

Rettung aus Wassergefahren

für Schlauchbootfahrer

Erstellt von Hans Daniels. Weitergabe/Verarbeitung nur unter Angabe des Erstellersnamens
Stand: 17.03.05

Vorwort:

Dieser Beitrag wurde von mir nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die Tipps beruhen auf eigene Erfahrungen und Ausbildungen. Können aber nicht in jeder Situation zur Anwendung kommen. Die Rettungsmaßnahmen sind immer vor Ort den Gegebenheiten anzupassen. Ansprüche hieraus können nicht gestellt werden. Ich hoffe aber trotzdem das dadurch die ein oder andere Maßnahme eingeleitet werden kann. Sollten gravierende Fehler entstanden sein, bitte ich um Information unter: schlauchbootfahren@online.de

Rettung aus Wassergefahren

Der Boom im Bootssport ist volle im Zuge, deshalb werden auch die Unglücksfälle ansteigen. Einige Gründe könnten Erfahrungsmangel, fehlende oder nicht komplette Sicherheitsausrüstung, aber in jedem Falle auch die Zunahme der Verkehrsdichte auf unseren Binnen- und Küstengewässern sein.

Aber auch.

Mangelnde Rücksichtnahme

Falsche Ausweich- oder Überholmanöver

Falscher Umgang mit festgelaufenen oder leckgeschlagenen Wassersportfahrzeugen

Leichtsinniger Umgang mit Betriebsstoffen, offenem Licht und Feuer

Zu schnellem Fahren bei unsichtigem Wetter

Ungesicherte Arbeiten an Bord

Falsches Einschätzen von Wetter, Wellen.....

Daraus können dann folgende Auswirkungen und Behinderungen entstehen.

Behinderungen und Gefährdung der Berufs- und der Sportschiffahrt

Umweltverschmutzungen

Personen- und Materialschäden

Gefährdung der Bootsinsassen

Ich meine das sollte man sich immer vor Augen halten, wenn man mal eben mit hoher Geschwindigkeit an einen Angelkahn, Luftmatratzenkapitän oder einfach an einem schwächeren Boot vorbei zieht.

Im folgenden wollen wir die Rettung aus Wassergefahren ansprechen. Beim Bootsführerschein lernt man so nett, dass „Mann über Bord Manöver“. Meistens jedoch mit sehr wenig Praxis im Umgang mit dem im Wassertreibenden (nur mit Boje oder Rettungsring). Wer schon einmal versucht hat, eine Person über die Schläuche ins Schlauchboot zu ziehen, weiß was ich meine.

Rettungsmanöver

Die Gefährdung für einen Hilflösen im Wasser ist die Unterkühlung. Ein Hauptgefährdungspotential neben eventuellen anderen Verletzungen. Es versteht sich also von selbst, dass der Betroffene schnellstmöglich und sicher geborgen werden muss.

Im schnellen würde man ein Rettungsmanöver in Abschnitte einteilen.

1. Sichten des Verunfallten
2. Anlaufkurs

3. Aufnehmen des Verunfallten
4. Erste Hilfe Maßnahmen
5. Transport des Verunfallten zu einer Übergabestelle
6. Übergabe an den örtlichen Rettungsdienst (Land, Wasser, Luft)

Das Rettungsmanöver ist erst beendet, wenn der Verunfallte sicher an Bord ist und die Erstmaßnahmen der Ersten Hilfe eingeleitet sind.

Natürlich steht der Notruf wie bei jeder Hilfsmassnahme an erster Stelle. Noch einmal zur Erinnerung.

Notrufnummern

Europaweit, _112 übers Handynet

DGzRS, _ 124124 übers Handynet

UKW Funk, Kanal 16

UKW Funk, DSC, Kanal 70

Man sollte sich also in jedem Revier über die Möglichkeiten eines Notrufes rechtzeitig und vorher kundig machen.

Ich möchte mit den Tipps keine Diskussionen auslösen, sie beruhen auf eigene Erfahrungswerte und decken sich an einigen Stellen nicht mit anderen Lehrinhalten. Ich bin aber der Meinung, dass die sichere Rettung/Bergung im Vordergrund stehen soll und nicht das Einhalten von Prüfungskriterien oder Lehrmethoden. Damit möchte ich aber die anderen Lehrmethoden nicht abwerten, sondern das aller Ziel sollte die Rettung eines Betroffenen aus Wassergefahren sein.

Manöver aus fließenden Gewässern

Ist der Betroffene gesichtet muss der Bootsführer die Wind- und Strömungsverhältnisse beobachten, bewerten und anschließend berücksichtigen.

Der sicherste Weg ist, wenn das „Rettungsfahrzeug“ sich unterstrom der Unglücksstelle befindet. Der Bootsführer kann dann gegen den Strom in einem Winkel von 10 – 20 Grad auf den Verunfallten zu fahren. In unmittelbarer Nähe des Betroffenen ist der Motor in Leerlauf zu schalten und man versucht den Betroffenen längsseitig aufzunehmen. Dabei beachten, dass der Verunfallte nicht unter das Boot gerät. Strömungs- und Windrichtung beachten. Zur Aufnahmemöglichkeiten kommen wir später.

Ist das „Rettungsfahrzeug“ oberstrom des Betroffenen, dann ist die Unglücksstelle zunächst in einem Sicherheitsabstand zu umfahren, so dass man anschließend gegen den Strom anfährt.

Unnötiger Wellenschlag ist dabei zu vermeiden. Besteht die Möglichkeit kann dem Verunfallten ja bereits ein Rettungsmittel (z.B. Rettungsboje) zugeworfen werden.

Manöver in stehenden Gewässern

Der Ablauf ist identisch wie oben, außer das der Anlaufkurs direkt erfolgen kann. Die Beachtung der Strömungsrichtung entfällt ja. Das Anfahren soll allerdings auch hier ruhig, bedacht und mit mäßiger Geschwindigkeit erfolgen.

Die Windrichtung und die Windstärke sind ggf. zu berücksichtigen.

Manöver unter Windbeeinflussung

Bei einer Hilfeleistung unter Windbeeinflussung besteht der Anlaufkurs direkt gegen den Wind. In diesem Falle bietet das Boot die kleinste Windangriffsfläche. Jedoch muss man den Übergang zum Abschalten des Antriebes gut abschätzen, da auch eine Bremswirkung entsteht. Aber diesen Punkt sollte man sowieso häufiger üben, damit man ein Gefühl dafür bekommt. Im Ernstfall kommt ja noch der Stressfaktor hinzu.

Manöver unter besonderen Situationen

Wasserbauliche Anlagen, Wehr

Zu den gefährlichsten Anlagen dürften Wehre zählen. Durch das überlaufende Wasser entstehen Unterströmungen und unterhalb des Wehres entstehen durch das fallende Wasser Wasserwalzen und Strudeln. Dadurch können gegenläufige Strömungen auftreten. Dadurch gibt es Gefahrenzonen, die sind auch in der Regel gekennzeichnet und meistens durch Verbotsschilder gesperrt. Sollte ein Rettungseinsatz doch von Nöten sein, sind besondere Sicherheitspunkte zu berücksichtigen. Im Katastrophenschutz spricht man von Sicherheitsabständen. Unterhalb der Anlage 80-100m und oberhalb berechnet man sie nach folgender Formel.

Sicherheitsabstand (m) = 2 x Flussbreite (m) x Stromgeschwindigkeit (m/s)

Beispiel: 2 x 90m x 1,0 m/s = 180 m Sicherheitsabstand 180 m.

Dieser sollte für die „Rettungskräfte“ in jedem Falle ein „Muss“ sein.

Eine eventuelle Möglichkeit für eine Rettung oberhalb des Wehres, kann der Einsatz eines zweiten motorisierten Wasserfahrzeuges sein. Dieses ankert außerhalb der Sicherheitszone mit betriebsfertigem Motor. Von dieser Stelle lässt man dann gesichert ein zweites Fahrzeug zur Unglücksstelle ab. Ich empfehle eine Sicherungsleine und eine Ablassleine. Dieser Art der Bergung ist natürlich für alle Beteiligten sehr schwierig und sollte nur im äußersten Fall zum Einsatz kommen. Diese Art der Bergung kann auch ggf. mit Hilfe von Greifzügen durchgeführt werden.

Noch ein paar Worte zum Heranfahen an einen Verunfallten.

Heranfahen an einen Verunfallten

1. Anlaufkurs mit der Strömung auf dem kürzesten Weg
2. Geschwindigkeit verringern und entsprechend der Strömung mit entsprechendem Anlaufwinkel an den Verunfallten heranfahen
3. So nach wie möglich mit dem Bug an den Verunfallten heranfahen
4. Motor in Leerlauf schalten
5. Verunglückten aufnehmen

An Bord nehmen

Für das Aufnehmen eines Verunfallten spielen einige Faktoren eine wichtige Rolle. In jedem Falle muss sie schonend und sicher erfolgen.

Aufnahmefaktoren sind:

Freibordhöhe des „Rettungsfahrzeuges“

Verletzungsart

Gewicht des Verunfallten

Körperliche Verfassung des Verunfallten

Position des Rettungsfahrzeuges zum Verunfallten

Anzahl und Ausbildung der beteiligten „Retter“

Anderer Schiffsverkehr

Wasserverhältnisse (Wellen, Strömung, Klippen....)

Witterungsverhältnisse (Sturm, Regen....)

Schlauchboote besitzen eine recht große Stabilität, so dass das Aufnehmen eines Verunfallten längsseitig gut geht. Es besteht kaum Kentergefahr. Bei einer Segeljolle sieht das wohl anders aus.

Ich denke das untenaufgeführte Tipps für eine Freibordhöhe bis 40-50 cm gut geeignet sind.

Beispiel einer Möglichkeit die ich bevorzuge.

1. Zwei „Retter“ suchen sich mit den Knien an den Tragschläuchen einen festen Halt
2. das zweite Bein wird als Stütze fest gegen den gegenüberliegenden Tragschlauch oder einem anderen festen Teil gedrückt. Steuerstand, Sitzbank.....
3. der Verunfallte wird mit dem inneren Helferarm im Achselgriff gepackt. Von unten unter die Achsel und dann „geklammert“.
4. mit der zweiten Hand die Hose oder Hosengürtel fassen
5. den Verunfallten mit dem Oberkörper aus dem Wasser heben und anschließend über den Tragschlauch ziehen.

Sollte nur ein „Bergehelfer“ vorhanden sein, dann ebenfalls im Achselgriff packen und versuchen durch abstützen der Helferfüße gegen den Tragschlauch den Verunfallten ins Boot ziehen.

Um ein wieder Herabgleiten des Verunfallten zu verhindern, kann auch nach bzw. während dem Hochziehen über den Tragschlauch auch ein Bein des Verunfallten gepackt werden und dieses dann zuerst über den Tragschlauch gezogen werden.

Sollte der Verunfallten sich noch in einer sehr guten Verfassung befinden, dann kann man ja mit Hilfe von Leinen Einstieghilfen erstellen. z.B. Leine mit Auge.

Sollte die Aufnahme des Verunfallten nicht erfolgen können, sollte ihm eine Rettungsboje oder eine Rettungsweste zu geworfen werden. Diese sollte sich der Verunfallte anlegen und kann dann mit Hilfe der Leine ggf. längsseits genommen und bei sehr niedriger Geschwindigkeit in sichere Uferbereiche gezogen werden. Das jedoch birgt wieder zusätzliche Gefahren (Wellen, Anschlagen ans Boot, unters Boot geraten, Motor....) und sollte nur der letzte Ausweg sein.

Anschließend muss der Verunfallte in jedem Falle gründlich untersucht und Fachkundigen (Rettungsdienst, Arzt, Krankenhaus) zu geführt werden.

Die Rettungsmaßnahme darf auf keinem Falle enden, wenn der Verunfallte an Bord ist.

Schock, Unterkühlung, äußerlich nicht sichtbare Verletzung können vorhanden sein.

Auch hier ist wieder sichtbar, wie wichtig eine Sicherheitsausrüstung auf jedem Schlauchboot sein kann. Rettungsweste, Rettungsboje, Leinenmaterial, Funk/Handy sind unverzichtbare Helfer in der Not.

Für weitere Tipps stehen sicherlich die Helfer der DGzRS, der DLRG, der DRK-Wasserwacht, des THW und zur Verfügung.



Gruß Hans

Die Jungs fahren raus, wenn die meisten von uns den sicheren Hafen anlaufen. Danke DGzRS !

