



ROLF DREYER

SKIPPER- TRAINING

PLANEN, FÜHREN UND ENTSCHEIDEN



DELIUS KLASING

Von Rolf Dreyer sind ebenfalls im Delius Klasing Verlag erschienen:

- Sportbootführerschein See
- Sportküstenschifferschein und Sportbootführerschein See
- Übungen und Aufgaben Navigation
- Übungsbogen Sportküstenschifferschein
- UKW-Funkbetriebszeugnis und Sprechfunkzeugnis für die Binnenschifffahrt
- Standard-Funkverkehr für die Bordpraxis
- Wettertafeln für die Bordpraxis

Dieses Buch wurde zuvor unter der ISBN 978-3-7688-1388-4 angeboten.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

7., überarbeitete Auflage

ISBN 978-3-667-11211-8

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Felix Wagner

Titelfoto: X-Yachts

Fotos: M. Amme (S. 6, 18, 20, 34, 35, 40, 55, 56, 66, 92, 94, 98, 116, 144, 162, 180), Boote-Archiv (S. 158), R. Dreyer (S. 37, 97, 162), H.-G. Kiesel (S. 153, 172), Yacht- & Charterzentrum (S. 8)

Seekartenausschnitte: Delius-Klasing-Sportbootkarten

Screenshot (S. 64): Delius Klasing Verlag

Buchabbildungen: Bloomsbury Publishing (S. 29), Delius Klasing Verlag (S. 30)

Illustrationen: Rolf Dreyer

Umschlaggestaltung und Layout: Gabriele Engel

Lithografie: Mohn Media, Gütersloh

Gesamtherstellung: Print Consult, München

Printed in Czech Republik, 2018

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit der gebotenen Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die Seekartenausschnitte dienen nur zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keineswegs offizielle Karten.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

INHALT

6 PLANEN

- 7 Yachtcharter
- 21 Nautische Reiseplanung
- 41 Training

56 FÜHREN

- 57 Navigation
- 67 Hafenmanöver
- 81 Auf See
- 93 Nebel
- 99 Radar
- 117 Steifer Wind und Sturm
- 133 Gefährlicher Seegang

144 ENTSCHEIDEN

- 145 Mann über Bord
- 159 Feuer
- 163 Wassereinbruch
- 173 In die Rettungsinsel

180 ANHANG

- 181 Skippertipps
- 190 Register

PLANEN



NAUTISCHE REISEPLANUNG

ALLGEMEINE PLANUNG

Die allgemeine Planung einer Seereise umfasst das Fahrzeug, seine Einrichtung, Ausrüstung und die erforderliche Crew. Wie viel Kraftstoff und Wasser, welche Nahrungsmittel werden benötigt? Wo können verbrauchte Vorräte wieder aufgefüllt werden? Solche Fragen lassen sich nur im Zusammenhang mit der navigatorischen Planung im weitesten Sinne beantworten. Sie soll hier als nautische Reiseplanung bezeichnet werden und besteht aus dem Studium von Seekarten, Seebüchern, Monatskarten und nautischen Reiseführern (Törnführern). Eine Reiseplanung in diesem Sinn ist das Thema dieses Abschnitts. Ordentlich gemacht, behandelt sie drei Komplexe:

1. Auswahl der Reisezeit, der möglichen Routen und anzusteuern den Häfen (welche Strecken letztlich gesegelt, welche Häfen schließlich angesteuert werden, hängt von Wind und Wetter ab und wird kurzfristig entschieden)
2. Empfangsmöglichkeiten von Wetterberichten und nautischen Warnmeldungen während der Reise
3. Alarmierungsmöglichkeiten über Funk in Fällen von Not und Dringlichkeit

Mit der Reiseplanung sollen Fragen folgender Art beantwortet werden:

- Auf welcher Route kann der Zielhafen

angesteuert werden? Welche Fahrwasser, Schifffahrtswege oder Verkehrstrennungsgebiete müssen gequert, welche Sperrgebiete oder Gefahrenstellen umfahren werden?

- Welche Anlauf-, Liege- und Versorgungsmöglichkeiten bieten die Häfen?
- Gibt es Alternativrouten?
- Welche Häfen können in besonderen Fällen angelaufen werden, etwa bei Sturmwarnungen oder wenn medizinische Hilfe benötigt wird?
- Sind die dafür erforderlichen Seekarten und Hafenpläne an Bord?
- Welche Schifffahrtsgefahren bestehen im zu befahrenden Seegebiet? Gibt es Regionen mit gefährlichem Seegang?
- Mit welchen Strom- und Windverhältnissen, mit welchen Wellenhöhen muss gerechnet werden?
- Welche rechtlichen Vorschriften – zum Schiffsverkehr, Zoll, Grenzübertritt – sind zu beachten?
- Führt die Reise aus dem Fahrtgebiet heraus, für welches der Versicherungsschutz besteht?
- Wann und auf welchen Frequenzen können Seewetterberichte empfangen werden?
- Wie erhält man nautische Warnungen, wie Starkwind- und Sturmwarnungen?
- Welche Rettungsleitstellen (MRCC) stehen in Not- oder Dringlichkeitsfällen zur Verfügung?

- Welche weiteren Küstenfunkstellen (Verkehrszentralen, Häfen usw.) sind erreichbar? Welches sind ihre Arbeitskanäle? Besteht auf einem Streckenabschnitt Funkbenutzungspflicht?
- Verläuft die Reise durch Seegebiete, in denen keine Alarmierungsmöglichkeit per Sprechfunk vorhanden ist? Wie kann dort im Notfall Alarm ausgelöst werden?

KARTENSTUDIUM

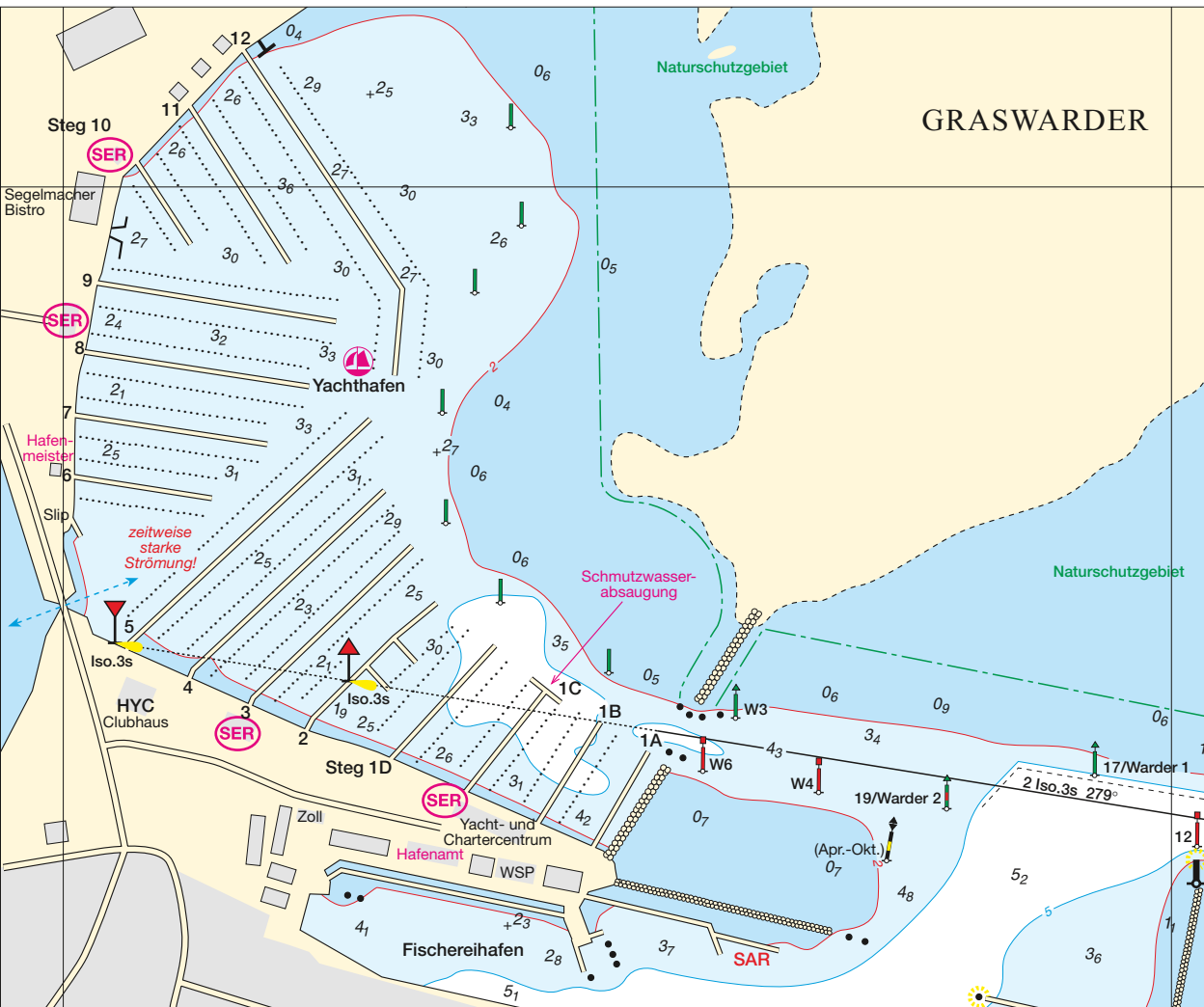
Das Wort »Studium« mag hochgegriffen sein, beschreibt aber gut, was vor jedem Auslaufen nötig ist. **Seekarten** – insbesondere die amtlichen – bieten eine Informationsfülle, die mit einem kurzen Hingucken keinesfalls erschlossen werden kann. Denn es müssen grundsätzlich alle Zeichen und Abkürzungen im zu befahrenden Seeraum entschlüsselt werden. Dies ist bei amtlichen Karten mühselig und zeitaufwendig und erfordert die **Karte 1/INT 1** oder die jeweilige nationale Fassung. Amtliche Karten enthalten viele für die Sportschiffahrt irrelevante Angaben. Nichtamtliche **Sportschiffahrtskarten** sind für den weniger erfahrenen Navigator leichter lesbar.

Begonnen wird mit dem **Hafenplan**, in dem die Yacht liegt. Man sollte nicht einfach hinter anderen auslaufenden Yachten herfahren. Wenn unerwartet manövriert oder noch einmal angelegt werden muss, ist es wichtig zu wissen, wo es flach ist und wo Gefahren drohen. Wie leicht man beim Verlassen des Ausgangshafens auf Grund laufen oder Fehler machen kann, zeigt das auf der nächsten Seite beschriebene Beispiel. Hafenpläne sind in Seekarten, im Hafenhandbuch und in nautischen Reiseführern abgedruckt und alle verfügbaren Quellen

NAUTISCHE LITERATUR

Charter-yachten sind in der Regel mit Seekarten und nautischer Literatur ausgerüstet. Sie decken das Seegebiet, das auf Reisen von bis zu drei Wochen Dauer befahren wird, ab. Mit dem Kartenstudium beginnt man normalerweise erst an Bord. Wer eigene Seekarten kaufen möchte, ist gut beraten, zunächst das Angebot an Sportschiffahrtskarten aus deutschen Verlagen zu prüfen. Bei Reisen in Gebieten, die von deutschen Crews seltener befahren werden, wende man sich am besten an eine Schifffahrtsbuchhandlung. Deren Kataloge bieten eine exzellente Übersicht über die verfügbare nautische Literatur einschließlich der Seekarten. Die bekanntesten Namen findet man im Internet, auf den großen Bootsmessen sowie in den Anzeigenteilen der Wassersportzeitschriften.

sollten genutzt werden. **Nautische Reiseführer** enthalten zudem Beschreibungen über das Anlaufen der Häfen; auch dies sollte vor dem erstmaligen Auslaufen gelesen und mit den Angaben in der Seekarte verglichen werden. Die Bedeutung jeder in Sicht kommenden Tonne muss bekannt sein und auch, an welcher Schiffsseite sie bleiben soll.



Viele Segler haben eine Yacht in Heiligenhafen übernommen und gleich auf Grund gesetzt. Die Karte zeigt links den Yachthafen. Hier liegen sieben grüne Tonnen. Gedankenlos, stur nach der Devise »Grün an Steuerbord«, werden diese Tonnen an Steuerbord gelassen und schon läuft das Schiff auf Grund. Dicht hinter der Mole, am Ausgang des Yachthafens, endet das Warder-Fahrwasser. Die Steuerbordseite ist mit zwei Tonnen W3 und 17/Warder 1 bezeichnet, die spitze Toppzeichen tragen, und auslaufend an Backbord bleiben müssen. An der Backbordseite des Warder-Fahrwassers liegen drei Tonnen, die roten W6 und W4 mit Zylindertoppzeichen und die grün-rot-grüne 19/Warder 2 mit Kegel Spitze aufwärts. Auslaufend müssen alle drei Tonnen an Steuerbord bleiben. 19/Warder2 bezeichnet die Steuerbordseite des in den Kommunalhafen, den Fischereihafen und in den Yachthafen der Segler-Vereinigung Heiligenhafen führenden Hauptfahrwassers und gleichzeitig die Backbordseite des abzweigenden Warder-Fahrwassers (W2).

FUNKPLANUNG

»Funkplanung? Reisevorbereitung in Bezug auf Funk? Was ist das? Haben wir ja noch nie gemacht.« Das sind die üblichen Kommentare vieler Yachties. Und weil sie ihre Reisen bisher immer ohne **Funkplanung** gemacht haben, halten sie sie für überflüssig. Richtig ist, dass eine Funkplanung so lange nicht benötigt wird, wie alles gut geht. Bei Problemen sind Versäumnisse hier besonders schmerzlich.

Mit Funkplanung ist nicht gemeint, dass sich ein Crewmitglied intensiv mit dem Funkgerät befasst und dafür zuständig ist, bei einem möglichen Problem um Hilfe zu rufen. Das ist zwar wichtig, gehört jedoch zur Sicherheitsrolle (siehe Seite 42).

Funkplanung bedeutet herauszusuchen,

1. welche Küstenfunkstellen Starkwind- und Sturmwarnungen verbreiten, und deren Arbeitskanäle aufzuschreiben – man findet sie im Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt und im *Reeds*,
2. welche Küstenfunkstelle bei dringenden Problemen (wenn die Sicherheit des Fahrzeugs oder einer Person gefährdet ist) anzurufen ist.

Zwei wichtige Punkte sind vielen Wassersportlern nicht bekannt:

1. Die Reise muss so geplant werden, dass im Notfall immer ein **MRCC** (Maritime Rescue Coordination Centre, Rettungsleitstelle) alarmiert werden kann. Darauf zu vertrauen, dass außerhalb der Reichweite einer Rettungsleitstelle im Notfall

andere Schiffe alarmiert werden können, ist heute, nach abgeschlossener Einführung des GMDSS, eine grobe Fahrlässigkeit und könnte entsprechende Rechtsfolgen nach sich ziehen.

2. Das MRCC ist nicht erst zu benachrichtigen, wenn ein Notfall eingetreten ist, sondern schon dann, wenn eine Notlage entstehen könnte.



Der heutige Stand der Technik ist ein UKW-Sprechfunkgerät mit integriertem DSC-Controller. Ein solches Gerät ist mit dem GPS-Navigator verbunden und besitzt eine SOS-Taste. Sie muss fünf Sekunden lang gedrückt werden, um einen DSC-Notalarm zu senden. Der enthält die Schiffskennung, mit der das Fahrzeug identifizierbar ist, und die aktuelle Position mit zugehöriger Uhrzeit.

GMDSS

Das weltweit einheitliche Funksystem der Seeschifffahrt heißt **GMDSS** (Global Maritime Distress and Safety System). Seine Einführung erfolgte von 1992 bis 1999 und brachte eine völlig neue »Rettungsphilosophie«. Früher mussten die Schiffe fernab von den Küsten sich untereinander selbst helfen und auch die Rettung allein organisieren. Heute aber ist so schnell wie möglich ein MRCC einzuschalten. Die **Rettungsleitstelle** koordiniert von Land aus die Rettungsmaßnahmen; sie entscheidet, welche Schiffe vor Ort an der Rettung teilnehmen, und weist sie entsprechend an.

Jedes Schiff – auch eine Yacht – muss in einem Notfall in der Lage sein, bei einer Rettungsleitstelle **Alarm** auszulösen. Früher, bevor die Rettungsleitstellen aufgebaut und entsprechende Alarmierungseinrichtungen für Schiffe verfügbar waren, konnte – und musste – eine Yacht weit draußen auf See darauf vertrauen, dass andere Schiffe ihre Notmeldung empfangen und helfen würden.

Heute darf eine Yacht nur noch **Seegebiete** befahren, in denen sie mit ihrer eigenen Funkausrüstung ein MRCC erreichen kann. Um es klarzustellen: Es besteht zwar keine direkte Funkausrüstungspflicht für Sportboote, aber es wäre ein Verstoß gegen die *Sorgfaltsregeln für Wassersportler* (und damit grobe Fahrlässigkeit), sich über die Reichweite der bordeigenen Funkausrüstung hinaus von Land zu entfernen. Wie in anderen Fällen gilt auch hier: Solange nichts passiert, interessiert sich niemand dafür. Nach einem Unfall aber wird geprüft, ob der Schiffsführer gegen Empfehlungen verstoßen hat, die in der BSH-Broschüre

GMDSS-SEEGBIETE

Zur nautischen Reiseplanung gehört zu wissen, welche Seegebiete (siehe Folgeseiten) befahren werden und wie im Fall von Not oder Dringlichkeit die Alarmierung eines MRCC erfolgen kann.

SEEGBIET A1

Ein von der zuständigen Verwaltung festgelegtes Gebiet innerhalb der Sprechfunkreichweite mindestens einer UKW-Küstenfunkstelle, die ununterbrochen für DSC-Alarmierungen zur Verfügung steht.

SEEGBIET A2

Ein von der zuständigen Verwaltung festgelegtes Gebiet (ohne Seegebiet A1) innerhalb der Sprechfunkreichweite mindestens einer GW-Küstenfunkstelle, die ununterbrochen für DSC-Alarmierungen zur Verfügung steht.

SEEGBIET A3

Ein Gebiet (ohne Seegebiete A1 und A2) innerhalb der Überdeckung eines geostationären Inmarsat-Satelliten (70° N bis 70° S), der ununterbrochen für Alarmierungen zur Verfügung steht.

SEEGBIET A4

Ein Gebiet außerhalb der Seegebiete A1, A2 und A3 (alle Gebiete jenseits von 70° Breite).

Sicherheit im See- und Küstenbereich gegeben werden. Wer nur über ein UKW-

HAFENMANÖVER

Wohl jeder hat sich schon einmal über Autofahrer geärgert und deren Fahrweise kritisiert. Rücksichtslosigkeit, Alter oder mangelnde Fahrpraxis sind typische Gründe. Auch Yachties schütteln manchmal den Kopf über die Hafenmanöver anderer Segler. Mangelnde Rücksichtnahme ist nicht der Grund, ein höheres Alter erst recht nicht – die Alten kennen ihre Schiffe zumeist hervorragend. **Mangelnde Fahrpraxis** ist der Punkt, denn auf Erfahrung und Routine kommt es bei Manövern vor allem an. Wer ein Schiff manövrieren möchte, muss es im Griff haben. Das gilt für ein Kind im Optimisten ebenso wie für die Besatzung eines Containerfrachters oder Kreuzfahrtschiffs.

Der Vergleich mit der Berufsschiffahrt macht die Unterschiede deutlich. Dort jahrelange Ausbildung auf wechselnden Fahrzeugen und ständige Praxis. Hier der Freizeitskipper, der schnell einen Schein gemacht, dazu vielleicht noch ein paar Meilen gesammelt hat und nun ein oder zwei Wochen im Jahr am Ruder steht. Natürlich fehlen ihm dann Erfahrung und Routine für ein schwieriges Hafenmanöver.

Ein großes Schiff, das nicht über entsprechende **Manövrierhilfen** verfügt, kann

SCHIFFSGRÖSSE

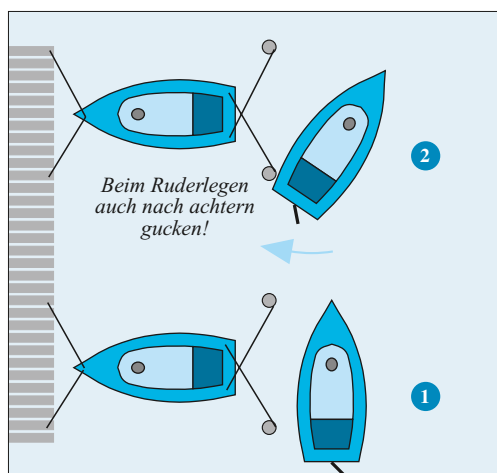
Viele Segler entscheiden sich für eine große Yacht. Prestige und Komfort sprechen dafür – auch die Geschwindigkeit sowie das Verhalten in schwerer See.

Aber denken sie auch an die riesigen Segelflächen und den größeren Platzbedarf bei Manövern in engen Häfen? Ohne Bugstrahlruder sind Schwierigkeiten programmiert. Große Schiffe verlangen große und erfahrene Crews – oder zahlreiche technische Hilfen. Doch wenn die Technik einmal streikt?

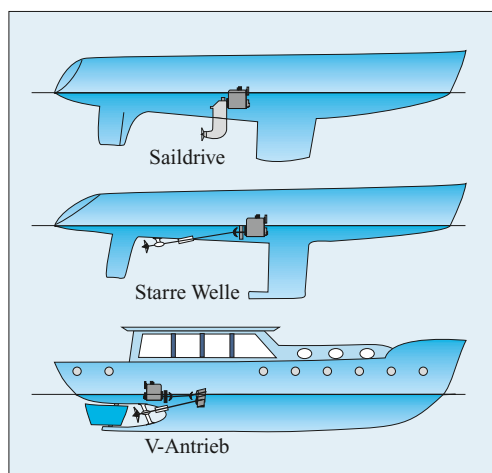
Die Unterhaltungskosten einer Yacht wachsen schneller als die Länge: 30 % mehr Länge gleich 100 % mehr Kosten.

Schlepp- und Bugsierhilfe anfordern. Der Skipper muss allein klarkommen. Ohne Bugstrahlruder sind auf einem Schiff von elf oder mehr Metern Länge Schwierigkeiten bei Hafenmanövern programmiert.

Auf freiem Wasser, in der sturmsicheren Jahreszeit, nicht zu nahe an Küsten und



Achtung, Derivation. Das Heck schwenkt aus, wenn Ruder gelegt wird; bei wenig Seitenabstand droht eine Kollision.



Der Saildrive hat neutrales Fahrverhalten, während starre Wellen und V-Antriebe oftmals Radeffekt erzeugen.

Schiffahrtswegen fällt **mangelnde Routine** kaum auf. Bei starkem Wind und in engen Häfen aber fühlen sich wenig erfahrene Skipper meist sehr unsicher – wie Fahranfänger im Berufsverkehr einer fremden Großstadt.

Übung macht den Meister, ganz besonders bei Hafenmanövern. Erfahrung bringt Weitblick und Sicherheit. Je mehr Erfahrung, desto besser. Erfahrung ist durch nichts zu ersetzen. – Aber jedes Boot reagiert anders. Mit einem neuen Schiff muss auch ein erfahrener Skipper erst einmal vertraut werden. Das **Manövrierverhalten** von Yachten hängt ab von:

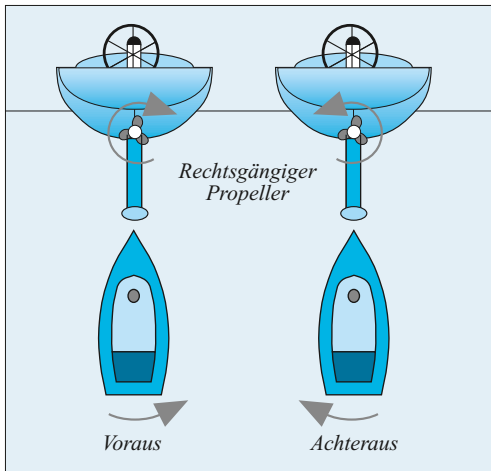
- der Kiel- und Ruderform
- dem Gewicht (Verdrängung)
- der Antriebsart
- dem Propeller
- der Windangriffsfläche

Andersherum – um eine Yacht im Hafen manövrieren zu können, muss der Skipper wissen, wie das Schiff

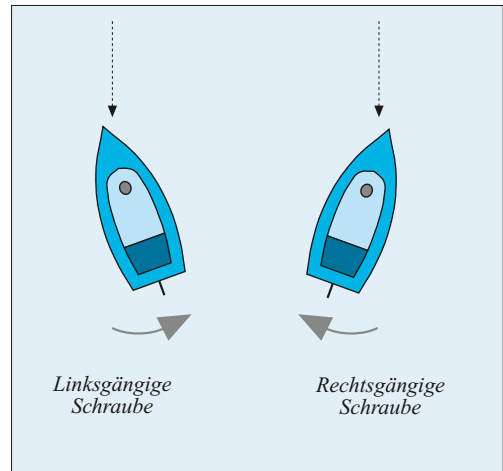
- dreht,
- rückwärts fährt,
- auf Seitenwind reagiert,
- aufstoppt.

DREHVERHALTEN

Um ein Schiff manövrieren zu können, muss man sein **Drehverhalten** kennen. Zwischen Schiffen und Autos gibt es dabei einen grundsätzlichen Unterschied. Während Autos über die Vorderräder gedreht werden, sitzt bei Schiffen das Ruder achtern. Bei Autos folgen die Hinterräder ungefähr der Spur der Vorderräder, bei Schiffen schwenkt das Heck aus. Ein Schiff in Vorwärtsfahrt dreht wie ein rückwärtsfahrendes Auto. Dieses Drehverhalten heißt Derivation. Das Heck kann gegen Pfähle,



Der seitliche Propellerschub – auch Radeffekt genannt – macht sich bei Achtersausfahrt stärker bemerkbar.



Bei Achtersausfahrt offenbart sich Radeffekt; wichtig zu wissen, zu welcher Seite das Heck schwenkt.

andere Yachten oder eine Brücke stoßen, wenn dicht daran vorbeigefahren und dann Ruder gelegt wird (siehe Abbildung). Während die **Derivation** grundsätzlich bei allen Schiffen und Windverhältnissen auftritt, variieren die anderen Faktoren von Schiff zu Schiff. Es heißt immer, dass ein **Langkieler** träger dreht als ein Kurzkieler. Das ist prinzipiell richtig, doch auch Langkieler sind keine Schienenfahrzeuge; auch mit ihnen lassen sich Hafenmanöver reibungslos fahren. Folkeboote sind schwere Langkieler, aber alles andere als drehfaul; sie reagieren so feinfühlig, dass viele Folkebootsegler grundsätzlich unter Segeln im Hafen manövrieren.

Auch der **Antrieb** beeinflusst das Drehverhalten. Typisch für Segelyachten sind Saildrive oder starre Welle. Beim Saildrive fällt der große Abstand zwischen Propeller und Ruder auf. Je stärker das Ruder angeströmt wird, desto besser ist seine Wir-

kung. Das macht sich bei langsamer Fahrt, insbesondere beim Anfahren bemerkbar. Bei starrer Welle unterstützt ein kurzer Propellerschub die Drehung wirkungsvoll.

Im Übrigen ist das Fahrverhalten mit Saildrive neutral, was sich auch beim problemlosen Rückwärtsfahren zeigt. Yachten mit starrer Welle können hier eher Schwierigkeiten machen. Bei ihnen ist ein mehr oder weniger starker **Radeffekt** typisch, ein seitlicher Versatz, der Hafenmanöver wirksam unterstützen, aber auch hoffnungslos versauen kann. Ein rechtsgängiger Propeller dreht bei Vorausfahrt von achtern gesehen im Uhrzeigersinn, bei Achtersausfahrt entgegengesetzt. Bei Vorausfahrt versetzt er das Heck nach Steuerbord, was jedoch höchstens beim Anfahren bemerkbar ist. Achtersaus laufend driftet das Heck bei manchen Schiffen mit starrer Welle so stark nach Backbord, dass nur mit größter Mühe gegengesteuert werden kann.

MANN ÜBER BORD

DAS SCHIFF IM GRIFF?

Bilderbuchsegeln! Sonne, Ost 5, am Wind auf Steuerbordbug. Unter Groß und Genua rauscht das Schiff kraftvoll durchs Wasser. Die Yacht krängt und die Freiwache sitzt in Luv auf der Deckskante. Ihre Beine baumeln an der Bordwand und die Oberkörper haben sie – wie Regattasegler – zwischen den Relingsdrähten hindurchgeschoben. Unter sich die weiß schäumende Bugwelle und oben der blaue Himmel. Das sind Ferien! Skipper Max strahlt. Sabine und Monika gehen Wache; Sabine steht hinter dem Rad und steuert, Monika sitzt unten im Cockpit und hält Ausguck nach Lee. Horst möchte von der Deckskante zum Bugkorb wechseln. Das ist ein beliebter Platz, auf dem sie alle schon oft gesessen haben.

Als Horst gut gelaunt mit ausgebreiteten Armen über das Vordeck balanciert, tritt er mit dem linken Fuß auf das Glasfenster des Skylights. Darauf rutscht er aus, beide Füße gleiten sofort nach Lee, er stürzt auf die Seite. Mit der Hüfte schlägt er hart auf das Skylight und mit dem Ellenbogen auf das Deck. Schreiend und mit schmerzverzerrtem Gesicht rutscht er schnell unter dem Relingsdraht hindurch und gleitet mit den Füßen voran ins Wasser. Horst hat sich festhalten können. Er hängt jetzt an

der Bordwand, die Bugwelle hebt seine Beine an, seitlings liegt er auf dem Wasser. Mit einer Hand hat er eine Relingsstütze gegriffen, mit der anderen fasst er die Fußreling. Beide Arme angewinkelt, kann er den Kopf auf Deckshöhe halten, doch hin und wieder schwappt eine Welle über ihn. Er sagt nichts, aber in seinen Augen steht panische Angst.

PLANLOSES HANDELN

Zuerst haben alle durcheinandergebrüllt. Skipper Max und Decksmann Thomas sind sofort aufgesprungen, jetzt hocken sie bei Horst und versuchen, ihn wieder reinzuziehen. Elke ist sitzen geblieben und hat laut »Mann über Bord« gerufen. Monika ist geistesgegenwärtig unter Deck geeilt, um die MOB-Taste am GPS-Navigator zu drücken. Damit wird die Unfallstelle gespeichert.

Während Skipper Max versucht, Horst an Bord zu ziehen, schreit er Sabine zu, sie solle abfallen. Doch Sabine dreht das Rad in der Aufregung falsch herum und luvt an. So richtet sich die Yacht auf und die Bord-



**Die meisten Stürze über Bord
wären leicht zu vermeiden
gewesen.**

wand kommt aus dem Wasser. Horst kann sich jetzt nicht mehr halten. Auch Max und Thomas schaffen es nicht. Horst geht verloren, er taucht kurzzeitig unter und ist schnell einige Meter vom Schiff entfernt. Erst jetzt bemerkt Thomas, dass die Automatikweste nicht ausgelöst hat. Laut ruft er: »Zieh die Reißleine, Horst, die Reißleine ziehen!« Horst reagiert nicht.

Inzwischen ist Skipper Max zum Ruder gestürzt, auch Elke ist aufgestanden. Leider kann auch Max nicht verhindern, dass die Yacht wendet und durch den Wind geht. Die Genuaschot ist noch belegt, das Segel steht back. Die Yacht dreht weiter und krängt nun zur anderen Seite. Damit hat Elke nicht gerechnet. Sie steht plötzlich in Lee, den Großbaum über sich. Mit kreisenden Armen gelingt es ihr im letzten Augenblick, sich festzuhalten. Nicht viel hat gefehlt und auch Elke wäre ins Wasser gestürzt. Horsts Sturz liegt ungefähr eine Minute zurück.

FOLGEFEHLER

Mit backstehender Genua ist die krängende Yacht nicht mehr manövrierfähig. Sofort löst Skipper Max die Genuaschot. Sie rauscht aus und das Vorsegel wird nach Lee gedrückt. Maik, der noch auf dem Vordeck hinter der Genua steht, wird von dem riesigen Vorsegel erfasst und fliegt rücklings über Deck. Krachend landet er in der Reling. Das Segel knattert im Wind, wild schlagen die Schoten.

Elke, die sich nicht von der Stelle gerührt hat, wird zweimal getroffen. Die schwere Schot peitscht zuerst in ihr Gesicht und schlägt dann noch einmal gegen ihren Arm. Sie schreit vor Schmerz, doch sie

kann der Leine nicht ausweichen. Max brüllt Sabine an, die Schot dichtzunehmen, aber er wickelt sie selbst um die Winsch.

Die Yacht fällt weiter ab, der Wind fasst in die Segel, das Schiff nimmt wieder Fahrt auf und entfernt sich rasch von der Unfallstelle. Um Maik, der immer noch k.o. in der Reling hängt, kümmert sich Thomas. Elke hangelt sich weinend ins Cockpit. Und wo ist Horst? Jetzt sind knapp zwei Minuten vergangen, seitdem er über Bord gefallen ist.

Sabine hat ihm den Rettungskragen zuwerfen wollen, nachdem Max das Ruder übernommen hat. Daran hat sie gedacht. Sie hat Horst aber nirgends sehen können. Erst nach der unfreiwilligen Wende hat sie ihn erblickt, doch da ist er schon zu weit entfernt gewesen. Als dann Maik von der Genua erfasst und Elke von der schlagenden Schot getroffen worden ist, hat Sabine instinktiv nach vorn geguckt und danach konnte sie Horst nicht mehr sehen. Wo um Gottes willen ist Horst?

WAS LIEF SCHIEF?

Die Geschichte zeigt, dass ein echter Sturz über Bord völlig anders verlaufen kann als eine Übung. Nicht selten folgen weitere Patzer und Pannen, manchmal sogar schwere Unfälle. Welche Fehler sind hier passiert? Was wäre in dieser Situation richtig gewesen?

Den ersten Fehler hat Horst gemacht, als er gut gelaunt mit ausgebreiteten Armen, vielleicht etwas übermütig über das Vordeck gelaufen ist. Der Fehltritt auf das Skylight hat das Unglück eingeleitet. Horst, der Spaßvogel, hätte gucken müs-

sen, wo er hintritt; er hätte sich auch am Relingsdraht in Luv festhalten sollen. Als er es nicht tat, hätte Skipper Max ihn sofort darauf hinweisen müssen.

Warum hat sich die Automatikweste nicht geöffnet? Sind CO₂-Automat, Dichtungsring, Salztablette und Patrone überprüft worden? Möglicherweise liegen hier schwere Versäumnisse.

Ein weiterer Kardinalfehler ist das Lösen der Genuaschot gewesen. Solange sich Menschen im Bereich der Genua und der schlagenden Schoten befinden, darf das nicht passieren. Der Skipper hätte die Crew zuvor ins Cockpit holen müssen. Natürlich weiß Max so etwas, aber in der Aufregung hat er es einfach übersehen. Im Nachhinein ist es für ihn unfassbar, dass ihm dieser Fehler unterlaufen ist.

Elke hat sich erhoben und vergessen, sich festzuhalten. Maik hat auf dem Vordeck gestanden, wo ihn dann die Genua erwischt hat. Beide wollten helfen, haben aber nicht bemerkt, in welcher Gefahr sie sind. Sabine hat zwar daran gedacht, Horst den Rettungskragen zuzuwerfen, hat Horst aber dann in der Hektik der Ereignisse aus den Augen verloren.

Maik liegt immer noch auf dem Vordeck. Thomas hockt bei ihm. Um zur Unfallstelle zurückzulaufen, muss Max wenden oder halsen; doch damit gefährdet er die beiden erneut. Das zwingt den Skipper, sich immer weiter von der Unfallstelle zu entfernen.

Die Katastrophe trifft sie unvorbereitet. Planlosigkeit ist der rote Faden ihres Handelns. Bevor sie sich fassen können, über-

ZWEITER MANN ÜBER BORD

Eine Person stürzt über Bord – und kurz darauf eine zweite. Nicht wenige Yachties haben das erlebt. Liegt ein Mensch im Wasser, ist die Hektik groß. Schnell passieren dann Fehler. Unerfahrene Mitsegler sind mit der Situation überfordert, sie können die Gefahren nicht schnell genug erkennen. Besonders bedrohlich sind die Segel und Schoten. Selbst das Cockpit ist nicht sicher: Kommt der Baum rüber, schlägt auch die Großschot rum. Eine unerwartete Krängung kann ebenfalls böse Folgen haben. Wer für die Rettung nicht gebraucht wird, sollte zur eigenen Sicherheit unter Deck verschwinden.

Ein zweites Unheil droht bei der Bergung. Die Yacht macht keine Fahrt mehr; neben dem Verunglückten liegend schaukelt sie stark im Seegang. Alle müssen sich dann gut festhalten. Wer sich an Deck um den Über-Bord-Gefallenen kümmert, riskiert, ins Wasser zu stürzen.

Deshalb lauten zwei grundsätzliche Empfehlungen bei Mann über Bord:

1. Der beste Segler übernimmt sofort das Ruder.
2. An Deck, außerhalb des Cockpits, dürfen sich nur noch die Decksmänner aufhalten.

Decksmänner sind die Crewmitglieder, die sich am sichersten an Deck bewegen und nach vorn geschickt werden, wenn es für andere zu gefährlich ist.