seil sind Stolperfallen	2	
Keine augenscheinliche Prüfung der vorhandenen Motoren. Sichtprüfung der Schäfte und der Propeller	3	
Starten des Motors, während die Schraube nicht im Wasser ist. Totmanneinrichtung funktioniert nicht ordnungsgemäß, Ausfall des Kühlsystems	Abbruch	
Nichtfunktionieren eines Lichtes je Fall	1	
Kein akustisches Signal	1	
Ausfall einer Anzeige oder eines Gerätes	1	

Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen

	Fehlerpunkte	
Fehlendes Kommando beim Ablegen	1	
Fehlende Ausrücke Meldung in der Alarmzentrale	1	
Bugleine wird zuerst gelöst	Abbruch	
Überschreitung der erlaubten 5 km bei Ausfahrt aus Hafen. Nichteinholen der Fender	1	
Nichtbeachtung anderer Fahrzeuge	1	
Bugleine wird zuerst gelöst	Abbruch	
Boot legt rückwärts ab; Nicht einholen der Fender	2	
Herumliegende, nicht gesicherte Gegenstände (Boje, Kübel)	2	

Ankern der Boje

	Fehlerpunkte	
Bootsmänner tragen keine Handschuhe Während des Auslaufens wird in die Kette gegriffen. Stehen bleiben im „Kettenlauf“	Abbruch	
Bootsmänner prüfen händisch den Halt des Ankers	Abbruch	
Ergebnis dem Schiffsführer nicht mitgeteilt	2	
Nicht jene Höhe, welche vorher vom Schiffsführer bekannt gegeben wurde (± 10 m)	2	
Nach 2. Ankerversuch	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Ankerseil nicht zur Sicherung am Boot verheftet. Bootsleute „ziehen das Boot“ Nur ein Bootsmann nimmt Kette und Anker herein.	3	

Mann über Bord

	Fehlerpunkte	
Kreuzen anderer Fahrzeuge Herbeiführen einer Gefährdung für das eigene Boot	Abbruch	
Fehlende Kommandos, Zeichen	Je Fall 1	
Überfahren der Puppe Motor nicht ausgekuppelt (sobald ein Bootsmann die Puppe erfasst hat)	Abbruch	
Puppe nicht waagrecht herausgenommen. Nichteinhaltung der Anweisung des Schiffsführer (Steuerbord anstatt Backbord)	3	
Zwei Fehlversuche bei Personenrettung	Abbruch	

Koppeln der Feuerwehrrille

	Fehlerpunkte	
Kein Sondieren	2	
Fehlendes Kommando	1	
Schiffsführer trimmt den Motor nicht richtig; hält das Heck nicht vom Ufer weg	3	
Kranzstock der Zille ist weiter als 80 cm vom seitlichen Bordrand entfernt	2	
Zille schöpft Wasser	3	
Vordere Verbindungsleine löst sich	Abbruch	
Hintere Verbindungsleine löst sich	2	
Fehlende oder falsche Ausrüstung (2 Ruder, 2 Schiffshaken in der Zille)	2	

Verheften des Koppelverbandes an der Boje

	Fehlerpunkte	
Falsches Belegen der Klampe (Leine kommt nicht von der Außenseite ..)	2	
Die Höhe der Boje ändert sich um mehr als eine Bootslänge	Abbruch	
Die Verheftung löst sich während der Motor abgestellt ist	Abbruch	

Verheften der Feuerwehrrille am Ufer

	Fehlerpunkte	
Kein Sondieren	2	
Fehlende Kommando	1	
Die Verheftung der Zille in falscher Reihenfolge (Heck, vor Bug)	Abbruch	

Heben des Ankers und der Boje

	Fehlerpunkte	
Nichtverwendung von Handschuhen beim Heben des Ankers	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Ankerseil nicht zur Sicherung am Boot verheftet Bootsmänner „ziehen das Boot“ Nur ein Bootsmann nimmt Kette und Anker herein.	3	
Boje ist nicht im Boot gesichert	1	
Arbeiten ohne Handschuhe	Abbruch	

Einlaufen in den Hafen oder Anlegestelle

	Fehlerpunkte	
Geschwindigkeit nicht angepasst, nicht auf auslaufende Fahrzeuge achten, Windrichtung nicht beachtet	2	
falsche Leine (Drittelseil)	1	
Nicht Erreichen der vorgegebenen Liegestelle oder zu heftige Landung	3	
Verkehrte Reihenfolge falsches Belegen der Klampen	Abbruch	
Keine Rückmeldung bei der Alarmzentrale.	1	
Motor abgestellt, bevor das Boot verheftet ist.	Abbruch	
Motor nicht getrimmt; Gerät ist nicht am vorgesehenen Platz	2	

Eintragung in das Bordbuch

	Fehlerpunkte	
Kein Bordbuch	2	
Unvollständige Angaben	1	

Allgemeines

	Fehlerpunkte	
Abrissleine nicht angelegt	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Gefährdung des eigenen Bootes bzw. anderer Beteiligter	Abbruch	

Hauptprüfer

Prüfer

Unterschrift

Unterschrift

NAME

NAME

Wertungsblatt zur Ausbildungsprüfung „FEUERWEHRBOOTE“

Stufe Gold

Abnahme-Nr.:

Feuerwehr:

Tag der Abnahme:

Ort der Abnahme:

Inbetriebnahme

	Fehlerpunkte	
Kasten bleibt versperrt.	2	
Ankerseil nicht am Boot verheftet. Kette und Ankerseil nicht im vorderen Drittel des Bootes abgelegt. Kette und Seil sind Stolperfallen	2	
Keine augenscheinliche Prüfung der vorhandenen Motoren. Sichtprüfung der Schäfte und der Propeller	3	
Starten des Motors, während die Schraube nicht im Wasser ist. Totmanneinrichtung funktioniert nicht ordnungsgemäß, Ausfall des Kühlsystems	Abbruch	
Nichtfunktionieren eines Lichtes je Fall	1	
Kein akustisches Signal	1	
Ausfall einer Anzeige oder eines Gerätes	1	

Ablegen von der Anlegestelle/Ausfahrt aus dem Hafen

	Fehlerpunkte	
Fehlendes Kommando beim Ablegen	1	
Fehlende Ausrücke Meldung in der Alarmzentrale	1	
Bugleine wird zuerst gelöst	Abbruch	
Überschreitung der erlaubten 5 km bei Ausfahrt aus Hafen. Nichteinholen der Fender	1	
Nichtbeachtung anderer Fahrzeuge	1	
Bugleine wird zuerst gelöst	Abbruch	
Boot legt rückwärts ab; Nicht einholen der Fender	2	
Herumliegende, nicht gesicherte Gegenstände (Boje, Kübel)	2	

Ankern der Boje

	Fehlerpunkte	
Bootsmänner tragen keine Handschuhe Während des Auslaufens wird in die Kette gegriffen. Stehen bleiben im „Kettenlauf“	Abbruch	
Bootsmänner prüfen händisch den Halt des Ankers	Abbruch	
Ergebnis dem Schiffsführer nicht mitgeteilt	2	
Nicht jene Höhe, welche vorher vom Schiffsführer bekannt gegeben wurde (± 10 m)	2	
Nach 2. Ankerversuch	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Ankerseil nicht zur Sicherung am Boot verheftet. Bootsleute „ziehen das Boot“ Nur ein Bootsmann nimmt Kette und Anker herein.	3	

Mann über Bord

	Fehlerpunkte	
Kreuzen anderer Fahrzeuge Herbeiführen einer Gefährdung für das eigene Boot	Abbruch	
Fehlende Kommandos, Zeichen	Je Fall 1	
Überfahren der Puppe Motor nicht ausgekuppelt (sobald ein Bootsmann die Puppe erfasst hat)	Abbruch	
Puppe nicht waagrecht herausgenommen. Nichteinhaltung der Anweisung des Schiffsführer (Steuerbord anstatt Backbord)	3	
Zwei Fehlversuche bei Personenrettung	Abbruch	

Koppeln der Feuerwehrrille

	Fehlerpunkte	
Kein Sondieren	2	
Fehlendes Kommando	1	
Schiffsführer trimmt den Motor nicht richtig; hält das Heck nicht vom Ufer weg	3	
Kranzstock der Zille ist weiter als 80 cm vom seitlichen Bordrand entfernt	2	
Zille schöpft Wasser	3	
Vordere Verbindungsleine löst sich	Abbruch	
Hintere Verbindungsleine löst sich	2	
Fehlende oder falsche Ausrüstung (2 Ruder, 2 Schiffshaken in der Zille)	2	

Verheften des Koppelverbandes an der Boje

	Fehlerpunkte	
Falsches Belegen der Klampe (Leine kommt nicht von der Außenseite ..)	2	
Die Höhe der Boje ändert sich um mehr als eine Bootslänge	Abbruch	
Die Verheftung löst sich während der Motor abgestellt ist	Abbruch	

Verheften der Feuerwehrrille am Ufer

	Fehlerpunkte	
Kein Sondieren	2	
Fehlende Kommando	1	
Die Verheftung der Zille in falscher Reihenfolge (Heck, vor Bug)	Abbruch	

Heben des Ankers und der Boje

	Fehlerpunkte	
Nichtverwendung von Handschuhen beim Heben des Ankers	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Ankerseil nicht zur Sicherung am Boot verheftet Bootsmänner „ziehen das Boot“ Nur ein Bootsmann nimmt Kette und Anker herein.	3	
Boje ist nicht im Boot gesichert	1	
Arbeiten ohne Handschuhe	Abbruch	

Einlaufen in den Hafen oder Anlegestelle

	Fehlerpunkte	
Geschwindigkeit nicht angepasst, nicht auf auslaufende Fahrzeuge achten, Windrichtung nicht beachtet	2	
falsche Leine (Drittelseil)	1	
Nicht Erreichen der vorgegebenen Liegestelle oder zu heftige Landung	3	
Verkehrte Reihenfolge falsches Belegen der Klampen	Abbruch	
Keine Rückmeldung bei der Alarmzentrale.	1	
Motor abgestellt, bevor das Boot verheftet ist.	Abbruch	
Motor nicht getrimmt; Gerät ist nicht am vorgesehenen Platz	2	

Eintragung in das Bordbuch

	Fehlerpunkte	
Kein Bordbuch	2	
Unvollständige Angaben	1	

Allgemeines

	Fehlerpunkte	
Abrissleine nicht angelegt	Abbruch	
Fehlende Kommunikation	2	
Gefährdung des eigenen Bootes bzw. anderer Beteiligter	Abbruch	

Fragen

Schiffsführer

	Lichtzeichen	Schifffahrtszeichen	Feuerwehrfachlich
Fehler			

Bootsmann 1

	Lichtzeichen	Schifffahrtszeichen	Feuerwehrfachlich
Fehler			

Bootsmann 2

	Lichtzeichen	Schifffahrtszeichen	Feuerwehrfachlich
Fehler			

Hauptprüfer

Prüfer

Unterschrift

Unterschrift

NAME

NAME