

In der NWZ vom 5.12.20 wurde bereits über den Übungseinsatz der Marineoperationsschule Bremerhaven in unserem Yachthafen berichtet. Vereinskamerad Jörg Notholt gehört zur Inspektion „Überleben auf See“ und es war seine Idee, dass diese Übung in diesem Jahr in Elsfleth stattfand. Jörg hat einen sehr interessanten Bericht darüber verfasst, in dem er das Ganze nicht nur aus seiner Sicht sondern auch als Teilnehmer der Übung schildert.

Wir sind also seit 2015 in Bremerhaven und Bestandteil der Marineoperationsschule (MOS).

Unsere Hubschrauber der Marine, wie der Sea Lynx (MK88A) und der Sea King (MK41), unterstützen uns bei unseren Open Sea Survival Training (OSST), die normalerweise auf Neuwerk Reede, nordöstlich der Insel Neuwerk, stattfinden.

Was ist passiert, dass unser OSST zu einem CSST "Close Sea Survival Training" wurde und in unserem schönen Segelhafen stattfand?

1. Die Neuwerk Reede (Hauptübungsgebiet seit 1969) ist bis zum Ende des Jahres gesperrt, da dort in der Nähe Munitionsräumungsarbeiten durchgeführt werden.

2. Unsere Ausweichgebiete die Medem Reede gegenüber Cuxhaven und die Blexen Reede südlich Bremerhaven können wir zur wegen Corona nicht nutzen, da uns dort die DGzRs unterstützen müsste, weil unser Marineschlepper "SPIEKEROOG" zu viel Tiefgang hat. Mit durchschnittlich 25 Personen, die normalerweise an solch einer Übung teilnehmen, können wir auf den Seenotrettungskreuzern der DGzRs (Anneliese Kramer [ CUX ] und Hermann Rudolf Meyer [ BHV ] die notwendigen Corona Abstände nicht einhalten.

Eine Lösung musste gefunden werden, da wir dieses Jahr noch zwei Grundlehrgänge (junge Piloten und Besatzungsmitglieder in Ausbildung) haben, die unbedingt das Gefühl von Seegang und kaltem Wasser haben sollten. *Anmerkung: Dieser Grundlehrgang ist Pflicht für jeden Flieger der Bundeswehr, der OSST Teil kann entfallen, wenn es witterungsbedingt nicht stattfinden kann z.B. bei Nebel und Sturm.* Es wird zwar alles vorher bei uns in der Schwimmhalle geübt, aber eben ohne Wellen und bei 30° C Wassertemperatur. Aber das Problem hatten wir zum Glück nicht.

So hatten wir am Montag eine kleine Krisensitzung, was das OSST für diese und nächste Woche angeht. Ich, Kapitänleutnant (KptLt) Jörg Notholt, Mitglied im SWE und auch zukünftiger Schleusenwärter beim SWE (bin nämlich ab 01.04.21 im Ruhestand 😊), machte den Vorschlag das Training hier bei uns im Segelhafen durchzuführen. Unser Chef nickte wohlwollend und der Kommandeur der MOS gab auch sein "GO". Ich fragte daraufhin unseren 1. Vorsitzenden, auch er gab sein „GO“. Die Stadt Elsfleth (Tom Schnare) wurde auch informiert und schon konnte es losgehen.

Gut Wellen waren nicht wirklich vorhanden im Segelhafen, aber kaltes Wasser und das ist das Hauptproblem was ich habe, wenn ich mit meinem Luftfahrzeug notwassern muss.

Dann heißt es schnell raus aus dem Lfz, Schwimmweste aktivieren (in der Fliegerei manuell, nicht automatisch wie bei den Seefahrern) meine Rettungsinsel oder mein Einmannschlauchboot aktivieren das Notfunkgerät aktivieren und raus aus dem kalten Wasser, rein in meine Insel. Anschließend Wasser schöpfen und sich "wohlich" einrichten in der Insel. Dann warten bis Rettung naht.

In unserem Fall bei der Übung im Segelhafen kam zur Rettung eine Sea King MK41 aus dem Marinefliegerstützpunkt Nordholz bei Cuxhaven.

Wir hatten zwei Sicherheitsschlauchboote zu Wasser gebracht, eines fuhr ich selbst (dazu gleich mehr). Die Lehrgangsteilnehmer (16) sprangen um kurz vor 09:00 Uhr wie die Lemminge vom Nordkopf unseres Steges zu Wasser und handelten ihr Procedere (Weste aktivieren, Notfunkradio aktivieren und Insel aktivieren und besteigen) ab. Wir brauchten 3 Sechsmanninseln (belegt 4/4/5) und 3 Einmannschlauchboote für diese Übung (immer abhängig vom dem LFZ was die Lehrgangsteilnehmer später fliegen).

Mit den Schlauchbooten verbrachten wir nun die Inseln zum Ostufer des Hafens, da wir südöstlichen Wind hatten und ließen sie treiben. Um Punkt 10:00 Uhr kam der Hubschrauber und winschte alle Lehrgangsteilnehmer nacheinander aus ihren Inseln.

Nun zu "eines fuhr ich selbst" s.o.: Der Hubschrauber fischte die erste 6-Manninsel leer und flog zum Nordkopf unseres Steges um die dort die LT's wieder abzuwünschen, eigentlich war abgesprochen, die LT's am Deich zum Sperrwerk oder am Südenende des Steges abzuwünschen, doch der Wind ließ es zu, sie wieder am Nordende abzusetzen.

Diese Änderung im Programm bekam unser Hafenmeister Michael aber nicht mit und begab sich auf den Steg der LUVer, um schöne Fotos für uns zu schießen. Nun kam es wie es kommen musste, der Hubschrauber ging direkt über dem Nordkopf in den Schwebeflug / Hover, der kalte Wind 3-4 kam aus Südost und der Downwash stand direkt über Michael auf dem Steg der LUVer. Geistesgegenwärtig ging er sofort in die Hocke und krallte sich mit den Fingern in die Stegfugen um nicht ins Hafenbecken zu wehen, der Steg war außerdem noch total glitschig. Der Downwash durchnässte ihn komplett. Nun saß er dort in einer sehr misslichen Lage, denn gegen den Downwash konnte er den Steg nicht verlassen. Die Hubschrauberbesatzung hatte ihn wohl nicht gesehen und winschte fröhlich weiter die Lt's ab.

Ich verfolgte dieses Spektakel aus dem Schlauchboot und sah, dass Michael echt zu kämpfen hatte und fuhr mit Highspeed zum LUVer Steg um ihn mit dem Boot aus dieser Lage zu befreien was dann auch gelang. Michael wurde klitschnass und leicht unterkühlt sicher an unserer SWE Landungsbrücke abgesetzt. Unter „Einsatz seines Lebens“ hat dafür aber bestimmt super Bilder für uns gemacht. Danke Michael!!!

Die Übung dauerte 2,5 Stunden.

Viele Grüße

Jörg