

Risiko Küstenkanuwandern III

Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (18/06/04)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf

Zur Situation

Entscheidende „Knackpunkte“:

1. Wind
2. Seegang
3. Erfahrung
4. Seekajaks
5. Bekleidung
6. Schwimmweste
7. Seenotsignalmittel

Ignoranz & Arroganz

Zur Situation: In KANU MAGAZIN wird in dem Beitrag:

„Tilman Steinhardt ertrinkt in der Adria“

über einen tödlichen Seenotfall berichtet, der sich Ostermontag 2004 an der kroatischen Küste ereignet hat. Tilman paddelte mit einer Kanutin bei ruhiger See von Krk nach Cres. Sie übernachteten auf der Insel Plavnik. Nachts setzte stärkerer Wind ein, der ihr Kuppelzelt zerstörte und die Insel teilweise überspülte. Im Morgengrauen packten sie ihre Kajaks und wollten mit dem Wind in Richtung Cres paddeln. Zuvor unternahm Tilman eine Probefahrt hinaus aus der Landabdeckung, um den Seegang besser beurteilen zu können. Dann paddelten beide los. Der Wind nahm jedoch an Stärke zu und änderte seine Windrichtung, so dass Cres nicht mehr erreichbar, aber eine Rückfahrt auch nicht mehr möglich war. Um sich gegenseitig in dem immer weniger beherrschbaren Seegang zu sichern, bildeten sie ein Päckchen. Der Seegang sollte bis 3 - 5 m hoch gewesen sein. Ein Brecher kenterte beide. Nach dem Ausstieg konnten sie trotz des Seegangs & Windes zusammen bleiben. Der Versuch, die Kajaks zu lenzen, scheiterte jedoch. Einem vorbei kommenden Segelboot wurde mit dem Paddel um Hilfe signalisiert. Mit einem Seil wurden die beiden Kajaks am Segelboot gesichert. Nach mehreren Versuchen konnte die Kanutin an Deck geholt werden. Tilman, der sich währenddessen an den Kajaks festhielt, ließ jedoch einmal los und trieb ab. Das bei dem Sturm nicht mehr ganz manövrierfähige Segelboot (u.a. hatte sich die Schlepplleine in der Motorschraube verheddert) konnte Tilman segelnd nicht folgen. Die Mannschaft verlor ihn aus dem Auge. Ca. 2 Std. später fand ein drittes Schiff den ertrunkenen Kanuten.

Entscheidende „Knackpunkte“

Es ist nicht leicht, aus diesen Infos und ein paar weiteren, die im SEEKAJAKFORUM.de veröffentlicht wurden, Aussagen abzuleiten, die Dritten helfen könnten, damit ihnen nicht irgendwann einmal Ähnliches passiert. Trotzdem will ich hier ein paar Aspekte herausarbeiten:

1. Wind:

Der kritischste Wind entlang der kroatischen Küste ist die **Bora**. Im April weht sie wohl durchschnittlich nur 2 Tage im Monat (maximal 8 Tage im Januar). Das nächtliche Auftreten und ihre Verstärkung in den Morgenstunden spricht jedoch dafür, dass es sich bei dem zur Unglückszeit wehendem Wind um die Bora gehandelt haben möge. In dem Internet-Beitrag wird dies ebenfalls vermutet.

Kritisch an der Bora ist seine Stärke (im Sommer bis zu 10 Bft.; in der Kvarner Bucht sogar bis zu 12 Bft.), die u.a. auf Kanalisierungseffekte (Düsen-, Kapeffekte) zurückzuführen sind.

Genau mitten drinnen im boragefährdetsten Revier Kroatiens paddelten beide. Ein mir bekannter Seekajakfahrer, der ein Jahr in Rijeka gelebt hatte, berichtete mir, dass die Bora von den hohen Bergen der Insel Cres abgelenkt und dann durch die Enge zwischen den Inseln Krk und Cres mit atemberaubender Geschwindigkeit gepresst wird. Genau am Ausgang dieser Düse zwischen Krk und Cres liegt die Insel Plavnik. Wäre ihnen das bewusst gewesen, hätten sie u.U. darauf verzichtet, aufs Wasser zu gehen und stattdessen auf der Insel im „Notbiwak“ (das Zelt war ja zerstört worden) den Windrückgang abgewartet.

2. Seegang:

Bei einem 10er Wind baut sich ein enormer Seegang auf. Welche Höhe er erreichen kann, hängt von der Wassertiefe, der Windwirkdauer, dem Fetch (Windwirklänge) und von Kanalisierungseffekten (und zwar über und unter Wasser) ab. Ob wirklich der Seegang eine Höhe von max. 5 m hatte, kann nicht beurteilt werden.

Eigentlich genügt aber schon ein 1,5 m hoher Brecher, um ein i.d.R. im Wind quer treibendes Päckchen von Kajaks zum brechenden Wellenkamm hoch zu transportieren und dann kopfüber wieder herunter fallen zu lassen. Man muss so etwas schon vorher einmal erlebt haben, um in einer solchen Situation rollen zu können.

3. Erfahrung:

Tilman war Dipl.-Sportlehrer und Ausbilder im VDKS-Bundeslehrteam. Vermutlich war er erfahrener Wildwasserfahrer, d.h. er dürfte die nötigen Paddel- und Rolltechniken beherrscht haben. Über seine Begleiterin ist diesbezüglich nichts zu erfahren. Jedoch konnte man dem Internet entnehmen, dass Tilman unmittelbar zuvor auf türkischem Wildwasser gepaddelt war. Ansonsten hatte Tilman zahlreiche Expeditionen mit dem Kajak und eine Weltumseglung hinter sich.

4. Seekajaks:

Gepaddelt wurde in PE-Seekajaks. Ob es sich dabei wirklich um seegangstüchtige Kajaks gehandelt hat oder nur um welche, die lediglich über eine doppelte Abschottung verfügten, konnte bislang nicht geklärt werden.

Im Internet wurde angedeutet, dass es sich zumindest bei einem Kajak um einen PE-Yukon (Prijon) gehandelt haben sollte. Trifft das zu, handelte es sich um den „Yukon Expedition“, welches für den angetroffenen Wind & Seegang nicht geeignet ist, da es:

- a) nicht kursstabil genug ist, denn mit 440 cm Länge ist es zu kurz, d.h. das Boot ist eher für leichtes Wildwasser als für Meerestouren geeignet;
- b) mit 460 Liter zu voluminös und somit zu windempfindlich ist;
- c) mit 290 Liter ein zu voluminöses Cockpit hat, das im Seegang nur unter Schwierigkeiten und großem Zeitaufwand zu lenzen ist;
- d) über keine fest installierte Lenzpumpe verfügte, was typisch für Prijon-Seekajaks ist; mit einer tragbaren Handlenzpumpe ist jedoch ein solches Cockpit bei dem beschriebene Seegang kaum lenzbar, außerdem geht die Pumpe bei einer erneuten Kenterung verloren, sofern sie nicht mit einem Seil am Kajak gesichert ist. Ob wenigstens eine solche tragbare Handlenzpumpe an Bord war, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

5. Bekleidung:

Beide Kanuten trugen Neopren. Ob Voll-Neopren oder nur ein Long-John kombiniert mit Paddeljacke ist unbekannt. Ein Trockenanzug hätte in einer solchen Situation eine zusätzliche Sicherheitsreserve geboten.

Übrigens, bei z.B. 10° C soll die durchschnittliche Lebenserwartung bei einer im Wasser treibenden Person mind. 3:30 Std. betragen, wenn sie einen Neoprenanzug (5mm) trägt, jedoch mind. 6 Std., wenn sie einen Trockenanzug (natürlich mit entsprechender warmer Unterbekleidung) trägt.

Auch wenn zur Zeit des Seenotfalls die Wassertemperaturen am Ort der Kenterung nicht bekannt sind, braucht es einem nicht zu wundern, wenn Tilman ca. 2 Std., nachdem man die Crew des Segelboots ihn aus den Augen verloren hatte, ertrunken aufgefunden wurde. Sicherlich war die Hauptursache für seinen Tod Unterkühlung, die ihn soweit schwächte, dass er irgendwann nicht mehr in der Lage war, seinen Kopf über Wasser zu halten. Aber warum passierte das so schnell. Nun, man muss berücksichtigen, dass in der Nacht zuvor ihr Zelt vom Wind zerstört wurde, so dass Tilman sicherlich schon „angeschlagen“, bevor es aufs Wasser ging. Die anschließende Paddelei und die Rettungsaktion raubten ihm schließlich seine letzten Kraftreserven, so dass sein Körper nicht mehr lang in der Lage war, genug Wärme zu produzieren. Irgendwann versagten schließlich seine Kräfte. Erst konnte er sich nicht mehr an den Kajaks festhalten und bald darauf war er auch nicht mehr imstande, im Seegang seinen Kopf vor den brechenden Wellenkämmen zu schützen.

6. Schwimmweste:

Die Kanutin trug zusätzlich eine Schwimmweste. Tilman verzichtete wohl auf ein solches zusätzliches Auftriebsmittel.

Übrigens, bei z.B. 10° C liegt die Überlebenszeit bei 50%-iger Überlebensrate bei 6 Std., sofern kein Auftriebsmittel getragen wird, jedoch über 24 Std., sofern ein Auftriebsmittel getragen wird. Vorteil einer Schwimmweste ist es, dass der Kopf höher aus dem Wasser aufschwimmen kann, so dass im brechenden Seegang der Kopf weniger häufig überspült wird. Eine „ohnmachtsichere Rettungsweste“ liefert noch zusätzliche Überlebenszeitreserven, da man auch noch im Zustand der Bewusstlosigkeit eine Chance hat, Luft einzuzatmen.

7. Seenotsignalmittel:

Beide Kanuten hatten Glück, Dritte mit dem Paddel auf sich aufmerksam machen zu können. Sie verfügten über keine Seenotsignalmittel, auch kein „Nicosignal“, welches jedoch nur dann etwas nützt, wenn es am Körper befestigt ist. Sie winkten stattdessen in ihrer Not mit ihrem Paddel. Wessen Paddelblatt schwarz, statt leuchtend gelb oder orange ist, hat dabei geringere Chancen, gesehen zu werden.

Im US-amerikanischen „Sea Kayaker“ nennt Roger Schumann zwei zentrale Gründe von Kanuunfällen:

- **Ignoranz:** d.h. man kennt nicht die Gefahr bzw. weiß nicht, wie man sie minimieren kann!
- **Arroganz:** d.h. man hat schon etwas von einer Gefahr gehört, beschließt aber, sie einfach zu ignorieren!

Ich meine, dass auch bei diesem Seenotfall beides mit als Gründe für dieses tragisch endende Unglück herangezogen werden kann.

Literatur:

KANU MAGAZIN, Nr. 5/04, S.9 – www.kanumagazin.de

Wolfgang: Jetzt der genaue Hergang (Beitrag vom 2.05.04)

è www.seekajakforum.de/forum/read.php?f=1&i=12256&t=12133

U.Beier: Großgewässergefahr Nr. 1: Unterkühlung

è www.kanu.de/nuke/downloads/Unterkuehlung.pdf

U.Beier: Bora: ein kroatischer Fallwind

è www.kanu.de/nuke/downloads/Bora.pdf

R.Schumann: 10 Essentials for Sea Kayakers, in: Sea Kayaker, Nr. June 2004, S.41ff.

è www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html > Infos v. 16.05.04 (Ausbildung)