



ÜBERLEBENS- TRAINING

Mit »Stress and Rescue extreme« startet die Bremer Tauchassistance die neuen **aqua med experience days** zum brisanten Thema Tauchsicherheit auf Safarischiffen. Realitätsnah umgesetzt im Maritimen Trainingszentrum in der Wesermarsch, in dem Schiffsoffiziere, Offshore-Personal von Ölplattformen und Atlantiksegler auf ihren Einsatz vorbereitet werden.

Text: Carolyn Martin

Wasser schwappt ins Gesicht, über den Kopf, immer wieder. Wellen türmen sich ringsum auf, eine nach der anderen, und nun setzt auch noch peitschender Regen ein. Die Rettungsinsel scheint meilenweit entfernt, mitsamt der Leine, die dort irgendwo treiben muss. Beim Überbordgehen hat man vergessen sie festzuhalten, sowas passiert im Notfall. Die Gruppe versucht jetzt auf dem Wasser zusammenzubleiben und den Wellen standzuhalten.

Fünf Meter weiter führt eine Tür ins Freie. Taghell ist es, und um uns tobt auch kein Ozean. Hier draußen fließt die Hunte ruhig an dem noch ruhigeren Städtchen Elsflth vorbei, bevor sie schließlich in die Weser einmündet. Wir sind mitten in der Wesermarsch, auf etwa halber Höhe zwischen Bremerhaven und Bremen. Hier, direkt am Flussufer, steht das Maritime Trainings-Zentrum Wesermarsch (MTZW), ein moderner Flachbau mit Blick auf den Fluss. Eben noch ruhig, doch wie alltäglich in Norddeutschland, legt der Wind von einer Minute zur anderen zu, kräuselt die Wasseroberfläche, wird stärker und lässt bald erahnen, wie sich die Wellenberge auch auf der nahen Nordsee auftürmen könnten, die keine 30 Autominuten von hier entfernt an die Küste anschlägt. Zurück ins Gebäude: Ein kräftiger Windstoß fegt beim Öffnen der Eingangstür mit hinein. Und das Tageslicht bleibt draußen: In der Wasserübungshalle peitschen noch immer Wellen über die Männer und Frauen und über die Rettungsinsel, die im Trainingsbecken treibt, und das hier durchgespielte Szenario fühlt sich noch einmal mehr sehr real und echt an.

Sea Survival

Überlebenstechniken auf hoher See und Selbstrettung, darum geht es hier in Elsflth. Der Event heute ist eine Premiere. Mit diesem Tag startet die Bremer Tauchassistance die neuen **aqua med experience days**: besondere Events, die das Thema Tauchsicherheit für die Teilnehmer möglichst anschaulich umsetzen sollen. In ineinandergreifender Verbindung von Theorie und Praxis soll an einem Tag geballtes Wissen und Erfahrung in kompakter Form an

die führenden Tauchsport-Anbieter weitergegeben werden. Hier kommen Meinungsbildner der deutschen Tauchbranche zusammen, Führungskräfte und Ausbilder von Tauchverbänden, Hersteller von Tauchausrüstungen bis hin zu Mitarbeitern der Deutschen Sporthochschule Köln, um im Maritimen Trainings-Zentrum zu Themen wie Rescue und Prävention tief einzutauchen – nicht nur in Theoriekursen, sondern auch im Simulationsbecken, im über drei Meter tiefen Wasser. Praxisnäher geht das auf dem Festland kaum.

Die ganztägige Veranstaltung »Stress and Rescue extreme« simuliert das Szenario: »Wir gehen auf eine Tauchsafari – und es passiert etwas, wir sind in Seenot!« Kathrin Brendel von aqua med erklärt eines der beiden Hauptthemen für den Rescue-Tag: »Wir wollen Taucher und insbesondere Tauchlehrer und Guides darauf hinweisen, in welche Gegebenheiten sie sich eigentlich begeben, wenn sie auf einem Safariboot unterwegs sind«. Das Thema ist ein brisantes. Tauchsafaris und -kreuzfahrten verbuchen an sich einen steten Zulauf. Doch vor allem auch immer mehr unerfahrene Taucher, Anfänger mit weniger als 50 bis 100 geloggten Tauchgängen gehen an Bord. Und die Attraktivität dieser auf Taucher zugeschnittenen Schiffsreisen nimmt mit dem deutlich gewachsenen Ausstattungs- und Freizeitangebot der Boote noch zu. Größere Kabinen, Whirlpool an Deck, Lounge Bar – alles da. Doch weder Anfänger noch erfahrene Taucher machen sich normalerweise Gedanken, wie sie sich in



Geballtes Praxiswissen in den Theorie-Workshops. Im Bild: Dr. Tobias Dräger, Sportdozent und Key Account Manager bei aqua med.

einer Extremsituation verhalten sollten – eine Unterlassung, die im schlimmsten Fall das Leben kosten kann.

Nicht alle Schiffe bieten einen hohen Sicherheitsstandard, und so kann dann auf einer Tour alles zusammenkommen: Tauchneulinge und -anfänger, eine wenig geschulte Besatzung und mangelnde Sicherheitsausrüstung an Bord treffen auf höchst anspruchsvolle Anforderungen der angesteuerten Tauchplätze: küstenferne Riffe, Tauchen im offenen Meer, starke Strömungen. Alaska, Galapagos, Papua-Neuguinea – kein Tauchplatz ist zu weit, und das Abenteuer ruft natürlich. Doch wenn etwas passiert, dann sind Mannschaft wie Passagiere da draußen zunächst auf sich selbst angewiesen.

Elementare Sicherheitsfragen

Die Teilnehmer im Maritimen Trainingszentrum haben sich dieses brisante Thema für heute vorgenommen. Ihr Stress and Rescue extreme day begann am Morgen, nach einem ersten Rundgang durch das Zentrum und entsprechenden Sicherheitseinweisungen zunächst mit Workshops zu den Themen Erste Hilfe bei einem Notfall auf See, Unfallprävention und Rettungsmittel an Bord. »Das sind ganz elementare Fragen, da geht es um entsprechende Maßnahmen der Ersten Hilfe in Notsituationen, was gehört zu einer medizinischen Notfallversorgung an Bord, gibt es ausreichend Sauerstoff zur Behandlung von Tauchunfällen?«, unterstreicht Dr. Matthias Giesel vom Medical Board aqua med die Wichtigkeit des Themas. »Ist die Besatzung für Notfälle überhaupt ausgebildet und ist zumindest eine Person mit medizinischen Grundkenntnissen auf dem Schiff vorhanden und kann Erste Hilfe leisten?« Auch wichtig zu wissen sei, wie man als Passagier selbst bei einem Notfall reagiert, psychologisch wie physiologisch. »Und wir wollen heute auch einen Einblick darin geben, welche Rettungsmittel derzeit auf dem Markt sind«, so Dr. Tobias Dräger von aqua med. So sei es hilfreich, beim Tauchurlaub an Bord eines Safarischiffes, sich von der Besatzung einmal die Rettungsmittel erklären zu lassen. Wo sind die Rettungswesten verstaut, wo steht der Sauerstoff



Im Notfall bietet sie unter Umständen die einzige Chance: Die aufblasbare Rettungsinsel, ein wichtiges Rettungsmittel an Bord.

Fotos: li. Seite und re. Seite u. li. Joern Klessler - u. re. Tom Busch

parat, wie funktionieren die Funksysteme? Die Sicherheitssysteme sind, und das nicht nur auf Safarischiffen, elementar: Sie melden anderen Schiffen sowie Einsatzzentralen einen potentiellen Notfall weiter, ermöglichen die Ortung des verunglückten Schiffes, der Rettungsinsel oder der Person und tragen somit im höchsten Maße bei der Suche zu einem erfolgreichen Rettungseinsatz bei. Zu den wichtigsten Sicherheitseinrichtungen gehören Seerot- und Sicherheitsfunksysteme. Sie sind, angepasst an das Schiff und an das Seegebiet, in unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich, teils an Bord fest eingebaut, teils dort mobil vorhanden.

»Ferner sollte jedes Schiff mit mindestens einer EPIRB-Boje ausgerüstet sein«, erklärt Ralf Schmidt, ADAC-Hubschrauberpilot in Sande bei Wilhelmshaven und als Dozent und Instruktor für das Helicopter Underwater Escape Training im Kompetenz-Zentrum oft im Einsatz. Schmidt: »EPIRB, also Emergency Position Indicating Radio Beacon, sind Notfunkbaken oder Funksender, die auf 406 Megahertz ein Signal an einen Satelliten senden, das dann zu einem Rescue Center weitergeleitet wird, um somit die Rettungskette zu starten. Dieser Funksen-



Der Rauchsignaltopf wird im Notfall sofort der über Bord gegangenen Person hinterhergeworfen und markiert dann deren Position.

der sollte in erhöhter Lage an Oberdeck angebracht sein, damit er sich bei einem Untergang des Schiffes automatisch auslöst. Wenn möglich, wird eine zweite EPIRB-Boje auf das Schiff mitgegeben, um im Notfall an eines der Rettungsboote weitergereicht zu werden.« Ebenso zählen NAVTEX, es steht für Navigational Text Messages, INMARSAT und das ENOS-System zu den Sicherheitsvorkehrungen je nach Ausrüstungsverpflichtung (siehe dazu die große Rettungsmittel-Übersicht in unterwasser 5/2015). Als Ortungshilfe für im Wasser treibende Personen werden verstärkt



Signalfarbe: Der orangefarbene Rauch des Topfes färbt auch das Wasser ein – und das ist gut vom Rettungshubschrauber aus zu sehen.

die neuen AIS-Crewfinder eingesetzt. In einer Rettungsweste eingebaut, lösen sie sich automatisch bei Aktivierung aus oder können aber auch manuell zum Einsatz gebracht werden. Geballte Information, anschaulich erklärt. Die Teilnehmer heute waren bereits mit voller Konzentration den ganzen Vormittag dabei, aber als zum Abschluss der Workshops zu Mittag eine große Kiste mit Signalmitteln ausgepackt wurde und Handfackeln und Rauchsignaltopfe zum Vorschein kamen – da leuchteten die Augen reihum, und als es dann ans Ausprobieren nach draußen in Richtung Flussufer ging,

WIE ERKENNT MAN SICHERE SAFARIBOOTE?



unterwasser fragte **Dr. Tobias Dräger**, Sportdozent und Key Account Manager bei aqua med.

Taucher checken auf einem Safariboot ein – wie kann man sich als Passagier selbst ein Bild zur Sicherheit an Bord machen?

Als Laie bleibt es sicherlich schwierig zu beurteilen, wie seetüchtig ein Schiff wirklich ist. Den allgemeinen Zustand des Schiffes, von Kabinen bis Oberdeck, Toiletten bis Aufenthaltsräume, kann auch der Taucher beurteilen – und das gibt bereits einen guten Eindruck. Idealerweise informiere ich mich vor der Buchung über das Schiff, das ist heutzutage dank Internet relativ einfach.

Worüber muss ein Safarischiff unbedingt verfügen?

Über ein rutschsicheres Taucherdeck ohne scharfe Kanten und splinternde Holzteile. Über sichere Staumöglichkeiten für die Ausrüstung und ausreichend Festhaltungsmöglichkeiten bei stärkerem Seegang. Es sollte sichere Tauchleiter mit einer ausreichenden Länge haben, über mitgeführte Schlauchboote verfügen und mit COSPAS, SARTSAT, EPIRB, Inmarsat und elektronischen Ortungssystemen für jeden Taucher ausgestattet sein. Es müssen Rettungswesten für alle Personen an Bord vorhanden sein, sowie Rettungsinseln je nach Bedarf, abhängig auch vom Seegebiet, ob ein küstennaher Einsatz vorliegt oder die Route offshore verläuft.

Wie werden Rettungswesten an Bord optimal gelagert?

Trocken und für jedermann an Bord schnell erreichbar!

Wie oft müssen Rettungsinseln gewartet werden?

Alle zwei Jahre – und nach zehn Jahren sollten sie komplett ausgetauscht werden.

Wie sieht es im medizinischen Bereich aus, was muss für die Erste Hilfe an Bord sein?

Ein umfangreicher Verbandkasten, Medikamente gegen Seekrankheit, Durchfall und starke Schmerzen, dann Sprühpflaster, Lokal-

anästhesie-Spray und natürlich Desinfektionsmittel. Plus Antihistamin-Präparate gegen Vernesselungen. Das Schiff muss über einen ausreichenden Vorrat an Sauerstoff verfügen, der sofort einsatzklar ist, mit gefüllter Flasche parat steht. Eine Beatmung sollte mindestens über Maske und Demand-Ventil/Atemregler möglich sein. Mit das Wichtigste ist jedoch regelmäßige Aus- und Fortbildung der Guides und der Schiffscrew in Sachen Erste Hilfe. Wir wollen (auch mit den aqua med experience days) einen Appell an die Tauchergemeinschaft senden. Als Assistance wie auch als Dienstleister im Tauchsport plädieren wir dafür, dass Tauchlehrer, Guides und die Schiff-Crews in allen Sicherheitsaspekten ausgebildet sein müssen, und wollen anschaulich machen, dass es unbedingt notwendig ist, entsprechende Szenarien regelmäßig zu trainieren.

Wonach greife ich, wenn es über Bord geht? Lege ich Rettungsweste oder Taucherjacket an?

Rettungswesten garantieren eine ohnmachtssichere Lage im Wasser und sind gegebenenfalls mit einem Leuchtmittel ausgestattet und sind daher sicherlich die erste Wahl. Es kommt aber sicher auch darauf an, wie viel Zeit bleibt, um sich in Sicherheit zu bringen. Eine helle Taucherlampe hilft im Notfall immer.

Fotos: li. Seite und re. Seite o. re. Joern Kessler - o. li. Carolyn Martin



Rot-weiß-rot: Handfackeln mit rotem (orangefarbenem) oder weißem Licht werden bei Bedarf gezündet, wenn andere Schiffe in der Nähe sind.

freuten sich alle wie aufs Silvesterfeuerwerk. Der Trainer erklärte die Details: Zuerst wird der Rauchsignaltopf gezündet. Schnell wird die Umgebung mit grellorangefarbenem Rauch eingenebelt – in der Notsituation markieren die schwimmenden Leuchtzeichen den Drift einer treibenden Person. Sobald ein Mensch über Bord geht, wird erstens der Rettungsring, dann der Rauchsignaltopf hinterhergeworfen, der dann mit der Person strömungsabhängig treibt. Der orangefarbene Rauch wird immer dichter, zieht mit dem Wind eine lange



Im Griff: Den Gebrauch sollte jeder zumindest einmal geübt haben. Die Finger in die Griffmulde und die Fackel weit nach vorn halten!

Spur über das Gelände. Nach drei Minuten ist alles vorbei. Der Gebrauch einer Handfackel ist ebenso einfach: »Finger in die Griffmulde, dann herausziehen bis zum hörbaren Einrasten, die Kappe abnehmen und schließlich am Band auslösen – und darauf achten, die Fackel schön nach vorn zu halten!«, so der Trainer. Jeder durfte es selbst ausprobieren und griff sich eine orangefarbene Fackel. Was wäre, wenn statt des Flüsschens Hunte die offene See einen umgeben würde, nichts als Wasser ringsum? Dann am

Horizont wäre endlich ein Schiff sichtbar, herbeigerufen von der EPIRB-Boje des verunglückten Safarischiffes – die Rettung! Sie zündeten die Fackeln, hielten sie weit vor sich gestreckt, dem nahenden Rettungsschiff entgegen. Und das grelle Licht der vielen Fackeln erhellte den bewölkten Himmel über dem Maritimen Trainingszentrum in der Wesermarsch – zum Glück für alle Teilnehmer des Stress and Rescue extreme-Tages nicht in einem Notfall.

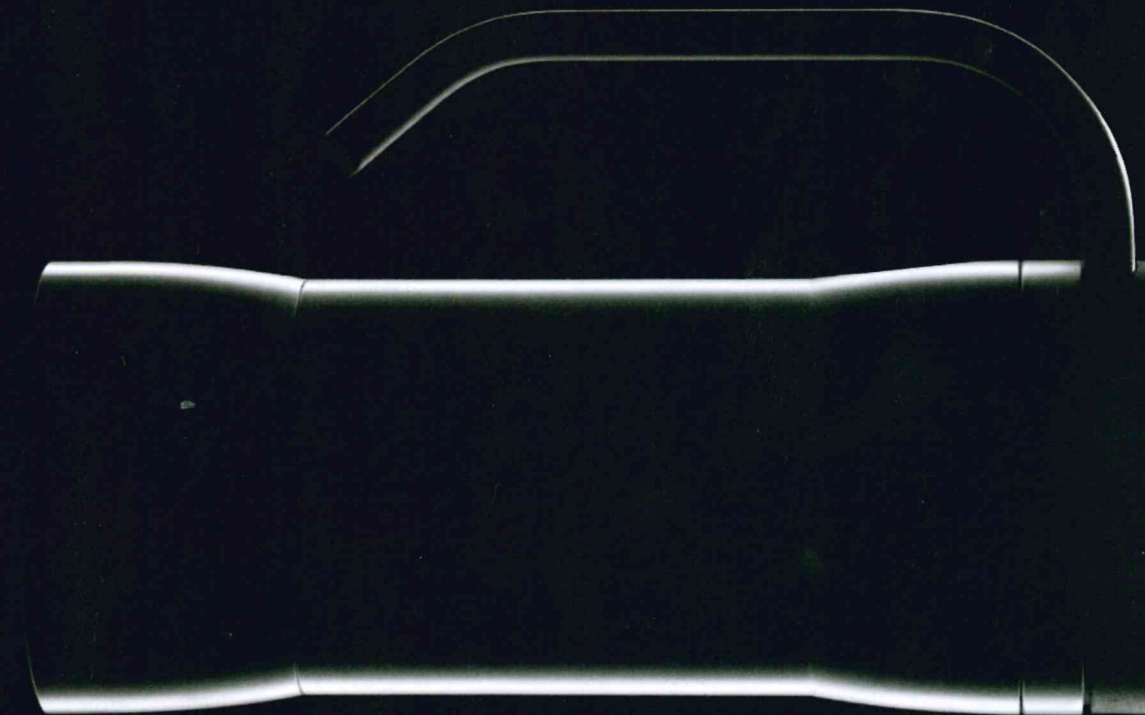
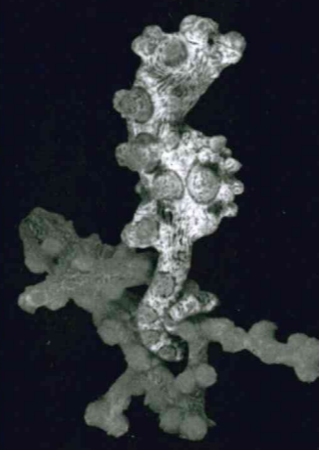
Praxisübung für den Ernstfall

Am Nachmittag starteten die Wasserrettungs- und Evakuierungs-Übungen im MTZW. Im Wasserbecken wird das Safariboot-Szenario durchgespielt – basierend auf der Vorstellung, mitten im Ozean zu sein, das Schiff havariert und alle müssen von Bord. Wichtige Fragen dazu wurden am Vormittag geklärt: Wie sehe ich als Passagier, ob die Rettungsinseln einsatztauglich sind, wie funktionieren die denn überhaupt und wie werden sie zu Wasser gelassen? Und was nehme ich im Notfall mit? Ist der Bleigurt sinnvoll? Tauchjacket oder Rettungsweste?

In der Theorie ist alles streng geregelt: Die technischen Anforderungen an Rettungs- ➤

Hartenberger · Taucherlampen · Blitzlichtgeräte · UW-Technik

TAUCHEN
AWARD
GEWINNER
2013



Hartenberger Unterwassertechnische Geräte GmbH · Telefon: +49 (0) 221 / 41 50 00 · www.hartenberger.de

inseln oder -flöße, die genaue Anzahl und ihre jeweilige Ausrüstung, aber auch die Aufstellungsorte an Bord und die vorgesehenen Auslösevorrichtungen werden für die Schifffahrt durch die sogenannte SOLAS-Konvention, der International Convention of the Safety of Life at Sea, festgelegt.

In der Realität finden Taucher auf Safarischiffen aber mitunter nicht die entsprechende Umsetzung vor, sondern unzureichendes bis schlecht gewartetes Equipment. Hier sind die Schiffeigner wie -betreiber gefordert, aber auch der einzelne Passagier, der sich vor Ablegen vom Kai über die Rettungsmaßnahmen an Bord ausreichend informieren sollte. Zudem sollte sich jeder Taucher darüber im Klaren sein, wie ein potentieller Rettungsablauf verlaufen sollte, im Fall des Falles, wenn etwas passiert. »Hier ist in erster Linie den Anweisungen des Kapitäns oder Skippers und der Crew Folge zu leisten«, rät Tobias Dräger. Werden keinerlei Anweisungen erteilt, sollte man das Schiff nur dann verlassen, wenn es unbedingt notwendig ist, empfiehlt er weiter, denn: »Das reale Treiben in einer voll besetzten Rettungsinsel fernab von jeglicher Uferlinie ist eine anstrengende Angelegenheit sowohl in physischer als auch in psychischer Hinsicht!« Und gerade in diesen höchsten Stress- und Gefahrensituationen ist es wichtig, auch scheinbar banale Dinge aus dem Effeff intus zu haben wie: Wie kommt man bloß in diese Rettungsinseln hinein?

Genau das proben sie gerade im hohen Wellengang des Beckens. Die nächste Aufgabe ist zu bewältigen: Die Gruppe im Wasser muss die Rettungsinsel umdrehen, denn die ist auf der falschen Seite gelandet. Das Riesenteil ist schwer zu bewegen, literweise fließt ihnen Wasser entgegen, sie prusten. Aber endlich: Steil stellt sich die Rettungsinsel auf – und kippt. Einer der Männer landet darunter. Zwei Sekunden, drei, vier. Da! Er ist wieder an der Oberfläche. Er winkt. Geschafft. Er hat alles richtig gemacht. »Schlägt die Insel um, sollte man eine Hand über dem Kopf halten. Unter der Insel verschafft man sich so eine Luftblase.



Insel kippt: Und die Teilnehmer landen darunter. Bei Windstärke 6 müssen sie sich hervorkämpfen, die Insel drehen und einsteigen.

Danach kann man sich kontrolliert nach außen tasten.« Holger Heinemann, selbst langjähriger Tauchprofi, kommentiert am Beckenrand das richtige Verhalten.

Trainer Ralf ist dicht bei der Gruppe im Wasser. Nur mit Neoprenanzug und Rettungsweste bekleidet, versucht jetzt einer nach dem anderen, zur Rettungsinsel zu gelangen und den Einstieg zu absolvieren. Gerade zieht sich einer von ihnen über den hohen Wulst hinauf – es ist verdammt anstrengend. »Hier geht es heute auch darum, die eigene Leistungsfähigkeit unter erschwerten Wetterbedingungen auszutesten«, ruft Kathrin Brendel durch den tosenden Lärm der Halle. Das Wasser sprüht bis herauf zum Beckenrand. Der nächste hat es geschafft und wuchtet sich in die Rettungsinsel. Als nächstes würde man sich um verletzte und hilfsbedürftige Personen kümmern, sich mit den anderen in der Insel organisieren, die Situation sachlich beurteilen und eine Bestandsaufnahme in der Insel vornehmen. Auch ein Rundum-Ausguck ist einzuteilen – und dann heißt es, Wind und Wellen standzuhalten, bis Hilfe eintrifft.

Wind, Wellen und Gewitter

»Sechs Beaufort!« gibt Holger Heinemann die Anweisung hinüber ans Bedienpult. Kurz tippt der Techniker die Angaben auf dem Display der Steuerungsanlage ein, und der Wind pustet denen im Wasser noch stärker um die Nasen. Das



Vorgezogen: So dreht man die umgekippte Rettungsinsel in die richtige Position. Bei hohem Seegang wirklich anspruchsvoll!

Team der Wilhelmshavener Projektberatung Heinemann organisiert im Trainingszentrum regelmäßig Rescue-Übungen. »Die Anlage kann Wind bis zu acht Beaufort, also 74 Kilometer pro Stunde, aber auch Tag und Nacht, Regen, Donner und Blitz simulieren«, so Heinemann. Der Wellengenerator erzeugt vier verschiedene Wellentypen, langgezogene, kleine, und sogenannte Kreuzseen, also Wellen, die von allen Seiten kommen.

Auch Hubschrauber-Rettung gehört für die Teilnehmer des aqua med-Tages zum Stress and Rescue extreme-Programm. Das korrekte Anlegen der Seilschlingen haben sie vorher geübt, nun geht es in die Praxis: »Eine Schlinge um den Oberkörper, die andere um die Kniekehlen«, ruft der Trainer dem Mann in der Rettungsinsel nochmal zu. »Arme unten lassen und ruhig bleiben!« Einige in der Halle halten den Atem an, als der erste der Gruppe zum Übungsturm hinaufgezogen wird. Bei den nächsten geht es dann spielend. »Im echten Notfall sollte man daran denken, dass Personen, die in der Rettungsinsel gelegen haben, vor dem Hochwischen aufgesetzt werden, so dass es nicht zu einer spontanen Blutversackung kommt«, erklärt der Mediziner Dr. Giesel. Fest steht: Hier ist heute enorm viel zu lernen und zu erfahren.

Die Idee für diesen Tag entstand während des Relaunches des aqua med-Seminarprogrammes im letzten Jahr, erklärt Kathrin Bren-



Blitz, Donner – und dann setzt in der Dunkelheit auch noch peitschender Regen ein. Notfälle halten sich nicht an Schönwetterbedingungen.

del: »Wir wollten eine Eventreihe etablieren, in der wir unsere Kompetenz praxisnah weitergeben können«. Bootseigner oder -charterer würden oft an den elementarsten Dingen sparen, angefangen bei der Schulung der Besatzung über die Wartung von Kompressoren bis hin zu einem funktionierenden Rettungssystem. »Wichtig war uns, dass wir vor allem keine trockene und langweilige Vortragsreihe etablieren wollten, sondern anhand von Praxisfällen aus unserer täglichen Arbeit herausfordernde Assistance-Notfälle anschaulich machen.« Das ist gelungen. Mit Spannung geht es ans



Im Maritimen Trainingszentrum Wesermarsch werden Offshore-Experten der maritimen Industrie und Transatlantiksegler ausgebildet.

letzte Szenario für den heutigen Tag: Ein Taucher kommt an die Wasseroberfläche – Tauchunfall! Der Übungsgegenstand für die Gruppe liegt schon parat: eine fünfzig Kilogramm schwere Rettungspuppe: »Rescue Randy« sein Name. Noch witzeln alle über »ihren Kunststoff-Taucher«. Ob denn Randy überhaupt ein OWD-Brevet absolviert hätte und wie es bei ihm mit dem Tiefenaussch sieht. »Na wir werden ja sehen, wenn sie die Rettungspuppe nachher erstmal an Bord hieven müssen, werden sie schnell merken, wie anstrengend das ist«, grinst Tobias Dräger.

AQUA MED

An der Hotline stehen Not- und Taucherärzte verschiedener Fachrichtungen rund um die Uhr zur Verfügung, beraten zu Tauch- und Reisemedizin und bieten Tauchern weltweit Hilfe und Notfallmanagement. Unter anderem werden Transporte zum besten Behandlungszentrum und alle nötigen Behandlungen organisiert, unabhängig davon, welchem Verband das Mitglied angehört. www.aqua-med.eu

Mit dem Aufsteigen über das Rettungsmittel Jason's Cradle geht der Praxistag in Elsfleth langsam zu Ende. Mit den einfach zu handhabenden Kletterhilfen üben die Teilnehmer den langsamen und kontrollierten Aufstieg von der Wasseroberfläche bis zum Beckenrand hinauf. »Den Oberkörper nicht zu weit von der Beckenwand wegstrecken!« ruft der Trainer dem letzten Mann auf der Leiter zu. Dann steht die kleine Gruppe oben, geschafft aber glücklich, mit strahlenden Gesichtern. Sie haben heute den Ernstfall geprobt – in der Hoffnung, ihn hoffentlich nie erleben zu müssen.

MARITIMES TRAININGSZENTRUM WESERMARSCH

Im Maritimen Trainingszentrum Wesermarsch (MTZW) werden Experten der maritimen Industrie aus- und fortgebildet. Offshore-Ingenieure und Schiffsoffiziere, Schiffsmechaniker und Hafenlogistiker, Fachleute für Windenergie und Atlantiksegler. Das MTZW wurde im Juli 2011 auf dem Maritimen Campus in Elsfleth in der Wesermarsch, etwa mittig zwischen Bremerhaven und Bremen gelegen, eröffnet. Hier werden Sicherheitslehrgänge nach internationalen Standards und Seminare in der Seenotrettung, wie etwa Basic Safety, Rescue Boat und Fast Rescue Boat oder Sea Survival abgehalten. In den zertifizierten Kursen geht es um Sicherheit während der Arbeit auf See wie um das Beherrschen einer ganzen Bandbreite von Rettungsmaßnahmen: Überlebens- und Überlebentechniken auf hoher See, Helicopter Underwater Escape-Training bei Notwasserung des Hubschraubers, bis hin zum Ken-

nenlernen und Beherrschen von verschiedenen Offshore-Evakuierungssystemen. So sollen potentielle Gefahrensituationen möglichst professionell bewältigt werden. Für nicht-nautische Teilnehmer wird zudem ein sogenanntes Basic Offshore Safety Induction Emergency Training (BOSIET) angeboten. Das MTZW verfügt über einen weltweit einzigartigen Kran-simulator, multimedial eingerichtete Lehrräume mit Simultanübersetzungsanlage und ein Sicherheitstrainingsbecken mit einer Größe von 24,5 mal zehn Meter und einer Tiefe von bis zu 3,2 Meter – inklusive Übungsturm mit Helikopterwisch, Rettungsrutschen, Schwenkkran, 180 Grad drehbare Helikopterkapsel sowie einen Wellengenerator für vier verschiedene Wellentypen. Generatoren können Windstärken bis acht Beaufort, Regen, Gewitter und Tag-Nacht-Zeiten simulieren. www.mtzw.de

STIMMEN ZUM SEMINAR: »DAS WAR SUPER SPANNEND«



Stefan Käsweber,
Regional Manager Nord-
deutschland PADI EMEA:

»Ein wichtiger und interessanter Event! Ich habe sehr viel mitnehmen können und informiere unser Trainings- und Quality Management über die Ideen, die hier entstanden sind. Das Thema Sicherheit beim Tauchen und auf Safarischiffen sollte noch weiter in den Fokus rücken.«



Henrik Balzer,
Geschäftsführer International Aquanautic Club:

»Das war super spannend. Wir vom i.a.c. werden versuchen, das Thema Sicherheit an Bord von Safaribooten und die entsprechende Ausbildung mit aufzunehmen, insbesondere für die Mitarbeiter, die Touren auf See begleiten. Das gilt für Guides wie für die Tauchlehrer, die für uns tätig sind.«



Derk Remmers,
GUE Instructor + Instructor
Trainer:

»Die Frage, die alle Teilnehmer heute sicher mitnehmen, ist: Wie sind Tauchlehrer von ihrem Wissen und ihren Erfahrungen in Extremsituationen aufgestellt, wenn etwas passieren sollte? Hier sollten wir alle gemeinsam Lösungen erarbeiten!«

Fotos: Joern Kessler - II, Seite o. II. und re. Seite o. re. Tom Busch

www.maritimoanombiz

QUALITY.
SINCE 1971,
OUR MAIN
COURSE.

THE R SERIES

Praktisch und innovativ. Beleuchtet jedes Abenteuer.

seacsub.de

seac