

Stand: April 2026

Die Entwicklung des Katastrophenschutz – Bootes in Bayern

Die Ergebnisse der Recherche wurden anlässlich einer CTIF-Tagung bereits veröffentlicht. Sie sollen aber auch allen Interessierten zur Verfügung stehen. Deshalb veröffentlichen wir diese in dieser Fachinformation

1. Wasserrettung in Bayern - Übersicht

Im Gegensatz zu anderen Ländern ist die Feuerwehr in Bayern nicht primär für die Wasserrettung zuständig. Diese ist per Gesetz der Wasserwacht im Bayerischen Roten Kreuz, der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft oder geeigneten privaten Wasserrettungsunternehmen zugeordnet.

Die Zuordnung geschah durch die alliierte Militärverwaltung in Bayern. Während der NS-Diktatur war noch die Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft (DLRG) für die Wasserrettung zuständig. Wie alle anderen Verbände wurden diese Verbände nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches durch die amerikanische Besatzungsmacht aufgelöst. Das Wasserrettungswesen existierte nicht mehr. Auch aufgrund der hohen Zahl an Ertrunkenen (80 - 95% der Schüler konnten damals nicht schwimmen) reagierte die Amerikanische Militärregierung und übertrug dem Bayerischen Roten Kreuz (BRK) am 27. Juli 1945 den Status einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Damit wurde umgehend die Wasserwacht des BRK gegründet und als eigenständige Rotkreuz Gemeinschaft geführt. Die DLRG in Bayern, nach 1945 in der Wasserwacht aufgegangen, konstituierte sich am 26. Juni 1949 mit dem Landesverband Bayern neu. Damit waren nun zwei Organisationen für die Wasserrettung zuständig. Beide Organisationen wurden im 1979 erlassenen Bayerischen Rettungsdienstgesetz gleichberechtigt. Mitte der neunzehnhundert siebziger Jahre wurde die DLRG auch in den Kreis der Hilfsorganisationen des Bundesweiten Katastrophenschutzes mit aufgenommen.

Die Wasserwacht hat aktuell rund 130.000 Mitglieder, wovon sich mehr als 70.000 Ehrenamtliche aktiv mit einbringen.

256 Schnelleinsatzgruppen und über 600 Wachstationen stehen im Einsatzfall zur Verfügung. Fünf Wasserrettungszüge werden für den Katastrophenfall bereitgehalten.

Die DLRG weist ca. 168.000 Mitglieder, davon 30.000 Aktive, auf. Mit über 100 Ortsgliederungen sowie Rettungsstationen, Schnelleinsatzgruppen und Wasserrettungszügen sorgen auch Sie für die Sicherheit auf dem Wasser.

Ferner wirken im Katastrophenschutz und der technischen Hilfeleistung noch das Technische Hilfswerk (THW) und die Feuerwehren mit. In einigen Städten wurde die Wasserrettung auch der Feuerwehr übertragen. Dies ist beispielsweise in München der Fall, da die Berufsfeuerwehr aufgrund Ihrer ständigen Verfügbarkeit einen wesentlichen Zeitvorteil besitzt.

Herausgegeben vom:

LandesFeuerwehrverband Bayern, Carl-von-Linde-Straße 42, 85716 Unterschleißheim,
Telefon: 089 388 372 12 – Email: geschichte@lfv-bayern.de

2. Aufgaben der Feuerwehr in der Wasserrettung

Obwohl die Wasserrettung nicht primäre Aufgabe der Feuerwehren ist, haben sich doch viele Wehren dem Aufgabengebiet zugewandt und können, je nach Ausstattung, folgende Aufgaben wahrnehmen:

- Einsatz von Rettungsschwimmern in fließenden und stehenden Gewässern
- Taucheinsätze zur Technischen Hilfeleistung und Sachbergung oder zur Suche vermisster Personen
- Tierrettung
- Hilfe bei Boots- und Schiffsunfällen
- Eisrettung in fließenden und stehenden Gewässern
- Leichenbergung
- Hochwassereinsätze
- Umweltschutzeinsätze
- Druckkammerbehandlung bei Tauchunfällen und Gasvergiftungen

Gerade im technischen Bereich, wie Bergung und Umweltschutz, ist das Fachwissen der Feuerwehren unerlässlich. Gerade der Katastrophenschutz auf Bundeswasserstraßen wurde zu einem wesentlichen Aufgabengebiet der Feuerwehr in Bayern.

Auch gibt es Alarmpläne zum Einsatz der Feuerwehrtaucher mit Hilfe von Rettungshubschraubern. Diese Einsatztaktik ermöglicht oft einen Zeitvorteil gegenüber landgebundenen Einsatzkräften und hat sich in der Praxis vielfach bewährt.

Neben der Feuerweherschule Regensburg, die Bootsführerkurse anbietet, ist die Wasserrettungsausbildung ein Kompetenzbereich der Feuerweherschule Würzburg. Neben der Aus- und Weiterbildung von Bootsführern ist auch die Gefahrenabwehr bei Hochwasser ein wichtiges Ausbildungsthema. Aber auch Ausbildungen zu Umweltschutzeinsätzen wie das Ausbringen von Ölsperren sowie die Bereiche Wasser und Eisrettung werden hier angeboten. Dazu wurde extra ein Boots- und Übungshafen gebaut, der 2014 feierlich eingeweiht wurde.

3. Das Katastrophenschutz Boot (K-Boot)

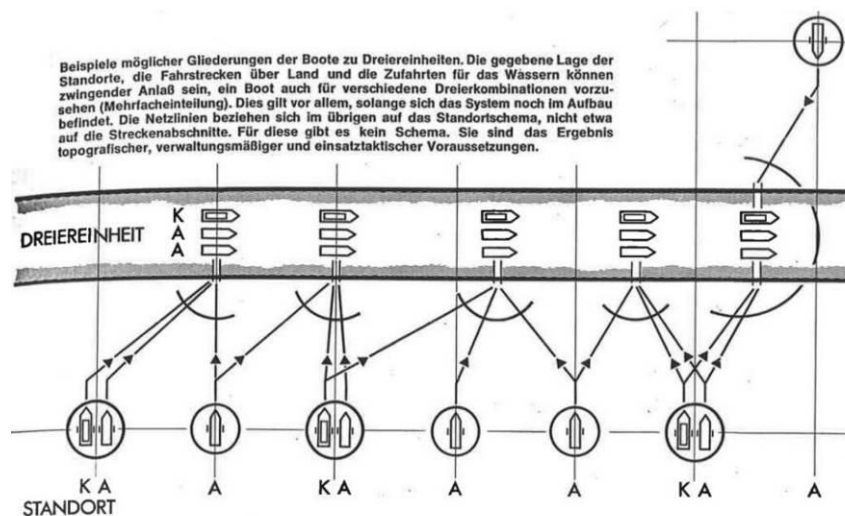
Als bayerische Besonderheit in der Geschichte wollen wir hier auf das Katastrophenschutzboot des Freistaat Bayerns eingehen. Hier wurde ein einheitliches Boot für den gesamten Freistaat entwickelt.

3.1 Entwicklung des K-Bootes

Das K-Schutz-Boot war eine gemeinsame Entwicklung des Bayerischen Landesamtes für Brand und Katastrophenschutz (BLABuK) und dem Hersteller Paul Dicke in Sprockhövel. Ausschlaggebend dafür war die Errichtung des Rhein-Main-Donau Kanales (Gesamtbauzeit 1960-1992). Diesbezüglich stellte sich auch die Frage des Katastrophenschutzes auf Bundeswasserstraßen.

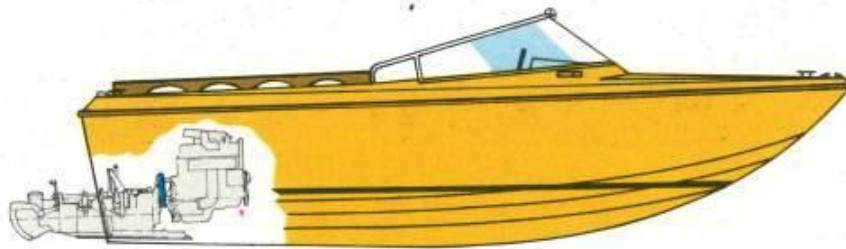
Das Landesamt hatte sich nun mit der Wahl der geeigneten Wasserfahrzeuge zu beschäftigen. Der Einsatz größerer Löschboote war aufgrund der vielen Schleusen auf dem Kanal und die dadurch verlängerten Anfahrtswege nicht sinnvoll.

Auch der mögliche Einsatz von Amphibien-Löschfahrzeugen (ALF), wie sie das Bundesland Rheinland-Pfalz als Prototyp beschaffte, wurde aufgrund der hohen Kosten und der Wasserungsmöglichkeiten an den Bundesstraßen, verworfen. Auch die Donau machte durch beträchtliche Unterschiede in der Wasserführung, Fließgeschwindigkeit und Stationierungsschwierigkeiten den Einsatz von großen Booten nicht sinnvoll. Damit kristallisierte sich folgende Lösung heraus: Kleine, bewegliche Einheiten, auf Anhängern verlastet, sollen im Einsatzfall möglichst nahe an die Einsatzstelle gefahren werden und dort zu Wasser gelassen werden. Eine Dreiereinheit, bestehend aus einem K(Katastrophenschutz)-Boot sowie zwei A(Arbeits)-Booten, sollte innerhalb einer Hilfsfrist von 30 Minuten jede Einsatzstelle erreichen. Es entwickelte sich ein Disput zwischen THW und Feuerwehr, wer diese Wasserfahrzeuge bekommen sollte und so wurde als Kompromiss festgelegt, dass die Feuerwehr die K-Boote und das THW die A-Boote zugewiesen bekam. Die Aufteilung der Boote war aber nicht ein Nachteil. Dadurch waren gemeinsame Übungen der Organisationen notwendig, was die Zusammenarbeit weiter verbesserte. Zusätzlich wurden auch Versuche durchgeführt, wie die Rampen/Böschungen und Zufahrtswege zu gestalten sind.



Neben dem Rhein-Main-Donau Kanal gibt es in Bayern natürlich noch weitere Gewässer, weshalb beschlossen wurde, zusätzliche Feuerwehren mit dem K-Boot und das THW mit weiteren A-Booten auszustatten. Der Vorteil lag in einem einheitlichen Bootstyp sowie einer einheitlichen Ausbildung der Bootsführer an den Feuerweherschulen.

Damit machte man sich auf die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug. Dies geschah ab 1968/69. Diverse Hersteller stellten Ihre Modelle vor. Die Vorführung eines Bootes mit Jet-Antrieb überzeugte den damaligen Leiter des BLABuK, Herrn Stadler, und die Entscheidung fiel auf diese Bootsform. Ein Jet-Antrieb für ein Boot ist eine Antriebseinheit, die das Boot durch Erzeugen eines Wasserstrahles durch einen Impeller in einem Strömungskanal antreibt. Der Hersteller warb mit dem Vorteil, dass damit eine Beschädigung des Antriebes durch Hindernisse im Wasser ausgeschlossen und ein Befahren sehr flacher Gewässer möglich ist.



Auch ein Erfahrungsbericht der Berufsfeuerwehr Köln vom 3. April 1969, die über Ihre Probleme mit dem Außenbordmotor berichtete und Ihre Entscheidung ein Boot mit dem Jet-Antrieb auszurüsten mitteilte, trug ebenfalls zur Entscheidungsfindung bei. Neben weiteren Anbietern gab die Firma Paul Dicke am 28. Januar 1969 ein Angebot über das Motorboot „Alufleet M52J“ nebst Zubehör und Bootsanhänger mit der Gesamtsumme von 17.066,20 DM (ca. 8.725 €) ab und führte nach einigen Schriftwechsel und Änderungen zum Auftrag für den Prototypen, der am 16. September 1969 an die Feuerwehrschiele Würzburg geliefert wurde. Mit dem 1967 für die Feuerwehrschiele Regensburg beschafften Motorboot der Marke „Workmaster“ mit Mercury Außenbordmotor und dem Alufleet M52J wurden Test und Vergleichsfahrten durchgeführt und sich schließlich für das Boot der Firma Dicke entschieden.

Es wurden in Besprechungen noch weitere Änderungen und Verbesserungen besprochen und führten am 19. August 1971 zur Bestellung weiterer Boote, die an die Feuerwehrschiele Regensburg und Würzburg gingen (Der erste Prototyp wurde an die Feuerwehr Miltenberg abgegeben.) Diese Boote waren nun mit einem 130 PS starken BMW-Marinemotor und einem Hamilton Strahlantrieb ausgerüstet, kosteten 24.285,69 DM pro Stück und konnten am 10. Dezember 1971 in Dienst gestellt werden. Es stellte sich heraus, dass die Mitführung eines Funkgerätes im 4m Band sinnvoll war, und man rüstete die Boote mit dem Gerätetyp FUG 7 (Ein 4 Meter Festfunkgerät) nach. |

Insgesamt wurden noch 25 Boote von der Firma Dicke geliefert. Da sich die Firma aus dem Bootsbaus verabschiedete, um den Behälterbaus weiterzuführen, war das Landesamt gezwungen, sich nach einem neuen Hersteller umzusehen. Man wurde bei der Firma Burger fündig, die noch 10 weitere K-Boote, nun mit Castoldi Strahlantrieb, baute, ehe mit dem letzten Boot 1986 die Beschaffungsserie beendet wurde.



**MARINE-CENTER
BURGER**
Schopperplatz 5
8400 REGENSBURG
Telefon 09 41/8 48 74
Telefax 65 613 bureg

**Boote Bootsbau
Bootsmotoren**

Professionalboote für
Feuerwehr,
DRK, BRK (Wasserwacht),
DLRG, Katastrophenschutz,
Wasserwirtschaftsämter,
Landesamt f. Gewässerkunde,
Forschungsinstitute, Techn. Dienste.

Katastrophenschutz – Boot



Mit den Gemeinden wurden Verträge über die Unterstellung der Gerätschaften bei den Feuerwehren geschlossen. Dabei wurde im wesentlichen vereinbart, dass die Beschaffung der K-Ausrüstung durch den Freistaat erfolgt, aber die Kosten für Unterbringung, Wartung, Pflege die Gemeinde trägt.

Die meisten Wasserfahrzeuge sind schon außer Dienst gestellt worden, aber ein paar K-Boote leisten den Feuerwehren immer noch gute Dienste. Die Ersatzteilversorgung gestaltet sich inzwischen schwierig.

Eine gemeinsame Beschaffung von Nachfolgebooten fand nicht mehr statt. Nachdem das Bayerische Landesamt für Brand und Katastrophenschutz aufgelöst wurde, stand für solche Beschaffungen auch kein Fachpersonal mehr zur Verfügung. Lediglich Zuschüsse für Neubeschaffungen wurden gewährt. Dabei war der Typ „Mehrzweckboot“ nach DIN 14961 als Ersatz vorgesehen.

3.2 Technische Daten der Boote

3.2.1 Prototyp Workmaster Mercury



Stationierung: Feuerweherschule Regensburg

Hersteller: Lizenzbau durch Wolf Nautik in Rodenkirchen

Maße und Gewicht:

Länge: 4800 mm; Breite: 1900 mm; Höhe: 530 mm; Fahrtwassertiefe; min. 750 mm
Gewicht Dienst: 490 kg; Zuladung: 650 kg

Rumpf:

Glasfaserverstärktes Polyester ca.3 mm; Doppelter Boden, der die Unsinkbarkeit gewährleisten soll. Boot läuft auf drei Kanten; damit werden ein günstiges Kurvenverhalten und eine gute Seitenstabilität erreicht.

Fahrteigenschaften:

Ohne Beladung ist eine Gleitfahrt mit ca. 45 km/h möglich
Bei maximaler Beladung fährt das Fahrzeug als Verdränger mit ca.15 km/h

Antriebstechnik:

Wassergekühlter 4 Zylinder 2 Takt Außenbordmotor Mercury Typ 500SS mit 718,4 cm³ Hubraum; Leistung: 50 PS; 2 Kraftstofftanks mit je 5 Gallonen (ca.22,5 Liter) die eine Einsatzzeit von ca. 5 Stunden gewährleisten sollen; Betriebsstundenzähler.

Zubehör und Ausrüstung (Nicht vollständig aufgeführt):

Beleuchtung nach Vorschrift; Nebelhorn; 2 Stück 50W starke Halogenlampen zu Ausleuchtung; Halterung für TS; 5 Schwimmwesten; 1 Klappanker; div. Leinen; 2 Handscheinwerfer; Giraffen; Halterung für Handfunkgerät Teleport 6; 2 Rettungsringe; 6 Stechpaddeln

Anhänger:

Anhänger mit 1000 kg zulässiges Gesamtgewicht; Länge: 6800 mm; Breite: 1950 mm; bestehend aus Ganzstahl; Boot mit nur 2 Mann slippbar.

Kosten: ca. 11.000 DM (Entspricht ca.5.625 €)

3.2.2 Erster Prototyp Alufleet M52J „Sonderausführung für Katastrophenschutz und Rettungsdienst“ 1969

Stationierung: Feuerweherschule Würzburg

Hersteller: Paul Dicke in Sprockhövel

Maße und Gewicht:

Länge: 5240 mm; Breite: 2020 mm; Tiefgang bis zu 800 mm

Gewicht Leer: 850 kg; Zuladung: 600 kg

Rumpf:

Aluminium-Klinkerbauweise für mehr Elastizität (dies wird durch Strangpress Sonderprofilen erreicht). Der Rumpf hat eine V-Form und 4 Stufenleisten für hohe Geschwindigkeiten. Als Werkstoff wird seewasserbeständiges Al Mg 3 verwendet. Anstrich in RAL 3000; Auftriebskörper vorhanden.

Herausgegeben vom:

LandesFeuerwehrVerband Bayern, Carl-von-Linde-Straße 42, 85716 Unterschleißheim,
Telefon: 089 388 372 12 – Email: geschichte@lfv-bayern.de

Fahrteigenschaften:

Ohne Beladung ist eine Gleitfahrt mit ca. 45 km/h möglich
Bei maximaler Beladung fährt das Fahrzeug als Verdränger mit ca. 18-20 km/h

Antriebstechnik:

Wassergekühlter 6 Zylinder 4 Takt Ford Marinemotor mit 2300 cm³ Hubraum;
Leistung: 126 PS; Kraftstofftank mit 120 Liter Volumen. Einstufiger Hamilton Jet
Antrieb; Anzeigen für Aggregat im Führerstand

Zubehör und Ausrüstung (Nicht vollständig aufgeführt):

Mast mit Beleuchtung nach Vorschrift und Blaulicht; Scheinwerfer; Bootshaken und
Paddel; Anker; div. Leinen; Feuerlöscher; Verbandskasten; Rettungsring; 2 Fender
Nachträglich wurden weitere Ausrüstungsgegenstände, wie in den nachfolgenden
Serien beschafft, nachgerüstet.

Anhänger:

Gebremster Anhänger Typ 55/120 mit 1200 kg zulässiges Gesamtgewicht;
bestehend aus Ganzstahl und 870 kg Nutzlast

Kosten:

ca. 17.066 DM (Entspricht ca. 8.726 €)

**3.2.3 Serie Alufleet Jet 555 „Sonderausführung für Katastrophenschutz und
Rettungsdienst“**



Stationierung:

Bei 24 Feuerwehren in ganz Bayern

Hersteller:

Paul Dicke in Sprockhövel

Maße und Gewicht:

Länge: 5240 mm; Breite: 2020 mm; Tiefgang bis zu 800 mm; Gewicht: 1500 kg

Rumpf:

Aluminium-Klinkerbauweise für mehr Elastizität (dies wird durch Strangpress Sonderprofilen erreicht). Der Rumpf hat eine V-Form und 4 Stufenleisten für hohe Geschwindigkeiten. Als Werkstoff wird seewasserbeständiges Al Mg 3 verwendet.

Anstrich in RAL 3000; Auftriebskörper sind vorhanden

Fahrteigenschaften:

Ohne Beladung ist eine Gleitfahrt mit ca. 45 km/h möglich

Bei maximaler Beladung fährt das Fahrzeug als Verdränger mit ca. 18-20 km/h

Antriebstechnik:

Wassergekühlter 4 Zylinder 4 Takt BMW Marinemotor Typ 411 mit 2000 cm³ Hubraum; Leistung: 130 PS; Kraftstofftank mit 150 Liter Volumen. Einstufiger Hamilton Jet Antrieb; Hydraulikanlage zur Steuerung wurde durch mechanische Anlage ersetzt.

Zubehör und Ausrüstung (Nicht vollständig aufgeführt):

Beleuchtung nach Vorschrift; Blaulicht; abklappbarer Mast; 2 Stück Halogenscheinwerfer zu Ausleuchtung; Signalhorn; Funkgerät FUG7; 4 Fender; Heißgeschirr; Beil; Lenzpumpe; Schöpfkelle; Flaggen (Rot; blau; Bund; Land), Halterung für TS; 6 Schwimmwesten; Kompass; 1 Klappanker; div. Leinen; 2 Handscheinwerfer; 2 Rettungsringe; 2 Stechpaddel; Einhängeleiter
6 kg Feuerlöscher, Verbandskasten; Werkzeug; Rückspiegel, Planenverdeck;

Anhänger:

Anhänger mit 1500 kg zulässiges Gesamtgewicht; Länge: 6800 mm; Breite: 1950 mm; bestehend aus Ganzstahl; Boot mit nur 2 Mann slippbar.

Kosten:

ca. 24.286 DM (Entspricht ca. 12.417 €)

1975 kostete das Boot 35.205 DM (Entspricht ca. 18.000 €)

3.2.5 Serie WB 20



Stationierung: Bei 10 Feuerwehren in ganz Bayern

Hersteller: Marine Center Burger

Maße und Gewicht:

Länge: 6840 mm; Breite: 2300 mm; Gesamthöhe: 1500 mm Tiefgang bis zu 500 mm
Gewicht: 1300 kg; Zuladung: 1000 kg

Rumpf:

Aluminium; Der Rumpf hat eine V-Form und 4 Stufenleisten für hohe Geschwindigkeiten. Als Werkstoff wird seewasserbeständiges Al Mg 4 bzw. Al 99.5 verwendet mit einer Mindestdicke 4mm. Verstärkungen im Bugbereich wegen eventuellen Eisganges.

Anstrich in RAL 3000; Auftriebskörper aus 2,8 m³ Schaum sind im Rumpf vorhanden

Fahrteigenschaften:

Ohne Beladung ist eine Gleitfahrt mit ca. 55 km/h möglich

Bei maximaler Beladung fährt das Fahrzeug als Verdränger mit ca. 18-20 km/h

Antriebstechnik:

Wassergekühlter 6 Zylinder 4 Takt BMW Marinemotor Typ B190 mit 2788 cm³ Hubraum; Leistung: 165 DIN PS; Kraftstofftank mit 100 Liter Volumen. Castoldi Jet Anlage Modell 05 Jet; Ein Verbrauch von ca. 12 l/h

Zubehör und Ausrüstung (Nicht vollständig aufgeführt):

Beleuchtung nach Vorschrift; Blaulicht; abklappbarer Mast; 2 Stück Halogenscheinwerfer zu Ausleuchtung; Signalhorn; Funkgerät FUG7; 4 Fender; Heißgeschirr; Beil; Lenzpumpe; Schöpfkelle; Flaggen (Rot; blau; Bund; Land), Halterung für TS; 6 Schwimmwesten; Kompass; 1 Klappanker; div. Leinen; 2 Handscheinwerfer; 2 Rettungsringe; 2 Stechpaddel; Einhängeleiter
6 kg Feuerlöscher, Verbandskasten; Werkzeug; Rückspiegel, Planenverdeck; A-Saugrohr für Tragkraftspritze;

Anhänger:

Anhänger mit 1800 kg zulässiges Gesamtgewicht; z. B. von Harbeck Fahrzeugbau
Länge: 6800 mm; Breite: 1950 mm; bestehend aus Ganzstahl

Kosten:

Sind dem Autor leider nicht bekannt; allein der Motor kostete 14.896 DM (Entspricht ca. 7616 €)

Standortübersicht K-Boote Land Bayern

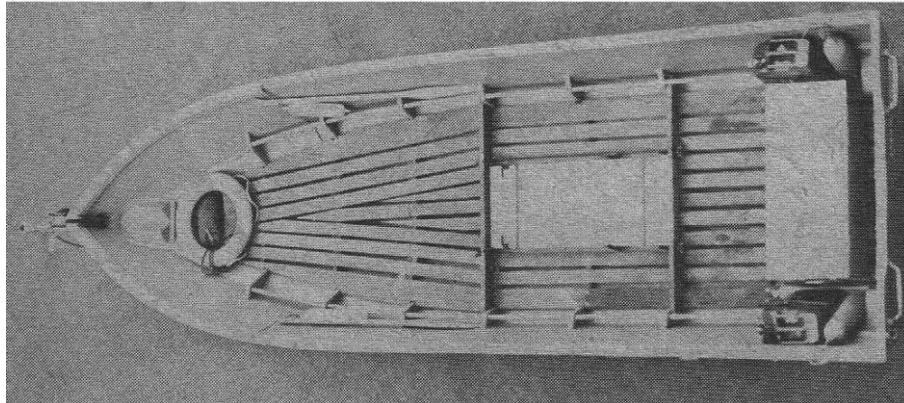
| Ort | Hersteller | Nr | Indienststellung | Antrieb |
|-------------------|------------|-----|------------------|----------|
| Aschaffenburg | Dicke | 204 | 16.06.1972 | Hamilton |
| Bad Reichenhall | Dicke | 225 | 12.12.1973 | Hamilton |
| Bamberg | Dicke | 216 | 19.12.1972 | Hamilton |
| Chieming | Dicke | 229 | 28.05.1974 | Hamilton |
| Deggendorf | Dicke | 215 | 19.12.1972 | Hamilton |
| Erlangen | Dicke | 210 | 14.11.1972 | Hamilton |
| Füssen | Dicke | 212 | 14.11.1972 | Hamilton |
| Gemünden a. Main | Dicke | 223 | 12.12.1973 | Hamilton |
| Gunzenhausen | Burger | 19 | 11.11.1985 | Cast 05 |
| Haßberge | Burger | 10 | 04.12.1984 | Cast 05 |
| Herrsching | Burger | 21 | 13.11.1985 | Cast 05 |
| Hilpoltstein | Burger | 20 | 11.11.1985 | Cast 05 |
| Immenstadt | Dicke | 224 | 12.12.1973 | Hamilton |
| Ingolstadt | Dicke | 227 | 12.12.1973 | Hamilton |
| Kelheim | Dicke | 234 | 31.03.1976 | Hamilton |
| Kochel | Dicke | 228 | 28.05.1974 | Hamilton |
| Lindau | Dicke | 218 | 17.07.1973 | Hamilton |
| Marktheidenfeld | Dicke | 214 | 19.12.1972 | Hamilton |
| Miltenberg | Dicke | 143 | 16.09.1969 | Hamilton |
| Mühlhausen | Burger | 22 | 24.03.1986 | Cast 05 |
| Nürnberg | Dicke | 222 | 11.12.1973 | Hamilton |
| Passau | Dicke | 220 | 12.09.1973 | Hamilton |
| Prien a. Chiemsee | Dicke | 217 | 12.09.1973 | Hamilton |
| Regensburg (SFS) | Burger | 6 | 10.12.1982 | Cast 05 |
| Riedenburg | Burger | 15 | 06.03.1985 | Cast 05 |
| Schwabach | Burger | 14 | 06.03.1985 | Cast 05 |
| Schweinfurt | Dicke | 219 | 12.09.1973 | Hamilton |
| Starnberg | Dicke | 203 | 12.06.1972 | Hamilton |
| Straubing | Dicke | 226 | 12.12.1973 | Hamilton |
| Tegernsee | Dicke | 211 | 14.11.1972 | Hamilton |
| Vilshofen | Dicke | 213 | 14.11.1972 | Hamilton |
| Waging | Dicke | 230 | 28.05.1974 | Hamilton |
| Wörth | Dicke | 202 | 10.12.1971 | Hamilton |
| Würzburg (SFS) | Dicke | 233 | 26.09.1974 | Hamilton |
| Würzburg (BF) | Burger | 13 | 12.11.1984 | Cast 05 |

Stand 1986

Herausgegeben vom:

LandesFeuerwehrVerband Bayern, Carl-von-Linde-Straße 42, 85716 Unterschleißheim,
Telefon: 089 388 372 12 – Email: geschichte@lfv-bayern.de

3.2.6 A-Boot



Stationierung: Beim Technischen Hilfswerk in Bayern; Gesichert ist eine Zahl von mindestens 36 Stück an den Bundeswasserstraßen.

Maße und Gewicht:

Länge: ca. 5000 mm; Breite: ca. 1700 mm;
Max. Zuladung: 1000 kg

Rumpf:

Kunststoff; gegen Öl und Benzin unempfindlich; unsinkbar; Schleifleisten unter dem Bootskörper; Eingebauter Lattenrost für geraden Boden

Fahrteigenschaften:

Gleitfahrt oder als Verdränger je nach Beladung

Antriebstechnik:

Wassergekühlter 4 Zylinder 2 Takt Außenbordmotor mit 40 PS

Zubehör und Ausrüstung (Nicht vollständig aufgeführt):

2 Stechpaddel, 1 Bootspaddelhaken; 1 Schleppleine; 1 Anker; 1 Rettungsball/Ring; 2 Halteleinen; 1 Flaggensatz; 1 Schöpfgefäß; 1 Notflagge; 1 Bootstagebuch; 6 Schwimmwesten; Befestigung für Tragkraftspritze vorgesehen

Anhänger:

Anhänger mit 770 kg zulässiges Gesamtgewicht; z.B. Baensch Nenndorf; bestehend aus Aluminium

Kosten:

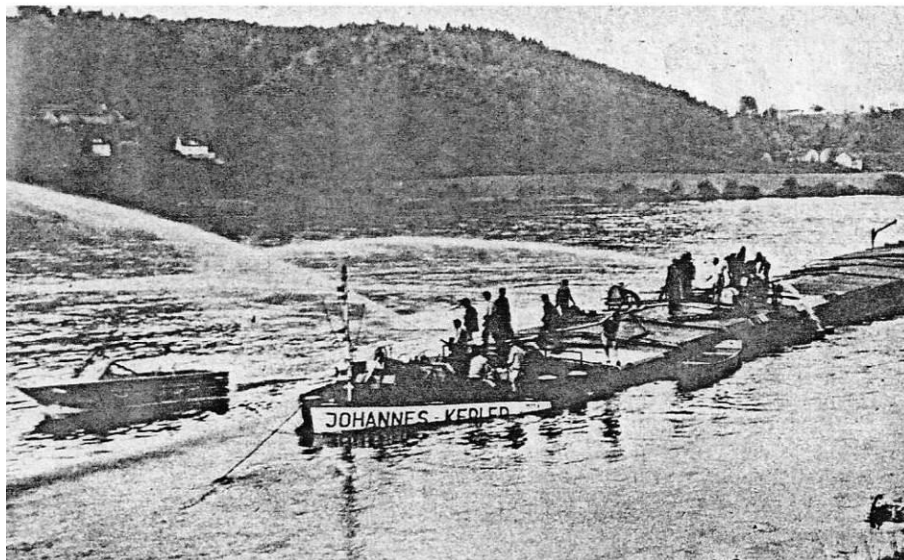
Lagen bei ca. 14.000 DM (Entspricht ca. 7.518 €); Anhänger 2.931 DM (Entspricht ca. 1.498 €)

3.3 Einsätze und Einsatzmöglichkeiten

Die K-Boote hatten schon bald Ihre ersten Einsätze. Hier ein paar Beispiele aus dem Einsatzalltag:

Ein klassischer Katastrophenschutz Einsatz war das Bergen eines Lastkahns 1973 in Vilshofen. Nebel und Unterwasserfelsen ließen den Lastkahn GK 5009 auf Grund laufen und leckschlagen. Das K-Boot wurde zur Erkundung eingesetzt und es wurde festgestellt, dass erst die Ladung, 72 t Eisenerz umgeladen werden musste. Der erste Bergeversuch mittels Lecksegel und mehrerer Pumpen des Wasserschiffahrtsamtes am 28. Januar 1973 musste ergebnislos abgebrochen werden, da die eindringenden Wassermassen nicht abgepumpt werden konnten.

Am 30. Januar erfolgte ein weiterer Versuch, diesmal mit Unterstützung mehrerer Tragkraftspritzen, die vom K-Boot zum Havaristen befördert wurden. Dies gelang, und der Kahn konnte in einen sicheren Bereich geschleppt werden. Für den Transport des Kahns nach Linz war das K-Boot und die Feuerwehr ebenfalls als Unterstützung zur Stelle. Der Einsatz konnte am 31. Januar 1973 beendet werden. Abschließend lässt sich sagen, dass die Bedingungen denkbar ungünstig waren. Regen, Schnee, Nebel und Wind erschwerten den Einsatz. Die bereits abgehaltenen Übungen, mit dem erst im November 1972 erhaltenen Bootes machten sich hier bezahlt. Das Freimachen der Fahrrinne war nur mit Hilfe der Feuerwehr möglich gewesen, was einen größeren wirtschaftlichen Schaden verhinderte. Es wurde noch erwähnt, dass das Fehlen eines Funkgerätes als großer Nachteil gesehen wurde. Die Funkgeräte wurden ja erst später nachgerüstet.



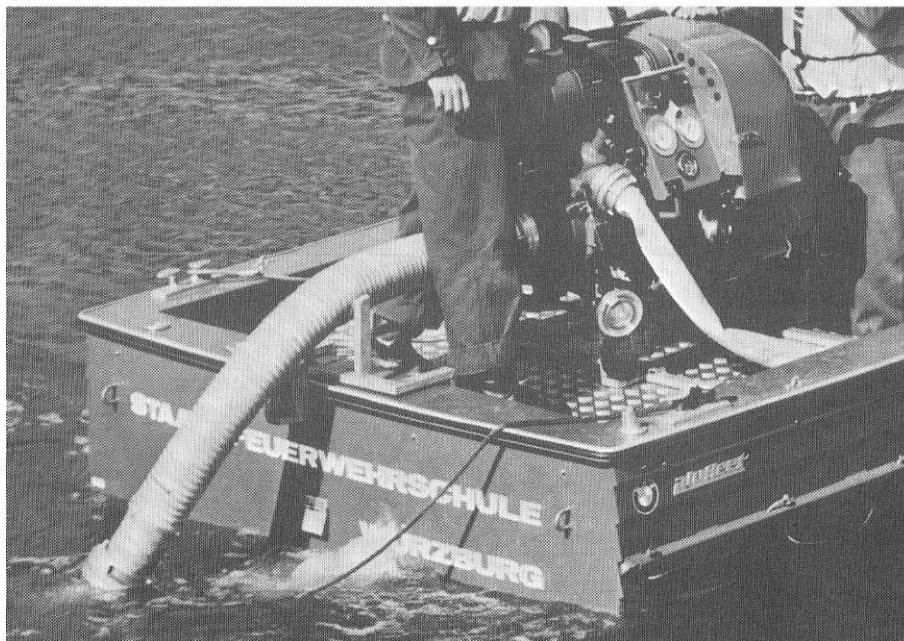
Wieder einmal ein Wassereintritt in einem Motorschiff forderte die Vilshofener Kameraden am 5. Mai 1973. Die mit Eisenerz beladene Johannes Kepler fuhr auf den eigenen Anker auf und drohte zu sinken. Durch den schnellen Einsatz der Vilshofener Kameraden konnte mit dem Einsatz von vier Tragkraftspritzen schlimmeres verhindert werden.

Herausgegeben vom:

LandesFeuerwehrverband Bayern, Carl-von-Linde-Straße 42, 85716 Unterschleißheim,
Telefon: 089 388 372 12 – Email: geschichte@lfv-bayern.de

Die Feuerwehr Vilshofen berichtet weiter von insgesamt 10 Einsätzen innerhalb des ersten Jahres. Ein weiterer Einsatz fand am 16. Mai 1974 statt. Bei einer Motorjacht (Katamaran) war einer der Schwimmkörper leckgeschlagen und ein Weiterfahren war nicht mehr möglich. Das K-Boot wurde alarmiert und fuhr zur Einsatzstelle. Da ein provisorisches Abdichten nicht möglich war, entschied man sich, mit Elektrotauchpumpe und eines 5 KVA Stromaggregates das Schiff zu lenzen, um es vor dem Kentern zu bewahren. Die Bundeswehr konnte am 17. Mai 1974 einen Ponton unter den Katamaran schieben und das Boot konnte Richtung Werft geschleppt werden.

Bilder sagen mehr als tausend Worte. Hier ein paar Einsatzmöglichkeiten des K-Bootes



Einsatz als Löschboot: Auf die Halterung kann eine Tragkraftspritze TS 8/8 montiert werden. Der Saugschlauch wird in einen Halter gelegt. In den WB 20 gab es sogar eine gesonderte Durchführung für die Löschwasserversorgung der Pumpe. Unter Verwendung von Zumischern, Schaummitteln und Schaumrohren konnte ein Schaumteppich ausgebracht werden.



Einsatz in der Ölwehr; Aufstreuen von Ölbindemitteln und Ausbringen von Ölschlängel waren ebenfalls möglich.



Auch der Einsatz zur Personenrettung war hier vorgesehen

4.Fazit

Abschließend lässt sich sagen, dass das Landesamt für Brand und Katastrophenschutz den Feuerwehren mit dem Einsatzkonzept der Dreier-Regel und der Verteilung der K-Boote einen großen Dienst erwiesen hat. Trotz Anfälligkeit des Jet Antriebes bewährten sich die Boote und halfen damit, die Sicherheit auf dem Wasser zu gewährleisten. Gerade der einheitliche Bootstyp ermöglichte eine einheitliche und effiziente Ausbildung der Mannschaften. Dies ist heute mit vielen unterschiedlichen Bootstypen und Herstellern nicht mehr so einfach zu bewerkstelligen.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch recht herzlich bei Herrn von Hagen bedanken, der mir mit seinem Fachwissen und den Unterlagen sehr weitergeholfen hat, sowie bei Herrn Kadubek für das Lektorat.

Literaturverzeichnis:

Bayerisches Landesamt für Brand und Katastrophenschutz. (1972). Katastrophenschutz für die Bundeswasserstraße. *Brandwacht*, 116 ff.

Bayerisches Landesamt für Brand und Katastrophenschutz. (März 1973). Einsatz der Feuerwehren und des Technischen Hilfswerks auf Bundeswasserstraßen. *Brandwacht*, S. 50 ff.

Herrsching, F. F. (07 2019). *Freiwillige Feuerwehr Herrsching FwA-K-Boot*. Abgerufen am 07 2019 von <https://www.ffw-herrsching.de/uber-uns/ausrustung/anhangen/> Herzlichen Dank für die Bereitstellung des Bildes des K-Bootes!

Katastrophenschutz, B. L. (1969-1986). Archivordner zur Beschaffung von K-Booten.

München, L. (07 2019). *Wasserrettung*. Abgerufen am 07 2019 von <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Branddirektion-Muenchen/Brandbekaempfung-und-Technische-Hilfe/Spezialeinheiten/Taucher.html>

SFSR Würzburg Dr. Roland Demke. (07 2019). *Bootshafen der Staatlichen Feuerweherschule Würzburg feierlich eröffnet*. Abgerufen am 07 2019 von <https://www.sfs-w.de/feuerweherschule/baumassnahmen/bootshafen.html>

Staatskanzlei, Bayerische. (07 2019). *Bayerisches Rettungsdienstgesetz*. Abgerufen am 07 2019 von Bayerisches Rettungsdienstgesetz: <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayRDG>

Storner, S. H. (04 1978). Ölwehr. *ZS Magazin*, S. 17 ff.

von Hagen, M. (2019). Interview zum K-Boot. (F. Neugebauer, Interviewer)

Wald, F. F. (07 2019). *Feuerehr Furth im Wald Fahrzeuge*. Abgerufen am 07 2019 von Feuerehr Furth im Wald: <https://furth.feuerwehren.bayern/uber-uns/fahrzeug/> Herzlichen Dank für die Bereitstellung des Bildes des K-Bootes

Wasserwacht. (03 2015). *Wasserwacht nach 1945*. Abgerufen am 07 2019 von <https://web.archive.org/web/20150320201339/http://www.wasserwacht.de/nach+1945.39.html>

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter und stellen keine Wertung dar.

Für Ideen und Anmerkungen stehen wir gerne unter unserer E-Mail-Adresse zur Verfügung.