

Mann-über-Bord: Ein Tatsachenbericht

(menschliches Verhalten in Katastrophensituationen – 3. und letzter Teil)

Am Sonntag, den 30. März 2014, fiel während des 9. *Clipper Round The World Yacht Race* (einer Segelregatta mit Amateuren und damals nur einem professionellen Skipper an Bord) das Besatzungsmitglied Andrew Taylor in den frühen Morgenstunden mitten im Nordpazifik während eines Vorsegelmanövers über Bord. Das nächste Land war 1700 Seemeilen entfernt. Das Wetter war schlecht und kalt: es wehte mit 40 kn bis 50 kn (Windstärke 8 – 9, in Böen 10), die Wellenhöhe wurde auf 8 m geschätzt, die Lufttemperatur betrug 11° und das Wasser 9°C! Andrew Taylor (A.T.) hat über diese Regatta und seinen Überlebenskampf ein Buch mit dem Titel: **179W – One Seven Nine West** (dies bezieht sich auf den Längengrad des Ereignisses) geschrieben.

Im Vorwege waren Die „Mann-über-Bord“ – Prozeduren während des Regattatrainings von den Crews immer wieder geübt worden. Und so behielt auch jetzt ein Besatzungsmitglied den Treibenden im Auge und rief dem Skipper Entfernung und Richtung zu. Die letzte Meldung war: „100 m auf 06 Uhr“, bevor der Sichtkontakt im Seegang verloren ging. *(A.T. berichtet über die ersten Augenblicke, dass er eine ganze Weile brauchte um zu realisieren, dass sich seine Automatikweste nicht aufgeblasen hatte. Er hatte genügend Auftrieb durch seinen Kälteschutzanzug und war beim Sturz durch ein Ruderblatt getroffen und an den Beinen verletzt worden. Die Schmerzen und die Angst um ein möglicherweise gebrochenes Bein hatten ihn völlig in Anspruch genommen).*

Mit dem Ruf „Mann-über-Bord“ war am Plotter der „MOB-Knopf“ gedrückt *(und damit die gespeicherte Position auf dem Bildschirm sichtbar markiert)* und die Maschine gestartet worden. Die unter Deck befindliche (wachfreie) Crew war mit unterschiedlicher Schutzkleidung (mal mit Wetterschutzbekleidung, mal nur mit Rettungsweste) an Deck aufgetaucht und bekam vom Skipper Aufgaben zugeteilt: u.a. eine Boje über Bord zu schmeißen, das Vorsegel zu bergen und die Schoten zu bedienen, um das Schiff auf Gegenkurs zu bringen. Ein Mann war im Vorwege bestimmt worden, am Fall hängend ins Wasser gefiert zu werden, so dass dieser entsprechend vollständig bekleidet an den Mast ging und sich ein Fall klar machte, aber erstmal zurückgehalten wurde, da kein Sichtkontakt zum Treibenden bestand. Um die Augeshöhe bei dem Seegang zu verbessern wurde dann jemand bis zur 1. Saling in den Mast vorgeheißt, während ein anderer am Heck an dem Geräteträger hochstieg und sich dort irgendwie festhielt. Der Skipper am Ruder und der Navigator am Kartentisch unter Deck riefen sich gegenseitig Kurse und Distanzen zu. Bei dem hohen Geräuschpegel an Deck im Sturm musste zusätzlich ein Crewmitglied im Niedergang platziert werden, um die Meldungen weiterzugeben. Wichtig war, dass der Skipper immer wieder Rückbestätigungen seiner Anweisungen einforderte. Nach dem Sichtverlust versuchte man, um den Unglücksort ein Suchschema in Form von konzentrischen Kreisen abzufahren. Nach und nach wurde immer wieder ein Besatzungsmitglied unter Deck geschickt, um sich besser für das schlechte Wetter anzuziehen.

Obwohl der Verunfallte einen Kälteschutzanzug und eine Rettungsweste trug, so hatte die Crew nach über 1 Stunde Suchzeit kaum noch Hoffnung, ihn lebend retten zu können. Man wusste aber, dass er einen AIS-SART-Sender *(übermittelt ein Seenotsignal mit einer maximalen Reichweite von 4 Seemeilen, welches auf den Kartenplotter an Bord übertragen wird)* am Körper trug. Diesen Sender hatte sich Andrew Taylor freiwillig zugelegt. Es bestand damals noch keine Pflicht, jedes Crewmitglied damit auszurüsten. Und tatsächlich taucht dieser Markierungspunkt nach über einer Stunde mit einem akustischen Signal auf dem Plotter auf! Und zwar in einer Distanz von 1,5 Seemeilen vom aktuellen Schiffsort entfernt! Ob der Sender nicht korrekt aktiviert war *(A.T. gibt dazu an, dass er sich das Gerät nur gekauft, aber nie die Handhabung geübt hatte, so dass er es auch mal ein- und ausschaltete)* oder ob er diesen nicht richtig hochhalten konnte *(A.T. wurde mehrfach von extrem hohen Wellen überspült)*, darüber kann nur spekuliert werden. Vielleicht befanden sich zu diesem entscheidenden Zeitpunkt der im Wasser Treibende und das Schiff zufällig gleichzeitig auf einem Wellenkamm. Es bleibt aber als Tatsache festzustellen, dass sich das Schiff während des Suchens weit vom MOB entfernt hatte und man ihn ohne dieses elektronische Hilfsmittel auch nie wieder gefunden hätte!

Auf *you tube* kann man sich ein Video ansehen (für diese Etappe war ein Kameramann an Bord genommen worden), welches die Augenblicke der Rettung zeigt. Auch wenn es nur eine kurze Sequenz ist, so ist die Dramatik nachvollziehbar:

<https://www.youtube.com/watch?v=VPmNo-jo4tg>

Man möge sich die Situation noch mal vor Augen halten: es ist stürmisch, nass und kalt. A.T. war zu diesem Zeitpunkt schon unterkühlt im 2. Stadium. Das Muskelzittern war nicht mehr vorhanden, er war schläfrig und hatte das herannahende Schiff gar nicht wahrgenommen. Erst als er hörte, dass sein Name gerufen wurde, reagierte er. Er berichtet, dass er mit seinen Händen an der glatten Bordwand entlangrutschte, dass er den Mann am Fall zwar kurz zu fassen bekam, aber beide durch Schiffsbewegung und Seegang wieder auseinandergerissen wurden. Dann wurde er bei einem Anlauf von dem stampfenden Schiff an der Schulter getroffen und hatte Angst, dass man ihn im letzten Augenblick auch noch überfahren würde, so dass er versuchte, sich schwimmend vom Schiff freizuhalten. Irgendwann gelang es ihm dann, dass er seinen eigenen noch mit der Rettungsweste verbundenen Lifegurt dem Retter am Fall reichen konnte, der es dann in seine Weste einpickte. Auf diese Weise miteinander verbunden konnten beide hochgezogen werden! Der Retter war übrigens durch seine im Seegang automatisch aufgeblasene Weste stark in seinem Aktionsradius behindert. Für den Transport an Deck wurde der Verunfallte in einem Segelsack gesteckt.

Warum ging Andrew Taylor über Bord?

Zu irgendeinem Zeitpunkt während des Bergens des Vorsegels hatte er den Karabinerhaken seines Lifegurts (Sicherheitsleine) ausgepickt (gelöst), musste mit dem Segel „kämpfen“ und hatte einfach vergessen, sich erneut zu sichern. Er dachte aber die ganze Zeit, auch während des Falls ins Wasser, dass er noch mit dem Boot verbunden sei und erwartete, mit einem plötzlichen Ruck durchs Wasser gezogen zu werden.

Was kann man aus diesem Ereignis lernen?

Zur Suche: es ist schwer, eine Person im Wasser bei Seegang kontinuierlich im Auge zu behalten. Diese entzieht sich dem Blick im Wellental, dann kann eine brechende See die Person plötzlich um eine gewisse Strecke versetzen, während man immer noch dieselbe Stelle im Auge behält (*sog. Fixierungsfehler*) und an Bord ist man selbst durch überkommene Seen oft in der Sicht behindert. Dazu war es nur ein Kopf auf der Wasseroberfläche, denn die besser sichtbare Rettungsweste hatte sich noch nicht entfaltet (*der gelbe Westenkörper ist auf dem Video gut zu erkennen*).

Im Augenblick des „Kontaktverlustes“ macht die Anwendung der „**10 Sekunden für 10 Minuten**“ - **Regel** (*siehe Teil 2*) durchaus Sinn. Das heißt: Innehalten und kurz überlegen. Wenn die Person in dem Augenblick in 100m Entfernung noch gesehen wurde und dann nicht mehr, dann bedeutet das aber auch, dass sie noch in der Nähe sein muss. Und dann könnte eine Reaktion sein: Schiff stoppen und alle Augen versuchen 360° abzudecken, in dem jedem an Deck ein Sektor zugeteilt wird. Und danach beginnt eine strukturierte Suche: Die internationalen Rettungsdienste empfehlen hierfür eine **Sektorensuche**, weil das ‚Datum‘ (*der Ort des Geschehens*) in diesem Fall einigermaßen sicher bekannt ist. Man sollte auch in Erwägung ziehen, dass diverse Hilfsmittel, die zum Markieren ins Wasser geworfen werden, möglicherweise ein anderes Driftverhalten haben als die Person im Wasser.

Zur Navigation: Das MOB-Symbol am Plotter speichert eine GPS-Position, die jedoch nur eine gewisse Zeit „Gültigkeit“ hat. Die Position am Plotter ist natürlich wichtig, und auf jeden Fall für ein MRCC (*Maritime Rescue Coordination Center*), um mit allen verfügbaren Daten ein Suchgebiet festzulegen und bei Erfolglosigkeit irgendwann auch neu zu berechnen. Allerdings hilft diese Positionsangabe dem Navigator an Bord vielleicht schon nach 15 Minuten erfolgloser Suche wahrscheinlich nicht mehr so viel. Die Erklärung ist, dass die Person im Wasser durch Wind, Seegang und Strom vertreibt wie auch das suchende Schiff selbst diesen Einflüssen ausgesetzt ist, so dass man

sich zwangsläufig zunehmend von der GPS-Position entfernt. Lediglich die Strömung wirkt mit gleicher Größe auf beide ein und spielt für die Manöver des suchenden Schiffes auf der Oberfläche des Wassers keine Rolle, d.h. sie muss dabei nicht berücksichtigt werden. Also: man muss sich irgendwann „gedanklich“ von der GPS-Position trennen. Bei der Durchführung der Sektorensuche sollten die Kurse/Distanzen oder Zeiten auf einem extra Blatt (einer ‚**plotting sheet**‘) zeichnerisch dargestellt werden, und zwar völlig losgelöst vom Bildschirm des Kartenplotters.

Auf der Homepage der Nordseewoche finden sich ausführliche Erläuterungen zur Sektorensuche:

<http://nordseewoche.org/wp-content/uploads/2018/05/Anleitung-zur-MOB-Situation-2018.pdf>

Zur (technischen) Rettung: A.T. konnte sich an der hohen Bordwand nirgends festhalten (*ein über der Bordwand hängendes Netz hätte eine Hilfe sein können*). Der am Fall hängende Retter wollte im Wasser versuchen, dem Verunfallten eine Rettungsschlinge umzulegen (so war das Manöver geplant). Aufgrund des Seegangs und der Bewegungen des Schiffes, mit dem er über das Fall verbunden war, gelang dieses nicht. Man sieht in dem Video wie er eine Zeit lang über dem Wasser hin und her pendelt und versucht, A.T. mit der Hand zu greifen. *Es ist wahrscheinlich effektiver, wenn der Retter sich im Wasser befindet (durch eine Leine gesichert und mit dem Boot verbunden) und einen gewissen Bewegungsspielraum hat, um auf die Person im Wasser zu schwimmen zu können. Als persönliche Schutzausrüstung wäre für eine derartige Rettungsaktion eine Feststoffweste mit einem D-Ring (Sicherungsring) auf dem Rücken wahrscheinlich besser geeignet. Hiermit rüstet die DLRG ihre Strömungsretter aus:*

<https://palmequipmenteurope.com/de/product/rescue-850-de-0>

Zum Kletternetz: dies ist ein gutes Hilfsmittel, um jemanden horizontal aus dem Wasser zu retten und im Netz liegend ohne Umlagerung auch an Deck transportieren zu können.

<https://www.youtube.com/watch?v=BXonX3V4hEY>

Zum Überleben im Wasser: Nachdem er über einer Stunde im Wasser getrieben hatte, war A.T. deutlich unterkühlt und durch Flüssigkeitsverlust kreislaufmäßig beeinträchtigt. Unterkühlte können daher eher nicht bei der eigenen Rettung mithelfen (*und sollte dieses wenn möglich auch nicht tun, um vom Kreislauf her nicht zu kollabieren*). Auch wenn allgemein empfohlen wird, sich im Wasser ruhig zu verhalten, um durch Bewegungen keine Körperwärme zu verlieren, so gilt das für das Treiben im Kälteschutz- oder Überlebensanzug nur eingeschränkt. Untersuchungen belegen, dass es besser ist, seine Beine alle 30 Minuten für 5 Minuten (‘Wassertreten’) zu bewegen, um durch Muskeltätigkeit Wärme zu produzieren. Diese kann durch die schützende Hülle des Anzugs nicht so schnell an die Umgebung verloren gehen, so dass man durch diese Maßnahme in kaltem Wasser länger überleben kann.

Jens Kohfahl

