

Mann-über-Bord

Vielen Gründe sind dafür verantwortlich, warum der Schritt über Bord häufig fatale Folgen hat: Der Verunglückte gerät sehr schnell außer Sicht - je höher der Seegang desto schneller. Das genaue Ansteuern des Unfallortes ist trotz aller Elektronik immer noch schwierig, und mit schwacher Crew hat sich das Bergen des im Wasser Treibenden oftmals als unmöglich erwiesen. Aber die größte Gefahr ist für den im Wasser Treibenden die Unterkühlung, vor allem in unseren Gewässern, deren Temperaturen auch im Hochsommer selten 16 Grad überschreiten. So wird jedes Mann-über-Bord-Manöver zudem schnell zu einem Wettlauf mit der Zeit.

Deshalb sollte dafür gesorgt werden, daß:

- ◆ jeder der Crew einen vorher passend auf seine Körpergröße eingestellten Lifebelt an einem bestimmten Platz griffbereit liegen hat.
- ◆ bei aufkommendem Schlechtwetter Strecktaue zum Einpieken an Deck - möglichst mittschiffs auf der Kajüte und durchgehend bis zum Vorschiff - gespannt werden.
- ◆ bei Segelmanövern, grundsätzlich nachts und ab einer bestimmten Wetterlage (wann es soweit ist bestimmt der Skipper) der Lifebelt angelegt wird.
- ◆ im Cockpit genügend Augen zum Einpieken der Sicherheitsleine vorhanden sind.
- ◆ am Heck zumindest einer der Schwimmkörper mit einer Elektroblitzboje und 30 Meter langer SchwimMLEINE verbunden und einsatzbereit gehalten ist.
- ◆ eine Bergevorrichtung vorhanden ist, mit der sich der "Mann-über-Bord" auch mit kleiner Crew sichern und an Bord holen läßt.

Das Mann-über-Bord-Manöver

Dieser Unfall ereignet sich meist dann, wenn man mit kleiner Familiencrew unterwegs ist und nicht mit einer durchtrainierten, vielköpfigen Regattacrew auf einem hervorragend manövrierenden Schiff. Deshalb hat für die Ausführung dieses Manöver nur Eines zu gelten: Auf Nummer Sicher gehen, und das heißt:

Sofort hart Ruder legen und in den Wind schießen, um das Schiff so schnell wie möglich zum Stehen zu bringen. Gleichzeitig alles über Bord werfen, was die Nähe der Unglücksstelle kennzeichnet, wie: Rettungsringe mit Blitzbojen, Fender, Sitzkissen etc. Meist dauert es nur Sekunden, bis der im Wasser Treibende außer Sicht ist - je höher der Seegang, um so schneller.

In den meisten Fällen ist es dann am besten, sofort die Segel zu bergen und sie so zu laschen, daß der Rudergänger freie Sicht hat. Er

startet währenddessen den Motor, geht auf Gegenkurs und läuft mit Vollgas zum Unfallort.

Hat man zum Zeitpunkt des Sturzes die MOB-Taste des Decea- oder GPS-Navigators gedrückt, ist das Ansteuern des Unfallortes relativ einfach.

Die Art und Weise, wie man nun das Bergemanöver ausführt, richtet sich nach der Anzahl der Crew: Sind genug Hände vorhanden, wird jemand dazu eingeteilt von einer möglichst hohen und sicheren Stelle (z.B. Kajütdach am Mast) den Verunglückten ständig im Auge zu behalten und die Richtung regelmäßig mit ausgestreckten Arm anzuzeigen.

Dann beginnt der Wettlauf mit der Zeit. Vor allem bei kühlen Wassertemperaturen. Deshalb entscheidet die Dauer des Manövers oftmals über Leben und Tod.

Auf Yachten mit schwachem Motor oder Außenborder sollte, um schneller voran zu kommen, das Großsegel gesetzt bleiben. Zumal es auch das Schlingern des Bootes stark dämpft.

Ist genügend erfahrene Crew vorhanden, kann anfangs auch das Vorsegel gesetzt bleiben, vorausgesetzt Gegenkurs kann anliegen und es sind keine Kreuzschläge notwendig. Dann sollte aber ein Mann am Fall bereitstehen, um schnell die Segel bergen und laschen zu können.

Der Rudergänger steuert währenddessen das Schiff in Lee zum Verunglückten. Lee ist fast immer die sichere Position, da sonst Gefahr besteht, daß der schnell treibende Rumpf den Verunglückten unter Wasser drückt, oder er unter das stampfende Heck gelangt. Ist man nahe genug, kuppelt der Rudergänger den Motor aus und jemand versucht ihm eine Schwimmleine mit einem großen Palstek zuzuwerfen. Ist eine solche Leine nicht vorhanden, verwendet man am besten eine handliche Schot, die durch einen Fender am Sinken gehindert wird

Ist der Verunglückte bereits zu schwach, um sich selbst zu sichern, muß durch vorsichtiges Manövrieren versucht werden, ihn von Bord aus zu erreichen. Das ist leichter gesagt als getan - vor allem in hohem Seegang. Dann erfordert dies von Rudergänger sehr viel Fingerspitzengefühl und Nervenstärke.

Ist er aus diesen oder anderen Gründen nicht in der Lage das Schiff nahe genug an den Verunglückten zu manövrieren ohne ihn zu gefährden, muß einer der Crew ins Wasser um zu helfen. Er wird mit einer Leine gesichert und während der Aktion der Motor ausgekuppelt. Ist kein Trockenanzug vorhanden, sollten vorher die Ärmel und Hosenbeine so eng wie möglich geschlossen werden, um den Wasseraustausch weitgehend zu vermindern.

Die andere Möglichkeit besteht darin, mit Hilfe des geschleppten Beiboots an den Verunglückten zu kommen oder wenn das nicht möglich

ist, mit Hilfe der Rettungsinsel. Ist er nicht mehr in der Lage das Boot oder die Insel zu entern, muß jemand an Bord sein und helfen.

Selbst wenn es gelingen sollte, den Verunglückten an das Vor- oder Großfall einzupieken und an Deck zu hieven, kann dies tödliche Folgen haben: Stark unterkühlt strömt das Blut durch die erstarrten Gefäße schlagartig nach unten, sodaß der Kreislauf zusammenbricht. Es gibt aber keine Alternative, denn eine Maßnahme, wie den Verunglückten in horizontaler Lage, z.B. mit Hilfe der Fock zu bergen, hat sich nur in Lehrbüchern bewährt.

Bevor der Unterkühlte aus dem Wasser gehievt wird, sollte man die Relingsdrähte kappen, damit das Bergen möglichst schnell geht. Dann wird er sofort an Deck gelegt und in warme Decken oder eine Wärmeolie gehüllt. Muß man den Verunglückten bei kaltem oder schlechtem Wetter in die Kajüte tragen, sollte dies auf jeden Fall in horizontaler Lage geschehen. Ist in absehbarer Zeit nicht mit ärztlicher Hilfe zu rechnen, muß der Verunglückte so lange ruhig liegen bleiben, bis er sich soweit erholt hat wieder Fragen zu beantworten und normal zu reagieren. Erst dann sollte er in die Koje gebracht und ihm etwas Warmes eingefloßt werden (Aber auf keinen Fall Alkohol!).

Auch Verunglückte die sich an ihrer Rettung aktiv beteiligt haben, müssen, wenn sie längere Zeit (z.B. über eine Stunde lang in einer Wassertemperatur von 16 Grad) im kaltem Wasser aufhielten, wie Schwerkranke behandelt werden. Sie gehören sofort in die Koje und dürfen erst nach längerer Ruhe die Wäsche wechseln und etwas Warmes zu sich nehmen.

Verhalten im Wasser:

Auch nach dem Fall über Bord lassen sich die Überlebenschancen, wenn man einige wenige Regeln beachtet, stark erhöhen:

- ◆ "Embryo-Haltung" einnehmen: Die Arme möglichst nahe an den Körper legen, Knie leicht anziehen und sich möglichst bewegungslos treiben lassen. Jede Bewegung pumpt das erwärmte, körpernahe Wasser nach außen und beschleunigt die vorzeitige Unterkühlung.
- ◆ Keinesfalls darf man, um sich "warm zu machen" (!), mit den Armen rudern oder Wassertreten.
- ◆ Alle Klett- und Reißverschlüsse an den Ärmeln und Hosenbeinen so eng wie möglich schließen, um den Austausch des körpernahen Wassers zu verhindern.
- ◆ Aus diesem Grunde darf auch erst im letzten Moment die Rettung aktiv unterstützt werden.
- ◆ Keine Kleidung ausziehen, auch nicht die Gummistiefel.

Empfehlungen zum Verlassen des sinkenden Schiffes:

Es gibt zahlreiche Gründe warum eine Yacht plötzlich Wasser macht und zu sinken droht: Eingeschlagene Luken oder Fenster, losgearbeitete Wellen- oder Ruderanlagen, Kollisionen mit unter der Wasseroberfläche treibenden Baumstämmen oder Containern, und immer öfter Zusammenstöße mit schlafenden Walen. Aus zahlreichen Berichten Überlebender geht jedoch hervor, daß die meisten Schiffe zu früh und meist in Panik verlassen werden. Oft ohne dabei genügend lebenswichtige Ausrüstung zu bergen. Während das Schiff wenig später auf See treibend an den Haken genommen werden konnte, vegetierte die Besatzung manchmal wochenlang in der Insel, bis sie schließlich halb erfroren, völlig ausgezehrt oder sogar tot geborgen wurde.

Fazit: Die sicherste Rettungsinsel ist das Schiff. Deshalb darf man es erst dann verlassen, wenn das Deck buchstäblich unter den Füßen wegsackt.

Einsteigen in die Rettungsinsel:

Bevor die Insel aus ihrer Halterung geholt und über Bord geworfen wird, muß kontrolliert werden, ob die Reißleine auf einer starken Klampe oder einem festen Beschlag belegt wurde. Danach läßt man sie ins Wasser, holt so schnell wie möglich die restliche Leine aus dem Container oder der Packtasche und setzt mit einem kräftigen Ruck den Aufblasmechanismus in Betrieb.

Zum Übersteigen holt man die Insel so nah wie möglich an die Bordwand, damit die Crew nicht ins Wasser muß. Schwächere Segler steigen zuerst über und nehmen sofort verschiedene Dinge in Empfang wie: Notsender (EPIRB), UKW-Funkgerät, Kleidung jeder Art, und falls man sich in kühleren Regionen aufhält Decken, Laken, Schlafsäcke oder Ähnliches. Gleichzeitig werden die Notausrüstung in einem wasserdichten Sack oder Behälter und zusammengelaschte Wasserkanister über Bord geworfen und möglichst mit den Rettungsringen und der Blitzboje an langer Leine mit der Insel verbunden.

Bleibt noch genügend Zeit und lassen es die Wetterbedingungen zu, sollte das Beiboot klargemacht und ebenfalls mit der Insel verbunden werden. Das Dinghy kann unschätzbare Dienste leisten, um beispielsweise der Enge der Insel zu entfliehen, Regenwasser aufzufangen, Kleidung und Ausrüstung zu trocknen etc.

In stürmischem Wetter wird es kaum gelingen, das Beiboot zu retten. Aber weitaus die meisten Schiffe gehen nicht im Sturm verloren, sondern durch Kollisionen mit unbekanntem Hindernissen, oder durch technische Defekte am Wellenlager, Ruderschaft, Seeventilen etc..

Wenn nichts mehr von Bord zu bergen ist und der Untergang unmittelbar bevorsteht, verläßt auch der Rest der Crew das Schiff und zwar wenn immer möglich: direkt in die Insel. Muß man ins Wasser, so kann

die aufgeblasene Weste das Aufentern sehr stark behindern. In diesem Fall sollte man über das Mundventil entsprechend Luft ablassen.

Verhalten in der Insel:

Nachdem die Verbindung zum sinkenden Schiff gekappt ist, wird als erstes das Messer sorgfältig verstaut, damit es keinen Schaden an der Gummihaut verursachen kann. Dann heißt es aufräumen, die Ausrüstung durchsehen und an einen festen Platz laschen, den Boden mit einem Schwamm trocknen und die nasse Kleidung auswringen, um sich so warm wie möglich zu halten. Wer zur Seekrankheit neigt nimmt sofort ein Mittel ein.

Anschließend wird die Lage besprochen. Ausrüstung und Proviant gecheckt und der Verbrauch pro Tag und pro Kopf eingeteilt.

Innerhalb der ersten 24 Stunden sollte so wenig wie möglich eingenommen werden. Vor allem wer unter Schock steht, darf kein Wasser trinken. Wird Regenwasser aufgefangen, darf es erst dann getrunken werden, wenn es nicht mehr salzig schmeckt. Die immer noch verbreitete Empfehlung, jeden Tag einen halben Liter Seewasser zu sich zu nehmen, ist lebensgefährlich!

Weiterhin sollt man viel ruhen, sich möglichst wenig bewegen, um den Kalorienverbrauch gering zu halten und nicht durch Schwitzen Wasser und Salz zu verlieren und die Haut vor der Sonne schützen.

Verhalten bei Annäherung eines Schiffes:

Hier heißt es einen kühlen Kopf bewahren und so lange abzuwarten, bis das Schiff wirklich den kürzersten Abstand erreicht hat. Es sollte mindestens mit dem ganzen Rumpf deutlich über der Kimm zu sehen sein, sonst ist die Wahrscheinlichkeit, daß der rote Stern oder gar die Handfackel gesehen wird zu gering. Wie viele Signale man dann abseht hängt natürlich vom Bestand ab. Häufig gemachter Fehler: gleich alles zu verschießen. Eine Ausnahme wäre, wenn das Schiff sehr nahe passieren würde. Hat man jedoch etwa die Hälfte der Notsignale verbraucht, sollte der Rest in Reserve bleiben, denn wo ein Dampfer ist, sind auch mehrere. Ist die Insel bemerkt worden, heißt es ersteinmal abwarten, um dann in Ruhe den Anweisungen der Retter zu folgen. Also keinerlei eigene Initiative ergreifen und die Rettung aktiv unterstützen, wie ins Wasser springen und zur Bordwand schwimmen!