

Mann-über-Bord-Manöver

Das **Mann-über-Bord-Manöver** oder kurz **MOB** umfasst alle Maßnahmen zur Rettung eines Menschen, der von einem Wasserfahrzeug über Bord gefallen ist. Das sofort einzuleitende Mann-über-Bord-Manöver hat Priorität vor allen anderen Dingen. Es ist ein zentraler Teil der Seemannschaft, der in der Praxis immer wieder und mit jedem neuen Schiff und neuer Mannschaft neu geübt werden muss.

Schnelles, aber überlegtes Handeln ist lebenswichtig. Die Gefahr, das Opfer aus den Augen zu verlieren, ist sehr groß. Ist das Wasser kälter als 20 °C, besteht zusätzlich akute Unterkühlungsgefahr. Das erfordert eine waagerechte Bergung und die Person muss entsprechend medizinisch versorgt werden.

Erste Reaktion

„Mann über Bord!“ ruft jeder, der beobachtet, wie eine Person über Bord geht.

Die treibende Person ist ununterbrochen zu beobachten, wobei der Beobachter mit ausgestrecktem Arm auf die Person zeigt, um sie nicht aus den Augen zu verlieren und dem Steuermann die Richtung anzuzeigen. Der Ruf „Mann über Bord!“ darf nur benutzt werden, wenn wirklich ein Mensch ins Wasser gefallen ist.

Zur Markierung der Unfallstelle sind unverzüglich Rettungsringe, Rettungswesten oder andere schwimmfähige Gegenstände der Person im Wasser nachzuwerfen.

Nachts ist sofort eine Blitzboje auszubringen; nur so kann im Dunkeln ein über Bord gefallener gefunden werden.

Sportfahrzeuge unter Segel

Entscheidend ist, dass das Manöver mit kleiner (oder vermindert einsatzfähiger) Crew sicher, schnell und erfolgreich gefahren werden kann. Im Notfall auch alleine. Das Schulbuchmanöver, das meistens in Segelschulen gelehrt wird (Q-Wende), ist für Jollen geeignet. Der Einsatz dieses Manövers auf Segelyachten ist gefährlich, weil es einen großen Raumbedarf hat, wodurch der Abstand zum Überbordgefallenen leicht zu groß wird, um ihn bei bewegter See noch im Auge zu behalten. In der Praxis haben sich für Kielyachten vor allem das *Quickstop*-Manöver und das *Münchener*-Manöver bewährt. Beide bilden die für die Bergung notwendige "stabile Plattform", bei der das Schiff über mehrere Minuten ruhig liegt und die Segel nicht schlagen.

Quickstop-Manöver

sofort wenden, wenn nötig Schoten dicht holen und mit dichten Segeln (eventuell mit Motorhilfe) einmal im Kreis fahren und beidrehen. Beiliegend das Opfer an Lee aufnehmen. Quickstop kann auch mit zahlenmäßig kleiner Crew gefahren werden.

Das Schiff bleibt in der Nähe des Überbordgefallenen.

Münchener-Manöver

drei Schiffslängen Halber-Wind, beidrehen (wenn nötig Schoten dicht holen), Motor starten und zum Opfer zurücktreiben lassen (Driftrichtung allenfalls mit Motorhilfe korrigieren).

Das Münchener-Manöver kann einhand gefahren werden.

Anfahren auf Lee-Seite

Das Opfer wird so angefahren, dass es auf der Leeseite des Schiffes liegt. Das Schiff wird so aufgestoppt (mit Rückwärtsgang), dass das Opfer mittschiffs aufgenommen werden kann.

Bei allen Manövern wird eine Schwimmleine mit Rettungsring ausgebracht, an dem sich das Opfer ggf. festhalten und so eine Leinenverbindung hergestellt werden kann, falls das Schiff nicht genau trifft. Durch Beidrehen bildet das Schiff bei beiden Manövern eine für das Bergen erforderliche *stabile Plattform*.

Leinenverbindung herstellen

Entscheidend ist das sofortige Herstellen einer *Leinenverbindung*, damit das Opfer an der Bordwand gehalten werden kann, auch wenn das Schiff nochmal abtreiben sollte. Ist der Überbordgefallene gesichert und eine Leinenverbindung hergestellt, beginnt das Anbordnehmen.

Wenn der zu Rettende aus eigener Kraft nicht mehr in der Lage ist, sich selbst anzuleinen -und nur dann-, muss ein angeleiteter Helfer ins Wasser!

Die Bergung

Eine über Bord gefallene Person zu bergen ist eine der schwierigsten Phasen im Verlauf des MOB-Manövers. Eine Person mit wassergetränkter Kleidung wiegt etwa 100 kg und ist aus dem Wasser an Bord zu heben, auf einer Segelyacht etwa anderthalb Meter hoch, auf einem großen Schiff mehrere Meter. Seegang, Wind und Panik erschweren die Aufgabe zusätzlich. Bei Unterkühlung darf die Bergung ausschließlich horizontal erfolgen.

Die Bergung soll immer beigedreht auf der Leeseite erfolgen. Das Schiff bewegt sich durch den Winddruck auf das Opfer zu und dieses bleibt dadurch nahe an der Bordwand. Die Bordwand ist auf der Leeseite deutlich niedriger und leichter zu überwinden. In Lee ist die See deutlich ruhiger. Durch das Beidrehen bildet das Schiff eine stabile Plattform, sowohl beim Münchner-Manöver, als auch beim Quickstop, die die notwendige Voraussetzung für ordentliches Arbeiten bei der Bergung des Opfers bietet. Segel und Schoten sind dabei fixiert.

Die *Bergung* ist immer schwierig, insbesondere bei einem bewusstlosen Opfer oder kleiner Besatzung. Oft sterben Überbordgefallene an Ertrinken oder Unterkühlung, weil die Bergung nicht gelingt.

Zwei Bergemöglichkeiten (siehe auch Abbildung S. 225 im Buch Praxiswissen f. den Skipper)

Bergung mit Hilfe eines Flaschenzugs (Rettungstalje):

Der obere Doppelblock wird an ein Fall (Spifall) geschäkelt und etwa 2 m über Deck geholt, damit die Talje nicht zu den Blocks kommt, bevor der zu Bergende auf Deckshöhe ist. Der untere Doppelblock wird an der Rettungsweste des MOB angesteckt (allenfalls auch der Bootsmannsstuhl, in den der Überbordgefallene einsteigen kann).

Bergung mit Hilfe der Dirk als Rettungstalje (sofern diese aussen am Mast läuft):

Der Baum wird dabei so weit wie möglich angedirkt (Baumniederholer lösen) und die Dirk als Bergeleine verwendet. Das Dirkende an der Rettungsweste des MOB anstecken. Achtung: in keiner Phase den Zug von der Dirk nehmen, da sonst der Baum herabfällt, von Hand sichern!

Nun wird der Baum mit der Grossschot nach unten geholt und der Verunglückte damit an Deck gehievt.

Eine Bergung von Hand ist meist unmöglich. Dafür ist die Bordwand zu hoch und das Opfer viel zu schwer. Eine Bergung über die Badeplattform ist schon bei mittlerem Seegang nicht möglich, da das Schiff in den Wellen stampft und das Opfer vom Heck erschlagen werden kann.

Vorbeugende Maßnahmen auf Sportfahrzeugen

- Ordnung an Deck!
- Nachts die Kajüte oder das Cockpit nur wenn unbedingt erforderlich verlassen, in jedem Fall angeleint und mit geeigneten, rutschfesten Schuhen! Sich umsichtig bewegen!
- Bei schwerem Wetter und/oder Dunkelheit ist absolute Lifebelt- und Rettungsweste-Tragepflicht!
- Nachts Seekranke nicht an die Reeling lassen!
- Alkoholisierte bleiben unter Deck!
(Alkohol an Bord während der Fahrt erhöht sowohl die Gefahr des Überbordgehens als auch die der Unterkühlung. Darüber hinaus fördert Biergenuss den Harndrang und liefert damit einer häufigen Unfallursache Vorschub: dem Urinieren über Bord.)

Einweisung der Crew

Gute Seemannschaft heisst, dass die Crew auf die Gefahr des Überbordgehens hingewiesen wird und präventive Maßnahmen getroffen werden. Damit die entscheidenden Handgriffe im Ernstfall wie automatisch ablaufen, muss das Mann-über-Bord-Manöver immer wieder geübt werden. Gerade auf Urlaubstörns wird dies erfahrungsgemäß oft vernachlässigt. Der Schiffsführer muss (im eigenen Interesse) dafür sorgen, dass noch mindestens ein weiteres Crewmitglied ein solches Manöver sicher fahren kann und gemeinsam mit der Rest-Crew alle Phasen beherrscht.