



Realitätsnahe Vorbereitung auf den Seenotfall

Sicherheitstraining

Im Rahmen des zweitägigen Sicherheitstrainings im Marine-Ausbildungszentrum Neustadt sollen Skipper in Sachen Seenotrettung, Brand- und Leckbekämpfung praxisnah auf den Ernstfall vorbereitet werden. Sven M. Rutter hat sich eingereicht. Protokoll einer lohnenswerten Fortbildungsveranstaltung (Fotos: Leo Agthe)

Kein Skipper ohne Neustadt“ – dieser gleichermaßen pragmatische wie provokante Spruch drang mir während des zweitägigen Sicherheitslehrgangs irgendwann im Vorbeigehen an einer diskutierenden Teilnehmergruppe ins Ohr. Wie bei allen „einfachen Botschaften“ lässt sich sicher ebenso über diesen flüchtigen Ausspruch trefflich debattieren – aber dennoch bin auch ich inzwischen überzeugt, dass dieser Lehrgang eigentlich von jedem Führer einer seegehenden Yacht einmal besucht werden sollte. Nicht, weil hier etwa eine besonders hochwertige seemännische Ausbildung vermittelt oder gar irgendeine Form der qualitativen Auslese stattfinden würde – das entspräche auch

überhaupt nicht dem Anspruch der Veranstalter. Sondern vielmehr, weil man von diesen zwei Tagen so viele wertvolle Erkenntnisse und vor allem Erfahrungen mitnehmen kann, wie ich es zuvor kaum erwartet hätte. Und gerade diese können im Ernstfall überlebenswichtig sein.

Die Vermittlung theoretischer Grundkenntnisse wird in Neustadt bewusst auf das absolut notwendige Mindestmaß reduziert. Hier steht ganz klar die Praxis im Vordergrund. Und gerade dies macht die Lehrgänge so einzigartig. Denn hier kann jeder buchstäblich am eigenen Leib erfahren, dass keine noch so fundierte theoretische Wissensvermittlung bezüglich des richtigen Verhaltens im Seenotfall,

wie sie beispielsweise im Rahmen der Ausbildung zu den einschlägigen Seesegelscheinern stattfindet, die realitätsnahe Simulation möglicher Gefahren und Notfälle auf See sowie insbesondere das persönliche Erleben entsprechender Situationen ersetzen kann.

„Denken Sie immer daran, dass Sie alle freiwillig hier sind“, erinnert Lehrgangsführer Otto Stoehr die Teilnehmer mehrfach im Verlauf der zwei Tage – nicht ohne ironischen Unterton. Denn mitunter geht es recht heftig zur Sache – geraten einige durchaus an ihre körperlichen Grenzen und fragt sich manch einer vielleicht auch, warum er sich das alles antut. Aber auch das gehört zum Konzept: Die

Grenzen der einschlägigen Sicherheitseinrichtungen und insbesondere dessen, was man selbst leisten kann, kennen zu lernen, um daraus die entsprechenden Konsequenzen ziehen zu können. Denn nach dem Lehrgang wird wohl beispielsweise kaum einer ernsthaft mehr über Kosten-, Größen- oder Gewichtsaspekte bei der Rettungs- und Brandschutzausstattung der eigenen Yacht nachdenken.

Reale Seenotfälle zeigen typische Defizite auf

Der Auftakt am frühen Freitagnachmittag gestaltet sich noch recht unspektakulär, wenn auch bereits sehr ernsthaft. Nach Beziehen der Quartiere in Mehrbettzimmern der Marinekaserne treffen sich die Teilnehmer in einem Schulungsraum, wo nach einer kurzen Einführung in den Ablaufplan eine Vertreterin des Seeamtes über reale Seenotfälle referiert. Die Beispielfälle aus dem Sportbootbereich decken die typischen Sicherheitslücken auf: mangelhafte oder gänzlich fehlende Rettungswesten, -inseln und sonstige Rettungsmittel, unzureichende Seemannschaft, grobe Defizite in der Navigation und anderen wichtigen Bereichen. In der Runde macht sich Unverständnis über manch offensichtlich grob fahrlässiges Verhalten breit – das verdeutlichen entspre-

chende Zwischenfragen: „Hat der Schiffsführer denn eine Rettungsweste getragen?“ „Wodanken Sie hin!“ „Warum wurde kein Seenotfunktpruch abgesetzt?“ „Das konnten wir auch nicht nachvollziehen.“ Bei einigen zeigt sich auch Beklommenheit – vielleicht weil man gerade an das eigene Verhalten auf See denkt. Dabei haben die Teilnehmer eigentlich schon allein aufgrund ihrer Anwesenheit unter Beweis gestellt, dass sie Sicherheitsfragen nicht auf die leichte Schulter nehmen. Ansonsten hätten sie wohl kaum die 270 Euro Teilnahmegebühr investiert, die der Kreuzer Yacht Club Deutschland (KYCD) für die Teilnahme an dem Sicherheitslehrgang veranschlagt (für Mitglieder im KYCD sind es 235 Euro). Zu ähnlichen Kosten werden entsprechende Lehrgänge in Neustadt übrigens ebenso von der Kreuzer Abteilung (KA) im Deutschen Segler-Verband (DSV) angeboten. Im Anschluss an diese nachdenklich machende Einführung geht es dann endgültig in die Praxis. Die Teilnehmer werden in zwei Gruppen aufgeteilt – für die einen steht als Erstes das Thema Brandbekämpfung auf dem Programm, die anderen dürfen sich in



Lehrgangsleiter Otto Stoehr erläutert den Teilnehmern vor der Leckbekämpfungsübung die Grenzen üblicher Bilgepumpen

der Leckbekämpfung versuchen. Paare werden bewusst getrennt: „Wir wollen damit erreichen, dass jeder voll auf seine Kosten kommt“, erklärt Stoehr, „und verhindern, dass sich eingespielte Rollenverteilungen durchsetzen, die letztlich nur hinderlich sind.“ Ich werde der Leckbekämpfungs-Gruppe zugeteilt und muss mich zusammen mit den anderen erst einmal „bordgerecht“ umziehen. Jeder wurde noch vor dem Beziehen des Schlafquartiers angehalten, bereits Gummistiefel und Badesachen mitzunehmen – denn Pausen sind in dem straffen Ablaufplan nicht vorgesehen. Auch herrscht bei den „Kommandos“ zum Aufbruch ein beinahe schon militärischer Anfeuerungsston – der zunächst etwas befremdlich klingen mag, aber dazu beiträgt, den simulierten Ernst der Lage zu unterstreichen.

Leckbekämpfung – mit einfachen Mitteln gegen die Uhr

In Badekleidung mit einem Marine-Blumann und Gummistiefeln darüber findet sich die Gruppe in einem gekachelten Raum wieder, der von einer großen Stahlkonstruktion dominiert wird. Sie soll das Innere eines Schiffsrumpfs repräsentieren. Bereits an dieser Stelle erweist sich das „Ausbildungszentrum Schiffssicherung“ der Marine als idealer Veranstaltungsort für praxisnahe Sicherheitslehrgänge. Denn hier steht eine durchgehend professionelle Ausstattung zur realitätsnahen Simulation einschlägiger Seenotfälle zur Verfügung. Schließlich ►



Leckbekämpfung im Praxistraining: Es darf auf keinen Fall mehr Wasser hineinkommen als die Pumpen wieder hinausschaffen können



Mit Bordmitteln gegen das einströmende Wasser: Die allgemeine Hektik macht konzentriertes Handeln schwierig

proben hier auch die Marinesoldaten den Ernstfall. Manches erscheint im Vergleich mit üblichen Fahrtenyachten vielleicht etwas überdimensioniert – aber das macht die Sache nicht zwangsläufig unrealistisch. Vielmehr verlangen die mitunter recht großen Lecks und ausladenden Brände einen erhöhten Respekt und Einsatz auf Seiten der Teilnehmer, der die Simulation eines realen Notfalls noch eindringlicher unterstreicht.

Nur mit ein paar Kissen, hölzernen Keilen, Kanthölzern und einigen groben, hölzernen Leckpfropfen sowie mit schweren „Lehmännern“ und einer Säge „bewaffnet“ betreten wir den stählernen Kasten, der nun zum Bauch unseres Schiffes wird. „Wenn ich nasse Füße bekomme, seid Ihr abgesoffen“, lautet die schlichte Zusammenfassung der Aufgabenstellung durch den Marineausbilder, der auf den kniehohen Bodenverstreben steht. „Und dann zahlt Ihr das Bier heute Abend“, droht er zusätzlich an.

Demnach dürfte der Wasserspiegel im „Tank“ nicht mehr als einen Meter erreichen – eine ehrgeizige Zielvorstellung, wie sich nachfolgend erweisen soll. Denn schon wenig später schießt ein armdicker Wasserstrahl aus einem Loch in der „Bordwand“. Schnell

eilen zwei Teilnehmer mit Kissen, Leckpfropfen und Hammer hin – doch rasch zeigt sich, dass Theorie und Praxis der Leckabdichtung meilenweit auseinander liegen. Der kurzfristig in das Loch gestopfte Fender, der direkt neben dem Loch hing, springt bald wieder heraus. Dabei entspricht der

Druck des Wasserstrahls einer Tiefe, die auch für Yachten realistisch wäre. Der Druck ist auch nicht das eigentliche Problem: Beim anschließenden Versuch, einen hölzernen Leckpfropfen einzuschlagen, zeigt sich, dass das Wasser an den Leckrändern wie ein Gleitmittel wirkt – den Pfropfen hineinzudrücken gestaltet sich daher weitaus einfacher, als ihn fest im Loch zu arretieren. Dies erfordert schon einige sehr feste Schläge mit einem schweren Hammer – ein GFK-Rumpf hätte das allerdings wohl kaum mitgemacht.

Mit deutlich mehr Druck hat eine andere Gruppe zu kämpfen, die ein offenes Luk im Bodenbereich abzudichten versucht. Zunächst werden Kissen auf das Leck gedrückt und diese dann mit Brettern sowie Kanthölzern stabilisiert. Zwischendurch erweist sich nur ein „Abdichtungsmittel“ als wirklich effektiv: der menschliche Körper. „Wenn Sie nichts anderes zur Hand haben, halten Sie erst einmal die Hand auf das Leck oder setzen Sie sich drauf, bis Sie eine andere Lösung gefunden haben“, lautet denn auch der eindringliche Rat des Marineausbilders. Ansonsten kommt einfach zu schnell zu viel Wasser ins Schiff. Ohnehin scheint die ganze „Kunst“ der Leckbekämpfung darin zu bestehen, nicht mehr Wasser ins Schiff kommen zu lassen, als die Pumpen herausfordern können – dies hatte Stoehr den



Brandbekämpfung: „Keine Angst vor dem Feuer – nur Respekt“

Teilnehmern bereits zuvor eingebläut. Denn eine perfekte, lückenlose Abdichtung wird auf Anhieb ohnehin selten gelingen. Wer nun allerdings miterlebt, wie schnell selbst die Hochleistungspumpen des nachgebauten Marineschiffs an ihre Grenzen geraten, wird bald die Pumpenausstattung üblicher Fahrtenyachten skeptisch hinterfragen. Bei gängigen Bilgepumpen könnte

demnach schon ein kleines Leck in einer Katastrophe enden – wenn man eben nicht sofort und auf die richtige Weise reagiert.

Hektik erschwert konstruktive Zusammenarbeit

Ich bin derzeit mit meinem Kollegen Leo mit der provisorischen Abdichtung eines seitlichen Risses befasst: Zunächst schnell ein Kissen drauf, Bretter drüber und kräftig zudrücken – soweit geht alles recht fix. Aber was nun? Wir überlegen uns eine Balkenkonstruktion aus einem hohen senkrechten Stützbalken und einem Querbalken, der gegen die Bretter auf dem Leck drücken soll. Hier zeigt sich jedoch noch eine weitere Schwierigkeit: die eingeschränkte Kommunikation und Koordination der Mannschaft in der allgemeinen Hektik eines Seenotfalls. Wir brauchen einen Mann zum Dichthalten des Lecks, einen zum Festhalten des Stützbalkens und einen, der den Querbalken einsetzt und mit dem Hammer in die richtige Position schlägt. In der allgemeinen Hektik versteht allerdings nicht jeder auf Anhieb, was der andere vorhat – es wird schlicht nicht ausreichend kommuniziert. Konsequenz: Als zusätzlich nach einem Keil gerufen wird, stürzt der schwere, lange Stützbalken um – zum Glück niemandem auf den Kopf. Er wurde losgelassen, weil plötzlich alle nach einem Keil griffen, obwohl er noch nicht



Löschübung mit CO₂-Gas: Mit einem üblichen Handlöscher hätte man bereits bei dieser Brandgröße keine Chance

fest arretiert war. Auch der von mir gerade eingesetzte Querbalken stürzt herunter. Das Wasser schießt erneut in Strömen aus dem Riss und alle werden kräftig „geduscht“. Für jeden Zuschauer wären der Fehler und seine absehbaren Konsequenzen sicher sofort erkennbar gewesen – aber in der allgemeinen Hektik reduziert sich das Blickfeld der aktiv Beteiligten eben auf ein Minimum.

Die nachfolgende „Manöverbesprechung“ fällt entsprechend ernüchternd aus – vieles hätte besser laufen können und im Ernstfall sogar müssen. Hinzu kommt die beklemmende Erkenntnis, dass die Möglichkeiten auf einer Segelyacht noch viel begrenzter ausfallen. Was ließe sich dort im Ernstfall tun? Der Ausbilder gibt Tipps: Rasches, aber überlegtes Handeln und konsequent ergebnisorientiert vorgehen – erst einmal die bloße Hand aufs Leck halten, bevor man aufwändig einen passenden Leckpfropfen sucht – und besonders wichtig: Prioritäten setzen – also zur Not auch keine Scheu davor haben, die Einrichtung zu zertrümmern, um rasch Leck-Abdichtungsmaterial zu beschaffen, bevor man riskiert, daß der Kahn endgültig absäuft. Die Teilnehmer stellen viele Fragen und erhalten von den erfahrenen Marineausbildern hilfreiche Ratschläge für den Ernstfall: Salonkissen als Dichtmaterial einsetzen, Spibaum als Stützbalken nutzen, Leckpfropfen für Logge- und Lotgeber immer direkt neben den entsprechen- ►



Die stehende Welle macht die Fahrt in der Insel zum Ritt auf der Kanonenkugel

den Borddurchlässen lagern und so weiter. Einer fragt, wie hoch überhaupt die Wahrscheinlichkeit eines größeren Lecks auf einer Segelyacht ist. Am Morgen des Lehrgangstages hatten die Seewarnnachrichten den Verlust von 19 Containern durch ein Berufsschiff in der Deutschen Bucht vermeldet. „Wenn wir da drauf fahren, passiert uns wahrscheinlich gar nichts oder wir machen einfach die Schotten in dem betreffenden Bereich dicht“, erläutert der Ausbilder. „Aber so etwas haben Sie ja leider nicht“. Trotz all dieser ernüchternden Einsichten bleibt ein Erkenntnisgewinn – denn gerade diese regen dazu an, sich künftig auf den Ernstfall besser vorzubereiten und schaffen die Voraussetzung, dann das Richtige zu tun.

Brandbekämpfung – Herausforderung trotz Profi-Equipment

Ganz ähnlich verhält es sich bei der anschließenden Brandbekämpfungsübung. Wir haben die nassen Overalls inzwischen gegen trockene getauscht, uns mit festem Schuhwerk ausgestattet und eine wenig schmückende Brandschutzhaube über den Kopf gezogen. Nach einer kurzen Einführung in die theoretischen Grundlagen der Feuerentstehung und Brandbekämpfung stehen wir nun in der großen Brandhalle des Marineausbildungszentrums. Erste Übung: Einen vergleichsweise kleinen Brandherd von vielleicht einem halben Meter Durchmesser mit einer rund einen Meter hohen Flamme mittels eines CO₂-Löschers zu löschen – das Ausmaß des Feuers könnte vielleicht einen brennenden Zweiflammenkocher oder einen kleineren Schiffsdiesel repräsentieren. „Sie brauchen vor dem Feuer keine Angst

zu haben – nur Respekt“, gibt der Marineausbilder zu bedenken. Leicht gesagt: Hitze und züngelnde Flammen ermahnen die meisten doch eher zu einer zaghaften Annäherung. Hockend wird aus etwa zwei Metern Entfernung der Löschrast auf das Feuer gerichtet und

jeder kann wiederum buchstäblich am eigenen Leib erfahren, wie sich das Feuer „wehrt“. Hält man den Löschrast verkehrt in den Brandherd, können einem die Flammen sogar plötzlich sehr nahe kommen und in Sekundenschnelle den Schweiß auf die Stirn treiben. Doch ein Zurückweichen wäre kontraproduktiv – denn sobald man den Löschvorgang unterbricht, lodert das Feuer sofort unbekümmert wieder auf. Eine teilweise oder schrittweise Löschung ist mit CO₂ nun einmal nicht möglich, lautet die schlichte Erkenntnis. Bei Glutbränden hätte man damit überhaupt keine Chance, wie später ebenfalls an einem brennenden Holzhaufen demonstriert wird. Und es braucht zudem erschreckend viel Löschmittel, bis das Gas die Flammen endgültig erstickt. Nachdem alle Teilnehmer durch sind, darf man sich auch noch einmal mit einem kleineren CO₂-Handlöcher versuchen, wie er auf Yachten üblich ist – mit dem erwartet niederschmetternden Ergebnis: keine Chance. Hinzu kommt die Erkenntnis, wie nahe man mit dem kleinen Löcher an den Brandherd heran muss, um überhaupt die gewünschte Wirkung zu erzielen. Im nächsten Schritt geht es mit Pulverlöschern weiter. Nun wird ein großer stählerner Kasten in Brand gesteckt – der mit seiner weit geöffneten Tür, den schmalen Luken an der Seite sowie dem seitlichen Trittrost erneut den Teil eines Schiffsaufbaus simuliert. Hier ist nun auch eine durchdachte Herangehensweise gefordert: Wo fange ich an, wie lösche ich welchen Bereich und worauf muss ich dabei Acht geben? Das Löschmittel erscheint sehr viel effektiver – dafür gestaltet sich das Handling des 12 Kilo schweren Feuerlöschers umso schwieriger.

Manch einer bekommt echte Probleme, als es darum geht, den Löcher auf Hüfthöhe anzuheben, um durch die schmalen Luken das Innere des Aufbaus zu löschen. Zudem muss auch hier mehrfach der Löcher getauscht werden, weil das Pulver verbraucht ist. Jedem wird klar, dass man auch bei diesem Löschmittel mit einem einfachen, kleinen Yacht-Handlöcher nicht weit kommt. „Wir empfehlen bei Pulver grundsätzlich mindestens einen 12-Kilo-Löcher“, lautet denn auch die eindeutige Ansage des Ausbilders. „Alles andere bringt einfach nichts.“ Doch neben der vielleicht eher frustrierenden Erkenntnis über die Wirksamkeit – oder besser: Unwirksamkeit – der eigenen Löschmittel an Bord, die aber ebenfalls eine wertvolle Erkenntnis darstellen kann, nehmen die Teilnehmer auch noch ganz handfeste Erfahrungen mit, die sich im Ernstfall als sehr nützlich erweisen können: Wie wird ein entsprechender Feuerlöscher richtig gehandhabt? Wie gestaltet sich der Löschvorgang am effektivsten? Welches ist die günstigste und sicherste Löschrastposition? Zwar ist jeder eigentlich nur wenige Minuten im Einsatz – doch das praktische, hautnahe Erleben prägt sich auch hier bedeutend tiefer ein als entsprechende theoretische Lehrvorträge.

Den Höhepunkt bildet der Versuch,



Nicht nur der Aufstieg aus der Insel auf die Jakobsleiter zehrt an den Kräften



Im Seegang bietet nur ein zusätzliches Spraycab ausreichenden Schutz

eine etwa neun Quadratmeter große Wanne mit brennendem Diesel mit Wasser zu löschen. Zwei Teams mit gekreuzten C-Rohr-Strahlen braucht es, um das Feuer mit seinen meterhohen Flammen zumindest halbwegs unter Kontrolle zu bekommen. Und immer wieder lodert es an einzelnen Stellen heftig auf, wenn diese auch nur für Sekunden nicht vom Löschstrahl bedeckt sind. Eine eindringliche Demonstration der Energie und Dynamik eines ausgewachsenen Brandes, die verdeutlicht, wie wichtig es ist, jeden Brand möglichst schon im Keim zu ersticken. Auch das richtige Verhalten bei Kabelbränden wird besprochen und der Umgang mit der Feuerlöschdecke demonstriert. Respekt hat nach dieser Übung sicher jeder vor dem Feuer bekommen – aber wohl kaum einer wirklich die Angst überwunden.

In die Rettungsinsel – kein erstrebenswerter Zufluchtsort

Am Vormittag des zweiten Tages steht der wohl wichtigste Teil des Sicherheitstrainings an: die Simulation des Verlassens der schützenden Yacht unter Einsatz von Rettungswesten und -inseln. Zunächst geht es jedoch noch einmal in den Lehrsaal, wo ein Vertreter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) über reale Seeunfälle mit Todesfolge auf Sportbooten und deren Ursachen berichtet. Letztere sind fast immer die gleichen: unzureichende oder fehlende Rettungswesten und -inseln an Bord, Rettungsmittel, die veraltet sind und nicht gewartet wurden sowie schlicht nicht getragen werden und die Unkenntnis oder mangelnde Übung bezüglich der Durchführung eines erfolgreichen Mann-über-Bord-Manövers. Anschließend klärt Lehrgangsführer Stoehr die Teilnehmer über den praktischen Umgang mit Rettungswesten und -inseln auf. Darüber hinaus macht er deutlich, was vor dem Hintergrund seiner Erfahrungen hinsichtlich Ausstattung und Wartung entsprechender Rettungsmittel zu beachten ist. Wiederum betretenes Schweigen: Auch ►

diese Anforderungen dürften nur auf den wenigsten Yachten erfüllt sein. Wer kann schon eine doppelwandige Weste mit Sprayschutzhaube und Schrittgurten sein eigen nennen? Auf welcher Yacht findet sich eine 12-Personen-Insel mit atmungsaktivem Dach, aufblasbarem Boden, komplettem Notfallpack einschließlich Funkgerät, EPIRB und SART-Transponder sowie einer sachgerechten Einstiegshilfe? Und wer gibt beides schon wirklich regelmäßig an eine zugelassene Wartungsstelle? „Wenn Sie Ihre Weste nicht regelmäßig warten lassen, können Sie einfach nicht wissen, ob sie im Ernstfall funktioniert“, betont Stoehr. Zur Verdeutlichung berichtet er von einem Fall, bei dem ein Hersteller feststellen musste, dass die Auslöseautomatik bei einer bestimmen Westenbaureihe nicht zuverlässig funktionierte. „Bei allen zur Wartung eingereichten Westen wurde diese selbstverständlich ausgetauscht – wer seine Weste jedoch nicht zur Wartung gegeben hat, verlässt sich noch heute auf eine fehlerhafte Auslöseautomatik und weiß nichts davon“, stellt der Lehrgangsleiter fest. Aber auch bestimmte Beschädigungen oder Alterungserscheinungen könnten nur von einem Fachbetrieb erkannt werden. Was nützt schließlich selbst eine funktionierende Aufblasautomatik, wenn die überalterte Weste nach dem Auslösen einfach explodiert, weil sie dem Druck aus der CO₂-Patrone nicht mehr standhält? Durch manuelles Aufblasen sind solche Defizite jedenfalls nicht festzustellen. Doch der mahnenden Worte bedarf es eigentlich gar nicht, denn das anschließende Praxistraining dürfte auch die letzten Zweifler darüber, ob das alles wirklich nötig ist, überzeugen. Erneut haben wir uns in Badebekleidung und blaue Marine-Overalls begeben und stehen nun am Rande des großen Übungsbeckens des Marine-Ausbildungszentrums. Was auf

den ersten Blick wie ein modernes, wohltemperiertes Hallenbad wirkt, entpuppt sich rasch als professionelles Simulationszentrum für raue Seebedingungen. Wir werden mit halbautomatischen Rettungswesten ausgestattet und in drei Gruppen eingeteilt. Jede Gruppe wird wiederum einer Rettungsinsel zugeteilt, die im Originalcontainer verpackt am Beckenrand liegen. Es handelt sich um eine große Marine-Insel sowie zwei Inseln aus dem Sportbootbereich – beide zugelassen für sechs Personen. Die erste Gruppe wirft ihre zuvor gesicherte Sportboot-Insel ins Becken, die sich zwar sogleich aufbläst – allerdings mit dem Boden nach oben. Einer der Marine-Ausbilder demonstriert, wie man sie schwimmend vom Wasser aus aufrichtet. Die Teilnehmer werden allerdings später erleben, dass es extrem schwierig ist, eine Rettungsinsel in voller Montur und aufgeblasener Rettungsweste vom Wasser aus zu besteigen. Am besten geht man also gar nicht erst ins Wasser – aber wie soll man die Insel dann aufrichten? Damit wird klar: Die Überlebenschancen haben sich bei diesem sechseckigen Inseltyp bereits erheblich relativiert. Erfolgreicher gestaltet sich die Wasserung der länglichen, viereckigen Sportboot-Insel sowie der großen Marine-Insel.

Nun gilt es, die Inseln von Land aus zu besteigen und sich ein halbwegs bequemes Plätzchen zu suchen – nicht einfach mit neun Leuten in einer Sechs-Personen-Insel, aber auch diese Platznot entspricht durchaus der gängigen Sportbootausstattung. Dann folgt der sprichwörtliche Ritt auf der Kanonenkugel: Die Marine kann in ihrem Übungsbecken eine stehende, rund einen Meter hohe Welle erzeugen. Das klingt nicht viel – wirkt in der geschlossenen Rettungsinsel aber für manchen bereits wie ein ausgewachsener Orkan. Wir schließen den Reißverschluss der Luke in unserer

viereckigen Insel und werden von den Marine-Ausbildern in die Welle gezogen. Es ist warm und stickig in der Insel, riecht nach Gummi, feuchten Klamotten und Schweiß. Ich wurde zum „Käpt'n“ der Insel bestimmt und versuche, mit lockeren Sprüchen und kleinen Scherzen die Stimmung hoch zu halten. Die Besatzung hält sich wacker, doch schon nach wenigen Minuten wildem Tanz auf den spitzen Wellen ohne eine Möglichkeit, nach draußen zu schauen, wird dem ersten schlecht und er muss sich übergeben. Wir probieren es mit dem Singen von Shanties, was die Stimmung aber immer nur kurzfristig auflockert. In einem ruhigeren Moment geben wir das Zeichen, dass der Erste die Insel verlassen möchte. Der Rest bleibt und lässt sich noch einmal in die Welle ziehen – aber wohl keiner möchte unter diesen Verhältnissen mehrere Stunden oder gar Tage zubringen. Alle sehen ein, was Lehrgangsleiter Stoehr bereits bei der Einführung klargestellt hatte: „Versuchen Sie immer, so lange wie möglich auf dem Schiff zu bleiben – die Insel ist erst der allerletzte Ausweg.“

Die Rettungsweste – nicht zwangsläufig eine Überlebensgarantie

Anschließend gilt es, bei Welle aus der Insel auf eine schwankende, senkrechte Jakobsleiter zu steigen und über diese auf eine mehrere Meter hohe Plattform zu klettern. Aus dieser luftigen Höhe soll nun einer nach dem anderen wieder zurück ins Becken springen und dabei seine halbautomatische Weste „zünden“. Hier verlässt die Ersten der Mut – der Großteil wagt jedoch den beherzten Sprung und taucht erleichtert mit aufgeblasener Weste wieder auf. Doch die Erleichterung währt nur kurz: Als erneut die Welle eingeschaltet wird, merkt man schnell, dass auch die Rettungsweste nur ein begrenztes Sicherheitsgefühl vermittelt. Manch einem wird der Kragen zu eng – beschleicht das Gefühl, keine Luft mehr zu bekommen. Ich habe das Glück, eine 250-Newton-Weste mit Sprayschutzhaube erwischt zu haben – sie hält mich brav über Wasser, von dem ich zudem nichts zu schlucken brauche. Andere müssen da schon mehr strampeln und husten. Der

■ Termine und Veranstalter

- 4. und 5. Februar (KA im DSV)
 - 18. und 19. Februar (KA im DSV)
 - 4. und 5. März (DHH / HYS)
 - 18. und 19. März (KA im DSV)
 - 15. und 16. April (KYCD)
- Informationen / Anmeldung:**
- Kreuzer-Abteilung (KA) im Deutschen Segler-Verband, Tel.: 040 - 63200934,

- E-Mail: info@kreuzer-abteilung.org
- Deutscher Hochseesportverband Hansa (DHH), Hanseatische Yachtschule Glücksburg (HYS), Tel.: 04631 - 60000, E-Mail: G_Graeb.hys@dhh.de
 - KreuzerYacht Club Deutschland (KYCD), Tel.: 040 - 74134100, E-Mail: info@kycd.de, www.kycd.de

anschließende Versuch, vom Wasser in eine der Inseln zu gelangen, wird zur Kraftprobe. Ich schaffe es im ersten Versuch selbstständig gerade einmal mit dem Oberkörper aus dem Wasser und bin froh, dass mich die bereits in der Insel befindlichen „Kollegen“ hineinziehen. Später probiere ich es noch einmal allein und schaffe es erst im dritten Versuch mit letzter Kraft – obwohl ich mich eigentlich nicht gerade als völlig unportlich bezeichnen würde. „In die Insel nur von Bord“, schreibe ich mir als weiteren Leitsatz in mein Stammbuch.

Dann folgt nach kurzer Pause der nächste Sprung ins Becken – diesmal mit Automatikwesten. Wir sollen kopfüber treiben und uns ohnmächtig stellen. Meine Weste löst praktisch sofort beim ersten Wasserkontakt aus und dreht mich automatisch in die Rückenlage. Bei anderen mit kleineren Westen bleibt dieses Erfolgserlebnis jedoch aus. Spätestens jetzt wird klar, dass man an diesem Ausrüstungsgegenstand als Letztes sparen sollte. Als alle im Wasser sind, wird erneut der „Seegang“ gestartet und zudem Regen simuliert, den man ohne Sprayschutzhaube auf dem Rücken treibend direkt ins Gesicht bekommt – ebenso wie die fliegende Gischt. „Es sind schon Leute in der aufgeblasenen Rettungsweste ertrunken“, erfahren wir und wissen nun, warum. Ich habe meine Weste gleich im Anschluss an den Lehrgang beim Hersteller zur Nachrüstung mit einem Spraycab eingereicht.

Die Übungswesten werden von der Firma Kadematic gestellt, deren Geschäftsführer Michael Dibowski mit vor Ort ist und den Teilnehmern die richtige Handhabung und das korrekte Anlegen der Westen erklärt – ebenfalls ein wichtiger Sicherheitsaspekt. Denn aus einer zu locker sitzenden Weste kann man leicht herausrutschen, wie wir ebenfalls im praktischen Selbstversuch erfahren – und ohnmächtig mit dem Kopf unter dem Schwimmkörper zu landen, bedeutet ebenfalls den sicheren Ertrinkungstod.

Zum Abschluss dürfen die Teilnehmer auf Wunsch auch noch einmal in der eigenen Wetterschutzbekleidung sowie mit ihrer eigenen Rettungsweste ins Wasser springen – also praktisch den individuellen Ernstfall simulieren. Ich ziehe mein bewährtes Schwerwetter-Ölzeug über den nassen Marine-Overall, steige in meine Gummistiefel und lege

meine Rettungsweste an – bin nun also fast genauso ausgestattet wie im üblichen Bordalltag. Erneut simuliere ich beim Sprung ins Becken den Ohnmachtsfall. Das Ölzeug will mich zunächst nach unten ziehen – aber dann doch das Erfolgserlebnis: Die doppelwandige 250-Newton-Weste, die zu den teureren auf dem Markt zählt, löst sofort aus und dreht mich umgehend in die gewünschte Rückenlage. Auch das integrierte Seenotlicht beginnt zu blinken. Die GoreTex-Schutzbekleidung bleibt innen trocken und bildet dennoch keine ausladenden Luftpolster. Ein beruhigendes Gefühl, das leider nicht jeder erlebt. Andere denken nach dem Selbstversuch laut über Veränderungen der eigenen Ausrüstung nach – ein Lerneffekt war es allemal.

Fazit: Wertvolle Erkenntnisse für den Ernstfall

Nach dem anschließenden Mittagessen folgen noch ein Vortrag über die Behandlung von Unterkühlten sowie das abschließende Seenotsignalmittel-Training, bei dem tatsächlich scharf geschossen wird. Erneut eine realitätsnahe Vorbereitung auf den Ernstfall – ein Fazit, das für den gesamten Lehrgang gilt. Zumal auch Organisation und Durchführung uneingeschränkt als professionell zu bezeichnen sind. Die Ausbilder präsentieren sich als sehr kompetent und engagieren sich darum, dass jeder wirklich etwas mitnehmen kann. Von Arroganz gegenüber den „Yachties“ keine Spur – sondern vielmehr das ehrliche Bemühen, auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Teilnehmer einzugehen und gegebenenfalls auch einmal helfend einzugreifen.

Sicher werden in Neustadt keine „Skipper“ gemacht – dafür bedarf es noch bedeutend mehr. Aber ohne einen solchen Lehrgang dürften vielen doch gewisse Erkenntnisse und Erfahrungen fehlen, die sich eben anderweitig kaum vermitteln lässt. Selbstverständlich kann man auch ohne diesen sicher ein Schiff führen, wenn man ansonsten die Prinzipien guter Seemannschaft konsequent beachtet – aber kann man damit auch sicher einen Seenotfall bewältigen? Die Teilnehmer, mit denen ich gesprochen habe, waren sich jedenfalls einig: eine lohnenswerte Investition. 