

Sicherheitstraining

Ein Bericht von Ulrich Kolzenburg, MRV-STA

Am 27. und 28. Oktober bot die Kreuzer-Abteilung ein Training der besonderen Art an. „Sicherheitstraining“ stand in der Ausschreibung. Von Freitag Mittag bis Samstag Nachmittag – das hörte sich nicht besonders anstrengend an, dafür aber interessant. „Brandabwehr“, „Leckabwehr“, „Einsatz von Einzel- und Gruppenrettungsgeräten“, „Behandlung Unterkühlter“, „Einsatz pyrotechnischer Signalmittel“ sowie ein Vortrag der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung über Aufgaben, Recherchemethoden und beispielhafte Arbeitsergebnisse standen auf dem Programm.

Per Flugzeug, Bus und Bahn erfolgte die Anreise. Verspätet – so etwa um 12:30 kam ich an. Auf dem Parkplatz innerhalb des Ausbildungszentrums für Schiffssicherheit der Bundesmarine warteten schon viele andere Teilnehmer – alles fremde Gesichter. Kurz vor 1300 kam dann auch der Lehrgangleiter. Zunächst wurden die Unterkünfte bezogen und eingerichtet. Zu diesem Zeitpunkt zückte ich das Telefon und rief zuhause an: „Ihr könnt morgen später kommen um mich abzuholen“, sagte ich „das Programm bekommen die in der Zeit niemals durch“. Die Begeisterung war nicht groß – schließlich wollte die Familie gleich im Anschluss zum Strandsegeln nach Dänemark.

Irgendwann hatte sich die ganze Mannschaft (aus Deutschland, Österreich und der Schweiz) dann in einem der Schulungsräume versammelt. Etwa dreißig Teilnehmer waren wir. Gleich zu Beginn wurden uns die Ausbilder vorgestellt. Das schien mir reichlich überzogen – mehr als 10 Ausbilder für die paar Teilnehmer – zu diesem Zeitpunkt war mir das noch unverständlich. Das sollte sich aber schon bis zum Abend geändert haben

Der Lehrgang begann locker mit einem Vortrag der BSU über Aufgaben, Recherchemethoden und beispielhafte Arbeitsergebnisse. Schiffshavarien durch Überfahren, durch Wassereintrich nach Grundberührung, durch Fehlnavigation wurden detailliert beschrieben und erläutert. Nach einer Stunde ist einem sonnenklar, warum aktuell berichtete Karten, korrekte Beleuchtung am Schiff und gute, gewartete Rettungsmittel an Bord sein müssen und warum man eine evtl. angebotene Schlepphilfe eines Seenotrettungskreuzers durchaus in Anspruch nehmen sollte. Und das alles nicht nur, weil man es irgendwann gelesen oder bei der Ausbildung auswendig gelernt hat. Nein – jetzt sind die Konsequenzen plastisch vor Augen. (Weiteres s. auch www.bsu-bund.de). Zum Nachlesen eignet sich die Broschüre <http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Sicherheit%20im%20See-%20u.%20Kuestenbereich/SicherheitimSeeKuestenbereich.pdf>. Dort werden die Anforderungen an die seemännische Sorgfaltspflicht kompakt und verständlich dargestellt. Bei Untersuchungen geht man davon aus, dass dies Wissen jedem Skipper präsent ist.

Nun übernahm der Lehrgangleiter, KL a.D. Otto Stoehr, wieder die Regie. Gruppen wurden eingeteilt, und der ohnehin schon kleine Teilnehmerkreis in Gruppen aufgeteilt. Bei mir ging es los mit einem kurzen, aber bedeutungsvollen Vortrag über die verschiedenen Methoden, Lecks zu finden und zu schließen. Schnell wurde klar: Es kann nicht darum gehen, nachher wieder ein sauber gefeudetes und blitzblankes Schiff zu haben. Nein – es geht zum Einen darum die Menge des Wassereintritts so zu kontrollieren, dass die Pumpen das Abpumpen schaffen und zum Anderen die Fortsetzung der Fahrt zum nächsten Hafen möglich ist. Und aus der Anschauung wird dann schnell klar, warum man nach einer Kollision mit einem unbekanntem Gegenstand als erstes eine Wende fährt. Es folgten noch einige Erläuterungen zu div. „Dichtungsmaterialien“ wie Pfriems, Pflöcke,

Handtücher sowie die Bedeutung von Hammer und Beil im Schiff. Und dann kam der erste Praxisteil.

Die ohnehin schon kleine Gruppe wurde in drei weitere Teilgruppen separiert. In einer Halle mit einem äußerst merkwürdigen, schon wüste Phantasien weckenden Stahlbehälter, an dem außen Unmengen von Rohren und Pumpen angebracht waren versammelten wir uns. Von oben wurden wie bei einer Zeche im Ruhrpott „Blaumänner“ heruntergelassen, in die wir samt Badehose hineinschlüpfen. Von der Stange gab es dann noch Gummistiefel und es folgte die nächste verdachterweckende Einweisung: „Alle Ringe, Kettchen, Uhren, Schmuck bt. in diesen Behälter“ hieß es „Das finden Sie nachher nicht wieder!“. Wir standen vor einem Schiffsmodell, in das es gleich gruppenweise hineinging.



Über die Rohre und Pumpen wurde (angenehm vortemperiertes Süß-) Wasser erst langsam, später immer stärker in den Innenraum des Modells gepumpt. Während eine Gruppe im Inneren versuchte, den Massen Herr zu werden schauten die Anderen von außen dem Treiben zu und analysierten es. Auch die Übung selbst wurde immer wieder unterbrochen um die



Situation reflektieren zu können. Schnell wurden ein paar Grundregeln klar: Es gibt nie ein „Falsch“ beim Handeln. Alles, was den Wassereintritt reduziert ist richtig. Es muss auch nicht schön sein! Und wenn eben zu viele mit großen Lecks beschäftigt sind, dann muss ein Einzelner eben auch mal 5 Minuten ein Loch einfach mit der Hand zuhalten (was übrigens ziemlich anstrengend ist !). Und der muss dann auch den Nerv behalten, nicht auch noch zu den Anderen zu rennen und dort zu helfen. Ach ja: Und nicht der Wassereintritt, der einen am meisten stört und der am spektakulärsten aussieht ist der gefährliche. Es kann durchaus ein unscheinbares Loch sein, das durch den hohen Druck viel Wasser eintreten lässt.



Später gingen auch die anderen Gruppen in das Schiffsmodell. Trotz der Einsichten der Vorgruppen „von außen“ war es für jeden eine neue Erfahrung, selbst mitten im Geschehen zu stehen. Da sind alle großen Ideen verschwunden und es geht um schnelles, überlegtes, souveränes Handeln.



Ich jedenfalls weis, warum beim nächsten Törn Hammer, Beil und Pflöcke nicht unten in irgendeiner Kiste liegen, sondern griffbereit sind.

Tief beeindruckt vom Erlebten, gut durchgespült und voller Ideen gingen wir in die Pause in der wir immer wieder die alternativen Lösungsmodelle überlegten. Bei Kaffee, Wasser und Keksen kamen wir zu dem Punkt, dass dies wohl schon das Highlight des Kurses gewesen sein musste. So was ist doch gar nicht mehr zu toppen!

Doch schon rief der nächste Ausbilder uns in den Hörsaal. Es galt, keine Zeit zu verlieren, denn schon folgte der nächste Theorievortrag zum Feuer, Ursachen, Löschmethoden und Löschmitteln. Ach ja – das hatte man doch alles schon bei den Segelscheinen lernen müssen. Dafür war es jetzt anschaulich und verständlich. Und es gab ja auch nichts mehr zu Toppen, oder? Am Ende des Vortrags wurden Feuerschutzmasken und Kleidung zum Verschmutzen ausgegeben – das lies wieder etwas ahnen!



Geschlossen gingen wir zur sog. „Brandhalle“. Dies ist im Prinzip nichts anderes als ein riesengroßer Abzug, wie man ihn vom Chemie-Unterricht oder in anderer Form von der Küche her kennt. Wieder erfolgte die Prozedur der Sicherheitseinweisung und wieder stieg dieser Verdacht auf etwas Besonderes auf. Wieder wurden Teilgruppen gebildet, die zu den verschiedenen Stationen gingen. Bei jeder Station gab es eine genaue Detaileinweisung, z.B. in die Handhabung eines CO²-Löschers, eines Pulverlöschers u.a. Der Umgang mit Feuerlöschschläuchen und Wasser stand ebenso auf dem Programm wie derjenige mit der Löschdecke. Jetzt war klar warum in der Ausschreibung „feste Schuhe und Bekleidung, die schmutzig werden kann“ gefordert wurde. Das Löschpulver drang uns bald durch alle Poren. Und so lernten alle,



wie und warum ein CO²-Löschler funktioniert und wie er deshalb zu bedienen ist. Und auch, warum es so wichtig ist, mit dem Pulverlöschler nicht einfach ins Feuer zu halten, sondern einen Pulvernebel darüber zu ziehen. Oder auch, warum man nicht mit einem Wasserschlauch und scharfem Strahl an den Brand herangeht, sondern mit einem Wasserfächer sich erst einmal dem Herd nähert um dann den Brand zu bekämpfen. Die praktische Übung ist immer etwas Anderes als die Theorie zuvor.

Mit diesen Erlebnissen wurden wir zum Umkleiden in die Unterkünfte geschickt. Die eben noch verrußten und dreckigen Lehrgangsteilnehmer kamen plötzlich gestylt und in Kostüm, Anzug, Schlips und Kragen wieder heraus. Denn Abendessen gab es im exklusiven Offiziersheim. Aber schon beim Essen kam der Hinweis: „Frühstück ab 0715 Uhr am morgen – wir erwarten Sie dann ab 0800 Uhr in der Schwimmhalle mit Badezeug, Ihrem persönlichen Ölzeug sowie der persönlichen Rettungsweste“. Geschafft vom ersten Tag schauten wir aus der Ferne den Nachtaufnahmen der Serie „Küstenwache“ zu. Es hatte aber keiner mehr Lust auf ein umfassendes Gelage und schnell verschwanden alle in ihren Zimmern. Bald ertönte vertrautes Schnarchen hinter allen Türen.

Um morgens um 0800 Uhr im Schwimmbad nebenan zu sein meinten einige Teilnehmer, bereits um 0545 Uhr aufstehen zu müssen. Türenschnellen und quietschende Bundeswehrbetten hatten bald alle Teilnehmer geweckt. Allerdings war die Stimmung „morgendlich – verschwiegen“. Zum Frühstück ging es bereits voll ausgerüstet mit allen Utensilien wieder ins O-Heim.



Der erste Teil der Theorie zum Thema „Einzel- und Gruppenrettungsgeräte“ war wieder ausführlich und eindrucksvoll. Aufbau und Handhabung der diversen Rettungsmittel standen im Mittelpunkt des Vortrags von KL Stoehr. Jetzt verstand jeder, wie eine Rettungsinsel oder auch eine Rettungsweste funktioniert, wie sie auslöst oder



ausgelöst werden muss und an was zu denken ist. Auch die Fragen nach den sinnvollen Utensilien, die man bei der nächsten Wartung in die Insel packen lassen sollte, wurden geklärt. Schon in diesem Theorieteil wurde deutlich, warum eine Rettungsinsel im Hafen natürlich angeschlossen werden muss, aber vor dem Verlassen des Hafens abwurfbereit an Oberdeck gestaut werden soll. Handgriffe, die zum Ablegen ebenso dazu gehören wie das Einholen der Landleine. Denn an dem bewussten schlechten Tag, wenn man die Insel braucht, an dem findet man dann wenn die Insel ins Wasser soll, den Schlüssel für das Schloss bestimmt nicht mehr. Und an diesem Tag kann man sie auch nicht mehr umständlich aus der Backskiste holen – dafür ist es dann zu spät.

Die Einweisung in der Halle war zunächst kurz: Badehose an und Duschen – das war alles. Als wir in die Halle kamen folgte der zweite Teil: Standard-Bekleidung vom Bund und Rettungswesten aus der Übungsausstattung waren anzulegen. Angst vor Unterkühlung musste so keiner haben, denn zudem war die Halle war auf 32 Grad geheizt und das Wasser auf 36 Grad. Nur die Größen der Anzüge entsprachen nicht ganz der üblichen Auswahl. Immerhin konnte man zw. „L“ und „L“ wählen. Die netten jungen Damen aus dem Kurs sahen aus, als hätten sie Säcke an (was sehr schade war) und die Herren hatten Zuknöpf-Probleme. Ich zum Beispiel habe ein Gebiet etwa in der Mitte vorn beim Knöpfen komplett ausgelassen und diesen Bereich elegant mit den Riemen der Rettungsweste durch Darüberlegen kaschiert. Nachher sollte das aber Keinen mehr interessieren. Nun ging es zur Sache.

Die Einweisung begann mit ein paar einrucksvollen Demonstrationen. Was bringt eine Feststoffweste, wofür braucht man Schrittgurte, wie eng muss die Weste sitzen, welches ist die richtige Sprungtechnik mit Weste, wie atmet man ohne Sprayhood im Wellengang.

In der Praxis wurde das Über-Bord-Werfen dreier verschiedener Typen von Rettungsinseln demonstriert. Immer gilt: ERST FESTBINDEN – dann werfen! Es war beeindruckend zu erleben, wie stark man ziehen muss, bis sich die Automatik öffnet. Und wenn die Insel offen ist, dann zischt es weiter – denn die Patronen sind noch nicht leer und die Überdruckventile sprechen noch für eine geraume Zeit an. Also: Wenn man in die Insel muss: Als erstes die Überdruckventile schließen, wenn die Aufblasflaschen leer sind! Die lösen sonst immer wieder aus, wenn Personen in die Insel steigen oder eine Welle die Insel verdreht. Es wäre nur eine Frage der Zeit, bis die Schwimmringe der Insel leer sind, wenn man dies übersieht.



Das Einsteigen in die Insel war noch leicht. An den Beckenrand der Schwimmhalle gezogen wurde einer als „Inselkommandeur“ und ein Zweiter als „Einsteigebetreuer“ festgelegt. Diese helfen beim Einsteigen und weisen den Platz zu. Und hier kommt der nächste Lerneffekt: Mann sollte sich schnell genau an den zugewiesenen Platz setzen. Wenn die Insel erst einmal besetzt ist, dann ist die Bewegungsmöglichkeit äußerst gering. Als alle eingestiegen war legte die



Wellenmaschine los. 80 cm Amplitude (=“Welle“) wurden erzeugt – das ist nicht viel, wenn man es von Bord einer Segelyacht aus sieht. In der Insel aber wurden wir hin und hergeschoben. Wären wir nicht so eng besetzt gewesen – wir wären wohl hin- und

hergefliegen. Gott-sei-Dank brauchte keine in unserer Insel die beigestellte Spucktüte (Hinweis: Bei der nächsten Inselwartung solche Tüten einpacken lassen!). Hätte einer angefangen – wir wären ihm sicher solidarisch gefolgt. Schon nach kurzer Zeit aber ergab sich ein ganz anderes Problem: Denn um den Einstieg der Welle durch die Luke zu vermeiden hatten wir diese geschlossen. Nun wurde aber langsam die Luft knapp. Alles rief nach Frischluft. Und prompt kam nach der Öffnung des Reisverschlusses erst mal wieder eine Welle hinein. Zusätzlich war jetzt ganz praktisch die Warnung aus der Theoriestunde klar geworden: Nie in der Insel auf den Boden legen um zu schlafen – es wäre das letzte Mal! Jedenfalls ist mir die Erkenntnis gekommen: Wenn es eines Tages mal diesen bewussten schlechten Tag gibt und es soweit sein sollte, dass Du da rein musst: Du übernimmst die Einsteigebetreuung und gehst als aller-allerletzter in die Insel.

Ich glaube, dass wir so etwa 15 – 20 Minuten in der Insel verbracht haben. Die Stimmung war auf dem Boden als wir von unserer Nachbarinsel lernten: Volkslieder und Seemannslieder schallten herüber und sorgten letztlich doch dafür, dass die Stimmung sich wieder stabilisierte. Etwas makaber kam der Text in den Sinn: „Wir lieben die Stürme, die brausenden Wogen, der eiskalten Winde raues Gesicht. Wir sind schon der Meere so viele gezogen und dennoch sank unsre Fahne nicht.“

Befreiend kam das Information: „Hier ist der rettende Frachter. Er hat ein Netz zum emporsteigen ausgebracht.“ Und das Kommando: „Alles aus den Inseln aussteigen.“ Da krabbelt man also an dieses kleine Luk der Insel und sieht vor sich die Strickleiter mit gewaltigem Hub hoch- und runtergehen. Wann soll man zupacken? Ich habe mich für „wenn ich oben bin“ entschieden und kaum hatte ich die Hände am Netz verschwand die Insel unter mir. So blieb nur eines: Auch die Füße ans Netz bringen und hinaufkrabbeln. Und obern dann unter / über / zwischen / sonst wie auf die andere Seite der Relling



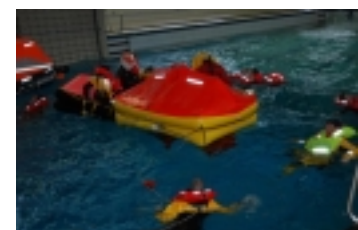
kommen und den Folgenden beim Klettern helfen. Nachdem alle Kursteilnehmer sich auf der Plattform oben versammelt hatten kam der nächste Teil der Übung: Wir springen wieder hinein ins Wasser. Aber bitte mit angespressten Armen. Und wenn wir unten sind, dann lösen wir manuell die Weste aus. Es dauerte dann schon etwas, bis die ersten sich ein Herz gefasst hatten, in dieses zwar warme, aber aufgewühlte Wellenbad zu springen. Welche Technik könnte man



anwenden, um möglichst den Wellenberg zu erwischen, damit es nicht ganz so tief ist? Egal – fast jeder erwischte das Wellental. So'n Mist! Unten dann das vereinbarte Zeichen für „Alles OK“ geben und weiter ab in die Beckenmitte, damit die Nächsten springen können. Aber das ist gar nicht so einfach, denn die ohnehin eng anliegende Schwimmweste ist im aufgeblasenen Zustand noch enger. Das Luftholen



gestaltet sich also richtig schwierig. Dazu kam die ständige Welle mit dem Versuch, durch die Sprayhood wenigstens etwas davon abzuwehren. Um das Vertreiben zu reduzieren fassten sich zum Schluss alle Teilnehmer an der Hand und bildeten einen Kreis. Den Abschluss der Übung



bildete dann das Durchsteigen einer Rettungsinsel bei aufgeblasener Schwimmweste sowie das An-Land-Klettern durch die Insel.

Im nächsten Schritt wurde die Einsatztauglichkeit der persönlichen Schutzausrüstung erprobt. Mit dem eigenen Ölzeug und der eigenen Schwimmweste ging es ins Wasser. Nach den ersten Erfahrungen mit dem professionellen Übungsmaterial waren sich nur wenige Teilnehmer sicher, was ihre Ausrüstung hergibt. Das breite Spektrum der vorhandenen Rettungswesten gestattete nun einen guten Einblick, welcher Typ „ohnmachtssicher“ ist, also eine Person sicher in die Rückenlage dreht und welcher nicht. Und wieder folgten die Übungen „Einsteigen in die Rettungsinsel“, „Aussteigen aus der Rettungsinsel“. Irgendwann in dieser Phase haben dann die Ersten erschöpft aufgegeben. Aber alle waren beeindruckt von der Tatsache, dass man an Land mit viel Wasser im Ölzeug problemlos „mal eben“ 200 kg wiegt. Jetzt war klar, warum die Übungen so anstrengend wurden.

Weiter ging es dann mit kräfteschonenden Demonstrationen. Wie funktioniert eine Rettungsweste in der Welle ohne und mit Sprayhood. Wie funktioniert das Werfen und bergen mit Rettungsleine und Rettungsschlinge, wie funktioniert das Abbergen mit Helikopter und Rettungskorb, wie das mit Helikopter und Rettungsschlinge. Das alles wurde begleitet mit detaillierten Erläuterungen, die kleine Nuancen im richtigen Verhalten deutlich werden ließen.

Das Mittagessen war jetzt die willkommene Erholung. Schweinsbraten mit Knödel und Gemüse – jetzt selbst im Norden eine Delikatesse für einen Bayern. Aber die Pause war nur kurz: Die Unterkunft war noch zu räumen, die Handtücher zu zählen und das nasse Ölzeug zu stauen.

So blieb nur kurze Zeit bis zum Beginn der nächsten Schulungseinheit, der Behandlung unterkühlter Personen. Aus nahe liegenden Gründen wurde dies nun nicht praktisch geübt. Es blieb bei der Theoriestunde, in der die Stadien der Unterkühlung und die verschiedenen Maßnahmen dabei erläutert wurden.



Den Abschluss des Lehrgangs bildeten die Übungen im Umgang mit pyrotechnischen Signalmitteln. Im Vorfeld waren alle Seenotzentralen, Feuerwehr, Polizei und Rettungsorganisationen informiert worden, dass ein Übungsschiessen stattfindet. Und wir haben diese



Möglichkeit denn auch reichlich genutzt. Der praktische Umgang mit Handfackeln, mit Seenotraketen großer und kleinerer Steighöhe wurde genauso geübt wie der Umgang mit Signalpistole und Rauchtöpfen.

Als gegen 1600 Uhr der Anruf der Familie kam, wie weit wir sind und wie man zur Kaserne käme gab es eine leichte Antwort: „Schaut wo die Seenotraketen hochgehen: Da stehe ich.“ Eine Stunde später war der Lehrgang wie in der Ausschreibung angekündigt pünktlich beendet – und es waren doch alle Themen ausführlich behandelt worden. Bei der Ausgabe der Teilnahmebescheinigungen gab jeder gern und reichlich in das Schiffchen der Seenotretter (der Schlitz für Hartgeld war zugeklebt). Nach den Erlebnissen der letzten eineinhalb Tage war



jedem klar, was diese Jungs wirklich leisten. (Zwei Tage später hörten wir im Radio von dem schweren Unfall der holländischen Seenotretter, die im Orkan „Britta“ einem in Seenot geratenen Frachter helfen wollten. Sie waren bei > 12 Bft. dreimal durchgekentert. Nur war das Wasser dabei nicht 36 Grad warm.)

Stellvertretend für das ganze, hervorragende und fürsorgliche Ausbilderteam im Kurs bin ich Herrn Kapitänleutnant a.D. Stoehr sehr dankbar für die vielen praktischen Erfahrungen, die ich in diesem Kurs sammeln konnte. Nicht nur durch die Theorie bei den Segelscheinern – jetzt durch die Praxis in Neustadt kenne ich das richtige Verhalten in kritischen Situationen. Meine Familie wird früher oder später auch einen dieser Kurse besuchen, damit wir alle wissen, wie wir uns im Fall der Fälle zu verhalten haben. Die Kursgebühr ist im Anbetracht der vielen Erfahrungen und damit zum erreichten Nutzen gering. Nicht vergessen möchte ich auch den Dank an das Personal des Offiziersheims. Die herzhafte, gute Verpflegung hat uns allen gut getan und wir haben sie genossen! Die Kurskollegen zeigten sich als phantastische, hilfsbereite und freundliche Segelkameraden. Das war eine „runde Sache“.

Sie haben jetzt Interesse bekommen, auch einen solchen Lehrgang zu besuchen? Die neuen Ausschreibungstexte für 2007 stehen bereits im Internet. Unter http://www.kreuzer-abteilung.org/Public_PDF/3002.PDF sind die Details zu finden. Erfahrungen und Bilder aus unserem Kurs werden auch in die neuen Bücher der Seemannschaft eingehen, denn der Autor eines dieser Standardwerke hat sich ebenfalls in unserem Kurs fortbilden lassen.

Bilder finden Sie in der Bildergalerie