

# NOTROLLEN

Auf dem Wasser können verschiedene Ursachen zu einer Notsituationen führen. Diese Gefahren können durch überlegtes Handeln und mit einiger Übung deutlich entschärft werden. Hierzu wird ein Plan erstellt, die sogenannte "Notrolle", die den einzelnen Crewmitgliedern bestimmte Aufgaben in Notsituationen zuweist.

Es gibt verschiedene Gefahrenstufen, die unterschiedliche Maßnahmen erfordern. In Anlehnung an den internationalen Funkverkehr wird zwischen folgenden drei Situationen unterschieden:

## 1. Notsituation bei Gefahr für Crew **und** Schiff (Mayday)

Beispiele: Feuer an Bord, Kenterung, Wassereintritt, Schiffsaufgabe und Überstieg in die Rettungsinsel, Überfall

## 2. Notsituation bei Gefahr für Crew **oder** Schiff (Pan Pan)

Beispiele: Mann-Über-Bord (MOB), verletztes Crewmitglied, aber eben auch bei Gefahr für das Schiff bei Motorausfall, Strandung etc.

## 3. Sicherheitsrelevante Situationen ohne direkte Gefahr für die Crew oder das Schiff (Securite)

Beispiele: Unklare Situation, starkes Auffrischen des Windes, Nebel, schwieriges Fahrgebiet etc.

Auch wenn die Beispiele zeigen, dass es ganz unterschiedliche Notsituationen geben kann, sind die Arbeitsabläufe zur Bewältigung meistens sehr ähnlich. Zum Beispiel sollte man bei jeder Art von Notsituation als erstes den Skipper informieren, die aktuelle Position bestimmen, einen Funkruf abgeben etc. Auch verändern sich die Abläufe i.d.R. nicht, d.h. die Handlungsweisen wie bei MOB werden immer relativ gleich sein und je öfters diese trainiert werden, desto besser werden sie im Notfall auch funktionieren. In Anbetracht dessen, dass beispielsweise bei Feuer an Bord die verbleibende Zeit bis das Schiff aufgegeben werden muss, sehr kurz sein kann (5 Minuten oder noch weniger), ist es unabdingbar, dass jeder einzelne genau weiß was zu tun ist.

## Gefahrensituation – was ist zu tun?

1. Skipper informieren
2. Position bestimmen (z.B.: GPS MOB-Funktion) und im Logbuch mit Uhrzeit eintragen
3. Ruhe bewahren und sich oder andere nicht in Gefahr bringen (Nicht einem Über-Bord-Gefallenem hinter herspringen)
4. Nach Möglichkeit mit Schadensbekämpfung sofort beginnen (bei Feuer Prio 1!!!)
5. Rettungsmittel anlegen
6. Funkruf vorbereiten

Danach entscheidet der Skipper was zu tun ist, z.B.: Funkmeldung, Abfeuerung von Pyrotechnik etc. Er wird im Rahmen der Notrollen die verteilten Aufgaben von den Crewmitgliedern abrufen und die einzelnen Abläufe koordinieren.

Die Genehmigung zur Abfeuerung von Pyrotechnik oder Funksprüchen darf nur vom Skipper erteilt werden! Selbst ein Funkzeugnis berechtigt nicht zur Abgabe eine Not- bzw. Dringlichkeitsmeldung ohne Erlaubnis des Skippers!

## NOTROLLEN:

Für folgende Hauptaufgaben werden jeweils Verantwortliche gesucht:

Navigation, Positionsbestimmung: \_\_\_\_\_

Funkverkehr: \_\_\_\_\_

Pyrotechnik: \_\_\_\_\_

Lecksuche, Luken- und Seeventilkontrolle  
(auch beim Auslaufen): \_\_\_\_\_

Vorbereitung der Rettungsinsel: \_\_\_\_\_

Vorbereitung des Notfallpakets:  
(bei Schiffsaufgabe) \_\_\_\_\_

Ersthelfer: \_\_\_\_\_

Zudem muss jedes Crewmitglied mit folgendem vertraut sein:

- Benützung der Rettungsmittel
- MOB-Taste am GPS
- Lagerung und Funktionsweise der Feuerlöscher
- Erste-Hilfe-Koffer
- Pyrotechnik

# Mann-Über-Bord (MOB)

Nachdem diese Gefahrensituation am häufigsten auf Segelbooten entsteht, kommt ihr auch eine sehr große Bedeutung zu. Auch wenn MOB keine Gefahr für die restliche Crew und das Schiff bedeutet (im Funkverkehr deshalb i.d.R. nur eine Dringlichkeitsmeldung) bedeutet sie für den Über-Bord-Gefallenen äußerste Lebensgefahr.

## Was kann der Verunglückte tun?

1. Sofort schreiend auf sich aufmerksam machen
2. Den Wärmeverlust möglichst gering halten durch
  - Zusammenkauern
  - keine Kleidung ablegen (Kopf und Nacken schützen mit Kapuze, denn hier ist der Wärmeverlust am größten)
3. Ruhig bleiben und sich nach Möglichkeit nicht bewegen  
(Ausnahme: In der Nacht auf eine eventuell nachgeworfene Blitzlampe zuschwimmen, da die Überlebenschance in der Nacht ansonsten sehr gering ist)

## Was macht die Crew?

### Steuermann:

sofortige Drehung in den Wind (KEIN SCHULMANÖVER); möglichst nahe beim Verunglückten bleiben (bei hohen Wellen, in der Nacht oder bei schlechter Sicht ist die Gefahr des "Aus-den-Augen-Verlierens" ansonsten zu groß!)

### Rettungsmittel mit Blitzboje:

Der Nahestehende wirft sofort Rettungsmittel hinterher (am besten die am Heck angebrachte Schwimmweste inkl. Blitzboje nachdem diese oft mit dem Schiff verbunden sind)

### MOB-Taste am GPS

Der Nahestehende drückt sofort die MOB-Taste

### Skipper informieren

Ab jetzt entscheidet nur noch der Skipper was zu tun ist und der Rest der Mannschaft schaut in erster Linie verstärkt auf die eigene Sicherheit, d.h.:

- Niemals hinter herspringen
- Lifebelts und Schwimmwesten anlegen
- keine Unüberlegten Handlungen auf Deck
- Vorbereiten der Aufgaben im Rahmen der Notrollen (Funk, Position etc.)

Nach Möglichkeit sollte niemand das Cockpit verlassen damit der Steuermann gefahrlos schnelle Wenden oder Halsen fahren kann, genügend Sicht hat etc. Das gefährlichste was jetzt passieren kann ist, dass ein weiteres Crewmitglied vor Aufregung unkonzentriert ist und zum zweiten MOB-Fall wird. Es kann also durchaus sein, dass der Skipper vorsichtshalber einzelne Crewmitglieder unter Deck schickt um sich voll und ganz auf den MOB zu konzentrieren. Auch wenn es schwer ist dann untätig zu sein, bitte immer daran denken – der Über-Bord-Gefallene kämpft um sein Überleben!

# Schiffsaufgabe

Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten wie Unfälle und Schäden auf einem Schiff entstehen können. Der Motor kann ausfallen, die Segel können durch eine Böe zerfetzt werden, der Mast kann brechen oder es kann so ein schweres Wetter auftreten, dass man das subjektive Gefühl hat das Boot ist dem Seegang nicht mehr gewachsen. Doch meistens sehen diese Notlagen schlimmer aus als sie in Wirklichkeit sind und lassen sich mit Bordmitteln meistens sehr gut lösen, deshalb gilt immer: Solange das Schiff noch schwimmt und keine Explosion droht wird das Schiff nicht aufgegeben. Der Skipper entscheidet alleine wann und wie der Überstieg in die Rettungsinsel erfolgt. Denn auch wenn es Rettungsinsel heißt, sicher sind diese Inseln nicht. Man stelle sie sich vor wie ein Schlauchboot mit Dach. Bei schwerer See ist man schutzlos dem Wind und den Wellen ausgeliefert. Zudem wird – wer es nicht ohnehin schon ist – spätestens in der Rettungsinsel seekrank. Selbst wenn das Boot durchgekentert ist, ist es sicherer in der Nähe des Schiffs zu bleiben als in eine Rettungsinsel überzusteigen. Man wird eher von der Luft aus gesehen, die Abdrift ist lange nicht so stark und die Gefahr eines ständigen Durchkenterns der Rettungsinsel geht man auch aus dem Weg. Es gibt also unzählige Gründe nicht in die Rettungsinsel zu steigen und nur zwei (aber dann sehr sinnvolle Gründe) es trotzdem zu tun:

## 1. Feuer

Feuer ist eine der gefährlichsten Situationen auf einem Schiff! Dies insbesondere deshalb weil die Zeit bis zur vollständigen Ausbreitung des Feuers i.d.R. extrem kurz ist (wenige Minuten wenn nicht sogar Sekunden). Hier ist schnellste Reaktion von jedem gefragt! Beim geringsten Anzeichen von Rauchentwicklung reagieren! Nicht selten sind es Kabelbrände, die sich durch einen unangenehmen Rauchgestank ankündigen und sich zu einem Feuer weiterentwickeln (Schwelbrand). Bei unerklärlichem Geruch sofort nach der Ursache suchen – alle Polster runter, Schränke, Kästen usw. durchsuchen. Sollte es wirklich zu einem Brand kommen:

- **sofort Skipper und alle anderen Crewmitglieder informieren!** (lautes Rufen schadet nicht)
- **den nächsten Feuerlöscher benutzen!** Dabei jedoch bitte beachten: Die Feuerlöscher haben nur eine kurze Wirkungsdauer – der Pulvervorrat ist innerhalb weniger Sekunden erschöpft, deshalb mit kurzen Stößen auf die Brandursache zielen (z.B. den brennenden Topf) und nicht auf den Rauch oder das Feuer! Sofern möglich unbedingt Personen mit einer Decke löschen (Umwickeln und Abklopfen). Das Pulver kann gefährlichere Verletzungen hervorrufen als das Feuer selbst. Bei einem Motorbrand – sollte es nur ein kleiner Kabelbrand sein oder eine Überhitzung des Motors: Wenn einmal mit dem Feuerlöscher in den Motorraum gezielt wurde ist der Motor ein Totalschaden und lässt sich sicherlich nicht mehr starten!
- **niemals brennendes Öl / Fett mit Wasser löschen!**
- **alle Gas- und Dieselveile sofort schließen! Motor aus!**
- **alle Luken dicht!**
- **Rettungsmittel anlegen!**
- **schnellstmöglich an Deck!** (Brandbekämpfung ist auch von außerhalb durch die Luken möglich)
- **Notruf vorbereiten!** (Funker bzw. Funkbeauftragter – die Zeit bis zum Ausfall der Bordelektrik kann sehr kurz sein!)
- **Notfallpaket an Deck bringen!** (GPS, UKW-Handy, Trinkwasser, Logbuch)
- **Vorbereiten der Rettungsinsel!**
- **Abzählen ob alle an Deck sind!** (damit niemand durch eine Rauchvergiftung bewusstlos zurückbleibt!)
- **Verlassen des Bootes erst nach Anweisung durch den Skipper!**

## 2. Sinken

Sinken kann durch Havarie, Feuer, Leckschlagen oder auch durch eine offene Luke entstehen. Besonders die Gefahr durch offene Fenster wird immer wieder unterschätzt. Deshalb immer vor Verlassens des Hafens alle Öffnungen – am besten doppelt – überprüfen. Empfehlenswert ist hier, dass die Kojenbenutzer zuerst selbst die Fenster schließen und dann eine Person (s. Aufgabenverteilung) eine Nachkontrolle durchführt.

Sollte das Sinken durch Feuer verursacht werden gelten die o.g. Regeln, ansonsten gilt bei Wassereintrich:

- **sofort den Skipper und die Mannschaft informieren!**
- **Lecksuche** (ein kurzer Test mit der Zungenspitze zeigt ob das Wasser im Boot von außen kommt (Salzwasser) oder ob nur die Süßwassertanks leckgeschlagen sind)
- **Abdichten des Lecks** mit Polstern, Bodenbrettern usw.
- **Überprüfung der Seeventile** (außerbords Verbindungen für Fäkalientank, Kühlwasser etc.). Ein Bruch der Seeventile ist die häufigste Ursache für Wassereintrich. Deshalb gibt es auch besondere Holzpfropfen zum Abdichten, die viele Boote mitführen. Jeder sollte wissen wo sich diese befinden!
- **Motor starten (außer bei Feuer)!** Sollte die zumeist tiefliegende Batterie nass werden ist es später unmöglich den Motor zu starten
- **Rettungsmittel anlegen!**
- **Position bestimmen und ins Logbuch eintragen!**
- **Notruf vorbereiten!** (Funker bzw. Funkbeauftragter – die Zeit bis zum Ausfall der Bordelektrik kann sehr kurz sein!)
- **Notfallpaket an Deck bringen!** (GPS, UKW-Handy, Trinkwasser, Logbuch, Seekarte)
- **Vorbereiten der Rettungsinsel!**
- **Abzählen ob alle an Deck sind!**
- **Verlassen des Bootes erst nach Anweisung durch den Skipper!**

## Nachtrag

Wieso ist es so wichtig frühzeitig den Skipper zu informieren und nicht selbst Rettungsmaßnahmen einzuleiten? Viele Unglücksursachen wie Strandung, Ruderbruch, Mastbruch, usw. sind zwar nicht zu unterschätzen, aber kein Grund überstürzt das Schiff zu verlassen. Es gibt für die meisten Notfälle unzählige Handlungsalternativen. So kann bei Ruderbruch eine Notpinne verwendet werden, sollte dies nicht klappen kann ein Notruder gebastelt werden, ggf. sogar mit den Segeln und der Pütz gesteuert werden usw. Dies ist dann alles Aufgabe des Skippers und er wird alle ihm zur Verfügung gestellten Mittel ausschöpfen bis er fremde Hilfe anfordert. Dies wird er i.d.R. erst dann tun wenn er eine direkte Gefahr für das Leben seiner Crew sieht oder wenn er durch fremde Hilfe einen größeren Schaden abwenden kann. Aber auch dann gibt es eine Vielzahl von Regeln, die es zu beachten gilt. So werden durch die Abgabe eines Notrufs (MAYDAY) alle erdenklichen Rettungsmaßnahmen eingeleitet. Jedes Schiff ist im Rahmen seiner Möglichkeiten verpflichtet anderen Hilfe zu leisten. Das bedeutet, dass bei einem Notruf i.d.R. sämtliche Schiffe der Handelsmarine, der Küstenwache und der Bundeswehr, die sich in dieser Region befinden, an einer Rettungsmaßnahme teilnehmen. Die Kosten, die alleine für die Flugkosten eines Hubschraubers entstehen sind enorm. Und das bei einem Motorausfall oder Ruderbruch wo eine Bergung durch ein einfaches Fischerboot genügt hätte? Doch auch hier gibt es Regeln: Wenn beispielsweise bei einer Bergung die Leine des Schleppers übernommen wird gilt das Boot nach den internationalen Gepflogenheiten als aufgegeben. Der Fischer würde sich hier über das neu erworbene und wahrscheinlich teure Boot sehr freuen.

Die Aufgaben der Crewmitglieder bestehen somit in erster Linie nur darin, die notwendigen Vorbereitungen zu treffen (Informieren des Skippers, Vorbereiten Funk, Positionsbestimmung, Logbucheintrag usw.). Prinzipiell gilt natürlich, dass jeder für sich selbst verantwortlich ist und zur jederzeit die Schwimmweste anziehen darf und sich mit der Lifeline in die Strecktaue einhaken sollte sobald er sich unwohl fühlt. Es gibt schließlich keine bessere Unfallverhütungsmaßnahme als vorsichtig zu sein.

Zur Beruhigung: In den seltensten Fällen entsteht ein schweres Unglück wie beispielsweise eine Explosion sofort. So ist der Brand von Fett in einem Topf sicherlich gefährlich, aber noch relativ leicht in den Griff zu bekommen: Gas aus, Feuerlöscher auf den Topf richten und ... Wenn man dann nicht weiß wie der Feuerlöscher funktioniert oder gar wo er sich befindet wird es erst kritisch. Wenn also jedes Crewmitglied gelegentlich diverse Situationen in Gedanken nachspielt und daraufhin vielleicht sogar überprüft ob sie oder er noch weiß wo die Rettungsmittel liegen, wie sie funktionieren und wann sie eingesetzt werden, dann kann (fast) nichts ernsthaftes mehr passieren! In der Berufsschiffahrt ist regelmäßiges Training sogar Pflicht – auch wenn ständiges Trainieren von Notsituation (Feuerbekämpfung, Leckbekämpfung usw.) auf einem Freizeitboot unüblich ist, wäre zumindest das mehrmalige Durchspielen in Gedanken sehr sinnvoll. Also: Gleich noch mal von vorne beginnen!

Und noch ganz zum Schluss: Die meisten Schadensfälle passieren im Hafen oder unter Land. Es ist zwar nicht ganz billig wenn ein Schiff im Hafen gegen die Kaimauer knallt – aber zumindest gibt es dabei i.d.R. keine Personenschäden, außer der Psyche des Skippers ... ;-)