



*GRUNDLAGEN FÜR ALLE WASSERSPORTLER*

**SICHER AUF SEE**



# DIE SEENOTRETTNER

**FREIWILLIG • UNABHÄNGIG • SPENDENFINANZIERT**

Die Seenotrettungskreuzer -und boote der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) sind im Dauereinsatz. Jahr für Jahr fahren sie mehr als 2.000 Einsätze. Bei etwa jedem zweiten Notruf werden die Seenotretter von Wassersportlern gerufen: In der Regel sind es Segler und Motorbootfahrer. Aber auch für Angler, Surfer, Kitesurfer und Seekajakfahrer sind die Seenotretter im Einsatz. Leider eine Tatsache: Mancher Notfall hätte durch richtige Vorbereitung oder das Befolgen simpler Grundregeln vermieden werden können. Diese Broschüre soll helfen, Wassersportler für mögliche Gefahren zu sensibilisieren.

Eines ist auf alle Fälle unverzichtbar: eine solide Ausbildung. Zögern Sie auch nicht, Experten und Ortskundige um Rat zu fragen. Sie können oft wichtige Tipps für einen geplanten Törn geben. „Sicher auf See“ gibt Ihnen eine Übersicht über die Themen, die für eine sichere Rückkehr an Land unabdingbar sind. Denken Sie daran, dass Sie als Skipper die Verantwortung für Crew und Schiff tragen.

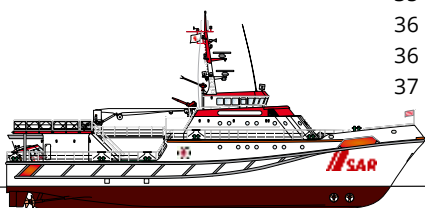
Außerdem geben wir Tipps für weitere Informationsquellen, die bei der Vorbereitung eines Törns hilfreich sind. Bitte beachten Sie, dass wir für die Aktualität aller Hinweise und Informationen keine Garantie geben können. Es dient Ihrer Sicherheit, wenn Sie sich vor einer Tour über mögliche Verkehrsregeln, geänderte Sendezeiten oder Frequenzen der Seewetterberichte oder auch Änderungen im Revier informieren.

Wir danken der Royal National Lifeboat Institution (RLNI) für die freundliche Unterstützung.



# Inhalt

1.	<b>Vor dem Törn</b>	04	Wind und Wellen
		06	Gezeiten
		07	Risiko-Check für Sportboote
		08	Besatzung
		09	Sicher navigieren
		10	Planen Sie für den Notfall
		10	Informationen hinterlegen
		11	Rettungssignal-Tafeln
		12	sicher-auf-see.de
		13	SafeTrx, die Sicherheits-App
<hr/>			
2.	<b>Sicherheitsausrüstung</b>	16	Schwimmhilfen und Rettungswesten
		18	Erste Hilfe
		18	Feuerlöschmittel
		19	Kommunikation
		20	AIS
		21	Radar
		22	Seenotsignalmittel
		23	Rettungsinseln
<hr/>			
3.	<b>Beherrschung von Grundkenntnissen</b>	26	Einführung
		26	Sichere Geschwindigkeit
		27	Kollisionsverhütungsregeln
		27	Seezeichen
		28	Mensch-über-Bord-Manöver
		29	Checkliste Motorenkunde
<hr/>			
4.	<b>Was tun im Notfall?</b>	32	Einführung
		32	Maschinenschaden
		33	Mensch-über-Bord (Person overboard = POB)
		33	Schiff verlassen
		34	MAYDAY senden
		34	Notfunkbaken
		35	Seenotsignalmittel
		36	Checkliste Seenotrettungsdienst
		36	Alarmierung der Seenotretter
		37	So helfen Sie den Seenotrettern



## 1. Vor dem Törn

Jede Fahrt muss akribisch vorbereitet werden – ob Tagestour oder Wochentörn. Dazu gehören die Sicherheitseinweisung der Crew, die richtige und vollständige Ausrüstung sowie solide Kenntnisse der Wetterkunde und Navigation. Dies kann den Unterschied zwischen sicherer Rückkehr und einem Schiffbruch ausmachen.





# Wind und Wellen

Prüfen Sie vor jedem Ablegen die aktuellen und die prognostizierten Wetter- und Seegangs-Daten. Während des Törn gilt: Bleiben Sie auf dem Laufenden. Die Sicherheit von Crew und Boot hat immer Vorrang. Wird es zu stürmisch, bleiben Sie im sicheren Hafen oder brechen Sie den Törn vorsichtshalber und vor allem rechtzeitig ab.

Ob per Telefon, Funk, Internet oder App (z. B. SafeTrx der Seenotretter) – es gibt eine Vielzahl von Quellen für aktuelle Seewettervorhersagen. Nutzen Sie sie!

## Deutschlandfunk (DLF):

Frequenz: Digitalradio DAB+  
 Sendezeiten: 01.05, 06.40 und 18.10 Uhr  
 NDR Info Spezial:  
 Frequenz:  
 Digitalradio DAB+  
 Sendezeiten:  
 00.05, 08.30 und 22.05 Uhr

## Küstenfunkstellen des DP07 Seefunk Abgesetzte Station / Kanal

Nordsee: Borkum 61, Accumersiel 28,  
 Bremen 25, Elbe-Weser 24, Hamburg 83,  
 Nordfriesland 26  
 Ostsee: Flensburg 27, Kiel 23, Lübeck 24,  
 Rostock 60, Arkona 66  
 Sendezeiten: 09.45, 12.45, 16.45 Uhr  
 (von Mitte März bis November), 07.45,  
 19.45 Uhr (zusätzlich von März bis Oktober)

Diese Informationen sind der Broschüre „Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschiffahrt“ des Deutschen Wetterdienstes (DWD) entnommen. Sie kann auf der Internetseite des DWD ([www.dwd.de](http://www.dwd.de)) heruntergeladen werden und bietet umfangreiche Informationen zum Thema.

## TELEFON

### Deutscher Wetterdienst (DWD)

Wind- und Sturmwarnungen:  
 Tel. +49 (0) 69 · 80 62 61 01  
 Seewetterbericht für die deutsche Nord- und Ostseeküste: Tel. +49 (0) 69 · 80 62 57 99

### Deutschlandfunk (DLF) und Deutschlandradio Kultur:

Tel. +49 (0) 221 · 34 52 99 18

## INTERNET

[www.dwd.de/seewetter](http://www.dwd.de/seewetter)  
[www.dradio.de/seewetter](http://www.dradio.de/seewetter)  
[www.windfinder.com](http://www.windfinder.com)

(Kein Seewetterbericht, aber ausführliche regionale Windmeldungen und -vorhersagen.)





Beaufortgrad	Bezeichnung	Mittlere Windgeschwindigkeit in 10m Höhe über freiem Gelände	
		m/s	km/h
0	Windstille	0 – 0,2	< 1
1	leiser Zug	0,3 – 1,5	1 – 5
2	leichte Brise	1,6 – 3,3	6 – 11
3	schwache Brise / schwacher Wind	3,4 – 5,4	12 – 19
4	mäßige Brise / mäßiger Wind	5,5 – 7,9	20 – 28
5	frische Brise / frischer Wind	8,0 – 10,7	29 – 38
6	starker Wind	10,8 – 13,8	39 – 49
7	steifer Wind	13,9 – 17,1	50 – 61
8	stürmischer Wind	17,2 – 20,7	62 – 74
9	Sturm	20,8 – 24,4	75 – 88
10	schwerer Sturm	24,5 – 28,4	89 – 102
11	orkanartiger Sturm	28,5 – 32,6	103 – 117
12	Orkan	ab 32,7	ab 118

# Gezeiten

Informieren Sie sich vor jedem Törn über Gezeiten und Wasserstände.

- ⊗ Einige Häfen können nicht jederzeit angelaufen oder verlassen werden. Schauen Sie deshalb in den Gezeitenkalender (siehe unten) und planen Sie entsprechend.
- ⊗ Läuft das ab- oder auflaufende Wasser gegen den Wind, kann es ungemütlich werden, die See wird kabbelig (rau).
- ⊗ Stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel: Bei Ebbe wird es stellenweise sehr flach.
- ⊗ Bei Voll- und Neumond sind das Hochwasser besonders hoch und das Niedrigwasser besonders niedrig (Springtide = großer Tidenhub). Bei Halbmond ist die Ausprägung von Hoch- und Niedrigwasser weniger stark (Niptide). Das Hochwasser ist nicht so hoch und das

Niedrigwasser nicht so niedrig. In der deutschen Bucht verzögert sich die Auswirkung auf die Tide teilweise um ein bis drei Tage (Springverspätung).

- ⊗ Vorsicht an der Hafeneinfahrt. Die Gezeitenströme können ein Schiff stark versetzen.

Bei Fahren in Tidengewässern darf ein Gezeitenkalender in keiner Bordbibliothek fehlen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) veröffentlicht jedes Jahr das Buch „Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flussgebiete“. Sie bekommen es beim BSH oder im Buchhandel. Im Internet finden Sie die Daten unter [www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Vorhersagen/Gezeiten/index.jsp).





## Risiko-Check für Sportboote

Die Bedingungen auf See können sich binnen kürzester Zeit ändern. Seien Sie darauf vorbereitet. Gehen Sie keine unnötigen Risiken ein. Fragen Sie sich: Können Sie Ihr eigenes Wissen und Können gut einschätzen, wissen Sie, wie sich Boot und Crew in Extrem-Situationen verhalten?



Beantworten Sie vor jedem Törn folgende Fragen, und machen Sie einen Risiko-Check:

- ⊗ Ist Ihre Yacht oder das Boot für das gewählte Revier geeignet?
- ⊗ Sind Sicherheitsausrüstung und Rettungsmittel komplett und funktionsfähig?
- ⊗ Sind genug Lebensmittel und Trinkwasser an Bord?
- ⊗ Läuft die Maschine?
- ⊗ Prüfen Sie Öl- und Kühlwasserstand, reicht der Treibstoff?
- ⊗ Funktionieren alle wichtigen Geräte, ist das Boot seetüchtig?
- ⊗ Weiß die Mannschaft, was sie erwartet? Denken Sie an warme und wasserdichte Kleidung, auch an Ersatzkleidung und -brillen, das richtige Schuhwerk. Sind für jedes Crewmitglied Rettungswesten und Lifelines vorhanden?
- ⊗ Ist ein Mannschaftsmitglied auf bestimmte Medikamente angewiesen, auch gegen Seekrankheit?
- ⊗ Stellen Sie sich in der Sicherheits-App SafeTrx (s. S. 13) Ihre eigene Checkliste zusammen.

# Besatzung

Der Skipper trägt die Verantwortung, Schiff und Besatzung sicher wieder in den Hafen zu bringen. Seien Sie daher selbstkritisch: Bin ich erfahren genug, um den Törn sicher zu gestalten? Ist die Sicherheitsausrüstung vollständig? Berücksichtigen Sie: Kälte und Seegang können eine Crew schnell an ihre Belastungsgrenzen bringen.

Sprechen Sie mit Ihrer Mannschaft vor jeder Reise über mögliche Gefahren und den richtigen Umgang damit. Was ist zu tun, wenn der Skipper ausfällt? Die Sicherheitseinweisung muss folgende Fragen beantworten:

- ☉ In welchen Situationen muss der Skipper informiert werden?
- ☉ Wo ist der Erste-Hilfe-Kasten?
- ☉ Welche Gefahren gibt es an Bord (Baum, Winschen und Ankerwisch, Klampen, Propeller, Motor/Welle)?
- ☉ Wo sind Rettungswesten und Lifelines verstaut, und wie werden sie getragen?
- ☉ Wie arbeite ich sicher an Deck?
- ☉ Wie starte ich den Motor, was muss ich für einen Not-Stopp tun?
- ☉ Wie werden Strom und Geräte an Bord eingeschaltet?
- ☉ Wie wird das Funkgerät, einschließlich DSC bedient?
- ☉ Wie wird ein Notruf abgesetzt?
- ☉ Wer hat welche Aufgaben beim Mensch-über-Bord-Manöver?
- ☉ Wie wird die Position des Schiffes vom GPS-Gerät abgelesen?
- ☉ Wie wird an Bord Gas genutzt, wie wird die Gaszufuhr geschlossen?
- ☉ Wo ist der Feuerlöscher, und wie wird er bedient?
- ☉ Wo liegen Signalmittel, wie und wann werden sie verwendet?
- ☉ Wo ist der Notfallbeutel? Welchen Inhalt hat dieser?
- ☉ Wann und wie wird die Rettungsinsel zu Wasser gelassen?
- ☉ Welche Gefahren drohen beim Ab- und Anlegen (vor Quetschungen warnen), wie werden Fender und Leinen bedient?
- ☉ Was ist beim Ankern zu beachten?
- ☉ Wo findet die Besatzung Extrakleidung und Wetterzeug?

## Sicher navigieren

Informieren Sie sich vor jedem Törn, welche Besonderheiten Ihre Route für die Navigation bereithält. Nutzen Sie immer aktuelles Navigationsmaterial. Dazu gehören aktuelle Seekarten und -handbücher, das Nautische Jahrbuch sowie Hafenhandbücher. Diese bekommen Sie im Buchhandel oder über das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Informationen zu Materialien und Vertriebsstellen finden Sie unter [www.bsh.de](http://www.bsh.de), Unterpunkt „Produkte“.

Selbst aktuelle Seekarten und -handbücher können immer nur den Stand vor Drucklegung liefern. Für Wassersportler gibt es auf den Internetseiten des BSH den „Berichtigungsservice Klein- und Sportschifffahrtskarten“, mit dem Sie Ihre Karten aktuell halten können. Er ermöglicht eine blattbezogene Berichtigung ([www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschiffahrt/Berichtigungsservice\\_Sportbootkarten/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschiffahrt/Berichtigungsservice_Sportbootkarten/index.jsp)).

Lokale und regionale Informationen werden von den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämtern in den „Bekanntmachungen für Seefahrer“ veröffentlicht, an öffentlichen Aushangstellen und tagesaktuell im Internet unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) – dem elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem. Auf dieser Homepage können Sie auch recherchieren, wo die genannten Aushangstellen sind.

Nautische Warnnachrichten über aktuell auftretende Ereignisse werden für das gesamte deutsche Seewarnggebiet vom rund um die Uhr besetzten Seewarndienst Emden herausgegeben und über NAVTEX verbreitet. Die laufend aktualisierten gültigen Nautischen Warnnachrichten finden Sie im Internet unter [www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische\\_Warnnachrichten/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische_Warnnachrichten/index.jsp).

Das BSH bietet zudem einen Berichtigungsservice für Karten und Bücher. Im Internet finden Sie die aktuellen Korrekturen.

Bevor Sie ein Revier befahren, welches Sie nicht gut kennen: Sprechen Sie mit Ortskundigen. Hafenmeister oder ortsansässige Skipper können wichtige Zusatzinformationen geben.

Wer sein Boot selbst von einem Anhänger zu Wasser lassen will, sollte folgende Punkte beachten:

- ☠ Wählen Sie einen Ort, an dem Sie nicht durch andere Boote, Schwimmer oder Steine behindert werden .
- ☠ Meiden Sie Brandung und stark abfallende Ufer.
- ☠ Nehmen Sie Rücksicht auf andere.

Auch für Skipper, die nur tagsüber unterwegs sein wollen, gilt: Trainieren Sie immer wieder das Ablesen der Kennung und Wiederkehr von Leuchtfeuern. Eine Flaute hat schon manchen Törn bis in die Dunkelheit verlängert.

## Planen Sie für den Notfall

Zur Planung eines Törns gehört immer auch, sich auf mögliche Notfälle einzustellen.

Schlechtes Wetter oder der Ausfall wichtiger Geräte an Bord können die Crew schnell überfordern. Wappnen Sie sich entsprechend, und stellen Sie vor jedem Törn einen Notfallplan auf. Welche Häfen können notfalls angelaufen werden? Haben Sie ausreichend Navigationskenntnisse, dass auch der Ausfall des GPS-Geräts Schiff und Besatzung nicht gefährdet?

*Die SEENOTLEITUNG (MRCC)  
in Bremen*



## Informationen hinterlegen

Stellen Sie sicher, dass eine Person an Land weiß, wohin Ihre Reise geht, wie groß die Besatzung ist, was Sie im Einzelnen geplant haben.

Diese Person sollte auch wissen, wo sie Hilfe bekommt, wenn berechtigte Sorge über Ihren Verbleib bestehen sollte. Sie sollten die Daten der von Ihnen gewählten Kontaktperson bereits bei der Anmeldung Ihres Funkgerätes angeben. Diese Daten können Sie direkt auf der Internetseite der Bundesnetzagentur im Bereich Seefunk eintragen.

Ist ein Boot überfällig, kann die SEENOTLEITUNG (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre) auf diese Daten zugreifen und die Person kontaktieren und sich beispielsweise über die Route und Besatzungsstärke informieren. Eine nachträgliche Angabe der Kontaktperson oder ggf. Änderungen sind jederzeit über die Bundesnetzagentur möglich.

Nutzen Sie unsere App SafeTrx (S. 13)! Dort können Sie Ihren geplanten Törn hinterlegen und die SEENOTLEITUNG hat Zugriff auf Ihre Daten und Ihre zurückgelegte Route.

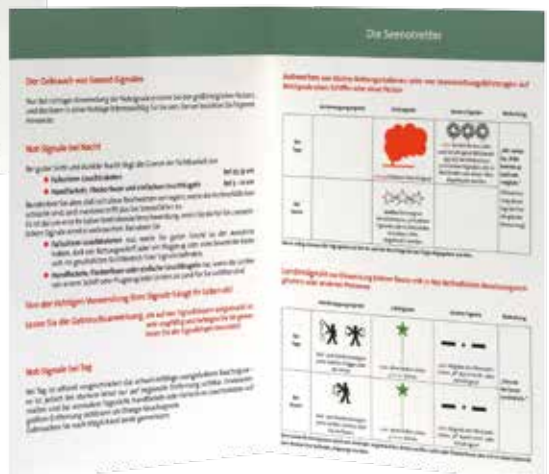
# Rettungssignal-Tafeln

Das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS Convention) legt fest, dass an Bord jedes Schiffes eine bebilderte Tafel mit den internationalen Notsignalen sein muss.

Diese Bestimmung gilt auch für große Sportboote, die Küstenmeer, küstennahe Seegewässer oder die Hochsee befahren, vor allem Segel- und Motoryachten.

Die Rettungssignal-Tafel kann über die Seenotretter bezogen werden. Die SOLAS-Bestimmungen für Sportboote finden Sie im „Info-Pool“ unter [www.kreuzer-abteilung.org](http://www.kreuzer-abteilung.org) des Deutschen Segler-Verbandes e. V.

Auf kleinen oder offenen Booten müssen keine Signaltafeln mitgeführt, die Notsignale müssen aber auf jeden Fall beherrscht werden.



## Tipps im Netz: Sicher auf See

Der beste Einsatz ist der, den die Seenotretter gar nicht erst zu fahren brauchen. Viele Gefahrensituationen auf See kann eine gut ausgebildete, gut ausgerüstete und gut vorbereitete Crew selbst meistern. Diese Fähigkeiten möchten wir bei Wassersportlern mit unserer Präventions-Website „Sicher auf See“ noch stärker in den Fokus rücken.

Segler, Motorbootfahrer, Angler, Surfer, Stand-up-Paddler, Kiter, Seekajakfahrer, aber auch Schwimmer und Wattwanderer gleichermaßen finden auf unserer Internetseite [sicher-auf-see.de](http://sicher-auf-see.de) eine Fülle interessanter Berichte, Expertenratschläge und Checklisten. Sie helfen, sich auf Gefahrensituationen auf See professionell vorzubereiten.

In Interviews geben Vertreter der Fachverbände zudem wertvolle Sicherheitstipps.

Unter dem Hashtag #daspassiertmirnicht wird von Einsätzen berichtet, deren Lerneffekt für Wassersportler in der gleichen Situation lebensrettend sein kann. Die Seenotretter laden dazu ein, eigene Geschichten einzureichen. Denn: Vor Fehlern ist niemand gefeit. Der erfahrenste Wassersportler kann einen Augenblick unachtsam sein oder eine falsche Entscheidung treffen. Auch diese Erkenntnis ist Bestandteil guter Seemannschaft, denn sie erinnert daran, wie wichtig es ist, jeder Situation auf See mit Respekt zu begegnen.

Auf See gibt es ungezählte Situationen, die nicht zu verhindern sind. Das Unterwasserhindernis, das den Rumpf aufschlitzt, ist nicht auszuschließen. Materialbruch oder ein Netz im Propeller lassen sich nicht vorhersehen. Und niemand ist gegen plötzliche Erkrankungen oder Verletzungen gefeit.

Für viele Wassersportler sind das Gründe genug, die Seenotretter regelmäßig mit Spenden zu unterstützen, auch wenn sie hoffen, sie nie rufen zu müssen. Denn wenn es darauf ankommt, sind die Seenotretter für jeden da, der auf See in Not gerät: rund um die Uhr, bei jedem Wetter.

Beim Seenotretter-Quiz auf unserer Website verlosen wir zwei Mal jährlich unter allen Einsendern eine Rettungsweste. Danke an die Firma Secumar, die die Westen dafür zur Verfügung stellt!



## SafeTrx: Die Sicherheits-App der Seenotretter für Wassersportler

Eine direkte Verbindung in die SEENOTLEITUNG bietet die Smartphone-App SafeTrx. Die App zeichnet die zurückgelegte Route eines Wassersportlers auf und sendet die Positionen laufend an eine Monitoring-Konsole der SEENOTLEITUNG. Im Notfall haben die Wachleiter darauf direkten Zugriff.

Der Routenplan-Modus ermöglicht die Eingabe einer voraussichtlichen Ankunftszeit an einem festzulegenden Zielhafen. Wird diese Zeit überschritten, ohne dass der Wassersportler die Zeit in der App anpasst, wird automatisch eine SMS an einen privaten Notfallkontakt verschickt. Kann auch dieser den Wassersportler und weitere Crewmitglieder nicht erreichen, kann dieser die SEENOTLEITUNG informieren.

SafeTrx – abgeleitet von „safe tracks“ – steht für „sichere Routen“ und wird „säef träx“ ausgesprochen. Die App steht für iPhones und Android-Smartphones zur Verfügung und kann kostenlos im App Store und im Google Play Store heruntergeladen werden.

Die Tracking-App schließt eine Lücke zwischen der professionellen Ausstattung an Bord großer Schiffe und Yachten einerseits und der Ausstattung kleiner Boote und Surfer oder Kitesurfer andererseits. Sie ist aber auch als zusätzliche Absicherung nützlich, sollte ein bordeigenes Funkgerät ausfallen.

So funktioniert die App: Sie zeichnet über das im Smartphone integrierte GPS die Position des Wassersportlers auf und sendet sie an die Monitoring-Konsole der SEENOTLEITUNG. Die Daten können im Notfall von den Seenotrettern abgerufen werden. Im Notfall lässt sich die Position eines Ge-

suchten ziemlich exakt bestimmen oder das Suchgebiet stark eingrenzen. Hilfe erreicht so schneller ihr Ziel. SafeTrx löst nicht automatisch einen Alarm bei der SEENOTLEITUNG aus. Hat der Wassersportler Ziel und Ankunftszeit seines Törns vor Abfahrt gespeichert, wird er zunächst selbst per SMS erinnert, falls seine Ankunft überfällig ist. Erst bei einer Verspätung von mehr als 15 Minuten wird ein zuvor gespeicherter, privater Notfall-Kontakt alarmiert. Dieser wiederum kann dann die Seenotretter informieren.

Wer in Seenot gerät, kann aber auch selbst schnell Hilfe holen. Ein Drei-Sekunden-Druck auf den Bildschirm mit Bestätigung genügt, dann wird ein Notruf (Telefonanruf) an die SEENOTLEITUNG ausgelöst und zugleich die aktuelle Position übermittelt.

Auch wenn die Mobilfunkverbindung unterwegs unterbrochen sein sollte, speichert die App zunächst im Handy die Positionsdaten und überträgt sie bei einer erneuten Verbindung auf den Server. Die App ist auch auf Englisch zu nutzen.

SafeTrx bietet noch viel mehr als reine Tracking- und Alarmierungs-Funktionen. Ob Seekajakfahren oder Wellenreiten, für jede gängige Wassersportart gibt es eine integrierte, persönlich anzupassende Checkliste. So kann nicht vergessen werden, vor dem Start wichtige Funktionen des Sportgeräts zu prüfen und Sicherheitschecks zu machen.

## 2. Sicherheitsausrüstung

Ob Sie ein Boot chartern oder kaufen, prüfen Sie die Sicherheitsausrüstung. Stellen Sie sicher, dass die Ausrüstung komplett und in einem gutem Zustand ist. Die Sicherheitsausrüstung muss regelmäßig überprüft und in Stand gehalten werden.





# Schwimmhilfen und Rettungswesten

Das Tragen einer Rettungsweste sollte nicht nur für Kinder eine Selbstverständlichkeit sein. Stellen Sie sicher, dass jeder an Bord eine Weste der richtigen Größe hat und weiß, wie sie zu tragen ist. Wichtig: Bei nicht selbstauslösenden Westen muss klar sein, wie sie zu aktivieren sind.

## Auftrieb

Auftrieb wird in Newton (N) gemessen. Je höher der Newton-Wert einer Weste, desto stärker der Auftrieb. Passform und Größe sind Voraussetzungen für ein sicheres Funktionieren. Achtung: Kinder benötigen für ihre Größe und ihr Gewicht passende Rettungswesten. Insgesamt gibt es vier europäische Standards für Rettungswesten und Schwimmhilfen, achten Sie auf das CE-Zeichen:

- ❁ **Schwimmhilfen Typ 50 Newton:**  
Für geübte Schwimmer in Ufernähe oder für mögliche Helfer, nicht ohnmachtssicher. Keine Rettungsweste!
- ❁ **Rettungswesten Typ 100 Newton:**  
Für den Einsatz auf Binnengewässern und geschützten Revieren, eingeschränkt ohnmachtssicher.
- ❁ **Rettungswesten Typ 150 Newton:**  
Für alle Gewässer. Ohnmachtssicher – beim Tragen schwerer, wetterfester Kleidung allerdings eingeschränkt.
- ❁ **Rettungswesten Typ 275 Newton:**  
Für Nutzer auf hoher See unter extremen Bedingungen. Fast immer ohnmachtssicher, auch bei schwerer Bekleidung.

Eine ohnmachtssichere Rettungsweste vom Typ 150N oder mehr ist so konzipiert, dass sie ihren Träger auf den Rücken dreht und seinen Kopf über Wasser hält. Auch eine ohnmächtige Person kann so nicht ertrinken. Eine gewöhnliche Schwimmweste hat diese Fähigkeiten nicht.

Schwimmhilfen sind daher für Jollen-Segler, Wasserskiläufer, Kanu- und Kajakfahrer geeignet. Rettungswesten sind ein Muss auf jeder Segel- oder Motoryacht.

Rettungswesten werden in unterschiedlichen Typen angeboten, als Feststoffweste oder aufblasbar. Erstere schränken die Bewegungsfreiheit eher ein, liefern aber immer Auftrieb. Letztere sind sehr bequem. Eine CO<sub>2</sub>-Patrone bläst die Weste meist automatisch auf. Es gibt aber auch Modelle, die selbst ausgelöst werden müssen.

Entscheidend für das Überleben im Wasser ist auch, dass das entsprechende höchstzulässige Gewicht nicht überschritten wird und die Weste perfekt sitzt. Besonders bei Kindern muss darauf geachtet werden. Faustregel: Lässt sich die richtig eingestellte Weste bei Kindern über der Schulter mehr als 2,5 cm anheben, ist sie zu groß.

Bei schwerem Wetter und nachts sollten alle Crewmitglieder an Deck zusätzlich mit einer Lifeline eingepickt sein. Stellen Sie sicher,



150 Newton Rettungsweste mit D-Ring zum Einhängen des Lifebelts.



dass Ihr Boot über angemessene Befestigungspunkte zum Auslegen von Strecktauen verfügt.

### **Rettungswesten halten nicht ewig**

Rettungswesten sind Ihre Lebensversicherung auf See. Prüfen Sie die Weste regelmäßig und befolgen Sie die jeweiligen Wartungshinweise des Herstellers.

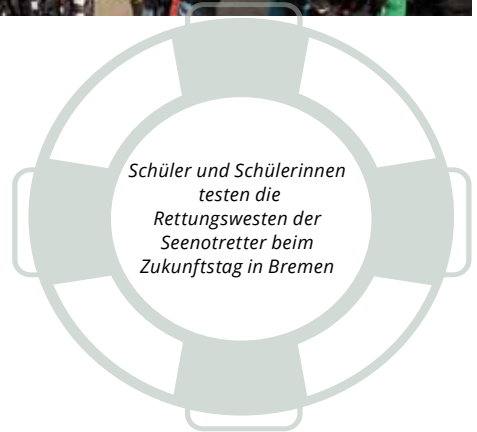
### **Generell sollte man ca. alle sechs Monate**

- ☉ die Rettungsweste auf Dichtigkeit prüfen. Mit einer Handpumpe aufblasen, so dringt keine Feuchtigkeit ein, nach einem Tag prüfen, ob die Luft gehalten wurde.

### **Regelmäßig sollte man**

- ☉ das Material vor allem an Falten, Gurten und Verschlüssen prüfen.
- ☉ Füllstand, richtigen Sitz und Korrosionspuren bei CO<sub>2</sub>-Patronen kontrollieren.

Ist die Weste mit Meerwasser in Berührung gekommen, unbedingt mit Leitungswasser abspülen, vollständig trocknen lassen. Beachten Sie beim Packen der Weste die Vorgaben des Herstellers.



*Schüler und Schülerinnen  
testen die  
Rettungswesten der  
Seenotretter beim  
Zukunftstag in Bremen*

Es wird empfohlen, Rettungswesten außerdem alle zwei Jahre von einer zertifizierten Wartungsstation kontrollieren und warten zu lassen!

Ist eine aufblasbare Rettungsweste benutzt worden, muss die CO<sub>2</sub>-Patrone durch eine neue ersetzt werden. Bei Automatik-Westen gilt dies auch für die Automatiktablette. Wird die Weste längere Zeit nicht gebraucht, bitte trocken und gut belüftet aufbewahren. Über Winter teilaufgeblasen (verhindert Faltenwurf) auf nichtmetallischen Bügel hängen.

## Erste Hilfe

Achten Sie darauf, dass mindestens ein Besatzungsmitglied Erste Hilfe beherrscht.

Auf See kann es manchmal lange dauern, bis professionelle Hilfe einen Patienten erreicht. Erste-Hilfe-Kenntnisse, eine Bordapotheke und Erste-Hilfe-Koffer sind daher unverzichtbar. Wassersportverbände und andere Ausbilder bieten spezielle Kurse zu Medizin auf See an. Ist ein Unfall passiert oder ein Crew-Mitglied erkrankt, melden Sie sich umgehend bei der SEENOTLEITUNG (MRCC), hier wird Hilfe veranlasst. Informationen zum Funkärztlichen Beratungsdienst finden Sie auch unter: [www.medico-cuxhaven.de](http://www.medico-cuxhaven.de).

*Automatische Löschanlage zum Absichern von Motorräumen (Löschmittel FM-200 bzw. NOVEC 1230).*

*Beispielabbildung: [www.seebo-bremen.de](http://www.seebo-bremen.de)*

## Feuerlöschmittel

Feuerlöscher und Feuerdecken gehören zur Grundausstattung jedes Sportbootes.

Achten Sie auf die regelmäßige Wartung. Stellen Sie sicher, dass die Löschmittel jederzeit zugänglich sind und die Crew weiß, wo sie zu finden bzw. wie sie zu bedienen sind. Für Motorräume empfiehlt es sich, automatische Feuerlöschanlagen mit rückstandsfreien Löschmitteln zu installieren. Für große Motorräume mit Motoren ab einer bestimmten Leistung sind automatische Feuerlöschanlagen gemäß EU-Richtlinien vorgeschrieben.



*Handfeuerlöscher: 2-kg-Pulverlöscher, in ähnlicher Form auch befüllt mit Schaumlöschmittel erhältlich.*



## Kommunikation

Funktionierende Kommunikationsgeräte sind im Notfall überlebenswichtig. Große Vorteile eines UKW-Funkgerätes: Jeder in der Nähe kann mithören und gegebenenfalls schnell Hilfe leisten. Und: Durch eine Kreuzpeilung kann der Standort des Senders schnell bestimmt werden.

Trainieren Sie den Umgang mit Ihrem Funkgerät. Vereinbaren Sie ein Gespräch mit einem anderen Boot, nutzen Sie dafür unbedingt einen Arbeitskanal. Bei einem Fehlalarm muss dieser schnellstens zurückgenommen werden: *„This is **Bootsname**, **MMSI**, **Rufzeichen** please cancel my distress alert.“*

Setzen Sie nicht nur auf ein Gerät. Handfunkgeräte oder auch ein Handy können im Notfall helfen – prüfen Sie vor jedem Törn, ob auch der Akku geladen ist.

Speichern Sie die Nummer der SEENOTLEITUNG (MRCC) mit Auslandsvorwahl unter einer Kurzwahltaste ein. Die Auslandsvorwahl ist sinnvoll, da sich in den Grenzgebieten das Mobiltelefon ggf. von Ihnen unbemerkt in ausländische Netze einloggt.

Bitte beachten: Wer ein UKW-Funkgerät betreiben will, braucht ein entsprechendes Funkzeugnis. Im Notfall darf jedoch jeder ein Funkgerät bedienen.

Viele Sportbootschulen und Volkshochschulen bieten Vorbereitungskurse für die Prüfungen für das Funkzeugnis an. Diese organisieren in der Regel auch die Anmeldung zur Prüfung.

**Die SEENOTLEITUNG (MRCC)  
im Seenotfall:  
Rufname: BREMEN RESCUE  
UKW-Kanal: 16 und 70 (DSC)  
Grenzwelle: 2187,5 kHz (DSC)  
MMSI: 00 21 11 240  
Telefon: +49 421 53 68 70**



# AIS

AIS steht für „Automatisches Schiffs-Identifizierungs-System“. Mit AIS identifizieren sich Schiffe und geben wichtige statische, reisebezogene und dynamische Daten für andere Teilnehmer an der Schifffahrt eindeutig bekannt.

## AIS an Bord - warum?

AIS hilft, Kollisionen auf See zu vermeiden. Es ermöglicht den automatischen Informationsaustausch zwischen Schiffen untereinander und mit Landstationen. Für die Verkehrszentralen an der Küste ist es ein ergänzendes Mittel zur maritimen Verkehrssicherung. Hierdurch erhöht sich die Sicherheit auf dem Wasser erheblich. Das Verfahren des AIS-Datenaustausches ist weltweit standardisiert und funktioniert auf allen Weltmeeren, so dass sich auch Schiffe unterschiedlicher Nationen auf offener See begegnen können und sich gegenseitig „sehen“.

## AIS-Geräte

Anders als in der Sportschifffahrt ist AIS in der Berufsschifffahrt schon lange Pflicht. Auch immer mehr Wassersportler rüsten ihre Schiffe mit AIS-Geräten aus. Man unterscheidet zwischen Empfängern und Transpondern. Eine neue Entwicklung sind AIS-Notfallsender und AIS-Mensch-über-Bord-Geräte (MOB-Geräte). Diese Notsender können zwei unterschiedliche „Messages“ („Botschaften“) abgeben.

Die eine („Message 1“) enthält aktuelle Position, Kurs, Geschwindigkeit, Datum und Uhrzeit. Die andere („Message 14“) ist ein aktiver Notruf oder Testruf. Alle AIS-Empfänger und AIS-Transponder können diese Nachrichten empfangen, auswerten und an einen Kartenplotter, PC oder ein Radargerät weitergeben. Die Darstellung des Notrufes erfolgt auf neueren Geräten durch das international gültige Zeichen für einen AIS-Notruf: einen roten Kreis mit Kreuz.

Achtung: Ein AIS-Gerät ist nicht Bestandteil der offiziellen Rettungskette – auch nicht ein AIS-MOB-Gerät. Eine Alarmierung darüber kann ergänzend hilfreich sein oder die Rettungskette in Gang setzen, es gibt dafür allerdings keine Garantie.

## Statische AIS-Daten geben Auskunft über:

- ⊗ den Schiffsnamen,
- ⊗ das internationale Funkrufzeichen und die MMSI,
- ⊗ den Schiffstyp und seine Abmessungen.

## Zu den reisebezogenen AIS-Daten gehören:

- ⊗ aktueller Tiefgang,
- ⊗ der Bestimmungshafen,
- ⊗ ETA (Estimated Time of Arrival, geplante Ankunftszeit),
- ⊗ eventuelle Angaben zur Ladungskategorie.

## Die dynamischen AIS-Daten beinhalten:

- ⊗ Angaben über die Position des Schiffes,
- ⊗ seine Geschwindigkeit und sein Kurs,
- ⊗ das momentane Drehverhalten.



*Darstellung des Notrufes auf AIS-Geräten*

## RADAR

Als wohl eine der sichersten Technologien zur Kollisionsvermeidung gilt nach wie vor die Radaranlage. Sie schützt, wenn sie richtig eingestellt und bedient wird, vor allem bei schlechter Sicht oder Nebel am verlässlichsten vor Kollisionen mit anderen Schiffen und Gegenständen, wie zum Beispiel einer nicht auf der Seekarte abgebildeten Tonne. Die zuverlässige Interpretation eines Radarbildes benötigt allerdings viel Übung und Erfahrung.

### Radar an Bord

Das Wort Radar steht für die englische Bezeichnung „Radio Detection and Ranging“ und beschreibt eine Positions- und Abstandsbestimmung über die Aussendung und Reflektion von Radiowellen. Diese kurzen, elektromagnetischen Wellen, auch Impulse genannt, werden von Ihrer Radarantenne an Bord ausgesandt. Wenn diese Impulse auf andere Schiffe, Betonung, eine umliegende Hafenanlage oder ähnliches prallen, werden sie reflektiert und von Ihrer Radarantenne wieder aufgefangen.

Die angeschlossene Radaranlage oder das radarfähige Multifunktionsdisplay werten die übermittelten Informationen aus, stellen ein

mögliches Hindernis oder einen Gegenstand dar, errechnen Ihren Abstand zu diesem und bestimmen außerdem seine Richtung/Peilung. Durch das permanente Rotieren der Radarantenne wird ein gleichmäßiges Entsenden der Impulse in alle Himmelsrichtungen erzeugt und so ist sichergestellt, dass nicht nur eine Seite des Schiffes überwacht wird.

### Die Vorteile der Radaranlage

Die Radarantenne sendet und empfängt die benötigten Daten für die Ortung von Hindernissen in der Umgebung. Bei der Verwendung von AIS sehen Sie immer nur dasjenige Schiff oder Hindernis, welches aktiv seine AIS-Daten sendet.



*Brücke eines Seenotrettungskreuzers bei Nacht, links das Radarbild.*

# Seenotsignalmittel

Wer auf See in Not gerät, darf sich nicht nur auf Funkgerät oder Mobiltelefon zur Alarmierung anderer verlassen. Seenotsignalmittel gehören daher zur Pflichtausrüstung. Verschiedene Einsatzbereiche erfordern unterschiedliche Signalmittel. Seien Sie gerüstet und haben Sie stets einen kompletten Satz an Bord. Dazu gehören Signalaraketen, Handfackeln und Rauchsignale.

Bitte beachten Sie: In Deutschland ist für den Erwerb, die Lagerung und den Transport von Seenotsignalmitteln ein Sach- oder Fachkundenachweis Voraussetzung. Verwendet werden dürfen sie allerdings ohne Schein.

Leuchtsignalmittel können andere auf einen Notfall aufmerksam machen oder ihnen den Weg zum Unglücksort weisen. Die Mittel sind in der Regel einfach zu bedienen. Es sollten aber folgende Grundregeln beachtet werden, um im Notfall schnell agieren zu können:

- ☠ Jedes Crew-Mitglied sollte vor einer Fahrt wissen, wo sich die Signalmittel befinden und wie sie bedient werden.
- ☠ Achten Sie auf die begrenzte Haltbarkeit der Notsignale, und tauschen Sie sie bei Bedarf umgehend aus. Nach etwa vier Jahren ist nicht mehr garantiert, dass sie sicher funktionieren.

- ☠ Leuchtmittel nützen nur dann, wenn sie im Notfall schnell gegriffen werden können.
- ☠ Achtung: Signale nur im Notfall einsetzen! Der Missbrauch wird mit einem Bußgeld belegt.

Wer den Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel erwerben will, muss mindestens 16 Jahre alt sein und den amtlichen Sportbootführerschein oder den ICC Res. 40 entsprechenden Führerschein haben. Die Prüfung besteht aus einer theoretischen Prüfung mit einem Fragebogen und einer praktischen Prüfung. Der sichere Umgang mit folgenden Signalmitteln muss nachgewiesen werden: Fallschirm-Signalarakete (rot), Rauchfackel (orange) bzw. Handfackel (rot), Rauchsignal (orange/Dose), Signalgeber mit Magazin/Trommel. Außerdem muss die Handhabung nicht gezündeter Signalmittel/Versager gezeigt werden. Bei Verwendung einer Signalarakete ist bei einem Mindestalter von 18 Jahren ein Sachkundenachweis erforderlich.



Foto: DLRG/S

*International festgelegt: Notsignale*



## Rettungsinseln

Die Rettungsinsel muss im Notfall schnell und sicher erreicht werden können. Machen Sie sich vor einem Törn mit der Bedienung und der vorhandenen Ausrüstung vertraut.

In die Rettungsinsel zu gehen ist eine besonders schwierige und fordernde Situation. Zum Nachdenken bleibt meist keine Zeit. Umso wichtiger ist es, im Voraus sicherzustellen, dass an Bord der Insel alle wichtigen Ausrüstungsgegenstände vorhanden sind. Nicht alle Inseln sind mit Notrationen und Trink-

wasser ausgestattet. Denken Sie daran, bei der nächsten Inspektion Vorräte zu ergänzen oder neu zu packen. Im Notfall kann auch eine im Vorfeld gepackte Tasche, die entsprechende Lebensmittel und Getränke enthält, mit in die Rettungsinsel genommen werden. Sie muss allerdings griffbereit liegen.

Weitere Hinweise im Kapitel  
4. Was tun im Notfall?



Beispielabbildung: Plastimo / Baptiste Leglatin



### 3. Beherrschung von Grundkenntnissen

Wassersport soll Spaß machen und niemanden in Gefahr bringen. Voraussetzung dafür sind eine ganze Reihe von Fähigkeiten und eine gehörige Portion Wissen. Sie und die Crew müssen das Boot beherrschen können, Kenntnisse der Navigation und Verkehrsregeln haben sowie Boot und Motor pflegen und warten können.

## Einführung

Wie im Straßenverkehr gilt auch auf See: Nehmen Sie Rücksicht und agieren Sie verantwortungsvoll. Beachten Sie folgende Grundregeln:

- ⊗ Fahren Sie nicht zu schnell. Lernen Sie die Regeln, um Kollisionen zu verhindern (beachten Sie dazu das Kapitel zu den Kollisionsverhütungsregeln).
- ⊗ Halten Sie Abstand zur Berufsschifffahrt, zu Kajakfahrern, Tauchern und Anglern.
- ⊗ Vermeiden Sie Schwell, und achten Sie auf Ihre Heckwelle, besonders in der Nähe anderer.
- ⊗ Fahren Sie in der Nähe von Anlegern und Ankerplätzen langsam.
- ⊗ Befahren Sie keine Gebiete mit Schwimmern.
- ⊗ Schützen Sie die Umwelt. Abfälle gehören an Land, weder Öl noch Treibstoff dürfen ins Wasser fließen.
- ⊗ Halten Sie genügend Abstand zu Tonnen, Bojen und den Markierungen, die von Fischern oder Tauchern ausgebracht wurden.
- ⊗ Achten Sie stets auf andere Schiffe und die Umgebung.
- ⊗ Kein Alkohol am Ruder. Das Gleiche gilt für Drogen und bewusstseinsverändernde Medikamente.

## Sichere Geschwindigkeit

- ⊗ Warnen Sie Ihre Crew vor plötzlichen Beschleunigungen, damit sie sich sichern kann. Das gilt auch vor schnellen Richtungswechseln oder bei plötzlichem Wellengang.
- ⊗ Achten Sie auf rutschsicheren Deckbelag und das richtige Schuhwerk der Crew.
- ⊗ Richten Sie die Geschwindigkeit nach dem Wohlbefinden der Crew.
- ⊗ Nehmen Sie Fahrt weg, wenn die See ruppig oder der Seegang stärker wird.
- ⊗ Bedenken Sie: Bei schneller Fahrt auf kleinen Booten ist die Gefahr von Rückenverletzungen oder dem Überbordgehen hoch.



Foto: Peter Neumann YPS Collection



# Kollisions- verhütungsregeln

Grundvoraussetzung für den sicheren Verkehr auf See ist die genaue Kenntnis der Ausweichregeln.

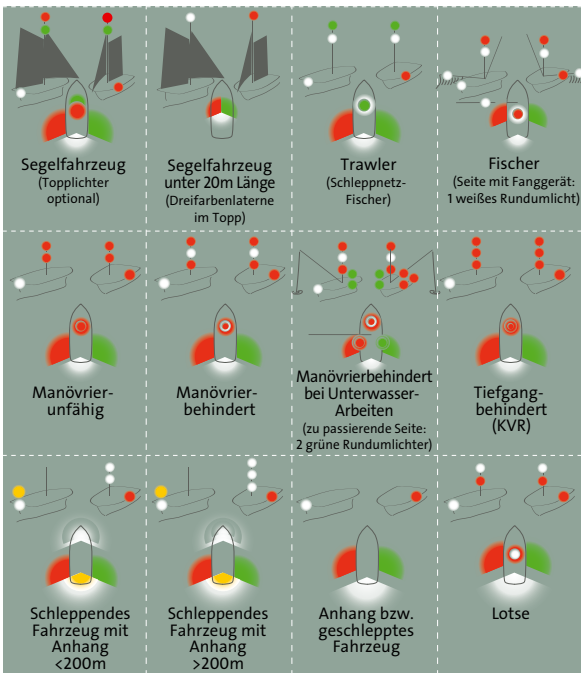
Sie sind international festgelegt und gelten für alle Verkehrsteilnehmer, ob Container-Riese oder Segelyacht. Besonders in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen ist die genaue Kenntnis der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) zwingend erforderlich.

Weitere Informationen unter [www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Seeschifffahrtsrecht/KVR](http://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Seeschifffahrtsrecht/KVR).

# Seezeichen

Grundlage der sicheren Navigation ist die genaue Kenntnis der unterschiedlichen Seezeichen und Leuchttfeuer.

Eine genaue Übersicht aller Seezeichen, Leuchttfeuer und Schallsignale findet sich in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung unter [www.gesetze-im-internet.de/seeschstro\\_1971](http://www.gesetze-im-internet.de/seeschstro_1971). Lateralzeichen bezeichnen Fahrwasser, Kardinalzeichen warnen vor Gefahrenstellen. Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung regelt außerdem, welche Lichter welches Wasserfahrzeug wann führen muss. Positionslichter helfen bei schlechter Sicht oder Dunkelheit, andere Boote zu erkennen, den Kurs abzuschätzen sowie Größe und Art eines Fahrzeuges zu identifizieren.



*Auszug aus der Lichterführung für die Seeschiffahrt*

# Mensch-über-Bord-Manöver

Immer eine Hand fürs Boot und eine Hand für sich selbst. Denn nicht nur bei Seegang gibt es viele Ursachen, über Bord zu stürzen. Man rutscht aus, stolpert oder verliert einfach das Gleichgewicht.

Es muss Bestandteil der Sicherheitseinweisung der Crew vor jedem Törn sein, was zu tun ist, wenn ein Mensch über Bord geht. Die Crew muss das Mensch-über-Bord-Manöver auch allein beherrschen, falls es der Skipper ist, der über Bord gestürzt ist. Je nach Wetter, Seegang und Fahrzeugtyp gibt es unterschiedliche Manöver, den außenbords gegangenen Menschen zu retten. Schon manche

Besatzung ist daran gescheitert, die Person an Bord zu ziehen, vor allem wenn diese ohnmächtig ist. Auch hier gilt: Übung macht den Meister. Trainieren Sie mit Ihrer Crew Manöver und das An-Bord-holen.

**Weitere Informationen im Kapitel  
4. Was tun im Notfall?**



# Checkliste Motorenkunde

Kleine Ursache große Wirkung. Oft reicht ein verstopfter Filter oder ein leerer Tank, um einen Rettungseinsatz auszulösen. Ein Check vor jedem Törn kann dies verhindern. Wichtig: Auch ein Schiffsmotor muss regelmäßig gewartet werden.

## Vor dem Ablegen:

- ⊗ Eine wichtige Faustregel für das Bunkern von Kraftstoff: Rechnen Sie mit einem Drittel für die Hin-, einem Drittel für die Rückfahrt und einem letzten Drittel als Reserve. Berechnen Sie genau, wie viel Kraftstoff Sie für die geplante Fahrt brauchen. Denken Sie auch an genügend Treibstoff für einen eventuell vorhandenen Ersatzmotor.
- ⊗ Prüfen Sie, ob Öl oder Kraftstoff ausläuft, und kontrollieren Sie regelmäßig den Kraftstofffilter. Verunreinigungen oder Wasser sind ein Hinweis, dass die Kraftstoffzufuhr nicht sauber ist.
- ⊗ Kontrollieren Sie regelmäßig die Kühlwasserleitung auf brüchige oder defekte Schläuche.
- ⊗ Beseitigen Sie mögliche Ablagerungen am Seewasserfilter. Er könnte sonst verstopfen.
- ⊗ Für Zwei-Kreis-Kühlwassersysteme gilt wie beim Auto: Achten Sie auf ausreichend Kühlwasser im Ausgleichsbehälter, aber öffnen Sie den Deckel erst, wenn der Motor abgekühlt ist.
- ⊗ Prüfen Sie den Keilriemen in regelmäßigen Abständen auf Beschädigungen.
- ⊗ Prüfen Sie den Ölstand und füllen Sie bei Bedarf Öl nach.
- ⊗ Wer einen Benzin-Innenbordmotor hat, muss den Motorraum vor dem Start entlüften.
- ⊗ Ein sauberer und trockener Motorraum erleichtert die notwendigen Kontrollarbeiten und die Fehlersuche.
- ⊗ Halten Sie notwendige Werkzeuge und Ersatzteile an Bord bereit.

## Nach dem Motorstart:

- ⊗ Funktioniert die Kühlung, kommt Kühlwasser aus dem Auspuff oder Kühlwasserauslass?
- ⊗ Tritt irgendwo Treibstoff oder Wasser aus?
- ⊗ Achten Sie auf ungewohnte Vibrationen oder Geräusche.

## Während der Fahrt:

- ⊗ Machen Sie eine regelmäßige Sichtkontrolle des Motorraums.
- ⊗ Prüfen Sie, ob alle Instrumente richtig anzeigen.
- ⊗ Vermeiden Sie, längere Zeit mit Vollgas zu fahren.

Unterschiedliche Verbände und Organisationen bieten Kurse zur Wartung von Bootsmotoren an.



## 4. Was tun im Notfall?

Besprechen Sie mit Ihrer Crew vor dem Start, was im Notfall zu tun ist und wie unterschiedliche Situationen zu bewerten sind. Auf jeden Fall muss jeder wissen, was bei einem Mensch-über-Bord-Manöver zu tun ist, oder wie und wann ein Notruf abgesetzt wird. Ebenso muss der Umgang mit Rettungs- und Signalmitteln bekannt sein.





## Einführung

Geraten Sie in Seenot, setzen Sie umgehend mit der DSC-Taste oder über den Kanal 16 einen MAYDAY-Ruf ab.



MAYDAY

Zögern Sie keine Sekunde, wenn unmittelbare Gefahr für Leib und Leben der Besatzung droht oder das Boot nicht ohne fremde Hilfe gerettet werden kann.

Selbst wenn keine akute Gefahr droht: Kann das Boot nicht mehr gesteuert werden, sollte die SEENOTLEITUNG informiert werden. Falls sich die Situation verschlimmert, liegen alle notwendigen Informationen bei den Rettern vor.

**Bitte keine falsche Scheu:**

**Wenn Sie unsicher sind, was zu tun ist, kontaktieren Sie die SEENOTLEITUNG.**

## Maschinenschaden

Ein Ausfall der Maschine kann, muss aber nicht zu einem Notfall werden. Droht keine unmittelbare Gefahr durch Verkehr oder Ufernähe, versuchen Sie zunächst, das Problem mit Bordmitteln zu lösen.

**Checkliste Maschinenschaden auf See:**

- ☘ Informieren Sie umgehend die SEENOTLEITUNG, wenn Ihr Boot eine Gefahr für andere sein kann oder Sie beispielsweise auf Untiefen zutreiben. Im Bereich von Seeschiffahrtswegen und Häfen sollten Sie zudem die zuständige Verkehrszentrale kontaktieren.
- ☘ Prüfen Sie Treibstoff, Öl, Kühlwasser und korrekte Bedienung.
- ☘ Haben Sie einen Hilfsmotor? Können Sie Segel setzen? Ist ein Treibenlassen zu gefährlich, müssen Sie unter Umständen ankern.
- ☘ Bleiben Ihre Bemühungen erfolglos, wenden Sie sich an die SEENOTLEITUNG und informieren Sie andere Boote in Ihrer Nähe.



## Mensch-über-Bord

Oberstes Gebot nach einem Sturz ins Wasser: Die Crew darf den Sichtkontakt zur über Bord gegangenen Person nicht verlieren.

### Beachten Sie Folgendes:

- ❊ Bestimmen Sie als Skipper mindestens eine Person, die Sichtkontakt zum Verunglückten hält und dessen Position fortwährend mit der Hand anzeigt.
- ❊ Werfen Sie sofort Rettungsmittel und andere schwimmende auffällige Gegenstände als Markierung ins Wasser.
- ❊ Drücken Sie die POB-Taste (POB für „Person overboard“, früher MOB für „Man overboard“) an Ihrem GPS-Gerät.
- ❊ Senden Sie MAYDAY.
- ❊ Sofern vorhanden: DSC auslösen und auf Bestätigung warten.

### Annäherung an den Verunglückten:

- ❊ Niemals mit drehendem Propeller zu dicht an die Person im Wasser fahren.
- ❊ Maschine in den Leerlauf schalten oder stoppen, wenn die Person erreicht ist.

Es kann keine grundlegende Empfehlung für ein Mensch-über-Bord-Manöver gegeben werden, da dies vom Bootstyp und den herrschenden Bedingungen abhängig ist.

## Schiff verlassen

Überlegen Sie genau, ob Sie Ihr Boot wirklich aufgeben müssen. Oft ist ein schwimmfähiges, wenn auch beschädigtes Boot besser zum Überleben geeignet als eine Rettungsinsel. Sie sollte immer nur die letzte Möglichkeit sein.

### Wenn Sie in die Rettungsinsel gehen:

- ❊ Unbedingt Notruf mit Positionsdaten absetzen.
- ❊ Jeder muss eine Rettungsweste tragen.
- ❊ Tabletten gegen Seekrankheit schlucken und so viel Flüssigkeit (kein Alkohol) wie möglich trinken.
- ❊ Notfalltasche, Trinkwasser und kohlenhydratreiche Nahrungsmittel mitnehmen.

Rettungsinsel möglichst im Wasser auf der Leeseite auslösen. Wenn möglich, direkt vom Boot in die Insel steigen; nasse Kleidung vermeiden.



## MAYDAY senden

Droht unmittelbare Gefahr, setzen Sie sofort einen Notruf ab.

Wenn Sie mit Ihrem UKW-Sprechfunkgerät einen Notruf an die SEENOTLEITUNG senden, alarmieren Sie gleichzeitig Schiffe in der Nähe. Nennen Sie den Grund des Notrufs und die genaue Position. Funkgeräte verfügen in der Regel über einen sogenannten DSC-Controller. Ein Druck auf die Alarmtaste genügt. Automatisch werden SEENOTLEITUNG und andere Schiffe über Ihren Notfall informiert. Bei entsprechender Ausstattung sendet das Gerät auch die genaue Position des Schiffes. Weisen Sie Ihre Crew in die Bedienung dieses Gerätes vor Beginn der Fahrt unbedingt ein.

Denken Sie daran, nur ein UKW-Funkgerät gewährleistet im Notfall den sicheren Kontakt zu Rettern und anderen Schiffen. Ein Mobiltelefon kann nur ein Ersatzgerät, niemals ein vollwertiges Notruf-Instrument sein.

### Nachteile eines Handys:

- ⊗ Bereits wenige Kilometer von der Küste entfernt bekommen Sie oft keinen Kontakt mehr.
- ⊗ Mit einem Telefon erreichen Sie nur einen Teilnehmer, beim Funk hören alle mit.
- ⊗ Funksignale können angepeilt werden. Dies ist wichtig, wenn Sie Ihre Position nicht genau kennen.



## Notfunkbaken

Notfunkbaken (Emergency Position Indicating Radio Beacon/EPIRB) sind Funksender, die automatisch die eigene Position senden.

Wer auf Nummer sicher gehen will, nimmt eine EPIRB mit an Bord. Über Satellit funken die Geräte ein automatisches Notfunksignal an die SEENOTLEITUNG. Die Baken können manuell ausgelöst werden. Meist geschieht dies jedoch automatisch bei Kontakt mit Wasser. Jede Bake wird beim Kauf registriert, so dass die Seenotretter bereits über wichtige Details des Bootes informiert sind. Wichtig: Kontaktieren Sie umgehend die SEENOTLEITUNG wenn es einen Fehlalarm gab. Sie setzen sonst eine aufwendige und vor allem unnötige Rettungsaktion in Gang.

Mayday Mayday Mayday  
this is  
[Schiffsname] [Schiffsname] [Schiffsname]  
[Rufzeichen] [MMSI]

Mayday  
[Schiffsname] [Rufzeichen] [MMSI]  
Position:  
[ ] Degrees [ ] Minutes [North/South]  
[ ] Degrees [ ] Minutes [East/West]  
At [Uhrzeit] UTC

[Art des Notfalls]  
[Art der gewünschten Hilfeleistung]  
[ggf. weitere Angaben, die die Hilfeleistung erleichtern]  
over

**Notmeldung via Sprechfunk/DSC**

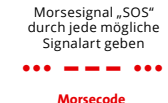
# Seenotsignalmittel

Neben dem Funk sind optische Signalmittel eine effektive Möglichkeit, im Notfall auf sich aufmerksam zu machen. Weisen Sie die gesamte Besatzung in den richtigen Umgang damit ein.

- ⊗ Handfackeln mit ausgestrecktem Arm in Richtung Leeseite des Bootes halten.
- ⊗ Achten Sie auf genügend Abstand zu Personen und Aufbauten.
- ⊗ Fackeln möglichst nur mit Handschuhen verwenden.
- ⊗ Pyrotechnische Signale nie in der Nähe von Hubschraubern oder Flugzeugen abfeuern.
- ⊗ Bei Tageslicht sind orangefarbene Rauchfackeln am besten sichtbar, bei Nacht rote Fackeln und Raketen.



## INTERNATIONALE SEENOTSIGNALE FÜR DIE SEESCHIFFFAHRT



# Checkliste Seenotrettungsdienst

Machen Sie es Ihren Rettern im Notfall möglichst einfach. Befolgen Sie unbedingt deren Anweisungen.

## Seenotrettungskreuzer und -boote:

- ⊗ Nach dem Notruf: Ein Crew-Mitglied hält den Funkkontakt zu den Seenotrettern. So können Sie notwendige Instruktionen empfangen.
- ⊗ Drücken Sie nach Aufforderung für kurze Zeit die Sprechfunktaste. Sie senden so einen sogenannten Träger und können angepeilt werden.
- ⊗ Nur wer gesehen wird, kann auch gerettet werden: Lampen an, mit Leuchtfackeln Position anzeigen.
- ⊗ Halten Sie gute Leinen bereit.
- ⊗ Warnen Sie die Retter, falls sich Gegenstände (Leinen oder Teile vom Rigg) im Wasser befinden.

## Hubschrauberrettung:

- ⊗ Nähert sich der Hubschrauber, niemals Signalraketen abfeuern. Nur mit Handfackeln Position markieren.
- ⊗ Folgen Sie genau den Anweisungen des Piloten. Instruieren Sie Ihre Besatzung, bevor der Hubschrauber über Ihnen schwebt. Eine Verständigung ist dann nicht mehr möglich.
- ⊗ Sichern Sie alle losen Teile an Deck.
- ⊗ Achtung Stromschlag: Das Windenseil des Hubschraubers muss erst im Wasser oder an Deck geerdet werden, bevor Sie es anfassen können.
- ⊗ Tragen Sie nach Möglichkeit beim Handtieren mit der Leine Handschuhe.
- ⊗ Befestigen Sie niemals ein Seil des Hubschraubers an Ihrem Boot.

Scheuen Sie sich nicht, rechtzeitig die Seenotretter zu kontaktieren.

## ALARMIERUNG

Im Seenotfall und für technische Hilfeleistung:

Funk: **UKW-Kanal 16 und 70 (DSC), 2187,5 kHz (DSC)**

Rufname: **Bremen Rescue**

MMSI **002111240**

Telefon: **0421 - 53 68 70**

aus dem Ausland: **0049 - 421 - 53 68 70**

**Was kostet es, wenn ich die Seenotretter rufe?**

Im Seenotfall zahlen Sie nichts. Wenn Sie technische Hilfe benötigen oder eingeschleppt werden müssen (also Situationen, in denen keine unmittelbare Gefahr besteht) zahlen Sie 200 Euro pro Stunde, maximal 400 Euro pro Einsatz. Viele Versicherer übernehmen im Übrigen die Kosten.



# RETTE MIT, WER KANN!

*Jetzt Förderer werden.*

## Ihre Vorteile als Förderer

- Ihre persönliche Seenotretter-Förderkarte
- „Neues von Bord“ 3 x jährlich per Post
- kostenloses Jahrbuch
- Spendenbescheinigung

## Unsere Vorteile durch regelmäßige Spenden

- Sicherheit schaffen
- Unabhängigkeit gewährleisten
- Einsatzbereitschaft sichern



# DANKE!

Danke – was sonst soll jemand sagen, dem die Seenotretter gerade ein zweites Leben geschenkt haben. Jedes weitere Wort ist da zu viel, denn ein solches Danke kommt wirklich von Herzen.

Wir möchten dieses „Danke!“ gerne weitergeben.  
An jeden Einzelnen, der uns unterstützt.

Und der damit unseren Besatzungen die Sicherheit für eine glückliche Heimkehr mit auf den Weg gibt.

**Sie haben Fragen zum Thema Spenden?**

**Hier erreichen Sie uns:**

**Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**

Werderstraße 2

28199 Bremen

Tel.: +49 421 53 707 – 715

Fax: +49 421 53 707 – 709

E-Mail: [foerderer@seenotretter.de](mailto:foerderer@seenotretter.de)

**Spendenkonto:**

Sparkasse Bremen

IBAN: DE 36 2905 0101 0001 0720 16 · BIC: SBREDE22

**seenotretter.de**