

Gezielt an die Grenzen

Das Boot brennt, es dringt Wasser ein. Die Yacht säuft ab, und man muss es irgendwie in die Rettungsinsel schaffen. Mitsegler brechen zusammen, müssen wiederbelebt, Verletzte verbunden werden. Zwanzig Segler proben ein Wochenende ihren schlimmsten Alptraum, um sich fit zu machen für das große Ziel: das Sicherheitszertifikat, das zur Teilnahme an einer Hochseeregatta berechtigt. Was der Fachverband Segeln Bremen (FSB) im Maritimen Kompetenzzentrum in Elsfleth anbietet, soll die Teilnehmer ganz gezielt an ihre Grenzen bringen.



Endlich raus aus der Rettungsinsel: Die Kursteilnehmer werden vom imaginären Helikopter zum rettenden Fünfmeterbrett hochgezogen. (Fotos Kölling)

Ines und Bernd Ratzewitz aus Rügen haben den Kursus von ihren erwachsenen Kindern zur Hochzeit geschenkt bekommen. Sie lacht: „Es hieß, wenn ihr beiden unbedingt da draußen auf dem Meer zusammen rumschippern müsst, dann wollen wir Euch wenigstens immer heil wiederhaben. Das hier soll uns also helfen, besser auf schwierige Situationen vorbereitet zu sein.“ Um neun Uhr am Sonntag sitzen sie mit ihrer Halbgruppe aus zehn Seglern bei Viola Rippe im Medizinunterricht. Jeder aus der Runde muss die Puppe küssen und wiederbeleben. Den Rhythmus für die Herzmassage mit beiden Armen ausgestreckt gibt die Dozentin für Erste Hilfe im Kommandoton vor: „Und pressen, pressen, pressen und wieder beatmen. Den Hals mehr überstrecken. So ist es gut.“ Den Defi für den wiederbelebenden Elektroschock müssen auch alle mal in die Hand nehmen. Rippe: „Im Ernstfall sagt euch der Automat ganz genau, was zu tun ist. Scheut nur nicht, ihn zu benutzen.“ So ein Automat hänge inzwischen ja in jedem Hafen. Verbände richtig anlegen steht auch auf dem Lehrplan. Das Durchschnittsalter der Runde liegt bei fünfzig, da ist der letzte Erste-Hilfe-Kursus so lange her wie die Führerscheinprüfung für das Auto.

Beim FSB-Sicherheitslehrgang im Maritimen Kompetenzzentrum Elsfleth proben Segler den Ernstfall – Sicherheitszertifikat ist Voraussetzung zur Teilnahme an Hochseeregatten



Ohne Theorie geht gar nichts: „Wir versuchen, alle Inhalte möglichst praxisnah rüberzubringen, damit es am Ende auch sitzt“, erklärt August Judel vom FSB (stehend), der die Lehrpläne für den Sicherheitskursus mit ausgearbeitet hat.

Am Sonnabend zuvor hat die Gruppe auch schon viel gepaukt. „Wir versuchen aber, alle Inhalte möglichst praxisnah rüberzubringen, damit es am Ende auch sitzt“, erklärt August Judel. Der hochseerfahrene Segler betreut für den Fachverband Segeln Bremen (FSB) die Sicherheitslehrgänge und hat den dicht gepackten Lehrplan mit konzipiert. Der Stundenplan würde jedes Schulkind überfordern: Pflege- und Instandhaltung der Sicherheitsausrüstung, Sturmsegel – Anwendung und Handhabung, Schadenskontrolle und Reparatur, Person über Bord, Wetterkunde – und das ist nur der theoretische Teil im Trockenen.

Ganz klar: Wer das alles überhaupt verstehen will, kennt sich meist schon ganz gut aus auf einem Boot. Henrik Kersten aus Köln zum Beispiel ist schon lange Skipper, will sich in Elsfleth aber mal richtig fit machen lassen für den Notfall. Carsten Röth aus Bremen und Hans-Christian Jacobsen aus Lubeck geht es ebenfalls darum, einfach ein besserer Skipper zu werden. Jörg Zieron aus Hamburg ist der einzige in der Gruppe mit reichlich Hochseeregattaerfahrung – er muss sein Sicherheitszertifikat in Elsfleth nach fünf Jahren für die nächste Nordseeweche wieder mal auffrischen lassen.

Um kurz nach zehn erkennt man die Teilnehmer kaum noch wieder: Alle stecken in ihrem eigenen Ölzeug, in ihren eigenen Segelschuhen. Um den Hals tragen sie ihre aufgeblasenen eigenen Rettungswesten. Platsch! Rein ins zwanzig Grad Celsius messende blaue Wasser des Trainingsbeckens. Wassergewöhnung. Nach zehn Minuten formen die Instrukturen der Elsflether Spezialfirma „Fire & Safety“ aus der verstreuten Gruppe einen Kreis. Die schwarzen Männer sind im Auftrag des FSB für den Praxisteil zuständig. Dann kommt ihr Kommando: Alle sollen sich mit den Beinen aneinander einhaken und eine Raupe bilden: Auf ein „Und los!“ des auserwählten Skippers rudern alle mit den Armen ihr Floß aus bunten Leibern durch das Becken. August Judel erklärt das Manöver: „Wenn dein Boot unter Dir weggesackt ist, musst Du erst einmal die Mannschaft zusammenbringen. Man bildet zunächst einen Kreis, zählt durch, um dann in der Raupe zur Rettungsinsel zu schwimmen. Da können aber nicht alle gleichzeitig einsteigen. All diese Abläufe müssen geübt werden.“

Wer hier Trainer ist, muss andere leiden lassen können: Die Wellenmaschine schaltet sich ein, das Licht geht aus, die Scherze im Wasser hören auf. Die Welle wummert monoton und kommt von allen

Seiten. Das Blinklicht einer Weste macht die Situation gespenstisch. Die Rettungsinsel liegt auf dem Rücken. Jeder aus der Crew muss sie einmal mit eigener Kraft drehen. Die acht Männer, aber auch die beiden Frauen. In den Wellen in die Insel einsteigen kostet enorm viel Kraft. Nur mit der Welle kommt man hoch und flutscht über den Gummiring wie eine dicke Seerobbe. Drinnen bleiben die meisten erst einmal geschafft sitzen.

Dann wieder raus ins Wasser. Gruppenbesprechung. Die Trainer kritisieren, dass alle zu wenig miteinander reden. Kommunikation im Wasser sei wichtig. Aber wer will noch den Mund aufmachen, wenn er mit der Welle sofort voll Wasser schwappt?

Die Zeit scheint stehengeblieben zu sein. Ist das noch eine Übung oder schon wirklich gefährlich? Das Auf und Ab in der Welle muss bestimmen, wie man atmet. Wer das nicht lernt, hat den Bauch bald voller Chlorwasser. Zwanzig Grad, trotzdem – das Wasser fühlt sich nach einer Stunde nur noch eiskalt an. Die Beine sind steifgefroren, als endlich das Kommando kommt, dass nun alle in die Rettungsinsel einsteigen dürfen. Jeder hilft dem anderen hoch. Drinnen: Im roten Dämmerlicht stellen sich die Augen nur langsam scharf. Henrik Kersten flucht über seine sauteure Weste mit dem Blinklicht und Frontflügeln, in der er fast ertrunken ist: „Ich bin fast in Panik geraten, weil immer wieder Wasser über meinen Kopf geschwappt ist und ich so gar nichts dagegen tun konnte.“

Carsten Röth entfährt nur: „Das hier werde ich auf keinen Fall nur so zum Spaß noch einmal mitmachen.“ Die Rügenerin Ines Ratzewitz lächelt tapfer und tröstet: „Alles gut, man lernt doch was dabei.“ Ihr Mann Bernd wirkt mitgenommen und blass trotz des Rotlichts. Die draußen machen das Licht aber bald wieder aus, erst die Wellen und dann auch noch den Regen- und Windgenerator an. Es ist eng in der Insel. Aber das war noch nicht das Schlimmste. Ein ohrenbetäubendes Rotorengeräusch dröhnt los. Ein Suchscheinwerfer, der sich über das Wasser tastet, signalisiert, dass nun der Rettungshubschrauber auf-

getaucht ist. Über den Rand der Insel gebeugt paddeln die Teilnehmer das Gummiungetüm in Richtung der baumelnden Rettungsschlinge. Einer nach dem anderen wird jetzt hoch zum Fünfmeterbrett gezogen. Das Ehepaar Ratzewitz gehört zu den ersten, die am Beckenrand ganz dicht beieinander eine Tasse mit heißem Tee umklammern.

Nach dem Mittagessen sind die Kräfte wieder da. Die Farbe ist in die Gesichter zurückgekehrt. Und doch empfiehlt sich auch jetzt keine bessere Kleidung: August Judel lädt zur Leckabwehr in das Sieben-Meter-Wrack eines Kajütsegelbootes, dass er mittels ein paar Wasseranschlüssen fluten kann. Die Gruppe bekommt eine Kiste mit Keilen, Tüchern und Hölzern – und nach gut fünf Minuten den trockenen Kommentar von Ausbilder Judel zu hören: „Jetzt wäret ihr im Ernstfall schon abgesoffen.“ Als die Keile dann endlich dichthalten, lässt er es aus dem nächsten Loch rein ins Boot sprudeln.

Dann wird es aber zumindest warm: Die Fire&Safety-Trainer zeigen, wie man einen brennenden Menschen an Bord mit einer Brandschutzdecke ablöscht, wie man stoßweise mit dem Feuerlöscher Brände bekämpft und wie man bei einem Fettbrand dem Feuer den Sauerstoff und die Hitze entzieht. Um halb vier ist draußen Schluss, und es geht an die Prüfung. Alle bestehen. In der großen Runde sind schließlich alle ziemlich geflasht von den beiden Lehrgangstagen. Ines Ratzewitz: „Das hier sollte für jeden auf dem Wasser ein Muss werden. Ich habe so unglaublich viel gelernt und mitgenommen. Einfach toll.“ Henrik Kersten spricht für viele: „Ich werde mir erst einmal eine neue Weste kaufen. Die hier war echt Schrott.“ Auch Bernd Ratzewitz will in neue Westen und Sicherheitsausrüstung investieren. „Wir werden aber auch Notfallabläufe an Bord festlegen und immer wieder üben.“ Mit seiner Frau ist ihm noch eine Botschaft an die Kinder wichtig: „Das hier war ein ganz tolles Geschenk. Wir werden jetzt viel sicherer auf dem Wasser unterwegs sein.“

(Volker Kölling)

Sicherer Start in das Abenteuer Hochseeregatta

Der Orkan beim Fastnet-Race in der Irischen See 1978 tötet 19 Segler. 75 von 303 Yachten kentern. Zwanzig Jahre später verlieren beim Sydney-Hobart-Rennen sechs Menschen ihr Leben, 55 weitere Segler müssen aus Seenot gerettet werden. Überlebt haben die, die vorbereitet und trainiert waren, laut dem Erkenntnis des Weltseglerverbandes, der heute World Sailing heißt. Dem entsprechend muss heute ein Drittel der Besatzung auf einem Schiff, das an einer Hochseeregatta teilnimmt, einen entsprechenden Sicherheitslehrgang absolviert haben.

Den kann man an einem Wochenende für 290 Euro über den Fachverband Segeln Bremen (FSB) in Elsfleth im Maritimen Kompetenzzentrum belegen. 2000 Segler haben seit 2006 an dem Lehrgang teilgenommen – 300 davon aus Bremer und Bremerhavener Vereinen. Die zwei Tage enden mit einer Prüfung. Alle fünf Jahre muss man sein Regattazertifikat auffrischen.

Weitere Infos gibt es beim FSB online unter: <https://www.fachverband-segeln-bremen.de/Ausbildung-World-Sailing-Lehrgaenge.html> (vk)