

RETTUNG - 16. AUGUST 1992 (aus dem Englischen übersetzt)

Informationen zum Boot, die Sie möglicherweise mit aufnehmen möchten



Die "Walkabout" war ein 33 ft langer Holzkutter, in dem Mike Saunders und Familie von Mosambik über die Karibik nach England fuhren. Die Walkabout II ist ein langkieliger, schwerer Buchanan-Verdrängungskutter, 45 ft LOD, und wurde so gebaut, dass sie die Anforderungen von Mike Saunders für eine lange Fahrt bei einem Minimum an Wartungsaufwand, problemloser Handhabung und guter Segelleistung bei "günstigen Winden" erfüllt.

LOA (Bugsprriet) 52 ft, LOD 45 ft, Schiffsbreite 13 ft. LWL 36 ft., Verdrängung 20 t, Antrieb mit Leyland-Motor 65 PS.

Ich segele bereits seit zwanzig Jahren und wurde vor ca. sieben Jahren Besitzer der Walkabout II mit der besten Absicht, auf den Ozeanen der Welt zu segeln, wenn es Zeit und Geld erlauben....

Die Walkabout ist weitestgehend so geblieben wie damals, als ich sie gekauft habe, wobei sich "Verbesserungen" auf die Elektronik und Batterien (meine Spezialität), Warm- und Druckwassersysteme, Dusche und eine stärkere Kohleheizung, die es uns im Winter gemütlich macht, beschränkt haben.

Die Walkabout hat, solange sie in meinem Besitz war, nur eine größere Fahrt gemacht, und zwar von Lymington nach la Coruna und zurück für den Yachtmaster Ocean vor zwei Jahren. Aber obwohl extrem erfolgreich, 1.500 Meilen in drei Wochen, habe ich bis jetzt noch keine Zeit gefunden, die Sichtreduktionen zu korrelieren und einzureichen, die mit Sicherheit jetzt zeitlich verfallen sind.

Am Wochenende, einschließlich Sonntag, den 16. August (mein 50. Geburtstag), beschlossen Pat und ich, für den Samstag und Sonntag eine Auszeit zu nehmen, wobei wir Samstagabend angeln wollten (wir kommen mit dem Boot sehr gut selbst klar; es dauert nur ca. eine halbe Stunde, alle Segel zu setzen).

Wir verließen unseren Liegeplatz im Lymington Yacht Haven um ca. 17.30 Uhr am Samstag in der festen Absicht, einen dieser großen Seeale zu finden, die unter den flachen Felsen in der Alum Bay (Insel Wight) leben.

Das Wetter schien beständig, der Wind kam von Süden, und ich konnte mich vage an die Vorhersage von 13.50 Uhr erinnern, in der von einer Stärke 3 oder 4 und später drehend gesprochen wurde.

Wir machten in der Alum Bay fest mit gebratenem Huhn, Röstkartoffeln und Gemüse zum Abendbrot, gefolgt von Brombeer- und Apfelstreusel mit frischer Sahne (alles an Board zubereitet).

Ich begann um ca. 21.00 Uhr mit dem Angeln und war fest gewillt, über Nacht zu bleiben. Der Angelerfolg war nicht so berauschend, obwohl wir genug für das Frühstück fingen. Dann trübte es sich stark ein und begann, heftig zu regnen. Zu dieser Zeit ging Pat zu Bett, und ich angelte halbherzig weiter. Um 23.45 hatte ich gegen den Regen verloren. Der Wind hatte nach Südwest gedreht und wurde beträchtlich stärker. Die "Walkabout" war zwei Kabel von einem Lee-Ufer entfernt - bei ungemütlichem Seegang und ziemlich starkem Ziehen an ihrer Ankerkette. Obwohl Pat tief schlief, konnte ich unter diesen Bedingungen nicht zur Ruhe kommen und entschied mich, die Vorhersage um Mitternacht 33 zu hören, wobei ich mir überlegte, dass der Wind vielleicht nur auf den Starkregen zurückzuführen war. Die Vorhersage war wie zuvor: Stärke 4, SW westlich drehend und später abflauend.

Ein Blick auf den Windmesser zeigte 24 Knoten Wind, in Böen 30 - 31 Knoten. Eine kurze Kontrolle der Tide-Zeiten ergab, dass die Springtide noch reichen würde, um uns vor der Ebbe durch die Hurst Narrows zu bringen - ca. fünfzehn Minuten nach dem Losmachen. Wir planten, die Nacht auf der Ostseite von Hurst Castle zu ankern.

Ich weckte Pat, die die Aufgabe hatte, das Boot mit gelegentlichen Motorschüben auf den Anker ausgerichtet zu halten und die Kette in den Kettenkasten zu schieben, um zu verhindern, dass sie im Kettenrohr einen "Berg" bildet. Meine wenig beneidenswerte Aufgabe bestand darin, die Kette von 60 Metern und 3/4 Zoll sowie einen CQR-Anker mit 80 Pound einzuholen (nur mechanisch).

Zu diesem Zeitpunkt verlief alles normal, jedoch nur in dieser Hinsicht. Das Boot war mit Sachen vollgestopft, wie z. B. mit verschiedenen Seilen, Ausrüstungsgegenständen, die nicht zum Segeln dienten, Würmern und geschnittenen, ausgenommenen Köderfischen, einer Angelrute, die komplett mit Haken sorgfältig auf der Steuerbordseite des Hecks verstaut lag, und einem Handscheinwerfer. Der Suchscheinwerfer läuft über die Batterien des Boots und diente hier zur Beleuchtung der Fische beim Landen. Es ist auch immer eine weiße Leuchtkugel vorhanden, die vom Cockpit erreichbar ist. Pat trug nur leichte Kleidung und eine Regenjacke - ähnlich wie ich auch, aber besser gefüttert wegen des Angelns. Weil wir davon ausgingen, dass es nur eine Fahrt von fünfzehn Minuten und zwei Meilen mit Unterstützung der Tide werden würde, hatte keiner von uns daran gedacht, Schwimmwesten oder Sicherheitsgurte zu tragen, da wir ja die ganze Zeit im Cockpit sein würden (die Walkabout ist mit einem flachen Band zur Befestigung von Sicherheitsgeschirr ausgestattet, das durchgehend vom Bugspriet zum Cockpit verläuft).

Als wir die Alum Bay verließen, wurde die Sicht im Regen so schlecht, dass ich weder die Lichter von Hurst Castle in zwei Meilen Entfernung noch von der NE Shingles Cardinal eineinhalb Meilen oder Warden eine Meile entfernt sehen konnte. Meine Navigation bestand teilweise aus "Lotsen" (20 Jahre Kenntnis dieser Gewässer), teilweise DR und Kompass und Bestätigung durch Lat/Long von DECCA. Als wir Hurst Narrows passierten, hatte der Regen aufgehört, aber es war stockdunkel bei gleicher Farbe von See und Himmel ohne Horizont oder Hinweis auf Land außer den Lichtern. Wir passierten Hurst Narrows ca. zwei Kabel entfernt von Hurst Castle. Wir fuhren ca. zwei Kabel an Hurst vorbei in östliche Richtung, schauten auf die Topplichter am Ankerplatz und überlegten, wo wir vielleicht "einfahren" könnten.

Ich schaltete den Motor in den Leerlauf und wendete NW, um in deutlichem Abstand hinter den geankerten Schiffen einzulaufen, als wir einen Hilfeschrei hörten, was um ca. 01.10 war. Wir drehten sofort, um zu suchen, und fuhren dabei ca. SO in Richtung Yarmouth IOW, wobei wir das Wasser mit dem Scheinwerfer absuchten. Wir sichteten ein gekentertes Segelschiff mit rotem Rumpf, das fast vollständig unter Wasser war, wobei sich eine Person am Heck befand. Als wir den Mann fragten, ob er allein wäre, rief er: "Nein, meine Frau und mein Kind sind am Bug", woraufhin ihre Gesichter am Ende des Boots auftauchten.

Instinktiv wusste ich, dass sie in Lebensgefahr waren.

Ich stoppte die Walkabout auf, sagte Pat, den Scheinwerfer um jeden Preis auf sie zu halten und ging nach unten, um ein Mayday Relay abzusetzen und schaltete die Deckbeleuchtung an. Das war um ca. 01.50 Uhr. Die Reaktion von der Küstenwache Solent kam prompt, wie auch der Ruf von Pat, dass sie aus dem Scheinwerferlicht drifteten.

Ich teilte der Küstenwache Solent die Position von DECCA und die Art des Notfalls mit und sagte ihnen, dass ich gehen müsse.

Das Boot, bei dem es sich um einen Wayfarer handelte, erschien übergroß. Die Springtide hatte nun vehement gedreht; wir wurden bei 4 bis 5 Knoten in der wirbelnden Strömung gedreht. Der Wind war jetzt über der Tide mit noch ca. 30 Knoten, wobei das schlimmste Brausen und Toben noch etwas entfernt von uns war.

Wir mussten in jedem Fall mit dem Dingi die Position halten, wobei es unvermeidlich war, dass wir uns damit ohne Steuerfahrt durch die tobende See bewegten.

Ich nahm meine hufeisenförmige Schwimmweste und das Blitzfeuer von der leicht erreichbaren Stelle neben dem Cockpit und warf die Schwimmweste den Schiffbrüchigen zu, wo ihre Position angezeigt werden würde, wenn wir den Kontakt verlieren. Ich habe um einen Meter daneben geworfen, und sie konnten sie nicht erreichen. Innerhalb einer Minute war sie außer Sicht, fortgetragen vom Wind und der brodelnden Strömung.

Pat und ich erkannten jetzt, dass wir nur eine einzige Chance überhaupt hatten.

Richtig oder falsch - ich musste etwas tun oder es würde Menschenleben kosten. Auch war keine Zeit, dass einer von uns auch nur an Sicherheitsgurte denken konnte.

Wir mussten sofort:

- 1) unsere Position um jeden Preis halten und
- 2) eine Leine an am Dingi festmachen.

Wir waren nun in den schlimmsten Teil der Hurst-Strömung gekommen. Die Schiffbrüchigen und ihr Dingi wurden vollständig durch anrollende Wellen überspült; wir beteten, dass sie sich alle halten könnten. Das Boot sah wie ein riesiger Torpedo aus, der uns durchbohren könnte. Die Walkabout hob ihren Bug vollständig aus dem Wasser und stürzte dann ab, bis der Bugspriet auf die nächste Welle schlug. Ich wusste, wenn die Walkabout sie treffen würde, sie tot wären. Sollten sie irgendwo in die Nähe der Schraube gelangen, könnten sie Gliedmaßen verlieren, oder wenn sich die Walkabout mit ihrem Propeller in einem der Schleppseile verfangen würde, wir auch Schiffbruch erleiden würden. In jedem Fall waren sie in Lebensgefahr.

Es war sehr schwierig, die Position zu halten; abgesehen von den Wellen versuchten die starken Wirbel die Walkabout zu drehen. Die Neigung war mehr als einmal so groß, dass der Propeller (4'6 unter) im Rückwärtsgang durch die Oberfläche brach. Der sich daraus ergebende Hohlraum führte kurz zum totalen Leistungsverlust, genau dann, als Leistung wirklich gebraucht wurde.

Da die Walkabout ein freihängendes Schweberuder am Heckbalken direkt im Propellerstrahl hat, kann das Heck in jede Richtung bewegt werden, bevor sie Fahrt aufnimmt. Da sie per Pinne gesteuert wird, konnte ich auf dem Cockpitsitz stehen, mich am Ausleger (sicher in seiner Krücke) festhalten, mit einem Fuß steuern, den Schalthebel nach Bedarf mit dem anderen betätigen und mit meiner freien Hand den Scheinwerfer halten, während ich Pat losschickte, eine Kette 60 ft zu suchen, sie mittschiffs loszumachen und den Schiffbrüchigen zuzuwerfen. Es dauerte ein paar Anläufe, bis sie sie erreichte.

Von Anfang an bei diesem Notfall hatte ich keine zeitliche Wahrnehmung; als jedoch der Ehemann (Mark Smith) die Leine zu seinem Vorstag losgemacht hatte (die gesamten 60 ft), rief ich kurz die Küstenwache an, um zu fragen, was dort passiert (Yarmouth Rettungsboot und Hubschrauber waren gestartet). Sie fragten, ob wir die Schiffbrüchigen schon geborgen hätten!

Sofort zurück an Deck. Katastrophe - die Strömung ließ uns auf die Shingles aufsetzen! Die Ursache bei vielen Yachten, die unter gleichen Bedingungen Schiffbruch erlitten.

Ich flehte die Schiffbrüchigen an, um ihr Leben durchzuhalten, während ich schnell in Gedanken einen Kursvektor zeichnete, um sicherzustellen, dass beim Einfahren in die nördliche Kopfpassage zumindest die Untiefen und ein mögliches Aufsetzen vermeiden.

Ich nahm nur das absolut notwendige Minimum an Fahrt auf. Pat war besonders gequält, da sie den Kopf des kleinen Kindes oft auftauchen und untergehen sah.

Als ich feststellte, dass wir aus der Gefahr heraus waren, stellte ich den Motor in den Leerlauf und wir machten uns an die Rettung der Opfer.

Das Seil war sehr straff, da der Wind gegen die Walkabout blies, die wiederum mit dem Dingi verbunden war (was mir erst wesentlich später klar wurde). Wir wagten es nicht, das Seil auch nur für einen Moment lockerzulassen, und zogen es über die Rettungsleinen zur Genua-Winsch und machten es schnell mit ein paar Schlägen fest.

Dann gelang es uns, eine Schlaufe über den Heckbalken! und die Großschotwisch zu machen. Glücklicherweise war nun die Lage des Seils in Ordnung, und wir holten das Dingi bis innerhalb zehn Fuß vom Heckbalken ein, woraufhin Pat eine weitere eingeschlaufte Leine hinunter zu den Schiffbrüchigen warf. Mark Smith gab sie seiner Frau, die wir zur Bordleiter mittschiffs zogen. Zu unserem Entsetzen schien sie sich die Schlaufe nicht über ihre Schulter gezogen zu haben, sondern hielt sich einfach an ihr fest (möglicherweise deshalb, weil sie nicht die Kraft hatte). Auf alle Fälle ließ sie sie genau dann los, als sie die Bordleiter ergriff. Es war offensichtlich, dass sie überhaupt keine Kraft mehr hatte und ihre unteren Gliedmaßen nicht mehr benutzte. Pat und ich überdachten noch einmal den Grundsatz "nur eine Chance". Wenn sie loslassen würde, wäre sie mit ziemlicher Sicherheit verloren, da wir bei den anderen beiden (Vater und Sohn) bleiben müssten. Die Walkabout hat ca. 3'6" Freibord mittschiffs. Nichtsdestotrotz griffen Pat und ich nach unten, nahmen jeder ein Handgelenk und zogen sie über die Rettungsleinen an Deck, wo sie liegenblieb, ohne sich zu rühren.

Der Südwestwind hatte die Walkabout inzwischen weit an Land geblasen. Wir baten Mark Smith und seinen Sohn, 6 Jahre alt, durchzuhalten, während wir sie ca. zwei weitere Kabel auf See schleppten. Danach legte Mark die Schlaufe um seinen Sohn und schob ihn an der Leine weiter, wo ich hinübergriff und dann auf die Walkabout "landete". Auch er lag regungslos an Deck, während Pat die Leine wieder zu Mark auswarf. Während Mark sich die Leine umlegte, holte sie schnell eine Decke von unten und setzte den Kessel auf. Michael wurde aus dem Wind ins Cockpit gebracht und in die Decke eingewickelt.

Danach half Pat Anna nach unten, half ihr beim Ausziehen und brachte sie in die heiße Dusche, eilte danach hoch, um mir beim Einholen von Mark zu helfen, nachdem er das Dingi losgemacht hatte. Sobald Mark an der Seite war, gaben wir das Hauptfall nach unten, und er konnte es mit der Schlaufe verbinden. Pat holte ein (nicht selbstholend!), während ich winschte. Es ging sehr langsam. Als seine Knie fast auf gleicher Höhe mit der oberen Rettungsleine waren, sagte er, dass er seine Arme nicht mehr nach unten halten könne, und begann, sich langsam zu öffnen, was bedeutete, dass wir ihn hätten verlieren können. Der Wind hatte die Walkabout sehr dicht ans Ufer getragen. Pat eilte zu ihm, hielt hinten seinen Hosenbund fest und versuchte ihn in Richtung Boot zu ziehen, in der Hoffnung, dass er in der Lage sein würde, zumindest ein Bein über die Rettungsleine zu heben, wobei das andere automatisch nachkommen würde. Ich holte ein und winschte.

An einem kritischen Punkt bekamen wir ihn über die Rettungsleine. Ich ließ das Hauptfall los und rannte zum Cockpit, um den Vorwärtsgang und volle Leistung an der Stelle einzulegen, an der die Walkabout fast an der Brandungslinie zu sein schien.

Ich verließ den Gefahrenbereich. Mark begann, sich zu erholen, und half Pat, seinen Sohn nach unten zu bringen. Zusammen zogen sie den Jungen aus und rieben ihn mit einem Handtuch ab. Dabei protestierte er, was ein gutes Zeichen war. (Seine Mutter war noch immer in der Dusche und wartete darauf, dass ihr herausgeholfen wird.) Pat steckte den Jungen in einen Schlafsack, wickelte außerdem eine Bettdecke um ihn und legte ihn vorerst in die Koje, bis jemand zu Hilfe kommen würde, um ihn in die Dusche zu bringen. Dann half Pat Anna aus der Dusche und half ihr beim Anziehen, während Mark in die Dusche ging. Sie machte ihnen auch ein heißes Getränk.

Während all das passierte, rief ich die Küstenwache an; sie brauchten eine Nachricht von mir, da das Rettungsboot und der Hubschrauber den Hauptkanal des Needles Channel schon eine halbe Stunde abgesucht hatten, während wir fast zwei Meilen von unserer ersten gemeldeten Position entfernt waren. Wir hatten für eine Meldung einfach weder Zeit noch eine freie Hand gehabt!

Ich stellte dann den Autopiloten auf "zu Hause" und bestätigte mit einer weißen Leuchtkugel meine Position für das Rettungsboot und den Hubschrauber. Da ich zwei Hände brauchte, warf ich die Leuchtkugel über die Seite. Ich wusste, dass sie nicht ausgehen würde, hätte aber nie daran gedacht, dass sie sinken könnte! Ich habe dann eine weitere gezündet und festgehalten, bis das Rettungsboot in Rufweite war. Durch den Seegang konnte das Rettungsboot nicht längsseits kommen, ohne einen Schaden zu riskieren. Sie setzten auf sehr professionelle Seite ein Besatzungsmitglied auf meinem Heck ab und beschlossen, dass der "Wischmann" im Hubschrauber entscheiden sollte, wie am besten vorzugehen sei.

Da der Junge ständig zwischen Bewusstsein und Bewusstlosigkeit wechselte, setzte das Rettungsboot ein Schlauchboot ins Wasser, nahm sie einen nach dem anderen an Bord, und später wurden sie mit dem Hubschrauber ins St. Mary' Hospital, Newport, IOW, geflogen, von wo sie am Sonntagnachmittag entlassen wurden.

Sie waren drei Stunden im Wasser gewesen, bevor wir sie gefunden hatten.

Um 03.30 Uhr meldete sich die Walkabout II bei der Küstenwache ab, und wir setzten die Fahrt zu unserem geplanten Liegeplatz fort.

Als wir am nächsten Tag um ca. 10:30 Uhr zu uns kamen, fühlten wir uns besonders geehrt, als wir das Rettungsboot in einer Übung sahen, das dann zu uns herüberkam, um uns persönlich für die Rettung von drei Leben zu danken.

Noch ein paar Hinweise, die von Hilfe sein können.

- 1) Wirft man eine Rettungsweste und ein Blitzfeuer, benötigt man wirklich zwei Hände, da die Gewichte und Flugbahnen unterschiedlich sind. Noch dazu ist das Ziel ungenau. Hätte man das Licht bis zum Aufprall auf dem Wasser mit irgendetwas an der Weste befestigen können, wäre mit dem kritischen Abstand "3 feet miss" alles anders gelaufen!
- 2) "Ich warf die Leuchtkugel ins Wasser, und sie sank." Obwohl das meinerseits wirklich unbedacht war, gibt es bestimmt einen Kasten für eine Leuchtkugel, der an der Oberfläche schwimmt - möglicherweise in einer Polystyrol-Manschette.
- 3) Als ich über Ersatzleuchtkugeln nachdachte, kam ich sofort auf einen Wechsel zum Typ "Pains Wessex", der sich im Dunkeln besser handhaben lässt. (Man kann die Anleitungen im Dunkeln nicht lesen, geschweige denn ausführen.)

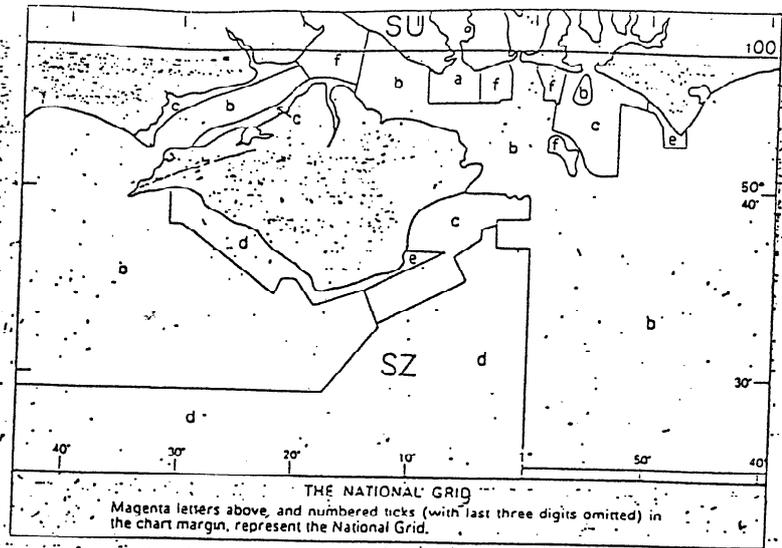
Anlagen:

- 1) Karte mit den Positionen und Einzelheiten zum Unfall
- 2) Skizzen zu Vorschlägen für Leuchtkugeln

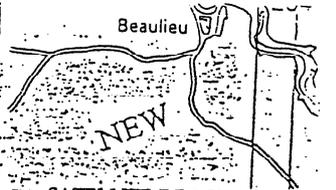
COAST BOARDS ENT

RES
0°30'
rt Datum, which is
ical Tide.
are drying heights
above Mean High

oyage System
dnance Survey of
the hydrographic
wn in the Source
ed chiefly from



THE NATIONAL GRID
Magenta letters above, and numbered ticks (with last three digits omitted) in the chart margin, represent the National Grid.

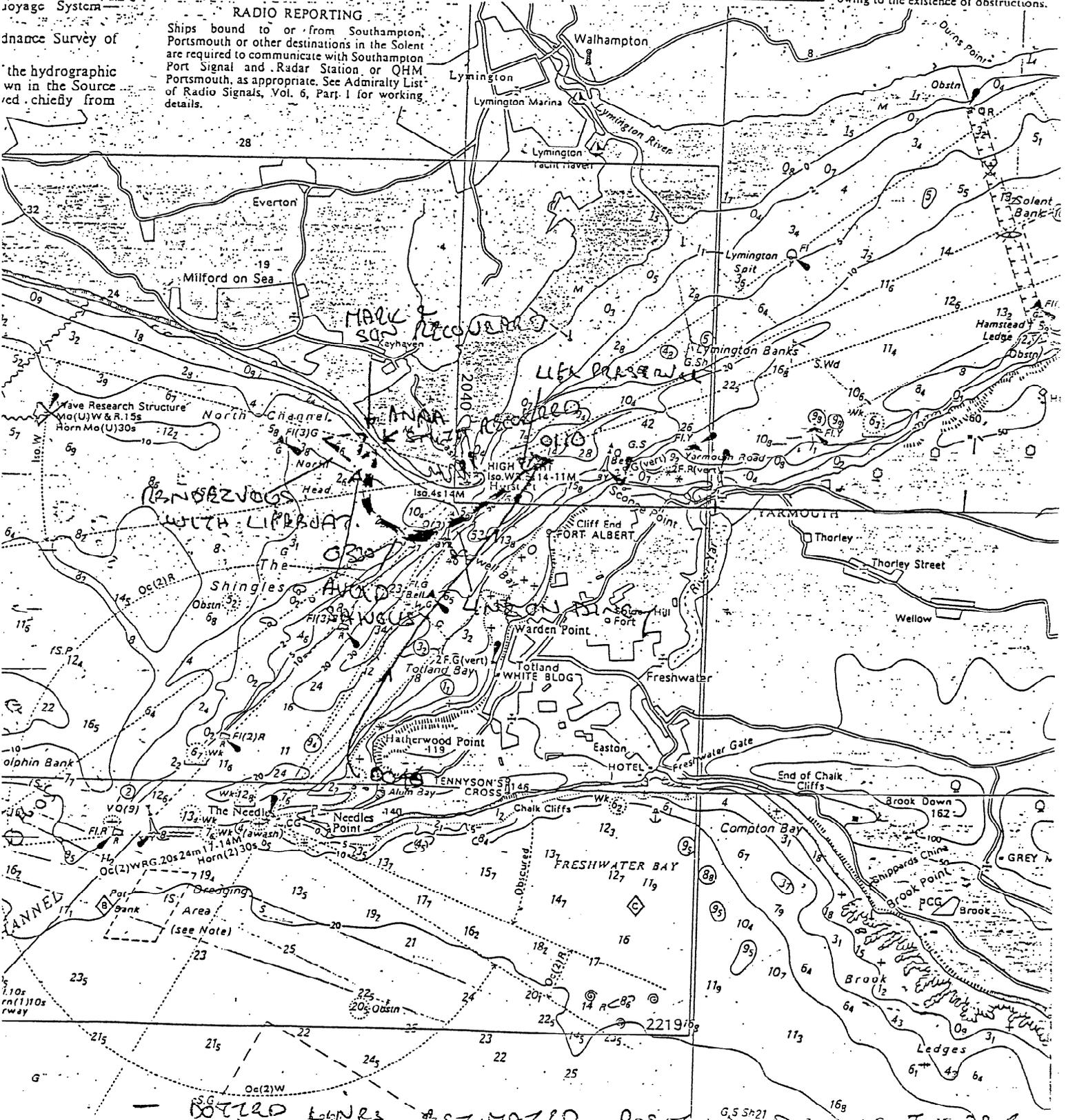


SATELLITE-DERIVED POSITIONS
Positions obtained from satellite navigation systems are referred to WGS 72. Data should be moved 0-03 minutes SOUTH and 0-10 minutes EASTWARD to agree with this chart.

DREDGING AREAS
Vessels engaged in dredging for frequently at work in the vicinity of Solent Bank (50°39'N, 1°37'W) and on Solent (50°44'SN, 1°25'W).

ANCHORING AND TRAWLING PROHIBITED
Vessels are warned not to anchor or trawl in the area enclosed by pecked lines westward of Solent Bank (50°44'SN, 1°25'W) owing to the existence of obstructions.

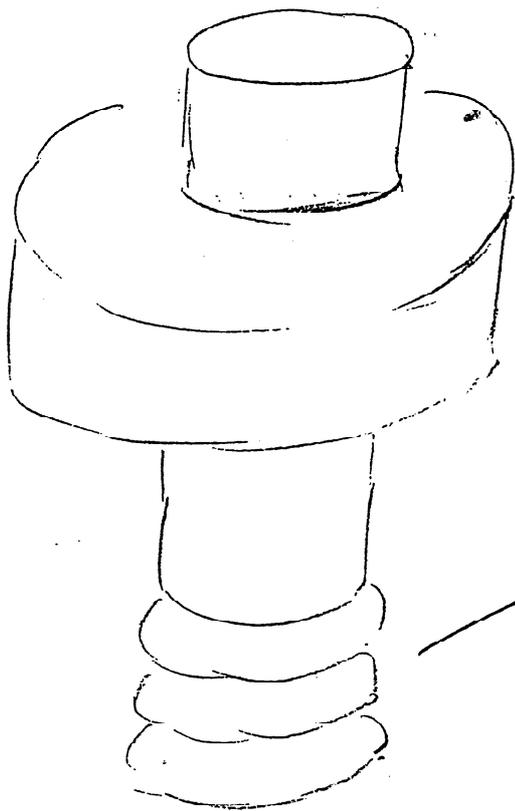
RADIO REPORTING
Ships bound to or from Southampton, Portsmouth or other destinations in the Solent are required to communicate with Southampton Port Signal and Radar Station or QHM Portsmouth, as appropriate. See Admiralty List of Radio Signals, Vol. 6, Part 1 for working details.



1:100,000
INT(1100s)
RWAY

DOTTED LINES ESTIMATED POSITIONS

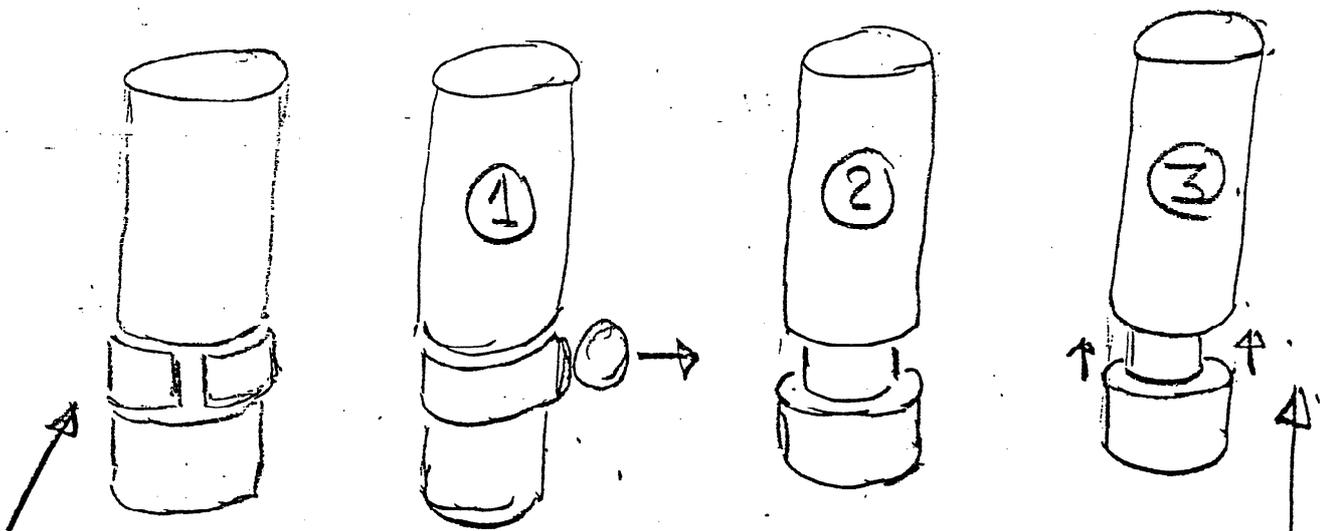
SUGGESTED FLARE OPTIONS.



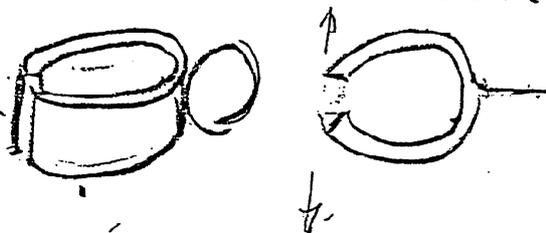
PUSH ON FLOTATION COLLAR.

EXTRA BALLAST IN HANDLER?

BASE STRIKING FLARE TYPE.
SIMPLIFIED. (PAINS - WESSER)



TIGHT FITTING CIRCLIP
TYPE PLASTIC COLLAR.



1) PULL OFF COLLAR.
WITH RING PULL.

2) FLARE ARMED.

3) STRIKE BASE.