

## **Gute Ausbildung hilft auch Seenotfälle zu vermeiden**

### ***DGzRS meldet 2007 zehn Prozent mehr Einsätze als im Vorjahr Seenotretter halfen in diesem Jahr 769 Wassersportlern***

*Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) hat in den vergangenen zehn Monaten 1909 Einsätze auf Nord- und Ostsee geleistet, zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Unter anderem wurden 769 Wassersportler bei 1022 Einsätzen aus Gefahrensituationen befreit. 109 Personen sei damit unmittelbar das Leben gerettet worden, berichteten die Seenotretter in Hamburg. Häufigste Ursache für Seenotfälle auf Sportbooten ist nach Einschätzung der DGzRS bei Seefahrern eine Überschätzung der eigenen Fähigkeiten oder eine Unterschätzung der Wetter- und Seeverhältnisse. Die Einsätze der Seenotretter wurden häufig durch plötzlich einsetzenden Starkwind und Sturm ausgelöst. Besonders viel hatten die Besatzungen der 61 Seenotkreuzer und Rettungsboote zu tun, wenn sich an den wenigen schönen Wochenenden die Wassersportler auf Nord- und Ostsee drängten (...). Quelle: dpa*

Diese Meldung steht im krassen Gegensatz zu der Meldung des Bundesverband Wassersportwirtschaft der im Juli 2007 verlauten lässt:

#### ***Die Sportschiffahrt ist sicher***

*(...) Damit wurde ein weiteres mal bestätigt, dass die Sportschiffahrt zu den sichersten Freizeitaktivitäten überhaupt gehört. Die Sportschiffahrt im Seebereich ist damit genau so sicher wie zum Beispiel das Fahrradfahren.*

*Die bundesweit einheitliche Führerscheinpflcht in Deutschland für Sportboote wird unter Fachverbänden und Leistungs-Anbietern insbesondere für die Entwicklung des Tourismus auf deutschen Gewässern als Entwicklungshemmnis empfunden. Mehr dazu finden Sie [hier](#) und auch [hier](#)*

Entwicklungshindernisse hin oder her. Fest steht jedenfalls, dass die DGzRS allein Pfingsten 2007 zu viele Personen aus Seenot retten musste. Dazu hier nur zwei Beispiele:

In der Nacht zum 25. Mai 2007 wurde der Seenotkreuzer "Vormann Steffens" aus Hooksiel von der 11,5 Meter langen Segelyacht "Truwen" alarmiert. Das Sportboot, mit Heimathafen Harlesiel, war auf den Steinen der Buhne B östlich von Wangerooge aufgelaufen. Etwa 11,5 Meilen südlich von Helgoland hat die Besatzung des Seenotkreuzers "Hermann Marwede" am Nachmittag des 25. Mai den Skipper einer Segelyacht nach einem Zusammenbruch abgeborgen. Über UKW-Kanal 16 erreichte die Seenotretter die Nachricht, dass der 39-jährige Skipper der Segelyacht "Grizabella" bewusstlos zusammengebrochen sei. Die beiden Crewmitglieder waren nicht in der Lage, die genaue Position der Yacht, die sich auf dem Weg von Nordenham nach Helgoland befand, zu ermitteln. Die Verkehrszentrale Deutsche Bucht peilte die "Grizabella" daraufhin über das UKW-Signal zur Positionsermittlung ein, und der Seenotkreuzer lief mit einem Arzt an Bord aus. Um 14.36 Uhr erreichte die "Hermann Marwede" die Yacht, und der Arzt stieg zur Notversorgung über. Der Patient wurde nach der Erstversorgung in das Bordhospital der "Marwede" übergeben. Da die verbliebenen zwei Crewmitglieder allein nicht weitersegeln konnten, stieg ein Seenotretter auf die neun Meter lange Segelyacht über, um das Boot nach Helgoland zu segeln.

Solche Meldungen sind erschreckend. Jedem Skipper kann - und wird - natürlich mal ein Fehler unterlaufen. Es bleibt nur zu hoffen, dass dieser nicht allzu folgenschwer ist, denn der Skipper trägt nicht nur die Verantwortung für sich sondern auch für seine Crew, seine Gäste und das Schiff. Bei Ausfall des Skippers geraten sie meistens in größte Bedrängnis.

**Etliche Seenotfälle wären zu vermeiden gewesen.** In vielen Fällen sind sie auf die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten als Schiffsführer, mangelnde Vorbereitung des Törns, schlechte oder gar keine Unterweisung von Crew und Mitsegler oder durch unterlassene oder nicht ausreichende Sicherheitsübungen an Bord mitverschuldet.

Diese Dinge lassen sich alle unter dem Begriff „**Schiffsführungssorgfaltspflicht**“, zusammenfassen und sollten jedem Skipper aus seiner Ausbildung bekannt sein. Etwas vereinfacht gesagt, sind Seenotfälle vielfach auf Leichtsin, leider aber auch auf eine mangelhafte Ausbildung zurückzuführen.

Wer also mit dem Gedanken spielt, eine Ausbildung zum Sportbootführer zu beginnen, sollte unbedingt darauf achten, diese in einer „guten“ Schule zu absolvieren. Schulen die eine **Ausbildung zum Sportbootführerschein an nur einem Wochenende** propagieren, haben, falls sie überhaupt über das erforderliche Know How verfügen, gar nicht die Zeit, Sie fundiert auszubilden. Aus diesem Zeitmangel wird die „angebliche“ Ausbildung in einer Kurzunterweisung mit anschließenden auswendig lernen der Fragenkataloge gipfeln.

Doch das ist später an Bord ihres eigenen Bootes oder einer Charteryacht auf See garantiert zu wenig, oder **hätten Sie das Auto fahren an einem Wochenende lernen können?**

**Sicherer und meistens auch schneller ist, wer sich für seine Ausbildung mehr Zeit nimmt.**

Eine fundierte Ausbildung zum Skipper erfordert auch den Blick der Schüler für die auf See immer vorhandenen „Restrisiken“ zu schärfen. Skipper die sich mit dem Wetter bewusst auseinandersetzen und Entwicklungen aufmerksam beobachten, werden in den seltensten Fällen von einem „plötzlichen“ Sturm überrascht.

Manchmal lassen sich die äußeren Umstände eines geplanten Törns allerdings auch bei einer guten Vorbereitung nicht vorhersehen, wie einer unserer Schüler letztes Jahr feststellen musste. Trotz aller Widrigkeiten hat er Wangerooge aus eigener Kraft erreicht. Den lebhaften Funkverkehr vor Ort hat er jedoch mitbekommen und uns von der - von ihm empfundenen - Hilflosigkeit einiger Skipper berichtet.

Zu seinem mündlichen Bericht fanden wir die folgende Meldung:

### *DGzRS 30 mal im Einsatz - Seenebel gefährdete Segler*

**25. Juli 2006 - Dichter Seenebel mit teilweise unter 50 Metern Sicht hat am Freitagabend, den 21.7.2006 vor Ostfriesland zahlreiche Wassersportler in große Gefahr gebracht. Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP / Station Borkum, Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN / Station Norderney sowie das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI von Wangerooge**



*Kurz vor dem Hafen von Wangerooge drückte Vormann Roger Riehl auf den Auslöser: Sieben Yachten - davon nur eine deutscher Nationalität - folgten dem Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI durch den Seenebel in den Hafen. (Die siebte Yacht ist im Nebel hier nicht zu sehen).*

*„Wir kamen mit der KRUPP von Eemshaven, als uns kurz vor der Fischerbalje ein großes Frachtschiff*

überholte“, berichtete Vormann Ralf Brinker vom Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP. „Wir sahen es noch ein Stück vor uns, da war es plötzlich verschwunden - von einer riesigen Nebelwand verschluckt.“ Bis Wangerooge reichte die Nebelwand, in der die Sichtweite zum Teil unter 50 Metern lag.

Das Seenotrettungsboot OTTO BEHR, Station Wilhelmshaven, das an diesem Abend ebenfalls im Einsatz war für ein abgetriebenes Schlauchboot, meldete zum selben Zeitpunkt bestes Sommerwetter. Brinker und seine Besatzung beobachteten ausführlich den Radarbildschirm. „Einen Segler hatten wir kurz vorher selbst gesehen. Jetzt sahen wir nur noch, wie sein Radarecho mit dem einer Tonne verschmolz...“ berichtete der Vormann. Der Segler hatte die Tonne vor Borkum im Nebel gerammt. Seenotkreuzer und Tochterboot trennten sich und fuhren zum Havaristen sowie zu den umliegenden Radarechos. Vier Segelyachten versammelte die KRUPP hinter sich „wie eine Entenmutter ihre Küken“. Mit ALFRIED KRUPP an der Spitze erreichte der Zug im Nebel sicher den Borkumer Hafen. Auch die mit der Tonne kollidierte Yacht erreichte den Hafen aus eigener Kraft.

Auch das Tochterboot des Seenotkreuzers BERNHARD GRUBEN (Norderney) versammelte eine internationale Schar von Yachten hinter sich auf dem Weg zum Norderneyer Hafen. Unterdessen gestaltete sich der Funkverkehr bisweilen unfreiwillig schwierig - Überreichweiten führten dazu, dass teilweise Yachten, die dem Tochterboot der BERNHARD GRUBEN gerade nach Norderney folgten, sich vom Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP angesprochen fühlten.

Vormann Roger Riehl der Freiwilligen-Station Wangerooge berichtete, dass sich zwei Segler vor Wangerooge hilfeschend an die Seenotretter gewandt hatten. Als das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI auslief, hörten weitere Segler den Funkverkehr und meldeten sich beim Seenotrettungsboot: Auch sie wurden eingesammelt. Das Seenotrettungsboot, das über kein Tochterboot verfügt, sammelte die Yachten, die im Radar erkennbar waren und brachte sie zunächst an eine Tonne mit der Vorgabe, die Tonne solange zu umkreisen, bis die WILMA SIKORSKI wieder zurück sei. Sechs niederländische und eine deutsche Yacht wurden auf diese Weise „eingesammelt“ und sicher durch das Seegatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge in den Hafen geleitet.

Gerade die schmalen Fahrwasser durch die Seegatten sind ohne genaueste Orientierung nach den ausgelegten Seezeichen nicht befahrbar. Dicht an der Fahrinne liegende Sandbänke machen eine Strandung bei geringster Abweichung wahrscheinlich.

Noch bis Samstagmorgen hielt sich der Seenebel. Am Samstagvormittag war der „Nebelspuk“ dann plötzlich vorbei. „Das einzig Gute an dem Nebel war“, so einer der Vormänner, „dadrinnen war es richtig angenehm kühl...“

Insgesamt dreißig Einsätze fuhren die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) am Wochenende vom 21. bis zum 23. Juli 2006. Etwa fünfzig Personen wurden dabei aus unmittelbaren Gefahrensituationen befreit.

Vor Stralsund schleppte das Seenotrettungsboot HERTHA JEEP / Station Stralsund bei einem nächtlichen Einsatz eine Segelyacht frei, die neben der Fahrinne aufgelaufen war und sich aus eigenen Kräften nicht mehr befreien konnte.

Die Freiwilligen-Besatzung der Station Vitte auf Hiddensee mit dem Seenotrettungsboot DORNBUSCH musste zwischen Freitagabend und Montagmorgen allein sechsmal ausrücken, um auf Grund gelaufene Segelyachten wieder flott zu machen.

Quelle: Seglermagazin

Wer mehr über die wichtige Arbeit der Seenotretter erfahren möchte, findet viele Anregungen im DGzRS-Handbuch 2007 in unserem Downloadbereich oder direkt unter: [www.dgzrs.de/](http://www.dgzrs.de/)