

Risiko Küstenkanuwandern VIII

Seenotfall vor einer Steilküste

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (26/08/05)

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

Was war passiert?

Fazit & Konsequenzen

- Gewässerbedingungen
- Paddeltechniken
- Kälteschutzbekleidung
- Rolle & andere Rettungsmethoden
- Seenotsignalmittel
- Schutzhelm
- Schleppleine, „Hecktransport“ und „Solo-Päckchen-Schlepp“
- Gruppengröße

Fit for Coastal Kayaking

Links

*Wer aus den Fehlern Dritter lernt,
braucht sie nicht mehr selber zu machen.*

Im SEA KAYAKER (Nr. August 2005, S.50-53 – www.seakayakermag.com) berichten **Grant Hermann** und **Gail Green** in dem Beitrag:

„The Loss of a Son. An Accident on Lake Superior“

(Der Verlust eines Sohnes. Ein Unfall auf dem Lake Superior)

über einen tödlich ausgegangenen Seenotfall, der sich im August 2004 an einer Steilküste am Lake Superior (USA) ereignet hat.

Was war passiert?

Zwei durchschnittlich erfahrene Kanuten (Vater & Sohn) paddelten in Einer-Seekajaks aus PE (Länge: ca. 518 cm; doppelt abgeschottet) ohne Kälteschutzbekleidung und ohne Kenntnis der Windvorhersage von einem ihnen bekannten Strandabschnitt in Richtung einer mit Höhlen durchsetzten Steilküste. Der Vater war ein begeisterter Schwimmer, der öfter auch längere Strecken im kalten Wasser schwamm. Die Lufttemperaturen lagen bei knapp über +15° C, die Wassertemperaturen bei +13° C und die Windstärke betrug etwa 6 Bft. in Böen 8 Bft. Der Einsatzort befand sich im Windschutz. Die Wellen waren ca. 60 – 90 cm hoch und bereitete den beiden Kanuten schon beim Hinauspaddeln Schwierigkeiten. Da sie sich aber draußen sicher fühlten, paddelten sie in Landnähe weiter Richtung der Steilküste, die jedoch auf einer Strecke von ca. 5 km kaum Ausstiegsmöglichkeiten bot.

Die Steilküste lag genau außerhalb des Windschutzes. Die draußen im ungeschützten Bereich sich entfaltenden Wellen waren ca. 120 bis 180 cm hoch. Als sie auf die Steilküste trafen, erzeugten sie eine schier undurchdringliche Kreuzsee (sog. „Egg-Carton Waves“), die mit Klapotis durchsetzt war und eine Höhe von bis zu 240 cm erreichte. Verbunden mit dem nun auch voll einsetzenden Wind änderten sich die Gewässerbedingungen schlagartig. Kaum dass die beiden Kanuten diesen ungeschützten Bereich erreicht hatten, bekamen sie Probleme mit dem Seegang und dem Windruck. Der Sohn - er war nur mit Shorts, einem T-

Shirt und einer Schwimmweste bekleidet – kenterte zuerst, stieg aus und kletterte auf sein im Wasser treibendes Kajak.

Leider verfügte der Vater über keine Schleppleine, mit der er verhindern konnte, dass sein Sohn samt Kajak auf die Klippen trieb. Irgendwann verließ der Sohn sein Kajak und kletterte aufs Heck des Kajaks seines Vaters. Auf dem Weg in einen etwas geschützten Bereich kenterte jedoch auch der Vater und musste ebenfalls aussteigen. Beide verloren im Seegang den Bootskontakt und trieben in eine der Höhlen. Nach etwa einer Stunde, während der sie innerhalb einer Höhle immer wieder vom chaotischen Seegang durcheinander gewirbelt und des Öfteren von einander getrennt wurden, litt der Sohn so stark an Unterkühlung, dass er nicht mehr handlungsfähig war. Der Vater erkannte, dass nur noch dann eine Überlebenschance bestand, wenn er allein aus der Höhle hinaus schwimmt und Hilfe holt. Unterwegs zu einem etwas sicheren Strandabschnitt wurde er im Wasser schwimmend von einigen Wanderern entdeckt, die per Handy Rettung anforderten. Dem Vater gelang es selber noch, das Land zu erreichen und die ca. 1,5 km zurück zu seinem Auto zu laufen. Knapp 50 Minuten später erreichte die Coast Guard den Unfallort. Ein Rettungsschwimmer – gesichert mit einer ca. 30 m langen Leine – schwamm vom Rettungsboot zum Verunglückten und barg ihn. 8 Std. später starb dieser im Krankenhaus.

Fazit & Konsequenzen?

Im Abschnitt „**Lessons Learned**“ wird hauptsächlich und richtigerweise darauf hingewiesen:

- wie wichtig es ist, dass die Kanuten in der Lage sind, in Kenntnis der Küstenstruktur, der Windstärke und Windrichtung sowie der einlaufenden Dünung Aussagen über die zu erwartenden **Gewässerbedingungen** (hier: Seegang und Winddruck) zu machen.

Das setzt natürlich voraus, dass sie sich vorher die Wetter- und Windvorhersage beschaffen und über entsprechend aussagefähiges Kartenmaterial von der Küste verfügen. Bei Kenntnis der Faustformel zur Bestimmung des „Salzwasserschwierigkeitsgrads“ (SSG), wäre es dann ein Leichtes gewesen zu erkennen, dass bei 6 Bft. Wind:

- a) im ablandigen Bereich außerhalb des Startplatzes der SSG = II-III („mäßig schwierig“ bis „schwierig“) beträgt (= 6 minus 2 abzüglich einem Korrekturfaktor von 1 bis 2 wegen ablandiger Windverhältnisse);
- b) im auflandigen Bereich der Steilküste jedoch der SSG = V-VI beträgt („äußerst schwierig“ bis „Grenze der Befahrbarkeit“) (= 6 minus 2 plus einem Korrekturfaktor von 1 (wegen Kreuzseen) bis 2 (zusätzlich wegen Grundseen)).

Leider wird nur am Rand darauf eingegangen:

- wie wichtig es ist, die nötigen **Paddeltechniken** zu beherrschen, d.h. dass wir bei solch einem chaotischen Seegang außerordentlich „kippstabil“ und in der Lage sein müssen, blitzschnell stützen zu können. Einen Hinweis darüber, dass wir so etwas vorher üben sollten, und zwar idealerweise in der Brandung nahe eines sicheren Strandes, wird nicht gebracht.

Ebenfalls wird eher beiläufig:

- die **Kälteschutzbekleidung** (z.B. Neopren, nicht jedoch Trockenanzug, Neoprenkopfhülle, Paddelpfötchen) erwähnt. Es wird jedoch nicht erläutert, vor was alles eine solche Bekleidung schützen soll. Sie dient nämlich nicht nur dem Schutz vor Auskühlung durch den Windchill, dem wir immer dann ausgesetzt sind, wenn wir in unserem Seekajak paddeln, sondern auch dem Schutz vor Auskühlung durch den „Water-

chill“, mit dem wir genau dann zu tun bekommen, wenn wir kentern (hier: „Kälteschock“), aussteigen und im Wasser treiben (hier: Unterkühlungsgefahr).

Schließlich wird ganz darauf verzichtet, darauf hinzuweisen:

- dass es bei der Beherrschung der **Rolle**, zumindest aber der **Rettungsmethoden** (hier: der Wiedereinstiegsmethoden) u.U. möglich gewesen wäre, doch noch paddelnd aus dem kritischen Seegangsbereich hin zu jenem nahen Strandabschnitt zu kommen, den der Vater später schwimmend erreichte. Das setzt natürlich ein entsprechend „kentertüchtig“ ausgerüstetes Seekajak voraus (hier: nicht nur doppelte Abschottung, sondern auch Toggles, Rettungshalteleinen und fest eingebaute Lenzpumpe).

Last not least fehlen auch Hinweise auf die Bedeutung von:

- **Seenotsignalmitteln**. Immerhin waren laut Bericht zur selben Zeit Wanderer entlang der Steilküste unterwegs gewesen, die später den Vater im Wasser schwimmend entdeckten. Mit Hilfe z.B. 1-2 leistungsfähigen Fallschirm-Signalraketen (Steighöhe: ca. 300 m; Brenndauer: ca. 40 Sek.) hätten die beiden Havaristen u.U. die Chance gehabt, viel früher auf sich aufmerksam zu machen.
- **Schutzhelmen**. Hatten doch die beiden Kanuten vor, auf der Luvseite einer Steilküste zu paddeln, die vor lauter Klippen kaum Anlandemöglichkeiten bot.

Dafür wird schon vorher bei der Schilderung des Unfallherganges:

- auf die Möglichkeit hingewiesen, mit Hilfe einer **Schlepplleine** bzw. des **„Hecktransport“** (hier: der Kenterbruder klettert von hinten bzw. seitlich aufs Heck des Kajaks seines Retters, dann legt er sich ganz flach aufs Deck und hält sich mit den Händen an der Schwimmweste des Retters bzw. am Süllrand fest, während er seine Beine im Wasser baumeln lässt, um auf diese Weise das Kajak des Retters zu stabilisieren) den Gekenterten aus der Gefahrenzone zu bringen. Nur, wer jemals versuchte, im brechenden bzw. kreuzenden Seegang zu paddeln, weiß jedoch, wie schwierig es ist, dann noch zusätzlich jemanden zu schleppen.

U.U. hätte hier der **„Solo-Päckchen-Schlepp“** noch die größte Chance geboten, den kritischen Seegangsbereich zu überstehen. Hierbei wird wie folgt vorgegangen:

Der Kenterbruder steigt mit Hilfe des Retters wieder in sein Kajak ein (hier per „Parallel-Wiedereinstiegs-Methode“). Dann hält er sich am Achterdeck des Kajaks seines Retters fest, um nicht erneut zu kentern, während der Retter versucht, paddelnd einen weniger kritischen Bereich zu erreichen. Wenn der Kenterbruder darauf achtet, dass sein Bug nicht den Retter am Paddeln stört, dürfte durchaus die Chance bestehen, etwas Strecke zu paddeln.

Übrigens, als potenzieller „Retter“ habe ich extra in Höhe des Kartendecks meines Seekajaks einen Gurt mit Steckverschluss befestigt. Für den Fall, dass ich einen nicht mehr seegangstüchtigen Kanuten solo schleppen muss, lege ich den Gurt um den Bugtoggle bzw. die Rettungshalteleine des zu schleppenden Kajaks und ziehe den Gurt so fest, dass ich Strecke paddeln kann, ohne dass der Bug des zu schleppenden Kajaks mich allzu sehr beim Paddeln stört.

Es wird jedoch versäumt, in diesem Zusammenhang das Thema:

- **Gruppengröße** anzusprechen. Zeigt doch dieser Seenotfall, dass nicht nur ein Solo-Paddler, sondern auch eine Zweier-Gruppe recht hilflos sein kann. Zumindest was

das Schleppen betrifft, hätte eine Dreier-Gruppe eine größere Chance gehabt, dem Wellenchaos zu entrinnen, vorausgesetzt, dass zumindest ein sehr erfahrener Kanute dabei ist, der griffbereit eine Schleppleine verstaute hat. Der hätte dann nämlich den gekenterten Kanuten, der mit dem zweiten Kanuten sicherheitshalber – d.h. um eine erneute Kenterung zu verhindern - ein Päckchen bildet, mit etwas mehr Glück in einen weniger kritischen Bereich schleppen können.

Fit for Fun

Der Seenotfall zeigt erneut auf, dass nur dann das Küstenkanuwandern Spaß macht, wenn wir fit sind für eine Tour hinaus aufs Meer. Gemeint ist dabei nicht nur:

- die **körperliche Fitness** (hier: Kraft & Ausdauer),

sondern u.a. auch:

- die **Fitness in Sachen Paddeltechnik** (hier: Seegangstüchtigkeit, die voraussetzt, dass wir die flache und hohe Paddelstütze beherrschen und über Brandungserfahrungen genügend „kippstabil“ geworden sind),
- die **Fitness in Sachen Rettungstechniken** (hier: Kentertüchtigkeit, die nur dann gegebenen ist, wenn wir die Rolle, zumindest aber die entsprechenden Lenz- und Wiedereinstiegsmethoden beherrschen),
- die **Fitness in Sachen Beurteilung der Gewässersituationen** (und zwar nicht nur vor Ort, was die Kenntnis des Seewetterberichts und der Küstenformation voraussetzt und bedingt, dass wir über entsprechende Beurteilungsmaßstäbe zur Bestimmung des Gewässerschwierigkeiten verfügen),
- und die **Fitness in Sachen Ausrüstung** (hier: seetüchtiges Kajak inkl. entsprechender Zusatzausrüstung, wie z.B. Kälteschutzbekleidung, Schutzhelm, Schleppleine und Seenotsignalmittel).

Leider wird das nicht wenigen Küstenkanuwanderinnen und –wanderern erst dann bewusst, wenn sie unterwegs in Schwierigkeiten geraten. Wer also nicht immer bloß aus den eigenen Fehlern lernen möchte, dem ist anzuraten, von den Erfahrungen Dritter zu profitieren, d.h. zusammen mit erfahrenen Küstenkanuwanderinnen und –wanderern auf Tour zu gehen bzw. an Kursen zum Küstenkanuwandern teilzunehmen. In Deutschland bieten solche Kurse an:

- der DKV (über die Kanuvereine seiner küstennahen Landes-Kanu-Verbände):
z.B. è www.hamburger-kanu-verband.de/termineall.php?show=7
- die Salzwasserunion e.V.
è www.salzwasserunion.de
- einige kommerzielle Veranstalter
z.B. è www.nanuk.de

Links:

Über Seemannschaft: www.kanu.de/nuke/downloads/Besser-Kuestenkanuwandern.pdf

Über Fahrtenplanung: www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrtenplanung.pdf

Über Routenwahl: www.kanu.de/nuke/downloads/Routenwahl.pdf

Über Solo-Küstentouren: www.kanu.de/nuke/downloads/Solotouren.pdf

Über Gruppenfahrten: www.kanu.de/nuke/downloads/Gruppenfahrten.pdf

Über Kameradschaft: www.kanu.de/nuke/downloads/Kameeradschaft.pdf
Über Angstbewältigung: www.kanu.de/nuke/downloads/Angstbewaeltigung.pdf
Über Wind & Seegang: www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf
Über Brandungsfahren: www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf
Über „Re-Entry & Roll“-Wiedereinstieg: www.kanu.de/nuke/downloads/Reentry+Roll.pdf
Über T-Lenz-Methode: www.kanu.de/nuke/downloads/T-Lenzen.pdf
Über Seekajaks: www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf
Über sichere Seekajaks: www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf
Über Toggles: www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf
Über Ausrüstung: www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf
Über Seekajakvolumen und Sitzhalt: www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf
Über Unterkühlungsgefahren: www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf
Über Trockenanzüge: www.kanu.de/nuke/downloads/jTrockenanzug.pdf
Über Seenotsignalmittel: www.kanu.de/nuke/downloads/Seenot-Signalmittel.pdf
Über Seewetterberichte: www.kanu.de/nuke/downloads/Seewetterberichte-D.pdf
Über Wind- & Wetterprobleme: www.kanu.de/nuke/downloads/Wind&Wetter.pdf
Über Windeinfluss: www.kanu.de/nuke/downloads/Bft-Skala.pdf
Über Gewässerbedingungen: www.kanu.de/nuke/downloads/Gewaesserbedingungen.pdf
Über Wind & Seegang: www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf
Über Salzwasserschwierigkeitsgrad: www.kanu.de/nuke/downloads/SSG.pdf