

Risiko Küstenkanuwandern XI

Seenotfall bei Sturmböen

oder: Neuwerk einfach nur Pech gehabt?

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (17/08/10)

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

Schon längst „fällig“!? Was war passiert? Quintessenz? Schlussbemerkungen <u>Anlage I:</u> Kommentare der Beteiligten <u>Anlage II:</u> Diverse Seenotfall-Berichte
--

Schon längst „fällig“!?

Eigentlich war ich schon längst „fällig“!? Nur zu Beginn meiner Zeit als Küstenkanuwanderer erlebte ich ein paar kritische Situationen:

Ein Seenotfall der keiner wurde.

Analyse einer Gruppenfahrt mit „Flusspaddlern“ auf der Ostsee

in: Seekajak 16/88, S.28-31.

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf (1988)

Starke bis stürmische Winde.

Paddeln im persönlichen Grenzbereich

in: Seekajak 18/89, S.36-44.

Ende gut alles gut!?

Von der Einsamkeit des Paddlers bei Seegang

in: Seekajak 20/89, S.20-27.

Seitdem bin ich davon verschont geblieben. Warum? Vielleicht hatte ich immer bloß Glück gehabt ... oder das Pech nur Pech? Wenn das zutrifft, dann darf ich mich nicht beklagen, wenn mich nun mal das Pech verfolgt und auch eingeholt hat. Was mir passiert ist, möchte ich hier schildern. Gibt es doch nichts Authentischeres als die Schilderung des „Pechvogels“ persönlich. Ich möchte das ohne persönliche Bedenken tun, wie ich ja auch seit über zwei Jahrzehnten über die „Seenotfälle“ Dritter ohne Bedenken berichtet habe (s. Anlage II). Ich tat das stets anknüpfend an die Tradition des us-amerikanischen SEA KAYAKERS, der ebenfalls seit Jahrzehnten unter der Rubrik „Safety“ Seenotfälle vorstellt und unter dem Aspekt „Lessons Learned“ analysiert.

Was war passiert?

Am **Freitag, 16.7.10**, startete ich anlässlich einer EPP 4 (Küste)-Ausbildungsfahrt mit 6 Teilnehmern von Spieka-Neufeld aus zu einer Befahrung des Neuwerker Reviers. Kurz nach 6 Uhr paddelten wir mit dem ablaufenden Wasser los, zunächst entlang der „Robinsbalje“, vorbei am „Hohen Knechtsand“, dann nach dem Tidenwechsel hoch zum „Robbenloch“ und über das „Neuwerkloch“ zum Dampferanleger von Neuwerk (ca. 50 km). Per Bootswagen ging es schließlich weiter zum Gastwirt Fock, auf dessen Wiese uns erlaubt wurde zu zelten. Lt. www.windfinder.de hatten wir ab Beginn des auflaufenden Wassers um die 5 Bft. Wind. Er kam aus SO über die Wattflächen, sodass der Seegang beherrschbar blieb.

Am **Samstag, 17.7.10**, paddelte ich mit 5 Teilnehmern von Neuwerk aus zu einer Umrundung von Neuwerk. Geplant war, von Neuwerk aus mit ablaufendem Wasser das „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ hinunter zu fahren, das Unterelbefahrwasser zu queren, das Wrack der ONDO am „Großen Vogelsand“ zu besichtigen, dann in Höhe von Scharhörn erneut das Unterelbefahrwasser zu queren, um dann mit auflaufendem Wasser am Rande des Unterelbefahrwassers vorbei am „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ durch das „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“ über das Wattenhoch des „Neuwerker Inselwatts“ bis zum „Neuwerkloch“ und weiter zum Anleger von Neuwerk zu paddeln (ca. 35 km).

Der Tag begann herrlich. Kaum Wolken am Himmel. Es wehte mit maximal 3 Bft. aus südlicher Richtung. Gestartet wurde kurz nach 10 Uhr. Das Pech schlug um 15 Uhr zu.

Die Windprognosen waren eigentlich für erfahrene Küstenkanuwanderer okay:

1. www.windfinder.de prognostizierte für Neuwerk am Donnerstag, 15.7.10 für Samstag, 17.10.10, 13 – 15 Uhr 2 Bft. Wind aus westlicher bis nördlicher Richtung, 16 – 19 Uhr 3 Bft. Wind aus nördlicher Richtung und 20-23 Uhr 4 Bft. Wind aus nördlicher Richtung.
2. www.windfinder.de prognostizierte Samstagfrüh, 17.7.10, für den ganzen Tag „schwächere Winde“. Erst für 18 Uhr wurde eine Windzunahme auf 5 Bft. vorhergesagt.
3. Der SMS-Dienst von www.wetterwelt.de prognostizierte für die Elbemündung Freitag früh, 16.7.10, für Samstagmittag, 17.7.10, 4 Bft. Wind aus SW-W (in Böen 5 Bft.) und für Samstagabend, 17.7.10, 4 Bft. Wind aus West (in Böen 5 Bft.).
4. Das Hamburger Abendblatt prognostiziert am Samstag, 17.7.10, für Samstag folgendes „Segelwetter“ für die Elbmündung bis Helgoland: 4 Bft. Wind aus WSW in Böen 5 Bft.

G.M. war von mir eingeteilt, die Gruppe den ganzen Tag zu führen. Kurz nach 12.30 Uhr kippte die Tide auf der Unterelbe und es setzte die Ostströmung ein. Bei der Vorbeifahrt an der Einfahrt ins „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ macht ich G.M. auf die Wolkenbildung am westlichen Horizont aufmerksam und wies darauf hin, dass wenn zu solch früher Zeit sich derartig kräftige Cumulus-Wolken bilden, die Gewittergefahr größer ist, als wenn sich solche Wolken erst am späten Nachmittag bildeten. Ich fragte G.M., welche Entscheidung er treffen würde, wenn er jetzt allein mit anderen Kanuten unterwegs wäre. Seine Antwort: „*Ich würde auf dem kürzesten Weg nach Neuwerk paddeln.*“ Da die Wetterprognosen maximal 5 Bft. vorhersagten (= „frischer Wind“) und da die von Cumulus-Wolken geprägte Wolkenfront noch schön weiß aussah, schlug ich vor, weiter entlang der geplanten Route zu fahren. Bislang waren wir schon 20 km gepaddelt. Bis zum Wattenhoch lagen noch 12 km vor uns. Hochwasser Neuwerk war um 17.38 Uhr.

Als Neuwerk im Südwesten von uns lag, begann die Wolkenfront sich am Horizont zu verdunkeln, immer schwärzer zu werden und schneller näher zu kommen. An ein Zurückpaddeln nach Neuwerk war nicht mehr zu denken. Eine ca. 8 km/h starke Strömung trieb uns Richtung Wattenhoch. Schließlich lag der alte Leuchtturm von Neuwerk im Westen. Der Himmel über Neuwerk war tiefschwarz. Wolkenfetzen fielen nach unten aus. Es war ein „großartiges“ Naturschauspiel, wenn wir nicht draußen ca. 4 km entfernt von Neuwerk im Wattfahrwasser paddelten, und wenn ich nicht 5 Tage vorher von 11 Bft. Böen über Spiekerrog gehört und seine Ausläufer auf der Autobahn nahe Wilhelmshaven erlebt hätte.

Ich schlug daher vor, den direkten Weg übers Watt nach Neuwerk zu paddeln. Nach wenigen Metern liefen wir jedoch sofort auf Grund und kehrten daher wieder ins Fahrwasser zurück, um weiter - von der Strömung kräftig unterstützt - Richtung Wattenhoch zu paddeln. Dort, am Rande des Wattwanderweges Cuxhaven – Neuwerk, stand noch ca. 3 km von uns

entfernt eine Rettungsbake, die letzte vor Neuwerk. Wir nahmen Kurs auf sie, solange mir nichts Besseres einfiel:

Wäre es besser gewesen, zwischendurch erneut zu versuchen, übers Watt direkt Richtung Neuwerk zu paddeln? Was aber wäre, wenn das Watt noch nicht fahrbar und die Wattflächen nicht begehbar sind? Könnte es doch durchaus sein, dass wir im Schlick bis zu den Knien oder Schritt einsinken. Würden wir das bei möglichen 11 Bft. Wind länger aushalten können?

Oder sollten wir Richtung Strand von Cuxhaven/Sahlenburg paddeln, auch wenn wir dort vorher im noch trocken gefallenem, aber begehbareren Watt stecken blieben? Was aber wäre, wenn der westliche Wind uns vorher hinaus ins Unterelbefahrwasser oder auf den Leitdamm der Untereibe triebe?

Oder sollten wir einfach solange gegen den Wind paddeln, bis er sich wieder gelegt hat? Was aber wäre, wenn es mit über 7 Bft. bläst, dann würden wir nämlich rückwärts treiben, zurück in die noch auflaufende Strömung? Kenterungen wären dann im maximal 2 m tiefen Wasser bei Wind-gegen-Strom-Bedingungen nicht auszuschließen! Hätte dann noch der Zusammenhalt der Gruppe von insgesamt 6 Kanuten gewährleistet werden können!?

Also entschloss ich mich, die erste Rettungsbake „Ref“ 3,5 km südöstlich von Neuwerk ca. 50 m nördlich vom Wattfahrwasser entfernt anzusteuern. Ich gab meinen Mitpaddlern unser nächstes Ziel vor und forderte sie auf, etwas zügiger zu paddeln. Anscheinend war nicht jeder von ihnen davon überzeugt, dass bald Windböen zu erwarten waren, die einem in arge Bedrängnis bringen könnten.

Kurz vor Erreichen der Rettungsbake wurde der Wind immer stärker (gefühlte 6 Bft.). Der Kanute H.W. hatte ein loses Seil am Bug befestigt. Ihm rief ich zu, mir dicht zu folgen und an meiner linken Seite zu bleiben. Der Strom trieb uns etwas ab, sodass wir vorhalten mussten, um schließlich mit letzter Kraft die Bake, eine Metallsäule von ca. 50 cm Durchmesser mit Leiter und einem Rettungskorb aus Stahlrohren, zu erreichen. Ich fuhr von rechts an die Bake heran, H.W. sollte von links sich nähern. Ich griff im Seegang mit einer Hand nach der Leiter und mit der anderen Hand nach dem Bug von H.W. Ich packte seine lose Leine und befestigte sie so mit ein paar halben Schlägen an der Leiter, dass ein Abstand von ca. 1,00 – 1,50 m zur Bake gewahrt wurde. Dann ließ ich uns beide etwas zurücktreiben, um von der Bake frei zu kommen. Ohne viele Worte legten sich die anderen mit ihren Seekajaks an das „Päckchen“. Einer schafft es jedoch erst mit letzter Kraft.

Dann brach ein steifer bis stürmischer Wind über uns her. Neuwerk verschwand im Dunst. Der nahe Prickenweg war nicht mehr zu sehen. Die Wellen wurden mit zunehmender Windwirkzeit immer steiler und höher. Jede „7. Welle“ überspülte uns, manchmal auch mehrere hintereinander. Wohl wegen der Strömung lagen wir nicht direkt, sondern leicht schräg zum Wind. Ich war der erste im Päckchen, als einziger mit dem Heck zum Wind. Ich konnte weder Neuwerk sehen noch die einlaufenden Wellen. Deswegen warnten mich meine Mitpaddler, wenn mal wieder ein Brecher sich näherte.

Dank meiner zufällig gewählten Lage konnte ich stets meinen Kameraden ins Gesicht schauen und sie immer mal wieder nach ihrem Befinden abfragen.

Zum Glück waren alle Seekajaks mit Rettungshalteleinen ausgerüstet, die mindestens einen Durchmesser von 6 mm hatten und über wenig Lose verfügten. Es war daher nicht ganz so schmerzhaft, sich am Nachbarboot festzuhalten. Dennoch schliefen bei mir nach einiger Zeit immer wieder die Finger ein, sodass ich in den kurzen Momenten zwischen zwei Brechern immer mal meinen Griff lösen musste, um dann nach einem Warnruf erneut wieder fest zuzupacken.

Leider verfügte nur mein Seekajak über eine Park-Halterung am Bug für das Paddeln, so dass es bei den Kameraden einige Zeit dauerte, bis sie für ihre Paddel eine Position fanden, die es verhinderte, dass sie von den Brechern allzu heftig herumgeschleudert wurden.

Immerhin war noch an 2 weiteren Seekajaks eine lose Leine am Bug befestigt. Eine Leine ergriff ich und befestigte sie ebenfalls an der Leiter der Bake. *„Doppelt gemoppelt hält halt besser!“*

D.F. verfügte über eine kurze Leine mit 2 Karabinern. Irgendwann entdeckte ich sie auf dessen Deck und wies ihn an, damit sich am Nachbarboot zu sichern. Dadurch konnte er etwas seine Hände beim Halten entlasten. Die Verbindung zwischen den beiden Karabinern bestand aus einem Band, welches mit einer Steckschnalle zusammengehalten wurde. Die Steckschnalle konnte jedoch auf Dauer den Druck nicht halten und platzte irgendwann mit einem Knall auseinander. Der Kanute verfügte jedoch noch über eine lose Leine am Bug, mit der er sich nun am Nachbarboot sicherte, indem er die Leine dazu benutzte, die beiden Seekajaks an den Rettungshalteleinen zu verbinden und mit einem Slip-Knoten zu sichern.

Nun setzte Starkregen ein. Die Sicht ging fast auf Null herunter. Ich – der sonst vorzugsweise mit Trockenanzug paddelt – war wohl am dümmsten, nämlich am dünnsten angezogen. Ich fing an zu frösteln. Eine Rettungsweste hält halt nicht so warm wie eine Schwimmweste! Zum Glück lagerte meine leichte Sommer-Paddeljacke im Netz auf dem Achterdeck. Ich kramte sie hervor und zog sie mit Kameradenhilfe mühsam über meinen Kopf und meine Rettungsweste, ohne dabei die Gaspatrone meiner Rettungsweste auszulösen!

Immer wieder fragte ich nach dem Befinden meiner Kameraden. Ihre Boote zu verlassen und die Leiter hoch zum Rettungskorb zu klettern wollte keiner; denn es gibt doch keinen wärmeren Platz, als im Seekajak solch ein Wetter auszusitzen. Ich holte mein Handy heraus und fragte, ob ich die Seenotrettung 124124 alarmieren soll. Aber alle fühlten sich noch fit genug.

Zwischendurch erfragte ich bei meinen Kameraden die exakte Windrichtung. „270 Grad!“ – Damit war es nicht vertretbar, die Seile zu kappen und sich als Päckchen mit dem Wind treiben zu lassen, auch wenn das Treiben im Wasser – zumindest im Watt – weniger anstrengend gewesen wäre. Aber die Aussicht, trotz einlaufender Tide vom Wind ins Fahrwasser der Unterelbe getrieben zu werden oder vorher in den steilen Wellen zu kentern, war mir zu riskant. Also blieben wir weiter an der Bake hängen.

Die Sturmböen, die am Montag, 12.7.10, als Tornado über Helgoland gingen, hielten ca. 30 Minuten an. Für uns bestand also Hoffnung, dass der Wind irgendwann wieder nachließ. In der Tat, die Sicht wurde allmählich besser, meine Kameraden sahen wieder Neuwerk, aber ich noch nicht Cuxhaven/Sahlenburg. Die Wolken lichteteten sich. Etwas Blau ließ sich am Himmel blicken. Der Winddruck ließ nach. Die Wellen verloren ihre weißen Schaumkämme. Trotzdem kabbelte es immer noch sehr steil, unruhig und ungleichförmig. G.M., den letzten im Päckchen, bat ich, sich vom Päckchen zu lösen und mal etwas Probe zu paddeln. *„Es geht!“*, rief er. Einer nach dem anderen trennte sich nun vom Päckchen. Da ich aufgrund des Seeganges darauf verzichtete, die Knoten der beiden Seilverbindungen zur Bake zu lösen, holte ich mein Messer vom Kartendeck herunter und kappte zunächst unsere erste und dann unser zweite Verbindung mit der Rettungsbake. Das war nicht ganz leicht und kostete mich ca. ein Quadratzentimeter Haut am Gelenk des linken Zeigefingers.

Nachdem sich jeder ohne Kenterung vom Päckchen lösen konnte, hielten wir direkt auf den alten Leuchtturm von Neuwerk zu und landeten schließlich nach einer $\frac{3}{4}$ Stunde am Wattwegaufgang von Neuwerk an. Die Sonne schien, als ob nichts gewesen wäre. Unsere 6. Paddlerin, die an diesem Tag etwas wattwandern wollte, wartete schon auf uns.

Das Paddeln fiel uns nach dem Ablösen von der Bake zunächst verdammt schwer. D.F. meinte, dass das wohl daran lag, weil wir mit aller Kraft uns mit unseren Armen ca. 45 Minu-

ten im Päckchen gehalten hatten und nun auf einmal mit einem max. 1000 Gramm leichten Paddel in unseren Händen über extrem kabbliges Wasser paddeln mussten. Gut, dass alle über Seegangs- und Brandungserfahrungen verfügten.

Am **Sonntag, 18.7.10**, ging es dann nicht wie geplant nach einer Umrundung von Scharhörnriff über das „Robbenloch“, den „Ostertill“ und das „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“ zurück nach Spieka-Neufeld (ca. 50 km). Vielmehr paddelten wir nach Erreichen der Untereibe entlang des Fahrwassers direkt zum Seglerhafen von Cuxhaven (ca. 25 km). Mein SMS-Windbericht von www.wetterwelt.de meldete nämlich für morgens 4 – 5 Bft. Wind aus W mit 5-6 Bft. Böen. Dass nachher daraus ein 3-4 er Rückenwind wurde, hat uns nicht weiter gestört.

Quintessenz?

1. Wer aufs Meer hinaus paddelt, sollte seetüchtig sein!
2. Gehe nicht immer davon aus, dass die Windprognosen des Seewetterberichts stets zu hohe Windstärken ansagen, auch nicht für das Wochenende!
3. Sei darauf vorbereitet, dass die Windprognosen auch mal zu niedrigen Wind ansagen!
4. Verlass dich bei der täglichen Seewetterprognose nicht nur auf deine Mitpaddler bzw. die Windprognosen vom Vortag!
Ich selber hatte nämlich am Samstagmorgen meinen SMS-Windbericht bei www.wetterwelt.de nicht abgerufen, letztlich weil auch das tatsächliche Wetter (blauer Himmel, schwachwindig) sehr vertrauenserweckend aussah.
5. Vielleicht sollte ich doch wieder das nächste Mal den Seewetterbericht:
 - 1.05 + 6.40 + 11.05 + 21.05 Uhr über Deutschlandradio/-funk (1.269 + 177 kHz)
 - 0.05 + 8.30 + 22.05 Uhr über NDR Info (972 + 702 kHz)und den Wetterbericht nach den Nachrichten des NDR im Radio abhören?
Leider bezieht sich der Seewetterbericht auf die „Deutsche Bucht“, die von Den Helder bis nach Jütland reicht, und die stündlichen regionalen Wetterberichte nach den Nachrichten betreffen mehr den Festlandbereich, was insbesondere für Gewitterwarnungen gilt.
Zumindest hätte ich wenigstens:
 - die Seewind-Prognosen des Seewetteramts Hamburg (Tel. 040-6690-1209)
 - und den Seewetterbericht des Deutschen Wetterdiensts (DWD) (Aktualisierung jeweils um 1 Uhr, 8 Uhr und 17 Uhr) (Tel. 069-80625799) abrufen können.
6. Prüfe die Wetterentwicklung am Himmel und vertraue ihr – sofern sie eine Wetterverschlechterung andeutet - eher als der angekündigten niedrigeren Windprognose!
7. Schlechtes Wetter kündigt sich meist rechtzeitig am Horizont an. Nutze die verbleibende Zeit, um etwas Wind- bzw. Wasserdichtes anzuziehen!
8. Suche lieber einmal zu viel als zu wenig den nächsten sicheren Ort auf! Wähle zumindest bei einer unsicheren Wetterlage möglichst eine solche Route, bei der Du innerhalb kurzer Zeit vom Wasser kommen kannst!
9. Sei bei einer Tour darauf vorbereitet, sie auch mal woanders als geplant enden lassen zu müssen!
Es wäre in diesem Fall hilfreich gewesen, einen Seekartenausschnitt dabei gehabt zu haben, auf dem auch der „Notlandeplatz“ Cuxhaven drauf ist, auch wenn nicht vorgesehen war, Cuxhaven anzulaufen.
10. Sei auf den Notfall vorbereitet! Dazu gehören:

- mindestens 6 mm dicke Rettungshalteleinen.
- eine Paddelsicherungsleine.
- eine Park-Halterung für das Paddel (Die meisten Paddel lagen zunächst quer auf Deck, ob es besser gewesen wäre, die Paddel parallel zwischen zwei Seekajaks im Wasser zu lagern, müsste mal ausprobiert werden.).
- eine lose Leine (ca. 2,50 – 3,00 m), die am Bug befestigt ist (Alle Kanuten waren DKV-Mitglieder, aber 4 von ihnen zugleich auch Mitglieder der SaU. 3 von ihnen hatten den A-Schein und 3 eine lose Leine am Bug befestigt.);
- eine kurze Seilverbindung, mit der man z.B. zwei benachbarte Seekajaks im Päckchen zusammen halten kann.

Am besten eignen sich wohl zwei größere salzwasserbeständige Karabiner, die – um eine Dämpfung zu gewährleisten – mit einer 8 mm dicken Elastikleine verbunden sind, wobei diese Elastikleine möglichst kurz sein sollte, d.h. möglichst so lang, dass man diese Verbindung vor dem Kartendeck griffbereit zwischen die Rettungshalteleinen spannen kann. Ich selber verfügte wohl über solch eine Seilverbindung, die jedoch leider fest an der rechten Seite meines Seekajaks montiert war und so nicht eingesetzt werden konnte, da meine Kameraden alle links von mir lagen!

Für eine solche Verbindung spricht, dass sie die Kanuten beim Festhalten am Nachbarboot entlastet; dagegen jedoch, dass nicht auszuschließen ist, dass die Wucht des Seeganges solch ein Kraft ausüben könnte, dass derartige an der Rettungshalteleine befestigten Seilverbindung einzelne Halterungen der Rettungshalteleine herausreißen und das Deck beschädigen könnte!?

- wärmere Bekleidung, die griffbereit auf Deck gelagert ist.
- mindestens ein wasserdicht verpacktes Handy, um notfalls Kontakt mit der Seenotrettung 124-124 aufnehmen zu können.
- ein Rettungsmesser, das griffbereit gelagert ist.
- usw. usf!?

Schlussbemerkungen

Das Anbinden an der Rettungsbake hat sich bei der gegebenen Gewässersituation nicht als falsch erwiesen. Ob es eine bessere Alternative gab, darüber lässt sich nur spekulieren:

- Einfach weiter zu paddeln und zu hoffen, dass jeder schon die kurzen, steilen, brechenden Wellen bei den einfallenden Sturm- und Schauerböen ohne Kenterung abgewettert hätte, war mir zu riskant, zumal ich im ungünstigen Fall nicht ausschließen konnte, dass u.U. auch Böen mit 11 Bft. auftreten. Lt. Statistik von www.windfinder.de wehte es um 15 Uhr am Leuchtturm „Alte Weser“ mit 6-7 Bft. (keine Böenangaben) und in Spiekeroog mit 6-7 Bft. in Böen 8 – 9 Bft.!
- Rechtzeitig in flacheres Wasser vor Neuwerk zu paddeln, hielt ich wegen des steigenden Wasserstandes (Hochwasser war erst 3:30 Std. später) und der ungewissen Beschaffenheit des Wattbodens (tiefer Schlick?) für zu kritisch!
- Im Päckchen treibend den Durchgang der Böen abzuwettern traute ich mich nicht, da ich nicht ausschließen konnte, auf das Fahrwasser der Unterelbe getrieben zu werden. Vermutlich wäre das jedoch nicht passiert, da Cuxhaven nahezu in Windrichtung lag und die einlaufende Strömung einen trotz des Westwindes Richtung Südost getrieben hätte, also auf den Strand von Cuxhaven. Abgesehen davon bestand bei dem kurzen, steilen Seegang Kenterungsgefahr. Egal ob als 6er-Päckchen oder als zwei 3er-Päckchen, die Päckchen wären vermutlich quer zum Wind und zur Welle getrieben. Ob die Gruppe das Hoch und Runter im brechenden Seegang länger ausgehalten hätte? Spätestens ab einer steil brechenden 1,5-Meter-Welle wäre das an der Luvseite liegende Seekajak von der Welle angehoben und über das Päckchen „gespült“ worden.
- U.U. wäre es hilfreicher gewesen, wenn statt der relativ kurzen Bugleine eine Schleppleine zum Befestigen an der Bake verwendet worden wäre. Nun, die Bugleine

konnte sofort aktiviert und ohne Probleme von einer zweiten Person an der Bake befestigt werden. Ob das so schnell mit einer Schleppleine möglich gewesen wäre, möchte ich bezweifeln. Ein nachträgliches Umrüsten auf eine Schleppleine ließ jedoch der steile, kabblige Seegang an der Bake nicht mehr zu!

- Natürlich wäre es immer noch möglich gewesen, die Seekajaks zu verlassen und auf der Rettungsbake auf Wetterbesserung zu warten, ... sofern es der steile, kabblige Seegang erlaubt hätte, sich zu der im Luv der Rettungsbake befestigten Leiter vorzuhangeln und auf ihr hoch zum Rettungskorb zu klettern. Was aber wäre mit den verlassenen Seekajaks passiert. Hätten die Seile ausgereicht, sie alle an der Bake zu sichern? Wären sie anschließend im Seegang übereinandergeschlagen, vollgelaufen und so stark beschädigt, dass sie nach dem Abflauen des Windes nicht mehr paddelbar gewesen wären?
- Last and least, was wäre passiert, wenn der Seegang und die Tide so hoch aufgelaufen wäre, dass die relativ kurz an der Rettungsbake angebundene Seekajaks mehr unter als über Wasser gegangen hätten? Wären dann noch alle in der Lage gewesen, sich im Päckchen zu halten?

„Ende gut, alles gut!“ – Den in der Anlage aufgeführten Kommentaren kann man entnehmen, dass sich alle Teilnehmer auf mich, den Ausbilder und Fahrtenleiter, verlassen haben. Zum Glück; denn was wäre passiert, wenn plötzlich einer meine Kompetenz angezweifelt hätte bzw. in Panik geraten wäre und sich von der Gruppe getrennt hätte? Oder was wäre passiert, wenn die Sturm und Schauerböen nicht ohne Personenschaden überstanden worden wären? Im Nachhinein hätte man sicherlich die Entscheidung von mir gefunden, die ursächlich für einen solchen Schaden gewesen wäre.

In der Zwischenzeit bin ich wieder einige Male auf der Ostsee und Nordsee gepaddelt. Der Seewetterbericht hatte fast immer vereinzelt vor Gewitter gewarnt; dennoch hatte es vor Ort kein einziges Mal gewittert. Einige Male konnte ich schon früh morgens um 7 Uhr äußerst kräftige, hoch in den Himmel ragende Cumulus-Wolken beobachten, die sich aber während des Tages alle wieder auflösten. Und z.B. vor Langeness zog nachmittags eine dunkle Wolkenfront vom Osten her kommend herüber, die fast so dunkel war, wie jene über Neuwerk. Aber es passiert nichts. Weder erhöhte sich die Windstärke noch regnete es, geschweige denn, dass Schauerböen auftraten. An keinen dieser Tage erlebte ich kritische Gewässerbedingungen, aber an mindestens 50 % dieser Tage hätte ich lt. Seewetterprognose bzw. auf Grund der Wolkenformationen nicht auf dem Wasser sein dürfen!

Anlage I: Kommentare der Beteiligten

G.M.: Auch wenn ich die Fahrt beim Eingang des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ abgebrochen hätte, halte ich selbst im Nachhinein die Weiterfahrt für vertretbar. Unabhängig davon, es kommt eben öfter unverhofft und so haben wir eine schöne Lehrstunde in Sachen Sturm-/Starkwindtieft erlebt.

Ich hätte mich wahrscheinlich nicht an der Bake festgehakt, sondern wäre weitergefahren. Als wir an die Bake herangefahren sind, habe ich nicht das Gefühl gehabt, dass wir nicht mit 2-3 km/h hätten weiterfahren können.

Das Festmachen an der Bake hätte mit einem längeren Seil erfolgen sollen. Ich meine, dass wir zu dicht an der Bake dran waren.

Unser Paddelhandling war miserabel. Beim nächsten Mal müssen die Paddel neben die Boote ins Wasser gelegt werden. Festgehalten wird an den Decksleinen – nicht an den Paddeln.

Aber all das ist Theorie und ich denke schon, dass eine situationsangemessene Lösung gefunden wurde. Ansonsten: Ein Sturm zieht vorüber und das Päckchen hat eine große Stabilität bewiesen. Die Moral in der Gruppe war gut, niemand ist in Panik geraten – wir sind gut angekommen und haben eine Menge gelernt.

D.F.: Die Ansage war, dass das Wetter vorbeiziehen würde, und so sah es nach meiner eigenen Einschätzung auch aus. Die ersten Wolken tauchten westlich von uns auf, der Wind blies aus südlichen Richtungen.

Später, als es dann auch südlich immer schwärzer wurde, war klar, dass wir uns hier getäuscht hatten. Das zu frühen Abbiegen vor der „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“-Tonne WE 32 hätte ich als Lösung auch nicht so schlecht gefunden, da wir dann ja relativ schnell auf trockene hohe Flächen gestoßen wären. Ob wir diese dann rechtzeitig erreicht hätten und ob der Untergrund uns getragen hätte, weiß ich aber nicht.

Im Päckchen an der Rettungsbake zu liegen, war eine gute Lösung, um als Gruppe sicher zusammenzubleiben. Unangenehm war mir persönlich die Vorstellung, mit dem Boot an der Bake festgebunden zu sein, ohne selber das Tau lösen zu können. Hier wäre ein langes Rettungsseil auf Slip wohl besser gewesen.

Ich hätte mir wohl zwar zugetraut, gegen den Wind und die Welle anzupaddeln, eine koordinierte Rettung nach Kenterung wäre aber m.E. sicher schnell an die Grenzen gestoßen.

Nach dem Motto: „Hinterher ist man immer schlauer!“ könnte jetzt noch herumtheoretisiert werden, in der konkreten Situation hatte ich aber das Gefühl, dass alles „im Griff“ war – nur das eine Paddelblatt hat mit seiner scharfen Kante immer auf meine Finger gehauen! ...

Ich glaube, in der Situation an der Bake hat mir meine relative Unerfahrenheit auf See geholfen. Ich habe die Gefährlichkeit der Situation einfach nicht so richtig eingeschätzt.

B.S.: Aufgrund des uns bekannten Wetterberichts sollte eine Verschlechterung des Wetters erst zum frühen Abend erfolgen, also zu einem Zeitpunkt, wo wir schon wieder auf Neuwerk sein sollten, so dass wir die Fahrt wie geplant ohne Bedenken antreten konnten.

Bei den aufziehenden dunklen Wolken hätte ich ohne die Gruppe über das „Elbe-Neuwerk-Fahrwasser“ so früh wie möglich auf dem kürzesten Weg nach Neuwerk gefahren, auch wenn man - wie festgestellt - wegen des niedrigen Wasserstandes nicht weiterpaddeln konnte und hätte treideln müssen.

Nach meinen Erfahrungen ... bauen sich die Wellen im Flachwasser ja nicht so hoch auf wie im Bereich der Rettungsbake, wo sich die Gruppe festgehalten hat. Außerdem haben wir bei der Rückkehr nach Neuwerk ja später erfahren, dass der Wind im Bereich der Insel nicht so gewütet hatte, wie bei der Rettungsbake, so dass wir wohl ohne große Probleme früher in Neuwerk angekommen wären.

Da ich mich in sicherer Begleitung fühlte, hatte ich gleichwohl keine Bedenken, die Fahrt fortzusetzen und bin davon ausgegangen, dass wir Neuwerk durch die starke Strömung im Fahrwasser noch einigermaßen sicher erreichen. Die Schnelligkeit, mit der der Wind immer stärker wurde, hat mich doch sehr überrascht.

In dieser Situation war das Anfahren der Rettungsbake auch die einzige und sicherste Lösung gewesen. Vielleicht hätte man beim Weiterfahren die Bake schon früher ansteuern können und hätte dann bei etwas weniger Wind alle Boote festmachen können. Letztendlich war die getroffene Entscheidung die beste Lösung gewesen.

Im Gegensatz zu G.M. bin ich nicht der Auffassung, dass eine Weiterfahrt bei diesen Windverhältnissen möglich gewesen wäre. Die Gefahr, dass einer der Teilnehmer kentert und die Gruppe auseinander fällt, war m.E. doch sehr groß gewesen. Dann hätten wir wirklich Probleme gehabt. Ob ein Festmachen mit einem längeren Seil die Situation an der Bake gebessert hätte, kann ich nicht beurteilen, da ich die Bake erst nach fünfter erreicht habe und gesehen habe, wie schwierig es war, überhaupt die Seile zu befestigen.

Entscheidend für die Situation war die Tatsache, dass die Gruppe so lang gut zusammengehalten hat und die Päckchenbildung mir Sicherheit gegeben hat und ich aus dieser Situation viel gelernt habe. ...

G.M. hat zu Recht auf das miserable Paddelhandling hingewiesen. Die Paddel waren während der gesamten Zeit an der Bake mehr als störend, auch wenn meine unmittelbaren Bootsnachbarn sich nicht an den Paddeln, sondern an den Sicherungsleinen festgehalten haben.

H.W.: Auf Höhe des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ war die Schlechtwetterfront zwar zu sehen, aber ein „Vorbeiziehen“ der Front schien wahrscheinlich. Der Wetterbericht hatte ja nur gegen 18 Uhr mehr Wind aber nach meiner Meinung keine Schauerfront vorhergesagt.

Südlich der „Weser-Elbe-Wattfahrwasser“-Tonne WE26 auf dem Weg zur Rettungsbake „Ref“ war klar, dass die Front uns „treffen“ würde. Ein „Anlanden“ wäre eventuell möglich gewesen, und zwar

nicht unbedingt mit Aussteigen verbunden, sondern quasi im Boot sitzend die Front abwarten. Vorher hätten wir uns entsprechend Regenbekleidung etc. anziehen können. Nach Durchzug der Front wäre dann eine Weiterfahrt nach Neuwerk möglich gewesen; denn Hochwasser war erst ca. 3 Stunden später.

Das Anlegemanöver an der Rettungsbake mit dem „Festmachen“ des Seils war sehr professionell ausgeführt. Allerdings war die Leine zu kurz. Hier habe ich nicht richtig geschaltet; denn ein längeres Seil – eine Schleppleine – war ja verfügbar und damit eine Befestigung der Boote mit ausreichend Abstand zur Bake auf Slip möglich gewesen.

Durch die unsymmetrische Bestückung des Päckchens trieben wir quer zu Wind und Welle und mein Boot hat sich einige sehr kräftige Schläge durch die Nachbarboote eingefangen.

Auch das „Paddelhandling“ war bei den starken Bootsbewegungen schwierig. ...

Ob eine „Gruppenkommunikation“ unterwegs geholfen hätte, eine andere Entscheidung zu treffen, kann ich nicht beurteilen.

H.K.: Am Beginn unserer Fahrt konnte man sicherlich nicht mit einer solchen Schlechtwettersituation rechnen, auch nicht vom Wetterbericht her. Ich dachte wie G.M. daran, ob man die Tour nicht lieber abbrechen sollte, als wir die Einfahrt des „Elbe-Neuwerk-Fahrwassers“ passierten. Das habe ich im SaU-Handbuch so gelesen. Außerdem hat mich einmal vor Darßerort eine solche Wetterfront mit hoher Geschwindigkeit eingeholt. Damals bin ich einfach durchgepaddelt. Mir war aber ziemlich mulmig dabei zumute. In unserem Fall habe ich mich aber auf die langjährige Erfahrung des Fahrtenleiters verlassen und wunderte mich, als wir dann doch die Schlechtwetterfront über uns hatten.

Die Entscheidung, an die Rettungsboje zu gehen, war meiner Meinung nach die einzig richtige, auch wenn die Leinen etwas kurz und das Päckchen unsymmetrisch war.

Eine Kenterung eines Teilnehmers innerhalb des Starkwindbereiches wäre sicherlich problematischer geworden.

Anlage II: Diverse Seenotfall-Berichte

Risiko Küstenkanuwandern I

Zur Veranschaulichung der Risikoabschätzung die Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls auf der Nordsee (Nordfriesland)

in: Kanu-Sport 10/98 und Seekajak 65/98

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse.pdf (2003)

Risiko Küstenkanuwandern II

Analyse eines Seenotfalls vor Baltrum (Ostfriesland)

in: Kanu-Sport 10+11/04

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-II.pdf (2004)

Risiko Küstenkanuwandern III

Analyse eines tödlich ausgegangenen Seenotfalls an der kroatischen Küste

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-III.pdf (2004)

Risiko Küstenkanuwandern IV

Nur beinahe Ertrunken und trotzdem verstorben

- Analyse eines missglückten Ausstiegs -

in: Kanu-Sport 6/06

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IV.pdf (2004)

Risiko Kanuwandern V

Kältetod nach Kenterung auf dem Brahmsee

- Analyse einer Kenterung im Winter -

in: Kanu-Sport 2/05

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-V.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern VI

Ein Seenotfall ... der keiner wurde

- Analyse einer Gruppenfahrt mit „Flusspaddlern“ auf der Ostsee -
in: Seekajak 16/88, S.28-31.

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VI.pdf (1988)

Risiko Küstenkanuwandern VII

Vermisst vor Langeoog

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VII.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern VIII

Seenotfall vor einer Steilküste

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-VIII.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern IX

Tod nach Kenterung in der Brandung

- Analyse eines Seenotfalles vor Norderney -

in: Kanu-Sport 11+12/05

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-IX.pdf (2005)

Risiko Küstenkanuwandern X

Seenotfall bei ablandigem Wind

www.kanu.de/nuke/downloads/Seenotfallanalyse-X.pdf (2005)

sowie:

Beier,U.: **K.o. am D-Steert**, in: Seekajak 26/90, S.25-32.

Beier,U.: **Nordseequerung gescheitert**, in: Kanu-Sport 11/01

*** * ***