

SICHERHEIT AUF SEE DER FAKTOR MENSCH

Beim Clipper Round The World Race hat es während des laufenden Rennens zwei Tote gegeben. Wie konnte es dazu kommen? Und lassen sich solche Unglücke wirklich verhindern? Eine Betrachtung von Hans-Harald Schack

TEXT _ Hans Harald Schack

FOTOS _ Clipper Ventures, Schack



Alltag auf einer windigen Hochseepassage. Die Crew sitzt angeleint im Cockpit, als das Schiff überholt. Der Steuermann ist doppelt angeleint und hat einen "helm buddy" hinter sich, der hier nicht im Bild ist. Das Bild wurde einem Video vom Clipper Race entnommen

Wenn wir auch nur zehn Sekunden in die Zukunft blicken könnten, fiel niemand über Bord. Wir sind zwar „voraus schauend“, weil wir Erfahrungen haben, aber gegen das Unerwartete sind wir machtlos. Es sei denn, wir kalkulieren es ein. Etwa, indem wir uns im Auto anschnallen, oder an Bord mit dem Lifebelt einpicken. Oder eine Schwimmweste tragen.

Der Nordpazifik zwischen Japan und den USA ist im März ein kaltes, stürmisches Meer. Als Andrew Taylor (46) auf dem Vorschiff des Clipper 70 „Derry-Londonderry“ dabei war, das Vorsegel zu wechseln, klemmte einer der Stagreiter. Die See war rau, es war ein schwieriger Job, und Skipper Sean McCarter (31) war mit aufs Vorschiff gekommen. Der Yankee 2 auf einem Clipper 70 ist 100 Quadratmeter groß, das ist Arbeit für zwei, manchmal drei Leute am Stag und mindestens vier auf dem Vordeck, die das Segel einsammeln. Da das Segel nicht vom Stag loskam, wollte Taylor eine Zange von achtern holen. Als er den Lifebelt vor einer übers Deck laufenden Schot ausklinkte, hatte er sich nicht vorher mit dem freien Ende eingepickt. Da traf eine Welle das Schiff. Skipper McCarter sagte später: „Ich dachte, ich sehe ihn gleich in Lee an der Leine hängen, aber er lag im Wasser und rauschte weg.“

Neunzig Minuten später war Taylor wieder an Bord. Unterkühlt, aber am Leben. Sein Trockenanzug hatte verhindert, dass er im 7 Grad kalten Wasser erfror. An seinem AIS-Notsender hatte er zuerst nur den Testmodus aktiviert, was er nach einer dreiviertel Stunde daran erkannte, dass sein Schiff an ihm vorbeisegelte. Er schaltete den Sendemodus ein, und damit ging das eigentliche Mann-über-Bord-Manöver los.

„Derry“-Skipper McCarter, der eine Frau als Ausguck auf die Saling geheit hatte und die Rettung in der Nav-Station leitete, bekam später vom Cruising Club of America die Rod-Stephens-Trophy für hervorragende Seemannschaft.

Das war vor zwei Jahren, im Clipper Race 2013/14. McCarters Kollege Darren Ladd (50), im derzeit laufenden Rennen Skipper auf „IchorCoal“, war nicht so glücklich.

Zwanzig Jahre hatte es beim Clipper Race unter mehr als 3000 Teilnehmern keinen Todesfall gegeben. Knochenbrüche, Prellungen und ein paar Fleischwunden waren die schlimmsten Verletzungen. Drei Mann-über-Bord-Manöver hatten mit einer schnellen Rettung innerhalb von Minuten geendet, nur bei Andrew Taylor hatte es länger gedauert. Für fünf Millionen Segelmeilen, die die Clipper-Yachten seit dem ersten Rennen geloggt haben, war das keine Bilanz.

Beim Jubiläumsrennen 2015/16 bekam bereits auf der ersten Etappe ein Crewmitglied die Großschot an den Kopf. Andrew Ashman (49) war sofort bewusstlos und starb, ohne wieder zu Bewusstsein zu kommen. Die Crew brachte den Toten, der ein erfahrener

Segler gewesen war, an Land und setzte das Rennen fort, vom Bruder des Verunglückten ermutigt.

Ein halbes Jahr später, auf der Nordpazifik-Etappe, schlug das Schicksal erneut zu, und wieder auf „IchorCoal“. Die Geschäftsfrau Sarah Young (40) klatzte nach dem Reffen im Cockpit auf, als eine Welle das Schiff traf und sie gegen den Seezaun schleuderte. Sie rutschte unter dem Draht durch. Nach anderthalb Stunden wurde sie leblos geborgen, Reanimationsversuche blieben ohne Erfolg. Da das Schiff zweitausend Meilen von der nächsten Küste entfernt war, wurde die Frau nach altem Seemannsbrauch im Meer beigesetzt. Die Crews auf den anderen elf Schiffen ehrten ihre Mitseglerin mit einer Schweigeminute, dann ging das Leben, ging das Rennen weiter.

Darren Ladd gab kurz vor Erreichen des Etappenziels Seattle bekannt, dass er als Skipper zurücktritt. Regatta-Veranstalter Clipper Ventures beschäftigt ihn weiter an Land – ein klares Statement, dass über den unglücklichen Skipper nicht vorschnell der Stab gebrochen wurde.

Auch vor Abschluss der offiziellen Untersuchung steht fest, dass der erste Tote des Rennens sich zum Zeitpunkt des Unglücks in einem Cockpit-Bereich aufhielt, der als Sperrgebiet gilt. Im Clipper-Ausbildungsjargon wird der Bereich zwischen Traveller und dem hinteren Grinder „Milton Keynes“ genannt, nach einer wenig geliebten Stadt. Man kann da durch, aber man bleibt da nicht freiwillig. Auch über den Traveller darf niemand in Lee steigen. Man klettert darunter (!) durch oder übersteigt ihn in Luv oder gleich auf dem Seitendeck. „Drunter durch, wie soll das denn gehen“, fragte beim Training ein Neuling seinen Skipper Rich Gould, und der sagte: „Ich zeig’s dir.“ Dann hechtete er unter den Travellerbalken wie ein Tiger durch einen Reifen. Das geht sehr schnell und sieht erstaunlich elegant aus.

Der Gedanken hinter solchen Regeln ist: Wenn man nur lange genug und weit genug segelt, wird eines Tages eine Schot oder ein Traveller brechen, und dann wird jemand im Weg sein und schwer verletzt – wenn man nicht dafür sorgt, dass der Gefahrenbereich immer gemieden wird, wenn es möglich ist. Es ist das Einzige, was man gegen die Statistik machen kann. Deswegen trägt man in vielen Berufen immer einen Helm. Und im Auto schnallt man sich immer an, obwohl man den Gurt – wenn überhaupt – nur auf einer Strecke von ein paar Metern braucht.

Das zweite Dogma der Clipper-Welt lautet: *clip on*, lein dich an! Ich habe in einem Blog darüber gelästert, dass die Unfallgefahr durch die Stolperleinen möglicherweise größer sei als der Nutzen, aber ich habe am Tag darauf anhand des Taylor-Unglücks auch klar gemacht, dass dieser nicht über Bord gegangen wäre, wenn er das lästige Anleinen auf dem beim Segelwechsel besonders engen Vorschiff ordentlich gemacht hätte.



Andrew Taylor schwimmt seit 70 Minuten im Nordpazifik (1), als er endlich geortet und gefunden ist. Im hohen Seegang verschwindet er selbst dann noch für die Deckscrew, als der "Schwimmer" sich bereits an den Abstieg ins Wasser macht (2). Bei Nacht ist ein Mann ohne Blitzlicht oder leuchtende Schwimmweste unauffindbar

Eine meiner Mitseglerinnen wechselte im Rennen 2013/14 für die Dauer einer Etappe auf ein anderes Boot, um dort auszuhelfen, und stellte überrascht fest, dass dort die Anlein-Regel sehr viel laxer gehandhabt wurde als bei uns an Bord der „Switzerland“. Unsere Skipperin konnte sehr ärgerlich werden, wenn jemand bei Wind und Welle nicht angeleint war. Ich habe einmal auf dem Vorschiff (tagsüber, bei vielleicht sechs Beaufort) zwei Meter ohne Leine überbrückt, der Blick, der mich traf, war so eisig wie der Pazifik.

Sarah Young war zum Zeitpunkt ihres Überbord-Gehens nicht angeleint. Ob es dafür besondere Gründe gab, wurde bei Redaktionsschluss noch durch Anhörungen der Crew geklärt. Es war Nacht, und in der Nacht gelten strengere Anleinregeln auf den Clippern als am Tage bei moderaten Wetterverhältnissen. Vor allem sieht man nachts nicht die Seen ankommen.

Im Deutschen Museum in München gibt es in der Physik-Abteilung einen kleinen Versuch zu betrachten. Fünf Kugeln hängen an Fäden nebeneinander in einem Gestell. Lässt man die äußerste Kugel gegen die restlichen vier prallen, dann springt auf der anderen Seite eine Kugel weg. Auf einem Schiff ist es ähnlich:

Wird es auf einer Seite mit Wucht von einer See getroffen, dann wird die Aufprallenergie an anderer Stelle freigesetzt, und unter Deck oder im Cockpit fallen plötzlich Leute um. Nach den ersten Berichten wurde Sarah Young von einer aufprallenden Welle von den Beinen gerissen, bevor die Wassermassen sie erreichten und in Lee unter dem Seezaun durchspülten. Ein Skipper kommentierte nach der Etappe: „Sie hätte nachts und nach dem Reffen unbedingt angeleint sein müssen.“ Aber wer hat noch nie für ein paar Sekunden eine „Ausnahme“ gemacht und auf sein Glück vertraut? Bei den meisten Unfällen ist der „Faktor Mensch“ die Hauptunfallursache.

Man kann Sicherheit auf See zur Religion erheben, das wirkt dann etwas überzogen. Man kann sich aber auch einfach professionelles Verhalten an Bord angewöhnen. In einer Reportage vor dem letzten Rennen schilderte ich die Sicherheitsausbildung bei Clipper als vorbildlich, und zwar aus mehreren Gründen.

1. Jeder Regattateilnehmer muss das komplette dreiwöchige Training machen, es gibt keine Ausnahmen. Denn auch erfahrene Segler wissen manche Dinge nicht.

2. Die Mann-über-Bord-Manöver werden unter realistischen Bedingungen geübt – auch nachts, bei schlechtem Wetter und ohne Vorbereitung. Beim Start in San Francisco musste jedes Schiff auf dem Weg zur Startlinie ein MOB-Manöver mit einem der 85-Kilo-Dummies fahren.

3. Jedes Crewmitglied hat etliche Mann-über-Bord-Manöver in verschiedenen Positionen geübt, jeder Skipper hat hunderte Manöver am Ruder gefahren und dabei alles erlebt, was schief gehen kann. Die Manöver werden mit einem „Schwimmer“, der am Fall zum Verunglückten herabgefiert wird, gefahren – im Prinzip eine Hubschrauberbergung, bloß ohne Hubschrauber.

4. Der Kern der Sicherheitsausbildung bei Clipper ist, dass den Seglern professionelles Verhalten beigebracht wird, wie es auch bei der Feuerwehr und in anderen gefahrträchtigen Berufen Standard ist.

5. Sicherheitsausrüstung wird ständig gecheckt. Nach jeder Etappe und vor jedem Training wird jede Schwimmweste kontrolliert und für zwölf Stunden aufgeblasen.

Was kann man aus den Unglücken lernen, die die Clipper-Flotte getroffen haben?

Sicherheitsregeln sollten, wenn sie einmal festgelegt sind, ohne Ausnahme eingehalten werden. Beispielsweise: Ohne Schwimmweste geht man auf See nicht an Deck.

Andrew Taylor verdankt sein Leben seinem Trockenanzug und seinem AIS-Sender. Man kann darüber nachdenken, ob bei kaltem Wasser der Trockenanzug nicht die Standardbekleidung für die Deckscrew wird.

Die AIS-Personensender kosten weniger als 300 Euro, und jeder Segler könnte einen solchen Sender zu seiner persönlichen Ausrüstung machen. Wichtig ist es, dem Skipper mitzuteilen, dass man einen solchen Sender trägt, damit der für den Notfall weiß, dass sein Mann-über-Bord als Signal auf dem Plotter-Bildschirm sichtbar wird.

Der Umgang mit dem AIS-PLB muss ebenso geübt werden wie der Umgang mit allen anderen Rettungsmitteln. Taylor wäre vermutlich viel früher wieder an Bord gewesen, wenn er seinen Sen-



Ein Brecher hat das Schiff achtern getroffen und den Steuermann von den Beinen geholt. Zeit für den Helm-Buddy, das Rad zu ergreifen. Die Cockpit-Crew fliegt, ein Mann mit den Beinen voraus, nach Lee. Ohne Sicherheitsleinen hätte der Skipper, der zur Zeit unter Deck ist, jetzt mindestens drei Probleme. Das Videobild entstand nicht einmal eine Sekunde nach der Aufnahme auf Seite 28

der von Anfang an richtig eingeschaltet hätte. Rettungswesten kosten zwischen 70 und 300 Euro. Sie sollten zum Schiff gehören, nicht unbedingt zum Mann.

Es ist bei manchen Fluggesellschaften kompliziert, die eigene Weste mit Gaspatrone im Gepäck mitzunehmen, sie muss vorher angemeldet werden. Am vernünftigsten ist es, sich beim Vercharterer oder Skipper zu erkundigen, ob Westen in den benötigten Größen und Lifebelts an Bord sind, und diese vor dem Start zu checken. Nie auf den Stempel verlassen – die Auslösertablette kann bei der letzten Crew nass geworden sein.

Auf der Bootsausstellung in Amsterdam hat eine LED-Schwimmwestenbeleuchtung namens „lume-on“ den Design-Preis gewonnen. Für nur 20 Euro lassen sich die meisten Automatikwesten in schwimmende Leuchtkörper verwandeln, was das Wiederfinden eines bei Dunkelheit im Wasser Treibenden erheblich beschleunigen kann.

Eine Reihe von Mann-über-Bord-Manövern gehört zur Vorbereitung auf einen Törn, bei einer eingespielten und kräftigen Crew reicht eine gelegentliche Wiederaufrischung.

Wichtig ist, dass klar ist, wer was im Notfall zu tun hat – das Fall klar machen, den Plotter beobachten, Ausguck halten, Ruder übernehmen und last but not least die MOB-Taste zudrücken. Und man muss sich darüber im klaren sein, dass damit eine Notfall-Navigation beginnt, denn die Elektronik merkt sich nur den Punkt, an dem die Taste gedrückt wurde, aber sie weiß nicht, wie weit der Mann schon entfernt war, und wohin Wind und Strömung ihn vertreiben.

Man sollte sich nicht scheuen, bei widrigen Bedingungen sofort die Seenotretter zu informieren (siehe Kasten). Wenn man den Mann nach fünf Minuten wieder an Bord hat, kann man den Hilferuf auch wieder rückgängig machen. Es kann aber auch nötig sein, einen Unterkühlten medizinisch versorgen zu lassen.

Oder besser gleich an Land bleiben?

Segeln ist nicht so „sicher“ wie Schach, aber es ist auch kein besonders gefährlicher Sport, wenn man sich an die Regeln zeitgemäßer Seemannschaft hält. Es ist ein Abenteuer, das vom Familienausflug bis zur sportlichen Grenzerfahrung für jeden Anspruch etwas bietet. Deswegen machen wir es ja. 🌊

Notruf

**UKW-Kanal 16 und 70 (DSC)
Grenzwelle 2187,5 kHz (DSC)
über BREMEN RESCUE RADIO (24 h),
Rufname: Bremen Rescue
SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN im Notfall (24 h):
Tel.: +49 (0) 421 / 536 87 0**



Clipper-Training in der Schwimmhalle. Gar nicht so einfach, ohne Hilfe in eine Rettungsinsel zu kommen.

Hans-Harald Schack segelte 2013/14 beim Clipper Round The World Race von Qingdao über Panama nach New York. Er berichtete darüber in mehreren Reportagen in SEGEL-Journal. Seinen Blog gibt es als e-Book bei Amazon („Von Qingdao nach New York – 12.000 Meilen mit dem Clipper Round The World Race“)



275-Newton-Automatikweste mit Lifebelt, 100 Euro