



Im Notfall ganz anders

Wie fühlt es sich an, mutterseelenallein in der Nordsee zu treiben? Über Bord gegangen, auf Rettung hoffend. **segeln**-Volontärin Britta Kunz begleitete die Seenotretter bei einem Übungseinsatz und spielte die Schiffbrüchige

Die Weste groß wie ein Schlauchboot, der Anzug hält warm und trocken. Nach dem ersten Schreck ist es gar nicht so schlimm



Überall Knöpfe und Bildschirme: Vormann Jörg Lüdtke erklärt mir die Navigations- und Überwachungstechnik an Bord

Braun lauert die Nordsee: Der kurze Sprung ins Wasser kostet mich am meisten Überwindung

Wasser. Um mich herum, nichts als Wasser. Seit Stunden. Irgendwo unerreichbar der Horizont. Unter mir: Wasser, zehn Meter oder mehr, braun-grüne Nordsee. Etwas berührt mein Bein. Kalt, glitschig, unsichtbar in der Tiefe. Nur ganz kurz, dann ist es wieder weg. Meine Füße treten ins Nichts. Die Kleidung saugt sich voller Wasser, wird immer schwerer, zieht mich nach unten. Die Kiefer pressen aufeinander. Hals- und Nackenmuskeln sind bis zum Steiß gespannt. Schnappatmung setzt ein, ich schlucke Wasser. Ich will hier raus.

Auf der Fahrt nach Büttinger See male ich mir den Seenotfall in den grausigsten grün-braunen Farben aus. Verschollen in der Nordsee, über Bord gegangen, Schiff gesunken. Heute probe ich ihn mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Einen Tag lang begleite ich die Seenotretter bei ihrer täglichen Arbeit. Für die Rolle der Schiffbrüchigen bei der Rettungsübung habe ich mich freiwillig gemeldet.

Wenige Stunden später ist es so weit: Mit einer Hand halte ich mich an der Reling fest, die Sohlen meiner Gummistiefel noch auf dem sicheren Stahldeck. Vor mir breitet sich unendlich die schlamm-braune Nordsee aus. Ich zögere.

Das Schiff geht in den Wellen auf und ab, ich schaue nach unten. „Einfach einen großen Schritt nach vorn machen“, ruft mir Vormann Jörg Lüdtke zu. Ich lege beide Hände auf die Rettungsweste vor meiner Brust, schaue nicht mehr nach unten und schließe die Augen. Eine Millisekunde im freien Fall, dann tauche ich in die braune Brühe. Mit einem Knall löst die automatische Rettungsweste aus

und füllt sich zischend mit Luft. Wellen schlagen mir ins Gesicht. Bin ich schon aufgetaucht oder noch unter Wasser? Wo ist das Schiff? Die Strömung zieht mich am Rumpf der *Hans Hackmack* entlang, bald treibe ich achteraus auf die offene See hinaus. Gegenanschwimmen? Keine Chance.

Doch die Panik bleibt aus. Ich entspanne mich. Die Sonne scheint, der orangefar-

„Bald treibe ich achteraus auf die offene See hinaus. Gegenanschwimmen? Keine Chance.“



ne Überlebensanzug, der mich aussehen lässt wie die Astronauten aus „Armageddon“, hält trocken und warm. Die Rettungsweste liegt wie ein riesiges, gelbes Schlauchboot um meinen Hals. Schwerelos treibe ich wie eine Luftmatratze auf dem Wasser dahin. Um mich zieht das Tochtterschiff des Seenotrettungskreuzers seine Kreise, das Brummen des Motors wird leiser, lauter. „Alles o.k.“ Daumen hoch, mir geht es gut. Alles gar nicht so aufregend. Die Wellen schaukeln mich sanft in der Sonne auf und ab. Eine richtige Notsituation fühlt sich wahrscheinlich anders an.

Die Seenotretter trainieren ihre Einsätze regelmäßig. Bei einem richtigen Notfall muss jeder Handgriff sitzen. Dazu gehören Wissen und Erfahrung, aber auch ständige Weiterbildung, eine zuverlässige, sturm-erprobte Technik und eine eingespielte Crew, die sich hundertprozentig aufeinander verlassen kann. Bis Ende Oktober 2010 konnten 104 Menschen aus Seenot gerettet und 954 Personen aus drohenden Gefahrensituationen befreit werden.

In der über 145-jährigen Geschichte der DGzRS haben die Seenotretter mehr als 76.000 Menschen retten können. Einige davon trieben, wie ich, im Wasser, nur ohne den orangenen Anzug, nass bis auf die Haut, erschöpft vom Schwimmen und dem Kampf zwischen Angst und Hoffnung.

Von Weitem nähert sich mir *Emmi*, das Tochtterschiff der *Hans Hackmack*. Eigentlich könnte ich noch eine ganze Weile so weiter dahin treiben. Die endlose Erleichterung eines Schiffbrüchigen bei nahender Rettung kann ich mir nur ganz entfernt vorstellen. Ich versuche, dem Rettungsboot entgegen zu schwimmen. Elegant und wendig wie das Michelin-Männchen. An der Längsseite der *Emmi* kniet Rettungsmann Rolf Putz. Der einhundertfünfzig Kilo-Mann packt beherzt den Griff an meiner Rettungsweste. Jetzt komme ich mir doch wie eine Schiffbrüchige vor. Unfähig, das kleinste bisschen zu meiner Rettung beizutragen, werde ich rückwärts an Bord gezogen. Wie ein toter Wal hänge ich an dem kräftigen, tätowierten Seemannsarm. Ich kann nicht einmal den Kopf drehen. Die sperrige Weste und mein plötzlich zurückkehrendes Körpergewicht zwingen mich zu absoluter Passivität. Ich spüre den Stahlrumpf an meinem Rücken, unsanft werde ich an Deck gezerrt. Vorsichtig setze ich mich auf und

Fotos: Britta Kunz, Jürgen Camrath



Auf der *Emmi*, dem Tochtterschiff der *Hans Hackmack*, steht Rettungsmann Rolf Putz bereit, um mich aus dem Wasser zu ziehen

lasse etwas Luft aus der Rettungsweste. Jetzt kann ich mich freier bewegen.

Auf der *Emmi* befinden sich Decken und Medikamente für die Erstversorgung Geretteter, vor allem aber ein PS-starker Motor, der sie wie ein Speedboat zurück zum Rettungskreuzer bringt. Über die Heckklappe der *Hans Hackmack* wird die *Emmi* millimetergenau in eine Zugvorrichtung eingehakt. Auch bei extremem Seegang muss das reibungslos klappen. Dann nimmt der Rettungskreuzer das kleine Beiboot wieder huckepack. Wie die Wagen einer Wasserrutsche wird *Emmi* über Rollen und Ketten langsam aus dem Wasser gezogen. Für mich ist die Übung vorbei.

Die heute hauptberuflichen Seenotretter fahren seit Jahrzehnten zur See. Auf Fischkuttern oder Marineschiffen, mit Kapitänspatent oder als Maschinenbauingenieure, bevor sie zur DGzRS kamen. Ihre Gesichter sind von Wind und Wetter gezeichnet, die Hände rau und rissig. Un-

ter dem einen oder anderen Ärmel blitzt eine Tätowierung hervor, wie sie klichschehafter nicht sein könnte: selbstgestochene Anker, Herzen, Namen. Seemänner wie aus Pippi Langstrumpf Geschichten. Doch diese vier verstehen ihre Arbeit. Das haben sie mir heute gezeigt. Und auch wenn die Umstände meiner Seenot mehr als gnädig waren, die Rettung klappt.

Im Ernstfall beginnt jetzt die Versorgung der Geretteten. An Bord der *Hans Hackmack* ist eine komplette Ambulanz versteckt. Verbandskasten, EKG, Medikamentenkoffer. Theoretisch könnten Schwerverletzte hier bestens versorgt werden – wenn ein Arzt an Bord ist. Die Seenotretter dürfen selbst nicht viel machen. Von ihnen gibt es warme Decken, heißen Tee und tröstende Worte. Heute, nach der Übung, wird das Programm leicht abgewandelt. Es gibt es selbstgemachte Frikadellen aus der Schiffskombüse und Abenteuergeschichten aus mehreren Jahrzehnten Seefahrt. Die Seenotretter sind nach der Übungsfahrt hungrig und stürzen sich gleichzeitig auf die Schüsseln. Ich fühle mich zum ersten Mal an diesem Tag einer wirklichen Gefahr ausgesetzt. „Beim Essen hört die Gastfreundschaft auf!“ ☺



Mann über Bord! – was nun?

„Eine Hand für's Schiff, eine Hand für mich.“ Die alte Seemannsweisheit kann Leben retten. Doch manchmal kommt es dann doch anders.

■ **Die größte Gefahr für einen über Bord gegangenen Segler ist die Unterkühlung.** Kälteschutzanzüge wie in unserem Versuch können das Überleben um einige Stunden oder sogar Tage verlängern, doch auf den wenigsten Freizeityachten gehören sie zur Standardausrüstung.

■ **Wie lange man im Wasser überleben kann, kann nicht genau gesagt werden.** Zu viele Faktoren spielen hier eine Rolle. Vor allem die körperliche Verfassung ist entscheidend. Gewicht, Fitness, Alkoholkonsum und andere Faktoren beeinflussen die Ausdauer des Schwimmers.

■ **Eine lebensgefährliche Unterkühlung kann bei 16 Grad Wassertemperatur schon nach einer Stunde auftreten** und dazu führen, dass der Verunglückte sich ohne Schwimmweste nicht mehr über Wasser halten kann. Ist er nur leicht bekleidet (schon Fleece-Bekleidung wirkt gut isolierend), bewirkt die plötzlich eintretende Kälte einen „Schock“ mit vorübergehend stockendem oder schnappartigem Atmen. Atmet der Schiffbrüchige kaltes Wasser ein, so kann dies zum Stimmritzenkrampf und Panikreaktionen führen.

■ **Nach nur wenigen Minuten im Wasser können Körperreaktionen auftreten, die in ihrem Zusammenwirken fatal sind.** Wasser entzieht dem Körper Wärme. Etwa fünfundzwanzig Mal so schnell wie Luft. Der Körper zieht die Wärme zuerst aus Armen und Beinen zurück, um sie den lebenswichtigen Organen im Rumpf zuzuführen. Der Schiffbrüchige kann so bei einer Rettung nicht mehr aktiv mithelfen, wie etwa eine zugeworfene Leine zu verknoten oder sie auch nur festzuhalten.

■ **Schwimm- und andere Bewegungen sollten vermieden werden.** Sie verwirbeln das in Körfernähe angewärmte Wasser und beschleunigen so die Unterkühlung. Zusätzlich setzt die Ermüdung der Muskeln schneller ein. Es kann noch vor dem



gefährlichen Absinken der Körpertemperatur zum Ertrinken durch Muskelschwäche kommen.

■ **Bei der Bergung von Unterkühlten muss darauf geachtet werden, dass der Verunglückte möglichst horizontal geborgen wird,** damit der geschwächte Kreislauf nicht völlig zusammenbricht und der Herzmuskel versagt. Auch an Bord sollte die Person sofort hingelegt werden, damit sich das sehr kalte Blut aus Armen und Beinen nicht mit dem warmen Blut im Körperkern vermischen.

Und manchmal passiert es dann doch: Mann über Bord! Bei einem schnellen MOB-Manöver kann der Verunglückte noch gut aus eigener Kraft über die Badeleiter zurück an Bord kommen

■ **An Bord sollte der zitternde Gerettete langsam und je nach Möglichkeit und Ausrüstung wieder erwärmt werden.** Am besten tauscht man die nasse Kleidung gegen trockene, wickelt den Frierenden in warme Decken und gibt ihm warme (nicht zu heiße!) Getränke mit viel Zucker zu trinken. Das bremst die Auskühlung und liefert Kalorien, die der Körper braucht, um Wärme zu produzieren. Aber bitte keinen Kaffee, Schwarztee oder gar Alkohol!

■ **Ist der Gerettete nur schwach oder gar nicht bei Bewusstsein, sollte er möglichst wenig bewegt werden.** Die nasse Kleidung sollte dazu am besten vom Körper geschnitten und nicht normal ausgezogen werden. Auch hier gilt: trocken, warm und sicher an Land bringen. Lassen Sie sich von der Funkärztlichen Beratungsstelle für Seefahrer (TMAS Germany, über Seefunk oder Tel.: 04721 78 0) beraten. Alle weiteren Maßnahmen werden im Krankenhaus eingeleitet.