

Bericht zum AB Törn auf Roald Amundsen im Frühjahr 2007

Der AB Törn begann am Montag den 30.4. im Anschluss an das Manövertraining für Steuerleute und endete am Freitag den 4.5. mit Beginn des Sicherheitstrainings jeweils in Eckernförde. Wir waren mit etwas über 30 Personen an Bord eher schwach besetzt, was für eine intensive Ausbildung allerdings förderlich ist. Schwerpunkt des AB Törns war der Umgang mit dem Schiff sowie Person-über-Bord. Um letzteres realistisch zu gestalten haben wir uns eine Mann-über-Bord Puppe geliehen. Zudem wurde ein Erste-Hilfe Kurs durch den mitfahrenden Rettungssanitäter durchgeführt den die meisten im anschließenden Sicherheitstraining fortgesetzt und damit den internen Nachweis über einen 16h Kurs erworben haben. Parallel gab es einen Kurs für Smutwärter mit 3 Teilnehmern. Highlight des Törns war die eintägige Grossübung mit der DGzRS am Mittwoch den 2. Mai, dazu weiter unten ein gesonderter Abschnitt. Kapitän des Törns war Ben Lodemann.

Der Smutkurs war ein voller Erfolg. Heinz hat mit 3 Anwärtern viel Ausbildung gemacht die uns allen auf den kommenden Törns zu Gute kommen wird. Zudem war auf dem Törn selber die restliche Besatzung im wesentlichen von der Backschaft befreit und konnte somit an allen Ausbildungen vollzählig teilnehmen. Und nicht nur das : Das hervorragende Essen hat auch für sehr gute Stimmung und hohe Motivation gesorgt.

Der Erste Hilfe Kurs wurde von Oliver Thomaschewski in vielen einzelnen Kursblöcken durchgeführt, während der Übung mit der DGzRS konnte das Erlernte bereits eingesetzt werden. Zu Übungszwecken wurde abgelaufenes Verbandmaterial gesammelt, zudem eine Übungspuppe für Reanimation besorgt. Eine Einweisung in den neu angeschafften AED (Automatischer externer Defibrillator) ist nicht erfolgt da er noch nicht an Bord war. Sowohl die Smut- als auch die Erste-Hilfe-Ausbildung sind sinnvoll und effektiv gewesen, beides sollte möglichst auf den nächsten AB Törns wiederholt werden.

Resultierend aus dem AB Törn ist eine Anleitung zum Schleppen und eine Anleitung zum packen des Bramstengestagesegels entstanden, die Anleitung zur Inbetriebnahme des Feuerlöschpumpe ist in Vorbereitung.

Am Ende des Törns wurde ein Fragebogen an die Teilnehmer ausgegeben. Folgendes Ergebnis : Im Ganzen sind mehr als die Hälfte sehr zufrieden, keiner ist unzufrieden, Umfang und Atmosphäre werden sehr gut bewertet. Die Inhalte werden ebenfalls sehr positiv bewertet, etwas schlechter schneiden bei einigen Teilnehmern Themen wie Wachdienst und Umgang miteinander ab (diese waren aber auch nicht im Fokus des Törns). Die Teilnehmer fühlen sich nach dem Törn fast alle „sicher-im-Ganzen“ oder sogar zum anleiten. Ausbildung an Land ist grösstenteils bekannt und wird positiv bewertet, Bereitschaft zur Teilnahme ist auch vorhanden, nur Zeit fehlt den Mitgliedern. Alle Details finden sich im Anhang.

Grossübung mit der DGzRS

Tagesmeldung vom 2.5.07 ***

Morgens sind die Übungsleiter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger an Bord gekommen um die anstehenden Übungen vorzubereiten und zu beobachten. Und dann ging's auch schon los : Unfall im Maschinenraum, 3 Verletzte, einer mit Herz-Kreislaufstillstand! Versorgung der Verletzten und Notruf gingen Hand in Hand, kurze Zeit später war das Rettungsboot Carl van Well aus Damp mit einem Rettungssanitäter vor Ort. Es

stellt sich heraus das alle liegend abtransportiert werden müssen, also werden zwei weitere Boote, die Bottsand und die Asmus Bremer, hinzugerufen.

Doch wie die Verletzten liegend und stabil aus dem Maschinenraum befördern? Es hat geklappt, über die Treppe durch die Luke im Deckshaus und dann weiter per Hand und Ladebaum auf die Boote und von dort auf den mittlerweile als On-Scene-Cordinator eingetroffenen Rettungskreuzer Berlin. Der anspruchvollste und umfangreichste Übungsteil ist schon mal gut gelaufen.

Nach einer kurzen Pause dann das nächste Szenario : Die Besatzung muss unsere Roald kontrolliert evakuieren. Dazu bringen Kreuzer und Boote der Gesellschaft Reversible Liferrafts zum Einsatz, aufblasbare Rettungsflöße für viele Menschen. Die Besatzung steigt und springt toppsweise über, treibt in der Ostsee, wird dort von den Booten in Schlepp genommen und dann auf den SRK Berlin verbracht. Zwar haben viele nasse Hosen und kalte Füße, aber 10 Minuten Rauschefahrt auf dem Kreuzer durch die Eckernförder Bucht bei strahlendem Sonnenschein entschädigen uns vollauf.

Alle treffen sich wieder auf der Roald, auch die Besatzungen der Boote und des Kreuzers, wir liegen als grosses Päckchen westlich Mittelgrund, haben viel Spass und noch mehr Hunger. Zum Glück läuft parallel Smutausbildung, die 4 Männer zeigen wieder was sie können und das Buffet ist dem Anlass angemessen.

Nach dem Essen beginnt der dritte Teil der Übung : Die Roald hat Maschinenausfall und muss geschleppt werden. Wir bereiten uns vor und übernehmen die Schlepptrasse des SRK Berlin, scheren sie durch die Ankerklüse und schäkeln sie ans Ankergeschirr. Jetzt noch etwas Kette stecken und es kann losgehen. Die Berlin holt die Trosse steif, Kette und Anker kommen an die Wasseroberfläche und die Roald nimmt Fahrt auf. Es klappt besser und schneller als gedacht, wir kommen ohne Probleme über 5 Knoten, unsere Roald läuft stabil und willig auch bei Kursänderungen unserem Schlepper hinterher.

Zum Schluss treffen wir uns in Eckernförde an der Pier zur Abschlussbesprechung. Alle Seiten zeigen sich angetan von dem Tag, alle haben viel gelernt und alle haben sich gegenseitigen Respekt erarbeitet, eine schöne Grundlage für eine weitere Zusammenarbeit. Bei Grill und Hefeteilchen klingt der Abend aus, nicht ohne zuvor den SRK Berlin genauestens unter die Lupe zu nehmen. *** Ende der Tagesmeldung

Ein zeitlicher Überblick :

1005 Unfall im M Raum, Alarm

1007 Meldung : Kein Feuer, 3 Verletzte, einer bewusstlos

1008 Alarmierung DGzRS

1010 Reanimation bei einem Patienten beginnt

1013 Maschine klar, Feuerlöschtrupp bereitet Evakuierung der Verletzten vor

1023 Erster Verletzter in der Schleiffrage

1026 Beginn Abtransport Verletzter 1

1029 es werden weitere Schaufel und Schleiffragen bei DGzRS angefordert

1032 DGzRS Boot Karl van Well längsseits, Rettungssanitäter kommt an Bord

1035 Sani wird im MRaum in die Lage eingewiesen

1043 Verletzter 1 wird an Deck auf Trage mit Vakuummatraze umgesetzt

1047 DGzRS Boot Asmus Bremer längsseits

1054 Verletzter 1 wird mit Karl van Well abtransportiert, ein Roaldi als Crew fährt mit

1101 DGzRS Boot Bottsand längsseits
1106 Verletzter 2 an Deck
1108 Hubschraubertransport für Reanimationspatienten wird angefordert
1114 Verletzter 2 wird mit Asmus Bremer abtransportiert
1117 Reanimationspatient an Deck
1123 Bottsand transportiert Patient 3 ab
1124 Übung „Verletzte“ Ende

1153 Generalalarm, kontrolliertes Verlassen des Schiffs, Notmeldung an DGzRS
1155 Crew vollzählig mit Rettungswesten an Deck
1157 DGzRS Boot bringt Rettungsfloss1 aus
1159 Vortopp steigt in Rettungsfloss1, DGzRS Kreuzer bringt Rettungsfloss2 aus
1201 Rettungsfloss legt mit 14 Personen ab, Floss 2 wird springend bemannt
1205 Floss 2 legt mit 10 Mann ab
1225 Erste Personen verlassen die Flösse und steigen auf den Kreuzer Berlin über
1235 alle Personen an Bord der Berlin, Übung 2 Ende

Folgende Erkenntnisse für uns an Bord, aus Übung und Nachbesprechung :

- Die Ausbildung unserer Crew ist auf einem guten Niveau
- Die DGzRS hat Interesse an weiterer Zusammenarbeit
- Durch die Notrollen und das ständige üben haben sich standardisierte und sichere Abläufe eingeschliffen
- Die interne und externe Kommunikation an Bord der Roald läuft sehr gut. Der Einsatz von Meldern zwischen Einsatzleitung im MRaum Schiffsführung an Deck hat sich bewährt.
- Die Schleiftrage ist unter Deck nur bedingt einsetzbar (zu sperrig), sie ist für das abbergen mit einem Hubschrauber nicht zugelassen und würde von einer Helikoptercrew dazu nicht akzeptiert werden, das Heissgeschirr muss mit Karabinern von der Trage lösbar sein um den Verletzten ohne Aufwand hineinbringen zu können. Zudem werden alle Verletzten nur auf Tragen mit Vakuummatraze transportiert, in unserem Fall hiess das für alle Verletzten das sie an Deck umgebettet werden mussten.
- Für das abbergen aus dem M-Raum ist der Weg über die Treppe schwierig und nur möglich wenn man direkt neben der HM auf die erste Plattform und von dort durch das Luk aufs Deckshaus geht, durch das Notausstiegluk wäre es vermutlich besser.
- Das Eintreffen eines Arztes oder anderer Helfer an Bord bedeutet nicht das die Verantwortung für den Einsatz insgesamt an die externen Helfer übergeht. Z.B. ein Arzt wird nur über medizinische Aspekte entscheiden. Der Transport der Verletzten und alle anderen Entscheidungen mitsamt der Verantwortung bleiben bei der Schiffsführung und der eingesetzten Crew.
- Verletzte könne in der Trage liegend per Hand übergeben werden, alternativ kann auch der Ladebaum benutzt werden. Letzteres erleichtert das Manöver bei Seegang wahrscheinlich.
- Bei Evakuierung der Roald müssen Rettungsinselführer bestimmt sein die jederzeit wissen wieviele Personen sie zu betreuen haben und wieviele anwesend sind, insbesondere vor dem ablegen der Rettungsinsel

Einige Fotos



Notfall im MRaum, es wird bereits renaimiert



Der erste Retter trifft ein und findet einen von 3 Verletzten mit offenem Schienbeinbruch vor



Reanimieren, mehr als eine Stunde



Viel Betrieb im MRaum



Der erste Verletzte ist an Deck



Weitere Boote treffen ein



Verletzte werden per Hand
und Ladebaum übergeben und zum Kreuzer gebracht

Verletzte werden per Hand



Der Kreuzer Berlin als On-Scene-Coordinator



Für den schwierigen Transport aus dem MRaum werden viele Hände benötigt



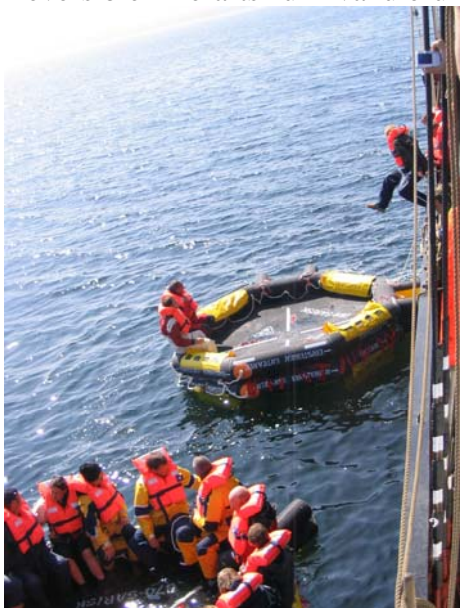
Nur auf diesem Weg gehts hier raus



Pause nach Übung 1



Reversible Liferrafts zur Evakuierung



Der Sprung auf das Floss



Ab ins Trockene



Der Kreuzer Berlin, geentert von der Roald Crew



Pausenprogramm zu Mittag



Ausprobieren der Kälteschutzanzüge



Richtig was los !



Gemeinsames Mittagessen der Seenotretter vom Kreuzer Berlin und den Booten Karl van Well, Asmus Bremer und Bottsand mit der Crew der Brigg Roald Amundsen. Zum Glück ist parallel Smutausbildung ©

Fragebogen zum Ausbildungstörn im Mai 2007 – Ergebnisauswertung

Allgemeines

1. Mit der Ausbildung während des AB-Törns bin ich im Ganzen

11 sehr zufrieden 3 zufrieden 0 unzufrieden

2. Die Ausbildungsinhalte waren gemessen an der zur Verfügung stehenden Zeit

0 zu umfangreich 14 gerade richtig 0 zu wenig

3. Die Atmosphäre während des Ausbildungstörns war

10 sehr gut 4 gut 0 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

4. Auf meine Fragen ist wie folgt eingegangen worden

7 sehr gut 7 gut 0 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

Ausbildungsinhalte:

5. Die Ausbildung in der Handhabung des Riggs (Segelsetzen, Segelbergen, Brassens etc.) war

9 sehr gut 4 gut 1 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

6. Die Ausbildung bzgl. des Wachdienstes (See-, Anker-, Hafenwache) war

3 sehr gut 4 gut 3 befriedigend 2 ausreichend 1 mangelhaft

7. Die Ausbildung bzgl. der Handhabung des Bereitschaftsbootes war

5 sehr gut 5 gut 2 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

8. Die Ausbildung bzgl. der Manöver (Wende, Halse etc.) war

9 sehr gut 4 gut 0 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

9. Die Ausbildung für die Tätigkeiten an Deck bei Hafens- und Ankermanöver waren

7 sehr gut 5 gut 1 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

10. Die Ausbildung Person über Bord (PoB) war

5 sehr gut 7 gut 1 befriedigend 0 ausreichend 0 mangelhaft

11. Die Ausbildung zum Thema Verhalten und Umgang miteinander war

1 sehr gut 8 gut 2 befriedigend 2 ausreichend 0 mangelhaft

12. Die zusätzlichen Ausbildungsinhalte für Steuermannwärter waren

2 sehr gut 1 gut 0 befriedigend 1 ausreichend mangelhaft

13. Die zusätzlichen Ausbildungsinhalte für Topsgastenanwärter waren

1 sehr gut 1 gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Nach diesem Ausbildungstörn beurteile ich meine eigenen Fähigkeiten wie folgt:

	noch nicht sicher	teilweise noch unsicher	Sicher im ganzen	Sicher zum Anleiten
Ich fühle mich im Umgang mit den Segeln und dem Rigg:	1	2	5	4
Ich fühle mich mit den allgemeinen Aufgaben des Bordbetriebes:	0	2	5	5
Ich fühle mich mit der Sicherheitsrolle "Person over Bord (POB)" an Bord:	0	1	5	7
Ich fühle mich mit den Manövern (Wende, Halse, Backhalse) an Bord:	0	2	8	2

Ich habe folgende Verbesserungsvorschläge für künftige AB-Törns / Ausbildungswünsche für die Zukunft:

VorAb – Infos ; unangekündigte MOB Manöver ; Grundkenntnisse zumindest kurz auffrischen ; klare „Befehlskette“ ; mehr Reinschiff ; längerer AB Törn ; Anker/Hafenwache ausbilden ; Smutkurs wiederholen ; mehr Theorie und zusehen lassen ; mehr Stamm gleiche Niveaus zusammenfassen ; DGzRS Tag wiederholen ; Brötchen, Kette stauen etc verteilen nach „wer hat das noch nicht gemacht?“

Ausbildung auf Roald insgesamt

14. Was hältst du von den Ausbildungsseiten auf www.sailtraining.de ?

1 sehr gut 7 gut befriedigend ausreichend mangelhaft 2 kenn ich nicht

15. Was hältst du von den landseitigen Ausbildungsangeboten (Trainingskatalog) der Roald ?

sehr gut 5 gut befriedigend ausreichend mangelhaft 4 kenn ich nicht

16. An welchen landseitigen Trainings für dein fahren auf Roald hast du in den letzten 2 Jahren teilgenommen (Scheine, Erste Hilfe, Takel WE, ...) ?

Keins 4 SBF Takel WE

17. Was muss sich ändern damit du an mehr dieser landseitigen Angebote teilnimmst ?

Mehr Zeit haben 5 regionale Angebote in Ferien

18. Wieviel Zeit bist du bereit pro Jahr an landseitiger Ausbildung teilzunehmen ?

0 Tage 1 Tag 6 2-4 Tage 3 >4 Tage

19. Welche landseitige Ausbildung könntest du selbst (mit anderen zusammen) anbieten ?

Shanty Workshop Scheine 1 Navi