

Ein Plädoyer für ein maritimes Sicherheitstraining

Segeln macht Spaß! Und es stellt uns immer wieder vor neue Aufgaben und Herausforderungen. Etwas weniger auf dem Aartalsee, aber auf jeden Fall dann, wenn man dieses schöne heimische Gewässer verlässt, um auf einem der kleineren oder größeren Meere Wind und Welle zu genießen.

Ortwin und ich haben uns in den letzten Jahren seglerisch weitergebildet, indem wir uns praktisch und theoretisch verstärkt mit unserem schönen Hobby auseinander gesetzt haben. Weiterentwickelt hat sich in dieser Zeit aber auch der gesunde Respekt vor den Risiken, die unser Lieblingssport so mit sich bringt.

Vielen Gefahren kann man vorzeitig eingrenzen in dem man das richtige Schiff für den jeweiligen Törn aussucht, eine gute Törnvorbereitung vornimmt, das Boot ordnungsgemäß ausrüstet, sich vor Beginn der Fahrt schon mit dem Können der Mitsegler/innen beschäftigt, eine gute Rollenverteilung für den Notfall gemeinsam durchspricht, immer für einen aktuellen Wetterbericht sorgt und einiges mehr.

Aber trotz aller Vorkehrungen kann es zu Seenotfällen kommen. Und auch wenn ich oft die verschiedenen Möglichkeiten von Unfällen und die anschließenden Rettungsmöglichkeiten, wie z.B. das Bergen einer über Bord gegangenen Person, durchdacht und auch mit anderen besprochen hatte, blieb bei mir dennoch eine große Unsicherheit, ob diese Gedankenspiele der Realität überhaupt annähernd entsprechen.

Um eine bessere Vorstellung zu erhalten, beschlossen Ortwin und ich der Praxis etwas näher zu kommen und belegten einen Kurs: Sicherheitstraining - Überleben auf See - bei der Kreuzer- Abteilung des Deutschen Seglerverbandes e.V. in Neustadt an der Ostsee.

Gleich vorneweg: Es hat sich gelohnt! Und es hat außerdem noch Spaß gemacht.

Vor allem für mich, die bisher mit der Bundeswehr nicht zu tun hatte, war schon einmal das „Einrücken“ in die Kaserne schon etwas Außergewöhnliches. Wobei ganz sicherlich der seemännisch geprägte Standort Neustadt/ Holstein nicht mit anderen Bundeswehrkasernen vergleichbar ist.

Nachdem das Aufnahmeverfahren abgeschlossen war und jeder ein Bett in den Viererzimmern gefunden hatte, ging es direkt mit der Theorie los. Ein erfahrener ehemaliger Kapitän zur See stellte uns in Wort und Bild dar, welche Möglichkeiten der Führer eines großen gewerblich geführten Schiffes, Tanker oder Passagierschiff, hat, um einem leichtsinnigen Freizeitkapitän auszuweichen. Kurz zusammengefasst: Wenige bis gar keine. Zur eigenen Sicherheit gilt es deshalb, ausreichend Abstand zu halten und evtl. auf die eigene Vorfahrt zu verzichten.

Anschließend erläuterte der Kursleiter besonders tragische Seeunfälle und ihre, durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung festgestellten, Ursachen. Sehr drastisch zeigten die verschiedenen Fallbeispiele, was alles beim Segelsport passieren kann, vor allem dann, wenn notwendige Sicherheitsaspekte nicht berücksichtigt werden. Gleichzeitig verdeutlichten uns die Vortragenden, dass im Verhältnis zur enormen Anzahl der Freizeitsegler relativ wenig Tragisches passiert.



Theorie im Unterrichtsraum

Nichts desto Trotz sollte man vorbereitet sein. Und deshalb starteten wir nach einer intensiven Einführung in die Leck- und die Brandbekämpfung mit den ersten praktischen Übungen. Die ca. 30 Kursteilnehmer wurden in zwei Gruppen aufgeteilt. Die gemeinsam angereisten Partner wurden getrennt, damit jeder einzeln agieren lernte. Dies führte bei einigen Paaren zu großen Diskussionen und Spektakel. Nicht so bei uns, während Ortwin also zur Brandhalle marschierte, durfte ich erst mal zur Leckabwehr.

Hier hieß es Badekleidung anziehen und darüber den bundesmarineeigenen kleidsamen Blaumann und Gummistiefel.



Voller Vorfreude auf die Leckabwehr

Dann durfte die erste Gruppe hinein in den extra präparierten Teil eines ehemaligen Containerschiffs.

Die beiden anderen Gruppen konnten von außen zusehen. Und wir erlebten, dass im „Schiff“ wirklicher Stress und Chaos herrschte. Das (angewärmte) Wasser drang mit so großem Druck durch verschiedene Löcher in der Bordwand, dass die Akteure Mühe hatten nicht umgeworfen zu werden. Dazu musste noch schnell überlegt werden, welche der vorhandenen Materialien man nutzen könnte und dann musste noch entsprechend gehandelt werden. Wichtig war es Prioritäten zu setzen und gezielt und konzentriert zusammenzuarbeiten. Das zeitweilige Chaos das im Übungscontainer herrschte, wollte ich mir nicht auf einem wirklich beschädigten Boot vorstellen. Alle Gruppen erhielten weitere neue Herausforderungen. Nach jedem Einsatz wurden die Handlungsweisen und -möglichkeiten besprochen.

Mein Fazit zu diesen Übungen ist, dass, sofern man die richtigen Leckpfropfen an Bord mit sich führt (und diese schnell auffindbar sind), runde Löcher relativ gut abgedichtet werden können. Schwerer wird es bei großflächigeren Schäden und sehr schwierig ist das Abdichten von Rissen in der Bordwand. Hierbei muss man schnell und ideenreich sein. Als Verschluss- und Verkeilmaterial kann alles mögliche an Bord dienen, wie z.B. Kissen, Tischplatten, Schranktüren, etc.. In vielen Fällen kann man ein Leck nicht völlig verschließen, aber das eindringende Wasser muss so reduziert werden, dass die Pumpen mindestens diese Menge wieder aus dem Boot bringen können.



In voller Action bei der Leckabwehr



Das eindringende Wasser haut einen um!

Nachdem wir nun völlig durchnässt worden waren, stand als nächstes Thema für uns, quasi zum Trocknen, die Brandbekämpfung auf dem Plan. In der großen Brandhalle wurden wir, wieder in Gruppen unterteilt, in die unterschiedlichen Brände und ihre Löschmöglichkeiten eingeführt. Angetan mit festen Schuhen, sehr kleidsamen Overalls, Gesichts- und Haarschutz stellten wir uns den lodernden Flammen.



Die Schutzausrüstung bei der Brandschutzübung ist nicht besonders kleidsam

Jeder Einzelne übte, einen brennenden Motor, einen in Flammen stehenden Hubschrauber, großflächigen Feuer und eine Pfanne mit brennendem Fett mit Pulver- Co²- und Wasserlöschern zu löschen. Sehr eindrücklich vorgeführt wurde das Löschen einer brennenden Person mit einer Feuerlöschdecke.

http://www.youtube.com/watch?v=M_-jagDYt0I

Video „Löschen eines brennenden Hubschraubers“

<http://www.youtube.com/watch?v=gksNrIATTIg>

Video „Ungeeignetes Löschmittel“



Löschen eines Fettbrandes

Das Tragen der 6 kg-Löschers, das gleichzeitige Drücken des Auslösers und das genaue Zielen forderten mich und auch manch Anderen.

Die Übungen und das abschließende Gespräch mit den Trainern verdeutlichten, dass ein Feuer an Bord eine sehr große Gefahr darstellt, die in den meisten Fällen zum Verlust des Schiffes führt. Ein Boot kann nur gerettet werden, wenn sehr frühzeitig und schnell reagiert wird und die richtigen Löschmittel in ausreichender Menge vorhanden sind. Die üblichen 2-Kilo-Feuerlöscher sind sehr schnell verbraucht und stören manches Feuer nicht wirklich. Wenn mehrere Personen an Bord sind, sollte parallel zu den Löschversuchen immer ein Notruf abgesetzt und die Rettungsinsel klar gemacht werden.

Nach dem interessanten und vielseitigen Tag wurden wir Freitagabends im Offizierskasino, mit einem schönen Blick über die Neustädter Bucht und mit Hirschgulasch und anderen Köstlichkeiten verwöhnt. Die Theorie zur Praxis wurde teilweise bis in die Nacht hinein in der angrenzenden Bar in lockerem Gespräch mit den Trainern, anderen Teilnehmern und der Vertreterin der Kreuzerabteilung fortgesetzt.



Das Ambiente lässt nichts zu wünschen übrig!



Im Offizierskasino

Besonders eindrucksvoll fand ich die Übungen des zweiten Tages. Im speziell für diese Zwecke eingerichteten Wellenbad wurde nun der Einsatz von Rettungswesten und -inseln geübt.

Nachdem wir über unsere Badekleidung den kleidsamen Zwirn der Bundeswehr anziehen durften, dazu noch unsere Gummistiefel, erhielten wir bundeseigene automatische Rettungswesten.



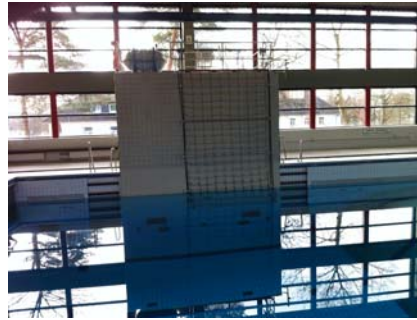
Sehr kleidsam und praktisch



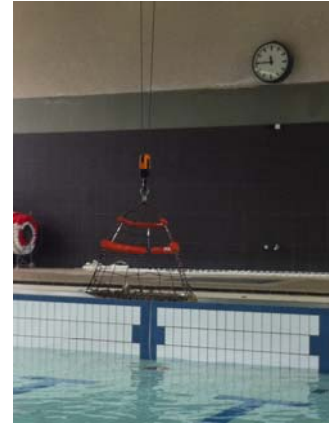
und mit Rettungsweste



Von diesen Inseln kamen mehrere zum Einsatz!



Die Strickleiter zum Entern des „Tankers“



Abbergen vom Hubschrauber

Als Erstes stand das Evakuieren in Rettungsinseln auf dem Plan. Vom feststehenden Schwimmbadrand in die sich in den Wellen hebenden und senkenden Inseln zu kommen, funktionierte noch recht gut, wenn man den richtigen Zeitpunkt erwischte. Dann saßen wir dicht gedrängt in der nach dem Herstellungsmaterial stinkenden Insel und wurden 10 Minuten als Spielball hin und her geworfen. Schnell zeigte sich, dass die hier produzierten Wogen nichts mit denen des Bad Nauheimer Wellenbades gemeinsam hatten. Sie waren hoch, steil, spitz und gemein, vergleichbar mancher Ostseewelle.

Zudem wurde die Luft unter dem Zelt Dach unserem Eindruck nach recht knapp. Das Geschaukel fing an, die Ersten etwas mitzunehmen, da durften wir nach ca. 10 Minuten, das rettende Teil wieder verlassen. Teilweise herrschte wirkliche Erleichterung. Uns war sehr klar geworden, dass es sich keineswegs um „Wohlfühlinseln“ handelte, und dass man unter anderem deshalb möglichst lange auf dem havarierten Boot verbleiben sollte (sofern es, wie vorher gelernt, nicht brennt). Darauf wiesen auch die Trainer sehr deutlich hin.

Verlassen haben wir übrigens unsere Rettungsinseln in Richtung „großes Schiff“, die Strickleiter hinauf in 4,5 m Höhe.

Und von dort ging es wieder hinunter, mit einem Fußsprung und nicht ausgelöster Rettungsweste. Diese haben wir dann im Wasser mit manueller Auslösung aktiviert... und ich fühlte mich in den Wellen, weit hilfloser als gedacht. Sich zu den Rettungsinseln mit dem aufgeblasenen „Schlauch“ um den Kopf herum zielgerichtet und zügig hin zu bewegen, war schwieriger als ich mir das vorgestellt hatte. Und das Hineinklettern in die Inseln vom Wasser aus, erforderte einige Fitness und Geschicklichkeit. Und möglichst Menschen, die vorne zogen oder hinten schoben oder noch besser beides gleichzeitig.

Die Trainer verdeutlichten uns, wie wichtig eine gut ausgestattete Rettungsweste mit Beingurt, Licht, und Spraycap ist. Für letztere waren wir sogar im Wellenbad sehr dankbar. Ohne diesen Schutz vor dem Gesicht schluckt man sehr viel Wasser. Selbst bei vollem Bewusstsein kann man dies kaum verhindern, da Wogen und Wind den Außerbordbefindlichen in der aufgeblasenen Rettungsweste so drehen, dass die Wellen über ihn hinweglaufen.

Dann folgten noch Übungen mit den eigenen Westen. Die Überraschungen waren teilweise groß, was die eigene Weste so an Ausstattung hat... oder auch nicht. Erstaunlich viele wiesen Mängel auf, wie z.B. verkehrt angenähte Spraycaps, schlecht eingedrehte Patronen oder nicht mehr funktionierende Auslösetabletten. Manch einer ging mit seiner nicht oder schlecht

gewarteten Weste unter und musste sich aus dem Wasser kämpfen, beziehungsweise wurde von den aufmerksamen Betreuern an den Rand geschleppt.

<http://www.youtube.com/watch?v=vRPiPAsuKtQ>

Video: Live mit der „eigenen Rettungsweste“

Den Abschluss im nassen Element machten noch Demonstrationen des Abbergens, von der Rettungsinsel, vom Boot, aus dem Wasser und eine Hubschrauberrettung aus den Wellen.

Trocknen konnten wir anschließend beim Mittagsessen und der folgenden Theorie. Dann stand noch unsere letzte Übung bei Eiskälte im Freien am Steg der Ex-Köln an (in der Ex-Köln trainieren die Soldaten unter anderem das Abdichten von Lecks mit eindringendem, nicht angewärmtem, Ostseewasser, brrr): Der Umgang mit Signalmitteln.

Nach konkreten Erläuterungen konnten wir Nicosignale und Handfackeln ausprobieren.



Abbrennen einer Handfackel

Der Einsatz von Fallschirmraketen wurde dieses Mal vorgeführt, das eigene Ausprobieren wurde durch den starken Wind mit Richtung Wohnviertel verhindert. Der eingesetzte Rauchtropf wird auch nach der rasanten Flucht der Frierenden noch eine Weile orange Schwaden ausgesandt haben.



Einsatz eines Rauchtropfes

Dies war unser zweitägiger Kurs zum Thema Sicherheit. Wir verließen den hohen Norden direkt vor einer Schneefront, die in der Nacht noch den Verkehr auf den Autobahnen lahm legte.

Sehr zufrieden fuhren Ortwin und ich in unserem warmen Auto nach Hause und ließen die letzten zwei Tage noch einmal Revue passieren.

Wir hatten im Vorfeld des Trainings ein wenig mit dem Preis der Veranstaltung von ungefähr 300 Euro pro Person gehadert. Doch dieser ist, so unsere Meinung nach der Teilnahme, mehr als gerechtfertigt, denn neben Unterkunft und Essen, hatten wir eine professionelle Ausbildung in den ausgezeichneten Einrichtungen des Einsatzausbildungszentrum Schadenabwehr Marine, die sonst den Profis zur Verfügung steht. Während der Woche werden hier die Soldaten ausgebildet, die ihren Dienst auf den Schiffen, z.B. auch der Gorch Fock, und U-Booten absolvieren.

Dieselben Trainer unterrichteten auch uns sehr engagiert und kompetent. Die Zahl der Betreuer für unsere Ausbildung war immens. Keinen Moment mussten wir uns z.B. im Wellenbad Gedanken machen, dass wir in eine unangenehme Situation kommen könnten ohne gesehen zu werden.

Die verschiedenen Mittel, wie Feuerlöscher, Rettungsinseln, Rettungswesten, Signalmittel ...wurden großzügig zur Schulung eingesetzt.

Viel Spaß und neues Gedankengut gebracht hat der Austausch mit den Trainern und den anderen Lehrgangsteilnehmern während der Übungen aber auch abends im Offizierskasino. Man erfuhr einiges über die geplante Weltumseglung, die anstehende Off-Shore-Regatta oder die Vorbereitungen zur Atlantiküberquerung.

Nun wünschen Ortwin und ich uns, dass wir während unserer Törns keine Lecks flicken, keinen Brand löschen, keine Überbordgegangenen retten und keine Rettungsinsel aktivieren müssen. Aber sollte irgendwann einmal ein Notfall eintreten, sind wir sicherlich besser vorbereitet und hoffen, dass wir die Situation so lösen können, dass keiner zu Schaden kommt.